

Emel Akalın

13793

Antik Çağda Batı Anadolu Limanları

(Yüksek Lisans Tezi)

T. C.
Yükseköğretim Kurulu
Dokümantasyon Merkezi

İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Klasik Arkeoloji Ana Bilim Dalı

Prof. Dr. Somay ONURKAN - Prof. Dr. Haluk ABBASOĞLU

Prof. Dr. Ümit SERDAROĞLU



Bu tezin hazırlanması süresince yardımlarını benden esirgemeyen tüm dostlara, Assos ve Klezomenai araştırmaları sırasında verdikleri izinler nedeniyle kazı başkanlarına, özverili çalışmaları nedeniyle tüm arkadaşlarıma, Klezomenai çalışmasının tüm harcamalarını karşılayan Klezomenai Foundation'ın kurucuları Jos Beelen ve Rene van Beek'e ve tabii ki tüm bunların olması için beni yönlendiren sevgili hocam Ümit Serdaroglu'na en içten teşekkürlerimle.

GİRİŞ.....	1- 4
METODOLOJİ.....	5- 6
I -EGEDE COĞRAFİ YAPI.....	7-11
A-Ege denizi.....	7-9
B-Yukarı Ege.....	9-10
C-Aşağı Ege.....	10-11
II-ANTİK ÇAĞDA EGE KENT DEVLETLERİ ARASINDAKİ SİYASAL,ASKERİ VE EKONOMİK BİRLEŞİKLİKLER.....	12-16
III-GEMİ YAPIM TEKNOLOJİSİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	17-28
A-Tunç Çağ Gemiciliği.....	17-20
B-Arkaik Çağ Gemiciliği.....	21-22
C-Klasik Çağ Gemiciliği.....	23-25
D-Roma Çağı Gemiciliği.....	26-28
IV-ANTİK ÇAĞDA AKDENİZ VE EGEDEKİ DENİZ TİCARETİ HAREKETLERİ.....	29-44
A-Tunç Çağ Ticareti.....	29-31
B-Batı Akdeniz Ticaretinin Anahatları.....	32-33
C-Antik Çağda Akdeniz ve Ege Ticareti ve Rotaları.....	34-38
D-Deniz Ticareti ve Tüccarlar.....	39-44

V-TARİHSEL GELİŞİMİ İÇİNDE LİMAN KENTLERİNİN YAPISAL VE ÇEVRESEL İLİŞKİLERİ.....	45-67
A-Bilinen En Eski Liman Yapıları.....	46-48
1-Lothal.....	46-47
2-Kition.....	47-48
B-Hellas ve Anadolu.....	48-49
Hellas ve Anadolunun Antik Limanlarından Tipik Bazı Örnekler.....	50-56
1-Piraeos(Pire).....	50-51
2-Phaselis.....	51-54
3-Side.....	54-55
4-Leukos.....	55-56
C-Fenike Limanları.....	56-57
1-Motya	
D-Hellenistik ve Roma Çağı Liman Çalışmaları.....	57-64
1-Aleksandria	58-59
2-Delos.....	59
3-Bir Batı Akdeniz Örneği.....	60-62
4-Lacheum ve Kartaca.....	62
5-Herod limanı.....	63-64
E-Kıyı Hatları Biçimlenmeleri ve Antik Liman Mühendisliği.....	64-65
F-Gemi Sundurmaları-Tersaneler.....	66-67
VI-BATI ANADOLU LİMANLARI	68-98
A-Enez (Ainos).....	70-71
B-Abydos.....	71-72
C-İskele.....	72
D-Aianteion.....	72-74
E-Assos.....	74-75

F-Kyme.....	75-76
G-Erythrai.....	76-77
H-Airai.....	77
I-Klazomenai.....	78
J-Ephesos.....	78-80
K-Priene.....	80-82
L-Miletos.....	82-84
M-Iassos.....	84-86
N-Myndos.....	86-87
O-Halikarnassos.....	87-88
P-Knidos.....	88-92
R-Kaunos.....	92-94
SONUÇ.....	95-98
FAYDALANILAN KAYNAKLAR.....	99-104
ANTİK KAYNAKLAR.....	105-
KISALTMALAR.....	106-107
KATALOG.....(2.CİLT).....	1-75
LEVHALARIN LİSTESİ.....(3.CİLT)	
LEVHALAR.....	1-123

GİRİŞ

Akdeniz'de hangi ürünlerin ticareti yapılıyordu? Kim(ler) alıyor, kim(ler) satıyordu? Ödemeler nasıl yapılıyordu? Ne gibi politik değişimler ticareti nasıl etkilediler? Hangi sınıfın mensupları ticaretle uğraşıyordu? Hangi aşamalarda devlet ticareti kontrol ediyor veya etmiyordu? Bu ticaret ağı nasıl bir coğrafyada, Hangi koşullarda ve ne tür teknelerle yapılıyordu? İşte bu sorular ve soruların bazı örnek limanlar bazında cevaplanmaya çalışılması, genelde limanların, özelde batı Anadolu limanlarının rolünü ve önemini anlamamıza yardım edecektir diye düşünerek bu araştırmaya başladım.

İkinci dünya savaşı öncesinde Anadolu'da yapılan arkeolojik çalışmalar, çoğunlukla Antik çağda başkentlik yapmış veya benzeri misyonlar üstlenmiş yerleşimler üzerinde yoğunlaşmıştı. Savaş sonrasında, tarih anlayışı ve bilinci konusunda yapılmaya başlanan eleştiri ve tartışmaların meyvaları toplanmaya başlandı. Araştırmacılar, artık olaylar ve kahramanlar zinciri gibi görülen tarihin, olay ve kahramanlarını anlatmak, belki daha doğru deyişle, yazılı tarihin bilinen detaylarını açmak yerine "Bilinen gerçeklere" daha şüpheci bakmak yolunu seçtiler. Arkeolojik çalışmalar ise zaten bu akımın doğmasında ister istemez üstlendikleri rolden tekrar kendi içinde etkilenecek herşeyin büyüğünün ve etkileyicisinin peşinde koşmayı tamamen bıraktı ve büyüklerin, niçin? neden? ne pahasına? yaratıldıklarını sorgulamayı yeğledi. Bu sorgulama başlayınca güzel, farklı olandan çok, günlük, herkesin kullandığı, antik kaynaklarda çokça bahsedilmeyen, bahsedildiğinde ise şüpheyle bakılması gereken nesneler önem kazandı. Kahramanlardan çok onları yaratanlar ve yaşamları ilgi çekmeye başladı. Soruları değişen araştırmaların, doğal olarak ilgi ve araştırma alanları da değişmeye başladı. Kahramanlardan basit bireye dönen ilgi, tapınaklardan evlere, sokaklara, dükkanlara, günlük kullanım malzemesi olan çanak çömleğe yöneldi. Bu durum arkeolojinin çalışma alanını genişlettiği gibi çeşitlendirdi de. Nasıl yaşadığı merak edilen bireyin hayatında etkisi olan veya o hayatın moral veya pratik tarafının parçası olan herşey ve heryer arkeolojinin çalışma alanı oluverdi. Bu sayede hipotezler de, kesin gözüyle bakılan yargılar da, türü ve miktarı artan arkeolojik verilerle karşılaştırılarak yeniden değerlendirildiler. Anadolu da bu akımdan payını almış, birçok yeni merkez araştırılmaya başlanmıştır. Yüzey araştırmalarında veya kazı sonunda ele geçen buluntuların tek başlarına sorulara yetkin cevaplar veremeyecekleri bilindiğinden, araştırma yapılan yerin coğrafyası, tarihi, sosyal ve ekonomik yapısı, başka merkezler ile her türden ilişkileri de araştırma bünyesine, bir ek gibi değil, organik bir parça olarak alınmıştır.

İşte bu düşünce tarzının yönlendirdiği arkeologlar, 1960'lı yıllarda, daha önceden çeşitli çalışmalarla temeli oluşturulmuş yeni bir arkeolojik alt alan yaratarak, bu alana "Nautical Archaeology" adını verdiler. Başta yanlış anlaşılmalara nedeniyle dalgıçlıkla eşdeğer tutulan, bir macera olarak görülen bu yeni alan ülkemizde su altı arkeolojisi olarak tanındı. Sonraki

yıllarda yapılan çalışmaların ciddiliği ve elde ettiği olgun sonuçlar sayesinde, bu yeni alan yandaşlar bulmaya ve kabul görmeye başladı. Sadece batıklara dalınması, bir kaç ölçüm, bir kaç fotoğraf ve oldukça bol müzelik malzeme toplama işi olmadığının anlaşılması, arkeolojinin bu alt birimini, uğraş alanı olarak seçmiş kişilerden bazılarının, değil dalış yapmak, suya ayaklarını bile sokmadan, denizcilik teknolojisi, deniz ticaret yolları ve bunların ekonomik, sosyal ve politik hayata katkıları gibi konularda verdiği seçkin ürünler sayesinde bu alanın dalgıçlığı gerekli zamanlarda herhangi bir araç gibi kullandığı iyice görüldü. Arkeolojik çalışma teknikleri açısından da diğer birimlerden hiçte aşağı kalmayan bir titizlik gerektirdiği ve mümkün olan tüm diğer bilim dalları ile sıkı ilişkiler kurularak ilerlendiği görülünce, en tutucu çevreler bile "Denizcilik Arkeolojisi" deyimini kullanmaya ve sonuçlarından kendi alanlarında yararlanmaya başladılar.

Kısaca gelişimini anlatmaya çalıştığım "Denizcilik Arkeolojisi" kendi içinde de birbiriyle bağlı, farklı uzmanlık alanlarına bölünmüştür. Tarih boyunca insanoğlunun denizle olan ilişkisi veya birbirleri ile deniz yoluyla kurduğu ilişkileri irdeleyen bu alt birim denizle ilgili olan her türlü maddi kültür kalıntısını uğraş alanı içine almıştır. Tıpkı klasik arkeolojinin kendi içinde, keramik, mimarlık vb. uzmanlık alanlarına ayrılması gibi "Denizcilik Arkeolojisi" de, gemi yapım teknikleri, deniz ticaret yolları vb. gibi çeşitli uzmanlık alanlarına ayrılmıştır. Bu alanlardan biride limanlardır.

LİMAN ÇALIŞMALARI

19.yy'da limanlar üzerine sistematik araştırmalar başlamış ve bunlardan bazıları yayınlanmıştır. Roma'nın ve Pire'nin topografik yapısı incelenirken hidrograflar su altındaki antik liman kalıntılarına da dikkat çekmişlerdir.

Antik çağdaki (deniz) su seviyesi değişimleri ile ilgili çalışanların batık alan ve limanlara ait bulguları dikkat çekmeye başlamıştır. Örneğin İngiliz coğrafyacı Günther'in Nepal ve Nergis koylarında yaptığı araştırmalar. Yunanlı bir mühendis olan Georgiades'in Yunanistan'daki bir grup liman tesisi üzerine 1907'de yaptığı araştırma ilktir.

1912-16 yılları arasında Jondet (Mısır Liman Mühendisleri Başkanı) İskenderiye'deki "prehistoric limanı", yeni liman yapılmadan önce incelemiş, bunların planlarını çıkartmış ve yayınlamıştır. Hellas'daki Lachaeum ve Delos'da aynı tarihlerde araştırılmıştır.

Antik limanlar üzerine yapılmış en kapsamlı (Blackman'ın tabiriyle anıtsal bir araştırma) araştırma Karl Lehmann Hartleben tarafından yapılmıştır.

¹ Blackman, I.J.N.A., II.2.s.94

Lehmann kişisel gözlemden çok, kaynaklardan ve verilerden yararlanarak çok kapsamlı bir başvuru kitabı hazırlamıştır.

" 'İlkel'in anlamı her zaman 'eski' veya 'ilk' değildir; kaba işçilik kentin güçsüzlüğü veya yapılan işin aciliyetini de pekala gösterebilir." ¹

Peder(Baba) Poidebard 1934-36'da Tyre'de, 1946-50'de Sidon'da çalışmıştır. Sığ suda bulunan batık yerleşim planlarının çıkarılmasında hava fotoğrafının ne kadar işlevsel olduğunu göstermiştir. Yerli dalgıçlar ve Fransız deniz kuvvetlerinin dalgıçlarından yararlanmış ve sualtı kayıtlarını hava fotoğrafları ile kontrol etmiştir. ²

Şu anda tamamen dolgu tabakaları veya modern yerleşimin altında kalmış antik limanlardan bazıları, 2 inci dünya savaşı döneminden beri araştırılmakta, kısmen de kazıları yapılmaktadır. Portus'daki şu anda Fiumicino havaalanı altında kalmış Clavdian limanı, Leptis Magna'daki Roma limanı, Masilya limanları, Sicilya adasının batı kıyısındaki Motya limanının giriş kanalı ve iç limanın tabanı bunlardan en önemlileridir. Son zamanlarda (yakınlarda) Lübnan'daki Serapta liman kentinde yapılan kazılarda mendireğin büyük bölümü açığı çıkarılmıştır. 1974'de Kartaca'da başlayan çalışmalar ise çok değerli, yeni bilgiler sağlamıştır.

Milet, Efes,Knidos gibi bazı önemli yerleşimlerde limanların yerleri tesbit edilmiştir. Fakat buralarda kazı yapmak çok güçtür. Akdeniz'in birçok yerinde liman konstürüksiyonları tespit edilmiştir. Fakat bunların çoğu modern şehrin ihtiyaç gösterdiği yapıların inşası sırasında, ya hiç araştırılmadan ya da çok az bir araştırmayla zarar görmüş veya kaybolmuşlardır.

Hava fotoğrafından sonra su ciğerinin bulunması da antik limanlar ve batık yerleşimler üzerinde yapılan çalışmalara yeni olanaklar sağlamıştır. Cambridge Üniversitesi öğrencilerinden bir ekip 1958-59 yıllarında Apollonia'nın Greco-Romen limanını, Kyrene limanını hava fotoğrafçılığı ve dalgıçlığın yardımlarıyla araştırarak bu konudaki yeni yöntemlerin başarısını göstermişlerdir. Bu grubun başarısı Libya, Tunus ve Cezayir'de birçok limanın araştırılmasına öncülük etmiştir. İngiliz Alman ve Amerikalı gruplar İtalya-Sardunya, İspanya kıyılarında araştırmalar yapmışlardır. ³ Son 15 yılda Ege kıyılarında Kenkrai,Anthedan,Larymna,Aegina,Gythian,Kyme ve Türkiye'nin güneyinde Phaselis ve Side araştırmalar yapılmıştır.Bu çalışmalar Ege'deki deniz seviyesi değişimlerini de göstermiştir. Biolog ve coğrafyacıların katkılarıyla limanların daha dakik tarihlenmesi sağlanarak şehrin yerleşimi hakkında daha doğru tarihlendirmeler yapılabilmiştir.

Honor Frost Levanten kıyılarında, Tyre,Sidon ve Anadus 'da birbirini tamamlayan çalışmalar yapmıştır. İsrail'de Caesarea limanı 1960 yılına

¹ Blackman, I.J.N.A.,II.2.s. 86

² Ibid.

³ Blackman,I.J.N.A.,II.1.s.96 ~

kadar aralıklarla, 1976 yılına kadarsa yoğun olarak araştırılmış, aynı dönemde Dor, Akko ve Athlit limanları araştırmaları yapılmıştır.¹

Rus arkeologlar Karadeniz kıyılarında batık yerleşimleri özellikle Bulgaristan ve Romanya kıyılarında incelemişlerdir.²

Geniş çaplı su altı kazısı sadece 3 liman yerleşiminde; Kenkral, Korinth'in doğu limanı Halleis, Argolid'in güneyinde küçük bir balıkçı kasabası ve Etrüks kıyılarında M.Ö. 287'de kurulmuş olan bir Roma yerleşimi, Cosa'da yapılmıştır.³



¹ Raban, A., Archaeology of Coastal Changes.

² Blawatsky, V.D., Submerged Sectors of towns on the Black Sea coast. SSSR, 1961

⁴ G.D.B. Jones & J.H. Little, Coastal Settlement in Cyrenaica, J.R.S. (1971), 64-79.

Anthedon: Schlager, Blackman and Schafer (1967, 68).

Larymna: Schafer (1967) Aegina, Knoblaue (1969, 1972)

METODOLOJİ

Antik Çağ Ege limanlarını anlatırken, bu oldukça geniş konunun sınırlarını nasıl belirleyeceğim önemli bir sorun yarattı. Sadece liman konstrüksiyonuna dayanarak anlatmak için elde yeterli malzeme yoktu. Bu tür bir çalışma uzun yıllar alacak yüzey araştırmalarını gerektiriyordu. Oysa önümüzdeki zaman yalnızca iki yıldız ve böyle bir sürede işi tamamlamak olası değildi. Bu yüzden tezin, hangi bakış açısıyla hazırlanırsa hazırlansın, içermesi gereken gemicilik teknolojisi, ticaret ilişkileri, askeri ilişkiler gibi bölümlerine ağırlık vermeyi, bu bölümleri karşılaştırmalı olarak anlatmayı ve tabii bu güne kadar hazırlanmamış olan Ege limanları katoloğunu, Troas ,lonia, Karia bölgelerinin, tarihi, ekonomik ve sosyal coğrafyalarını gözönünde tutularak hazırlamam, tez yöneticisi, hocam Sayın Ümit Serdaroğlu tarafından uygun görüldü.

Üzerinde fazla durulamayan konular için dipnotta konuyla ilgili belli başlı kaynakları belirtmekle yetindim.

Temel olarak Anadolu 'nun Ege kıyısı limanlarının birbirleriyle ve diğer Akdeniz ve Ege limanlarıyla ilişkilerinin incelendiği bu çalışmada; Liman adı verilen birimin ,kentın yapısal, sosyal ve ekonomik hayatındaki etkileri irdelendi. Yapısal detaylardan çok ilişki ağına ışık tutma kaygısı güdüldü. Genelde denizciliğin, özelde ise limanların insan yaşamını dönüştürme yetisi vurgulanmaya çalışıldı . Tüm bunları ince ayrıntıları ile anlatmak bir master tezinin boyutlarının ötesinde olduğundan temel olarak, limanların kurulmasının, kent yaşamı dediğimiz yaşam biçiminde oynadığı belirleyici rolden ve ticaret ilişkilerinden ve kısaca yapım teknolojisinin gelişiminden söz edildi. Kültürel alışveriş, bilgi aktarımı, felsefenin yayılımı gibi konulara, ne yazık ki, ancak bir kaç satırla değinilebildi. Tezin belki de en önemli parçası olan liman yapım teknolojisinin , tanıtımı için de bu güne kadar yapılmış liman kazıları sonucunda elde edilmiş verileri toparlayarak bunların genel bir tanıtımını yapmayı ve Bronz Çağ limanlarından Roma Devri limanlarına kadar uzanan bir tarih zincirinde, Akdeniz ve Ege bölgesinin dışına çıkmadan, farklı yüzeysel şekillerde , teknolojinin farklılaşmasını göstermeye çalıştım

Tezin yazımında temel olarak iki tip bilgi sayar programı kullandım. Bir kataloğu hazırlamak için "File Maker" diğeri ise metin bölümleri için "Microsoft Word 4.00" Her iki programda 1mgbyt'lık hard diskle ve tek sürücü ile kullanılmaya uygun olduğundan, gerek arkeolojik materyalin dosyalanmasında gerekse daha sonra seçimler yapılırken sundukları kullanım özellikleri sayesinde istenen bilgiye çabuk ulaşmayı sağladıkları kağıtlar arasında kaybolmayı engellediler.

Bu sayede Arkeolojide bilgi sayar kullanımında bir örneğini sunma şansına edindim.

Görsel malzemenin ağırlıklı bölümünü içeren haritalar için , başlıca kaynak olarak, Seyir Hidrografi ve Oşinografi dairesinin haritalarını gerekli bölge için büyüterek yeniden çizmek yolunu seçtim..

Son olarak tezin bir kopyasını,sunuş olanakları daha geniş bir program olan Hypercard'a aktararak ,bilgisayar kullanmayı bilsin ,bilmesin konuya ilgi duyan herkesin, bir mouse aracılığı ile kolayca bilgilere ulaşmasını sağlamaya çalıştım.





EGEDE COĞRAFI YAPI

A-Ege Denizi.

Ege adı klasik mitolojiden türemiştir. Aigaion Pelagos;¹ Bu ad bugün hemen bütün batı dillerinde kullanılıyor. Cumhuriyet devrinden önce Ege'ye, Adalar Denizi deniliyordu. XVII. yy. kaynaklarında bu kesime genel olarak Akdeniz denildiği gibi, bazı kaynaklarda Adalar arası deyimine rastlanır. Bu adın yakın zamana kadar Ege denizine Batıda verilen Archipel (Takımadalar) denizi deyiminin karşılığı olması mümkündür. Ege denizinin hemen göze çarpan özellikleri kıyılarının çok girintili çıkıntılı olması ve üzerinde çok sayıda adalar bulunmasıdır. Anadolu kıyılarında Daraçya-Datça ve Bodrum yarımadaı arasında İstanköy (Kerme) körfezi, daha kuzeyde Mandalya ve Kuşadası körfezleri, Urla yarımadası ve İzmir körfezi, Çandarlı, Dikili ve Edremit körfezleri; Balkan yarımadası kıyılarında Gelibolu yarımadası, Saros ve Karaağaç körfezleri, Orfani ve Selanik körfezleri arasında Khalkidike yarımadası (güneydoğuya doğru Aynoroz, Longos ve Kesendire kollarına bölünür); asıl Yunanistan kesiminde Pelion yarımadasının kapattığı Golos (Volos) körfezi, Eğriboz adasının kapattığı Lamia körfezi, Petalio ve Engeli körfezleri arasındaki Attika yarımadası, Aigina ve Navplia körfezleri arasında Argolis yarımadası, daha güneyde Malia burnuyla sona eren yarımada. Ege denizi adalarına gelince, bunların çoğunlukla bir yay biçiminde sıralandıkları veya belli kesimlerde kümelenedikleri görülür. Başlıca ada yayını Mora'nın güneydoğusundaki Malia yarımadasıyla Anadolu'nun Daraçya yarımadası arasında Kithira (Cerigo, "Çuha"), Andikithira (Cerigotta, "Küçük Çuha"), Girit, Kasos ("Kaşot"), Karpatos ("Kerpen") ve Rodos adaları meydana getirir. Başlıca ada kümeleri Kiklad adaları ile Kuzey Sporad'lardır (Siskos v.b.). Bunların dışında, Anadolu karası önünde yer alan Rodos, Sisam (Samos) - Nikarya adaları ve Oniki ada (Dodekanisos): Sömbeki, İstanköy, Kalımnos, Leros v.d. daha kuzeyde Sakız, Midilli, Bozcaada, İmroz, Limni, Ege denizinin kuzey kenarı önünde Semadirek, Taşoz ve Hellas kıyısından uzun ve dar bir boğazla ayrılan Eğriboz (Evbola) adaları sayılabilir.

Ege denizinin su altı engebeleri üzerine araştırmalar epeyce eski olmakla beraber yakın zamana kadar yetersiz sayılacak bir durumdaydı. Son yıllarda Ege denizinin derinliği üzerine bazı yeni bilgiler edinildi. Mesela Ege denizinin en derin kesimi olan Girit denizinde en fazla derinliğin 2500 (2504) m. olduğu ileri sürülürken yeni iskandillerle bu kesimde 2000 m.'yi geçen 7 çukur tespit edildi, bunların birisinin derinliği Girit'in kuzeydoğusunda 3150 m., bir başka çukur da 2962 m.

¹ Strabon 86,139.

olarak ölçüldü. Asıl Ege denizi alanında ise, bugünkü bilgimize göre en fazla derinliğin 1500 m.'ye varmadığı söylenebilir. Limni adası kuzeyinde, Saros körfezinde başlayan ve güneybatıya doğru uzanan çukur içinde 1441 m. derinlik bulundu. Eğriboz adası kuzeyinde 1244 m. , Sakız adası batısında 1262 m. derinlik tespit edildi. Buna karşılık Anadolu karasına komşu olan adalar (Rodos hariç) derinliği 200 m.'yi bulmayan bir kıyı sahanlığı üzerinde yer almaktadır.

Ege denizi alanı Üçüncü zaman ortalarında meydana gelen yer hareketleriyle Alp kıvrımlarının kuzeyden ve güneyden kuşattığı eski yapılı bir kara alanı durumundaydı. Üçüncü zamanın ikinci yarısında (Neojen), bu kara parçasının yüzey şekilleri Anadolu ve Balkan yarımadalarında olduğu gibi, aşınmış ve peneplen haline gelerek üzeri yer yer tatlı su gölleriyle kaplanmıştı. Üçüncü zamanın sonlarına doğru, şimdiki Ege denizinin yerinde bulunduğu için Egeid adı verilen bu alan, yer yer alçalıp yükselmelere, yer yer kırılıp çökmelere uğradı ve o sırada Girit'in kuzeyindeki büyük deniz (eski Akdeniz) yavaş yavaş kuzeye doğru yayılarak Ege alanını kendine kattı, hatta eski bir vadi olan Çanakkale boğazından Marmara ve oradanda eski bir göl olan Karadeniz ile birleşti. Aslında bu hareketlerin tek taraflı bir defalık olmadığı, mesela Dördüncü zaman içinde Karadeniz gölünün taşan tatlı sularının Ege denizi alanında doğru yayıldığı da bilinmektedir. Bugünkü Ege adaları ve yarımadalar Egeid karasının sular üstünde kalan parçalarından başka şey değildir ve Anadolu kıyısına yakın adaların yerleştiği kara sahanlıkları da yakın yer hareketleri sonucunda su altında kalmış ve derin çıkmalara doğru eğimlenmiş eski kara yüzleridir.

Ege denizi çanağını dolduran su, hemen hemen Akdeniz kadar tuzludur. Denizin çoğu deniz suyunda erimiş tuz oranı binde 38'in üstünde, güneye doğru binde 39 dolaylarındadır. Ege denizinde saat yelkovanı hareketinin tersine bir yönelme gösteren akıntılar Akdeniz'in tuzlu sularını Anadolu kıyısı boyunca kuzeye sürüklemekte, hatta bu ağır sular Çanakkale boğazının dibini boylayarak Marmara denizine girmektedir. Karadeniz asıllı az tuzlu ve hafif sularla beslenen bir akıntı (tuzluluk Çanakkale boğazı ağzında binde 33) denizin batı kıyısını boylayarak güneye doğru inmektedir. Ege denizindeki tuzluluk, doğu kesiminde derinlere doğru çok az bir eksilme gösterir, buna karşılık kuzey ve batı kesiminde derinlere doğru çok az bir eksilme gösterir, buna karşılık kuzey ve batı kesiminde 200 m. derinliğe kadar bir artış, sonra (doğuda olduğu gibi) hafif bir azalış görülür. Deniz sularında yüzeye yazın sıcaklık ortalaması ayrı bölümler arasında hemen aynıdır (Ağustosta kuzeyde 23 derece, Girit dolaylarında 24 derece) kış mevsiminde ise sıcaklık ortalaması farkı artmaktadır. (Şubatda kuzeyde 10 derece, güneyde 15 derece). Denizin derinliklerine doğru özellikle güney de azalma görülmekte, 300 m.'den aşağılarda 13 derece dolaylarında sabit kalmaktadır. Ege denizi sularının gelgit hareketleri Karadeniz ve Marmara denizindekilere göre biraz daha

kuvvetlidir. İzmir körfezinde gelgit genliği 70 cm., Eğriboz körfezinde 90 cm.'ye varabilmekte, fakat kuzey kıyılarında önemini kaybetmektedir.

B- Yukarı Ege:

Anadolu'nun batı uzantısı Biga Yarınadası ile Doğu Trakya'da, Gelibolu Yarımadası üzerinde yer almaktadır.

Bölgenin toprakları yeryüzü şekillerine göre % 44 dağlar, % 14,8 ovalar, % 1,7 yaylalar, % 39,5 platolarla kaplıdır. Tuzla, Menderes, Kocaçay, ve Kavak Çay'ı akarsularıdır. Kazdağı en yüksek nokta olup, 1.767 m yüksekliktedir.

Başlıca tarım ürünleri; Domates, baklagiller, ayçiçeği, susam, buğday, yulaf, çavdar, meyve, süt, bal, balıktır. Başlıca sanayi ürünleri; Salça, seramik ürünleri, balık konserveciliği, deriyeşya, şarap, kurutulmuş sebzedir.

Bölgenin jeolojik yapısını beş ana başlık altında toplayabiliriz. Paleozoik; Karabiga'nın batısında kalan topraklar birinci zaman topraklarıdır. Buralarda mermer ve killi pislere rastlanır.

Mezozoik; Anafartalar limanı ve Kireçtepe civarı, Yiğitler, Bayramiç, Ezine ve Geyikli çevrelerindedir. İkinci zaman madenleri kurşun, çinko, demire rastlanan bu topraklardan kireçtaşı çıkarılır.

Neozoik; Çanakkale Boğazı'nın iki yakasındaki alanları oluşturan ve yüksekliği bir kaç yüz metreyi geçmeyen alanlar üçüncü zaman topraklarıdır. Buralar, çoğunlukla killi ve kumlu bir oluşum içerirler.

Kuvaterner; Çayların taşıdığı alüvyonlarla su kenarlarında ve çayların denize kavuştuğu yerlerde genişleyen bu alanlar dördüncü zaman topraklarıdır.

Bölgedeki Andezitler (volkanik alanlar) Lapseki-Biğa arasında uzanır. Ayrıca, Ayvacık, Babakale, Ezine arasında büyük bir volkanik kütle vardır.

Bölgedeki en etkileyici coğrafi oluşum Çanakkale Boğazıdır. Uzunluğu 61,5 km. olan boğazın en dar yeri 1.250 m, en geniş yeri ise, 8 km. dir. Boğazın, 106 m.'lik en derin yeri Çanakkale ilinin tam karşısındadır. Boğaz, dördüncü zamanda, akarsuların açtığı derin ve geniş bir vadinin su altında kalması ile oluşmuştur.

İklim, denizden uzaklık ve yükseklik gibi nedenlerle farklılaşmalar gösterir. Konumu nedeniyle geçiş iklimi özellikleri gösterse de hacim karakteriyle Akdeniz iklimi özelliğindedir.

Bölgedeki ortalama rüzgar hızı (m/sn.) 4,9; en hızlı rüzgar yönü GGD (Güney-Güneydoğu), ortalama fırtınalı günler sayısı 20,5 olarak gösterilmiştir.¹ Aynı bölgede bu değerlere ilçeler bazında bakıldığında,

¹ Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü Meteoroloji Bülteni 1974

Çanakkale bu ortalamaya nerede ise tamamen uyarken, değerler, Biga için; ortalama rüzgar hızı :(m/sn.) 1.9 , Bozcaada için 7.0, Gelibolu için 2,2 , İmroz için; 4,4 olarak verilmiştir. En hızlı rüzgar yönü ise, Çanakkale'de Güney-Güneydoğu,Bayramiç'de, Güney-Güneybatı,Bozca- ada'da, Güney-Güneydoğu,Gelibolu'da, Güneybatı -Doğu- Kuzeydoğu ve İmroz'da Güney-Güneybatı olarak verilmektedir. ¹ Egemen rüzgar yönü kuzeydir. En çok poyraz, sonra yıldız, lodos, en az kible eser.

Günbatısı, karayel ve keşişleme çok az eser. Yılda ortalama 180 gün poyraz eser.

Akıntılar; Çanakkale Boğazı'nda ikili bir akıntı sistemi vardır. Karadeniz'in az tuzlu hafif yüzey suları, Akdeniz'e doğru akmaktadır. Akıntının kalınlığı boğazın kuzey girişinde 20 m iken, güneyde 10 m yi geçmez, üst akıntı adı verilen bu akıntının hızı değişkendir.Dar kesim- lerde, özellikle burunlar önünde azdır. En yüksek hız 150 cm./sn.'dir. Poyraz estiği zaman ve ilk baharda akıntının şiddeti artar.

Varlığı ancak 19. yy'da anlaşılan alt akıntı, Akdeniz'in çok tuzlu ve ağır sularını Marmara Denizi'ne taşır. Akıntının en yüksek hızı 50 cm/sn.' dir. ²

Bitki örtüsü; Topkaların %54'ünü ormanlar kaplar. Genel olarak karışık topluluklar durumundaki ormanlarda iğne yapraklı ağaçların dışında, meşe, yaban eriği, ahlat, armut, kestane, kayın, çınar, dut, incir ve ıhlamur ağaç türleri vardır. Bozcaada'da ormanlar zamanla ortadan kaldırılmış yerini makiler almıştır.

Hayvan türleri; Biga, Çan, Yenice ve Gelibolu çevrelerinde sığircılık; Biga, Çan, Bayramiç ve Ezine yörelerinde koyunculuk; ova köylerinde mandacılık; orman içi köylerde keçi yetiştiriciliği yaygındır. Karaca, keklik, bıldırcın, yaban ördeği ve yaban kazı ilin tümünde yaygındır. Özellikle Bozcaada ve İmroz'da tavşan, adalar dışında hemen her yerde yaban domuzu bulunmaktadır.

C-Aşağı Ege:

Coğrafi konumu; Batı Anadolu'nun 27' 13" ve 29' 46" doğu boylamları 36' 17" ve 37' 33" kuzey enlemleri arasında yer alan bölge. Bölgenin merkez ilçe dışında kalan Bodrum, Datça, Fethiye, Köyceğiz, Marmaris, Milas ilçelerinin tümü antik çağın önemli liman yerleşimleridir. Bölgenin önemli

¹ ibid. tablo 5

²Yurt Ansiklopedisi fs.33 sf. 1810

tarım ürünleri; buğday, tütün, pamuk, zeytin ve turuncgillerdir. Tütün ve turuncgilleri çıkarırsak, Antikçağ'da da aynı ürünlerin varlığını görürüz.

Topraklarının %77'sini dağlar kaplar. Dağlar kıyıya koşut olduğu için, çok girintili çıkıntılı bir kıyı hattı oluşturmıştır. Özgün bir jeolojik yapıya sahip olan bölgenin alanı, III. Zaman'da Alp kıvrımlaşması ile ortaya çıkan yoğun kırılma ve kıvrımlara uğramıştır. Bu nedenle topraklarında çok engebeli bir yapı vardır. Engbeler arasında geçmişte oluşmuş küçük göllerin çoğu, daha sonraları bir yandan aşınım, bir yandan da akarsuların etkisiyle açılarak Ege ve Akdeniz'e boşaltılmıştır. Boşalan göl yatakları, günümüzde iç ovalar durumundadır.¹

Bölgenin bir çok yerinde Prekanbriyen (ilk zaman) serileri görülür. Bunlar Yatağan ile Milas ilçelerinin kuzeyindeki dağlık kesimden başlayıp, daha kuzeye doğru geniş alanlara yayılan oluşumlardır. Yöre III. Zaman ve IV. Zaman'da yoğun tektonik hareketlerle alçalma ve yükselmelere uğramıştır. Gökova, çöküntü alanıdır ve III. Zaman'a ait oluşumlar alüvyonlar altında kalmıştır.

Alp kıvrımlaşması sırasında, Toroslar ve Batı Anadolu Dağları oluşurken, bu bölgede yoğun tektonik hareketler yaşanmış, çok sayıda çöküntü ortaya çıkmıştır. Böylece, ortaya çıkan alanlar, kıyıya yakın kesimlerde daha yoğun olmak üzere, IV. Zaman alüvyonları ile dolmuştur.

III. ve IV. Zamanlar'da sık sık aktif hale gelen yöre, faylar üzerindedir. Fethiye'nin doğusu, Ula, Köyceğiz, Marmaris arası, Milas'ın doğusu ve Yatağan'ın doğusu ve batısı tektonik çukurluklar ve kırıklar üzerinde kalır. Muğla-Bodrum çizgisinin doğusunda ve güneyinde kalan bölgesinin büyük bölümü şiddetli sarsıntılar görülen I. derecede deprem kuşağı içine girmektedir.

Ege denizi kıyılarında ve adalar üzerinde tipik Akdeniz iklimi görülür. Bütün kıyılarda Akdeniz ikliminin tanıtıcı bitkisi olan zeytin ağacına rastlanır. Bununla beraber Balkan yarımadası üzerinden inen soğuk baskınları yüzünden turuncgiller Ege denizinin ancak güney kesimlerine doğru yaygın hal alır. Ege denizi üzerinde genellikle yazın kuzey doğrultulu ve düzgün Eteziyen rüzgarları eser. Bu durum, adaların sıklığı, tabii limanların çokluğu ile beraber tarihin çok erken devirlerinde Ege denizinde gemiciliğin gelişmesine hizmet etmiştir.

¹ Jeolojik yapı, bakınız harita Dip not "Jeolojik Harita", Fasikül 105 s. 5853.

-||-

ANTİK ÇAĞDA EGE KENT DEVLETLERİ ARASINDAKİ SİYASAL, ASKERİ VE EKONOMİK BİRLEŞİKLİKLER

M.Ö. 15. ve 16. yüzyıllarda uluslar arası ilişkiler başlamıştı. Bu ilişkiler M.S. 1400-1225 arası en yüksek seviyesine ulaştı. Hititler ve Mısırlılar arasında Suriye'de M.S. 1300'lerde mücadeleler sürüyordu. Aynı yıllarda doğu Akdeniz'in suları, deniz gücü oluşturabilmek için açık ve boştu. Hititler, gelen Akdeniz gücü olugusuna uyum sağlayamadılar. Diğer yandan Mısırlılar en azından Suriye-Filistin kıyısında, bir deniz gücü oluşturma çalışmalarına başlamışlardı. Ayrıca Girit, Miken, Mısır, Kıbrıs ve Suriye-Filistin kıyısı eserlerinin kendi bölgeleri dışındaki kazılarda da bulunması bu bölgeler arasında yaygın bir ticaretin olduğunu gösterir. ¹

İlyada'da ,Miken Uygarlığının en parlak devrinde,Troyalılara karşı savaşmak,üzere Hellasın çeşitli yerlerinden gemilerin mürettebatları ile birlikte toplanıldığından bahsedilmekte ve konunun kataloğu verilmektedir.² Bu liste bize askeri bir güç olarak bu kadar büyük bir donanmanın ,tek hedefe yönelik olarak toplanmasının tarihteki ilk örneğini verir.

M.Ö.13. yy.'da ,Mikenlerin, Anadolu'da Milet, Tarsus ve Kolophon ile ilişkileri bilinmektedir. İlyada destanları Mikenlerin çıktığı deniz seferlerinden bahsetmekte fakat, Troya savaşına kadar bir donanma gücünden bahsetmemektedir. Odyssea'da ise büyük kısmı Fenikeli olan bir çok korsan tüccarlardan bahsedilmektedir.

Her şey gibi denizlerdeki güç dengesi de zamanla el değiştirmiştir. Bu dengenin ne zaman kimden yana değiştiğini görmemizi sağlayan şeylerden biri de askeri birlikler, yengiler ve yenilgilerdir.Bu konuyla ana teması bölmek için sadece Antik Çağ içerisinde güç dengelerini belirleyen belli başlı olaylara değinmekle yetineceğim.

¹Konuyla ilgili geniş bilgi için bakınız. Yakar , "Hitit Involment in Western Anatolia " Anatolian Studies, 26 (1976) 117-128.

Goetze, A., The Hitites and Syria (1300-1200)" CAH, II.2, S.262-264.

² Homer ,İliad,II 719-720.

Mykale ve Platae savaşları ,Pers savaşları açısından bir dönüm noktası olmuştur.Salamis deniz savaşında oldukça yıpranan Pers donanması, bir yıl sonra da, Mykale'de ikinci ağır yenilgisini almıştır. Bundan sonra, Pers'ler Greklere değil, Grekler Perslere saldırıya geçmiştir.³ Perslere karşı kazanılan bu zaferden sonra sadece Khios, Samos, Lesbos, Hellen birliğine kabul edilerek kendilerine ait donanmalar kurmuşlar,diğer İonia şehirleri ise hem Grekler tarafından idare edilmiş hemde birliğe vergi ödemişlerdir.⁴

M.Ö.440 yıllarına doğru Atina 'nın elinde bulundurduğu deniz üstünlüğünü Samos,ele geçirmiştir. ⁵Pelloponnes savaşlarının başlangıcında,Lesbos'un büyük bir donanmaya ve 413 yıllarında da Khios'un 60 gemiye sahip olduğunu bilmekteyiz. ⁶ Syrakuzae'in Atinalılara karşı Peloponnes donanmasını desteklemek için 20 gemi ile yardım ettiği görülmektedir.⁷Batı Akdeniz' deki Greklerin denizlerde güçlenmeyle ilgili çabaları Yunan anakarasındaki kadar yoğun değildi fakat Pelleponnes savaşlarının başlamasıyla birlikte ,Sparta'nın 500 gemilik bir donanma oluşturmayı amaçladığı ve bunların çoğunu da İtalya ve Sicilya'da inşa ettirmek istediği bilinmektedir.⁸ Syrakuzae gibi, bir Korint Kolonisi olan ve Yunanistan ile Adriatik arasındaki ticaret yolları üzerinde bulunan Korkyra'da, Pers'lere karşı Greklere yardım vaad eden bir şehir devletiydi. Korkyralılar, Pers savaşlarına Atinalılarınkinden sonra en büyük donanma olan, 60 gemilik donanmaları ile katılmışlardı.⁹Pelleponnes savaşlarının başlangıcında , Korinth tehlikesi ile karşılaşan Korkyra'lılar , Atina'ya elçi göndermişler ve Greklerin sözü edilmeye değer üç donanması bulunduğunu söyleyerek,bunları"sizinkiler, bizimkiler ve Korinthos'lularinkiler" şeklinde belirterek, Atina donanması ile birleşme isteklerini belirtmişler.¹⁰ Atina donanmasının , Salamis savaşından sonra müttefiklerini bile korkutacak kadar güçlendiğini ve M.Ö.5.y.y. boyunca deniz egemenliğini elinde tuttuğunu ve bunu sağlayanların başında Themistokles'in geldiğini, Denizlerdeki egemenliğin en önemli parçalarından birinin de güçlü bir liman olduğunu, aynı zamanda, korunaklı ve büyük limanların yapılmasıyla birlikte insanların kente geldiğini,

³ Mansel ,A.M. ,Ege ve Yunan tarihi ,s.:289-294.

⁴ Thucydides,I,19

⁵ Ibid.I.117

⁶ Ibid.VIII,6.

⁷ Ibid.VIII.26

⁸ Ibid.II,7

⁹ Herodot. VII,168

¹⁰ Thucydides,I 36

bunun özendirildiğini yani bir anlamda kent yaşamının limanlarla birlikte gelişmeye başladığını Thuchydides'ten öğreniyoruz.¹¹

434 yılına tarihlenen bir yazıt, gelirlerin fazlasının tersane ve surların onarımı için kullanılacağını gösteriyor.¹²

451 Kimon'un, Mısır yenilgisinin öcünü almak için 200 gemi ile Kıbrıs'a gitmesi aynı zamanda 60 gemilik bir başka donanmanın Nil deltasında çıkan bir isyana destek olarak gönderilmesi. Kimon'un ölümü ve 445'de Perslerle yapılan Kallias barışı ile 30 yıllık bir süre için bu girişimler durmuş.¹³

454 Atika-delos deniz birliği hazinesinin Atina'ya taşınması.

M.Ö.432'de, Peloponnes savaşlarından az önce Atina Anayasasını yazdığı düşünülen Ksenophon, Atina'nın deniz güçleri ile ilgili politikası ile ilgili olarak değindiği noktalar şöyledir:

-Bir deniz kuvveti kendisine karşı koyacak hiç bir güç olmadığında veya küçük bir güçle karşılaştığında, güçlü bir devletin topraklarına çıkabilir ve kendisinden daha güçlü bir kuvvetin yaklaşması halinde, deniz yolu ile uzaklaşabilir.

-Deniz güçleri bir adayı veya karayı fethederek düşmanlara zarar verebilir.

-Deniz güçleri için mesafe önemli değildir. Kara kuvvetleri ise, ya dost topraklardan geçebilir yada savaşarak yolunu kat eder.

-Deniz güçleri için tek dezavantaj bir adada üstlenmemiş olmalarıdır.

-Deniz güçlerinin varlığı, birinci sınıf bir hoplit gücünü gerektirmez. Müttefikleri kontrol altında tutabilecek kadar kuvvetler yeterlidir.

-Deniz kuvvetlerinin izni olmadan hiç bir ticari faaliyette bulunulamaz.

-Kara kuvvetlerine karşı birleşmiş bir çok şehrin gücü ile karşı konulabilir. Ancak adalılar, deniz kuvvetlerini karşı koymak üzere birleşemezler.

¹¹ Ibid.142,90

¹² Morrison, GOS, s.226

¹³ Mansel, s.306

-Ürün iyi olmadığı zaman deniz güçleri başka ülkelerden kolayca ithalat yapabilirler. Deniz güçleri dünyanın her yanından kıymetli maddeler ve fikir ithal edebilir ve tek başlarına yüksek standartları olan bir yaşam sürebilirler.

Daha başlangıçta Atinalılara bir adada yaşama avantajı verilmediğine göre yönetim şöyle olacaktır: Atinalılar denizde hakimiyetlerine güvendikleri adalara mal varlıklarını yerleştirirler fakat Attika topraklarını elde etmekten vaz geçmemelidirler, yoksa başkaca büyük avantajlarını kaybederler.

Kimon, Atika Deniz Birliğinin donanmasını ,Persleri Anadolu kıyılarından sürmek için kullanmış. M.Ö.465 'de Persler tarafından Eurymedon nehrine gönderilen Fenike donanmasını bozguna uğratmıştır.¹⁴ Kimon'un sürgüne gitmesinden sonra, Perikles ,Temistokles'in deniz gücüne ağırlık veren politikayı sürdürmüş ve M.Ö.461-456 yılları arasında Phalerum'la

Peiraieus'u bağlayan surları yaptırmış. Atina'nın büyük bir deniz devleti haline gelmesi,demokrasinin gelişimini de etkilemiştir. Çünkü donanmanın inşaasında büyük rol oynayan ve Yunanistan'ı kurtaran deniz savaşlarına giren alt sınıflar , en çok da tet'ler ,giderek daha fazla söz sahibi olmuş ve Atina demokrasisinin daha radikal bir hal almasında etkili olmuşlardır.¹⁵M.Ö.460-454 Perikles,Fenike'nin Mısır ve batı akdeniz ticaretini engellemek ve Atinanın ihtiyacı olan hububatı sağlamak için Mısır üzerine, başarısızlık ve pek çok gemi kaybıyla biten, Sicilya seferinden de daha çok kayba neden olan bir sefer düzenlemiş.

Atina 'nın günlük yaşamına denizin ve denizciliğin ne oranda girdiğini Aristophanes'in Kuşlar adlı oyununda Atinalı gezginlerin kendilerine nereli oldukları sorulduğunda en iyi Trireslerin bulunduğu ülkeden diye cevap vermeleri iyi bir şekilde gösteriyor.¹⁶İnsanların tıpkı bu gün olduğu gibi o gün de, kendilerini ait olarak kabul ettikleri topluluğun başarıları ile

¹⁴ Ibid.,s.303

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Aristophanes,Kuşlar

öğünmelerini olağan sayarsak"en iyi Trireslerin bulunduğu ülke" betimlemesi denizcilikteki başarıları ve güçleri ile öğündüklerini gösterir. Bu öğüncün içinde, abartma olması doğal, yine de gerçeğin bir kısmına işaret ettiği düşünülebilir.



-III-

GEMİ TEKNOLOJİSİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ.

A-Tunç Çağ Gemiciliği:

Çok eskiden Hellas'ta çobanlar, çiftçiler ve tabii denizciler yaşıyordu. Dokuz bin yıldan daha önce, insanoğlu hayatını avcılık ve toplayıcılıkla sürdürürken bu gemiciler Ege'yi keşfe çıktılar. Melos adasının güneyiyle birlikte, volkanik sert, camsı bir madde olan ve keskin kenarlı bıçaklarını, kazıcılarını yapmalarına yarayan obsidien de keşfetiler. Peloponnes'deki Franchthi mağrasında bulunmuş obsidien bıçaklar M.Ö. sekizinci yüzyıla tarihleniyor. Bu kesicilerle beraber balık kemikleri de bulunmuştur, ki bu insanın yaşamı için yüzünü denize çevirdiğini gösterir. Skros'un monolitik çağ insanları da yaşamlarını denizden sağlıyorlardı. Bundan bir kaç bin yıl sonra da Neolitik çağ çiftçileri Girit ve Kıbrıs'a vardılar.¹

İlk denizcilerin teknelerinin nasıl olduğu hakkında tahminlerden ileri gitmemizi sağlayacak bilgilerden yoksunuz. Bir gün modern teknoloji, deniz dibindeki veya nehir yatağındaki kumun ve çamurun içinde bu teknelerin kalıntılarını bulmamızı sağlayana kadar, biz nehir kenarlarında ve burada doğmuş uygarlık, su taşımacılığı ile ilgili olarak bize sunduğu verilere dönelim.

Nehir boylarında yaşayan en erken topluluklar, en ilkel su taşıtlarını icat ederek, çağdaş gemicileğe doğru ilk adımı atmışlardır.

En erken sal tasvirlerinden birine, M.Ö. 700 yıllarına tarihlenen, Ninova kaynaklı bir kabartma (Lev. 1) - üzerinde rastlanmıştır. Şişirilmiş bir tulumun, su üzerinde kendiliğinden yüzebildiğini gözlemleyerek, tek kişilik bir su taşıtı olarak kullanan insan (Lev. 2) daha sonra yan yana getirilmiş tulumların üzerine ahşap bir platform ekleyerek daha sağlam bir sal inşa etmiştir.³ Uruk'tan pişmiş toprak tablet üzerinde gemi motifi 2) Amratian kasesi üzerinde, Nil teknesi 3) Hammamat Wadil'den kaya resmi (Mezopotamya teknesi 4) Aynı yerden Mısır teknesi. M.Ö. 4. bin yıl teknelerini 5. resim ise Mezopotamya teknesinin M.Ö. 2900'daki görünümünü yansıtmaktadır.

Günümüze kadar kalabilmiş bazı kabartamalar ve pişmiş toprak gemi modellerinin yardımıyla, erken çağlardan itibaren Mısır'da inşa edilen nehir kayıkları hakkında bilgi edinmek mümkün olmuştur. Mısır nehir

¹ Bass, G. F., Underwater seafaring, s. 12.

² Bass, G. F., The Troad, s. 12.

³ Bass, s. 13.

kayıkları yaklaşık 43 m. uzunluğunda ve 6 m. genişliğinde , omurgasız, düz karinalı, ahşap kayıklardı (Lev. 3)

Mısırlılar, Nil nehrinden çıkıp, Akdeniz'deki uzak limanlarada seyretmişler ve açık denizlere uygun daha gelişmiş gemiler inşa etmişlerdir. Beşinci sülale devrinde (M.Ö. 2560-2420) tarihlenen kral Sahure piramidinin kabartmalarında yer alan gemiler, Byblos'dan dönen açık deniz gemilerini tasvir etmektedir. (Lev.4) ¹Sahure piramidi kabartmalarında yer alan gemilerin baş ve kış kısımları hafif yüksek olarak inşa edilmiştir. Yelken direkleri ise iki ayrı kütüğün yanyana getirilmesiyle oluşturulmuştur. Gemilerin baş kısımlarından kış kısımlarına kadar, aralıklarla çatal uçlu direklerele desteklenmiş, kalın halatlar uzanmaktadır. Gergin bir şekilde baş ve kış taraflara bağlanan bu halatların işlevi, omurgasız olarak inşa edilen teknelerin deniz yolculuklarında, çatlamlarını ve parçalanmalarını önlemektir.(Lev.5)

M.Ö. 2500 yıllarında Ege'de inşa edilen gemiler kürekliydi. Mısır gemilerine göre daha uzun ve dardı. ² Bu dönemin Ege gemilerinin, baş kısmının yatık pozisyonu, Grek'lerin ve Romalı'ların "uzun gemi" olarak adlandırdıkları ve toparlak gövdeli gemilerden, bu özelliğiyle ayrılan gemi tipinin karakteristik özelliğidir. Daha geç devirlerde savaş gemilerinde, yatık baş kısmı, daha da sivrilerek metalle kaplanmış ve mahmuz icat edilmiştir. ³ (Lev.6)

M.Ö. 15/16. yüzyıllarda, Mısır'da kullanılan ticaret gemileri yelkenlidir. Baş ve kış kısımlarının uzantıları oldukça yüksek yapılmıştır. her geminin ikişer adet dümen küreği vardır. Kraliçe Hatshepsut'un tapınak mezarının kabartmalarında bu gemiler tasvir edilmiştir. Teknenin yapısını kuvvetlendirmek için, gemileri bir uçtan bir uca uzunlamasına geçerek, baş ve kış kısımlarına gergince bağlanan halatlar bu tasvirde de yer almaktadır. Teknenin alt kısımlarında kürekçiler yer aldığından, testiler fiçılar ve bodur ağaçlardan oluşan yük, güvertenin üzerinde tasvir edilmiştir.⁴(Lev. 7)

Morrison, bu gemilerin daha sonraları, antik çağlar boyunca sürekli kullanılan, iskele ve sancak kısımlarında tek sıra halinde kürekçileri olan ve bu nedenle yükünü güvertede taşıyan ticaret gemilerine öncülük ettiklerini söylüyor.⁵

¹ Bass, G.F. s. 16.

² Morrison, The Ship, s. 9.

³ Casson, S.S.A.W. s. 33-35

⁴ Bass, s. 33 .

⁵ Morrison G.O.S. s. 53

M.Ö. 1600'lerden sonra özellikle büyük gemiler için yelken sürekli seyir aracıydı. Gemilerin kık kısmının her iki tarafına yerleştirilen kalaslar ise, gemiye iniş çıkışları sağlamaktadır.. Daha geç devirlerde inşa edilen uzun ve toparlak gövdeli gemilerde kalaslar yerlerini kığa ilıştırılmış merdivenlere bırakmışlardır. ¹

Bu döneme ait bir batık gemi, kıyılarımızda bulunmuştur. ²Morrison bu batıkla, Kenamun mezar kabartmasında tasvir edilen (Lev. 8) ³baş ve kık kısımları simetrik olarak inşa edilmiş, dik görünümlü şişkin gövdeli, yelkenli yük gemileri arasında paralellikler kurmuştur. Morrison'a göre Gelidonya Batığı'da benzer tipte birticaret gemisidir.⁴(Lev. 9) ⁵.

İlyada'da, Miken uygarlığı'nın en parlak devrinde, Troya'lılara karşı savaşmak üzere, Yunanistan'ın çeşitli yerlerinde toplanan gemilerin ve mürettebatlarının bir kataloğu verilmiştir.⁶Homeros bu gemilerin kürekle seyrettiklerini ve her filo'nun yedi gemiden oluştuğunu söyler. Homeros'a göre bu gemiler 'Pentekonter' (Elli kürekli)dir.

Homeros'un destanlarının sekizinci yüzyılın ikinci yarısında derlendiğini biliyoruz. Homeros'un kendi yaşadığı devirden 450-500 yıl öncesine dair olayları anlatırken, yaşadığı çağın gemilerinin özelliklerini gözönünde bulundurmuş olması olasıdır. Dolayısıyla Miken gemilerinin Homeros'un anlattığı denli gelişkin olmaması ihtimali çok büyüktür. ⁷

M.S. 12. yüzyılın başlarına doğru, Miken uygarlığı çökmeye başlamıştır. Messenia'da Pylos-Tragana mezarında bulunan ve M.Ö. 1200-1100 yıllarına tarihlenen, kil bir kut üzerinde ki gemi tasviri ⁸ Pylos'un kullandığı gemilerin bir örneği olabilir. Kık kısmının uzantısı oldukça yüksek ve bu kısımda dümen kürekçisinin oturduğu bir seki vardır. Aynı şekilde bir seki başta da var. Geminin tek yelkeni var. (Lev. 10)

Bir tarafında altı yada 11 kürekçi yer alan, yelken direkli, serenli, teknesi orak biçimli, kık kısmı yüksek, baş kısmı görece alçak olan Mısır gemileri M.Ö. 1176'da III. Ramses tarafından, Medinet Habu'daki bir anıt kabartmasında (Lev.11)⁹görülebilir. Kabartmanın konusu: Mısır'lılarla,

¹ Bass, s. 56 fig. 19

²Gelidonya Batığı hakkında bilgi için bakınız: Bass, G.F. Cape Gelidonya: A Bronze Age Shipwreck. American Phil. Soc., Vol. 57, part 8; Philadelphia 1967

³ Bass, s. 22-23 fig.22

⁴ Morrison, The Ship, s. 11

⁵ Bass, s. 24 fig. 23

⁶ Homeros, İliad, II 719-720.

⁷ Mansel, s. 130

⁸ Bass, s. 22

⁹ Bass, s. 21

Miken ve Hitit uygarlıklarının çöküşüyle, Suriye, Filistin üzerinden, Nil'e doğru başlayan göçle gelen, istilacı göçmen topluluklar arasında meydana gelen bir deniz savaşıdır. Bu kabartmada gördüğümüz her geminin sadece bir yelken direği vardır. Mısır gemilerinde bir tarafta altı ya da onbir kürekçi yer almaktadır, gemilerin tekneleri orak biçimindedir. Suriye gemilerinin ise baş ve kık kısımları simetriktir ve kürekleri yoktur, yelkenleri vardır. Morrison bu gemilerin aslında kürekli olduğunu fakat savaş nedeniyle o an için kullanmadıklarını düşünülmektedir.¹ Yine Morrison bu dönemde inşa edilen Akdeniz gemilerinin çok amaçlı olduğunu yani hem ticaret hem de savaş için aynı gemilerin kullanıldığını düşünüyor.



¹ Morrison, The ship, s.13

B- Arkaik Çağ Gemiciliği:

Arkaik Çağ, M.Ö.800-480 arasına tarihlenir. Bu dönemin gemiciliği hakkında ne yazık ki fazla bir bilgiye sahip değiliz. Miken uygarlığının çöküşünden sonraki dönemle (M.Ö.1100-800) ile ilgili olarak, Akdeniz'deki denizcilik faaliyetleri ile ilgili bilgilerimiz, gerek yazılı, gerekse görsel kaynakların azlığı nedeniyle çok az. Döneme ait kısıtlı veriyle araştırmacıların tahmin ettiği ise: Denizcilerin, kürekli gemilerle seyretmeye devam ettiği yolunda.¹ Grek gemiciliği karanlık bir çağdan sonra ilk önemli gelişmeleri M.Ö. 8.yy. da göstermeye başladı.Geç geometrik döneme ait vazo resimlerinde bu dönemi gözlemek mümkün. Vazolar üzerinde tasvir edilen gemilerin ayrıntılı anlatımına Homeros destanlarında çeşitli defalar rastlanıyor.² Homeros destanlarının M.Ö. 8. yy.'ın ikinci yarısında derlendiği düşünülürse, Homeros'un yaşadığı zaman diliminden 450-500 yıl önce yaşanmış olayları anlatırken, yaşadığı çağın gemilerinin özelliklerini temel almış olması oldukça muhtemeldir.³ Tasvirlerin tümünde, perspektif hataları var. Gemiye ait öğeler ve geminin kendisi, insanlardan küçük çizilmiş. Morrison'un The Ship adlı kitabında, Attik krater parçalarından Fransuva vazosuna kadar, bu tarzın çeşitli örnekleri, stil analizleri yapılarak ve betimlenen teknelerin normalde nasıl olması gerektiği düşünülerek anlatılmakta. Morrison'a göre, geomerik dönemde yapılan tasvirlerde gerekli perspektif düzenleme yapıldığında, betimlenen teknelerin M.Ö. 600-550 yıllarına tarihlenen François vazosu ⁴ üzerinde yer alan, Theseus'un otuz kürekli gemisiyle özdeş gemiler olduğu anlaşılmaktadır. (Lev. 12) Olasılıkla İtalya'da M.Ö.7. yy.'ın ilk yarısında imal edilmiş olan Aristomothos vazosu,hem Etrüsk,hemde Grek tipini bir arada gösterdiği için dikkate değer bir örnektir. Ege'ye özgü Grek gemisi ince uzun tekne yapısı, alçak bir baş ve yüksek bir kık kısmı ile Etrüsk gemisinden kolaylıkla ayırdedilebilir. Grek gemisinin altı kürek ıskarmozu ve beş kürekçisi vardır. Geminin baş ve kık kısmı arasında ise üzerinde üç savaşçının resmedildiği, uzun ve dar bir güverte yer almaktadır.⁵(Lev. 13) Böylelikle bu devirde, baş ve kısımlarda yer alan yarım hücum güvertelerinin yerini, baş kısmından kık kısmına kadar uzanan, uzun savaş güvertesinin aldığını görmekteyiz. Geometrik çağdan itibaren gemilerin baş kısmında görülen sivri çıkıntı bu dönemde yerini mahmuza bırakmaktadır. Hem Grek, hem de Etrüsk gemisinin baş kısımlarında birer mahmuzun bulunması M.Ö.600'lerden evvel savaşlardaki görevinin asker ve teçhizat taşımakla

¹ Morrison,The Ship,s.14

²Kirk, G.S., "Ships on Geometric Vases." Annout of Athens, 44 (1949) 93- 153.)

³Mansel,A.,Ege ve Yunan Tarihi

⁴Bass., sf., 5 y, fig 2 ve 3

⁵G.F. Bass. Under Water Sea fearing. Sayfa 41.

sınırlı olduğuna inandığımız gemilerin, bu dönemde, artık kendilerinin birer savaş silahı

haline geldiğinin somut kanıtları olarak değerlendirmemize neden oluyor. Ayrıca, gemilerin konumları, bunların mahmuzları ile savaşmakta olduklarını göstermektedir. Bu önemli gelişme teknelerin önemini de arttırmıştır.

M.Ö.6yy.'a tarihlenen bir attik vazoda ise, elli kürekli gemi, yani 'Pentekonter' tasviri yer almaktadır.(Lev. 14) İki katlı Pentakonterlerin M.Ö. 8., 7. ve 6. yy.'da, kolonizasyon hareketleri sırasında, Greklerin, Batı Akdenize ve Karadenize seyrederken kullandıkları gemiler, büyük olasılıkla bunlardır. Herodot'ta, M.Ö. 8. yy.'da İonia Persler tarafından işgal edilince, Phokala'lıların eşyaları ve aileleri ile birlikte böyle gemilerle kaçtıklarından bahseder.¹

M.Ö. 8. yy.'da gemi teknolojisinin gelişmesi sonucu gemilerin büyümesi ve taktik savaş aracı olmaları ile birlikte, manevra güçlerini artırmak gereği duyulmuş ve ikinci büyük aşama gerçekleştirilerek kürek sayısı otuzdan elliye çıkarılmıştır.² Sanharib sarayında (M.Ö. 700, Ninova) bulunan kabartmalarda ise, iki katlı gemiler olduğu açıkça belli olan, Ege'ye özgü gemiler ve Fenike gemileri yer almaktadır. Kabartmada Tyre'nin denizyoluyla boşaltılması tasvir edilmektedir. Dolayısıyla burada görülen iki katlı gemilerin, Fenikelilerce icat edildiği düşünülebilir.(Lev.15) Öte yandan Sigeumlu Damastes herhangi bir tarih belirtmeden, iki katlı gemilerin İonyalılarca icat edildiğinden bahseder.³ Arkaik Çağ'a ait gemi tipleri ve kullanımları konusunda özellikle vazo resimlerine dayanılarak yapılmış çalışmalar vardır. Gemilerdeki kürekçi sıralarının sayısı, yerleşimi, geminin ebatları, yapım teknolojisi, detaylı olarak incelenmiştir.⁴

¹ Herodot, 1 164

² Morrison, The Ships, s. 17

³ Morrison, The Ships, s. 18

⁴ -Moll, Friedrich, Das schiff in der Gilderden kunst, Bonn 1929

-Torr, Cecil. Ancient Ships, Cambridge 1895; yeniden basım, Chicago 1964.

C- Klasik Çağ Gemiciliği:

M.Ö. 480-322 yılları arasındaki gemicilikle ilgili gelişmeleri bu başlık altında inceleyen araştırmacılar, eldeki arkeolojik malzemenin hiçbir şeyi açıklamaya yetmemesi nedeniyle, arkeolojik verilerden daha çok yazılı kaynaklara dayanarak varsayımlar ileri sürmüşler. Bu konudaki tartışmalar son bulmuş değil. Tartışılan tezlerin başlıca bir kaç tanesini sizlere kısaca tanıtmaya çalışmak bile başlı başına ve benimkinden oldukça farklı bir tez konusu olacağından, konuyu kısaca özetlemeye çalıştım.¹

Arkaik çağ sonunda gemiciliğin en büyük aşamalarından biri gerçekleşti. Yunanca 'trieres', latince 'triremis' olarak adlandırılan, Türkçeye üçlü teçhiz edilmiş diye çevirebileceğimiz gemiler geliştirildi.

Triresler: Üç katlı savaş gemileridir. Her katta karşılıklı birer kürekçi sırası vardır. Thukydides, ilk Triremler Korinth'de yapıldı diyor. Korinth'in bu dönemde Adriatik'de koloniler kurulduğundan ve bölgeyle ticaret yapıp, aynı zamanda denizlerde korsanlığa karşı savaşması nedeniyle, deniz gücünü sürekli yenilemek ve geliştirmek ihtiyacında olduğu için, Triresler gibi gemicilik teknolojisinin en önemli aşamalarından birinin burada gerçekleşmesinin rastlantısal olmadığından bahsediyor.² Morrison ise Thucydides'in anlattığı dönemi tarihliyor ve ilk Grek Trireslerinin M.Ö. 7. yy.'ın ilk yarısı içerisinde yapılmış olması gerektiğini söylüyor.³

Trireslerin kullanımı klasik çağda yoğunlaşmıştır. Triresler mahmuzla savaşmaya elverişli şekilde yapıldıklarından özellikle Pers ve Peloponnes savaşlarında kullanılmışlardır.⁴

Atına donanması kayıtlarına bakıldığında Trireslerin çeşitli tarihlerde kalite ve işlevlerine göre sınıflama ve tanımlamalarının yapıldığını

¹ (Daha geniş bilgi için bakınız:

Anderson, R., Oared Fighting Ships, London, 1962

Bass, G.F., History of Seafaring.

Casson, L. The Ancient Mariners, New York, 1959

Davidson, J. 'The First Greek Triremes,' Classical Quarterly 41 (1947)

Morrison, J.S., 'The Trireme' The Mariner's Mirror 27 (1941)

Muckelroy, K. Maritime Archaeology, Cambridge University Press, 1978

Richardson, W., 'Sectional Half Model Of A Trireme', Classical Review XIX (1905)

Tarn, W., 'The Greek Warship' Journal of Hellenic Studies XXV (1905) s.137-224)

² Thucydides, I 13

³ Morrison, The Ship, s.19

⁴ Morrison, GOS s. 313-320

görüyoruz Buradan Trireslerin işlevlerine göre şöyle dört bölümde toplandığını anlıyoruz.

1. Hızlı Triresler: Bu tipin inşa teknolojisi farklı değil. Ayırıcı özellikleri sürekli hazır halde beklemeleri idi.

2. Stratiotis'ler: Öncü görevi olan triresler, 85 kadar asker taşıyabiliyorlar.

3. Hippagogoslar: At taşımacılığında kullanılan gemiler. Trires'in en üst sırasında kürekçiler yer alıyor. Alttaki iki sıra iptal edilerek ortadaki boşluğa alabandadan alabandaya 29 at yerleştiriliyor 30. at kış kısmındaki dar boşluğa konuluyor.

4.Hoplitagogoslar: Hoplit taşımacılığında kullanılan Triresler.¹

Morrison, Trireslerin üç katlı gemiler olduğunun en hararetili savunucusu .(Lev. 16) Tezine kanıt olarak, Atina Milli müzesinde sergilenen, ünlü Lenormant kabartması üzerindeki tasviri,(Lev. 17) Talos ressamına ait bir volütlü krater² üzerindeki diğer bir betimlemeyi, sonra da, Viyana Üniversitesi'nde bulunan Attik kırmızı figürlü bir kap parçası üzerindeki gemi tasvirini başlıca örnekler olarak kullanıyor.³(Lev.-18-19)

Gemicilik teknolojisine ve gemi tiplerine tez içinde yer vermemizin bir diğer nedeni de IV. yy.'a ait bazı gemi çekeklerinin incelenmesi sonucu, örneğin; Klasik çağ trireslerinin boyutlarının anlaşılabilmesidir. Bu çalışmalardan anlaşıldığı kadarıyla trireslelerin yaklaşık uzunluğu 35 m., genişliği 4.8 m., yaklaşık yüksekliği ise yaklaşık 2.43 m.'dir.⁴

Greklerin denizlerdeki en büyük rakibi olan Fenikelilerin Greklerden biraz daha önce Triresleri yapmış olabileceklerinden söz etmiştik. Triresler konusunda Greklerin Fenikelileri ya da Fenikelilerin, Grekleri taklit ettiğini düşünmemizi engelleyen çeşitli veriler var. Örneğin; Fenike Triresleri, Greklerinkine nazaran geniş, bu sayede dışarıya çıkıntı yapmadan üçüncü kürekçi sırasını yerleştirebilmişler. Grek Triresleri genellikle tunçla kaplanmış ve yerinden çıkarılabilir üç mahmuza sahipken, Fenike Triresleri tek mahmuzlu. Pruva'da, ya bir baş figürü veya atalarına ait bir heykel, kış kısmında ise Fenike atının baş tasviri yer almakta.⁵

¹ Thucydides, II 56 / VIII 62

² Bass, s. 44,

³ Morrison, GOS, Res. 23a
res 26 a.,

⁴ Casson, S.S. AW s. 83

⁵ Ibid.

Diger Klasik Çağ gemilerini kabaca şöyle sıralaya biliriz:

Tetretes:Dörtlü techiz edilmiş.

Penteres: Beşli techiz edilmiş.¹

Bu tipe ait isimler kırklı techiz edilmişe kadar çıkmaktadır. Fakat tipoloji hakkındaki tartışma sürüp gitmektedir. Herkesin ortak olduğu tek nokta, bunların isimlerinin kat sayısı ile ilintili olmadığı, çünkü kırk katlı olmalarının mümkün olmadığıdır.

Yük Gemileri:

Plolon: Trireslerden daha hafif, toparlak gövdeli, kürekli gemiler için kullanılan bir terim.

Holkas: Küreksizdir. Başka gemiler tarafından çekilir.

Epaktrokeles: Büyük gemiler tarafından taşınabilen kayıklar.²

Hemiolia: İki katlı korsan gemileri.³⁻⁴

Erkosoros: Demostenes tarafından 3000 testi şarap taşıyacak kapasitede gemiler olarak tasarlanmıştır.⁵

Klasik çağ gemiciliği ile arkeolojik bulgulardan en etkileyicisi, kanımca, Girit'te bulunan batıktır. "Kyrenia Gemisi olarak literatüre geçen batık, gerek taşıdığı malzeme, gerekse günümüze kadar kalmış ahşap bölümleri ile, hem deniz ticareti, hem de klasik çağ ticaret gemileri yapım teknolojisi hakkında çok değerli bilgiler sunmuştur.⁶

¹ Ibid. s.97

² Morrison, GOS. s. 244-246

³ Casson, S.S. AW s.128-129

⁴ Casson, L., "Hemiolia and Triemiolia", Jurnal of Hellenistic Studies, 78 (1958) 14-18

⁵ Morrison 605, s. 245

⁶ Bu konuda detaylı bilgi için bkz.

Kartzer, M.L. "Resurrecting the Oldest Known Greek Ship." National Geographic Magazine 137 (June 1970) 840-857. Owen, D., "Excavating a Classical Shipwreck.", Archaeology 24 (1971) 118-129, Yargın.D.,Klasik Çağ Gemiciliği, Yüksek Lisans Tezi.s.34-78

C- Roma Çağı Gemiciliği: ¹

Boyutları ve Tipleri:

Eski gemi tipleri hakkında bize bilgi veren, mozaik, küçük heykeller ve freskler gibi pek çok kaynak vardır. Ünlü filolog Cecil Torr, kaynaklardan otuz Grek ve Latin gemi tipini çıkardığını belirtmekte. Ancak, hiç kimse sınıflandırılabilir nitelikte, tek bir geminin bile net olarak tarifinde başarıya ulaşamamıştır. Şimdilik, en güvenilir kaynak olan resimlerine bakılarak yapılan karşılaştırmalar az da olsa birşeyler öğrenmemizi sağlamıştır.

Tipik Roma kargo gemilerinin neye benzediğini, ünlü Portus reliefinin (Lev. 20) betimlemelerinden anlıyoruz. ²M.S.1.yy.'ın sonuna, yada 2. yy.'ın başına tarihlenen relief orta boyda, çift bitimli ve iki direkli bir gemiyi göstermektedir. İki direkli bir gemi, ortasında dikdörtgen, gemi yelkeniyle birlikte geniş kare bir yelkeni de taşır. Yön belirleyici küçük bir yelkeni (Artemon) olduğu açıkça bellidir. Gemide yönlendirici kürekler bulunmaktadır. Diğer relieflerdeki tasvirler de buna benzer. Ostia yakınlarında bulunan gemi tipi gibi, genellikle daha küçük olan gemilerdir. Roma İmparatorluğu kayıtları, genelde iki tip yük gemisine işaret eder. Küçük olan tip, yükünü boşaltmak için Tiber'den Roma'ya doğru bir rota izler. Portus gemisi ve benzerlerinin küçük tipleri oluşturduğu kabul edilebilir. Standart boydaki bir gemi ortalama üçbin amfora taşıyabilir.³

İkinci kategori, gerek daha büyük boyutuyla, gerekse de modeli açısından diğer kategoriye oranla oldukça ayırtedici özelliklere sahiptir.

Roma hükümeti tarafından işletilen gemilere bin (modii) yada yaklaşık üçyüz kırk tonluk kapasiteye sahipti. Onbin amphorayı taşıyabilen bu büyük gemiler Ostia'daki nehir mavnalarına (yük dubası) yükünü boşaltabilecek durumda olması gerekiyordu. Bir istisna olarak, Alexandria'dan Ostia'ya arpanın taşınması için yapılan, en az binikiyüz tonluk kapasiteye sahip büyük gemiler de vardı. İ.S. 1.yy.'a tarihlenen Pompei'de bulunmuş bir grafiti (Lev.21) bu tipin varlığına işaret eder. ⁴ Bu gemi, "Europa" olarak adlandırılmıştır. Geminin pruvası düzdür. Profilleri ve arması çok benzerdir. Bir zamanlar Ostia'da ki Sullethum (Tunus) gemicilerinin ofisi olan yerde bulunmuş bir yer mozağinde bu iki tip gemi birlikte işlenmiştir. (Lev.22) ⁵

¹ Torr, C., Ancient Ships, Yeniden Basım, Chicago 1964. Torr'un kitabında Antik gemilerden bahseden literatürün çok geniş bir dökümü var. Yeni baskı konuyla ilgili araştırmacıların yorumlarını da içeriyor.

² Bass, s. 86

³ Throckmorton, P., "Romans on the sea." s. 72.

⁴ Bass, s. 72.

⁵ Bass, s. 80.

Europa'ya benzer bir diğer gemi, Themetra'daki bir mozaikte görülmüştür.(Lev.23) Abartılmış pruvası bir koç başı şeklinde uzanmış olup,uzun kenarlar boyunca sekiz kürek bulunmaktadır.¹

Gemilerin ve armalarının betimlendiği, bu güne kadar kalmış, Roma kökenli mozaik ve duvar resimlerinde, artistin yanılabilceğini veya çizgilere hayal gücünü katmış olabileceğini de gözönünde bulundurmak gerekir. Detaylarda görünen bir çok şey eksik gözlem ya da hatalı veya farklı bir tamamlamanın sonucu olabilir. Daha güvenilir bilgi için eski gemilerin bizzat kendisine bakmalıyız.

Akdeniz ve dışına yayılmış batıkların parçalarının ve modellerinin incelenmesi sayesinde bu güvenilir bilgiyi elde edebiliriz. Aynı zamanda, çok eskiye dayanan ,bu günkü geleneksel Ege tekneleri eksik resmin tamamlanması yolunda yardımcı olabilir.

Roma döneminden günümüze kalmış, birkaç küçük gemi örneği bulunmuştur. Bunlardan birincisi "Sezar'ın kadirgasi". Olasılıkla M.S. 3. yada 4. yy.' a aittir. Ancak çok az kısmının bu günümüze kadar kalabilmiş olmasına rağmen gövde kalıntısının ellibeş ayağın üzerindeki uzunluğu ve yirmiüç ayak genişliği kazı sırasında ölçülebilmış.²

County Hall gemisi olarak bilinen, Londra'da 1910'da bulunmuş küçük tacir gemisinin orjinal boyutları yaklaşık atmış ayak uzunluğunda idi. onbeş ya da onaltı ayaklık bir direğe sahipti.

Titan batığı, bulunduğu zaman, birbirine kaynamış amphoraların oluşturduğu bir tepe görünümündeydi. Batık, Philippe Taillez tarafından kazılmadan önce yağmalanmıştı. Buna rağmen hafir ,arkasında, birkaç kırık boyun bırakarak 700 amphorayı yüzeye çıkardı. Görünüşe göre, geminin binden fazla amphorayı taşıdığını düşünmek hiçte haksız bir kanı olmasa gerek. Taillez, geminin orjinal boyutunu en az seksen ayak olarak belirlemiştir. ³

Dramont Batığı da, üzerinde inceleme yapılmadan yağmalanmış.Yaklaşık beşyüz kap yerinden alınmış. Buna rağmen yüzlerce kırılmış parça, yüzseksen adet tüm kapla birlikte Siverine ve Dumas tarafından yüzeye çıkarıldı.Böylelikle burada da toplam amphora miktarının diğerindeki gibi bin civarında olduğu anlaşıldı.Geminin ahşap kısmı iyi korunmuş durumda değildi ancak,Titan gemisiyle karşılaştırma yapabilecek kadar yeterli miktardaydı.

¹Bass,s.85

²Ibid. s.72

³Ibid. s.73

Frederic Dumas, üzerinde oldukça iyi sonuçlar elde ettiği La Chretienne A batığının direk yuvasının bulunduğu bölümü, ki bu yirmi altı ayak genişliğindeydi, yeniden inşa edebilmiştir. Özellikle güney İtalya'daki Torre Sgarrata'da bulunan ön direk yuvasına ya da Artemon'a oranla farklılık göstermesinden bunu anlayabiliriz. Dumas'ın direk yuvası sağlamlaştı- rılmış ve omurganın içine yerleştirilmiştir. Torre Sgarrata'daki ise ge- minin iç çatısını oyuklarına oturtmak üzere kesilmiş büyük blokların içine yerleştirilmiştir.¹

La Chretienne A gemisinin ana direği olasılıkla orta bölüm kısmına ya da biraz önüne oturtulmuştu. Tıpkı Pontus'ta bulunan bas relifi dahil , mozaik ve relieflerde resmedilen diğer gemiler gibi.²

Roma devrinde basit kürekli dümenlerin kullanımı son bulmuştur.Salmalı ve salmaya bağlı mil sistemi ile çalışan bugün de bildiğimiz dümen tekniği keşfedilmiş böylece gemiler, daha az insan gücüyle, farklı yelken teknikleri kullanarak daha uzaklara, daha çok yük taşıyabilme kapasitesine ulaşmıştır. (Lev. 24-25)

Dümen teknolojisinin gelişmesini, Romalıların kemertonoz tekniğini bulmaları ile mimaride attıkları adıma benzetiyorum. Nasılkı mimaride bundan sonraki gelişimleri çok hızlı ve muazzam olmuşsa, dümenin ve farklı yelkenlerin kullanımı da gemiciliğin büyük bir hızla gelişmesine neden olmuştur.

Roma devri gemileri ve ve gemiciliği ile ilgili pek çok çalışma sürdürülmektedir. Bu konunun oldukça uzun ,temel bibliyografyası, Bass, s.308'de verilmiştir.

¹ Ibid.

² Ibid.

-IV-

ANTİK ÇAĞDA AKDENİZ VE EGEDEKİ DENİZ TİCARETİ HAREKETLERİ**A-Tunç Çağ Ticareti:**

Pek çok araştırmacı ,Akdeniz'de iklim ve havanın Geç Tunç Çağ'dan beri ciddi bir değişikliğe uğramadığını söylüyor.¹ Amerika birleşik devletleri hidrografi ofisinin raporunda, "Haziran'dan Eylül'e kadar hakim rüzgar kuzeybatıdır.Bunu batı rüzgarları izler." deniyor.²Bu tanımlamanın eski çağlar içinde doğru olduğunu kabul edersek ve deniz ticaretinin de yaz aylarında yapıldığını unutmazsak,aşağıda anlatacağımız ticaret ilişkileri ve rotalar daha anlamlı olur.

M.Ö.14.yy da Akdeniz çevresinde,Tropikal Afrika'dan Kuzey ülkelerine girişi olan Adriatik kıyılarına, Ve tabi yakın doğu ya kadar uzanan bir kuşakta, pek çok standartta, ayrı diller konuşan topluluklar yaşıyordu. Bu topluluklar arası ilişkiler yalnızca Akdeniz'i çevreleyen dar kuşaktaki ülke limanlarının birbirleriyle ilişkileri değildi. Kaş, Uluburun'daki Geç Tunç Devri batığı, (Lev.26) buluntularının³ bize net bir şekilde gösterdiği gibi, limanlardan yüklenecekleri kargo, sadece liman kentinin ürünleri olmayıp, kentin ilişkide bulunduğu iç bölgelerin de ürünlerini de içermektedir. Bu da en azından Kaş Uluburun batığında ve Gelidonya batığında⁴ bulunmuş bazı objelerin gemiye yüklenecekleri limana gelmeden önce karada oldukça uzun bir mesafe kat ettiklerini gösteriyor. Örneğin Uluburun batığında çok miktarda bulunmuş olan öküzgözü biçimli bakır külçelerin benzerleri, Suriye kıyısındaki Ugarit'te yapılmış bir kazıda da çok miktarda bulunmuştur.⁵ Aynı tipe çok benzeyen örnekler Sardunya adasının batısından da çok miktarda ele geçmiştir. George F. Bass'ın kanısı, bakır külçelerin maden yatağının Kıbrıs'daki Alashia'da yer aldığı ve yakın doğunun Geç Tunç Çağın'da, batıdaki görünümünün ve temsilinin de bu külçeler olduğu yolundadır.⁶ Yakın doğunun bu tipik ürünü yalnızca batıya gönderilmemiştir. Mısır mezarlarındaki duvar resimlerinde külçelerin krallık depolarında istiflenmiş halinin

¹ Bass,G.F., "Cape Gelidonya and Bronz Age Maritime Trade." *Orient and Occident* ,ed.Hoffner ,s.29-38

² *Sailing Directions for the Mediterranean*.IV. 2. basım ,1951.s.152

³ Bass,G.F., "Oldest Known Shipwreck Reveals,Splendors of the Bronz Age.National Geografik Magazin Vol. 172, No.6, 1987

⁴ Bass,G.F.Cape Gelidonya.A Bronze Age Shipwreck ,Trans.American Philosophy Society.New series .vol.57,part 8.Philedelphia 1967.

⁵ Davies,N.G., ve Faulkner ,R.O., "A Syrian Treading Venture." *Journal of Egyptian Archaeology* 33 (1947) s.40-46

⁶ Bass,G.F., "Oldest Known Shipwreck Reveals.

veya Suriyeli hamallarca taşınışının tasvir edildiği görülmektedir. ¹

Batıkta daha önce hiç bir kazıda bulunmayan çoğunlukta kalay külçe bulunmuştur. Bu külçelerin olasılıkla Afganistan' dan, Asur'daki, Eshnunna ve Mari'ye ve buradan da Ugarit'e taşındığını biliyoruz. Ayrıca Aslıhan Yener tarafından Bolkar dağlarında yapılan araştırmalardan, kalayın bir çıkış noktasının da bu dağlar olduğu anlaşılmıştır.

Batıkta bulunmuş bir çok kabin formu da bunların, Kenan ülkesinde üretildiğini göstermektedir.

Afrika kıtasına ait bazı egzotik ticaret malzemesi de, batık buluntuları arasında yer almaktadır. Mısır'ın güneyinde yetişen abonoz ağacından bir ahşap parça bunların arasında ki en ilginç örnektir.²(Lev. 27)

Baltık amberi olarak tanınan amber, tipik bir Kuzey Avrupa ürünüdür. Bu da geminin ticaret rotasının Kuzey Avrupa'ya kadar ulaştığını gösterir. ³

Batıkta fildişinden işlenmiş malzemenin yanı sıra, işlenmemiş fil ve hipopotam dişi de bulunmuştur ki bunların da kaynağı büyük bir olasılıkla Suriye-Filistin kıyısıdır. ⁴

Geç Tunç Çağına tarihlenen keramik malzemelerin dağılımı da ticaretin geniş sınırlarını göstermektedir. Örneğin Miken veya Geç Tunç Çağ Grek çanak çömleği Kıbrıs'ta, Nil vadisinde,Batı Anadolu'da, Suriye'de ve hatta Sardunya adasının batısında yapılmış olan kazılarda ele geçmiştir. Kenan amforaları, Hellas'ta ve Mısır'da görülmekte ve Kıbrıs çanak çömleği Mısır'ın çeşitli bölgelerinde, Girit'deki Kommos'ta da bulunmuştur.(Lev. 28)

Yukarıda saydığımız tüm malzemeden ve örneklerin yanı sıra Miken, Kenan ve Mısır tipi Tunç silah ve aletlerin, Kenan mücevherlerinin, daha önce Kıbrıs ve Hellas'ta da ele geçen türden silindir şeklinde Mezopotamya mühürlerinin, yine daha önce Kıbrıs ve Suriye'de de benzerleri bulunmuş olan taş çapaların ,Kaş Uluburun batığında da elegeçmesi, F. Bass'ın Geç Tunç Çağ taşımacılığının rotası konusunda şöyle bir kurgu yapmasına neden olmuştur: " Uluburun'da bulunan tekne gibi diğer Tunç Çağ tekneleri de, Suriye ve Filistin'den Kıbrıs'a, oradan Ege denizine ve okazyon olarak Sardunya'ya gitmişler ve kuzey Afrika üzerinden Mısır'a dönerek Akdeniz içerisinde dairesel bir hatta seyretmişlerdir."⁵ (Lev. 29)

¹ Bass,G.F.s.23

² Bass,G.F., " Excavations at Uluburun Kaş : 1986 Campaign ."IX.Kazı Sonuçları Toplantısı .s.317

³Ibid.

⁴ Bass,G.F.,Oldest known Shipwreck.

⁵ Ibid.

Geç Tunç Çağ ticareti konusunda,diğer bir önemli isim olan Vercoutter' de üç rota üzerinde duruyor.¹(Lev.30) Birinci rota Mısır Girit direk rotası. İkinci rota: Doğu(Asya) ile Batı arasındaki (Mısır-Hellas-Girit) rotası. Üçüncü rota alternatif Kıbrıs rotası.

Geç Tunç Çağ ticareti ve ticaret yolları konusunda detaylı bilgi için bakınız.²



¹ Vercoutter, Late Bronze Age East Mediterranean Maritime Trade routes.

² j. Chadwick, The Mycenaean World. Cambridge 1976. / Blackman, D., ed, Marine Archaeology. / Vermeulle, E., Greece in the Bronze Age. Chicago 1964
Finley, I., World of Odysseus. London 1954

<u>Ülke Adı</u>	<u>Yollanan</u>	<u>Alınan</u>	<u>Kısmi Kaynakça</u>
Mısır	Fayans,Kıbrıs'a Abaster vazo altın (?)		
Mısır		Ahşap,Lübnan	Pritchard ,The Ancient Near East,1958,sa:16-24
Mısır		metal vazolar,mücevher,pahalı ürünler.Suriyeden gümüş(Egeden)Lapus La - zuli,nadir ve yarı değerli taşlar ve deri Egeden.(re-export)	N.Davies ve R.Faulkner,"Syrian trading venture..,"sa:45 Vercoutter, <i>Essai</i> ,18,19,163
Mısır		Fildişi(Suriyeden),köle,ş arap,yağ,textil(Giritten) bakır külçeler Giritten,	Sanders, <i>Sea Peoples</i> ,57 G.F.Bass, <i>Cape Gelidonya</i> ,1973, sa:36
Mısır		Opium ,halka tabanlı, beyaz kıbrıs seramiği Kıbristan	Holmes,Foreign trade of Cyprus,sa:91
Mısır		Miken çanak çömleği(EI Amarna),Miken çanak çömleği(Kıbrıs ve Rodos) yapımı.Miken IIIA veIIIB çanak çömleği.(Kıbristan)	F.Stubbing,Mycenaen Pottery from the Levant1951,90-93 99

<u>Ülke Adı</u>	<u>Yollanan</u>	<u>Alınan</u>	<u>Kısmi Kaynakça</u>
Suriye Kenan	-Filistin Fildişi,baharat, metal Ürünler.Kıbrıs,Miken ,Mısır'a		
Suriye Kenan	-Filistin	Myken IIIA veIIIB çanak çömleği. Miken Figürinleri Beyaz yüzeyli Kıbrıs se- ramiği	F.Stubbing,Mycenaen Pottery from the Levant1951,59-89 French ,E.,BSA 62 sa:101 vd.
Biblos	Fildişi,sedir ağacı.		Nibbi,A.,Sea Peoples.....,sa 133
Biblos		Miken ve Kıbrıs çanak çömleği.Kıbrıs'tan bakır küllçeler.	F.Stubbing,Mycenaen Pottery from the Levant1951,75-77
Ugarit	Fildişi,yağ,metal,tu z,ağaç		M.Drower,Ugarit.....,CAH 3 II.2,130-132
Ugarit		Miken ve Kıbrıs çanak çömleği,Kıbrıs'tan bakır küllçeler.	M.Drower,Ugarit.....,CAH 3 II.2,130-132

<u>Ülke Adı</u>	<u>Yollanan</u>	<u>Alınan</u>	<u>Kısmi Kaynakça</u>
Kıbrıs	bakır,bronz külçeler.Bütün Doğu Akdeniz'e çanak çömlek,Mısır'a. Ahşap,fildişi,opim Beyaz kıbrıs keramiği Girit,Rodos Melos Thera ve Kenan'a		Aström,Economy of Cyprus....., sa:79 Chadwick,Mycenean World,157. J.Shaw,Hesperia,47, sa:125
Miken Yunanistan	Bronz silahlar, Miken II,IIIA,IIIB çanak çömleği,Ahşap.		Vermeule,Greece in the Bronz Age, sa:225
Miken Yunanistan		bakır ve bronz külçeler Kıbrıs'tan.Kalay(?) Fildişi Kıbrıs ve Suriye , baharat,obsidien Melos, Altın (?)	Vermeule,Greece in the Bronz Age, sa:257
Girit	Çanak çömlek,metal deliciler Kıbrıs'a. Mücevher,bakır külçeler,textil Mısır'a.		G.F.Bass,Cape Gelidonya. 1967,sa:62-67
Girit		lapis-lazuli,nadir,yarı değerli taşlar,deri , gümmüş, at . Alabaster vazo Mısır'dan. Bakır ve Tunç külçeler Kıbrıs'tan ,Kalay (?),obsidien Melos'tan	G.F.Bass,Cape Gelidonya. 1967,sa:62-67

B- Batı Akdeniz Ticaretinin Ana Hatları:

Akdeniz dünyasında sosyal, politik ve sanatsal hareketlenmenin parlak çağı M.Ö. V. yy.'dır. Bu çağla ilgili maddi kültür kalıntıları, tüm antikite içinde en iyi olanları olduğu gibi, yazılı metinlerde (Dram, tarih, retorik) günlük yaşamın detayları ile zenginleştirilmişlerdir. Akdeniz "kültür"lerinin her alanı hakkında bizi bilgilendirebilecek tek şey, değişim ilişkileridir. Bu, hammaddenin ve mamül maddenin veya idelerin değişimi olabilir. Kolay anlaşılır bir örnek vermek gerekirse: Metal, ayrıştırılmış veya cüruflu halde alet formunda, ya da para olarak ki bu halinin hizmet veya metanın değerinin ödenmesini kolaylaştırdığını Grekler Lydia lılarından öğrendiler.¹

Batı-Orta Avrupa ile Akdeniz arasında ticaretin gelişmesinde en etkin rollerden birini, M.Ö.IV. yy.'da Anadolu'dan Batı Akdeniz'e ilk uzak yol kaptanlığı denemelerini yaparak, Rhone nehrinin denize döküldüğü yerin hemen doğusuna, bugünkü Marsilya Kenti'nin sınırları içine, bir ticaret kolonisi olarak Massalia'yı kuran, İonia Greklerinden Phocaia oynamıştır. Diğer Grek şehir devletleri tarafından, Rusya, Sicilya, Güney İtalya'da kurulan kolonilerin neredeyse tümü verimli topraklara sahip. Oysa Massalia çıplak kayalık, ziraat yapılamayan bir yer. İşte farklılığı ve önemi de burda, çünkü bu koloni belki de tüm Batı Avrupa'nın en iyi doğal limanına sahipti ve Strabon'un da belirttiği gibi, Kara Avrupa'sıyla ticaret yapmak için uygun bir konuma sahipti.²

Batı Akdenizin en iyilerinden biri olan Marsilya limanı, doğal limandır ve Rhone nehrinin ağzının hemen doğusundadır. (bkz. Harita) 3 M.Ö.VI. yy.'da Massalya'nın Avrupa ile güçlü ticaret ilişkilerinin bulunduğunu Doğu Fransa, Güney-Batı Almanya ve Kuzey-Batı İsviçre'de Geç Hallstatt Dönemi (M.Ö.600-450) yerleşimlerinde ve mezarlarında yapılan kazılarda ortaya çıkarılan sayısız Etrüsk ve Grek malzemesi kanıtlamaktadır. Bu malzemenin arasındaki en ilginç örnekler: 208 kg. ağırlığındaki bronz Vix Krateri, La Garenne'de bulunan bronz uçayak, Mont Lassois, Chateau-sur-Salins, Britzgyberg, Chatillon-sur-Glane ve Heuneburg'da M.Ö. VI. yy.'a tarihlenen boyalı Attika çanak çömleği, Güney Fransa'dan getirilmiş Amphoralardır. Bu örnekler gösteriyor ki ihraç malzemenin Orta Avrupa'ya ulaşması Massalia ve Rhone Nehri arcılığıyla gerçekleşiyordu.

¹ Eiseman. C., "The Mediterranean Market". Expedition Vol. 21. N.4 1979. s.4

² Strabon, IV 1, 5

³ M.Ö. V. ve VI. yy.'da Kuzey Akdeniz'deki bazı önemli yerleşimleri gösterir harita. Wells, P.S. and Bonfante, L., "West-Central Europe and Mediterranean". Expedition Vol. 21 N.4 s.19

M.Ö. VI. yy.'da Doğu Akdeniz şehirleri çok hızlı gelişmiş tahıl, hububat, orman ürünlerinin ihracı ihtiyacı ortaya çıkmış, işgücü için köleler şehirlere getirilmeye başlamıştır. Metalin ithali bu şehirlerin endüstrileri için esas haline gelmiş. Yunan kentlerinin hammaddeye olan ihtiyacı bütün arkeolojik kayıtlarda, antik kaynaklarda raslanır.¹ Çeşitli çevrelerden, özellikle Güney Rusya'dan sağlanan ürünlerin tanımı Polybus' un tarihlerinde, Batı Avrupa'dan sağlanan materyallerin tanımlarına ise Strobon'un coğrafyasında sık sık rastlanır.² Doğu Akdeniz için gerekli şeyler gemi yapımı için reçineden, balmumuna kadar Orta Avrupa'da vardı. Ayrıca derisinden ve kürkünden yararlanılan hayvanlar da mevcuttu. Kereste Rhone nehri yoluyla Massalia'ya kadar taşınmaktadır. Tahıl ve hububat ise Doğu Fransa'dan Massalia'ya gelir ve buradan gemilerle doğuya giderdi. Grek dünyası da, Grek olmayan halklara hammadde karşılığında çoğunlukla lüks mamül madde, şarap, yağ, bronz, boyalı Attika çanak çömleği satışını Akdeniz üzerinden yapıyordu.³

Orta Avrupa ile Grek dünyası arasındaki bu yoğun ticaretin V. yy.'da durduğunu bu döneme ait mezarlardan zenginlik göstergesi malzemenin çıkmamasından anlıyoruz.

M.Ö. VI. yy.'dan sonra ticaretin azalmasında iki önemli etken var :

1-Grekler Adriatik denizi gibi yeni zengin kaynaklar bulmuşlardı. M.Ö. VI. yy.'ın sonunda Etrüsklerle birlikte Po nehrinin hemen ağzında Spina'yı inşa etmişlerdi. Grek ticareti Spina'da odaklaştı.² Spina'da yapılan kazılarda mezarlarda bulunan büyük miktardaki Attika çanak çömleği buna işaret etmektedir.

Grekler daha önce Massalia aracılığı ile aldıkları malzemeleri Spina'dan daha kolaylıkla ve daha yakın mesafeden temin ediyorlardı.

2-Polybius'un Tarihler kitabında belirttiği gibi, Gemi yapımında kullanmak için kereste, vax, bal , altın, balık, tuz, amber, ve köleri M.Ö. V. yy.'da yoğunlaşan Kuzey Karadeniz ticaretleri sayesinde Olbia aracılığı ile temin ediyorlardı.

M.Ö. VI. yy.'da Akdeniz eşyalarının Orta Avrupa'ya ihracının bolca görülmesi, Erken Demir Çağı toplumlarının kültürel değişiklikleriyle bağlantılıdır. Artık, ziraatle ilgilenen kasabalar, yerini, büyük nüfuslu endüstri ve ticaret merkezlerine bırakır. Mont Lassois, Heuneburg bunlardan bazılarıdır. M.Ö. V. yy.'da yukarıda anlattığımız nedenlerle, Akdeniz'in lüks malzemesinin ve Attik çömleklerinin bu döneme ait mezarlarda görülmemesi, Orta Avrupa ile Massalia arasındaki ticaretin sonunaaişarettir.

¹ Mitchell, E.A.G. s.168.

² Michael, Early Grek Economics, s. 218-284

³ Wells, P.S., West-Central Europe and Mediterranean World at 600-400 B.B. Models of Cultural Contact and Culture Change. Harvard University. 1976.

C- Antik Çağda ,Akdeniz ve Ege Ticareti ve Rotaları:

Antik Çağda,Akdeniz ve Ege'de pek çok değişik merkez,farklı ürünleri ile ünlenmişti.(Lev. 31) Daha önce de sözünü ettiğimiz gibi Grek kolonileri ticareti beslemiştir. Bugün, Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de kalıntılarına rastladığımız bu merkezleri incelerken, unutmamamız gereken, ticaret rotasını kaba hatları ile gözler önüne seren, merkezler arası yolculuk, çoğunlukla yaz sezonunda yapılıyordu.

Genel olarak söylendiği gibi; yaz aylarının getirdiği rüzgarlar, Ege'den doğup Dardaneller'in üstlerinden Karadeniz'in limanlarına kadar ulaşmak için uygundu. Sonbaharın güçlü rüzgarları esmeye başladığında ise, ağırca yüklenmiş gemiler bir an önce limanlara sığınmak zorundaydılar. Ama bu sığınma uzun zaman almamalıydı. Eğer eve doğru yola çıkma 'Dinieper' aylarından itibaren başlamışsa, 'Arcturus'un yükselmesinden önce (Eylül başları) olursa, geminin aldığı yük suya daha çok batardı. Bu nedenle Sicilya'da durmak mutlaka gerekiyordu. Sırasıyla; önce Malaia burnundan ve sonra Korinth boğazından dönen yol boyunca, gemilerin seyrini, erken yaz günlerinin sıcak iklimi Etesia rüzgarları ve gemilerin ağır kargosunun durumu, taşınabilirliği belirlerdi. Girit'in güneyi, Naucratis, Suriye limanları ve Kıbrıs; Pire'den gelen ve "Elesian" rüzgarları ile yön değiştirip, kuzey akıntıları boyunca Suriye kıyılarından Kıbrıs'a ve oradan da Asya kıtası adalarından Hellas'a dönen gemiler için önemli bölgelerdi.¹ Bu limanların küçük gemileri, tek ve basit gemi direkleri ile güçlü rüzgarlara karşı koyamadıklarından, rüzgara karşı yelken açamazlardı. Ters rüzgarlarda hareket etmek için daha gelişmiş tekneler ve en az iki veya üç gemi direği gerekiyordu.²

M.Ö. 421 yılında Atina ve Sparta arasında yapılan Nicias barışı gereğince, Sparta gemileri ve müttefikleri, kendi bölgelerinin kıyıları boyunca yelken açarak 500 talentin (13 tonun) üstünde darası olan yük taşıyamazlardı. Bunlar, küçük kıyı botları olmalıydılar ve daha güçlü gemiler şüphe götürmeyecek biçimde çok daha büyüktüler. Bundan altı yıl sonra, Syracuse kuşatmasında, Atina gemilerinin 10.000 talentin veya 150 tonun üstünde taşıma kapasitesine sahip olduğunu duyarız.³ Demostenes'e göre bu gemiler, yüklerinden ayrı olarak 300 kaptı şarap taşıyorlardı. Talent ve amphora, suyun kübik ayağını tanıttıcı özelliktedir. Grek ayağı, İngilizlere göre 0,97'dir. Talent ve amfora bu nedenle 56 lb dolayında bir ağırlık ve 300 amphoradan oluşan yük de 75 ton ağırlığındadır. Kolaylıkla anlaşılabilir gibi; ters rüzgar veya

¹ J.H. Rose, *Mediterranean in the Ancient World*, s. 11.

² Holmes, T.R., "Could Ancient Ships work to windward?" *Class. Quert.* 111 (1990) s. 26

³ Thuc. VII. 25

uygunsuz iklim olduğunda, kürekle hareket eden ve sevk işlemini yapabilen büyük ölçülerde gemi yoktu.(bkz.Klasik Çağ Gemiciliği)

Atina ve Korinhti merkez alan bir geminin izleyebileceği dört rota vardı: İlk olarak, kuzeydoğuya doğru gidilirken, Makedonya ve Trakya kıyılarından geçip Dardanellerden Boğaziçi'ne oradan da Karadeniz içlerine giderdi. Bir geminin toplam büyük yükünü oluşturan balık, kereste, köleler ve tahıl ise, en önemli rota buydu. Bithynia ormanları ve Danube (Tuna) vadisi kereste, ağaç kömürü ve gemi yapımında kullanılan zift ve reçine, Pontus ve Güney Rusya ise balık ve buğday açısından oldukça zengindi. Euxine rotasının korunması ve yolun açık tutulması, hayati önem taşıyordu. Bu nedenle Hellaspont çok önemliydi. M.Ö. 5. yy.'ın başlangıcından itibaren bu yolun kontrolü Miletos'a geçti. Bu kontrol, Pers'lere karşı yapılan ayaklanmada Atina'lılara geçmeden önce kısa bir süre Sparta'lılar tarafından yapıldı. Sözkonusu yol, M.Ö. IV. yy.'ın başında da sırasıyla; Atina ve Pers gözetimi altında kaldıktan sonra Rodos'a geçti. Bu yolun önemi; Atina'lıların, tahıllarını Pontus'tan korumak ve yolun kontrolünü elinde tutmak için harcadığı çabadan da anlaşılmaktadır. Bu çaba, tahıl ticareti sırasında daha da arttı. Çünkü Atina devletinin ekonomisinde hububatın, öncelikle buğdayın rolü çok büyüktü.¹ Bu nedenle hububat ticaretinin yapıldığı yolları mutlaka açık tutmak ve korsanlardan korumak gerekiyordu. Stratejik noktalara garnizon kurmaları ve genel olarak da deniz kuvvetlerini güçlü bulundurmaları bu yüzdendi. Atina'nın ilk olarak ne zaman dışarıdan gelen buğdaya bağlandığını bilmiyoruz. Bildiğimiz Solon zamanında ülkeden buğday çıkışının yasaklandığı. M.Ö. IV. yy.'da nüfusun artması ile buğday ihtiyacı da arttı. Aristoteles'ten, buğdayın Atina'ya getirilmesi işini, her ay bu işi düzenli olarak yapacak bir acentaya verildiğini öğreniyoruz. Demosthenes'in birçok konuşmasında, buğday ticaretinin başka hiçbir Grek devleti için olmadığı kadar, Atina için önemli olduğunu öğreniyoruz.²

İkinci rota; Girit'in güneyine, oradan da Mısır'a ve yeniden Kıbrıs'a Rodos'a dönen rotaydı. Rodos ve Delos, bu yolun antrepolarıydı. Yolun önemi, Asya ticaretinin, yani Hindistan, Arabistan, Babil, Phoenicia ve Mısır'ın hububatının, Kıbrıs kerestesi ve bakırının ticaretinde önemli bir geçiş yolu olmasıydı. Kyrene'den yapılan ticaret, kuzey Girit yolu ile küçük bir değişikliğe uğradı ve bundan sonra Hellas'ın açık denizlerine kısa bir yolculuk oldu. Alexandria (İskenderiye)'nin kurulmasından önce Fenike limanları olan Tyre ve Sidon; Asya ve Avrupa arasında, Miletos ve Naukratis'taki Grek tacirlerin rekabetine karşı tek merkez (monopolis) olma çabası veriyordu. Kartaca'nın ticari

yükselişinden sonra; Hellenistik Çağda Doğu Akdeniz ticareti, yeni parlayan Antakya ve İskenderiye limanları arasında paylaşıldı.³

¹Genel bilgi için bkz. Hasebroek, J., Trade and Politics in Ancient Greece. İng tercüme. Fraser and Macgregor, London, 1933, s. 146-150

²Tod, C.A.H., V II-20

³Michell, Economics of Ancient Greece, s. 244

Üçüncü ana rota; Bu rotanın büyük bölümü sürekli olarak Korinth ve kolonilerinin elinde olan Korinth körfezinden geçer, Akarnai ve Epirus kıyıları boyunca devam eder ve Adriatik denizinin her iki yakasındaki limanları içerirdi. (Lev.31) Adriatik'teki Grek ticaretinin sorunu, büyük bir tartışmanın kaynağı oldu. ¹ Çünkü Grek tacirlerinin bu bölgeye rağbet etmemiş oldukları düşünülemez. Fakat araştırmacıların çoğu Greklerin niçin bölgeyi ihmal ettiklerine dair birçok neden sıralıyorlar.² Düzensiz yağmurlar denizcileri uzak tutmuştur deniyor.³ Doğrudur ki; burada iki yağmurlu bölge vardır: Drin'in kuzeyindeki Albania ve Montegro. Diğer yandan, Adriatik havzasının geneli, Güney İtalya ve Sicilya kadar yağmurludur. İkinci olarak ileri sürülen; alçaktan esen değişken rüzgarların Grek gemileri için yeterli derecede tehlikeli olduğudur. Aniden bastıran kış rüzgarlarını (Bora) yenmek güç olduğundan, Grek denizcileri bu havalarda denize açılmazlardı. Yaz rüzgarlarını yenmek konusunda zaten bir sorun yoktu. Üçüncü olarak ileri sürülen ise, İlyra'lı korsanlar. Bu konuda söylenecek tek şey ticaretin olmadığı yerde korsanlar da olmaz. Demek ki ticaret vardı ve yoğunlu. Düşünemeyecek son şey ise hiçbir zaman denizlere hakim olmamış Etrüsk'lerin düşmanlığının Grek'leri uzak tutmuş olması. ⁴

Bir diğer yandan Adriatik'te ticaret yapmak oldukça zordu. Eubolan'lar Epidamnus'u ilk işgal edenlerdir. Bunun amacı Korinth'lilerin elinden Adriatik ticaretini almaktır. Po vadisine ilk ulaşanlar Fenike'li güçlü denizciler olabilir. Bu denizciler, batıda kendilerine bir yer edinebilmek için Po vadisine ilk olarak ulaşmak istemişlerdir. Erken dönem Korinth ticareti, İlyra'nın güneyindeki Damastium'un gümüşleri içindir. ⁵

Po vadisiyle ticareti ilk olarak Fenike'liler M.Ö. VI. yy.'da başlatmış ve M.Ö. V. yy.'da geliştirmişlerdir. Bohemia'dan Adriatik'e kalayın gelişi ise Kartaca'nın Atlantik rotasını monopolize etmelerinden sonradır. Amber (kehribar), önemli bir ticaret elemanıdır ve değerini Roma imparatorluğu sonuna kadar kaybetmemiştir. ⁶ Bu sayılanların içine buğday ticaretini de katabiliriz. Ama hepsi bir araya gelse bile Adriatik, önemli bir ticaret yolu olamaz. Bu nedenle bu rota, Grek tüccarları tarafından pek fazla önemsenmemiştir. ⁷

Dördüncü rota; Korinth'in berzahından veya Maleia burnundan Sicilya'ya ve daha uzakta Mesana boğazlarından ya da, Sybaris üzerinden Laos ve Scidros'a

¹R.L. Beaumont, "Greec Influence in the Adriatic", J.H.S. (1936) s.159

²Michell, Economics of Ancient Greece, s.244

³Ibid, 245

⁴Ibid.

⁵Strabo, VII, s.7,8

⁶Lucas, Ancient Egyptian Materials and Industries. (Michell. E.A.G. s.246)

⁷. Michell, E.A.G. s. 246

karadan taşınarak, İspanya, Gal, Korsika, Sardunya ve İtalya'nın batı kıyılarına uzanan bir ağ çizer. En kuzeyde, Kumae'den Gal ve İspanya'ya Massalia ve Emporiae'de Grek tüccarlarının iyi karşılandığı, Grek kolonilerince oldukça benimsenen ve başarı elde edilen bir rota. ¹

Colaesus'un, Tessus'a harika yolculuğunun hikayesi ve zengin ürün elde edenlerin maceraları, diğerlerini de aynı riski göze alacak denli kışkırtmıştır. Batı Akdeniz kıyıları, Etrüsk'lerin ve Kartaca'lıların kıskançlığından ileri gelen tehlikeye rağmen, ticari ilişkinin kurulmasında her zaman denemeye, çabalamaya değer bulunmuştur. Grek tüccarlarının Kyme'yi emniyetin en son sınırı olarak kabul etmesine rağmen Sicilya'nın buğday, peynir ve kerestesi, Güney İtalya'nın ormanları rotanın çiziminde başlıca rol oynayan ürünlerdi.

BERZAH TEORİSİ (Isthmic Teorisi)

"Berzah" teorisi, ticaret yolları ile ilgili olarak, oldukça dikkate değer savların ele alındığı ve aynı zamanda tartışmalara neden olan, kabul görsün veya görmesin, önemli bir teoridir. ²

Teori, ilk olarak M. Berard tarafından öne sürüldü. Berard'a göre, erken dönemde tacirler fırtınalı bir burnun etrafında dönmekten ya da tehlikeli boğazlardan sakınmak üzere, "taşımayı" bir berzahı karadan aşarak yaptı. Böyle berzahlı bir rotanın, Korinth'in, Saronik ve Korinth körfezleri arasında en kısa bağlantıyı kurmasına, fırtına ve Maleia burnundaki zarar veren korsanlardan korunmasına olanak verdiği açıktır. Aynı şekilde Magne Graecia'daki Sybaris ve Skidros arasında, Messena boğazlarından geçen, Skylla ve Kharybdis'in saldırgan tutumlarından koruyan diğer bir rota olabilir.³ Üçüncüsü ise, Hellenspont'un ağzında, rahat ve emniyetli taşımanın hakim olduğu, Troy'un bulunduğu yerde, dar kanal boyunca rüzgara karşı kürek çekmenin güçlüğüne ve akıntının tehlikelerine karşı oluştu. Sigeum burnu etrafında, Asya kıyısı boyunca sürükleyen hızlı akıntı ve çıkışı olmayan girdaplar söz konusu iken, 5 (Knot) şiddetindeki akıntıya karşı 12 mil kürek çekme, üstelik kızgın güneş altında hayli zor bir işti. Bu 12 mili geçebilmeyi başarsalar bile tehlikeli girdapların bulunduğu boğazlardaki son zorluğu da aşmak zorundaydılar. Adramyttion körfezindeki Assos'a çıkmak ve kargoyu karadan taşıyarak Troy üzerinden sakin sulara ulaştırmak çok daha kolaydı. Akdeniz ticaretinin, özellikle erken çağlarında teknelerin çok küçük ve denizcilerin tecrübesiz olduğunu düşünürsek. Genel olarak böylesi taşıma yollarının çok sık kullanıldığına dair şüphe taşımadığı söylenebilir. Ancak tarihsel süreci içinde vardıkları herhangi bir aşama şüphe olgusundan çok daha öte birşey. Grek ticaret gemileri, gemicilerin becerisi, bilgisi ve deneyiminde yolculuğa son derece elverişli gemilerdi.⁴ Teori özellikle Gomme tarafından, oldukça sert bir

¹ Michell, E.A.G. s. 247

²İbid.

³İbid

⁴İbid, s.248

eleştiriye uğramıştır. ¹ Gomme, Milet ve Sybaris arasındaki yoğun ticari ilişkiler, Ege'den Korinth'e yapılan yolculuklarla sağlanıyordu. Bu sırada, Peleponnes'in fırtınalı kıyılarında yolculuk etmenin, kargonun berzahta parçalanmasına göz yummaktan daha karlı olduğunu söyler. Eğer bu böyle idiyse, kargo, Milesia içinde daha uzağa taşınabilirdi. Ya da yabancı gemilerle körfezden, kuzey-batı kıyılarına çıkarak Korkyra'a ya da Hydruntum'dan hızla geçilerek, Tarentum ve Metapontum üzerinden tüm kıyı kavislerini izleyerek Sybaris'e taşınabilirdi. Eğer malların daha uzağa gitmesi gerekiyor ise, Etrurya'ya yapıldığı gibi, kara üzerinden Laos veya Skidros'a ve yeniden Masalia'a ve Emporiae'ye kadar kıyı boyunca bir başka berzah rotası kullanılmış olmalıydı. Böylesi güvenli çizilen rotaların, Korinth Sikyon ve Korkira'nın, batıyla olan ticaretlerinde tamamıyla hakim olmasını gerektirirdi. Ancak Khalais ve Gretria, Miletus, Samos ve Phocaea ve sonradan Athena ve Rhodos aktif olarak batıyla olan ticarete rol oynamışlardır. Üstelik bu ticaret Korinth'ten hayli bağımsız olarak gelişmiştir. Bomme, daha batıdaki Massalia'nın, berzah teorisinden beklenildiği gibi Syrakus, Velia ya da Kymae tarafından kurulmadığını söylemekte. Aksine Phocaea tarafından kurulduğunu ve ticaretin Korsika ve Massalia boğazları yoluyla sağlandığını belirtiyor. ²

Samos direk olarak İspanya ile ticaret yapmıştır. Kartacalıların iyi niyetine bağlı olarak gemilerinin Afrika kıyılarını kucaklamadığına emin olabiliriz. Ancak Milesian'lıların böyle yaptığına emin olabiliriz. Gerçekte fırtınalı Maleian burnu etrafından Sybaris'e yolculuk etmek ve İonia denizinin karşısına geçmek -ki bu Korinth ve Atinalıların Via Sybaris'e değil- direkt olarak Etruria'ya birlikte yaptığı ticareti ve Phocaeen gemilerinin Massalia'da görülmüş olması gerektiğini gösterir.³

Grek'ler korkak değildiler, büyük denizlerden korkmuyorlardı. Ancak küçük gemileriyle karaların gözden kaybolduğu alanda maceraya atılmaktan hoşlanmıyorlardı. Karayı takip etmek onlar için daha kolay ve güvenliydi. Ve eğer deniz yolculuğunu bir takım önlemler olarak ihtiyatlı davranarak deneselerdi, onları bu konuda pek suçlayamazdık. Pusulalarının olmayışını, günün değişim sürecine bakarak kaba bir metodla pozisyonlarını ölçmeye çalıştıklarını ya da geceleri yıldızlara bağlı olarak yönlerini belirlediklerini düşünürsek, deniz adamlarının yolculuk konusundaki cesaretlerine ve pratikliklerine duyduğumuz saygınlık daha da artar. Grek'lerin çok ender olarak, kervan geçmez Atlantik üzerinde ve Gibraltar boğazlarında yolculuk yaptığı gerçektir. Ancak esas olarak bu, Kartacalıların boğazları kontrol altında tutmalarından ileri geliyordu. Her halükarda böylesi bir yolculuk yapmak delice bir yiğitlik sayılabilirdi.^{4, 5}

¹ "A forgotten factor in Greek naval strategy", J.H.S. (1933) s. 16 vd.

² Ibid

³ Michell, s.249

⁵ Ibid.

D- Deniz Ticareti ve Tüccarlar:

M.Ö.5.ve 4.y.y.'da Atina nüfusu Rusya ,Sicilya ve Mısır'dan gelen hububat ve İspanya'dan ve Batı Karadenizden az miktarda gelmekte olan tuzlu balıkla beslenmekteydi.Savaş gemileri için gereken malzeme Makedon'ya ve Asyanın Avrupaya yakın yerlerinden geliyordu.Üst sınıf Akdenizin her yerinden gelen yiyecekler , tekstil ve lüks eşya ile ilgilenmekteydi.Bu nedenle geniş ticaret ilişkileri vardı.Ancak dönemin ticaret kuralları ve yöntemleri ile ilgili bilgiler çok sınırlı.Demosthenes'in mahkeme konuşmaları bir miktar bilgi veriyor. Limanların hiç bir sorunu yok. Geniş, iyi ve kullanışlı. Güçlü gemileri var. Hızları oldukça fazla(En iy havada maksimum hızları 6 knots). Yük taşıma kapasiteleri yüksek. 100-150 ton. Mürettebat genellikle köle.

Halen Akdeniz'in bir çok bölümündü yapılmakta olduğu gibi, gemiler kıyıda açıkta durur,mavnalarla eşyalar yüklenir ve yükboşaltılırdı. Atina ve ona benzer büyük merkezlerde, gemi iyi korunan bir limana girer ve iskele tahtalarının bağlandığı bir rıhtıma yanaşırdı. Rıhtımın arkasında depolar, dükkanlar bulunur, tüccarlar para değişimi yaparlar ve gemi sahipleri güneşten ve yağmurdan korunarak işlerini yürütürlerdi.

Bir kaç istina dışında antik deniz ticareti yaz aylarında (Mayıs'tan Ekim'e) yapılırdı. Sonbaharın gelmesiyle gemiler kış için yatar, rıhtımlar kapatılırdı. Limanlar kış sezonuna girerlerdi. Bu bütün aktivitelerin beş aya sığdırılması demekti.

Tüccarların ödenek bulmalarını sağlayan düzenlemeler 5. ve 4. y.y.'da yoktu. Bu nedenle ticaretin hacmi büyük değildi. Daha sonra ki yüzyıllarda zenginlikleri dolayısıyla ödünç para almayı başaran alleler görüldü. (Mediciler) Ancak Klasik Çağ Atinasında bu örneklerle raslanmıyor. Şehirdeki en zengin kişi banker Pasron.

Atina'nın, ileriki yüzyıllarda, küçük de olsa bir bankası vardır. Kredi mefhumu ise henüz pek gelişmemiş. İşe para değiştirmeykle başlamışlar. Bankalarda müşterilerin seyahate çıktıklarında mücevherlerini, gümüş ve altın tabaklarını ve diğer değerli eşyalarını sakladıkları kasalar vardı.

Klasik çağda Atinada en büyük imalathanede en çok 100 kişi çalıştırılıyordu. Deniz ticaretiyle uğraşanlara verilen kredi miktarı ortalama 4000 drahmi idi ve bunla 20 ton civarında hububat alına biliyordu.

Daha öncede değindiğimiz gibi,Bankacılık sektörü para değişimleri yüzünden işe başladı. O dönemde piyasada dönen paranın gerçek olup olmadığını anlamak için tartım vs.gibi test işlemleri yapmak gerekiyordu.Bu işin tektek her drahmi için yapılması gerektiğini düşünürsek aldıkları %5lik komisyon hiçte fazla görünmez.

Yunan bankaları mevduat hesabına %10 faiz uygulaya biliyordu,bu para bankanın yatırımlarında kullanılıyordu.Başlangıçta küçük bir miktar olan bu para istendiğinde geridönebiliyordu.Halböyle olunca bankerler parayı nereye yatırdıklarına çok dikkat etmeli idiler ve deniz ticaretinin risklerine karşı

uyanık olmalıydılar.Bu yüzden çok fazla spekülâtif olmaktan uzaktılar.Yunan bankalarının ikinci önemli servisi ise kasalardı: Müşterilerin ihtiyat akçeleri gümüş ve altın kaplar, mücevherler ve diğer değerli eşyalar mal sahibi seyahatte olduğu sürece kasalarda saklanıyordu.

Deniz tecimiyle uğraşanlar para alacak banker veya zengin şahıs bulamadıklarında ,farklı kimselerin çeşitli miktarlarda yatırım yaptığı fonlar oluşturlardı.Bu fonların kapasitesi büyük değildi ve fonlara para verenler riski dağıtmak için uğraşıyorlardı. Bu nedenle ticaretin çok sayıda küçük gemiyi elde tutan tüccarlar tarafından yapılması kaçınılmazdı.Örneğin 400 tonluk tekneler asla tek kişinin malını taşımazdı,çok sayıda kişiye hizmet verirdi.400 tonluk bir hububat kargosunun finansı 80.000.drahmiyi gerektirirdi. Oysa olağan denizcilik kredisi daha önce belirtildiği üzere, 4.000. drahmi idi. Bilinen en büyük krediyi ki 7.000 Drahmi yi alan Xuthus.¹ Ancak yazıda da tartışıldığı gibi eğer bir alıcı değilse brokerse bu rakamın bir çok kredinin bileşimi olduğu düşünüle- bilir.Tüccar (emperos, yunanca ismi) ilgilendiği ithal veya ihraç malını satın almanın yanı sıra , taşıyabilmek için ,gemide boş yer kiralamak içinde paraya ihtiyaç duyardı.Bazıları kendileri gemi sahibi olabilecek kadar zengindi .Sayıları oldukça az olan gemi sahiplerine naukleros (yunanca) denirdi. Çoğunlukla bu kişiler için deniz ticareti ikinci bir uğraş gibi.Genelde geminin küçük bir bölümüne kendi az miktardaki mallarını koyarak diğer bölümleri ise kiraya vererek küçük bir riskle ticaret yapıyorlardı.

Deniz ticaretinde temel üç rol var.

1-Emperos. 2-Naukleros 3-Ödünç para veren.

Kapital gerçekten problem olduğunda bu roller aralarında ortaklık oluşturuordu.²

Deniz ticareti sektörüne yatırımı cazip hale getirmek için tüccarlar güvence sağlamak durumunda idi.Genelde sigorta edilen ise yük veya kargoydu. Günümüzün koşullarıyla değerlendirecek buna tek taraflı bir sigorta, yani ipotek dememiz daha doğru olur .Çünkü bu güvencenin anlamı ancak başarılı bir yolculuktan sonra ortaya çıkıyordu.

O günlerde tüccarlar alacaklıya geri ödemeyi yapmaz veya ağırdan alırlarsa, ipoteker, malı sahibinin elinden alabilir ve finansörün zararı telafi edilebilirdi.Fakat gemi fırtınaya yakalanır veya korsanlar tarafından soyulursa borç para verenin hiç bir hak iddea etme şansı yoktu.Kısaca herşeyi kaybederdi.

Banka hesaplarına önce %10 ,toprak gibi birinci sınıf güvenlik kredilerine %10 ile 12 arası,en fazla %16 ile 18 arası faiz ödenirdi ancak denizcilik kredisinin getirdiği %67.5, arasına %100 olurdu.Bu oran paranın kullanımını içerdiği gibi sigortayıda içermekteydi.

¹ Demosthenes 27.11

² Ibid.

Demosthenes'in kısa açıklamalarında borçlu Artemo ile Apollodorus adında iki kişinin yükledikleri gemi Karadeniz'de yükünü bırakır ve boş olarak Atina'ya döner ,fakat Atina limanına girmez.Hırsızların limanı denilen yerde yeniden yük alır. Aradan geçen zamanda alacaklılar paralarından ve mallarından hiçbir iz olmadığını görürler.Bu iki ortak bir süre sonra karşılırlarına çıkar ve alacaklılara yükün bir fırtınada kaybolduğunu bu yüzdende anlaşmadan doğan hükümlerden sorumlu olmadıklarını söylerler.Fakat alacaklılar yolculardan ve mürettabattan güvertede tahıl veya hububat olmadığını öğrenirler. Bu açıklamada dikkat çeken diğer husus ise, anlaşmaya imza atan dört taraftan hiç biri,ödünç parayı veren ve gemi sahibi de Atina'lı değil.Bunun mantıklı bir nedeni var. Antik çağ'daki en güvenli yatırım emlak, ancak emlakların sahibi sadece Atinalı yurttaşlar olabiliyor. Bu yüzdende Atinalılar, emlakla ilgili işlerdeki kredilerle ilgileniyorlar. Denizcilik işinin riskine ise ender atılıyorlar.Yabancıların ise, Atina ticaret hayatı içinde rol almak için başka bir alternatifini olmadığından, bu işe gönüllü oluyorlar. ¹ Pire limanına ve limadan mal taşıyan gemi sahipleri, ödünç para verenler Bizans ,Marsilya ,Küçük Asya vs.'den kişiler.Atinalılar yılın yarısında hareketli olan ,diğer yarısında çalışmayan, bir iki ay gibi bir sürede bire iki kazandırabilse de sosyal statüdeki yeri düşük olan bu işdi.

Alınan finansın geri ödenmesi geminin limana varışından 20 gün sonra olurdu.

Atinalı Lysias tarafından M.Ö.4.y.y.'da Atinalı olan ve deniz ticaretinden çok kazanan kişilerin öyküsünde anlatılıyor.

Bir tüccarın metodları :

- 1-Kafasındaki hedefe göre boş bir yer bulabildiği bir gemi sahibiyle bağlantı kurmak için yolu açar.
- 2-Pire Limanının arka sokaklarında temsilcilikleri bulunan kişileri gezerek kredi olanağı sağlar.
- 3-Her iki taraf da yazılı bir anlaşma tertip ettikten sonra , güvendikleri ve bildikleri bir bankere giderler.Bankerin gözetiminde parayı ödünç veren(ler) ,diğer tarafa teslim eder.Yazılı anlaşmanın güvencikte olabilmesi için bankerde bırakılır.Paranın transferinde yazılı bir belge yoktur.²

Tüccar gemide ya kendisi bulunur veya otoritesini tam yetki ile temsil edebilecek bir köle yada yardımcı tayin eder.Yolculuk başarı ile sona ererse, ki bu sadece geminin varacağı yere varıp geri dönmesi değil, taşıdığı yükün o günkü değerinden pazarda alıcı bulması anlamında gelir,alacaklısı ile yine bankerin ofisinde bir araya gelir ve bankerin tanıklığında borcunu faizi ile iade eder. Yazılı anlaşmanın yırtılması ile akit sona erer.

İyi bir kar çeşitli masrafların çıkarılmasından sonra hesaplanır. Masrafların net %5 lik kısmı para birimleri değişiminde bankaya ödenendir.Uluslar arası

¹ Casson, L.,The Athenian Upper Class and New Comedy. Transactions of the American Philological Association 106 , 1976

²ibid.

piyasada bu günün doları gibi geçerli üç para birimi vardır.Atinanın gümüş tetra drahmisi,altın Pers sikkeleri, Kyzikos elektronu.

Tüccarlar Atinada ticaret yapmayı diğer yerlere tercih ediyorlardı, Atina mahkemeleri ,davaları müracaattan sonra en çok 1 ay içinde sonuçlandırılıyordu ve yasalar gereği kaybeden taraf hem hapis hemde para cezası alabiliyordu .Bu iki cezanın bir arada uygulanabilmesi ise her iki taraf içinde caydırıcı oluyordu.

Yabancı iş adamlarının yasalar dışındaki en önemli yardımcısı, Proxenos : Antik çağın konsolosları diyebileceğimiz bu kişiler Atina'da daimi yaşayan yabancılarıdır.Yurttaşlarının Atinadaki Akridite temsilcisidir.Para bulmalarına yardımcı oldukları gibi hukuksal işlerde de yardımcı olurlardı.

Hesiodos işler ve günlerde hayatın her alanına değindiği gibi denizciliğe de değinmiş. Bu bölümde denize ne zaman çıkılması gerektiğinden, tekne bakımından bahsettiği gibi bu işin kurallarından da bahsetmektedir.

Denizcilik:

Tehlikeli deniz yolculukları mı çekiyor seni?
O zaman unutma ki Ülker burcu
Orion'dan kaçıp sisli denize gömülünce
Bütün rüzgarların coşacağı zamandır.
Deniz şarap küplerine döner o zaman,
Gemiler açılmaya gelmez.
Toprakta çalışır, dediğim gibi.
Gemini çekersin kıyıya,
Taşlar yığarsın dört bir yanına.
Islak soluklu rüzgarlardan korumak için
Geminin tıkacını da çıkar ki
Zeus'un yağmurları tekneyi çürütmesin.
Bütün donatımı derli toplu içeri al,
Güzelce katla denizci geminin kanatlarını
Dümenini de ocak başına koy kurusun,
Ve bekle deniz mevsiminin gelmesini.
Gelince sür denize hızlı gemini,
Ne yükleyeceksen yükle içine.
Yurduna karla dönebilmek için.
Babamız gibi yap sende, koca budala Perses,
O da bir gün daha güzel yaşama umuduyla
Aştı engin denizleri bırakıp ardında
Aiolya'nın Kyme kentini,
Geldi buralara kara gemisiyle.
Bolluktan, zenginlikten, rahattan değil,
Kör olası yoksulluktan kaçıyordu,
Geldi Helikon'un eteğinde
Bu lanetli Askra'ya yerleşti,
Bu kışı sert, yazı çekilmez, tatsız kasabaya.
Unutma, Perses, her işini mevsiminde yap,

Hele denize ne zaman açılacağını iyi bil.
 Küçük gemileri övebildiğin kadar öv
 Ama malını büyük gemiye yüklemeye bak:
 Yükün çok oldu mu, kazancın da büyük olur,
 Yeter ki rüzgarlar ters esmesin.
 Uçarı gönlün kazanç peşine düşerse,
 Kurtulmak istersen borçlardan
 Ve yürekler acısı açlıktan,
 Öğretirim sana yasalarını
 Uğultusu birden gökleri tutan denizin,
 Her ne kadar hiçbir şey anlamasam da
 Denizcilikten ve gemilerden
 Engin denizlere açılmadım henüz
 Yalnız Euboia'ya gittim birkez, Aulis'e,
 Hani o Akhaların koca bir ordu toplayıp da
 Kutsal Hellas'tan , kızları güzel Troya'ya giderken
 Denizlerin durulmasını bekledikleri yere.
 Ordan da Khalkis'e gitmiştim.
 Yiğit Amphidamas'ın yarışlarına katılmaya:
 Birçok ödülleri koymuştu kahraman oğulları.
 Bu yiğitlemeyle birinci gelip
 İki kulplu bir uçayak kazandığımı.
 Helikon Musa'larına sunmuştum onu
 Onların beni günün birinde
 Ozanlık yollarına düşürdükleri yere.
 Başka bir görgüm olmadı
 Binbir eklentili tekneler üstüne.
 Ama ben yine de söylebilirim sana
 Neler düşündüğünü deri kalkanlı Zeus'un
 Çünkü Musa'lar öğretiler bana
 Söylenmezi dile getiren ezgileri söylemesini.
 Yaz ortasındaki gün dönümünden sonra
 Elli gece elli gün sürer insanların
 Denize açıldıkları mevsim
 O mevsimde gemilerin paralanmaz,
 Deniz tayfalarını elinden almaz.
 Ama deprem tanrısı Poseidon,
 Ya da ölümsüzlerin kralı Zeus
 İlle de yok etmek istiyorsa onu, o başka.
 Çünkü iyilikler de onlardan gelir, kötülüklerde.
 O mevsimde rüzgarın nereden eseceği bellidir,
 Ve belalı değildir dalgalı deniz.
 Korkma o zaman, rüzgarlara güven
 Sür hızlı gemini denize, yükle yükleyeceğini,
 Ve bir an önce dönmeye bak yurduna.
 Ne yeni şarabı bekle, ne de güz yağmurlarını,
 Ne de kış habercisi Lodos fırtınalarını.
 O Lodoslar altını üstüne getirir denizi,
 Güz yağmurları boşanır ve deniz belalı olur.

Bir başka mevsimi daha vardır denizciliğin:
 İlk baharda incir ağacının tepesinde
 Kuzgun pençesi gibi yapraklar gördün mü
 Açıl denize: bahar seferlerinin zamanıdır.
 Ama övme o mevsimi, yüreğin hoşlanmaz ondan.
 Tam vaktini bilip belayı önlemek zordur,
 Ama insanlar yine de açılır denize
 Çünkü görmez olur yüreklerinin gözü:
 Para fakir fukarının canı ciğeridir,
 Oysa ne kötü şeydir dalgalar içinde ölmek.
 Hadi sen beni dinle, iyi düşün bunlar üstüne:
 Bir geminin karnına yükleme varını yoğunu,
 Çoğunu karada bırakıp azını gemiye koy.
 Amansızdır denizde karşına çıkacak bela:
 Fazla yüklü arabanın oku birden kırılıp
 Yitirmiş gibi olursun içine bütün yüklediklerini
 Ölçülü ol, neyi ne zaman yapacağını bil.¹



¹ Hesiodos, İşler ve Günler, Denizcilik s. 162-164



TARİHSEL GELİŞİMİ İÇİNDE LİMAN KENTLERİNİN YAPISAL VE ÇEVRESEL İLİŞKİLERİ.

Cografya ,teknoloji ve yaşam standardı arasında bire bir bağlantıyı gözlemek her arkeoloji çalışanı için mümkün. Bu gözlemi yapabileceğimiz ve bazı somut sonuçlara varabileceğimiz alanlardan biri de antik limanlar ve onların gelişimleri.

Herhangi bir konuda üretilen teknolojiler, diğer alanlara, kimi zaman aynen, kimi zaman değişerek ki bu değişim teknolojinin bir gelişmiş hali de olabilir, geçerler. Bu geçişi liman yapım teknolojisinde de görürüz.

Konumuz her ne kadar Batı Anadolu limanları ile sınırlı ise de,bu alan içerisinde yapılmış liman araştırmalarının azlığından ve ayrıca diğer Akdeniz limanlarının genel hatlarıyla da olsa tanıtılmasının konuya açıklık getireceğini düşündüğümünden ve arkeoloji biliminin doğası gereği karşılaştırma yapmayı sağlayacak malzemenin, kazı yapılmış veya yapılmakta olan ve hakkında bazı sonuçlara varılmış merkezlerden çıkması nedeniyle, bu bölümde Doğu Akdeniz, Batı Akdeniz ve Batı Ege kıyılarında yapılmış liman araştırmalarını tanıtmak istiyorum.(Lev.32)

Akdeniz'de yaşamış olan mühendisler, güneydoğu Akdeniz'in liman yapımı için içerdiği olumsuzlukları kuşaklar boyunca gözleyip sonuçta olumlu fikirler doğurmuşlardır. Bunlar sayesinde ya eski yerleşimlerin deniz ticareti yapmaya uygun olmayandoğal yapısına müdahale ederek veya liman kurmak için gereken özelliklere maksimum düzeyde sahip yeni yerleşim yerleri seçerek, denizcilik yaşamında Akdeniz halklarının yerini almasını sağlamışlardır.

Akdeniz ve Ege'deki Antik Çağ ticaret zincirini ve bu zincirin halkalarının güç ve yeterliliklerini diğer bölüm de anlattıktan sonra şimdi bu güçlerin dışarı açılan büyük kapılarını, yani limanlarını gelişim süreçleri içinde belli başlı örnekleriyle tanıtmaya çalışacağım.

Limanların yapısal tanımlamalarını daha çok Roma devri limanları için yapabiliyoruz. Her ne kadar liman yapılarının öyküsü, doğal koylardan başlayıp, büyük kompleksler halinde bugün bile gelişimini sürdürüyorsa da, ilk gemicinin emniyetli bir demirleme yapabileceği, teknesini akıntılardan ve rüzgarlardan koruyabileceği, yolcuların, balıkçıların, taşınacak olan yükün güvenli bir şekilde teknelere yüklenebileceği bu doğal limanlarla ilgili somut kültür varlıkları günümüze dek ulaşamamıştır. Bunun ilk nedeni, liman işleviyle kullanılan doğal oluşumların insan tarafından bir dönüşüme uğratılmamış olmasıdır.

İlk yerleşik toplumların su taşımacılığının liman ihtiyacını gelişmişlikten çıkarıp kendi yararları için kullandığını düşünebiliriz. Çünkü, ister nehir boyunda ister deniz kenarında olsun topraktan elde edilen ürünün, madenin, tüm üretimin ve tabii finansın akışı ve değişimi için kullanılabilecek en kolay ve karlı yolun, su taşımacılığı olduğunu bu toplumlar zaten keşfetmişti.¹ Ticaret taşımacılığına daha sonraları askeri amaçlı kullanımlar da eklenmiştir. Başlangıçta sadece asker ve silah taşınması söz konusu iken gemilerin taktik bir silah haline gelmesi ile denizler oldukça iyi tanınan birer savaş platformu durumuna geldiler.² Akdeniz'de bildiğimiz ilk deniz kuvvetleri olan Mısırlılar, Mykenler, Fenikeliler ve Grekler olasılıkla kolayca kıyıya çekilebilen küçük boyutlu tekneler kullanıyordu (bkz. Tunç Çağ Gemiciliği bölümü). Bu proto limanların yerinin seçiminde ekonomik avantajlar, barınma kolaylığı ve tabii ki savunulurluk etkindi. Bu kuralları, nehir boyunda, delta ağzında veya kıyı şeridi boyunca kurulmuş tüm limanlarda görmek mümkün. Akdeniz ve Ege'de antik yazarların söz ettiği bir çok prototip liman olmasına rağmen bunların çoğunun günümüze dek gelebilmiş kalıntılarını görmek mümkün değildir.³

A – Bilinen En Eski Liman Yapıları:

1- Lothal:

Akdeniz havzası dışında, Hindistan'da Indu nehrine yakın Lothal'da yapılan bir kazıda, bilinen en eski yapay liman bulunmuştur. (Lev. 33) M.Ö. 3000. yıla tarihlenen bu yapının orijinalinin, gemilerin Kambay körfezine girişini sağlamak amacıyla kazılarak hazırlanmış çok büyük bir dikdörtgen taban olduğu planda da görülüyor. Bilinen en eski gemi havuzu olarak tanımlayabileceğimiz bu yapının giriş ve çıkışındaki kanalların yan duvarları fırınlanmış kerpiç tuğlalardan meydana getirilmiş, giriş ve çıkışın ağzındaki kapaklar ise çok büyük bir olasılıkla havuzdaki su seviyesini ayarlamak için kullanılmıştır.⁴

Gemiler dok tabanına (a) Mullah'tan gelip kanal (i) yoluyla giriyordu. M.Ö. 1970'te nehir yatağındaki oynamalar yüzünden bu kanal doldu ve yenisi kazıldı (k). (j) ve (l) nehrin daha sonra açtığı yollar. (c) akropolis. (d) aşağı kule. (f) kuyular. (h) boşaltma kanalı. (e) kazılmamış alan. (b) rıhtım iskele. (Lev. 33)

Mezopotamya'da Babylonia yazıtları, bölgede nehir kıyısı boyunca fenerlerin, özel liman yapılarının, değerli şeyleri ve tabii daha çok buğdayı saklamak için depoların varlığına işaret ediyor. Fırat

¹ Tarih öncesi Ege 1, s. 130

² Amit, M. "Athens and the Sea", Latomus LXXIV, 1965

³ Blackman, Mediterranean Harbours. J.N.A., 11.2: 79-104 s. 80

⁴ Shaw, W.J., Greek and Roman Harbour. 91

kiyısındaki Til-Barsı, bu nehir limanlarına bir örnek.¹Gemilerin çok eski çağlardan beri (M.Ö.1504-1450) yapıldığını ve kullanıldığını bildiğimiz bir diğer yerde Mısır. Bilinen en eski Mısır rıhtımları, tapınak mezarların nehir tarafındaki anıtsal girişini oluşturmak için yapılmışlardır. Bu rıhtımların günlük kullanım için değil, özel durumlarda kullanıldığı düşünülmektedir.²

Doğu Akdeniz kıyısında ve buralardaki adalarda ,Prototip liman diye adlandırabileceğimiz çalışmalar yapılmış.(Lev. 34) Bu gurubun içine Filistin kıyısındaki Dor'da su içine inşa edilmiş büyük duvarlar , Girit'te Nirou Chani kıyısındaki ana kayaya açılmış derin dörtgen çukurlar,yine Girit'teki Mallia sarayına doğru uzanan ana kayadaki dar kesikler, Aleksandria (İskenderiye)daki ,Sidon ve Tyre 'deki çok büyük ebatlarda ve iyi bir konstrüksion tekniği ile yapılmış deniz duvarları,dalga kıranlar ,rıhtımlar girmektedir. Bir çok araştırmacı tarafından bu örnekler M.Ö.7.y.y.'ın başlarına tarihlenmektedir.³(Lev. 35)

Prototip limanlarla ilgili olarak yapılmış çalışmalar ve yayınlar oldukça azdır. Teknolojiyi anlatabilmek için, yapılmış bir kaç araştırmayı temel alarak bu tipi daha sonra tanıtmaya çalışacağım.

2-Kition:

Kition Kıbrıs'ın güneydoğu kıyısında doğal geniş bir koyun ucunda yer almaktadır. Kentin refahı ve gelişimi bakır endüstrisine ve Ege ve yakın doğu ile yaptığı ticarete bağlı idi. ⁴

Bu günkü modern Larnaka şehri antik Kitionun gerisinde yer almaktadır. (Lev. 36) Geç Tunç Çağından Fenike dönemi sonuna kadar geçmiş bütün evreleri fiziki ve kültürel çevresi göz önünde tutulduğunda, Kition'un önemli bir liman kenti olduğu rahatça görülmektedir.

İlk kazılar kuzeydeki Kathari bölgesinde ve doğudaki Bamboula tepesinde yapılmıştır. Bu kazılar kentin Geç Tunç Çağındaki önemini ortaya çıkarmıştır. ⁵

Kition'un kentsel gelişimi iki bölümlüdür. Geç Bronz Devri şehri limanıya birlikte kuzeyde,Kathari'dedir. Daha sonra şehir doğuya doğru yayılmıştır. Klasik davir Kition'u ünlü limanıya birlikte burada yer alır. Eğer güney

¹ Orhonlu,C. , -Işıksal,T.,"Dicle ve Fırat Nehir lerinde Nakliyat."s.77-101.

² Shaw,Örek and Roman Harbours.92

³ Ibid.94

⁴Catling,H.W. 1966. Cyprus in the Neolithic,Calkolithic and Bronze Ages. Cambridge Ancient History,Fasc 43

⁵Karageorkhis, V.Excavation at Kition V. Nicosia

komşusu Halasultan tekkenin Geç Bronz Devri limanını saymazsak bu bölge içerisinde Kition'un en az iki limanı ile ne kadar önemli bir yer tuttuğunu görürüz.

Kentin yakınında Larnaka'nın 12km kuzeyindeki Troulli ve kuzeybatısındaki Sha-mahithiati bakır madenleri 1güneyindeki Larnaka tuz gölleri Kition stratejik önemini gösterir.

Kition denizden 10m yükseklikte 1500x600m boyutlarında denizden 500m içeride bir plato üzerindedir.

Erken Tunç çağına ait gömü alanları M.Ö.1800 lere tarihlenir. Aynı alandaki mimari buluntular Orta Tunç çağına tarihlenmektedir. M.Ö. 1300 e tarihlenen Geç Tunç Çağı'na ait buluntular göstermektedir ki Kathari Bamboula tepesi yani kentin kuzey kısmı ilk yerleşilen bölgedir.

Thukydides 2ve Strabon 3 Kition'un kapalı ve büyük limanından ve bu limanın girişinden bahsetmektedirler. Bu ifadeler limanın doğallıktan uzak olduğunu gösterir. 15. yy sonu ve 16.yy gezginleri ile kutsal topraklara giderken Larnaka'ya uğrayan hacıların anlatımlarında da Kition limanları yer almaktadır.

Bamboula tepesi Kition'un akropolisi değildir. Burası M.Ö. 4.yy dan M.Ö. 2.yy başına kadar bir depolama yeri olarak kullanılmış olmalı. Bunun göstergesi olarak bu alanda bulunmuş ve aynı tarihleri veren mühürlü amforalara dikkatleri çekiyor. 4 Fenike devri kapalı limanı denize bir kanal yardımıyla bağlanıyordu.(Lev. 37) Burada çok miktarda taş çapalar bulunmuştur.

B- HELLAS ve ANADOLU.

Klasik,Hellenistik ve Roma çağı limanları üzerine yapılmış çalışmalar erken dönemlere kıyasla daha fazladır.Buna bağlı olarak bu konuyla ilgili yayında çoktur.

Hellas'ta M.Ö.6. ve 5.yy.'da denizin ve rüzgarın gücüne karşı büyük dalga kıranların yapıldığını Herodotos'dan öğreniyoruz.Bu dalgakıranlar bu günde kullanılan büyük kaya kütlelerinin birbirinin peşi sıra dizilmesi ile sahil denize doğru uzanan bir hat oluşturulması tekniği ile yapılmıştır. Yine Herodotos, Polykrates'in M.Ö. 522 'de 440 yard uzunluğunda bir dalgakıranı 38 m. derinliğinde bir yere yaptırdığından

¹Bear 1963:64/67, 76-95,

²Thukydides 1,114

³Strabon XIV.6.3

⁴Calvet, Y. 1982 Kition Bamboula I: Les Timbres Amphoriques. Paris

bahsediyor. Samos'taki gemi yapım evleri ,üst bölümü harç ve blok taşlardan yapılmış deniz ucunda da fener bulunan dalga kıran hakkında yine Herodotosu kaynak alabiliyoruz.

M.Ö. 6.yy. ile 3.yy arasında karada yapılan binaların yapım tekniklerinin gelişmesi deniz ve denizcilikle ilgili binaların yapımına da yansdı. Karada ve su altında sürdürülen detaylı araştırmalarda bulunan çeşitli tipteki binaların kalıntılarından bunların ne kadar iyi yapılmış olduğunu öğreniyoruz. Farklı coğrafi koşullarda limanın hizmet ve sığınma işlevlerini yerine getirebilmesi için aynı teknolojinin çeşitlemeleri kullanılmış.

Lesbos adası üstündeki Mytilene,(bkz .Katalog) Karadeniz ile yapılan ithalat ve ihracatın liderlerinden biri olan Kyzikos ve eski Smyrna gibi kentlerin her biri birer hisar yerleşimidir.(bkz.Katalog) Bu yerleşimler denizi iyi gözleyebilen bir tepe üstüne kurulmuşlardır ve hepsinin doğal bir limanı vardır. Kıyıdan denize uzanan yarımadanın boğaz bölümü Klazomenai, Kyme kentlerinde olduğu gibi tüm bu kentlerde bir kanalla ana karadan koparılmıştır (bkz.Katalog). Çoğunlukla, Akropolis bu sonradan oluşturulmuş adanın üzerindedir. Kanalin temel iki işlevi vardır. Birincisi karadan gelebilecek saldırıların önünü kesmek, ikincisi ise, yarımadanın iki yanındaki koylarda yeralan limanlara sığınmış tekneleri fırtına ve rüzgarın yönüne göre bir limandan diğerine kolayca geçirebilmek. Fırtına veya bir saldırı söz konusu olmadığı sürece bu iki liman, biri askeri diğeri de ticari liman olarak günlük etkinliklerini sürdürürlerdi.

Aegina adasında biri ticari, biri askeri olarak ayrılmış iki liman vardır. Bu limanların karadan denize doğru uzayan, sonra sert bir açı yaparak birbirlerine yönelen, etkileyici büyüklükteki alçı taşından deniz duvarları birer dikdörtgen kule ile son bulur. Kuleler arasında kalan açıklıktan ise, ancak iki veya üç gemi geçebilir. Atina'nın limanı olan Pire'de doğal koyların ağzı, kenti çevreleyen sur duvarlarının denize doğru uzatılması ile daraltılmıştır. Bu dar ağızlar, bir saldırıya karşı kapatabilecek genişliktedir.Bu türün tipik örneklerine Anadolu'da da raslıyoruz.

Bir çok başka örneklerde ise, ana kentin yakınında uygun, bir yerde ayrı bir liman kentini kurulduğunu görüyoruz. Bu kentlerin koruması da kuşkusuz ayrı olarak organize edileceğinden, mümkün olan en korunaklı nokta uydu kent için seçilmiştir. Örneğin Korinth; doğu-batı trafiğini denizden, güney-kuzey trafiğini de karadan kontrol edebilecek bir kıstak üzerindedir. Korinth'in iki limanı vardır. Lachaeum ve Kenkhreai. Resmi olanı Korinth körfezinde ve batıda, diğeri ise körfezin en uygun girintisinde ve doğudadır.

Syracusai (Lev. 38), Nisea veya Knidos gibi bazıları ise, kıyıdan uzak bir adanın, rifin veya denizi iyi gözleyen bir konumda kurulmuş olmanın sığınma avantajlarını kullanmışlardır.(bkz.Katalog) Pire, Korinth, Patras ve Megara-Nisea gibi bazıları ise ana kentin savunma duvarlarının (surlarının) limana kadar uzatılması ile iki birim arasında bir ortak hat kurmuşlardır.

Hellas ve Anadolu'nun Antik Limanlarından Tipik Bazı Örnekler:

1- Piraeos (Pire) : M.Ö. 5.yy. da Atina'nın bu liman kentini kurarak, hem plan hem işletme olarak diğer liman kentlerine örnek duruma getirmiştir. Bu liman kenti hakkında, diğer liman kentlerine oranla çok daha fazla bilgiye sahibiz. Pire limanı, Atina'nın uzun tarihi içinde her zaman ana liman rolünü üstlenmiştir. Atinalı Themistokles, M.Ö. 493' de deniz kuvvetlerinin yerleşimini Phaleron'un açık ve savunması güç sahillerinden Pire'nin kayalık yarımadasına taşıdı. Bu taşınma, hemen ardından gelen tarihi olaylarla birleşince, Atina'nın gelecekteki politik ve ekonomik hakimiyetine zemin hazırlamıştır. ¹ Pire duvarlarla çevrilidir. Üç tane doğal limanı vardır; Kantharos, Zea, Munychia. (Lev. 39-40) Her üç limanın da ağızları zincirle kapatılabilecek kadar dardır. Her üç limanın çevresi ve kıyı şeridi yuvarlak, kare ve dikdörtgen kulelerle bağlanmış, sur duvarı ile çevrelenmiştir. Sur duvarlarının uzatılması ile oluşturulan ve girişleri darlaştıran dalgakıranlarla, bunları noktalayan kuleler çağdaştır. En üst sıraları, metalle bağlanmış büyük ve ağır kireçtaşı blokları kullanılarak moloz temel üzerine inşa edilmiştir.

Kuleler, liman girişini korumanın yanı sıra dost gemiler için fener işlevi de görürler. Örneğin Zea'da (Paşalimanı) mendirekler arası açıklık sadece 40 m. dir. Mendirekleri de oluşturana kadar uzanan sur duvarları, anakentle limanın irtibatının, en yoğun kuşatmada bile kopmamasını sağlamıştır. Bu yöntem Korinth, Megara gibi yerlerde de tekrarlanmıştır.

Hippodamus'un, kentteki yerleşim birimlerini, askeri ve sivil amaçlı olarak ayırarak planladığını düşünürsek, limanların da böyle farklı işlevlere göre planlanmış olduğunu düşünmek yanlış olmaz sanıyorum. Bu tezden yola çıkarak Pire'nin üç limanın işlevsel ve yapısal özelliklerini sıralayabiliriz.

Zea (Paşalimanı), iki limanın ortasında yer alır. Askeri etkinliklerin yoğunluk kazandığı yerdir. Bir çok savaş gemisi buraya demirleyebilir. Ayrıca burası gemicilerin özel buluşma yeridir. Özel olarak ayrılmış bazı binalar, kimi denizcilik malzemesinin depolanmasında ve dağıtımında kullanılıyordu.

Doğudaki liman, Munychia (Türk limanı) triremler için yapılmış, barakalarca işgal edilmişti.

En büyük liman olan Kantharos, batıda yer almaktadır. Bu gün olduğu gibi eskiden de gemiler; ya bu limana girip demirliyor, gereken tüm hizmetlerin bedelini ve vergilerini ödüyorlar, ya da limanın yine içinde ama biraz açıkta durup, yüklerini küçük kayıklar ve iskeler yardımı ile karaya naklediyorlardı¹.

Pire'ye denizden bakıldığında, surlar ve mendireklerin yanı sıra beş sütunlu portik veya stoalar, mermer kaplamaları ile görünürler. Pire'nin stoaları bulunamamıştır. Kantharos limanının ise "uzun stoa" olarak adlandırılabilen bir stoası olduğunu biliyoruz. Burası, özellikle Karadeniz'den gelen buğdayın dağıtım noktasıydı. "Deigma" adı ile tanınan diğer stoa, gerek Yunanistan'dan gerekse diğer yerlerden gelen malzemelerin görüldüğü yerd. Ayrıca bankalar da burada yer almaktaydı. Shaw, "Choma" adı verilen özel iskelenin ise "limandan ayrılma" seromonilerinin yapıldığı yer olduğunu ileri sürer. Ancak bunun için kaynak göstermez.

2- Phaselis:

M.Ö.2.yy da Phaselis Lykia'lılara aitti. 690 da Grekler tarafından ele geçirildi. Amasis, Naukratis ile Phaselis 'in birleşmesini teklif etti. 6. ve 7.yy larda bir çok Yunanlılarla birleştiler. Şehrin doğu ve batı kısmında bir ticaret merkezi kurmak için çok önemli bir durum ortaya atıldı. 5q5.yy.ın ortalarından itibaren Atika birliğinin azası oldular. Peleponnes savaşları sırasında burası bir ithalat merkezi haline geldi. Thukdides şöyle anlatıyor: Şehir 4.yy.da Perslerin eline geçiyor ve Büyük İskender tarafından kurtarılıyor. Bu süre içinde sürekli Pers'lerle savaşmış ve askeri yardımlar almıştır. 309 da Ptolemaios I zorlukla Lykia'lıların ve Phaselis'lilerin sahip olduğu bölgeyi ele geçirmiş. Şehir Antiochos egemenliğinde bulunurken, geçici olarak Selçuklu hükûmetine geçmiş ve 190 yılında Magnesia katliamları yapılmış. Sonra bağımsızlık kazanmışlar fakat 2.yy. da tekrar Lykia'lıların eline geçiyor.

M.Ö.2.yy. ın başlarında korsanların başı Zeniketes tarafından ele geçiriliyor. Büyük bir katliamdan sonra (Servilyus Vatia tarafından yapılmış) kesin konsül Pompeius tarafından M.Ö.67 yılında bir iç savaşa sürüklenmiş. M.S. 43 yılında yeniden Lykia'lıların eline geçmiş ve Roma İmparatorluğunun bir azası olmuş. Şehrin iki kere Hadrian tarafından ziyaret edildiği tahmin ediliyor. Küçük Asya devletlerinde M.S.4. ve 5.yy da Phaselis papazları ortaya çıktı. bu arada Phaselis 7.yy da zaptedilmek isteniyordu. Böylece Phaselis'in deniz hücumlarından korunması durumu ortaya çıkıyor 12yy ın ortalarında Selçuklular tarafından zaptediliyor. Bir duraklama döneminin ardından pek çok yazıt ve tasvir ele geçmiştir. En son ormanlık bir bölge ve balıkçı kayıkları için gayet rahat bir

¹ ibid.

geçiş sağlayan bir bölge olduğu biliniyor . Phaselis ten birkaç km uzakta birkaç evden oluşan bir köy, ova ve onun çıkışında bir dağ yatağı var . ¹

Antik yazarların raporlarına göre şehir bir yarımada ve kolay tanınabilecek bir güzergah. Kylikia ve Rodos'agiden ticaret yollarının üzerinde.

Kentteki yapıları özetlersek:(Lev. 41)

- _Liman (kuzey)
- _Liman (merkez)
- _Liman (güney)
- _Tetragonas Agora
- _Dominitian agorası
- _Agora
- _Ana cadde
- _Hadrian kapısı
- _Tiyatro
- _k.1.6.Şehrin sağlamlaştırıcı duvarları
- _1.2 Su yolları
- _Kaynak
- _(Bataklık?)
- _Tapınak
- _Ev kalıntıları
- _Nekropol
- _Antik caddeler (Olimpos, Phaselis, Atteleia)

En dar yer 250m genişliğinde.yazın kuruyan bataklık, kumsalın doğu tarafından ve burnun içerlerine kadar kayıyor. Fakat kıyının doğu taraflarını zorlamaz. Bu bataklığın kuzey kısmında 70m ye kadar yükselir. Burada Tahtah platosunu oluşturur. Platodan bütün şehrin görüntüsüne hakim olunabilir. Aynı zamanda deniz Pompei düzlüğü ve Olympus'a kadar bütün harabeler görülebilir.²

Kentde üç liman var. ³ Merkez liman bir de güney ve kuzey limanları . O zamanlar deniz seviyesi bugüne göre daha alçakmış. Yapılan araştırmalar bunu gösteriyor. 196 da yapılan şehrin ve çevresinin haritası oldukça modern. Haritada topoğrafya ve kalıntılar belirtilmiş. (Lev. 41)

Güney Liman:

¹Akurgal,E.,Anadolu Uygarlıkları.s.494

²Akurgal,E.,Anadolu Uygarlıkları.s.495

³Phaselis Limanları ile ilgili tüm bilgi .Phaselis Limanları araştırmalarını yapanHelmut Schalagerver Jörg Schafer'in İstanbuler Mitteilungen'de 24,sayının tümünü kapsayan yazılarından ,fotograf ve çizimlerinden derlenmiştir.

Şehrin güney limanı, yarımada'nın güneybatısında bulunan büyük koyun doğu kısmına düşer. Liman görece yüksek zemin yüzünden iyi korunmuştur. Kuzeydoğu rüzgarından da taş bloklar ve molozla yapılmış kıyı duvarı sayesinde korunmuştur. Günümüzde tamamıyla su altındadır. Duvar, batıya doğru 100 m. uzanır. Dalgakıran tamamıyla sualtındadır. Casa'daki dalgakıran gibi tamamen sualtındadır. Çok fazla erozyona uğramış olmasına rağmen, dalgakıranın üzerindeki iskele kalıntısı görülebilir durumdadır. Güney liman hakkındaki diğer kalıntılar hakkında ise bir yorum yapmak şu an olası değildir. Fakat iki adet heykel kaidesinin de kullanıldığı mendirek, limanın hemen dışındadır. Eski şehir duvarı da koyun kıyı kısmı boyunca devam eder.

Ne kıyı duvarı ne de mendirekle ilgili tam bir tarih verilemiyor. Fakat 4. yy.'da yapılmış keşif çalışması (coastal pilot), Phaselis'ten şehir ve liman diye bahsediyor. Bu da, şehrin o dönemde esas olarak tek limanı olduğunu gösteriyor.

Olasılıkla, 131 yılında İmparator Hadrian şehri ziyaret ettiğinde güney limanında indi. Çünkü liman, ana caddenin güney ucundadır ve şehri limana bağlayan caddenin bu ucunda, Hadrian'ın ziyareti anısına inşa edilmiş tarihi bir kapı vardır.

Merkez (orta) Liman :

Merkez liman küçük bir koydudur ve doğal olarak, güneyden şehir kalesi, batıdan da şehir duvarları tarafından korunur. Kuzeyde ise fazla yüksek olmayan kayalık bir bayır ile çevrilidir. Bayırın kuzey kenarı şehir duvarını oluşturur. Bu duvar, limanı eskiden doğudan koruyan ve girişi darlaştıran dalgakıran boyunca uzanıyormuş. Girişin güney kısmında da kısa bir mendirek vardır. Bu mendirekler şehir duvarının uzantılarıdır ve limanın girişinin her iki tarafındaki duvarda bir küçük tabyada son bulur.

Liman, iliştirilmiş liman anlamına gelen "liman kleistos" adıyla anılmaktaydı. "İliştirilmiş" sözcüğüyle, limanın şehir duvarına birleştirildiği anlaşılmaktadır. Veya "kapatılabilir liman" olarak ta yorumlanabilir ki bu, diğer örneklerde olduğu gibi bir zincir yardımıyla da gerçekleştirilebilir. Liman girişi dışında tüm alan, şu anda kumla dolmuştur.

İlginç özelliklerden biri de güneybatıda bulunan iskeledir. Iskele, batıda şehrin ana caddesinin kuzey ucunda yer almıştır. Ana caddeye yakındır. Bu nedenle yükleme boşaltma işi için en uygun konumdadır.

Başta boyut olarak oldukça sınırlı bir alana sahip olan limanın, asıl olumlu boyutlara getirilişinin tarihi pek kesin değildir. Olasılıkla 1. veya

2. yy. Bu tarih, ana caddenin, agoranın ve belki de şehir duvarının yapım tarihidir.

Kuzey Liman :(Lev. 42,43,44)

Merkez limanın kuzeydoğusundadır. Kuzeybatıdan yüksek bir tepe, kuzey doğudan ise insan eliyle geliştirilmiş doğal bir bariyer tarafından korunan açık bir koydudur. Dalgakıranın tarihlemesi oldukça güçse de, Hellenistik kattan daha önceki bir döneme ait olması olasıdır.

Limanın kuzeybatı kıyısı boyunca iskele v.s. gibi herhangi bir kalıntıya rastlanmamıştır. Ana yerleşimin tamamen dışında kalan bu koyun güneybatı kıyısındaki şehir duvarının dış ayağında herhangi bir iskele izi bulunmaması, batı rüzgarlarına ve güneydoğu rüzgarlarına tamamen açık olması, bu limanın, bir dış limandan başka bir şey olmadığı izlenimini uyandırır.

3- Side

Liman ve onunla ilgili tesisler E-1 yarımadasının güneydoğu ucunda yer alır.(Lev. 45) Düzensiz bir üçgen formundaki liman yarımadanın içine uzanmaktadır. Bir havuz görünümünde ve etrafı düzenli işlenmiş konglomera bloklarından oluşmuş, ortalama genişliği 9.50m. yi bulan bir rihtimle çevrilidir. Bu gün limanın büyük bölümü denizin taşıdığı kumlarla örtülüdür.(Lev. 46)

Lodos rüzgarlarına karşı 300m. ilk yayvan bir kavis meydana getirerek limanı koruyan dalgakıran Beaufort' un planında (Lev. 46)) ve Dr. Ing. Schlager'ın planında (Lev. 47) görünmektedir. Dalgakıran, iki tür teknik kullanılarak yapılmıştır. Bir kısmı 3.50'y.x 1.50 ölçülerinde bloklardan, diğer bir kısmı ise harç kullanılarak birbirine bağlanmış bloklardan inşa edilmiştir. Dalgakıranın antik çağda su seviyesinin 1m. üzerine kadar yükselen bir platform oluşturduğu ve M.Ö.2.y.y.da yapılmış olan sur duvarının bir bölümünün bu duvara oturduğu anlaşıyor. Surun gerisinde kalan bölüm ise, gemilerin yanaşmasının rihtim işlevindeydi. Platformu ve sur duvarını korumak amacıyla deniz yönüne, bunlara paralel bir hat oluşturan çok miktarda taş yığıldığı ve böylece dalgaların ilk hızının kesildiği anlaşıyor.(Lev. 48) Dalgakıranın ortasında her iki yanında kuleler bulunan 10m genişliğinde bir giriş vardır. Limanın kuzeyinde dörtgen fener kulesi yer alıyordu. (Lev. 49)

Araştırmaların sonucunda limanın kuzeyinde bir menfez bulunmadığı için Manavgat çayının ağzına yığıldığı kum kitlelerinin lodosun etkisiyle çayın ağzı ile Side yarımadası arasındaki bölgeyi sürekli olarak doldurduğu anlaşıldı.

Yapılaşma ve bulunan keramiklere göre yapım tarihi M.Ö. 428 den önce ve aralıksız olarak kullanılmış. Bulunan en yeni seramik (M.S. 4-6.yy) Yapımı eğer M.Ö. 7.yy ise Yunanistan daki en eski büyük liman tesisi. Leukos adasını 6km uzunluğunda dar bir su hattı Akarnianın batı kıyısındaki Plagia yarımadasından ayırır.(Lev. 53)Ada ile kara arasında batmış bir bank uzanır.(Lev. 53)

Güneydeki döküntü 7.yy limanın bir parçası olmalı. Çünkü Ekim'den Nisan'a kadar güney ve güneydoğu rüzgarları tehlikeli bir şekilde limanın içine ser ve güney duvarı (güney koruması olmadan) Liman yılın yarısından fazlasında tehlikeli olur. İlk gelenler bunu görmüş ve kentin planının parçası olarak duvarı yapmış olmalı. İki bölümden oluşuyor.Doğu kısa 138m.(kıyı ile boğaz arasında). Batı uzun 401m. Aralarında yaklaşık 60m.'lik bir açıklık var.(Lev.53) Orjinal yüzey yok olmuş,bazı bloklar insitu (Lev.54)

Karşılaştırıla bileceği molar.

Arkaik Delos: 280m. genişlik,4-5m. derinlik,2-3m. su altında

Eretria: 600-700m. uzunluk,20m. genişlik

Thera'daki Eleusis güney=360m. uzunluk, kuzey= 110m.

Samos,güney= 370m. uzunluk,60m. genişlik

Histiaia, 900m. uzunluk

C- Fenike Limanları:

Fenike'nin yerlileri ve tacirleri tarafından kurulan limanlar, olasılıkla Akdeniz'de kurulan en eski konstrüksiyonlardır.(Lev. 55) Bunların Grek limanlarından daha eski olduğu ve Grek'lerin kendi limanlarını yaparken Fenike'lilerin konstrüksiyonlarını geliştirdikleri düşünülebilir. Fenike limanları, daha önceden kazılarak hazırlanmış çukurlara, kanallar aracılığıyla içeri bağlanır.Çoğunlukla da taş bir rıhtım ile son bulurlar. Daha sonraki dönemlerde bu yapının etrafına tersaneler, çekekler, askeri ve sivil ticari amaçlı diğer yapılar da eklenmiştir. Bu güne kadar böyle bir yapı (Cothon), Suriye-Filistin kıyısında bulunmamıştır. Bu nedenle Cothonların batılı Fenike'lilerce geliştirildiği düşünülmektedir. ¹

1- Motya :(Lev.57-58)

¹ Braidwood, R., "Report on Two Sondages on the Coast of Syria" Syria 21, 1940, 183-226 .

Sicilya'nın batısındaki Motya, erken zamanların iyi tarihlenebilmiş tek kapalı limanıdır. Halen sürdürülen kazılardan çıkarılan sonuç; kentin M.Ö. 397'de tahrip edilmesinden önce bu Cothon'un yapıldığı yönündedir.¹

Roma'lılar tarafından tahrip edilip sonra yeniden kurulan Karthaga'da ilk Fenike limanı ile sonra gelişkin olarak inşa edilmiş Roma limanı arasındaki farkları, ne yazık ki kalıntılara bakarak belirlemek olası değildir.

Motya Cothonunun giriş kanalı yaklaşık 5m. genişliğindedir.(Lev. 59) Kanalin derinliği, salması en çok 1m. olan küçük gemilere göre ayarlanmıştır. Dipte, tam ortaya gelen yerde kanal boyunca devam eden bir bir oluk vardır. Bu oluk, gemilerin omurgası düşünülerek yapılmış olmalıdır . Çünkü teknenin dip kesiminden birkaç santimlik taşma yapan omurga, böyle sığ bir kanalın dibine değerek zarar görebilir. İşte bu hasara engel olmak için, bu oluk yapılmış olmalıdır. Kanalin bütün çevresi boyunca devam eden, yan duvarlar işlevini de gören rıhtımlar, kireçtaşından düzgün kesilmiş bloklardan yapılmıştır. Kanalin tabanı da aynı cins malzeme ile kaplanmıştır. Kanalin tümü kıyıya dik açı yapacak biçimde inşa edilmiştir.² Motya'da bu alanda B. Isserlin ve ekibi kazı yapmıştır. Ekibin kanısı, dikdörtgen biçimli havuz tabanının 35,55m. ölçülerinde olduğudur. Kazı sonuçlarına göre kanal, şehir tahrip edilmeden bir süre önce, girişine yapılan bir duvarla kullanım dışı bırakılmıştır. ³(Lev. 60)

D- Hellenistik ve Roma Çağı Liman Çalışmaları:

MÖ. 6. yüzyıldan itibaren liman mühendisliğinin gelişmeye başladığını söyleyebiliriz. Bu çağdaki ana gelişme Grek'lerin yapı taşı bloklarını harç kullanmadan birbirine bağlayarak ve birbirlerinin peşi sıra sıralayarak oluşturdukları su altı konstrüksiyonudur. Romalılar ise (duvarı) konstrüksiyonu oluşturan öğeleri birbirine harç ile bağlayarak; yapılaşmada daha da özgürleşmişlerdir.

M.Ö.4.y.y., devletlerin sınırlarının genişlemesine ve bir çok limanın yapılmasına sahne olmuştur. Bu tarihe kadar Akdeniz ülkeleri genelde küçüktü. Daha sonra Büyük İskender'in fetihleri dönemi, ardından Roma'nın yayılımı, devletlerin sınırlarıyla birlikte ekonomik ve politik etki alanlarının ve güçlerinin büyümesine neden olmuştur. Bu büyümeyi de özel veya devlet tarafından desteklenen ticaret trafiğinin yoğunluğu arttırmıştır. Bu dönemde iyi tahkim edilmiş Grek limanları her ne kadar

¹ Taylor, J.P., Motya, a Phoenician Trading Settlement in Sicily. "Archaeology, XVII.2. 1964.s.91

³ Ibid s. 93

³ Ibid.s.92

yok olmadılarsa da, ya kendilerini geliştirmek yada yenilerine rol devretmek zorunda kalmışlardır.¹

Askeri ve ticari amaçlı olarak, daha çok sayıda ve daha büyük gemilerin kullanılmaya başlaması, demirleme yanaşma, yükleme-boşaltma ve depolama gibi farklı ve gelişkin konulara duyulan gereksinme liman komplekslerinin daha da gelişmesini zorunlu kıldı. Teknelerin kıyıya yanaşıp, yüklerini kıyıya bitişik kabaca yapılmış rıhtıma indirmeleri, yoğunlaşan trafik ve gemi boyutları nedeniyle kolay ve ekonomik olmaktan çıktığı için, bu basit rıhtımların yerini, geniş ve ferah, bir çok yan hizmet ile zenginleştirilmiş platformlar almıştır. bu değişiklikler Roma devrinde daha da gelişmiş, artık değişiklik olmaktan çıkıp zamanla tüm Roma kentlerinin ayrılmaz parçaları haline gelmişlerdir.

Limanların gelişim çizgisi içerisinde erken dönemlere oranla günümüze daha yakın olan Roma dönemi liman yapım teknolojisi hakkında elimizde net ama yine de genel bir tablonun var olduğunu söyleyebiliriz. Buna karşın farklı tarihsel dönemlerin kalıntılarını-en azından şimdilik- tek tek belirleyemiyoruz. Bunun, daha önce de belirtildiği gibi doğal ve insani pek çok nedeni vardır. Örneğin, Ostia, Milet, Priene limanları(bkz.Katalog) bu gün tanınmayacak derecede kum ve toprak tabakası altında kalmıştır. Bazı başka limanlar da aynı durumdadır. Bu, aslında arkeolojik objelerin doğal olarak korunduğu bir ortam olduğundan, her ne kadar bu gün bu alanlarda çalışma yapamıyorsak da, gelecekte çalışma şansı olacak arkeologlar için bir anlamda olumludur. Sayıları hiç de az olmayan bir grup ise, yarı yarıya su altında kalmış limanlardır. Bunlar sığ su ve sualtı arkeolojik kazı yöntemlerinin kullanılması sayesinde en çok araştırılabilmiş, tarihlemeleri, yapım teknikleri, planları hakkında sonuçlara ulaşılabilmiş grubu oluşturmaktadırlar. Bir kaç örnek vermek gerekirse; Kyrenalca'da Apollonia, Kuzey Afrika kıyısındakiler, Yunanistan'daki Kenchrai, batı Anadolu'da Kyme, Phaselis, güney batı Anadolu'da Side diyebiliriz.

Antik limanların birçoğu, antik çağdaki konumsal önemini hala korumaktadır. Bu yüzden günümüzde de aynı yerlerde yerleşim birimleri vardır. Doğal olarak günümüzün ihtiyaçlarını karşılamak üzere düzenlenmiştir. Bu yüzden sözü edilen liman yerleşimlerinin bazılarında arkeolojik çalışma yürütmek ya tamamen olanaksız, ya da çok güçtür.

1-Aleksandria (İskenderiye):

İskenderiye'nin büyük limanı, M.Ö. 2000'den beri Mısır, Grek, Roma, Bizans ve Arap yerleşimleri dönemlerini içererek, günümüze değin kesintisiz olarak kullanılmıştır. Bu yüzden arkeolojik çalışma sırasında bulunan bir

¹ Shaw.S, Greek and Roman Harbours.s.94

objeyi, konum bağlantıları veya diğer yapısal buluntularla olan ilişkisine dayanarak tarihleyebiliriz. Bu, aynı şekilde sürekli yerleşime sahne olmuş her arkeolojik alan gibi limanlar için de geçerlidir. ¹

İskenderiye limanının monumental liman kalıntıları, Akdeniz'de, Mısır kıyısında incelenmiş ilk sualtı yapı kalıntılarıdır. İskenderiye limanının devasa boyutlarda ve iyi işçilikle yapılmış rıhtım duvarları, günümüzde Pharos adasının kuzeyinde sualtında uzanmaktadır. Adanın doğusunda ve batısında dalgakıranlar vardır. İskenderiye feneri, Ptolemies'lerden beri denizcilere yol göstermektedir.(LEV:61) Bu fener, bu gün Fort Kaidbey diye adlandırılan Pharos adasının doğu tarafında görülebilmektedir. Uzunluğu yaklaşık 143m. dir. dünyanın yedi harikasıdan biri olarak kabul edilmektedir.

Alexandrea limanı antik çağdaki önemini, Kızıl Denizi Akdenize bağlayan kanallarla Nil'e bağlayarak oluşturduğu ticaret yolunun Akdeniz ucunda olmasına borçluydu. ²

2-Delos:

Kiklad adalarının merkezinde yer alan bu liman, yapısal olarak Alexanrea'dan çok farklıdır. (Lev. Antik çağ yelkenlileri ile Pire'ye bir gün, Alexandria'ya bir günden biraz fazla, Roma'ya ise yaklaşık bir haftalık uzaklıkta bulunmaktadır. Klasik Çağ Grekleri gelişim sürecinde iken Delos, Tanrı Apollon'un doğduğu yer olması nedeniyle, birinci derecede önemli bir dini merkez durumundaydı. Roma'nın doğu seferleri sırasında ada, ekonomik olarak büyük bir önem kazandı. M.Ö. 167'de Roma tarafından başka limanlara uygulanan gümrük buraya uygulanmayarak, açık liman ilan edildi. Bu tarihe kadar ada vatandaşları kutsal alanla ilgili işlerle uğraşıyorlardı. Adanın, köle ve her türlü mal ticaretinin özellikle yapıldığı açık bir transfer noktası olması ile birlikte, Akdeniz'in değişik yerlerinden gelen tacirler buraya yerleştiler. Adanın, değişimin büyük merkezlerinden olması sadece coğrafi konumunun uygunluğundan kaynaklanmıyor, Delos'un farklı politik statüsü ve yakınındaki diğer adaların sahip olduğu doğal ırmaklar, ona, büyük bir ticari merkez olma şansını da veriyordu.³Burada bulunan İtalyan tacirler, buluşup iş görüşebilecekleri, etrafı dükkanlarla çevrili, sütunlu bir avlusu olan büyük bir agora inşa ettirdiler.

¹ Blackman, Ancient Harbours. I. J. N. A. s. 188

² Shaw. S., Greek and Roman Harbours. s. 96

³ Shaw. S., Greek and Roman Harbours. s. 95

3-Bir Batı Akdeniz Örneği:¹

Fransa kıyılarında yapılan araştırma; Serge, Ximenes, Martine Moerman tarafından Fransa'nın Akdeniz kıyısındaki Martiques'te yapılmıştır. (Lev. 63). Martiques içine, Massilia (Marsilya), Aqua sextiae (Aix), Fossis Morianae 'de (Fos-sur Mer) alan zengin bir bölgedir.

Araştırmacılar bölgenin, Roma döneminde yoğun bir denizcilik hareketine sahip olduğunu, çevreye yapılan dalışlar sırasında rastlanan malzemeye bağlı kalarak belirtmişlerdir.

Lauros, kayalık üç küçük körfezciği içeren üç koydan oluşur. Bunlardan ikisi, kara bağlantılarıyla derin vadilere ulaşır (kuzey ve güneydekiler). Üçüncü tepe ise limanı sürekli doğu rüzgarlarından korur. Kuzey yar (Lev. 64)), dış bir dalgakıran ve iç bir duvarla korunmaktadır. Yarın çevresinde kesme taştan yapılmış rıhtımlar vardır. (Q) Doğu kıyıda, kıyıya paralel iki yapı grubu bulunur. Bunlar aquaduct'lar yardımıyla kaynaktan şehre su taşımaktadırlar. Doğu koyu, kuzeye dik olarak uzanan bir duvar (C) ile korunmaktadır. Rıhtım ve ahşap büyük kazıklar da yanaşma yerlerini gösterirler. Güney koyu, yine bir dalgakıranla korunmaktadır. (I) Dalgakıranın güney kıyısında üçgen bir bina uzanır.(G) Limanda bulunan sekiz batıktan çoğu (D,J,K,L,M,N,O,P), güney dalgakıranına(I) ve doğu koyuna yakın yerlerde ortaya çıkmıştır. Yalnızca bir batık, güney dalgakıranının dışında bulunmuştur (S). Bu batık, döküntü alanı 3000 metrekareyi bulan bir yığında, güney dalgakıranının yakınında ve liman içindedir.

Kuzey Körfez :

A hattının (2) kestiği binaların batısında, liman yapısının yanmış bölümü görülür. (Lev. 65-66) . Hava fotoğrafları (Lev. 67)

²Sualtı kazıları :

Dykes; (Lev. 64) Kuzeydeki mendirek, geniş olan ve rüzgara karşı gelenedir. Uzunluğu 104m. dir. İlk 20m. dalgakıran işlevindedir. Mendireğin genişliği 15m. dir (Klazomenai ile aynı). Görünebilir yüksekliği, güney uçta 2.50m. , kuzeyde ise 1 m. dir. Yeni açılan sondaj delikleri, bu yapılanmanın harç kullanılmadan geniş taş blokların yanyana koyulmasıyla oluşturulduğunu ve yüzyıllarca böyle kaldığını göstermektedir.

Güney Dyke; Bu mendirek 75m. uzuluğunda, yontulmamış taşlardan oluşturulmuş ve dağılmış durumdadır. Bu günkü ölçüleri; 24m. genişlik (orta kısmında) ve 2.50m. yüksekliktir (kuzey uçta). Ortalama olarak 15m.

¹ Laurons Limanı ile ilgili tüm bilgi ,limanın araştırmasını yapan ,Ximenes,S.,- Moerman,M.,'ın yazdığı The Roman Harbour of Laurons:Building and Structures".Raban,A.,Archaeology of Coastal Changs ,London ,1988'den derlenmiştir.

genişlikte ve 22.50m. yükseklikte olduğu düşünülebilir. Konstrüksiyonun çökmesini engellemek için mendireğin kuzey ucuna yatay ve dikey büyük yassı parçalar yerleştirilmiştir. (Lev. 68)

Kuzey ve güney mendirekler limanı, Mistrol ve Largade'den, kuzey ve batı rüzgarlarından korur.

Duvarlar ;(Piers) Kuzey koyun batı yakasına, blok taşlardan, birbirine paralel iki hat olarak duvar yapılmıştır. Uzunluğu 13.5m., genişliği 2m. dir. Kesme taş blokların ebatları 100x 65x20cm. veya 100x 65x 25cm. dir. Sıralanış sistemleri belirlenmemiştir. Deniz duvarının etrafında bulunmuş olan diğer taş blokların ebatları ise 75x 65x 20 cm. dir.

Doğu koyu duvarı kuzey kıyıya diktir. Yapılan kazı sonucunda; uzunluğunun 19m., genişliğinin 9.50m., kıyıya yakın yerde en uçta 17m. olmak üzere çeşitlilik gösterdiği, yüksekliğin ise 1.80m. ile 0.75m. arasında değiştiği gözlenmiştir. Ayrıca birbirine harçla bağlanmamış bir çok yontulmuş taş bloklar dizisine rastlanmıştır.

Kazıklar;

Otuz adet ahşap kazık bulunmuştur . Bunların pek çoğu, yükleme boşaltma yeri olduğu tahmin edilen doğu koyu, deniz duvarının ilavesinde yer almaktadır. Çapları 10.5 cm. den 20 cm. e kadar çeşitlilik gösteren 24 kazık daire, 6 tanesi ise dikdörtgendir. Ölçüleri 9 dan, 14x13.5 tan, 18 cm. e kadar farklılıklar gösterir.

Kesme Taşlar; (Lev.67)

Doğu koyunda, kuzey kıyı ile iskele arasında 120 adet blok taş bulunmuştur.Yedi değişik tip belirlenmiştir. Bunlardan bazıları düzgün bir sıra oluşturmakla birlikte işlevleri anlaşılamamıştır.

Rıhtım;

Doğu koyu iskelesi (rıhtımı), kuzey kıyı boyunca yer alır. (Lev.67) Doğu-batı oryantasyonundadır. İki bölüm halinde düzenlenmiş ahşap sandukalar (rıhtım inşaatında kullanılan) ve kesme taş konstrüksiyon vardır.

Ahşap Sanduka(çerçeve);

22.90 m. uzunluğunda ve 2.20 m. genişliğindedir. Taban kısmındaki zemin, birleştirilmiş geniş ahşap plakalardan oluşturulmuştur. Bu plakalar, rıhtımın dar cephesine paralel olarak birbirine çakılarak birleştirilmiş kalaslardan oluşan dikey bir çerçeveye çakılır (Lev.68). Kalasların üst yüzleri derin yivler taşımaktadır. Çerçevenin içinde iki dizi dikey kalas, tabanı takviye etmektedir. Ahşap sandukanın eğilmezliğini, sertliğini etrafına yerleştirilmiş otuziki kazık temin etmektedir. Bu kazıklar dikdörtgen şekildedir ve dış yüzeyleri kurt ağzı ile birbirlerine eklenebilecek şekilde kesilmiştir. Bu kurt ağızları, çerçeveyi oluşturan kalasalara alıştırmakta ve sonra da çakılmaktadır. Kazıkların iç yan bölümleri Roma rakamı ile numaralandırılmıştır. (Lev.68-69) Bu numaralara uygun olan numaralar (karşılık gelen numaralara), kalasların kurtağızlarına yakın yerlerde de rastlanmıştır. Bu da numaraların, ahşap sandukanın kurulması sırasında konulduğunu düşündürmektedir.

Taş Yapılanma;

Küçük kesilmiş taşlar ve harç karışımından imal edilmiştir. Doğu ve güney tarafları denize açık bırakılmış olan yapının duvar konstrüksiyonu, küçük boyutlarda kesilmiş moloz taşların denize dökülerek üzerlerinin harçla kapatılıp düzleştirilmesiyle oluşturulmuştur. Diğer duvar ise düzenli taş sıralarından oluşmuştur.

Liman, İtalya ile İspanya arasında yelken açmış gemilerin uğrak yeridir. Ayrıca ticari fonksiyonları da vardır. Şehir yerleşiminde Galler, İspanya İtalya, Kuzey Afrika, Yunan adalarından ve Alexandria'dan gelmiş olduğu tahmin edilen arkeolojik malzeme bulunmuştur.

Limanın üçüncü işlevi ise, kentin birkaç kilometre kuzeyinde yer alan taş ocaklarından elde edilen blokların taşımacılığıdır. Bunun kanıtı olarak, liman içinde bulunmuş olan taş bloklarla yüklü iki batık gemi gösteriliyor.

Liman kazısı sırasında döküntü alan içinde bulunan arkeolojik malzemeye göre Laurons limanının M.Ö. 3.yy. ile 7.yy. arasında aktif olduğu belirlenmiştir.

4- Lacheum ve Kartaca:

Tarih boyunca gerek askeri gerekse ticari hayatta çok önemli olmuş bu limanlar -hakkında ne yazık ki pek fazla bilgi sahibi değiliz- Lacheum ve Korinth'in en batı limanıdır. Kartaca, Kuzey Afrika kıyısında, bugün Tunus diye bildiğimiz ülkenin Akdeniz kıyısında Fenike'lilerce kurulmuş olan bir limandır. Lacheum ise, Korinth berzahının güneybatısında, Kartaca, Afrika ile Sicilya arasındaki trafiğin rahatça kontrol edilebileceği ve kuzey Afrika provinslerinde üretilen buğdayın ihraç edilmesi için en uygun noktada yer almakla stratejik olarak büyük öneme sahip olmuşlardır.(Lev. 70 -71)

5- Herod Limanı:

Caesarea'nın Herod Limanı, liman yapım teknolojisindeki yerel gelenekleri gösterir. Herod limanının antikitedeki adı Sebastos.

Bu alanda, 1975 yılında Hayfa Üniversitesi Deniz Araştırmaları Merkezi, Sezar Limanının harabeleri konusunda bir kazı çalışması başlattı. 1980 yılından itibaren limanın teknik elemanları üzerine araştırmalar yoğunlaştırıldı. M.Ö.22-10 tarihleri arasında Herod, Sebastos adını taşıyan çok büyük bir liman yaptırdı. Limanı iki yapay dalgakıranla sınırladı. Dalgakıranlar için su çimentosundan büyük bir skala uyguladılar. Bildiğimiz kadarıyla bu liman, türdeşlerinin en eskisidir. Roma ile Hint okyanusu arasında Akdeniz ticaret köprüsünün kurulmasında baş rolü oynamıştır. (Lev. 72-73)

Yahudi asıllı Fransız tarih yazarı Flavius, yapının iki yapay dalgakıran yardımıyla yalnız dış havzada yirmi hk.lık zorunlu bir zonla biçimlendirilmiş olduğundan bahseder. İç ve orta havzaları da vardır der ama, buralar bu gün tamamen kumla kaplıdır. Tonozlu ambarları, boşaltma alanı, bulundukları alanlarla bütünlük arzeden kolosal heykelleri ve Straton kulesi ile Cayzeria'dan daha gelişkin bir Fenike şehri olduğu anlaşılır.

Sebastos limanı, çok büyük ve sofistikedir. Herod İmparatorluk ticareti sona erince limanın ağzı kumla doldu. Ayrıca, batıdaki tektonik fay çizgisi çöktü. Yıkım hipotezi sualtı çalışmalarından önce doğrulanamadı fakat denizden çıkartılan buluntların M.S.3.yy. tarihlenmesi, üst kullanım sınırını gösterdi.

Herodien dalgakıranlar, özel bir teknikle yapılmışlardır. Önce dalgakıranı ayakta tutan bütün parçalar deniz tabanına yerleştirilmiştir. 6-10m. genişliğinde iki büyük blok moloztaşı sıraları ve alması çimentodan meydana gelmiştir.

Herodik çimento blokları;

Önce deniz kıyısında tahta kirişlerden bir çerçeve meydana getirilmiştir. Çerçevenin alt bölümü 0.30x0.30m. kesitinde kalaslardan oluşturulmuştur. Düşey direkler 1.20m. ve 1.50m. gibi aralıklarla kalasalara sabitlenmiştir. Çerçevelerin yüksekliği, dalgakırana denktir. Ayrıca çerçeve içindeki diğer düşey uzuvlar dikdörtgen çift kat çevre duvarı ile çevrelenmiştir. Düşey iç bölme duvarıyla boşlukların arasında özel bir çimento kullanılmıştır. Bu

çimento küllü volkanik bir karışımın, kırmızı toprağın ve balçığın birleştirilmesiyle elde edilmiştir. Ahşaptan yapılan bu kare çukurlar bahsedilen çimento ile doldurularak kurutulmuştur. Tüm bu işlem için kullanılan materyallerin, görece özgül ağırlığı 0.6 yı aşmaz. Bu sayede yüzebilirlik sağlanmıştır.

Paralel Dalgakıranlar.

Dalgakıranların omurgaları paralel olarak oluşturulmuştur. Düşey duvarların taşları, deniz tabanından dalgakıran yüksekliğine kadar yükseltilip, sonradan özenle yontulmuş taşlardan vücuda getirilmiştir.

E- Kıyı hatları Biçimlenmeleri ve Antik Liman Mühendisliği:

Güney doğu Akdeniz kıyıları oluşumları liman olarak kullanılmak ve aktif denizcilik için uygun değildir. Bu durum denize bağlı ticareti özellikle Mısır ve Filistin-Suriye limanları ile Kızıldeniz ve Hint okyanusu arasındaki olumsuz şekilde etkileyebilirdi. Fakat buralardaki limanları yapan mühendislerin coğrafi koşullara uygun yapım teknolojileri geliştirdiklerini yapılan kazılar sonucunda öğrenmiş bulunuyoruz. İlk yaptıkları limanlar coğrafi konumları veya yapım teknolojileri açısından yetersiz ve verimsiz kalınca jenerasyonlar boyunca süren bir çabayla daha uygun yerlere gelişkin teknolojilerle yeni ve yeterlilerini yapmışlardır.

Bu konudaki bilgilerimizi son yıllarda yoğun buluntu veren Herod limanı sayesinde pekiştiriyoruz. ¹

Herod limanı, antikitede Sebastos olarak Grekçe , Augustus olarak Latince geçiyordu . Sebastos sadece liman olarak değil metropolis içindeki yönetim merkezi olmakla da ünlüydü. Limanın yapımından yarımyüzyıl sonra yaşamış olan Josephus, limandan şöyle bahseder "bu şehir Fenike'de Mısır ticaret yolunun üzerinde Joppa ve Dora gibi kendisinden daha küçük ve limanlarla denizcilik kenti haline getirilmemiş zorlu güney rüzgarına karşı hiçbir savunması olmayan, denizden gelen kumların ,gemilerin kıyıya yanaşmasını engellediği, iki kentin arasında yer almaktadır. ²

CAHEP (The Ceasarea Ancient Harbours Excavation Project)' in en son çalışmaları göstermiştir ki, liman yapımcılığının ilk aşamalarında su içine

¹ A.Raban, "Caesarea maritima 1983-84", International Journal Nautical Archeology 14.2 (1985):155 -177

² Antiquities, 15 : 335

yaptıkları duvarların devrilmesini engellemek amacıyla bir taş döşeme yapmış ve bunu görece büyük çakıllarla desteklemişlerdir. Bu sayede yani yeterince kalın bir taban ve geniş ölçülerde taşlarla, akıntıların neden olabileceği kabarmaları engellemişlerdir. Bu teknik, M.Ö. erken 7. ve 6.yy. larda bir Fenike limanı olan Atlith'de ve bir süre sonra da Akko limanı deniz duvarlarının yapımında kullanılmıştır.¹ (Lev. 73).

Caesarea'da yastıklanmış kum taban, büyük dalgakıranın dış ayağında görülür. Bu da kum tabanı yastıklama yönteminin levanten kıyı şeridinde Fenikeliler tarafından serbest duran yontulmuş yapı taşlarından imal edilmiş deniz duvarlarının liman yapım teknolojisine girmesiyle icat edilmiş olduğunu gösteriyor. Bu tür duvarların tarihlenmiş ilk örneği Tabat el Hamam'da , Suriye' dedir.²

Akıntıların ve dalgaların kum tabanda hendekler açtığı antik liman mimarlarınca biliniyordu. Vitruvius, M.Ö. 1.y.y.'in ilk yarısında bu teknolojiyi tanımlamıştı.

Batmış ahşap sualtı temel sandıkları;

CAHEP'in 1982-83 sezonlarında yaptığı çalışmalar Vitruvius'un anlattığı konglomera deniz duvarlarının gerçekliğini gösterdi.³ Caesarea'da kullanılmış olan sualtı temel sandıkları karada prefabrik olarak imal edilmiş ve sonra batırılmış olmalı. Batırma sırasında kullanılan harç sandığın içine yavaş yavaş dökülmüş, daha önceden deniz tabanına yerleştirilmiş olan ağırlıklara bağlanmış olan sandık bu sayede dengeli olarak deniz tabanında oturması gereken yere düzgün bir şekilde oturmuştur. Kullanılan harç ve moloz karışımı deniz suyu ile sertleşme niteliğine sahiptir. Bu yöntem sayesinde deniz tabanına çerçevenin yerleştirileceği özel bir platform hazırlamak, bu platforma çerçeveyi sabitlemek ve sonra da çerçeve içindeki suyu pompalayarak boşaltmak gibi zor ve zaman alan işlemlerden kurtulunmuştur. (Lev.74)

Antik çağda deniz yolculuğunun mevsimlere göre sınırlanması pratik ve ekonomik bir sorundu. Metropolis, deniz kökenli ithalatın uzun sürelerle kesilmesinin acısını çekirdi. Roma örnek alınırca ithal malzemenin fiyatlarının kış aylarında basamak basamak yükseldiği bilinen bir gerçektir. Hint okyanusundan Roma'ya taşınan baharat, tuz ve aromalı bitkilere talep süyük olduğundan fiyatlar yüksektir. Kış aylarında da bu ticaretin sürdüğünü düşünürsek, Hint okyanusundan Roma'ya taşınan malların rota başlangıcı olan Herod limanının önemi belirginleşir.

¹ A.Raban, Harbour Archaeology , B. A.R International series Oxford 1985 30-40

² R.J.Braidwood, Syria , 21(1940):183-226

³ A.Raban I. J. N. A. , 12(1983)- Byblical Archeologist 50.2 (1987): 118-126

F- Gemi Sundurmaları-Tersaneler-

Askeri amaçlı gemi sundurmaları, Hellasın çeşitli bölgelerinde, adalarda ve Kuzey Afrika kıyılarında bulundu. Buraların bulunması, sadece binaların konstrüksiyonu hakkında bilgilenmemizi sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda bulunan kızaklar v.s. sayesinde Atina donanması ile ilgili bilgilenmemizi ve triremlerin dış ölçülerinin belirlenmesini sağladı. Ayrıca teknelerin yapımında kullanılan ahşap cinsi, onarımları, yeni sezona nasıl hazır tutuldukları konusunda bilgilenmemizi sağladı.

Garaj formu, tüm Grek tersanelerinde aynı olmasına karşın -ince uzun, denize doğru eğimli-Atina tersanelerinde, bulunmuş olan diğer tersanelere oranla, kızak yapısı, mimari deteylar ve iç aksamaları farklı yapıdadır. Bu ince uzun yapılar, triremlerin onarımı veya kış aylarında korunmaları için kullanılıyordu. Tersanenin eğimli tabanının deniz tarafındaki ucu, gemilerin rahatça içeri alınabilmesi için, su seviyesinin oldukça altında bu seviye karaya doğru giderek alçalmaktadır.(Lev. 75) Resimde de görüldüğü gibi, karada kalan bölümler bile bir miktar su içermektedir. Geminin içeri alınması için takoz, kızak gibi yardımcı elemanlar ve insan gücü kullanılıyor olmalıydı. Belki basit vinçlerin de yardımına gereksinme duyuluyordu.¹

Pire'deki limanın fiatı, bu günün fiatıyla karşılaştıracak olursak 1.000.000\$ olmalı. Zea (Paşalimanı) 'daki tersane, birbirine paralel dört veya sekiz çekekten oluşmaktadır. Her bir birim diğerlerinden, birbirine yakın olarak sıralanmış sütun dizisi ile ayrılmıştır. Üstleri ise basit bir çatı örtüsü ile kapatılmıştır. Bu tersanenin kalıntıları hala su altında görülebilir.

Atina dışında da belirlenmiş antik tersaneler vardır. Saunion burnunda, Poseidon kutsal alanı yakınında, Batı Hellasda, Oeniadae'de, Cyrenalca'da Apollania'da, Aegina'da, Adriyatik'te Corcyra'da, Lesbos adasında Pyrra, Rodos , Girit'te ve Chersonesos'ta günümüze kadar çok az kalıntı ile gelebilmiş tersaneler rapor edilmiştir.²

Apollania'daki tersane, ölçüleri belirlenmiş bilinen tek örnektir. Sualtı araştırmaları sırasında bulunan tersane, suyun 2.25m. altında, 41.66m. uzunluğunda ve 6.5m. genişliğindedir. Bu ölçüler, barındırdıkları gemilerin uzunluğunu da vermeleri bakımından oldukça etkileyicidir.

Deniadae'deki tersanede,altı adet kızaktan beşi tam olarak bulunmuştur. Pire'de olduğu gibi burada da çatıyı, kolonlar (sütunlar) taşımaktadır.

¹ Shaw., S., Greek and Roman Harbours. s.96

² Ibid.

Philon'un Depoları(Lev. 76): Atina'da, korunması gereken silahlar ve gemi aksamı, genellikle gemi bordolarında veya tersanenin bir bölümünde saklanırdı. Bazı liman komplekslerinde, bu aksamı korumak için (genellikle yedek yelken ve çipolar) kıyıda özel bir bina yapılıyordu. Bu tür binaların en ünlüsü Eleusis Philonunu'nun Arsenal'i, M.Ö. 4. y.y. mimarlığının iyi bir örneğidir. Bu yapı Zea tersanesinin hemen arkasında yer almakta ve Hippodamian Agorasına da yakın bir konumda bulunmaktadır. Pek çok antik çağ yazarının, bu binadan övgüyle bahsetmesine karşın henüz kalıntıları bulunamamıştır. Sadece bir yazıtta binanın yapım özelliklerinden söz edilmiştir. Bu yazıtta göre, yapının boyu 405 Attic feet ve eni 55 Attic feettir. İçerideki aydınlanma, mermerle kaplanmış yüksek duvarların çatıya yakın bölümlerinde, içbükey olarak bırakılmış pencere boşluklarından sağlanmaktadır. Yerde metrelerce ip, onlarca çipo ve katlanmış durumda yelkenler göze çarpmaktadır. ¹



¹ The Changing Face of Europe - Classical and Medieval Town Places in Ancient Landscapes , London 1957.

-VI-

BATI ANADOLU LİMANLARI

Dünyanın yedi harikasına baktığımızda, bunlardan dört tanesinin önemli liman kentlerinin ihtişamına tanıklık ettiğini görürüz. Anadolu'nun batı kıyılarındaki iki önemli yerleşim merkezi, Ephessos ve Halikarnassos'un hem liman kenti olmaları, hem de dört muhteşem anıttan ikisine sahip olmaları tesadüf değildir. Bu anıtlar alt oldukları yerin, ekonomik ve kültürel zenginliğinin canlı kanıtlarıdır. Aşağıda anlatılan, limanlar arası, ekonomik ve kültürel bağlantıların doğurduğu ve geliştirdiği zenginlik, tabii ki sadece Anadolu'ya özgü birşey değildir. Bu nedenle de limanların gelişimi bölümünde konunun Akdeniz'e açılan diğer topraklardaki yüzüne bakmaya çalışıldı. Ege denizi, her ne kadar organik bir bünye olan Akdeniz'in büyük ve temel uzvu görüntüsündeyse de, bu uzuv, kendi içerisinde başlı başına bir organizma gibidir.

Ege'nin kuzey, orta ve güney bölümlerinin iklim ve topoğrafya farklarının doğal sonucu olarak farklı ürünler, üretim biçimleri ve teknolojiler gelişmiştir. Farklılıkların maddi kanıtları ise yazılı kaynaklarda belirtildiği gibi, arkeolojik çalışmalar sonucu elle tutulur halde gözönüne serilmektedir.

Değişik kentsel birimlerin birbirlerinin her cinsten ürünlerine olan ihtiyaçları ticari ilişkileri doğurmuştur. Bu ilişkiler beraberinde kültürel ve politik ilişkileri taşımıştır. Örneğin, Pergamon'un büyük sunağının yapımı sırasında Boiotiodan Pergamon'a gelen sanatçılar, Strabon'un bir liman yerleşimi olduğunu söylediği Myrina da ((Katalog s.59)(Lev.106-107-108)) koroplastik sanatının başlamasına neden olmuşlardır.

Savaşları, ticari ve askeri birlikleri doğuran ilişkiler zincirini, antik çağda deniz birleşiklikleri bölümünde genel hatları ile anlatmaya çalışmışım. Aynı ilişkiler zincirinin önemli halkalarını oluşturan Batı Anadolu limanlarının bu konudaki yerleri, kataloğa bakıldığında tek tek birimler bazında görülebilmektedir. Fakat bu bölümün, kataloğu açıklayıcı içeriği nedeniyle, yeri geldikçe önemli noktalar üzerinde yeniden durulacaktır.

Antik çağda, Ege'nin Anadolu kıyısı limanlarını(Lev.78) yapısal olarak, temel üç grupta toplayabiliriz.

1) Doğal bir koya dalgakıran(lar) eklenerek kurulmuş limanlar. Bunlar genellikle tek limana sahip şehirlerdir. Halikarnassos, Kaunos gibi.

2) Bir yarımadanın her iki yanındaki koylara kurulmuş limanlar.Bu tipin örneklerine pek çok batı anadolu antik kentinde raslarız.Bir Aiol kenti olan Pitane ((Katalog s.71)(Lev.116)),lon yerleşimleri olan Lebedos((Katalog s.50)(Lev.93-94-95-96)),Myonnesos ((Katalog s.58)(Lev.105,104)) ve Teos ((Katalog s.72)(Lev.117,118,119)).Bu tipin iyi örnekleridir.Genellikle kıstağın iki yanındaki limanlar tek tek kullanılır ama yarımadanın kıstağına suni olarak açılmış, bir kanalla birbirine geçişi olan limanlarda vardır.

3) Doğal bir koyun burunlarına eklenmiş dalgakıranlar ile oluşturulmuş, çoğunlukla koyun önünde yer alan ada ise üçüncü bir dalgakıran ve/veya fener kulesi olarak kullanılmış olan limanlardır. Eğer limanın kurulduğu koyun önünde ada değil de doğal bir rif varsa, bu rif moloz ve harçla oluşturulmuş bir dolgu sayesinde yapay olarak adaya dönüştürüldükten sonra üzerine istenen nitelikteki yapı kurulmuştur.

Sınıflamadaki ilk üç sırayı alan limanlar yalnızca deniz içindeki konstrüksüyonlarla dikkati çekmekle kalmayıp, aynı zamanda bu limanların ana kentle olan ilişkileri de ilginçtir.Kimisi, Knidos(Katalog s.38-44), Halikarnassos (Katalog s.30-33), Ephesos (Katalog s.21-25), Parion (Katalog s.62,63) gibi, ana kentle iç içe ve kentin bir mahallesi görünümündedir.Yine de özel bir liman agorasına,staolara,depo binalarına, gemicilerin barınması ve ihtiyaçlarını gidermesi için gereken olanakların sağlandığı özel yapılara sahiptir.

Örneğin Ephessos'daki liman hamamı, agorası, Miletteki liman anıtı vb. Büyük limanlarda, limana özel tapınak ve anıtlara sıkça rastlanır. Bu tür limanlarda, liman caddesi, kentin ana caddesi gibidir.Kentin bir mahallesi görünümünde olmayanlar ise "uydu kent" durumundadırlar. Ana kentin geniş ve bakımlı yollarına bağlanırlar. Kendi içinde yeterli birimler olmalarına karşın ana kentten kopuk değillerdir.

Katalogda tek tek örneklerini bulacağınız üç türün dışında kalan küçük limanlar da vardır. Bunlar hakim rüzgarın ve dalgaların yolunu kesmek için, ters yönde bir dirsek şeklinde inşa edilmiş bir dalgakıran, bu dalgakırana bağlı bir kaç iskeleden oluşturulmuşlardır. İlk üç sınıflamaya sokmadığımız, şimdilik ender bir tip olarak bildiğimizbu tür ise, genellikle küçük kentlerin küçük limanlarıdır. Bu tür limanlar, ticari amaçlardan çok ikmal ve kötü havalarda barınma yeri olarak kullanılıyorlardı. Assos Limanı'nı bu tipe örnek olarak vermek mümkün.

Limanların bir kısmı az ya da çok arkeolojik olarak araştırılmış, bir kısmı ise araştırılmamış. Arkeolojik olarak araştırılmış limanlar grubunun içindekilerin çoğunda limanın alt olduğu veya bağlı bulunduğu kentte yüzey araştırması veya kazı yapıldığı halde liman başlı başına bir birim olarak ele alınıp, araştırılmamış. Side, Phaselis, Kyme, Ephessos gibi başlı başına birimler olarak ele alınıp incelenmiş örneklere baktığımız zaman da

bunların hiç birinde, Kyrenai veya Herod Limanı gibi, büyük ekiplerle, mümkün olan her yeni teknoloji için içine sokularak ve yıllarca süren çalışmaların söz konusu olmadığını görüyoruz. Yapılan çalışmalara kabaca bakarsak en geniş kapsamlı çalışmaları, Alman arkeologların, Side, Kyme ve Phaselis'te yaptığını görürüz. Bu çalışmaların hiç birinde liman kompleksi kazılmamıştır. Su altı ve üstü çalışmaları yüzey araştırması tekniği ile yapılmıştır. Buna rağmen, liman kompleksinin genel konturları ve limanın yapılması anlaşılabilmektedir. Ephessos kazı yapılan tek örnek. Buradaki kazı ise küçük bir ekiple ve dar bir alanda sadece iki yıl sürdürülebilmektedir. Benim, Assos ve Klazomenai' de çok kısıtlı olanaklarla yaptığım çalışmalara ise ancak kalıntılara yakından bakmak adı verilebilir. Bu gruba ait bazı limanlar arkeolojik araştırmalar dışında, coğrafyacıların yaptığı araştırmalara konu olanlar var.

Araştırma yapılmamış limanları da ikiye ayırmak gerekiyor. Antik limanlarda yapılan çoğu coğrafya araştırmalarının amacı, deniz seviyesindeki değişiklikleri tespit etmek. Toplam 54 merkezi içeren bu çalışma sırasında, amaç değişik çağlardaki deniz suyu seviyelerini belirlemek olduğundan, arkeolojik merkezlerde ölçümler alınmış. Kabaca da olsa, su altında rastlanan kalıntıların krokileri çizilmiş.¹

Anadolu limanlarından bazı örnekleri, bu tipolojiyi hep gözönünde tutarak coğrafi olarak anlatmaya Kuzeyden Güneye doğru başlayabiliriz.

A-ENEZ (AİNOS)

Konumuzun görsel üst sınırındır.

Kentin Antik Çağ'daki adı Ainos'dur. Ainos Hebros (Meriç) nehrinin denize döküldüğü sahada, denizden 25 km. yükseklikte, orta Miosen Devri'ne ait sarp, kalker bir yarım adanın üzerindedir. (Lev.124)

Kentteki yerleşim Mytilene ve Kyme Aiolleri tarafından koloni olarak kurulmuştur. M.Ö. VI. yy. sonlarında Pers istilasına uğrayan yerleşim, Salamis deniz savaşından sonra Attika-Delos deniz birliğine girmiş. Bu dönemde kent birliğe 12 talent ödeyebilecek varlığı sahip. Kentin, Sicilya seferine katılması, Hellenistik Çağ'da deniz ticareti sayesinde oldukça zenginleşmesi, bu sayede kültürel zenginliğe kavuşması, kentin sadece toprak ürünleriyle değil, denizcilik sayesinde kalkındığını gösteriyor. Bu zenginlik, Geç Antik Çağ'da kentin, Rhodope eyaletinin başkentliğine ulaşması ile pekişiyor. Bizans Çağ'ında, Semadirek (Katalog s.74) ve İmroz adalarını da sınırları içine alan bir prensliğin merkezi görünümünde. Bu adalar sayesinde denizdeki hakimiyetini artırıyor. Bizans Çağ'ının sonlarına doğru, denizci bir millet olan Cenovalı'lardan Galtellusi ve Doria

¹Fleming, N.C., Eustatic and Tectonic Components of Relative Sea Level Changes, s. 22

alleleri kente hakim. Fatih Sultan Mehmet kenti ancak denizden de kuşatarak alabiliyor.

Yapılan kazılar sırasında bulunan Akropol aynı yerdeki Bizans Çağı'na ait "Ayasofya", kale ve güneydeki "Agaia Triada" kilisesi, kalenin düzlük bölümünde ele geçen Ceneviz kitabeleri ve armalar taşıyan kuleler, kentin ulaştığı uygarlık düzeyini gösteren başlıca mimari eserlerdir.

Kentte bulunmuş olan Korinth keramikleri ise, farklı merkezlere ait, mühür baskılı Amphora kulpları, Arkaik dönemden Hellenistik ve Bizans Çağı'na ulaşan kesintisiz bir sürece işaret eder. Buluntular, kentin yoğun bir şekilde deniz ticaretine sahne olduğunu göstermektedir. Bunlardan bazıları kentin M.Ö. V. yy. 'dan itibaren Taşoz'dan şarap ¹ aldığını gösteriyor. ² (Katalog s.11)

Kent, coğrafi konumu nedeniyle, deniz ticaret yollarının Karadeniz ile Ege bağlantısını kuran İstasyon görevi üstlenmiştir. Karadeniz'deki Odessos (Burgaz)'dan güneye giden ticaret yolu Meriç nehri sayesinde Ege'ye ulaşmaktadır. Bu yol Enez'de sona eriyor ve böylece Karadeniz ile Ege bağlantısı, Enez sayesinde kuruluyor.(Katalog s.10)

Enez limanı bugün, büyük oranda dolmuştur ve bataklık görünümündedir. Yüksel Eğdemir bu alanda kısa bir sualtı yüzey araştırması yapmış ve limanın çifte liman olduğunu öne sürmüştür. Modern liman, antik limanın bulunduğu yerdedir. Liman Osmanlı döneminde 300 kadirga barındırıcak kapasitede idi. ³

Antik Ainos kenti Hermes kültüyle ünlüdür. Hermes'in tacirlerin tanrısı olduğunu hatırlatmakta kentin ekonomik yaşamını belirleyen deniz ticaretinin günlük yaşamı etkilemekle kalmayıp, inanışları da ne kadar etkileyebileceğini görmüş oluruz.

B-ABYDOS

Çanakkale bölgesindedir ve hiç araştırılmamış limanlar grubunun iyi bir örneğini sunar. Limanla ilgili tüm bilgimiz antik kaynaklardan gelmektedir.(Katalog.s.3)

Çanakkale yarımadası, Antik çağın Troasını içine alır. Kuzeyde Gönen (Alsopos) çayı, güneyde Edremit körfezi sınırlarıdır. Strabon, İda (Kaz)

¹Erzen, A. "Enez Araştırmaları" II. Kazı Sonuçları Toplantısı . Ankara ,1980 ,s. 158

²Erzen, A., "Enez Araştırmaları," Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, I.Edebiyat Fakültesi Basımevi. 1972 İstanbul)

³Erzen, A. "1981 yılı Enez Kazısı Çalışmaları" IX T.T. K.Kongresi, cilt I. s. 319

dağının uzantısı olan vadilerle parçalanmış görüntüsünü kırkayağa benzetmiştir. Troas Marmara ile Ege arasında geçit durumundadır. Çanakkale yarımadasının batı kesiminde Kara Menderes (Skamandros) Kazdağı(İda)'ndan çıkar, Çanakkale boğazının ağzından denize dökülür. Troas'ın iki büyük ovasını orta Menderes ve Aşağı Menderes vadileri oluşturur. Güneyde Kazdağı, Edremit körfezi boyunca dik bir duvar gibi yükselir. Eteklerinde Küçükkuyu'dan Baba burnu'na ve oradan Marmara'ya kadar kıyı yer yer vadi ve derelerle kesilmiş, girintisi çıkıntısı az bir kıyı hattıdır. Bu coğrafyada yeralan kent konumu nedeniyle propontis ile Hellespontos arasındaki ticarete etkin bir rol oynamıştır. (Katalog s.3-4)

C-İSKELE

İskele geçen yüzyılda da kullanılmaktaydı. O zamanlardaki resmi adı Paşa İskelesi idi. Bu ad Gelibolu sancağı emrinde bulunan Kaptan'ı Derya ile ilişiktir. 1795'de İngiliz Elçiliği Hekimi J. Dallaway de İstanbul'dan Troas'ı ziyaret ettiğinde karaya buradan çıkmıştır. Eski çağlarda özel bir adı olması gerekti; bir çok liman şehri gibi adsız olmalı idi; sadece İlion'un limanı olarak biliniyordu. Gerisindeki sırtlar üzerindeki Roma Çağı tümülüsleri bu liman şehrine aitti.

İlion'un doğal limanı olan İskele, Helenistik Çağ'da İlion bütün aşağı Karamenderes ovasını kapsayan bir devlet haline gelince, liman olarak kuşkusuz Beşiğe Koyu da kullanılmaya başlanmıştır. Böylece İlion Helenistik ve Roma Çağlarında biri boğazda, biri de Ege'de, iki limana sahip bulunuyordu. Bu önemli bir ticari üstünlük sağlıyordu. M.Ö. 189'da Rhotelon'un ilhakından sonra kuşkusuz, bu şehre bağlı olan Aiantelon'un limanından da yararlanmıştır. Aiantelon'un limanı, bugün Tektop burnu altındaki Karanlık Liman denen koydur. Karanlık Liman aynı zamanda, İskele'ye kadar, boğazın bütün güney kıyısına verilen addır.¹

D-AİANTEİON

Aiantelon'un yerini Plinius² tarif etmiştir. Troas şehirlerini Ege kıyılarından kuzeye doğru sayarken, vaktiyle öbür uçta Rodos'luların kurduğu ve Alas'ın mezarının bulunduğu Aiantelon vardı diyor. Öbür uç, eğer İskele'deki alçak Toptaşı burnu sayılmışsa, bu kıyıların en belirgin ilk

¹ Akarca, A., "Troas'da Şehirler." Belleten 165, s.31

² Plinius H.N.V,33

burnu olan Tektop burnudur ve İskele'den bu yana, üzerinde eski çağ döküntüleri olan ilk yerdir.¹

Tektop burnu dik kenarlı, üçgen biçimli, kuzeydoğuya yönelik yüksek bir burundadır. Şehir bu üçgenin üzerinde kurulmuştur. Tam burunda Amerikalıların keşfettiği tarih öncesi yerleşme vardır. Bu yerleşmenin meydana getirdiği küçük tepe Yunan Çağı şehrinin akropolisi olmuştur. Doğuda burnun İodostan korunduğu bir koy ve koyun gerisinde bir vadi vardır. Bu koya karanlık liman denir. Fakat bu ad aynı zamanda İskele'den Tektop burnu koyuna kadar, boğazın kuzeye bakan tüm güney kesimine de veriliyor. Vadi içinde, keramik delillerine bakılırsa, AleAleksandria Troas (Katalog s.12-14) daha çok Roma Çağın'da oturulmuştur. Burun üzerinde ise yüzey keramikleri, tarih öncesi yerleşmede bulunanları saymazsak, M.Ö VIII. yy. dan M.S. II. yy.'a kadar uzanıyor.

Şehrin batısında mezarlık alanının altında poyrazın vurmadığı küçük limanın mendirekleri su altında seçilebiliyor. Bu küçük limana bugün, antik çağ şehrinin mezarlığı önüne düştüğü için olsa gerek, Mezarönü deniyor.

Tektop burnundaki bu küçük şehrin topoğrafyası Karadeniz'de Amisos'a benzemektedir. Amisos'da yüksek bir burun üzerindedir ve gerisinde yükselen bir arazi ve bu arazi üzerine yayılmış olan mezarlar vardır. Liman tıpkı burada olduğu gibi, burnun hemen altında ve doğusundadır. Şu farkla ki Amisos Tektop Burnu ile kıyaslanmayacak kadar büyüktür.²

Şehrin siyasi tarihine bakacak olursak, Plinius'un sözünden anlaşıldığı gibi M.S. I. yy.'da artık şehir niteliğini kaybetmişti. En geç Strabon zamanında komşusu Rhoiteion ile Simpoliteia andlaşması yaparak birleşmiş olmalı. Çünkü hem Strabon³ hem de Pausanias⁴, şehire adını veren Alas'ın mezarının Rhoiteion'da olduğunu yazmaktadır. Birbirine çok yakın ve çok küçük olan bu iki şehir, belki sürekli büyüyen İlion karşısında birleşme zorunluluğunu duymuşlardı. Alanteion'un Rhoiteion'a bağlanması pek doğaldır. Çünkü Rhoiteion'un topoğrafyası daha güçlü, dolayısıyla savunmaya daha elverişli idi. Alanteion ise İlion'a ve limanına çok yakındı. İki şehrin birleşmesini kolaylaştıran bir başka etken ikisinin de Dor asıllı oluşu. Biri Rodoslu'lar, öbürü İstanköy'de Astipalaia'lılar tarafından kurulmuştu. İki şehrin birleşmesi M.Ö. 188'den öncelere çıkıyordu. Çünkü bu tarihte Rhoiteion'da özgürlüğünü yitirmiş, İlion'a bağlanmıştı. Bundan sonraki yüzyıllarda Alanteion adının unutulmadığını Prof. Cook'un değindiği iki yazılı belge gösteriyor. Fakat Prof. Cook Alateion olarak İskeleyi kabul etmektedir. Tektop burnunda bir şehir olduğunu fark etmemiştir.

¹Akarca, A.,Troas'da Şehirler"Belleten, s.165., s.38

²Ibid.

³Strabon XIII,I 30

⁴Pausanias .I,35

M.Ö I. yy.'da yaşamış Atiana'lı bilge kişi Apollonios'un hayatını (M.S. III. yy.'da) yazmış olan Filostratos , Apollonios'un gezilerinden birinde Aiantion'da pek çok gemi bulunduğunu ve bunlardan birisine bindiğini kaydetmiştir. M.S. IV. yy.'a ait belgede, bu yüzyılda iktidar için mücadele eden Roma generallerinden Likinius 324'te Krispus'la karşılaşmalarından önceki geceyi donanması ile Aiantion'da, yani karanlık limanda geçirmiştir.

Plinius 1ise, Alas'ın mezarına dair " Bir Misia'lı aşındırmıştı; bu yüzden mezarın içine girilebilir ve dev cüsseli kahramanın kemikleri görülebilirdi. Diz kapağı bir çocuk penthatlon diski büyüklüğünde idi" diyor.

E-ASSOS

Antik kaynaklarda hakkında pek fazla bilgiye raslayamadığım bu limanın ne zaman yapıldığı, ne amaçla kullanıldığı konusunda ancak varsayımlarda bulunabiliyoruz. Liman, herşeyden önce coğrafi koşullar nedeniyle, kentten ayrı bir birim olarak üslenmiş.(Katalog s.16-18) Yaptığımız dalışlar sırasında iki adet mendirek kalıntısına rasladık. (Lev.120) Bunlardan batıda olanın daha yeni olduğu kanısındayım. Her ne kadar üzerin de geç dönemlere ait pek çok onarım izi mevcutsa da. Mendireğin yapımında kullanılmış olan dolgu malzemesinin çoğu yukarı kentten getirilmiş,sütun,(Lev. 121B) sütun tamburu (Lev. 121A) ve bloктаşlardan oluşuyor. En azından bu malzeme nedeniyle, limanın yukarıdaki kentin arkaik döneminden sonra yapıldığını düşünebiliriz. Batı mendireğinin bir kaç metre doğusunda karadan birkaç metre açıkta, su seviyesinin 30 cm. altında rastladığımız yapı tabanının, (Lev.122) taş işçiliği, harç kullanımı ve tipine bakan hocamız Ümit Serdaroğlu'nun, bu taban ile kentin doğu yamacında yapılan kazıda bulunan mimari elemanlar arasındaki benzerlik nedeniyle, kalıntıyı Bizans çağına tarihlemesi ise batı bölümü kalıntılarına verebileceğimiz en sağlıklı alt tarihin erken Bizans çağı olmasını gerektiriyor.

Doğu'da rastladığımız mendirek uzantısı ise öncelikle yapım tekniği olarak, pek çok yönden batıdakinden ayrılıyor. Doğu'daki kalıntı kum bir tabana oturuyor. Görülen taş malzeme ise batıdakinden farklı ve homojen. Batı kalıntılarında gördüğümüz kaya dolgu taban, burada kendini moloza ve harç karışımına bırakmış. Her iki kalıntı gurubunun da karaya bağlandığı bölümlerde mimari taş elemanlara rastlanıyor. Kalıntılar bize Assos'da erken dönemlerden beri insan eliyle yapılmış en az bir liman olduğunu kesinlikle gösterdi. Limanın erken çağlardan beri kullanıldığını gösteren diğer bir önemli belirti de kentin kendisi. Arkaik çağın başından itibaren önemli bir yerleşim olduğunu bildiğimiz Assos'un (Katalog s.16) coğrafi

¹ Plinius,NH. VI 33

konumu, gemileri karaya baştan kara yapmak için uygun değil. Bu yüzden, eski çağlarda da teknelerin limanın içine kadar girmediğini, teknelerin açıkta durduğunu, büyük gemiden malın karaya küçük gemilerle mendireğin üzerine taşındığını veya aynı sistemin tersine işletilerek, karadan, yine mendirek aracılığı ile büyük gemiye taşındığını düşünebiliriz. Fakat batı limanın hemen dışında 6 m. derinlikten 28 m. derinliğe kadar buluntu veren alanın batık gemi olma ihtimali ve buradan gelen malzemenin, özellikle amphora parçalarının tıpkı M.S. VII. yy. karakteri göstermesi bu düşüncemizi en azından Bizans çağı için geçersizleştiriyor.

Assos limanından ne taşımacılığı yapıldığını, ticari ve askeri öneminin ne olduğunu kesin olarak bilmiyoruz. Fakat tam karşısındaki Midilli adasında (Katalog s.73) antik çağda iki adet önemli limanın bulunması¹ ve bu limanların hem ticari, hem askeri açıdan önemli limanlar olması. Ayrıca Midilli'nin Atika-Delos deniz birliğine 124 Triremle katılması denizcilikte çok ileri olduğunu göstermektedir. Bu nedenle ben Assos limanının, İda Dağı'nın ürünlerinden toplanan malzemeyi bir ara iskele görevi görerek Midilli'ye ilettiğini ve asıl büyük ticaretin buradan yapıldığını düşünüyorum. Midilli'nin Antik çağdaki adı Lesbos, başkenti Mytilene iki limana sahip. Güneydeki limanının ağzı kapatılabilir ve 52 tane üç sıra kürekli kadirga (Trirem) alabilir. "Lesbos Aiolis kentlerinin metropolisidir."² Bu bilgilerde Midilli'nin gücünü ve limanlarının büyüklüğünü gösteriyor. Adanın askeri ve ekonomik gücü doğal olarak kültür hayatına da yansımış. Sappho, Alkaios ve kardeşi ozan Antimenidas gibi antik çağın en önemli şairleri, Rhetorikçi Potamon ve yedi bilge kişiden biri olan Pittakos Midilli'lidir. Ayrıca Homeros'da İliada destanında Lesbos'tan "Mamur Lesbos'u bizzat ele geçirdiği zaman" diye bahsederek Midilli'nin daha İliada savaşı zamanında gelişkin bir yer olduğunu gösterir.

F-KYME

Kyme limanı,((Katalog s.45-46)(Lev.91-92)) limanların bir kentin yaşamını nasıl etkilediğine en iyi örneklerden biri. Kyme limanının tarihi oldukça eski. Strabon, Kyme halkının limanın kuruluşundan üç yüzyıl sonra, limana giriş çıkış yapan teknelerden vergi almayı akıl ettiğini, bu tarihe kadar vergi alınmadığı için, halkın bu gelirden faydalanamadığını ve deniz kenarında yaşadığının farkında olmadığını söylüyor. Bu ifadelerden, kentin limanının Strabon'un yaşadığı dönemden en az üç yüzyıl önce organize liman hüviyetine kavuştuğunu, limandan alınan verginin kent halkı için kullanıldığını öğreniyoruz. Her ne kadar gelirin dağılımından söz edilmiyorsa da bu demektir ki, limanın sağladığı gelir dolaylı veya direk olarak kentlilerin yaşamında rol oynamaktadır. Günümüzde olduğu gibi, bir

¹Strabon. s.145

²Ibid.189

kentin gelir düzeyinin yükselmesinin kent sakinlerinin hiç değilse bir bölümünün yaşam düzeyinin her alanda yükselmesi ile doğru orantılı olduğunu söyleyebiliriz. Kentlilerin deniz kıyısında yaşadıklarını, ancak vergilerin alınmasından sonra anladığını söylüyor olması ise, bir liman sahibi olmanın nimetlerinden yararlanmanın insanların denizle olan ilişkilerine getirdiği yeni boyutun, denizden yararlanmanın farklı ve yeni biçiminin vurgulanması bakımından önemlidir. Yine Strabon "Alolis kentlerinin en iyisi ve en büyüğü Kyme'dir" der ¹. Lesbos'la birlikte sayıları otuza varan ve Strabon döneminde bir çoğu yok olmuş kentlerin metropolisi olması ise kentin önemini artıran bir diğer etken. Metropolisiğe yükselmesi tabii ki sadece mutlu rastlantıların eseri değildir. Kentin limanı bu konuda çift taraflı rol oynamıştır. Kentin büyümesi, limanın gelişmesine, limanın gelişkinliği ise kentin büyümesine rol açmış olmalı. Bu etkileşim ise, sürekliliği boyunca her iki birim için ortak payda oluşturmuş olmalı.(Katalog s.46-47)

G-ERYTHRAI

Karaburun yarımadasının, Sakız adasına bakan kıyısında, Çeşme yarımadası üzerinde, Khios adasının tam karşısında yer alan kent, Rhadamanthys'in oğlu Erythos (kırmızı gül) önderliğinde Giritli'ler tarafından kurulmuştur. Bugünkü adı Ildır'dır. Strabon "Erythrai Sibyl'in doğduğu yerdir" diyor. ²

Kent İon kolonizasyonu döneminde gelişmiştir. Lade savaşına sekiz gemi ile katılmıştır. Delos birliğine katılmış fakat M.Ö. 453'de birlikten ayrılmıştır. Kent asıl parlak dönemini M.Ö. 133'den sonra, Roma'nın, Asya eyaletinin bağımsız bir eyaleti olarak yaşamıştır. ³

Kent, surları dahil olmak üzere oldukça bütün bir şekilde günümüze kadar gelebilmiştir. Surlar denize kadar inmekteymiş fakat bugün bunların nerede sona erdiğini belirlemek imkansız.(Katalog s.26-29)

Yapılan kazılarda, doğu Yunan ve Kıbrıs seramikleri bol miktarda ele geçmiştir. Bu da çok açık bir şekilde kentin antik çağda en az Kıbrıs'a kadar uzanabilen bir hat üzerinde deniz ticareti yaptığını düşünmemize neden olmaktadır.

Erythrai, Arkaik Çağ'dan itibaren imal ve ihraç ettiği değirmen taşları ile ünlüdür. M.Ö.V.yy. sonralarında, Erythrai çevresinde yetiştirilen hayvanlardan elde edilen yünlerin, Teos'da işlendiğini, ayrıca çanak, çömlek ihracı yaptığını da biliyoruz. Mylet ile askeri yönden de olduğu gibi ticari

¹ Strabon, s.148

² Strabon. XIV. 1.34

³ Bayburtluoğlu, C., Erythrai., s. 70-77 ,T.T.K. Basımevi, Ankara, 1975

yönden önemli ilişkileri bulunan Erythrai'nın, döneminde ticari açıdan çok önemli olduğu rahatça görülür. Plinius çift katlı kürekli gemiyi keşfeden Erythrai'lilerdir der.¹ Strabon "Halkanın yarı yerlerinde bir İonia şehri olan Erythrai bulunur, bunun bir limanı ve Hippos adı verilen dört adacığı vardır" diyor.² Kentin iki limanı olduğundan Pausanias'da bahsediyor. ³ Bu limanlardan biri, bugün jandarma karakolunun bulunduğu koyda olmalı. Karakolun önünde, deniz içinde rıhtım kalıntıları halen gözlenebilmektedir.⁴(Lev.84) Şehrin Agorası, Ruge tarafından, "Küçük Asya şehirlerinde agora limana yakın yerde bulunur. Milet, Ephessos ve Khios'taki gibi" şeklindeki gerekçeyle Aleon'un denize döküldüğü yer yakınında aramıştır.⁵ Prof. Bayburtluoğlu ise, liman ve limanla ilgili yapıların bugün İldır Köyü'nün iskele olarak kullandığı yerde olduğunu, Ruge'un baktığı alanın ise, antrepo ve depolar içerdiğini düşünüyor.⁶ "Ruge, limanın poyrazdan korunması gerektiğini düşündüğü için Aleon'un denize aktığı yerde liman tesisleri aramıştır. Bu alan ancak küçük kayıkların yanaşması için uygundur. Yükleme ve boşaltma için, rıhtım yapımı için uygun değildir. Ayrıca hiç bir kalıntıda yoktur ve şehre uzak düşmektedir" diyor. Prof. Bayburtluoğlu düşüncesini, Herakleion olarak düşündükleri yerde yani kentin batısında, deniz kıyısında ve su içindeki antik mendirek kalıntısını ayrıca iskele babalarını denize yuvarlanmış olarak tesbit ederek, güçlü kanıtlarla desteklemektedir. Erythrai'de M.Ö. IV.yy.'a ait kitabeler bulunmuş ve bunlardan birinde liman ve liman tesislerinin şehrin güney-batısında bulunduğunu anlatan, agora ile Herakleion'un birbirinden uzakta bulunduğuna tanıklık edenler ele geçmiştir. Eğer Erythrai bir istisna değilse, bu da bize Batı Anadolu liman kentlerine bakarken, şablonlarla bakmamamız gerektiğini gösteriyor.((Katlog s.55-57)(Lev.104))

H- AIRAI

Bu bölgede iki önemli antik kent var. Bunlardan Airai diye bilineni, bu yüzyıl başında, Demircili Köyü'nün güneyinde Ada diye bilinen bir yarımada üzerinde, G.Veber ve J.Keil tarafından keşfedilmiştir. ⁷Kentte bulunan keramikler Geç Geometrik'ten erken M.Ö IV. yy.'a kadar tarihlenmektedir. Kentin evleri ve nekropolü de tesbit edilmiştir. Liman kalıntısı için araştırma yapılmıştır. (Katalog s.1)

¹ Ibid s. 6

² Strabon XIV, I 31

³ Pausanias VII 5.4 s. 52

⁴ Bayburtluoğlu, C. ,Erythrai , s. 81

⁵ Chandler, R., Voyages dans l'Asie Mineure et en Grece s. 202-205 veya aynı eser in Almanca tercümesi, Reisen in Kleinasien und Griechenland s. 175

⁶ Bayburtluoğlu, C. , Erythrai. s. 81

⁷ Meriç, R., "1985 Yılı İzmir ve Manisa İleri Yüzey Araştırmaları.IV. Araştırma Sonuçları Toplantısı

I-KLAZOMENAI

Bu günkü Urla ili sınırları içerisinde halk arasında Kilizman diye bilinir.(Lev.88 A)

Dor istilası sırasında Kleoni ve Phliuntis tarafından kurulan kent, antik yerleşimden önce ve sonra pek çok değişikliği sahne olmuştur.

Günümüzde toprakla dolmuş olan körfez antik çağda da yaklaşık aynı konumdaydı. Çünkü bu alanda yapılan kazılardan, M.Ö. 6.yy'a tarihlenen yerleşim merkezi bulunmuştur. Bu körfezin denize uzanan burnu üzerinde liman tepe üzerinde ise bir Prehistorik yerleşim tesbit edilmiştir. Prehistorik çağlarda, kentin bu doğal limanı kullanılmış olduğunu liman tepede yapılan kazılardan çıkan kil çapaların çokluğundan anlıyoruz. (Katalog s.37)

Kentin Antik yerleşimi ile ilgili bilgileri Herodot'danan alıyoruz.¹ Daha sonraki dönemlerini ve coğrafik konumundan ise,Strabon bahsediyor.² Klazomenai'nin M.Ö 654 civarında Euksinos-Pontos kıyısında Abdera (Katalog s.2) ve Phanagorela'yı sonra da Kardia ve Tanas'ı kurması, kentin koloniler kurabilecek güçte olduğunu, M.Ö VII. ve VI. yy'da ise Akdeniz ticareti içinde önemli rol oynadığını, Mısır'daki Naukratis Limanı'nda bulunan, Hellenion'un yapımına katılması ve bu sırada ticaret komserliği yapan şehirlerin içinde bulunması ise kentin limanın ona neler sağladığını göstermektedir.

Kentin tesbit edilen antik limanı, kente, muhtemelen İskender döneminde, bir kilometre uzunluğunda dolgu bir yola bağlanan bugün Karantina dediğimiz adanın batısında yer almaktadır. (Lev.88 A) Bu adaya Klazomenai halkının yerleşmesi M.Ö 500-494'deki İonia ayaklanmasından sonraya tarihlenmektedir. Pers'lerden korkan halkın adaya yerleştiği düşünülmektedir. Kazılar sonucunda elde edilen buluntularda bunu göstermektedir.³

Limanla ilgili mendirek kalıntısından anlaşıldığı kadarıyla buradaki su seviyesi değişimi 1,5 m. civarındadır. Deniz içinde bulduğumuz yapı tabanı dışında liman kompleksi ile ilgili hiç bir buluntuya raslanmamıştır.⁴(Lev.88B)

J-EPHESOS

¹ Herodot, I. s. 16, 5y, 142, II. 178, V 123

² Strabon, Coğrafya s. 171,190,192

³ Beelen, J.Beek, "Excavations at Klazomenai." Baalbeek. 1988

İzmir Aydın karayolunun 73. km.'sinde başlayan Ephesos kenti, oldukça geniş bir alana yayılmıştır. Kentin iskanı Prehistorik devirlere dayanmaktadır. 1990 yılı yaz sezonu içinde bulunan ve kısmi kazısı yapılan büyük Ayasoluk tepesinde yer almaktadır.

Kent, Myken devrinden beri ticaret hayatında yer aldığı gösteren kanıtlar sunmaktadır. Yine Ayasoluk tepesinde bulunan Geç Myken vazoları bu ticaretin başlıca kanıtıdır.¹ Efes, M.Ö.VI.yy'da yapılan Artemision ile meşhurdur.

M.Ö. 479'da Grek ordularının Salamis ve sonra Plataia ve Mykali savaşlarındaki başarıları Ephessos'un Attika-Delos deniz birliğine girmesine sebep olmuştur.² Fakat, M.Ö. V. yy.'ın son çeyreğinde Peloponnesos Savaşları sırasında kent Spartalıların yanında yer almıştır.³

Kentin limanının önemini, liman çevresindeki gelişkin bina komplekslerinden anlayabileceğimiz gibi, limanın tamamen dolmasıyla kentin tüm antik çağ boyunca üstlendiği önemli ticaret şehri olma misyonunu yitirmesi ile de rahatça gözleyebiliriz. Örneğin Roma çağında liman kentin bir parçası durumundadır. Kentin merkezinde bulunan tahıl ve para borsasının limana yakınlığı bunun göstergesidir.

Yine aynı çağa ait olan özel liman hamamı ve Gymnasion ile Geç Hellenistik döneme tarihlenen liman kapısı ve muhteşem liman caddesi de limanın kentin organik bir parçası olduğunun göstergeleri olarak değerlendirilmelidir. Bu organik parça, kente parlak dönemler yaşatmış, fakat dolmaya başlaması ve VII. yy.'da da artık kullanılamaz hale gelmesiyle kentin sönükleşmesine neden olmuştur.

Limanın oldukça geniş olan doğal girişi bir dalgakıran yardımıyla daraltılmış. Attalos Philadelphos'un ilk dalgakıranını yaptırdığı Ephessos limanı, kuşkusuz ki bu tarihten önce de kullanılıyordu.

Herodot farkında olmadan bir özelliğe ışık tutarak limanların tipolojisi hakkında da bilgi veriyor. Nil deltasından bahsederek Nil'in denize kavuştuğu yerde kurulmuş olan limanı Ephessos'a benzetiyor ve böylece Anadolu'nun Ege kıyısındaki önemli limanların çoğunun nehir ağızlarında kurulduğuna işaret ediyor.⁴

¹ Bayburtluoğlu, C., Arkeoloji. s. 388

² Ibid. s. 391

³ Thukydides, III., 20.

⁴ Herodot, II. 10, s. 94

Ephesos'un kurulduğu yer, Lydia'dan (Sardes) geçen kral yolunun başlangıç noktasıdır. Kentin kuzeyindeki Gediz (Hermos) ve güneyindeki Büyük Menderes (Maindros) vadileri boyunca Anadolu'nun içerilerine doğru uzayan büyük ticaret ve kültür yollarının ortasında ve her ikisine de talî birer yol ile bağlı olduğundan, ticaret, kültür ve siyaset alanında gelişme olaraktalarına sahip olmuştur. Kente bu avantajları sağlayan liman, ne yazık ki Küçük Menderes nehrinin tıpkı Gediz ve Büyük Menderes nehirlerinin denize ulaştıkları körfezlerin kıyılarındaki şehirlerin limanlarını doldurduğu gibi, Ephesos'un liman ve çevresini dolduruyordu.

Ephesos'un liman çevresi yapıları ve liman caddesi şehrin yaşadığı parlak çağa işaret etmektedir. ¹(Katalog s.21-,25)

K - PRIENE

Priene Şehri Mykale (Samsun) dağının güney yamacında kurulmuştu. Bu günkü Güllübahçe Köyü'nün yanında olan antik kent kısmen taş döşeli, oldukça düzgün 15 km.'lik yolla Söke'ye bağlanıyordu. Bu yolun sol tarafında Büyük Menderes Nehri'nin asırlar boyunca taşıdığı mîlle doldurarak meydana getirdiği ova uzanmaktadır. İlk çağlarda bu ova, karaya doğru derin bir şekilde sokulan ve kıyılarında irili ufaklı lon şehirlerinin sıralandığı işlek bir körfezdi.

Bugün bu körfezden geriye kalan su parçası Bafa gölüdür. M.Ö. X. yüzyılda kurulmuş olduğu tahmin edilen Priene Kenti de işte bu körfezin içinde yer alan sahil kentlerinden biriydi. Ancak Büyük Menderes Nehri onun da limanını doldurmuş, etrafını bataklıklarla çevirmiş olduğundan, şehrin terkedilmesi gerekmiş ve Mykale'nin yamaçlarından oturmaya daha elverişli bir mevkide yeni baştan kurulmuştur. İkinci kent artık bir liman şehri değildi; Denizle irtibatını " Naulachos limanı ile temin ediyordu. Strabon bu yeni şehrin denizden 40 stadion yani 7,5 km. uzakta olduğunu yazıyor. Bugün ise Priene'den denize ulaşmak için 15 km. yürümek gerekiyor; ki bu uzaklık bugünkü Ephesos Kenti'nin denize uzaklığı ile aynıdır.

Priene Kenti kazılmadan önce sadece Atena Tapınağı ile dikkat çekiyordu. 1895'de C. Humann'ın başkanlığında başlayan ve Th. Wiegand'ın başkanlığında devam eden kazılardan kentin bütünüyle ilgili bilgiler edinildi. ²

Bu günkü Priene harabeleri M.Ö.4.yüzyıla tarihlenmektedir.

¹ Forschungen, in Ephesos. Cilt III. Wien 1923 (Die Agora, Forbauta am Hafen, Wasserleitungen, Der Aquaedukt des Sextilius Pollio, Das Brunnenhaus am Theater)

²Th.Wiegand-H.Schrader, Priene, Berlin,1904

Kent Menderes Ovası'na doğru kademe kademe alçalan ve akropolisle ancak kayalara oyulmuş dar ve dik bir merdivenle irtibatı bulunan terasla yeni şehir çok muntazam bir plana göre kurulmuştur. Bu muntazam şehir planının yaratıcısı, Miletos'lu Hyppodamos adında bir mimardır.¹

Pausanias, Priene'nin Atinalı Neleus'un oğlu Aipythos ile Thebaili Philotas olduğunu, Strabon ise şehrin yalnız Aipythos tarafından kurulduğunu yazıyor.²

Eski Priene hakkında maalesef fazla bir bilgiye sahip değiliz. Şehrin M.Ö. X. yy.'da kurulduğunu kabul ediyoruz. Lydialılar ve Persler tarafından yağmalandığı ve 6. yüzyılda 7 bilgeden biri olan Bios'ın burada yaşadığını biliyoruz.

Prieneliler Lade savaşına oniki gemi ile katılmıştır. Bu ilk yerleşimden elimize geçen tek sanat eseri, ön yüzünde Athena başı olan elektron bir sikkedir.³ Pers İmparatorluğu'na karşı yapılan ayaklanmada Priene'de yerini aldığından İonya'nın Persler tarafından işgalinden şehir de nasibini almış ve yağmalanmış.⁴ Pek çok kereler el değiştiren Priene'nin Bizans döneminde piskoposluk merkezi olduğunu görüyoruz. Bu da kentde yerleşimin 13. yüzyıla kadar sürdüğünü gösteriyor. Ne yazık ki deniz sürekli olarak kentden uzaklaşmakta olduğundan önemini ve mevkiini Roma Devri'nden itibaren kaybetmeye başlamıştır.⁵

Atena Tapınağı: Mimarı Mausoleum'u inşaa eden Pytheos'dur. Periptenos planlıdır. Yapı malzemesi Mykale dağından çıkarılan büyük taneli, mavimsi kurşuniye çalan mermer kullanılmış M.Ö. 4. yüzyılın üçüncü dörtlülüğü.

İlk kent olasılıkla bir yarımada üzerine kurulmuştu ve iki limanı vardı.⁶ Kentte tesbit edilmiş başlıca yapılar şunlardır.

Agoraue Zeus Olympios Temenosu M.Ö. 3.yy.
Prytaneion: M.Ö. 2. yy. ortalarında inşaa edilmiştir.
Bouleterion M.Ö. 150
Tiyatro Hellenistik
Gymnasionlar: M.Ö. 4. yy.

¹ Gerkan, Av., Griechische Staedtean Lagen, Berlin, 1924

² Pausanias, VII,2,10/Strabon XIV. 636

³ Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, s. 428

⁴ Duyuran, R., Priene Kılavuzu, s.11

⁵ Ibid. s.14

⁶ Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları s.428

StadiumwO M.Ö. 130
 Demete Temenosu:
 Priene Evleri : Erken Hellenistik.

L-MİLETOS:

İonia'nın en eski ve önemli yerleşmelerinden biridir.(Katalog s.51-54)
 Kentin dört limanı vardır. Bunlardan biri doğudaki koyda, diğer üçü ise batıda bulunmaktaydı. Menderes Nehri'nin taşıdığı mil yüzünden tıpkı Ephesos ve Priene limanları gibi, limanlar dolmuş ve kent bu gün denizden oldukça içeride kalmıştır. Antik Çağ'da Milet'in batısında, kıyıdan açıkta yer alan ünlü Lade Adası aynı nedenle şimdi kuru bir tepe görünümündedir.

Milet'de M.Ö. 2. binin ortalarından itibaren önemli bir Myken kolonisinin varlığı görülmektedir. Son yıllarda Almanların yaptığı kazılarda Myken dönemine ait kent duvarları, evler ve çok sayıda çanak çömlek gün ışığına çıkarılmıştır.(Katalog s.54)

Strabon'a göre Kariyalılar Legler ve Kretalıların yardımı ile kıtalı olmuşlar ve kretadaki Miletos Kenti'nden Sarpedon başkanlığında, diğer yerleşimlerin yanısıra Miletos'u da kurmuşlardı. ¹ Miletos'un Kariyalılar tarafından iskan edildiğini yine Strabon, Pherekydes'in ağzından söylüyor.² Miletos'un kurucusu Pyloslu Neleus'tur. ³

Homeros "İlliada" da, Miletli prenslerin Troyalılarla birlikte omuz omuza savaştıklarını anlatır. Hellenler bölgeye X., hatta I.yy.'da yerleşmiş olabilirler. Milet yedinci ve altıncı yüzyıllarda çok parlak bir dönem yaşamıştır. Özellikle M.Ö. 650'den sonra Karadeniz ve Akdeniz'deki kolonileri sayesinde çok zenginleşmiş ve İon dünyasının metropolü olmuştur. ⁴Kyzikos Thrakia'yı küçük Asya'ya bağlayan ticaret yolu üzerinde kurduğu bir ticaret kolonisidir (Katalog s.48-49).Adramyttion'un(Katalogs.5) Atina için sahip olduğu öneme sahiptir.

Kentin limanları ile ilgili bir kazı yapılmamıştır. Fakat yine de ne antik çağ, ne de günümüz için hiç de normal olmayan bir şeye dört adet limana sahip olduğunu biliyoruz. Antik Çağ'da Ege Denizi çevresindeki en önemli metropol olma ünvanı Atina'nındır. Buna rağmen Atina'nın 3 limanı vardır.

¹ Strabon s.69

² Strabon s.169

³ Ibid. s.170

⁴ Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, s. 445

Milet'in Atina'dan bile fazla sayıda limana sahip olması kentin zenginliğinin nereden geldiğine yani denize işaret etmektedir.

Strabon kentin kendi döneminde de dört limana sahip olduğunu ve limanlardan bir tanesinin bile bir donanmayı içine rahatlıkla alabilecek kadar büyük olduğundan bahsediyor. Limanların tanımlanmasından hemen sonra da kentin sayılamayacak kadar çok başarıya sahip olduğundan bahseder ve kurduğu kolonileri sayar ki bunlar 90 tanedir.¹ En önemli kolonileri Mısır'daki Navkratis, Marmara Denizi'nin güney kıyısındaki Kyzikos ve Karadeniz Bölgesi'nde, Sinop, Amisos ve Albia'dır. Daha sonraki dönemlerde herbiri birer metropol olmuştur. Metropollerin koloni kurmaları çok normaldir. Ama, metropoller doğuran bir metropol tarihte pek rastlanan bir şey değildir. Üstelik, özellikle Naukratis Akdeniz ticaretinde çok önemli misyonlar üstlenmiştir. Antik Çağ'da Akdeniz ticaretinin kontrol merkezliği görevini de üstlenmiştir.

Miletos'un limanlarıyla gelen ekonomik zenginliği kültür hayatını da etkilemiştir. Dünyanın yedi bilge kişisinden biri olan, Greklerin matematik ve doğa felsefesi bilimini başlatan Thales ve öğrencisi Anaksimondros ve bunun öğrencisi Anaksimenes ve tarih yazarı Hecataios ve Strabon'un benim zamanımda yaşayan diye belirttiği, Büyük Pampelius'un önünde aşırı şekilde serbestçe konuştuğundan beri sürgünde kalan hatip Aiskhines de bunlar arasındadır.²

Batı kültürünün kurulmasında atılan ilk adımlar, özellikle pozitif bilim alanındaki Milet'de gerçekleşmiştir. Yukarda saydıklarımıza ek olarak kent planlama uzmanı Hippodamos ve Ayasofya'nın mimarlarından bir olan İsidoros Milet'in yerlilerindendi.

Milet'in Antik Çağ'daki diğer bir önemli adımı da, M.Ö. 5 yüzyılda Milet alfabesinin Atina tarafından resmen kabul edilmesi ve böylece Milet dilinin Hellenleri ana yazı sistemi haline gelmesidir.

Milet'in tarihine genel olarak baktığımızda, İonia ayaklanmasına önderlik etmesi özgürlüğüne olan düşkünlüğünü, Perslere karşı Lade Savaşı'na (M.Ö. 494) 80 gemi ile katılması ise deniz gücünün göstergesidir.³

Milet'de ilk kazılar 1899'da Th. Wiegand tarafından başlatılmıştır. 1938'de Lari Weickent tekrar kazılara başlamış İkinci Dünya Savaşı ile kesintiye

¹ Strabon s.173

² Strabon, 175

³ Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, s.445

uğrayan kazılar Prof. 655. Kleiner'in yönetiminde tekrar başlamıştır. Milet kazılarını Profesör Müler-Wiener sürdürmektedir. Miletos'da Leleglere ait mezarlar, koleter ve iskan yerleri görülür. ¹ Miletos yünlerinin yumuşaklığı ile de meşhurdur. ²

Milet Limanının yerini belirlemeyi kolaylaştıran şeylerden biri de taştan yapılmış iki aslan heykelidir. Bu heykeller Hellenistik devirde yapılmış limanın girişine konmuştur. Bu aslanlar hala yerinde durmaktadır. Aslanların bulunduğu koy, Antik Çağ'da kent savunması açısından stratejik önem taşıyordu. Limanın son derece dar olan girişi zincirle kapatılıyor ve çok iyi savunulan bir deniz üssü de elde ediliyordu. ³

Limanla ilgili diğer yapılar da limanın zenginliğinin ve önemini göstermektedir.

M- İASOS (Asın kale)

M.Ö IX. yy.'da Argos'dan gelen Peloponezliler İassos'da bir koloni kurmuşlar. Koloniye kuranların başında İassos adlı biri var. Karia'lılardan direnç görünce, Miletos'dan yardım istemişler. Böylece İassos Dor özünü kaybedip İon'laşmış.

Strabon, İassos'un karaya çok yakın bir ada üzerinde kurulduğundan bahseder. ⁴ Ada bugün sığ bir kıstak ile karaya bağlıdır.

İassos bekereketsiz topraklar üzerindedir. Strabon bir ökyü anlatarak deniz ürününün kent için ne kadar önemli olduğunu vurgular. ⁵

1960'dan beri kentte İtalyan kazıları sürmektedir. Kazılarda yarım ada üzerinde Ortakronz Çağ düzeyinde Minos çanak çömleği bulunması, Miletos'da görülen Girit bağlantısını arkeolojik olarak doğruluyor. Bu düzeyin hemen üzerinde Mykenai yapı ve çömlekleri ele geçmiştir. Bu tarihten sonra M.Ö. IX. yy.'da Argos kolonisi olmuş. M.Ö.V. yy.'da Delos konfederasyonuna bağlanmış ve 1 talent haraç ödemeye başlamış. İskender'in 334'de Miletos'u kuşatması sırasında İassos, kente yardım etmeye çalışan Pers donanmasına bir gemi bağışında bulunmuş. Bu geminin

¹ Strabon, s.133

² Strabon, s.78

³ Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, s.447

⁴ Strabon, , s. 213

⁵ Strabon, S.214

çabucak yitirilmesinden lasos'un geçimini denizden sağlamasına rağmen, askerî olarak deniz gücüne önem vermediğini anlıyoruz.¹

Yine İtalyan kazılarında bulunan yazıtlardan, Büyük İskender'in ölümünü izleyen yıllarda, 320-310 arasında hükümet izniyle korsanlık yapan Makhaon, Sopolis ve Hieeron idaresinde olduğunu öğreniyoruz. Bu sırada İskender'in eski generallerinden Ptolemaios'a bağlıydı.

Üçüncü yüzyıl sonlarına doğru, Philippos, ordusuyla bölgeye gelerek yerleşti. 196'daki Philippos'un çekilişinden sonra Roma hakimiyeti başladı. Geç Roma dönemine ait bir yazıt bulunmuştur. Yazıt Antiokhas ile ilişkileri anlatmaktadır.

190 Antiokhos'un yenilgisinden sonra 128'de Asia eyaleti düzenlemesine kadar kentin adına rastlanmıyor. İmparatorluk döneminde eyaletin gümrük duraklarından biri lasos'du kentte vergi alımcılarının vekilliğini Pulkher adlı bir kişinin üstlendiğini görüyoruz.

Kazılar soncunda kentte belirlenen diğer yapılar kısaca şöyle özetlenebilir.

Artemis Astias kutsal yeri; kentin batı kesiminde agora ile sonraki dönemlere ait kale arasında

Zeus tapınağı: doğuda

Sur duvarı: M.Ö. dördüncü yüzyıla tarihlenmektedir. Leleg tarzı yerel yapılar sur içinde kalır. Zeytin yağı yapım atölyeleri surun güneyinde ve kuzey çıkıntısının yakınlarında.

Tiyatro; 200 ayak genişliğindedir. Kuzey-doğuya bakan yamaçtadır. Duvarları, komedyen ve fülütçülerin başarılarını anlatan M.Ö. II. yy.'a ait yazılarla kaplıymış. Demeter ve Kore tapınağı yarımada'nın güneyinde, deniz yönünde

Gömüler; Üçüncü binyıldan kalma seksen kadar.

Anıt gömüt; Roma döneminden kalma.²

Liman; Kentin kıyısında, yarımada'nın batısındaki körfezde su altında kalıntılara rastlanmıştır. Körfezin ağzını 2 taraftan daraltan kalıntılardan batıdaki 50 cm. su altındadır. Bu dolgu alanın üzerinde yapı izi yoktur. Doğudaki dolgu tabakası üzerinde blok taşlar vardır. Dolgunun bittiği noktada Ortaçağ kalıntıları mevcuttur. Bu kalıntılar karadan denize doğru,

¹ Bean, G., Karia, s. 77

² İbid.

doğu-batı dorultusunda uzanan taş bloklardan oluşmuş duvar ve sıralardır. Kıyıya paralel uzanan Ortaçağ duvar kalıntısı körfezin doğusundadır.

Iasos limanındaki su seviyesi Antik Çağ'dan beri 50 cm. yükselmiştir. Ortaçağ'da ise küçük bir yükselme daha olmuştur.¹ Coğrafi konumu, kıstağı ve yarım adanın iki yanında yer alan koyları ile Iasos tipik bir çift limanlı kent görüntüsündedir. Fakat Iasos'da 2. bir limanda bahsedilmemektedir. Yukarda bahsettiğimiz gibi kentin askeri deniz gücüne önem vermemesi nedeniyle belki de ikinci bir limana ihtiyacı olmamıştır.

N- MYNDOS (GÜMÜŞLÜK)

Bir Leleg yerleşimi olan Myndos, tarihinde iki kez kurulmuş, bunlardan birincisinde limanın bir önemi varmıydı, bilmiyoruz.(Katalog.s.55-57) Lezzeti çok kötü olan şaraplarıyla ünlü olan Myndos'ta bu gün çeşitli izlerine rastladığımız, Myndos Limanının, bu günkü Gümüşlük köyü önündeki Tavşan adası ile kara arasındaki dar ve sığ boşluk doldurularak, adanın batı yanı ile kara arasındaki derin geçitte karadan ve adadan birbirine doğru uzanan duvarlar daraltılarak oluşturulduğunu gösteriyor.(Lev. 103) Sur duvarı içinde kalan bölümde, tek liman önermemizi destekliyor. Limanın doğal üstünlüğü, kuzeydoğusundaki yarımadaıyla, denizden gelen melteme karşı korunaklı olması.

Kenti klasik dönemde Halikarnassos Satrabi kurulmuştur. Orjini bir Leleg kentidir. Buradaki yerleşim, bulunan çömlek parçalarına göre, Prehistorik devirlerde başlamış ve dördüncü yüzyıla dek süreklilik göstermiştir.(Lev.101)

Mausolos'un Gümüşlük'te kurduğu kentin geniş bir alanı, doğal olarak korunaklı, kullanışlı bir limanı vardı. Yarımada'daki Leleg'lerin Halikarnassos'a taşınması ile bu kentte bir nüfus sorunu ortaya çıktı.(Katalog s.55)

Kent, farklı egemenlikler altında kaldı. Pers egemenliğinden sonra üçüncü yüzyılda kenti ele geçiren Ptolemaios'lar İ.Ö. 196'da Suriye kralı III. Antiokhos'dan gelen tehdidi Rodos'lular sayesinde engelleyebildi ve Myndos'u Rodos'a verdi. Fakat Rodos olaydan hemen sonra çevredeki diğer kentlerle beraber kente bağımsızlığını verdi. İ.Ö. 131'de Roma'ya başkaldıran Aristonikos'dan sonra, İ.Ö. 44'de "Zorba öldüren" Cassius sonra da Rodos egemenliği görüldü. Myndos, imparatorluk döneminde gelişip zenginleşmemiştir. Kentin en ilginç yanı limanıdır. Üstüğü, kuzey

¹ Fleming ,s. 38

doğusundaki yarımada ile denizden gelen melteme karşı korunaklı olamasıdır.

Kentte kazı yapılmamıştır. Bu nedenle buluntularla ilgili verilere dayanarak kentin ve limanının öneminden bahsetmek mümkün değildir. Görülebilenler, çevreye dağılmış bol miktarda seramik parçacıkları ve mimari elemanlar ile sur duvarından bölümler, kule, bazilika ve mozaik bir kaç tabanıdır. ¹(Lev.103)

O- HALIKARNASSOS

Bugün, Muğla'nın Bodrum ilçesinin kapladığı alana karşılık gelen Halikarnassos ~~Dor~~ Karia'nın başkenti olarak literatüre geçmiştir. ² (Lev.85) Bean kentin M.Ö. 1000 yıllarında Antheus tarafından kurulduğunu düşünmektedir. Halikarnassos'da yapılan araştırmalar sırasında bulunan en eski yazıtlarda bile ~~Dor~~ lehçesine rastlanmayışı Batı Anadolu'daki kültür alış verişinin ne kadar yoğun olduğuna önemli bir örnek teşkil etmektedir. (Katalog s.30-31)

Halikarnassos bir Dor yerleşimidir. Fakat kültürel açıdan İonlardan yoğun olarak etkilenmiştir ve belki de bu nedenle, Knidos yakınlarındaki Tripion'da, Apollon adına düzenlenen oyunlarda birinci gelen Agoslikes'in kazandığı üçayağı, Apollon'a adamaması bahane edilerek Dor birliğinden çıkarıldı.

Halikarnassos'un ünlü kraliçesi Artemisia bu kentin denizle ilişkisini, bu sayede elde ettiği kültürler karışımını adıyla bile temsil etmektedir. Artemisia, Grekçe bir adıdır, babası Karia'lı olan kraliçenin annesi Girit'lidir. ³ Eğer Artemisia halktan biri olsa idi, bu bilgi bir önem taşımayabilirdi. Fakat Artemisia'nın kraliçe olduğunu düşünürsek, ilişkilerin sosyal hayatta ne kadar yoğun olduğunu görürüz.

Artemisia sadece kraliçe değil önemli bir amiraldir. M.Ö. 480'de Yunanistan seferine hazırlanan Serhas'ın donanmasına girmekle kalmayıp, Kral'ın danışmanlarından daha önemli bir konuma gelmiştir. Artemisia'nın savaştaki başarısı ~~ve~~ Herodot tarafından anlatılmaktadır. ⁴ Bu bölümde sadece Artemisia'nın kahramanlığı değil gemileri de övülmekteydi. Aynı dönemde Atina'nın gücünü düşünecek olursak, Atina'ya karşı savaş veren bu gücün nitelikleri anlamak kolaylaşır.

¹ Bean, G., Karia, s. 137-138

² Strabo, s.133

³ Herodot, s. 365 VII. 99

⁴ ibid

Halikarnassos'un diğ er bir ünlüsü de M.Ö. 377'de Satrap olan Mausolos'tur. Başkentli Mylasa'dan Halikarnassos'a taşıyan, kentin sur duvarlarını yaptıran, çevredeki Leleg yerleşimlerden halkı Halikarnassos'a toplayarak, kalabalık bir kent oluşturmaya çalışan ve M.Ö. 353'den sonra karısı Artemisia tarafından adına yaptırılan anıt mezarın sahibi hep ayrı kişidir. (Anıt mezar 1857'de bir Charles Newton tarafından ilk olarak gün ışığına çıkarılmış ve heykeltraşi malzemesi British Meuseum' a taşınmıştır. Daha sonra Danimarkalı araştırmacı Jeppesen bilimsel kazılar yapmıştır. ¹

Mausolos döneminde Halikarnassos'a Marmara Adası'ndan deniz yoluyla mermer getirildiğini, kralın yaptırdığı sarayın inş aasında bu mermerlerin kullanılmasından anlıyoruz.²

Mausolos için yapılan anıt mezarın donatımında, ünlü yontucular Leokhares, Bryaksis, Skopas ve Timotheus çalışmış lar. Bu ünlü yontucuların kente gelip mermerden bir harika yaratmaları oldukça pahalı bir iş olsa gerektir. Bu bedelin nasıl ödendiğini düşününce kentin deniz teciminden oldukça önemli bir gelir sağlamış olması gerektiğini rahatça düşünülebilir.(Katalog s.33)

Mausolos'un karısı olan Artemisia'nın ününü arttıran diğ er bir olay da Rodoslu'ların, donanma ile şehre düzenlediği saldırıdır. Bu olay sadece Artemisia'nın savaş dehasını göstermekle kalmaz, aynı zamanda kentin limanının ne kadar ustaca planlandığını, Halikarnassos'luların denizcilikteki yetkinliğini ve bu iki öğ enin antik bir kentin yaşamındaki önemini sergiler. Olay şöyle geliş miştir;

Artemisia, Rodosluların saldırıcağını öğrenince gemilerini bir kanal ile ana limana bağlanan gizli sığınağa çekti; Mausollos bu küçük limanı gemileri göz önünde bulundurmak ve gerektiğinde donanma ile ilgili kararları aracı kullanmadan alabilmek için sarayın hemen aşağısına yaptırmış tı. Rodoslu'lar kente varınca, hemen karaya çıktılar, Halikarnassos donanması gizlendiği yerden çıkıp gemileri açığ a sürdü. Böylece Rodoslu'ları alt etti. Ele geçirdiği Rodos gemileriyle Rodos'a gitti. Kendi gemilerini gören Rodoslu'lar hiç bir savunma oluşturmadaılar. Artemisia bu zaferin anısına Rodos Kenti'nde, kendisini Rodos'u damgalarken, bir anıt diktirdi. ³

Antik kentin üzerine, modern yerleşim neredeyse tamamiyle kaplandığında, yerleşimle ilgili bilgilerimiz pek az. Antik kentten günümüze kalanlar çok azdır.

P- KNIDOS (Datça)

¹ Bean, G., Karia, s. 121

² Ibid .,s. 120

³ Bean, G., Karia , s. 122-123

Bu gün Tekir burnu.(Lev. 89) Antik çağda,Karia bölgesinde Datça yarımadasının güney batısında Dereboynu ile kıyıyı birleştiren kıstağın her iki yanındaki limanları ile bu yarımada üzerinde uzanır. Şehrin kuruluşu ile ilgili çeşitli efsaneler vardır. Herodotos, şehrin Lakedaimon'larla birlikte Anadolu'ya gelen bir kahraman tarafından kurulduğunu bildirir. M.Ö.V. yy.'da Knidoslu'lar Pers ordularını şehre sokmamak için Knidos yarımadasını ada haline sokmaya çalıştılar. Fakat Delphoi kahininin oraklı üzerine hiç direnmeden kenti Perslere teslim ettiler. M.Ö. 480-412 yılları arasında kent ozamanların en önemli deniz paktı olan Attika-Delos deniz birliğine katıldı. M.Ö. 412 yılında ise bu birlikten ayrıldı ve Atina'nın en önemli rakibi olan Sparta'nın tarafına geçti. M.Ö.390 yılında İskender'in Persler'i yenmesi üzerine İskender'in hakimeyetine girdi. M.Ö. 285-222 yıllarında şehrin en önemli sosyal yapılarından biri olan Apollon stoası yapıldı. M.Ö. 29 yılında Roma'nın müttefiki oldu. M.S. 263-467 yılları arasında deprem felaketine uğrayan şehir, bu tarihten sonra giderek sönükleşti ve M.S. VI. yy.'dan sonra arap korsanlarının istilasına uğradı ve terk edildi.(Katalog s.38-39)

Antik kente ait yapı kalıntılarının pek çoğu XIX. yy.'da Mısır valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın Kahire'de yaptıracak saray ve İstanbul'daki Dolmabahçe Sarayı'nın inşaatlarının yapımında kullanılacak mermerin temini için söküldü ve kent mermer ocağı gibi kullanıldı. Bunlardan arta kalan mermerleri ise köylüler kireç yapımında kullandılar.

Knidos'ta ilk kazıyı 1857-58 yılları arasında Sir Charles Newton yaptı. (Katalog s.43) Fakat Newton Reşadiye Yarımadası'nın batı ucunda çalışıyordu. Oysa Knidos MÖ. IV. yy.'ın ikinci çeyreğinin sonuna kadar bu günkü Datça'nın yakınlarındaydı. Sonra yer değiştirdi. Bu yer değiştirmeyi bilim adamları, Knidos'un verimli iç toprağının olmamasına bağlıyorlar. Verimli anayurt toprağı bulunmayan Knidos'un o günlerde çok önem kazanmış olan deniz ticareti için son derece uygun bir konumu vardı.(Lev.90B-1) Bütün ticaret mevsimi boyunca burda esen hakim rüzgar kuzeydoğu idi ve bu rüzgar gemilerin burnu dolaşmalarını engelliyordu. Bu nedenle elverişli hava koşullarını bulana kadar gemilerin çoğu Knidos'ta beklerdi.

Knidos'un, biri ticari diğeri savaş limanı veya trirem limanı olarak adlandırılan iki limanı vardı.(Lev.90B-2) Limanların planı oldukça ilginç. Poyraz rüzgarı bu günde yaz aylarında güçlü esiyor. Knidos'da Poyraz'da trirem limanı gemiler için emniyetli bir yer değil fakat limanların arasındaki kanaldan gemiler rahatça geçip yollarına devam ediyorlarmış. Ticari limanın girişi 154 m.'lik bir dolgu ile daraltılmış. Bu dolgu gayri muntazam kesilmiş taslardan oluşuyor ve 30Xm. derinliğe kadar iniyor.

Liman 800 m. uzunluğunda ve 136 m. genişliğinde ve kanala geldiğimizde genişlik 80 m. ye düşüyor.¹

Trirem Limanı: 20 trirem alabiliyor (Staroba'ya göre) ve kapalı bir limandır. Belki de bu gemiler çevredeki korsanlara karşı burayı sürekli bir istasyon olarak kullanıyorlardı. Trirem Limanı'nın kalıntılarının bir kısmı şu anda su altında fakat çok sığdadır. Xenophon'a göre M.Ö.304'de Canon yönetimindeki Atinalı'ların kazandığı zafer sırasında bir kaç sparta gemisi kıyıya doğru yol almış Knidos'a yakın bir yerde batmışlar.(Katalog s.40,41)

Antik Kaynaklarda Knidos:(Katalog s.38)

Bir çok maceralar geçiren İran'lı denizciler, sonunda Trontolu Gillos tarafından kaçırılıp, Dereios 'un yanına götürülürler. Dareios bu hizmete karşılık Gillos'u Toronto'ya geri yollamalıdır. Bu görevi Knidoslulara verir.

Yazının bu konuyla ilgili bundan sonraki bölümünde Knidos'un Toronto'yla dostluğunu, İran'ın Knidos'a emir verebildiğini ve Knidos'un güçsüzlüğünü görüyoruz.

"Knidos'lular bu işi kendi başlarına yapabilirler, Knidoslu'lar Torontolularla dosttular. Dönüşünü herkezin iyi anlar, sağlayabilirdi. Knidoslulara haberci yolladı. ve Gillos'u Toronto'ya götürmelerini emretti. Knidoslular Dareios'un sözünü dinlediler ama Toronto'ya laf anlatamadılar. Dediklerini zorla yaptıracak kadar güçleri de yoktu."²

"Bunların toprakları denize bakar. Triopion denilmesi bundandır. Burası Bybassos yarımadasının uzantısıdır. Bütün Knidos toprağı ince bir kıstak dışında , suyla çevrilidir. Kuzeyi Keramaikos körfezi, güneyi Syme ve Rodos denizidir. Harpagus, İonia'ya indiği zaman Knidos'lular bu aşağı yukarı 5 stad genişliğinde kıstağı kazmaya başladılar. Yurtlarını ada haline getirmek istiyorlardı. Böylece tamamen kendi yurtlarına çekilmiş olacaktı. Zira kazmak istedikleri yer Knidos topraklarını ana karaya bağlayan toprak parçasıydı. Pek büyük insan emeği harcandı bu iş için ama görülmemiş bir iş geldi başlarına, işçiler taşları kırırken çeşitli yerlerinde ve en çokta gözlerinde inanılmaz büyüklükte yaralar açılmaya başladı. Delphoi'e elçileri gönderip bu nedir. diye danıştılar. Knidosluların kendileri anlatırlar, Pythia şöyle cevap vermiş.

"Kıstak ne kale ister, ne de kazılmak,
Zeus isteseydi, bu kayayı ada yapmaz mıydı?"

¹ Love, I., Excavations at Knidos. T.A.D.sa.XVII-2 s.227

² Herodot. s. 138

Bu orakl üzerine Knidos'lular işi bırakırlar ve Harpagos ordusu geldiği zaman çarpışmandan teslim oldular. ¹

Heredot'un bu ifadelerinde Antik Çağ'da Knidos'un coğrafi konumunu coğrafyası içindeki bölümlere verilen antik adlara kadar öğreniyoruz. Yine aynı metinden dini olarak nereye bağlı olduklarını ve inançlarının gücünü de görüyoruz.

Heredot'un II. Kitabı'nın 178. bölümünden öğrendiğimize göre, Mısır'da Amasis döneminde Yunanlılara Naukratis verilmiş. Gelenlerin ibadet edebilmesi için burada tapınaklar yapılmış. Bu tapınaklardan en çok rağbet göreni ise Hellenion.Tapınağın yapımına katılanlar lonyadan Khios, Teos, Phokaia, Klazomenai, Rodos, Knidos, Halikarnassos, Phaselis, Aioliyalılardan yalnız Mytilene bu tapınağın yapımına katılanlar arasında sayılmış. Heredot tapınağın yapımına katılanlarla ilgili önemli bir ibare kullanıyor ve "zaten ticaret komiserlerini de bunlar gönderirdi" diyor. Tapınağın yapımının onuruna ve ticaret komiseri göndermek gibi bir güce sahip olanlar arasında Knidos'un da sayılması o dönemde Knidos'un Akdeniz ticareti içerisinde etkin bir rolü olduğunu ve egemen güçler arasında yerini aldığını gösterir.

Başka bir antik yazar Heredot'tan çok sonraları yazmış olan Strabon ise şunları belirtmiş.

"Knidos ve Smyrna ve diğer daha az önemli yerler zevk vermek hem de tıbbi amaç için kullanılan çok iyi cins şarap elde ederler" ²

Bu bize Knidos'un temel ürünlerinden birinin şarap olduğunu gösteriyor. Bu kadar nitelikli bir şarabın yoğun ticaretinin olması ise doğal bir sonuç tabii ki. Atina'da kullanılan yaklaşık 40.000 amphoranın kulbu mühürlü %60 lardan fazlası Knidos amphorası idi. Irish Love yaptığı çalışmalar sırasında korinth tapınağının etrafındaki açmalarda bir çok mühürlü amphora kulbu bulmuş. Bu da antik kaynakla arkeolojik verinin birleşerek ortaya koydukları kanıt.

Strabon, Knidosluların kökenine ışık tutuyor ve hatta onların Dor'luğunu öylesine benimsemişki başka bir halkı anlatmak için örnek gösteriyor.³

"Sonra çifte limanlı Knidos'a gelinir. Bunlardan biri açık diğerini ise tırirerleri içine alabilen, yirmi gemilik bir donanma merkezi olan ve de kapatılabilen bir limandır. Ondan uzakta yaklaşık olarak çevresi yedi stadia

¹ Herodot Tarihi I. Kitap ,s.174

² Starbon, s.178

³ Strabon ,Kıtap 14. s. 204

olan tiyatrovary, azametle yükselen ve karaya mendirekle bağlantılı olan bir ada uzanır ve bir bakıma bu Knidos'u bir çifte kent yapar. Halkının büyük bir kısmı her iki limanını da gözden saklayan adada yaşarlar. Onun karşısındaki açık denizde Nysyros vardır. Tanınmış Knidoslular şunlardır. Önce Platon'un dostlarından olan matematikçi Endoksos, sonra bir tarihçi ve peripatetiklerden biri olan Agatharkhide ve benim zamanımda, onun çok büyük etkisi altında kalmış olan tanrılaştırılmış Caesar'ın dostu, Theopompos ve onun oğlu Artemidoros, Artakserkses'e hekim olarak hizmet etmiş, Assyrika ve Persika adlı eserleri yazmış olan Ktesiasda oradadır.¹

Strabon bu bölümde bizlere hem Knidos'un yerini, yerleşimini ve coğrafyasını hem de sosyal hayatını yansıtıyor. Knidos'dan bu kadar çok önemli bilim adamının çıkışını sanırım en kolay olarak şehrin zenginliğine bağlaya biliriz. Eğer kent yeterince zengin olmasaydı, bu kişileri yetiştirmeye yetecek ekonomik güce sahip olamazdı. Knidos'un döneminde oynadığı bu gerek ekonomik, gerek siyasal, gerekse sosyal ve bilimsel güçlü devlet rolünü bakarsak, Knidos'un önemini kavramak hiç de güç olmayacaktır. Verimli toprakları olmadığına göre Knidos'a bu gücü sağlayacak tek şey kalıyor geriye. O da ticaret. Bu ticarete ise en önemli rolü Knidos'un limanları oynuyor.(Katalog s.42)

R- KAUNOS (Köyceğiz-Dalyan)

Kaunos, Kalbis'in hemen ağzında kurulmuş bir kenttir. Kent merkezi, limanın kuzey doğusunda kalır.

Kentte kazılar, 1877 ve 1920'de yapılan 2 araştırma ile başlamış. Bean'in 1946 ve 52'deki inceleme gezilerinden sonra 1967 Türklerin başladığı kazı halen devam etmekte.(Katalog s.35)

Bugün Kaunos ile deniz arasında 3,22 km.'lik bir alan bataklıktır. Bu alan antik çağda deniz altında kalıyordu.

Kaunos'daki tersane ve kapalı limandan söz eden ve Kalbis Irmağı'nın yukarıdaki İmbus Kalesi yakınından aktığından yine Strabon bahsediyor.²Bahsedilen liman, Akropol tepesinin batısındadır ve günümüzde Sülüklü adında bir göle dönüşmüştür. Antik çağda deniz kente kadar ulaşıyordu ve Akropol tepesinin kuzey bayırı dışında tüm akropol'ü çevreliyordu.

Köyceğiz gölünü denize bağlayan Dalyan çayı, antik Kalbis olarak tanımlanabilir. Çayın derinliği ve genişliği dolmuş olmasına rağmen, halen

¹ Strabon Geographika , kitap 14. bölüm II.C652/15

² İbid.

seyir olanaklarına sahiptir. Gel-gitde çayın akıntısını günde iki defa düzenli olarak değiştirerek buna seyire yardımcı olur.

M.Ö. IV. yy.'da yaşamış coğrafyacı Skylaks, Kaunos'un bir Karia kenti olduğunu önemle vurgular.¹ Kente adını veren kişi Miletos oğlu Kaunos imiş.²

Kaunos'lular Girit'ten geldiklerinde inanıyorlardı. M.Ö. VI. yy.'da Kaunos zorlu bir direniş gösterdiyse de Pers komutanı Harpagos tarafından alındı.³

M.Ö. 494'de İon kentlerin ayaklanmasına katıldı. M.Ö. 480'de Serhas'ın Yunan Seferinin başarısızlığından sonra kurulan Delos Konfederasyonu'nun ilk üyeleri arasına girdi. M.Ö. 387'de Pers denetimine girdi. İskender'in ölümünden sonra 313 de Antigonos'un, dört yıl sonra da Ptolemios'un denetimine girdi. M.Ö. 189-167 arasında Rodos yönetimindeydi. M.Ö. 129'da Asia eyaletinin güney sınır kentleri arasındaydı. M.Ö. 88'de bölgeye gelen Mithridates'in yanına geçen kent Roma halkını katletti. Bunun üzerine İ.Ö. 85'deki barıştan sonra Rodos idaresine verilerek cezalandırıldı.⁴

Delos birliğine başta yarım talent öderlerken ki bu Myndos yarımadasında küçük Leleg kasabalarının ödediğinden bile azdı. M.Ö. 425'de 10 talent ödemeye başladı. Bu zenginleşmeyi, bol miktarda çıkan balığa ve tuz yataklarına sahip olması sonucu, antik çağın önemli besin maddelerinden tuzlu balığı dış satım ürünü olarak kullanmasına bağlayabiliriz.⁵ Kente bu zenginliği sağlayan Kaunos limanı, Peloponnes savaşının sonlarına doğru hem Atina, hem Spartalı'lar tarafından kullanıldı.⁶ Liman kıyısında yer alan bir yapıda M.S. I. yy.'dan kalma uzun bir yazıtta gümrük kurallarından bahsediyor. Bu metinde gümrük muafiyetin uygulandığı iki ürün var: Balık ve tuz. Bu da ürünlerin kent için ne kadar önemli olduğuna bir kez daha işaret ediyor. Bu mallara ek olarak, gemi yapımı ve onarımın da kullanılan, reçine ve kara sakızdan, yazıtta söz edilir.⁷

Kentin tüm zenginliğine rağmen pek az ünlü çıkarılmış olması ilginç. Bir tek Atina'daki agoranın duvarını süsleyen Thesmothetai (yasa yapıcılar) tablosunu yapan ünlü ressam Protogenes buralıdır.

Kentdeki Önemli Buluntular:

¹ Bean , G., Karia, s. 202

² ibid.

³ Herodot, ,I.171

⁴ Bean ,G., Karia, s. 204-207

⁵ Bean ,G., Karia s. 204

⁶ ibid

⁷ Ibid.128

Mermer aslan.

Tapınak cepheli gömüler.

İ.Ö. IV. yy. çanak çömleği İ.Ö. IX. yy.'a dek uzanan çömlek kalıntıları bulundu.

Kale

İ.Ö.309'a ait Herakleion

Sur Limanının kuzeyinden başlayıp önce kuzeye, sonra da kuzey-doğu yönlerinde uzanarak Dalyan koyu'nun yukarısındaki sarp kayalığa kadar gider .

Tiyatro; Akropol tepesinin doğu eteğinde

Tiyatronun kuzeyindeki bayırda, üç yapıdan oluşan bir dizi bulunmuş ilki bazilika, kilisenin kuzeyinde geniş yığma bir hamam, dizinin sonunda da tapınak.(Lev 97)



SONUÇ

Temel olarak Anadolu'nun Ege kıyısı limanlarının birbirleriyle ve diğer Akdeniz ve Ege limanları ile ilişkilerinin incelendiği bu çalışmada liman adı verilen birimin, kentin yapısal, sosyal ve ekonomik hayatındaki etkileri irdelendi. Yapısal detaylardan çok, ilişki ağına ışık tutma kaygısı güdüldü. Genelde denizciliğin, özelde ise limanların insan yaşamını dönüştürme yetisi vurgulanmaya çalışıldı. Tüm bunları ayrıntıları ile anlatmak bir master tezinin boyutlarının ötesinde olduğundan, temel olarak, limanların kurulmasının, kent yaşamı dediğimiz yaşam biçiminde oynadığı belirleyici rolden ve ticaret ilişkilerinden; kısaca da liman yapım teknolojisinin gelişiminden sözedildi. Kültürel alışveriş, bilgi aktarımı, felsefenin yayılımı gibi konulara, ne yazık ki, ancak bir kaç satırla değinilebildi. Tezin belki de en önemli parçası olan liman yapım teknolojisinin, tanıtımı için de bu güne kadar yapılmış liman kazıları sonucunda elde edilmiş verileri toparlayarak bunların genel bir tanıtımını yapmayı ve Bronz Çağ limanlarından Roma Devri limanlarına kadar uzanan zincirde, Akdeniz ve Ege bölgesinin dışına çıkmadan, farklı yüzeysel şekillerde, teknolojinin farklılaşmasını göstermeye çalıştım.

Tez boyunca, Geç Tunç Çağ'dan Roma sonuna kadar, Akdeniz ve Ege bölgesinde yaşayanların denizle ilişkisi anlatılmaya çalışıldı. Gemicilik teknolojisinin gelişmesinin, insanoğlunun daha uzaklara, daha güvenle gidebilmesini sağladığı bu sayede ticaretin ve ona bağlı olarak kentler arası dengelerin değiştiği denizcilikte ileri giden kentlerin askeri ve kültürel açıdanda gelişerek bu dengeyi kendi lehlerine değiştirdikleri görüldü.

Güçlü bir kentin kurulması ve yaşamını devam ettirebilmesi için deniz ticaretinde etkin bir rol oynaması gerektiği, bunu sağlayan en önemli unsurlardan biri olan limanlarınlarında bu aşamada devreye girdiği kanısına vardım. Limanla kent arasında iki yönlü bir ilişki var. Kent geliştikçe limanı ve ona bağlı kompleksi genişletip geliştiriyor. Liman ve onun sayesinde kurulan ilişkiler geliştikçe, kent daha çok kâr ve görgü edinerek önemini ve değerini arttırıyor. Bu bahsettiğimiz olgunun ,Doğu Akdeniz'deki Finike, Hellas'daki'deki Grek, Batı Anadolu kıyılarındaki Dor, İon, Aiol yerleşimleri limanları için olduğu gibi daha sonraki

dönemlerde Akdeniz çevresindeki Roma limanları içinde geçerliliğini koruduğu ortaya çıktı.

M.Ö.4.y.y., devletlerin sınırlarının genişlemesine ve bir çok limanın yapılmasına sahne olmuştur. Bu tarihe kadar Akdeniz ülkeleri genelde küçüktü. Daha sonra Büyük İskender'in fetihleri dönemi, ardından Roma'nın yayılımı, devletlerin sınırlarıyla birlikte ekonomik ve politik etki alanlarının ve güçlerinin büyümesine neden olmuştur. Bu büyümeyi de özel veya devlet tarafından desteklenen ticaret trafiğinin yoğunluğu arttırmıştır. Bu dönemde iyi tahkim edilmiş Grek limanları her ne kadar yok olmadıysa da, ya kendilerini geliştirmek yada yenilerine rol devretmek zorunda kalmışlardır. ¹

Askeri ve ticari amaçlı olarak, daha çok sayıda ve daha büyük gemilerin kullanılmaya başlaması, demirleme yanaşma, yükleme-boşaltma ve depolama gibi farklı ve gelişkin konulara duyulan gereksinme liman komplekslerinin daha da gelişmesini zorunlu kıldı. Teknelerin kıyıya yanaşıp, yüklerini kıyıya bitişik kabaca yapılmış rıhtıma indirmeleri, yoğunlaşan trafik ve gemi boyutları nedeniyle kolay ve ekonomik olmaktan çıktığı için, bu basit rıhtımların yerini, geniş ve ferah, bir çok yan hizmet ile zenginleştirilmiş platformlar almıştır. bu değişiklikler Roma devrinde daha da gelişmiş, artık değişiklik olmaktan çıkıp zamanla tüm Roma kentlerinin ayrılmaz parçaları haline gelmişlerdir.

Limanların gelişim çizgisi içerisinde erken dönemlere oranla günümüze daha yakın olan Roma dönemi liman yapım teknolojisi hakkında elimizde net ama yine de, genel bir tablonun var olduğunu söyleyebiliriz. Buna karşın farklı tarihsel dönemlerin kalıntıları- en azından şimdilik- tek tek belirleyemiyoruz. Bunun, daha önce de belirtildiği gibi doğal ve insani pek çok nedeni vardır. Örneğin, Ostia, Milet, Priene limanları (bkz. Katalog) bu gün tanınmayacak derecede kum ve toprak tabakası altında kalmıştır. Bazı başka limanlar da aynı durumdadır. Bu, aslında arkeolojik objelerin doğal olarak korunduğu bir ortam olduğundan, her ne kadar bu gün bu alanlarda çalışma yapamıyorsak da, gelecekte çalışma şansı olacak arkeologlar için bir anlamda olumludur.

¹ Shaw.S, Greek and Roma Harbours.s.94

Sayıları hiç de az olmayan bir grup ise, yarı yarıya su altında kalmış limanlardır. Bunlar sığ su ve sualtı arkeolojik kazı yöntemlerinin kullanılması sayesinde en çok araştırılabilmiş, tarihlemeleri, yapım teknikleri, planları hakkında sonuçlara ulaşılabilmiş grubu oluşturmaktadırlar. Bir kaç örnek vermek gerekirse; Kyrenaica'da Apollania, Kuzey Afrika kıyısındakiler, Yunanistan'daki Kenchrai, batı Anadolu'da Kyme, Phaselis, güney batı Anadolu'da Side diyebiliriz.

Sayılan bu limanların hemen tümü antik çağdaki konumsal önemini hala korumaktadır . Bu yüzden günümüzde de aynı yerlerde yerleşim birimleri vardır. Doğal olarak günümüzün ihtiyaçlarını karşılamak üzere düzenlenmiştir. Bu yüzden sözü edilen liman yerleşimlerinin bazılarında arkeolojik çalışma yürütmek ya tamamen olanaksız ,ya da çok güçtür.

Ekonomik ve kültürel açımların yanısıra limanların kendi yapıları içinde gösterdikleri gelişimleri, coğrafi konuma göre gösterdikleri farklılıklarıda anlatmaya çalışırken, Batı-Anadolu limanlarının tipolojik olarak temel üç gruba ayrılmasının mümkün olduğunu gördüm.

- 1) Doğal bir koya dalgakıran(lar) eklenerek kurulmuş limanlar.
- 2) Bir yarımadaının her iki yanındaki koylara kurulmuş, yarımadaının kıstağına suni olarak açılmış, bir kanalla birbirine geçişi olan limanlar.
- 3) Doğal bir koyun burunlarına eklenmiş dalgakıranlar ile oluşturulmuş, çoğunlukla koyun önündeki ada üçüncü bir dalgakıran ve/veya fener kulesi olarak kullanılmış olan limanlardır. Eğer limanın kurulduğu koyun önünde ada değil de doğal bir rif varsa, bu rif moloz ve harçla oluşturulmuş bir dolgu sayesinde yapay olarak adaya dönüştürüldükten sonra üzerine istenen nitelikteki yapı kurulmuştur.

Anadolu limanlarının 3. tipinin versionlarına Fenike limanlarındada rastlanmaktadır. Roma çağı limanları konusunda bir genellemeye gitmek gerektiğinde araştırmacıların genel kanısının bu üçüncü türün Roma çağı için en yaygın liman türü olduğu yolundadır.

Bir çok Grek kenti denizden biraz içeride kurulmuştur. Bu kentlerin çok azı üzerinde seyredilebilir nehirlerle denize

bağlanıyordu. Çoğunun liman kentiyile bakımlı bir yol aracılığı ile bağlantısı vardır. Çok azı kıyıda kurulmuştu. Bu tarzın daha çok, erken Grek şehirlerinde denizden gelecek saldırılardan korunmak için gerçekleştirildiğini söyleyebiliriz. Athina, Korinth, Megara ve Argos içerek kurulmuş şehir tipinin iyi örnekleridir.

Anadolu'daki Kolophon ve Bergama (Pergamon) Girit'teki Gortyn ve başlı başlıbaşına Knossos, Thuckydides'in de dediği gibi (daha sonra) Grek yerleşimleri deniz kenarında özellikle korunabilir bir berzaha sahip yarım adalar üzerinde kuruldu ve tahkim edildi. (Lehman,K.(1923)

Dış-limanlar, çoğunlukla bağımsız şehirler değillerdi, içerdeki şehrin formel bir parçasıydılar. Bu, klasik çağa ait mimarlık buluntularıyla kanıtlanmıştır. Atina, Korinth ve Megara'nın tek bir savunma sistemi içersinde, surlarla liman(lar)ını kente bağlaması gibi... Bu sayede içerek kentin savunma gücünü denize kadar uzatması da mümkün olmuştur.

Roma çağına da uzanan savunma geleneği liman(lar)ın ister kente bağlı olsun, isterse ayrı, kent surlarının denize doğru uzatılarak mendirekler boyunca devam etmesi ve bir kule ile son bulması şeklindeydi. Bu liman girişinin de kent kapılarından biriymiş gibi işlev görmesini sağlıyordu. Klasik çağda yaklaşık 100 m genişliğinde olan liman girişi daha sonraları 300 m'ye kadar çıkmıştır. Antik yazarlar ; savunma amacıyla bu girişin en yaygın biçimi bir zincir olan çeşitli kapama şekilleriyle kapatılması yönteminden bahsetmektedirler. Ayrıca Pire, Zea, Athina, Iasos, Knidos, Mytilene limanlarında yapılan çalışmalara ait çizimlerde mendirek, sur duvarı ve bitimdeki kulelere ait arkeolojik kalıntıları izlemek mümkündür. Zincirle liman ağzını kapama yöntemi 16.yy'a kadar yaygın olarak devam etmiştir. İstanbul'un savunması sırasında Haliç'in ağzının böyle bir zincirle kapatılarak gemiler için geçilmez hale getirilmesi ise hiçbirimize yabancı olmayan, geleneğin devam ettiğini gösteren iyi bir örnektir.

Doğanın kendiliğinden limanlar oluşturduğu yerlerde limanın ağzı her iki kara bağlantısının önüne yığıntılar yapılarak daraltılmaya çalışılmıştır. Kantharus ve Pire'deki Zea gibi. Limanların inşa edildiği yerlerde ise liman ağzı tutulabildiği kadar dar tutulmuştur.

Konumuz her ne kadar Batı Anadolu limanları ile sınırlı ise de,bu alan içerisinde yapılmış liman araştırmalarının azlığından ve ayrıca diğer Akdeniz limanlarının genel hatlarıyla da olsa

tanıtılmasının konuya açıklık getireceğini düşündüğümünden ve arkeoloji biliminin doğası gereği karşılaştırma yapmayı sağlayacak malzemenin, kazı yapılmış veya yapılmakta olan ve hakkında bazı sonuçlara varılmış merkezlerden çıkması nedeniyle, Doğu Akdeniz, Batı Akdeniz ve Batı Ege kıyılarında yapılmış liman araştırmalarını tanıtmaya çalıştım.

Anadolunun sadece Batı kıyısındaki belli başlı limanların genel özelliklerini tanıta bildiğimiz bu tez, yapılmışlardan çok maalesef yapılmamışların ve yapılması gerekenlerin bir sıralaması niteliğine bürünmek zorunda kaldı.Örneğin, İmbroz - Gökçeada, Parion, vs. gibi bir çok örnekle oluşturabileceğimiz bir liste oldukça uzun bir liste olacaktır. Bu listenin uzunluğu bile her geçen gün, gerek doğa gerekse insan eliyle biraz daha yok olan tarihi eserlerimizin, üzerinde yaşadığımız bu ülkenin üç yanından fazlasının denizlerle çevrili olmasına rağmen, ülkemiz insanların denizle olan ilişkisinin tarih boyunca nasıl olduğu hakkındaki bilgilerimizin azlığını gösterir.



FAYDALANILAN KAYNAKLAR.

Akarca, A., "Troas'da şehirler " Belleten sa.165.

Akurgal, E., T.A.D. X-I 1960

Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, İstanbul, 1989

Amit, M. "Athens and the Sea" , Latomus LXXIV, 1965

Anderson, R., Oared Fighting Ships, London, 1962

Anlağan, Ç. ve Bakır, G., "Klazomenai Kurtarma Kazıları," II. Kazı Sonuçları Toplantısı, Ankara 1980, s.87-90

Aristophanes, Kuşlar

Asgari, N., "Perinthos (Marmara Ereğlisi Araştırmaları)," IX. Türk Tarih Kongresi, Ankara ,1981, s.21-25

Bass, G.F., Cape Gelidonya :A Bronz Age Shipwreck, Amerikan Phill.Soc., Vol.57, Philedelphia , 1967.

-----, Ed.by, History of Seafaring. Based on Underwater Archaeology, Thames and Hudson, London, 1972.

-----, "Cape Gelidonya and Bronz Age Maritime Trade " Orient and Occident., ed. Hoffner, s. 29-38

-----, "Excavations at Uluburun Kaş; 1986 Campaign " IX. Kazı Sonuçları Toplantısı., Ankara ,1987, s. 317

-----, Cape Gelidonya.A Bronze Age Shipwreck. trans. American Philosophy Society. new series. vol 57, part 8. Philedelphia 1967.

-----, "Oldest Known Shipwreck Reveals, Splendors of the Bronz Age," National Geographic Magazin ,Vol. 172, No.

Bayburtluoğlu, C., Erythrai, T.T.K. Basımevi ,Ankara, 1975

-----, Arkeoloji, T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ankara, 1982

Beaumont, R.L., "Greek influence in the Adriatic " J.H.S. (1936)

Bean, G., Karia, Istanbul, 1987

Beelen, J.,-Beek, R., "Excavations at Klazomenai ," Baalbeek, 1988

Blackman, D.J., "The Harbour of Phaselis," International Journal of Nautical Archaeology, 1973, 22, s. 355-364

Blawatsy, V.D., Submerged Sectors of Towns on the Black Sea, SSSR 1961

Boardman, D.J., "The Athenian Pottery Trade " Expedition Vol. 21 N.4 (1979) s. 33-40

Calvet, Y., Kition Bambaula I :Les Timbres Amphoriques, Paris 1982.

Casson, L., The Ancient Mariners, New York, 1959

-----, "Hemiolia and Triemiolia" Journal of Hellenistic Studies, 78 (1958)

-----, Ships and The Seaman Ship In The Ancient World, Princeton University , 1971

-----, "The Sails of the Ancient Mariner," Archaeology 7 (Winter 1954) s. 214-220

-----, "The Athenian Upper Class and New Comedy," Transaction of the American Philological Association, 1976

Catling, H., "Cyprus in the Neolithic, Chalcolithic and Bronze Ages." Cambridge Ancient History , Fas. 43.

Chadjick, J., The Mycenaen World. Cambridge 1976.
Cyprus. BAR, Oxford, 1988

Davies, N.G., ve Faulkner, R.O., "A Syrian Trading Venture. " Journal Egyptian Archaeology 33 (1947) s. 40-46

Davison, J., "The First Greek Triremes, " Classical Quarterly 41 (1947) s. 18-24

Dirimtekin, F., Ereğli (Perinthus-Herakleia Mygdonia) ve Batısındaki Liman Kalıntısı, İstanbul, 1967

Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü Meteoroloji Bülteni
1974

Eiseman .C., "The Mediterranean Market " Expedition Vol.21 Num.4
1979, s.3-6

Erkanal, A., 'Klazomenia/Liman Tepe Kazılarında Ele geçen Kil
Çapalar " Anadolu Araştırmaları Dergisi, F.13,s.184-190

Erzen, A. "1981 yılı Enez kazısı çalışmaları " IX.T.T. K. cilt I Ankara,
1985

Erzen, A., "Enez araştırmaları," Güneydoğu Avrupa Araştırmaları
Dergisi I. ,Edebiyat Fakültesi Basımevi ,İstanbul, 1972

Erzen, A., "Enez Araştırmaları" II Kazı Sonuçları Toplantısı,
Ankara, 1980 s.157-159

Finley, I., World of Odysseus, London 1954

Finlep, M.I. ,The Ancient Economy, Berkley and Los Angeles 1973.

Fleming, N.C.,Eustatic and Tectonic Components of Relative Sea
Level Changes.

Fraser, P.M., Samothrace. The Inscriptions on Stone, New York, 1960

Ernost, H., "Ancient Harbours and Anchorages," in the eastern
Mediterranean, "Under Water Archaeology A Nascent
Discipline, Unesco , Paris, 1972, s.95-115

Hasebroek, J., Trade and Politics in Ancient Greece, London, 1933.

Heichelheim, F.M., An Ancient Economic History, Leiden , 1958

Hohlfelder, L.R., Et.al., "Sebastos, Herod's Harbor at Caesarea
Maritima," Biblical Archaeologist Vol.46. N.3, 133-
145

Holmes, T.R., "Could Ancient Ships Work to Windward? " Classical
Quertly III (1990)

- Işık,A.M., "Çanakkale -Kocaeli ve Akçakeçili Köyleri Yakınındaki Granit Sütun Yatakyarı" Türk Arkeoloji Dergisi sa.XXIV (1977) s.125-135
- Kartzer,M.L., "Resurrecting the Oldest Known Greek Ship" National Geographic Magazine 137 (June 1970)
- Katzenstein,H.J., "Tyre in the early Persian Period(539-486(B.C.E.))" Biblical Achaeologist vol.42 (Winter 1979) s.23-79
- Kırk, G.S., "Ships on Geometric Vases" Annout of Athens, 44 (1949)s.93-153
- Knoblauch,P., Die Hafenanlagen und Die Anschliessenden Seemauern von Side, Türk Tarih Kurumu ,Ankara,1977
- Kornow,E., Araştırma El Kitabı, çev.Sadun Aren ,Siyasal Bilgiler Fakültesi,Ankara,1956
- Lagona, S., "1986 Yılında Kyme'de Sürdürülen Arkeoloji ve Topoğrafya İncelemeleri," IX Kazı Sonuçları Toplantısı, s.89-
- Love, I., "Excavations at Knidos," Türk Arkeoloji Dergisi sa.XVII-2, Ankara,1968 s.123-143
- Mansel,A.M., Ege ve Yunan Tarihi, Türk Tarih Kurumu ,Ankara,1984
- , Side Klavuzu ,Türk Tarih Kurumu ,Ankara,1967
- , Side 1947-1966 Yılları Kazıları ve Araştırmalarının Sonuçları, Türk Tarih Kurumu ,Ankara,1978
- Michell, M.A., Economics of Ancient Greece, Cambridge ,1957
- Moerman,M., ve Ximenes,S., The Roman Harbour of Laurons:Buildins and Structures,BAR,Oxford,1988
- Moll, F., Das Schiff in der Gilderden Kunst, Bonn ,1929
- Morrison,J.S., The Ship, London ,1980
- Morrison,J.S., ve Williams,R., Greek Oard Ships,Cambridge,1968
- Muckelroy, K., Maritime Archaeology, Cambridge Üniversity Press,

1978

Murray, W.M., The Ancient Harbour Mole at Leukas, Greece

Ojen, D., "Excavating A Classical Shipwreck," Archaeology 24 (1971)

Öğün, B., "Büyük Antiochos ve Teos," Anadolu IX, 1967, s.21-28

Raban, A., Et.al., Archaeology of Coastal Changes, BAR, Oxford, 1988

-----, "Un Grand Port Revele par des Fouilles sous Marines" Le Monde de la Bible 56 (nov.dec. 1988) , s.28-33

-----, Et.al., Harbour Archaeology, BAR, Oxford, 1985

Richardson, W., "Sectional Half Model Of A Trireme "; Classical Review

XIX (1905)

Roze, J.H., Mediterranean in the Ancient World, s.11

Sailling Directions for the Mediterranean, IV. 2. basım, 1951. s. 152

Schafer, J. ve Schlager, H., Phaselis, Archäologischer Anzeiger Heft 4 Bd.86 (1971)

-----, "Side and Phaselis", Anatolian Studies Vol.21 (1971) s.34

Shaw, W.J., Greek and Roman Harbours. London, 1972

Tarn, W., "The Greek War Ship " JoUrnal of Hellenic Studies XXV (1905)

Taylor, J.P., "Motya, A Phoenician Trading Settlement in Sicily," Archaeology, XVII.2 (1964)

Throckmorton, P., Romans on the sea. London , 1972

Thomson, G., Tarih öncesi Ege I., çev. Üster, C., İstanbul, 1983

Torr, C., Ancient Ships, Cambridge 1895; yeniden basım, Chicago, 1964

Tuna ,N., "İonia ve Datça Yarımadası Arkeolojik Yüzey
Araştırmaları,1984" III. Araştırma Sonuçları
Toplantısı, Ankara, 1985

Umar,B., Troas, Ak Yayınları,1983

-----., Aiolis, Ak Yayınları, 1980

-----., İonia, Ak Yayınları, 1979

Vercoutter,I., Late Bronz Age East Mediterranean Maritime Trade
Routes. Oxford ,1987

Vermeulle,E., Greece in the Bronz Age, Chicago ,1964

Wells, P.S., West-Central Europe and Mediterranean World at
600-400 B.C. :Models of Cultural Contact and
Culture Change. Harvard.University,1976

Wells, P.S.,ve Bonfarte,L., "West-Central Europe and Mediterranean "
Expedition Vol. 21 Num. 4 (1979) s.18-25

Wiegand,H. ve Schrader,D.,Priene,Berlin,1904

Yurt Ansiklopedisi,Anadolu Yayıncılık,İstanbul.1983

ANTİK KAYNAKLAR

Aristophanes, The Peace The Birds.The Frogs
Çev.Rackham,H.

Herodotos, Herodot Tarihi
Çev.Ökmen,M.,Aslıyla karşılaştıran Erhat,A.

-----, Çev.Godlel,A.D.

Hesiodos, Eseri ve Kaynakları
Çev.Eyüboğlu,S. ve Erhat,A.

Homeros , The Iliad
Çev.Murray,A.T.

Ksenophon, Anabasis
Çev.Örs,H.

Strabon, Coğrafya, Anadolu (Kitap:XII-XIII-XIV)
Çev.Pekman,A.

Thukydides,Peloponnesos'lularla Atinalıların
Savaşı,I.,II.,III.,Kitap
Çev.Demircioğlu,H.

KISALTMALAR

Bass,:Bass,G.F.,Ed.by, History of Seafaring. Based on Underwater Archaeology,Thames and Hudson,London, 1972.

Bass,Oldest Known,:"Oldest Known Shipwreck Reveals. Splendors of the Bronz Age." National Geographic Magazin,Vol. 172, No. 6,1987

Bean,: Bean,G.,Karia,Istanbul,1987

Casson ,SSAW: Casson, L.,Ships and The Seaman Ship In The Ancient World,PrincetonUniversity ,1971

Herodot,: Herodotos,Herodot Tarihi
Çev.Ökmen,M.,Aslıyla karşılaştıran Erhat,A.

-----, Çev.Godlel,A.D.

Homer,: Homeros ,The Iliad
Çev.Murray,A.T

I.J.N.A. International Jornal of Nautical Archaeology

J.H.S.: Journal of Hellenistic Studies.

J.R.S.: Journal of Roman Studies

Mansel,: Mansel,A.M.,Ege ve Yunan Tarihi, Türk Tarih Kurumu , Ankara,1984

Michel.: Michell, M.A., Economics of Ancient Greece, Cambridge ,1957

Morrison,GOS: Morrison,J.S., ve Williams,R., Greek Oard Ships, Cambridge,1968

Morrison,The Ship: Morrison,J.S., The Ship, London ,1980

Strabon.: Strabon,Coğrafya,Anadolu (Kitap:XII-XIII-XIV)
Çev.Pekman,A.

13793



T. C.
Yükseköğretim Kurulu
Dokümantasyon Merkezi

Eski Adı: Airai

~~Adının öyküsü:~~

Yeri: Urla (Klazomenai)'dan 18 km.
uzaklıktadır.
Bir kıstakla karaya bağlıdır.

Arkeoloji Yayınları: Umar, B., İonia.

Limanın Türü: Kıstağın iki yanına kurulmuş iki liman.

Eski Adı: Abdera

Yeri: Batı Trakyada, Nestos- Karasu Irmağının denize döküldüğü yere yakın. **

Antik Kaynaklar: Herodot, s.75,308 s.1.371.

Strabon,s. 29,189.

Thukydides,II.,s.19,70

Tarih: Herakles'in kurduğu söylenilen bir Thrak kenti. Pers işgalinde Teos'lular Abderaya yerleşmiş.Ancak bir kısmı sonradan geri dönmüştür.*189

Abdera'nın ilk temellerini Klazomenai'li Timesios atmış. Teos kolonisi. Kserkses tarafından alınana kadar bir Yunan kenti.**

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri:

Kentin Önemli Ürünleri: Aslan ve çok uzun boynuzlu yaban öküzü.**

Limanın Çevre Kıyı

ketleri ile ilişkileri:

Uzaklığı: Tuna nehrine kadar denizden uzaklığı, takriben,5200 stadiondur.

Ticari: Yunanistan'a boynuz yolluyor.

Adı: Nara
Eski Adı: Abydos
Adının Öyküsü: Marisel'e göre Aydos.
Yeri: Çanakkale'nin 6 km. kuzeyinde, Boğazın Nara (Nagara) burnunun doğu tarafında yer almaktadır. Propontis ile Hellespontos'un ağzındadır.

Antik Kaynak: Herodot, VII-33,s. 349, VII-44, s.352,VII-47, s.378, Strabon,s.84,86,87,88,90,91,92,97,98,99 100,101,106,107,116,123,173,251. Homeros, İlyada, II,836, IV,. 500, XVII, 584. Ksenophon, Anabasis, I, 1,9.

Tarih: Lydia kralı Gyges'in izniyle kurulmuş bir Miletos kolonisi.*s.100
Troya savaşları sırasında Asios yönetimi altındaki bölge daha sonra Thrak kolonisi oluyor.*s.92
Kserkses ordusu konaklamış ve deniz savaşı gösterisi (tatbikat) yapılmış. Daurises diğer Hellespontos siteleri ile birlikte kenti aldı.**

**Limanın gerisindeki
kentle ilişkileri:**

İmalathaneleri: Mermer işleme atölyeleri.** s.7-44.
Yakınındaki Astyra'da altın madenleri
var.*s.251

**Limanın Çevre Kıyı
Kentleriyle İlişkisi:**

Uzaklığı: Karşı kıyıya 7 stad.**
Lampsakos ve İlion'dan 170,Dardanos'dan
70 Stadion uzaktadır.*s.97,100,107

Ticari: Pontus-Euxeinos'dan tahıl yüklü gemiler
geliyor. Bunlar aslında Aigina ve
Peloponez'e gidiyorlar.** Miletos ve
Lesbos'la birlikte Karadeniz'den gelen İon
ticaret gemilerini vuruyorlar.** VI,26.
Kuzeyindeki Astyra (İlıra)'da altın
madenleri var. Kent Abydos'a bağlı.*
s.101-251.

Askeri: Kserkses'in boğazı birleştirmek için
yaptırdığı köprünün bir ucu burada.**
s.7-34.

Adı: Burhaniye
Eski Adı: Adramyttion
Yeri: Troas bölgesinde. Astyra'nın hemen yakınında. Karşısında Lesbos adası uzanır. Lekton'dan Kaikos çayına ve Kanal'a kadar olan bölgede. Assos, Aternea, Pitane ve Eleitika körfezinin içinde yer alır.*84 Edremit Körfezi içindedir.

Antik Kaynak: Strabon, s.84,86,120,125,126,134,137. Ksenophon, Anabasis, VII,8,8.

Tarih: Kentin Lydialılar tarafından kurulduğu söylenir. Sonradan Atina tarafından kolonize edilmiştir.*s.261 Vaktiyle Lydialılara ait olan Adramyttion dolaylarındaki topraklar şimdi Mysialılara ait. Kenti Lydialıların kurduğu söylenir.* Atinalılar tarafından kolonize edilmiş bir liman kentidir.*125.

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri:

Kentin Önemli Ürünleri: İda dağı'nın özellikle orman ürünlerinden faydalanır.

Liman Kompleksi: Hem bir limanı, hem de bir deniz üssü vardır.*125.

Limanın Çevre Kıyı

Kentleriyle İlişkisi:

Uzaklığı: Güzel çamdan 180 Stadia uzaklıktadır.

Ticari: Aspaneus, Adramytenos Körfezi içinde İda dağı'ndan elde edilen kerestelerin işlendiği yer.* s.125.

Adı: Nemrutkale

Eski Adı: Aigai

Yeri: Aiolis bölgesinde.Çandarlı ile Akhisar'ın ortasında, Sultandağı'nın güneyinde, denizden 360 m. yükseklikte bir tepe üzerindedir. Antik Pythikos Çayı kenarındadır.

Harita Koordinatları: 38'49"K. Seyir Hidrografi:214
26'58"D. İngiliz 1665-1617

Arkeoloji Yayınları: Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları: s.360-361; Bilge, U., Aolis, s.33.

Antik Kaynaklar: Homeros, İlyada, II,s. 855
Herodot, I, s.149.
Strabon, s.150.

Eski adı: Aigina

Yeri: Hellasta Atinanın k^oşısında.

Antik Kaynak: Herodot, II, 178- III,59.
Thukydides,I,s.42,67,89.

Tarih: Naukratis'te kendi hesaplarına bir Zeus Tapınağı yaptırmışlar.** Samosluların kurduğu Kydonia'ya (Girit'te) sefer düzenlemiş, Samosluları kendi yaptıkları gemilerle ve denizlerdeki üstünlükleri sayesinde yenmişler. Epidauros'dan bereketin simgesi olan kutsal zeytin ağacından yapılmış, Damaia ve Auxsia heykellerini de kendi yurtlarına götürmüşler.Peloponnesos savaşları sırasında Atina ile yaptıkları savaşta yenildiler.***s.67

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri: Kentin gelişmesinde ve savunmasında etkin rol oynamış.

İmalathaneleri: Tersane.**

Limanın Çevre Kıyı

Kentleriyle İlişkisi:

Askeri: Samosluların kurduğu Kydonia'ya (Giritte) sefer düzenlemiş, Samosluları kendi yaptıkları gemilerle ve denizlerdeki üstünlükleri sayesinde yenmişler. Peloponnesos savaşları sırasında Korinth ile dosttular ve Atina ile savaştılar. ***s.67

Kültürel: Epidauros'dan bereketin simgesi olan kutsal zeytin ağacından yapılmış Damaia ve Auxsala heykellerini de kendi yurtlarına götürmüşler. Naukratis'te kendi hesaplarına bir Zeus tapınağı yaptırmışlar.**

Adı: Enez
Eski Adı: Ainos
Yeri: Ege Denizi'nin kuzey sahilinde. Meriç (Hebros) Nehri'nin denize döküldüğü sahada. Denizden 25 m. yükseklikte, Orta Miosen devrine ait sarp, kalker bir yarımada'nın üzerindedir. 19. yy'da yapılmış deniz haritaları batı kısmını göl olarak gösteriyor.

Gezginlerin Notları: Piri Reis, Kitabı Bahriye, s.98 vd. (İnos).

Coğrafya Yayınları: Piri Reis, Kitabı Bahriye, s.98 vd. (İnos).
 Ardel, A., Keşin, Enez Bölgesinde Coğrafi Müşahadeler. Coğrafya Enst. Dergisi V/10 s.140.;

Ardel, A., Marmara Bölgesinin Yapı ve Reliefi, Türk Coğrafya Dergisi XX.

Tarih Yayınları: Erzen, A., 1981 yılı Enez Kazısı Çalışmaları, IX. Türk Tarih Kongresi, Kongereye Sunulan Bildiriler, Cilt I, s.319-322; Şemseddin Sami, Kamüs'ül Alem, C.II, s.1171.

Arkeoloji Yayınları: Erzen, A., Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I, (1972) s.235 vd.; Eyice, S., Trakya'da Bizans Devrine ait eserler. Belleten 131, 1969, s.348-351.; Chr. D. Kleine Pauly, I (1964) süt.177.; St. Casson, Macedonia, Thrace and Illyria, s.23-34-255.

Antik Kaynaklar: Herodot, IV-90/VII-58, VII-60.
 Homeros, İliada (İlias) IV, 520.
 Thukydides, IV, 28.

Yazıtlar: Grekçe bir yazıt bulunmuş. Kale'de bir komutan sarayı var diyor.

Tarih: Önce Aioliyalılar kurmuş. Mytilene ve Kymeliler tarafından ikinci kere koloni olarak kurulmuş. M.Ö. VI. yy'ın sonlarında, Darius'un 513'deki İskit seferinden sonra Trakya ile birlikte Pers hakimiyetine girmiş.

Xerxes Makedonya ve Hellas'a Enez üzerinden yürümüş. Salamis Savaşı'ndan sonra, Attika-Delos deniz birliğine girmiş. M.Ö.454'de Birliğe 12 talent ödüyor. 439'da 10 talent daha sonra 4 talente kadar düşüyor.

M.Ö.415'de hala birliğe bağlı ve Sicilya seferine katılıyor. Hellenistik çağda Makedonya hakimiyeti sırasında ticaretle ve kültürde yüksek seviyede olduğunu bu dönem sikkeleri gösteriyor.

Geç Antik Çağda Rhodope bölgesinin başşehri.

Bizanslılar zamanında Semadirek (Samothrake) ve Imroz'u da (İmbros) içine alan bir prensliğin müstahkem merkezi.

Bizans'ın son döneminde Cenovalı Galtelusi ve Doria aileleri hakim.

Fatih Sultan Mehmet zamanında denizden ve karadan kuşatılarak Türkler tarafından alınmış.

Limanın Gerisindeki

Kentle ilişkileri:Eski Çağda çömlek üretimi.

Osmanlı Devrinde küpleri ile ünlü.

İmalathaneleri: Eski çağ çömlekçi fırını.

Liman Kompleksi:

Limanın Çevre Kıyı Kentleriyle İlişkisi:

Ticari: Karadeniz'deki, antik Odessos (Burgaz)'dan güneye giden ticaret yolu, yukarı Meriç vadisinden sonra karayolu veya Meriç'in oluşturduğu su yolu ile Enez'den Ege'ye ulaşmakta. Böylece İstanbul-Marmara ve Çanakkale'den geçen deniz yolundan daha kısa ve emniyetli bir Karadeniz -Ege bağlantısı oluşturuyor. 14. yy'da Enos (Enez) Ege Adaları ile Trakya'nın ticaretini sağlıyor. 19. yy'da emin bir liman 300'den fazla gemi Meriç üzerinden Edirne'ye seyrüseferyapıyor. 1944'de Ege ve Marmara'nın bütün limanlarıyla bağlantısı var. Taşoz'dan, M.Ö.IV.y.y.'dan itibaren şarap ithal edilmiş.

Askeri: Attika-Delos Deniz Birliği'ne katılarak birliğe üye tüm kentlerle ilişki içine girmiştir. Sicilya seferine katılmıştır.

Yapılan Kazılar: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi
Eski Çağ Kürsüsünce.

Kazıyı Yapan: Afif Erzen

Kazı Tarihleri: 1971-1989

Mimarî Buluntular: Eski Çağ çömlekçi fırını. Şehrin kurulduğu
dört tepeden güneye bakan üçlünün birinin
üzerinde akropol var. Antik şehrin
merkezi bugünkü kalenin güneyinde.
Akropolde orta Bizans Çağı'na ait Enez
Ayasofyası. Kalenin güneyinde "Agia
Triada" (Yeraltı Kilisesi).
Kalenin düzlük bölümünde Ceneviz
kitabeleri ve armalar taşıyan kuleler.
İlk Hristiyanlık devrine ait kiremit çatılı
semerdam şeklinde mezarlar.

Küçük Buluntular:

Seramik: Mühür baskılı Amphora kulpları. Arkaik
keramik. Klasik ve Hellenistik Çağ tıpkı
boyalı seramik. Dionysos kültünün
varlığının işaretleri. Riton (Styr),
terrakotta figürinler, Kantharos,
keramikler üzerinde Satyr ve menad
resimleri. Korinth keramiği.
Hellenistik Çağa ait mühür baskılı
amphoralar. Çömlek fırınılamak için
kullanılan üç ayaklardan 65 adet.
İlk Hristiyanlık devrine ait yuvarlak iki
kulplu amphora.

Sikke: M.Ö. V. yy'a ait sikkeler: 'Teke' ve
'Pan' tasviri.

Diğer Buluntular: M.Ö. IV. veya III. yy'a ait kabartma: Pan ile
dans eden iki Nymphe.
M.Ö.V. yy'a ait mezar kabartması.
Kale kapısının sol tarafında V. yy'a
ait "Trakya Süvarisi Kabartması".
Amazonlarla Greklerin mücadelesi
tasvirli üç kabartma. Roma Çağı'na ait 1
mermer torso. Roma Çağına ait 1 mermer
portre. Kerykeion tasvirli markalar

Su Altı Arıştırmaları:

Organize Eden: Yüksel Eğdemir.

Tarihi: 1981.

Adı: Dalyan

Eski Adı: Aleksandria Troas

Adının Öyküsü: Kurucusu İskender'in ardıllarından Antigonos "Antigonia". Lysimakhos Aleksandria Troas olarak değiştirmiştir. Piri Reis'de İstanbulluk olarak geçiyor.

Yeri: Bugünkü Dalyan Köyü. M.Ö. 310 yılına kadar Sigia olarak bilinen yer. Bozcaadanın güney doğusuna düşen karşı kıyıda yer alan köyün sahilindedir. Makedonya Trakya deniz yolları üzerindedir. Troas bölgesinde *s.84, Lesbos Adası'nın karşısında Anadolu kıyısındadır.

Gezginlerin Notları: Piri Reis, İstanbulluk.

Coğrafya Yayınları: Piri Reis, İstanbulluk.

Tarih Yayınları: Nurten Sevinç, Troas Bölgesinde Antik bir kent Alexandria Troas. Türkiyemiz, Sayı 41, 1983. s.22-28.

Arkeoloji Yayınları: Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, s.322

Antik Kaynaklar: Strabon, s. 84, 104, 110, 114, 122, 125, 127, 135

Yazıtlar: Roma Devrine ait yazıtlı parçalar gemilerle Avrupa'ya kaçırılmış.

Tarih: Antigonos tarafından kurulmuş Antigonia adını taşıyordu. Lysimakhos tarafından adı değiştirildi.*s.104.

Hellenistik dönemde güçlü ve zengin bir ticaret limanı olan kent Roma çağında da bu önemini sürdürmüştür.

M.Ö. 4. yy sonlarına doğru Neandria, Cebrene, Kolonia, Larissa halkları buraya toplanmış

Limanın Türü: Yapay. İç ve dış liman.

Limanın inşa tekniği: İri kesme taş bloklar, granit iskele babaları. Liman ağzı mendirekle korunmuş. Etrafı deniz surlarıyla çevrelenmiş, iç limanın ağzı ana sur duvarlarına eklenen iki ayrı duvar koluyla daraltılmıştır.

Mendireğin Oryantasyonu: Kentin batısında. Liman ağzından Bozcaada yönüne doğru uzanır.

Dolgular: Konglomera, granit.

Limanın Yönlendirilmesi:

Rüzgar Yönlerine Göre: Sahil lodos ve poyraza açıktır.

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri: Yerleşim limandan doğuya doğru uzanır.

Kentin Önemli Ürünleri: Meşe palamudu.

İmalathaneleri: Odunluk iskelesi ile Dalyan Köyü arasındaki kısım taş ocağı olarak kullanılmış.

Liman Kompleksi: Limana ait iki tarafı sütunlu revaklar, yer yer tretuar taşlarının görülebildiği yollar, yolların gerisinde tonoz örtülü mekanlar bulunmaktadır. Bu alandaki sütunların üzerinde ikinci katı taşıyan ögelere raslanmıştır. Sahilde denize yay şeklinde uzanan ağızları genellikle Güneye bakan taş örgü duvarlar belli aralıklarla bütün kent kıyısı boyunca izlenir.

Limanın Çevre Kıyı

Kentleriyle İlişkisi:

Uzaklığı: Kocaeli-Akçakeçili 5 km

Ticari: Kocaeli, Akçakeçili granit yataklarından granit.

Yüzey Araştırmaları:**Yapan:** N. Sevinç**Zaman:** 1983

Mimari Buluntu: Kenti çevreleyen sur, Hadrianus döneminde Herodes Attikus'un yaptırdığı hamam, yolları. Küçük bir Dorik tapınak, Stadium, Agora, Gymnasium ve günümüze çok az bir kısmı kalmış olan Tiyatro. Stadium'un doğu kısa cephesinde kuzey-doğu, güney-batı doğrultusunda dik olarak gelen ve denize açılan geniş bir kanal intibasını veren büyük bir çukur var. Çukurun her iki uzun yan kenarında temel taşları kalıntıları. Denize açık olan ağzı kum tepesi halinde. Bu alan savaş sırasında gemilerin saklandığı bir iç liman, tersane havuzu, su sporları oyunlarının oynandığı yer gibi bir çok işleve sahip olması kuvvetle olası bir yerdir. Limana bağlı yolların gerisinde tonoz örtülü mekanlar bulunmaktadır.

Küçük Buluntu:

Seramik: Tonoz örtülü mekanlarda yığın halinde seramik parçaları.

Metal: Yığın halinde seramik parçaları ile birlikte madeni mucur kalıntıları.



Adı: Erdek
Eski Adı: Artake
Yeri: Eudoksos'a göre Trolas'ın başladığı yer.*s.86.
Bugünkü Kapıdağ yarımadasının güney batısında bir liman.

Antik Kaynaklar: Strabon, 86-173.

Tarih: Miletos Kolonisi. *s.173.

Adı: Behramkale
Eski Adı: Assos
Yeri: Troas bölgesinde, Tuzla Çayı (Satnioeis) ile deniz arasındaki kayalık tepede kurulmuştur. Adramyddenos körfezinin kuzey ağzına yakın bir Lydia kenti. Polymediondan 80 stadia uzakta ve denizden yüksektedir. Deniz tarafından limandan dik bir yolla ulaşılır*.

Arkeoloji Yayınları: Akurgal,E., Anadolu Uygarlıkları, s.323-327;

Clark, J.T., Investigations at Assos.
 Bayburtluoğlu,C.,Arkeoloji,s.164-171

Antik Kaynaklar: Herodotos, Assesos, I, 19,22.
 Strabon, 84, 125, 131, 132, 142.

Tarih: Myrsillos Lesbos adasındaki Methymna kenti tarafından kuruldu der. Hellanikos bir Aiolis kenti olarak adlandırır. M.Ö. 6. yy'da Lydia egemenliğindeydi. Aynı yy.'ın sonunda Frygia ve Hellespontos satraplığının parçası.
 M.Ö. V. yy'ın sonunda Atina birliğine dahil.
 M.Ö. 365'den sonra banker Eubouluos yönetiminde. Hermias döneminde Aristoteles üç yıl kentte kaldı (M.Ö. 348-345). Kleanthes (Stoa Filozofu) Assosludur. M.Ö. 241-133 arasında Bergama Krallığı'nın hakimiyetinde.

Limanın Türü:

Limanın İnşa Tekniği: Liman büyük bir mendirekle kurulmuştur.*

Mendireğin oryantasyonu: Kıyıya yaklaşık elli derecelik bir açı yaparak doğudan batıya uzanır.

Tabii Yükseltiler: Doğal bir rif var.

Dolgular: Kesme büyük Andezit bloklar, altında harçla karıştırılmış moloz.

Limanın Yönlendirilmesi:

Rüzgar Yönlerine Göre: Batı rüzgarına karşı koruma duvarı var. Ana mendirek doğu ve Güney-Doğu rüzgarını kesiyor.

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri: Kente bağlı fakat, kentin bir parçası değil.

İmalathaneleri: Meşepalamudu işleme atölyeleri.

Liman Kompleksi: Limana inen Roma devri yolları. Çeşme. Osmanlı devri andrepoları. Bu andrepoların otel olarak düzenlenmeler sırasında yapılan hafriyat çalışmalarında bir kaç mermer blok parçasına, amphora kırıklarına ve üzerlerinde Grek alfabesine ait harfler taşıyan bir kaç andezit bloğa raslanmışsa da bu buluntular tekrar görülememiştir.

Limanın Çevre Kıyı**Kentleriyle İlişkisi:****Uzaklığı:**

Askeri: Erythrai ile Assos tiranı arasında savaşta yardımlaşma anlaşması var. M.Ö.5.yy.da Atina Birliği'ne dahil.

Kültürel: Roma Çağına , özellikle Hellenistik çağa ait kalıntılarda Bergama etkisigözlenmiş. Hermias döneminde Aristoteles 3 yıl kentte kaldı (M.Ö. 438-345). Kleanthes (Stoa Filozofu) Assosludur. Assos, Lesbos adasındaki Methymna kenti tarafından kuruldu. Gargara Assos'lular tarafından kuruldu.

Yapılan Kazılar:

Kazıyı Yapan: J.T. Clarke, F.H. Bacon/Ümit Serdaroğlu.

Kazı Tarihleri: 1881-1883/1981-1990

Mimari Buluntular: Sur: M.Ö. 4 yy'da inşa edilmiş 3 km.lik. Athena Tapınağı: Arkaik, Andezitten, Dor nizamı, triglif ve metop sırasının altında lon nizamı kabartmalı friz. Agora, Gymnasion, Tiyatro: Akropolün güney eteklerindeki teraslar üzerinde (M.Ö. 3 yy.'da yapılmış. Roma çağında onarılmış). Güney stoa, Roma Çağına ait özellikle Hellenistik çağa ait bütün kalıntılarda Bergama etkisi gözlenmiş. Nekropol, Arkaik'ten Roma sonuna kadar.

Sualtı Araştırması:

Organize Eden: Prof. Ümit Serdaroğlu.

Tarihi: 1988,1989,1990

Liman İçinde Batık: Bizans M.S. 7 yy.

Liman Dışında Batık: Bizans, Modern saç.

Tanım: Bizans

Döküntünün Yayılımı: -3 ile -28 m. arası.

Buluntular:

Keramik: Amphora, amphoriskos

Diğer Buluntular:

Cins: Gemi ahşabından parçalar.



Adı: Kazık Bağları

Eski Adı: Elaia

Adının Öyküsü: Elaea veya Elaia zeytin demektir.

Yeri: Reşadiye yakını. Aiolis kenti.

Adramytenos (Edremit) ve Hermaios (İzmir) körfezinin arasında Kaikos nehrinin döküldüğü, Elaitikos (Çandarlı) körfezinde birkent. Kente bağlı toprakları Elaites deniyor. Nehirden 12 Stadia ötede.*

Harita Koordinatları: 38 57' K.,27 03'D.

Arkeoloji Yayınları: Bean (1969, 112-14); Umar, B. Aiolis, s.

Antik Kaynaklar: Strabon, s.126, 138,139,140, 141,150,151.

Tarih: Menestheus yönetimindeki Atinalıların Elaitikos Körfezinde kurdukları kent.*
Bergama'nın yöreye hakim olduğu dönemde krallık başkentine en yakın liman olduğundan Bergama'nın Limanı gibi işlev görmüş ve önem kazanmış.*

Limanın Türü:

Limanın İnşa Tekniği: Hellenistik döküntü 204 m. uzunluğunda bir birine kenetlenmiş bloklardan oluşuyor.

Yığının en üst tabakası yok olmuş.

Mendireğin Oryantasyonu: Kuzey güney doğrultusunda uzanıyor.

Limanın Yönlendirilmesi:

Rüzgar Yönlerine Göre : Batı rüzgarını kesmek üzere kurulmuş mendirek

Limanın İnsan Eliyle:

Limanın Doğal Olarak

Geçirdiği Değişiklikler: Döküntü seviyesi farkı çok az. Döküntü suyun 20 ile 40 cm. üzerine yükselmiştir.

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri: Kentin bulunduğu tepenin deniz yönündeki eteğinde.

Kentin Önemli Ürünleri: Zeytin.

Limanın Çevre Kıyı

Kentleriyle İlişkisi:

Uzaklığı: Pergamon'a 120 Stadia.

Ticari: Bergama Krallığının iskelesi olmuş.

Kültürel: Hellespontos'un çevresi adlı kitabın yazarı Eleia'lı Menekrates.



Adı: Selçuk

Eski Adı: Ephesos.

Adının Öyküsü: Aynı adda bir Amazonun kurduğu söylenir.* Bir başka Amazon olan Smyrna adı ile anılır.*

Yeri: İlk yerleşim Artemission'un 1200 m. batısındaki Koressos Limanında. Panarmus Limanı Kaystros(küçük Menderes) nehrinin denize kavuştuğu yerdedir.* Aydın -İzmir karayolunun 73.km.'sindedir.

Harita Koordinatları: 37 56' K, 27 20'D.

Arkeoloji Yayınları: Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, s.396-421.

Bayburtluoğlu, C., Arkeoloji, s.388-410.

Antik Kaynaklar: Strabon, s.30, 32, 77, 148, 169, 170, 171, 172, 182, 188, 189, 194, 195, 222.;
Ksenophon, Anabasis, 4, 2/II, 2, 6/V. 3, 4, 6, 8, 12/VI, 1, 23.
Thukydides, I, s.86/III, s.20
Herodot, I, 92, s.51, 142, s.67, 147, s.69/II. 10, s.94, 106, /V.54, s.100, 102/VI.16, 84/VIII, 103, 105, 107.

Tarih: Başta Lelegler ve Kariyalılar oturuyordu. Kodros'un oğullarından Androklos kenti kurmuş. M.Ö. 10. yy. kolonisi. M.Ö. 7. yy'da Kimmer istilası. M.Ö. 6. yy'ın ortalarına doğru Lydia hakimiyeti. Kenti Limanın yakınından Artemision tapınağının yakınına taşımışlar. M.Ö.479 da Attika -Delos deniz birliğine girer. M.Ö.V.yüzyılın son çeyreği: Peloponnessos savaşları sırasında Ephesoslular Spartalıların yanında yer almışlardır. İskender'in ölümünden sonra bütün İonia ile birlikte Lysimachos'un hakimiyeti. Hellenistik çağda Seleukosların hakimiyeti. M.Ö.190'da Bergama Krallığına bağlanış. M.Ö.133 Romalıların egemenliği. M.S. 150'de Batı Anadolu'nun

bankacılık işlerini yürüten parlak bir merkez.
 M.S. 3. yy'dan 4. yy.'ın ortalarına kadar kargaşalık dönemi.
 M.S. 527-565 Justinian zamanı, 3. altın çağı.
 Hristiyanlık ve Selçuklu egemenliğinde de önemli.
 Osmanlı döneminde önemini yitiriyor.

Limanın Türü:

Limanın İnşa Tekniği: Oldukça geniş olan ağız bir dalgakıran yardımıyla daraltılmıştır.

Limanın İlk Kullanımı: Attalos Philadelphos ilk dalgakıranı yaptırdı.*

Limanın Bugünkü Kullanımı: Nehrin taşıdığı mülle dolmuştur.

Limanın Doğal Olarak

Geçirdiği Değişiklikler: Strabon zamanından beri nehrin taşıdığı mil yüzünden dolmaya başlamıştır.
 M.S.VII.y.y.daliman aşağı yukarı bu günkü kadar dolmuş durumdadır.

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri: Roma Çağında, liman kentin bir parçası kentin merkezinde bulunan, tahıl ve para borsası binası limana çok yakın.

Kentin Önemli Ürünleri: Mermer yatakları.

İmalathaneleri: Mermeri yarı mamül madde haline getiriyorlar ve öyle satıyorlar. Mesela Roma'ya.

Liman Kompleksi: Roma Çağı boyunca, liman hamamları ve Gymnasionu. Kentin merkezinde Limana çok yakın tahıl ve para borsa binası M.S.2.yy.

Liman Kapısı: Geç Hellenistik Dönem.
 Liman Caddesi.

Limanın Çevre Kıyı Kentleriyle İlişkisi:

Ticari: Samos (Sisam) rakip şehir.
Batı Anadolu'nun ticaret merkezi ve bankası.
Dokimeion (Afyon)'un heykeltıraşı için çok uygun olan mermeri Synnada mermeri olarak Antik kaynaklarda geçiyor. Bu mermer kral yolu aracılığı ile Efesos limanına oradan da Kuzey Afrika ve hatta Roma'ya kadar ulaşıyor. Antiokheia'ya kadar giden bir yolu var.*

Kültürel: Knossos'lu Chersiphron, Oğlu Metagenes, Sisamlı Theodoros: Arkaik Artemision mimarları. Asur ve Hitit etkileri: Columnae Caelatae 36 tane, Kral Kroisos'un armağanı Mısır'lı kolonistlerce yaptırılmış olması muhtemel Serapis Tapınağı ve Mısır granitinden yapılmış bir heykel parçası. İonia'lıların krallık konutu burdaymış. Çünkü Ephesos'un kurucusu İonia kolonizasyonunda önderi.* Smyrna adı ile de anılır.*

Yapılan Kazılar: İngiliz/Avusturya

Kazıyı Yapan: Wood, J.T./Keil, J./ Miltner, F.- Eichler, F./ Langmann, G.

Kazı Tarihleri: 1869/1895-1913/1918-1939/1945-1989.

Mimari Buluntular: Artemision: Arkaik Artemision M.Ö. 560-550, İon Tapınağı. Artemision: Hellenistik Dönem (M.Ö.334-250). Yeni Artemision'un sunağı.

Vedius Gymnasionu: M.S. 150 Gymnasion ve hamam birleşimi. Tiyatro.

Doğu Gymnasionu. Skolastika Hamamları.

M.S. 100. Bizans Hamamı. M.S. 6. yy.

Stadium, M.S.54-68. Tahıl ve para borsası. Kentin merkezinde ve limana çok yakın. Celsus Kitaplığı. M.S.135. Ticaret

Agorası. Hellenistik. Hadrian Tapınağı.

M.S. 117-138. Yamaç Evleri. M.S. 1. yy.

Trajan Çeşmesi. M.S. 98-117. Agora.

Serapis Tapınağı.

Küçük Buluntular:

Seramik: M.Ö.XII. ve XI. yüzyıllara ait Myken mezarlarında bulunan malzeme ile başlatılabileceğimiz seramik buluntular daha sonra her çağ için çeşitlilikler göstererek bol miktarda çıkmıştır.

- Adı:** İldırı
- Eski Adı:** Erythrai
- Adının Öyküsü:** Rhadamanthys'in oğlu Erytos (Kırmızı Gül) önderliğinde Giritliler kurmuş.
- Yeri:** Karaburun (Mimas) Yarımadasının, Sakız Adasına bakan batı kıyısında. Çeşme yarımadası üzerinde. Çeşme plajının 20 km. Kuzeydoğusunda. İonia kıyısında, Khlos adasının karşısında, Aleon'un suladığı düzlükte.* Kentin karşısındaki körfezde Hippoi (atlar) adlı dört ada var.*
- Harita Koordinatları:** 38 23'K, 26 30'D
- Gezginlerin Notları:** Hamilton, W.J., Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia. John Murray. London 1842.
- Coğrafya Yayınları:** Piri Reis, Kitabı Bahriye.
- Arkeoloji Yayınları:** Roebuck (1959, s.14-15); Bean (1966, 153,9); Bayburtluoğlu, C., Erythrai, Ankara 1975; Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları s.392-396.
- Antik Kaynaklar:** Herodot, I, 18, 142/VI, 8; Strabon, s.97, 136, 171, 190, 191.; Pausanias, II, 1, 5/ VII, 3, 7, 8; Plinius, N.H.V, s.116 Ksenophon, Anabasis, VII, 8, 8. Ksenophon, Anabasis, VII, 8, 8.
- Yazıtlar:** Mausolos'u öven bir yazıt.

Tarih: Rhadamanthys'in oğlu Erythros (Kırmızı Gül) önderliğinde Giritliler kurmuş. Efsanevi Atina Kralının (Kadros) soyundan Kleopos yönetiminde kolonistler ile gelişip güç kazanır.* M.Ö. 9. yy'da Panionion üyesi. M.Ö.560 Lydia egemenliği. M.Ö.545 Pers yönetimi. M.Ö.494 Lade Savaşına 8 gemi ile katılıyor.M.Ö.453 Delos birliğinden ayrılması. Khios ve Atina hegemonyasına başkaldırı. M.Ö.4. yy. Mausolos (Halikarnassos), Hermenias (Assos ve Aterneus) adlı tiranlarla dostluk kurmuş. M.Ö. 334 Büyük İskender sayesinde özgür. M.Ö. 133: III. Attalos'un ölümü:Bergama Krallığının Roma'ya geçmesi üzerine Roma'nın Asya eyaletinin bağımsız bir kenti olarak çok gelişmiş.

Limanın Bugünkü Kullanımı: Yöre halkı denizcilikle uğraşmadığı için elverişli limanlar köye karadan varılacak vasıta bulunamadığında akla geliyor.

Limanın Doğal Olarak

Geçirdiği Değişiklikler: Su seviyesi değişimi:1.5 m.

Limanın gerisindeki

kentle ilişkileri: Liman koyun gerisinde, derenin denize karıştığı yerdedir.

Kentin Önemli Ürünleri: Eskiden üzüm bağları ile kaplı olan yarımada bugün üzüm ve tütün üretmektedir. Arkaik devirden beri imal ve ihraç ettiği değirmen taşları ile ünlüdür. Strabon XIV,s. 33.

Limanın Çevre Kıyı

Kentleriyle İlişkisi:

Uzaklığı:

Ticari: Bergama ile dostluk ve M.Ö. 133'de Bergama'nın Roma'ya geçmesi ile birlikte Roma'nın asya eyaletinin bağımsız bir kenti olarak gelişme.

Askeri: Delos Birliğine 7 talent vermiş. Khios ile savaş.** Lade savaşı diğer İon kentleri ile birlikte.** Halikarnassos:Mausollos ile dostluk M.Ö. 4. yy. Assos ve Aterneus tiranlığıyla savaşta yardımlaşma anlaşması M.Ö. 4. yy. Chios ile birlikte Atina hegemonyasına baş kaldırma. M.Ö. 412.

Kültürel: Roma: Lysippos'un yaptığı mahlup aslan heykeli Agrippa tarafından Roma'ya götürülmüş.*

Rodos:Apollon Erythibion tapınağı**.

Bilici Sibylla ve Athenais adlı kadınlar buralı**.

Herophile: Kadın Bilici. İtalya'daki Kyme'li biliciden sonra antik dönemdeki en ünlü bilici.

Metrodoros: Tarihçi Kharon, Adelmantos ve retorikçi Anaksimenes ve Epikuros'un arkadaşı**. Herakleides buralı **. Teos ile birlikte Phokaia'daki İon yerleşimi güçlendirmek için İon asıllı soylu kişilerin gönderilmesi. Etrüsk'lü sanatçılar buranın bronz aslan heykeltçiklerini örnek almış.

Yapılan Kazılar:

Kazıyı Yapan: Ekrem Akurgal/ Cevdet Bayburtluoğlu

Kazı Tarihleri: 1965'den beri.

Mimari Buluntular: Pekçok kapıya sahip, surlarla çevrili. M.Ö. 4. yy. sonu 3. yy başı. Akropol, Athena Tapınağı (M.Ö. 7.yy). Tiyatro:Akropolün kuzeyinde. Grifon figürlü Hellenistik mozaik. Tapınak biçimli mezar anıtı. Megaros planlı evler. Hellenistik çağ villası. (M.Ö. 2. yy). Roma villası (M.Ö. 2. yy). Lahitler Pişmiş toprak.

Küçük Buluntular:

Seramik: Doğu Yunan ve kıt'a Yunanistan eserleri az. Kıbrıs kökenli terrakotta heykel ve heykelcikler.

Sikke: Mısır stili bir kült heykeli betimlenmiş.

Diğer Buluntular: Akropol buluntuları: Kadın heykeli, Arkaik, anıtsal başı yok. Bronz'dan aslan heykelcikleri. (M.Ö. 6. yy) Bayındır'da bulunmuş heykelciklere benziyor en eski İon tipi aslan heykelciklerine örnek. Üzeri yazıtlı kase. M.Ö. 6. yy. başları. Atina Polias tapınağına adak. M.Ö. 725'ten 545'e değin tarihlenen çanak çömlek, fildişi, altın adak eşyaları.

Yüzey Araştırmaları:

Mimari Buluntu: Akropol'ün kuzeyinde sur içinde Hellenistik ve Roma çağı atölyeleri. Devlet Agorası. Herakles Tapınağı. Kentin kuzey Batısında, deniz kenarında M.Ö. 6.yy.

Küçük Buluntu:

Seramik: Doğu Yunan vazoculuğunun örnekleri.

Adı: Bodrum

Eski Adı: Halikarnassos

Yeri: Gökova körfezindedir. Karia'nın başkenti.
Dor yerleşimi.

Harita Koordinatları: 37' 02,1" K. Seyir Hidrografi 311
27' 25,5" D. İngiliz 1604.

Gezginlerin Notları: Sir Charles Newton, 1856'da Mausoleon'a ait buluntuları British Museum'a taşımış. Travels and Discoveries in the Levant. vol.II, London, 1865.

Arkeoloji Yayınları: Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, s.480-482.;

Krischen, Die Statue des Maussolo, Jb.d.Inst. 1928 s.22-28; Neugebauer, Pytheos ober Bryaxis Jb.d.Inst. 1943, s.39.87; Rodenwaldt, Die Kunst der Antike, s.405; Bean, G.E., Karia s.115-32; Jeppesen, K., Paradeigmata, s.1-60.

Bayburtluoğlu,C.,Arkeoloji,s.97-104.

Antik Kaynaklar: Herodot, VII, .98,99, 363, 364.

Strabon, s.132,
133,174,204,205,210,211;
Pliny:N.H. III, 67, XIX, s.174.

Yazıtlar: Hiç birinde Dor lehçesine raslanamamış.

Tarih: İlk olarak Lelegler yaşamaktaydı *. Dor ırkından ve Troizen'den gelmeler**. M.Ö. 100'de Antheus tarafından kurulmuş. Peleponnez'in batı kıyısındaki Troizenden gelmiştir. Kserkses donanmasına katılmışlar**. M.Ö. 5. yy başlarında tam bir lon kenti. M.Ö. 480'lerde Halikarnassos'un başında Pers yanlısı bir han soyu var. M.Ö. 377 Mausolos'un satraplığı sayesinde Karia'nın baş kenti oldu. Komşu Leleg kasabalarının halkları, bazen zorda kullanılarak buraya getirildiler. M.Ö. 353'de Artemisia başa geçti. Bir kaç yıl sonra Rodos'luları yendi ve adalarını ele geçirdi. M.Ö. 334'de İskender tarafından alındı. M.Ö.3.yy. başlarında Mısır kralı Ptolemaios'un denetimi. M.Ö. 190'da yeniden bağımsızlığına kavuştu. M.Ö. 80'de Verresius tarafından yağma edildi. M.S. 15. yy'da Rodos Şövalyelerinin hakimiyeti

- Limanın Türü:** Doğal kayaya yapılan eklerle kapatılabilen, iç liman.
- Limanın İnşa Tekniği:** Mendirekler limanın ağzını dar bir geçit bırakacak kadar kapadığından her türden rüzgar ve dalgaya karşı bütün mevsimlerde korunaklı.
- Mendireğin Oryantasyonu:** Limanı her yönden rüzgara karşı koruyor.

Dolgular: Koyun ağzı mendirek yapımı için doldurularak kapatılmış.

Limanın Yönlendirilmesi:

Rüzgar Yönlerine Göre: Rüzgar ve dalgaya karşı bütün mevsimlerde korunaklı

Limanın İlk Kullanımı: Arkaik Çağ

Limanın Bugünkü Kullanımı: Uluslararası hizmet veren bir yat limanına ve geniş bir demirleme alanı içinde özellikle yaz sezonu boyunca pekçok özel yata konaklama imkanı sağlanmakta. Marina kompleksi dışında var olan rıhtımlar ve liman ağzını daraltarak emniyetli hale gelmesini sağlayan dalga kıranlar büyük olasılıkla antik çağda aynı yerdeydiler.

Limanın İnsan Eliyle: Kalenin önündeki, şu an üzerinde kale bulunan ada ile kara arasındaki dar kanal birleştirilmiş. Kanal ve gizli liman Mausolos döneminde yapılmış.

Limanın Doğal Olarak

Geçirdiği Değişiklikler: Son ikibin yıl içerisinde su seviyesinin 1.53-1.83 m. arasındaki yükselmesi sonucu, mendireğe ait olabilecek bazı bölümler su altında kalmış.

Limanın Gerisindeki

Kentle ilişkileri: Özellikle gizli liman, kent savunmasında büyük rol oynamıştır. antik kent üzerine daha sonraki dönemlerde yoğun iskan olmuş, günümüzde de Bodrum'un önemli bir turizm merkezi olması nedeniyle, kent birimleri hakkındaki bilgimiz yetersiz. Bu yüzden kent savunmasına katkısı dışında, limanla kent arasındaki organik yapısal bağdan bahsedemiyoruz. Bulunan keramikler ve batıklar limanın ticari önemini vurgulamaktadır.

Kentin Önemli Ürünleri:

İmalathaneleri: Tersane: Kentin batısında.

Liman Kompleksi : Kent iki limana sahipmiş. Ana limanla ilgili sur kalıntılarının bir kısmı ve tersaneye ait kalıntılar bulunmuştur. Gizli limanın yeri ise tartışma konusudur. Vitruvius'a göre: Ana liman Mausolos sarayının sağında. Gizli liman ise solunda. Mausolos çağında yaşamış Skylaks bir kapalı limandan ve açık limandan bahseder. Bean'e göre gizli liman kıstağın doğusunda ama bu iddeayı destekleyebilecek somut bir kalıntıya rastlanamamıştır. Bean'in planında l harfiyle gösterilen su altında kalmış sur kalıntısı da, kentin limanlarının sur içinde bulunduğunu göstermektedir.

Yapılan Kazılar:

Kazıyı Yapan: Jeppesen, K./Serdaroğlu, Ü.,

Kazı Tarihleri:

Mimari Buluntular: Tiyatro. Mausoleum.



Adı: Killik Kumsalı
Eski Adı: Kanai
Yeri: Dil biçiminde bir yarımada üzerindedir.

Tarih Yayınları: Titus Livius, bahsediyor.
Arkeoloji Yayınları: Umar, B., Aiolis.

Antik Kaynaklar: Strabon, s. 84,87,125,126,
139,140,141,142.

Tarih: Kentin tarihi üzerine oldukça az bilgi var.
Seleukos Kralı II. Antiokhos'a karşı
girişilen savaş sırasında, M.Ö. 191-190
kışında, Roma donanması Kanai (Canae)
Limanında bugünkü Killik Körfezinde
kışlamıştır.

- Adı:** Dalyanköy
Eski Adı: Kaunos
Arkeoloji Yayınları: Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, s.484-485.
Antik Kaynaklar: Herodot, I-172, s.76.
Tarih: Kaunos'un yerli halkı Karia'lılar ama kendilerini Girit asıllı sayıyorlar**.
- Limanın Doğal Olarak Geçirdiği Değişiklikler:** Nehrin taşıdığı mülle dolmaya devam etmektedir.
- Limanın Gerisindeki Kentle ilişkileri:** Roma çağında, kentin organik bir parçası görünümünde, Korinth düzenindeki Prostýlos tetrastýlos tapınak ve Nymphaion, Hellenistik dönemde stoası Liman'ın kıyısında.
- İmalathaneleri:** Tersane.
- Liman Kompleksi:** Tersane kapatılabilen bir liman, Roma çağından, Korinth düzenindeki Prostýlos tetrastýlos tapınak ve Nymphaion, Hellenistik dönem stoası Liman'ın kıyısında.
- Yapılan Kazılar:**
Kazıyı Yapan: Prof. Baki Ögün/Prof. Ümit Serdaroğlu.
Kazı Tarihleri: 1967'den beri./ 1967-1968
Mimari Buluntular: Tiyatro, Palaestra, Hamamlar, Nymphaion, Prostýlos tetrastýlos, Korinth düzenli tapınak, Roma çağından, Stoa: Limanın kuzeybatı kıyısında, Hellenistik.

Adı: Urla
Eski Adı: Klazomenai

Yeri: İonia bölgesindedir. Çeşme yarımadası üzerinde, Ege denizinde İzmir körfezinin (Hermeioskolpos) güney kıyısındadır. Smyrna ile Khios arasında. Hypokremnos'dan sonra eski Klazomenai:Khytrion sonra önünde 8 küçük adası ile bugünkü Klazomenai*.

Harita Koordinatları: 38 22'K., 26 48'd. Chart 1645.

Tarih Yayınları: Türk Tarih Dergisi, s.7, 67-89.

Arkeoloji Yayınları: T.A.D. sa.7, s.15; Umar,B., İonia, s.8,9,10; Bean ,1966,128,136) Fig.20.

Antik Kaynaklar: Herodot, I, s.16,51,142, II, s.178, V., s.123.

Strabon, 171, 190,192.

Tarih: Dor istilası sırasında Kleonai ve Pliuntis tarafından kuruldu. İonia konfederasyonuna girdi.

M.Ö. 654 civarında Euksinos-Pontos kıyısında Abdera ve Pahanagorelayı sonra Kardia ve Tana'sın kurulması. M.Ö. VII ve VI yy.da zengin ve Akdeniz ticaretinde etkin. Mısırda Naukratis Hellenion'un yapımına katılmış. M.Ö. 500-494 İonia yakalanmasından sonra Persler'den korkarak adaya (Karantina adası) yerleşmişler. M.Ö. 431-404 arasında Atina Sparta savaşları sırasında Atina egemenliği. Sonra isyanı Atina donanması bastırmış.

M.Ö.300 Adayı karaya bağlayan yol İskender tarafından yaptırılmış.

Limanın İlk kullanımı: Prehistorik çağlardan itibaren ilk liman kullanılmış olmalı.(Liman tepe prehistorik çipo buluntuları

Limanın Doğal Olarak

Geçirdiği Değişiklikler: Su seviyesi değişimi 1-2 m. İlk limanla ikinci limanın yerleri farklı

Limanın Gerisindeki

Kentle ilişkileri: En eski liman şu anda toprakla dolu. Klasik ve sonrası ada üstü yerleşiminde liman kentin bir parçası olabilir.

Kentin Önemli Ürünleri: Kurşuni renkli doğu tarzı seramik.

İmalathaneleri: Çömlekçi atölyesi.

Liman Kompleksi: Deniz surları var.

Limanın Çevre Kıyı

Kentleriyle ilişkisi:

Uzaklığı:

Ticari: Doğu tarzı kurşuni çömlekçilikte uzmanlaştı ve bu tarzı Mısır'a kadar taşıdı.

Kolonizasyon:M.Ö.654 civarında Euksinos-Pontos kıyısında Abdera ve Phanagorelayı sonra Kardia ve Tana'sın kurulması.

M.Ö. VII ve VI. yy'da zengin ve Akdeniz ticaretinde etkin. Mısırda Naukratis Hellenion'un yapımına katılmış.

Askeri : İonia konfederasyonu üyesi.

Adı: Datça

Eski Adı: Knidos

Adının Öyküsü: Adının anlamı Triopion:Denize bakar.

Yeri: Anadolu'da Karia bölgesinde, Reşadiye yarımadasının ucunda. Bugünkü Tekir burnu. Bybassos yarımadasının uzantısı. Kuzeyi Keramaikos körfezi, Güney Syme ve Rhodos denizidir.

Harita Koordinatları: T.K.311 36 41',1" K. 27 22', 5" D.

Gezginlerin Notları: Anadol, N., Mavi Yol, s.74

Tarih Yayınları: Thompson, G., Tarih Öncesi Ege II, s.35; Ogan Dr. J., Yunan Devrinde Küçük Asya Sanatı. III. T.T.K. Kongreye sunulan bildiriler. s.83-94.

Arkeoloji Yayınları: Love, I.C., Knidos, Excavations in 1968, T.A.D. XVII,2, s.123-143; Bean, G.E., Karia, s.160.

Tarih: Halkı Dor**. Herodotos, kentin Lakedaimonlarla birlikte Anadolu'ya gelen bir kahraman tarafından kurulduğunu bildiriyor. M.Ö. V. yy'da Pers ordularını kente sokmamak için yarım adayı ada haline sokmaya çalıştılar fakat sonuçta Delphoi rahibinin nasihatına uyarak Perslere bağlanır. M.Ö. 480-412 arasında Attika-Delos deniz birliğine bağlı. M.Ö.412 birlikten ayrılıp Sparta tarafına geçti. M.Ö. 397'de Spartadan ayrıldı fakat 390'da yeniden Sparta ile birleşti.

M.Ö. 344 Büyük İskender'in Granikas (Bıga Çay)Persleri yenmesi ile şehir İskender'in hakimiyetine girer.

M.Ö.285-222 arası Ptolemaios Eurgetes veya Philadelphos'un yaptırdığı Stoa. M.Ö. 190-167 arası serbest olarak sikke basımına devam edilir. Antiochos'un yenilgisinden ve bütün Karia bölgesinin Rodos hakimiyetine girmesinden sonra Rodos sisteminde sikke bastı. M.Ö. 29'da Roma müttefiki oldu. M.Ö.263-467 yılları arasında önemli depremler geçirdi.

M.S. VII. yy'dan sonra arap korsanların istilasına uğradı.

Limanın Türü: Çifte Liman:Ticari ve askeri.

Limanın inşa tekniği: Biri küçük diğeri büyük iki doğal koy:
Datça yarımadasının deve boynu burnu ile
karayı birleştiren her iki yanında.
Kuzeybatıdaki küçük liman,
güneydoğudaki ise büyük liman
adını alır. Limanlar dar bir geçitle
birbirine bağlıymış. Ticari limanın
uzunluğu 800 m., girişte genişliği 136 m.
kanalda genişlik 80 m. Trirem limanı 20
trirem alacak kapasitededir.

Mendireğin Oryantasyonu: Büyük limanın ağzında iki adet antik
dalgakıran vardır.

Dolgular: Ticari limanın ağzı gayrı muntazam
taşlar ve harçtan 154 m.lik bir dolgu ile
darlaştırılmış.
Dolgu 30 m. derinliğe kadar iniyor.

Limanın Yönlendirilmesi:

Mevsimlere Göre: Trirem limanı, Temmuz ve Ağustos'ta çok
güçlü esen kuzey rüzgarına karşı
korunaklı değildir.

Rüzgar Yönlerine Göre: B. Limanın ağzını güneybatı'dan ve
güneydoğudan iki dalgakıranla kapıyor.
Güneydoğu'daki dalgakıran bugün su
altında, güney ve güneydoğudan sert
rüzgar estiğinde kullanılamıyor.
Ayrıca kuzey rüzgarı poyraza
karşı da korunaksız

Limanın Bugünkü Kullanımı: Büyük liman bugünde
kullanılabiliyor.

Küçük liman toprakla dolu, derinlik
yaklaşık 1 m.

Limanın İnsan Eliyle:Güney limanın mendirekleri üzerinde dev aslan heykelleri varmış. 1858'de Newton Knidos'u yağmalarken Aslanları da British Museum'a götürmek isterken heykeller yükleme sırasında düşüp kırılmış.

Limanın Gerisindeki

Kentle ilişkileri:

Newton'un çalıştığı kent Reşadiye yarımadasının batısındaydı oysa M.Ö. 4. yy'ın ikinci çeyreğinin sonuna kadar Knidos bugünkü Datça'nın yakınlarındaydı. Sonra kent tarım yapılmasına uygun olmayan fakat büyük bir liman için uygun olan Tekir'e taşındı. Tüm ticaret mevsimi boyunca Kuzey-doğudan esen sert rüzgar nedeniyle

tekneler burnu dolaşamaz ve çoğu limanda uygun havayı beklerdi. Kent limandan biraz uzakta çevresi yedi stadia karaya mendireklerle bağlı ada kenti bir bakıma çifte kent yapıyor.

Kentin Önemli Ürünleri:

Knidos şarabı.

İmalathaneleri:

Reşadiye yarımadası üzerinde amphora fırınları.

Liman Kompleksi:

Kuzey limanda tersane var. Deniz feneri. Trirem Limanı gerektiğinde kapatılabiliyor.

**Limanın Çevre Kıyı
Kentleriyle ilişkisi:**

Ticari: Atina'da bulunan 40.000 amphoranın (kulbu mühürlü) %60'ından fazlası Knidos amphorası. Amasis döneminde Naukratis'e ticaret komseri yollayan Khios, Teos Phokala, Klazomenai, Rodos, Khios, Halikarnassos, Phaselis, Mytilene ve Knidos'tur.

Askeri: Rodos'la beraber M.Ö. VI. yy başlarında Lybaion'da bir koloni kurmak için Sicilya'ya doğru yola çıkarlar fakat Fenikelilerce geri püskürtülünce Liparari adalarına gider ve yerli halkla güç birliği yaparlar. Altın şehir birliği: Eksapolis'e merkez olmuş. Kos, Halikarnassos, Rodos, Lindos, Kaminos, Yalisos birliğin üyeleri.

Kültürel: Praksiteles Knidos Aphroditini yapmış. Platon'un öğrencisi Eudoxe, Mısırlılardan öğrendiği bilgilerle Knidos'ta bir rasathane kurmuş. M.Ö. 540. Delphi'de Tanrı Apollon'a adanmış bir thesauros (sanat eserleri barındıran hazine binası) yaptırmış. İskenderiye Feneri'nin mimarı Sostratos da Knidos'lu. Leske (Pavyon) Polygonotos'un yaptığı duvar resimleriyle diğer kentlerden gelenlerin ilgisini çekiyordu (M.Ö.450). Naukratis'e ticaret komseri yollayan diğer kentlerle birlikte Hellenion tapınağını yaptırmıştır. Rodos adasındaki Lindos, Ialissos ve Kamiros, Kos Adası ve Halikarnassos ile birlikte oluşturdukları Batı Anadolu kıyıları Hexapolis'inin kutsal yeri Apollon Tapınağı Knidos'ta.

Yapılan Kazılar:

Kazıyı Yapan: C.T. Newton /Irish Cornelia
Love/Ramazan Özgan

Kazı Tarihleri: 1857/1967/1968

Mimari Buluntular: Düzgün planlı bir şehir (Hypodomos).
Gymnasion, Stoa kalıntıları. Güney
limanın kuzeyindeki Dionysos tapınağının
doğusunda iki tiyatro. Tiyatroların
doğusunda Demeter ve Kore'ye ait kutsal
alanlar. Kuzeydoğuda 228 m. yükseklikte
Akropolis.
Sostrotos:İskenderiye Feneri'nin
mimarı. Hellenistik devirde yaşamış
Mimar'ın icadı iki katlı galeri. Roma
mezarı, Agora, Dor düzenindeki kalıntılar,
Roma yapı topluluğu, Korinth düzeninde
bir tapınak, Ev topluluğu, Musalar
tapınağı, Roma çağı Bouleterion'u,
Demeter Temenos'u, Tiyatro,
Aşağı tiyatro (Vitruvius'un hellenistik
çağ tiyatroları için ön gördüğü kurala
uymakta).
Kent duvarları Hellenistik.

Küçük Buluntular :

Seramik: Korinth tapınağının etrafındaki
açmalarda çok miktarda mühürlü Amphora
kulbu bulunmuş.

Sualtı Araştırması:

Organize eden: Love,C.,

Liman İçinde Batık: Var.

Tanımı: Xenophon'a göre M.Ö. 394'de Canon
yönetimindeki Atinalıların kazandığı
zafer sırasında birkaç Sparta gemisi
kıyıya doğru yol almış ve batmış.

Adı: Değirmendere
Eski Adı: Kolophon
Adının Öyküsü: Adının anlamı "Doruk"
Yeri: İon kentidir. Güneyinde Notion vardır.
Arkeoloji Yayınları: Umar, B., İonia.
Antik Kaynaklar: Strabon, 172, 187, 188.

Tarih: M.Ö. 650: En parlak çağı. Gyges'e yenilip Lydia egemenliği altına girdiler. Perslerin Lydia'yı yıkması üzerine Pers egemenliğine girdiler. M.Ö. 479: Atina Pers savaşlarında Persler yenilince Atina egemenliğine girdiler. M.Ö. 301'de Kral Antigonos'un diğer İskender Komutanları ile savaşında M.Ö.299'da Lysimakhos kenti yıktırdı.

Limanın Çevre Kıyı Kentleriyle İlişkisi:

Uzaklığı: Ephesos'dan 70 stadia. Şayet körfezlerin kıvrımları bu yolculuğa katılırsa 120 stadia.

Ticari: Güneyindeki Notion'u özel limanı gibi kullanmış.

Askeri: Bir zamanlar kayda değer bir donanmaları ve atlı birlikleri vardı. Her nerede olursa olsun savaşlarda sonuç almak zorlaşınca Kolophonlular, atlı müttefik olarak kullanılır ve böylece savaş sona ererdi*188.

Kültürel: Mimnermos, flütçü ve şair; Filozof Ksenophonos, Kolophonludur * 188.

Adı: Nemrut Limanı

Eski Adı: Kyme/Cumae.

Adının Öyküsü: 12 Aiol kentinden birisi. Phrikonis veya Phirikontis. Kyme Phrikonis: Lokrisdeki Phrikios dağından gelen insanlar kurduğu için. Adını bir Amazondan almış.* 152

Yeri: Aiolis kenti.

İzmir Çanakkale anayolu üzerinde, Foça kavşağından 9 km.sonra, Aliağa'ya 8 km. kala.

Harita Koordinatları: 38 46' K., 2656' D.

Arkeoloji Yayınları: Lagona, S. IX. Kazı Sonuçları Toplantısı. Umar, B. , Aiolis s.15, 16; Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, s.361.; Schafer and Schlager (1962); Bean, (1966, m103-6)

Antik Kaynaklar: Herodotos, I, s.149, 157-160 / V. s.23 /VII, s.194/ VII. s.130.; Strabon, s. 30,84,86,97,98,116,148,149,150,151, 158.

Tarih: Bir inanışa göre kenti Kyme adlı bir Amazon kraliçesi kurmuş. Hellenlerin Kyme kentine yerleşmesi Troia Savaşından sonraki çağda Larissa'nın ele geçirilmesinden ve yerli halkın, Pelasgların yenik düşmesinden sonra olur. Kserkses'in deniz ordusundan kalanlar Salamis'ten kaçtıktan sonra kışı burada geçirdiler **. 8-130.

Limanın Türü: Aynı yönde rüzgarı kesen birbirine paralel 2 liman

Limanın İnşa Tekniği: Düzgün yerleştirilmiş birbirini takip eden blokları.

Mendireğin Oryantasyonu: Bir "T" harfi şeklindedir. Kuzey mendireği kıyıya 45 dereceden az bir eğimle. Güney mendireği yaklaşık 45 derecelik bir eğimle doğudan güneybatıya doğru yönelmiştir.

Dolgular: Mendireğin blok taşlarının oturacağı taban küçük taşlar ve harç karışımı ile oluşturulmuş.

Limanın yönlendirilmesi: Kuzeye kapalı iki mendirek var.

Limanın İlk Kullanımı: M.Ö. 6.yy.

Limanın Bugünkü Kullanımı: Kalıntıların büyük kısmı su altında kalmıştır.

Limanın İnsan Eliyle: Roma İmparatorluk çağı eklemelidir.

Limanın Doğal Olarak

Geçirdiği Değişiklikler: Su seviyesi değişimi
Schafer'a göre 1.60 m. Blackman'a göre 1 m.

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri: Kent, liman kurulduktan 300 yıl sonra vergi almaya başlamış ve Strabon'a göre, ancak bundan sonra kentliler deniz kenarında bir kentte yaşadıklarını anlayabilmişler. Yine Strabon'a göre sayıları 30'u aşan Aiol kentlerinin metropolisidir.

**Limanın Çevre Kıyı
Kentleriyle İlişkisi:**

Ticari: Side bir Kyme kolonisi.*
Kültürel: Orakl'e baş vurmaları gerektiğinde Miletos toprağı üzerinde ve Panormos limanının ötesindeki Brankhos oğullarına danışıyorlar **. Ephoros: Tarih ve Keşifler adlı iki kitabı olan ve tarih kitabında döneminde olan olayları anlatırken diğer kentleri anlatıp, Kyme için, bütün bunlar olurken Kymeliler barış içinde yaşıyorlardı diyen Kyme'li. * s.151.
 Hesiodos'da Kyme'li bir şair

Yapılan Kazılar:

Kazıyı Yapan: Doç. Dr. Vedat İdil / Prof. Sebastian Lagona

Kazı Tarihleri: 1981/1987

Mimari Buluntular: Sur parçası. Tiyatro. Güney mendireği kalıntıları.Kuzey mendireği kalıntıları.

Sikke: M.Ö. 4. yy. Kyme kentinin amblemi tek saplı vazo figürü ve bu figürün üzerin(ek) basılı bir amphora sapı.

Adı: Balkız (Belkıs), Erdek.

Eski Adı: Kyzikos

Yeri: Marmara bölgesinde, Kapıdağ kıstağında. Propontis bölgesinde bir ada olup, kıtaya iki köprü ile bağlıdır. Kyzikos adasının baş kenti Antik çağda Thrakia'yı Küçük Asya'ya bağlayan yolun üzerinde * s.74.

Tarih Yayınları: Anabolu, N., Kyzikos (Balkız)'dan birkaç yeni buluntu. VII. T.T.K. s.165-168.

Arkeoloji Yayınları: Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, s.312.

Antik Kaynaklar: Herodotos, IV. 14, 76, VI. 33.

Strabon, s.54, 73,75,92,93,94,95,96, 173,204, 109, 253.; Ksenophon, Anabasis, V, 6,23./VI, 2,5, / VII, 2,36, / VII,3,10.

Tarih: Miletliler tarafından kurulmuş bir kolonidir. M.Ö. 756 ve 675'de olmak iki kez kurulmuş. M.Ö. 410 Peloponnes savaşları sırasında Alkibikades'in Pers filosunu yendiği yer. Hellenistik Çağ: Fazla savaş yapmayıp zenginleşmiş.

M.Ö. 74-73 Mitridates'le Roma

Cumhuriyet ordusu çarpışması.

M.S. II. yy (Hadrianus) 1. kez "neokor" ünvanı.

M.S. III. yy (S. Severus) 2. kez "neokos".

M.S. 265 Got tahribi.

M.S.297: 33 şehirlik Hellespontos eyaletinin başşehri.

M.S. 543 deprem.

M.S.1063 deprem:tamamıyla harab.

Bizans çağında kalıntıları deniz yoluyla başkente taşınmış.

Kalıntıların çoğu M.S. II. ve III. yy'a ait.

Limanın Türü: Çift Liman.Kapatılabilir.

Limanın Gerisindeki

Kentle ilişkileri: Köprülerin yakınında *. s.74.

Kentin Önemli Ürünleri: Toprağı Verimli.* s.74. Balıkçılık.

Liman Kompleksi: 200'den fazla gemi barındırabilecek *. s.74.

Limanın Çevre Kıyı

kentleri ile ilişkileri:

Yapılan Kazılar:

Kazıyı Yapan: Abdullah Yaylalı.

Mimari Buluntular: Hadrian Tapınağı. Güneybatı da Geç Roma dönemi.12 harikadan biri.

Küçük Buluntular: Geç geometrik dönem seramik parçaları. M.Ö. 7. yy.

Yapılan Yüzey Araştırmaları:

Yapan: E. Akurgal.

Küçük Buluntu:

Seramik: Bulunan en eski eser geç geometrik döneme ait (M.Ö. 7 yy).

Diğer Buluntular: Arkaik: Erkek torsosu, iki delikanlı arasında dans eden kadın kabartması. (İst. Ark. Müz.). Erkek(Zeus) başı,M.S.2.yy.Erkek heykeli,M.S.II.yy.

Adı: Kısık

Eski Adı: Lebedos

Adının Öyküsü: Artis: Lebedos kentinin, Andropompos'un kenti kurmadan önceki yerinin adı*. (170).

Yeri: İonia bölgesinde. Ürkmez Köyü, Kısık mevki. Kolophon'un kuzeyindedir * s.301.

Harita Koordinatları: 38 05' K.,26 59' D.

Arkeoloji Yayınları: Bean, (1966, s.151-3); Weber, G., "Zur Topographie der Ionischen Küste, "Ath. Mitt. XXIX (1904) s.288.

Antik Kaynaklar: Strabon, s.170, 188, 189.

Tarih: Andropompos tarafından kurulmuş * s.170.

Limanın Diğer Kıyı

Kentleriyle ilişkisi:

Uzaklığı: Kolophon'dan 120 stadia * 188.

Kültür: Burası, Hellespontos'dan itibaren bütün Dionisiak sanatçıların bir araya geldi ve oturduğu , aynı zamanda her yıl Dionysos onuruna düzenlenen oyunların yapıldığı genel festivalin düzenlendiği yerdir * s.188.

Adı: Balat

Eski Adı: Miletos

Yeri: Bugün denizden oldukça içeride bir düzlükte. antik çağda kentin önünde yer alan Lade adası şimdi tiyatronun batısında bir tepe görünümünde.

Harita Koordinatları: 37 32 'K. 27 18' D. Chart (1546)

Tarih Yayınları: Ogan, J., Yunan Devrinde Küçük Asya Sanatı. III. T.T.K. Kongresi s.83-94.

Arkeoloji Yayınları: Akurgal, E., Anadolu Uygarlıkları, s.444-457;
Bean 1966, 219, 30; von Gerkan: 1935;
Kliener, 1966; Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi s.389-390.

Antik Kaynaklar: Homeros, İlyada, II, 868.
Strabo, s. 37, 69,78,133,169,170,172;
Ksenophon, Anabasis, I,
1,6,/1,7/1,1,11./1,2,2./ 1,2,8.
/1,4,2./1,9,9.
I,10,3./VI,1,15.

Tarih: M.Ö. 2000'in ortalarından itibaren bir Miken kolonisi. Kariyalılar ve Lelegler Kretalıların yardımı ile kıtalı olmuşlar ve Kretadaki Miletos kentinden Sarpedon başkanlığında diğer yerleşmelerin yanı sıra Miletos'u da kurmuşlar*. İlyada'da Troyalıların yanında savaştıkları geçer. M.Ö. 10-11. yy'da Atina Kralı Kodros'un oğlu tarafından İonyalıların yerleşimi kurulur. M.Ö. 650 civarları en parlak çağı. Toplam 90 koloni kurmuşlar. M.Ö.546 Pers istilası. M.Ö. 499'da İonya ayaklanmasının öncüsü. M.Ö. 494 Lade Deniz Savaşı sonucu gerilemenin başlangıcı. Klasik Çağ'da önemi çok az. M.Ö. 350 İran savaşları sonrasında yeniden kuruluyor. Hellenistik Çağ'da ticaret ve sanatta öncü. Roma çağında asya eyaletinin bağımsız ve önemli bir metropolü.

Limanın Türü: Dört tane Limanı var.

Limanın Yönlendirilmesi: Bir doğu'da, üç batıda.

Limanın Bugünkü Kullanımı: Liman alanı alüvyonla dolmuştur.

Limanın İnsan eliyle:

Limanın Doğal Olarak

Geçirdiği Değişiklikler: Menderes Nehri'nin taşıdığı
milden ötürü dört limanda dolmuş.

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri: Liman kentin bir parçasıdır.
Tiyatronun güneyindeki körfez en eski
Liman. Bunun üstündeki derin körfez
Aslanlar Körfezi diye anılan koyun girişi
çok dar olduğundan Hellenistik Çağ'da,
gereğinde zincirle kapatılıyor ve kent
savunması açısından çok iyi savunulan bir
deniz üssü elde edilebiliyordu. Athena
Tapınağı yakınındaki Liman Athena
Limanı. Adanını doğusundaki kumsal kıyı
dördüncü limandır.

Kentin Önemli Ürünleri: Yün için koyun yetiştiriyor*.

Liman Kompleksi: Kentin dört limanı var. Liman stoası ve
Delphinion: En erken çağ Roma yapıları.
Liman kapısı M.S. 1. yy., 16 sütunlu.
Liman anıtı: Stoanın batı kanadının
kuzeyinde, yuvarlak bir kalde üzerinde,
üçgen şekilli bir ikinci kalde üzerinde
gemi, bunların en üstünde bir üç ayak.
Triton veya küçük deniz tanrılarının
tasvirleriyle süslenmiş. 15 m.
kuzeyindeki benzer anıt Grattius adlı bir
Romalının onuruna dikilmiş. Batıda
Tiyatronun arkasında yer alan limanın
girişinin iki yanında birer aslan heykeli
var.

? Hellenistik çağda yerleştirilmiş
heykeller

Limanın Çevre Kıyı

Kentleriyle ilişkisi:

Uzaklığı: Miletos'tan Herakleia'ya yolculuk 100 stadiadan biraz fazla *. Herakleia'dan Pyrrha'ya 100 stadia. Miletos'dan Pyrrha'ya yolculuk düz bir hat olarak 30 * s.175.

Ticari: Ikaros ve Ceros adalarını, Hellespontos yanındaki Khersonessos'da Limnai'i, Abydos ve Arisba'yı, Asia'da Paisos'u Kyzikos'u ve Troas bölgesinin iç kısmında Skepsis'i kolonize ettiklerini Lampsakoslu Anaksimenes söylüyor *.

Askeri: Lade Savaşına katılan kentler

Kültürel: Thales: 7 bilge kişiden biri, Greklerde matematik ve doğa felsefesi biliminin başlatıcısı. Öğrencisi Anaksimenes ile birlikte buralı. Hekatios: Historia yazarı. Arskhines : Hatip Strabon zamanında yaşamış. Didyma Apollon Tapınağını yapmışlar. Mimar Daphnis M.Ö. III. yy'da Didim Apollon Tapınağı'nın ikinci yapımında mimarlık yapmış. Priene'nin ve Milet'in planlarını Miletli mimar Hippodemos yapıyor.

Yapılan Kazılar:

Kazıyı Yapan: Th. Wiegand/C. Weickert/ G. Kleiner /M. Wiener.

Kazı Tarihleri: 1899/1938.

Mimari Buluntular: Tüm kentte özellikle Hellenistik dönemde Hypodamos planının uygulandığı bir yerleşim izlenir. Tiyatro: deniz kenarındaydı, Stadium: M.Ö. 2. yy. Kuzey Agora Klasik, Hellenistik ve Roma. Batı ve Güney Agora: Hellenistik. Arkaik Kule. Athena Tapınağı: M.Ö. 5. yy'ın ilk yarısı. Miletli Didyma Tapınağına bağlayan yol. Prytaneion. Roma Hamamları M.S. 1. yy sonu. Capito hamamları. Faustina hamamları, M.S. 161-180. Sinagog, Roma Çağı. Küçük pazar yeri Klasik çağda yapılmış, Hellenistik ve Roma çağlarında geliştirilmiş. Gymnasion, M.Ö.2. yy. Bouleuterion, M.Ö. 175-164. Asklepios tapınağı. Nymphalon, Kuzey Kapısı, M.S. 2. yy. Serapis Tapınağı, M.S. 3.yy. Bizans Kalesi ve Kilisesi. Lelelere ait iskan yerleri ve mezarlar *.

Küçük Buluntular: Pişmiş toprak sima parçaları:Arkaik.

Adı: Gümüşlük
Eski Adı: Myndos
Adının Öyküsü: Köyün adını aldığı gümüş madeninin izlerine rastlanıyor. Hiç bir antik yazar bu madenden söz etmemiş.

Yeri: Myndos yarımadasının batısında. Karia bölgesinde. Eski Myndos Gümüşlüğü'nün 2 ml (3.22 km.) güneydoğusundaki Bozdağ doruğunda kurulu. Gümüşlük köyündeki ise ikinci Myndos.

Arkeoloji Yayınları: Bean, G.E., Karia, s.133-137.

Antik Kaynaklar: Strabon, s.133, 212, 213.

Tarih: Lelegler'in Karida'da kurduğu sekiz kentten biridir * 309. İlk Myndos: Bulunan çanak çömleğe göre tarih öncesinden M.Ö. 4. yy'a kadar yerleşim var. M.Ö. 5. yy'da Delos konfederasyonuna harç ödüyor. İkinci Myndos'u Mausolos kurdu. Aynı dönemde Leleg yerleşimi halklarının Halikarnassos'da ikamete zorlanmaları kentin sur duvarlarının içinin boş kalmasına neden olmuş. İskender Saldırısına kadar Pers denetiminde. Bir yıl sonra Ortostobates'in yenilgisi Pers egemenliğinin sonu. M.Ö. 3. yy'da Ptolemaioslar. M.Ö.196'da Suriye kralı III. Antiokhos'un yarattığı tehlikeden Rodosluların yardımı ile kurtuluş ve özgürlüklerinin başlanması. M.Ö. 131'de Roma'ya başkaldıran Aristonikos hakim. M.Ö. 44'de Cassius.

Limanın Türü:

Limanın İnşa Tekniği: Eldeki veriler Myndos limanının bugünkü Gümüşlük köyü önündeki Tavşan adası ile kara arasındaki dar ve sığ boşluk doldurularak, adanın batı yanı ile kara arasındaki derin geçitte karadan ve adadan birbirine doğru uzanan duvarlar daraltılarak oluşturulduğunu gösteriyor. Sur duvarı içinde kalan bölümde, bu tek liman önermemizi destekliyor.

Limanın Yönlendirilmesi:

Rüzgar Yönlerine Göre: Limanın doğal üstünlüğü, kuzeydoğusundaki yarımada ile, denizden gelen melteme karşı korunaklı.

Limanın İlk Kullanımı: Mausolos Dönemi.

Limanın Bugünkü Kullanımı: Turistik yatlar için korunaklı bir liman.

Limanın Doğal Olarak

Geçirdiği Değişiklikler: Deniz suyu seviyesinin 1.5 m. civarında yükselmesi sonucu dalgakıran ve liman kompleksine ait olması mümkün yapılar.

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri: Kent elimizdeki verilere göre hiçbir zaman çok önemli olmamış. Doğal yapısı itibarıyla bunca uygun bir konumda önemsiz bir liman olarak kalması şaşırtıcı.

Kentin Önemli Ürünleri: Şarabı ünlü. Fakat bu kötü bir ün.

İmalathaneleri: Gümüş madeni izlerine rastlanıyor. Bu konuda antik kaynaklarda bir bilgiye rastlanamamış.

Yüzey Araştırmaları:

Yapan: George Bean

Mimarî Buluntu: Kent suru: Oldukça sağlam durumda. Baştan sona izlenebiliyor. Leleg suru: Büyük yarımada'nın üst eş eyre'lti yüksekliği çizgisi boyunca. Şimdiki Jandarma gözetleme kulesi çevresinde. Bazilika: Antik kent surunun çevrelediği alanın ortasında. Kilise: Leleg surunun doğu ucunda. Kule: Leleg surunun doğusunda. Roma Mozaikleri: İlkokul bahçesinde ve Leleg surunun bulunduğu yarımada'nın doğu tarafında deniz kıyısında. Sütun başlıkları: İlkokul bahçesinde.

Adı: Siğacık

Eski Adı: Myonnesos.

Adının Öyküsü: EskiYunancada, Sıçan Adası demektir.

Yeri: İonia kıyısındadır. Karaya suni bir dolgu ile bağlıdır. Dimdik bir kayalık görünümünde. Teos'la Lebedos arasındadır. Yarımada şeklinde bir yükseklik üzerinde iskan edilmiştir *189.

Arkeoloji Yayınları: Umar, B., İonia, s.13,14.

Antik Kaynaklar: Strabon, 145,189.

Tarih: İon konfederasyonunun üyesi.

Limanın Türü:

Limanın inşa tekniği: Taş bloklar.

Limanın Yönlendirilmesi: Adanın güney yanında ve geçidin yakınında.

Limanın Doğal Olarak

Geçirdiği Değişiklikle: Liman rıhtımı su altında kalmış.

Limanın Gerisindeki

Kentle ilişkileri: Adayı karaya bağlayan suni dolgunun hemen yanında yer almaktadır.

Adı: Kalabak Saray

Eski Adı: Myrina

Adının Öyküsü: İsmi amason Myrina'dan almış. İmparator Tiberius yardımıyla yeniden onarıldıktan sonra Sebastos (Latincedeki Augustus'un Hellen dilindeki karşılığı) adını aldı.

Yeri: Batı Anadolu'da Aiolis kıyılarında. Elaitikos körfezinde bir liman * 300.

Tarih yayınları: Özyiğit, Ö., Myrina Terracottaları, IX. T.T.K. Kongresi, Cilt I, s.499-506.

Arkeoloji Yayınları: Umar, B., Aiolis, s.

Antik Kaynaklar: Strabon, s.30, 150, 152.

Tarih: M.S. 17'de büyük bir deprem geçirdi, İmparator Tiberius yardımıyla yeniden onarıldı. Hristiyanlığın yayılmasıyla sönükleşti.

Limanın İnsan Elİyle: Yapıtaşları başka yerlerde kullanılmak üzere taşınmış.

Limanın Doğal Olarak

Geçirdiği Değişiklikler: M.S.17'de büyük bir deprem geçirir M.S. 106'da ikinci büyük deprem.

Limanın Çevre Kıyı

Kentleriyle ilişkisi:

Uzaklığı: Kyme'ye uzaklığı 40 stadiadır.

Kültürel: Rhodos, Bolotia, Kos kökenli, M.Ö. 6. ve 4. yy'a tarihlenen yapıtlar. Aglaophon: M.Ö. 190 yıllarına doğru Pergamondaki büyük sunağın yapımı sırasında Bolotia'dan Pergamon'a sanatçılar gelirken, Batı Anadolu'ya gelmiş ve Myrinada koroplastik sanatını başlatmış. Bergama'da Aglaophon işliğinin üretimleri bulunmuş. Gryneion'da bulunan Apollon tapınağı ünü ile adını duyurabiliyor.

Yapılan Kazılar:

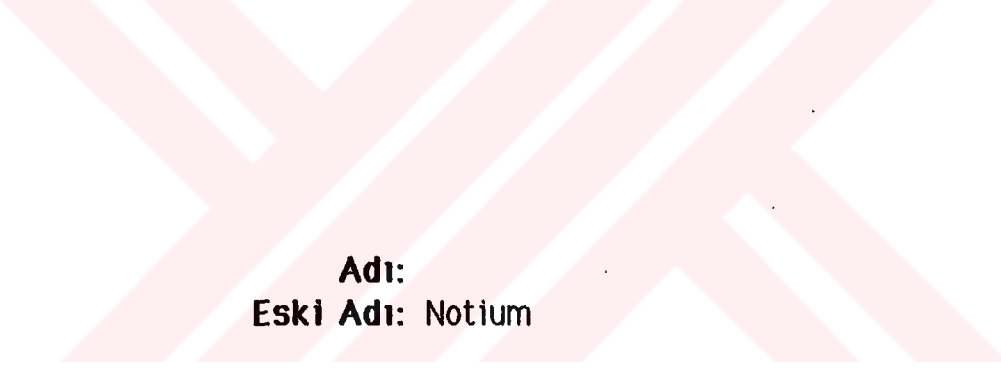
Kazıyı Yapan: Atina Fransız Okulu/ Akurgal, E./
Bayburtluoğlu ,C./ Erder, C.

Kazı Tarihleri: 1880-1882/

Mimari Buluntular: Grynelon'da bulunan Apollon Tapınağı.
Nekropol: Hellenistik, Klasik, Arkaik
devir mezarları 5000 adet.

Küçük Buluntular: Terrakota figürinler: En güzelleri M.Ö. 2.
yy.Phainomeris tipi Nikeler.

Seramik: Nekropoldeki mezarlardan 2500'ü aşkın
pişmiş toprak figürin bulunmuş. Rhodos,
Boiotia, Kos kökenli, M.Ö. 6. ve 4. yy'a
tarihlenen yapıtlar.



Adı:
Eski Adı: Notium

Yeri: Ahmetbeyli yakınında.
Harita Koordinatları: 38 00' K.,27 13'E.

Arkeoloji Yayınları: Bean, (1966, 188-90).
Akurgal,E.,Anadolu Uygarlıkları.s.386,
387

Limanın Doğal Olarak

Geçirdiği Değişiklikler: Limanla ilgili olabilecek
herşey kum tabakası altındadır.
Su seviyesi değişimi 1m dir.

Adı: Kemer Köyü.

Eski Adı: Parion.

Adının Öyküsü: Paris'in yeri, ili anlamına gelir.

Yeri: Troas bölgesi. Çanakkale ilinde. Lapseki-Karabiga yolu çevresi. Biga ilçesi Balıklı çeşme bucağına bağlı, Marmara kıyısındaki Kemer köyünün 1 km. kadar doğusunda, Kemer kalesi denilen kalıntılar alanı. Propontis'in güney batısında bir kıyı kesiti * 313.

Arkeoloji Yayınları: Umar, B., Troas, s.35-36.

Antik Kaynaklar: M.Ö. 513-512 Darelos'un Skyth seferine katılan halklar arasında, Praion tyranı Herophantos komutasındaki Praionlularda vardı*.

Ksenophon, Anabasis, VII, 2, 3. / VII, 3, 20. / VII, 3 16. / VII, 2, 25.;

Strabon, s.86, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 123.

Tarih: Parion'u Miletos'lu, Arythrai'li ve Paros'lu göçmenler Helenleştirmiş. M.Ö. 513-512 Darelos'un Skyth seferine katılan halklar arasında, Praion tyranı Herophantos komutasındaki Parion'lularda vardı *. M.Ö. 410 yılında Atina-Sparta savaşları sürerken kent Atinanın yanında yer almış ve bu tarihte Alkibiades komutasındaki 86 gemilik Atina donanması Parion limanında toplanmış.

Limanın Türü: Çifte limanlı. Liman kentin organik parçası.

Limanın İnşa Tekniği: Sur duvarlarının bugünkü kalıntıları, doğu limanında denize ulaşmakta.

Limanın Yönlendirilmesi: Kuzeye bakan doğu ve batı limanları doğal bir küçük burunla birbirinden ayrılmış. Her iki limanında batı yönünde doğal çıkıntılar ve çıkıntıların karaya bağladıkları noktalarda köşe yapan, iyi işçiliğe sahip taşlarla örülmüş sur duvarlarının bulunması, kentin olasılıkla, surlarla korumaya alınmış ve surların devamı şeklindeki mendireklerle çevrelenmiş iki limana sahip olduğunu gösteriyor.

Limanın İlk Kullanımı: M.Ö. 410 Alkibades komutasındaki 86 gemilik Atina donanması Parion limanında toplanmış.

Limanın Gerisindeki Kentle ilişkileri: Kentin organik bir parçası. Doğru ve batı limanlarının kıyı kısmında mimari buluntular ve sur duvarları kalıntıları bunu gösteriyor.

Liman Kompleksi: Kuzeye bakan doğu ve batı limanları doğal olarak birbirinden ayrılmış. Her iki limanında batı yönünde doğal çıkıntılar ve çıkıntıların karaya bağladıkları noktalarda köşe yapan, iyi işçiliğe sahip taşlarla örülmüş sur duvarlarının bulunması, kentin olasılıkla surlarla korumaya alınmış ve surların devamı şeklindeki mendireklerle çevrelenmiş iki limana sahip olduğunu gösteriyor.

Limanın Çevre Kıyı Kentleri ile ilişkileri: Priapos'unkinden daha geniş bir limanı vardır * 95.



Adı: Kovalı Limanı
Eski Adı: Panormus

Yeri: İonia da. Milet Didim arasında
Apollon Tapınağı'na 6 km. uzaklıkta

Adı: Marmara Ereğlisi

Eski Adı: Perinthos

Adının Öyküsü:

Yeri: Trakya'nın Marmara denizi kıyısında. İstanbul'un 90 km. batısında. Marmara Ereğlisi'nin batısında.

Harita Koordinatları: 1879-1880 İngiliz haritasında işaretlenmemiş.

Tarih Yayınları: Asgarı, N., Perinthos araştırmaları. IX. T.T.K. Kongresi. Cilt I. s.451-458.

Arkeoloji Yayınları: Dirimtekin, ., Ereğli ve Batısındaki Liman Kalıntısı, s.14.

Yazıtlar: Yazıtlı sunak: Philapameia: Apameiayı sevenler derneği (Robert, L. Studii Classice, XVI (1974) s.62.; Makellaron: Kasaplar birliğinden söz eden yazıt. Lahitler 7 adet. M.Ö. 2-3. yy.

Antik Kaynaklar: Ksenophon, Anabasis, II, 6, 2./VII,2,11./ VII,2,28./ VII, 4,2./ VII,6,24.

Tarih: M.S. 1. yy'ın ortalarında Roma imparatorluğu'nun Thrakia eyaleti İmparator Claudius tarafından kurulurken, Perinthos tüm bu eyaletlerin merkezi yapılmış. Roma Çağı boyunca önemli bir Askeri ve Ticari Liman. Roma ordusu Perinthos'ta Anadolu'ya geçmiş (Asgarı, N.)

Limanın Türü:

Mendireğin oryantasyonu: Şehrin bulunduğu tepenin batı ucundaki limanın mendireği, önce güneybatıya 100 m., sonra batıya doğru uzanmaktadır

Limanın Yönlendirilmesi:

Rüzgar Yönlerine Göre: Şehrin önündeki Liman, doğu rüzgarlarına kapalı.

Limanın İlk Kullanımı:

Limanın Bugünkü Kullanımı: Mola burnundan çıkan mendireğin su altından uzanışı Kızılkaya fenerine kadar görülebiliyor.

Limanın Doğal Olarak Geçirdiği Değişiklikler: Sualtında kalan bölümler su üstündekilere kıyasla daha iyi durumda. Mola burnu içindeki liman, dolmuş ve sığlaşmış.

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri: Akropolün kuzeyinde. Kent bütününün kuzey doğusunda Mola burnu içinde.

Kentin önemli ürünleri: Tahıl ve hayvancılık.

İmalathaneleri: Başlık işleyen mermer atölyeleri.

Limanın Çevre Kıyı

Kentleriyle ilişkisi:

Ticari: Prokenessos'dan yarı işlenmiş Korinth başlıkları alıp kendisi tamamlıyor. Apameia (Mudanya): Tahıl ve zeytinyağı mubadelesi (Philapameia).

Askeri: M.S. 1. yy'ın ortalarında Roma İmparatorluğu'nun Thrakia eyaleti İmparator Claudius tarafından kurulurken, Perinthos tüm bu eyaletlerin merkezi yapılmış

Yüzey Araştırmaları:

Yapan: Asgari, N.

Zaman: 1980-81.

Mimari Buluntu: Akropol: 1200 m. uzunluğunda kuzey güney doğrultusunda uzanan yarımada üzerinde yer almaktadır. Nekropol: Şehri kuzeyden çevreliyor.

Anıt mezarlar var.

Surlar: Akropolün güneyi hariç şehri çevreliyor.

Su yolları: Prokopius zamanı.

Kıyıdaki binakalıntıları: Muhtemelen sur iç limanla ilgili.

Bizans çağına ait büyük yapılar.

Diğer Buluntular: Steller, mezar sunakları. Tarihlleme Bizans çağı içlerine kadar. Çoğu Romalı askerlere ait.

Mermer lahitler: 14 tane. M.S. 2-3. yy.

Yazıtlı heykeller: M.S. 3. y

Adı :Foça
Eski Adı :Phokaia
Adının Öyküsü :Phokaianın içinde bulunduğu körfezdeki küçük adaların fok balığına benzemeleri nedeniyle ilk yerleşenler Phokaia adını vermişler.
Yeri :İon yerleşmelerini en kuzeyde olanıdır.Hermos(Gediz)ırmağının denize döküldüğü yerdedir. İzmir -Çanakkale anayolunda,Menemenin 10 km.kadar ilerisinde,anayoldan 27 km.içeridedir.

Tarih Yayınları: Dixon,Romalılar devrinden evvel İbriya İspanyası ve adalar denizi sahası arasındaki temaslar.II.Türk Tarih Kongresi.s.593vd.
 Bayburtluoğlu,C.,Foça,Ergili ve Çandarlı'da meydana çıkan VII.ve VI.asır keramik eserleri.VI.Türk Tarih Kongresi .
 Serdaroğlu,Ü.,Foça Kazılarında bulunan Arkaik Devir Mimarlık Eserleri.
 VI.T.T.K.(1967).

Arkeoloji Yayınları : Akurgal,E.,Anadolu Uygarlıkları.s.364-366
Antik Kaynaklar : Herodotos:I.80,142,152,162 / II.106,178/ VI.8,17
 Pausanias:II,31-VII,5-4
 Xenophon:Hellenica,13,1
 Vitruvius:7,12
 Strabon:84,117,150,157,169,170,171, 194,222.
 Ksenophon,Anabasis,I,10,2

Tarih: Atinalı önderlerin idaresinde gelen Phokaialılar Kymellilerin verdiği topraklar üzerine yerleşmişler. İlk yerleşenler Aeol, daha sonra Teos ve Erythrai'den İol'ler gelip yerleşmiş.
 -M.Ö.9.y.y.'dan itibaren Panionion'a girmişler.(Akurgal 9, Umar 8 diyor.)
 -Altınçağı M.Ö. 6. y.y.
 -M.Ö.546'da Perslerin Sardis'i almasından sonra tüm batı anadolu kentleri gibi tahrip edilmiş ,halk kolonilere yerleşmiş.
 -494 'deki Lade savaşına (İon'ya ayaklanmasının parçası) ancak üç gemi gönderebilmiş
 M.Ö.5.y.y.'da Delos birliğinin üyesi
 -412'de başkaldırıyor ve Delos birliğinden ayrılıyor.
 -Hellenistik Çağ :Önce Seleukoslar sonra Attaloslar yönetti.
 Erken Hristiyanlık döneminde Piskoposluk merkezi.
 -M.S.1275 Cenevizliler
 -1455 Türklerin eline geçiyor.
 Uzun deniz yolculuğuna çıkan ilk YunanlılarPhokaialılardır,Adriatik,Etruria, Iberia,ve Tartessos 'u açanlar bunlardır.**
 Kurdukları koloniler.
 M.Ö.600 lerde Fransa'nın batısında Marsilya ve Massalia'da.
 İspanyadaki ilk koloni Heneroskopeion.Dixon'a göre Capo de Nao'nun batısındaki Punta de Ifach.ikinci Mainake'de.
 Milet'le beraber Lambsakos (Çanakkale boğazının kuzey girişinde)Lapseki.
 Karadeniz'de Amisso (Samsun).
 Güney İtalyada Luçinia'nın batısında ELEA
 Bu kentte iki ünlü düşünür yetişmiş.
 Parmenides ve Zeno.Korsikada Alalia.
 İspanyada Emporion. Güney Fransa'da Nice (Nicaea-Nizza) ve Antibes (Antipolis).

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri:

Kentin Önemli ürünleri: Elektron paraları ve mor renkli boyası meşhurdur.

İmalathaneleri: Çenevizliler döneminde şap çıkarılan ve işleyen merkezler var.

Limanın Çevre Kıyı

Kentleriyle İlişkisi:

Ticari: Korith ve Attika vazoları.

Mısır'daki Naukratis'le birlikte lon ticaretini geliştirmişler.

Altın,kalay ve bakırın yanı sıra

İspanya'dan temin ettikleri gümüşü

adalar denizi halkının sikke yapımında

kullanması için getiriyorlar.Karşılığında

İspanya'ya zeytinyağı ve şarap satıyorlar.

M.Ö.450'de Endülüs Kartacalıların eline

geçene kadar Akdeniz ticaretinin önemli kısmını ellerinde tutuyorlar.

Milet'le beraber Lampsakos'u kurmuş.

(Çanakkale'nin kuzey girişinde.)

Alalia Kyrnos'da (Korsika)kurdukları koloni.**1-165

Askeri: Sisam'lılarla dostlukları sayesinde

Messine boğazını kontrol eder

Chalkis'liilerin Sisam'ın müttefiki

olmasından faydalanarak boğazı rahatça

geçer ve M.Ö.600'lerde İspanya'da iki

koloni kurarlar.

M.Ö.494 Lade savaşına üç gemi ile

katılmış ve Phokaia'lı Dionysios

donanmayı yönetmiştir.

Kültürel: Parmenides ve Zeno gibi düşünürler

sayesinde bir Phokaia kolonisi olan Elea

yeni felsefi akımların yaratıldığı bir

kültür merkezi olmuş.Phokaialı

Telephanes 5.yüzyılda Pers kralı Darius

ile Xerxes'in buyruğunda çalışmış bir

heykeltıraş.

Phokaialı Theodos (M.Ö.4.y.y.başı) Delphi

Tholos'u ile ilgili bir kitap yazmış bu

yüzden yapımcısı Vitruvius'a göre

yapımcısı da o.

Yapılan Kazılar:**Kazıyı Yapan:** Felix Sartiaux. / Ekrem Akurgal**Kazı Tarihleri:** 1913-1920 /1951-1955

Mimari Buluntular: Pausanias'ın Samos'taki Heraion ile birlikte bir harika olarak bahsettiği Athena tapınağı.
 Yaprak başlık:Gözenekli Foça taşından.Bayraklı'daki örnekle beraber Anadolu'nun en eski İon mimarlık eserlerine örnek.VI.y.y.'ın ilk yarısı.
 Volütlü başlık Foça taşından.Palmiye başlık.
 Sütun ve Topuklu sütun:Foça taşından.
 Foça Anıtı: M.Ö.5.y.y.' yada 4.y.y. bir tirana ait olması muhtemel.Lydia mezarlarına benziyor.
 Şeytan Hamamı:5. veya 4.y.y.Pers etkili Lydia tipi.

Küçük Buluntular:

Seramik: Tek renk çanak çömlek.Protogeometrik ve Geometrik seramik.6.y.y. siyah figürlü Helen vazo örnekleri.
 Oryantalizan keramik stiline VI.y.y.'ın ilk yarısına ait son iki safhasına ait, Attika ve Korinth vazoları.
 Anadolu imalatının yanı sıra Rodos imalatı eserler.(M.Ö.575-500)
 VI.y.y. İon keramiğinin iyi örnekleri.
 Yerli imalatla Klazomen cinsi dışında çalışan işlik işlerine rastlanmıştır.
 Etruria ve İtalya'nın farklı merkezlerinde imal edilmiş keramiklerin Foça'dan ayrılmış ustalar tarafından meydana getirilmiş olduğunu gösteren örnekler.
 VI.y.y. pişmiş toprak, kabartmalı levhalar, araba tasvirli,Larissa ve Sardistede aynıları var.

Adı: Çandarlı

Eski Adı: Pitane

Yeri: Aiolis bölgesinde ,Elaitikos körfezinin kuzeyinde bir kasabadır.*317.Bir yarımada üzerine kurulmuştur.

Harita Koordinatları:

Tarih Yayınları: Akurgal,E.,Çandarlı Kazıları.VI.T.T.K.s.41- Bayburtluoğlu,Ç.,Foça ,Ergili ve Çandarlıda Meydana çıkan VII. ve VI.y.y.Keramik Eserler.Fıratlı,N.,Ergili ve Çandarlı Plastik Eserleri.VI.T.T.K.

Arkeoloji Yayınları: Akurgal,E.,T.A.D.X-1,1960,s.5

Antik Kaynaklar: Strabon,s.84,126,133,138,139,140,151.

Yapılan Kazılar:

Kazıyı Yapan: Prof.Dr.Ekrem Akurgal.

Kazı Tarihleri: 1959-1961

Mimari Buluntular: Arkaik Çağ Hellen Mezarlığı.

Küçük Buluntular:

Seramik: Sağlam vazolar:Erken arkaik M.Ö.625-650 Erken oryantalizan unık örnekler.

Sakız stili kaplar.

İon stili küçük heykeller.

M.Ö.VII ve VI.asır keramikleri.

Rodos keramikleri:6.y.y.'ın ilk yarısına giren birinci safha.

Korinth ve Attika eserleri M.Ö.560-550 . beraber bulunmuş.

Attika etkili bir üslupta ,40cm boyunda kadeh.

Eski adı Naukratis olan Khios keramiğinin kronolojisi veren eserler.

Khios keramiğinin bilinen kadeh şeklinden başka çok entresan ve güzel kap şekillerinin kullanıldığı öğrenilmiş.

Diğer Buluntular: M.Ö.530'a tarihlenen genç Erkek Heykeli.

Milet Ekolünün Branhitler bölümüne ait deniyor.

Limanın Gerisindeki

Kentle İlişkileri: Çifte limanlı bir Aioli kenti.*138

Adı: Sığacık.

Eski Adı: Teos

Yeri: İzmir'e yaklaşık 54 km. uzaklıktadır. Bu günkü Seferhisar'a 10 km. Karaya bir kıstakla bağlanan bir yarımada üzerindedir.*189

Harita Koordinatları: 38 12'K.,26 48' D: kuzey Liman.
38 11'K.,26 46' D:Güney Liman

Antik Kaynaklar: Strabon,s.170,180,189
Herodot,I,s.168

Tarih: Harpagos kenti işgal edince hepbirlikte gemilerle Trakyaya gidip Abdera kentini kurmuşlar.**

Limanın Gerisindeki

Kentle ilişkisi: Kentin iki limanı vardır.İkinci liman kuzeydedir ve kentten 30 Stadia uzaklıktadır.Bu Liman Gerhalıdal adını taşır.*189

Limanın Çevre Kıyı

kentleriyle ilişkisi:

Uzaklığı: Lebedostan 20 Stadia.*189

Askeri: Harpagos kenti işgal edince ,kentliler hepbirlikte gemilerle Trakyaya gidip Abdera kentini kurmuşlar.(*189)

Kültürel: Dionisiak sanatçıları Kolophondan önce Teos'da toplanıyordu.*189
Lirik şair Anakreon ve tarihçi Hakataius Teosludur.*189

Yapılan Kazılar:

Kazıyı Yapan: Baki Öğün/Yusuf Boysal.

Kazı Tarihleri:

Mimarî Buluntular: Arkaik kent duvarı.
Hellenistik Gymnasion ve tiyatro.
M.Ö.ikinci y.y.'ın ikinci dörtlüğünde yapılmış olan Dionisos tapınağı.
M.S.15.y.y.'a tarihlenen Türk Kalesi

Adı : Midilli
Eski Adı: Lesbos

Tarih Yayınları: Ogan,Dr., Yunan Devrinde küçük Asya Sanatı .III.T.T.Kongresi.sf.83-94

Arkeoloji Yayınları: Akurgal,E., Anadolu Uygarlıkları, sf.357

Antik Kaynaklar: Strabon,37,85,88,89,91,99,124,134,139,14142,145,151,178,192,207,212.

**Limanın Çevre Kıyı
 Kentleriyle İlişkisi**

Askeri: Mytileneli Pittakos 7 bilge kişiden biri Phrnon'a karşı yelken açtı ve kötü bir sonuçla biten bir savaş yaptı. (105)

Kültürel: Terpander:Müzikte 7 tonlu ölticisi M.Ö.7.yy.'da Mytilene ile özellikle Methymnadan Anadolu'ya göç Lidya idaresindeyken şair Alkaïos ve Sapph. Troas'daki yerleşimlerden çoğu gerçekte Lesboslulara aittir. (115)

Tarih: Aiolis'in en önemli merkezi Aiolis Agamennon'un soyundan gelenler tarafından İonya'dan önce kurulmuş. M.Ö.7.yy.'da Mytilene ile özellikle Methymnadan Anadolu'ya göç.



Adı: Semadirek

Eski Adı: Samothrace

Adının Öyküsü

Yeri: Ege Denizinde bir ada

Harita Koordinatlar

Tarih Yayınları:

Arkeoloji Yayınları: Fraser, P.M., Samothrace. The
Inscriptions on stone, New
york, 1960

Yazıtlar:

Antik Kaynaklar: Herodot, VII-90

Tarih: Erken Samian yerleşimi Samothrace
adasının Grekleri İonyalıdır.

Adı: Hisarlık

Eski Adı: Troya

Adının Öyküsü: İlk kurucusu Dardanos Dardania adını vermiş, daha sonra Troas tarafından Troia ve daha sonra da Kral İlos'un adına izafeten İlion olarak adlandırılmıştır.

Yeri: Troas Bölgesinin başkenti.

Arkeolojik Yayınlar: Arık,O.R., Turuva klavuzu, İstanbul,1953
Akurgal, Anadolu Uygarlıkları s.312-322

Antik Kaynaklar: Strabon,s.20,32,55,56,68,69,71,72,75
85,86,88,90,91,92,99,100,101,113,114,
116,117,127,128,152,187,207,209
230,245,250
Herodot, II. 120,145/IV.191,/ V.13,122/VII.20,91,171,IX.27.

Yapılan Kazılar:

Kazıyı Yapan: Schliemann/Dipfeld ve Blegen,
C.w/korfmannn

Kazı Tarihleri: 1870/1882/1932-1938/1990

Mimari Buluntular: Troya I.M.Ö. 3000-2500
Troya II:M.Ö. 2500-2000
Troya III-V M.Ö.-2200-1800
Troya VI M.Ö.1800-1275
Troya VII M.Ö. 1300-1260
Troya VIII Hellen Çağı Athena tapınağı
Troya IX Roma Çağı

ASSOS ANTİK LİMANLARI VE ÇEVRE BULUNTULARI ÇALIŞMASI

22.7.1988'de başlayan çalışma bir oryantasyon dönemi çalışması idi. Su altı çalışmaları yürütecek olan ekibin bölgeyi tanıması için yapıldı. Çalışma sahil boyunca yapılan bir yürüyüşle başladı. Dik yamaçların sahile kavuştuğu bölümlerde yaklaşık bütün kıyı şeridi boyunca devamlılık gösteren, aslında zeytin bahçelerinin toprağının akmasını engellemek amacıyla oluşturulmuş, şekiller doğrultusunda yapılan yürüyüşte, şu anda pek çoğu kamping arazisi olarak kullanılan bölgede gerek sekilerin oluşturulması için, gerekse çadır ipi bağlamak gibi günlük basit ihtiyaçları karşılamak için pek çok antik mimari elemanın kullanıldığı dikkati çekti. Mimari elemanların yanı sıra sahil boyunca var olan yapılarda dekorasyon amacıyla yapıların çeşitli bölümlerinde yerleştirilmiş amphora parçaları da ilgi çekiciydi. Bu parçaların çoğunun geliş yeri sahipleri tarafından bilinmiyor. Çoğunlukla balıkçı ağlarına takılmış parçalar, Çoğunluğu Bizans Amphoralarının parçaları.

İkinci gün sahil boyunca yüzülerek su altındaki kalıntılar görülmeye ve tanınmaya çalışıldı. Su altındaki oryantasyon karaya göre daha fazla vakit aldığı için bundan sonraki günler sistematik şnorkelli yüzmelerle geçirildi. Bu dönem içerisinde şu ana kadar hiçbir araştırmacının dikkatinin cezbetmemiş olan bir kalıntı üzerinde özellikle duruldu. Ki bu kalıntı daha sonraki çalışmamızda odak noktalarından birini oluşturdu.

Kıyıdaki kalıntıları üç ana bölüme ayırarak bunlar üzerinde oryantasyon çalışmalarımızı sürdürdük.

I.Grup :Yeni Liman.

Bu grup ,karadan baktığımızda en sağda kalan su altı ve kısmen su üstü kalıntılarının en batıdaki bölümüdür. Şu anda hali hazırda balıkçılar ve düz dipli tekneler tarafından kullanılan liman da burasıdır.

Oldukça sığ olan limanın en derin yeri 2,5 m dir. Batı rüzgarına oldukça açık olduğu için şu haliyle kış aylarında emniyetli bir liman değildir.

Limanın kalıntılarını üç ana bölümde incelemeye çalıştık. Oryantasyon yüzmelerimiz sırasında bulduğumuz batıksa, başlı başına ayrı bir bölüm oluşturdu.

A) Yeni Liman Su Üstü Kalıntıları

Bu grupta, gerek tamamıyla , gerekse kısmen su altında kalmış buluntular toplanmıştır. (Su altında kalmış olmasına rağmen, su üstünden çıplak gözle görülebilen kalıntılar A grubuna dahil edilmiştir.) Bu gruba dahil kalıntıları daha iyi gösterebilmek amacıyla, daha sonraki çalışmamızda, hali hazırda var olan mendireği ana nokta olarak kabul edip, bu başlangıç noktasına göre ölçümlerimizi yaptık ve çizimde

Eski Liman

Kıyı şeridinin doğu ucundaki kalıntılara verilen addır. Kalıntılar yaklaşık olarak O'dan başlamakta ve 3 kademe halinde 67m. boyunca uzanmaktadır. 27m derinliğe kadar ulaştıklarını (döküldüklerini) daha sonraki araştırmalarımız sırasında yaptığımız dalışlarla anladık.

Bu Liman kalıntıları içine kıyıdaki çeşmeyi ve duvar kalıntısını sokmuyoruz. "kademelerin birinci kademesini bir dolgu tabakasının üzerinde devam eden düzgün taş sıralarından oluşan duvar kalıntısı meydana getirmekte. Yer yer kesintilere uğramakla birlikte, yaklaşık tüm konturu gösteren bu tabaka 67m.uzunluğundadır.Bir sütun kaidesi, içine oturtulmuş sütunun çok küçük bir kısmı ile birliktebu alan içinde halen mevcut durumda. Kalıntıdan iki metre kıyıya yakın bölümde ise yine bir sütun kaidesi ortasındaki sütun oturtmaya yarayan yuvası ile birlikte son derece net bir şekilde görülebiliyor.

Her iki limanın orta noktasında bulunan fakat nisbeten yeni limana daha yakın olan, bir bina kompleksine ait olduğunu düşündüğümüz, temel ve duvar izleri. Bu izleri bu güne kadar pek çok kimse görmüş olmasına rağmen sanırız kalıntıların bulunduğu bölümün denize girmeye uygun olmaması nedeniyle çok sığda olmasına rağmen bu güne kadar hiçbir araştırmacının ilgisini çekmemiş. Nitekim dalışlara başlamadan önce yaptığımız ön araştırma sırasında da bu kalıntıdan bize kimse söz etmedi. Oysa çalışmalarımız yoğunlaştıkça gerek en sağlam durumda ele geçen buluntu olmasıyla, gerekse konumuyla , en yoğun ilgiyi bu bölüm topladı. Daha önce de sözünü ettiğimiz temel bir problem var. Assos limanlarında her iki limanda ,Eski Liman ve Yeni Liman, batı rüzgarına açık bir görünüm sunuyorlar. Oysa bu bölgenin yerli denizcilerinin en büyük korkusu kışın esen batı rüzgarı. Bu bize başta mantıksız geldi. Böylesine büyük limanları yapabilecek teknolojik olanağı ve bilgiye sahipken, niye yanlış limanlar yapılsın? Oysa işte bu bizden önce ki araştırmacıların dikkatine çekmeyen duvar parçası limanları yapanların hata yapmadığını, bina kompleksini yapı kalıntısından kuzeye doğru uzanan duvarı yaparak batı rüzgarına engel olmaya çalıştıklarını anladık.Temel üzerinden sonra kalıntılar küçük bir havuz oluşturmakta ve 'kuzeye ve güneye doğru çeşitli taş döküntüleri ve sıraları uzanmakta. Çizimde de görüleceği gibi bu uzanan sıralar yıkıntıdan sonra tesadüfen oluşmuş taş sıraları değildir. Bir dolgu tabakasının üzerine oturtulmuş muntazam taş sıralarıdır. Ayrıca daha önce bahsettiğimiz havuzcuğun içinde de çeşitli mimari parça ve hatta sütun gövdeleri rahatlıkla görülmektedir.

yerleştirdik. řu anda var olan mendireğin her iki yanında iki kademe halinde kalıntılar devam ediyor. Birinci kademe diyebileceğimiz bölümde yivli ve yivsiz sütun gövdesi parçaları ve monolit gövdeler var. Aynı kademede kenet izlerine sahip çok sayıda, iyi işlenmiş, andezit taş bloklar var. Kademelere göre bu blokların boyutları farklılıklar gösteriyor. Buluntular yeni mendireğin yıkıldığı noktadan itibaren yoğunlaşıyor ve çoğunluğu 5 cm su altında kalmış olan bölümde en yoğun hale geliyor.

Çizimde de rahatça görüleceği gibi bu seviyede var olan yaklaşık bütün malzemenin en az ikinci kullanımda olduğu görülüyor.

B) Yeni Liman Sualtı Kalıntıları.

Bu grup çoğunlukla oldukça düzgün işlenmiş blok taşlardan oluşmuştur. Araştırma süresinin azlığı ve teknik olanaksızlıklar nedeniyle araştırmada bu bölüme fazlaca yer ayrılmamıştır. Limanın genel konturlarını göstermesi bakımından oldukça ilginç bir görüntü sergilenmektedir. Bu bölüm üzerine yapılacak daha detaylı bir araştırma bizlere daha dakik ölçümler verebilir. Ayrıca bu bölüm yeterince detaylı araştırılmadığı için bölüm içinde yer alması muhtemel çeşitli mimari elemanlar ve belki de kapacak parçaları daha iyi bilgi edinmemize neden olabilir.

YENİ LİMAN KIYI DUVARI

Bu duvar mendireğin su altında kalmış bölümünün yaklaşık 7m karşısındaki iskeleden başlamakta ve mendireğe karşıt ve genişleyen bir açıyla tüm kıyı boyunca devam ederek mendireğin başladığı hizada kumluk bir alanda mendirek duvarı ile arasına 5 m 'lik bir açıklık bırakarak sona ermektedir. Tüm duvar boyunca gerek duvarın yapımında, gerekse duvar yakın çevresinde çok miktarda antik çağ yapı malzemesine rastlanmıştır.

Kıyı duvarı ile mendirek duvarı arasında kalan sığ kesimde (mimari elemanların döküntüleri bittikten sonra) 2 adet amphora boynu bulunmuştur. Bunlar oryantasyon çalışması boyunca hiç bir şeye el sürememe kararımıza rağmen bulundukları yerin çok sığ olması ve kolayca alınabilir olmaları nedeniyle oldukları yerden alınarak kazı evinin atölye bölümünde temiz suya konulmuştur. Kıyı duvarı boyunca yüzölürken bir adet ostotek e rastlanmıştır.

Limanın fotoğraflarını çekmek için tüm teknolojik olanaklarını el emeğini göznuru ve zamanını bizden esirgemeyen Ersin Alok, fotoğraçılığımızı yaptı. Su altında daha önce işaret çubukları ile belirlediğimiz bölgelerin ve objelerin su üstünden ise genel görünümü ve tele objektifle detayları çekti.Çalışma sonunda yaklaşık olarak 180 kare dia çekti. Böylece limanın genel hatlarını tesbit edebildik.



LEVHALAR

- LEVHA 1 M.Ö.700 yıllarına tarihlenen ,Ninova kaynaklı kabartma .
- LEVHA 2 1-Uruktan pişmiş topraktablet üzerinde gemi motifi
2-Amratian kasesi üzerinde Nil teknesi.
3-Hammamat Wadil'den kaya resmi (Mezopotamya teknesi.)
4-Mısır teknesi
5-M.Ö.2900 Mezopotamya teknesi
- LEVHA 3 Nil teknesi
- LEVHA 4 M.Ö.2500 tekneleri
- LEVHA 5 Sahure Piramidindeki tekne bezemesi.
- LEVHA 6 Mahmuzlu tekneler
- LEVHA 7 Güvertenin üzerinde taşınan testiler, fıçılar, bodur ağaçlar tasvir edilmiştir.
- LEVHA 8 Kenamun mezar kabartmalarında tasvir edilen gemi.Bass s.22-23
- LEVHA 9 Gelidonya batığının kazı sırasında çizilmiş planı.
Bass s.24 fig.
- LEVHA 10 12. yüzyılda vazolar üzerine çizilmiş Miken gemileri Skylos ve Pylosdan.
Bass s.22-fig. 19-21
- LEVHA 11 M.Ö. 1176'da III. Ramses tarafından yaptırılmış Medinet Habu'daki bir anıt kabartma. İstilacı göçmen topluluklar arasındaki deniz savaşı.
Bass. s.21 ,fig. 18
- LEVHA 12 Gemi motifli vazolar M.Ö. 570.yy. Attika
Bass. s.54 ,fig 2 ve 3

- LEVHA 13 Vazo resmi .M.Ö. 660. soldaki tekne normal bir Grek teknesi diğeri ise Etrüsk teknesi Bass ,s. 41.
- LEVHA 14 A-M.Ö. 6.y.y'a tarihlenen bir Attik vazo üzerinde "Pentekonter" (eli kürekli gemi) tasviri B-M.Ö.8.y.y. vaüzosu üzerinde gemi resmi. Casson, SSAW, Res. 98
- LEVHA 15 Tyre kökenli savaş gemisi Katzenstein.Biblical Archaeologist,1979,s.28
- LEVHA 16 Morrison'a göre, M.Ö. 5 ve 4. yüzyıllarda trireslerin kürek düzeni . Bass. s.44
- LEVHA 17 Erectheum,Lenormant kabartması. M.Ö. 400. Akropolis Müzesi. Bass, s.54,
- LEVHA 18 Attik kırmızı figürlü kap parçası üzerinde üç katlı gemi tasviri (Talos vazosu). M.Ö. 5.y.y ortaları. Bass.s. 44,fig.9
- LEVHA 19 Attik kırmızı figürlü kap parçası üzerinde gemi tasviri, Viyana Üniversitesi . M.Ö. 5.yy. ortaları Morrison, G.O.S. Res. 26 b.
- LEVHA 20 Pontus reliefinin detayı. M.S. 1.yy. sonu, 2.yy. başı. Roma, Musco Tolonio'da. Throckmarton s.86
- LEVHA 21 Pompei'de bulunmuş bir grafiti. M.Ö. 1.yy. Throckmorton s.72
- LEVHA 22 M.S. 2.yy.'a tarihlenen, Tunus'da bulunmuş bir yer mozaïği. Throckmarton s.80

- LEVHA 23 M.S. 3.yy.'a tarihlenen ,Themetra'daki bir mozaik
Throckmarton, s.85
- LEVHA 24 Yelkenli Roma devri gemilerine örnek.
Underwater Archaeology a Nascent Discipline
Unesco-Paris 1970
HonorFrost,
Ancient harbours and Anchorages in the Eastern
Mediterranean s. 113
- LEVHA 25 Miletli Alexander'ın mezar taşı.M.S.2. veya
3.yy.
Casson,L.,The Sails of the Ancient Mariners.
Archaeology Vol.7,N.4 s.214
- LEVHA 26 Uluburun batığı 1985 senesi kazıları sırasında
çizilen plan
Bass. G.F. "Excavations at Uluburun kaş 1986
Campaign"IX Kazı Sonuçları Toplantısı s.380
- LEVHA 27 Abanoz ağacı parçası
Bass, IX Kazı Sonuçları Toplantısı s.386
- LEVHA 28 Hippopotam dişi
Bass, IX. Kazı Sonuçları Toplantısı, s.387..
- LEVHA 29 Genç Tunç Çağı ticaretini gösterir harita
Bass, Oldest Kown Shipwreck.
- LEVHA 30 Vecautter'in Tunç Çağ Ticaret Rotasını gösterir
Haritası
J.Vercoutter, Essai sur les relations entre
Egyptiens et Prehellenes,
P.13
- LEVHA 31 M.Ö. V. y.y.'da Akdeniz'deki belli başlı merkezlerin
üretimlerini gösterir harita.
- LEVHA 32 Belli başlı Akdeniz Limanlarını gösterir harita.
Bass.s.89

LEVHA 33 Lothal (Hindistan)

LEVHA 34 Doğu Akdeniz Limanları .
Frost,H.,Unesco-1970

LEVHA 35 A-Tyre Limanı Çizimi.
B-Hava fotoğrafı.
Katzenstein,J.H.,"Tyre in the Early Persian Period,"
Biblical ArchaeologistVol.42,N.1,s.24

LEVHA 36 Kition Limanının yeri.
Raban,A.,s.36

LEVHA 37 Kition ve kanalı.

LEVHA 38 Syrakus

LEVHA 39 Phaleron Limanı ve M.Ö.493'de Piraeus'da kurulan
liman. Limanı çevreleyen surlar,Kanthaus,Zea ve
Munyhia doğal koylarındaki limanlar.
Bass,s.91

LEVHA 40 Pire ,hava fotoğrafı.
Bass.s.101

LEVHA 41 Phaselis.
Schalager,H., ve Schafer,J.,İ.M.24

LEVHA 42,43,44,Phaselis Kuzey liman.

LEVHA 45 Side 1.limanın genel görünümü.
Mansel,A.,Side,s.73

LEVHA 46 Side ve limanının Beaufort tarafından çizilmiş
planı.

LEVHA 47 Side limanını geç antik çağdaki konumunu gösterir
kroki.
Knoblauch,P.,s.56

LEVHA 48 Side limanının Hellenistik dönemdeki durumu.

LEVHA 49 Birinci Limanın dalga kıranı.

LEVHA 50 Roma sikkesi üzerinde Side limanının tasviri.

LEVHA 51 Side'nin E 2 limanının dalgakıranlarından biri.

LEVHA 52 Akarnania Haritası.

LEVHA 53 Leukas,güney kalıntı.

LEVHA 54 A-Güney kalıntının bulunduğu alan

B-Insitu bloklar.

LEVHA 55 Akdenizdeki Fenike liman yerleşimleri.
Pritchard,J.B., "The Phoenicians in Their Homeland,"
Expedition Vol.14 ,N.1 ,s.24

LEVHA 56 Bir Fenike limanının temsili resmi.Atlit,M.Ö.6.yy.
Raban,A.,Harbour Archaeology,s.37

LEVHA 57 Motya,hava fotoğrafı.

LEVHA 58 Motya adası planı.

LEVHA 59 Motya iç limanının planı.
Bass,s.93

LEVHA 60 A-Motya, Cothonun güneyden görünümü.
B-Kanal Cothona doğru iki yanında taş rıntımlarla
uzanıyordu.
Taylor,J.P., "Motya, A Phoenician Trading Settlement
in Sicily," Archaeology,XVII.2.1964.s.94

LEVHA 61 İskenderiye feneri.
De Gamp,L.S.,Ancient Engineers,s.123

LEVHA 62 Delos'un ticari alanının liman ve diğer tesislerle
birlikte planı.
Bass,s.95

LEVHA 63 A-Batı Akdenizde bazı önemli liman yerleşimleri
B-Fos körfezinin Laurons yerleşimi ile birlikte haritası

LEVHA 64 Laurons yerleşimi

LEVHA 65 Laurons Kuzey koyu.

LEVHA 66 Laurons Güney koyu.

LEVHA 67 A-Doğu koyunda blokların dağılımı.
B-Doğu koyunda denize uzanan iskelenin etrafındaki bloklar.

LEVHA 68 A-Su altı Çerçeve işlerinde kullanılan sandığın ,
uzunlamasına koyulmuş tahtaları ve çivileri.
B-Kazık ve kirişlerdeki Roma rakamları.

LEVHA 69 A-Güney kirişi üzerindeki Roma rakamı.
B-Kuzey yüzdeki Roma rakamı.

LEVHA 70 Kartaca
Raban,A.,Harbour Archaeology,s.157

LEVHA 71 Lachaeum limanı planı.
(1,2)Ok yönündeki sürekli süzgarı kesen dolgu alanları. (3)İç liman,(4)Anıt kaidesi.
Bass, s.96

LEVHA 72 Caesera limanı.
Raban,A.,"Sebastos," Archaeology 46.s.133

LEVHA 73 Caeserea,hava fotoğrafı.
Bass,s.112

LEVHA 73 Akko Limanının dolgu kesiti.

LEVHA 74 Herod limanının dalgakıranının yapımında
kullanılan,ağşap iskeletin temsili resmi.

- LEVHA 75 A-Pire tersanesindeki gemi yataklarının boyuna kesiti.
B-Gemelerin rahat karaya çekile bilmesi için , eğimli yapılmış çekeklerinin kesiti.
Bass,s.92
- LEVHA 76 Philon Arsenalinin şematik kesiti .
Bass,s.95
- LEVHA 77 M.Ö.500-386 arası Küçük Asya
- LEVHA 78 Çanakkale İzmir arası günümüzdeki limanları gösterir harita.
- LEVHA 79 Eleia
1-Kent surlarının kalıntıları
2-Sur kapısı yeri.
3-Nekropolis
4-Kuyular
6-Rıhtım kalıntıları
7-Eski limanın yeri.
8-Mendirek kalıntısı.
9-İlk çağ kıyı hattı
10-Bu günkü kıyı sınırı
- LEVHA 80 Eleia mendirek kalıntıları
- LEVHA 81 Ephesos
- LEVHA 82 Erythrai
- LEVHA 83 Piri Reis'e göre Ildır körfezi.
- LEVHA 84 Erythrai kenti kalıntıları dağılımı.
- LEVHA 85 Halikarnassos
- LEVHA 86 Halikarnassos limanı
A-Genel
B-Detay
- LEVHA 87 Kanai
- LEVHA 88 Klazomenai

LEVHA 89 Knidos-Datça

LEVHA 90 A-Knidos limanları,
B-Mendirek yapıları
C-Su seviyesi değişimleri.

LEVHA 91 KYME
A-Sur
B-Anıtsal yapı
C-Tiyatro
D-Yığma tepecik
E-lon düzeni tapınak
F-Güney Mendirek
G-Kuzey Mendirek

LEVHA 92 A- Kyme limanının bulunduğu koy.
B- Su altında kalmış bloklar.

LEVHA 93 Lebedos

LEVHA 94 Lebedos harabeleri.

LEVHA 95 Lebedos

LEVHA 96 Lebedos kenti akropolisinden,Kentin asıl yeri olan yarımada ya bakış

LEVHA 97 KAUNOS

LEVHA 98 Latmos körfezi

LEVHA 99 Milet

LEVHA 101 Mindos-Gümüşlük çun bulunduğu bölge.

LEVHA 102 Mİndros

LEVHA 103 Mindos kalıntıları

LEVHA 104 Sığacık Körfezi

LEVHA 105 Myonnesos kalıntıları ve su seviyesi değişimi.

LEVHA 106 Myrina kalıntıları.

1-Taşa oyma mezar

2-Eski liman

3-Tiyatro yeri

4-İlk Çağ surlarından parçalar.

5-Bizans Çağı surlarından parçalar.

LEVHA 107 Myrina İlk Çağ kenti liman yerinden görünüş.

LEVHA 108 Myrina

LEVHA 109 Notion

LEVHA 110 Parion

LEVHA 111 Parion

LEVHA 112 Panarmos

LEVHA 113 Ereğli

LEVHA 114 Perinthos

LEVHA 115 Perinthos liman kalıntısı ve sualtındaki insitu
blokların çizimi.

LEVHA 116 Pitane -Çandarlı

LEVHA 117 Teos

LEVHA 118 Teos kalıntıları.

LEVHA 119 Teos limanı ve su seviyesi değişimi .

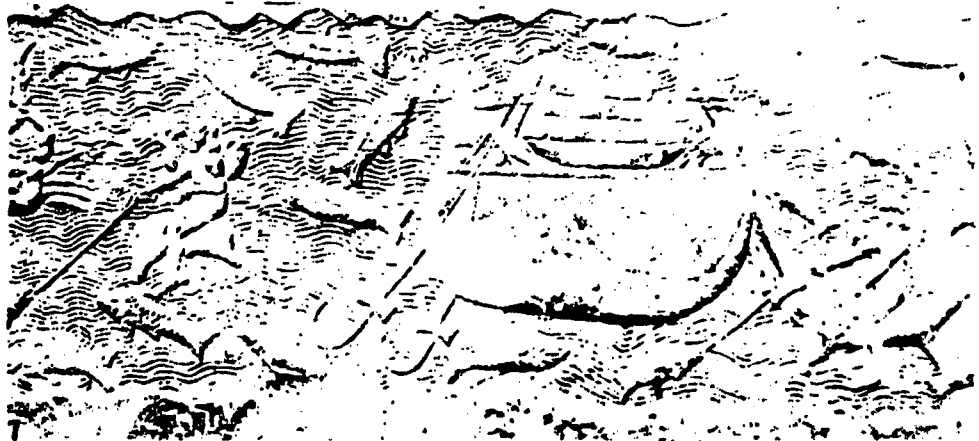
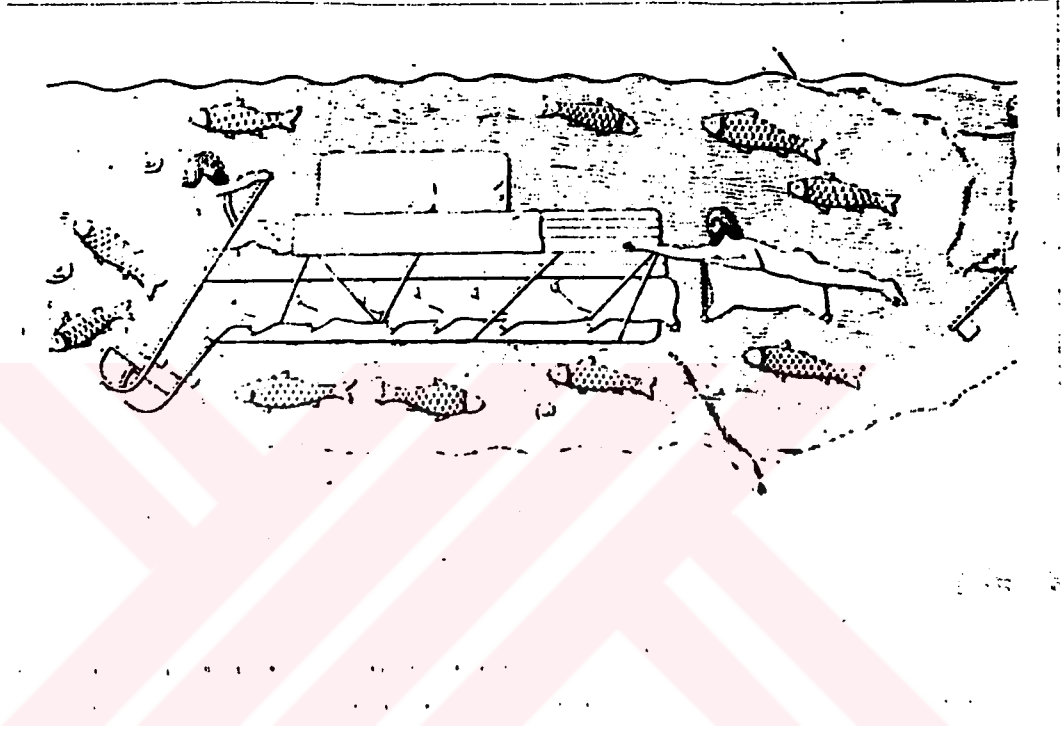
LEVHA 120 Assos

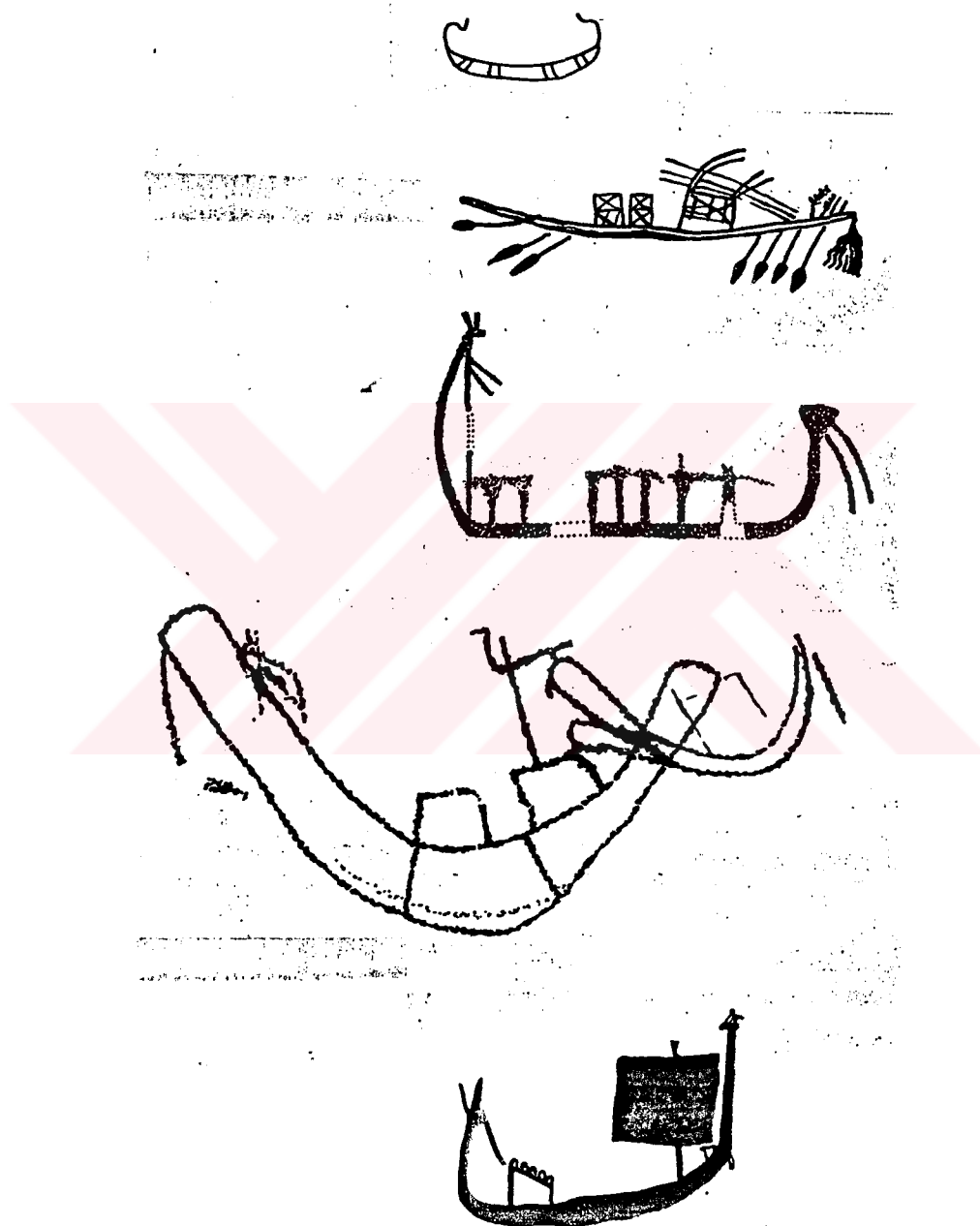
LEVHA 121 Assos da su altında bulunmuş s tunlardan biri.

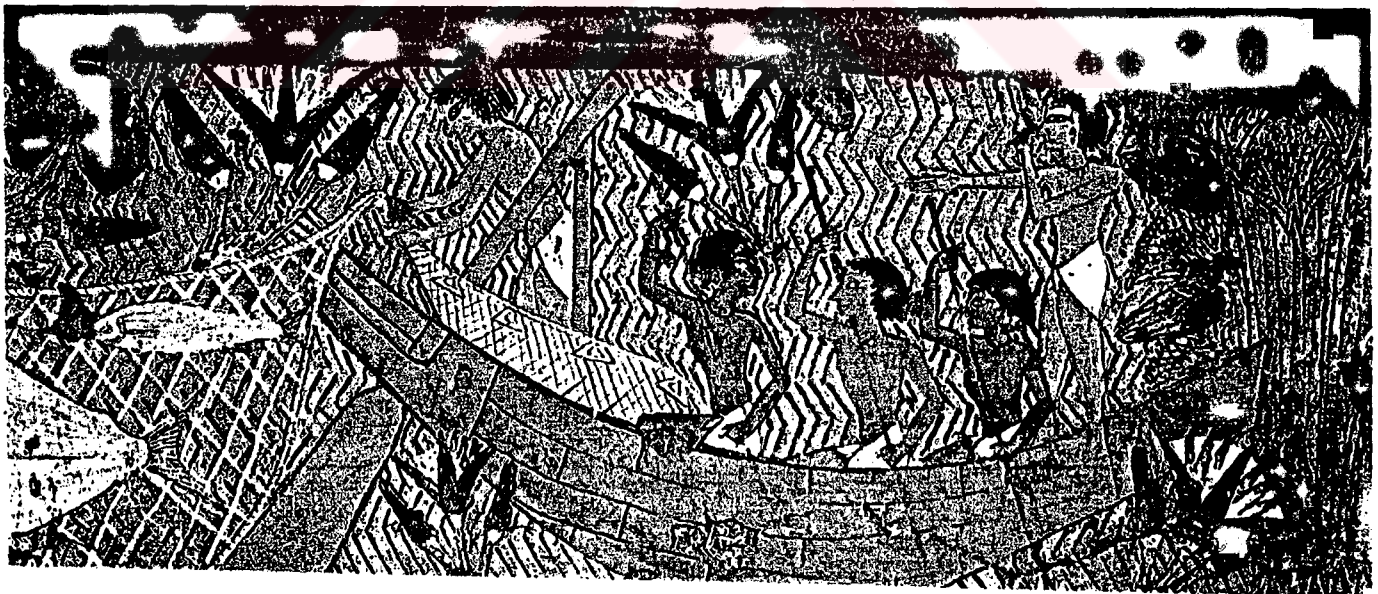
LEVHA 122 A-Assos,sualtında bulunmuş yapı tabanı.
B- "" "" "" "" ""

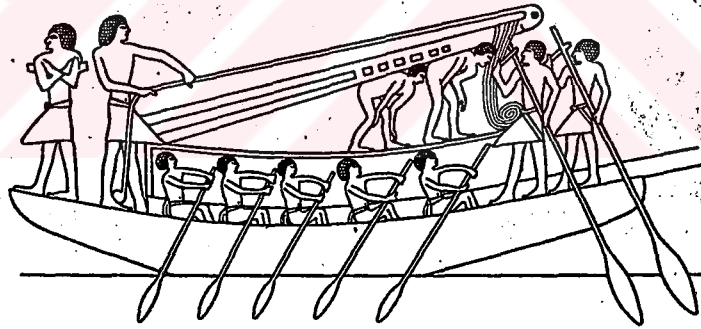
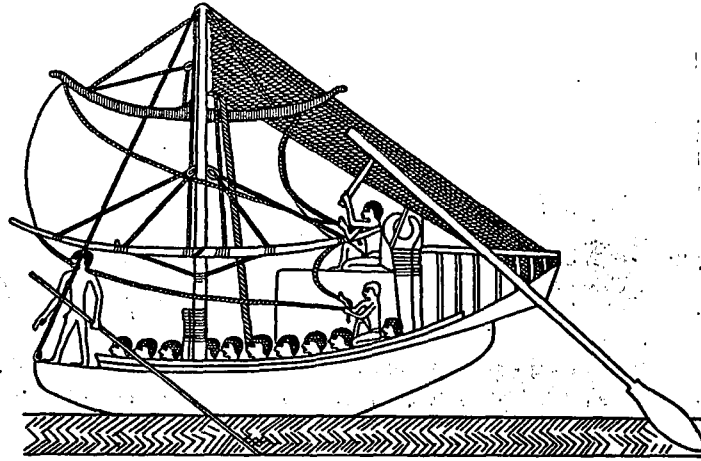
LEVHA 123 İassos

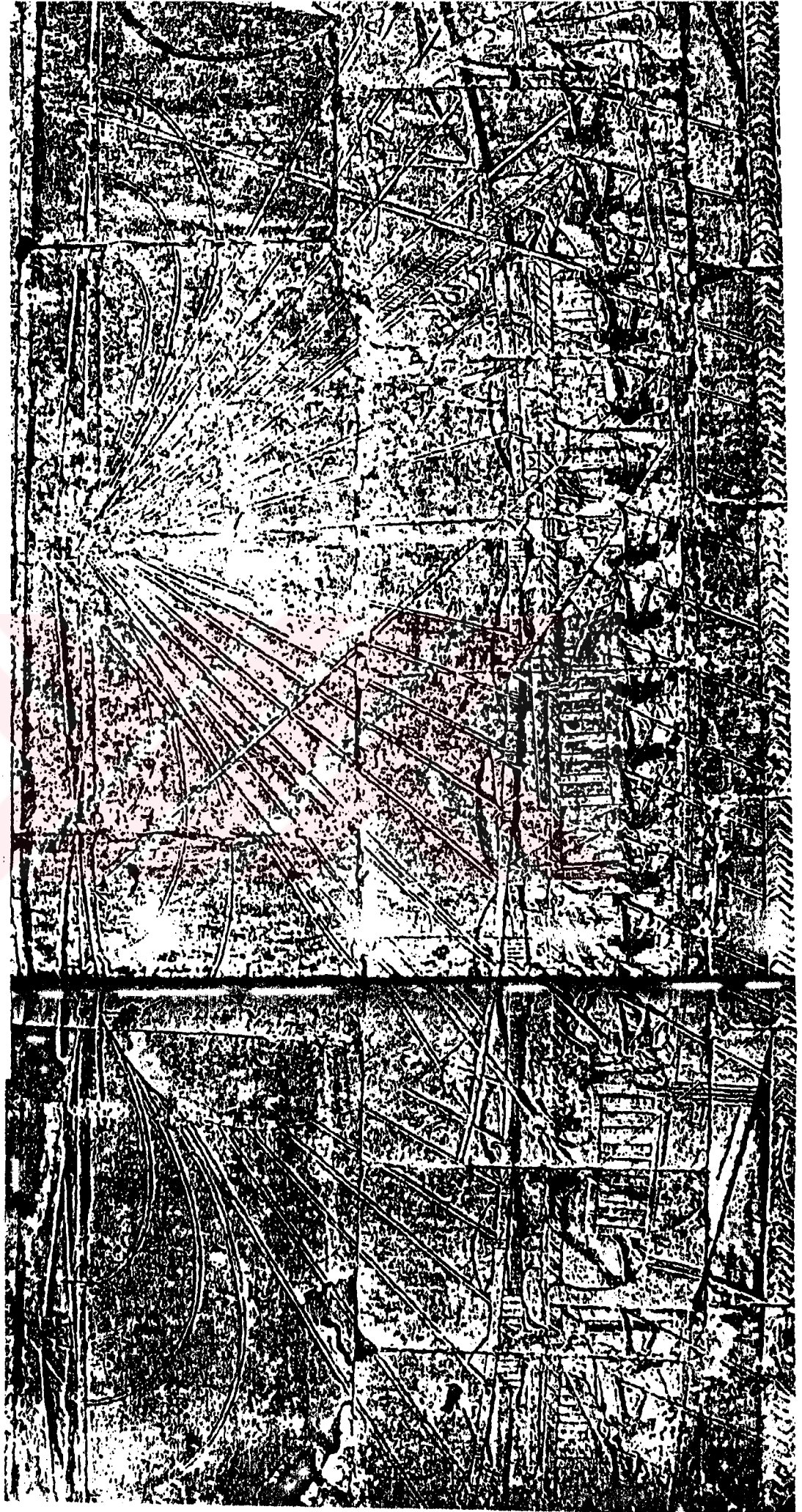


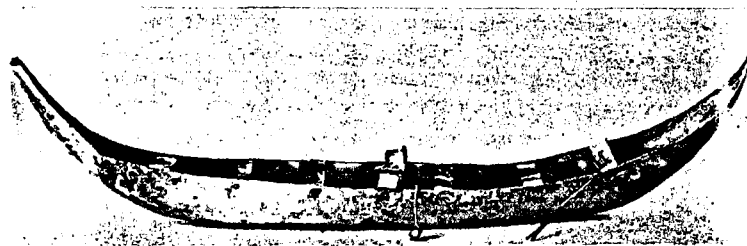
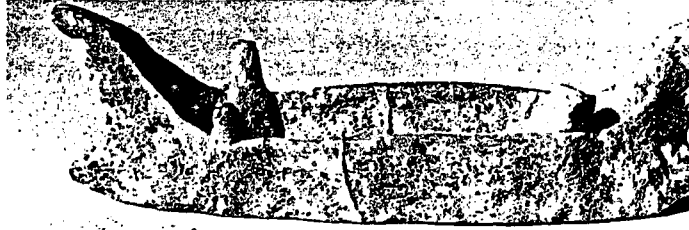


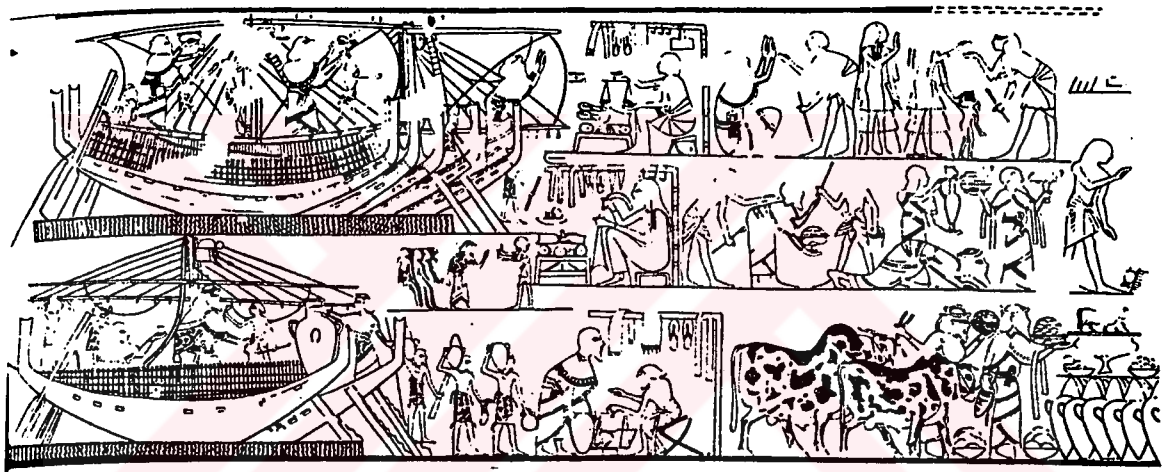


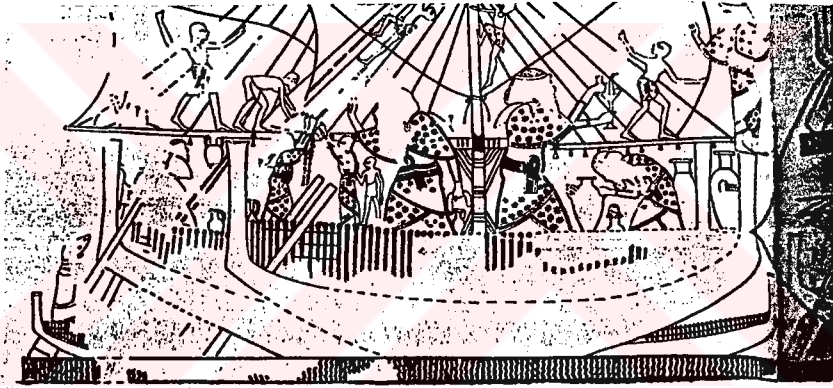


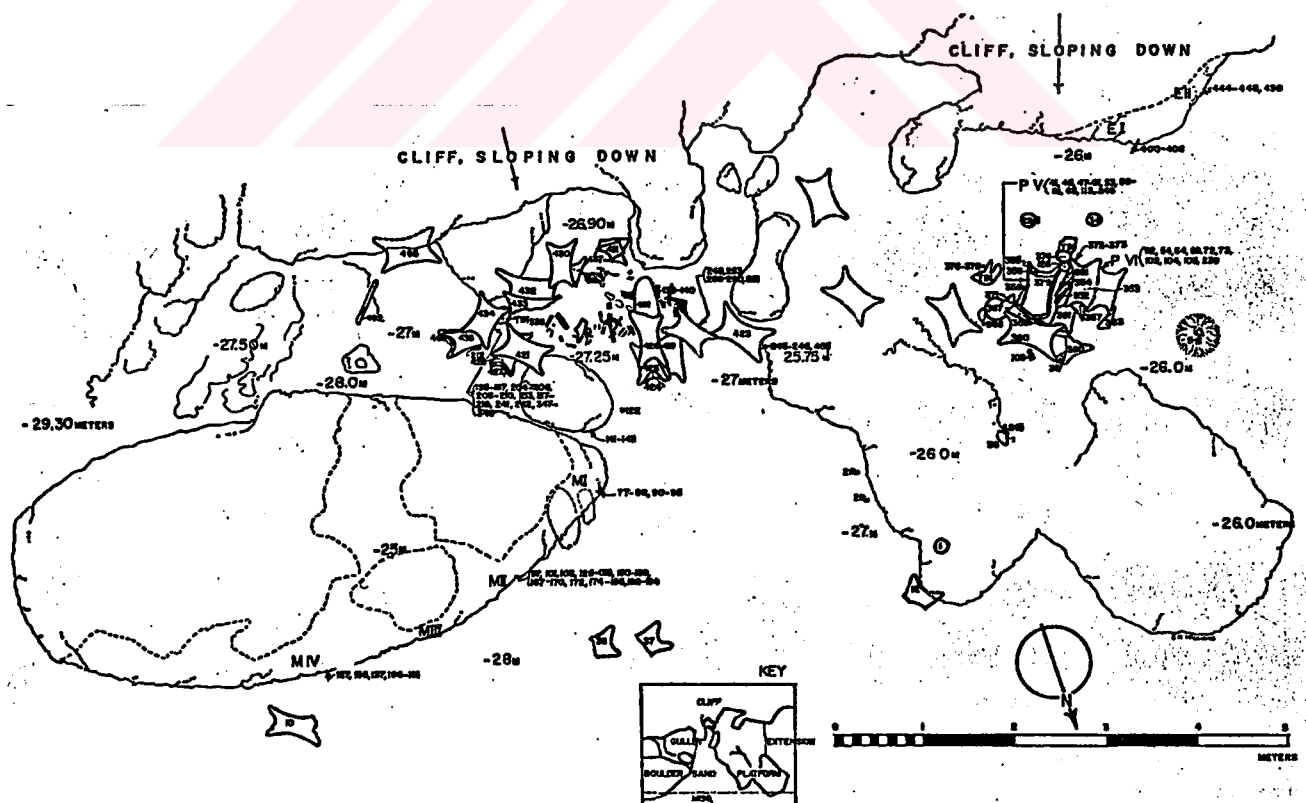


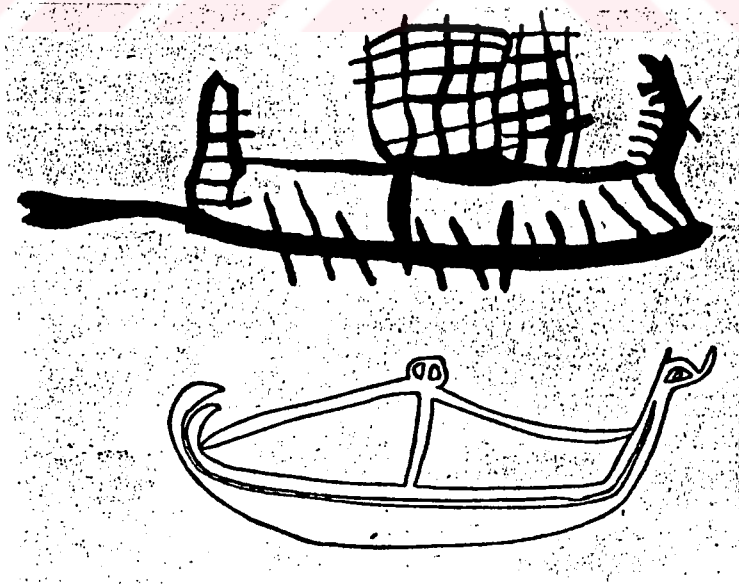




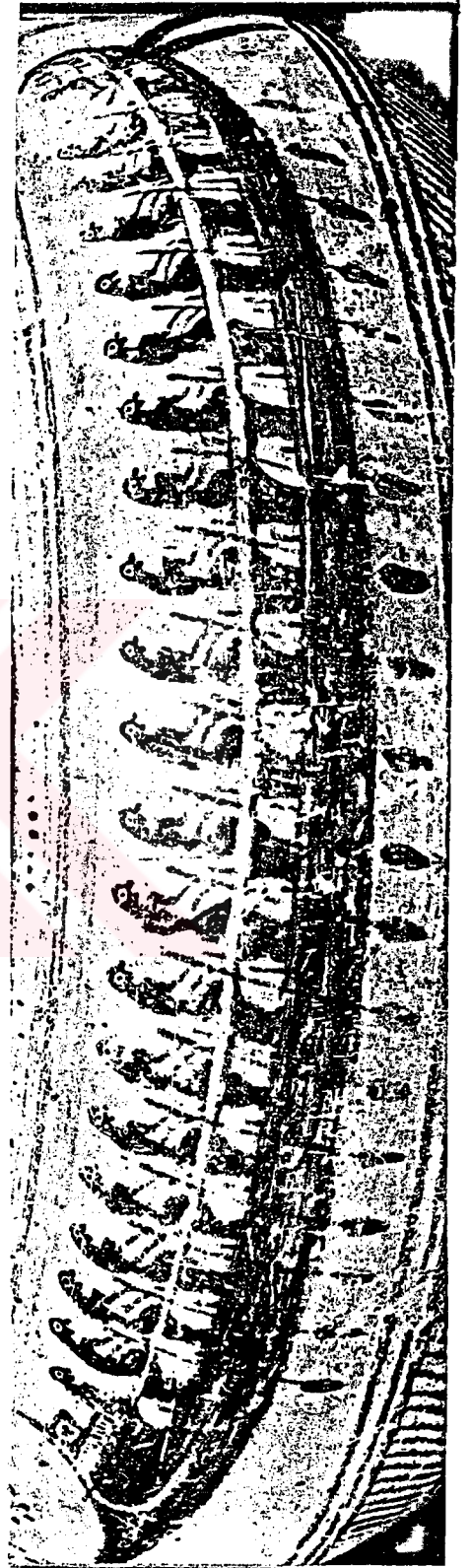
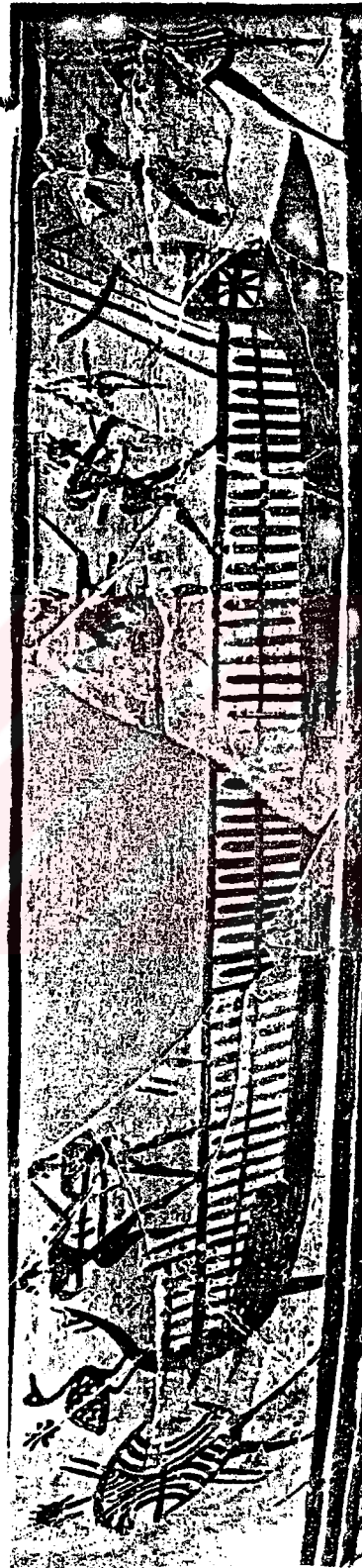






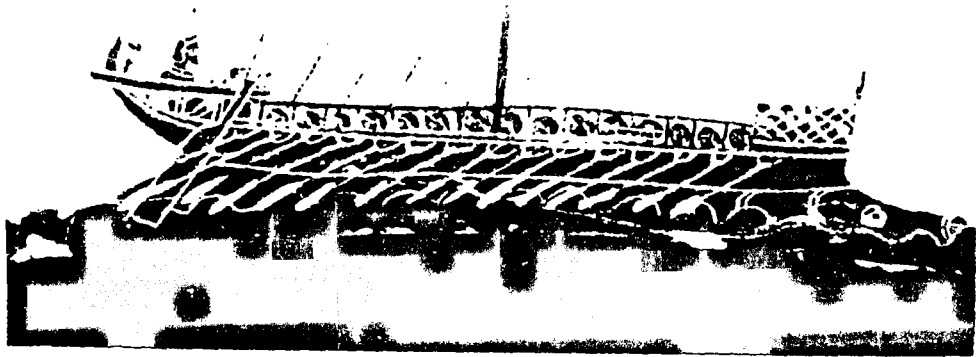




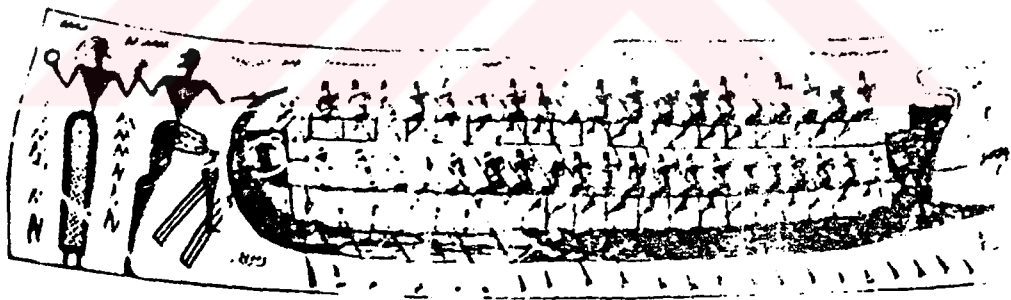




LEVHA 13

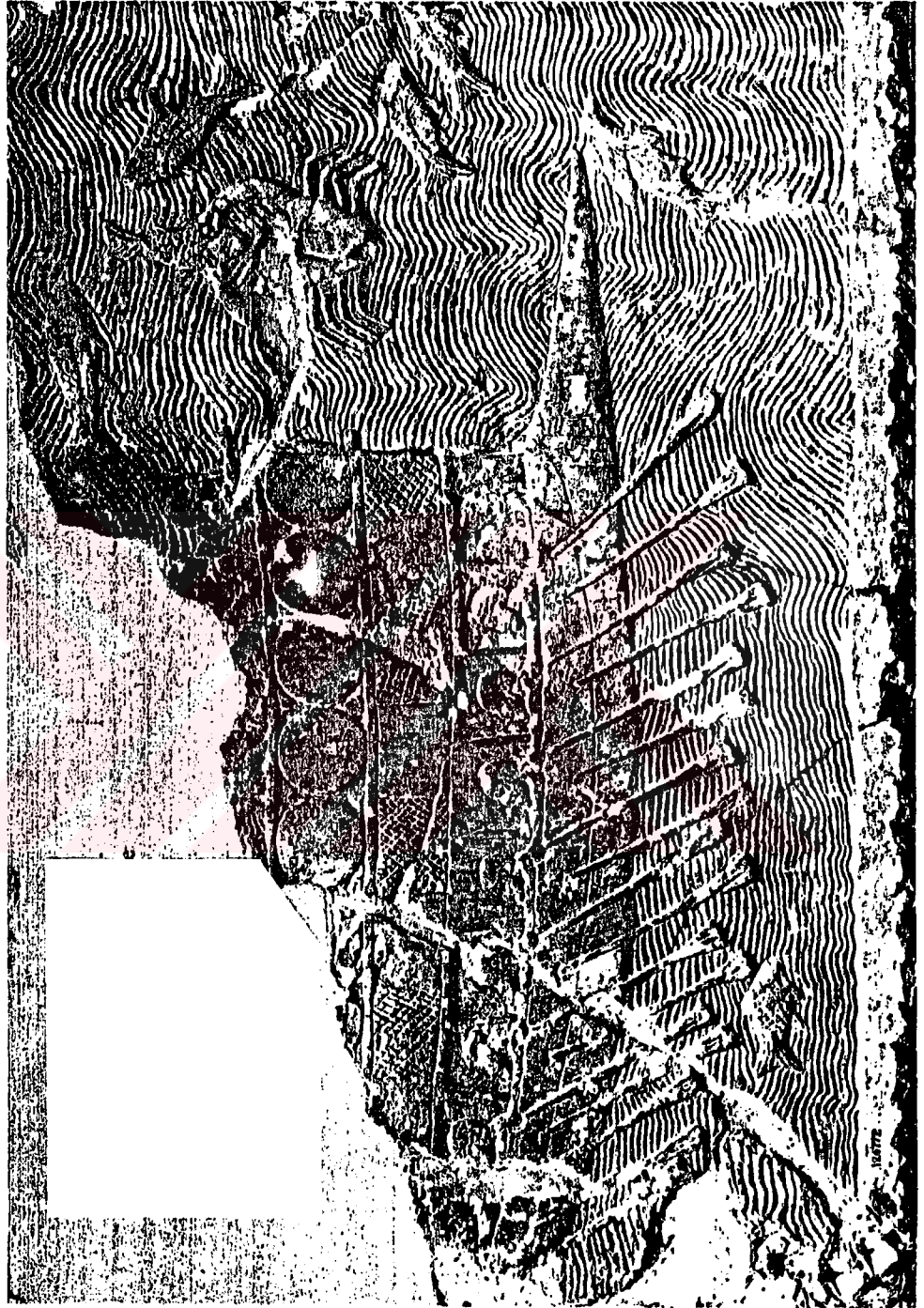


A -

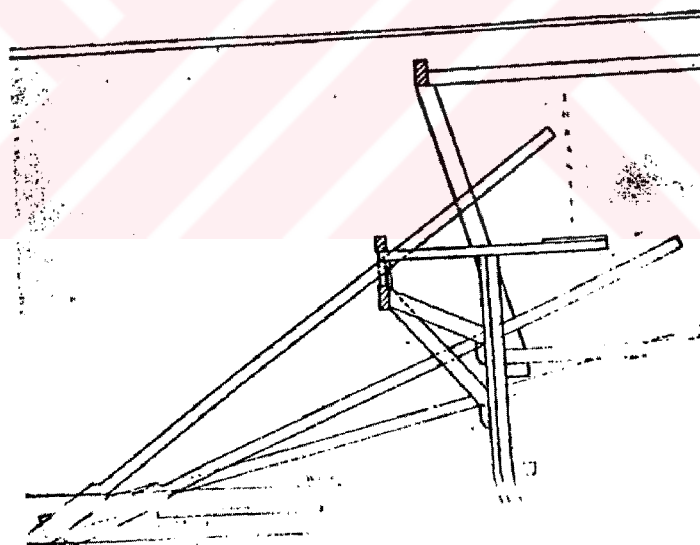
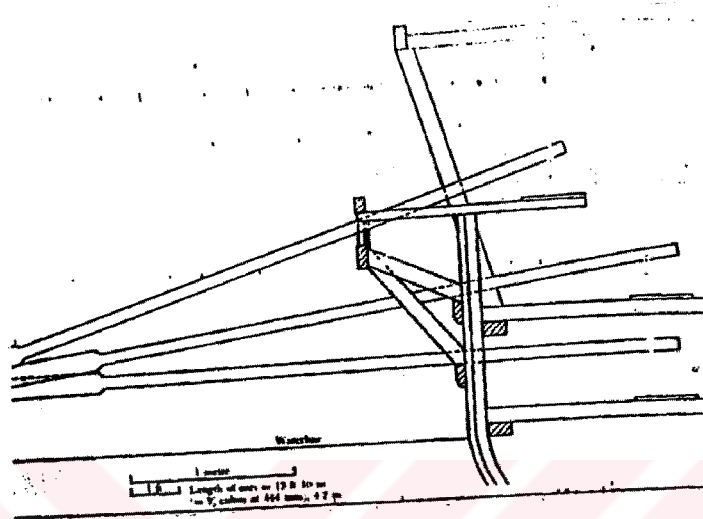


B -

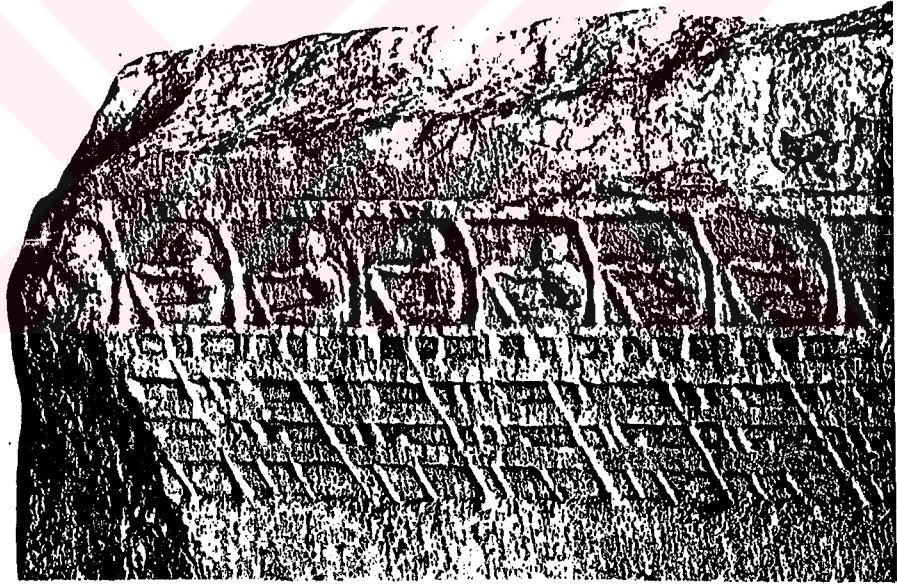
LEVHA 14



LEVHA 15



LEVHA 16

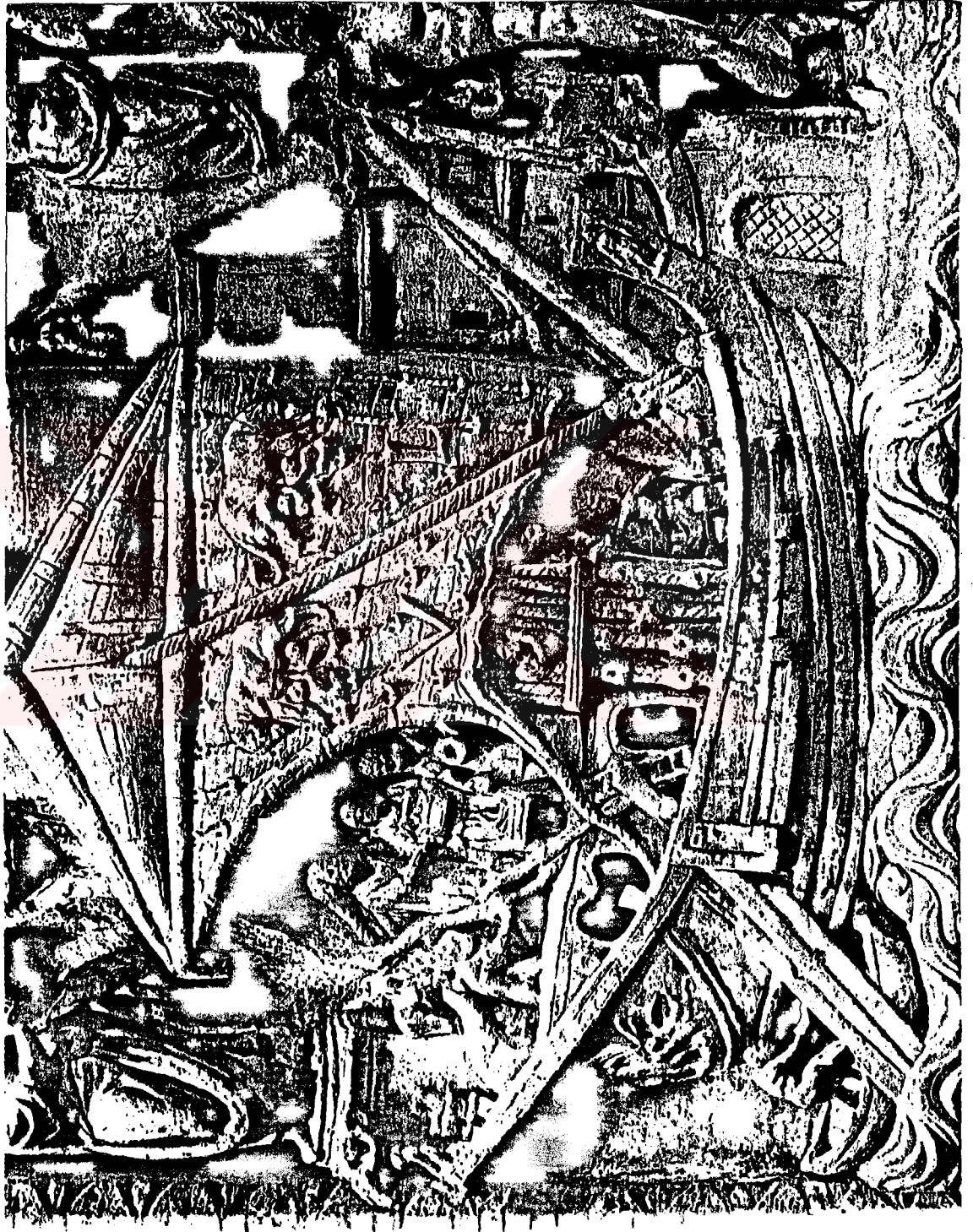


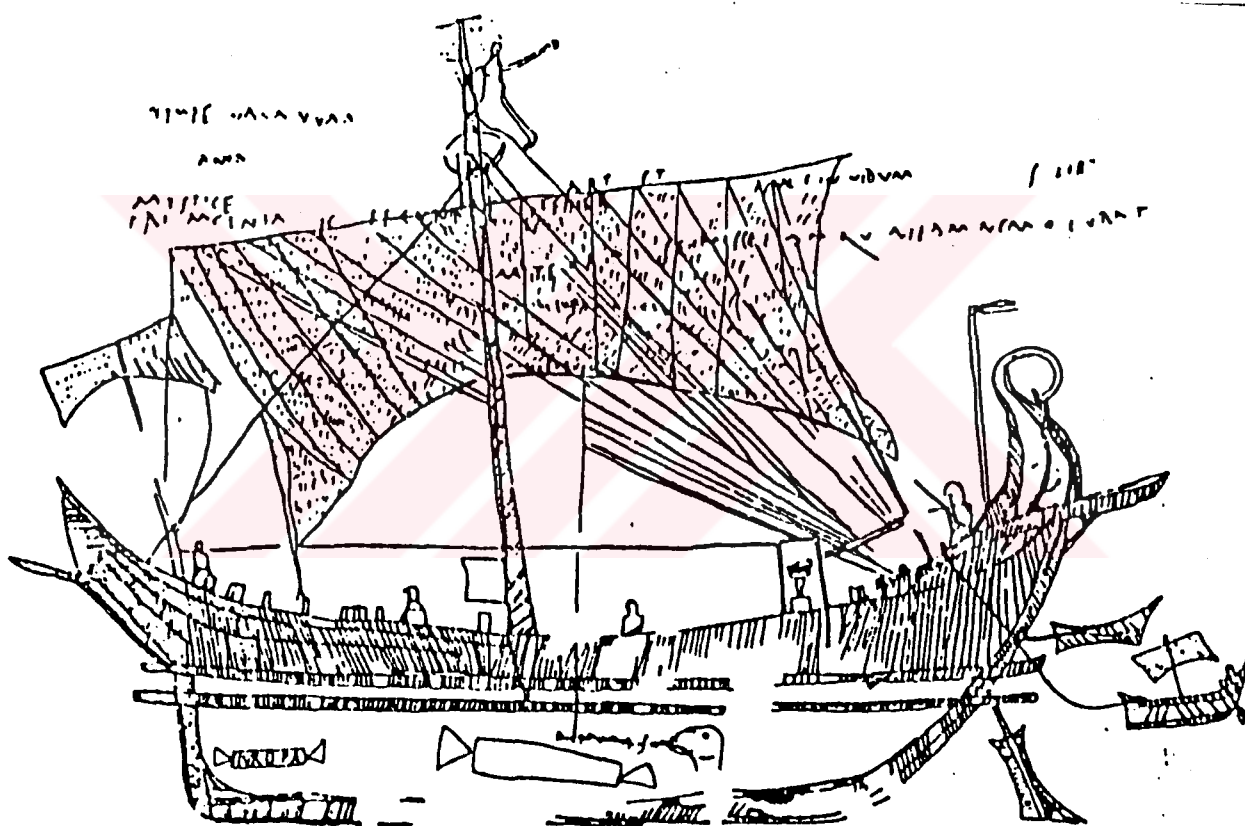
LEVHA 17

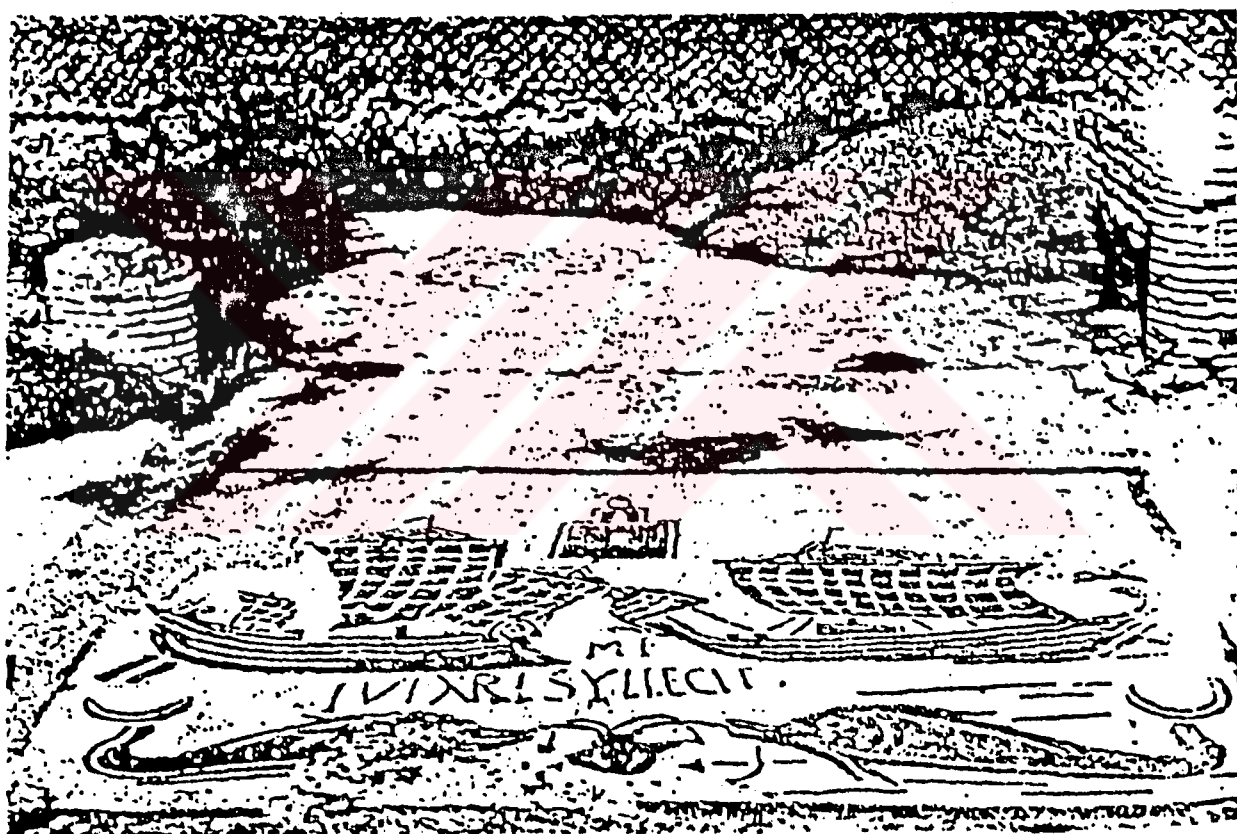


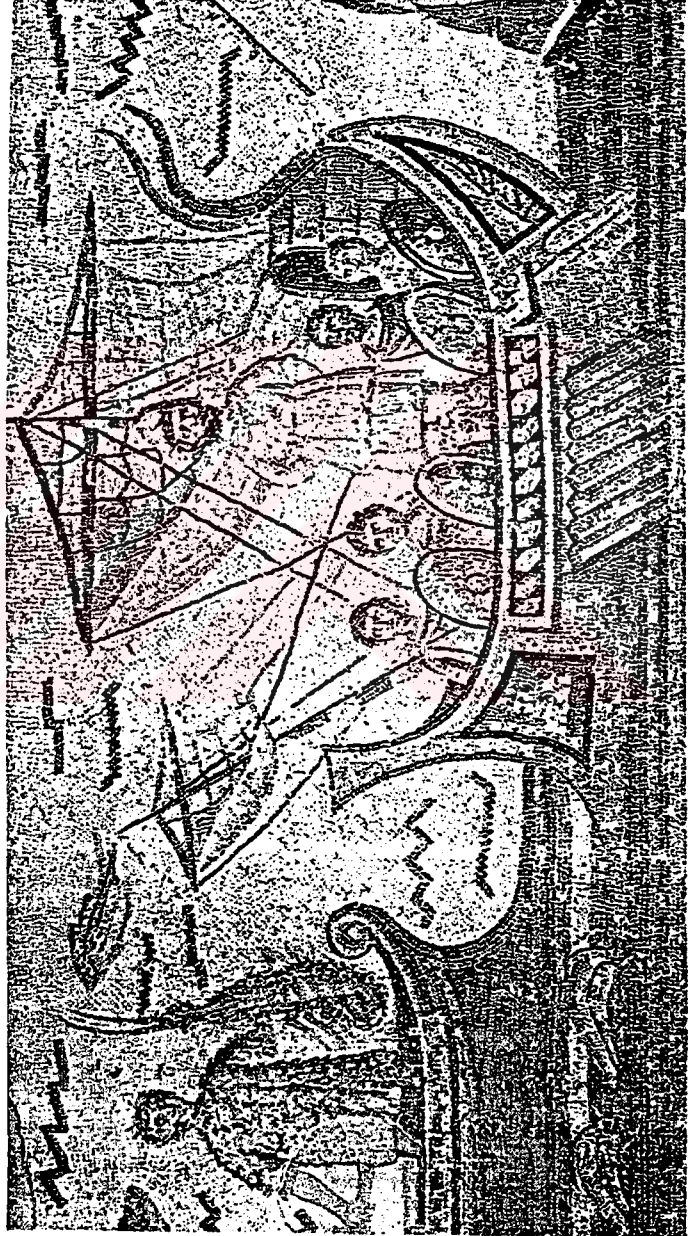


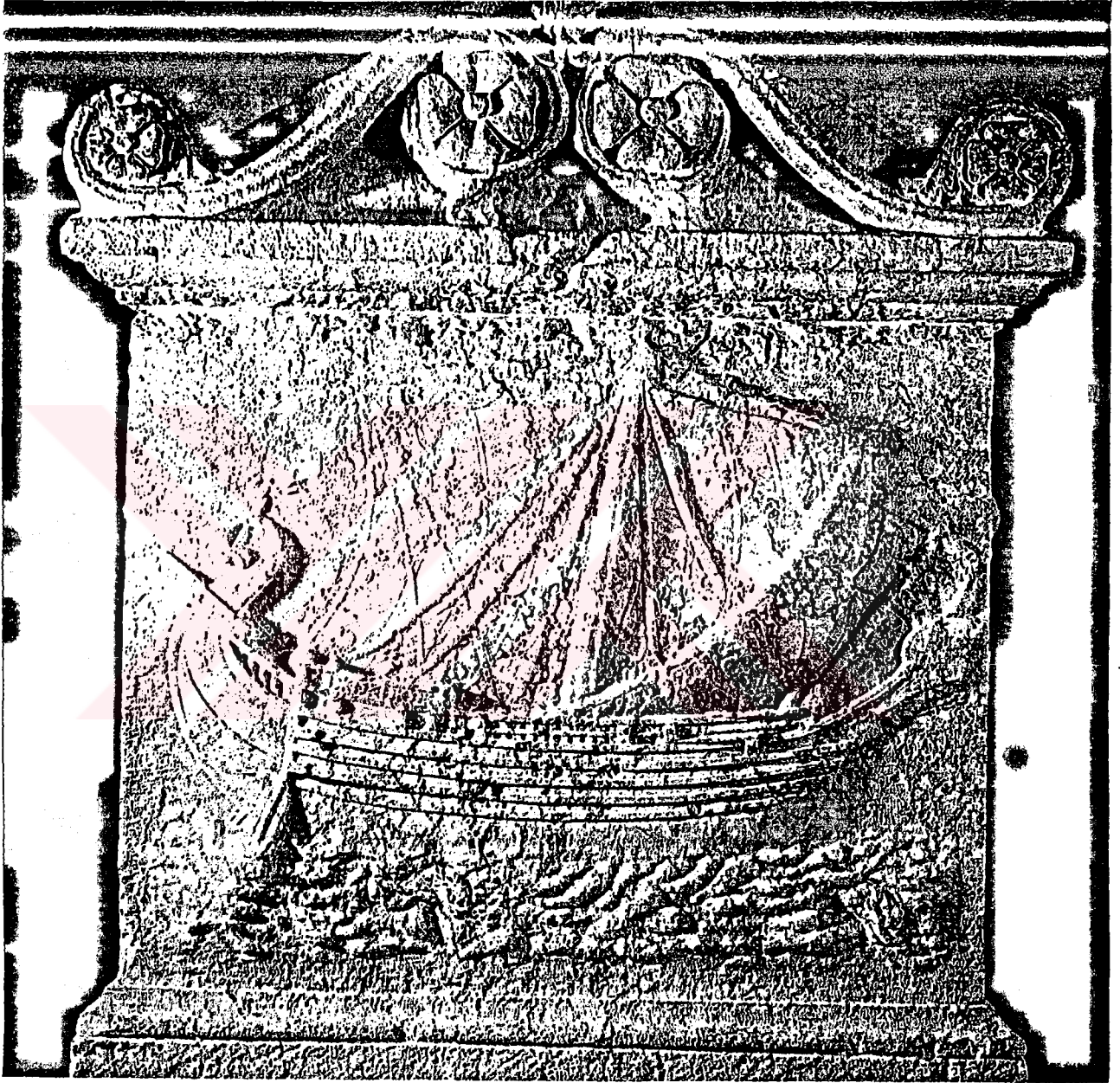
LEVHA 19



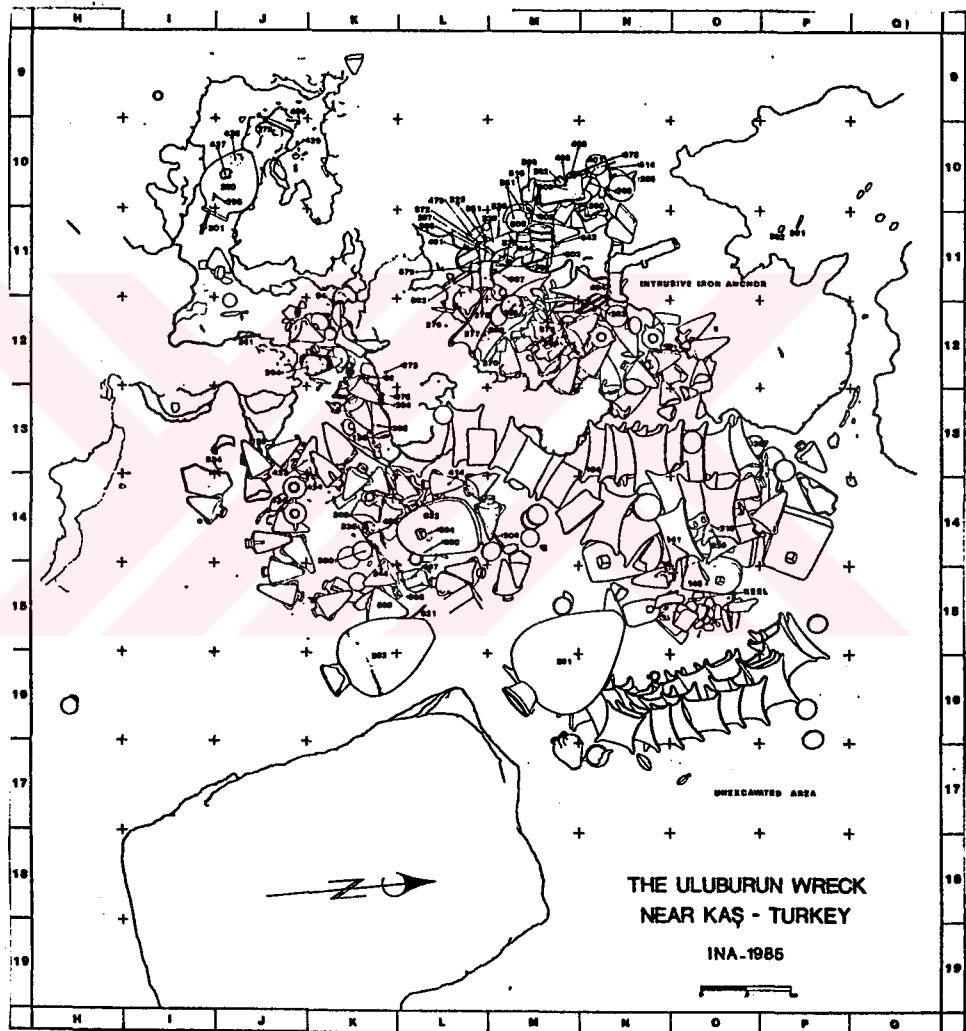


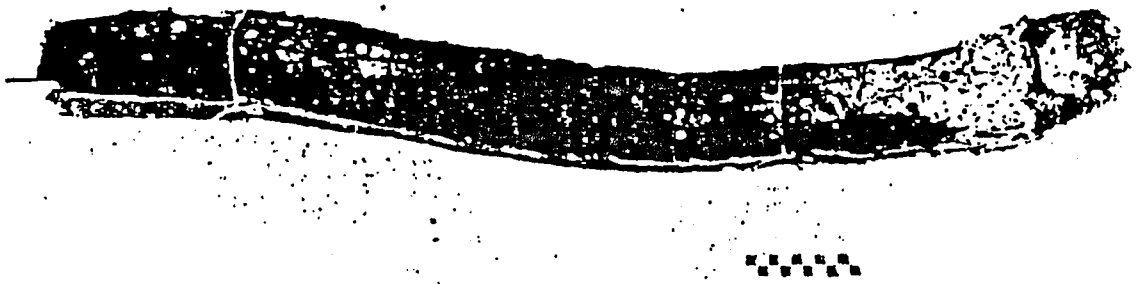






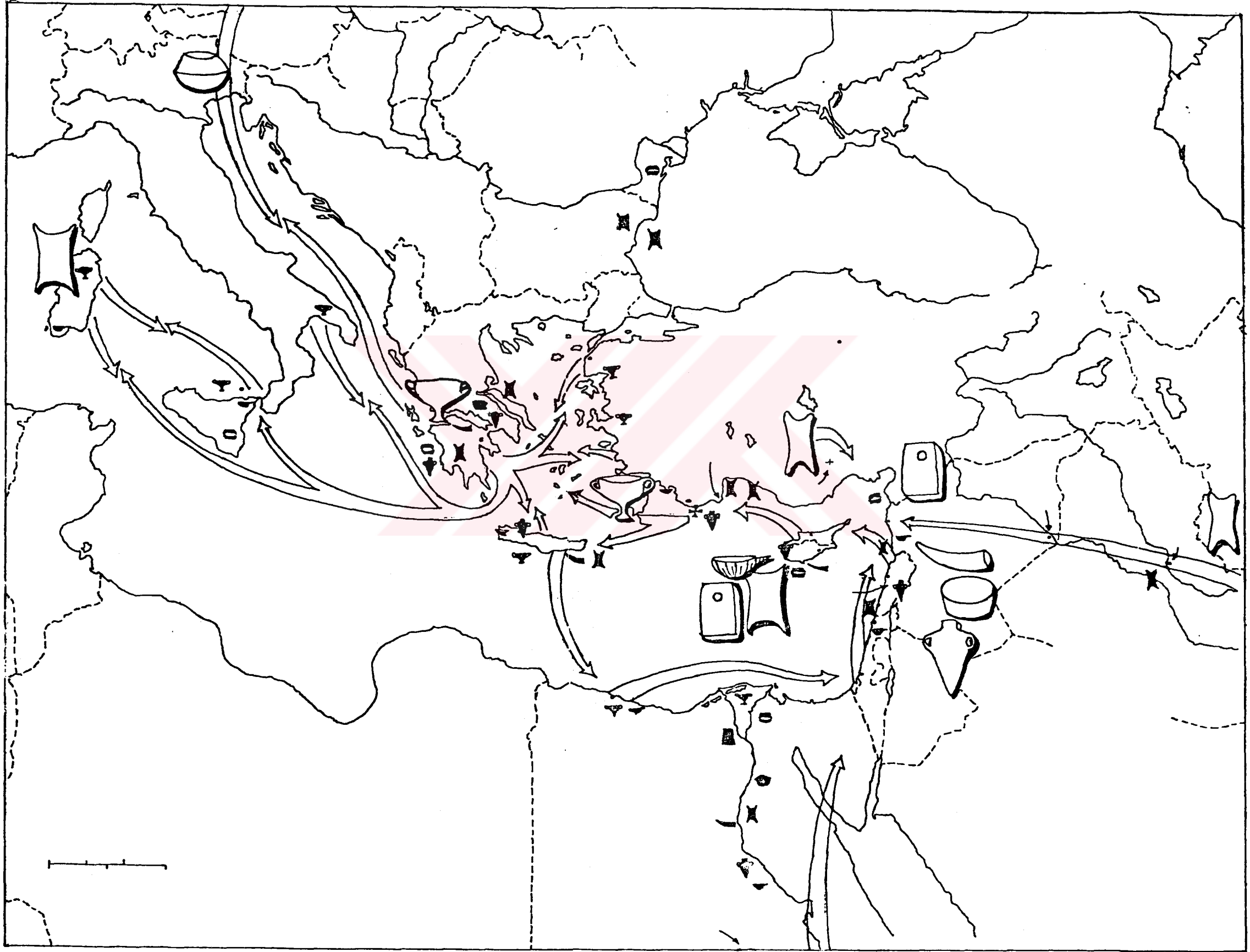






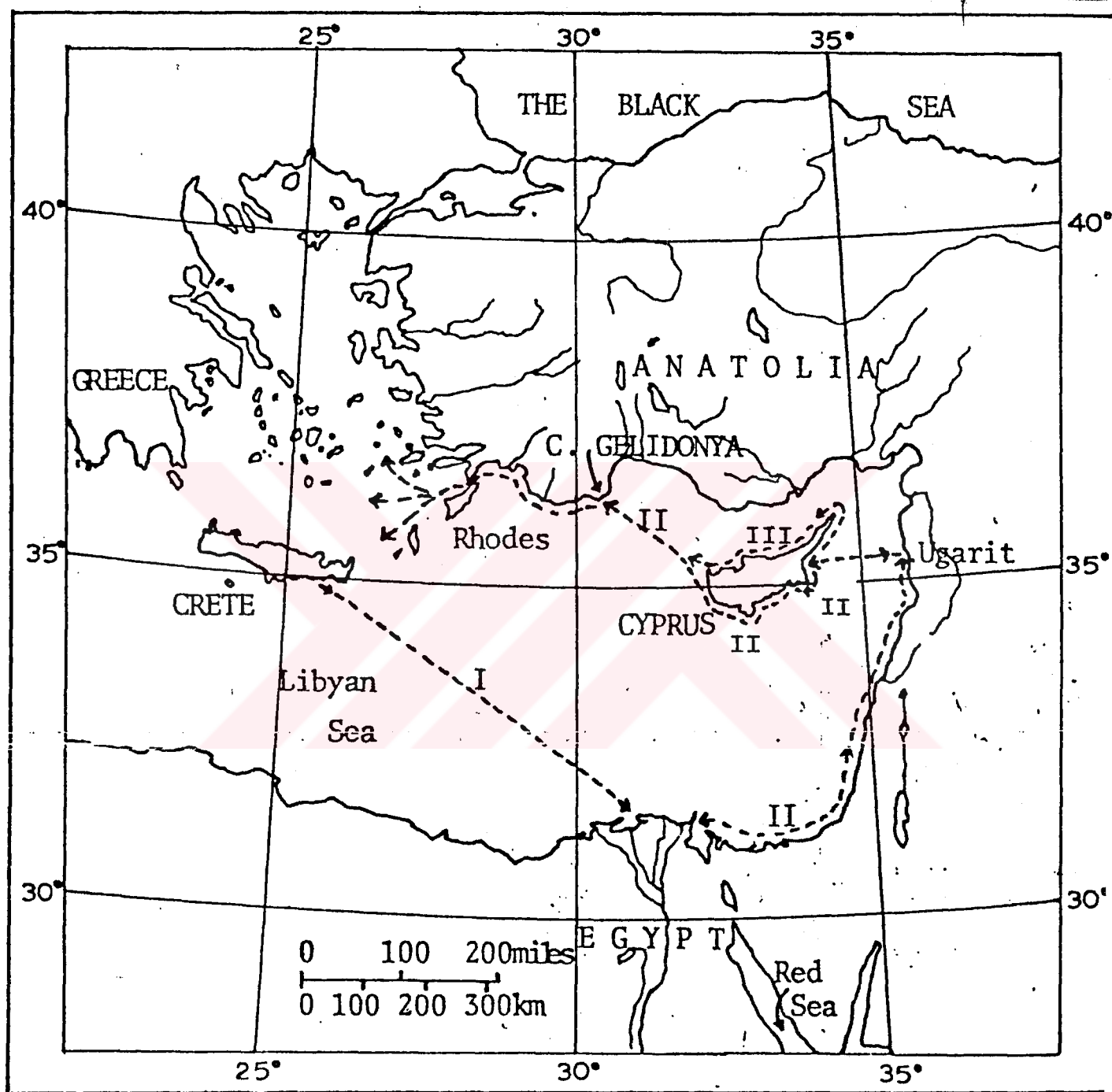
LEVHA 27

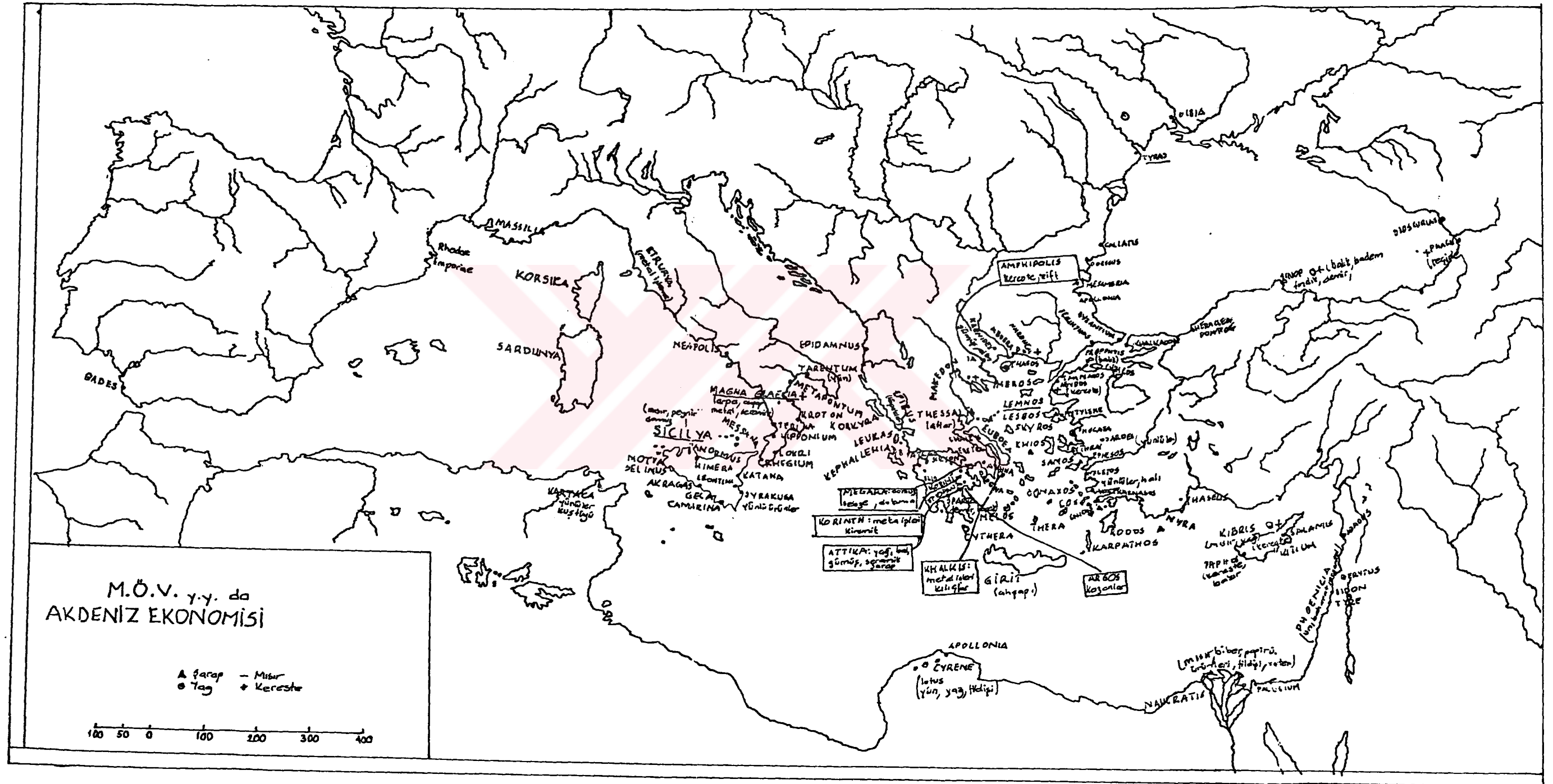


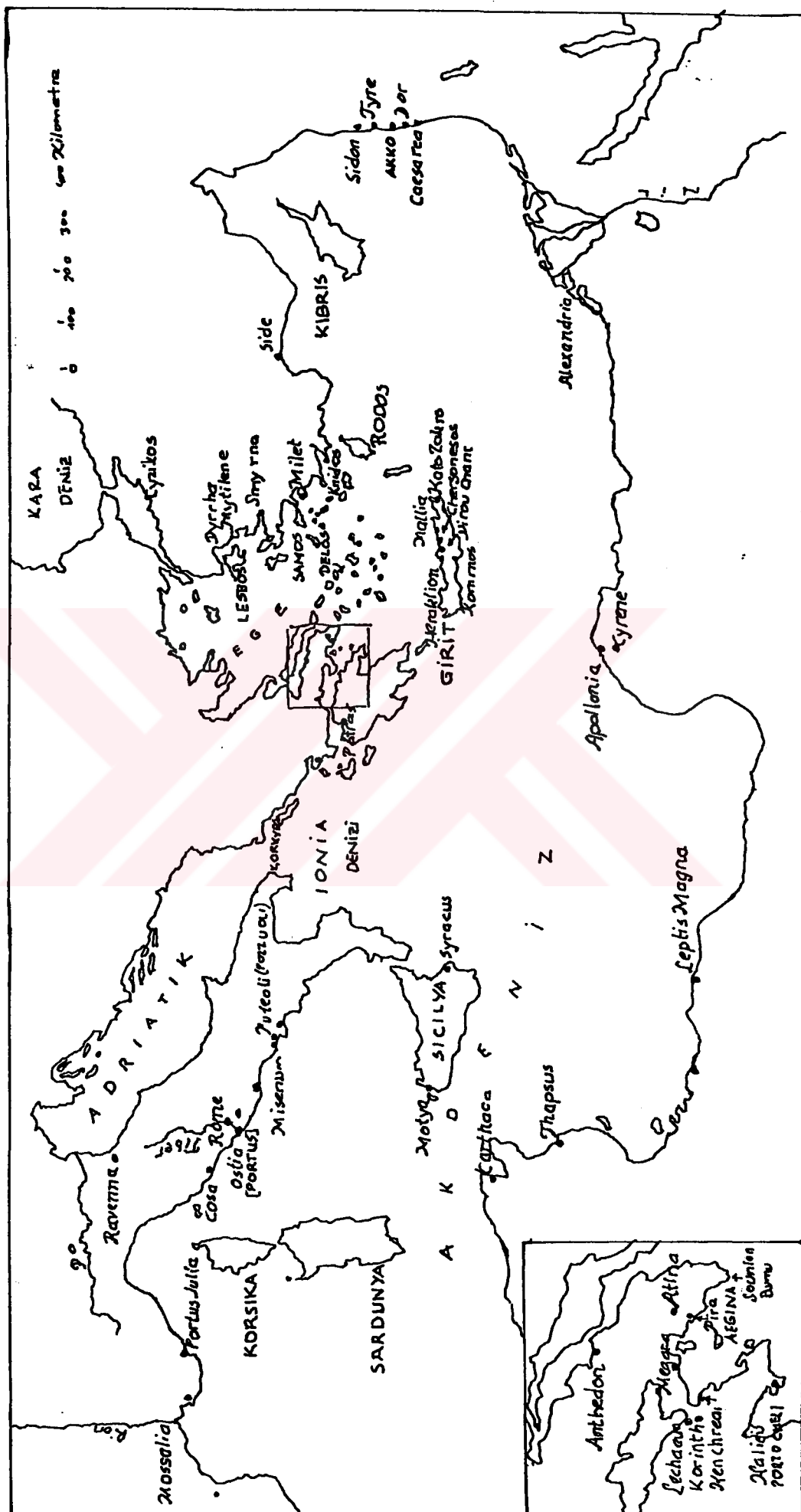


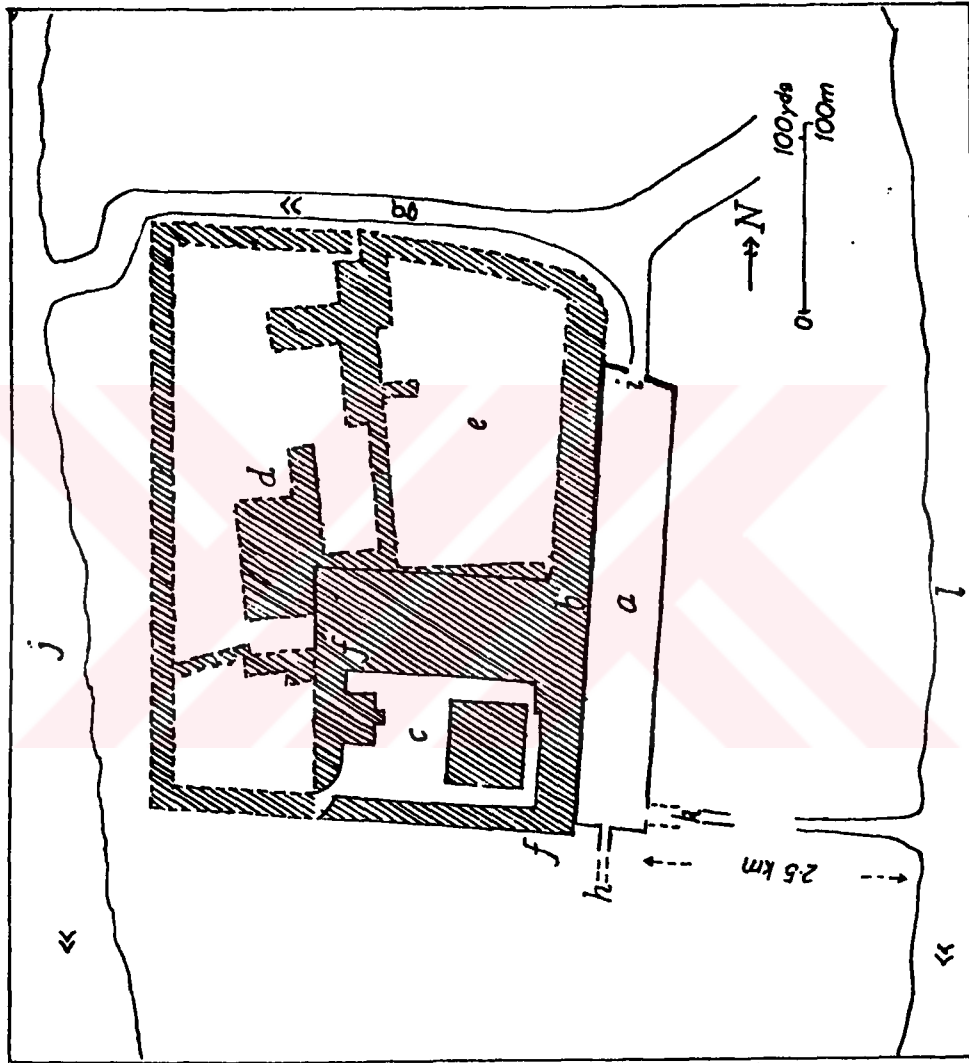
LEVHA 29

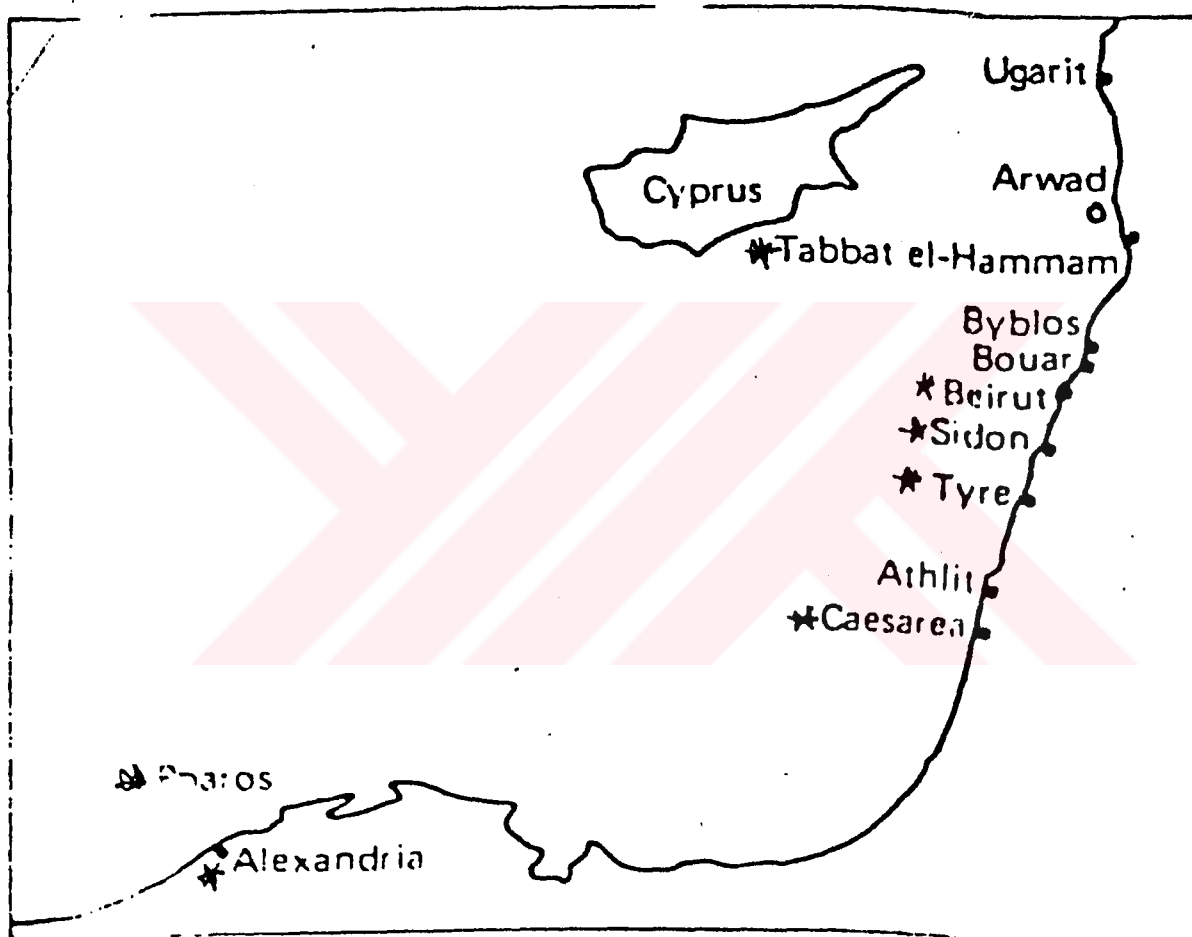
T. C.
Yükseköğretim Kurulu
Dokümantasyon Merkezi





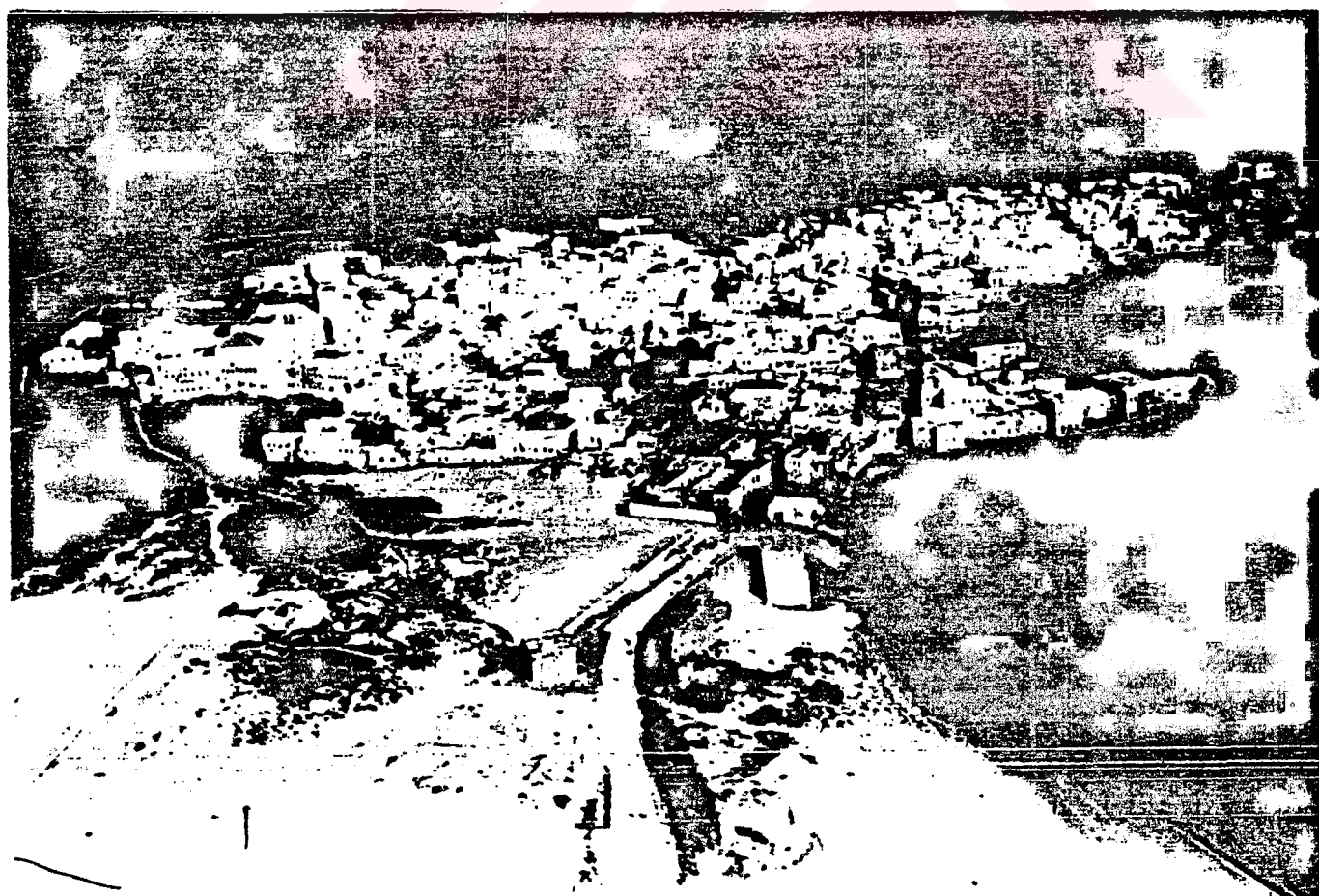
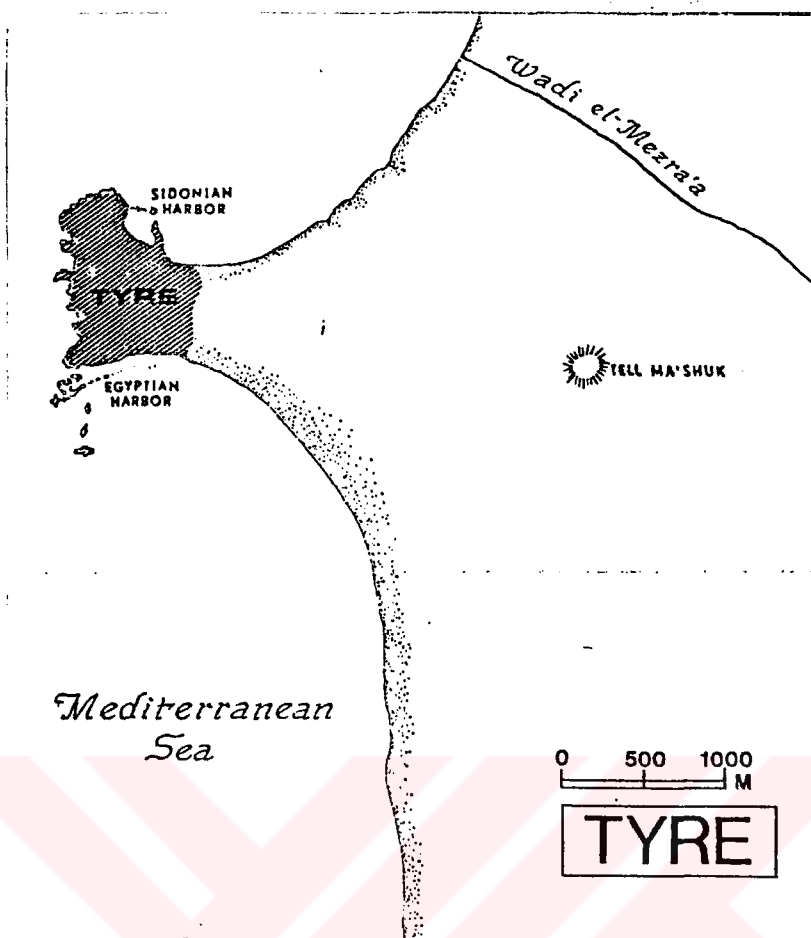


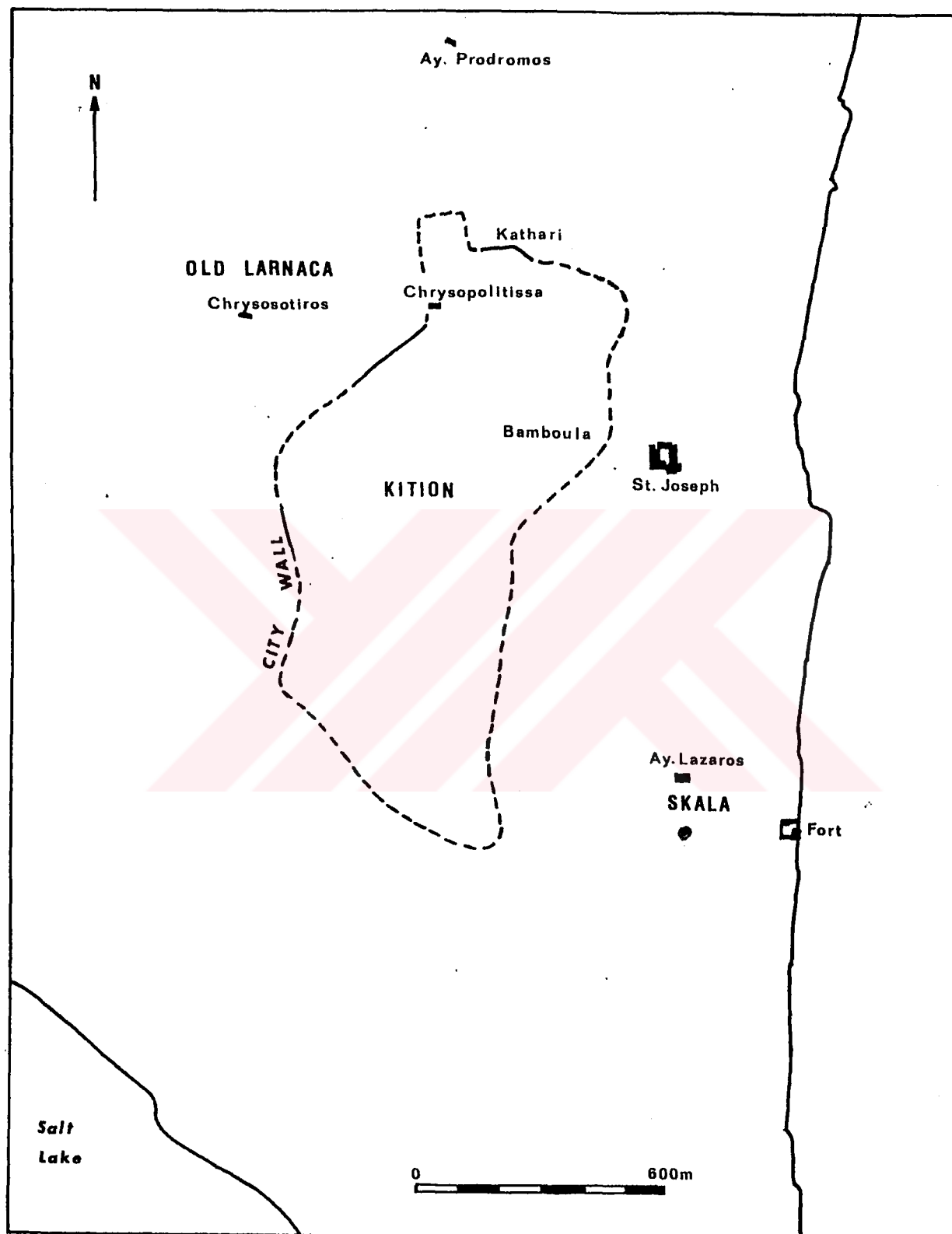


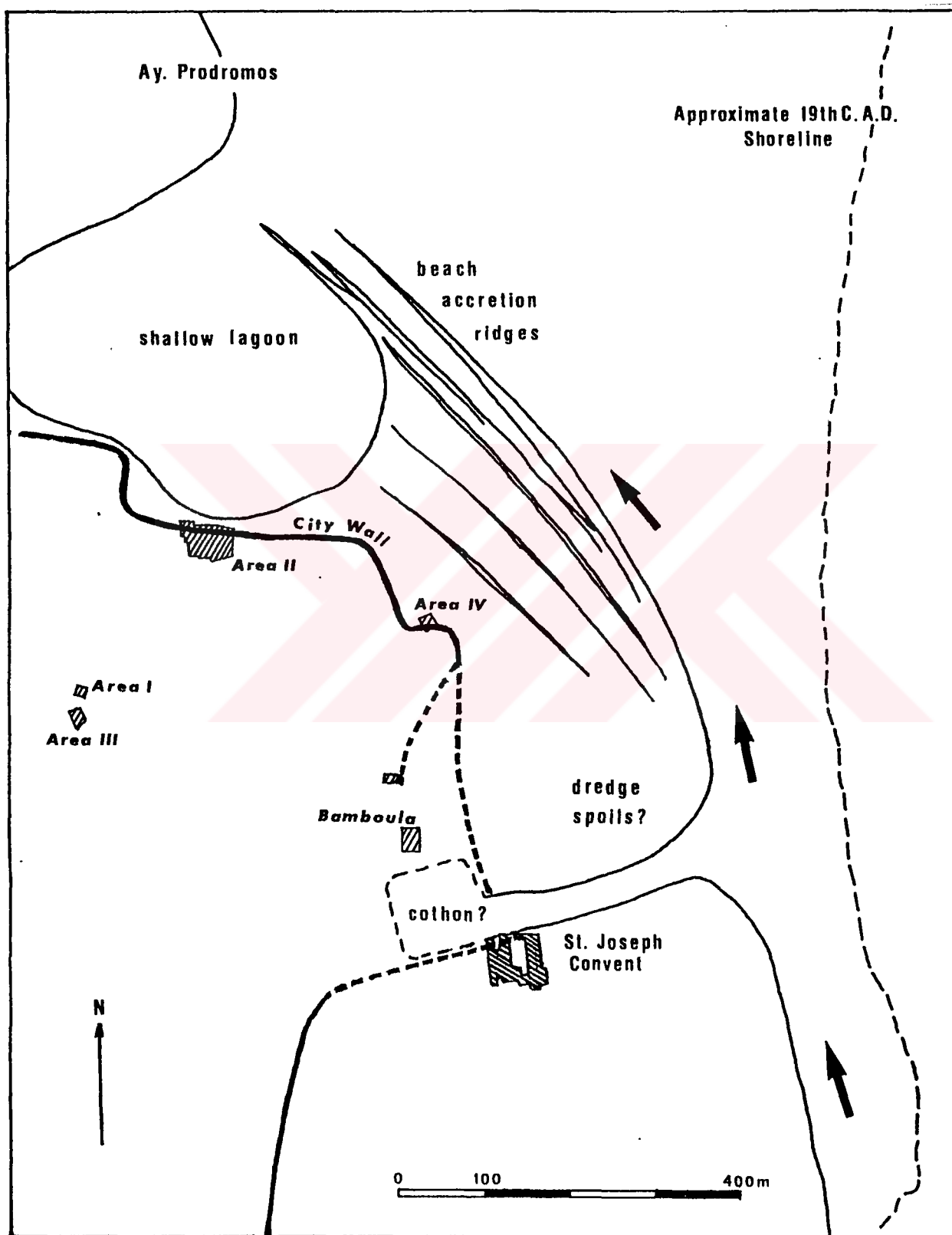


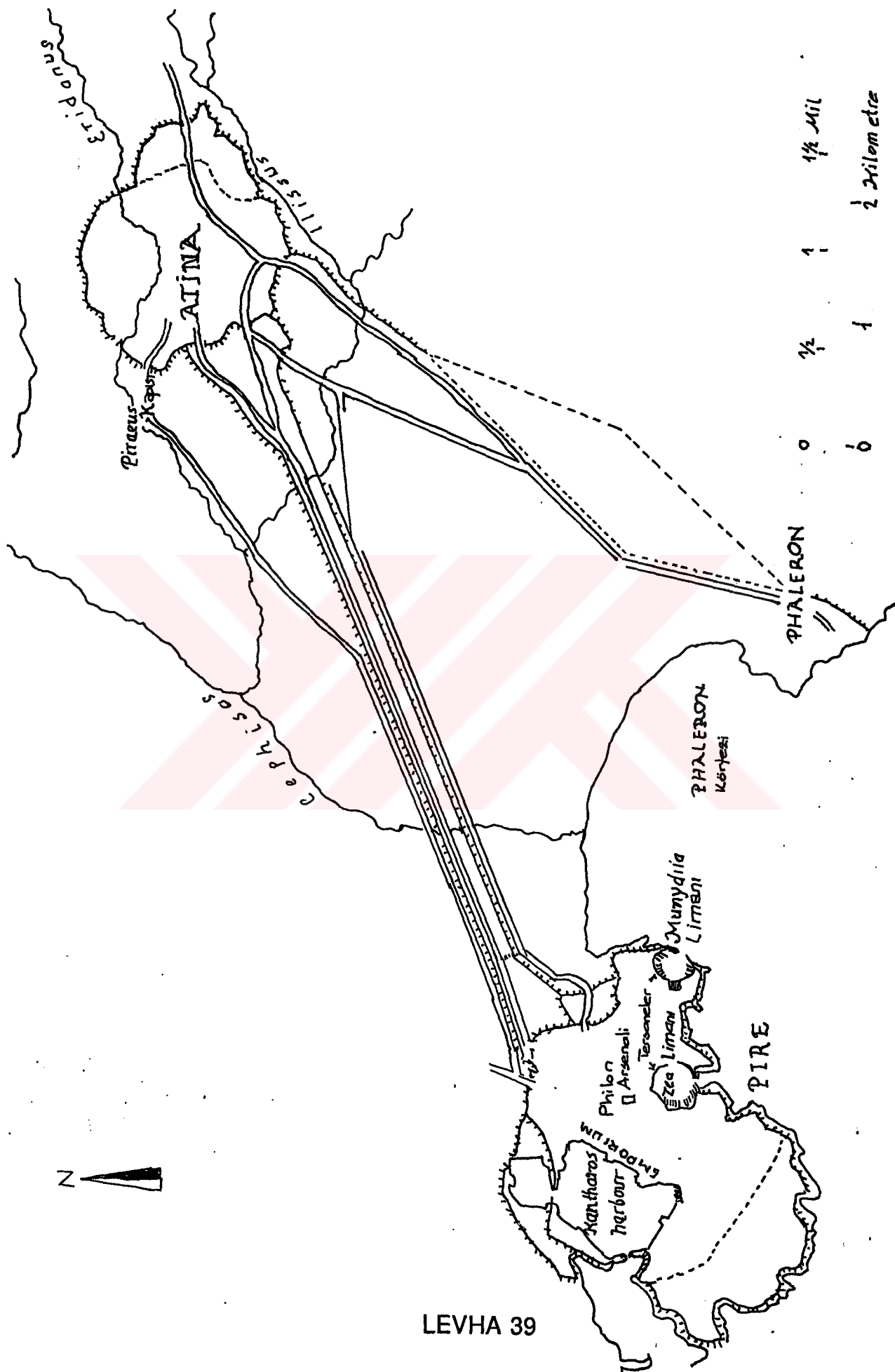
LEVHA 34

LEVHA 35

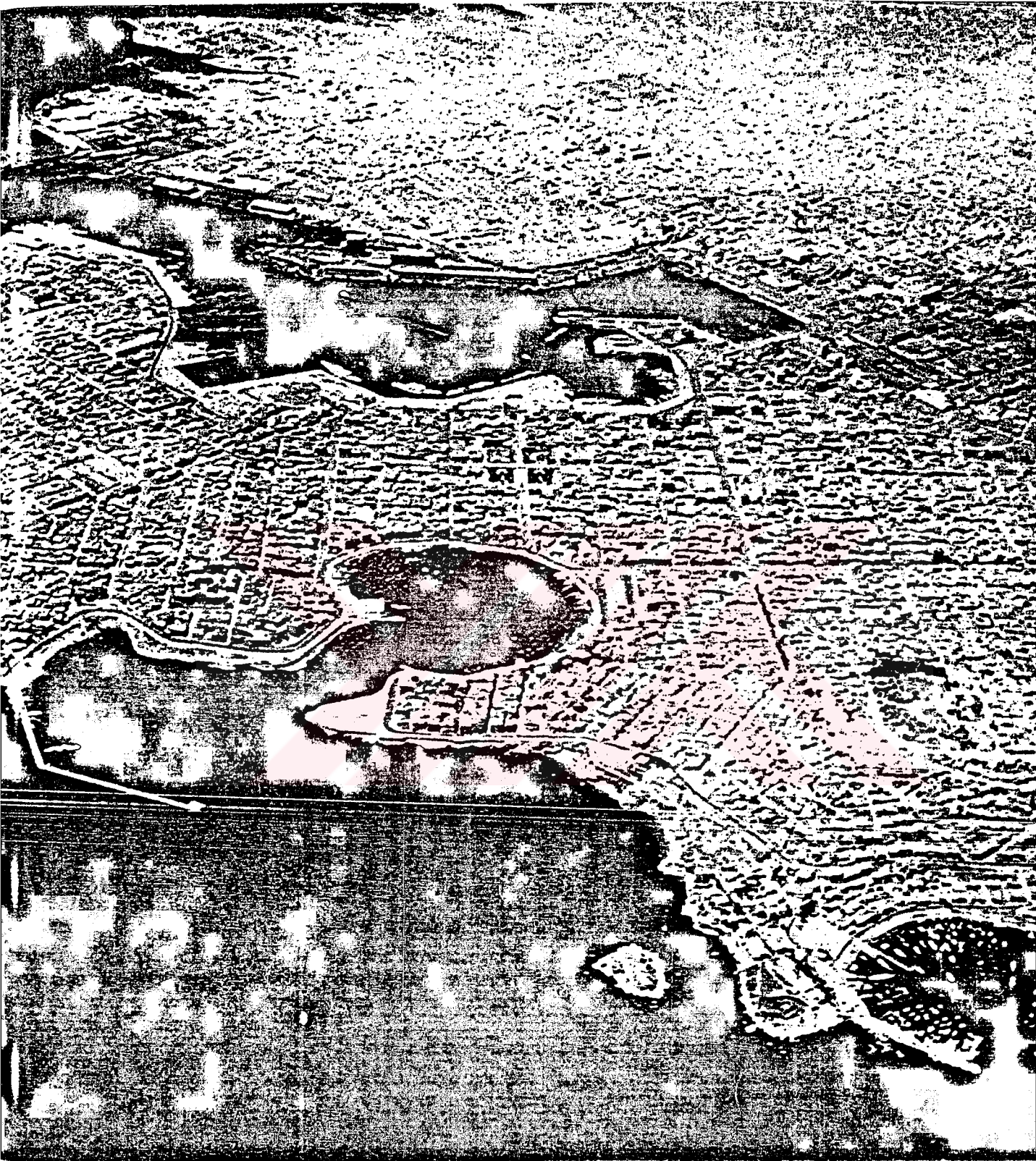


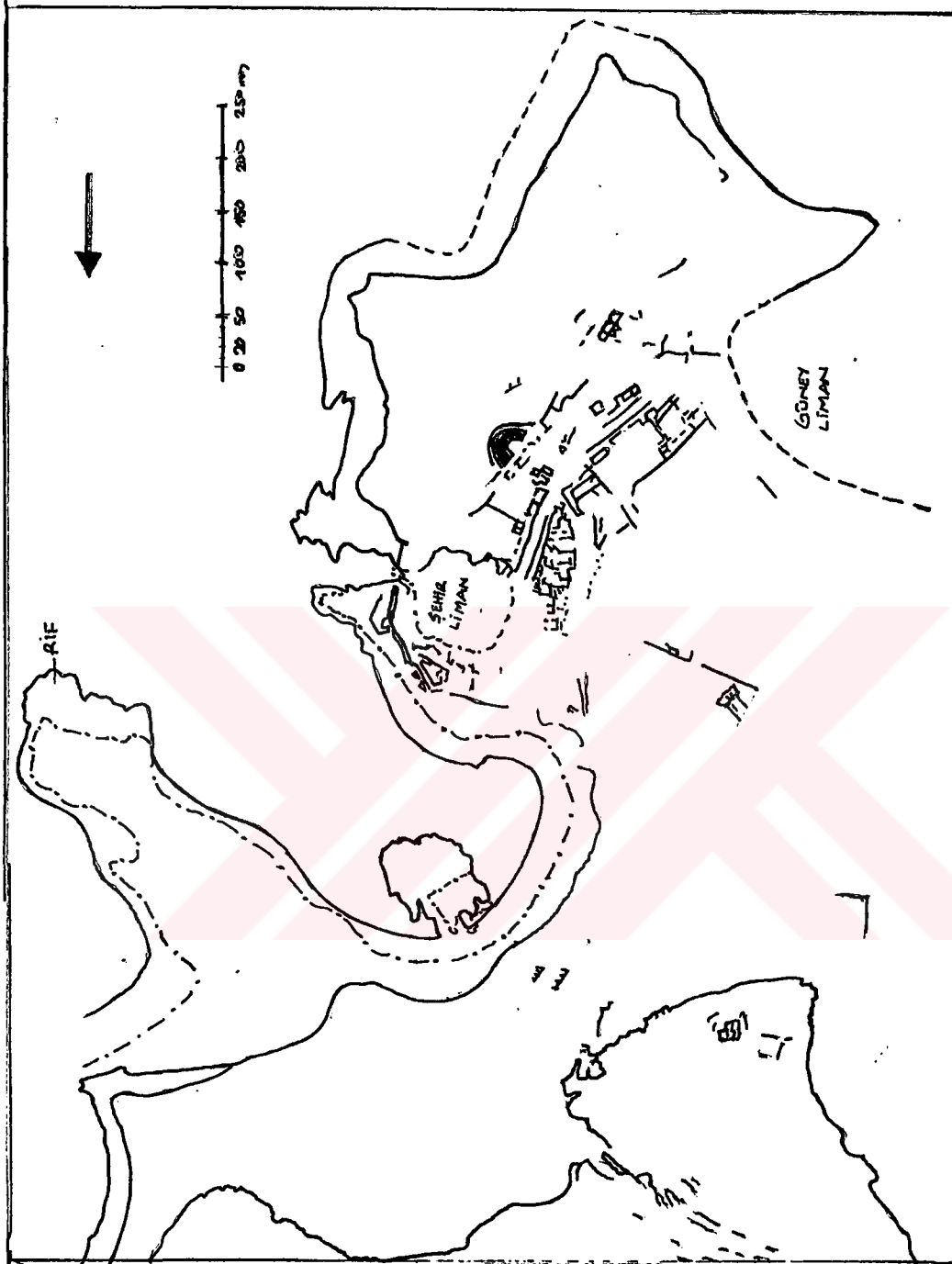






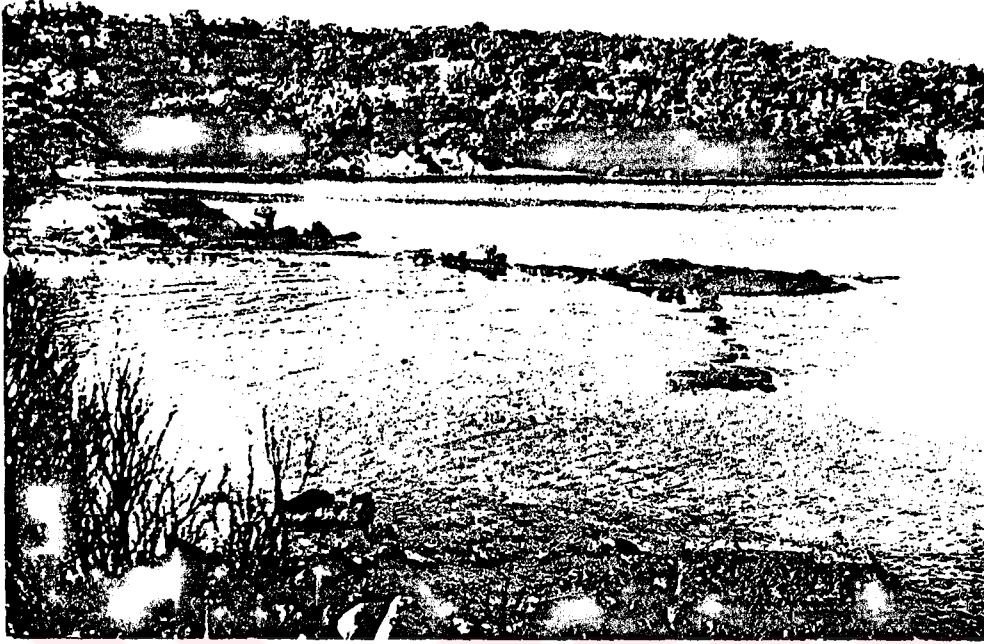
LEVHA 39





LEVHA 41

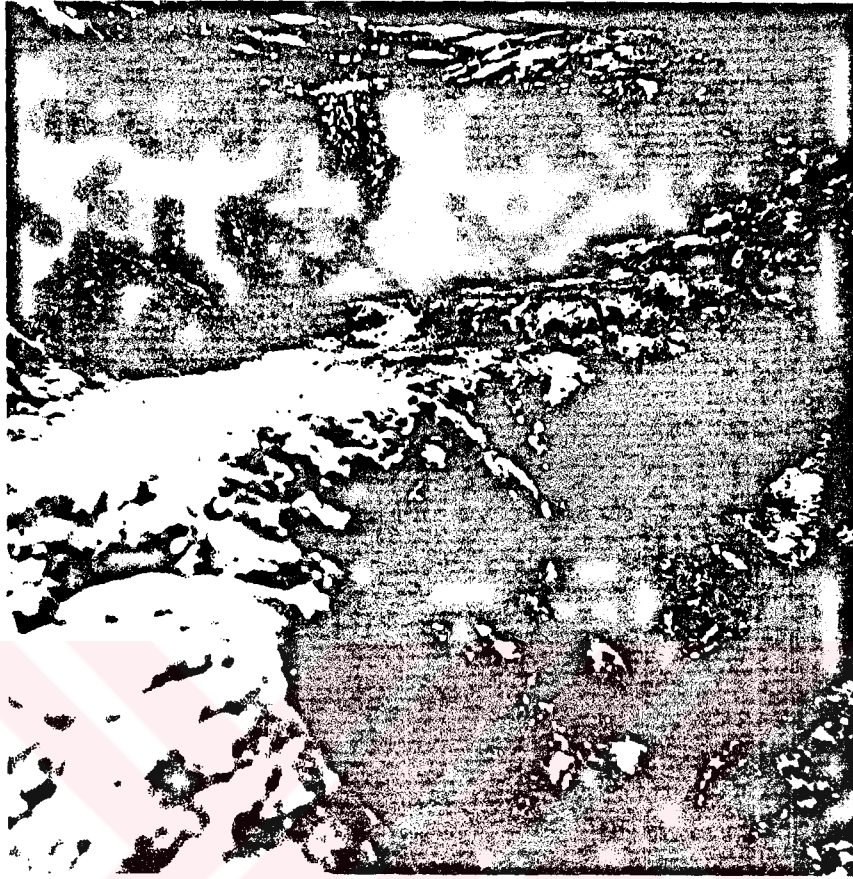




2



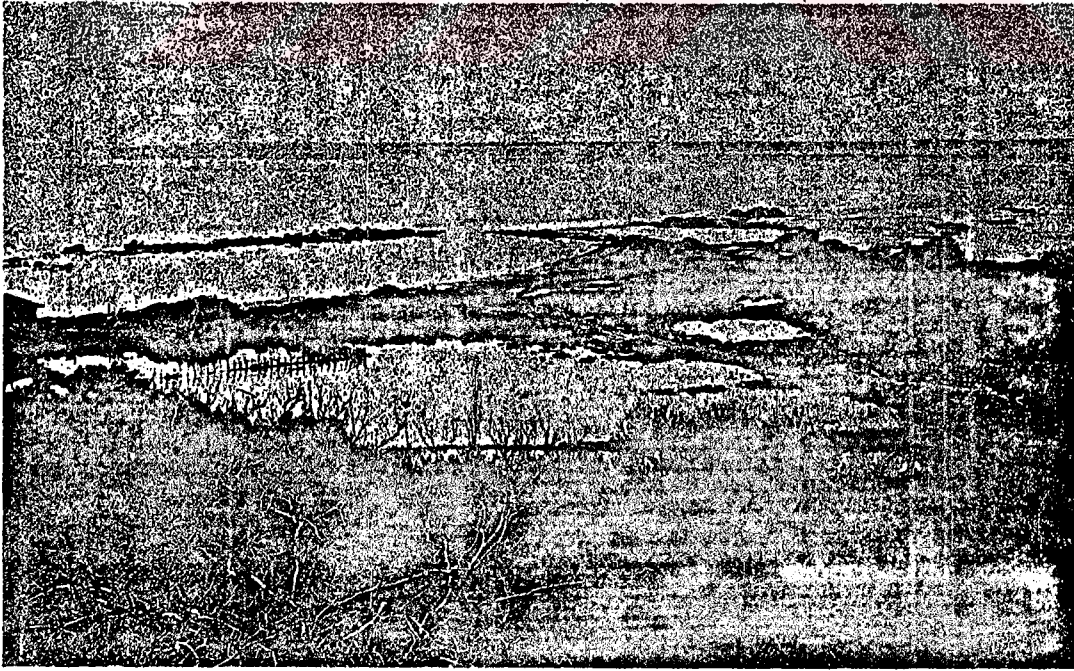
3



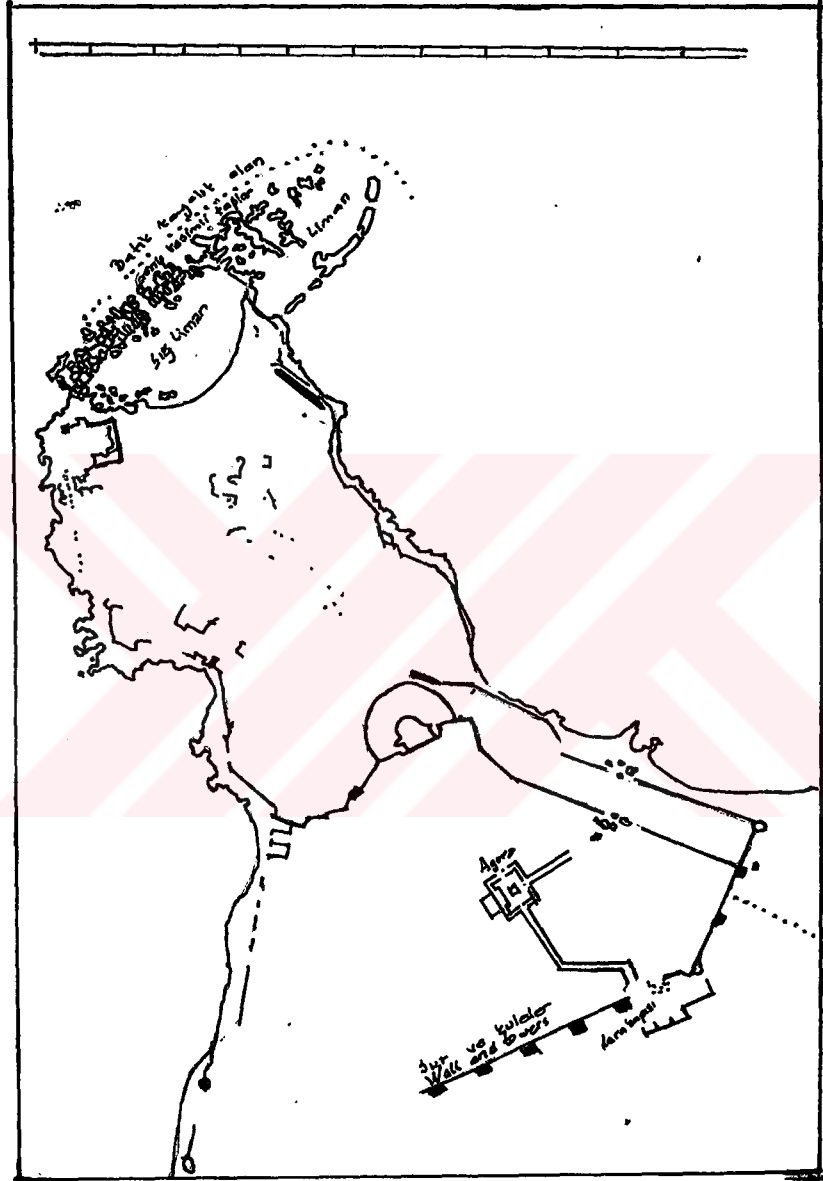
2



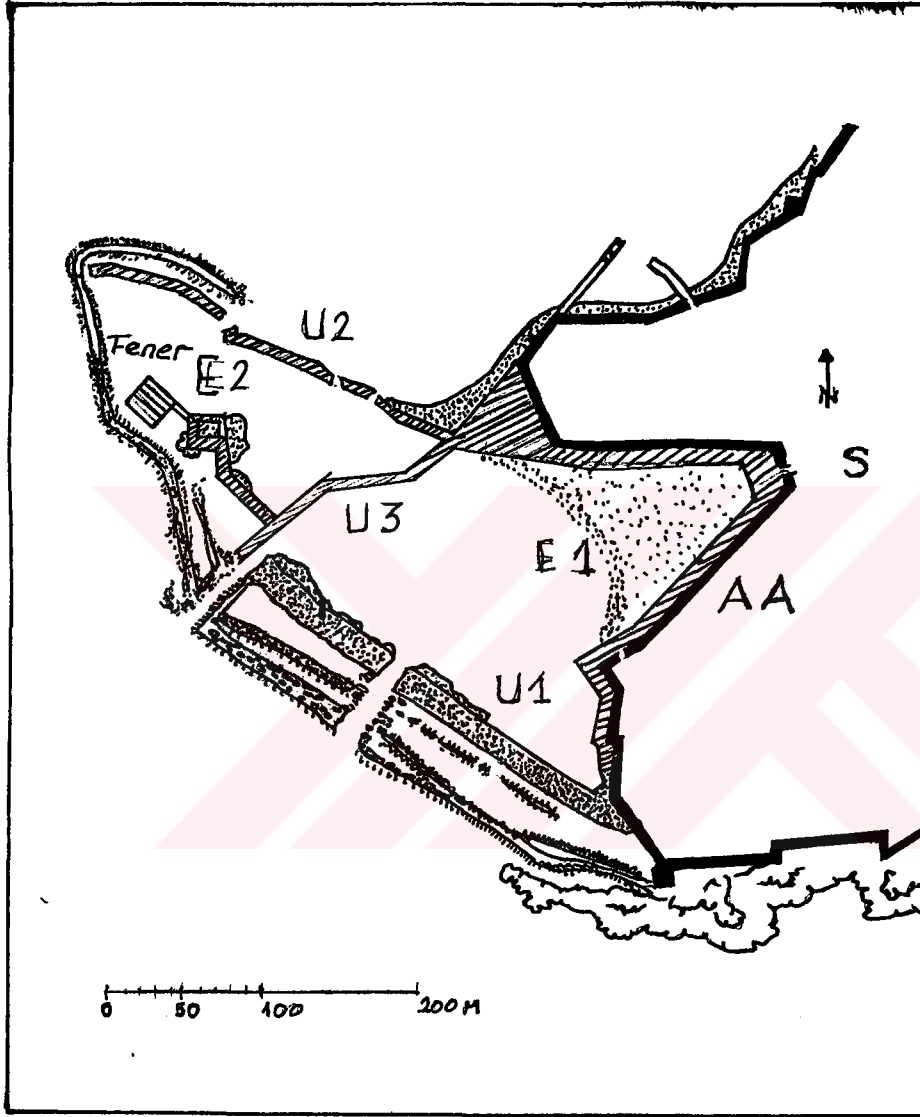
3



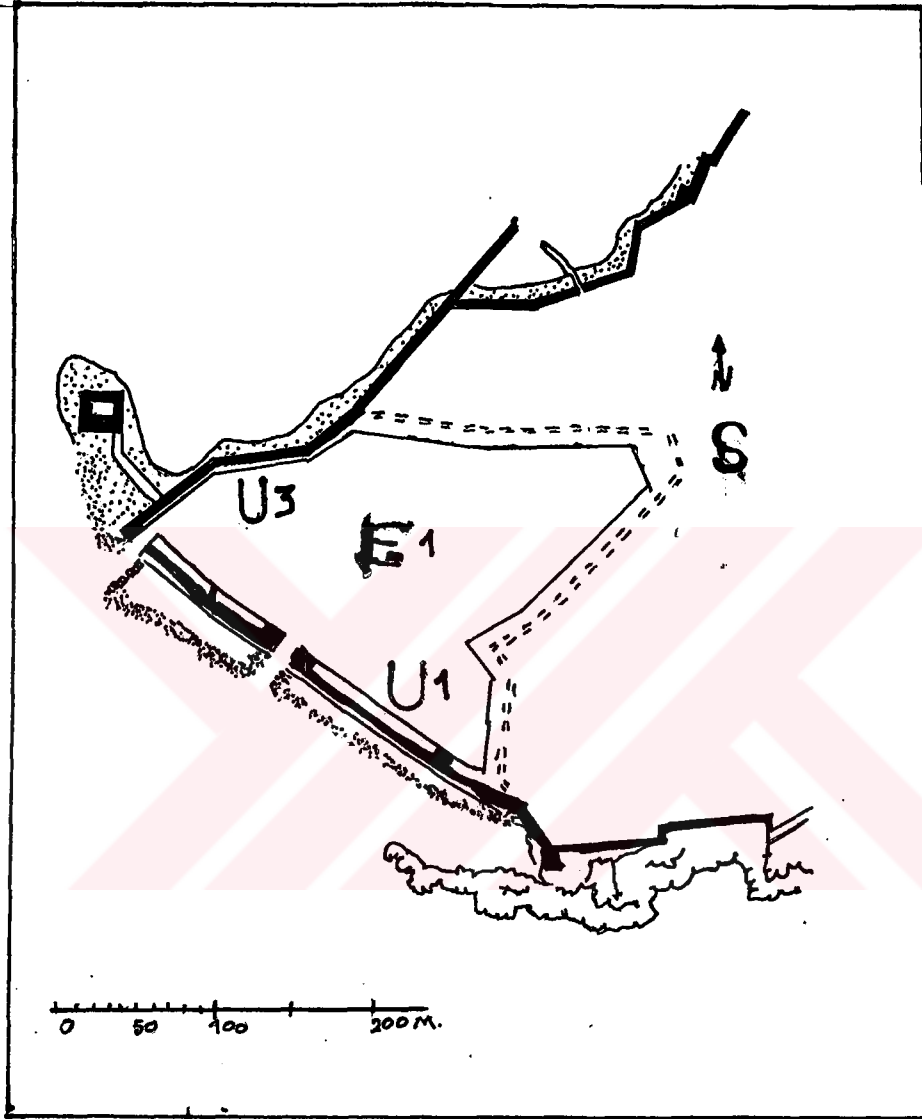
LEVHA 45



LEVHA 46



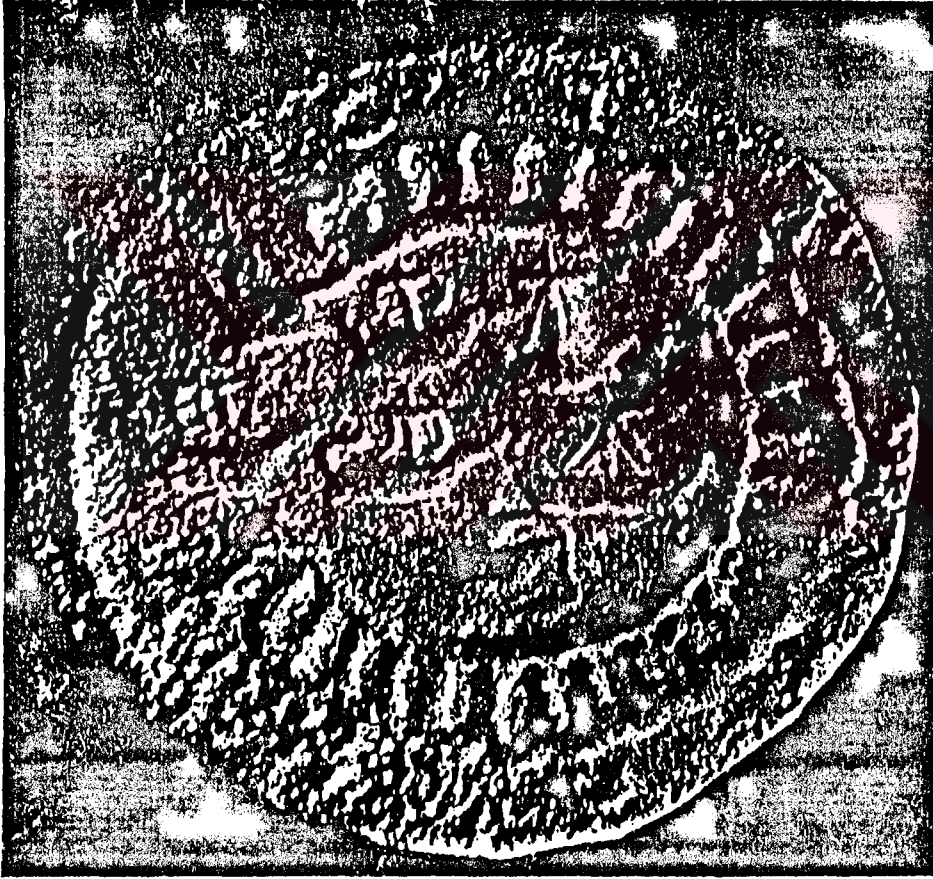
LEVHA 47



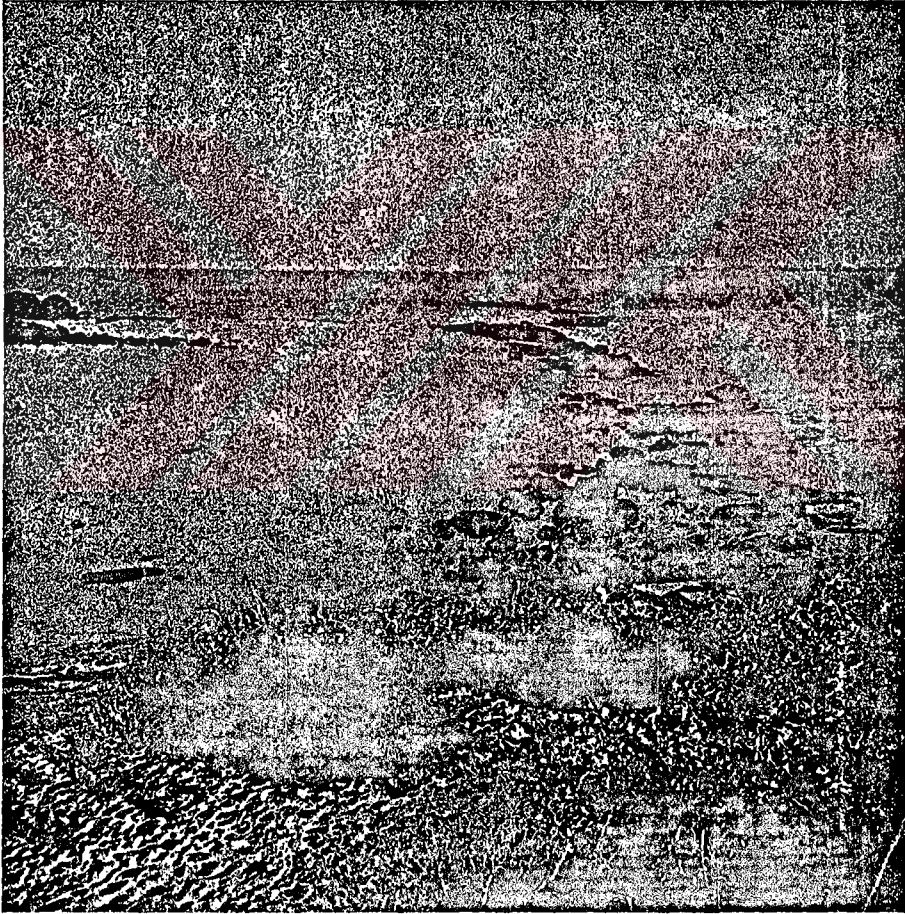
LEVHA 48



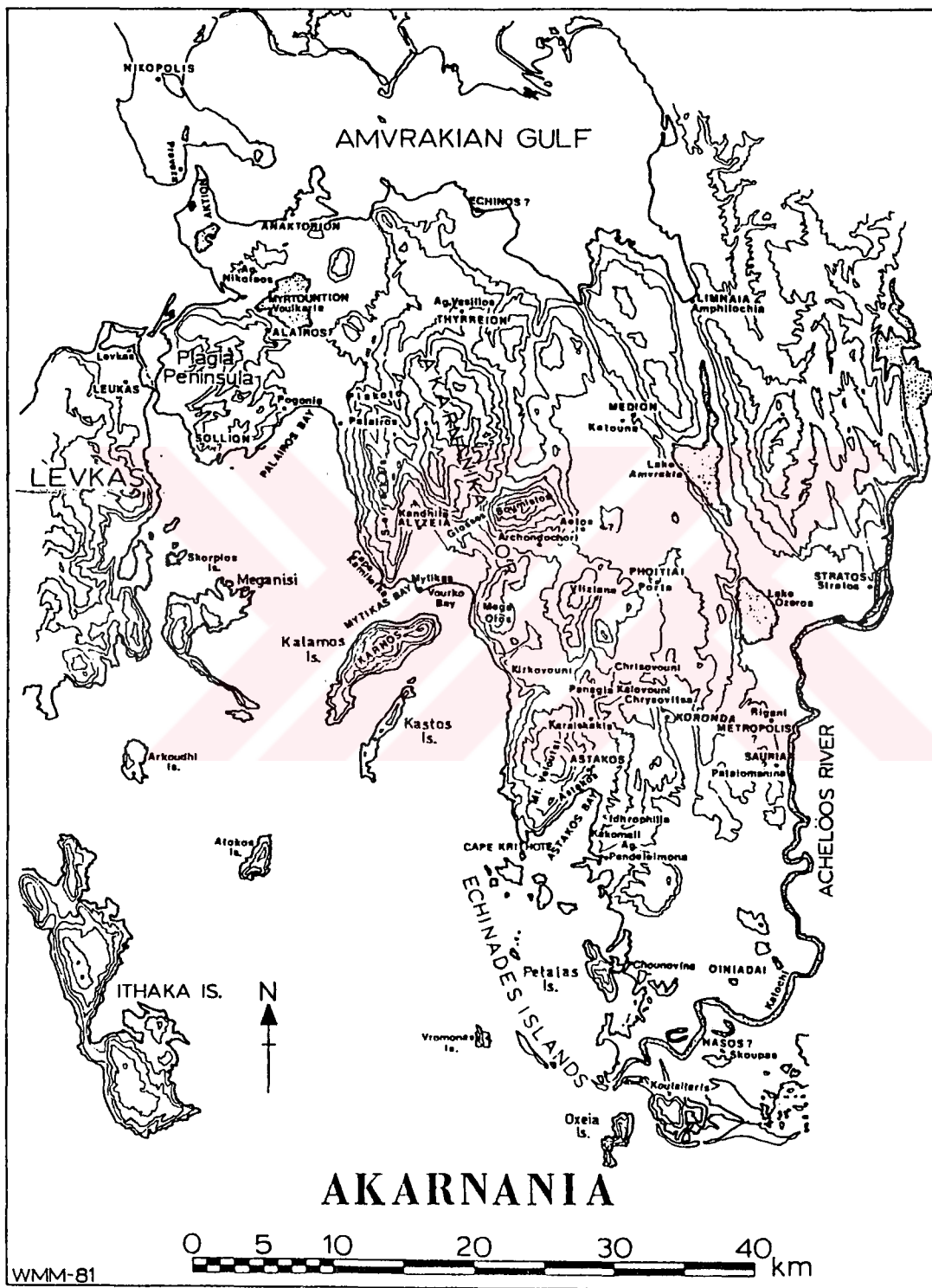
LEVHA 49



LEVHA 50



LEVHA 51



Limanın Roma İmparatorluk çağındaki durumunu sikke resimlerinde görüyoruz (Lev. 50) Burada liman etrafı revaklı galerilerle çevrili bir havuz olarak gösteriliyor. El limanı bu revakların dışında hamam, antrepo, yazıtlar anıtsal bir kapıyada sahipti. ¹

M.S.4.yy.'ın ikinci yarısında şehir fakirleşince liman da önemini yitirmiş ve ihmal edilerek dolmuştur. M.S.5.yy. da şehir yenide canlanmış ve eski limanı temizlemek yerine, yeni bir liman yapılmıştır. Yeni limanda 10-11 m. lik aralıklarla dirsek yapan 225m.uzunluğunda,7 m genişliğinde bir kuzeydoğu dalgakıranı vardır. (Lev.51) Bu yapının üç tane menfezi vardır. Biri ortada idi ve limana girişi sağlıyordu. Kuzey menfezler ise güneyden gelen kumların dışarı atılmasını sağlıyor ve dalgalı havalarda gemilerin yeni limanın etrafını dolaşarak rahatça havuza girmesine olanak veriyordu. İkinci dalgakıranın batı ucu Vitruvius'un tariflerine uygun. Denize çakılmış kazıklar arasında vücuda getirilmiş tahta kalıplar içine dökülmüş moloz taşları ve kireç taşından masif bir kitle veya opuscaementiciu olarak yapılmıştır.²Kazıkların ve kaplamaların örnekleri bugün mevcut değil, fakat dolgu kitlelerinin dış yüzeylerinde görülen dikey oyuntular, bunların geçmişteki varlığına işaret ediyor. Yeni limanın dalgakıranın etrafına büyük taş kitleleri yığılmış. Bu sayede dalgaların ilk hızı kesilebilmiştir. ³

4-Leukos (Hellas):⁴

M.Ö.7.yy in 2. yarısında kurulmuş bir Korinth kolonisidir. Adriatik kıyıları ve İtalya limanları ve daha batıdaki limanlarla Yunanistan arsındaki ticarette bir yer işgal etmektedir.Korinth'in, kuzey Hellasdaki nüfuzu için önemli bir rol oynamış.Önemli ticaret yolu üzerindeki stratejik yeri,limanın kentin önemli bir elemanı olmasını sağlamış.(Lev. 52)

1980-83 şnorkelli yüzey araştırması. yapılmış.

Döküntüler 600m uzunluğunda Aela ile şehir arasında (kara),10m genişliğinde.Güney girişin boşaltma doku ve dalgakıran işlevinde olduğunu bir yığın ve yapılaşma gösteriyor. (Lev. 53)

Döküntünün üzerinde insitu bloklara raslanmış.Bu da yapılanmayı anlamamıza yarıyor. (Lev.54)

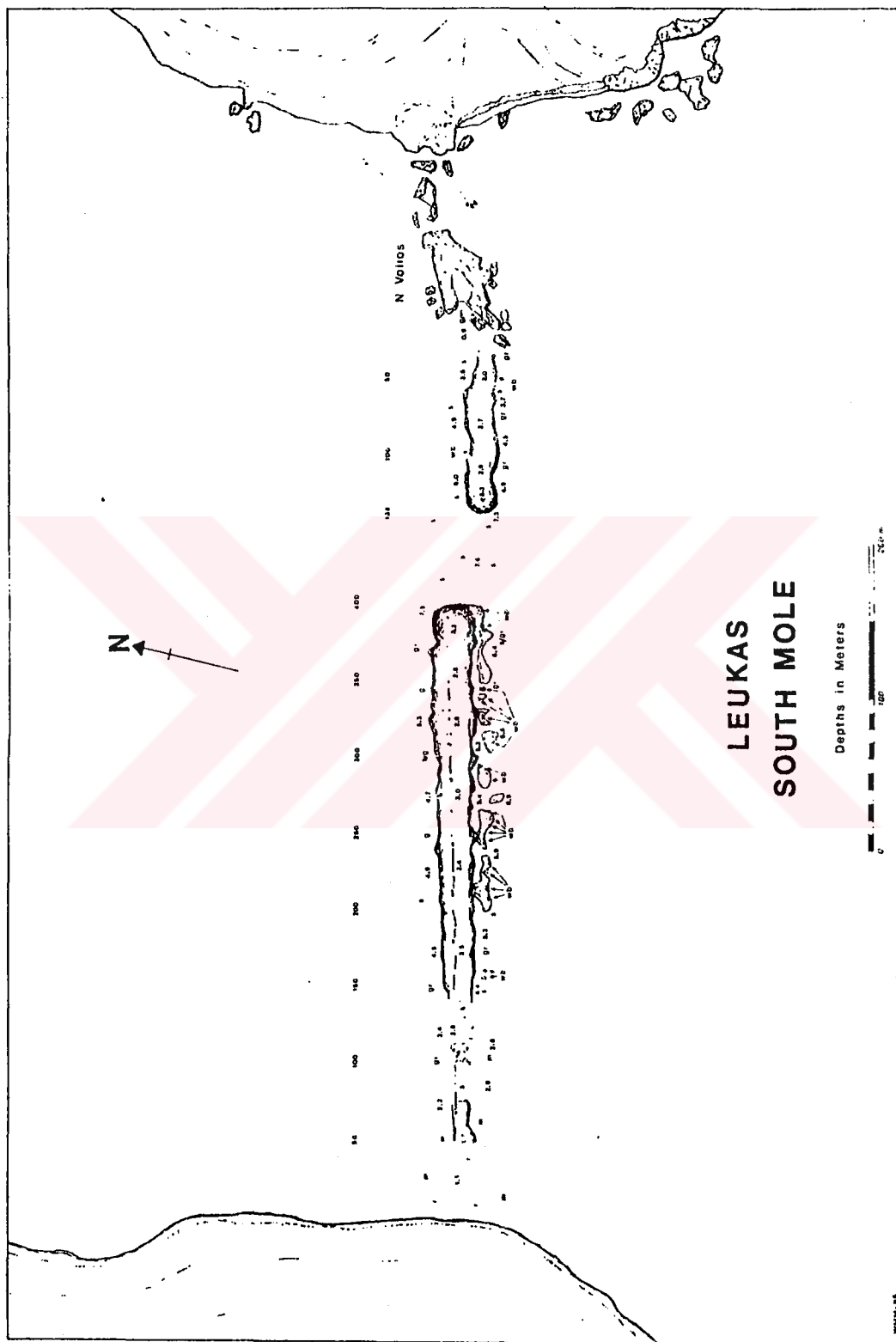
Orjinal yapımdan beri su seviyesi döküntüye göre +3,35m (+,-,0.85m) değişmiş.

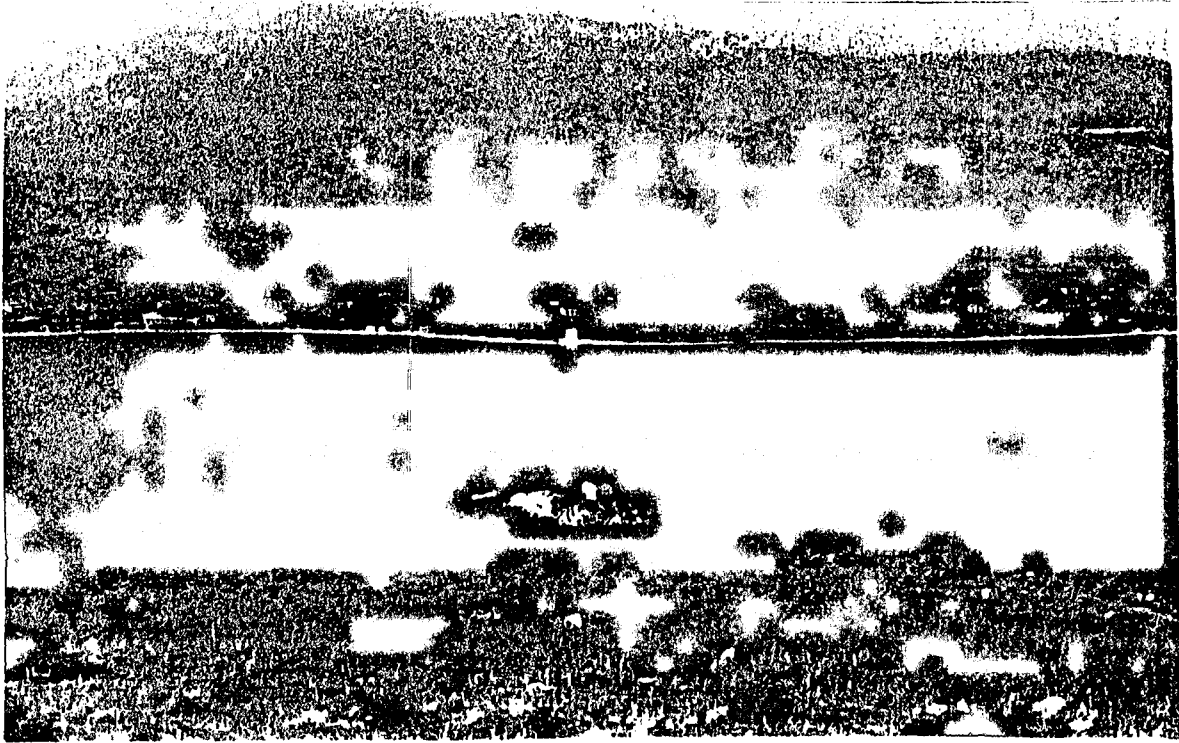
¹ Mansel, A.M., Side 1947-1966 yılları kazıları ve araştırmalarının sonuçları, T.T.K. 1978 Ankara

² Vitruvius De Architectura 5,12,3-4

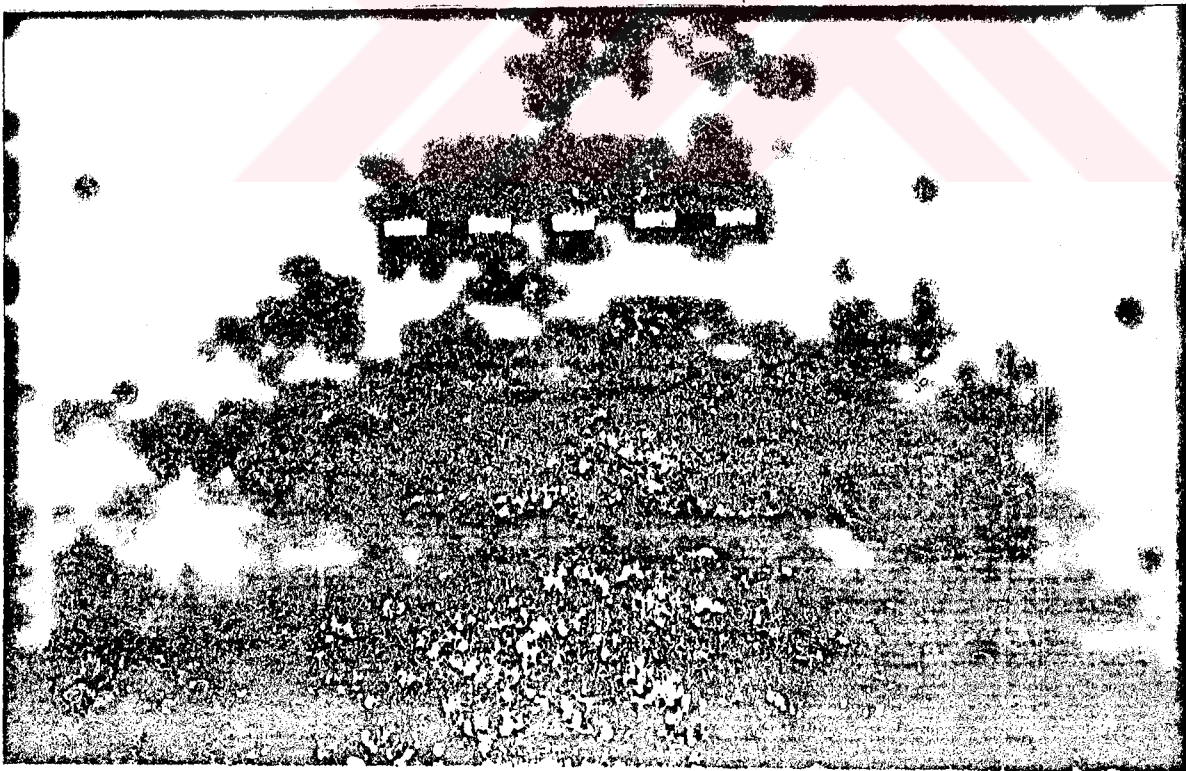
³ Mansel, A.M., Side 1947-66 yılları kazıları ve araştırmaları sonuçları TTK.1978 Ankara s. 76-78

⁴ Murray, M.W., "The Ancient Harbour Mole at Leukas, Greece" Archaeology of Coastal Changes. London 1988. den Liman hakkındaki bilgilerin tümü derlenmiştir.

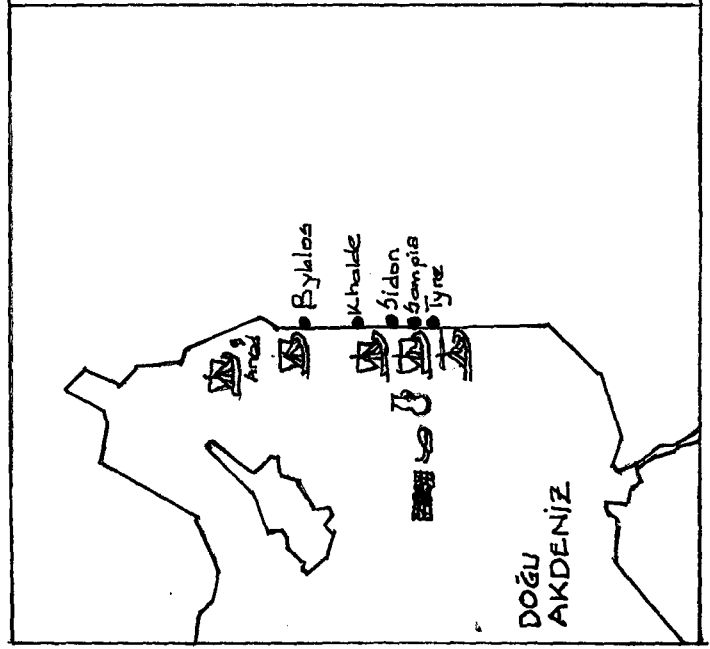
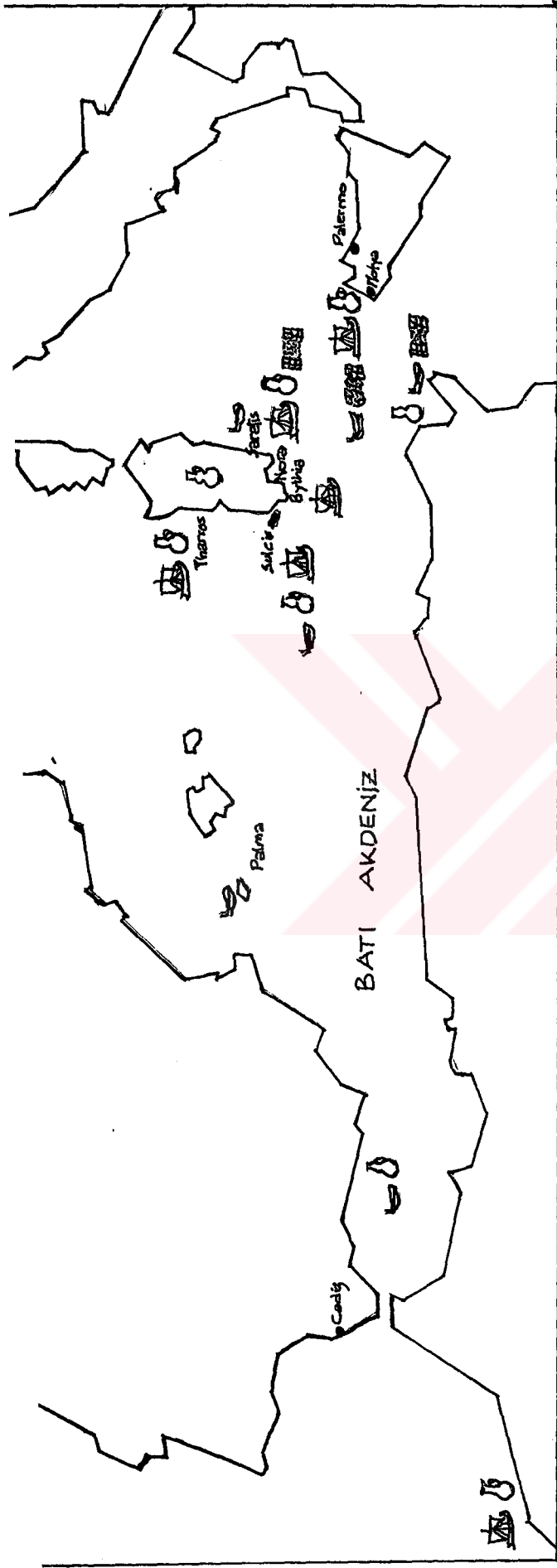




A-



B-



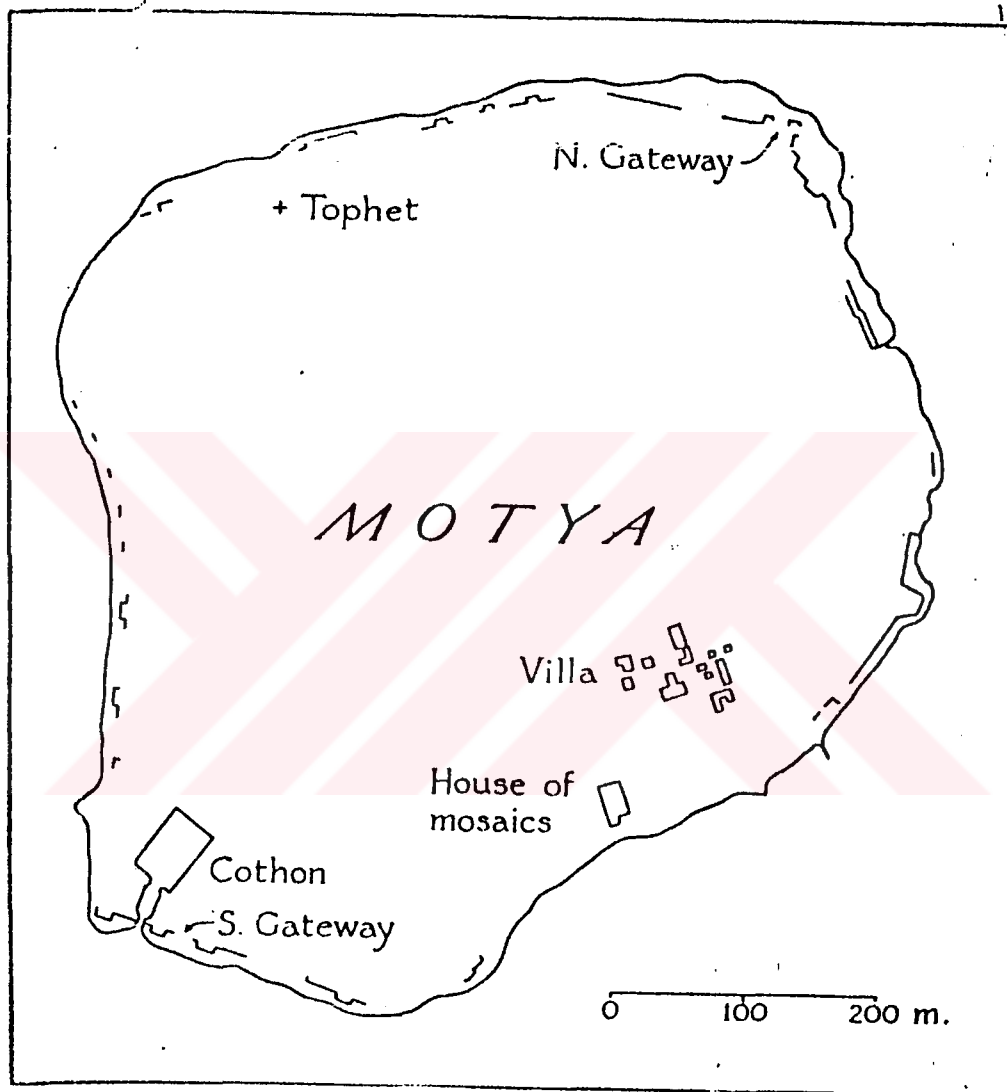
LEVHA 55

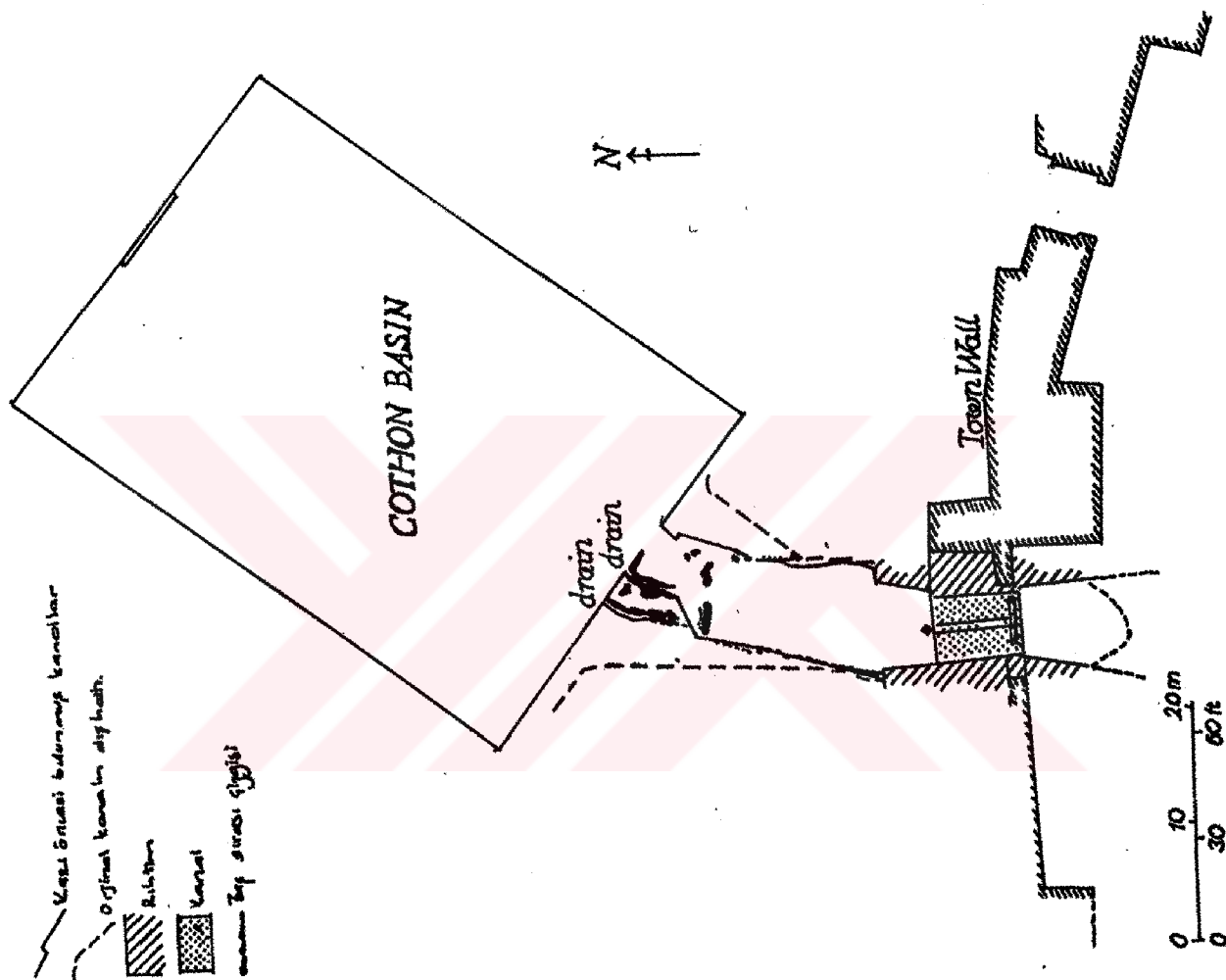
-  Gıft Uman
-  Mantiq ağıqlı süratı
-  Gıft ağıqlı lamba
-  Mantiq duvar





LEVHA 57





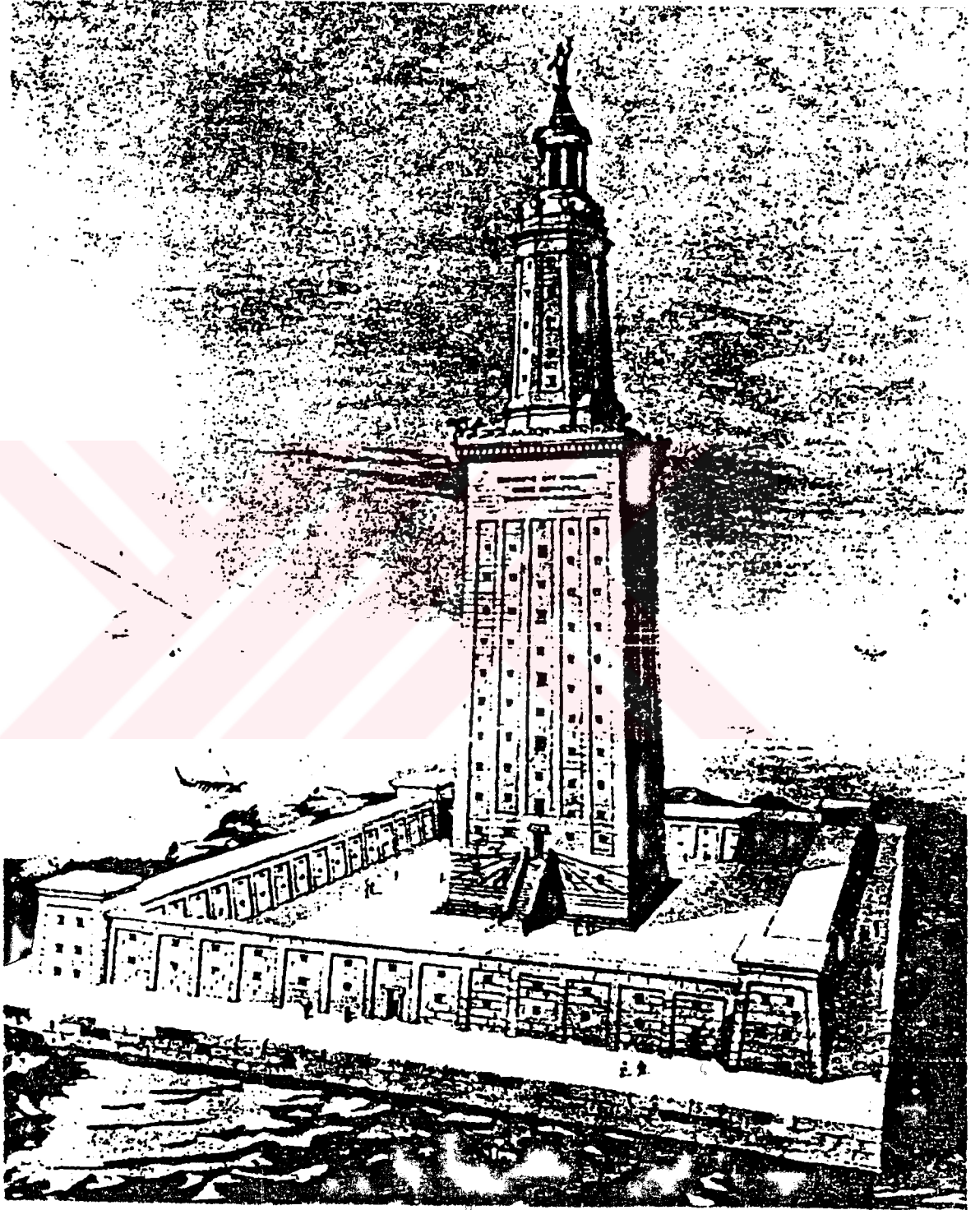
LEVHA 59



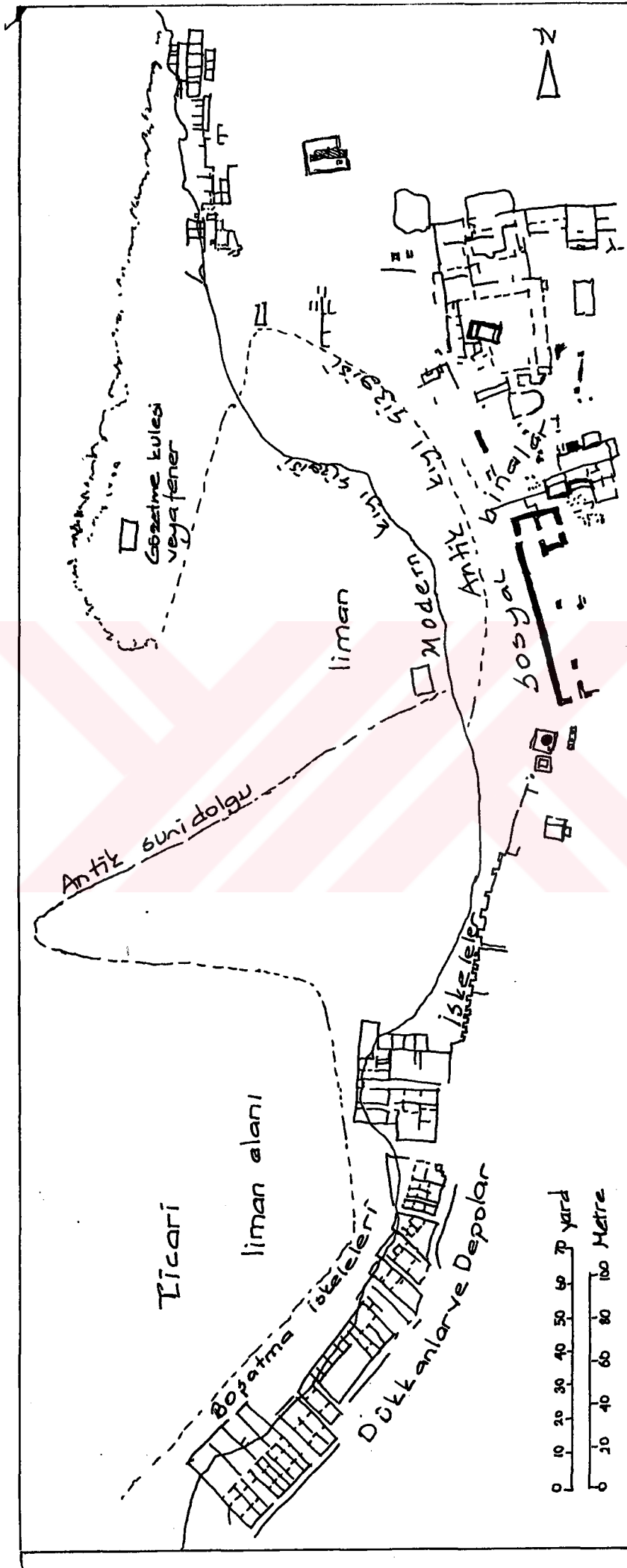
A-

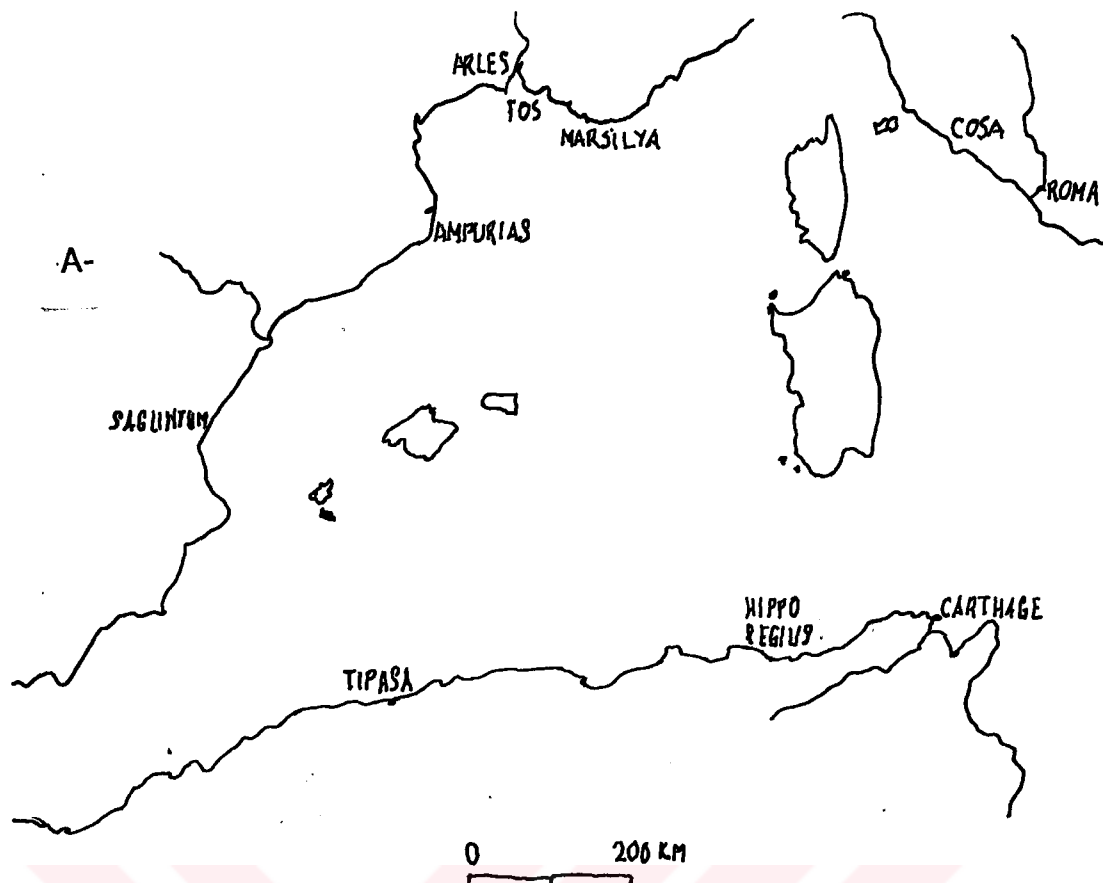


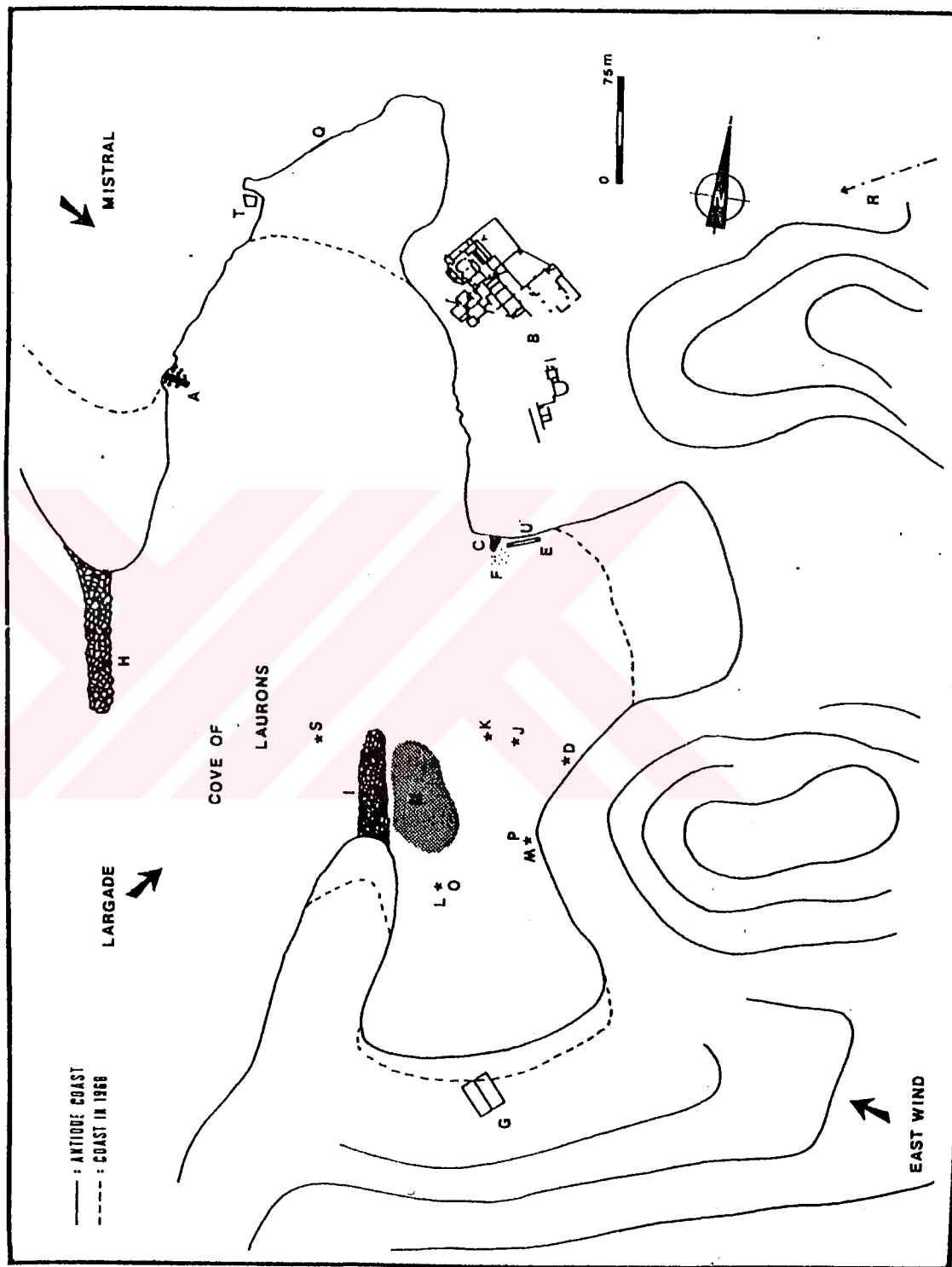
B-

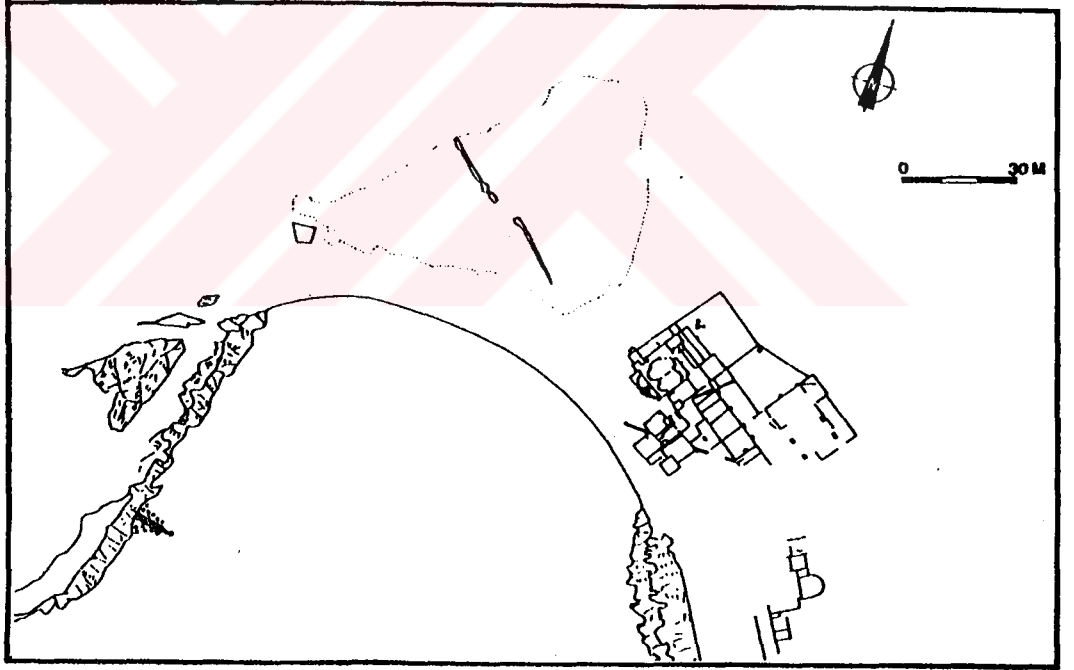


LEVHA 61

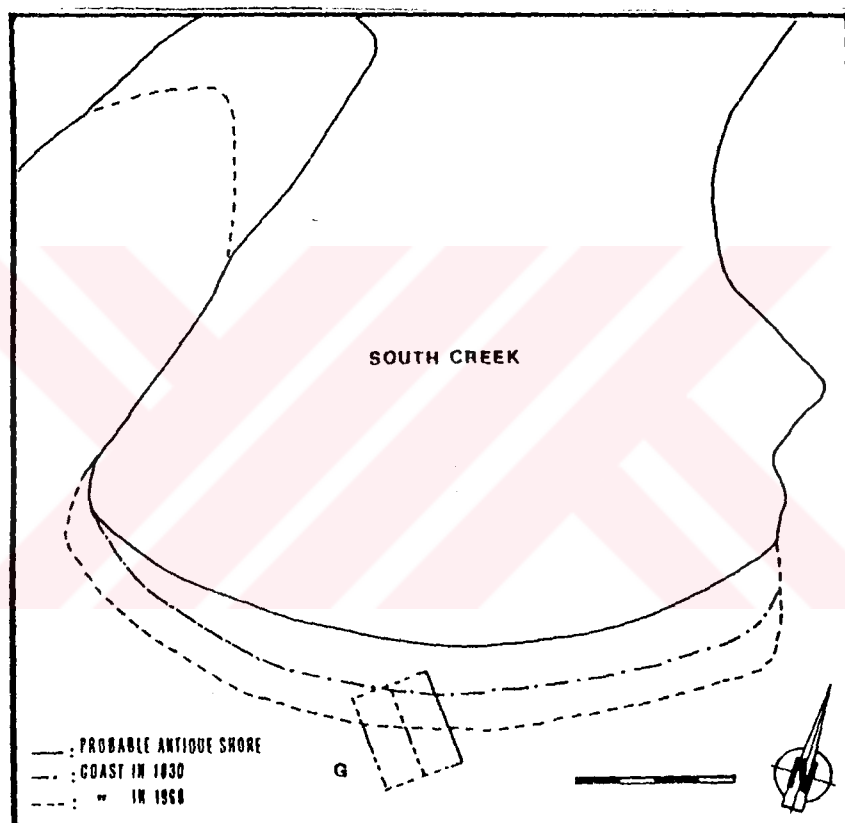




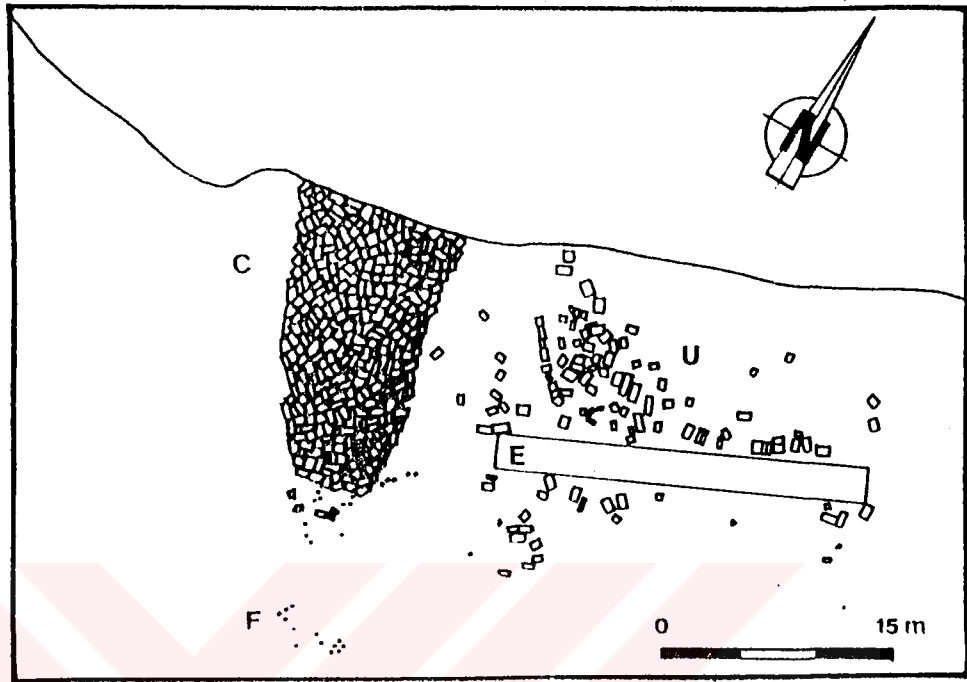




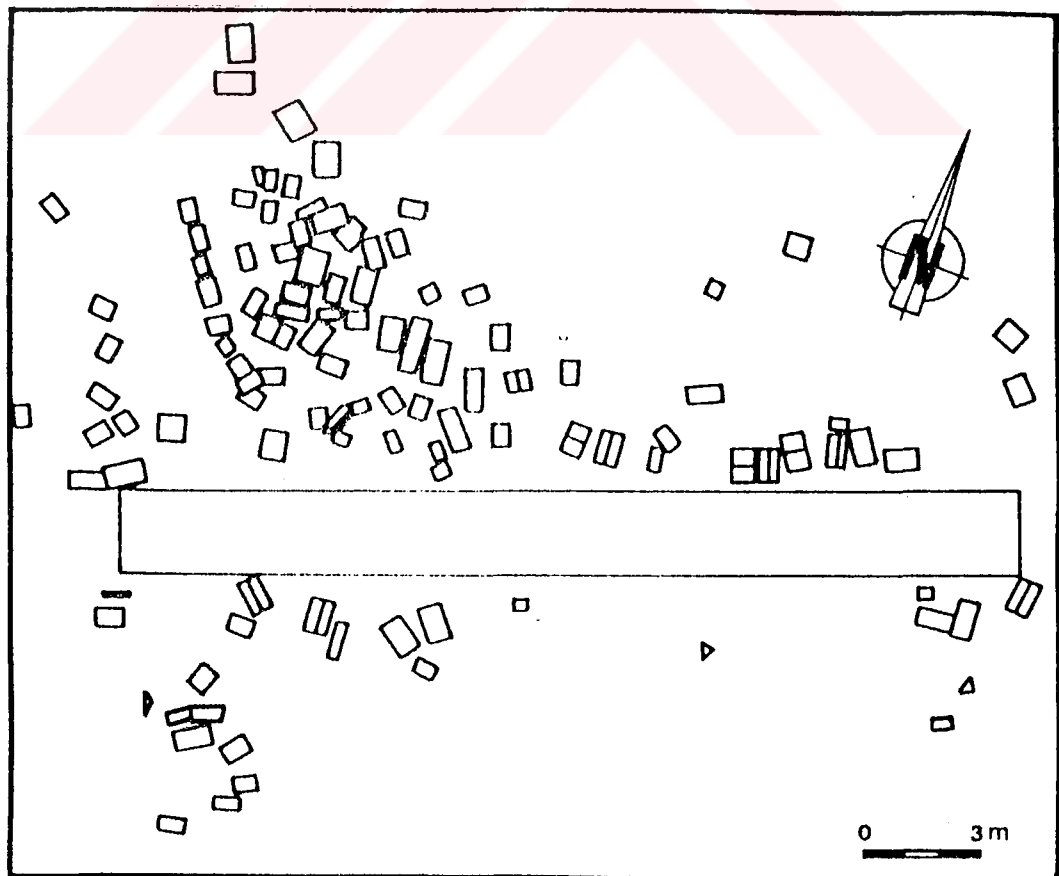
LEVHA 65



LEVHA 66

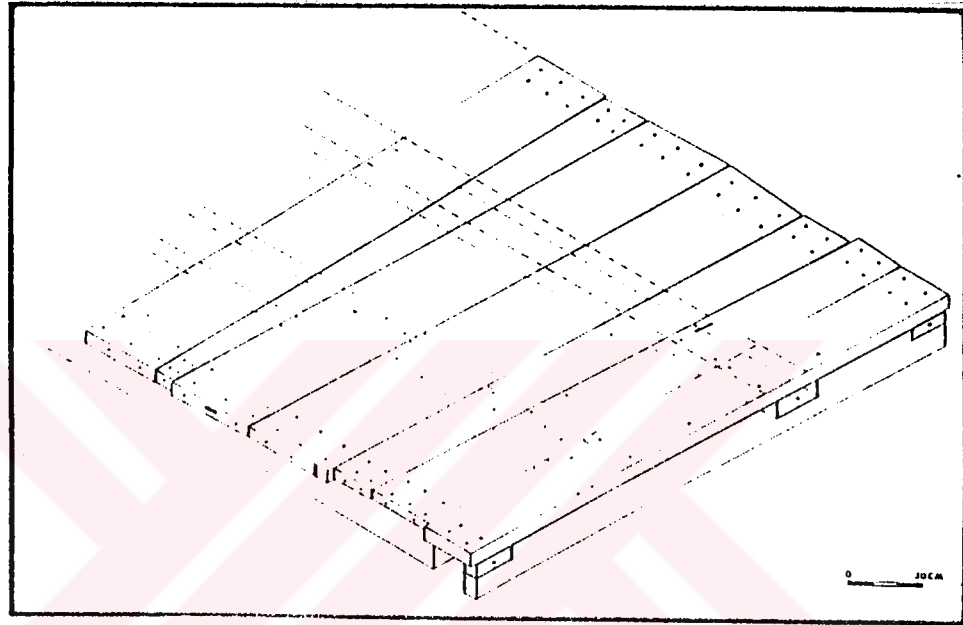


A-

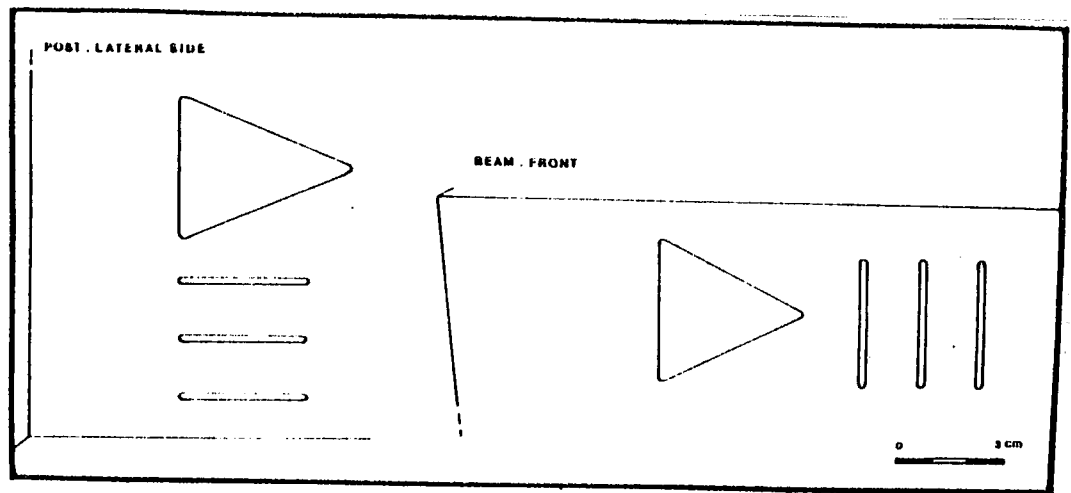


B-

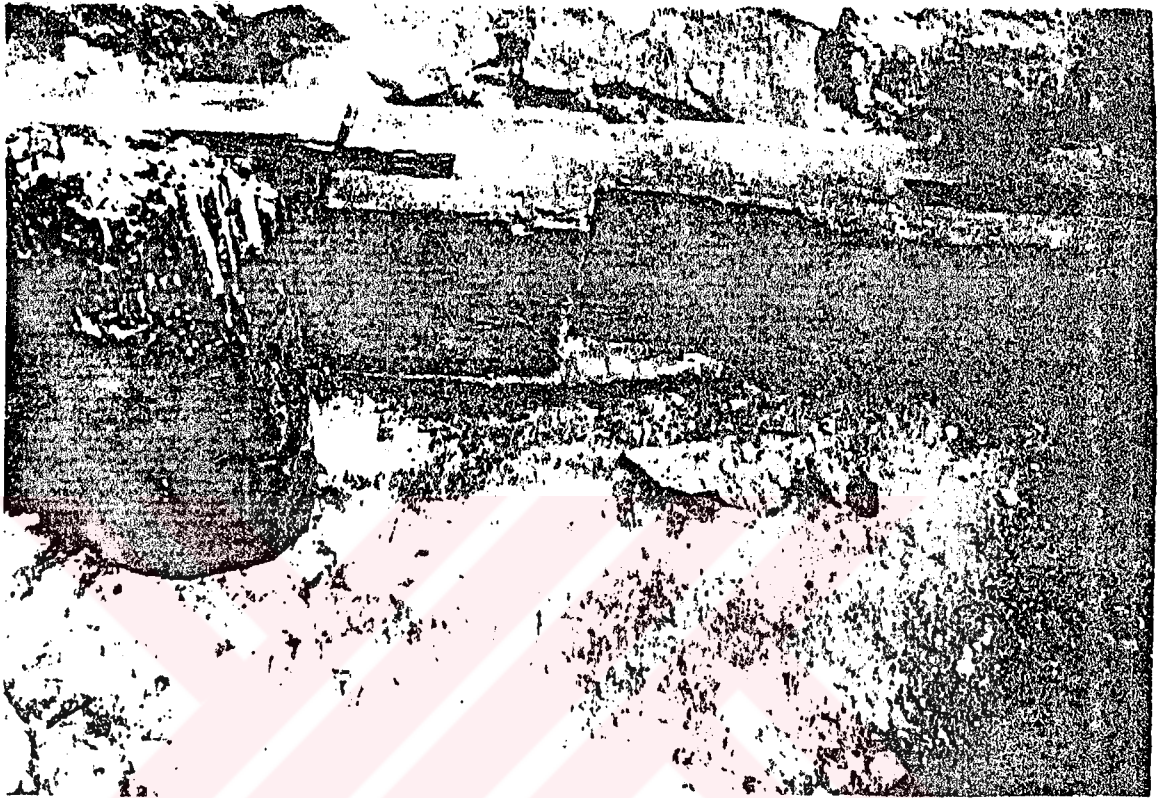
LEVHA 67



A-



B-

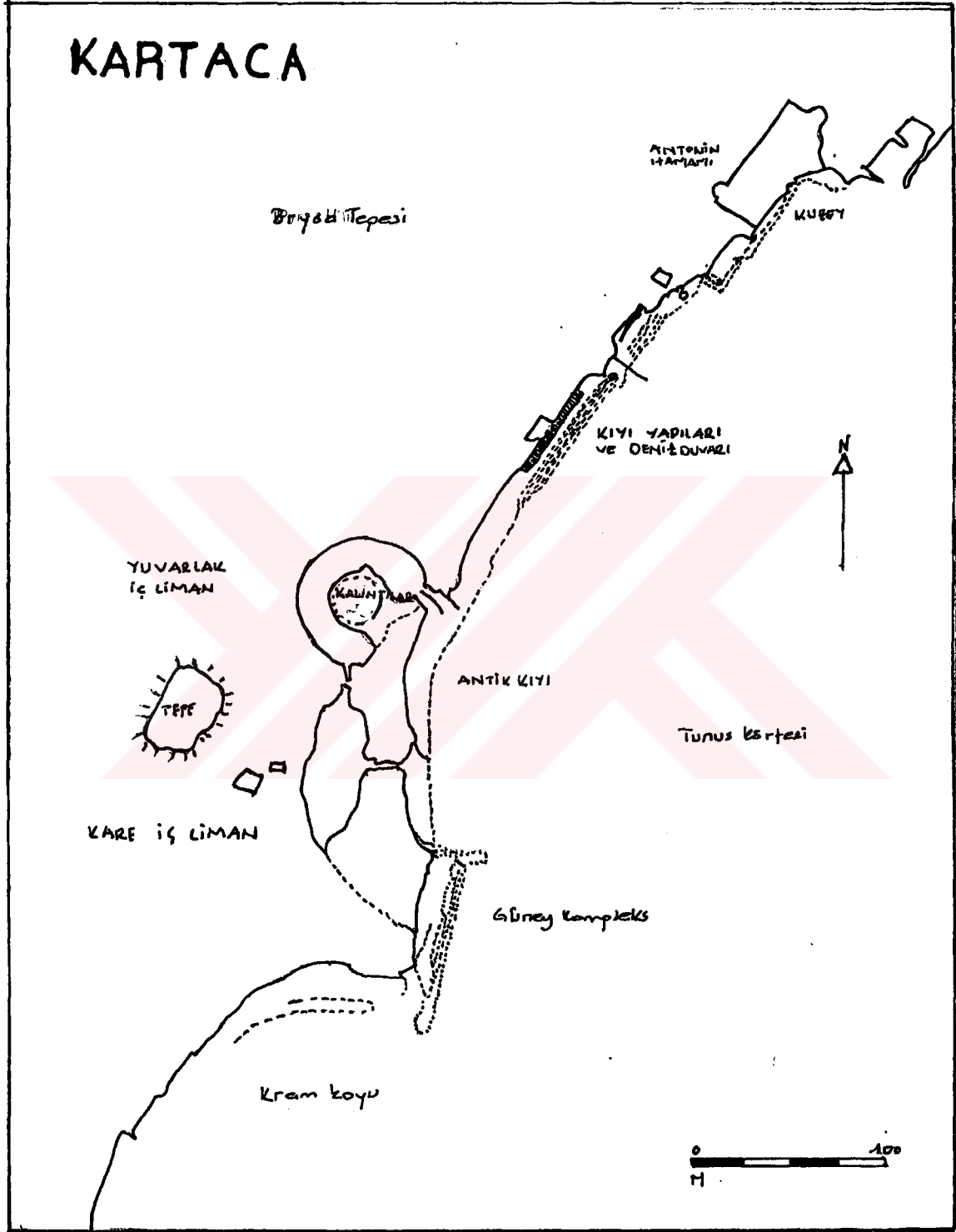


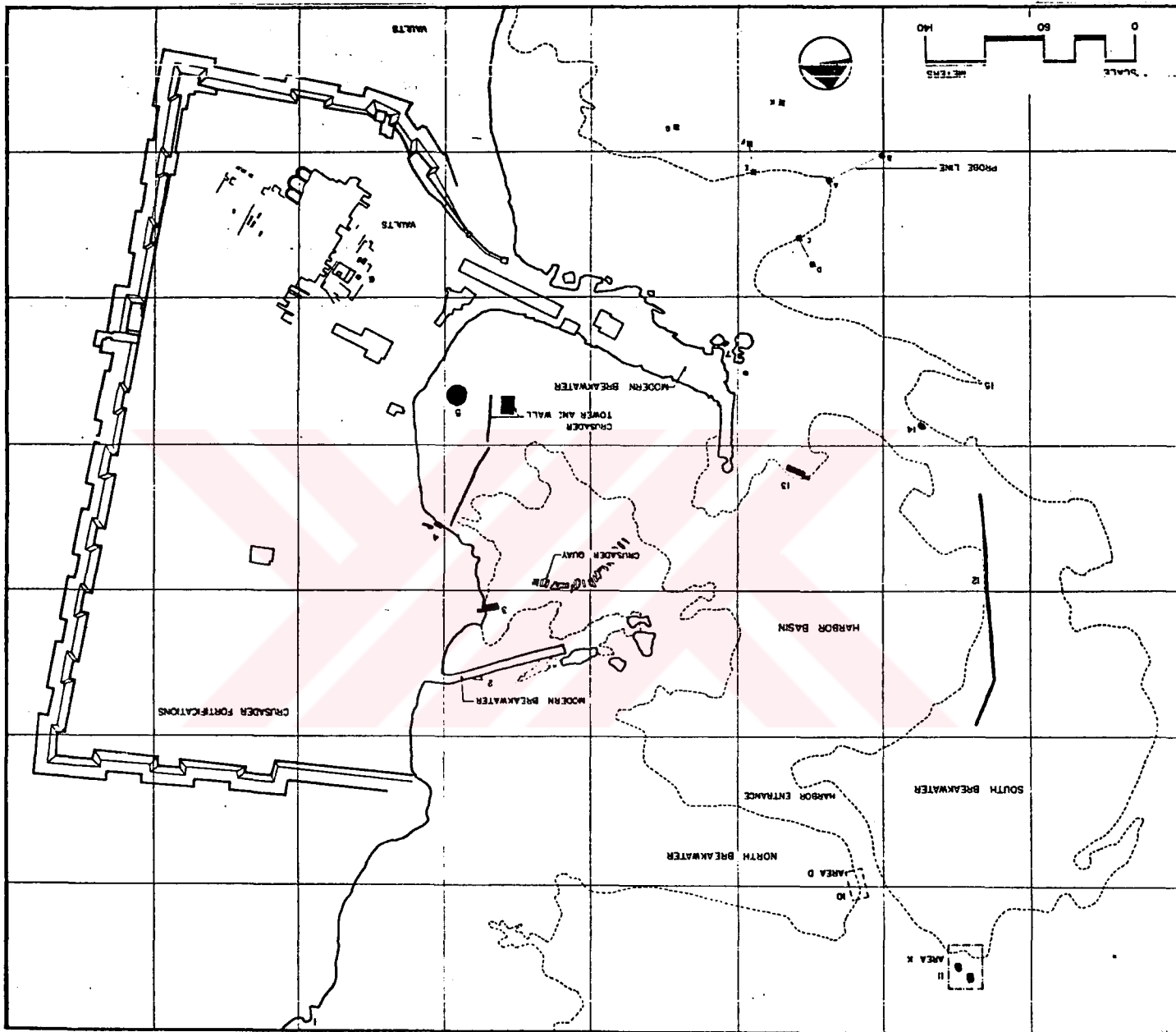
A-



B-

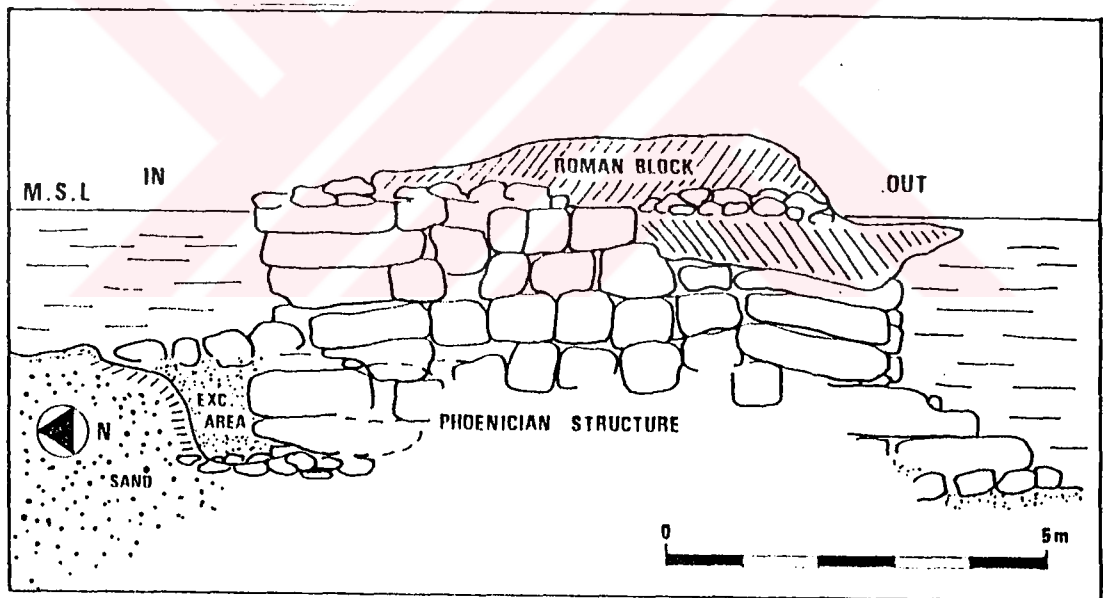
KARTACA



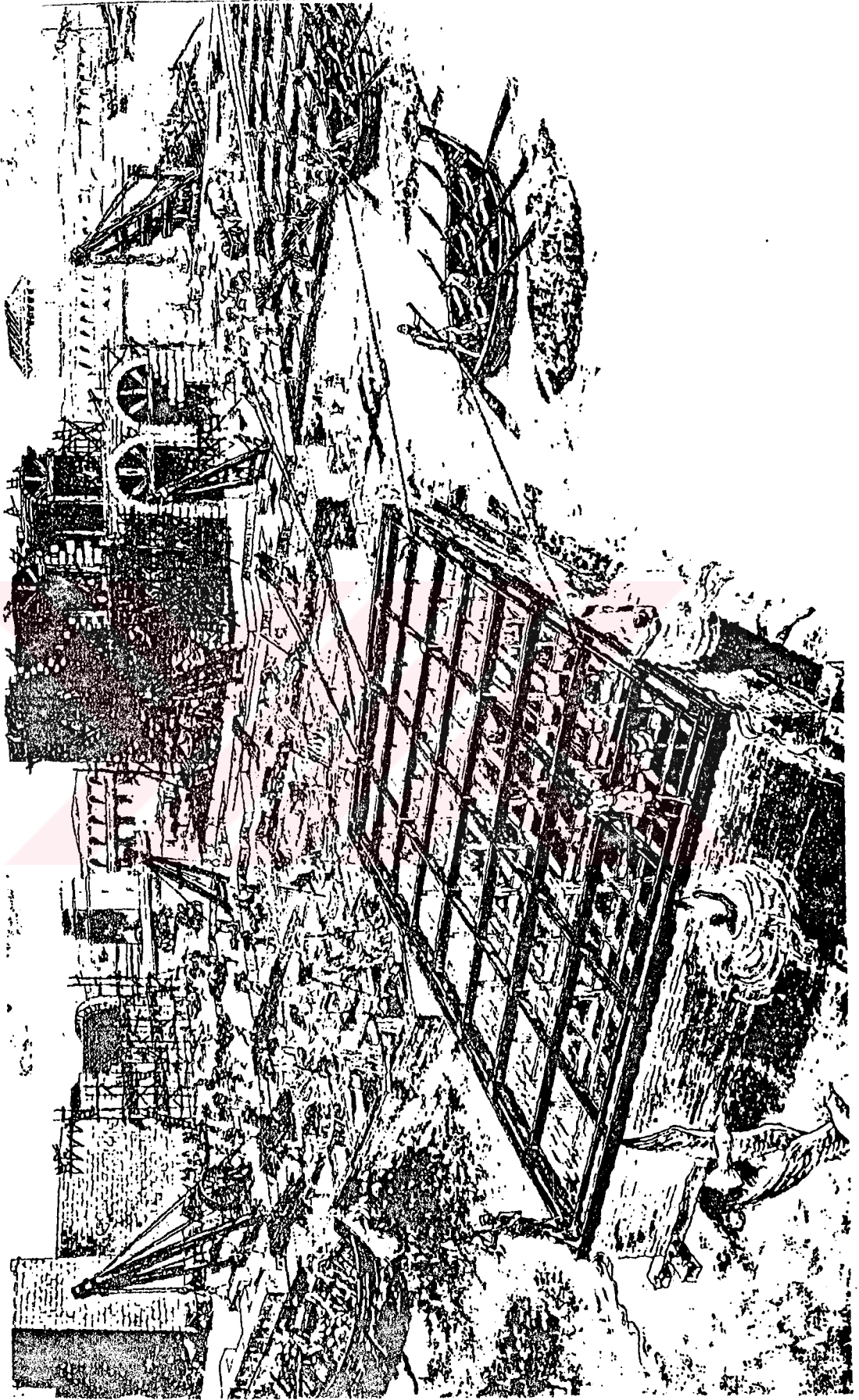


LEVHA 72

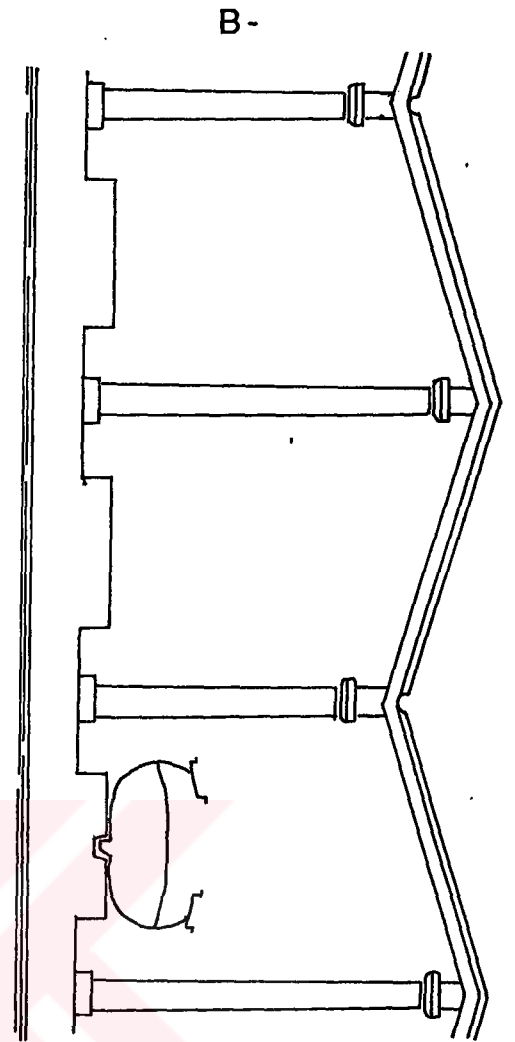
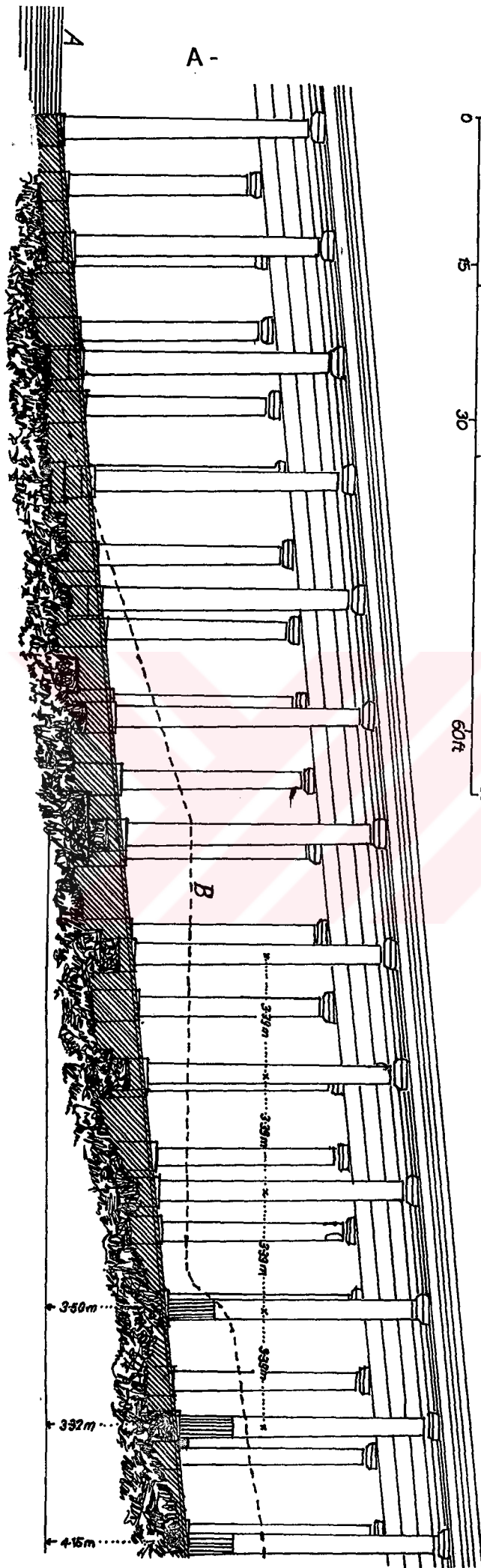


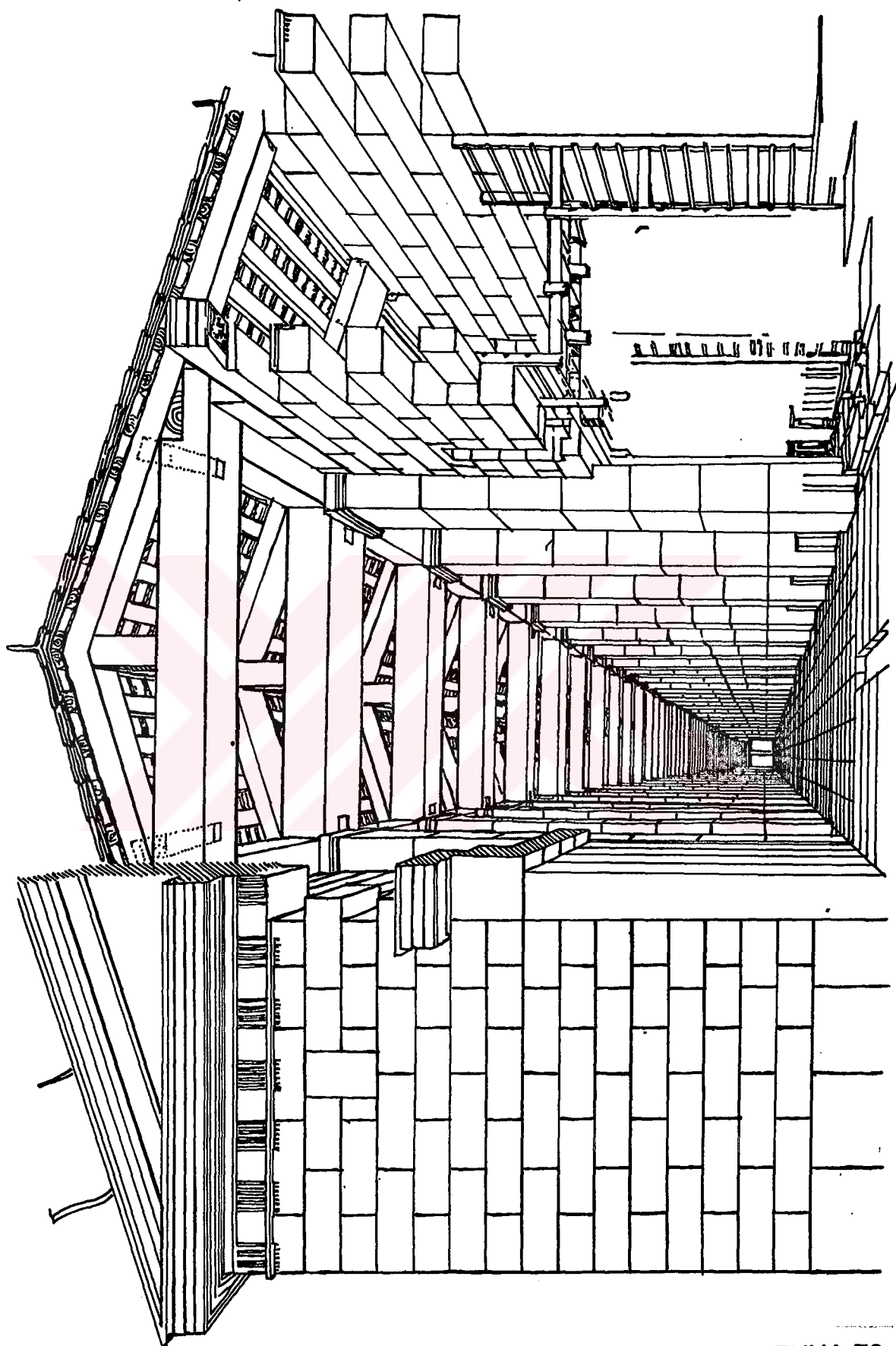


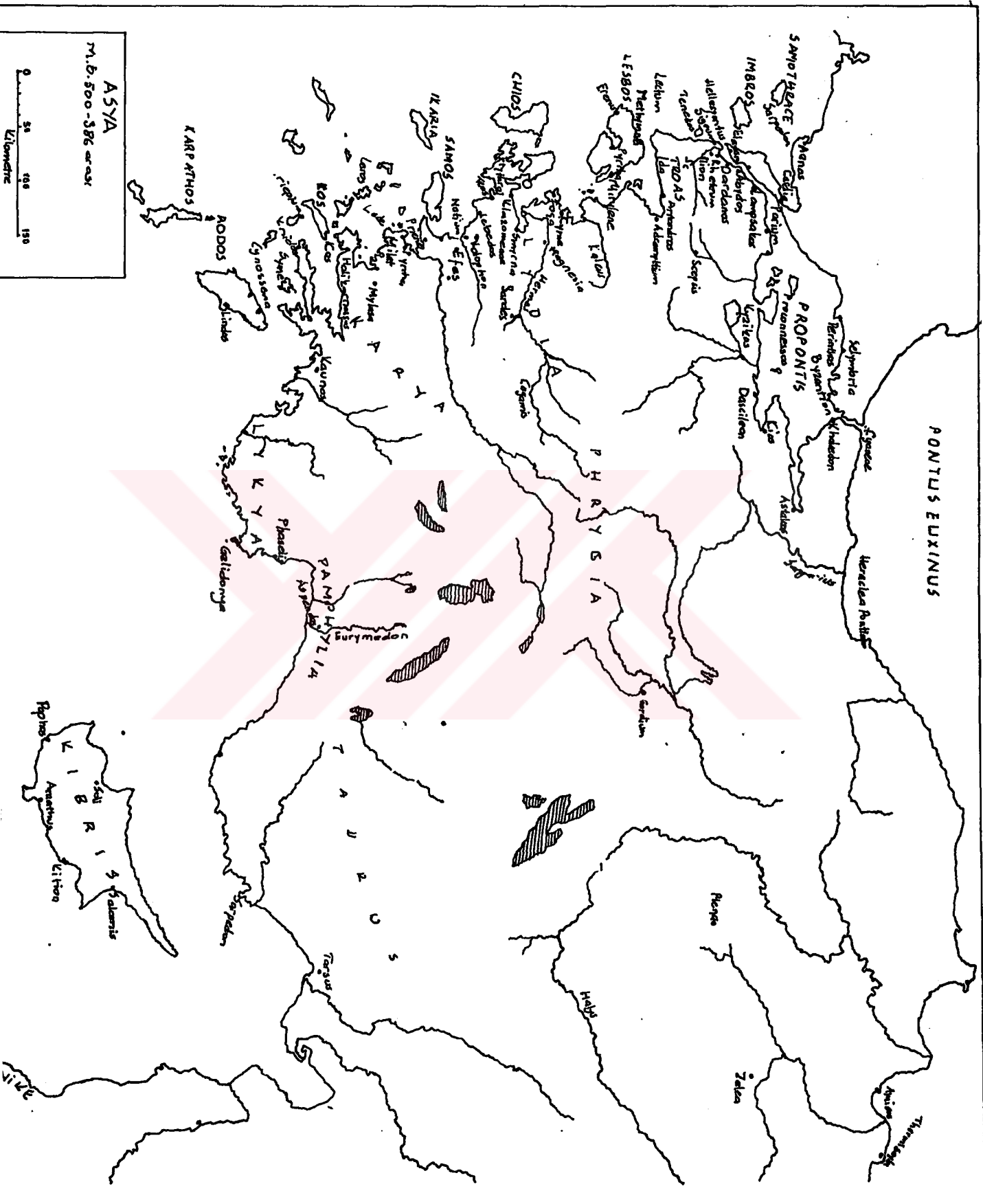
LEVHA 73



LEVHA 74

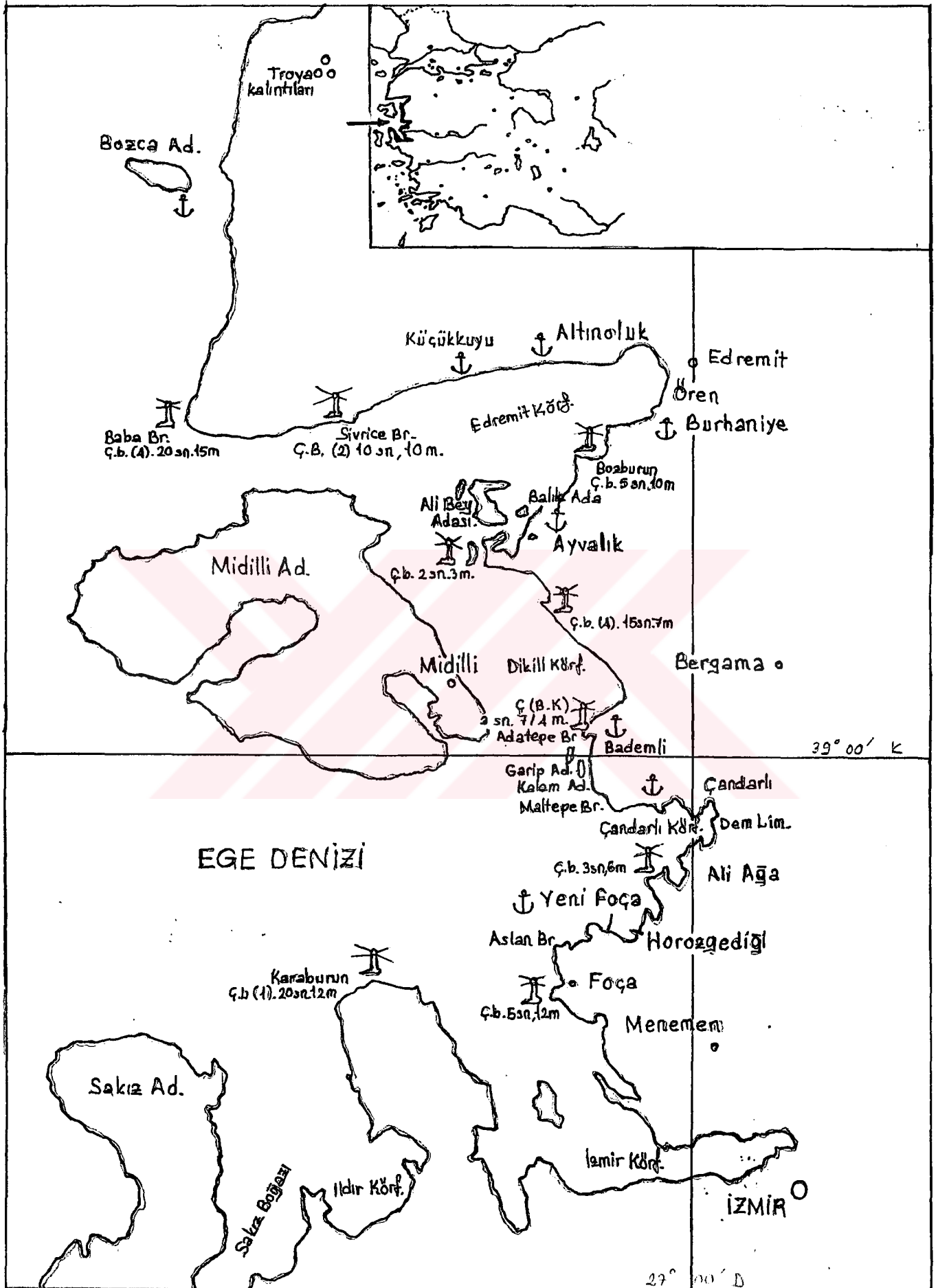




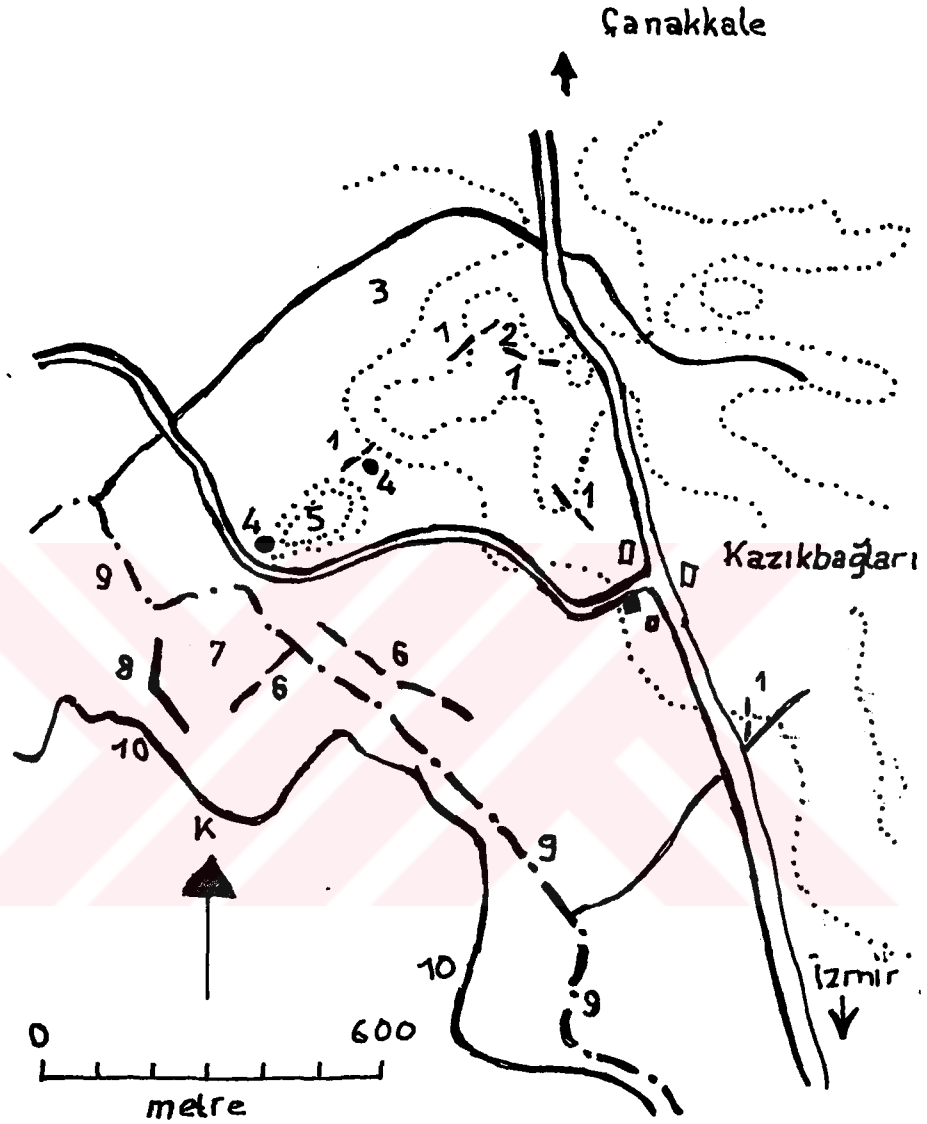


A 57A
M.B. 500-386 BC

0 50 100 150
Kilometre



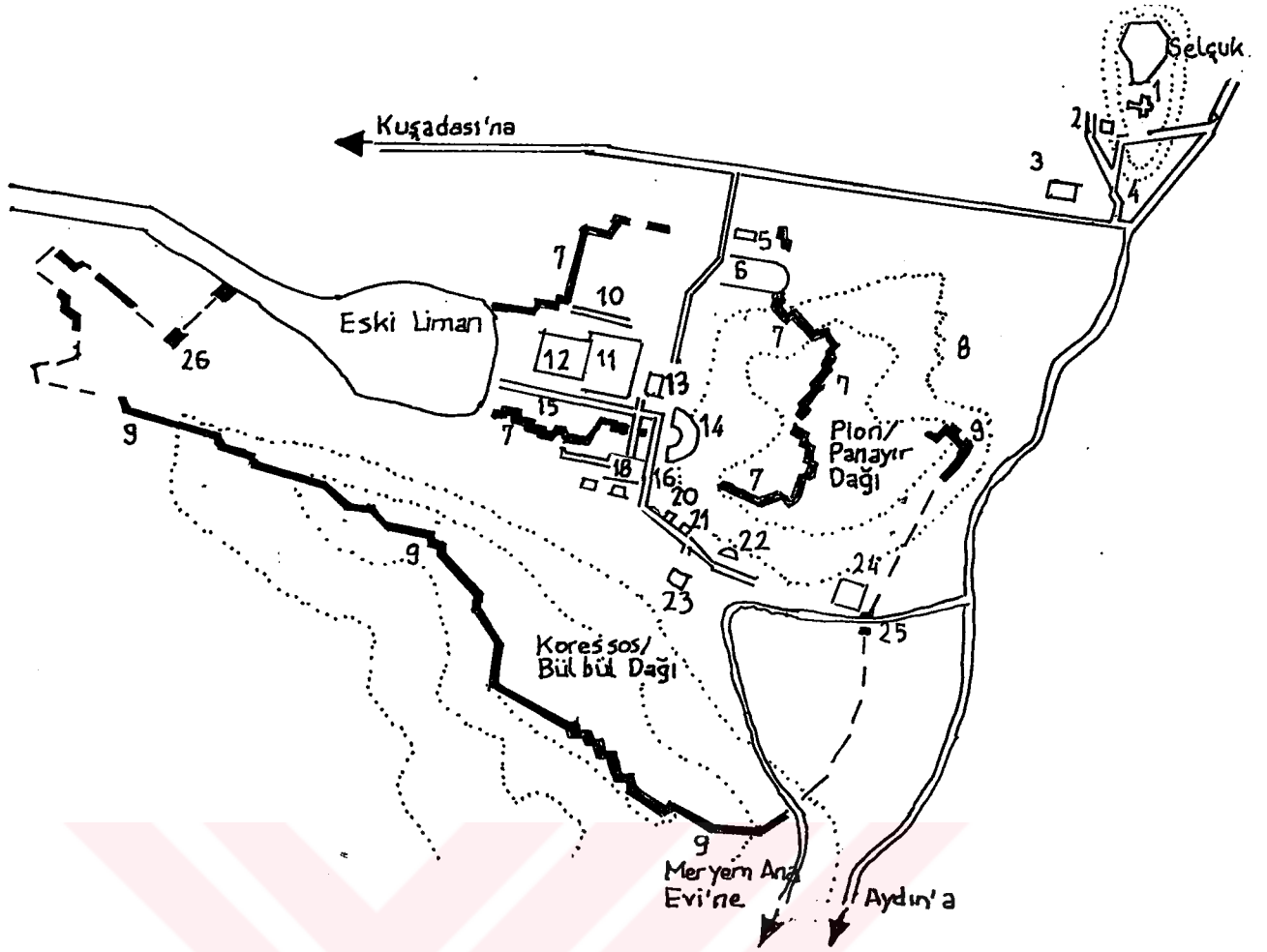
Çandarlı - İzmir



LEVHA 79

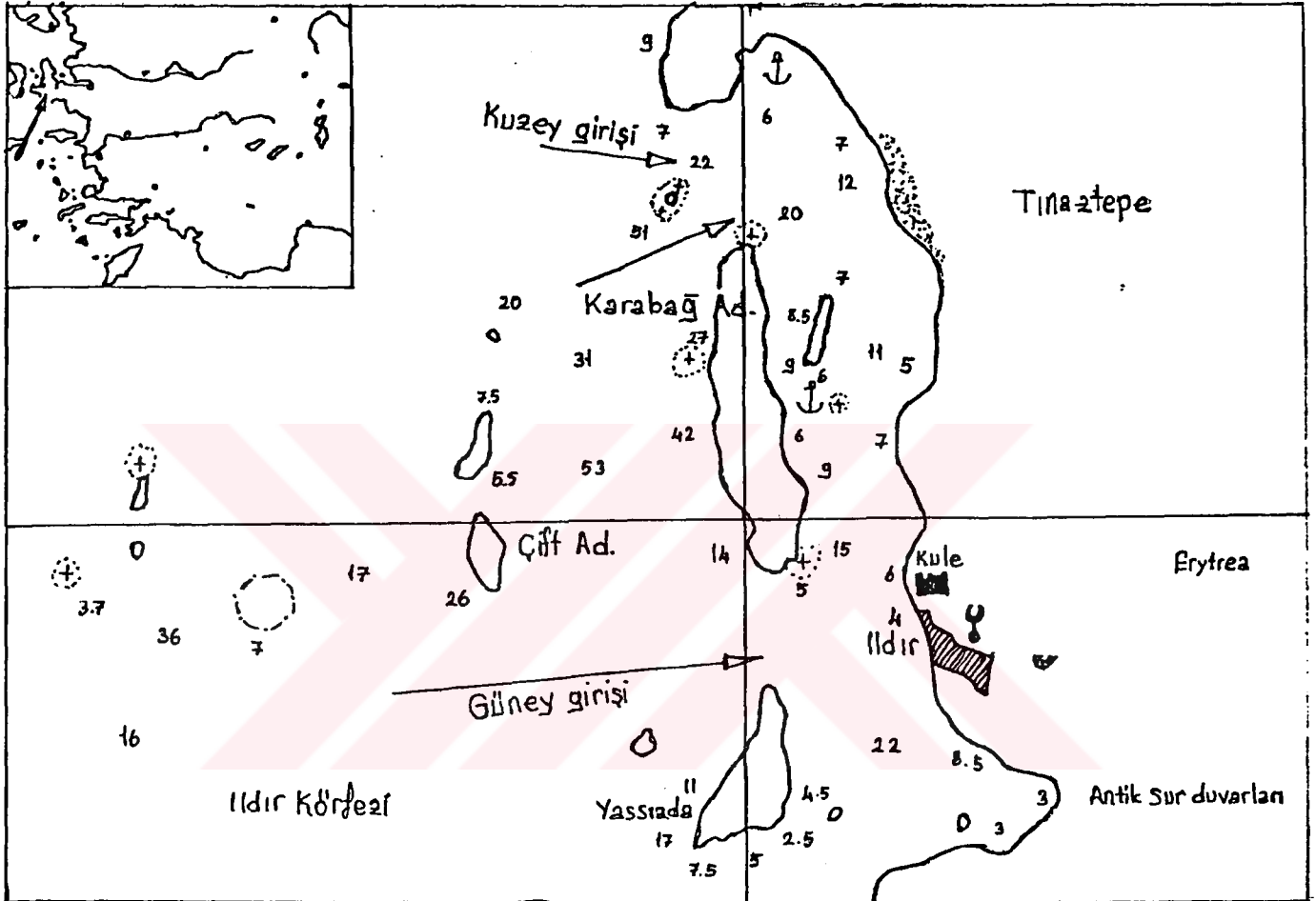


LEVHA 80

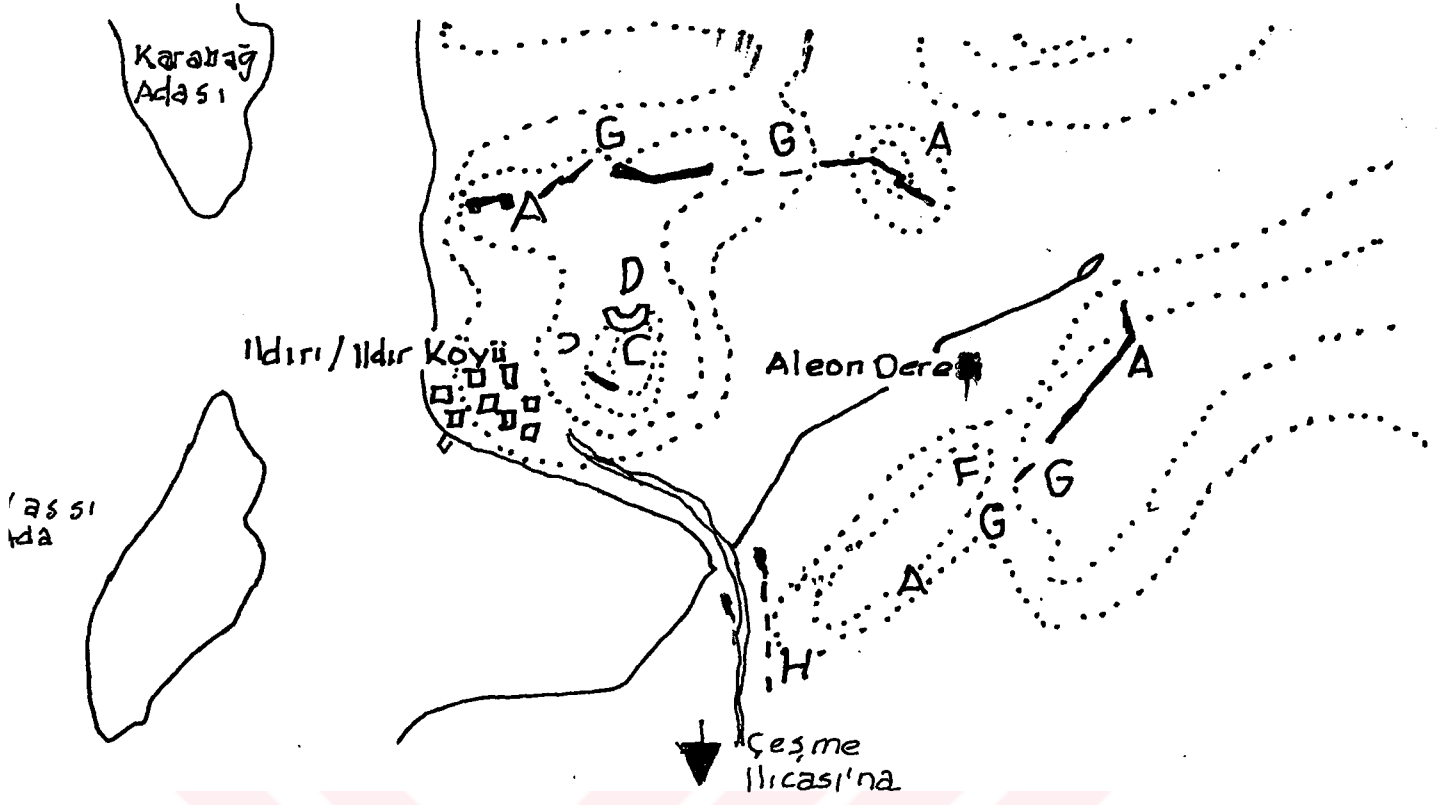


- 1- Ayios Ioannis/ St. Jean
- 2- İsa Bey Camisi
- 3- Artemis Tapınağı Yeri
- 4- Müze
- 5- Vedius Gymnaseion'u
- 6- Stadeion/Stadium
- 7- Ephesos'un Son Dönem Surları
- 8- Yedi Uyuyanlar
- 9- Lysimakhos Surları
- 10- Meryem Ana Kilisesi
- 11- Limandaki Gymnaseion
- 12- Hamamlar
- 13- Tiyatro Yanındaki Gymnaseion

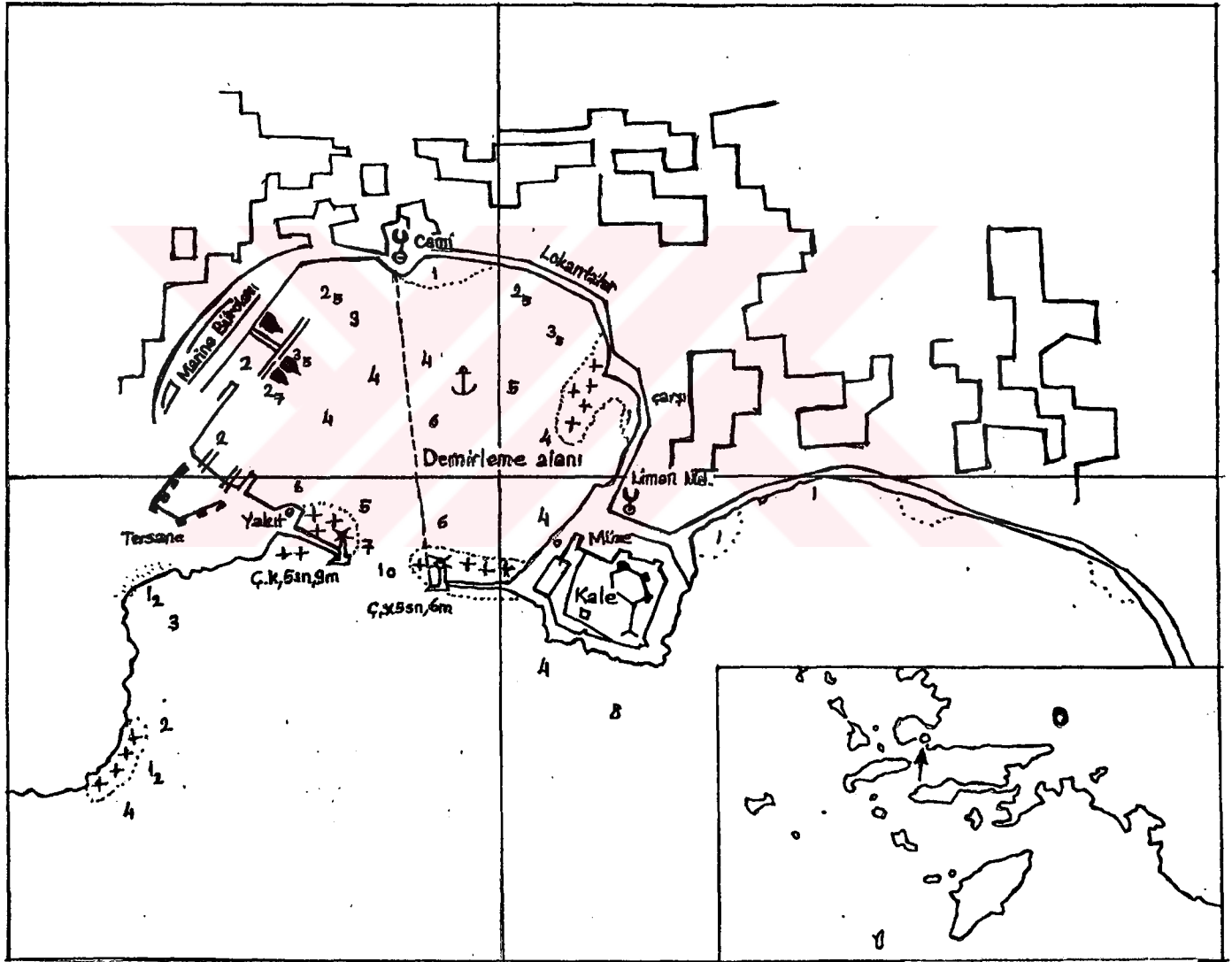
- 14- Tiyatro
- 15- Arcadiana Cad.
- 16- Mermer Yol
- 17- Sarapeion/
- 18- Alışveriş Agorası
- 19- Celsus Kitaplığı
- 20- Hadrianus
- 21- Trajanus Geçmesi
- 22- Odeion ya da Bouleuterion
- 23- Domitianus Tapınağı
- 24- Kızlar Gymnaseion'u
- 25- Magnesia Kapısı
- 26- "Ayios Pavlos/ St. Paul'un Hapsedildiği Yer"



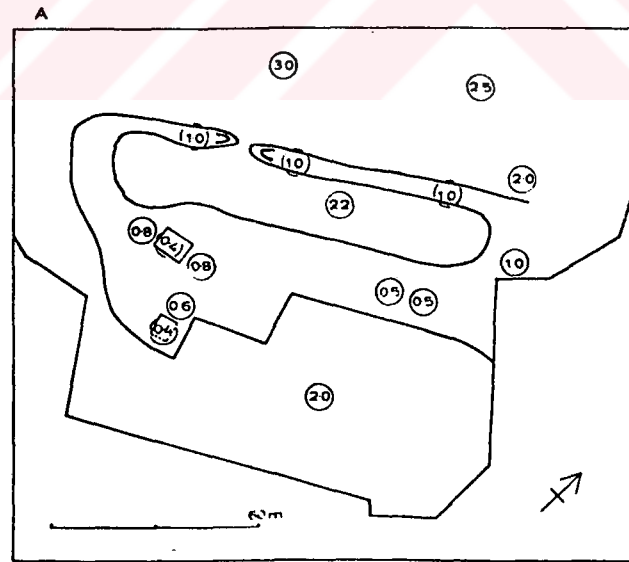
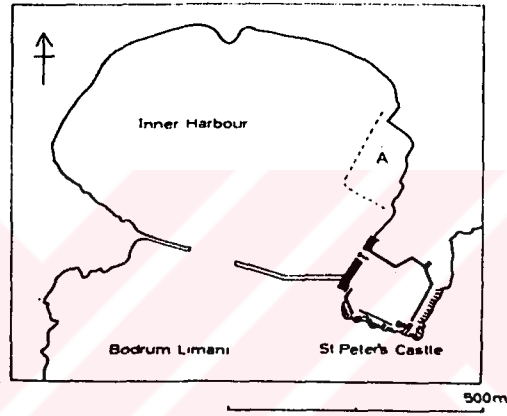
LEVHA 82



LEVHA 84



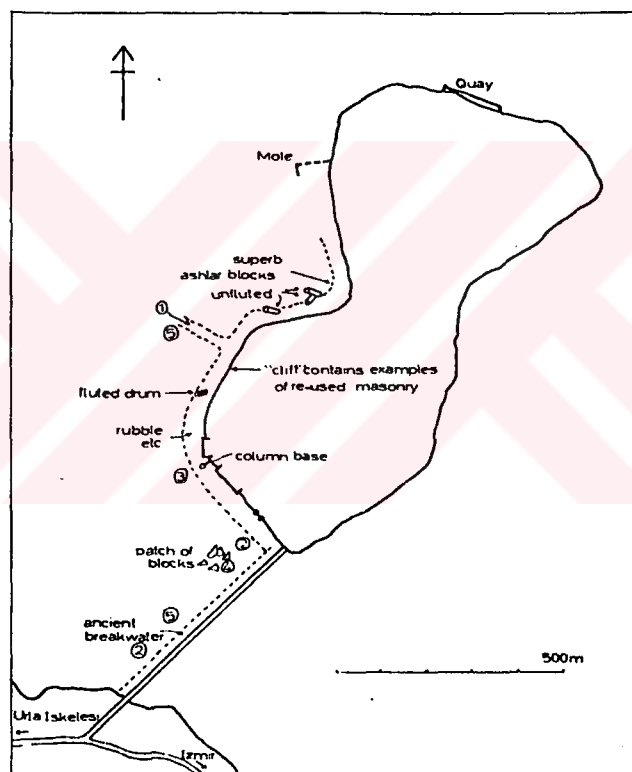
LEVHA 85



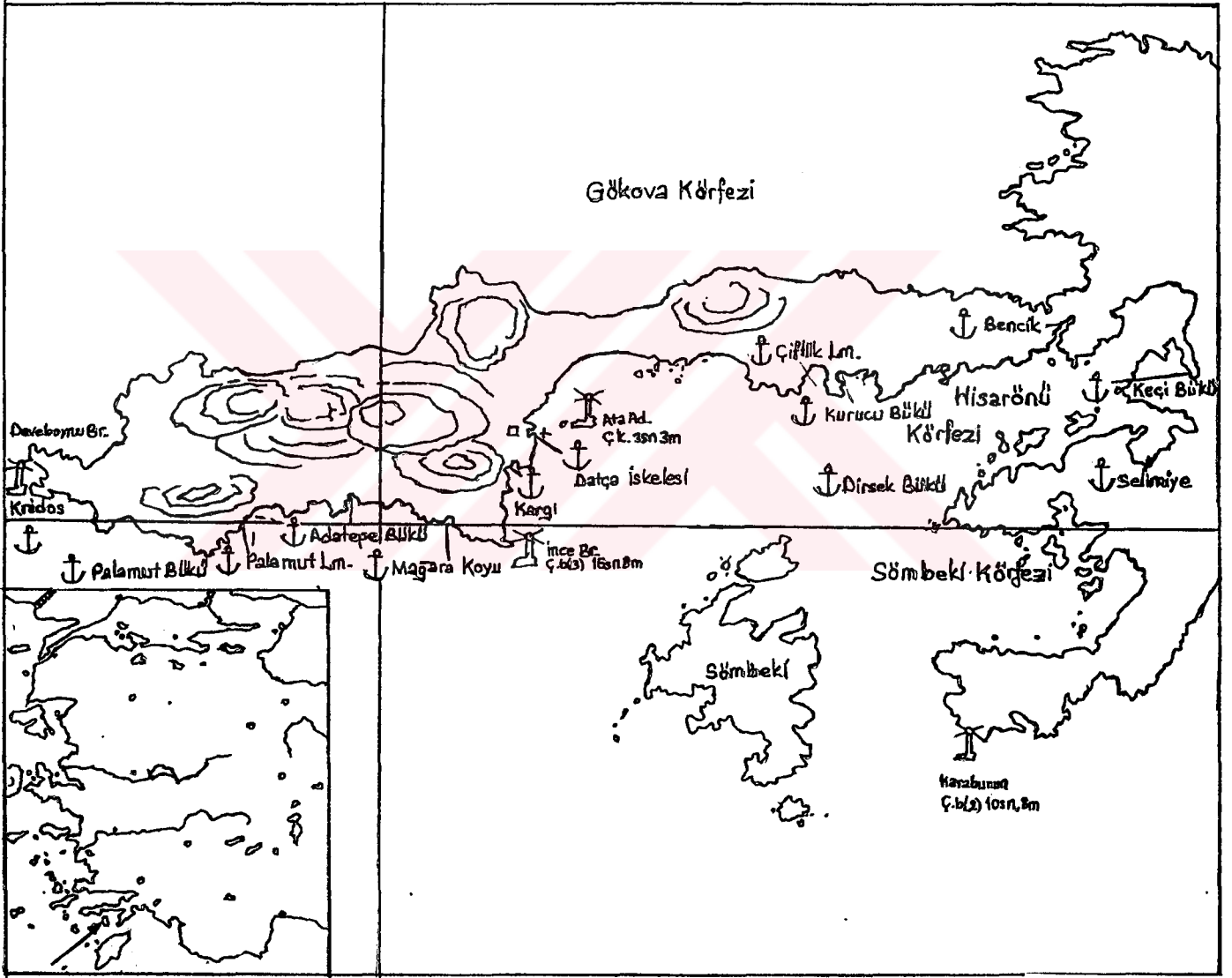
LEVHA 86

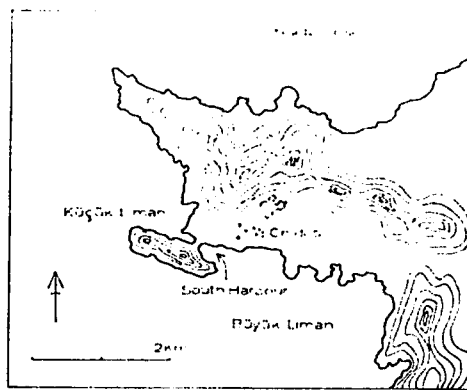


LEVHA 87

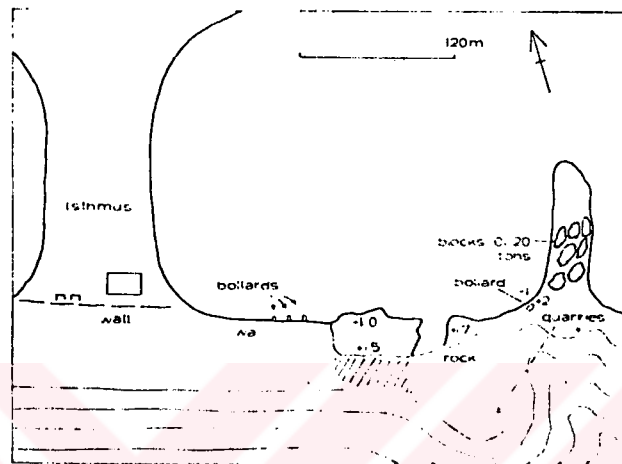


LEVHA 88

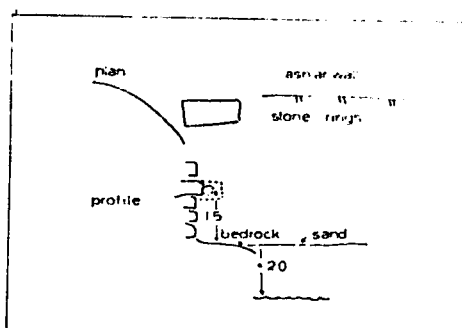
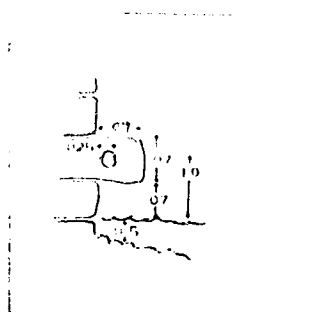
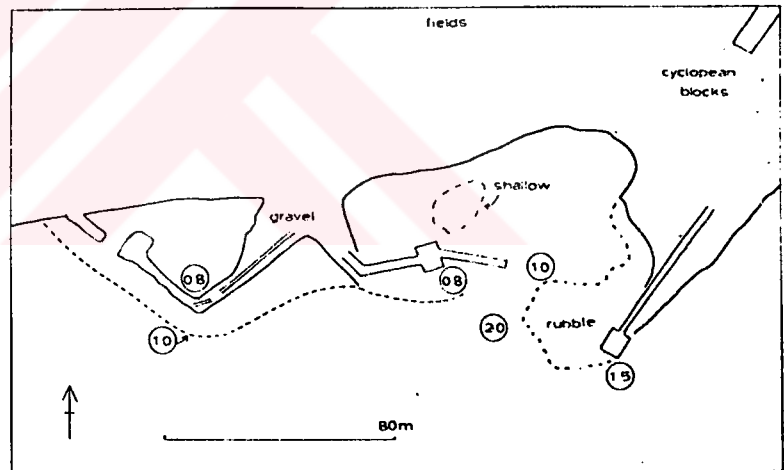




A-

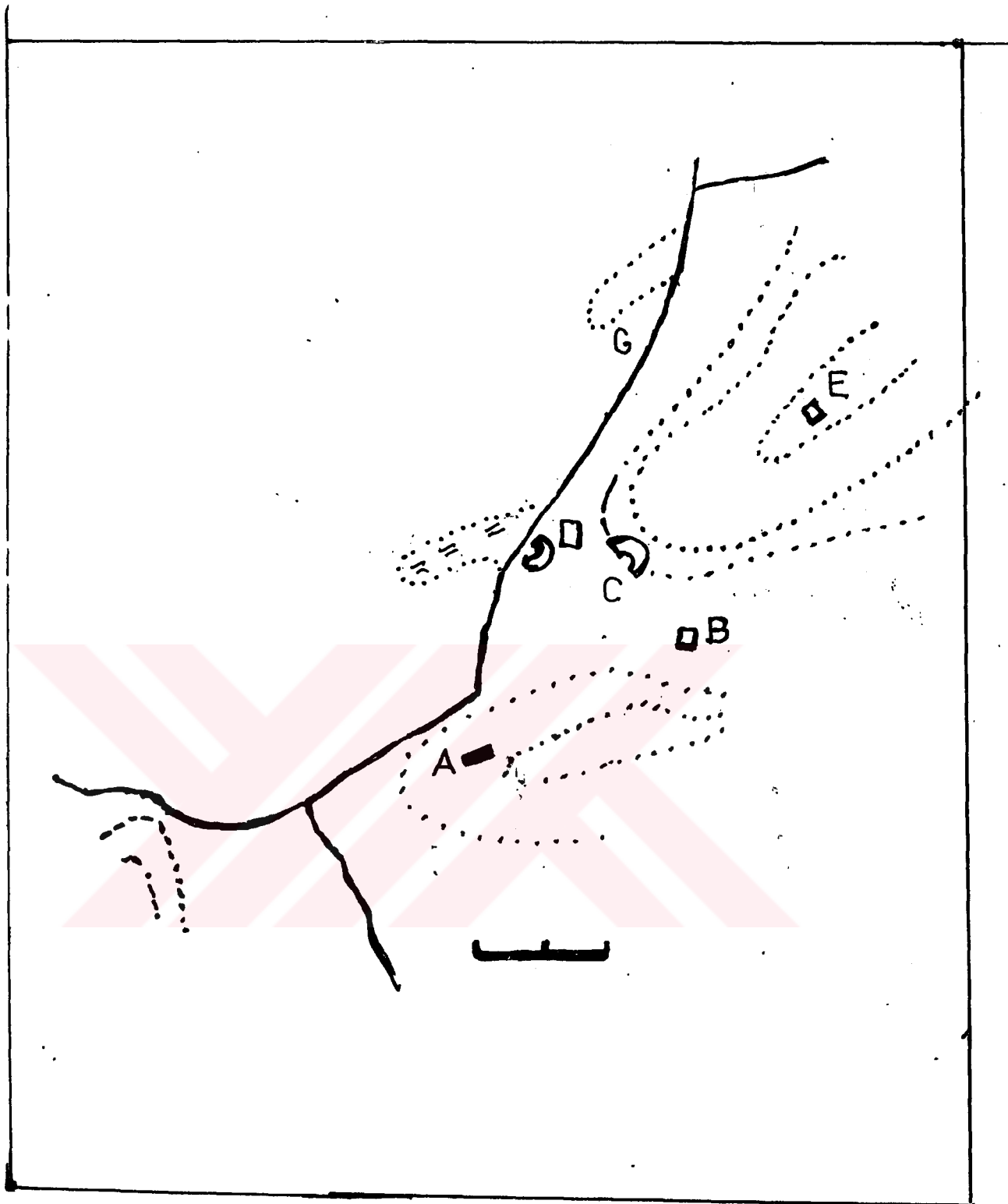


B-

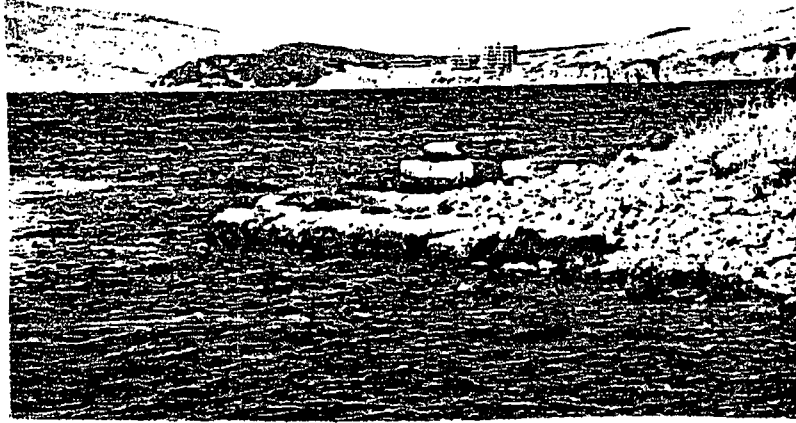


C-

LEVHA 90



LEVHA 91

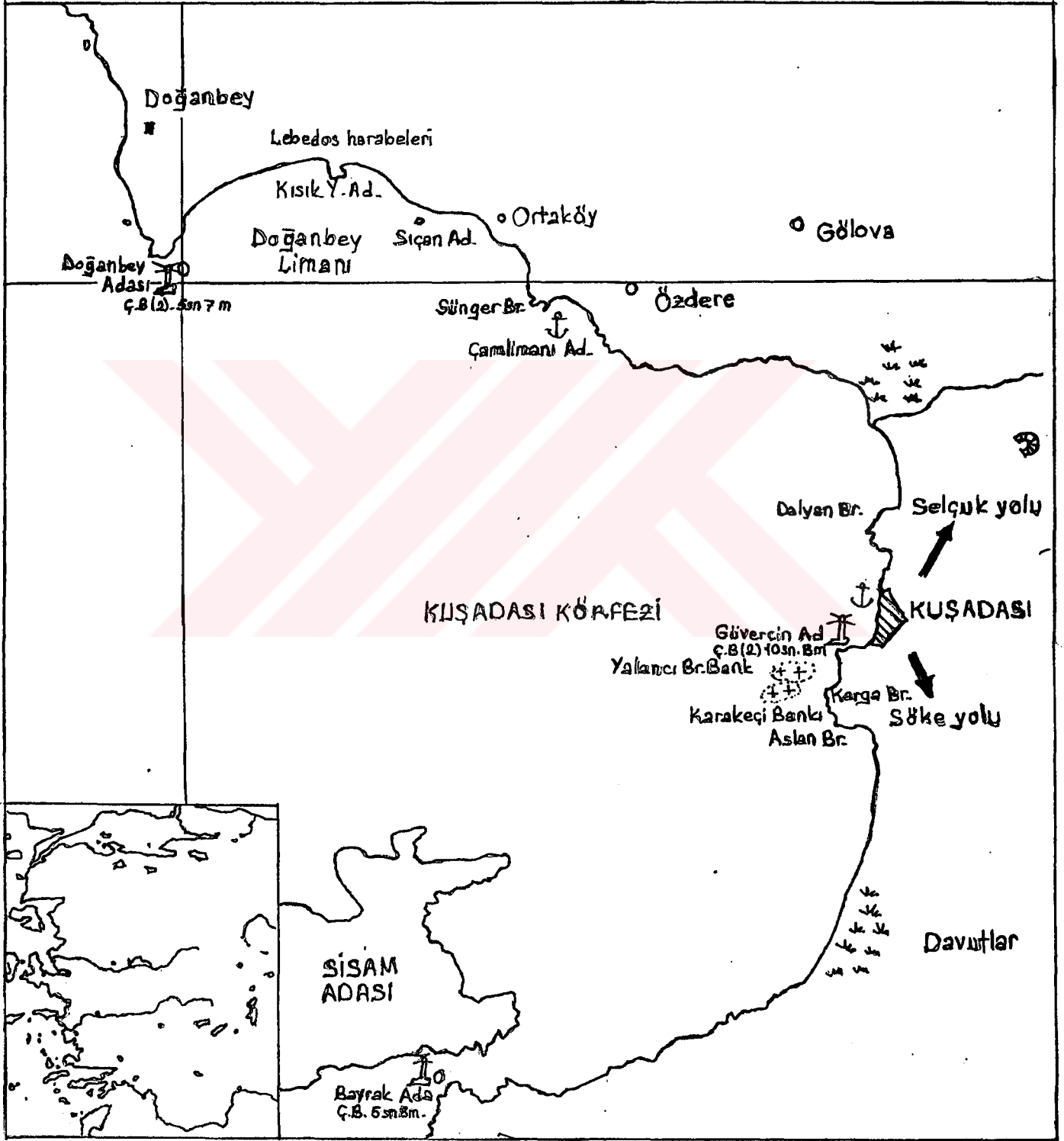


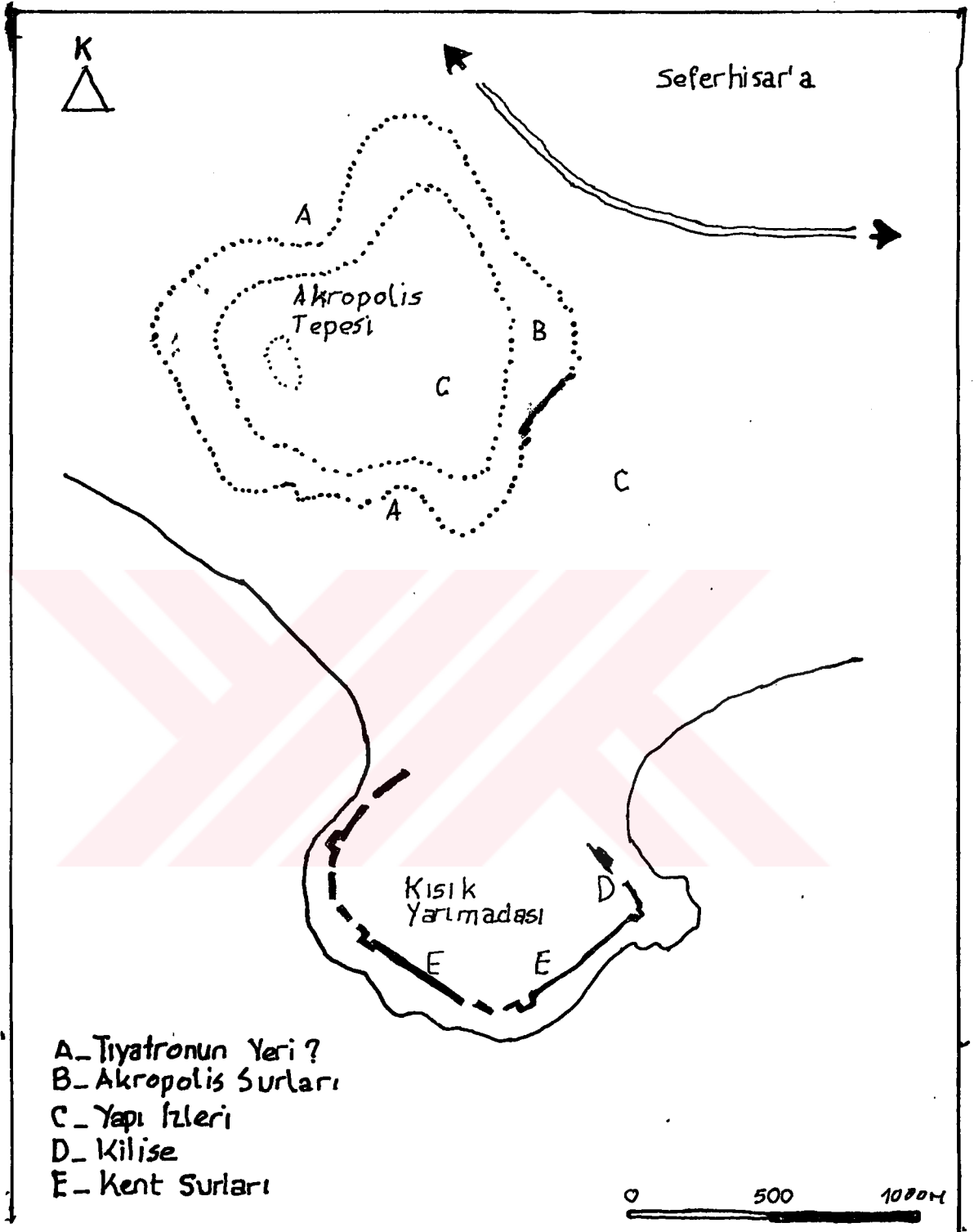
A -



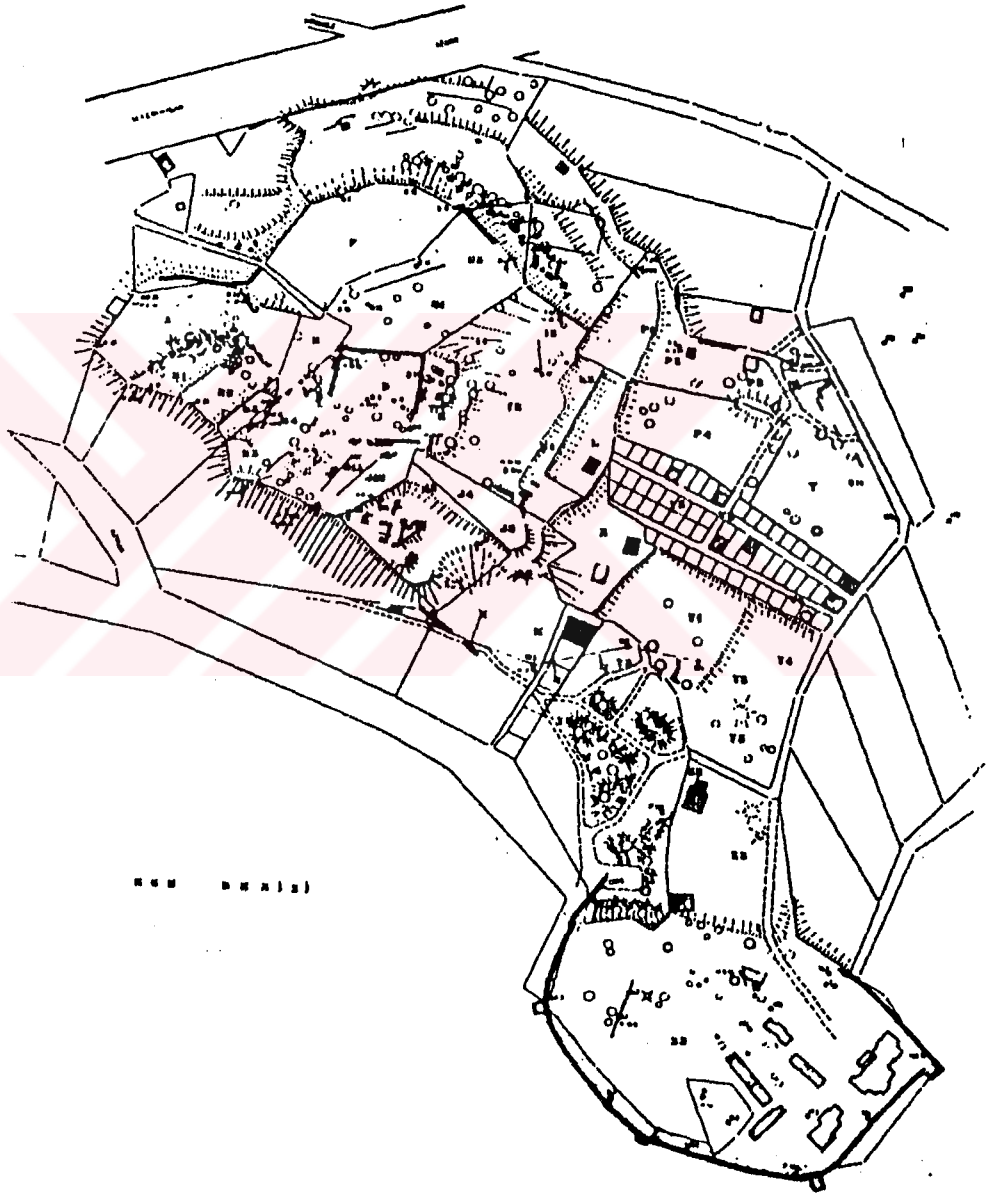
B -

LEVHA 92



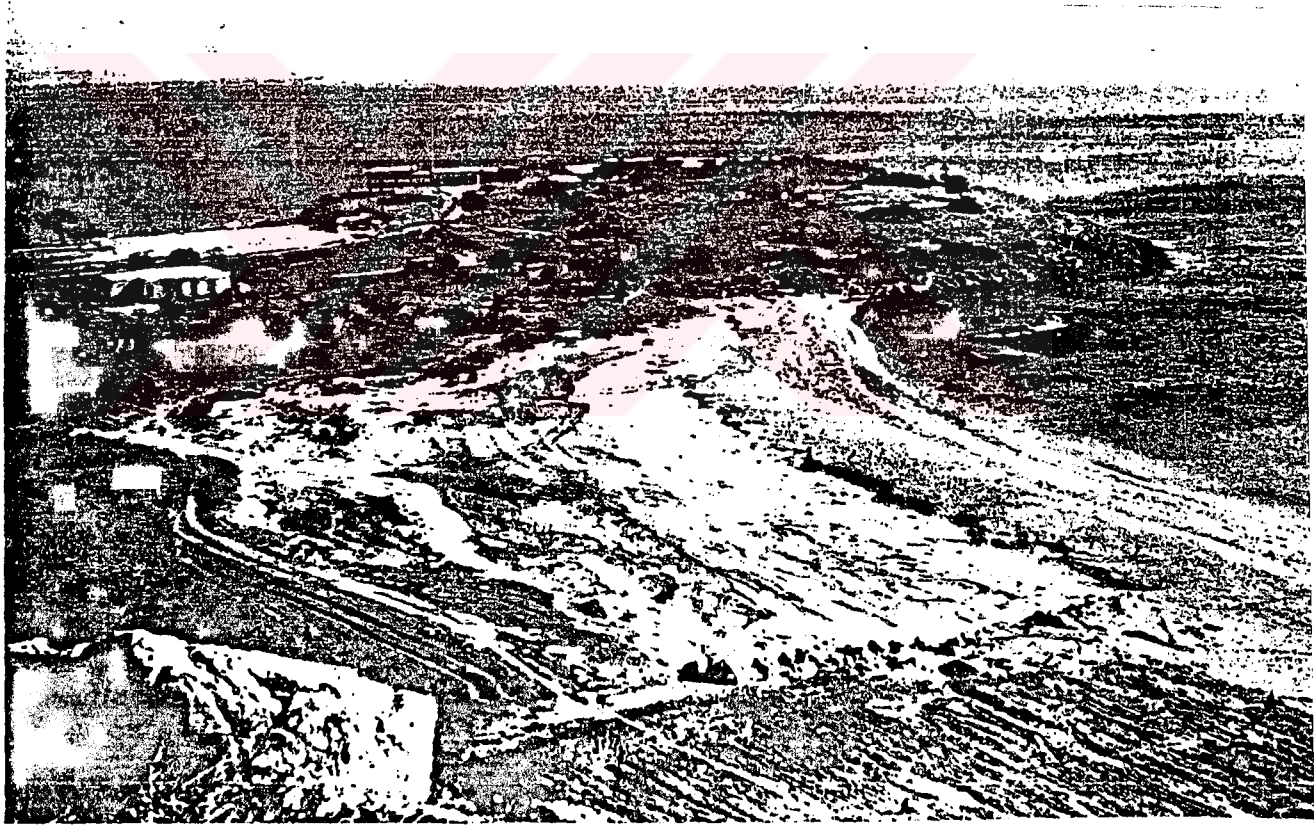


LEVHA 94

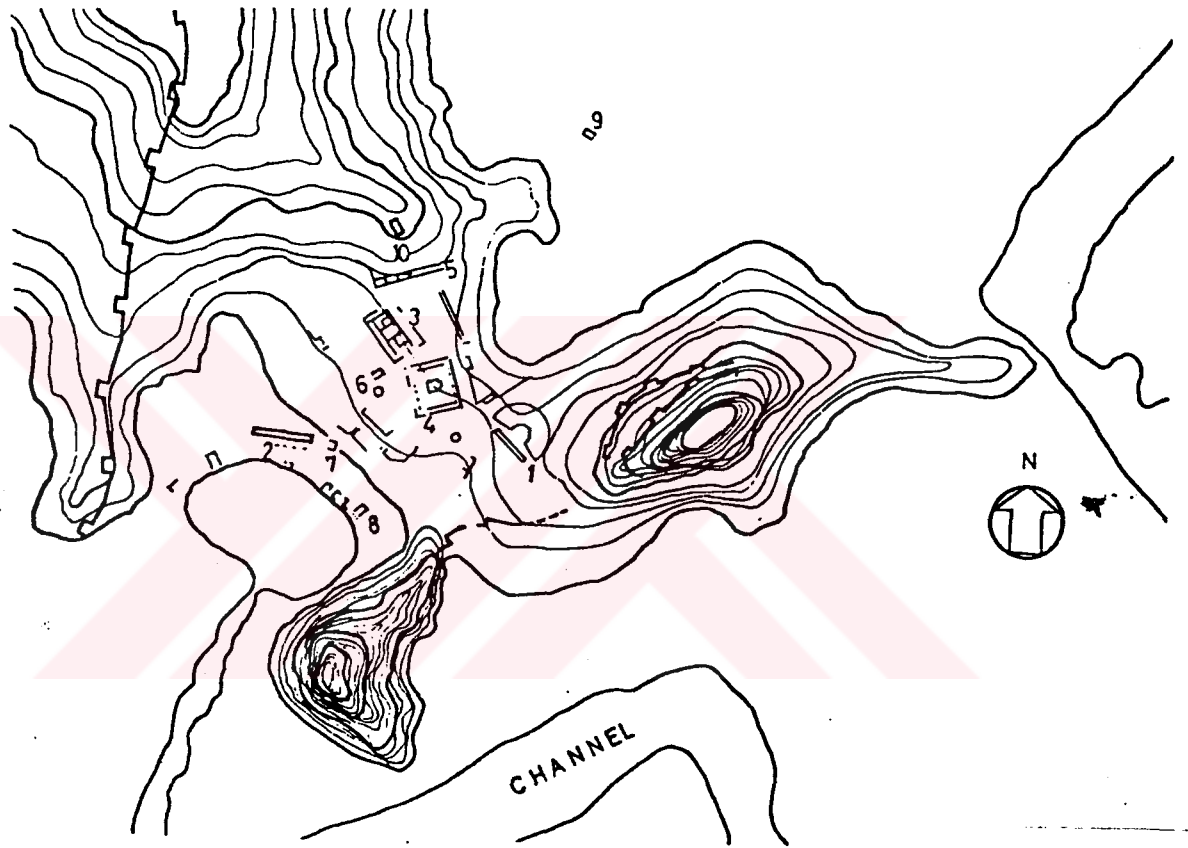


100 000 1:1

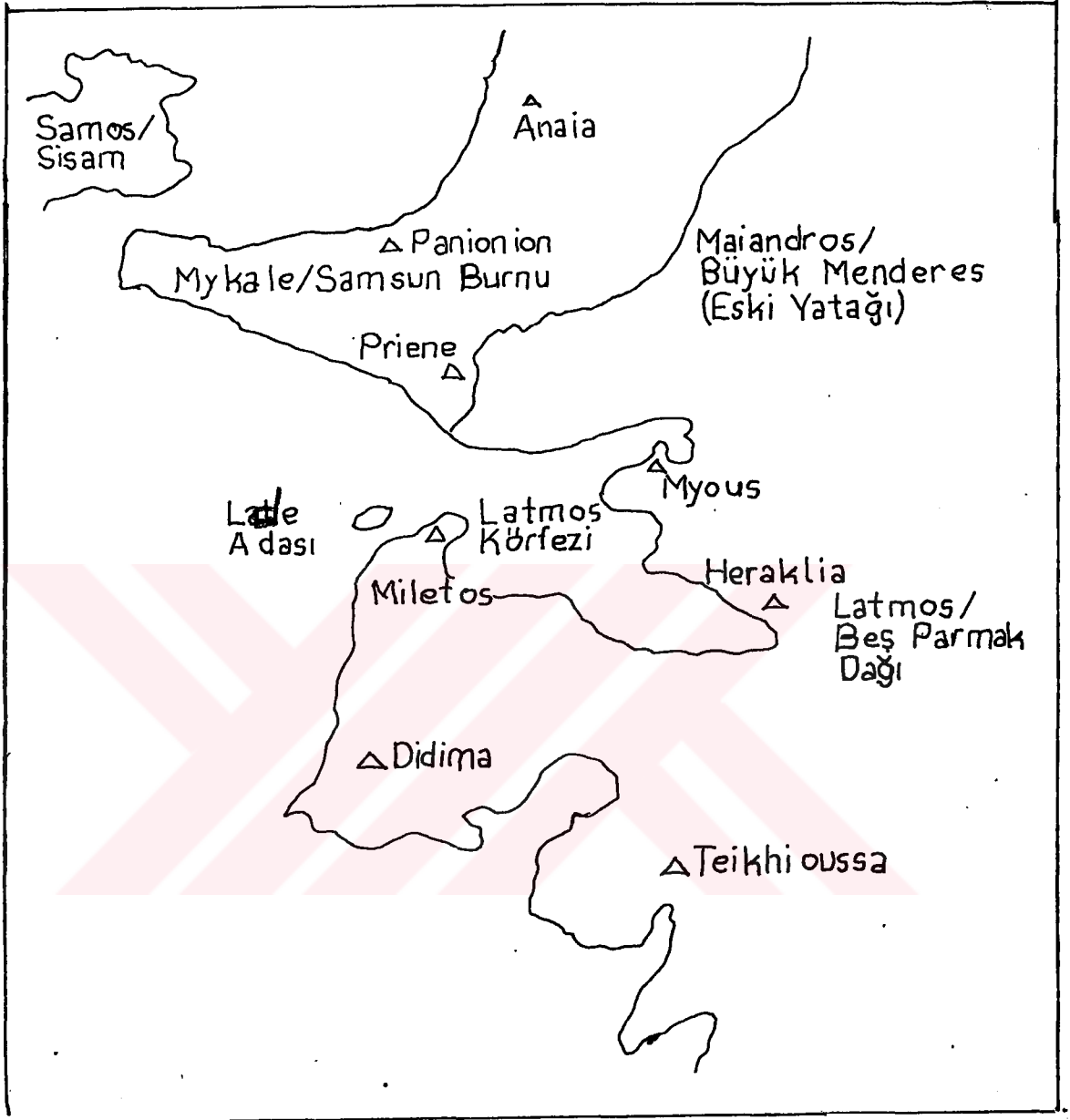
LEVHA 95

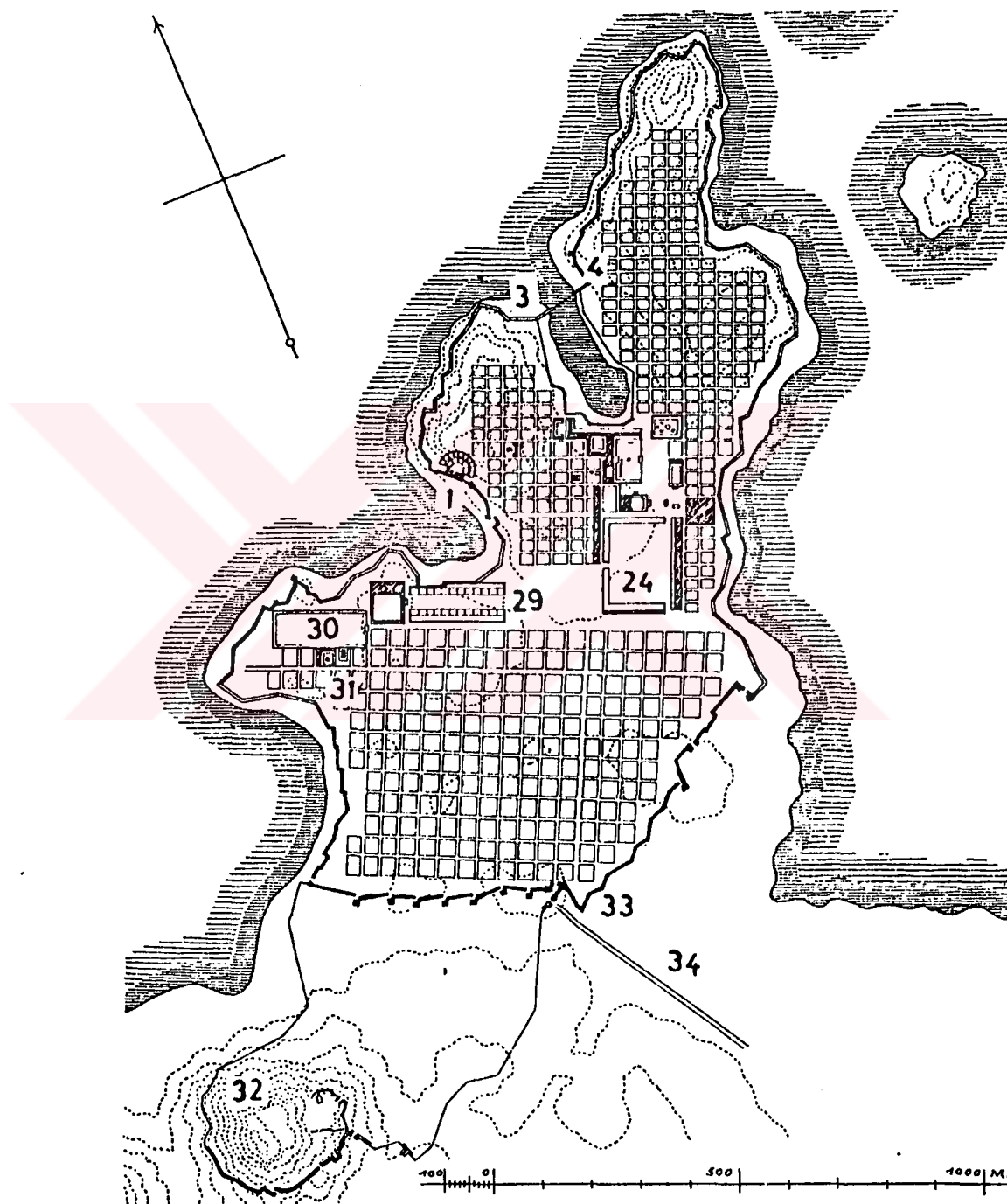


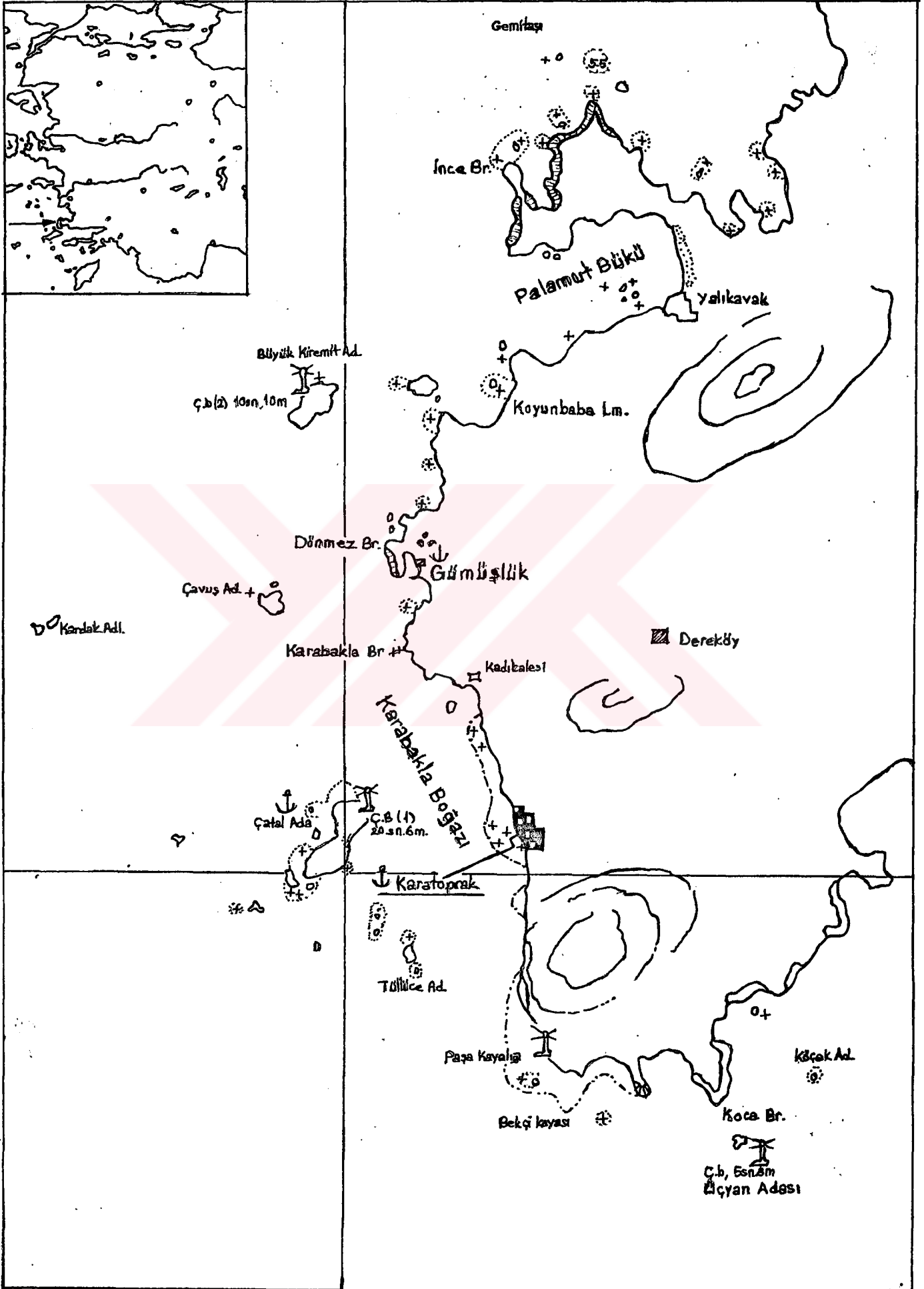
LEVHA 96

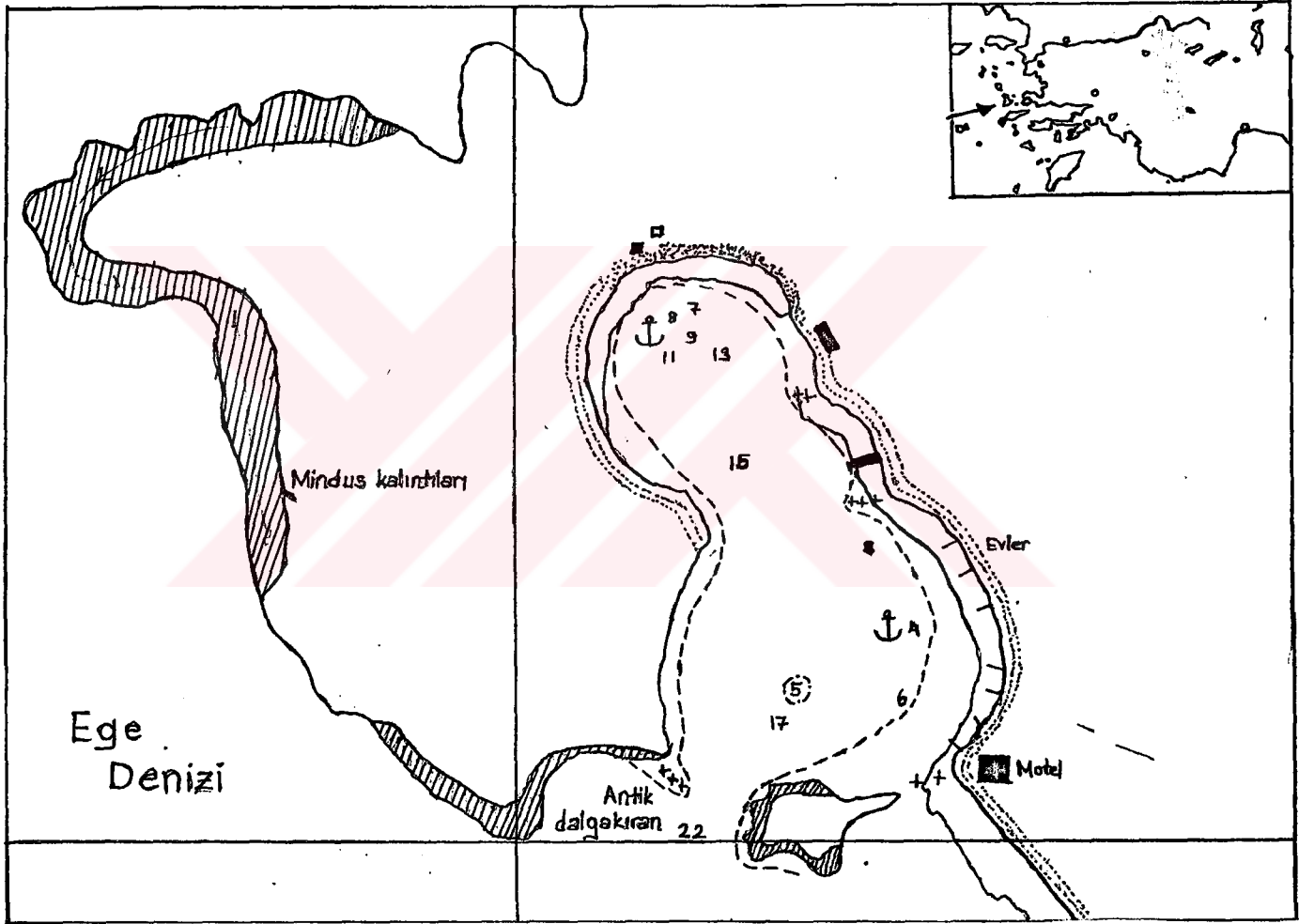


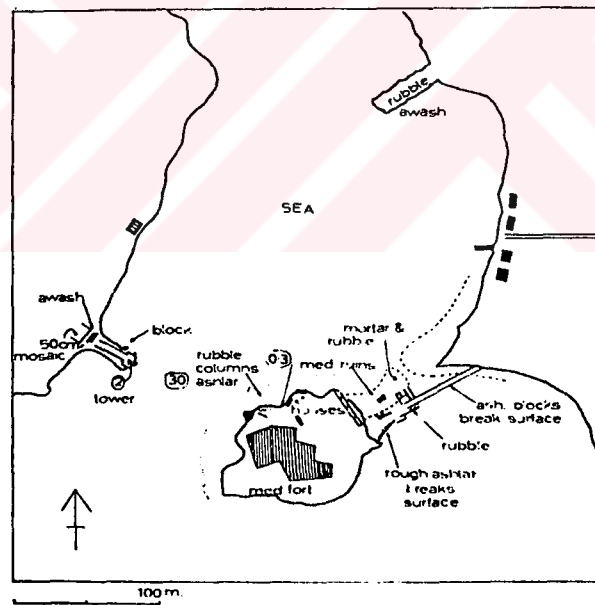
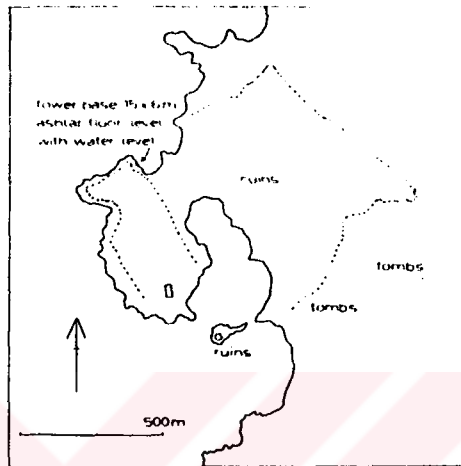
LEVHA 97



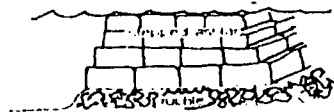


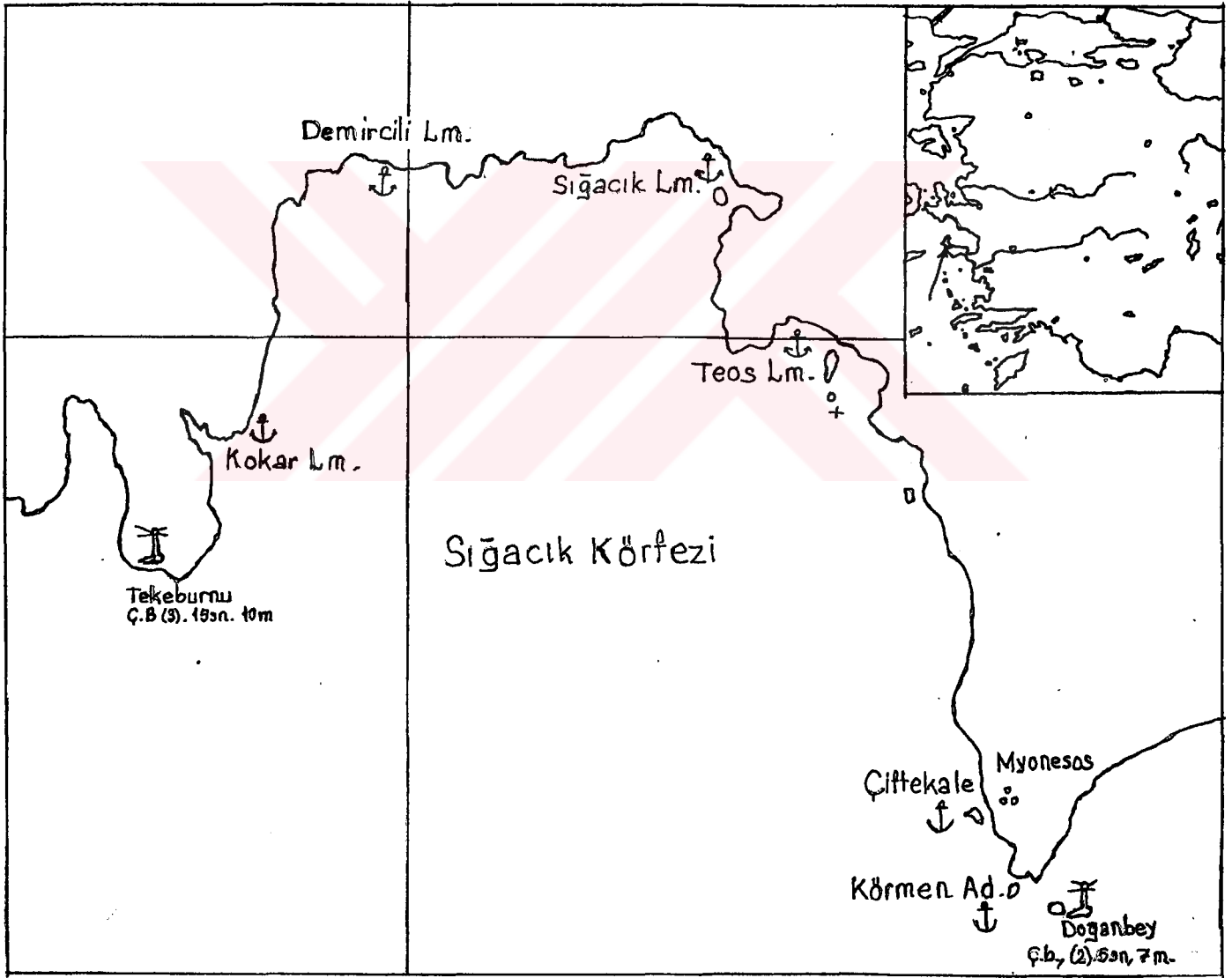


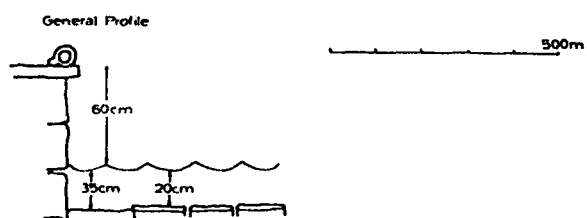
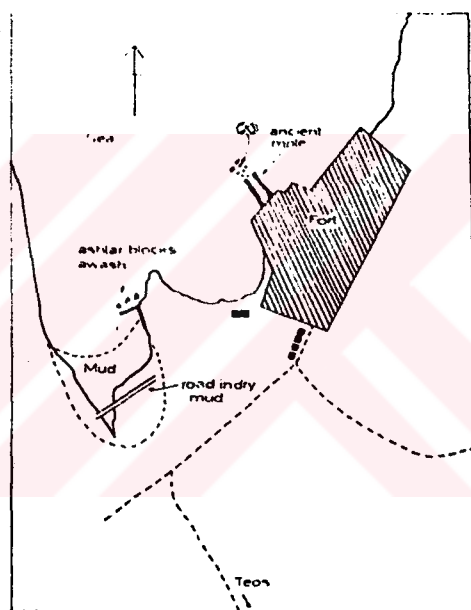




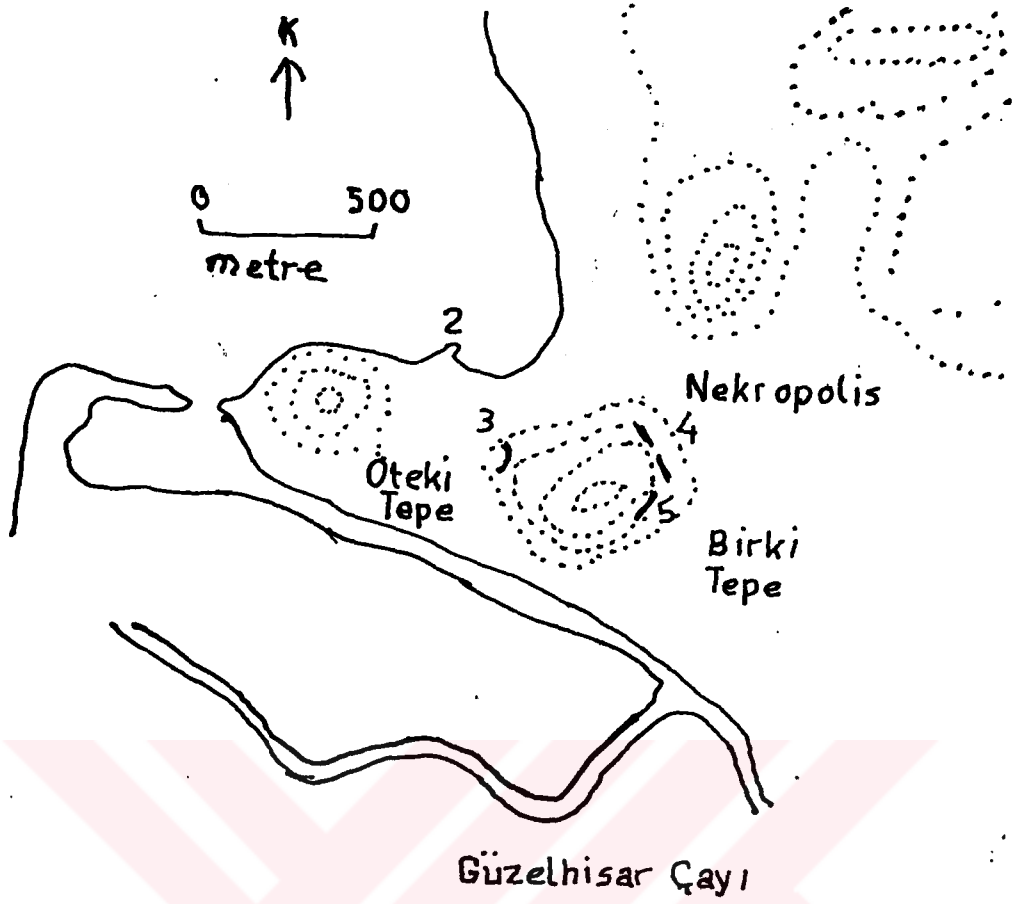
Tower



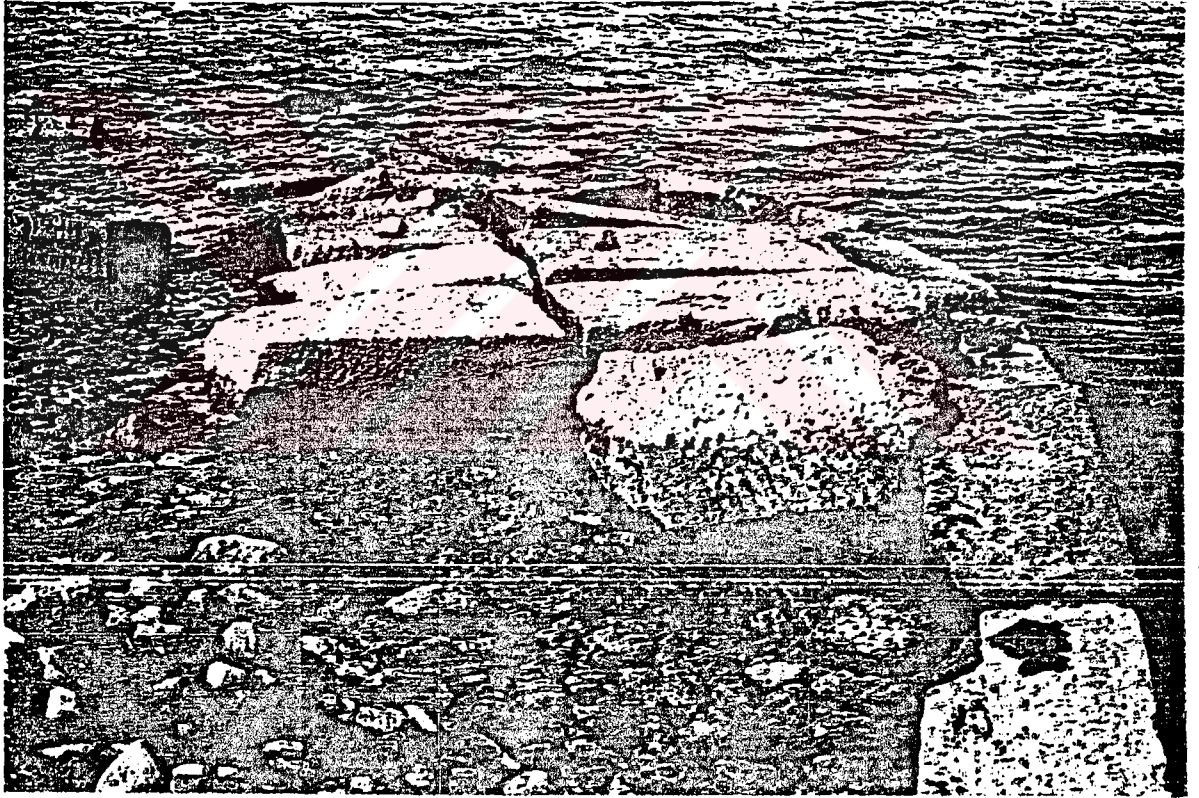




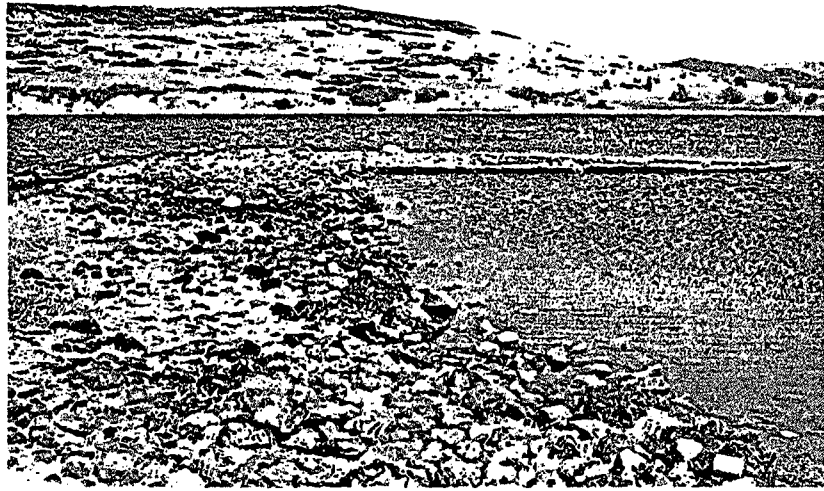
LEVHA 105



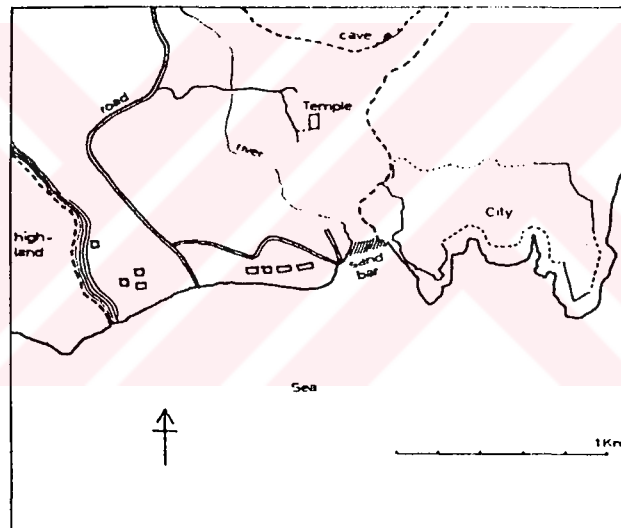
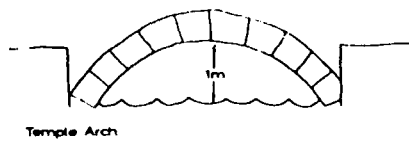
LEVHA 106



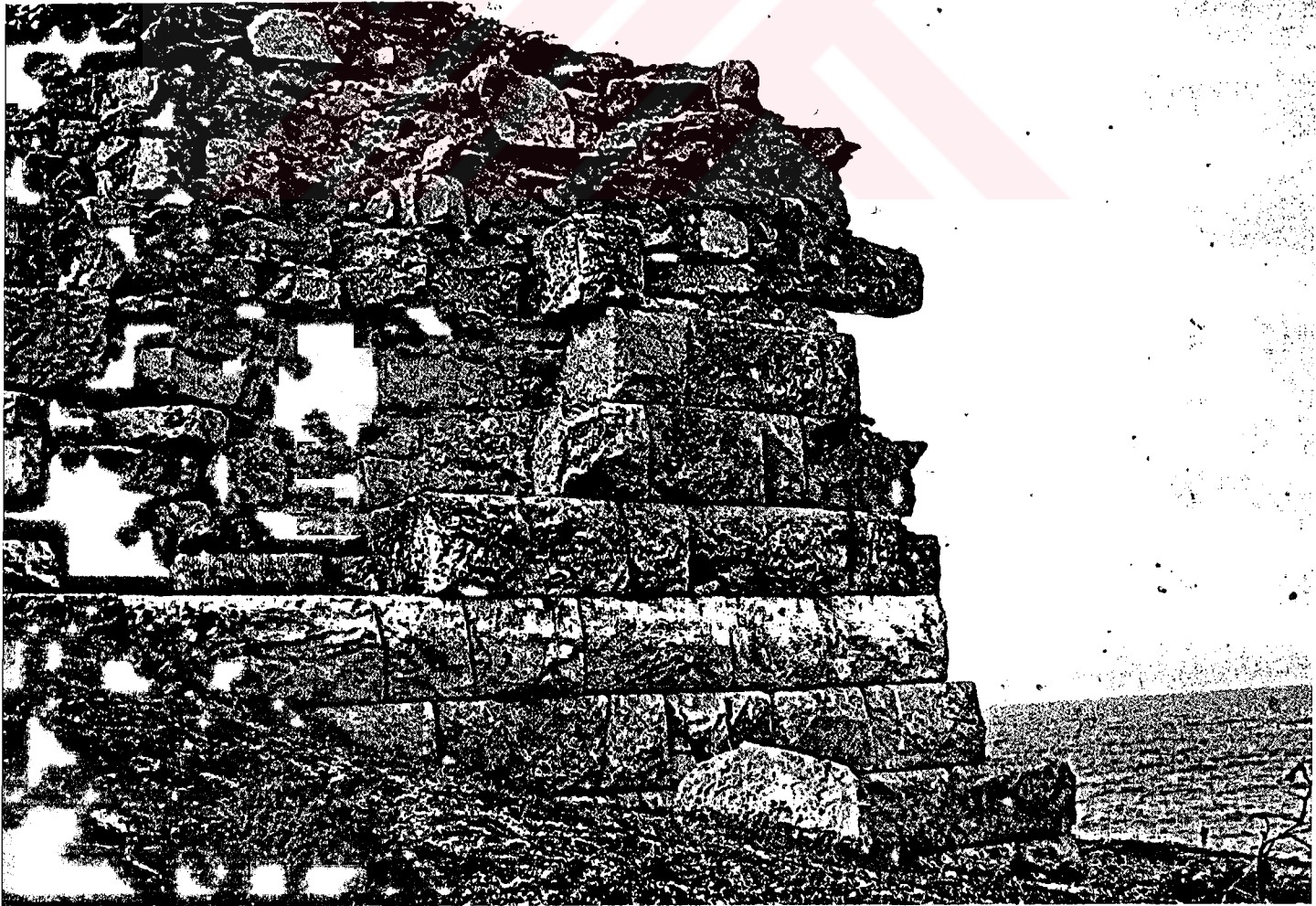
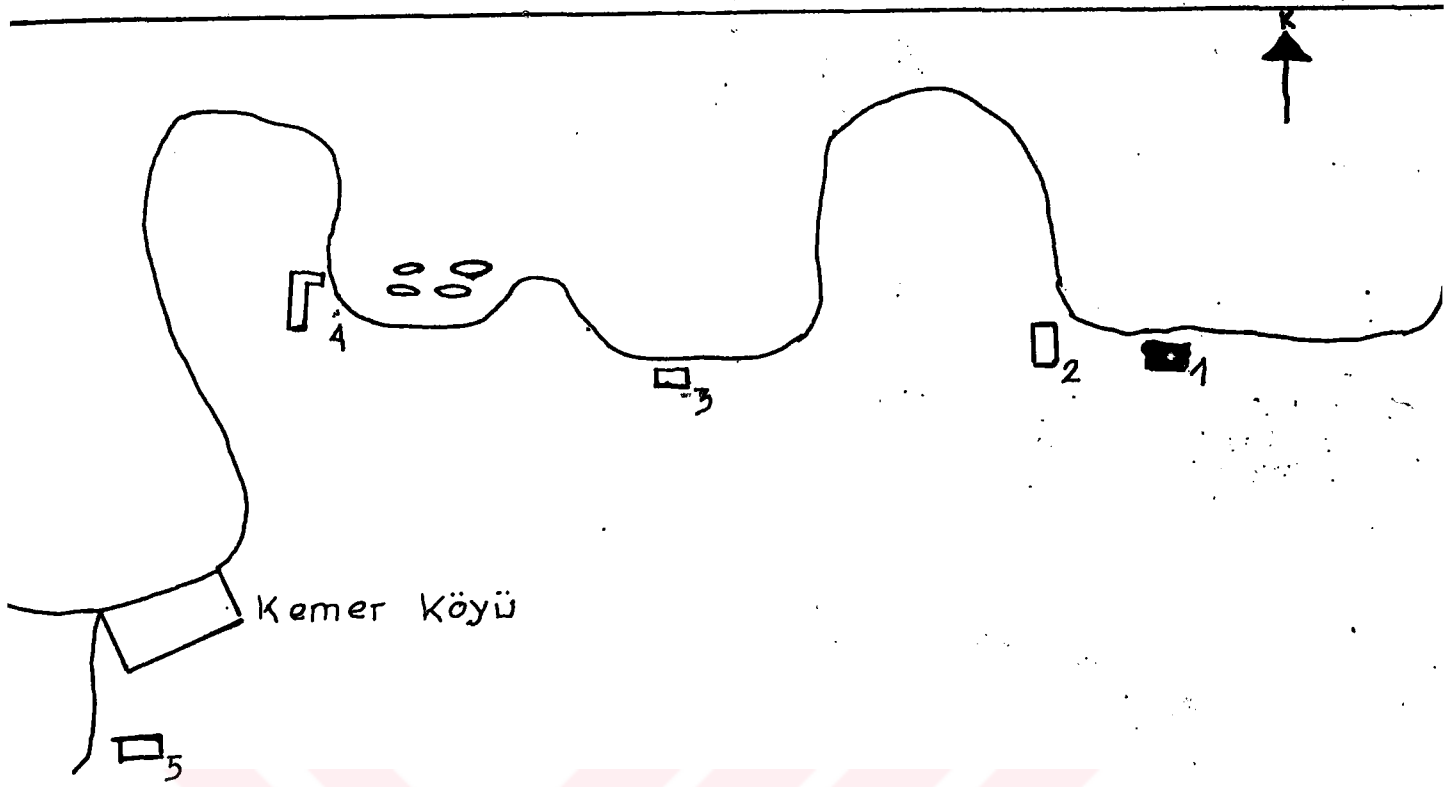
LEVHA 107



LEVHA 108

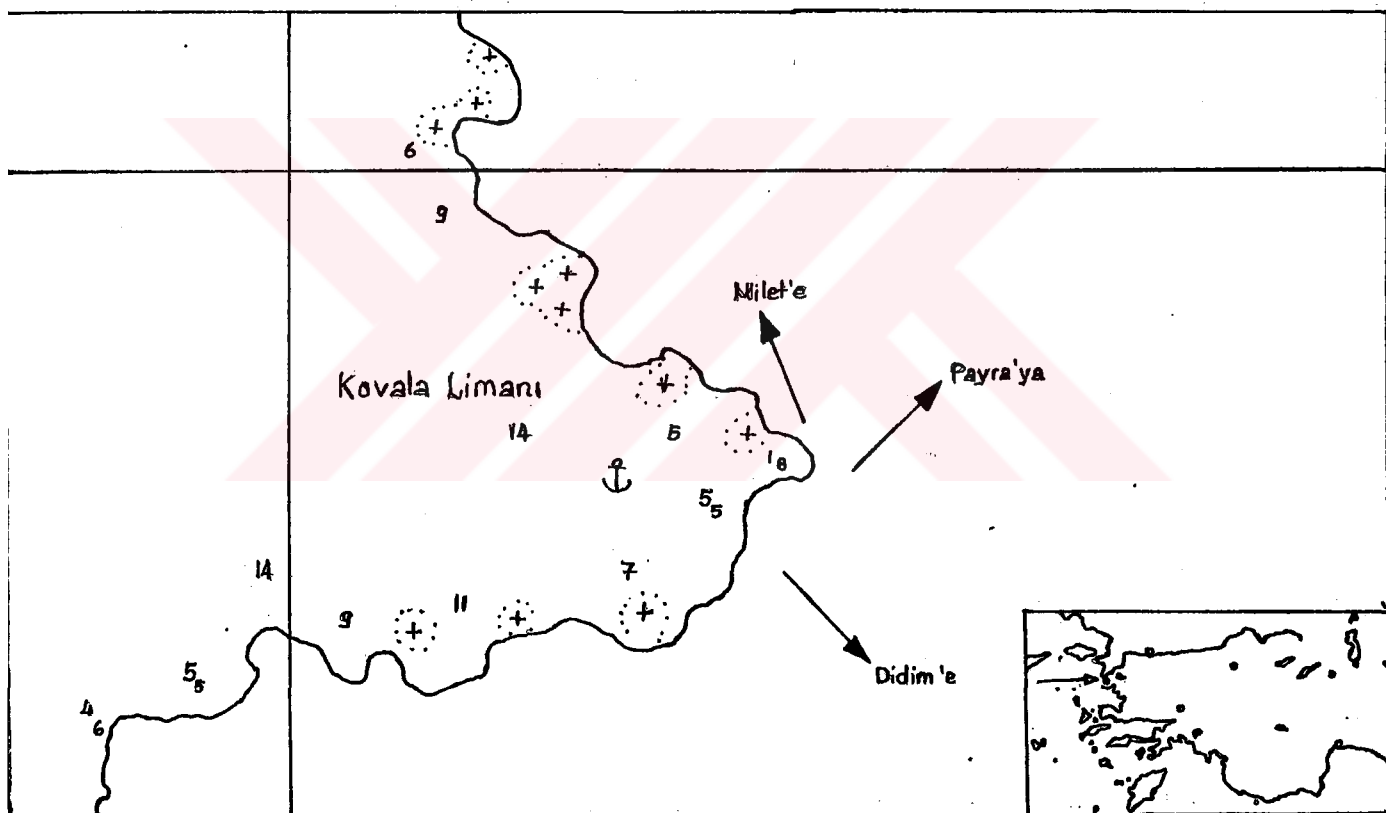


LEVHA 109

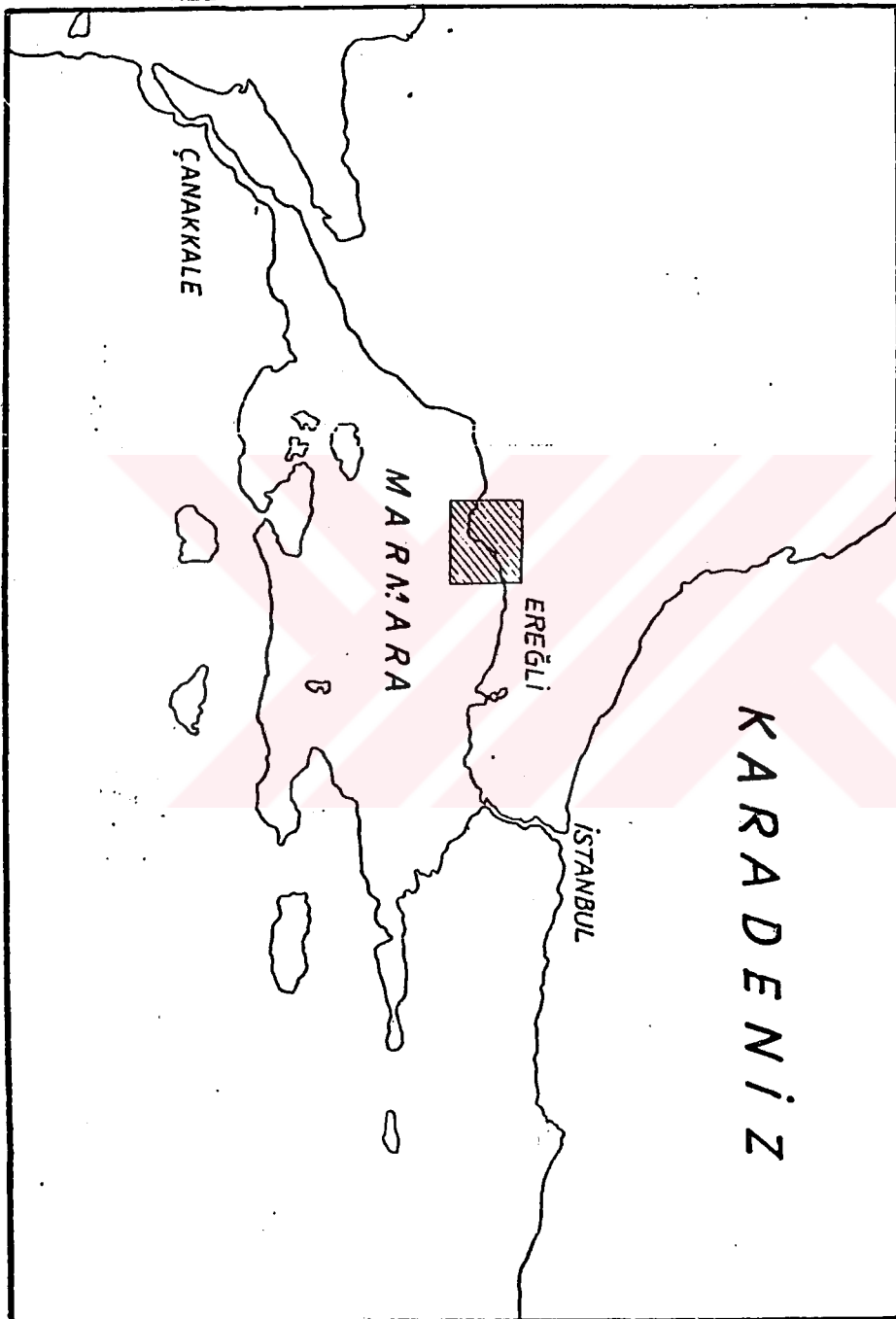




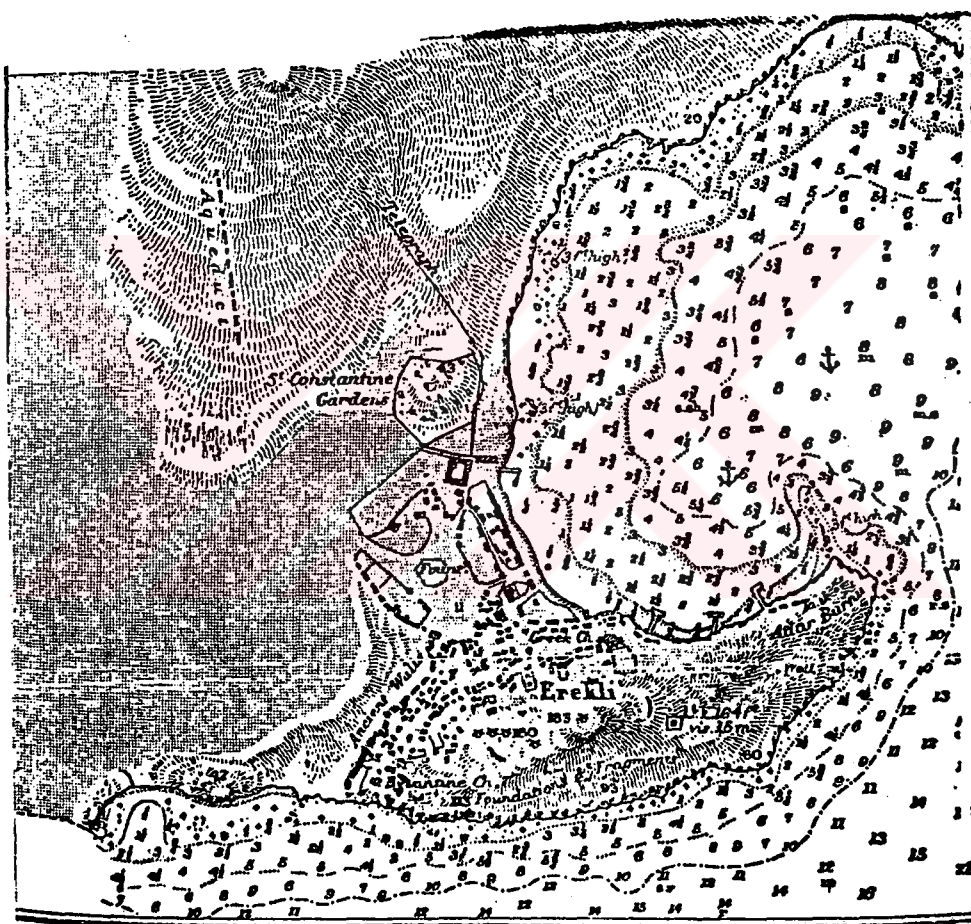
LEVHA 111



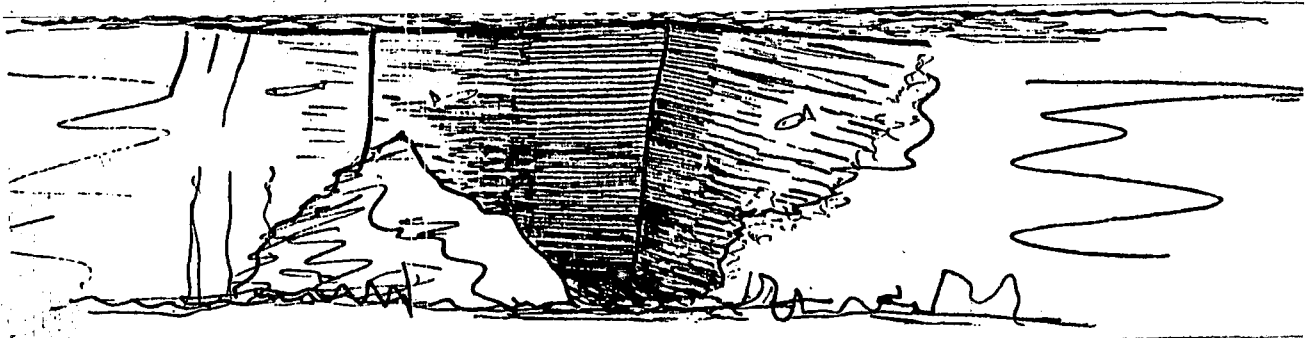
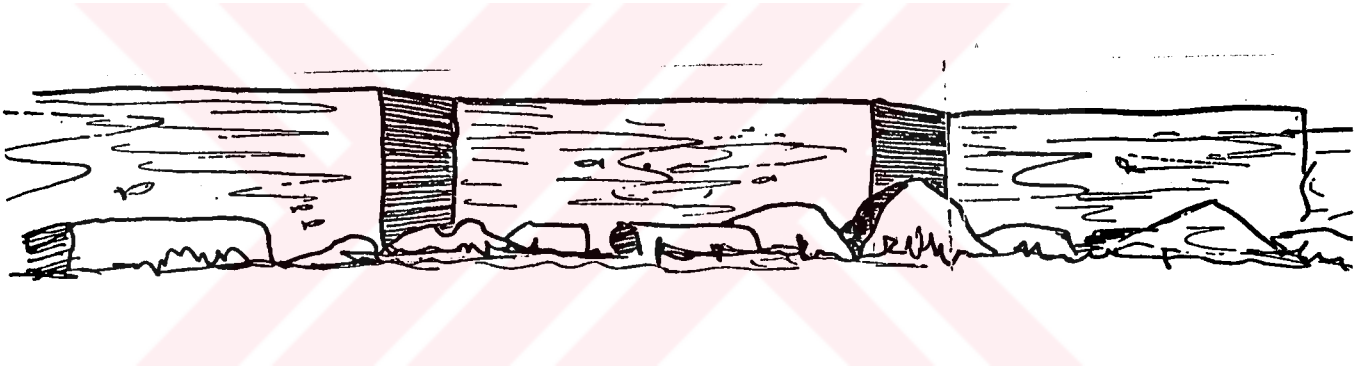
LEVHA 112

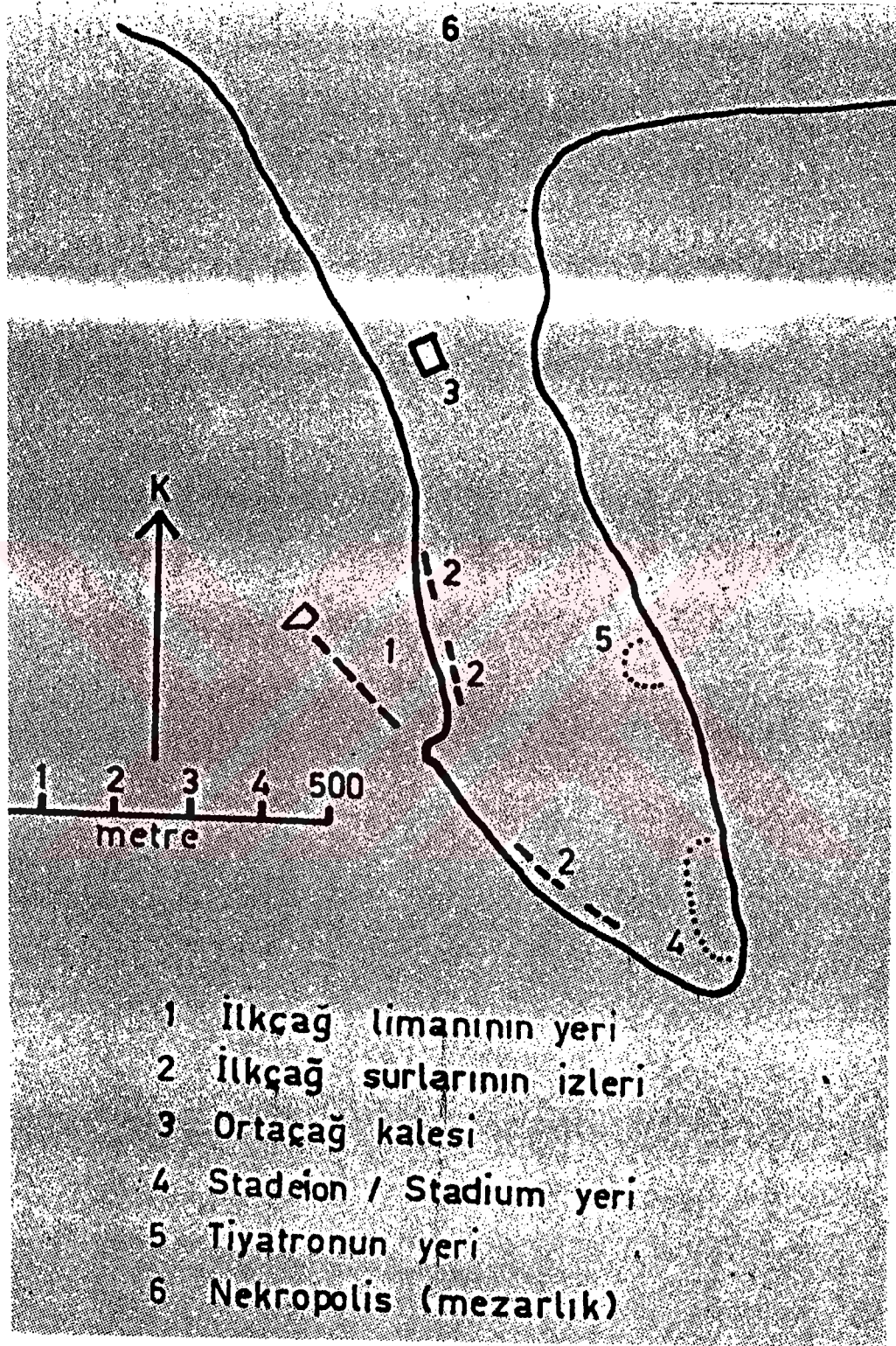


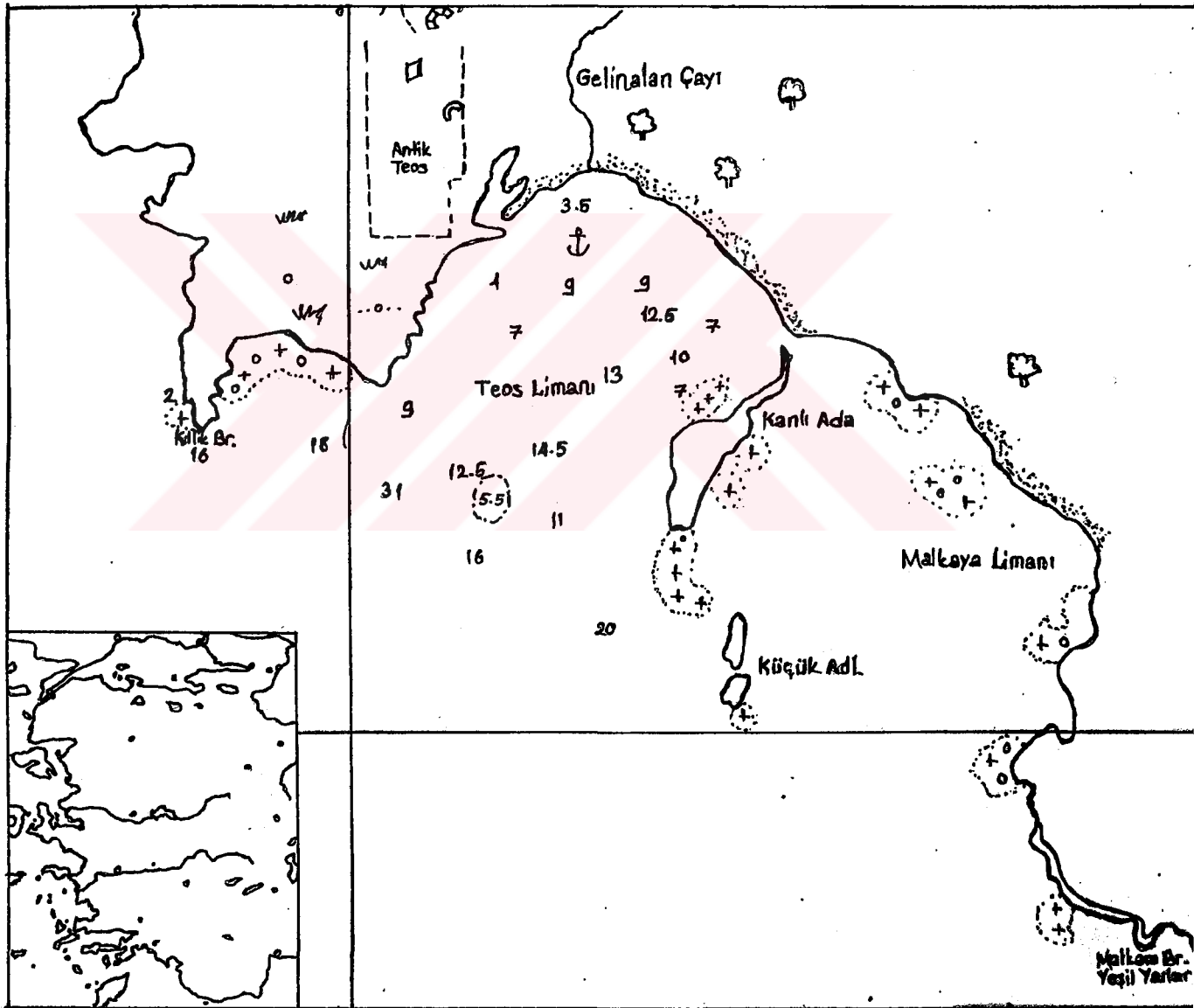
LEVHA 113

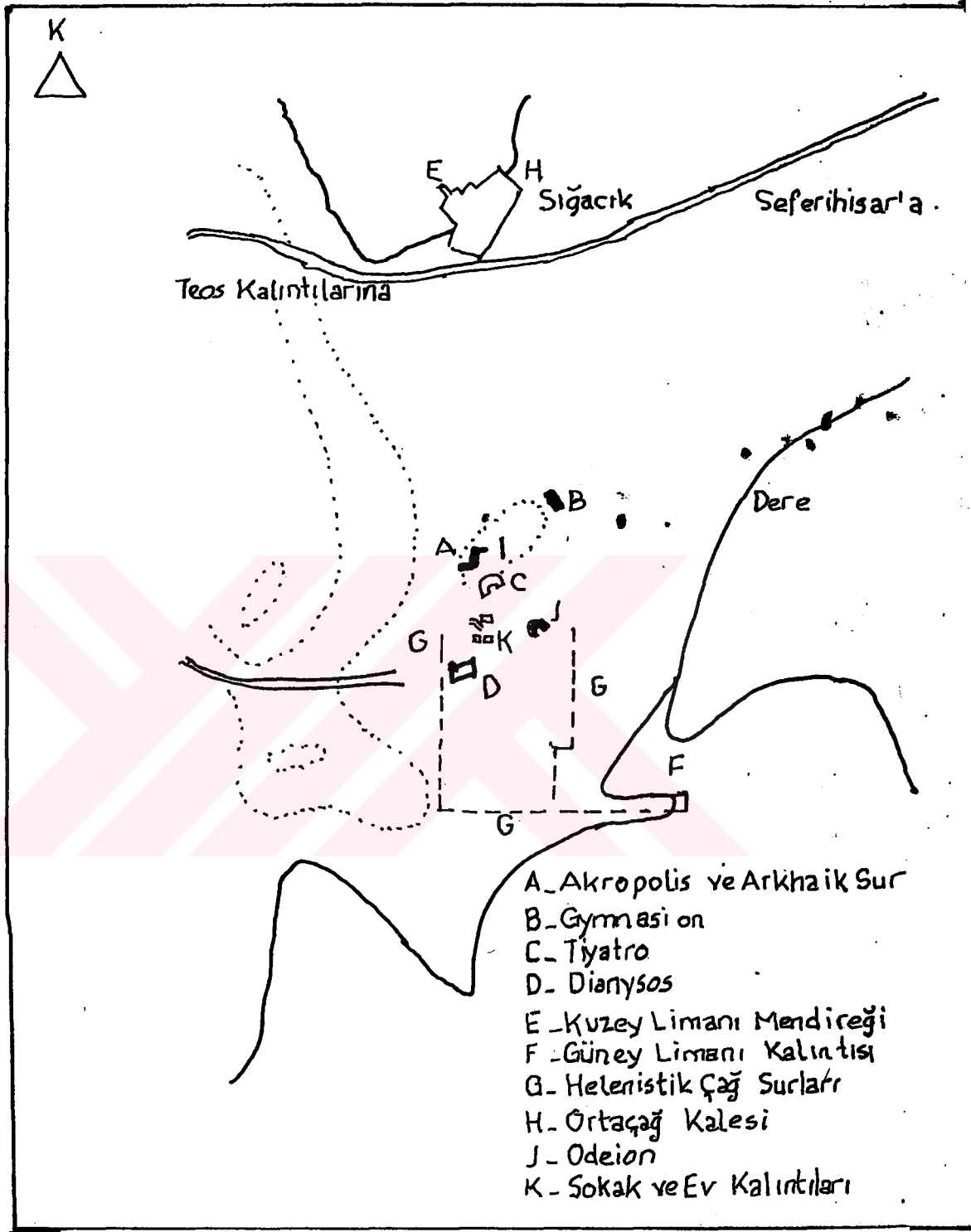


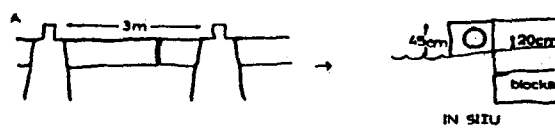
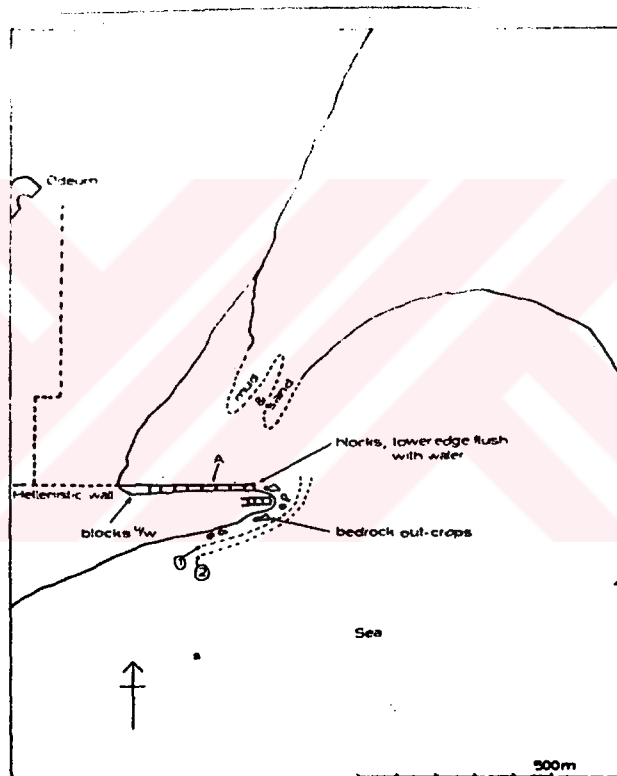
LEVHA114



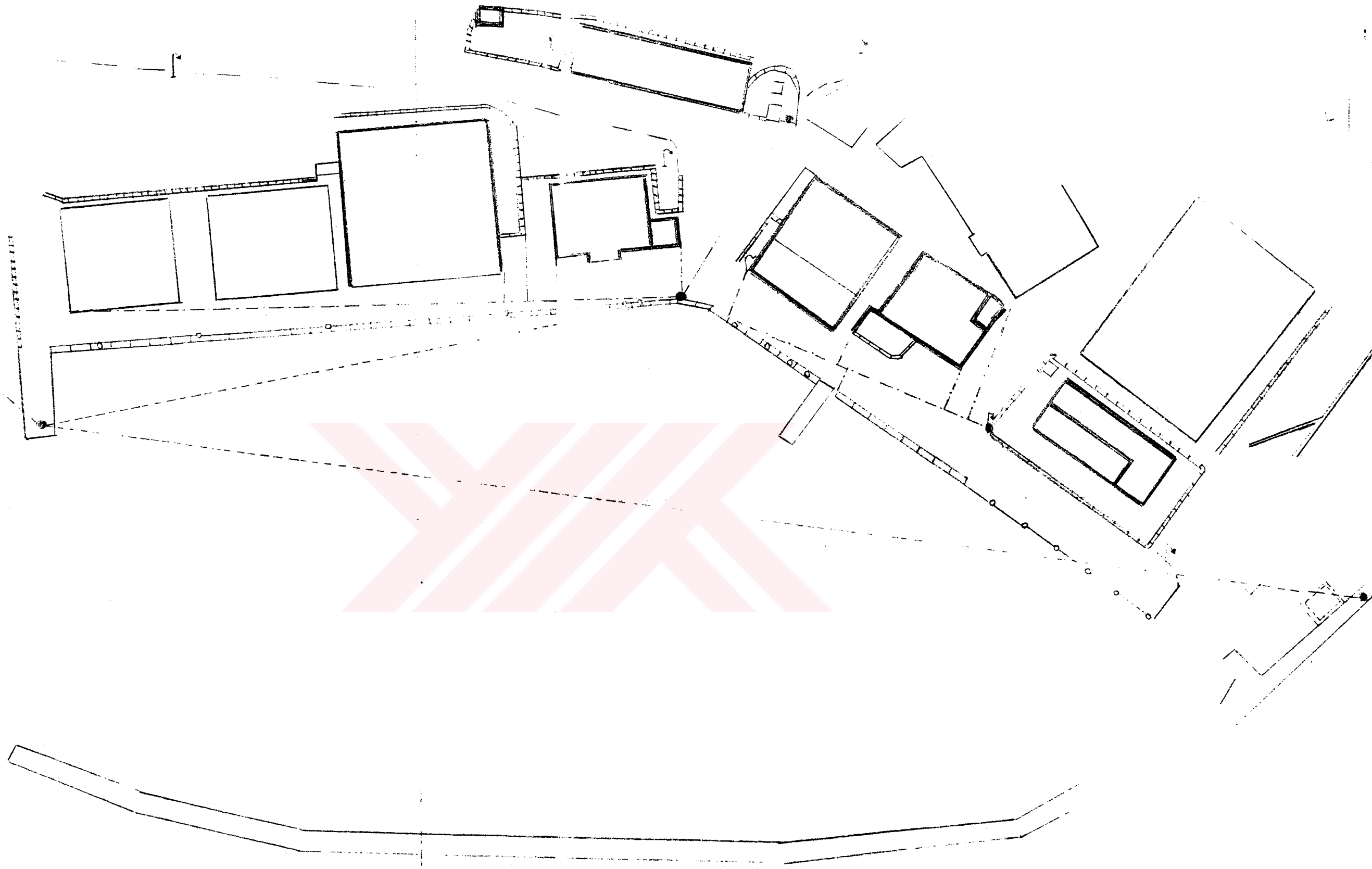




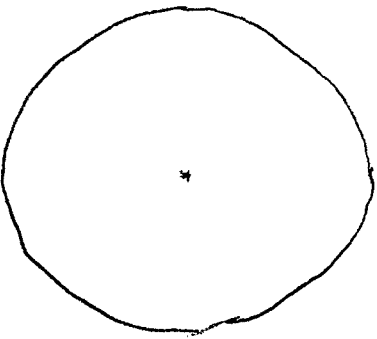
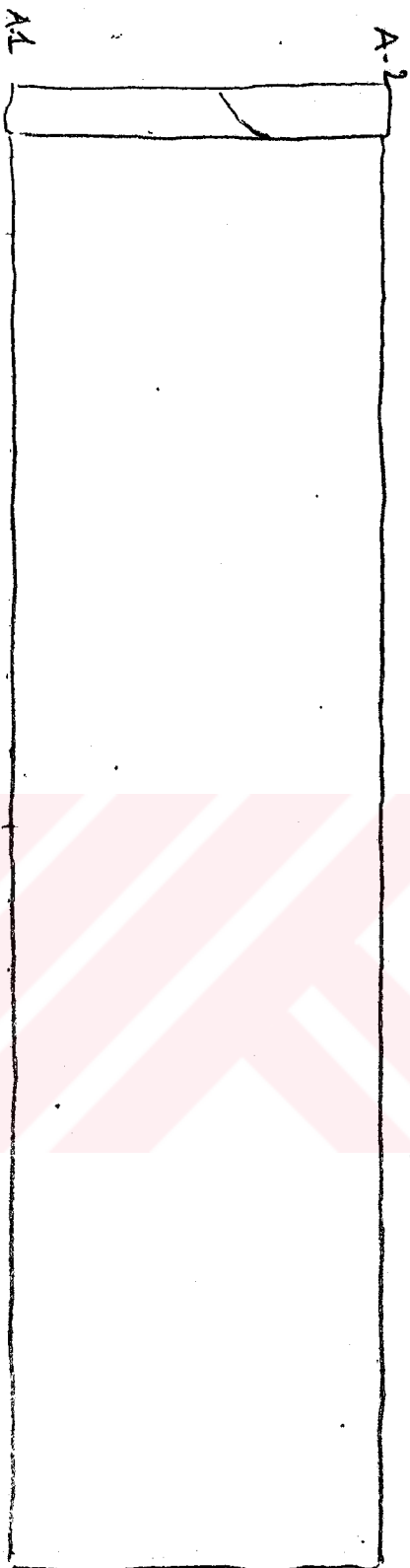




LEVHA 119



LEVHA 120



X 3

A.1 = 10.80 m.

A.2. 14.80 cm

from the E point.

E + 54 m + 13.80

ASSOS

9

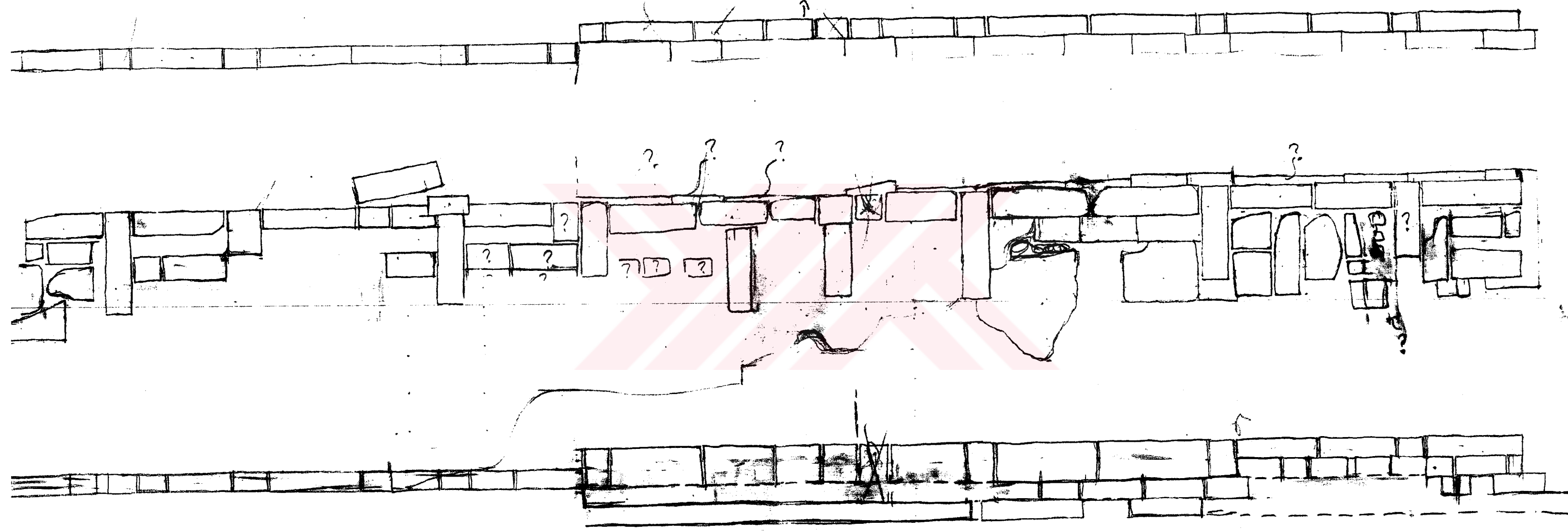
1/10

1988

E.A.

LEVHA 121

Handwritten text in Turkish: "Yükseköğretim Kurulu" (Higher Education Council)



LEVHA 122 A-



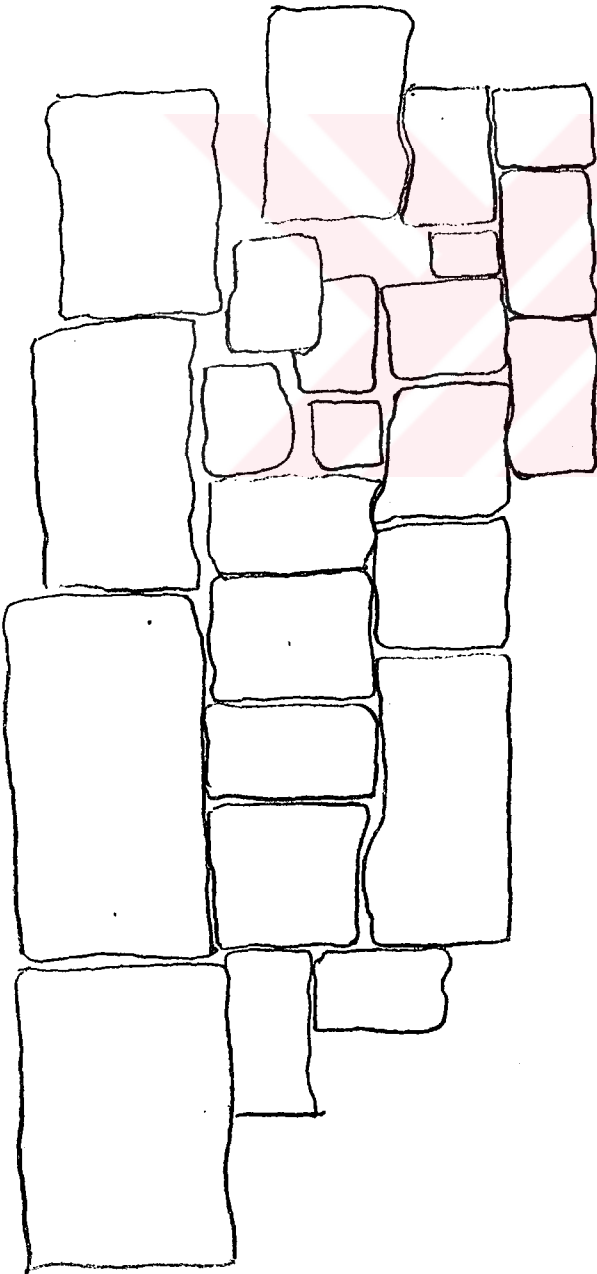
ASSOS

1/20

Foundation at the
east of breakwater,

E. A. (1988)

LEVHA 122 B.



18

