

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

GEOMETRİK ÇAĞ GEMİLERİNİN TİPOLOJİSİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**DANIŞMAN
PROF. DR. AHMET ADİL TIRPAN**

**HAZIRLAYAN
MEHMET BEZDAN
044203051006**

KONYA 2007

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	II
ÖNSÖZ	IV
KISALTMA LİSTESİ	V
LEVHA LİSTESİ	VI
I. GİRİŞ	1
I. 1. Amaç	2
I. 2. Yöntem	3
I. 3. Araştırma Tarihi	5
I. 4. Araştırmanın İçeriği ve Kapsamı	6
II. GEOMETRİK DÖNEM M.Ö. 900–700	8
III. KAYNAKLAR	12
III. 1. Yazılı Kaynaklar	12
III. 1. 1. Homeros	12
III. 1. 2. Hesiodos (M.Ö. 776).....	14
III. 1. 3. Thukydides (M.Ö. 460–400)	15
III. 1. 4. Herodotos	15
III. 2. Görsel Kaynaklar	16
III. 2. 1. Görsel Kaynakların Yorumlanması	19
IV. GEOMETRİK DÖNEM GEMİ MODELLERİ ve BOYUTLARI	26
V. BÖLGELER	37
V. 1. Ege Denizi.....	37
V. 1. 2. Ege Gemileri.....	37
V. 1. 2. 1.Homeros’un Gemileri	38
V. 1. 2. 1. 1. Homeros’un Gemilerini Tanımlayıcı Sıfatlar	38
V. 1. 1. 2. 2. İlyada Destanındaki Gemi Kataloğu ve Geometrik Dönem Donanma Sistemleri	43
V. 2. LEVANT KIYISI.....	45
V. 2. 1. Fenike Denizciliği.....	45
V. 2. 2. Fenike Gemileri	47
V. 2. 2. 1. Nehir Gemileri.....	47
V. 2. 2. 2. Açık Deniz Gemileri.....	50
VI. GEMİLERDEKİ BÖLÜMLER VE KULLANILAN DONANIMLAR	56
VI. 1. Güverte	56
VI. 2. Mahmuz.....	61
VI. 3. Yelken ve Direk	64
VI. 4. Kürek.....	69
VI. 5. Dümen	72
VI. 6. Çapa.....	74
VII. GEOMETRİK DÖNEM GEMİ YAPIM YÖNTEMLERİ.....	75
VII. 1. Gemi Yapım Teknikleri Hakkında Genel Bilgiler	78
VII. 1. 1. Dış Kabuğun Oluşturulmasında Kullanılan Yöntemler	81
VII. 2. Odysseus’un Gemi Yapım Yöntemleri.....	82
VIII. KATALOG.....	85-
101	
VIII. 1. Ege Denizi.....	86
VIII. 2. Doğu Akdeniz (Levant)	97

IX. SONUÇ	102
X. GEMİCİLİK TERİMLERİ SÖZLÜĞÜ.....	105-
119	
X. 1. Türkçe –İngilizce Denizcilik ve Gemicilik Terimleri Sözlüğü.....	105
X. 2. Yunanca ve Latince Gemicilik Terimleri Sözlüğü.....	110
XI. KAYNAKÇA.....	121
XII. LEVHALAR.....	123

ÖNSÖZ

Sualtı Arkeolojisi, Arkeoloji biliminin bir alt disiplini olarak ortaya çıkmış ve esas olarak bilimsel temelleri ülkemizin güney-güneybatı kıyılarında atılmış bir bilim dalıdır. Sualtı Arkeolojisi hakkında kavramsal anlamda pek çok sorun bulunmaktadır. Bunlardan ilki ve en önemlisi ise, bu disiplinin adı ve konusu hakkındadır. Uluslararası Arkeoloji çevrelerinde pek çok farklı isim verilmesine karşın ülkemizde “Sualtı Arkeolojisi” olarak adlandırılan bu disiplinin temel konusu gemilerdir. Bu nedenle Lisans eğitimimde çalışmaya başladığım Sualtı Arkeolojisi bilim dalında, asıl uğraş olan gemiler üzerine bir çalışma yapmak istedim.

Lisans tezim “Batı ve Güney Anadolu Kıyılarındaki Batıklar Işığında M.Ö II. Bindeki Deniz Ticareti” ile başladığım çalışmalarımındaki ilk hedefim, ileride yapmak istediğim diğer çalışmaları yani deniz ticaretinin daha yoğun olduğu ve Arkeolojik kalıntıların daha çok görüldüğü M.Ö. I. bin çalışmalarına kaynaklık etmesiydi. İşte bu nedenle Yüksek lisans tezimde, Geometrik Çağ Gemilerini ve de denizciliğini incelemek istedim. Ege Göçleri sonrasında yaşanan karmaşa tüm Doğu Akdeniz’i etkilerken sonrasında tekrar bir canlanma gerçekleşir. M.Ö I. bin yılları başlayan denizcilik faaliyetlerindeki bu canlanma, Demir Çağı içerisinde “Geometrik Dönem” olarak adlandırılan M.Ö. 900 ila 700 tarihleri arasında net bir şekilde karşımıza çıkar. Bu konuda çalışmak istememin temel amacı ise, aynı lisans tezimde olduğu gibi sonrasında yapacağım çalışmalarda bir bütünlük oluşturmaktır. “Geometrik Çağ Gemilerinin Tipolojisi” adlı çalışmada, bu döneme ait gemilerin özelliklerini, tarihsel süreçteki gelişimlerini ve bu dönemin denizcilik sistemlerinin araştırılması amaçlanmıştır.

Çalışmalarım sırasında konumu seçmem, kaynakları değerlendirmem konusunda tecrübelerinden ve bilgilerinden yararlandığım, ayrıca British Museum’da çektiği fotoğrafları çalışmamda kullanmama izin vererek çalışmamın görsel seyrini değiştiren hocam Prof. Dr. Ahmet Adil Tırpan’a burada bir kez daha teşekkür ederim. Ayrıca Türkiye’de ilk kez Sualtı Arkeoloji Bölümünün açılmasında ve eğitimin verilmesinde çok önemli katkıları olan hocalarım Prof Dr. Ahmet A. Tırpan, Prof. Dr. Mustafa Şahin, Yrd. Doç. Dr. Asuman Baldıran, Yrd. Doç. Dr. Hakan Mert’e teşekkür ederim.

Yapıcı ve yönlendirici eleştirileriyle yol göstererek beni Sualtı Arkeolojisi için yüreklendiren hocalarım Doç. Dr. Serap Yaylalı, Doç. Dr. Engin Akdeniz, Uzman Murat Aydaş’a ve yüksek lisans eğitimi sırasında bizlere yaptığı katkılardan ve eğitimlerden dolayı değerli hocam Serdar Akerdem’e teşekkür ederim.

Çalışmam sırasında yardımlarını esirgemeyen Selçuk Çulha, Seda Çulha ve Arkeolog Dilek Yılmaz’a teşekkür ederim. Ayrıca tüm konularda olduğu gibi, hayatımın bu aşamasında da bana her açıdan destek olan aileme burada içtenlikle bir kez daha teşekkür etmek istiyorum.

Mehmet BEZDAN
Konya 2007

KISALTMALAR LİSTESİ

M.Ö	: Milattan Önce
cm	: Santimetre
m	: Metre
s.	: Sayfa
D. AKD.	: Doğu Akdeniz
Fig.	: Figür
Res.	: Resim
Kat.	: Katalog
No.	: Numara

LEVHA LİSTESİ

LEVHA 1:

Grafik 1: Akdeniz'deki batıkların tarihlerine göre grafiksel tablosu. (Parker 1992 fig. 3)

LEVHA 2:

Harita 1: Akdeniz ve çevre bölgeleri gösteren harita (McGrail 2004 s.90–91)

LEVHA 3:

Harita 2: Doğu Akdeniz haritası. (Morrison-Williams 1968 s.328)

LEVHA 4:

Harita 3: Ege Denizi haritası. (Morrison-Williams 1968 s.329)

LEVHA 5:

Şekil 1: Bronz fibula üzerinde mahmuzlu gemi betimlemesi M.Ö. 850 civarı. (Casson 2002 s.53)

LEVHA 5:

Şekil 2: Attica fincan üzerinde savaş gemisi betimlemesi. M.Ö. 850–800 (Morrison-Williams 1968 levha 6. c.)

LEVHA 6:

Şekil 3.a: Skyphos üzerinde savaş gemisi betimlemesi. M.Ö. 850–800 (Morrison-Williams 1968 levha 6. d.)

Şekil 3.b: Detay görüntüsü. M.Ö. 850–800 (Casson 1971 resim 30.)

LEVHA 7:

Şekil 4: Krater üzerinde savaş gemisi betimlemesi. M.Ö. 8. yüzyılın ortaları (Morrison-Williams 1968 levha 4.d, Casson 1971 resim 62)

LEVHA 7:

Şekil 5: Attika krater parçası üzerinde savaş gemisi betimlemesi. M.Ö. 800–750 (Morrison-Williams 1968 levha 4.c)

LEVHA 8:

Şekil 6. a: Attika krateri. M.Ö. 800–750 (Morrison-Williams 1968 levha 5)

Şekil 6. b: Attika krateri üzerindeki gemi betimlemesinin detay görüntüsü. M.Ö. 800–750 (Casson 1971 resim 65)

LEVHA 9:

Şekil 7: Krater parçası üzerinde savaş gemisi pruvası. M.Ö. 8.yüzyılın ortaları (Morrison-Williams 1968 levha 2.c)

LEVHA 9:

Şekil 8: Krater parçası üzerinde savaş gemisi betimlemesi. M.Ö. 8.yüzyılın ortaları (Casson 1971 resim 68, Morrison-Williams 1968 Levha 1.e)

LEVHA 10:

Şekil 9. a: Attika krateri. M.Ö. 8.yüzyılın ortaları. (Morrison-Williams 1968 levha 3 a-b)

Şekil 9. b: Attika krateri üzerindeki gemi betimlemesinin detay görüntüsü. M.Ö. 8.yüzyılın ortaları (Casson 1971 resim 72, Casson 2002 s.54)

LEVHA 11:

Şekil 10: Attik Krater parçası üzerinde savaş gemisi pruvası. M.Ö. 8.yüzyılın ortaları (Morrison-Williams 1968 levha 2.a, Casson 1971 resim 67)

LEVHA 11:

Şekil 11: Attik Krater parçası üzerinde bir geminin orta bölümü. M.Ö. 750–700 (Morrison-Williams 1968 levha 3.c)

LEVHA 12:

Şekil 12: Attik Krater parçası üzerinde geminin pruva bölümü. M.Ö. 750–700 (Morrison-Williams 1968 levha 3.d)

LEVHA 12:

Şekil 13: Krater parçası üzerinde bir gemiye ait pupa bölümü. M.Ö. 750–700 (Morrison-Williams 1968 levha 4.a)

LEVHA 13:

Şekil 14: Krater üzerinde iki katlı bir savaş gemisi. M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarısı. (Fotoğraf: Ahmet Adil Tırpan. British Museum. Morrison-Williams 1968, levha 4.e, Casson 1971 resim 74, Casson 2002 s.57)

LEVHA 13:

Şekil 15: Krater parçası üzerinde iki katlı bir savaş gemisine ait bir bölüm. M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarısı. (Casson 1971 resim 77)

LEVHA 14:

Şekil 16: Attik kap parçası üzerinde iki katlı bir savaş gemisine ait bir bölüm. M.Ö. 8. yüzyılın sonu (Morrison-Williams 1968 levha 7.e Casson 1971 resim 70)

LEVHA 14:

Şekil 17: Kap parçası üzerinde iki katlı bir savaş gemisine ait bir bölüm. M.Ö. 8. yüzyılın sonu (Morrison-Williams 1968 levha 7.f Casson 1971 resim 71)

LEVHA 15:

Şekil 18. a: Oinokhoe. M.Ö. 8.yüzyılın ikinci yarısı. (Morrison-Williams 1968 levha 7.a)

Şekil 18. b: Oinokhoe üzerindeki gemi betimlemesinin detay görüntüsü. M.Ö. 8.yüzyılın ikinci yarısı (Schweitzer 1971 Resim 62)

LEVHA 16:

Şekil 19: Kase üzerinde bir savaş gemisi betimlemesi. M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarısı. (Morrison-Williams 1968 levha 7.d)

LEVHA 16:

Şekil 20: Kap parçası üzerinde kürekçi resmi. M.Ö. 750–700. (Morrison-Williams 1968 levha 7.c)

LEVHA 17:

Şekil 21: Krater üzerinde bir savaş gemisi betimlemesi. M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarısı. (Morrison-Williams 1968 levha 6.e)

LEVHA 18:

Şekil 22: Bronz kapı levhası üzerinde Fenike nehir gemileri. M.Ö. 850. (Fotoğraf: Ahmet Adil Tırpan British Museum, McGrail 2001 s.131)

LEVHA 18:

Şekil 23: Mühür üzerinde Fenike açık deniz ticaret gemisi. M.Ö. 8–7. yüzyıl. (Casson 2002 s.39)

LEVHA 19:

Şekil 24. a: Duvar resmi M.Ö. 725–705. (Casson 1971 Resim 92, McGrail 2004 s.131)

Şekil 24. b: Duvar resmi üzerinden yelken direği bulunmayan geminin detayı. M.Ö. 725–705. (Casson 1971 Resim 92, McGrail 2004 s.131)

LEVHA 20:

Şekil 24. c: Duvar resmi üzerindeki yelken direği bulunan geminin detayı. M.Ö. 725–705. (Casson 1971 Resim 92, McGrail 2004 s.131)

LEVHA 20:

Şekil 25: Fenike savaş ve kargo gemilerini gösteren, Sennaherib'in sarayından bir kabartmanın çiziminden savaş gemisinin detayı. M.Ö. 704–681 (Toor 1894, Levha 2 resim 10)

LEVHA 21:

Şekil 26: Fenike savaş gemisini gösteren, Sennaherib'in sarayından bir kabartma. M.Ö. 704–681 (Fotoğraf: Ahmet Adil Tırpan)

LEVHA 21:

Şekil 27: Fenike savaş ve kargo gemilerini gösteren, Sennaherib'in sarayından bir kabartmanın çiziminden kargo gemisinin detayı. M.Ö. 704–681 (Toor 1894, Levha 2 resim 11)

LEVHA 22:

Şekil 28: Şekil 25 ve 27'nin alındığı Sennaherib'in sarayındaki duvar kabartmasının çizimi. Fenike savaş ve kargo gemileri birlikte gösterilmişlerdir. M.Ö. 704–681 (Casson 1971, resim 78, Casson 2002,s. 38)

I. GİRİŞ

Suatlıdaki Arkeolojik çalışmalar, 45 yıl gibi kısa olarak adlandırılabilir bir sürede Antik Dönem Akdeniz deniz ticareti ve de gemileri hakkında bilgileri gün ışığına çıkarmıştır. Genel olarak M.Ö II. bin yıldan 19. yüzyıla kadar pek çok dönemi ve bölgeyi aydınlatan bu çalışmalar, bölgeler arası ticareti ve kültür alışverişini anlamamızı sağlamıştır. Bu araştırmalar sonucunda Geç Tunç Çağı deniz ticareti ve gemileri hakkında birçok bilgiye sahibiz. Fakat Ege Göçleri olarak bildiğimiz. M.Ö. 1200–1100 yıllarındaki kargaşa ortamından sonra kültürel olarak karanlık bir döneme girilmiştir. Akdeniz uygarlıkları Batıda Sicilya’ya kadar uzanan istilalardan zarar görmüş M.Ö 1200 civarında Miken Sarayları yağmalanmış Linear B yazısı yok olmuş ve Anadolu’da Hitit Egemenliği son bulmuştur. İstilacı güçler Suriye sahillerini kara ve deniz yoluyla takip ederek Mısır’a kadar ulaşmışlar ve ancak burada durdurulabilmişlerdir. Bu istilacı güçler Mısır kaynaklarında “Deniz Kavimleri” olarak adlandırılmıştır.

Sonraki binyılda ise denize hakim olmanın önemi anlaşılmıştır Çünkü III. Ramses istilacı güçleri denizde durdurabilmiştir. Fakat yıkım o kadar büyüktü ki, yeniden canlanma ve ayağa kalkmak için belirli bir zaman geçmesi gerekti. İşte konumuzun adını oluşturan Geometrik Dönem’le birlikte karmaşa atlatılmaya ve ticaret tekrardan canlanmaya başlamıştır. M.Ö 8. yüzyıla birlikte hızlı fakat kontrollü bir gelişim başlamış. Ve Akdeniz’deki kültürel ve maddesel ticaret tekrar başlamıştır. Bu aşamada Geometrik Dönem (M.Ö. 900–700) olarak adlandırılan süreçte askeri ve ticari kaygıların artması, gemilere olan ilginin ve yatırımın artmasına neden olmuştur. Çünkü atalarından elde ettikleri tecrübeler onlara kazanmanın ve kaybetmenin her zaman denizden geldiğini göstermiştir. İstilalara karşı ayakta kalabilmenin yolu denizde savaşmak olduğunu Minos ve sonrasında uygarlıklar yaşayarak öğrenmişti. Bunu tam anlamıyla olmasa bile, sadece III. Ramses anlamış ve savaşı denize taşımanın yarar sağlayacağını farkına varmıştır. İşte bu aşamada M.Ö. I bin kralları ve mühendisleri, III. Ramses’ten farklı olarak, deniz savaşını şansa bırakmak istememişler ve savaşı kara silahları ile değil, deniz silahları ile kazanabileceklerini anlamışlardır. Mahmuzun dünya deniz tarihine katılması işte bu gereksinim sunucudur. Mahmuzun kullanımı ile bizler denizlerdeki egemenliğin ele geçirilmesinin nasıl bir iktidar ve güç savaşına dönüştüğünü, böylelikle ticaret ve savaş gemilerinin kesin bir şekilde form ayrımına gittiğini görmekteyiz.

“Geometrik Çağ Gemilerinin Tipolojisi” adlı çalışmamda işte bu süreç içinde M.Ö. I. bin yılda, yukarıda anlattığım kaygılar nedeniyle başlayan ve de gelişen gemi formlarındaki gelişimi, denizciliğe olan katkıları “Doğu Akdeniz” sınırları içerisinde ele alarak inceledim.

I. 1. Amaç

Antik dönem deniz ticaretinin araştırılması 1960'lı yıllarda başlamıştır. Henüz yarım yüzyıldır yürütülen araştırmalar bizlere çok önemli bilgiler kazandırmıştır. Bu bilgilerden bazıları sadece denizcilik üzerine değil tüm Akdeniz kültürüne ve ticari yaşamına ışık tutmuştur. Fakat yukarıda da bahsettiğim gibi çok genç bir disiplin olması nedeniyle denizcilik tarihinin ve deniz ticaretinin temel unsuru olan gemilerin araştırılması daha uzun yıllar sürecektir. Bu disiplinin ülkemiz kıyılarında doğmasına karşın, bilimsel platformlarda eğitiminin verilmesinde geç kalınması, dolayısıyla bilimsel çalışmaların eksik kalmasına neden olmuştur. Bu nedenle ülkemizde ki Sualtı Arkeolojisi yönelik çalışmalarda da birçok konuda eksiklikler bulunmaktadır.

Bu nedenle yüksek lisans tez konumu seçerken iki amacım vardı. Bunlardan ilki Lisans Tezimde de “Batı ve Güney Anadolu Kıyılarındaki Batıklar Işığında M.Ö II. Bindeki Deniz Ticareti” belirttiğim gibi çalışmalarında bir bütünlük olmasıdır. Lisans tezimde, deniz taşıtlarının doğuşundan başlayarak tekne formlarının gelişimlerini, bölgesel olarak Geç Tunç Çağ'ının sonuna kadar incelemiş, deniz ticaretinin başlangıç aşamalarından referanslar vererek, M.Ö. II. bin yıl deniz ticaretini genel olarak incelemiştim. Bu alanda sadece gemiler ve denizcilik üzerine değil tüm Geç Tunç Çağına ışık tutan ülkemiz sahillerindeki M.Ö. II. bin yıl batıkları¹ incelemiştim. Tabi tüm bunların yanı sıra Sualtı Arkeolojisi hakkında detaylı bilgiler vermiştim. İşte bu çalışmanın ardından, kronolojik olarak bu konuyu izleyen Geometrik Dönem gemilerini incelemek istedim. Çünkü Geç Tunç Çağı sonrasında “Deniz Kavimleri” ile başlayan kültürel çöküş tüm Akdeniz uygarlığını vurmuştur. Sonrasında başlayan canlanma sürecinde en net görülen bölüm “Geometrik Dönem” olarak adlandırılan M.Ö. 900–700 yılları arasındadır. Yüksek Lisans tezimin konusu olarak bu konuyu almamdaki temel amaç ise aynı lisans tezimde olduğu gibi, sonrasında yapacağım çalışmalarda bir bütünlük oluşturmaktır.

Ayrıca yukarıda belirttiğim gibi, temeli 1960 yıllarında ülkemizin güney-güneybatı kıyılarında atılan Sualtı Arkeolojisinde bu alanda yapılmış bir çalışmanın olmaması da önemli bir etkidir. Yapacağım çalışma ile birlikte ülkemizdeki Sualtı Arkeolojisindeki bilgi kronolojisinde bir boşluğun daha doldurulmasını amaçlamaktayım.

¹ Gelidonya batığı, Şeytan Deresi Batığı ve Uluburun Batığı. Bass 1996, s.25–35, 55–79

I. 2. Yöntem

Geometrik Çağ Gemilerinin Tipolojisi adlı bu çalışmada öncelikle yazılı kaynaklar taranmıştır. Yazılı kaynaklardan başta Homeros olmak üzere Hesiodos, Thukydides ve Herodotos gibi antik yazarların çalıştığımız dönemle ilgili aktardıkları bilgiler incelenmiştir. Bu bilgiler belirli konu başlıkları altında toplanarak değerlendirilmiştir. Sonrasında günümüz araştırmacılarının bu dönem ve konu üzerinde yaptıkları çalışmalar taranmıştır. Bu çalışmalar da öncelikle kendi aralarında sonrasında ise antik yazarların aktardıkları ile karşılaştırılarak incelenmiştir. Araştırmamız içerisinde de bu bilgileri sürekli kullanarak doğrulukları sorgulanmıştır. Ayrıca görsel kaynaklarda taranarak yazılı kaynaklarda vardığımız sonuçlar incelenmiştir. Bu sonuca göre iki kaynak türünün de eksileri ve artıları sergilenmeye çalışılmıştır. Son olarak ta elimizdeki veriler ışığında Geometrik Dönem gemileri bir katalogda görsel ve yazılı kaynaklardaki bilgilerimiz ışığında kronolojik olarak toplanmıştır. Bu katalog çalışmasında görsel kaynaklar stil özelliklerinden çok gemilerin tarihsel gelişim çizgileri ele alınarak sınıflandırılmıştır.

Çalışma sırasında yukarıda anlatıldığı üzere gemiler tiplerine göre ayrılarak bir katalog oluşturulmuş ve bu tiplere ait resimler levhalar bölümünde verilmiştir. Levhaların listesi ise çalışmamızın başında “Levha Listesi” başlığı altında verilmiştir. Ayrıca diğer bir önemli nokta da, çalışma içinde anlatımın desteklenmesi ve konuların daha iyi anlaşılması adına, verilen bilgilerden sonra resimler konulmuştur. Bu resimlerin kaynakçaları ise alt kısımlarına yazılmıştır.

Çalışmam sırasında özellikle terimler konusunda bazı sıkıntılar yaşadım. Sualtı Arkeolojisinde yapılan çalışmalarda terimler konusunda bir tutarlılık olmaması kanımca araştırmacılar önündeki en büyük sorunlardan biridir. Pek çok yayında, kitapta ve tez çalışmasında kullanılan farklı terimler bir karmaşa yaratmaktadır. Örneğin Antik Çağa ait gemi isimleri konusunda tam bir kargaşa var. Bu gemilerin isimleri için yer yer Yunanca yer yer İngilizleştirilmiş şekilleri kullanılmaktadır. Geometrik çağın standart gemisi olarak adlandırılan 50 kürekli gemi için Pentekonter², Pentekontor³ ve Pentekontoros kelimeleri kullanılmaktadır. Bu kullanımlardan ilk ikisi İngilizleştirilmiş şeklidir. Ama bunlar arasında bile bir fark bulunmaktadır. Sonuncusu ise Yunancasıdır. Bu durum diğer gemi isimleri içinde geçerlidir. Bir tip gemi için birden fazla yazım şekli karmaşa yaratmaktadır. Bu nedenle bu çalışma içinde gemi isimlerinin Yunanca veya Latinceye dikkate alınarak kullanılmıştır. Metin içinde gemi isimlerinin kullanımı sırasında kelimenin Latincesi kullanılırsa sonuna parantez içinde “L” harfi konulacaktır. Ayrıca çalışma sonunda hazırladığım sözlük bölümünde gemi isimlerine yer verilmiştir.

Bu kısımda önemli bir noktaya daha değinmek istiyorum. Konunun çalışılması sırasında karşılaştığım denizcilik terimleri kargaşası da konuların bütününün anlaşılmasında bir sıkıntı yaratmaktadır. Özellikle Arkeoloji bilim dalında, denizciliğe ait yapılmış çalışmalarda deniz taşıtlarının genel adı olarak “*tekne*”⁴ terimi kullanılmıştır. Fakat bu terim deniz taşıtlarının genel adını karşılamaz.

² Casson 2002 s.56

³ Morrison – Williams 1968 s.338

⁴ Tekne: 1: Bir tür küçük deniz taşıtı.

2: Geminin omurga, kaburga ve kaplamadan oluşan temel bölümü. www.tdk.gov.tr

Bu konuda “*gemi*” teriminin kullanılması çok daha uygun olacaktır. Çünkü bu terimin Türkçede (Gemi) ve İngilizcede (Ship) tüm deniz taşıtlarının genel adıdır⁵. Bu nedenle yüksek lisans tezimde deniz taşıtlarının genel adı olarak tekneyi değil gemiyi kullandım. Ayrıca çalışmam sırasında bilinmeyen kelimeleri dipnotlarla açıkladım. Bu açıklamalarda çeşitli kaynaklardan yararlandım. Bunun nedeni ise özellikle denizcilik konusunda taradığım yazılı kaynaklardaki kullanılan bir takım terimlerin vermek istediği anlamı her zaman aynı kaynaktan bulamamamdır. Bu nedenle çeşitli kaynaklardan bilinmeyen kelimelere ait alıntılar yaptım.

Çalışma sırasında Geometrik Döneme ait bazı gemi betimlemelerinin resimleri ve detay görüntüleri Prof. Dr. Ahmet Adil Tırpan tarafından British Museum çekilen fotoğraflardan oluşmaktadır.

⁵ Gemi: Genel bir anlamda denizde ilerleyen herhangi bir araç için kullanılan terim. İngilizcesi daha dar bir alanda, belli bir tip teknenin adı olarak da kullanılır. Bu civadralı, her direkte bir gabya ve babafingo çubuğu olan üç direkli, seren armalı bir teknedir. Ancak bu dar anlam genel kullanımı bozmaz ve bu terim İngilizcede her türlü deniz aracını tanımlamak için kullanılır. Dear – Kemp 2002 s.96

I. 3. Araştırma Tarihi

Geometrik Dönem gemileri için şüphesiz ilk bilgi kaynakları Antik yazarlar ve çeşitli maden ve eşyanın üzerine yapılmış gemi betimlemeleridir. Özellikle Yunan vazo resimlerindeki betimlemelerle, Asur kabartmalarındaki Fenike gemi betimlemeleri dönemin gemileri hakkında bilgiler vermektedir. Bu konuda pek çok araştırmacı çeşitli çalışmalar yapmıştır. Özellikle Geometrik Dönem vazoları üzerindeki gemi betimlemeleri konusunda çeşitli çalışmalar vardır. Kirk, Morrison, Williams, McGrail bunlardan sadece birkaçıdır.

Kirk 1949 yılında bu konuda ilk çalışmayı yapmıştır. Kirk bu çalışma sonucunda Geometrik vazolar üzerindeki gemi betimlemelerini 6 guruba ayırmıştır⁶. Kirk'ün çalışması bir temel oluşturmasına karşın yorumları kötüdür. Sanatsal yönü göz ardı etmiştir. Sonrasında Morrison ve Williams 1968 yılında yaptıkları bir çalışma ile ismini Atina'daki Dipylon mezarlığından alan mezar vazoları üzerinde bir inceleme yapmışlardır. Beş feetten daha yüksek olan bu vazoların üzerleri geometrik süslemelerin yanı sıra cenaze sahneleri, araba alayları, gemiler ile kara ve deniz savaşlarıyla betimlenmiştir. Morrison – William'a göre bu gemi çizimlerinde belli kurallar vardır. Ve bu kurallara sanatçılar uymuştur. Morrison – William bu kurallar iki grupta toplarlar. Ve 2 şema ile açıklarlar. Ayrıca Geç Geometrik döneme ait gemi betimlemelerini 7 grup altında incelemişlerdir⁷.

Kanımcı bu üç araştırmacıda ki hatada çalışmayı betimlemeler üzerinden yapmaları ve yazınsal kanıtlara gerekli ilgiyi göstermemeleridir. Yaptıkları çalışma daha çok gemi betimlemelerini sınıflamaktır. Fakat buradaki yanlışlık Antik kaynakların yeterince sorgulanmamasıdır. Çünkü sanatçılar tasarladıkları betimlemeler için bir alan seçmiyorlardı. Var olan alana, bir betimleme yapmak zorunda kalıyorlardı. Nitekim bu olay Yunan vazoları üzerinde sıkça kendini göstermektedir. Sanatçılar sıkışık alanlara yapılan gemi tasvirlerinde boyutlar ve özellikler üzerinde sıkça oynamalar yapmışlardır. Kanımcı Olması gereken çalışma Antik yazarların bizlere aktardıkları bilgileri gemi betimlemeleri üzerinde çapraz olarak sorgulama yöntemiyle, betimlemelerin hatalarını ve Antik kaynakların bize vermediği ancak betimlemeler sayesinde öğrendiklerimizi derlemek olmalıdır.

Casson ise bu konuda birden fazla yayın yapmıştır. Yaptığı yayınlar kendinden önceki çalışmaları sorgulayan ve ilerleten çalışmalar olarak dikkat çekmektedir. Yazılı kaynaklara da gerektiği şekilde yer vermiştir. Homeros'un Geometrik Dönem için önemli bilgiler aktardığını bilen Casson, Homeros'un aktardığı bilgileri ve vazolar üzerindeki bilgileri doğru şekilde toplamıştır.

McGrail konuyu çalışırken öncelikli olarak Homeros dönemi gemileri incelemiştir. Daha sonra ise konuyu coğrafi merkezler üzerinden çalışmıştır. Ve bu çalışması sırasında Antik yazarların bu döneme ait bilgilerinden yararlanmışır. Kanımcı yaptığı çalışma bütün görüşleri bir araya getirmesinin yanında konuları çok yüzeysel geçmesiyle tatmin edici bir çalışma değildir.

⁶ Kirk 1949 s.95–123

⁷ Morrison-Williams 1968 s.18–37

I. 4. Araştırmanın İçeriği ve Kapsamı

Konum olan “Geometrik Çağ Gemilerinin Tipolojisi’nde” M.Ö. 900–700 tarihleri arasındaki Doğu Akdeniz olarak adlandırılan coğrafi bölge içerisinde ki gemileri inceledim. Bu coğrafyayı biraz daha açmak gerekirse Yunanistan’ın güneyinden düz bir hat çizildiğinde bu hattın doğusunda kalan coğrafyadır. Merkezleri ise Ege Denizi ile Levant⁸ kıyısı olarak adlandırabiliriz. İnceleyeceğim gemileri ise, Ege ve Fenike gemileri olarak ayırabiliriz. Bu tür bir ayrıma gitmemde, öncelikle Geometrik Dönemde bu bölgelerin etkin bir denizcilik faaliyeti yürütmesi ve uluslararası yayınlarda Geometrik Döneme ait çalışmaların bu düzen içerisinde yoğunlaşmasıdır⁹.

Yukarıda “amaç” bölümünde neden bu konuyu ve tarihi seçtiğimi açıklamıştım. Bu aşamada konunun adı olarak neden seramik kronolojisini seçtiğimi ise şöyle açıklayayım. Çeşitli kronoloji tabloları bulunmaktadır. Bunların birçoğu farklılıklar göstermektedir. Geç Tunç Çağı genel olarak M.Ö. 2000–1200 yılları arasına tarihlenir. Sonrasında kimi Arkeoloji sözlüklerinde M.Ö. 1200–1050 tarihleri Karanlık Çağlar ya da Sub Miken Dönemi olarak adlandırılır. Devamında ise M.Ö. 1050–700 tarihlerine Geometrik Dönem denir¹⁰. Kimi sözlüklerde ise, M.Ö. 1200–800 Demir Çağı olarak adlandırılır. M.Ö. 800–480 ise Arkaik Çağ olarak adlandırılır¹¹. Prof. Dr. Oğuz Tekin ise “Eski Yunan Tarihi” adlı kitabında Ege dünyasının “Karanlık Çağını” kabaca M.Ö. 1200–900 tarihleri arasına vermiştir¹². Fakat tüm bu yayınlarda M.Ö. 900–700 yılları arasında ki tarihler seramik kronolojisi olarak “Geometrik Dönem/Üslup” olarak adlandırılır. Konunun adının “Geometrik Çağ Gemilerinin Tipolojisi” olmasının bir diğer nedeni ise, bu döneme ait kesinleşmiş bir batık olmamasıdır¹³. Bu demek oluyor ki bu döneme ait elimizde, birinci elden kalıntı yoktur. Bu nedenle araştırmamızı başta vazoların üstlerindeki betimlemelerden olmak üzere, çeşitli maddelerin üzerine yapılan betimlemelerden ve bu betimlemeleri yazılı kaynaklardaki bilgilerle karşılaştırarak yapacağım. Bu aşamada araştırmamızın en önemli yazılı kaynaklarını hiç şüphesiz ki Homeros’un destanları oluşturacaktır.

Çalışmanın giriş bölümünde konu hakkında genel bilgi ve Sualtı Arkeolojisi hakkında bu dönem ait kısa bir giriş yapıldıktan sonra, amaç, yöntem, araştırmanın içeriği ve kapsamı, araştırma tarihi başlıkları altında bilgiler verilmiştir.

İkinci bölümde Geometrik Dönemde denizcilik gelişmeleri ve gelişimi tetikleyen faktörler üzerinde duruldu. Üçüncü bölüm iki başlık altında incelenmiştir. İlki yazılı kaynaklardır. Bu bölümde Geometrik Dönem gemileri hakkında bilgi veren yazarlar hakkında kısa bilgiler verilerek, bu yazarların konumuz hakkında nelere değindiklerinden bahsedilmiştir. Bu bölüm içindeki ikinci başlığımız ise görsel kaynaklardır. Görsel kaynaklar bölümünde bu döneme ait görsel dokümanların nerelerden geldiği ve gemi betimlemelerini incelerken nelere dikkat edilmesi gerektiği anlatılmıştır. Ayrıca betimlemelerinin doğru bir şekilde yorumlanmasının önemi üzerinde durulmuştur.

⁸ Levant: 1:Akdeniz’in doğu kıyısına verilen ad. (Mısır bunun dışında tutulur.) Meydan Larousse 1985 7. cilt s.916

2: Akdeniz’in doğu sahili ve bu sahildeki memleketler.

⁹ Bu yayınlar arasında McGrail 2001, Casson 1971’i gösterebiliriz.

¹⁰ Saltuk 1997 s.231

¹¹ Er 2004 s.391-392

¹² Tekin 2003 s.42

¹³ Parker 1992 s.10

Dördüncü bölümde Geometrik Döneme ait gemi modelleri, bu gemilerin özellikleri ve boyutları anlatılmıştır. Ayrıca yazılı kaynaklarda geçen bilgiler sorgulanarak bu döneme ait gemilerin bir sıralaması yapılmıştır. Beşinci bölümde gemiler iki bölge üzerinden incelenmişlerdir. Ege denizi bölümünde daha çok yazılı kaynaklara değinilerek gemilerinin tanımları üzerinde durulmuştur. Ayrıca Geometrik Dönemde donanma sistemleri üzerine düşünceler aktarılmıştır. Levant Kıyısı bölümünde ise, öncü olan Fenike denizciliğinden bahsedilerek, Fenikelilere ait gemilerin karakteristik özellikler çıkarılmaya çalışılmıştır. Altıncı bölümde gemilerdeki bölümler ve gemilerdeki donanımlar 6 ayrı başlık altında incelenerek bilgiler verilmiştir.

Yedinci bölümde Geometrik Dönemde kullanılan gemi yapım teknikleri araştırılmıştır. Öncelikle antik çağdaki bilinen gemi yapım teknikleri anlatılmış. Sonrasında bunlardan hangilerinin Geometrik Dönemde uygulanmış oldukları araştırılmıştır. Bu çalışma yapılırken batık araştırmalarının sonuçları, yazılı kaynaklarda ki anlatımlar ve araştırmacıların fikirleri incelenerek bu döneme ait gemi yapım yöntemleri açıklanmaya çalışılmıştır. Sekizinci bölümde Geometrik Dönem gemileri için katalog çalışması yapılmıştır. Bütün çalışmamız boyunca Geometrik Dönem gemilerinin özellikleri tespit edilerek, gemiler tiplere ayrılmıştır. Bu ayırım yapılırken temel nokta gemilerin tarihsel gelişimleri olmuştur. Betimlemeler üzerindeki sanatsal farklılıklar ikinci planda düşünülmüştür. Ayrıca bu bölümde katalog çalışmasının daha net anlaşılabilmesi için 2 adet tablo oluşturulmuştur.

Sonuç bölümünde yukarıda anlattığım tüm başlıklar altındaki çalışmalar bir arada toplanarak elde edilen sonuçlar net bir şekilde ortaya konulmuştur. Onuncu bölümde ise çalışmamız sırasında kullanılan ve benzer çalışmalarda da kullanılması olası denizcilik ve gemicilik terimlerine yer verilmiştir. Önce Türkçe –İngilizce denizcilik ve gemicilik terimleri sözlüğü sonrasında Yunanca ve Latince gemicilik terimleri sözlüğü yapılmıştır. Kaynakçadan sonra levhalar bölümünde ise, önce konumuzun geçtiği coğrafyalar hakkında 3 adet harita verilmiş. Sonrada katalog bölümünde kullanılan gemi betimlemeleri verilmiştir. Fakat bu noktada daha öncede aktardığım bir noktaya tekrar değinmek istiyorum. Çalışma içinde anlatımın desteklenmesi ve konuların daha iyi anlaşılması adına verilen bilgilerden sonra resimler konulmuştur. Bu resimlerin kaynakçaları ise alt kısımlarına yazılmıştır.

II. GEOMETRİK DÖNEM (M.Ö. 900–700)

Ege Göçleri olarak bildiğimiz M.Ö. 1200–1100 yıllarındaki kargaşa ortamından sonra kültürel olarak karanlık bir döneme girilmiştir. Akdeniz uygarlıkları Batıda Sicilya'ya kadar uzanan istilalardan zarar görmüş M.Ö 1200 civarında Miken Sarayları yağmalanmış Linear B yazısı yok olmuş ve Anadolu'da Hitit Egemenliği son bulmuştur. İstilacı güçler Suriye sahillerini kara ve deniz yoluyla takip ederek Mısır'a kadar ulaşmışlar ve ancak burada durdurulabilmişlerdir. Bu istilacı güçler Mısır kaynaklarında “Deniz Kavimleri” olarak adlandırılmıştır.

Denizcilik açısından bakıldığında ise M.Ö II. Bin yıl bir takım denizcilik faaliyetlerinin yaşadığı bir dönemdir. Fakat sonraki bin yıl içinde özellikle konumuz olan Geometrik Çağ'da, denizcilik faaliyetlerinde ve gemilerde önemli gelişmeler olmuştur. Öyle ki gemi formlarının ve de kullanılan donanımların gelişimini betimlemeler üzerinden takip edebiliyoruz. Örneğin savaş gemilerinde kullanılan önemli bir saldırı donanımı olan mahmuzun, M.Ö. I. binyıldan önce kullanılmadığı kabul edilmektedir. Bir takım betimlemelerde mahmuz olabileceği düşünülen uzantılar var olsa da, mahmuz genel kanı itibarıyla M.Ö. I. bine ait bir donanım olarak kabul edilir¹⁴. Casson'a göre “mahmuzlu bir savaş gemisini gösteren en erken tasvir, Atina'da bulunan ve M.Ö. 850'ye tarihlenen bir bronz fibula parçası üzerindedir¹⁵.”



Resim 1: Mahmuzlu geminin en erken tasviri. Atina'da bulunan bronz bir fibula üzerindeki tasvir. M. Ö. 850 civarı. Casson 2002, s. 53

¹⁴ Strarr 2000, s. 10

¹⁵ Casson 2002, s. 53

Bir başka deyişle M.Ö 9. yüzyıla kadar, farklılıklar olsa da aynı tipteki gemiler eşya ve yolcu taşımacılığında ayrıca savaşlarda kullanılmıştır. Zaten bu zamana kadar gemilerinin savaşlarda aktif olarak rol almadıklarını biliyoruz. III. Tuthmosis'in (M.Ö. 1501–1447) Filistin ve Suriye'ye yaptığı bazı seferlerde, Sina Çölü'nü geçmekten kurtulmak için ordusunu Memphis yakınlarındaki kraliyet tersanelerinde yaptırdığı gemilerle denizden naklediyordu. Buna rağmen gemiler askeri anlamda sadece savaşın sonlarına doğru hizmet ediyorlardı¹⁶. Daha önce bahsettiğimiz gibi M.Ö. II. binyıl teknelerinde, deniz savaşlarında kullanabilecekleri mahmuzun olmaması da bu bilgiyi desteklemektedir.

Starr, M.Ö. II. bin yıl savaş gemilerinin Thera resimlerinde tasvir edildiği gibi, sadece kıyı akınlarında rol aldıklarını belirtir¹⁷. Bu bilginizi tek sorgulayabilecek olay M.Ö. 1200'de Deniz Kavimleri olarak adlandırılan istilacıların, III. Ramses'in donanmasıyla Nil Nehrinin ağzındaki savaşdır.



Resim 2: Medinet Habu'daki III. Ramses'in tapınağında bir kabartmanın çizimi. Ramses'in filosu bir istilayı geri püskürtüyor. Bu, tanımlanabilen bir deniz savaşının eski çağlardan günümüze gelebilmiş tek tasvirdir. Ramses'in gemilerinin teknesi kavisli hatlara sahiptir; düşman gemilerinin teknesi ise köşelidir ve baş ile kık bodoslaması diktir. Mısır gemilerinin yelkenleri düşmanunkiler gibi bumbasızdır. M.Ö. 1190 civarıdır. Casson 2002, s. 20'den alınmıştır.

Firavun zaferini Teb yakınında inşa ettirdiği tapınağın duvarlarına savaşın bir özetini anıtsal kabartmalar halin de işletmiştir. Bu kabartmalar eksiksiz bir deniz savaşının elimizdeki tek örneğidir¹⁸. Tasvir dikkatli bir şekilde incelendiğinde biri dışında tüm yelkenlerin sarılı olduğu görülmektedir. İstilacı teknelerin hiç birinde kürek görememekteyiz. Mısır teknelerinin hepsinde ise kürekler gösterilmiştir. Bu veriler Firavunun donanmasının istilacı güçlere bir baskın yaptığına dair bir ipucudur. Yani daha öncede belirttiğimiz gibi, savaş gemileri düşman gemilerine saldırıda değil; yakınlarına kadar giderek taşınan mürettebatın savaşmasında kullanılıyordu.

¹⁶ Starr 2000, s. 9

¹⁷ Starr 2000, s. 10

¹⁸ Casson 2002, s. 21

Başka bir deyişle M.Ö. II. bin yıl savaş gemileri, askeri personeli savaş alanına taşımakta kullanılmaktaydı. Büyük ihtimalle de taşınan mürettebat okçular ve mızrakçılardan oluşmaktaydı. Casson'ın belirttiği üzere “savaş, düşman gemilerinin ok menziline girmesiyle başlıyordu. Gemiler yaklaşmaya başlayınca, birbirlerini yakalamak için borda kancaları atılıyor, kılıç, ok ve mızraklarla savaşa devam ediliyordu.”¹⁹

Geç Tunç Çağı'nın sonu ile Geometrik Çağ arasında M.Ö. 1200 ila M.Ö. 900 civarında, pek çok gemi betimlemesinin pruva kısmında çıkıntılar görülmektedir. Fakat bu parçaların bir kısmı araştırmacılar tarafından mahmuz olarak kabul edilmiş bir kısmı ise mahmuz olarak kabul görmemiştir. Kanımca bu dönemde farklı şekillerde -başlangıç amacı bir silah olmaktan çok bir süsleme olabilir- kullanılsa da zaman içinde gerçek şeklini alarak, bir savaş aracı olarak deniz tarihindeki yerini almıştır. Bu tarihlerde Geometrik Çağ'a denk gelir²⁰.

Sonuç olarak M.Ö. II. bin yılda her ne kadar savaş ve ticaret tekneleri farklı yapılarda olsalar da - Savaş tekneleri, hız yapabilmeleri için silindirik yapıda; ticaret tekneleri ise, yük taşımacılığına bağlı olarak büyük kapasitede geniş yapıldırlar – aynı tekneler her iş ve amaç için kullanılabilir nitelikteydi. Fakat çeşitli etkenler ve ihtiyaçlar dolayısıyla – bunlar içinde düşmanla açık denizde savaşmayı sayabiliriz. Çünkü hiçbir komutan veya hükümdar düşmanlarıyla kendi topraklarında savaşmak istemez. En azından, karaya büyük kayıplar vererek çıkmalarını ister– askerleri savaş alanına götüren ikmal gemilerinden çok daha fazlasına ihtiyaç duyuldu. Daha az insan kaybına uğrayacak, fakat daha fazla zarara uğratan gemiler planlandı. İşte bu aşamada mahmuzun önemi, dolayısıyla betimlemeler üzerinde görülmeye başlandığı çağ olan Geometrik Dönemin önemi ortaya çıkmaktadır. Çünkü tekne formlarının ayırt edici unsuru olan mahmuzun, betimlemeler üzerinde netleşmesi bu çağın eserlerinde görülmektedir.

Tabi Geometrik Çağ'ın denizcilik adına tek önemi savaş ve ticaret teknelerinin ayrımını sağlayan mahmuzdan kaynaklanmıyordu. Göçler ve bunları izleyen siyasal ve sosyal düzensizliklerin ardından ticaretin tekrardan canlanmaya başlaması ve sonrasında kolonizasyon hareketlerinin başlaması da, Geometrik Çağ'a denk gelir. M.Ö 8. yüzyıldan itibaren Yunan kolonizasyon hareketleri görülmeye başlar. Kolonilerle, ana şehirlerarasındaki ticari ilişkiler bir bağ oluşturur. Böylece tüm Akdeniz'de ticari faaliyetler artarak kültürel etkileşim daha da yoğun bir hale gelir. Ticaretin yakınlaştırdığı toplumlar zaman içerisinde pek çok ortak paydada buluşmuştur. Öyle ki kullandıkları ticari unsurlar dahi giderek birbirine yaklaşmış ve sonunda aynı ortak birimleri kullanmışlardır. Yani günümüzdeki ekonomik birliklerde ki gibi ortak paydaları artmaya başlamıştır.

Bu konuyu açarsak, önceleri toprak ürünlerinin değiş tokuşu üzerine kurulu bir sistem varken, M.Ö. 8. yüzyıla doğru değer ölçüsü kavramı ortaya çıktı. İlk zamanlar hayvanların değer ölçüsü olduğu ticarete, daha sonraları kolayca taşınabilir ve malların değerini daha iyi gösteren bir ölçüye ihtiyaç duyulmuştur. Böylece belirli ağırlık ve şekillerde çeşitli madenler kullanılmıştır. Fakat ticaretin gelişmesiyle kullanılan madenler, malların değerini karşılamaya yetmemiş, doğu devletlerinde, özellikle Mezopotamya'da kullanılan gümüş ve altın külçeleri Yunanistan'da da ölçü olarak kullanılmaya başlamıştır.

¹⁹ Casson 2002, s.50

²⁰ Casson, mahmuzlu bir savaş gemisini gösteren en erken tasviri M.Ö. 850'ye tarihlenen bronz bir fibula parçası olarak düşünse de; mahmuzsuz kadirgalarında M.Ö 1150'ye kadar resmedildiğinden, icadın aradaki yüzyıllarda yapılmış olabileceğini belirtir. Casson 2002, s.53

Değerli madenlerin kullanılmasıyla birlikte M.Ö. 7. yüzyıldan başlayarak Mezopotamya ağırlık sistemi de Yunan ülkelerine girmeye başlamış. Bu ekonomik gelişimin son evresi de sikkenin icadı olmuştur²¹. Bu süreç göstermektedir ki Geometrik Dönem olarak adlandırdığımız zaman diliminde başlayan ve de olgunlaşan süreç, sonrasında tüm Akdeniz'i saran bir kültür oluşumunun başlangıcıdır.

M.Ö. I. binyılın başlarındaki dönem atlatılırken, çeşitli bölgeler arasındaki ilişkilerin arttığı ve ticaretin geliştiği görülmektedir. Ege denizindeki adaların dağılımı ve Anadolu'nun batı bölümünde ki girintili çıkıntılı kıyılar deniz ulaşımını olumlu olarak etkilemiştir. Fakat Yunanlılar önceleri büyük ticaret yolları üzerinde bulunan ve eskiden beri bilinen Girit ve Rodos'u üs olarak kullanmışlardır. Dolayısıyla bu adalar ve Ege Denizi sınırları içinde bir deniz ticaret söz konusuydu. Fakat M.Ö. 9. yüzyıldan başlayarak deniz ulaşımı bu sınırları aşmış, Karadeniz'e, Rodos ve Kıbrıs üzerinden de Suriye ve Fenike kıyılarına ulaşmışlardır. M.Ö. 8. yüzyılın ortalarından sonra ise Yunanlılar Batı Akdeniz'e de ulaşmışlardır. Fenikelilerle deniz ticareti konusunda mücadele etmeye başlamışlardır. Fakat Fenikeliler denizcilik ve ticaretteki üstünlüklerini uzun bir zaman daha korumuşlardır. M.Ö. 8. yüzyılın sonlarına doğru Yunan kolonileri ve ticareti karşında Fenike kolonileri ve ticareti gerilemeye başlamış, ekonomik üstünlük yavaş yavaş Yunanlıların eline geçmeye başlamıştır²².

M.Ö. 8. yüzyılda başlayan kolonizasyon hareketi aslında Yunanlıların M.Ö. I. binyılın başlarından beri Akdeniz'e kademeli fakat sistemli olmayan bir biçimde açılma hareketlerinin bir sonucu niteliğindedir. Aslında kolonizasyon hareketleri Akha'lar ve sonrasında Dor'ların denize açılma faaliyetlerinin nihayete ulaşması da sayılabilir. Sonuç olarak Yunanlılar Akdeniz ve Karadeniz'in pek çok noktasında koloniler kurmaya başladılar. Burada kolonizasyon hareketlerini öncülerinden ayıran nokta, sonucunda kültürel yayılımın başlamasıdır.

Yunan kolonileri, nitelikleri bakımından da Fenike kolonilerinden ayrılmaktadır. Fenike kolonileri ana şehir Tiros'un doğrudan doğruya egemenliği altında bulunan, ticari ve ekonomik ihtiyaçlar gerektirdiği sürece elde bulundurulmuş bir çeşit pazaryerleriydi. Yunanlılar ise kolonileri fetih amaçlı değil, ikinci yurtları olarak görmüşlerdir²³. Fakat bu bilgiler asıl amacın ne olduğunu değiştirmez. Tabi ki Yunan kolonizasyonunun da asıl amacı, hammadde ve pazar ihtiyaçlarının karşılanmasıydı.

²¹ Mansel 1995, s. 126–127

²² Mansel 1995, s. 125–126

²³ Mansel 1995, s. 160

III. KAYNAKLAR

Antik Çağda pek çok yazar denizcilik ve gemiler üzerine çeşitli bilgiler vermiştir. Bu yazarlar arasında Herodotos, Thukydides, Hesiodos'u sayabiliriz. Fakat gemilere ve deniz yolculuğuna atıfta bulunan ilk referansları Homeros'un İlyada ve Odysseia Destanlarında görmekteyiz. Gemi çizimleri ise Geometrik Dönem Yunan çömlekçiliği üzerinde görülür. Aynı yüzyıllardan, Asur kabartmaları üzerinde de Fenike gemi ve botlarının çizimleri vardır.²⁴

III. 1. Yazılı Kaynaklar

III. 1. 1. Homeros

Herodotos'a göre M.Ö. 850 dolaylarında yaşadığı sanılan destan yazarıdır. Fakat doğum yeri ve yaşadığı tarihler kesin olarak bilinmiyor²⁵. Kendisinin ve hatta antik Yunan edebiyatının en önemli eserleri İlyada ve Odysseia Destanlarıdır. Destanların en önemli özelliği birer tarihi belge olmalarıdır²⁶.

Homeros'un M.Ö. 9. yy. ikinci yarısında yaşadığı düşünüldüğünde, İlyada Destanında anlattığı Troya savaşı'ndan yaklaşık 4 asır sonra yaşamış olduğu anlaşılmaktadır²⁷. Bu da demek oluyor ki Akha'ların kullandıkları tekneleri, yani bir başka deyişle kendinden 4 asır öncenin teknelerini anlatırken, kesinlikle kendi yaşadığı çağın teknelerini anlatmıştır. Bu nedenle Homeros'un İlyada ve Odysseia Destanlarında anlattığı tekneleri incelerken bu tekneleri Geometrik Dönem tekneleri olduğunu bilerek incelemeliyiz²⁸. Bu nedenle Homeros'un gemileri bir yerde konumuz için referans noktası olacaktır. Yani Geometrik Çağ'ı incelerken, İlyada ve Odysseia Destanları önemli başvuru kaynakları olacaktır.

Homeros'un yaşadığı tarihlerle, İlyada ve Odysseia Destanlarının tarihleri konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Bunlardan biri de "Daktylik Heksameter²⁹ vezniyle yazılmış eserler, dil bilimsel özelliklerine göre İlyada Destanı M.Ö. 750–725 yılları arasına, Odysseia Destanı ise M.Ö. 743–713 yıllarına tarihlenir³⁰." Bu aşamada bizim, İlyada ve Odysseia Destanları hakkında daha detaylı bilgiler vermemiz gerekmektedir.

Homeros'un İlyada ve Odysseia destanları sözlü şiirin örnekleridir. Yani şunu demek istiyoruz; bu şiirler bir şairden diğerine geçmiş fakat yazıya geçirilmemiş geleneksel malzemenin profesyonel bir şair tarafından ezber tekniğiyle bir araya getirilmesinden oluşur³¹.

²⁴ McGrail 2004, s. 126

²⁵ Saltuk 1997, s. 244

²⁶ Er 2004, s. 156

²⁷ Er 2004, s. 156

²⁸ Casson 1971, s. 43

²⁹ Heksameton: Homeros destanlarında kullanılan altı dizeli vezin. Er 2004, s. 137

³⁰ Er 2004, s. 156

³¹ Morrison – Williams 1968, s. 43

Linear B yazısı, Miken Sarayı'nın merkezileştirilmiş ekonomi yönetiminde kullanılmakta ve bilinmekteydi, Fakat Miken İmparatorluğu'nun yıkılmasıyla yazının kullanımı devam etmedi. Sonrasında M.Ö. 7. yüzyıl ortasına ulaşmadan yeniden ortaya çıktı. – Tekin'e göre M.Ö. 8. yüzyılın başlarından itibaren kullanılmaya başlanmıştır³².- Ve Finike yazısından türetilen yeni bir alfabeye birlikte değiştirilerek kullanılmaya başlandı³³. Büyük destanların yani İlyada Destanının aşağı yukarı 8. yüzyılın başlarında, Odysseia Destanının ise 8. yüzyılın sonlarına doğru bir ya da daha fazla, muhtemelen iki ozan tarafından bir araya getirildiğine dair genel bir görüş vardır. 7. yüzyılın 2. yarısı sözlü edebiyattan yazılı edebiyata geçişi işaret etmektedir ve sözlü geleneğe ait şiirlerin yazıya geçirilmesi de bu dönemden sonra olmuştur³⁴.

Bu bilgiler bize İlyada ve Odysseia Destanlarının M.Ö. 8. yüzyılın sonları ve M.Ö. 7. yüzyılın başlarında yazıldığını, fakat yazıya aktarılan kadar sözlü şiirin³⁵ bir geleneği olarak şairden şaire geçerek bu aşamaya geldiğini gösterir. Bu nedenle İlyada ve Odysseia Destanlarının oluşma tarihi olarak Homeros'un yaşadığı tarih olan M.Ö. 9. yüzyılı verebiliriz. Bu demek oluyor ki M.Ö. 9. yüzyılda oluşturulan fakat yazıya aktarılmayarak şairden şaire geçerek M.Ö. 7. yüzyılda yazıya aktarılan destan Geometrik Çağ'ın denizcilik bilgilerini kapsamaktadır.

Homeros'un destanlarındaki bilgileri sonraki bölümler de yeri geldikçe inceleyeceğim. Bizlere özellikle İlyada Destanında sunduğu bilgilerle donanma ve gemi yapıları hakkında direkt ve dolaylı yoldan öğrenebileceğimiz bilgiler vermektedir. Odysseia Destanında ise gemi yapımından, dönemin standart gemisi olarak bilinen Pentekontoros'a ve gemi donanımlarına kadar çeşitli bilgiler verir. Fakat Homeros'un çok değerli bilgiler vermesine karşın, bilinçli olarak aktarmadığı veya gözden kaçırdığı bilgilerde vardır. Örneğin savaş gemilerinin çarpışmasından hiç bahsetmez. Ayrıca kendi döneminde olmasına karşın, Homeros iki katlı gemilerden de hiç bahsetmemektedir. Bahsetmemesinin nedeni beklide iki katlı gemilerin kendinden önceki çağlar için fazla gelişmiş olduğunu düşünmesiydi. Bu konuyu ileriki bölümlerde yeri geldikçe detaylı olarak inceleyeceğim. Homeros'un aktarmadığı bu bilgilere öncelikle diğer Antik yazarların bilgilerini tarayarak sonrasında ise araştırmamızın sonraki bölümlerinde incelediğimiz çeşitli gemi betimlemelerini bu bilgilerle karşılaştırarak ulaşmaktayız. Ayrıca bu bölümde diğer Antik yazarlar ve onların eserlerindeki bilgiler hakkında genel bilgiler vereceğim. Sonrasında Homeros'ta olduğu gibi yeri geldikçe diğer Antik yazarlara ait bilgileri kullanarak dönemin gemilerini inceleyeceğim.

³² Tekin 2003, s. 43–44

³³ Morrison – Williams 1968, s. 43 Yunan Alfabesinin oluşturulması: Fenikelilerin alfabe yazısını meydana getirmeleri M.Ö. II. bin yılın sonlarındadır. (M.Ö. 1100) Yunanlılar da, ataları olan Akhaların kullandığı Linear B yazısını, Fenikeliler ile ticari ilişkileri sonucunda daha da geliştirmişler ve onlardan aldıkları sessiz harfler ile Eski Yunan alfabesini oluşturmuşlardır. Bu alfabe M.Ö. 8. yüzyılın başlarından itibaren Yunanlılarca kullanılmaya başlanmıştır (bu tarihi M.Ö. 10. yüzyıla kadar da çıkartılmaktadır). Zamanla sessiz harflerin arasına sesli harfleri yerleştirip, yeni harfler de ekleyerek Eski Yunanca yazıyı son şekline getirmişlerdir. Önceleri sağdan sola yazılan Eski Yunanca, daha sonra soldan sağa yazılmaya başlanmıştır. Tekin 2003, s. 43–44

³⁴ Morrison – Williams 1968, s.43

³⁵ Sözlü şiirin göze çarpan bir özelliği de, cümle ve satırlardan pasajlara, yaygın olay ve eylemleri tanımlamaya kadar kuralların kullanım biçimidir. Genel nesnelere, olayları ve eylemleri tarif etmek için deyimlerden ve dizelerden birkaç dizeli pasajlara aynı ölçünün tekrar ve tekrar kullanılması tekniği, sözlü edebiyatın sessiz bir tanığıdır. Daha uzun ölçüler daha az tekrarlanır; öğeler ozanın hikâyesinin gereklerini karşılamak için farklı yollardan bağlanır. Gemiler ve gemilerle ilgili genel eylemler, en iyi ölçülü kompozisyon örneklerinden bir kaçını oluşturmaktadır. Ortak objelerin ayrıntılı tanımı epik şiirin en önemli özelliğidir. Ölçü tekniği ile birlikte alınan bu özellik, bizim eski zamanlara ilişkin tanımları ve denizcilik ve Yunan gemileri hakkında daha net bilgi kazanmamızı sağlar. Morrison – Williams 1968, s. 43–44

III. 1. 2. Hesiodos (M.Ö. 776)

Yunan ilk çağının Homeros'tan sonra en büyük epik ozanıdır. M.Ö. 776 dolaylarında yaşadığı sanılmaktadır. Başlıca iki yapıtı, Tanrıların Doğuşu ile İşler ve Günlerdir³⁶. Yazdığı iki anıtsal eseriyle Homeros sözlü şiir geleneğinin son noktasını koyar³⁷.

Hesiodos'un verdiği bilgiler Geometrik Dönemde yaşaması açısından çok önemlidir. Çünkü verdiği bilgilerle bizlere o günün bilgilerini, görüşlerini ve düşüncelerini yansıtmaktadır.

Hesiodos, "İşler ve Günler" isimli eserinde denizcilik ve gemiler hakkında bilgiler vermiştir. Denize çıkmak için ne zamanın uygun olmadığına, gemilerin çürümemesi adına ne yapılması gerektiğini bildirmiştir³⁸. Ayrıca Hesiodos'tan o dönemde denize çıkmak için iki dönemin belirlendiğini de öğreniyoruz. Hesiodos bu mevsimleri şu şekilde tarif eder. "Yaz ortasındaki gün döneminden sonra, elli gece elli gün sürer insanların, denize açıldıkları mevsim." Hesiodos bu mevsimde rüzgarların nereden eseceğinin de belli olduğunu belirtmektedir. Denize açılmak için tarif ettiği ikinci döneme pek güvenmemektedir. Fakat insanların bu mevsimde de denize çıktıklarını anlatır. O dönemi de şu şekilde ifade eder. "İlkbaharda incir ağacının tepesinde, Kuzgun pençesi gibi yapraklar göründü mü, açıl denize; bahar seferinin zamanıdır." Hesiodos denizciler için güz yağmurlarının ve Lodos'un tehlikeli olduğunu belirtir. Ve onları uyarır³⁹. Tüm bunların yanında gemilerin bakımı konusunda neler yapılması gerektiğini de aktarır. Bu ve diğer aktardığı bilgilere yeri geldikçe değineceğim.

³⁶ Saltuk 1997, s. 244

³⁷ Er 2004, s.151

³⁸ Hesiodos 1977, s. 162

³⁹ Hesiodos 1977, s. 164

III. 1. 3. Thukydides (M.Ö. 460–400)

Yunanlı tarihçidir. Peloponnesos Savaşının tarihini yazmıştır. 8 kitaptan oluşan eser, bu savaşın başlangıcından 411 yılına kadar geçen olayları kapsar. Thukydides'den sonra savaşın geri kalan kısmını Ksenophon, "Helenika" adlı esrinin ilk iki kitabında anlatmıştır⁴⁰.

Geometrik dönem gemileri hakkında bilgiler aldığımız Thukydides, özellikle Homeros'un eserlerini yorumlayarak dönemin gemilerinin boyutları konusunda değerli tespitlerde bulunmuştur. Bu tespitlerin bir özelliği de Homeros'un bilgilerinin ilk kez sorgulanarak dönemin gemileri hakkında fikirlerin ileri sürülmesidir. Aslında Thukydides günümüz araştırmacılarının yaptığı ilk kez Antik Dönemde yapmış olması açısından çok önemlidir. Bu nedenle onun yaptığı çalışma ve aktardıkları incelenmeye değerdir. Ayrıca Homeros'un yaşadığı döneme bizlerden çok daha yakın olması bazı bilgileri daha net sorgulamasına imkan vermiş olmalıdır. Bu tespitleri yeri geldikçe ilerleyen bölümlerde inceleyeceğim.

Aldığımız önemli bilgiler karşın Thukydides'in eleştirilecek yönleri de bulunmaktadır. Örneğin Thukydides, Yunan tarihinin başlangıcından bahsederken deniz gücünü vurgular. Kral Minos'un donanmasından ve Yunanlılar arasında Agamemnon'un üstünlüğünün deniz gücünden geldiğini söyler⁴¹. Oysa Starr, Thukydides'in bu kanaate ulaşırken fazlasıyla mitolojiden etkilendiğini savunur. Ona göre Thukydides; kendi zamanındaki Atina'nın deniz imparatorluğunun oluşumunu geçmişe dayandırmaktır. Gerçekte Minos'un deniz egemenliğini kanıtlar yoktur. Fakat bu görüşün tam tersini gösteren kanıtlar vardır. Minos Uygarlığının dorukta olduğu günlerde, Girit çeşitli saraylar etrafında toplanmış idari bölgelere ayrılmıştı; bu da büyük bir deniz gücü için temel oluşturamaz. Girit'teki saraylarda sur duvarları yoktu. Bu durumda deniz saldırılarına karşı ahşap tahkimat sistemleriyle korunduklarını söyleyebiliriz. Girit şehirleri korunmak adına bir donanma oluşturmuş olsalar bile bu onları korumaya yetmemiştir. M.Ö. 15. yüzyılda ada Mikenler tarafından işgal edilmiştir⁴².

III. 1. 4. Herodotos (M.Ö. 490/484–425/424)

Halikarnasos'ta doğan Herodotos tarihin babası olarak bilinir. Tarih biliminin adı, kendisinin "Historia" adını verdiği eserden doğmuştur⁴³. Historia adlı eserinde Lidia Kralı Kroisos'un tahta çıkışından M.Ö. 478'de Sestos adasının zaptına kadar Yunanlılarla Pers İmparatorluğu arasındaki ilişkileri anlatır. Bu eser İskenderiyeli bilginler tarafından dokuz kitaba ayrılmış ve bu kitapların her birine Musaların ismi verilmiştir⁴⁴.

Herodotos Thukydides'e göre daha eleştireldir. Eserlerinden Geometrik Çağ'a ait bilgiler almaktayız. En önemlilerinden biride Homeros'un hiç bahsetmediği Triakonteres⁴⁵ hakkında bilgi vermesidir⁴⁶. Geometrik Dönemde denizlerde kimlerin ticaret yaptığından da bahseder.

⁴⁰ Saltuk 1997, s. 245

⁴¹ Morrison-Williams 1968, s. 67

⁴² Starr 2000, s. 9–10

⁴³ Er 2004, s. 149–150

⁴⁴ Saltuk 1997, s. 244

⁴⁵ Triakonteres: 30 kürekli gemi. Casson 1971, s. 401

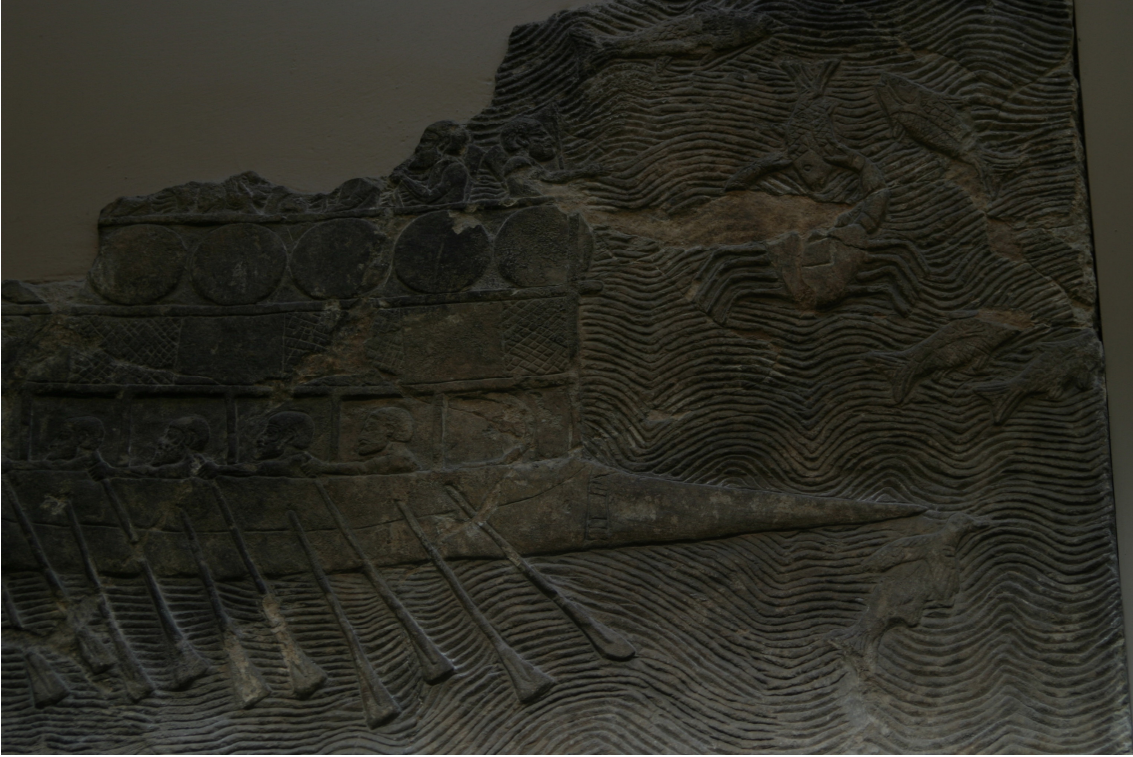
⁴⁶ Herodotos 1991, IV. 148

III. 2. Görsel Kaynaklar

Geometrik Döneme ait gemi betimlemelerini seramik eserler ve çeşitli süs eşyaları üzerlerinde görebilmekteyiz. Ayrıca, Asur kabartmaları üzerinde de Fenike gemi ve botlarının çizimleri vardır.⁴⁷

Betimlemeler üzerindeki gemi tasvirlerini incelerken birçok soru işareti bizleri beklemektedir. Öncelikle antik sanatçıların dönemin gemilerini ne kadar iyi yansıtabildikleri tartışmalı bir konudur. Ayrıca gemilerin çizimindeki asıl amaç süslemedir. Dolayısıyla teknenin oranları ve belki bir takım özellikleri sanatçı tarafından verilmemiştir. Örneğin Geometrik Döneme ait gemi betimlemelerinde bir tarafta 8'den 19'a kadar çeşitli sayılarda kürekler görüyoruz. Bunun nedeni kürek sayılarının tam yansıtılmamasıdır. Bu dönem içinde 20'li, 30'lu, 50'li kürek sayıları görülür. Fakat 16 ya da 38 kürekli gemiler yoktur. Bu nedenle çizimlerin her ayrıntıyı ve özelliği doğru vermesini bekleyemeyiz.

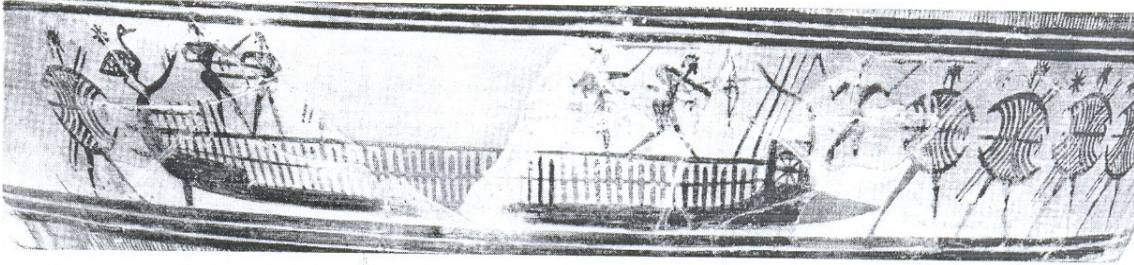
Geometrik Döneme ait gemi betimlemeleri her ayrıntıyı ve özelliği doğru vermese de çok önemli bilgileri de saklamaktalar. Örneğin Yunan vazolarında ve Asur kabartmalarında tek ve iki katlı gemilerin resimlerini görebilmekteyiz. Bu önemli bir özelliktir. Çünkü antik yazarlardan bu dönemde iki katlı gemilerin kullanıldığını öğrenemeyiz.



Resim 3: İki katlı Fenike Savaş kadırgası. Ninova'daki Sennaherib'in Sarayındaki bir kabartma. British Museum. Fotoğraf Ahmet Adil Tırpan.

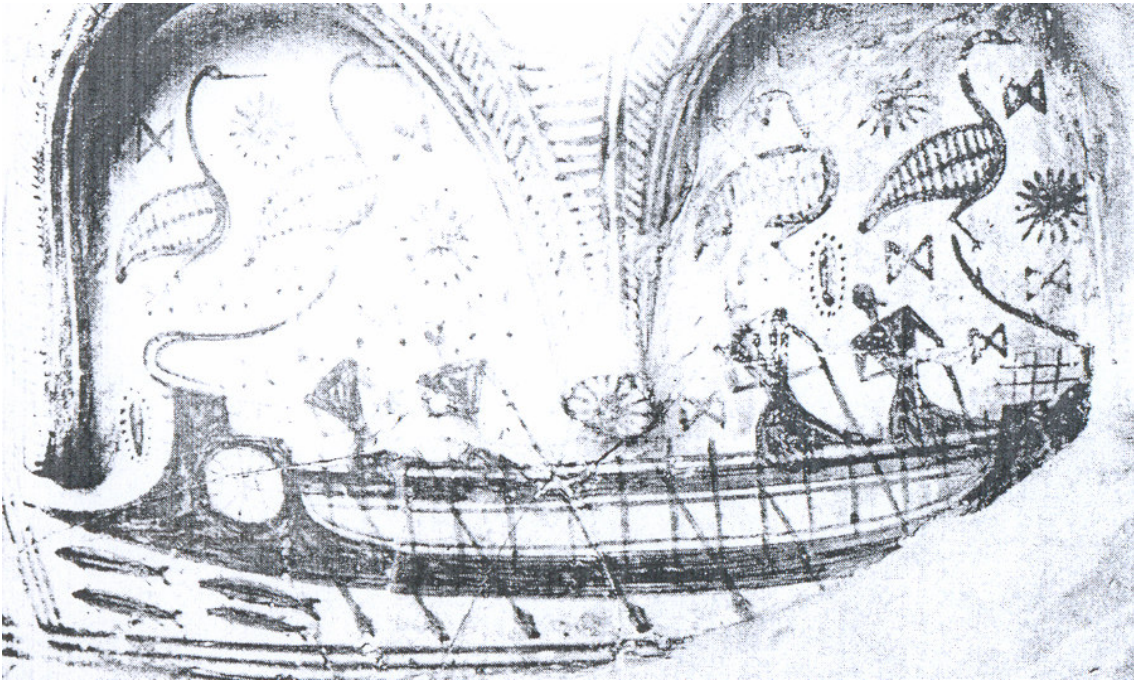
⁴⁷ McGrail 2004, s. 126

Yine resimlerden öğrendiğimiz bir konuda mahmuzun kullanımınıdır. Homeros mahmuzdan bahsetmemektedir. Bu konuyu ileriki bölümlerde detaylı olarak inceleyeceğim. Fakat kısaca değinmek gerekirse mahmuzun denizcilik literatürüne girişi M.Ö. I. binden sonradır. Kesin olarak ise Geometrik dönemdir. Bu noktada Homeros'un vermediği bir bilgiyi sanatçılar resmetmiştir. (Resim 4)



Resim 4: Bir savaş kadırgası. Pruva bölümünün ön kısmında mahmuz görülmektedir. M.Ö. 8. yüzyılın ilk yarısı. Casson 1971, resim 65

Ayrıca yazılı kaynakların da gemi betimlemelerini etkilediğini görüyoruz. Örneğin Homeros'un tarifleri vazo resimlerini etkilemiştir. Homeros çalışmanın ilerleyen bölümlerinde göreceğimiz üzere gemileri düz boynuzlu ve kıvrık burunlu ifadesiyle ikiye ayırmıştır. İki kıvrımlı gemi ifadesi, kıvrık burunlu gemilerin iki tarafında da yani pruva ve pupasında bu kıvrımın olduğunu ifade eder. Homeros'un verdiği bilgiler vazo resimlerini de etkilemiştir. Birçok vazo resminde bu kıvrımlar görülebilmektedir. Resim 5'te bir savaş gemisine ait pruva ve pupa kısımlarında bu kıvrımları görebiliyoruz.



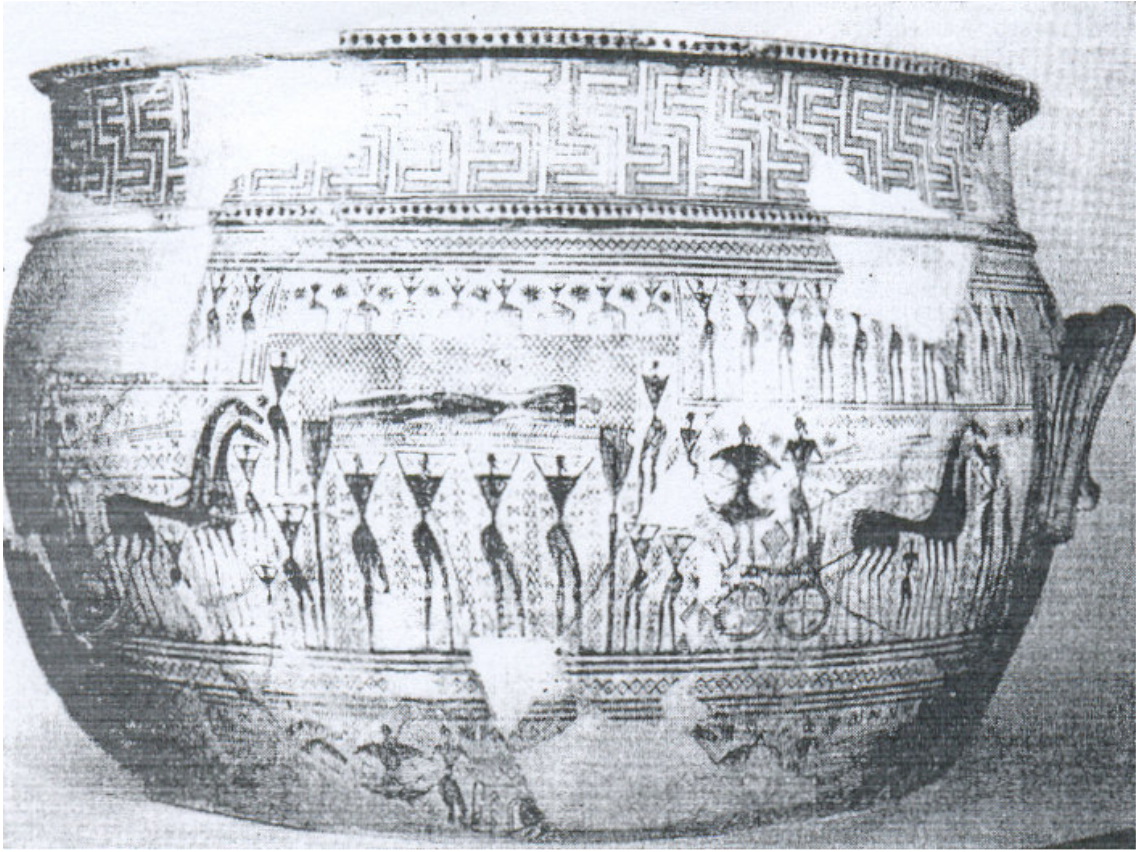
Resim 5: M.Ö. 8. yüzyılın ortalarına tarihlenen bir savaş gemisi. Casson 1971, resim 72

Tüm bu noktalar göz önüne alındığında önemli olan nokta yazılı ve görsel kaynakların en iyi şekilde harmanlanması ve eksik oldukları noktalarda bir tanesindeki eksikliği doğru bir şekilde diğeriyle kapatmaktır. Bu nedenlerle konuyu incelerken sadece yazılı veya sadece görsel kaynaklarla çalışmayı uygun görmüyorum. Bu çalışma yapılırken öncelikle antik yazarların aktardığı bilgileri incelenecek. Ardından bu bilgiler görsel kaynaklarda taranarak bir sonuca varılmaya çalışılacaktır. Ayrıca günümüz araştırmacılarının çalışmalarından da yararlanılacaktır.

III. 2. 1. Görsel Kaynakların Yorumlanması

Geometrik Dönem gemilerine ait özellikle vazo resimleri yukarıda da anlatıldığı üzere her özelliği vermemektedir. Bunun nedenlerinden bir tanesi de geometrik resimlerdeki perspektif sorunudur. Özellikle Dipylon grubuna ait resimlerde çok fazla figürün ve konunun anlatılması karışıklığa neden olmuştur. Bu bölümde Morrison ve Williams'ın bu konudaki tespitlerine yer verilecektir. Ayrıca diğer araştırmacıların görüşlerine de yer verilerek gemi betimlemelerinin yorumlamaları karşılaştırılacaktır.

Morrison ve Williams 1968 yılında yaptıkları bir çalışma ile ismini Atina'daki Dipylon mezarlığından alan mezar vazoları üzerinde bir inceleme yapmışlardır. Beş fiten⁴⁸ daha yüksek olan bu vazoların üzerleri geometrik süslemelerin yanı sıra cenaze sahneleri, araba alayları, gemiler ile kara ve deniz savaşlarıyla donatılmıştır. Dipylon grubunda yukarıda bahsettiğimiz gibi birçok figürün olması perspektif sorunlarına yol açmıştır. Örneğin Louvre A kraterinde bir cenaze sahnesi vardır. Bu sahnede atlar, at arabaları, insanlar vardır. Ayrıca bu krater üzerinde bir de gemi betimlemesi vardır⁴⁹. (Resim 6)



Resim 6: Louvre A krateri. Morrison – Williams 1968, Levha. 3.a

İlk bakışta atların ve insanların dar gövdeleri ve uzun boyları dikkati çekmektedir. Arabaların betimlenmesi profil kadar plan görünüşünden de gösterilmektedir. Uzak taraftaki

⁴⁸ Fit: 30,5 cm'lik İngiliz uzunluk ölçü birimi. www.tdk.gov.tr

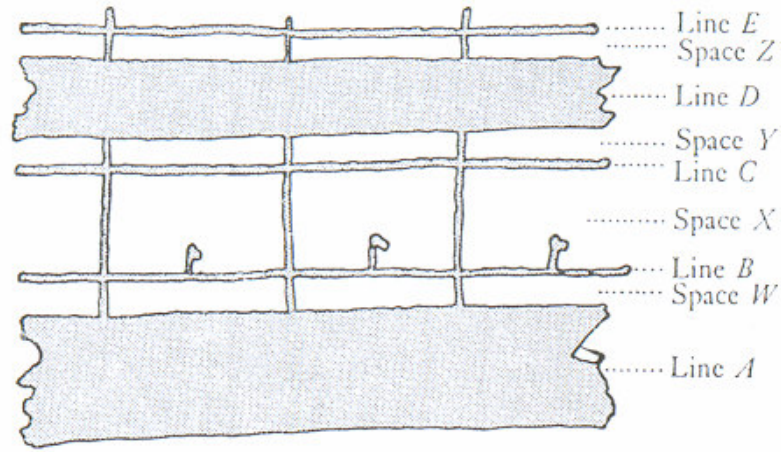
⁴⁹ Morrison – Williams 1968, s.13–14

tekerlek yakın taraftaki tekerleğin yanına konulmuştur ve araba zeminde ona göre ayarlanmıştır. Araba dört tekerlekli bir araba gibi görünüyor.

Fakat sanatçı burada tutarlı değildir⁵⁰. Ölünün bulunduğu bölümde de bir karmaşanın söz konusu olduğunu görüyoruz. Ölünün yattığı örtü plan görünüşündedir. Sırt üzeri yatması gereken ölünün üst bölümü plan alt kısmı ise perspektif ile verilmiştir. Plan ve profilden görüşün birbiriyle karışması, perspektif düzensizliği ve aynı konuyu anlatanların birbirleriyle uyumsuzluğu Dipylon gurubuna ait gemileri yorumlarken karşılaşılabilecek sorunlardır⁵¹.

Dipylon gurubuna ait gemiler mahmuzlu tek tür savaş gemileridir. Morrison ve William'a göre bu gemi çizimlerinde belli kurallar vardır ve bu kurallara sanatçılar uymuştur. Kuralları iki grupta toplamışlardır.

I. Geminin yan tarafı şekil 1'deki gibi çizilmiştir.

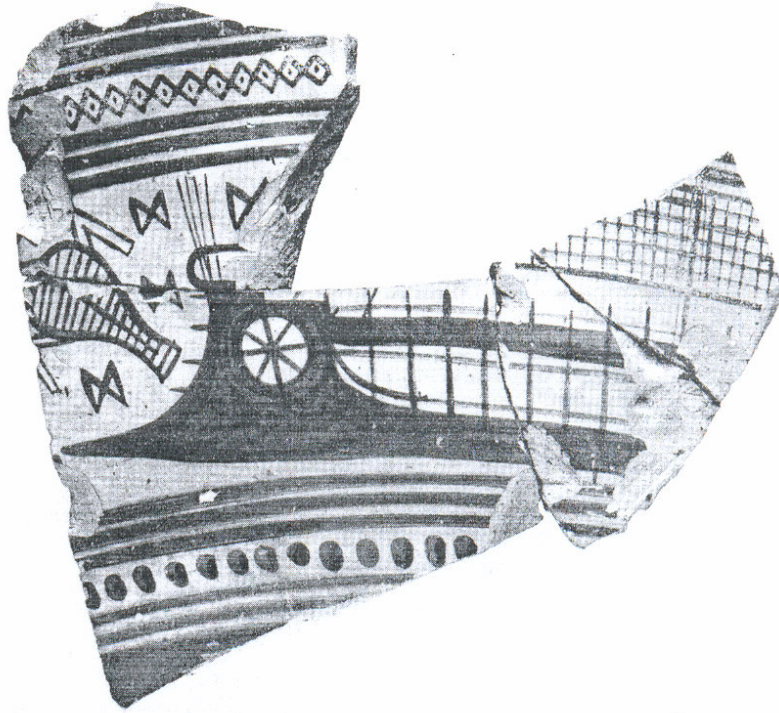


Şekil 1: Morrison - Williams 1968, s. 14

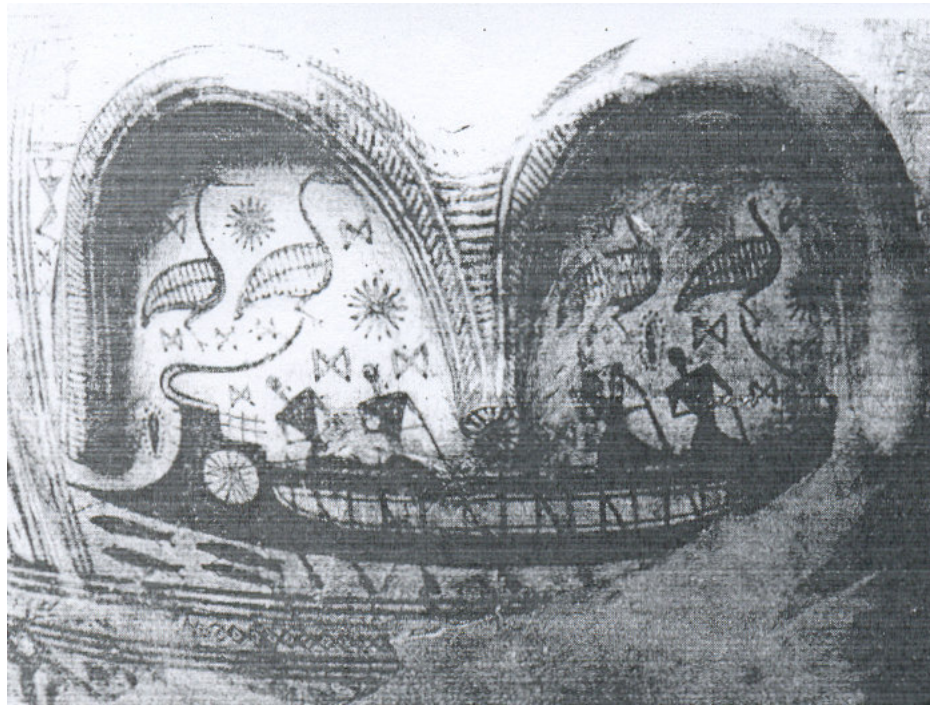
A,B,C,D ve E yatay çizgilerdir. W,X,Y ve Z ise kil renginden dolayı ayırt edilebilen bu çizgiler arasındaki boşluklardır. Dikey çizgiler ise yatay çizgileri düzenli aralıklarla keser. Bazı gemilerde çengel biçimindeki küçük çubuklar (Iskarmoz) B'deki dikey çizgilerin ortasında yer alıyor ya da A'dan başlayıp B'nin yukarısında son buluyor. Bir direk ve yelken gösterildiğinde ise iskarmozlar çizilmiyor. (Resim 7) Iskarmozlar atlandığında ise kürekçiler D çizgisine yerleştirilmiştir. (Resim 8)

⁵⁰ Başka kraterlerde, örneğin Sydney kraterinde araba sol cepheden sıkıştırılmıştır ve sadece tek tekerleği gösterilmiştir. Fakat aynı frizde sağ cephedeki arabada oldukça büyük bir boşluk iki tekerleğin gösterilmesine izin verir. Zaten bir araba her iki tekerleğini, küpeştelerini, önünü ve zeminini göstermek zorundadır görüşü Geometrik sanatın karakteristik bir özelliğidir. Morrison - Williams 1968, s. 13

⁵¹ Morrison - Williams 1968, s.13-14

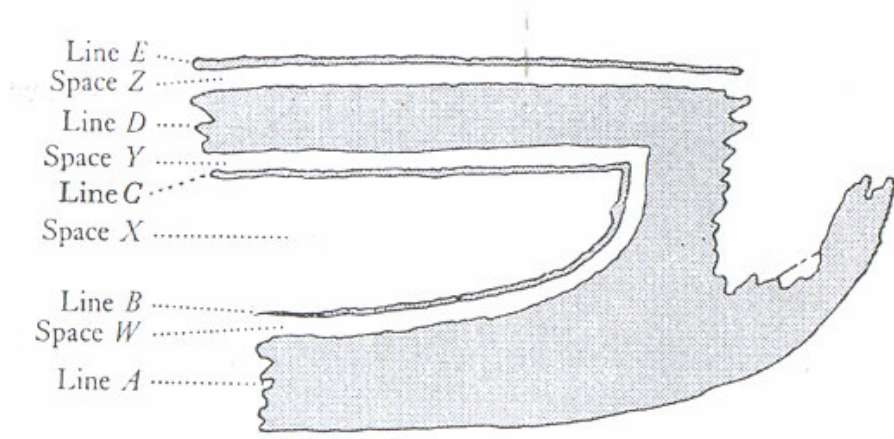


Resim 7: Morrison – Williams 1968, Levha. 2.c



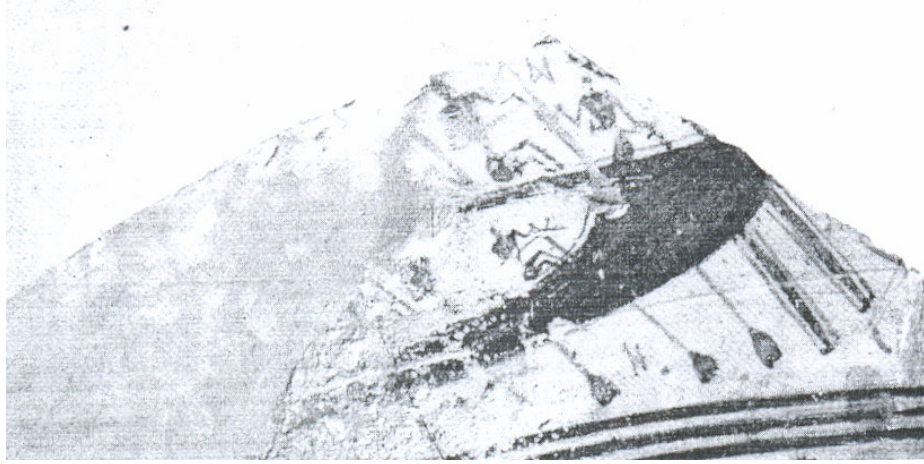
Resim 8: Morrison – Williams 1968, Levha 3.b

II A: Kürekçiler X boşluğuna yerleştirildiğinde ve B çizginde yer aldığında, dikey çizgiler ve iskarmozlar şekil 2'deki gibi ihmal edilmiştir.

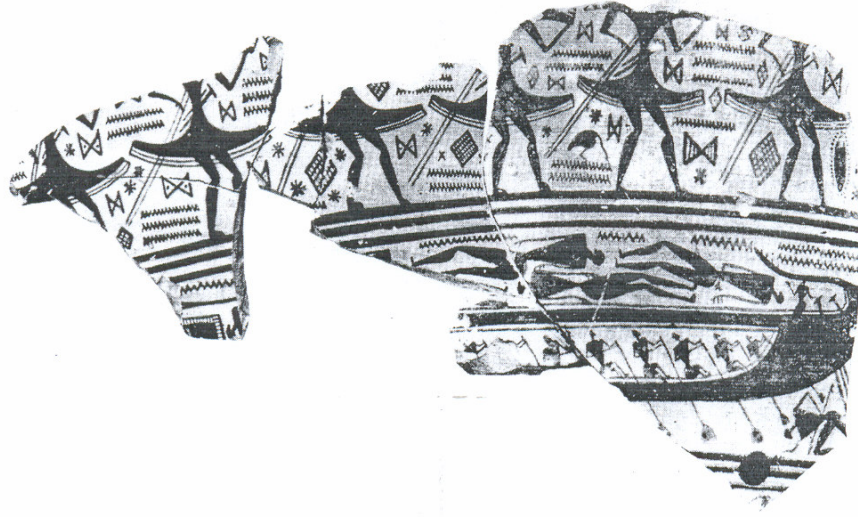


Şekil 2: Morrison – Williams 1968, s. 14

Yatay çizgiler aynı şekilde durur. Şekil 2'de A ve B çizgileri pupa kısmına doğru kıvrıldığı görülür. E çizgisine ya kürekçilerin bir başka küreği (Resim 9) ya da ölüler yerleştirilmiştir. (Resim 10)



Resim 9: Morrison – Williams 1968, Levha 3.c



Resim 10: Morrison – Williams 1968, Levha 4.a

II B: Şekil 2’de gösterilen C,D ve E çizgileri atlanmıştır. Bir kez B çizgisine kürekçiler yerine bir yığın ölü yerleştirilmiştir. Böylece yatay çizgilere yer kalmamıştır. (Resim 11) ve başka bir zamanda kraterin kulpu çok aşağıya sarkıp geminin üzerine gelince tek bir sıra kürekçiden daha fazlasına yer kalmamıştır⁵². (Resim 12)



Resim 11: Morrison – Williams 1968, Levha 4.c

⁵² Morrison-Williams 1968, s.14-15



Resim 12: Morrison – Williams 1968, Levha.4d

Peki, şekil 1 ve şekil 2’deki çizgiler geminin hangi bölümlerini temsil etmektedir. A çizgisi kesinlikle omurgadır. B çizgisinin hemen üstünde ıskarmoz görülmektedir. Bu nedenle B çizgisi küpeşte olmalıdır. Geri kalan C,D ve E için üç çözüm önerilmiştir.

- 1: C,D ve E bir küpeşteyi resmetmektedir.
- 2: C,D ve E dikey çizgilerin destek oluşturduğu bir güverteyi betimlemektedir.
- 3: C,D ve E geminin uzak tarafını betimlemektedir⁵³.

Üç şık üzerinde de tartışan Morrison-Williams tatmin edici bir sonuca varamamıştır. Yaptığı çalışma çok sistematik olsa da betimlemelerin hepsini belli kalıplara sokmaya çalışmak kesin bir sonuç veremez.

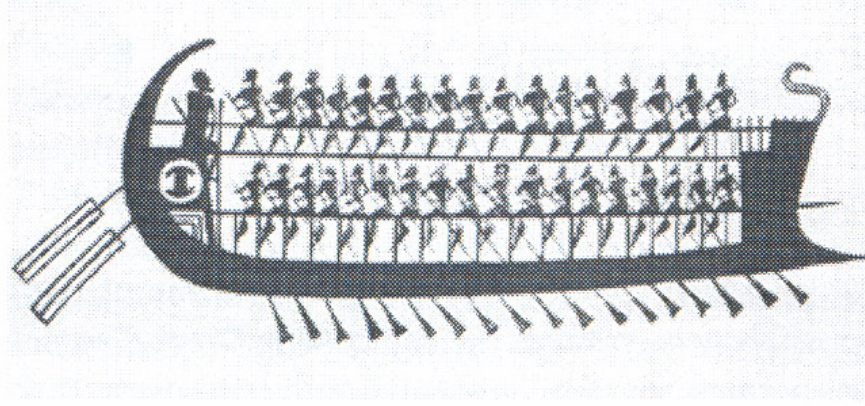
Sonuç olarak gemi betimlemeleri üzerine tartışmalar oldukça yoğundur. Örneğin yukarıda Resim 12’deki gemi betimlemesi için Morrison ve Williams iki sıralı olabileceğini belirtirken McGrail ise tek sıralı bir gemi olduğunu düşünür. Resim 13’teki gemi betimlemesi içinde araştırmacılar arasında yoğun bir tartışma vardır. İki sıralı bu geminin aslında tek sıralı bir geminin biçimi bozulmuş perspektif plan açısı olduğu tartışılmaktadır⁵⁴. Bu betimleme için Morrison ve Williams kararsız kalmıştır. Ona göre yakın köşe kürekçileri gibi uzak köşe kürekçilerini gösteren Dipylon geleneğindeki tek sıralı bir gemi mi yoksa yanlışlıkla iki sıralı çizilmiş bir gemi mi olduğu tam anlamıyla anlaşılammıştır⁵⁵. Oysa Casson ve McGrail bu gemi için iki sıralı ifadesini kullanırlar⁵⁶.

⁵³ Morrison-Williams 1968, s. 15

⁵⁴ McGrail 2004, s.128

⁵⁵ Morrison-Williams 1968, s. 29

⁵⁶ Casson 2002, s. 57, McGrail 2004, s. 128



Resim 13: M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarısına ait iki sıralı bir savaş gemisi. Casson 1971, levha 4.d

Kanımca bu tartışmaların birçoğu istenilen sonuca ulaşamamıştır. Çünkü araştırmacılar perspektif bakımından oldukça kötü olan bu çalışmalarda istedikleri sonuçlara ulaşmaya çalışmıştır. Örneğin resim 13 için Morrison ve Williams'ın düşüncesi bu geminin kesinlikle iki sıralı olamayacağı yönündedir. İki sıralı bir gemiye yanlışlıkla benzetilmiş olduğunu düşünürler. Fakat gerçekten iki sıralı olabileceğini düşünmezler. Oysa M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarısına ait olan bu betimlemenin, ait olduğu dönemde iki sıralı gemiler bulunmaktaydı.

İşte bu gibi nedenlerle yapılan bu çalışmada sadece gemi betimlemeleri üzerinden sonuçlara varılmamaya çalışılmış, yazılı kaynaklarla da desteklenerek daha gerçekçi sonuçlara ulaşmaya çalışılmıştır. Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde Geometrik Dönem gemilerinin tipleri, boyutları ve gelişimleri bu çizgide araştırılacaktır.

IV. GEOMETRİK DÖNEM GEMİ MODELLERİ ve BOYUTLARI

Geometrik Dönemde birçok model ve tipte gemiler kullanılmıştır. Bu konudaki bilgilerimizi antik yazarlardan ve özellikle vazolar üzerindeki betimlemelerden elde ediyoruz. Bu bölümde öncelikle antik yazarların aktardığı bilgileri ve günümüz araştırmacılarının görüşlerini inceleyeceğim. Sonrasında bilgileri görsel dokümanlarla karşılaştırarak bu dönem içinde kullanılan gemi tiplerini belirlemeye çalışacağım.

Casson, Homeros'un gemilerini anlatırken farklı büyüklükteki birçok gemiden bahseder. Dönemin gemilerini şu şekilde sıralar. "20 kürekli en küçükleri; sıradan gönderme ve nakil işlerinde kullanılmış. Sonradan verilen teknik adıyla Pentekontos, 50 kürekli olanı, birlik ulaşımında kullanılmıştır. 100 kürekçi kapasiteli daha büyük yük gemileri de vardı. Homeros 30 kürekli savaş gemisi olan Triakonteres'den bahsetmez ancak kesinlikle onun zamanında vardı. Tüm modeller uzun ve dardı⁵⁷." Casson uzun ve dar tanımlamasını başka bir kitabında açıklarken gemilerin uzunluğunun genişliğe oranının 10/1 olduğunu belirtir⁵⁸.

Bizler 20 kürekli⁵⁹ ve 50 kürekli⁶⁰ gemilerin varlığı zaten destanlardan biliyoruz. Fakat Casson'ın ifade ettiği gibi Geometrik Dönemde 100 kürekçi kapasiteli büyük gemiler olmuş olabilir mi? Thukydides, ilk filoyu kuranın Kral Minos olduğunu söylemesine⁶¹ ve Yunanlılar arasında Agamemnon'un üstünlüğünün deniz gücünden geldiğini belirtmesine karşın, Troia'ya yapılan seferin ufak çapta olduğunu belirtir. Ayrıca İlyada Destanındaki Boiotialıların gemilerinin her birinde 120, Philoktetes'in buyruğundaki her gemide ise 50 kürekçi olmasını Troia'ya giden en büyük ve en küçük gemiler olarak yorumlamaktadır⁶².

Thukydides bu sonuca İlyada Destanını yorumlayarak ulaşmıştır, İlyada'da ki şu satırları yorumlarken "İyi ok atan Philoktetes'in buyruğundadır yirmi gemiyle. Binmiş her gemiye elli kürekçi, hepsi de okla savaşmasını iyi bilen erler⁶³." Philoktetes'in 50 kürekçisi aynı zamanda birer okçu ise, diğer savaş gemilerindeki kişilerde hem kürekçi hem de birer asker olduğu sonucuna varmıştır. Bu durumda Boiotialıların gemilerinin her birindeki 120 delikanlı aynı zamanda kürekçidir ve gemiler sıra dışı bir biçimde büyük yapıda olmalıdır.

Bu bilginin doğru olması durumunda Boiotialıların gemileri tek sıra halinde bir yanda 60 kürekçinin olduğu ya da, iki katlı bir gemide her katta 30'ar kürekçinin olduğu bir tarafta toplam 60 kürekçinin olduğu 120 kürekli bir gemi olurdu. Bu aşamada Homeros'un anlatımı da çok net değildir. "Yüz yirmi delikanlı binmişti Boiotialılardan her gemiye, bunlar elli tane gemiyle yola çıkmışlardı⁶⁴." Bu yüz yirmi delikanlı ifadesi, kürekçi anlamında da kullanılabilir. Mürettebatın tamamı da kastedilmiş olabilir. İfade net değildir.

⁵⁷ Casson 1971, s. 44

⁵⁸ Casson 2002, s. 57

⁵⁹ Homeros 1999, I. 304–317, Homeros 2005, I 280, II 211

⁶⁰ Homeros 1999, XVI 169–171

⁶¹ Starr 2000, s. 9

⁶² Morrison-Williams 1968, s. 67

⁶³ Homeros 1999, II 718–720

⁶⁴ Homeros 1999, II 509–510

Bu aşamada, bilgiyi sorgulamak için Geometrik Dönemdeki ve sonrasındaki gemileri sırasıyla en küçük boyuttan en büyük boyutluya doğru inceleyeceğim. Öncelikle Thukydides burada bir noktayı kaçırmıştır. İlyada Destanında Agamemnon tarafından denize 20 kürekçili bir gemi indirilir⁶⁵. Demek oluyor ki Thukydides'in verdiği Troia Savaşına giden en küçük geminin 50 kürekli olduğu bilgisi yanlıştır.

Yukarıda belirttiğimiz üzere Geometrik Döneme ait en küçük gemiler 20 kürekli olanlardır. Bu gemilerin bir büyüğü ise 30 küreklidir. Homeros'un kataloğunda olmamasına karşın yine Geometrik Dönemde bir tarafta 15 kürekçinin olduğu toplam 30 kürekli "*Triakonteres*" adı verilen gemilerin olduğunu biliyoruz.⁶⁶. (Resim 14)



Resim 14: Tek katlı, güverteli bir savaş kadırgası, olasılıkla Triakonteres. M.Ö. 6. yüzyıl. Casson 2002, s. 61

⁶⁵ Homeros 1999, I. 305–310

⁶⁶ Casson 1971, s. 44 – Casson 2002 s 56

Dikkatli bir araştırmacı bu gemide 13 küreğın olduğunu görebilir. Fakat bu aşamada araştırmacılar betimlemelerdeki kürek sayısını şu şekilde açıklamaktadır. Geometrik döneme ait resimlerde, bir tarafta sekizden on dokuz kürekçiye kadar değişen rakamlar gözlenir; fakat vazo ressamlarından bire bir kopya bekleyemeyiz. Bir yanında sekiz kürekçi olan gemilerin yirmi kürekçili olanları, on dokuz kürekçili gemilerinde elli kürekçili olanları temsil etmesi mümkündür⁶⁷. Burada daha önce açıkladığım üzere sadece gemi betimlemeleri üzerinden yapılacak bir araştırmanın yol açabileceği yanlışlar açıkça görölmektedir.

Geometrik Döneme ait 3. büyük gemi ise Pentekontoros'dur. Pentekontoroslar tek sıra halinde bir tarafta 25 kürekçinin bulunduğu gemilerdi. M.Ö. 550'ye kadar Yunan donanmalarında kalması nedeniyle dönemin en önemli savaş gemisi olduğu düşünölebilir. İleride Geometrik Çağın bu önemli gemisi hakkında daha detaylı bilgi vereceğim. Peki, Geometrik Dönem içinde daha büyük kapasiteli gemiler var mıydı? Thukydides Homeros'un yazdıklarını yorumlayarak Geometrik Dönemde 120 kürekli gemilerin olduğunu belirtmiştir. Casson ise 100 kürekçi kapasiteli gemilerin varlığını belirtmiştir. Bu konuda diğer araştırmacıların bilgilerini incelediğimizde karşımıza farklı görüşler çıkar.

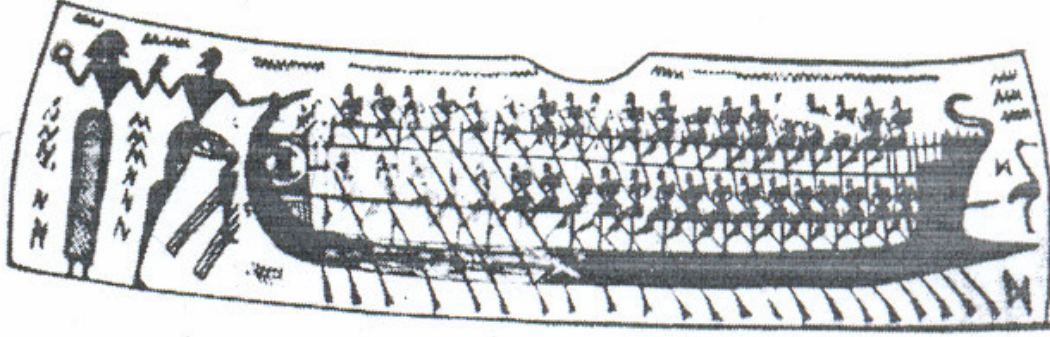
Morrison ve Williams Thukydides'in ileri sürdüğü görüşe şüpheli bakarlar, onlara göre resim 15 üzerinde bir dümençi ve bir kaptanın yanı sıra 2 seviyedeki 39 kürekçinin gösterildiği betimle eğer 78 kürekçinin olduğu çift sıralı bir gemiye ait ise, 120 kürekçinin olduğu gemi pek muhtemel görünmüyordur⁶⁸.



Resim 15: İki katlı bir savaş gemisi. M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarısı. Fotoğraf Ahmet adil Tırpan. British Museum

⁶⁷ Casson 20002, s. 55, Casson 1971, s. 54

⁶⁸ Morrison-Williams 1968, s. 68



Resim 16: Resim 15'in çizimi. Morrison-Williams 1968, Levha 4.e

Morrison ve Williams'a göre Boiotialıların gemilerinin, sonraki askeri birlik taşıyan *Trieres'e*⁶⁹ paralel olması veya kürekçilerin yanı sıra 30 kişiyi taşıyan Kserkses'in filosundaki Pentekontoros'lara paralel olması daha muhtemeldir. Morrison ve Williams Thukydides'in düşüncesini inandırıcı bulmazlar ve Herodotos'un bir pasajından şu sonucu çıkarırlar. Kürekçilerin yanı sıra birçok şey taşıyabilen Pentekontoros'lar vardı. Phokaia'lılar, kadınlarını, çocuklarını ve taşınabilir eşyalarını bu gemi filolarında Asya'dan Batı Akdeniz'e götürmüşlerdi⁷⁰.

Bu aşamada Morrison ve Williams'ın çıkarımlarını inceleyelim. Her şeyden önce resim 15'deki gemi betimlemesi üzerinden yapılan açıklama çok basit ve desteklenecek bir açıklama değildir. İkinci olarak Boiotialıların gemilerinin, sonraki askeri birlik taşıyan *Trieres'e* paralel olması fikri pek muhtemel değildir. Çünkü *Trieres*'ler M.Ö. 6. yüzyılda görülmeye başlanmıştır. Üçüncü fikirleri "kürekçilerin yanı sıra 30 kişiyi taşıyan Kserkses'in filosundaki Pentekontoros'lara paralel olmasıdır." Fakat öyle bile olsa mürettebat sayısı sadece 80'i buluyor. Morrison ve Williams her ne kadar Thukydides'e inanmasalar da, Herodotos'un verdiği bilgiler ardından sürüklenmişlerdir. Herodotos'un bir pasajından şu sonucu çıkarırlar. "Kürekçilerin yanı sıra birçok şey taşıyabilen Pentekontoros'lar vardı. Phokaia'lılar, kadınlarını, çocuklarını ve taşınabilir eşyalarını bu gemi filolarında Asya'dan batı Akdeniz'e götürmüşlerdi." Oysa olay bu kadar organize ve geniş çaplı değildir. Pers'ler Phokaia'yı kuşatınca, halk 50 kürekli gemilerle kaçmıştı. Bu olayda gemilerin kapasiteleri acil bir olay için aşılmış olabilir ama bu uzun soluklu yolculuklarda da bu limitin aşıldığı anlamına gelmez. Kanımca Morrison ve Williams'ın çıkardıkları sonuçlar havada kalmaktadır.

Bu konuda sonuç almak için eldeki veriler ışığında tekrar gemileri incelemeliyiz. Tek sıralı bir Pentekontoros'un uzunluğu yaklaşık 125 fitti. (Yaklaşık 38 metre.) Tek sıralı bir Triakonteres'in uzunluğu yaklaşık 75 fit, (Yaklaşık 23 metre.) tek sıralı 20 kürekli bir savaş gemisinin uzunluğu ise 50 fitti (Yaklaşık 15–16 metre.)⁷¹.

⁶⁹ *Trieres*: 3 seviyede kürekçilerin bulunduğu kürekli bir gemi tipi. McGrail 2004, s. 469

⁷⁰ Morrison-Williams 1968, s. 68

⁷¹ Casson 1971, s. 55

Burada Pentekontoros'un boyutunun hesaplanmasından önce anlattığımız gemilere birde yazılı kanıtlardan bakalım. Yukarıda anlattığımız sayısal veriler dışında bu gemiler ne kadar kullanışlıydı. Telemakhos Nestor'un sarayında kalırken, Athena ve gemi mürettebatı geceyi “koca karınlı” gemide geçirir⁷². Bu bilgi 20 kürekli bir gemide tüm kürekçilerin yatmasına yetecek kadar alan olduğunu göstermesi açısından çok önemlidir. Ayrıca 20 kürekli bir geminin bile ne kadar geniş bir ambarının olduğunu gösteren bir bilgiyi Odyssea Destanında görmekteyiz. Telemakhos'un gemisini aldığı Noemon'un söyledikleri bu açıdan oldukça önemlidir.

*“Söyle, Antinoos, var mı haberin yok mu,
ne zaman dönecek Telemakhos kumsal Pylos'tan?
Benim gemimi alıp gitmişti o,
şimdi yaygın ovalı Elis'e gidecektim o gemiyle,
on iki baş yavrulu kırsağım var orada,
tayları çalışacak çağda, ama boyunduruğa koşulmadı,
alıp getirmek isterdim alıştırmak için birini.”⁷³*

Bu bilgiden de anlaşılacağı üzere 20 kürekli bir gemi bile erzak ve yatacak yer adına oldukça geniş bir alan sunabiliyor.

Pentekontoros'un boyutunun hesaplanması ise şu şekilde yapılır. “Her kürekçinin serbestçe hareket etmesi için 90 cm bırakmalıyız, böylece bir kenardaki 25 kürekçi için yaklaşık 23 m. gerekmektedir. Ayrıca ön ve arka güverte ile mahmuz için de 12–15 m ayırabiliriz. Buna göre bir Pentekontoros hemen hemen 38 m. uzunluğunda olacaktır⁷⁴.”

Bu yöntemle göre Thukydides bahsettiği 120 veya Casson'ın bahsettiği 100 kürekli gemilerin boyutlarını hesaplayalım. Thukydides'in bahsettiği 120 kürekli gemi için tek sıralı bir gemide bir tarafta 60 kürekçi bulunmalıydı. 60 kürekçi için ise 54 metrelik bir alan gereklidir. Ön ve arka güverte ile mahmuz için de 12–15 metrelik bir alana daha ihtiyacımız vardır. Sonuç olarak Thukydides'in bahsettiği gemi 69 m. boyunda olmalıdır. Yine aynı hesapla Casson'ın bahsettiği gemide 60 m. boyunda olmalıdır. Bu ölçüler tek sıralı bir Pentekontoros'dan iki kat daha uzun anlamındadır. Bu nedenle ölçüler pek mantıklı görünmemektedir.

Gemi mahmuzunun ortaya çıkışı, pek çok şeyi değiştirdiği gibi gemi tiplerini de etkilemiştir. Daha önce bahsettiğim gibi öncelikle ticaret ve savaş gemilerinin ayrımının gerçekleşmesi mahmuz sayesinde olmuştur. Bu donanımın gemilere getirdiği ikinci yenilik ise, iki katlı gemilerin ve sonrasında üç katlı gemilerin doğuşudur. Şöyle ki mahmuzun düşman gemiye zarar verme gücü, savaş gemisinin itme gücüyle doğru orantılıydı. Daha net bir şekilde anlatırsak, kürek sayısı ne kadar fazla olursa itiş gücü ve dolayısıyla zarar verme gücü o denli artacaktır.

⁷² Homeros 2005, III 355–366

⁷³ Homeros 2005, IV 630–640

⁷⁴ Casson 2002, s. 56

Bu aşamada savaş gemilerine daha fazla kürekçinin nasıl yerleştirilebileceği sorusu ortaya çıkar. Yukarıda da anlattığım üzere Geometrik Dönemin standart savaş gemisi Pentekontoros'dur. Bir sırada 25 kürek bulunan bu gemiye eklenecek her kürek gemi boyunun uzaması dolayısıyla manevra kabiliyetinin azalması demektir. Manevra kabiliyeti azalan bir gemi ise, savaş alanında avcıdan çok av konumuna düşebilir. Bu nedenle dönemin gemi mühendisleri geminin boyutlarını arttırmadan kürek sayısını arttırmanın bir yolunu aradılar. Çözüm ise, gemiyi uzatarak eklenecek küreklerin bir üst kata alınarak geminin boyutlarını kısaltmaktır.

Bu işlem için çağlar boyunca farklı yöntemler⁷⁵ uygulanmıştır. Fakat bizim araştırmamız yaptığımız zaman dilimi içinde, kürekçileri aynı sırada yerleştirmek yerine üst üste yerleştirmekle sorun çözümlenmiştir. Uygulamanın pek çok avantajı vardır. Bunların en önemlisi öncelikle geminin kısa ve manevra kabiliyetinin üst seviyede olmasıdır. Ayrıca kürekler kısa ve kürekçilerin oturarak kürek çekmesine izin vermektedir. M.Ö. 8. yüzyıl içinde denize indirilen gemilerin kürekçileri, alt ve üst olmak üzere iki seviyede oturmaktaydı⁷⁶. (Resim 17)

⁷⁵ Bir gemiye daha fazla kürekçi eklemek için antik çağlardan, yakın çağa kadar pek çok yöntem uygulanmıştır. Amaç gemi teknesini uzatmadan daha fazla kürekçi yerleştirmektir. Köleler tarafından yürütülen 16. ve 17. yüzyıl Akdeniz donanmalarındaki gemilerde tek kişilik kürekler yerine, üç ya da dört kürekçinin çektiği uzun kürekler kullanılarak sorunun üstesinden gelinmiştir. Bu sayede tekne boyu uzatılmadan güç artırılmıştır. Aslında kemere sayısı zorunlu olarak artıyor, dolayısıyla gemi ağırlaşıyordu. 15. yüzyıl Venedik donanması tarafından tercih edilen bir diğer düzenlemede, tek kişilik kürekler korunmaktadır; fakat kürekler üçlü veya dörtlü guruplar haline getirilir ve kürekçiler de aynı seki üzerinde yan yana otururlar. Bu şekilde güç, geminin uzunluğunda değişme olmaksızın üçe, dörde katlanır. Her biri tek bir kürekçi tarafından çekilmesine rağmen, kürekler en az çok kürekçili kürekler kadar uzun olmalıydı ve bunlar oturarak hareket ettirilemiyordu. Kürekçiler küreği suya daldırmak için ayağa kalkmak, suda hareket ettirmek için de seki üzerinde kendilerini geriye atmak zorunda kalıyorlardı. Antik çağda ise bu sorun kürekçileri üst üste konumlandırarak çözülmüştür. Casson 2002, s. 57

⁷⁶ Casson 2002, s. 57–60



Resim 17: Resim 15'ten detay görüntü. Fotoğraf Ahmet adil Tırpan British Museum

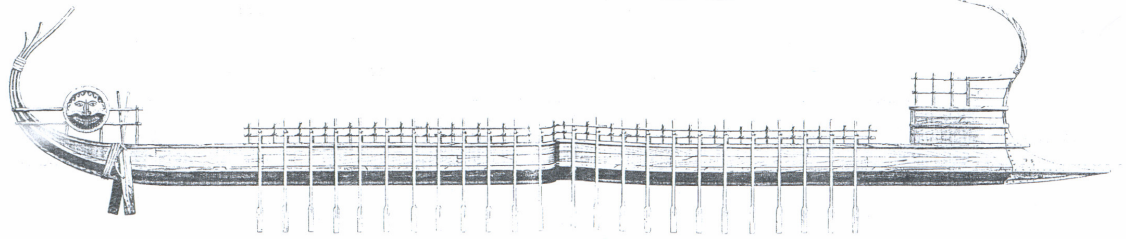
Herodotos ve Thukydidés Pentekontoros'ları asla iki katlı olarak tanımlamazlar⁷⁷. Oysa tek katlı üretimi olan bu gemiler iki katlı da üretilmiştir. Yukarıda görüldüğü üzere iki sıralı gemiler M.Ö. 8. yüzyıldan itibaren görülmektedir. Bu nedenle bizler iki katlı gemilerin varlığını biliyoruz ki bu gemi tipinin içinde Pentekontoros'larda vardır. Ayrıca Homeros'da iki katlı gemilerden hiç bahsetmemiştir. Odysseia Destanının bir bölümünde Aias'ın gemileri için uzun kürekli gemi ifadesi kullanılır⁷⁸. Bu ifade akla Aias'ın gemilerinin iki katlı olabileceğini getirir. Tahminen iki katlı gemi var ise bu gemilerin ikinci katlarındaki kürekler için kullanılmıştır. Fakat çok net bir ifadeye rastlayamıyoruz. Homeros daha öncede belirttiğim üzere kendi döneminin gemilerini, Troia Savaşına atfettiği, için beklide iki katlı gemileri kendinden önceki çağlar için fazla gelişmiş olduğunu düşünmüş ve bazı sınırlar koymuş olabilir. Fakat yukarıda gördüğümüz üzere iki katlı gemiler M.Ö. 8. yüzyıldan itibaren görülür.

Aslında bir sorun yoktur. Sadece bir Pentekontoros'un aslında tek bölmeli olduğundan hep öyle kaldığı düşünüldüğü için bir problem çıkmıştır. Bir Pentekontoros ister bir sıralı (Resim 18) ve (Resim 19) ister iki sıralı olsun 50 civarında küreği olan bir savaş gemisidir⁷⁹. Resim 20'deki Biremis'e (L) ait plan, bu gemilerdeki yerleşim düzeninin anlaşılması açısından faydalı olacaktır.

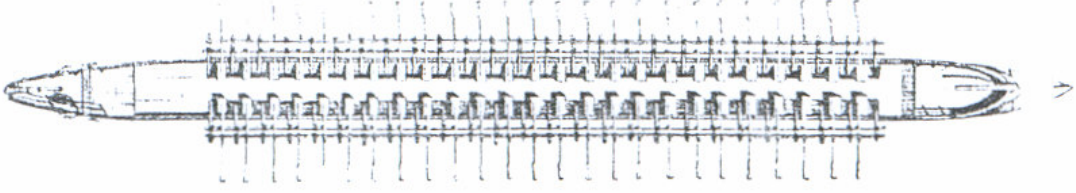
⁷⁷ Casson 1971, s. 59

⁷⁸ Homeros 2005, IV. 499

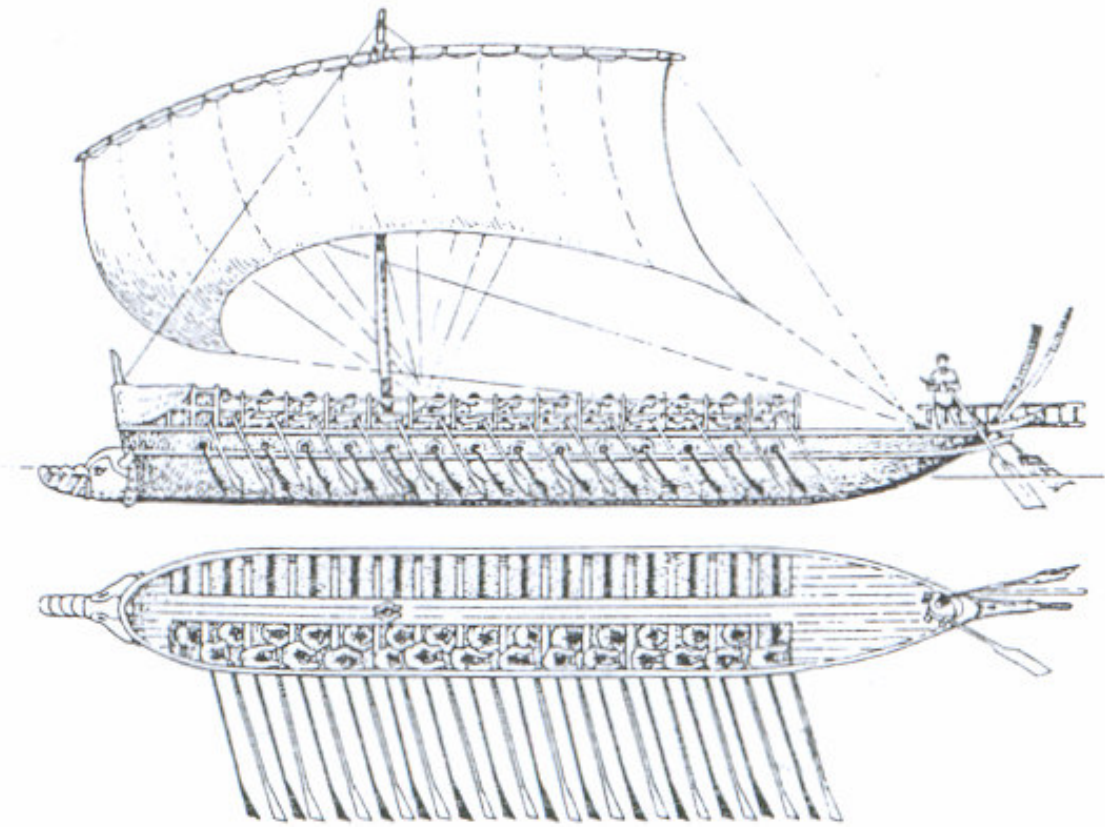
⁷⁹ Casson 1971, s. 59



Resim 18: Bir Pentekontoros'un yandan görünüşüne ait çizim.



Resim 19: Bir Pentekontoros'a ait plan.



Resim 20: Biremis'e (L) ait plan.

Thukydides'in iddia ettiği gibi 120 veya Casson iddia ettiği gibi 100 kürekli gemiler Geometrik Dönemde var mıydı? İki katlı gemileri incelemeyden önce, Thukydides'in bahsettiği 120 kürekli geminin 69 m. boyunda olması gerektiğini hesaplamıştık. Peki, ama Geometrik Dönem gemi teknolojisinin bir sonucu olan iki katlı gemilerin uzunluğu nedir? Geometrik Dönemin standart gemisinden başlarsak, tek sıralı bir Pentekontoros'un uzunluğu yaklaşık 125 fitti. (Yaklaşık 38 m.) İki sıralı modeli ise minimum 63 fit (yaklaşık 19–20 m.) olmalıdır. Tek bölmeli bir Triakonteres'in uzunluğu yaklaşık 75 fit, (Yaklaşık 23 m.) olarak tahmin edilmektedir. İki sıralı olan modeli ise yine minimum ölçülerde 38 fit uzunluğunda olmalıdır.

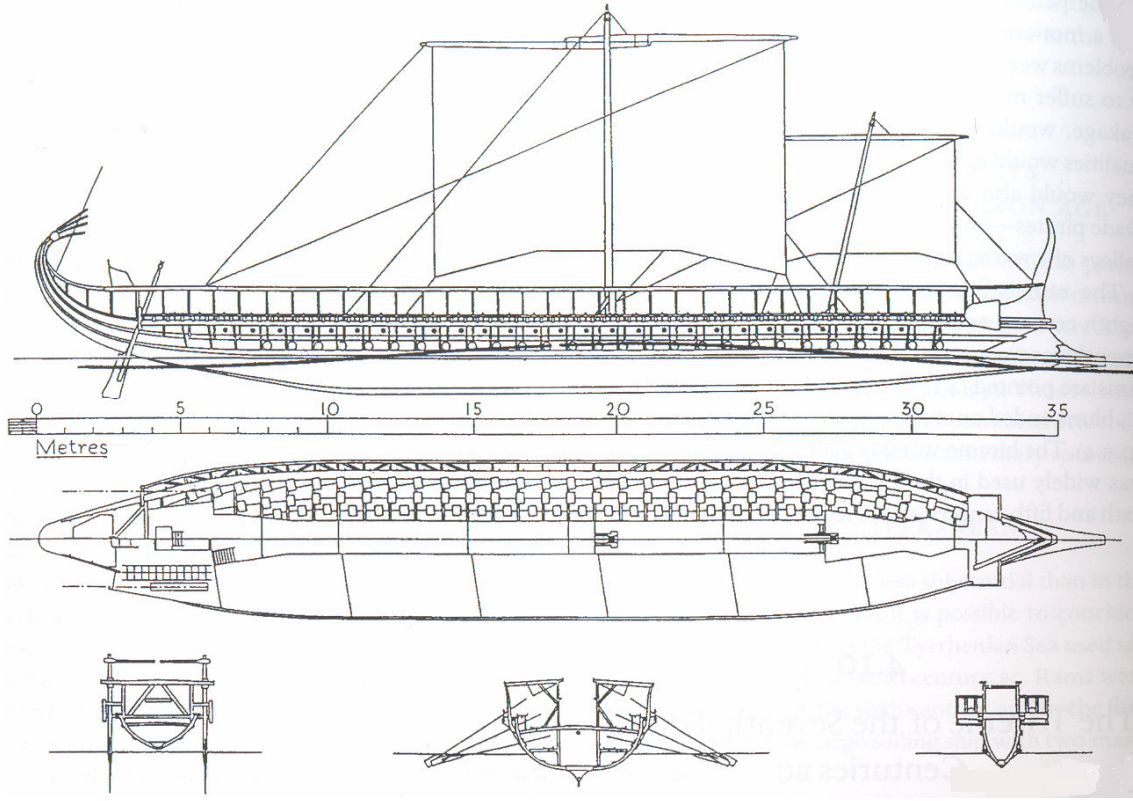
Pentekontoros ve Triakonteres'e ait iki katlı modellerin boyutlarında özellikle minimum ölçüleri verdim. Çünkü araştırmacılar tarafından yapılan kaba hesaplamalar bu yönde⁸⁰. Fakat Yukarıda da bahsettiğim üzere iki katlı gemilerde, üst kattaki küreklerin dizilişi, geminin uzunluğunu oldukça etkilemektedir. “Üst kattaki kürek, alttaki iki küreğin arasına gelecek şekilde yerleştirilmekteydi.” Bu bilgi geminin boyunun yarı yarıya değil 1\3 oranında kısaltılmasının daha uygun olacağını gösterir.

Yukarıda hesabını yaptığımız modellerde bir tarafta 25 küreğin olduğu tek veya iki katlı bir gemi oldukça verimliydi. Fakat bir tarafta 50 ya da 60 küreğin olduğu gemi tek sırada olursa 69 m. uzunluğunda, iki katlı olursa minimum 35 m. veya daha gerçekçi bir hesaplamayla yaklaşık 46 m. olacaktır. Kanımca bu uzunluk kesinlikle fazla değildir. Şöyle ki Geometrik Dönemin standart gemisi, tek sıralı bir Pentekontoros'un uzunluğu yaklaşık 38 m. iken sadece 50 ya da 52 mürettebatı vardır. 120 ya da 130 mürettebat için 8 m. daha uzun bir gemi kesinlikle küçük bir fedakarlıktır. Çünkü itiş gücü ve savaş gücü iki kattan daha fazla artarken, geminin boyu sadece 1\5 uzamıştır. Bu uzama tahminen mühendisler ve komutanlar tarafından kabul görmüş olmalıdır.

M.Ö. 6. yüzyıla gelindiğinde 3 katlı ve dümen kürekleri hariç 170 kürekli “Trieres” isimli bir savaş gemisi yapıldı. Trieres'nin tüm personeli ise 200 kişiydi. 170 kürekçiye ek olarak 25 görevli ve 5 tane de komisyon görevlisi vardı⁸¹. (Resim 21)

⁸⁰ Casson 1971, s. 56

⁸¹ Aksoy 1997, s. 33–37



Resim 21: Trieres planı. McGrail 2001 s.142

Önemli bir nokta kürekçi rakamları dümen kürekçileri ve diğer personel harici olan sayıdır. Yani Thukydides'in ileri sürdüğü fikirde 120 kürekli bir gemide en azından 10 kişilik mürettebat daha olmalıydı. Böylece mürettebat yaklaşık 130 kişi olmalıydı. Burada daha öncede belirttiğim gibi Homeros'un net olmayan anlatımı biraz problemlidir. 120 kişi kürekçide olabilir. Tüm mürettebatın sayısı da olabilir.

Ayrıca şu önemli bilgiyi aktarmakta konuya farklı bir açıdan bakmamızı sağlayacaktır. Özellikle M.Ö. II. binin ikinci yarısında kıyı akınlarında uygulanan bir yöntemde aynı zamanda asker olan kürekçiler bulunmaktaydı. Bu akınlarda varılacak noktaya kadar kürek çeken askerler, vardıklarında kürekleri bırakıp silahlarla saldırıyorlardı. Deniz eri ya yoktu ya da çok azdı. Troia savaşında bu gemiler kullanılmıştı. Hatta İki binyıl sonra Vikingler de İngiltere, Kuzey Avrupa ve diğer kıyı bölgelerine yaptıkları akınlarda gemilerine aynı yöntemle adam almışlardır⁸².

Casson; Boiotialıların 120 kürekli gemilerini Biremis (L) olarak değerlendirir. Ayrıca Boiotialıların gemilerini, 170 kürekli Trieres'e kadar bilinen en büyük savaş gemisi olarak adlandırır. Torr ve Anderson ise bunların her bir küreğe iki adam şeklinde tek sıralı olduğunu ileri sürer. Fakat Trieres ile sonuçlanan savaş gemisinin sonraki gelişimi bununla ters orantılıdır⁸³.

⁸² Casson 2002, s.50

⁸³ Casson 1971, s. 59

Sonuç olarak yukarıda yaptığım hesaplar sonucunda iki katlı ve 120 kürekli bir savaş gemisinin Geometrik Dönemde olabileceğini düşünmekteyim. Kanımca Boiotialıların gemisi 120 kürekliydi. Ayrıca aynı Trieres'te olduğu gibi kürekçilere ek olarak komutanlar ve subaylardan oluşan bir gurup daha vardı. Yani komutanlar ve üst düzey subaylar dışında tüm mürettebatın kürek çekmesi olasıdır. Mürettebatın 130 kişi veya biraz daha fazla olması olasıdır. Boiotialıların 120 kürekli gemileri Trieres'e geçiş aşaması olarak düşünülmelidir.

Konumuz açısından buradaki en önemli sonuç ise, bu bilgiler ışığında Homeros'un Troia Savaşını anlattığı İlyada Destanındaki gemilerin aslında Geometrik Dönemdeki gemiler yani kendi çağına ait gemiler olduğunun netleşmesidir. Şöyle ki, 120 kürekli bir geminin Geometrik Çağda kullanılmış olması soru işaretleri yaratırken, bu geminin Geç Bronz Çağında kullanılmış olabileceğini düşünmek olanaksızdır. Homeros kendi yaşadığı dönemdeki teknolojiyi -örneğin mahmuzu ve iki katlı gemileri- Bronz Çağına yansıtmamak için sınırlar çizse de önemini vurgulamak istediği Boiotialılara bu ayrıcalığı vererek kendi sınırlarını aşmıştır. Sonuçta belli bir süzgeçten geçirdiği teknolojiyi Bronz Çağı'na uygun hale getirerek İlyada Destanına yansıtmıştır.

V. BÖLGELER

Tezin giriş bölümünde yapacağım araştırmanın sınırlarını tarihsel ve coğrafi olarak belirtmiştim. “Geometrik Çağ Gemilerinin Tipolojisi” isimli çalışmamda M.Ö. 900–700 tarihleri arasındaki Doğu Akdeniz olarak adlandırılan coğrafi bölge içerisinde Ege Denizi ile Levant⁸⁴ kıyılarını merkez alarak, bu bölgedeki halkların gemilerini çalışacağım.

V. 1. Ege Denizi

Doğu Akdeniz’in Son Bronz Çağı medeniyetleri, M.Ö. 12. yüzyılın başlarında sona ermiştir. Ege Göçleri olarak bildiğimiz, M.Ö. 1200–1100 yıllarındaki kargaşa ortamından sonra kültürel olarak karanlık bir döneme girilmiştir. Akdeniz uygarlıkları batıda Sicilya’ya kadar uzanan istilalardan zarar görmüş M.Ö 1200 civarında Miken Sarayları yağmalanmış Linear B yazısı yok olmuş, Anadolu’da Hitit Egemenliği son bulmuş, Kıbrıs ve Levant şehirleri yerle bir edilmiştir. Bunun nedeni ise Mısırlılar tarafından “Deniz Kavimleri” olarak adlandırılan istilacıların bölgeye gelmeleridir. İstilacı güçler Suriye sahillerini kara ve deniz yoluyla takip ederek Mısır’a kadar ulaşmışlar ve ancak burada durdurulabilmişlerdir.

M.Ö. I. binyılın başlarındaki dönem anlatılırken, çeşitli bölgeler arasındaki ilişkilerin arttığı ve ticaretin geliştiği görülmektedir. Ege denizindeki adaların dağılımı ve Anadolu’nun batı bölümündeki girintili çıkıntılı kıyılar deniz ulaşımını olumlu olarak etkilemiştir. Önceleri Ege Denizi sınırları içinde bir deniz ticareti söz konusuysen M.Ö. 9. yüzyıldan başlayarak deniz ulaşımı bu sınırları aşmış, Karadeniz’e, Rodos ve Kıbrıs üzerinden de Suriye ve Fenike kıyılarına ulaşmışlardır. M.Ö. 8. yüzyılın ortalarından sonra ise Yunanlılar Batı Akdeniz’e de ulaşmışlardır. Fenikelilerle deniz ticareti konusunda mücadele etmeye başlamışlardır. Fakat Fenikelilerin denizcilik ve ticaretteki üstünlükleri üstünlüklerini uzun bir zaman daha korumuşlardır. M.Ö. 8. yüzyılın sonlarına doğru Yunan Kolonileri ve ticareti karşında Fenike Kolonileri ve ticareti gerilemeye başlamış, ekonomik üstünlük yavaş yavaş Yunanlıların eline geçmeye başlamıştır⁸⁵.

V. 1. 2. Ege Gemileri

Ege gemileri Geometrik Döneme ait vazolar ve çeşitli süs eşyaları üzerinde görülmektedir. Öyle ki gemilerin gelişim çizgileri bu betimlemelerden takip edilebilir. Ege gemileri hakkındaki detaylı bilgilerimizi hiç şüphesiz sadece betimlemelerden elde etmiyoruz. Fenike gemilerinin aksine Ege gemilerine ait çok sayıda antik yazılı kaynak bulunmaktadır. Yazılı kaynaklarımızın en önemlileri hiç şüphesiz İlyada ve Odysseia Destanlarıdır. Homeros ve diğer antik yazarlar eserlerinde Geometrik Dönem gemileri hakkında detaylı bilgiler vermişlerdir⁸⁶. Bu bölümde Geometrik Döneme ait Ege gemilerinin yazılı kaynaklarda aktarılan özelliklerini incelemeye çalışacağız.

⁸⁴ Levant: 1:Akdeniz’in doğu kıyısına verilen ad. (Mısır bunun dışında tutulur.) Meydan Larousse 1985 7. cilt s.916

2: Akdeniz’in doğu sahili ve bu sahildeki memleketler.

⁸⁵ Mansel 1995 s, 125–126

⁸⁶ Fenikelilerin yazıları olsa da gemileri veya deniz faaliyetleri hakkında hemen hemen hiç tanımlama bırakmamışlardır. Fenike gemileri hakkında Mısırlıların, Yunanlıların ve İbrabilerin tanıtım yazılarına güvenmek durumundayız. McGrail 2004, s.128

V. 1. 2. 1.HOMEROS'UN GEMİLERİ

Öncelikle bölüme “Homeros’un Gemileri” isminin neden verildiğini açıklamak istiyorum. Yukarıda da açıkladığım gibi Homeros’un eserleri İlyada ve Odysseia Destanları Geometrik Dönem gemilerine ait elimizdeki en önemli yazılı kanıtlardır. Bu kanıtlar, çeşitli nedenlerden dolayı –eserin yapıldığı alanın darlığı veya perspektif bozuklukları- betimlemeler üzerinde göremediğimiz bilgileri vermekte ya da yanlış aktarılan bilgileri düzeltmektedir. Hatta bu anlatımlar o kadar etkilidir ki, vazo resimleri üzerindeki gemi betimlemelerini de etkilemişlerdir.

V. 1. 2. 1. 1. HOMEROS'UN GEMİLERİNİ TANIMLAYICI SIFATLAR

Bu bölümde öncelikle İlyada ve Odysseia Destanlarını ve diğer Antik yazarların eserlerini inceleyerek Geometrik Dönemdeki gemilerin bir takım özelliklerini çıkarmaya çalışacağız. Bunu yaparken Homeros’un betimlemelerindeki bir takım sıfatları kullanacağız.

Homeros eserlerinde gemilere birtakım sıfatlar yükler. Bu sıfatlar, gemileri gören ve kullananların izlenimlerinin faydalı bir göstergesi olarak alınabilir. Homeros’un anlattığı gemiler süratli ve genişti, ayrıca siyah renginden de sıkça bahsedilirdi. Ayrıca bu gemiler iki taraflı olarak simetriktir. Bunların her iki uçta da kıvrımları vardır veya üst kısımda boynuz şekilleri vardır⁸⁷. Çeşitli araştırmacılar Homeros’un gemi tanımlarına değinmiştir. Fakat bunlar yukarıda aktarıldığı gibi kısa bilgilerdir. Kanımca bu bilgiler daha detaylı incelenirse Geometrik Döneme ait gemilerin özellikleri ortaya çıkarılabilir.

Homeros’un destanlarında gemiler hakkında kullandığı sıfatlar arasında “*kara gemi*” çokça kullanılır. Bu sıfat muhtemelen geminin dış yüzeyinin boyanması, olasılıkla da yalıtım amacıyla dış kabuğa kaplanan bir maddeyi belirtmek amacıyla kullanılmıştır. Bu ifadeyi antik eserlerde takip edince, “*kara gemi*” betimlemesinin bir tip gemi için kullanılmadığını görmekteyiz. Sadece savaş ya da ticaret gemisi için değil, her ikisi içinde kullanılır. Bu betimleme Odysseia’da bir ticaret gemisi için kullanılırken⁸⁸, İlyada’da savaş gemisi için kullanılmıştır⁸⁹. Troia’ya gelen gemilerin hepsi için “*kara gemi*” betimlemesi kullanılmasa da, gemilerin hepsinin dış yüzeylerinde kara boya ya da yalıtım kaplaması olması gerekir. Çünkü Troia’ya gelen gemilerin anlatıldığı bölümde Odysseus’un gemisi hakkında “al yanaklı⁹⁰” ifadesi kullanılsa da, öncesinde -Tanrıça Athena’nın Odysseus’un gemisine geldiği bölümde- Odysseus’un gemisi için “*sağlam döşemeli kara gemi*⁹¹” ifadesi kullanılmıştır. Bu da gemilerin hepsinin dış yüzeylerinde bir kaplama maddesi -boya ya da yalıtım malzemesi- bulunduğunu gösterir.

Hesiodos’da, Homeros gibi eserinde bir ticaret gemisi için “*kara gemi*” ifadesini kullanır⁹². Bu da bize bu sıfatın sadece Homeros tarafından kullanılmadığını ve dönemin gemilerinde bu boyanın kullanıldığını göstermesi açısından önemlidir.

⁸⁷ Morrison – Williams 1968 s. 44–45

⁸⁸ Homeros 2005 IX 322–323

⁸⁹ Homeros 1999 II 515

⁹⁰ Homeros 1999 II 637

⁹¹ Homeros 1999 II 165–170

⁹² Hesiodos 1977, s. 163

“*al yanaklı gemi*” ifadesi İlyada’da sadece Odysseus’un gemisi için kullanılan bir ifadedir⁹³. Yukarıda anlattığımız gibi Odysseus’un gemisi “*sağlam döşemeli kara gemi*” ifadesinin yanı sıra böyle bir ifadeyle de betimlenmiş. Belki de Odysseus’un gemisinde diğerlerinden farklı bir süsleme ya da işaret vardı. Morrison ve Williams gemi gövdelerindeki belli bölümlerin özel renklerle boyandığını belirtir⁹⁴. Bu bilgi düşüncemi desteklemektedir. Ayrıca Casson’da “*al yanaklı gemi*” ifadesine atıfta bulunur. Casson’ın verdiği bilgiye göre “Pruvalar kırmızı, mor ya da mavi renklerle süslenmiştir⁹⁵.” Ayrıca Homeros gemilerde aşı boyasının kullanıldığından bahseder⁹⁶. İlyada Destanından gemilerin çeşitli biçimlerde boyandığını öğreniyoruz.

“*Hektor da bir kartal gibi atıldı öne,
koyu mavi burunlu bir geminin üzerine saldırdı,*⁹⁷”

Buna benzer ifadeleri Odysseia Destanında da görmekteyiz.

“*Gemilerse parça parça oldu kayalara vura vura.
Bunlardan beş kara burunlu gemi
Mısır’a sürüklendi rüzgarlar ve dalgalarla*⁹⁸.”

“*Ben böyle konuştum, o daha çok kudurdu yüreğinde,
Kopardı kocaman bir kayanın tepesini,
Lacivert pruvalı gemimizin önüne fırlattı attı,*⁹⁹”

Tüm bu satırlarda gemilerin özellikle pruva kısımlarının boyandığını görüyoruz. Kanımca bu boyama işlemleri ahşabın korunmasına yönelik değildir. Bu uygulama daha çok süsleme amaçlı olmalıdır. Belki de bu boyamalar gemilerin ait oldukları bölgeyi veya topluluğu belli ediyordu.

Gemiler için kullanılan bir diğer sıfat “*koca karınlı gemidir.*” Bu ifade İlyada¹⁰⁰ ve Odysseia’da¹⁰¹ geçmektedir. Bu betimleme Troia’ya gelen tüm gemiler için olmasa bile, gemilerin geneli için kullanılan bir ifadedir. Çünkü Homeros Akha ordusunun yurtlarına “koca karınlı” gemilerle dönmekten vazgeçtiğini söylerken genel bir ifade kullanmıştır¹⁰². Troia’ya gelen donanma içinde de “koca karınlı gemi” ifadesinin sık sık kullanıldığı görmekteyiz¹⁰³. Bu ifade büyük bir ihtimalle gemilerin ambar kısımlarını ifade ediyordu. Buna güzel bir örneği yine İlyada’da görmekteyiz. Troialılarla, Akhalılar barış için bir araya geldiklerinde Kral Agamemnon “koca karınlı” gemilerden koyunlar getirilmesini ister¹⁰⁴. Odysseia’da ise Odysseus ve yoldaşları Troia’ya “koca karınlı” gemilerle giderler¹⁰⁵.

⁹³ Homeros 1999 II 637

⁹⁴ Morrison – Williams 1968 s.45

⁹⁵ Casson 1971 s.45

⁹⁶ Homeros 2005 IX 125

⁹⁷ Homeros 1999 XV 693–694

⁹⁸ Homeros 2005 III. 298–300

⁹⁹ Homeros 2005 IX. 480–483

¹⁰⁰ Homeros 1999 II 454

¹⁰¹ Homeros 2005 II 330–335

¹⁰² Homeros 1999 II 450–455

¹⁰³ Homeros 1999 II 602, 773

¹⁰⁴ Homeros 1999 III 110 -125

¹⁰⁵ Homeros 2005 II 17-18, 25-30

Bu ifade 20 kürekli gemileri de kapsamış olabilir. Çünkü Odysseia’da, Telemakhos’un babasını bulmak için yola çıktığı gemiyi, düşmanları “koca karınlı” olarak ifade ederler¹⁰⁶. Telemakhos’un gemisi 20 kürekli bir gemiydi.- Önemli bir bilgi yine Odysseia Destanında verilmektedir. Telemakhos Nestor’un sarayında kalırken, Athena ve gemi mürettebatı geceyi “koca karınlı” gemide geçirir¹⁰⁷. Bu bilgi 20 kürekli bir gemide tüm kürekçilerin yatmasına yetecek kadar alan olduğunu göstermesi açısından çok önemlidir. Ayrıca 20 kürekli bir geminin bile ne kadar geniş bir ambarının olduğunu gösteren bir bilgiyi Odysseia’da görmekteyiz. Telemakhos’un gemisini aldığı Noemon’un söyledikleri bu açıdan oldukça önemlidir.

*“Söyle, Antinoos, var mı haberin yok mu,
ne zaman dönecek Telemakhos kumsal Pylos’tan?
Benim gemimi alıp gitmişti o,
şimdi yaygın ovalı Elis’e gidecektim o gemiyle,
on iki baş yavrulu kısırağım var orada,
tayları çalışacak çağda, ama boyunduruğa koşulmadı,
alıp getirmek isterdim alıştırmak için birini.”¹⁰⁸*

Bu bilgidен de anlaşıldığı üzere 20 kürekli bir gemi bile erzak ve yatacak yer adına oldukça geniş bir alan sunabiliyor. Sonuç olarak bu ifade tüm gemilerin ambar bölümünü temsil etmektedir. Fakat Homeros bu ifadeyi de, diğer ifadeler gibi gerektiği yerde kullanmıştır. “*Oyuk karınlı gemi*” ifadesi ise net olarak gemi ambarlarını belirtir¹⁰⁹. Fakat koca karınlı gemi ifadesi kadar sık kullanılmamıştır.

“Çok kürekli gemiler¹¹⁰” betimlemesi donanma içindeki en büyük gemiler için kullanılmış olmalıdır. “Geometrik Dönem Gemi Tipleri ve Boyutları” bölümünde de anlattığım gibi Akha donanması içindeki en büyük gemilere Boiotialılar sahipti. Ama İlyada Destanında çok kürekli gemiler ifadesi genel olarak Akha donanması için kullanılır. Bu sadece Boiotialılar’a özel bir kullanım değildir.

“Kalın ve uzun direkli”¹¹¹ betimlemesi kargo gemileri için kullanılan bir betimleme olabilir. Çünkü İlyada Destanında Troia sahillerine gelen Akha donanmasındaki gemiler için böyle bir ifade kullanılmamıştır. Beklide bu gemilerin kargo ağırlıkları nedeniyle daha fazla ihtiyaç duydukları rüzgar gücünü karşılamak adına direkleri kalın ve uzun yapıyordu. Bunun nedeni de sert rüzgarlarda direğin kırılmaması olabilir. Mcgrail’a göre de kargo gemileri 20 kürekle hareket ettirilebiliyordu ve bunların ayırt edici özellikleri geniş direkleriydi¹¹². Fakat tüm bunlara rağmen Homeros donanıma verdiği önemi aktarmak açısından da bu donanımı vurgulamış olabilir.

¹⁰⁶ Homeros 2005 II 331-333

¹⁰⁷ Homeros 2005 III 355-366

¹⁰⁸ Homeros 2005 IV 630-640

¹⁰⁹ Homeros 2005 XIII 70-75

¹¹⁰ Homeros 1999 II 73, 174

¹¹¹ Homeros 2005 IX 324

¹¹² Mcgrail 2001 s. 126

“Sağlam tekneli gemiler” ifadesi genel bir ifade olmalıdır. Bu ifadeyi İlyada Destanında Arkadialıların tekneleri için görürüz. Fakat Arkadialılar denizci bir toplum olmadıkları için bu ifade onların denizciliği, dolayısıyla gemiler konusundaki uzmanlıklarını yansıtmaz. Daha ziyade savaşçı bir topluluk oldukları için Homeros, Agamemnon’un onlara verdiği önemi göstermeye çalışmıştır¹¹³.

İlyada’da “*tez giden gemi*” betimlemesi vardır. Kanımca bu betimleme gemilerin yapılarını ayırt etmekte kullanılmaktaydı. Çünkü İlyada Destanında geçen bir ifade, bu tip gemilerin 20 kürekçili, ufak ve de dolayısıyla hızlı olduğunu anlatmaktadır

*“Atreusoğlu tez giden bir gemiyi sürdürdü denize,
seçti yerleştirdi yirmi kürekçiyi,¹¹⁴”*

Fakat Homeros bu ifadeyi tüm Argosluların tekneleri için de kullanmıştır¹¹⁵. Kanımca Homeros, savaşın görkemine kendini kaptırarak bazı sıfatları genele yaymıştır.

“*Hızlı gemi*” Odysseia’da sık rastladığımız bir betimlemedir¹¹⁶. Bu betimleme kanımca, küçük gemiler için kullanılan bir ifadeydi. İlyada Destanında ki “*tez giden gemi*” ifadesi gibi, Odysseia Destanında da “*hızlı gemi*” ifadesi 20 kürekli ve diğerlerine nazaran daha küçük tekneler için kullanılmış olmalıdır. Odysseia Destanında bulunan bir ifade bu görüşümü desteklemektedir.

*“Hızlı bir gemiyle yirmi arkadaşı verin şimdi bana,
alsınlar, o limandan o liman götürsünler beni.”*

“Denk yapılı gemi” ifadesi Odysseia Destanında geçmektedir¹¹⁷. Ve tam anlamı ile simetrik, iki tarafı birbirine eş anlamında kullanılmış olmalıdır.

“Dengeli gemiler” ifadesi Odysseia Destanında karşımıza çıkar¹¹⁸. Bu ifadenin geçtiği bölümde gemi “koca karınlı” olarak tanımlandığı için, Homeros bu geminin ambarındaki malların dengeli bir şekilde konulması gerektiğini de kastetmiş olabilir. Böylelikle geminin dengesi daha iyi olacaktır.

“Sağlam döşemeli¹¹⁹” gemi ifadesi zıvana tekniğini vurguluyor olabilir.

“Uzun kürekli gemiler”¹²⁰ bu ifade Troia’da savaşan Aias’ın gemileri için kullanılır. Bu tanımlama iki katlı gemilerin ikinci katlarındaki kürekler için kullanılmış olmalıdır.

¹¹³ Homeros 1999 II 603-615

¹¹⁴ Homeros 1999 I 305-310

¹¹⁵ Homeros 1999 II 351

¹¹⁶ Homeros 2005 I 300-305

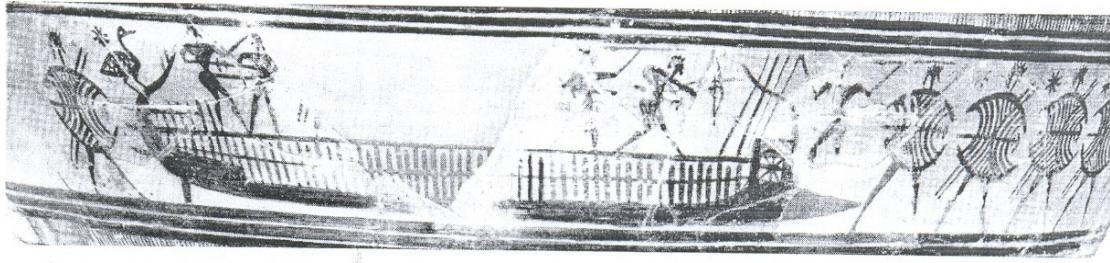
¹¹⁷ Homeros 2005 III 432

¹¹⁸ Homeros 2005 IV 355-360

¹¹⁹ Homeros 2005 IV 355-360

¹²⁰ Homeros 2005 IV 499

Bu ifadelerden biride “Düz boynuzlu gemiler” ve “Kıvrık burunlu” gemiler ifadesidir. “Düz boynuzlu gemiler” ifadesi İlyada Destanında Akhaların gemileri için kullanılan bir ifadedir¹²¹. “Kıvrık burunlu” gemiler ifadesini ise İlyada ve Odysseia Destanlarında birçok kere görmekteyiz¹²². Bu ifade hem Akhaların gemileri hem de diğer gemiler için kullanılmıştır. “İki kıvrımlı gemi“ ifadesi de İlyada ve Odysseia Destanlarında geçmektedir. Homeros Akhaların kullandıkları gemileri tarif ederken, “iki kıvrımlı” gemiler ifadesi kullanmıştır¹²³. Ayrıca dönemin karakteristik bir özelliği olduğunu da yine Odysseia Destanından anlıyoruz¹²⁴. Sonuç olarak Homeros gemileri düz boynuzlu ve kıvrık burunlu ifadesiyle ikiye ayırmıştır. Buradan anlıyoruz ki Akhaların gemileri içinde bile şekil veya süs olarak farklılıklar vardır. İki kıvrımlı gemi ifadesi, kıvrık burunlu gemilerin iki tarafında da yani pruva¹²⁵ ve pupasında¹²⁶ bu kıvrımın olduğunu ifade eder. Homeros’un bu bilgileri vazo resimlerini de etkilemiştir. Birçok vazo resminde bu kıvrımlar görülebilmektedir. Resim 22’de bir savaş gemisine ait pruva ve pupa kısımlarında bu kıvrımları görebiliyoruz. Bu konunun dil bilimsel yanı da vardır.¹²⁷



Resim 22: Bir savaş gemisi. Pruva ve pupa kısımlarında bahsedilen boynuz şeklinde kıvrımlı yükseltiler görülebilmektedir. M.Ö. 8. yüzyıla ait. Morrison- Williams 1968, Levha 6.a

¹²¹ Homeros 1999 XVIII 3

¹²² Homeros 1999 I 169, II 165, II 182, II 771, Homeros 2005 XIX 182

¹²³ Homeros 2005 III 162, Homeros 1999, XV 549, XVIII 260

¹²⁴ Homeros 2005 VI 264

¹²⁵ Pruva: Teknenin ön kısmı. Dear – Kemp 2002 s.148

¹²⁶ Pupa: Teknenin arka kısmı. Dear – Kemp 2002 s. 29

¹²⁷ *Koronis* sıfatı (*Koronos*’tan gelir) kavisli anlamına gelir. Ve bu yüzden Geometrik ve Miken resimlerinde görülen pupa kısmının üstte kalan kavisine karşılık gelir. Eğer Korone ile bağlantı kurulacak olursa da gaga şeklindeki kavis’e karşılık geliyor. Morrison – Williams 1968 s.45

Aphlaston, geminin pupa kısmındaki bir süstür. Geometrik dönem ressamı tarafından çokça kullanılır. İleri doğru kavisli çıkıntı, boynuzdur. Morrison – Williams 1968 s.47

V. 1. 1. 2. 2. İlyada Destanındaki Gemi Kataloğu ve Geometrik Dönem Donanma Sistemleri

İlyada Destanındaki Kral Agamemnon'un bütün gemileri ve komutanlarını saydığı bölüm bizlere Akha Donanmasına ait gemi, mürettebat ve komutan sayılarını, dolayısıyla gemilerin boyutları ve de donanma yapıları hakkında bilgiler vermektedir. Bu bölümde Agamemnon'un anlatımına göre sırasıyla Troia savaşına gelen toplulukları bu topluluklara ait gemi sayılarını, mürettebat sayılarını ve Homeros'un bu gemilere yüklediği sıfatları vereceğim. Ayrıca her topluluğun başındaki komutan sayısını ve varsa ismini vereceğim.

“Agamemnon'un anlatımına göre:

- 1) Boiotialılar 50 gemiyle gelmişlerdi ve her gemiye 120 delikanlı binmişti.” 5 komutanları vardı.
- 2) Minyolar 30 “kara gemiyle” gelmişler. 2 komutanları vardı.
- 3) Phokisliler 40 tane gemiyle gelmişler. 2 komutanları vardı.
- 4) Lokrisliler gelmiş 40 tane kara gemiyle gelmişler. Aias komuta eder.
- 5) Abantlar 40 tane “kara gemiyle” gelmişler. Elephenor komuta eder.
- 6) Atinalılar 50 tane “kara gemiyle” gelmişler. Menestheus komuta eder.
- 7) Salamis'ten, Aias 12 tane gemi getirmiş.
- 8) Argos'un sağlam duvarlı Tiryns'un yurttaşlarının, komutanları Diomedes'in emrinde 80 tane “kara gemi” var. Aslında 3 kişiler Diomedes, Sthenelos, Euryalos. Ama Diomedes hepsinin komutanıdır.
- 9) Mykenlilerin, komutanı Atreusoğlu Agamemnon 100 gemiyi komuta ediyordu.
- 10) Menelaos'un komutasında 60 gemi vardı.
- 11) Nestor'un elinde 90 tane “koca karınlı” gemi var.
- 12) Arkadialılar 60 gemiyle gelmişler. Agamemnon “sağlam tekneli gemileri” vermiştir. Arkadialılara. Çünkü Arkadialılar denizci değildir. – Agapenor komutan
- 13) Elislilerin 4 liderin emrinde 10'ar taneden 40 tane “tez giden gemi” vardı.
- 14) Dulikhionlularda 40 tane “kara gemi” var. Komutanları Mege's'tir.
- 15) Odysseus'un emrinde 12 tane “al yanaklı” gemi vardı.
- 16) Aitolialıların elinde 40 tane “kara gemi” vardı. Komutan Thoas'tır.
- 17) Giritlilerin 80 tane “kara gemileri” var. İdomeneus komuta eder.
- 18) Rodosluların, Tlepolemos komutasında 9 gemisi vardı.
- 19) Syme'den Nireus 3 tane “sağlam gemi” getirmiş.
- 20) Heraklesoğlu Kral Thessalos'un oğulları Pheidippos ve Antiphos'un emrinde 30 tane gemi vardı. Donanmalarının başında 2 komutandılar.
- 21) Akhilleus'un emrinde 50 tane gemi vardı. Ayrıca Akhilleus'un gemilerinin hepsinde 50 kürekçi vardı¹²⁸.
- 22) Phylakelilerde 40 tane “kara gemi” var. Komutanları Podarkes
- 23) Pherailılar, 11 tane gemiyle gelmişler. 1 komutan
- 24) Philoktetes'in buyruğunda 20 gemi var. Her gemide 50 kürekçi var. Hepside okla savaşmasını iyi bilen erler. Komutanları Philoktetes'i kaybedince komutan Medon olur.
- 25) Asklepios'un oğulları Podaleirios'la, Makhaon'un emrinde 30 tane “koca karınlı gemi” vardı. Donanmalarının başında 2 komutandılar.
- 26) Eurypolos'un komutasında 40 tane “kara gemi” vardı.
- 27) Polypoites'in emrinde 40 tane “kara gemi” vardı.
- 28) Guneus'un emrinde 22 tane gemi vardı.

¹²⁸ Homeros 1999 XVI 169-170

29) Prothos'un emrinde 40 tane "kara gemi" vardı.¹²⁹

Daha önce yukarıda belirttiğim gibi İlyada Destanında birçok bilgi bulabiliyoruz. Bu aşamada yukarıda verilen bilgiler ışığında Geometrik Döneme ait donanma sistemleri üzerine bir çalışma yapılacaktır.

İlyada Destanında verilen bilgileri incelersek Homeros'un saydığı üzere Boiotialıların 50 gemisinin başında 5 komutan vardı. "*Boiotialıların başında Peneleos, Leitos, Arkesilaos, Prothoenor, Klonios var.*¹³⁰" Homeros'un belirttiği üzere Akhilleus'da 50 gemisine 5 tane komutan belirlemiştir¹³¹. Kendide bu komutanların başıydı. Elislilerin'de 4 tane önderleri ve bu 4 önderin hepsinin emrinde de 10 tane gemi vardı¹³².

Bu bilgiler ışığında her 10 gemiden bir komutan sorumlu oluyordu. Ayrıca bu komutanların hepsi başka bir komutana bağlı oluyordu. Fakat yaptığımız çıkarımın tamamı incelendiğinde, bir sistemin varlığından söz edemeyiz. Çünkü 29 farklı bölgeden/birlikten gelen donanmaların sadece 3 tanesinde bu sistem görülmektedir. Bu da matematiksel olarak hiç bir şey ifade etmez. Bu aşamada akla gelen bir başka soru ise Homeros'un konuları ve olayları çok detaylı anlatmasına karşın bazı isimleri atlama olasılığıdır. Belki de çok önemli liderlerin arkasında komutanları sayma gereği duymamıştı. Örneğin Agamemnon gibi, Agamemnon İlyada Destanında 100 geminin komutanı olarak geçer veya Agamemnon'un kardeşi Menelaos, o da 60 geminin komutanı olarak geçer. Bir komutanın 100 veya 60 gemiye tek başına yönetmesi çok olası gözüküyor. Emir komuta zincirinde erlerle, başkomutan arasında subaylar olmalıdır. Beklide bu sistem 10'arlı değildi. Fakat her şehrin/birliğin gemi sayısına göre farklılıklar gösteren bir uygulama var olabilir.

Homeros Odysseia Destanında çoğunlukla tek gemilerden bahseder. Odysseus, Phaiak'dan evine gönderileceği zaman Alkinoos 52 kürekçisi olan yepyeni bir gemi gönderilmesini önerir. Bu gemiye daha sonra 50 kürekçisi ve 2 subayı olan "*Pentekontoros*" adı verilmiştir¹³³. Morrison ve Williams'ın bu konuda çıkardıkları sonuç: 8. yüzyılda normal "kapital gemi" her ne kadar daha büyükleri bilinse de, 50 kürekçi ve 2 subayı olan *Pentekontoros'dur*. Bu gemiler genellikle her bir filoya, 10 gemi şeklinde komutanlarıyla birlikte 50 gemilik donanmalarda toplanırdı. 20 kürekçisi olan gemilerde kullanılıyordu¹³⁴.

Kanımcı Homeros'un yer yer çok ayrıntılı anlatımının yanı sıra, bazı konuları net şekilde vermemesi nedeniyle Geometrik Dönem donanmalarında mutlak bir sistemden bahsedemeyiz. Fakat Troia sahiline gelen donanmanın tamamında bir sistem olmasa bile, M.Ö 6. yüzyılda var olan donanma sisteminin temellerini burada görmekteyiz.

¹²⁹ Homeros 1999 II 493–759

¹³⁰ Homeros 1999 II 494–495

¹³¹ Homeros 1999 XVI 169–170

¹³² Homeros 1999 II 615–625

¹³³ Morrison – Williams 1968 s. 46–47

¹³⁴ Morrison – Williams 1968 s. 47

V. 2. LEVANT KIYISI

M.Ö. 2000 civarında, bir takım şehirler ortaya çıktı. Halk M.Ö. 2. binyıldan itibaren deniz ticaretinde aktif hale geldi ve Bronz Çağının sonlarından M.Ö. 6. yüzyıla kadar gemicilik terminolojilerinde bir devamlılık oldu. Sonuç itibariyle, denize açılan bu insanlara - her ne kadar M.Ö. 1450'den bu yana Canaanites olarak adlandırılırsalar da- Yunanlılar tarafından Fenikeliler denmeye başlandı. İlyada Destanında bu kişiler Sidonyahılar olarak geçiyor. Bunlar, Yunanlıların Ege'de karşılaştığı hızlı, siyah gemilerle denizaşırı ticaretle uğraşan kişilerdi. Herodot bunların Suriye tarafına yerleşmek için Basra Körfezinden geldiğine inanıyordu. Ayrıca Fenikelileri Mısır ve Asur malları ile yüklü Sidon ve Tyre limanlarından kalkıp uzun ticari geziler yapan deneyimli denizciler olarak biliyordu. Fenikeliler gemileri veya deniz faaliyetleri hakkında hemen hemen hiç tanımlama bırakmamışlardır. Biz Mısırlılar, Yunanlılar, İbranilerin açıklamalarını ve bunların gemileri ile ilgili tanıtım yazılarına güvenmek durumundayız¹³⁵.

V. 2. 1. Fenike Denizciliği

M.Ö. II. bin yıl ortalarından itibaren, Fenikeliler, Akdeniz'de keşifsel ticari seferler yaptılar. Levant ve komşu ülkelerde ihtiyaç duyulan altın, gümüş, bakır gibi hammaddeleri arayıp buldular. Sonuç itibariyle, İsraililere kereste, Mısırlılara kereste, köle ve şarap, Yunanlılara sakız ve baharatlar sağladılar. Ayrıca Kıbrıs, Sicilya, Sardinya, Malta, Güney İspanya ve Kuzey Afrika kıyısı boyunca olan yerlerle ticaret yapmışlardır. M.Ö. I. bin yılın ortalarına kadar, Cebelitarık boğazının ötesindeki Atlantik limanlarıyla ticaret yapıyorlardı¹³⁶.

Herodot Tarihinin ilk başlangıcında, Fenikelilerin Argos ülkesine ticaret yapmaya gelirler ve kralın kızının kaçırılmasıyla olaylar başlar. Morrison ve Williams Fenikelilerin Akdeniz'e girişlerinin M.Ö. 9. yüzyılın başlarından hemen sonraya verir¹³⁷. M.Ö. 9. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Yakın Doğu'da önemli değişikliklerin olduğunu görüyoruz. Asur İmparatorluğu güçlenmekte, Fenike kent-devletlerinin ticari amaçlı yayılımı başlamaktadır. Fenikeliler, Kuzey Afrika, Sicilya, Sardinya, İspanya ve Kıbrıs'ın güneyinde koloniler kurmuşlardır¹³⁸.

Fenikeliler M.Ö. 8. yüzyılda da, Kartaca şehrinde bir koloni kurdular. Ayrıca bunlara ek olarak M.Ö. 8. yüzyılda Malta'ya ve Sardinya'ya yerleştiler. Fenikeliler doğal limanlara gözlerini dikmiş gibi görünüyorlardı ki bunların çoğu Tyre ve Sidon gibi adalar ve yarımadaların üzerindeydi. Yükleme olanaklarını geliştirmek ve liman kapasitesini arttırmak için, bazı alanlarda suni havzalar kurdular¹³⁹.

Fenikelilerin denizcilik becerileri, Yunanlılar, İsraililer ve Mısırlılar tarafından bariz bir şekilde fark ediliyordu. Ancak M.Ö. 8. yüzyıl ve sonlarından itibaren ticarete ve keşif gezilerinde Fenikelilerle rekabet eden Yunanlılar, Fenikelileri bu şekilde övmüyorlardı. Yine de Homeros'tan Strabon'a kadar bütün yazarlar Fenikelilerin denizlerdeki ustalıklarını doğrulamışlardır.

¹³⁵ Mcgrail 2001, s. 128

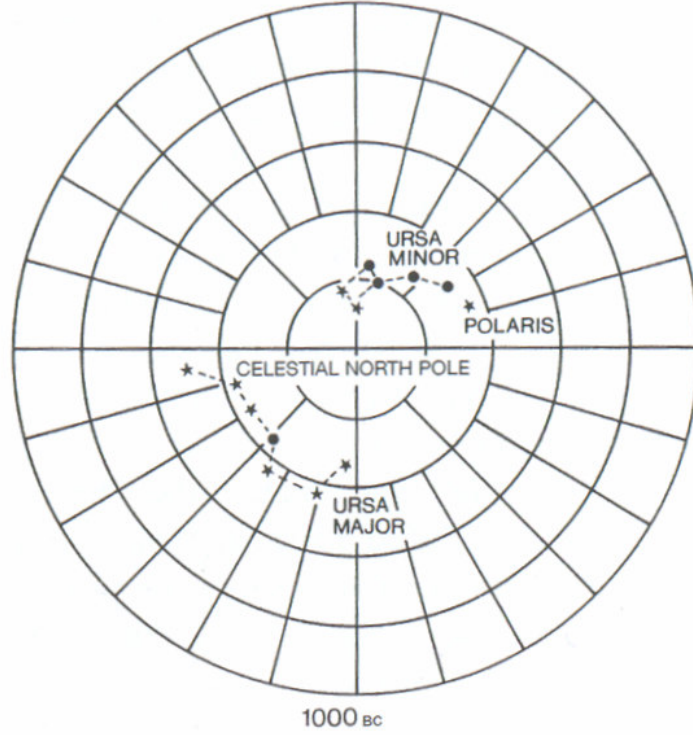
¹³⁶ Mcgrail 2001, s. 129

¹³⁷ Morrison-Williams 1968 s. 67

¹³⁸ Tekin 2003, s. 43

¹³⁹ Mcgrail 2001, s. 129

Strabon, denizcilik konusunda önceliği Fenikelilere veriyor ve Fenikelilerin Akdeniz’de; astronomi bilgisini açık denizdeki denizcilik sorununa uygulayan ilk kişiler olduklarını belirtmektedir. Örneğin; Fenikeliler “Küçük Ayı” yıldız kümesini tanımlamışlar ve bunun onlara daha net bir kuzey yönü verdiğini fark etmişlerdir. Klasik dünyanın bu çok faydalı takımyıldızını “Phoinike” olarak adlandırması önemlidir¹⁴⁰. (Resim 23)



Resim 23: M.Ö. 1000 civarındaki gökyüzü haritası. McGrail 2004, s. 130

¹⁴⁰ McGrail 2001, s. 129

V. 2. 2. Fenike Gemileri

Fenike gemilerinin tiplerine göre iki başlık altında incelenmesi belli ayrımların yapılabilmesi ve Fenike gemilerinin gelişim çizgisini incelemek adına çok daha yararlı olacaktır.

V. 2. 2. 1. Nehir Gemileri

M.Ö. 9. yüzyılda, Asurlular Levant kıyısı kentlerini kontrol altına almışlardı. M.Ö. 850'ye ait Tell Balawat kapıları üzerindeki bronz kabartmalarında, ada krallıklarından Asur derebeyliklerine hediye (haraç) getiren Fenike gemileri resmediliyor. (Resim 24) Bu kıyı gemilerinin her iki kenarında da at başı şekilleri ile dışa doğru hafif açılmış pruva ve pupa bodoslamalar vardır. Ulaşımı küreklerle sağlamaktalar¹⁴¹.(Resim 25)



Resim 24: Çift kanatlı bir kapıya ait bronz bir levha. Irak'ta Balawat'ta bulundu. Levhada Tiros (Sur) şehrinde yola çıkan Fenikeliler görülüyor. Malları gemilere yüklüyor, daha sonra yabancı bir ülkede yükü boşaltıyorlar. Keşifler 2003, s. 7



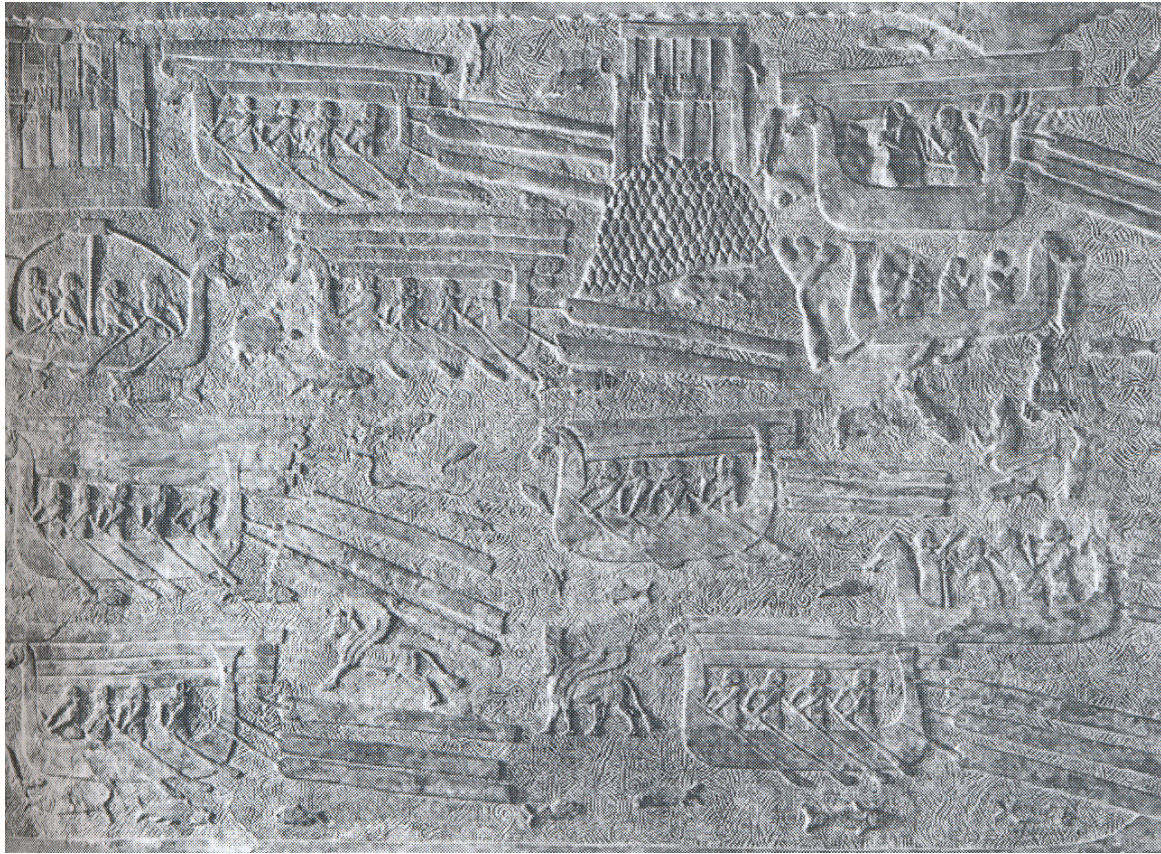
Resim 25: Resim 24'ün detayı. British Museum. Fotoğraf Ahmet Adil Tirpan.

Tell Balawat kapıları üzerlerindeki gemiler bizlere nehir teknelerinin nasıl olduğunu göstermesi açısından oldukça önemlidir. Böylelikle Mezopotamya'da kullanılan nehir teknelerini de öğrenmiş oluyoruz. Fakat bu gemiler kesinlikle Asur değil Fenike gemileridir.

¹⁴¹ Mcgrail 2001, s. 130-131

Çünkü yukarıdaki iki resmede bakılacak olunursa pruva ve pupa kısımlarında at başı figürü görülmektedir. Bu figürün önemine, bölüm içinde ayrıntılı olarak değineceğim. Fakat bu figürün Fenike gemilerinin karakteristik özelliği olduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca buradaki gemiler yapı olarak ta Fenike gemilerine ait kronolojik çizgisinin bir temsilcisidir.

Yukarıda örneklerini gördüğümüz Fenikelilerin nehirlerde kullandıkları tekneler; düz omurgalıdır. Pruva ve pupa bölümleri ise dışa doğru hafif bir şekilde genişleyerek yükseliyor. Ayrıca pruva ve pupa kısımları at başı figürü ile bitiyor. Hareket sistemleri ise kürekleridir. Bunlar küçük boyutlu yük ve insan taşımacılığının yapıldığı nehir gemileridir. Khorsabad Sarayında II. Sargon Döneminden (M.Ö. 722–705) kalma bir duvar resminde, pupa kısımlarında kereste çeken ve pruvasında at başı süsü bulunan benzer gemiler vardır. (Resim 26) Bu duvar resminde ticaretten ziyade, muhtemelen haraç resmedilmiştir. Çünkü bu tür duvar resimleri bazı Asur zaferlerini anmak için tasarlanmıştır¹⁴².



Resim: 26: Khorsabad Sarayında II. Sargon Döneminden (M.Ö. 722–705) kalma bir duvar resmi. McGrail 2004, s. 131

Bu duvar resminde dikkati çeken ilk nokta, Tell Balawat kapıları üzerlerindeki gemilerden yapı olarak farklı olduklarıdır. M.Ö. 850'ye ait Tell Balawat kapıları üzerindeki gemi tasvirlerinde pruva ve pupanın dışa doğru hafif bir şekilde genişleyerek yükseldiğini görüyoruz. Fakat Resim 26'daki II. Sargon Dönemine (M.Ö. 722–705) tarihlenen bu gemiler daha dik pruva ve pupaya sahipler. Ayrıca at başı figürünün de sadece pruva bölümünde olduğunu görüyoruz. Bu işlemle belki de pruva ön plana çıkarılmak istenmiştir.

¹⁴² McGrail 2001, s. 131–132

Buradaki gemiler sabit itme modunda küreklerle hareket ediyorlar. Kereste çekmeyen bir geminin, pruva ve pupa istikametindeki desteklerle birlikte geminin ortalarına yakın bir yere yerleştirilmiş bir direği vardır ve direk ucunda muhtemelen gözetleme yeri şeklinde bir yapı vardır. Fakat buradaki asıl önemli nokta bu direğin pruva ve pupaya bağlanan iki destek halatıyla tutturulmuş olmasıdır. Sadece bir gemide yelken direğinin olması tartışılabilir. Beklide bu gemilerin hepsinde yelken vardı ve Homeros'un bahsettiği gibi takılıp çıkarılabilen yelken¹⁴³ seyahat sırasında rüzgar olduğunda takılıyor, rüzgar olmadığında ise çıkarılıp güverteye veya güvertenin altına konuluyordu. Sonrasında kürekler devreye sokuluyordu.

Bu konuya güzel bir örneği Mısır'dan verebiliriz. Mısırlı gemiciler Nil Nehrinde akıntıyla ilerliyorlardı. Eğer rüzgar kuvvetli olursa akıntıya ilaveten küreklerde devreye sokulurdu. Geri döneceği zaman ise yelkenlerin açılması yeterli oluyordu. Çünkü hakim rüzgar yönü, akıntıyla ters yöndedir¹⁴⁴. Her ne kadar hakim rüzgar yönü Mezopotamya'da akıntıyla aynı doğrultuda olsa da, Fenikeli gemiciler uygun durumlarda yelkenden yararlanmış olabilir.

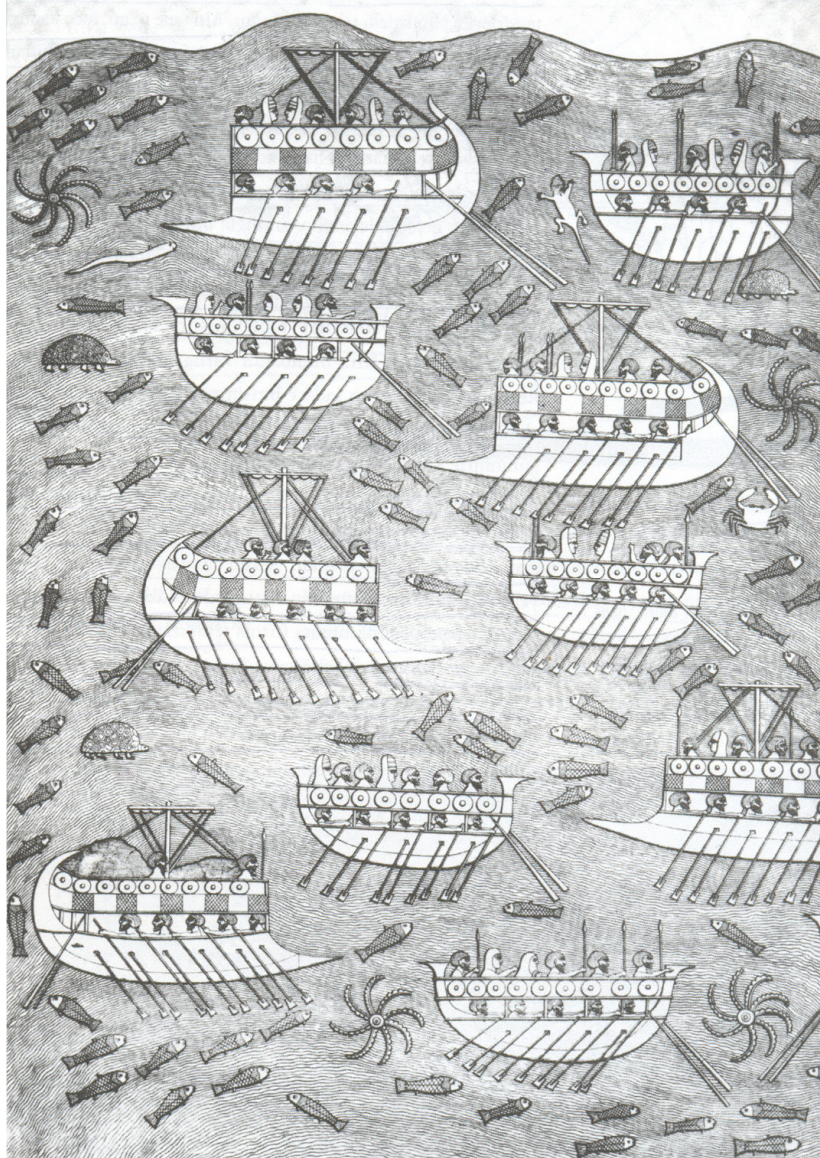
¹⁴³ Homeros 2005, II 417–427, IV. 780–784

¹⁴⁴ Casson 2002, s.8

V. 2. 2. 2. Açık Deniz Gemileri

Geç Geometrik Dönem Doğu Akdeniz gemilerine ait en iyi buluntu gurubu hiç şüphesiz ki Sennacherib'in sarayındaki duvar resimleridir. "1848'de Layard Khorsabad'ta, Sennacherib'in (M.Ö. 705–681) sarayındaki kireçtaşı üzerinde duvara oyulmuş çeşitli Fenike gemi resimlerini kazıyarak ortaya çıkarmıştı. Bunların sadece bazı parçalar günümüze kadar gelmiştir. Ancak Layard bunların bazılarını keşiften hemen sonra çizmişti¹⁴⁵."

Resmedilen sahnede Sidon ve Tyre şehirlerinin M.Ö. 701'de Asurluların istilasının ardından deniz yoluyla Kıbrıs'a tahliyesi gösteriliyor¹⁴⁶. (Resim 27)



Resim 27: Fenike savaş ve kargo gemilerini gösteren resim. Sennacherib'in sarayından bir kabartmanın çizimi. M.Ö. 704–681. Casson 1971, resim 78

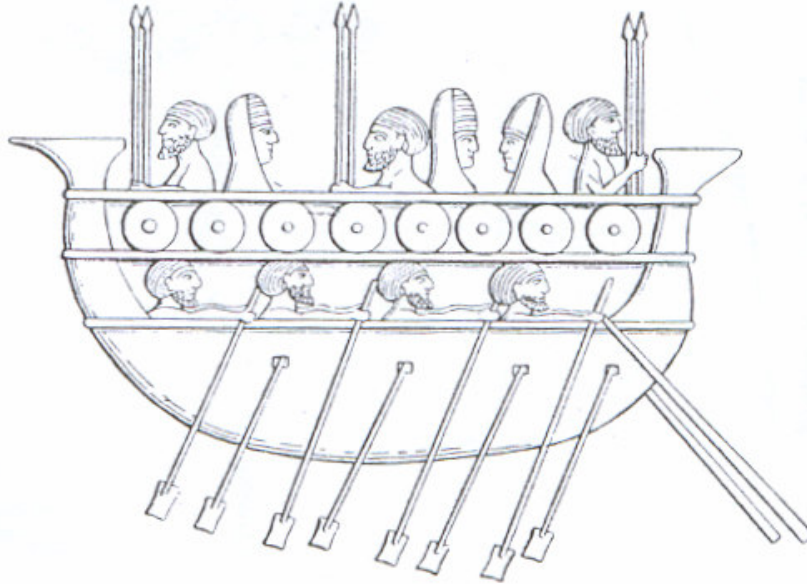
¹⁴⁵ McGrail 2001, s. 132

¹⁴⁶ McGrail 2001, s. 132

Resimde savaş ve kargo gemileri beraber gösterilmiştir. 11 tane gemi görülmektedir. Fakat bunlardan bir tanesinin sadece pupası görülmektedir. Geri kalan 10 gemiden 8'i sola ikisi ise sağa doğru yönelmiştir. Burada sola yönelen gemiler olasılıkla tahliye işlemini gerçekleştiren ve insanları Kıbrıs'a götüren gemilerdir. Sağa doğru yönelmiş 2 gemi ise muhtemelen insanları almak için gitmektedir. Çünkü sola giden gemilerin hepsinde kadınlar bulunurken, sağa yönelmiş hiçbir gemide kadın yoktur. Var olan kişiler büyük olasılıkla askerlerdir. Ayrıca sağa giden gemilerde de güverte bölümünde kişi sayısının sola gidenlere göre az olduğu gözlemlenmektedir.

McGrail'e göre her iki modelde de altta ve üstte olmak üzere 2 seviyede kürekçiler vardır. 3. ve daha yüksek bir seviyede ise siperin arkasında yolcular ve ya silahlı adamlar bulunur. Bu insanlar ticaret gemilerinde sıra halinde otururlar. Savaş gemilerinde ise güverte de ayakta dururlar. Fenike gemilerindeki McGrail'in 3. seviye olarak adlandırdığı güverte konusu "Gemilerdeki Bölümler ve Kullanılan Donanımlar" bölümünde daha detaylı olarak incelenecek. Sennaherib'in sarayındaki gemi betimlemeleri incelenmeye devam edilirse hem ticaret hem savaş gemilerinde pupaya doğru iki tarafta da dümen kürekleri olduğu görülür¹⁴⁷.

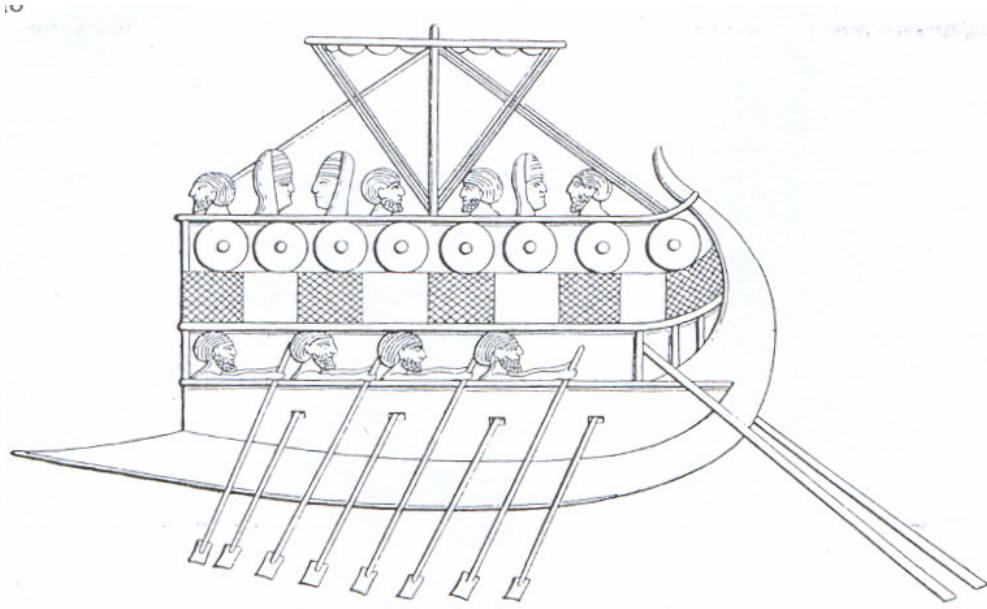
Kargo gemilerinin yuvarlak gövdeleri vardır. Pruva ve pupa kısımları ise dik gelmektedir. Bu dik bölümlerin uzunluğu pruva ve pupada eşit gibi görünse de, pruva biraz daha uzundur. (Resim 28)



Resim 28: Resim 27'deki Sennaherib'in sarayındaki kabartmadan bir kargo gemisine ait detay. Toor 1894 Levha 2 resim 11

¹⁴⁷ McGrail 2001, s. 132

Savaş gemileri ise daha düz bir omurgaya sahiptir. Fakat ticaret gemisine oranla pupa kısmı daha yuvarlaktır ve bir kıvrımla son bulmaktadır. Pruva kısmında ise savaş gemilerinin vazgeçilmez donanımı mahmuz sivri bir şekilde tasvir edilmiştir. (Resim 29) Kargo gemilerinden farklı olarak bir yelken direği ve seren bulunmaktadır. Bu direklerden güvertenin 4 noktasına halatların indiğini görmekteyiz. McGrail'e göre "bu halatların pruva ve pupa kısımlarından direğe gelenler destek amaçlıdır." Yelkenleri ise sarılı durumdadır¹⁴⁸. Bu aşamada yelken direği ve destek halatları Khorsabad Sarayındaki II. Sargon Döneminden (M.Ö. 722–705) kalan duvar resmindeki yelken direği gibidir. (Resim 26) Bu benzerlik aynı yüzyıllardan olması nedeniyle dikkat çekmektedir. Sonuç olarak Fenikelilerin kullandıkları donanımları aynı dönem içinde hem nehir hem de açık deniz gemilerine uyguladıklarını görüyoruz.



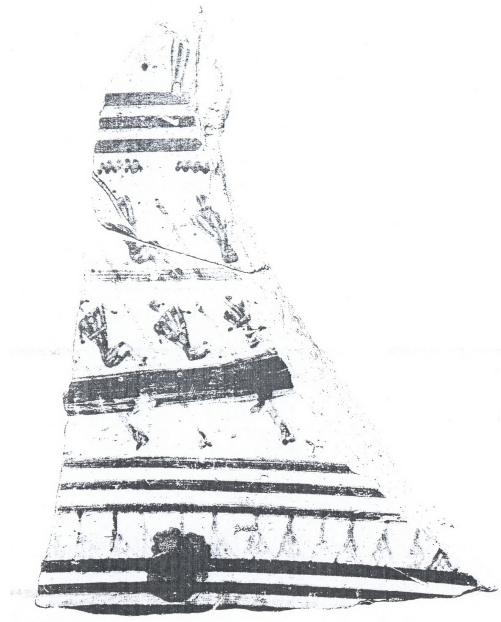
Resim 29: Resim 27'deki Sennaherib'in sarayındaki kabartmadan bir savaş gemisine ait detay. Toor 1894 Levha 2 resim 10

İncelediğimiz gemi betimlemelerindeki, savaş gemilerinde bir taraftaki kürek sayısı 8 ile 11 arasında değişmektedir. Kargo gemilerinde ise bir taraftaki kürek sayısı 8 ya da 9 olarak değişmektedir. Hiç şüphesiz ki bu sayılar doğruyu yansıtmamaktadır. Daha öncede belirttiğim üzere kürek sayıları gerçeği yansıtmamaktaydı. Fakat bu gemilerin farklı kürek sayılarına sahip biremis'ler (L) olduğu sonucunu çıkartabiliriz.

Fenikelilere ait bu gemiler hiç şüphesiz ki Doğu Akdeniz ve Ege Denizindeki gemi gelişiminin son noktasıdır. Fenikelilerin denizcilikteki üstünlüklerini göstermesi açısından da çok önemlidir. Burada incelediğimiz gemilerde kürekçilerin daha alt seviyeye indirilmesi ve güvertenin yükseltilmesi ile daha kullanışlı iki sıralı bir savaş gemisi yaratıldı. M.Ö. 8. yüzyıl prototipleri ise filika küpeştesi¹⁴⁹ ve yüksek güverte seviyesindeki sıra sıra kürekçileri olan gemi modelleriydi. (Resim 30)

¹⁴⁸ McGrail 2001, s. 132

¹⁴⁹ Filika küpeştesi: (Gunwale) Gemi kenarlarının en üst kısmı. www.denizce.com



Resim 30: M.Ö. 750'ye ait bir kap parçası. Hem filika küpeştesi hem de güvertedeki kürekçilerin çektiği güverteli ve yanları açık iki katlı savaş gemisinin eski tipini gösterir. Casson 1971 resim 77

Bu model yerine, M.Ö. 700'den itibaren resimdeki Fenike tipi savaş gemisinde daha derin bir tekne inşa edilerek, üst sıranın küpeşteden, alt sıranın lombarlardan kürek çekmesi sağlanmıştır¹⁵⁰. (Resim 29)

Fenike gemilerinin karakteristik özelliklerini belirtmek gerekirse, genel olarak Fenike gemilerinin pruva ve pupa kesimi kavisliydi. Puvada at başı şeklinde bir süs bulunuyordu. Yunanlı yazarlar bu tür gemileri şekilleri yüzünden *gauloi* (küvetler) ya da pruva süsünden dolayı *hippoi* (atlar) olarak isimlendirilmiştir¹⁵¹. *Hippoi* kelimesi bazı sözlüklerde *Hippos* olarak ta geçmektedir. *Hippoi* Yunanca *Hippos* kelimesinden gelir. Bu ad yukarıda da örneklerini gördüğümüz özellikle pruva kısmında at başı figürü bulunan Fenike gemilerine verilen bir isimdir¹⁵². Casson ve McGrail'in üzerinde birleştiği nokta Fenike ve Kartaca gemilerinin, baş tarafında bir at başı (su aygırı¹⁵³) motifi ile tanımlandıklarıdır.¹⁵⁴. At başı motifi önceleri gemilerin her iki ucunda da bulunabiliyordu. (Resim 31) Fakat bu süsleme, zaman içerisinde geminin sadece pruva kısmında görülmeye başlamıştır. (Resim 32) Sonuç olarak ta Fenike gemilerine ait karakteristik bir özellik haline gelmiştir.

¹⁵⁰ Casson 2002, s. 60 – Casson 1971 s. 57–56

¹⁵¹ Casson 2002, s. 42, Casson 1971 s.66

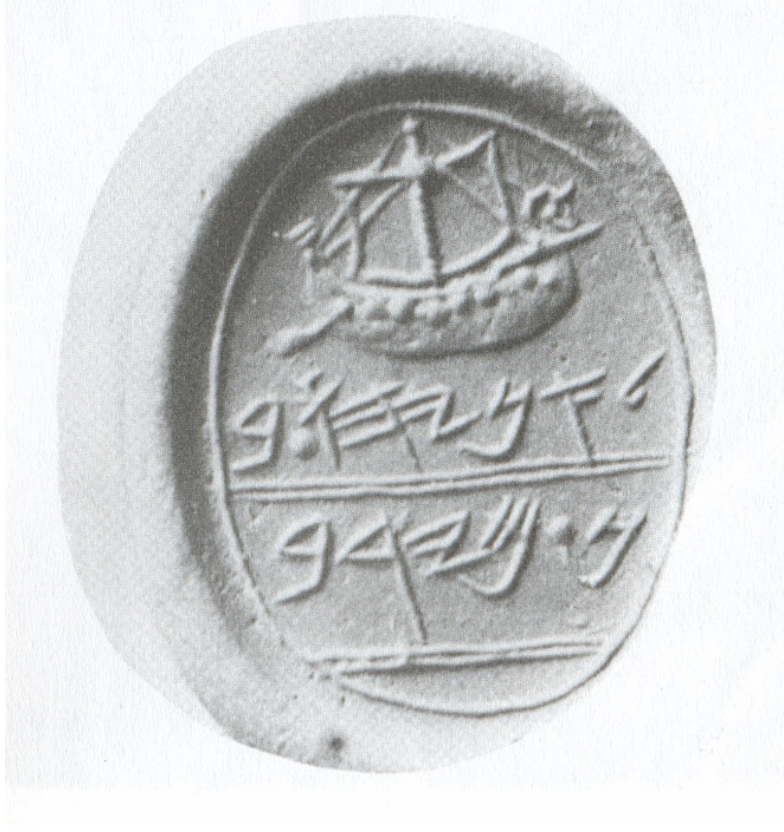
¹⁵² Casson 1971, s.

¹⁵³ Bu motifin bir at başı mı olduğu yoksa su aygırı motifimi olduğu tartışmalıdır. Kelime karşılığı olarak her ne kadar “at” anlamı olsa da, bazı yayınlarda suaygırı olarak ta geçmektedir.

¹⁵⁴ McGrail 2001 s. 132, Casson 2002 s. 42



Resim 31: M.Ö. 850'ye ait Tell Balawat kapıları üzerindeki bronz kabartmalarından detay fotoğrafı. Fenike gemileri resmediliyor. British Museum. Fotoğraf Ahmet Adil Tırpan.



Resim 32: M.Ö. 8–7. yüzyıla ait bir İbrani mühründe resmedilmiş yelkenli gemi. Casson 2002, s. 39

McGrail; Fenike gemileri için kullanılan malzemeleri şöyle sıralar: direk sedir ağacından, kürekleri meşeden, yelkenleri ketendendir. Tekne gövdesi kalas döşeme köknar ağacı veya ardıçtan yapılmış, güvertenin kalas döşemesi ise sedir veya selvi ağacından yapılmıştır¹⁵⁵.

¹⁵⁵ McGrail 2001, s. 133

VI. GEMİLERDEKİ BÖLÜMLER VE KULLANILAN DONANIMLAR

VI. 1. Güverte

Geometrik Çağ gemilerine ait önemli bir soru güverteleri konusundadır. Gemilerde güvertenin olup olmaması eğer varsa boyutları konusunda bir takım sorular bulunmaktadır. Casson, Homeros'un gemilerini anlatırken gemiler için çukur yani güvertesiz tanımını yapar. Dışarı bakmak için öne doğru küçük bir güverteden ve arkaya doğru biraz daha büyük bir güverteden bahseder¹⁵⁶.

Fakat Homeros'un anlattığı gemiler, Casson'ın iddia ettiği gibi güvertesiz değildir. Telemakhos uzun yolculuğuna çıkarken, bu yolculuk için yiyeceği ve içeceği gemiye taşırlar. Burada Homeros'un ifadesiyle yiyecek ve içecek "sağlam güverteli" gemiye taşınır¹⁵⁷. Casson gemiler için çukur derken daha önce "Homeros'un Gemilerini Tanımlayıcı Sıfatlar" bölümünde açıkladığım "koca karınlı" gemi ifadesine yorumlar. Fakat "koca karınlı" gemi ifadesi Casson belirttiği üzere güvertesiz anlamında değil. Geminin ambarı anlamında kullanılmıştır.

Casson'ın belirttiği dışarı bakmak için öne doğru küçük bir güverte ve arkaya kısımda biraz daha büyük güverte bulunduğu bilgisi ise doğrudur. Ön bölümde bulunan güverte gözlem ve saldırı amaçlı kullanılırken, arka kısımdaki güverte ise seyir sırasında kaptanın bulunduğu ayrıca gemi mürettebatının dinlendiği bölümdür. Bu bilgileri Homeros'un destanlarından ve vazö resimlerinden edinebiliyoruz. Örneğin Odysseia Destanındaki bir bölümde pupa bölümünde bir güverte olduğunu ve bu güvertenin kullanım amacını rahatlıkla anlayabiliyoruz.

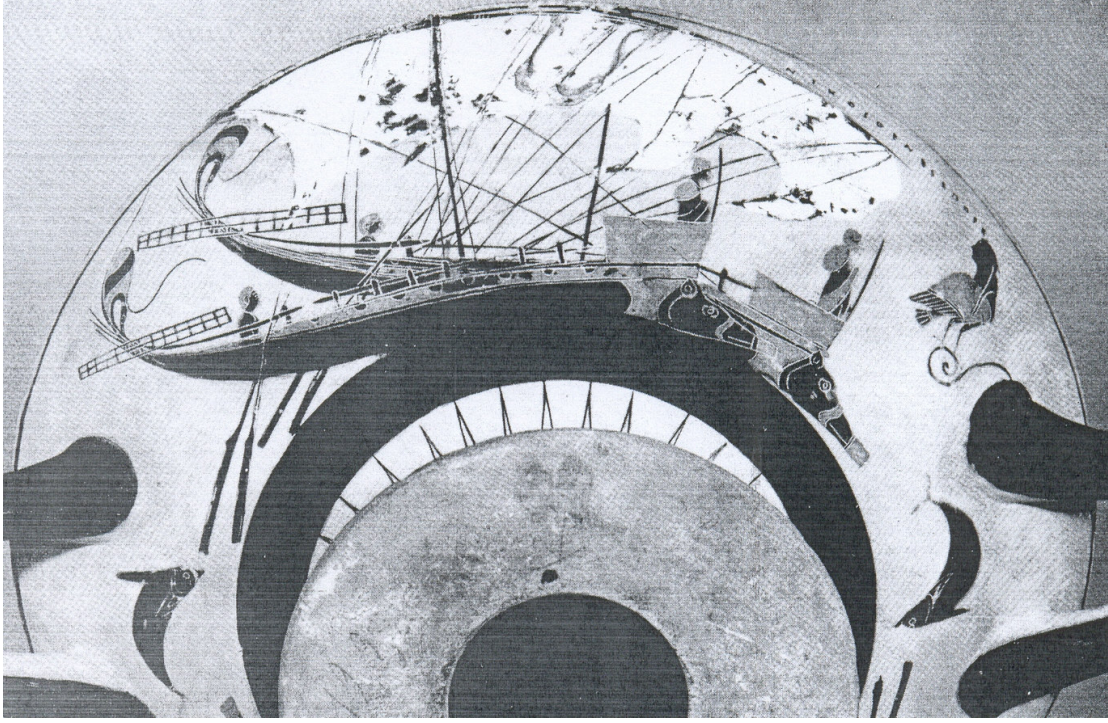
*"Odysseus için de halı ve keten çarşaf lar yaydılar
geminin kış güvertesinde, rahat rahat uyusun diye,
o da bindi gemiye ve yatağına sessizce uzandı"¹⁵⁸.*

Ayrıca vazö resimlerinden de ön kısımdaki güvertenin amacı anlaşılabilir. Bu kısımdan gözlem ve savaş sırasında saldırı yapılmaktaydı. (Resim 33)

¹⁵⁶ Casson 1971, s.44

¹⁵⁷ Homeros 2005, II 410–415

¹⁵⁸ Homeros 2005, XIII 73–75

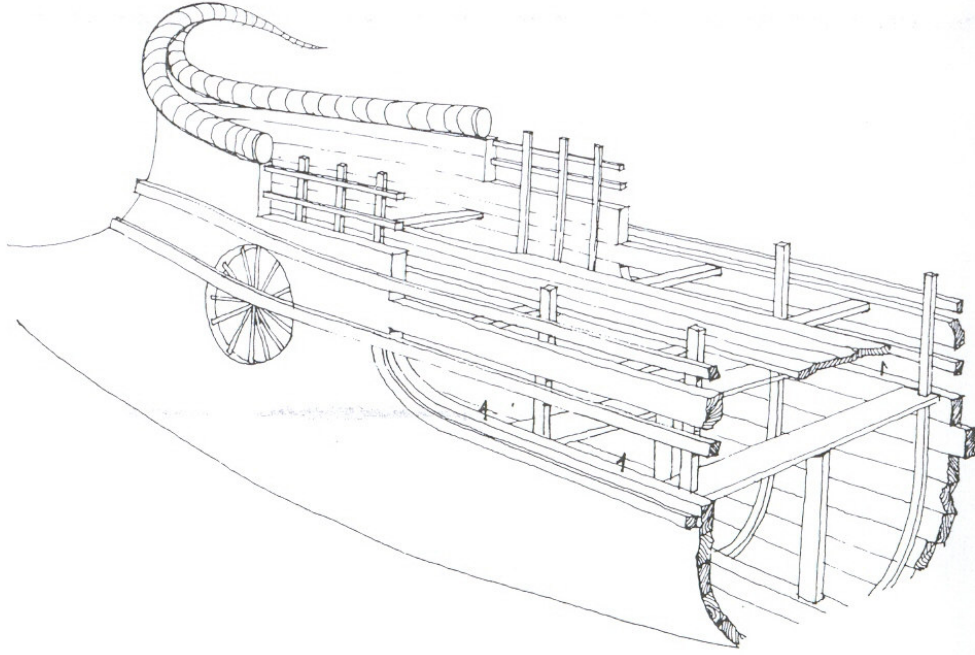


Resim 33: İki tane savaş gemisi resmedilmiştir. İki gemide de ön güverteden gözlem yapılmaktadır. M.Ö. 6. yüzyılın ikinci yarısı. Morrison- Williams1968, Levha 15.b

Homeros'un destanlarında bu konuda açık bir bilgi bulunmasa da, kanımca pruva ve pupa güvertelerini birleştiren, geminin orta kısmında dar bir güverte bulunmaktaydı. Çünkü gemi içindeki iletişim bir şekilde sağlanmalıdır.

Önceleri gemi içinde pruvadan pupaya kadar uzanan bir güvertenin olduğu kesin olmasa da, mahmuzun ortaya çıkışıyla gemi teknesinde bir takım değişiklikler meydana gelmiştir. Savaş sırasında mahmuzla düşman gemisine vurulduğunda geminin pruva kısmı şiddetli bir kuvvete maruz kalır. Bu çarpışmanın etkilerini minimuma indirmek için bir takım güçlendirmeler yapılmıştır. Bu aşamada bazı gemilere pruvadan pupaya kadar güverte eklenmiş yanlara da kürekçilerin oturması için boşluk bırakılmıştır. Ayrıca kürekçileri korumak için yan taraflar yükseltilmiştir. (Resim 34) Bu sayede pruva kısmı güçlendirilmiştir¹⁵⁹. Kanımca pruvadan pupaya kadar uzanan güverte sadece güçlendirme amaçlı değildir. Yukarıda da belirttiğim üzere gemi içinde ulaşım ve iletişim için bu güverte gereklidir.

¹⁵⁹ Casson 2002, s.55



Resim 34: M.Ö. 8. yüzyıla ait bir savaş gemisinin rekonstrüksiyonu. Güverte sistemi görülebilmektedir. Casson 1971 resim 69

Resim 34'te görüldüğü üzere güverte tam kapalı değildir. Geminin sadece orta bölümünü kaplamaktadır. Yanlarda ise kürekçiler için boşluklar bırakılarak oturma sıraları konulmuştur. Oturma sıralarının yanlarında ıskarmozlar görülebilmektedir.

M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarında iki katlı gemilerin yapılmaya başlanması ile güverte sisteminde de bir takım değişiklikler meydana gelmiştir. İki katlı gemilere ait betimlemeleri incelediğimizde bu tip gemilerin en erken tasvirlerinde, alt sıra alıngelmiş biçimde küpeşte,¹⁶⁰ üst sıra da güverte hizasında kürek çekiyordu¹⁶¹. Bu güverte yükseltilmiş bir güvertedir.

M.Ö. 8. yüzyılın sonlarına doğru ise Asur kabartmalarında iki katlı savaş gemisinin geldiği son noktayı görüyoruz¹⁶². (Resim 35) Sennaherib'in sarayından bu kabartmanın gösterdiği üzere, M.Ö. 700'den itibaren gemi ustaları büyük ilerleme kaydetmişlerdir: Daha derin bir tekne inşa edilerek, üst sıranın küpeşteden, alt sıranın lombarlardan¹⁶³ kürek çekmesi sağlanmıştır¹⁶⁴. Gelinen noktada güvertenin yeri değişmiştir. Eğer değişim olmasaydı, üst bölümdeki kürekçilerin yukarısında olmak yerine kürekçilerle aynı seviyede olacaktı.

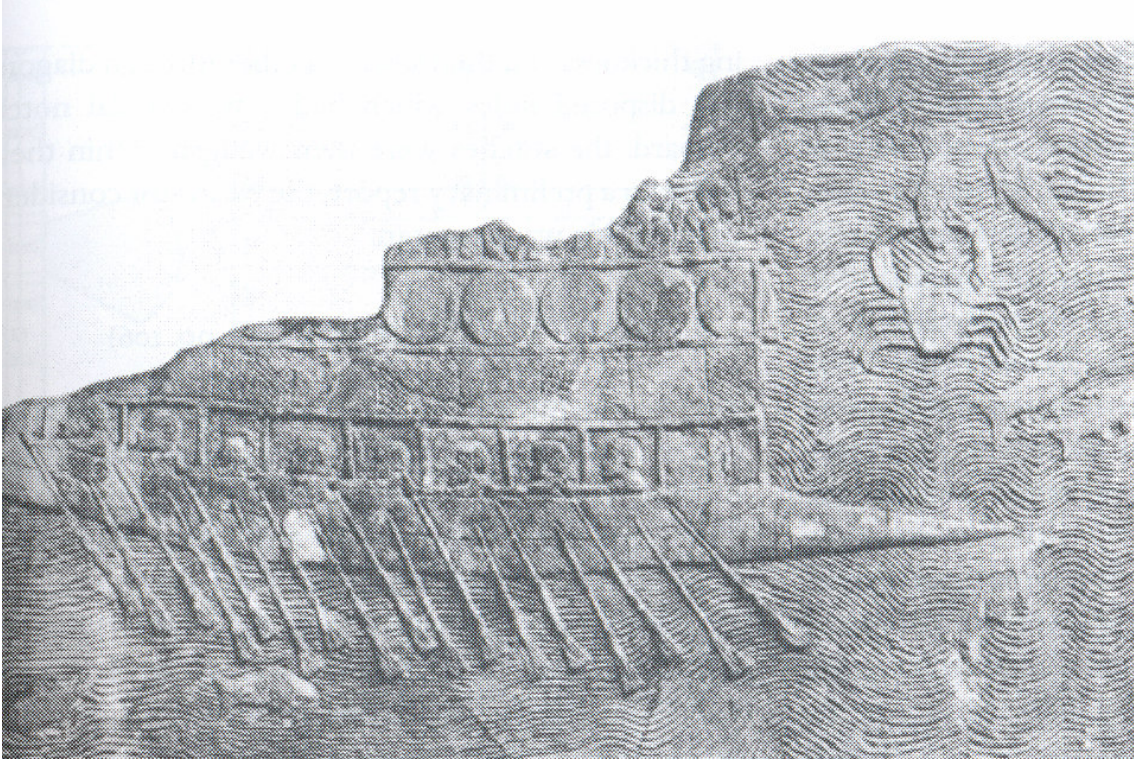
¹⁶⁰ Küpeşte: Parapetlerin veya vardavela puntel yapısı üzerine konulan ağaç veya metallerdir. www.denizce.com

¹⁶¹ Casson 2002, s. 60

¹⁶² Casson 1971, s. 56-57

¹⁶³ Lombar: Gemi bordalarına, küpeştelere açılan dörtgen biçiminde delik. www.tdk.gov.tr

¹⁶⁴ Casson 2002, s. 60 – Casson 1971, s. 57-56



Resim 35: İki katlı Fenike Savaş kadırgası. Ninova'daki Sennaherib'in Sarayındaki bir kabartma. M.Ö. 704-681 British Museum. Casson 1971. Resim 76

Resim 36'ya dikkatli bakıldığında Geometrik Dönem gemi resimlerindeki gibi kürekçileri çevreleyen alanlar oluşturan puntel¹⁶⁵ sırası gibi görünen şeyi görüyoruz. Fakat kabartmada el ve kolların durumu sanatçının kürekçileri puntelin dışında göstermek için bir caba harcadığını gösterir. Bu durumda puntel filika küpeştesinde değil tekne bölümünün içindedir. Bu kompleks yapı, kürekçilere oturacak yer sağlamanın yanında basit ve sade bir savaşıma güvertesi de olmuştur¹⁶⁶. Resim 37'deki çizimde güverte daha net görülecektir.

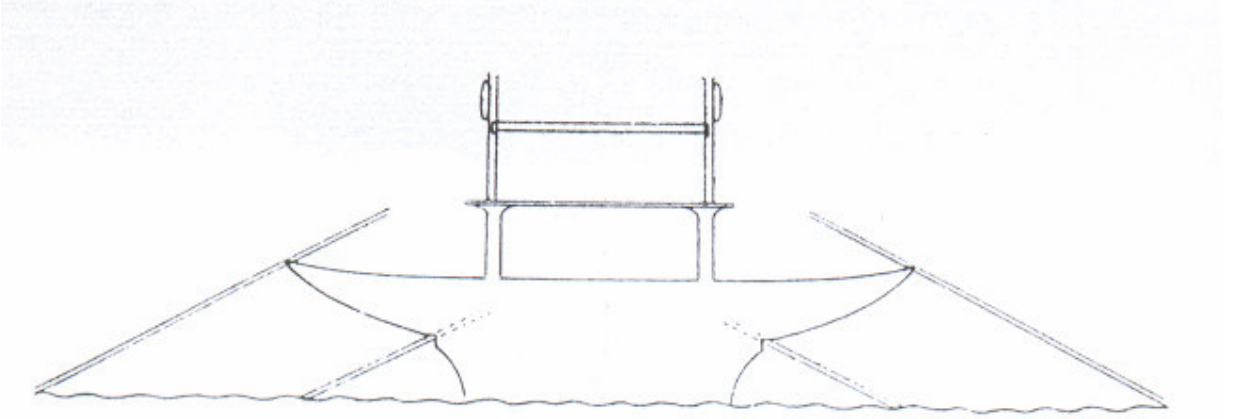
¹⁶⁵ Puntel: Güvertenin kuvvetlendirilmesi amacıyla alttan dikine vurulan destekler ile güverte üzerindeki vardavelaları tutmak için güverte üzerine dik konulan demir veya piriç çubuklardır. www.denizce.com

Vardavela: Küpeştenin altındaki veya üzerindeki puntellere bağlı demir veya piriç çubuklardır. Tentelerin yakalarını bağlamak için kullanılan ve puntelerin üst başlarında boyuna geçirilen tellere de vardavela denir. www.denizce.com

¹⁶⁶ Casson 1971, s. 57



Resim 36: Resim 35'in detay fotoğrafı. Kürekçilerin konumlarını göstermektedir. Ninova'daki Sennaherib'in sarayındaki bir kabartma. British Museum. Fotoğraf Ahmet Adil Tırpan.



Resim 37: Resim 35'deki geminin savaş güvertesi planı. Casson 1971, resim 75

VI. 2. Mahmuz

Antik dönem savaş gemilerinin en önemli silahı şüphesiz mahmuz¹⁶⁷, dur. Mahmuzun amacı düşman gemisinin teknesinde delikler açarak su almasını sağlamaktır. Bu tür darbeler sonucunda düşman karşısında çabuk sonuç alınıyordu. Tabii bu aşamada geminin manevra kabiliyeti ve dolayısıyla kürekçilerin iyi zamanlamaları da önemlidir.

Gemi mahmuzunun ortaya çıkışı, deniz savaşlarında değişime yol açmıştır. Mahmuzdan önce savaş gemilerinin başlıca görevi deniz erlerini savaşacakları noktaya kadar hızlı bir şekilde götürmektir. Bu anlamda nakil gemilerinden çok az farkları vardı¹⁶⁸. Mahmuzun kullanımıyla birlikte gemilerin tekne formlarında gözle görünür bir değişim meydana gelmiştir. Ticaret ve savaş gemilerinin yapıları net bir şekilde ayrılmıştır.

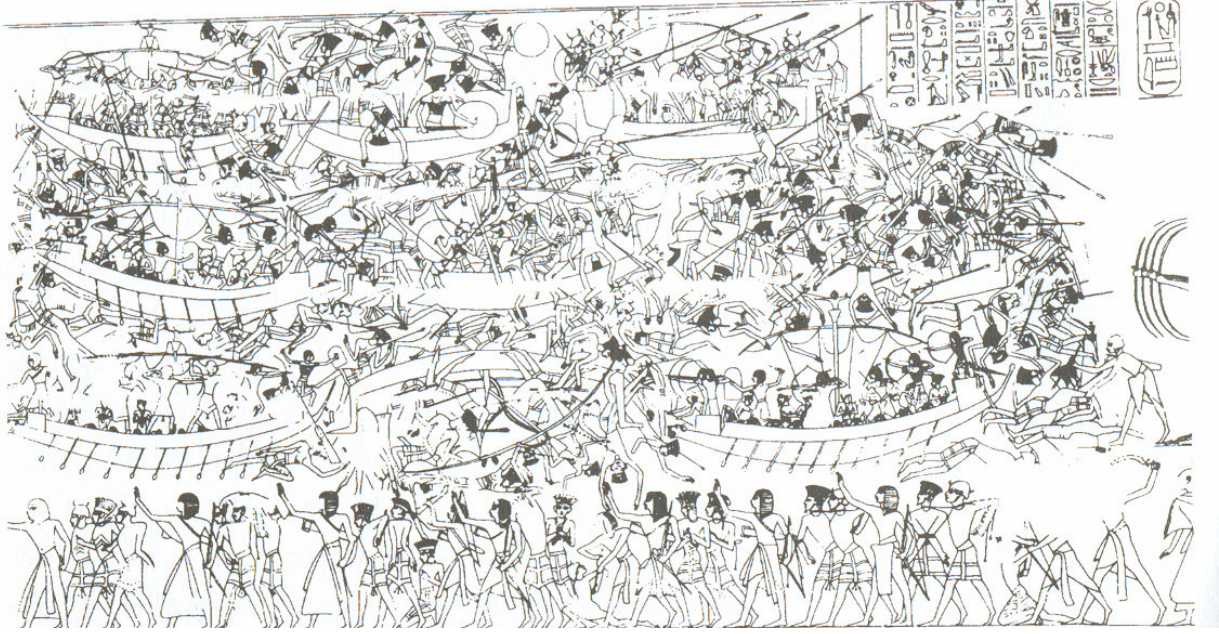
Mahmuz, deniz lojistiğini kökten etkilemişti. Şimdiye kadar dayanıklı ve hızlı her tür kadırga savaş gemisi haline getirilebiliyordu; şimdi ise sadece mahmuzlu gemiler buna uygundu. Ayrıca bu gemiler mahmuzlamanın şiddetine karşı koyabilecek kadar dayanıklı inşa edilmeli ve mahmuzun parçalanmasını önlemek için bronz ile kaplanmalıydı. Sonuçta, bir donanma kurmak eskisinden daha pahalıya mal olacaktı. Bunun tek sebebi bu tip gemilere uygun dayanıklı kereste ve tonlarca bronz gibi pahalı hammaddeler değildi; aynı zamanda uzman iş gücü gerekiyordu: yeni tip pruva yapımında yetenekli marangozlar ve bronz kaplamada maharetli metal işçiler gibi. Ancak Fenike ve Yunan şehir devletlerinin en zenginleri bir donanma kurabilirdi¹⁶⁹.

Antik Çağlardan elimize ulaşan tarihi gerçekliği olan tek deniz savaşı tasviri M.Ö 1200 civarında istilacı halklardan oluşan bir dalga ile III. Ramses'in donanmasının Nil Nehri'nin ağzındaki savaşıdır. Buradaki betimlemeler dikkatli olarak incelendiğinde Mısır gemilerinin pruva kısmında aslan başı şeklinde bir çıkıntının olduğunu görmekteyiz.(Resim 38)

¹⁶⁷ Mahmuz: Eski tür savaş gemilerinde su kesimi altında, ileriye doğru uzanan, karşısındaki gemiyi batırabilen uzantı. <http://www.tdk.gov.tr>

¹⁶⁸ Casson 2002, s.52

¹⁶⁹ Casson 2002, s.52



Resim 38 Medinet Habu'daki III. Ramses'in tapınağından bir kabartmanın çizimi. III. Ramses'in filosu bir istilayı geri püskürtüyor. Bu, tanımlanabilen bir deniz savaşının eski çağlardan günümüze gelebilmiş tek tasvirdir. Ramses'in gemilerinin teknesi kavisli hatlara sahiptir; düşman gemilerinin teknesi ise köşelidir ve baş ile kış bodoslaması diktir. Mısır gemilerinin yelkenleri düşmaninkiler gibi bumbasızdır. M.Ö. 1190 civarıdır. Casson 2002, s. 20

Yukarıda da örneğini verdiğimiz Geç Tunç Çağı'nın sonu ile Geometrik Çağ arasında pek çok gemi betimlemesinin pruva kısmında çıkıntılar görülmektedir. Fakat bu parçaların bir kısmı araştırmacılar tarafından mahmuz olarak kabul edilmiş bir kısmı ise mahmuz olarak kabul görmemiştir. Kanımca Bu dönemde farklı şekillerde -başlangıç amacı bir silah olmaktan çok bir süsleme olabilir- kullanılsa da zaman içinde gerçek şeklini alarak, bir savaş aracı olarak deniz tarihinde yerini almıştır. Bu tarihlerde Geometrik Çağa denk gelir.

Burada bizler için bir şans olarak nitelendirilebilecek şey, sanatçıların birçok süs eşyasını, vazoyu ve duvarları gemi betimlemeleriyle süslemiş olmasıdır. Bu sayede gemilerdeki gelişimin yanı sıra gemi donanımlarındaki gelişimi de takip edebiliyoruz. Örneğin Asur Kralı Sennaherib'in (M.Ö 704–681) sarayında bulunan bir kabartmadan mahmuz hakkında detaylı bilgiler edinebiliyoruz. Kabartmada görülen Fenike savaş gemisinde, mahmuzun üzerinin kaplandığı bronz parçasının bittiği bölüm görülmektedir¹⁷⁰. (Resim 39)

¹⁷⁰ Casson 2002 s.53



Resim 39: İki katlı Fenike kadırgası. Pruva kısmındaki iki dikey çizgi mahmuzun kaplandığı bronz plakanın bitiş yerini gösterir. British Museum. Fotoğraf Ahmet Adil Tırpan.

Mahmuz konusunda bir diğer önemli konu ise, gemilerde meydana gelen değişimlerin temel nedeni olmasıdır. Öncelikle iki sıralı gemilerin oluşmasındaki rolü göz ardı edilemez. İki sıralı gemilerin oluşmasındaki temel amaç her ne kadar daha fazla mürettebat ihtiyacı gibi görünse de, çarpışma anında mahmuzun daha fazla zarar vermesi içinde daha fazla kürekçinin konulduğu dolayısıyla kürekçi sayısını arttığı da düşünülebilir. Gemilere daha fazla kürekçi konularak meydana gelen gelişimin temel nedenlerinden birisi olması açısından mahmuz göz ardı edilmeyecek bir yere sahiptir.

VI. 3. Yelken ve Direk

Yelken ve direğin birbirinden ayrı ele alınması pek mümkün değildir. Bu nedenle bu iki donanım bir arada açıklanacaktır. Bu konuda Homeros'un destanlarında kıyıda ayrılma ve kıyıya yanaşma sırasında gemilerde yapılan işlemleri anlattığı bölümler oldukça açıklayıcıdır. Bir geminin limandan ayrılışını Homeros Odysseia Destanında şu şekilde anlatır.

*“Kılavuz Athena geminin gerisine oturdu,
Onun yanına yerleşti Telemakhos da.
Halatlar çözüldü, kürekçiler geçti iskarmozların başına,
Gök gözlü Athena onlara itici bir yel saldı.
Zephyros, şarap rengi denizde uğul uğul uğuldadı.
Manevra yapın, dedi, yoldaşlarına Telemakhos,
Dinlediler onlarda Telemakhos'un buyruğunu,
Kaldırdılar çam direği, diktiler oyuk yuvasına,
Çarmıhları gerip çektiler sağlam kayışlarla ak yelkeni,
Yelken birdenbire tam ortasından şişiverdi
Güm güm vurdu karınaya alacalı dalgalar,
İşte artık gemi yola çıkmıştı¹⁷¹.”*

Yine, Odysseia Destanında bu konu hakkında bilgi görmekteyiz.

*“İlkin indirdiler kara tekneyi derin suya,
Sonra direği dikip yelkenleri taktılar,
Bağladılar kürekleri kösele iskarmozlara,
Her şeyi gereğince yapıp gerdiler ak yelkenleri,¹⁷²”*

Kıyıya yanaşan bir gemideki işlemler ise aşağıdaki gibi anlatılır.

*“Körfeze girince dürdüler yelkenleri, kodular kara gemiye,
Gevşettiler ön halatları çarçabuk,
İndirdiler çatalın içine,
Küreklerle yapışıp yanaştılar kıyıya gemiyi
Denize delikli taşlar indirdiler,
Gemiye halatlarla bağladılar,
Çıktılar sonra deniz kıyısına,¹⁷³”*

Bu anlatımlardan anladığımız üzere gemilerdeki direkler tek parça ve çam ağacındandır. Ayrıca yelkenin takılması için bir sereni vardı¹⁷⁴. Direk geminin orta bölümünde bulunan bir yuvaya yerleştiriliyor¹⁷⁵. Daha sonrada pruva ve pupa kısmından halatlarla gerilerek sabitleniyordu¹⁷⁶. Çarmıhların direğe olan desteği yine Odysseia Destanında anlatılır.

¹⁷¹ Homeros 2005 II 417–427

¹⁷² Homeros 2005 IV. 780–784

¹⁷³ Homeros 1999 I. 431–440

¹⁷⁴ Homeros 2005, V. 254

¹⁷⁵ Homeros 2005, II. 424,

¹⁷⁶ Homeros 1999, I 433–434

*“Kopardı kasırğa geminin her iki çarmuh halatını,
Tekne bütün avadanlıklarla devrildi arkaya,
Vurdu dümencinin başına pupa küpeştesine çarpan direk,¹⁷⁷”*

Yazılı kaynaklardan elde ettiğimiz bu bilgilere görsel kaynaklardan da ulaşabiliyoruz. Geometrik Döneme ait aşağıdaki resimde (Resim 40) pruva bölümünde bulunan iki kişi gemi direğinin yükseltilmesi veya alçaltılması sırasında halatları tutmaktalar. Gemi direğinin hafifçe öne eğildiği görülebilmektedir.



Resim 40: M.Ö. 800–750 arasına tarihlene Savaş Gemisi betimlemesi. Morrison-Williams 1968 levha 4. c

Sabit donanım, biri önde biri arkada duran iki pruva ana ıstralyasından oluşur. Bu konuyu daha da açmak gerekirse pruva ana ıstralyası iskele ve sancak tarafına uzanıyor ve bir ölçüde yanal askı sağlıyordu¹⁷⁸.

Görsel kaynaklarda ise direkler baş ve pupa süslemelerinden daha yukarıda gösterilmiyor. Direkler uygun olan boşluklara uysun diye ölçü olarak küçültülmüş gibi görünmektedir. Ayrıca yelkenin biçimi ve büyüklüğü de aynı amaçla değiştirilmiştir. Odysseus'un gemi kazasında direk devrilerek dümencinin kafasına düşer. Eğer gemi, tek seviyede 25 kişinin kürek çektiği bir Pentekontoros olsaydı, uzunluğu 85 fitten daha kısa olmazdı. Eğer direk geminin tam ortasında olsaydı düşerken dümenciye çarpması için 42 fit uzunluğunda olması gerekirdi¹⁷⁹. Fakat daha önce yaptığımız hesaplamalarla tek sıralı bir Pentekontoros'un uzunluğunun yaklaşık 125 fit (Yaklaşık 38 metre.) olduğunu hesaplamıştık. İki sıralı modeli ise minimum 63 fit (yaklaşık 19–20 metre) olmalıdır. Yani yaptığım hesaplamalara göre direğin dümenciye çarpması için 42 fit değil tek sıralı olduğunda 60 fit civarında iki sıralı olduğunda ise 30 fit civarında olması gerekir.

¹⁷⁷ Homeros 2005, XII 409–411

¹⁷⁸ Casson 1971, s.47

¹⁷⁹ Morrison – Williams 1968, s.53–54

Bu döneme ait gemilerde tek yelken bulunmaktaydı¹⁸⁰. Casson 2 yelkenli gemilerin çıkışını M.Ö. 5. yüzyıla tarihlemektedir¹⁸¹. Fakat Homeros'un Odysseia Destanında geçen bir ifade soru işareti yaratmaktadır.

*“Sırayla sürdüm mumu arkadaşlarımın kulaklarına,
Onlar da bağladılar kollarımdan bacaklarımdan beni
Sarıp orta direğe ayakta iplerle.
Sonra oturup vurdular kürekleriyle kırçıl denize”¹⁸².”*

Odysseus'un, gemisiyle Sirenlerin yanından geçmek için hazırlığını anlatan yukarıdaki bölümde “orta direk” ifadesi akla ikinci bir direğin olduğunu getirmektedir. Fakat ikinci bir direğin varlığına ait kanıt vazo resimlerinde görememekteyiz. Ayrıca Odysseus'un Sirenlerin yanından geçişini anlatan vazo resminde de tek direk görülmektedir. (Resim 41)



Resim 41: M.Ö. 6. yüzyılın sonu 5. yüzyılın başına ait bir vazoz. Sirenlerin hipnotize eden şarkıları, Odysseus'la yol arkadaşlarını ölümcül kayalara çeker. Odysseus, sirenlerin büyüüne kapılmamak için kendini geminin direğine bağlatır. Mürettebatının kulaklarına da balmumu sürer. British Museum. Fotoğraf Ahmet Adil Tırpan.

¹⁸⁰ Morrison – Williams 1968, s.54

¹⁸¹ Casson 2002, s.42–45

¹⁸² Homeros 2005, XII 177–180



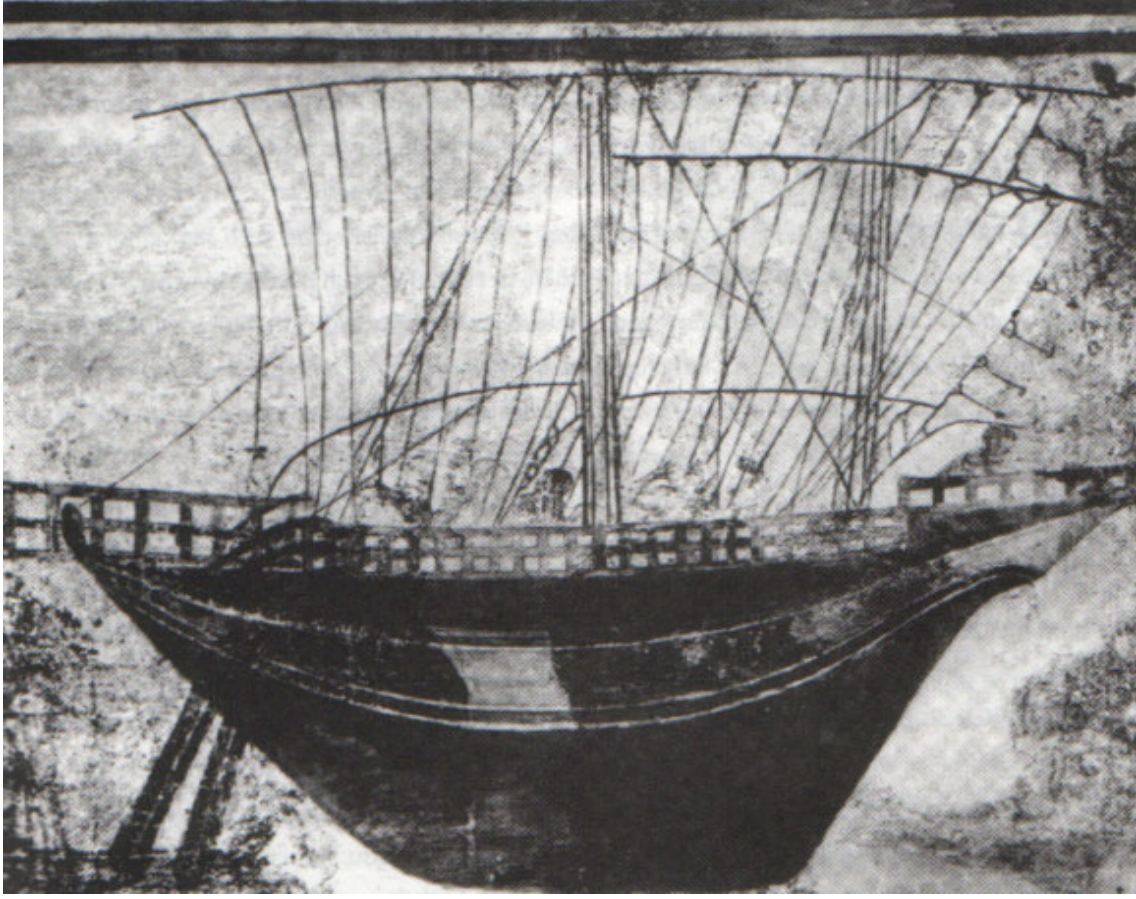
Resim 42: Resim 39'un detay fotoğrafı. Gemi küreklerle ilerlemektedir. Yelken ise serene sarılmıştır. British Museum. Fotoğraf Ahmet Adil Tırpan.

İkinci yelken direğinin antik çağ gemilerinde kesin olarak görüldüğü dönem olarak M.Ö. 5. yüzyıllı verebiliriz. Resim 43'de ki Etrüsk mezar resmindeki gemi iki direklidir. Mayistra¹⁸³ yelkenin küçük bir kopyası olan trinketa yelkeni¹⁸⁴, öne doğru meyillidir ve ön güverteye dikilmiştir. Yunanlıların artemon olarak adlandırdığı bu yelken, bundan sonra denize açılan ticaret gemilerinin standart donanımı olacaktır¹⁸⁵.

¹⁸³ Mayistra: Baştan ikinci direğin en alt sereni ve bu serene çekilen yelken. Casson 2002, s.45

¹⁸⁴ Trinketa yelkeni: Yelkenli gemilerde pruva direğinin en altta bulunan serenine bağlanan yelken. Casson 2002, s.45

¹⁸⁵ Casson 2002, s.45



Resim 43: Trinketa yelkenli bir Etrüsk ticaret gemisi. Pruva direği öne doğru eğilidir. Bu gelenek yüzyıllar boyunca devam etmiştir. İtalya'da Tarquinia yakınlarındaki bir mezarın duvar resmi. MÖ 5.yüzyıl başları. Casson 2002, s. 45'ten alınmıştır

M.Ö. 6. yüzyıla kadarki standart donanım tek kare yelkendi¹⁸⁶. Yelken köşeli ve baş kısmına doğru bombeliydi. Yelkenlerde kullanılan ipler bükülmüş papirüs lifi ya da hayvan derisindendi¹⁸⁷. Yelkenler beyaz ketendendi ve germedikçe teknenin filika oturaklarının altına sarılırdı. Bu yelkenlerde, prasya yelken ipleri, halatlar, istiryia ipleri hakimdi ve diğer ipler kıvrımlı deri veya papirüsten yapılabiliyordu.¹⁸⁸. Bir gecelik kalma için bazen gemi direği ve yelken karaya oturtulurdu¹⁸⁹.

¹⁸⁶ Casson 1971, s.70

¹⁸⁷ Casson 1971, s. 48

¹⁸⁸ Mcgrail 2001, s.126

¹⁸⁹ Mcgrail 2001, s.126-127

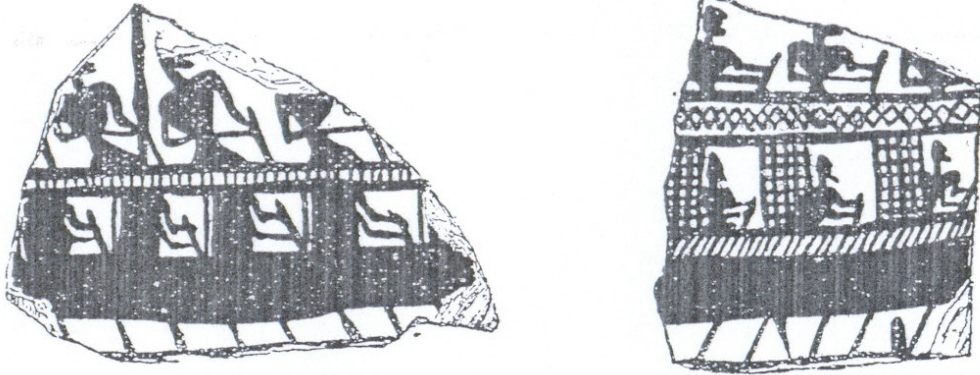
VI. 4. Kürek

Odysseia Destanı'nda kürek ve yelkenin kullanımını çok net bir şekilde belirtir. Bu açıklamalardan rüzgar estiğinde yelkenle yol alındığını fakat rüzgar kesilince küreklerle yol alındığını anlıyoruz.

*“Derken rüzgar düştü, deniz oldu çarşaf gibi,
Bir tanrı bütün dalgaları dindirmişti.
Yoldaşlarım kalkıp geminin yelkenlerini topladılar
Ve koydular koca karınlı geminin ambarına,
Sonra da cilalı kürekleriyle döve döve köpürttüler denizi”¹⁹⁰”*

Yazılı kaynaklardan edindiğimiz bilgilere göre kürekler ıskarmozlara bağlanarak çekilirdi¹⁹¹. Antik çağ denizciliğinde kürekler konusunda ki en önemli sorular ise kürekçilerin gemide hangi noktaya yerleştirildiğidir. İki katlı gemilere ait betimlemeleri incelediğimizde bu tip gemilerin en erken tasvirlerinde, alt sıra alışagelmış biçimde küpeşte,¹⁹² üst sıra da güverte hizasında kürek çekiyordu¹⁹³. Bu güverte yükseltilmiş bir güverte olmalıdır.

Resim 44'deki M.Ö. 700'e ait diğer iki parça ise üst üste yerleştirilmiş kürekçilerce çekilen güverteli sonraki tip gemiyi gösterir¹⁹⁴. Bu parçalardan bir önceki modelden farklı olarak kürekçilerin yan tarafları açık değil kapalıdır. “Kürekçilerin korunması için geminin kenarına baş hizasına kadar yükseltilmiştir. Bunlar önceleri bir çeşit parmaklık iken, daha sonra tamamen kapanmış, kürekçiler açılan dikdörtgen pencereler sayesinde kürek çekmeye başlamıştır. Önceleri kenarları açık gemiler kullanılmasına karşın, zaman içinde yüksek kenarlı ve kısmen güverteli gemiler savaş gemisi için daha uygun hale gelmişlerdir¹⁹⁵.”



Resim 44: İki katlı Yunan savaş gemileri. Bir sıra kürekçi filika küpeşesinde, diğer sıra ise yükseltilmiş güvertededir. M.Ö. 8. yüzyılın sonu. Casson 1971 resim 70

¹⁹⁰ Homeros 2005 XII 168–172

¹⁹¹ Homeros 2005 IV. 783, VIII. 53

¹⁹² Küpeşte: Parapetlerin veya vardavela puntel yapısı üzerine konulan ağaç veya metallerdir. www.denizce.com

¹⁹³ Casson 2002, s. 60

¹⁹⁴ Casson 1971, s. 56

¹⁹⁵ Casson 2002, s. 55

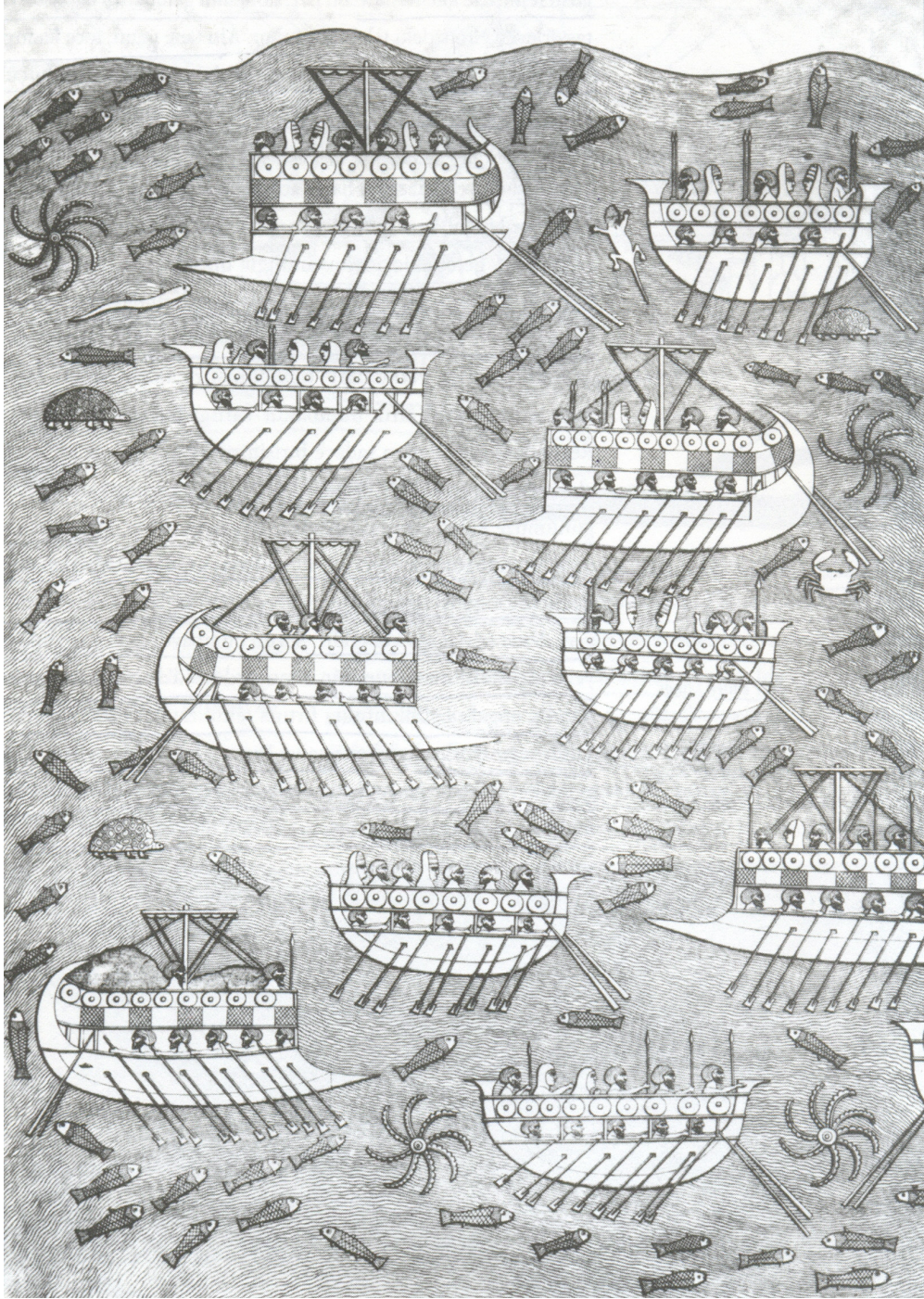
M.Ö. 700'den itibaren gemi ustaları büyük ilerleme kaydetmişlerdir: Daha derin bir tekne inşa edilerek, üst sıranın küpeşteden, alt sıranın lombarlardan kürek çekmesi sağlanmıştır. Herkesin alanı ekonomik kullanması amacıyla, katlardaki kürekler farklı şekilde düzenlenmiştir. Üst kattaki kürek, alttaki iki küreğin arasına gelecek şekilde yerleştirilmekteydi¹⁹⁶. (Resim 45-46)



Resim 45: İki katlı Fenike Savaş kadırgası. Ninova'daki Sennaherib'in Sarayındaki bir kabartma. British Museum Fotoğraf Ahmet Adil Tırpan.

¹⁹⁶ Casson 2002, s. 60 – Casson 1971, s. 57-56

Sennaherib sarayından bir kabartmaya ait aşağıdaki çizim, küreklerin ve güvertenin konumunu göstermesi açısından değerli bir örnektir. Yukarıda örneğini verdiğimiz Fenike savaş gemisinin özelliklerini yansıtır. Ayrıca savaş gemilerinin yanı sıra nakil gemilerini de görmekteyiz. İki tip gemide de yukarıda bahsettiğimiz güverte ve kürekçi düzenini görebilmekteyiz.



Resim 46: Fenike savaş ve nakil gemileri. Savaş gemileri serbest yakalı dört köşe yelkenler taşımaktadır. Nivona'daki Sennaherib'in sarayından bir kabartmanın çizimi. Casson 2002, s. 38

VI. 5. Dümen

Geometrik gemiler bazen tek dümen küreği ile (resim 47) bazen ise çift dümen kürekli (Resim 48) resmedilir. Odysseus'un kendi yaptığı gemisinde tek dümen vardı¹⁹⁷. Homeros Destanlarında tek dümen küreğinden bahseder¹⁹⁸.



Resim 47: Tek dümen küreği bulunan bir savaş gemisi. M.Ö. 850-800. Morrison – Williams 1968, Levha 6. d



Resim 48: İki dümen küreği bulunan bir savaş gemisi. M.Ö. 850-800. Morrison – Williams 1968, Levha 6. c

Morrison ve Williams tekneye yön veren küreklerin tam olarak nasıl hareket ettirildiğinin Homeros tarafından aktarılmadığını belirtirler. Ayrıca tekneye yön veren iki dümen küreğinin beraber mi yoksa birbirinden bağımsız mı hareket ettiğinin bilinmediğini aktarırlar¹⁹⁹.

¹⁹⁷ Morrison – Williams 1968 s. 52-53

¹⁹⁸ Homeros 2005, V. 316

¹⁹⁹ Morrison – Williams 1968, s.53

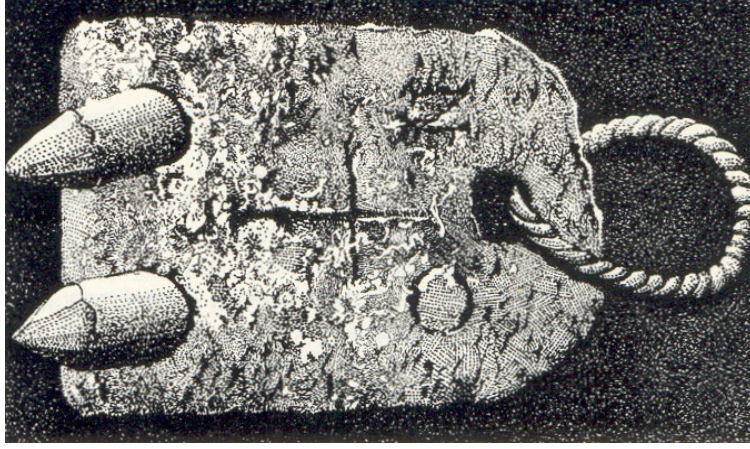
Resim 49'daki gemi betimlemesine iki adet dümen olduğu görülür. Pupa bodoslamann altındaki dümencinin dümen küreklerinden sadece bir tanesini tuttuğu görülmektedir. Dümencilerden ikincisi ise okla vurularak denize, dümen palasının yanına düşmüştür. Bu nedenle iki dümenin birbirinden bağımsız çalıştığını ya da daha zayıf bir olasılıkla ikinci dümenin yedekte tutulduğunu düşünmekteyim. Vurulan kişinin dümenci olmadığı varsayıldığında ise ikinci dümenin yedekte tutulduğunu fikri ön plana çıkmaktadır. Ayrıca bu dümenlerin birlikte hareket ettiğini düşünürsek iki kolun yapılması anlamsız hale gelmektedir.



Resim 49: Bir savaş gemisine ait betimleme. M.Ö. 750–700 arasında tarihlenir. Morrison-Williams 1968 levha 4.a

VI. 6. apa

Homeros, Odysseia Destanında gemilerden denize delikli taşlar indirildiğini belirtir²⁰⁰. Bu taşlar çapa görevi yapmaktaydı. (Resim 50)



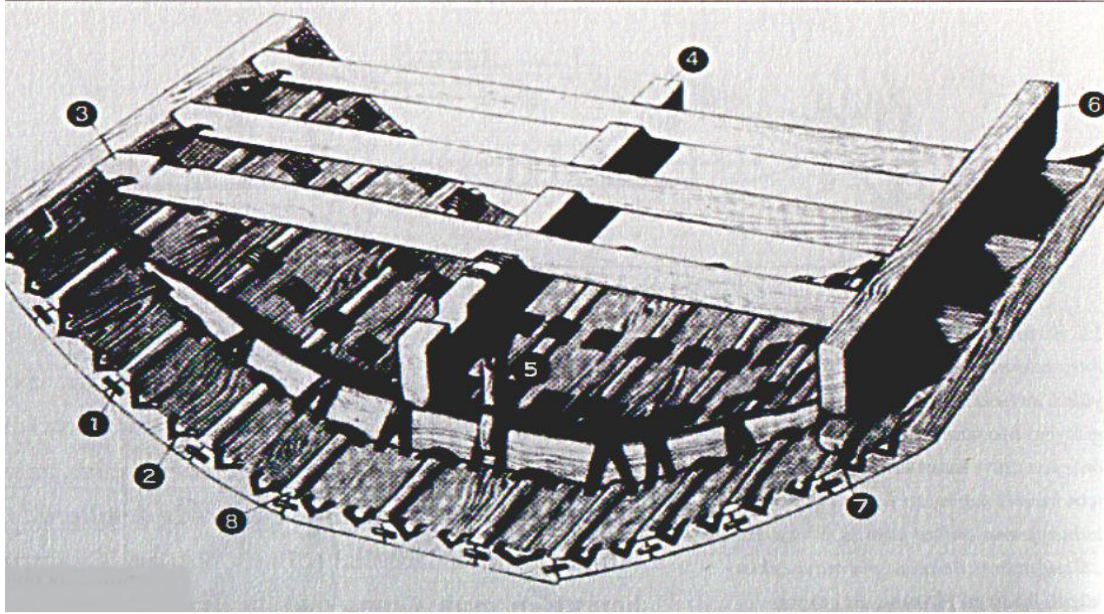
Resim 50: Taş apa. Muhtemelen ilk Hıristiyanlık veya Bizans ağına aittir. Taş apalar Homerik apalar diye adlandırılrsa da, son devirlere kadar kullanıldığı düşünölmektedir. Alpözen 1975, s.37

²⁰⁰ Homeros 1999, I. 436

VII. GEOMETRİK DÖNEM GEMİ YAPIM YÖNTEMLERİ

Homeros İlyada ve Odysseia Destanlarında birçok gemi tanımlaması kullanmıştır. McGrail'a göre "Homeros'un tanımları anlaşılabilir ve eksiktir. Homeros'un tanımındaki boşlukları doldurmak ve daha sağlıklı bir tablo oluşturmak için kullanılan teknikler hakkında bilgi gereklidir. Homeros kalas dikme²⁰¹ (Sewn plank) veya zıvana²⁰² ile bağlanmış bir gemiyi tanımlamış olabilir. Her iki durumda da, bazı soru işaretleri vardır. Üçte bir olasılıkla, iki yönteminde Homeros'un gemisinde kullanıldığıdır. M.Ö. 3. ve 2. binde Mısır deniz araçlarında her iki teknikte kullanılmıştır"²⁰³.

Bu teknikte kalasların uçlarına yakın yerlerde yarıklar açılmış ve sicimler buradan geçirilerek kalaslar birbirine bağlanmıştır. Sicimler, oyulgama dikişi ile armuzların²⁰⁴ üzerine gelen, böylece su sızıntısını önleyen tirizleri²⁰⁵ bir arada tutar²⁰⁶. Kayığın detayları resim 51, 52 ve 53'de görülebilmektedir.



Resim 51: Keops'un kayığında kullanılan birleşme ve dikiş sistemi: (1) zıvana birleşmeleri, (2) dikiş halatların geçtiği V şekilli delik, (3) güverte kemeresi, (4) merkezi baş-kıç kaburgası, (5) merkezi baş-kıç kaburga desteği, (6) kenar baş-kıç kaburgası, (7) halat bağlantılarını tutan eleman, (8) halatlarla sabitlenen ve armuzların su geçirmesini önleyen tirizler. Casson 2002, s. 13'den alınmıştır.

²⁰¹ Kalas dikme: (Sewn – Plank) Bu teknikte kalasların uçlarına yakın yerlerde yarıklar açılmış ve sicimler buradan geçirilerek kalaslar birbirine bağlanmıştır.

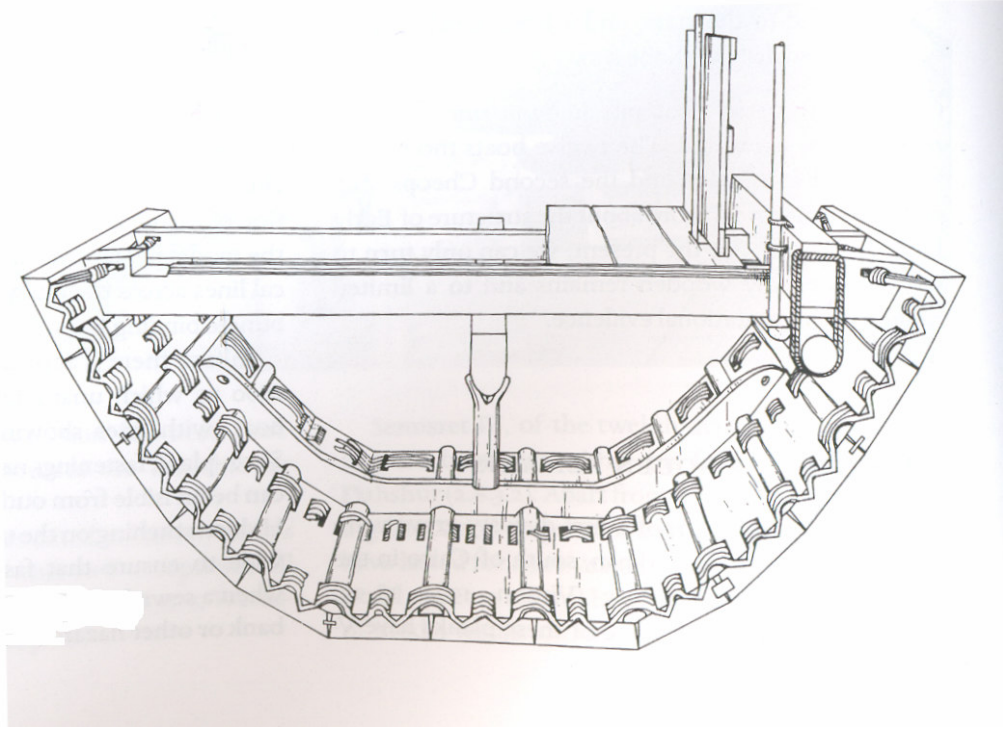
²⁰² Zıvana: Ağaç veya madeni parçalardan biri üzerinde çıkıntılı olarak yontulmuş uç (erkek zıvana) ile öbür parça üzerinde bu çıkıntılı ucun girmesi için açılmış, genellikle dikdörtgen kesitli delik (dişi zıvana) Meydan Larousse 12. cilt s. 936

²⁰³ McGrail 2004 s. 126

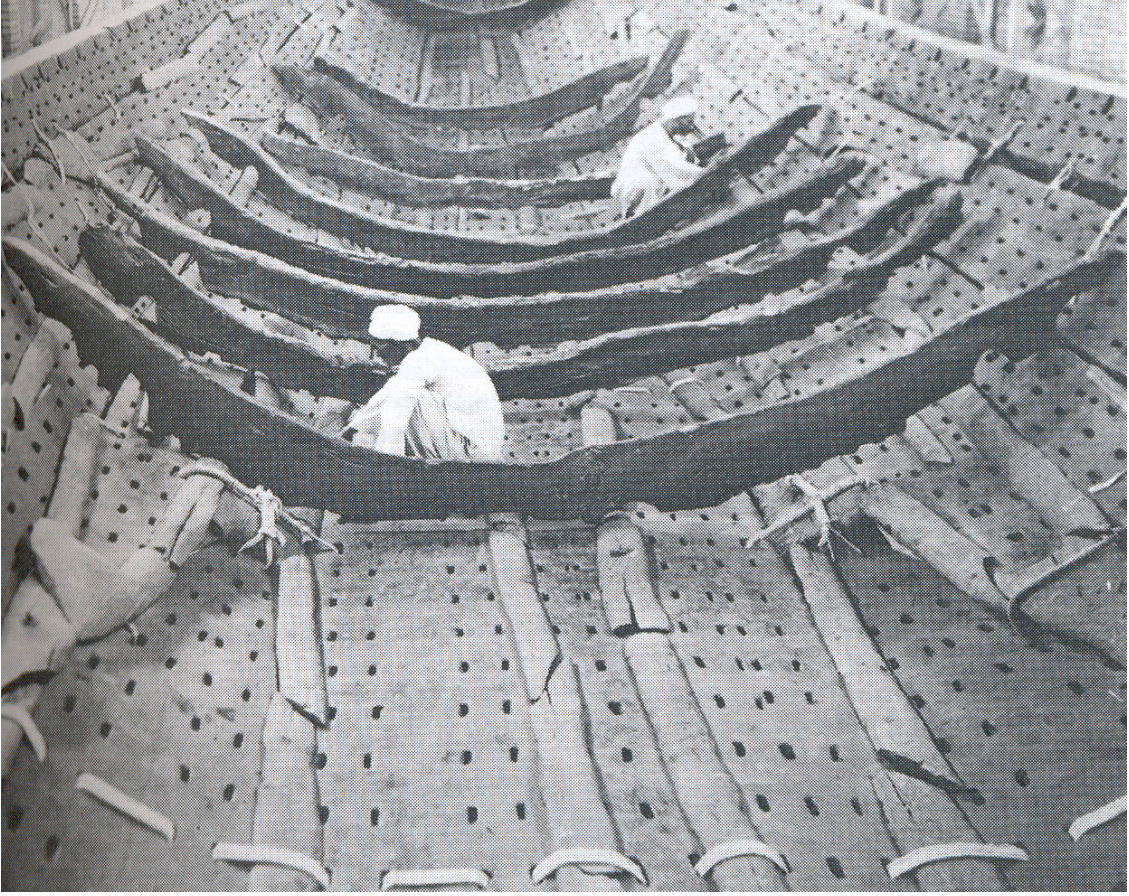
²⁰⁴ Armuz: Güverte ve borda kaplama tahtalarının arasındaki çizgi. <http://www.sgk.tsk.mil.tr/dd/denizcidili.htm>

²⁰⁵ Tiriz: Çarpma ve sürtmelerden korumak için güvertesiz teknelerin direk ve dubaların dış kenarlarına takılan tahta ya da halat örgüsünden yapılmış çıkıntı. <http://www.sgk.tsk.mil.tr/dd/denizcidili.htm>

²⁰⁶ Casson 2002, s. 13



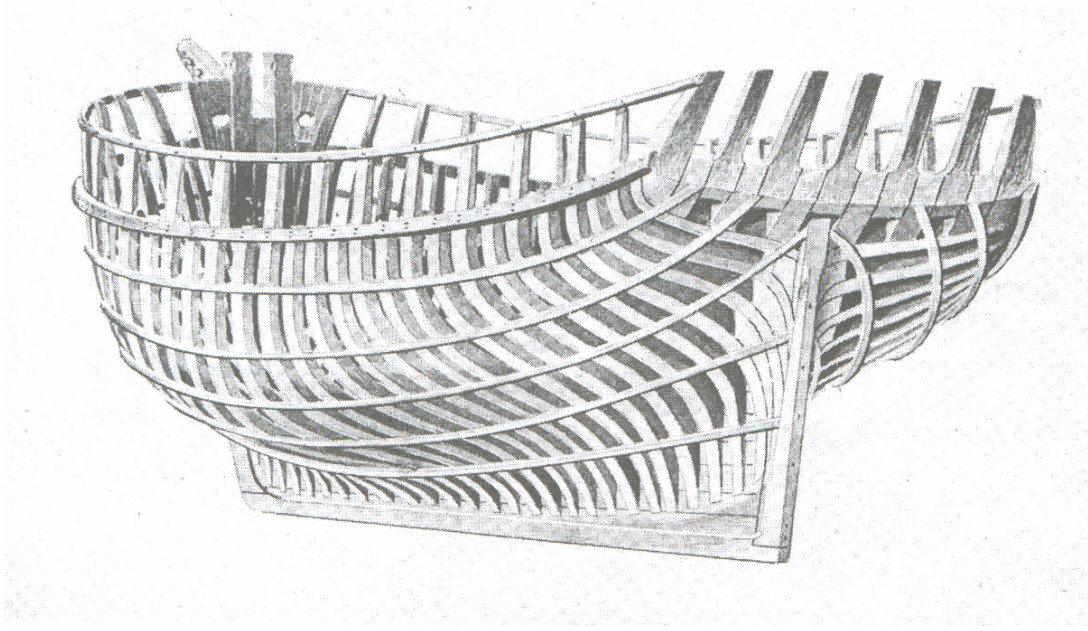
Resim 52 Keops Geminin şematik bir görüntüsü. McGrail 2001, s. 26



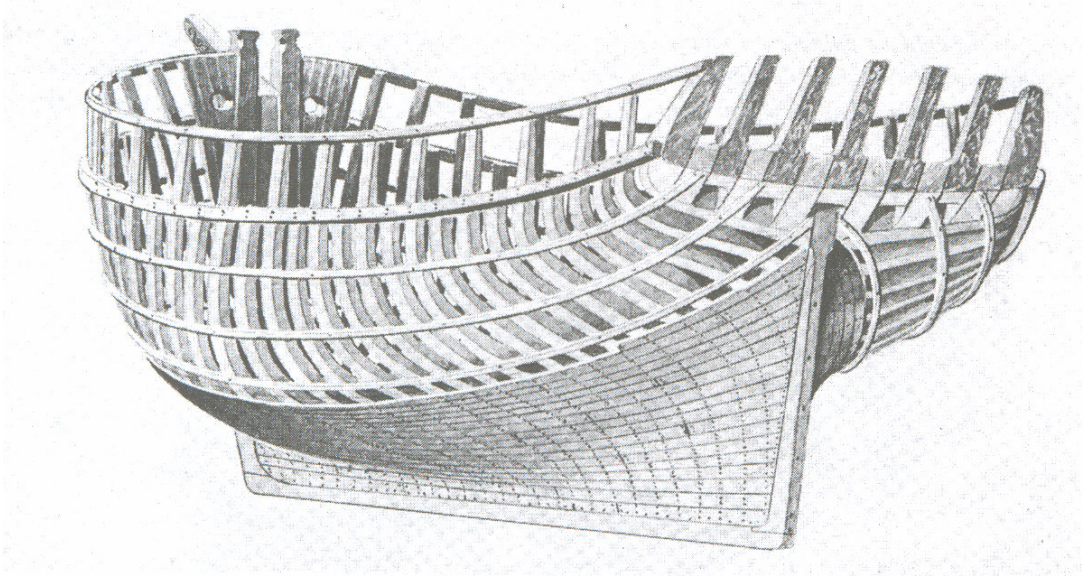
Resim 53: Keops gemisinin iç kısmındaki geçici bağlamalar. McGrail 2001, s. 27

VII. 1. Gemi Yapım Teknikleri Hakkında Genel Bilgiler

Bu aşamada anlatılanların daha iyi anlaşılması adına antik çağdaki gemi yapım yöntemleri hakkında bilgi vermek istiyorum. Ahşap gemi inşa etmek için iki temel yöntem vardır. Bunlardan ilki, öncelikle omurga ve kaburgalardan oluşan iskelet oluşturulur. Bundan sonra kalaslar iskelete monte edilir.

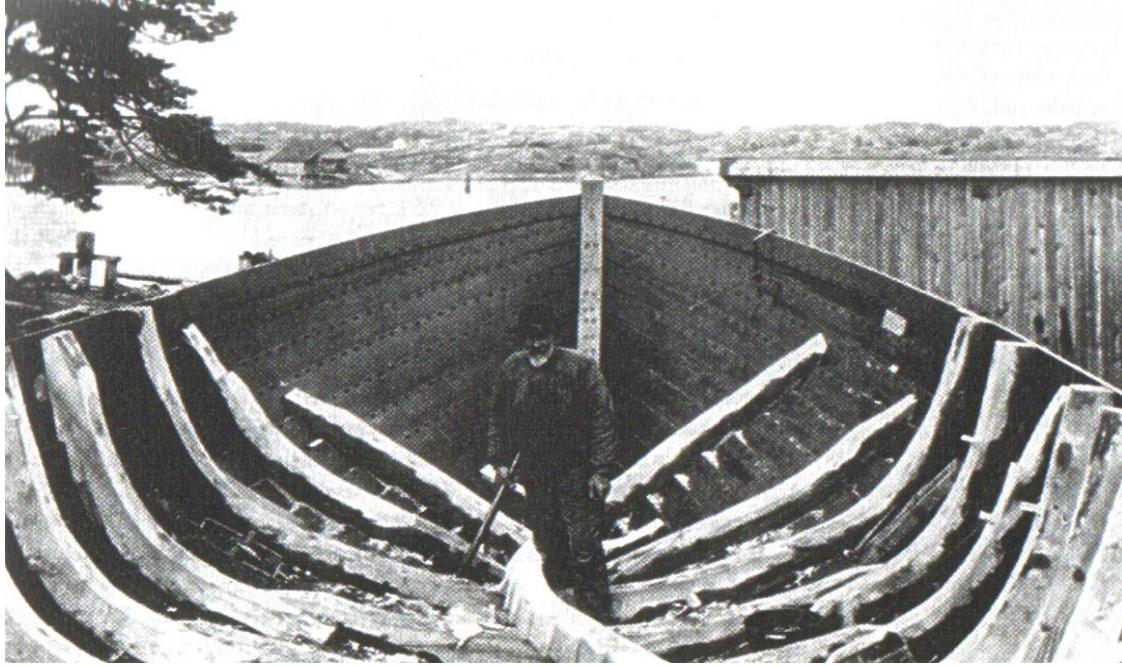


Resim 54: İskelet sistemi tamamlanmış bir gemi. Güleryüz 2003, s. 111



Resim 55: İskelet sistemi tamamlanmış geminin, dış kısmına kaplanan tahtalar görülmektedir. Güleryüz 2003, s. 111

Diğer teknik ise, kalaslar bileştirilerek bir kabuk oluşturulur. Daha sonrasında ise kabuğun içine kaburgalar yerleştirilerek sağlamlaştırılır. Armuz kaplama olarak adlandırılan bu teknikte, kalaslar birbirine üç yolla birleştirilir. İlk metotta her kalas alttakinin üstüne, biraz çiriden ağaç çivilerle tutturulur. Diğer iki metotta kalaslar kenar kenara birleştirilir.

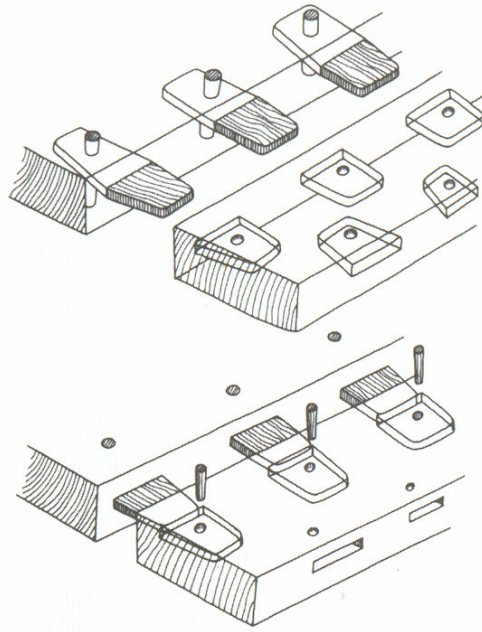


Resim 56: 1929 da çekilen bu fotoğrafta, İsviçreli bir gemi ustası kaplama parçaları birbirine bindirilmiş bir gemi teknesini bitirmek üzereyken görülüyor. Kalas döşemeyi bitirmiş ve içine yerleştirilecek kaburgaları hazırlamıştır. Bundan sonraki adım, kaburgaların kaplamaya tutturulması olacaktır. Casson 2002, s. 162'den alınmıştır.

Aradaki fark, kalasların birbirine tutturulma şeklidir. Birincisinde kalaslar birbirine bir çeşit sicimle bağlanır. (Resim 51'de ki çizime bakınız.) Diğerisi ise kalasları birbirine çivileyerek ya da zıvana ile tutturmaktadır²⁰⁷. Kalasları birbirine çaktıktan ve zıvanaları yuvalarına oturtuktan sonra, zıvananın her iki yarısı armuzların alt ve üstünden tahta çivilerle mihlanarak, ayrılmaları garanti altına alınıyordu²⁰⁸. (Resim 57)

²⁰⁷ Casson 2002, s. 26-27

²⁰⁸ Casson 2002, s. 31



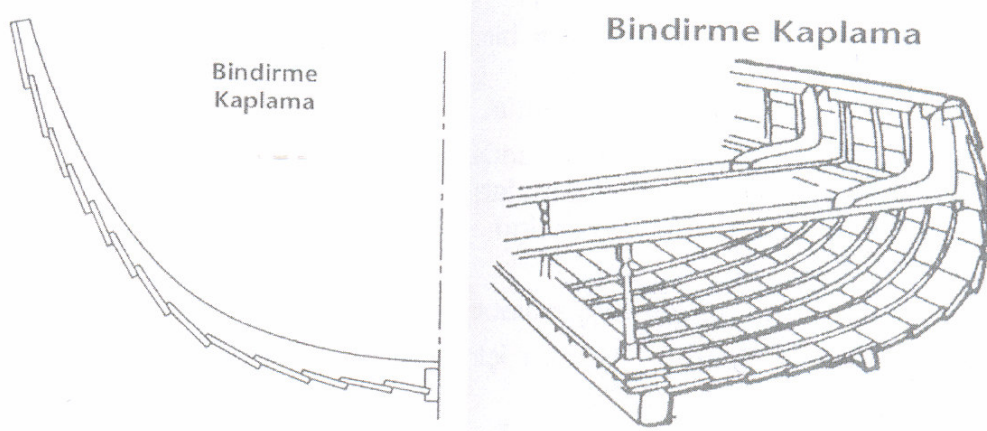
Resim 57: Antik gemi yapımında kullanılan zıvana birleşmelerini gösteren çizim. Casson 2002, s. 162

Landels'e göre geçmeler ağaç damarı boyunca, kalaslar ise damara dik olarak kesiliyordu. Kalınlıkları genellikle kalasların kalınlığının $1/3$ ila $1/2$ ' si kadardı. Genişlikleri gemini büyüklüğüne ve aralarındaki mesafeye bağlı olarak değişiyordu²⁰⁹.

²⁰⁹ Landels 2000, s.153

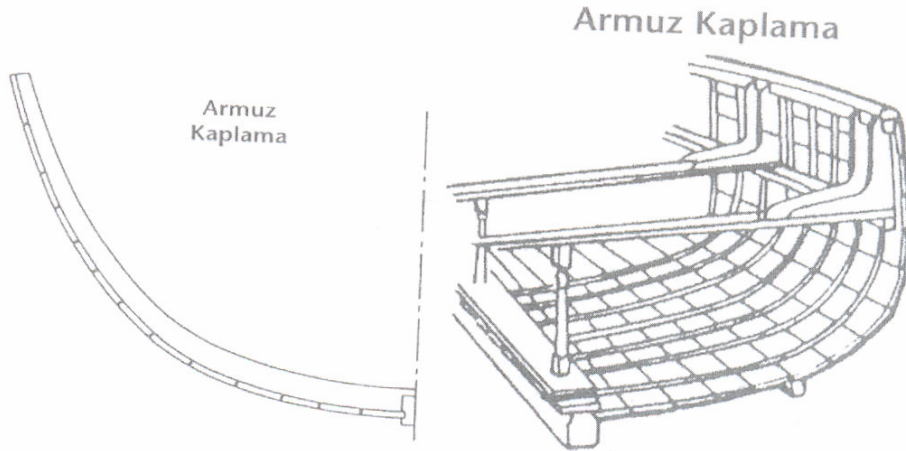
VII. 1. 1. Dış Kabuğun Oluşturulmasında Kullanılan Yöntemler

1) **Bindirme Kaplama:** Yan kabuğu oluşturan tahtaların üst üste bindiği tekne inşa metodu. Büyük teknelerde bu tür inşa çok büyük bir sürtünme alanı yarattığından daha küçük teknelerde kullanılan bir metottur²¹⁰.



Resim 58: Bindirme kaplama tekniğini gösteren iki farklı çizimin birleştirilmiştir. Soldaki çizim geminin kesitini gösteren bir çizimdir. Sağ tarafta ise, gemini iç kısmından görünüşü bulunmaktadır. Güleryüz 2003. s,108 – 109

2 **Armuz Kaplama:** Yan kabuğu oluşturan tahtaların uç uca birleştirildiği inşa metodu. Bu inşa metodu ile bindirme kaplamaya nazaran çok daha düz ve yumuşak eğimli bir düzey elde edilir²¹¹.



Resim 59: Armuz kaplama tekniğini gösteren iki farklı çizimin birleştirilmiştir. Soldaki çizim geminin kesitini gösteren bir çizimdir. Sağ tarafta ise, gemini iç kısmından görünüşü bulunmaktadır. Güleryüz 2003. s,108 – 109

²¹⁰ Dear – Kemp 2002. s.33

²¹¹ Dear – Kemp 2002. s.21

VII. 2. Odysseus'un Gemi Yapım Yöntemleri

Bu bölüm, Odysseia Destanında, Odysseus'un gemi yapımının anlatıldığı bölüm referans alınarak hazırlanmıştır. Daha önce yukarıda belirttiğimiz gibi, M.Ö. 3. ve 2. binde Mısır deniz araçlarında “kalas dikme” ve de “zıvana tekniği” beraber uygulanmıştır. Truva'daki Yunan gemilerinde kalas dikme tekniği kullanılmış olabilir mi? Bu soru Homeros dönemi gemileri için cevaplanması gereken önemli bir sorudur. İlyada Destanındaki bir pasajda Agamemnon şunları söyler.

*“Ulu Zeus'un dokuz yılı geldi geçti,
Çürüdü gemilerin tahtaları, halatlar gevşedi²¹².”*

Agamemnon 9 yılın ardından gemilerdeki bozulmayı anlatır. Burada kullandığı “halatlar” ifadesi, kalasları birbirine bağlayan halatlar olduğu düşünülüyor. Bu halatların ismi Sparta'dır²¹³. Bu pasaj, kesin olmamakla birlikte kalas dikme tekniğinin Homeros dönemi gemilerinde kullanıldığının bir göstergesidir. Fakat bu halatlar pek tabii gemiye ait başka halatlarda olabilir.

Homeros bir diğer destanı Odysseia Destanında detaylı olarak tekne yapımı anlatılmaktadır. Odysseus'un Nymphe Kalypso'nun adasından ayrılırken bir tekne yapması gerekmektedir. Nymphe Kalypso, Odysseus'a tekne yapması için yol gösterir. Destanda o bölüm şöyle geçer.

*“Bir büyük balta verdi ona, tam avucuna uygun,
İki ağız bilenmiş tunç bir balta,
Sağlam bir sapı vardı zeytin ağacından.
Sonra da bir keser verdi eline pırıl pırıl,
Geçti öne, yol gösterdi öbür ucuna doğru adanın,
Koca koca ağaçlar yetişmişti orada,
Kızılağaçlar, kavaklar, bulutlara değen çamlar,
Kupkuru olmuştu hepsi çoktan,
Suyun üstünde yüzmeye elverişliyidiler.
Gösterdikten sonra ona büyük ağaçların yerini
Kalypso, yüce Tanrıça, döndü evine,
Odysseus da koyuldu odun kesmeye,
Yirmi ağacı bir çırpıda deviriverdi,
Baltayla yontup düzeltti güzelce,
Bir ip çekip denk getirdi hepsini.
Derken, delgiler getirdi Kalypso, yüce Tanrıça,
O da delikler açıp takozlar²¹⁴ yaptı,
Sonra birbirlerine çaktı tahtaları.
Bir marangoz ambar dibini nasıl ölçerse,
Geniş bir yük gemisini ustaca yaparsa nasıl,
Odysseus da öyle en ve boy verdi salın dökmesine,
Sık mertekler dikip kurdu küpeşteyi²¹⁵,*

²¹² Erhat – Kadir 1999, s.93 II. 134–136

²¹³ Morrison – Williams 1968, s.50

²¹⁴ Takoz: Çivi çakmak için duvarın içine yerleştirilen ağaç parçası. <http://www.tdk.gov.tr/>

*Sonra geniş tahtalarla kaplayıp tamamladı onu,
Bir direk yaptı, sereni²¹⁶ taktı ona,
Bir de dümen yaptı yönetmek için salı,
Boydan boya örtü her yanı saz örgülerle,
Sonra bol odun yükledi safra²¹⁷ olsun diye dalgalara.
Bu sırada bez getirdi Kalypso, yüce Tanrıça,
Yelken yapılıacaktı bu bezlerle,
Odysseus biçti yelkenleri bir güzel,
Bağladı halatı, iskotayı²¹⁸, yaka iplerini,
Sonra feleklerle indirdi salı denize.
Bitmişti dördüncü günde salın bütün işleri,²¹⁹”*

Homeros dönemi gemilerin yapılış yöntemleri konusunda bu pasaj detaylı bilgiler vermektedir. Casson bu pasajı şöyle yorumlamaktadır. “Diğer bir deyişle Odysseus, batıkların açığa çıkardığı alışılagelmiş tekniği uygulamaktaydı. İlk önce “deliyordu”, yani zıvana yuvalarını oluşturmak için kalasların üst ve alt kenarlarına ve (marangozlar genellikle zıvanaları matkapla kabaca işlerler, daha sonra keski ile düzeltirler.), aynı zamanda her zıvana yuvasının karşısına, zıvanaları yuvaya girdiğinde tutacak sabitleyici tahta çiviler için delik açıyordu. Ardından kalas kenarlarını karşı karşıya getiriyor ve zıvana ile yuvalarının birbirlerine uyup uymadığına bakıp kontrol ediyordu. Sonra ”çatıyordu”; daha doğrusu kalasları birbirine çakıyor, zıvanalarını yuvalarına sürüyor ve tahta çivileri deliklerine sabitliyordu. Kabuğu böylece hazırlandıktan sonra, kafesin yerleştirilmesiyle ilgileniyor, kirişleri buna tutturuyor ve bunların üzerine güverte kaplamasını döküyordu.²²⁰”

Bu durumda Homeros ilk destanı olan İlyada’da kalas dikme tekniğinden bahsederken, diğer destanı Odysseia’da zıvana tekniğinden bahsetmektedir. Casson zıvana tekniğini Homeros’un yaşadığı dönem için standart uygulama olduğunu belirtmektedir²²¹.

Batıklar üzerine yapılan çalışmalar da Casson’ı haklı çıkartmaktadır. Yapılan çalışmalar sonucu Gelidonya Batığı’nın yükü altında bulunan ahşap parçalarından geminin yapım tekniğinin Klasik Yunan ve Roma Devirlerinde kullanılan gemi yapım tekniğinde gördüğümüz ağaç çivili zıvanalarla birbirlerine tutturulduğunu bilmekteyiz.²²² Uluburun Batığı’nda ise, M.S. VII. yüzyıla kadar kullanıldığı bilinen bir gemi yapım tekniğinin en erken örneğini oluşturuyor. Söz konusu teknikte, günümüzdeki ahşap gemi yapım tekniklerinin tersine ilk önce, birbirlerine ve omurgaya kavelalı lamba-zıvanalar ile tutturulan kaplama tahtalarıyla bir kabuk gövde inşa edilir. Geminin gövdesi bu şekilde tamamlandıktan sonra, kaplamayı desteklemek amacıyla kabuk gövdenin içine, omurgayı dik kesen kaburgalar yerleştirilir.²²³

²¹⁵ Gemide güverte hizasında ıskarmoz bağlarına tutturulan dikmelerin dış yüzlerine kaplanan kaplamaların oluşturduğu siper, borda kaplamalarının en üstü, güverteden yukarı kalan bölüm, korkuluk, parapet: <http://www.tdk.gov.tr/>

²¹⁶ Seren: Yelkenli gemilerde üzerine dört köşe yelken açmak ve işaret kaldırmak için direğe yatay olarak bağlanan gönder. <http://www.tdk.gov.tr/>

²¹⁷ Safra: Gemileri ve her boyda deniz aracını dengede tutmak, istenilen su düzeyine kadar batırabilmek için dip bölümlerine konulan ağırlık. <http://www.tdk.gov.tr/>

²¹⁸ Iskota: Büyük yelkenleri yönetmek için kullanılan ip. <http://www.tdk.gov.tr/>

²¹⁹ Erhat – Kadir 2005 s115-116 V 230- 265

²²⁰ Casson 2002. s.33

²²¹ Casson 2002. s.33

²²² Bass Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesindeki Batıklar s. 29

²²³ Pulak 2001, s.114-121

Fakat McGrail'e göre, "Gelidonya ve Uluburun Batıklarında zıvana tekniğinin kullanılması, Homeros'un gemilerinin (en azından kısmen) onarıldığı iddiasını baltalaması gerekmiyor: Gelidonya Batığının kalas döşemesinin sadece küçük örnekleri bulunmuş ve Uluburun Batığı'nın sadece 1,8 metresi incelenmiştir. Her iki durumda da "zıvana tekniğinin" yanı sıra "kalas dikme" tekniğinde kullanılma olasılığı vardır²²⁴.

Burada önemli olan bir nokta McGrail ve Morrison-Williams'ın bahsettikleri Troia'daki gemilerin onarılmış olmaları bilgisi, Agamemnon'un İlyada Destanındaki "*Çürüdü gemilerin tahtaları, halatlar gevşedi.*" sözünden yola çıkarak ve yine Homeros'un Destanındaki gemilerin onarıldığı bilgisiyle birleştirmeleri sonucu elde etmişlerdir. Fakat kanımca iki önemli sorun vardır. Birincisi buradaki halatlar daha öncede bahsettiğim gibi kalasları birleştirmede kullanılan halatlar değil de başka bölümlerin halatları olabilir. İkinci ve kanımca daha önemli konu ise, McGrail ve Morrison-Williams'ın gemilerin onarıldığı bilgisini dayandırdıkları bölümdür. Bu bilgi için referans verdikleri destan İlyada değil Odysseia Destanıdır²²⁵. Yani ilk bilgiyi İlyada Destanından verirken, bununla ilgili ikinci bilgiyi Odysseia Destanından verirler. Ayrıca referans verdikleri bölümde fırtınadan zarar gören teknelerin onarıldığı söylenir. Yani kalas birleştirme sisteminden bahsetmiyor. Fırtınada bir gemi pek çok şekilde zarar görmüş olabilir. Bu aşama da Troia sahilindeki gemilerin kalas birleştirme sistemleri üzerinde soru işaretleri bulunmaktadır.

Sonuç olarak Geometrik Dönem teknelerinde zıvana tekniğinin uygulandığı kanaatindeyim. Çünkü aksi yönde net bir kanıt yok. Dahası Odysseus gemisini yaparken zıvana tekniği kullanmıştır.

²²⁴ McGrail 2004 s. 126

²²⁵ Morrison – Williams 1968, s.50

VIII. KATOLOG

Bu alışmada Geometrik Döneme ait gemiler iki merkez üzerinde incelenmiştir. Katalog bölümünde iki merkez üzerinden incelediğimiz gemileri kullanım alanları, biçim ve modelleri gibi hususlar göz önünde bulundurarak yapısal olarak geçirdikleri evreler sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma, betimlemeler üzerindeki tasvirlerden ve yazılı kaynaklar ışığında dönemin gemi gelişimi dikkate alınarak hazırlanmıştır.

EGE DENİZİ GEMİLERİ

Kat. No. 1–21

- TİP EGE I (Kat. No 1)
- TİP EGE II (Kat. No 2–3)
- TİP EGE III (Kat. No 4–6)
- TİP EGE IV (Kat. No 7–10)
- TİP EGE V (Kat. No 11–13)
- TİP EGE VI (Kat. No 14–17)
- TİP EGE VII (Kat. No 18–21)

DOĞU AKDENİZ GEMİLERİ

Kat. No. 22–27

- TİP D. AKD. I (Kat. No 22)
- TİP D. AKD. II (Kat. No 23)
- TİP D. AKD. III (Kat. No 24)
- TİP D. AKD. IV (Kat. No 25–26)
- TİP D. AKD. V (Kat. No 27)

VIII. 1. Ege Denizi

Geometrik Dönem Ege gemilerine ait betimlemelerin tamamı açık deniz savaş gemisi olduğu için, bu bölge gemilerinde savaş ve ticaret diye bir ayırma gidemeyiz. Ayrıca Fenike gemilerini incelediğimiz gibi nehir ve açık deniz gemisi olarak ta ayıramayız. Bu nedenle Ege gemilerini kronolojik bir sıra içerisinde gelişim çizgisine bağlı kalarak ve daha çok yapıları üzerinde inceleme yaparak sınıflandırmaya gideceğiz.

TİP EGE. I

Tip I, M.Ö. 850 yılına tarihlen gemi betimlemesinden oluşmaktadır. Tek sıralı ve düz karinalı, düz mahmuzlu savaş gemilerinden oluşmaktadır.

KATALOG NO. : 01 (levha 5- şekil1)
ESER ADI: : Bronz fibula üzerinde mahmuzlu gemi betimlemesi
BULUNTU YERİ : Atina
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : Bronz
TARİH : M.Ö. 850 civarı
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi
TANIM: : Sol doğru dönmüş mahmuzlu bir savaş gemisinin ön yarısı betimlenmiştir. Düz bir karina yapısı görülmektedir. Mahmuz gövdenin devamı gibidir. Mahmuz sonraki örneklerdeki benzerlerine göre daha gerçekçi yapılmıştır. Gövdenin üst tarafında ise iki dikey çizgi görülmektedir. İki yatay çizgi bu çizgileri sınırlandırır. Uzun çizgi ise bu yatay çizgiyi geçer. Olasılıkla sanatçı geminin uzak tarafını betimlemek istemiştir. Mahmuzlu bir savaş gemisinin ilk görüldüğü tip olması açısından oldukça önemlidir
KAYNAKÇA : Casson 2002, s.53

TİP EGE II

Tip II, M.Ö. 850–800 yıllarına tarihlenen gemi betimlemelerinden oluşmaktadır. Tek sıralı savaş gemilerinden oluşmaktadır. Alçak ve düze yakın oval karinaları, uca doğru sivri ve hafifçe yükselen mahmuz, önce dışarıya daha sonrada içeriye doğru kıvrılan baş bodoslama ayrıca geniş bir dışbükey çizerek içe doğru dönen kış bodoslama karakteristik özelliklerdir.

KATALOG NO. : 02 (Levha 5-Şekil 2)
ESER ADI: : Attika kasesi
BULUNTU YERİ : Atina
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 850-800
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi
TANIM: : Sol tarafa bakan mahmuzlu bir savaş gemisi. Mahmuz uzun ve masiftir. Önce dışarıya daha geniş bir kıvrılma yapan ve yatay olarak biten baş bodoslama ve geniş bir yuvarlak çizerek biten pupa bodoslamasına sahiptir. Gövdede üst bölümdeki ikinci yatay çizgi küpeşte çizgisi olmalıdır. 11 adet dikey çizgi küpeştenin üzerine çıkmıştır. Bunlar iskarmozlar olmalıdır. Ayrıca çift dümen küreği bulunmaktadır.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, Levha 6.c

KATALOG NO. : 03 (Levha 6-Şekil 3. a, şekil 3. b)
ESER ADI: : Skyphos
BULUNTU YERİ : Eleusis
YÜKSEKLİK : 6.4 cm
MALZEME :
TARİH : M.Ö. 850-800
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sola tarafa dönmüş bir savaş gemisi. Önce dışarıya doğru daha sonra içeriye doğru kıvrılma yapan baş bodoslama ve geniş bir yuvarlak çizerek biten pupa bodoslamasına sahiptir. Gövdede üst bölümdeki ikinci yatay çizgi küpeşte çizgisi olmalıdır. İki yatay bölüm arasında çapraz şekilde yapılmış çizgiler vardır. Buradaki amaç süslemeden çok küpeştenin gösterilmesi olmalıdır. Küpeştenin üzerindeki 5 adet dikey çizgi ise iskarmozdur. Pruva ve pupa bölümdeki kafesi andıran çizgiler ise ön ve arka güverteleri temsil etmektedir. Ayrıca tek dümen küreği bulunmaktadır.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 6.d, Casson 1971, resim 30

TİP EGE III

Tip III, M.Ö. 800–750 yılına tarihlenen gemi betimlemelerinden oluşmaktadır. Tek sıralı savaş gemilerinden oluşmaktadır. Bu gurup Tip IV' e geçiş gurubu olarak adlandırılabilir. Düz ve düze yakın karinaları, uca doğru sivrilen mahmuzları vardır. Karakteristik özellikleri ise; pruva bölümündeki boynuz şeklindeki çıkıntı bir önceki tipten farklı olarak öne çıkıntı yapmadan içeriye doğru kıvrılarak yükselir. Pupa bölümdeki çıkıntı ise bir önceki tipten farklı olarak dışarı doğru bir yuvarlak çizmeden bir kıvrımla yükselir. Ayrıca tip içinde zaman içerisinde pupa bölümünde bir gözü andıran şekil belirlemeye başlar. Önceleri 4'e ayrılan yuvarlak biçimindeki göz, (levha 7-şekil 5) değişim sırasında 8 bölüme kadar ayrıldığı görülür. Levha 8-şekil 6.a, 6.b)

KATALOG NO. : 04 (Levha 7-Şekil 4)
ESER ADI: : Attika Krateri
BULUNTU YERİ : Kerameikos
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8. yüzyılın ortaları
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sağa tarafa dönmüş bir savaş gemisi. Pruva bölümündeki boynuz şeklindeki çıkıntı bir önceki tipten farklı olarak öne daha az çıkıntı yaparak içeriye doğru giriyor. Pupa bölümdeki çıkıntı ise bir önceki tipten farklı olarak içeriye doğru kıvrılarak yükselir. Güvertede 13 kişi bulunmaktadır. Bu kişilerden en arkada bulunan dümenci olmalıdır. Çünkü 12 tane kürek görülmektedir. Morrison ve Williams betimlenen sahnede denizcilerin bir talim gerçekleştiğini iddia etmektedir.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 4.d, Casson 1971, resim 62

KATALOG NO. : 05 (Levha 7-Şekil 5)
ESER ADI: : Attika krater parçası
BULUNTU YERİ : ?
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 800-750
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sola tarafa dönmüş bir savaş gemisi görülmektedir. Düz bir karınaya sahip. Mahmuz gövdenin devamı gibi gelmektedir. Pruva bölümündeki boynuz şeklindeki çıkıntı bir önceki tipten farklı olarak öne daha az çıkıntı yaparak içeriye doğru kıvrılarak giriyor. Pupa bölümündeki çıkıntı içeriye doğru kıvrılıyor. Pruva bölümünde bulunan iki kişi gemi direğinin yükseltilmesi veya alçaltılması için halatları tutmaktalar. Gemi direğinin hafifçe öne eğildiği görülebilmektedir. Güvertedeki kişilerin oturma pozisyonları bu gemide güvertenin olmadığı izlenimi yaratıyor. Çünkü gemi direğinin halatlarını tutan pruva bölümündeki figürlerin ayakları daha aşağıda bir seviyede duruyor gibi. Bu gemide Güvertede yatan iki ceset vardır. Fakat figürlerin iyi yerleştirilemediğini görüyoruz. Ayrıca mahmuz bölümünde de bir ceset vardır. Pupa bölümünde iki adet dümen küreği görülebilmektedir. Ayrıca 4 parçalı göz gemini pruva bölümünde yer almaktadır.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 4.c

KATALOG NO. : 06 (Levha 8-Şekil 6. a, şekil 6. b)
ESER ADI: : Attika krateri
BULUNTU YERİ : Attica
YÜKSEKLİK : 97.5cm
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 800-750
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sağ tarafa dönmüş bir savaş gemisi ve savaş anı betimlenmiştir. Düze yakın karinalı ve sivri mahmuzludur. Gövdeden çıkan dikey çizgilerle birleşen iki yatay çizgi vardır. Çizgilerin bir kısmı en üstteki yatay çizgiye ulaşırken, bazıları ulaşmamaktadır. Buradaki yatay çizgilerin açıklaması tartışmalıdır. Kirk üst yatay çizginin bir iskele olduğunu, aşağıdaki yatay çizginin ise uzunlamasına direk olduğunu ileri sürmektedir. Sonuç olarak en üstteki çizginin küpeşte olduğunu ima etmektedir. Morrison ve Williams ise bu durumda üst yapının omurgadan çok yukarıda olacağını bildirirler. Buradaki dikey çizgilerden kısa olanların iskarmoz uzun olanların ise trabzan küpeştesi olabilecek üst yatay çizgi için destek olmaktadır. Dipylon gurubundaki vazolar gibi plan görünüşü profille karışmış olabilir. Gemi yorumlarken Morrison ve Williams pupa bölümünde geminin altındaki çıkıntıyı dümen küreğinin palası olarak gösterirler. Fakat bu bir yanılgıdır. Burada gemi kumsala çekilmiş durumdadır. Geminin dengede kalması içinde altına destekler konulur. İşte pupa bölümündeki dikey çizgi bu destekleri belirtiyor olmalıdır. Hiçbir koşulda dümen küreği olması mümkün değildir. Pruva bölümünde 8 parçaya bölünmüş bir göz görebilmekteyiz. Savaş sahnesi gemide ve gemi çevresinde resmedilmiştir. Pruva bölümünde 4 tane mızrak görülmektedir. Gemideki askerler pruva bölümünde ok ve kılıçla düşmanı karşılamaktadır. Pupa bölümünde ise iki savaşçı kılıçları ile savaşmaktadır.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 5, Casson 1971, resim 65, Casson 2002, s.54-55

TİP EGE IV

Tip IV, M.Ö. 800. yüzyılın ortalarına tarihlenen gemi betimlemelerinden oluşmaktadır. Tek sıralı savaş gemileridir. En önemli karakteristik özellikleri pruva bodoslamasının dışa doğru U çizerek tekrar içeriye yükselmesi ve pruva bölümündeki öne doğru çıkan kalas parçalarıdır. Ayrıca güvertenin betimlenmesinde aşama kaydedilerek güvertenin uzak tarafı verilmeye başlanmıştır. Tip III'de başlayan pruva bölümündeki gözde değişim olmuştur. Önce yuvarlak alan içindeki bölüm sayısı artmış, sonrasında ise içi içe iki yuvarlak alan oluşmuştur. İçteki alan parçalara bölünürken dıştaki halkada ise noktalarla bir süsleme görülmektedir. Tüm örneklerde pruva bölümünde ön güvertenin olduğu görülmektedir.

KATALOG NO. : 07 (Levha 9-Şekil 7)
ESER ADI: : Krater parçası
BULUNTU YERİ : ?
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8.yüzyılın ortaları
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sola tarafa dönmüş bir savaş gemisinin ön bölümü görülmektedir. Düz bir karınaya sahiptir. Mahmuz gövdenin devamı gibi görünmektedir. Pruva bölümünde 4 adet mızrak görülmektedir. 8 parçalı göz pruva bölümünü süslemektedir. Ayrıca kare yelken kullanılmaktadır. Fakat sanatçı olasılıkla yer sıkıntısı nedeniyle yelkeni çok aşağıda göstermiştir. Bu guruptaki gemilerin karakteristik özellikleri pruva bölümünden çıkan yatay kalaslar bu örnekte de görülmektedir.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 2.c

KATALOG NO. : 08 (Levha 9-Şekil 8)
ESER ADI: : Krater parçası
BULUNTU YERİ : Kerameikos
YÜKSEKLİK : 11.3cm
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8.yüzyılın ortaları
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sol tarafa dönmüş bir savaş gemisinin ön bölümü görülmektedir. Düz bir karınaya sahip. Mahmuz uca doğru sivrilerek hafifçe yükseliyor. Güvertede 2 kişi bulunuyor. Sanatçı bu kişilerin güverteye yerleştirmek istese de ayaklarını bastıkları yer tırtıran gibi görünüyor. Güvertede belli aralıklarla yerleştirilmiş kanca şeklindeki kısa çizgiler iskarmozdur. Betimleme üzerinde bu guruptaki gemilerin karakteristik özellikleri olan pruva bölümünden çıkan yatay kalaslar ve ön güverte görülebilmektedir. Ayrıca 16 parçalı yuvarlak göz pupayı süslemektedir.
KAYNAKÇA : Casson 1971 resim 68, Morrison-Williams 1968, Levha 1.e

KATALOG NO. : 09 (Levha 10-Şekil 9. a, 9.b)
ESER ADI: : Attika Krateri
BULUNTU YERİ : Kerameikos
YÜKSEKLİK : 58 cm
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8.yüzyılın ortaları
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Kulpun altında sola dönük bir gemi resmedilmiştir. Oval bir karınaya sahiptir. Mahmuz uca doğru sivrilerek hafifçe yükseliyor. Bu kısımda gövdenin ovallığını devam ettirir niteliktedir. Betimleme üzerinde bu guruptaki gemilerin karakteristik özellikleri olan pruva bölümünden çıkan yatay kalaslar ve ön güverte görülebilmektedir. Ayrıca bu örnekte de parçalı yuvarlak göz pupayı süslemektedir. Fakat parça sayısı artmıştır. Ön v e arka güverte tirabzama da görülebilmektedir. Kürekçilerin oturduğu bölüm istenildiği gibi verilemediği anlaşılmaktadır.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 3 a-b, Casson 1971, resim 72, Casson 2002, s.54

KATALOG NO. : 10 (Levha 11-Şekil 10)
ESER ADI: : Attik Krater parçası
BULUNTU YERİ : ?
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8.yüzyılın ortaları
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sola dönük bir gemi üzerindeki savaş sahnesi resmedilmiştir. Özellikler bakımından gurup içindeki 8 numaralı örneğe çok benzemektedir. Bu gemi betimlemesinde de güvertede belli aralıklarla yerleştirilmiş kanca şeklindeki kısa çizgiler görmekteyiz. Bunlar daha öncede gördüğümüz üzere iskarmozdur. Betimleme üzerinde bu guruptaki gemilerin karakteristik özellikleri olan pruva bölümünden çıkan yatay kalaslardan sadece bir tanesi görülebilmekteyiz. Ayrıca iki halka halinde iç içe geçmiş göz şeklindeki süslemenin zaman içerisinde değişim yaşadığı da görülmektedir. Resmedilen sahnede iki asker ön güverte bölgesinde kılıcını çekmek üzere olan düşman askerine yönelmiş durumdadır. Ancak düşman askeri okla vurulmuştur.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 2.a, Casson 1971, resim 67

TİP EGE V

Tip V, M.Ö. 750–700. tarihleri arasındaki gemi betimlemelerinden oluşmaktadır. İki sıralı savaş gemileridir. Tip içindeki bazı örnekler tek sıralı gibi algılansa da dikkatli bir şekilde bakıldığında hepsinde güverte altındaki kürek çekilen bölümün aynı olduğu görülmektedir. Güvertede boş olduğu durumlarda kürek çekilirken (Levha 11-şekil 11), bir iş yapılırken veya yatan cesetler olduğunda ise sadece güverte altındaki bölümde kürek çekilmiştir. (Levha 12- şekil 12, Levha 12- şekil 13)

KATALOG NO. : 11 (Levha 11-Şekil 11)
ESER ADI: : Attika krater parçası
BULUNTU YERİ : ?
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 750-700
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Kürekçilerin oturma pozisyonlarından ve dümen küreklerinden anlaşılacağı üzere sola dönük bir geminin pupa bölümü görülmektedir. Üst üste iki sıra halinde kürekçiler görülmektedir. Fakat bu görüntünün bir tek sıralı gemiye mi yoksa iki sıralı gemiye mi ait olduğu tartışmalıdır. Kirk bunların uzak köşe kürekçileri olması gerektiğini ileri sürer. Morrison ve Williams'ta bu görüşü desteklemektedir. Fakat kanımca bu gemi iki sıralı bir gemi betimlemesidir. Bu konuyu açıklanması için Katalog no 12'ye bakınız.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 3.c

KATALOG NO. : 12 (Levha 12-Şekil 12)
ESER ADI: : Attika krater parçası
BULUNTU YERİ : ?
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 750-700
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Kürekçilerin oturma pozisyonlarından sola dönük bir geminin pruva bölümü olduğunu anlıyoruz. Katalog no 11'deki kraterle aynı gövde yapısına sahiptir. Alt sırada kürek çeken kürekçiler görülmektedir. Üstte ise olasılıkla yelken ipleri ya da yelken direği için kullanılan halatları tutan denizciler görülmektedir. Bu örneğin bize verdiği bilgilerle bakıldığında Kirk, Morrison ve Williams'ın Katalog no 11'deki üst bölümdekileri uzak köşedeki kürekçiler, alt bölümdeki kürekçileri de yakın köşedeki kürekçiler olarak adlandırmaları kanımca hatadır. Çünkü bu araştırmacıların görüşlerine göre katalog 12 yorumlanırsa yakın köşedeki kürekçiler kürek çekerken uzak köşedeki kürekçiler kürek çekmez. Fakat bu kabul edilemez. Bu nedenle benim görüşüm Katalog 11 ve katalog 12'deki gemi resimlerinin iki sıralı gemiler olduğudur. Geminin güvertesinde bulunan 2 kişi olasılıkla yelken direğinin kaldırılması ya da indirilmesi için halatları tutuyor.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 3.d

KATALOG NO. : 13 (Levha 12-Şekil 13)
ESER ADI: : Krater parçası
BULUNTU YERİ : ?
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 750-700 civarı
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sola dönük bir geminin pupa bölümü görülmektedir. Alt bölümde sola doğru kürek çeken 8 tane kürekçi görülmektedir. Üst bölümde ise cesetler görülmektedir. Kirk, Morrison ve Williams'ın uzak köşedeki kürekçiler fikri (Kat. no. 11) burada da çürümektedir. Pupa bölümünde geminin güvertesinde yatay bir şekilde kıvrılan pupa bodoslanmanın altında dümenci görülmektedir. Bu kişi dümen küreğinin tezgahını tutmaktadır. İki tane dümen küreği vardır. Ayrıca geminin pupa bölümünün altında denizde okla vurulmuş bir asker görülmektedir.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 4.a

TİP EGE VI

Tip VI, M.Ö. 750–700. tarihleri arasındaki gemi betimlemelerinden oluşmaktadır. İki sıralı savaş gemileridir. Bu grup kendi içinde iki sıralı geminin geldiği aşamayı göstermesi açısından oldukça önemlidir. Şöyle ki iki sıralı gemilerde önceleri alt sıradaki kürekçilerin yanları açıktır. (Levha 13-şekil 14, Levha 13-şekil 15) sonrasında alt sıradaki kürekçiler yanları korumalı bir bölümden kürek çekmeye başlamışlardır. (Levha 14-şekil 16, şekil 17)

KATALOG NO. : 14 (Levha 13-Şekil 14)
ESER ADI: : Krater
BULUNTU YERİ : Thebes
YÜKSEKLİK : 30 cm
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarısı.
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Gemi sağa dönüktür. Yüksek bir pruva ve pupa görülmektedir. Özellikle dümencinin bulunduğu konum oldukça yüksektir. Çift dümen küreği bulunmaktadır. Pupa bodoslama geniş bir kavis çizerek dümencinin üst tarafında son bulurken, pruva bölümünde s şeklinde bir uzantı vardır. Pruva bölümünden tek bir kalas dışarıya çıkmıştır. Bu kalas alt sıradaki kürekçilerin oturduğu sıranın devamı gibi gözükmektedir. Bu gemi tasvirinin tek sıralı mı, iki sıralı mı olduğuna dair bir tartışma olsa da kanımca bu betimleme iki sıralı bir gemiye aittir. Çünkü alt sırada 20 üst sırada ise 19 kürekçi bulunmaktadır. Bu tür bir fark tek sıralı bir gemide söz konusu olamaz. Ayrıca üst bölümde 19 alt bölümde 20 kürekçi bulunmasının bize verdiği sonuç alt sıradaki iki kürekçinin arasına üst sırada bir kürekçi konulmasıdır. Bu da Geometrik Dönemde iki sıralı gemilerde gördüğümüz kürekçi oturma pozisyonuna uymaktadır. Bu nedenlerle iki sıralı bir gemi olması gerekir. Mahmuz ise daha önceki örneklerden farklı olarak karinanın uzantısı gibi değildir. Daha çok sonradan eklenmiş hissi yaratır. Pupa bölümünün ardında ise bir kadın ve onu bileğinden tutan bir erkek figürü vardır. Bu kişilerin kimi tasvir ettiği tartışmalı bir konudur.
KAYNAKÇA : Fotoğraf: Ahmet Adil Tırpan, British Museum. Morrison-Williams 1968, levha 4.e Casson 1971, resim 74, Casson 2002, s.57

KATALOG NO. : 15 (Levha 13-Şekil 15)
ESER ADI: : Krater parçası
BULUNTU YERİ : ?
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarısı.
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : İki sıralı bir gemiye ait kürekçileri tasvir eden bölüm görülmektedir. Kürekçilerin dizilişi açısından üst sıradaki iki kürekçinin arasına alt sırada bir kürekçi gelmektedir. Karina bölümü oldukça kalın belirtilen gemide, üst bölümdeki kürekçileri ayıran sıra da önceki örneklere göre daha belirgin yapılmıştır. Önemli olan nokta alt sıradaki kürekçilerin yan bölümlerinin açık olmasıdır. Bu bölümde daha sonraları koruma amaçlı bir siper oluşacaktır.
KAYNAKÇA : Casson 1971, resim 77

KATALOG NO. : 16 (Levha 14-Şekil 16)
ESER ADI: : Attik kap parçası
BULUNTU YERİ : Atina Akropolis
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8. yüzyılın sonu
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sola dönük bir geminin orta kısmı görülmektedir. Küpeştenin üstü birbirini takip eden karelerden oluşmaktadır. Karelerin içinden kürekçiler kürek çekerken görülmektedir. Alttaki kürekçileri üsttekilerden ayıran iki yata çizgi ve aralarında dikey kısa çizgiler vardır. Üstteki kürekçilerden sol taraftaki ikisini arasından yelken direği çıkmaktadır.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 7.e Casson 1971, resim 70

KATALOG NO. : 17 (Levha 14-Şekil 17)
ESER ADI: : Kap parçası
BULUNTU YERİ : Atina Akropolisi
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8. yüzyılın sonu
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sola dönük bir geminin orta kısmı görülmektedir. Küpeştenin üstü birbirini takip eden karelerden oluşmaktadır. Karelerin içinden kürekçiler kürek çekmektedir. Kürekçileri ayıran bloklar kafes şeklinde dikdörtgen paçalardır. Sanatçı burada muhtemelen kürekçileri kafesin ardında göstermek istemiş olmalıdır. Üst bölümde ise tam olmasa da üç kürekçi daha görülmektedir. Fakat kürekçilerin yerleştirilmesi üst üste gelecek şekilde yapıldığı için yanlıştır.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 7.f, Casson 1971, resim 71

TİP EGE VII

Tip VII'de resmedilen gemilerde ya kare ya da yuvarlak kürek delikleri görülmektedir. Deliklerin varlığı sanatçının iki sıralı bir gemiyi resmettiği anlamına gelmez. Fakat açık bir şekilde küpeşelerin kürekçiler için bir koruma olarak yükseltilmeye başlandığı anlamına gelir

KATALOG NO. : 18 (Levha 15-Şekil 18.a, 18.b)
ESER ADI: : Oinokhoe
BULUNTU YERİ :
YÜKSEKLİK : 21.5 cm
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8.yüzyılın ikinci yarısı
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Bir kaza sahnesi resmedilmiştir. Savaş gemisi ters dönmüş ve mürettebat deniz düşmüştür. Sadece bir tanesi ters dönmüş gemiye çıkmıştır. Geri kalan mürettebat denizdedir. Gemide güvertesinin olduğu bölümde 8 tane boşluk vardır. Olasılıkla kürekçilerin kürek çektiği bölümdür. Pupa bölgesinde tırabzan bulunmaktadır. Bu tasvir alabora olmuş geminin en canlı tasviridir.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 7.a, Schweitzer 1971 Resim 62

KATALOG NO. : 19 (Levha 16-Şekil 19)
ESER ADI: : Kase (Toronto)
BULUNTU YERİ : Tebai
YÜKSEKLİK : 22.6 cm
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarısı.
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sola dönük bir savaş gemisi resmedilmiştir. Gemide 21 adet delik vardır. Kürekler bu kısımdan geçirilerek çekilmektedir. Bu deliklerin üst kısmındaki yatay çizginin üzerinde ıskarmozlar görülmektedir. Her kürek için bir ıskarmoz vardır. Çift dümen küreği bulunmaktadır. Pupa bölümünde bir dümen kürekçisi bu dümenleri kontrol eder. Sanatçı burada alan darlığı ve perspektifi veremediği için ikinci dümeniyi koyamamıştır. Ayrıca pruva bölgesinde ön güvertede bir görevli vardır. Morrison ve Williams bu kişiyi pruva görevlisi olarak adlandırır. Mahmuz sivri uçludur ve geminin devamı niteliğindedir. Pruva bölümünde kare şeklinde bir çerçeve içerisinde göz şeklinde süs bulunmaktadır.
KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 7.d

KATALOG NO. : 20 (Levha 16-Şekil 20)
ESER ADI: : Kap parçası
BULUNTU YERİ : Atina Akropolisi
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 750-700
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Sağa dönük bir geminin orta bölümü görülmektedir. Gemide dört geniş oval delik içine Dipylon tarzı kalkanlarla kısmen örtülmüş kürekçiler yerleştirilmiştir. Bir önceki örnekteki (katalog no 19) delik bölümden kürek çeken kürekçiyi bu bölümde de görmekteyiz. Fakat burada deliğin arkasından kürek çeken kürekçiyi göstermek için delikler çok büyük yapılmıştır.

KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 7.c

KATALOG NO. : 21 (Levha 17-Şekil 21)
ESER ADI: : Krater
BULUNTU YERİ : ?
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME : ?
TARİH : M.Ö. 8. yüzyılın ikinci yarısı.
İŞLEVİ: : Savaş Gemisi.
TANIM: : Bir kaza sahnesi resmedilmiştir. Gemi mürettebatı denize düşmüştür. Mürettebattan bir kişiyi balıklardan en büyüğü yemek üzeredir. Mahmuz gördüğümüz örneklere göre kısadır ve geminin devamı şeklindedir. Güverte bölümünde 10 tane eşit genişlikte kare bölme görülmektedir. Bu bölümdeki dikey çizgiler her kürekçiye ait alanı göstermiştir. Bu bölümler önceki örneklerde de gördüğümüz gibi içinden küreklerin geçtiği boşluklar olabilir. Fakat iskarmozlar yoktur. Morrison ve Williams'a göre geminin stili Attik tasvirlerden çok Korint'e yakındır.

KAYNAKÇA : Morrison-Williams 1968, levha 6.e

KAT. NO.	TARİH	TİP		MODEL (KÜREK SIRASINA GÖRE)		MAHmuzUN ŞEKLİ	YUKARIYA DOĞRU SİVRİ	DÜMEN SAYISI		PRUVA SUSLEMESİ (GÖZ ŞEKLİ)	KARINA ÇİZGİSİ	
		SAVAŞ	TİCARET	TEK SIRALI	ÇİFT SIRALI			TEK DÜMEN	ÇİFT DÜMEN		DÜZ	OVAL
1	M.Ö. 850	X		X		X					X	
2	M.Ö. 850-800	X		X			X		X		X	
3	M.Ö. 850-800	X		X			X		X		X	
4	M.Ö. 8.YY ORTASI	X		X		X						X
5	M.Ö. 800-750	X		X		X			X		X	
6	M.Ö. 800-750	X		X		X				X	X	
7	M.Ö. 8.YY ORTASI	X		X		X				X	X	
8	M.Ö. 8.YY ORTASI	X		X			X			X	X	
9	M.Ö. 8.YY ORTASI	X		X			X			X		X
10	M.Ö. 8.YY ORTASI	X		X						X		
11	M.Ö. 750-700	X			X				X			
12	M.Ö. 750-700	X			X							
13	M.Ö. 750-700	X			X				X		X	
14	M.Ö. 8.YY 2 YARISI	X			X	X			X		X	
15	M.Ö. 8.YY 2 YARISI	X			X							
16	M.Ö. 8.YY SONU	X			X							
17	M.Ö. 8.YY SONU	X			X							
18	M.Ö. 8.YY 2 YARISI	X		X		X			X		X	
19	M.Ö. 8.YY 2 YARISI	X		X			X		X		X	
20	M.Ö. 750-700	X		X								
21	M.Ö. 8.YY 2. YARISI	X		X			X		X			X

Tablo 1: Ege gemilerine ait tablo.

VIII. 2. Doğu Akdeniz (Levant)

Geometrik Donem Ege gemilerine ait betimlemelerin tamamı açık deniz savaş gemisiydi. Fakat bu doneme ait elimizdeki Fenike gemilerini nehir ve açık deniz gemileri olarak ayırabiliriz. Ayrıca açık deniz gemilerini de savaş ve ticaret gemileri olarak inceleyeceğiz.

TİP D.AKD. I

Tip I, Fenike tipi nehir teknesidir. Bu gurup, sonradan Fenike gemilerinin karakteristik ozelliği olacak pruva bolumundeki at başı figurunun oncusudur. Bu grubun karakteristik ozelliği hem pruva hem de pupa bolumunde at başı şeklinin bulunması ve dışarıya doğru açılmış pruva ve pupa bodoslamalarıdır.

KATALOG NO. :22 (Levha 18-şekil 22)

ESER ADI: : Bronz kapı levhası.

BULUNTU YERİ : Balawat

YUKSEKLİK : ?

MALZEME : Bronz

TARİH :M.. 850

İşLEVİ :Nehir gemisi

TANIM: : Ada krallıklarından Asur derebeyliklerine hediye (haraç) getiren Fenike gemileri resmediliyor. Tiros (Sur) şehrinden yola çıkan Fenikeliler goruluyor. Malları gemilere yukluyor, daha sonrada başka bir ulkede yuku boşaltıyorlar. Sağa donuk iki gemi gorulmektedir. Tekne duz omurgalı, pruva ve pupa bodoslaması dışarıya doğru genişleyen bir yapıdadır. Teknenin hareketi kureklerle yapılmaktadır. Bu guruptaki ornek, iki tarafında da at başı şeklinin bulunduğu elimizdeki tek ornektir. Sonradan Fenike gemilerinin karakteristik ozelliği olacak pruva bolumundeki tek at başı figuru burada hem pruva hem de pupa bolumunde bulunmaktadır. Bu nedenle karakteristik Fenike gemilerinin oncusu konumundadır.

KAYNAKÇA : Fotoğraf: Ahmet Adil Tırpan British Museum, McGrail 2001, s.131

TİP D.AKD. II

Tip II, Fenike tipi açık deniz ticaret gemisidir. Bu grupta tek betimleme mevcuttur. Fenike gemilerinin karakteristik özelliği olan pruva bölümündeki at başı figürü bulunmaktadır. Ayrıca yüksek pruva ve pupa bodoslamasının başladığını görmekteyiz. Bu tarihten itibaren bu yapı sürekli hale gelecektir.

KATALOG NO.	: 23 (Levha 18-Şekil 23)
ESER ADI:	: Mühür
BULUNTU YERİ	: ?
YÜKSEKLİK	: ?
MALZEME	: ?
TARİH	: M.Ö. 8-7. yüzyıl
İŞLEVİ:	: Açık deniz ticaret gemisidir
TANIM:	: Sağa dönük bir ticaret gemisi resmedilmiştir. Geminin pruva bölümünde Fenike gemilerinin karakteristik özelliği olan at başı figürü vardır. Pupa bodoslaması dik olarak yükselmektedir. Karina bölümü ise oval bir şekilde gelmektedir. Seyir sırasında kare yelken kullanılmıştır. Yelken direğinin pruva ve pupa bodoslamadan halatlarla sabitlendiği görülmektedir. Dümen küreği ise olduğundan daha büyük bir şekilde betimlenmiştir.
KAYNAKÇA	: Casson 2002, s.39

TİP D.AKD. III

Tip III, Fenike tipi nehir yük gemisi olarak tanımlanabilir. Bu gruptaki tüm gemilerde Fenike gemilerinin karakteristik özelliği olan pruva bölümündeki at başı figürü bulunmaktadır. Gemiler gövde yapısı olarak TİP D.AKD. II'ye benzemektedir. Özellikle yelken direğinin olduğu gemi, yapı açısından benzerlik gösterse de dümen küreklerinin bulunmayışı ve işlevsellik olarak fark olması ayrı bir gurup altında incelenmesini gerektirir.

KATALOG NO.	: 24 (Levha 19-20 Şekil 24.a, 24.b, 24.c)
ESER ADI:	: Duvar resmi.
BULUNTU YERİ	: Khorsabad
YÜKSEKLİK	: ?
MALZEME	:
TARİH	: M.Ö. 725-705
İŞLEVİ	: Fenike tipi nehir yük gemileri.
TANIM	: Pupa kısımlarında kereste çeken pruvasında at başı süsü bulunan gemiler resmedilmiştir. Buradaki gemiler düze yakın bir karınaya, dik pruva ve pupaya sahipler. At başı figürünün de sadece pruva bölümünde olduğunu görüyoruz. Buradaki gemiler sabit itme modunda küreklerle hareket ediyorlar. Kereste çekmeyen bir geminin, pruva ve pupa istikametindeki desteklerle birlikte geminin ortalarına yakın bir yere yerleştirilmiş bir direği vardır ve direk ucunda muhtemelen üstte bir gözetleme yeri şeklinde bir yapı vardır. Fakat buradaki asıl önemli nokta bu direğin pruva ve pupaya bağlanan iki destek halatıyla tutturulmuş olmasıdır.
KAYNAKÇA	: Casson 1971, Resim 92, McGrail 2001, s.131

TİP D.AKD. IV

Tip IV, Fenike tipi açık deniz savaş gemileridir. İki sıralı bu gemilerin ortak özellikleri sivri mahmuz ve sıralı yerleştirilmiş kürekçileri ve ortaya çekilerek yükseltilmiş güvertedir. M.Ö. 704–681 yılları arasına tarihlenen bu gemiler, küreklerin konumlanması açısından da aynı özelliktedir. Bu düzenlemeye göre üst sıradaki kürekçiler alt sıradaki kürekçilerin arasına gelecek şekilde yerleştirilmiştir. Ayrıca yükseltilmiş güvertede üçüncü seviye gibi görünmektedir.

KATALOG NO. : 25 (Levha 20-Şekil 25)
ESER ADI: : Duvar resmi
BULUNTU YERİ : Nivona
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME :
TARİH : M.Ö. 704-681
İŞLEVİ : Savaş gemisi
TANIM: : Sola dönük iki sıralı bir Fenike Savaş gemisi görülmektedir. Oval bir karina, dışbükey yapan pupa bodoslama ve sivri bir mahmuzu vardır. Mahmuz geminin devamı niteliğindedir. Tipe ait karakteristik özellikleri yansıtmaktadır. Sivri mahmuz çapraz olarak yerleştirilmiş kürekçiler ve ortaya çekilerek yükseltilmiş güverte görülmektedir.
KAYNAKÇA : Toor 1894, Levha 2 resim 10

KATALOG NO. : 26 (Levha 21-Şekil 26)
ESER ADI: : Duvar kabartması
BULUNTU YERİ : Nivona
YÜKSEKLİK : ?
MALZEME :
TARİH : M.Ö. 704-681
İŞLEVİ : Savaş gemisi
TANIM : Sağa dönük iki sıralı bir Fenike Savaş gemisi görülmektedir. Eserin tamamı ele geçmediği için geminin pupa bölümü hakkında bilgimiz yoktur. Geminin düze yakın oval bir karinası ve sivri bir mahmuzu vardır. Mahmuz geminin devamı niteliğindedir. Tipe ait karakteristik özellikleri de yansıtmaktadır. Sivri mahmuz çapraz olarak yerleştirilmiş kürekçiler ve ortaya çekilerek yükseltilmiş güverte görülmektedir.
KAYNAKÇA : Fotoğraf: Ahmet Adil Tırpan British Museum. Casson 1971, resim 76, Casson 2002, s. 47

TİP D.AKD. V

Tip V, Fenike tipi açık deniz kargo ve yolcu gemisidir. Bu guruptaki gemi betimlemesi yapı olarak Fenike tipi nehir yük gemilerine benzerler. İki sıralı bu gemiler kürekçi sayıları, kürekçilerinin oturma pozisyonları ve yükseltilmiş güverte yapıları ile tamamen açık deniz savaş gemileri ile aynı yapıdadır.

KATALOG NO.	:27 (Levha 21-Şekil 27)
ESER ADI:	: Duvar resmi
BULUNTU YERİ	: Nivona
YÜKSEKLİK	: ?
MALZEME	: ?
TARİH	:M.Ö. 704-681
İŞLEVİ	: Kargo ve yolcu gemisi.
TANIM	: Sola dönük bir kargo ve yolcu gemisidir. Oval bir karınaya, dik bir şekilde yukarıya doğru çıkan pruva ve pupa bodoslamaları vardır. Yapı olarak tamamen TİP D.AKD. III' e benzemektedir. Fakat pruva bölümünde at başı şekli yoktur. Ayrıca iki sıralı bu gemiler kürekçi sayıları, kürekçilerinin oturma pozisyonları ve yükseltilmiş güverte yapıları ile tamamen TİP D.AKD. IV'e benzemektedir. Fakat yelken direğinin bulunmamasıyla da TİP D.AKD. IV'den farklıdır. Ancak direğin kesinlikle olmadığını söyleyemeyiz. Çünkü küreklerle seyreden geminin, aynı duvar resminde yan yana gösterilen savaş gemileri gibi direklerinin olması da muhtemeldir.
KAYNAKÇA	: Toor 1894, Levha 2 resim 11

KAT. NO.	TARİH	TİP				MODEL (KÜREK SIRASINA GÖRE)		MAHMUZUN ŞEKLİ		DÜMEN SAYISI		PRUVA SÜSLEMESİ (AT BAŞI FİGÜRÜ)		KARINA ÇİZGİSİ	
		NEHIR	KARGO	SAVAŞ	AÇIK DENİZ	TEK SİRALI	İKİ SİRALI	DÜZ SIVIRI	YUKARIYA DOĞRU SIVIRI	TEK DÜMEN	ÇİFT DÜMEN	PRUVADA	PUPADA	DÜZ	OVAL
22	M.Ö. 850		X			X						X	X	X	
23	M.Ö. 8-7. yy.				X	X			X			X			X
24	M.Ö. 725-705		X			X						X		X	
25	M.Ö. 704-681			X		X					X				X
26	M.Ö. 704-681			X		X		X							X
27	M.Ö. 704-681				X	X					X				X

Tablo 2: Doğu Akdeniz (Levant) gemilerine ait tablo.

IX. SONUÇ

Geometrik Dönem gemileri üzerine bugüne dek yapılan çalışmaların hemen hepsi yazılı ve görsel kaynakların araştırılması sonucu oluşturulmuş çalışmalardır. Bu yöntemin uygulanmasının en önemli nedeni ise, Geometrik Döneme tarihlenen bir batığın bulunamamasıdır. Fakat yapılmış çalışmaların birçoğunda kaynaklarından bir tanesine daha fazla ağırlık verilmesi nedeniyle genel tablodaki boşluklar tam anlamıyla doldurulamamıştır. Bu nedenle çalışma sırasında kaynakların çok dengeli ve birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılmasına dikkat edildi.

Çalışma sırasında sanatçıların, gemileri ne kadar iyi yansıtabildikleri sorgulanmıştır. Bir gemi, sanatçı tarafından tasvir edildiğinde amaç süslemedir. Teknenin gerçek oranları ve belki de birtakım önemli özellikleri verilmez. Ayrıca sanatçıların çizimleri her dönemin stil özelliklerine uygun olarak değişir. Dolayısıyla stilistik gelişim ile tekne gelişimini birbirinden ayırabilmek oldukça zorlaşır. Bu aşamada yazılı ve görsel kaynakların birbirini tamamlaması oldukça önemlidir.

Yazılı kaynaklarda, Geometrik Döneme ait en önemli denizcilik bilgilerini Homeros'un destanları vermektedir. M.Ö. 9. yüzyılda yaşadığı düşünülen Homeros'un eserlerinde kendiden dört asır önceki gemileri anlatması, Troia savaşını anlatan Homeros'un aslında kendi çağına ait gemileri anlattığı düşüncesini doğurmuştur. Eserleri dikkatli bir şekilde incelendiğinde de anlatımların vazo resimlerindeki gemilerle örtüştüğü görülmektedir. Fakat yazılı ve görsel kaynaklar arasında uyumsuzluğun olduğu noktalarda vardır. Örneğin Homeros'un Geometrik Dönemin standart savaş donanımı olan mahmuzla, düşman gemisine çarpmadan hiç bahsetmemesi, ayrıca iki katlı gemilerden destanlarında bahsetmemesi bu gemilerin bronz çağı gemileri olduğu fikrini de yaratabilir.

Ancak, bu noktada yaptığımız çalışmanın yöntemiyle bu sorulara yanıt bulabiliyoruz. Şöyle ki, Homeros İlyada Destanında Boiotialılardan her gemiye 120 delikanlının bindiğini belirtir. Bu bilgiyi başta Homeros'un ardılı olan Thukydides olmak üzere pek çok kişi tartışır ve Homeros'un burada 120 kürekli gemilerden bahsettiğini belirtirler. Çalışma içinde yaptığımız hesaplamalar ve Geometrik Döneme ait gemi modellerin incelenmesi sonucunda 120 kürekli bir geminin Geometrik Dönemde var olabileceği sonucuna ulaştık. Fakat sonrasında bu büyüklükteki bir geminin asla Bronz Çağında olamayacağını da belirtmiştik. 120 kürekli bir geminin Geometrik Dönemde kullanılmış olması soru işaretleri yaratırken, bu geminin Geç Bronz Çağında kullanılmış olabileceğini düşünmek olanaksızdır. Homeros kendi yaşadığı dönemdeki teknolojiyi –örneğin, mahmuz ve iki katlı gemileri- Bronz Çağına yansıtmamak için bazı sınırlar çizmiş, önemini vurgulamak istediği Boiotialılara da 120 kürekli bir gemiyi kullanma ayrıcalığı vererek kendi sınırlarını da aşmıştır. Kanımca Homeros belli bir mantık süzgeçten geçirdiği Geometrik Dönem teknolojisini Bronz Çağına uygun hale getirerek İlyada Destanına yansıtmıştır.

Gemileri bölgeler bazında incelediğimizde Fenikelilerin Akdeniz'deki üstünlüklerini doğrular nitelikte bilgilerle karşılaşıyoruz. Fenike gemilerine ait betimlemeler Fenike donanmasında çok sayıda iki sıralı gemi olduğunu gösteriyor. Buna karşın çok daha fazla tasvirin elimize ulaştığı Ege gemilerinde ise iki sıralı gemileri bu kadar çok göremiyoruz. İki sıralı olduğunu düşündüğümüz bazı tasvirlerinde sorunlu olduğu düşünüldüğünde Fenikelilerin Akdeniz'de denizcilik açısından çok daha üstün olduğu söylenebilir.

Araştırmacılar arasındaki genel yargı iki sıralı gemilerin geçiş dönemi gemileri olduğudur. Kirk iki bölmeli savaş gemisinin Yunanlılar arasında kısa ömürlü olduğunu ve bunun açık denize uygun olmadığı keşfedilinceye kadar varlık gösterebildiğini yazar. Fakat bu görüş iki sıralı gemileri görmezden gelmeye çalışmaktır. Sonuç itibarıyla bir geçiş gemisi olduğunu kabul etsek bile üç sıralı gemilerin temel bilgisini bu gemiler oluşturur. Daha büyük bir gemi yapımında iki sıralı gemi yapımındaki tüm bilgi birikimi kullanılmış olmalıdır. Ayrıca iki sıralı gemiler Akdeniz'de uzun süre hizmet vermiştir. Hatta Roma ve Bizans çağında, donanmalarda iki sıralı gemiler bulunmaktaydı.

Fenikelilerin üstünlükleri sadece pahalı donanmalarından ileri gelmiyordu. Sennaherib'in sarayındaki Fenikelilere ait iki sıralı gemi tasvirleri, özellikler bakımından Doğu Akdeniz'deki gemi gelişiminin son noktası olarak tanımlanabilir. Bu tasvirler Fenikelilerin denizcilikteki üstünlüklerini göstermesi açısından da çok önemlidir. Burada incelediğimiz gemilerde kürekçilerin daha alt seviyeye indirilmesi ve güvertenin yükseltilmesi ile daha kullanışlı gemiler yaratılmıştır.

Kanımca Geometrik Döneme ait en önemli görsel kaynak topluluğu düşünülenin aksine Yunan vazoları üzerindeki gemi tasvirleri değil, Sennaherib'in sarayındaki Fenike gemilerine ait duvar resimleri ve kabartmalarıdır. Fenikelilerin arkalarında yazınsal kanıtlar bırakmamalarına ve elimize geçen Fenike gemi tasvirlerinin Yunan vazolarındaki tasvirlerden daha az olmasına karşın verdikleri bilgilerle birçok soru işaretini cevaplar niteliktedirler.

Ege gemilerine ait tasvirlerde sadece savaş gemilerine rastlanması araştırılması gereken bir konudur. Bu tasvirlerdeki perspektif sorunu gemilerin yorumlanmasını güçleştirmektedir. Özellikle gemilerin tek sırada mı kürekçilerinin olduğu yoksa çift sırada mı kürekçilerinin olduğu bu betimlemeler için ana tartışma maddesidir.

Tasvirler karşılaştırıldığında Ege ve Levant kıyılarındaki gemilerin birbirlerinden farklı özellikler sergiledikleri görülmektedir. Özellikle gövde yapıları bakımından farklı olan gemilerde, Fenike gemilerinin yüksek bodoslamalarına karşın Ege gemilerinde kıvrımlı süslemeler görülmektedir. Bu özellik Fenikelilerin açık denize daha dayanıklı gemiler yaptıkları izlenimi yaratır. Ege gemilerindeki pruva ve pupa bölümlerindeki süslemeler ise sadece sanatçıların süsleme merakı olarak görülmemelidir. Çünkü kıvrımlara ait bilgiler Homeros'un eserlerinde verilmektedir.

Ayrıca Fenike gemilerine ait elimizde çok az tasvir bulunmasına karşın her tipte gemi görülebilmektedir. Oysa Ege gemilerine ait tüm tasvirlerde savaş gemileri görülmektedir. Bunun anlamı ticari seferlerden çok askeri seferlerin yapılmış olabileceği, ya da vazo sanatçılarının popüler figürler ve konular üzerinde daha fazla durmaları olabilir.

İki bölge gemileri arasındaki tasvirler karşılaştırıldığında Fenike gemilerinin daha gerçekçi aktarıldığını söylenebilir. Örneğin gemilerdeki mahmuz bölümleri Fenike gemilerinde düz ve olması gereken gerçek biçimiyle aktarılırken, Ege gemilerinde yukarıya doğru kıvrılmış ve tamamen sanatçının üslubu ile şekillendirilmiştir.

Geometrik Dönem içinde ki ortak özellikler ise, pruva bölümlerinin her iki bölgede de süslenmesi, dönem ilerledikçe her iki bölgede de tek sıralı gemilerin yerlerini iki sıralı gemilere bırakması, hem tek hem de çift dümen küreğinin tüm zaman dilimi boyunca kullanılmasıdır. Tasvirler üzerinden kesin sonuçlara ulaşmasak ta, her iki bölgede de kare yelkenin kullanıldığını bilinmektedir. Yelkenin takılıp çıkarılması ve ön ve arka bölümden halatlarla sabitlenmesi de hem Fenike hem de Ege gemilerinde görülebilmektedir.

Sonuçta Doğu Akdeniz bölgesindeki Geometrik Döneme ait gemilerde şekilsel ve teknolojik farklılıklar görülebilmektedir. Fakat bu farklılıkların yanı sıra Akdeniz'deki yoğun ticari faaliyetler nedeniyle yoğun ilişki içindeki halklar birbirlerinden etkilenerek özellikle donanım anlamında birbirlerine benzer gemiler üretmişlerdir. Görülen pek çok ortak özellikte bu görüşü desteklemektedir. Geometrik Dönem içinde gemicilik ve denizcilik anlamında öncü topluluk ise Fenikelilerdir.

X. DENİZCİLİK VE GEMİCİLİK TERİMLERİ SÖZLÜĞÜ

X. 1. Türkçe –İngilizce Denizcilik ve Gemicilik Terimleri Sözlüğü

Bu sözlük çalışma sırasında kullanılan denizcilik terimlerinin ve bu bölümün ardından hazırlanan Yunanca ve Latince gemicilik terimleri sözlüğünün daha iyi anlaşılabilmesi adına hazırlanmıştır. Türkçe denizcilik ve gemicilik terimleri ve bu terimlerin parantez içerisinde İngilizce karşılıkları verilerek alfabetik sırayla yazılmıştır. Sözlüğün hazırlanmasında farklı kaynaklardan yararlanılmıştır²²⁶.

-A-

ABLİ (guy): Seren ve bumba cundalarından aşağı iki tarafa inen halatlar

ABORDA (along side): Bir teknenin diğerine veya bir iskeleye yanaşması

AĞIZ KUŞAĞI (Sheer strake): 1) Ahşap bir teknede küpeştenin hemen altındaki en üst kaplama. Teknenin üst güvertesi ile aynı seviyede olan bu kaplama tüm tekne boyunca uzanır.
2) Armuz kaplamanın en üst sırası [bindirme kaplamanın da]

ALABANDA (side): 1) Teknelerin su kesiminden yukarıda bulunan içi kısmı.

2) Bordanın iç kısmı veya dümenin 35° ye kadar basılması

ALABORA OLMAK (capsize): Bir teknenin deniz veya limanda ters dönmesi, batması.

ALTABAŞO: Bir yelkenin alt yakası, alt ve aşağı anlamında da kullanılır.

AMORA YAKASI: Dört köşe bir yelkenin alt ve ön tarafındaki yaka.

ANA GÜVERTE: Geminin veya teknenin üzerinde yürünen en üstteki güvertesi

ANA OMURGA: Postaların bağlandığı, baştan kıça kadar uzanan ağaç / demir kısım

ARMA (rig): Teknenin tipinin belirlenmesini sağlayan, direk ve yelkenleri ile ilgili tüm özelliklerini kapsayan genel terim

ARMUZ: Güverte ve borda kaplama tahtalarının arasındaki çizgi

ARMUZ KAPLAMA (carvel construction veya carvel built): Ahşap teknelerde uygulanan ve yan tarafların uc uca getirildiği inşa metodu.

AŞOZ (rabbet): Kaplama tahtaları için omurga ve bodoslama açılan oyuklar.

AYNALIK (transom): Kıç bodoslama üzerine konan ve dümen iğneciğinin üzerine konduğu tahta levha.

-B-

BANDRA: Milliyeti gösteren sancak

BAŞ: Bir teknenin ön ve ileri kısmı

BAŞ BODOSLAMA: Omurganın baş tarafından teknenin başını meydana getirmek için yukarı istikamete doğru konulan ağaç parçası.

BAŞ KASARA (forecastle): Genellikle gemilerdeki baş taraftaki yüksek kısım.

BAŞ OMUZLUK: Kemere ile baş bodoslama arasındaki yuvarlak kısım

BİNDİRME KAPLAMA (clinker veya clinch-built): Yan kabuğu oluşturan tahtaların üst üste bindiği tekne inşa metodu.

BORDA (board): Teknelerin dış tarafta ve su kesiminden yukarıda kalan yan tarafları.

BUMBA (boom): Yelkenlerin alt yakalarını germek için kullanılan bir cins seren.

²²⁶ Dear-Kemp 2002

www.tdk.gov.tr

<http://www.yelkenokulu.com>

BURGATA: Halat ve zincir ebadını ölçmek için kullanılan bir ölçü

-C-

CIVADRA (*bowsprit*): Teknenin baş tarafında dışarıya doğru eğik olarak uzanan sabit seren, genellikle yelkenli teknelerde flokları açmak için kullanılır.

CUNDA (*peak*): Yatay serenlerin uçları ile direk, çubuk ve gönderlerin uç tarafları.

ÇALIM (*rake*): Bir tekne direğinin, dikeye göre yaptığı açı. Bazen teknenin baş ve kıç kısmının dikeye yaptığı açı içinde kullanılır.

ÇARMIK/ÇARMIH (*shrouds*): İstralyaların direği baş kıç doğrultusunda desteklemesi gibi, teknenin direklerini yandan destekleyen sabit arma.

-D-

DEMİR/ÇAPA (*anchor*): Teknenin dalga ve rüzgarla kaymasını engelleyip onu sabit bir noktada tutması için dizayn edilmiş büyük ve ağır cisim. Çapa tekneye bir halat veya zincirle bağlanır ve kendi ağırlığı ile dibe gömülerek tekneyi sabit tutar.

DENİZ DEMİRİ/DERİN SU DEMİRİ (*sea anchor*): Dalgalı ve zor koşullarda, teknenin burnunu sabit tutmaya yarayacak herhangi bir ağırlık. Kürek veya kullanılmayan yelkenlerin bir araya getirilerek olabildiğince uzun bir halatla dibe sarkıtılmaları, teknenin burnunu fırtına boyunca sabit tutmak için yeterli olacaktır.

DENİZ MİLİ (*nautical mile*): Denizde kullanılan ve karada kullanılan 1760 yarıdaya (1608 m.) karşılık gelen kara milinden oldukça farklı olan uzaklık birimi.

DÜMEN (*rudder*): Gemiyi istenilen yöne çevirmek için saç veya tahtadan yapılmış olup kıç tarafa monte edilen yelpaze şeklindeki bir parça.

DÜMEN BODOSLAMASI: Kıç bodoslama

DÜMEN BOĞAZI: Dümen yelpazesinden yukarıda kalan kısım

DÜMEN YELPAZESİ: Dümenin esas ana parçası

-F-

FLAMA (*pendant*): Bir sinyal göndermek veya bir amacı belli etmek için kullanılan kumaş bayrak.

FLOK (*jib*): Ön direk ıstralyasına çekilen üçgen yelken.

-G-

GABYA (*top*): Direk tepesinde mauna ve çapraz maunalar üzerine oturan platform. Temel işlevi gabya çubuğunu destekleyen çarmıkları tutmaktır.

GOMİNA (*cable*): Denizcilikte kullanılan bir deniz milinin onda birine eşit ölçü birimi. Bir gomina yaklaşık 185,2 metreye karşılık gelir. Mil uzunluğunun 1/10 = 185 metre.

GRANDİ DİREĞİ: Birden fazla direkli gemilerdeki en yüksek direk

GÜVERTE (*deck*): Gemilerde ve teknelerde baştan kıça kadar döşenmiş tahta veya madeni platform döşeme. Temel olarak tüm tekne boyunca uzanan düz platforma verilen isimdir. Bu platformun tek bir parça olarak uzanmadığı durumlarda, arka kısım kıç güverte, ön kısım ise baş kasara güverte olarak adlandırılır. Bu iki kısmın ortasında kalan bölüm ise genelde çukur güverte olarak adlandırılır.

-H-

HAVUZLUK: Yelkenli veya kürekli bir teknede kıç tarafta topluca oturulacak yer.

-I-

ISKAÇA (*step, heel*): Omurga üzerinde direğin oturması için yapılmış kare şeklindeki oyuk. Direklerin dip kısmı ise bu oyuğa tam olarak oturup, dönmemesi için kare şeklinde kesilmiştir.

ISKARMOZ: Kürekli teknelerde küreğin bağlanması veya oturması için ay veya çelik şeklindeki lumbar ıskarmoz denilen aygıtlar

ISKOTA/İSKOTA (*sheet*): Bir yelkenin rüzgara göre duruşunu ayarlamak için kullanılan tek bir halat veya palanga.

-İ-

İÇ OMURGA (*keelson* veya *kelson*): Teknenin iç tarafında, omurga boyunca uzanan yer döşemesini destekleyen ve tekneye ekstra bir sağlamlık veren parça

İSKANDİL: Denizin derinliğini ölçmek

İSKELE (*port*): Teknenin sol yarısı veya gemiye girip çıkmak için kullanılan sürme veya inip kalkan merdiven

İSTRALYA (*stay*): Bir teknede sabit donanımın direği baş-kıç doğrultusunda destekleyen parçası.

-K-

KABURGA/ POSTA/EĞRİ (*frame*): Teknenin omurgasından yan kısmına kadar uzanan tahta parçalar. Kaburgalar teknenin gövdesini ve iskeletini oluştururlar ve gövde kaplamaları bunlar üzerine takılır.

KANDİLİSA: Yelkenleri yukarı kaldırmak için kullanılan halat.

KAPLAMA (*strake*): Tekne boyunca uzanan kalas veya çelik paça.

KARİNA (*bottom of the vessel*): Bir teknenin su altında kalan ıslak kısmı (dış kısmı).

KASARA (*deck house*): 1) Teknelerin baş orta ve kıç kısımlarında güverteden daha yüksek olan güvertelere veya kısımlara denir.

2) Güverte üzerindeki kare biçimindeki kamara.

KAVALYA (*Treenails*): Bir teknenin yan ve alt kaplamalarını kaburgalara tutturmak için kullanılan uzun, silindirik ağaç çiviler.

KEMERE (*Beam*): Ölçü olarak teknenin en geniş yeri.

KIÇ (*PUPA*) (*stern*): Teknenin en arkası.

KIÇ BODOSLAMA (*sternpost*): Bir teknenin en arka kısmındaki, alt ucunda omurgaya bağlanmış olan parçası.

KÜPEŞTE (*bulwark*): Posta başlarını tekne boyunca bağlayan kuşak.

-L-

LUMBUZ /LUMBOZ (*scuttle*): Gemideki pencerelere verilen isim.

LOMBAR: Gemi bordalarına ve küpeştelere açılan dörtgen biçiminde delik.

-M-

MASTORİ POSTASI: Bir teknedeki en geniş posta.

-O-

OMURGA (keel): Teknenin en altında bulunan, tüm hat boyunca uzanan ahşap parça veya metal. Bunun üzerine teknenin ana yapı parçaları olan kaburgalar, talimar ve kış bodoslama parçaları bağlanır. Genellikle küçük teknelerde yekpare olur.

OMUZLUK: Teknenin baş ve kış tarafındaki 45 derecelik açılı civarındaki istikamet.

-P-

PALAMAR HALATI (warp/mooring line): Bir tekneyi iskele, rıhtım vb. veya başka bir tekneye bağlamada kullanılan halatların genel adı (mooring line) ve bu halatlardan biri (warp).

PRASYA (Brace): Seren armalı teknelerde yelkenleri rüzgara göre doğru açığa getirebilmek için serenleri çekmede kullanılan halat veya tel halat.

PRUVA/BAŞ (bow): Teknenin ön kısmı.

PRUVA DİREĞİ: Birden çok direkli teknede baş taraftaki ilk direktir.

PUNTEL (stanchion): Güvertenin kuvvetlendirilmesi için alttan dikine konan destek veya güverte üzerindeki vardavelaları tutmak için güverteye dik olarak konulan demir çubuklar.

PUPA: Teknenin arka kısmı.

-R-

ROTA (course): Bir teknenin baş-kış doğrultusu ile kuzey veya güney istikametinin yaptığı açı.

RUBA ETMEK: Yelkenle rüzgarı başa alarak tekneyi geriletmek.

SAFRA (ballast): 1) Tekneye ekstra bir stabilite kazandırmak veya ön ve arka kısımda tam bir suya batıklık düzeyi sağlamak için taşınan fazla yük.

2) Teknede denge sağlanması için sintinesine konan ağırlık.

-S-

SEREN(yard): Bir tekne direğini yatay veya çapraz olarak kesen ve üzerine yelken gerilen büyük tahta veya metal çubuk.

SİNTİNE (bilge): Tekne tabanının, omurganın iki yanında yer alan neredeyse düz kısmı. Burası tekne tabanı ile teknenin yan kısmındaki eğimli parçaların birleştiği noktadır.

SU HATTI: Teknenin gövdesinde ıslak yüzeyle kuru yüzey arasında meydana gelen çizgi.

SÜBYE ARMALI: Direklerinde seren yelkenleri olmayıp sadece yan yelkenleri bulunan tekneler.

-T-

TALİMAR (Stem): Teknenin başını, pruvasını oluşturan, alt kısmında parile (ahşap) veya perçin (çelik) ile omurgaya bağlı en ön parça. Ahşap teknelerde tüm kaplamalar aşıklar sayesinde talimar üzerine takılır. İngilizcede cutwater olarak da bilinir.

-U-

USTURMAÇA (fender): Bir birinin üzerine veya rıhtıma yanaşan teknelerin bordalarının göçmemesi veya boyalarının bozulmaması için araya koydukları ağaç, lastik, plastik veya halatlardan yapılmış olan, balon, silindir biçimindeki yastık.

-V-

VARDAVELA/VARDAVELE (guardrail): Küpeştenin altındaki veya üzerindeki puntellere bağlı ve güverteye paralel demir veya pirinç çubuklardır.

VARDAVELA PUNTELİ: Küpeştelere konmuş olan ağaç veya demir sabit veya yatıp kalkan punteller.

VELEİSTRALYE YELKENİ: Pruva direğinden sonra gelen direk üzerine açılan yan yelkenin sereni

-Y-

YEKE (helm): Küçük yelkenli tekne ve yatların dümenini kontrol etmeye yarayan ahşap veya metalden yapılmış çubuk.

X. 2. Yunanca Ve Latince Gemicilik Terimleri Sözlüğü

Bu sözlük çalışma sırasında yararlanılan kitaplardan²²⁷ oluşturulmuştur.

-A-

Acharaktos: isimsiz bir bot
Actuaria (L.) : Bir ticaret gemisi tipi
Actuariola (L.) : Küçük actuaria
Adiutor (L.) : Roma deniz kuvvetlerinde bir rütbe
Akateion: Savaş gemilerinde acil durum halatı
Akation: Küçük akatos
Akatos: Bir tür ticaret gemisi
Akrostolion: Kıç bodoslama
Akroterion: Kıç bodoslama
Ammokopregon: Kum ve gübre taşıyıcı
Amphimetrion: Geminin zemini
Ancorale (L.): Çapa / demir halatı
Ankyreion: Demir halatı
Antemna (L.): Seren
Antiprosopon: Geminin baş bölümünde bulunan figür, süs.
Antleterion: Sintineyi boşaltma kovası
Antlia, antlos: Sintine
Aphlaston: Kıç tarafın arkası, kıç bodoslama veya kıç tarafın tepesindeki süsleme
Apobathra: İskele tahtası
Archinauphylax: Baş gemi siperi
Archos: Kaptan yada amiral için kullanılan Homerik kelime daha sonra “nauarchos” kelimesi kullanılmıştır.
Apogaion, apogeion: Demirleme ipi / halatı
Arbor (L.): Gemi direği
Armenon: Yelken
Artemo (L.): artemon
Artemon: Pruva yelkeni
Asanidon: Bizans savaş gemilerinin açık alanları
Asemos: İsimsiz bir tekne
Auchen: Kürek topacı

-B-

Baioielypon: Küçük bir tür deniz aracı
Baris: Bir tür Nil aracı
Beneficarius (L.) : Roma deniz kuvvetlerinde bir idari subay
Bicrota (L.) : İki banklı bir savaş gemisi
Biremis (L.) : İki banklı bir savaş gemisi
Bucinator (L.): Borozancı

-C-

Carchesium (L.): karchesion
Carina (L.): Gemi omurgası

²²⁷ Casson 1971, Morrison-Williams 1968, McGrail 2001

Castellum (L.): pavesade
Catapirates (L.) : Katapeirates
Caudicaria (L.) : Bir tür sahil ve nehir aracı
Caupulus (L.) : Küçük bir tür deniz aracı
Celeuma (L.) : Keleuma
Celeusta (L.) : Roma savaş gemilerinde subay
Celox (L.) : Bir tür ticaret gemisi
Cercurus (L.) : Kerkouros
Ceruchus (L.) : Kerouchos
Chalinos: Güverteden direğe uzanan ip / alet
Chalkoma: Mahmuzun bronz kaplaması
Cheires sidera: Demir eller
Cheirosiphon: Yunan ateşi için el silahı
Chelandia: Bir tür Bizans savaş gemisi
Chelysma: Yalancı Omurga
Cheniscus (L.): Cheniskos
Cheniskos: Kaz başlı kış taraf süsü
Choma: Mendirek
Clavus: Yeke
Constrata (L.): cataphract
Constratum (L.): Güverte
Contus (L.): Kontos
Corbita (L.): Bir tür tüccar
Cornu (L.): Seren cundası
Coronarius (L.): Roma deniz kuvvetlerinde bir rütbe
Corvus (L.): Binme köprüsü
Costa (L.): Yanal kereste, kaburga
Cumba (L.): Kymbe
Cuneus (L.): Zıvana
Cybaca (L.): Kybaia
Cydarum (L.): Kydaron

-D-

Dekatarchos: Yunan deniz kuvvetlerinde alt rütbe
Dekeres: 10
Desmos: Bağ / eklem
Despotes: Gemi sahibi
Diaeta (L.): Diaita
Diaetarius (L.): Bir tüccar gemisinde bir denizci
Diaita Kabin
Diarmenos: İki direkli
Diekplous: Bir tür deniz manevrası
İleri doğru bir çizgide açılma konusunda savaş taktiğidir ve düşman filosunu yarıp geçmeye yarar.
Dieres: İki banklı bir gemi
Dikrotos, dikroton: İki banklı bir gemi
Diopos: Tüccar gemilerindeki bir subay
Diproros: Çift pruvalı katamaran
Diprymnos: Çift kış tarafı olan katamaran
Dokos: Kemere kirişi

Dolator (L.): Roma deniz kuvvetlerinde bir rütbe
Dolon: Bir savaş gemisinin acil durum halatı
Dominus (L.): Gemi sahibi
Dromon: Bizans deniz kuvvetlerinde bir tür savaş gemisi
Dromonarion: Arap deniz kuvvetlerinde bir tür savaş gemisi
Dromonion: Küçük dromon
Dryochos: Gemi yapı kızağı
Duplicarius (L.) : Roma deniz kuvvetinde bir rütbe

-E-

Eikoseres: 20
Eikosoros: Yirmili
Elaiochreistes: Yunan deniz kuvvetlerinde bir rütbe
Elakate: Gemi direğinin dar üst kısmında kullanılan bir dönence
Embolos, Embole: Mahmuz
Emporion: Ticaret Limanı
Enkoilion: Postanın bir parçası
Enneres: 9
Entorneia: Parapet
Epakter: Balıkçı
Epaktris: Küçük bir ticaret gemisi
Epaktrokeles: Bir tür ticaret gemisi
Epaktron: Balıkçı teknesi
Epenkenis: Küpeşte
Epenkenides: Homeros'un destanlarında kıçta bir yay oluşturan yatay kalas döşemeler.
Epholkaion: Homeros'da kemerelerin ucu
Epholkion: Geminin teknesi
Epholkis: Geminin teknesi
Epibates: Denizcilik
Bir savaş gemisinin güvertesinde taşınan donanımlı asker.
Epigyon: Demir atma halatı
Epikopos: Kürekli
Epikrion: Homeros'da seren
Epiplous: Savaş gemilerindeki yardımcı kaptan
Episemon: İsim aleti
Epitonos: Kıç ıstralya
Epotis: Dış halatların ön kısmı
Ergates: Vinç
Ergazomenoi: Kıç kısmındaki işçiler
Eune: Homeros'da çapa
Exairetos: Atina deniz kuvvetlerinde savaş gemileri
Exceptor: Roma deniz kuvvetlerinde rütbe
Exercitor (Navis) (L.) : Geminin kullanılmasından kar eden gemi sahibi ya da kiralayan kişi, işletmeci

-F-

Faber Navalis (L.) : Gemi enkazı, gemi marangozu
Forus (L.) : Güverte
Funis (L.) : Halat / İp

-G-

Galea: Bizans deniz kuvvetlerinde bir tür savaş gemisi
Gandeia: Küçük bir tür araç
Gaulos: Bir tür Fenike tüccarı
Geseoreta (L.) : Küçük bir tür araç
Gomphos: Kavalıya
Grammateus: Yunan ordularında subay
Gubernaculum (L.): Dümen takımı, kürekler
Gubernator (L.) : Kaptan yelken direkçisi, dümençi

-H-

Halias: Küçük bir tür deniz aracı
Harmos: Bağ / ekleme
Harmonia: Bağ / ekleme
Harpax: Bir filika demiri tipi
Hegemon ton ergon: Yunan deniz kuvvetlerinde bir rütbe, çalışma şefi
Hekatozygos: Homeros'un detanındaki çok büyük bir savaş gemisi. 100'lü
Hekkaidekeres: 16
Hemiolia: Bir tip hızlı gemi
Hendekeres: 11
Hepteres: 7
Herma: Safra
Hexeres: 6
Himas: Halat, kaldırmak
Hippagogos, hippegos: At taşımacılığı yapılan gemi
Hippos: Bir Fenike ticaret gemisi
Histion: Yelken
Histion lepton: Hafif yelken, Atina kadırgalarındaki özel donanım
Histiokopos: Küçük bir tür gemi
Histodoke: Homeros destanında gemi direği ayağı
Histokeraia: Ana seren
Histopede: Homeros destanında direk barınağı (yuvası)
Histos: Gemi direği
Holkas: Tüccar gemisi
Hoplitagogos: Birlik taşıyan savaş gemisi
Horia (L.): Küçük bir tekne türü
Horiola (L.): Küçük horia
Hormos: Demirleme alanı
Hortator (L.): Bir gemideki zaman sayacı
Hypera: Prasya
Hyperesia: Savaş gemisindeki özel personel, hizmet grubu
Hyperesion: Destek
Hypoblema: Bir tip tente
Hypozoma: Alttan destek

-İ-

İatros: Doktor
İkria: Güverte
Insigne (L): İsim aleti

-K-

Kalodion: İp / hat
Kalos: İstiga ipi
Kalybe: Barınak, kabin
Kamax: Yeke, dümen mili
Kantharos: Bir tür küçük gemi
Karabos: Arap deniz kuvvetlerinde bir savaş gemisi
Karchesion: Gemi direğinin tepesi
Karis: Küçük bir tür gemi
Kasiotikon: Küçük bir tür gemi
Katablema: Bir tip tente
Katapeirateria, İskadil etmek
Katapeltaphetes: Mancınık operatörü
Kataphraktos: Cataphract
Kataskopos (naus): Keşif teknesi
Katastroma: Güverte
Keles: Bir tür ticaret gemisi
Keletion: Küçük keles
Keleuma, keleusma: Kürekçilerinin temposu
Kelestes: Savaş gemisi subayı
Keraia: Seren
Keras: Seren cudası
Kerkouros: Bir tip tüccar gemisi
Kerkouroskape: Küçük kerkouros
Keroiax: Kaldıraç
Kerouchos: Kaldıraç
Klimakis: Merdiven
Klimax: Merdiven
Kollema: Katılma (Birleşme)
Kollesis: Katılma (Birleşme)
Kontos: Tekne sırtığı
Kontotites: Yunan deniz kuvvetlerinde rütbe, sırtıkçı
Kope: Kürek
Kopodetes: Yunan deniz kuvvetlerinde bir rütbe
Kopregon: Gübre taşıyıcı
Korax: Bir tip filika demiri
Krabatos: Demir yeri
Krikos: Uygun donanım
Krios: Küçük bir gemi tipi
Kybaia: Bir tür ticaret gemisi
Kybaidion: Küçük kybaia
Kybernetes: Kaptan, dümenci
Kydaron: Küçük bir tekne
Kyknos: Küçük bir tür gemi
Kyrios: Gemi sahibi

-L-

Lembos: Ticaret ve savaş için kullanılan gemi türü
Lembus (L.): Lembos
Lenunculus (L.): Bir tip küçük gemi

Levamentarius (L.): Mavnacı
Levamentum (L.): Mavna
Libernion, libernos: Bir tip küçük tekne
Librarius (L.): Roma deniz kuvvetlerinde bir rütbe
Liburna (L.): Bir tip küçük gemi
Limen: Liman
Limen kicistos: Korunaklı liman
Linter (L.): Bir tip küçük gemi
Lithegos (baris): Taş taşıyıcı
Lithophoros: Taş taşıyıcı, yüklemek için seren
Lusoria, lusorion (L.): Ticaret ve savaş için kullanılan gemi türü

-M-

Magister navis (L.): Kaptan
Malus (L.): Direk
Manganon: Makara
Manipularis (L.): Roma savaş gemisinin tayfası
Medicus (L.): Doktor
Mesodme: Gemi direğini tutan keresteler
Metra: Zemin kerestesi
Miles (L.): Roma savaş gemisinin tayfası
Moneres: Tek banklı savaş gemisi
Monokrotos: Tek banklı
Monoxylon: Kütük kayık, içi oyulmuş
Musculus: Küçük bir tür tekne
Mydion: Küçük bir tür tekne
Myoparo (L.) : Myoparon
Myoparon: Hızlı bir savaş gemisi
Myriagogos, myriophoros: Boyutu 10.000 kapasiteli bir tüccar gemisi

-N-

Nauarchis: Amiral gemisi
Nauclerus (L.): Naukleros
Naufylax (L.): Nauphylax
Nauklokybernetes: Sahip-kaptan
Naukleros: Gemi sahibi ya da kiralayan
Naumachia: Deniz savaşı talimi
Naupegeion: Tersane
Naupegos: Gemi marangozu, ustası
Nauphylax: Gemi siperi
Nautes: Kürekçi
Naustologos: Tüccar gemisinin tayfası
Navalia (L.): Deniz üssü
Navis longa (L.): Savaş gemisi
Navicularius (L.): Gemi sahibi ya da kiralayanı
Neaniskos: Deniz piyadesi
Nekregon: Ceset toplayıcı / taşıyıcı
Neorion: Deniz üssü
Neosoikos: Gemi barınağı
Nomeus: Kaburga

-O-

Oiax: Yeke
Oicion: Homeros'un destanlarında yeke
Oinagogos: Şarap taşıyıcı
Oinegon: Şarap taşıyıcı
Okteres: 8
Oneraria navis (L.): ticaret gemisi
Onkos: Destek, dirsek, kenet
Opisthypera: Arka prasya, durdurucu prasya
Optio (L.): Roma deniz kuvvetlerinde subay
Ora (L.): Demir atma halatı
Oraria navis (L.): Sahil teknesi
Ousia: Bizans deniz kuvvetlerinde tamamlayıcı kadırga
Ousiakos: Bizans deniz kuvvetlerinde bir tür savaş gemisi

-P-

Pakton: Bir çeşit Nil teknesi
Palus (L.): Kavalya
Pamphylos: Bizans deniz kuvvetlerinde bir tür savaş gemisi
Paraseion: Flama
Parasema: İsim aleti
Parexeiresia: Dış çubuklar, gurcata kolu
Pausarius (L.): Roma deniz kuvvetlerinde bir zaman sayacı
Pedalion: Dümen, dümen küreği
Pedaliouchos: Yunan deniz kuvvetlerinde bir rütbe
Peisma: Demirleme halatı
Pentekaidekeres: 15
Pentekontarchos: Yunan deniz kuvvetlerinde alt rütbeli subay
Penteres: 5
Perineos: Savaş gemisinin yedek küreği
Perineos: Bir ticaret gemisinin tayfası
Periplous: Kaptanın kılavuzu, kıyı rehberi
Pes (L.) : Iskota
Petasos: Kürek yuvasının bir bölümü
Phaslion: Küçük phaselos
Phaselos: Bir tür ticaret gemisi
Phaselus (L.): phaselos
Phoinikis: Sinyal / mesaj bayrağı
Pistikos: Gemi ustası
Pitulus (L.): Roma deniz kuvvetlerinde bir rütbe
Placida (L.): Bir tür küçük gemi
Platypegion: Bir tür küçük gemi
Pleura: Kaburga
Ploion: Gemi / tekne
Ploion Hellenikon: Yunan tarzı tekne
Ploion zeugmatikon: Katamaran, boyunduruk yekeli gemi
Polykopon: Kürekli bir tür küçük gemi
Polyzygos: Homeros'un destanında tasvir edilen büyük bir savaş gemisi
Ponto (L.): Bir tüccar gemisi
Portisculus (L.): Savaş gemisindeki zaman sayacı

Pous: Iskota
Praetoria navis (L.): Amiral gemisi
Pristis: Bir tür savaş gemisi
Proem bolion: Ek mahmuz
Professionarius de ciconiis (L.) : Vinç operatörü
Pronaukleros: Gemi sahibi ya da kiralayanın temsilcisi
Prorates: Savaş gemisindeki pruva subayı
Proretes: prorates
Propes (L.): Kontra halatı
Prosumia (L.): Küçük bir tür gemi
Protonos: Pruva ana ıstralyası
Prymnesia: Pupadaki demirleme halatı
Pterna: Gemi direği ayağı
Pteryx: Kürek ağzı

-Q-

Quadrires (L.): 4

-R-

Ratiaria (L.): Küçük bir tekne
Ratis (L.): Tekne-sal
Remex (L.): Kürekçi
Remus (L.): Kürek
Rhothios: Hızla kürek bağırarak, gemilerde hamle yapmak için
Rudens (L.): İstıgna halatı

-S-

Saburra (L.): Kum, safra
Saburrarius (L.): Safra tutucu, düzenleyici
Saccarius (L.): Çuvalcı, yükleme yapan kişi
Samaina, Samia: Bir tür savaş gemisi
Sanidoma, sanidomata: Güverte
Sanis: Kaplama tahtası
Scala (L.): Merdiven
Scapha (L.): Geminin teknesi
Scapharius (L.): Bir tür gemici
Schedia: Tekne-sal
Schiston: Kürek yuvalarının bir bölümü
Schoinion: İp/ halat
Scriba (L.): Roma deniz kuvvetlerinde bir subay
Secutor (L.): Roma deniz kuvvetlerinde alt rütbeli bir idari subay
Selma: Oturak, kemere- kemere kirişi, güverte
Semeion: Bayrak, flama
Sentina (L.): Sintine
Sentinaculum (L.): Sintine boşaltma kovası
Septesemiodialis (L.): Roma deniz kuvvetlerinde rütbe ile ilgili kullanılan “yedi buçuk”
Siparum (L.): Gabya yelkeni
Sipharos: Gabya yelkeni
Siphon: Yunan ateş topu
Sitagogos: Tahıl taşıyıcı

Sitegos, sitegon: Tahıl taşıyıcı
Skalmos: Kürek çivisi
Skaphe: Gemi teknesi, mavna
Skaphos: Gemi teknesi
Skene: Kabin, kamara
Skeuophylax: Donanım görevlisi ve tertibat
Sparta: Halatlar
Spathe: Çapa yanal çubuğu
Speculatoria (navis) (L): Keşif gemisi
Stamen (L.): Kaburga parçası, kaburga
Statumen(L.): Kaburga
Steira: Homeros'un destanında geçen talimar
Stera (tropis): Daha sağlam gemi omurgası
Stereoma: Talimar
Stlatta (L.): Bir tür küçük nehir teknesi
Stoichos: Kürekçi takımı, kayıtları
Strategis: Amiral gemisi
Stratitotis: Birlik taşıyan gemi
Stylis: K1ç tarafındaki kimlik işareti
Suboptio (L.): Roma deniz kuvvetlerinde alt rütbeli
Subscus (L.): Zivana
Subunctor (L.): Roma deniz kuvvetlerinde bir rütbe
Symphoniacus (L.): Roma deniz kuvvetlerinde bir rütbe
Synnaukleros: Bir geminin sahibi ya da kiralayanı
Synkekrotemenos: "Hep beraber çekelim" Eğitimli bir savaş gemisi tayfasınca kullanılır.

-T-

Tabellaria (L.): Sevkiyat teknesi
Tabula (L.): Kaplama tahtası
Tacheia naus: Hızlı kadirga
Tarrhos: Bir geminin kürek düzeni
Tecta (navis) (L.): Cataphract
Tessarakonteres: 40
Tessararios: Sevkiyat gemisi
Tessararius (L.): tessararios
Tetreres: 4
Tetreris (L): Tetreres
Textrinum (L.): Tersane
Thalamegos: Nil'de kullanılan bir tür yat ya da tekne
Thalamia: Kürek lombarı
Thalamios: thalamite
Thalamos: Kabin
Tholos: Kabin, kamara
Thorakion: Gemi direği tepesindeki parapet
Thranos: "Platform", güverte
Threnos: Homeros'un destanında kirislerin arasına doğru
Threnys: Tabure
Thyrabathra: Kamara iskelesi merdiveni
Thyreon: Alt banktaki küreklerin askısı
Toichos: Bir geminin yan tarafı

Tonos: Hypozomayı bağlamaya yarayan alet
Tonsilla (L.): Demirleme kazığı
Topeia: Halat takımı
Toxotes: Okçu
Trachelos: Gemi direğinin merkezi,
Tragos: Küçük bir tür gemi
Transtrum (L.): Oturak, kiriş, ambar kapağı
Trapeza: Gemi direği ıskaçası
Triakonteres: Triokontoros 30 kürekli gemi
Triarmenos: Üç direkli
Triemiolia: Bir tür savaş gemisi
Trierarchos: Bir savaş gemisi kaptanı
Trierarchus (L.): Roma deniz kuvvetlerinde bir savaş gemisi kaptanı
Trieraulis: Kürekçilerin temposunu ayarlayan kişi
Trieremiolia: Bir diğer triemiolia şekli
Trieres: Üç sıralı bir savaş gemisi
Trierarchos: Üç sıra kürekçilerin başı (Komutanı)
Trieres, -eis: Üç sıra kürekleri olan savaş gemisi
Triakrotos: Üç banklı / bölmeli
Triremis (L.): Trireme (Üç sıralı bir savaş gemisi)
Triskaidekeres: 13
Trochileia: Makara ve palanga
Trochileion: Makara
Trochlea (L.): Trochileia
Trochos: Makara dili (Makaradaki dönen parça)
Tropis: Gemi omurgası, karina (homeros'un destanında)
Tropos: Kürek kayışı
Tropos: Kiriş
Tropoter: Kürek kayışı
Tutela (L.): Bir geminin Tanrı simgesi /imajı

-U-

Urinator (L.): Dalgıç
Utricularius: Şamandıra / duba köprüsü operatörü

-V-

Vegia (L.): Küçük bir tür gemi
Vehigelorum (L.): Bir tip nehir aracı
Velarius (L.): Roma deniz kuvvetlerinde bir rütbe, güverte tayfası
Velum (L.): Yelken
Versoria (L.): Halatların bir bölümü
Versus (L.): Kürekçi kayıtları
Vetutia (L.): Küçük bir tip gemi
Vexillum (L.): Bayrak, flama
Victimarius (L.): Roma deniz kuvvetlerinde bir rütbe

-X-

Xylegon: tahta taşıyıcı
Xylokastra: Savaş gemisinde savaşma platformu

-Z-

Zeugle: halat / ip

Zeukteria: halat / ip

Zoster: apa tahtası

Zugon: zerine kürekçilerin oturduğu filika oturakları

Zygios: Zygite

Zygon, Zygos: Oturak, kiriş

KAYNAKÇA

- Aksoy 1997**, Esin Aksoy, *Helen Savaş Gemiler* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir 1997
- Alexiou 1991**, Stylianos Alexiou, *Minos Uygarlığı*, İstanbul 1991.
- Alpözen 1975**, Oğuz Alpözen, *Türkiye’de Sualtı Arkeolojisi*, İstanbul 1975
- Bass 1996**, George F. Bass, *Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi’ndeki Batıklar*, Ankara 1996
- Casson 1971**, Lionel Casson, *Ships and Seamanship in The Ancient World*, New Jersey 1971
- Casson 2002**, Lionel Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, İstanbul 2002
- Çambel, Arsebük, Kantman 2005**, Halet Çambel, Güven Arsebük, Sönmez Kantman, *Çok Dilli Arkeoloji Terimleri Sözlüğü*, İstanbul 2005
- Dear, Kemp 2002**, İan Dear, Peter Kemp, *Denizcilik Terimleri Sözlüğü*, İstanbul 2002
- Er 2004**, Yasemin Er, *Klasik Arkeoloji Sözlüğü*, Ankara 2004
- Graeve 1981**, Marie-Christine De Graeve, *The Ships of The Ancient Near East*, Leuven 1981
- Greenhill 1976**, Basil Greenhill, *Archaeology of The Boat*, London 1976
- Güteryüz 2003**, H. Veysel Güteryüz, *Uygulamalı Gemi Modelciliği*, İstanbul 2003
- Herodotos 1991**, *Herodot Tarihi*, Çev. Müntekim Ökmen, İstanbul 1991
- Homeros 1999**, *İlyada*, Çev. Azra Erhat, A. Kadir, İstanbul 1999
- Homeros 2005**, *Odyseia*, Çev. Azra Erhat, A. Kadir, İstanbul 2005
- Hesiodos 1977**, *Hesiodos Eseri ve Kaynakları*, Çev. Sebahattin Eyüboğlu, Azra Erhat, Ankara 1976
- Kirk 1949**, G.S.Kirk, *Ships on Geometric Vases*, **British School At Athens** No. XLIV, Atina 1949 s.93-153
- Kretzschmer 2000**, Fritz Kretzschmer, *Antik Roma’da Mimarlık ve Mühendislik*, İstanbul 2000
- Landels 2000**, J. G. Landels, *Eski Yunan ve Roma’da Mühendislik*, Ankara 2000
- Mansel 1999**, Arif Müfid Mansel, *Ege ve Yunan Tarihi*, Ankara 1999
- McGrail 2001**, Sean McGrail, *Boats of The World From Stone Age TO Medieval Times*, Oxford 2001

Morrison- Williams 1968, J.S. Morisson – R.T. Williams, *Grek Oared Ships 900–332 B.C.* Cambridge 1968

Özdaş 2000, Harun Özdaş, *Anadolu'da Tekne Tipolojisi* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2000

Parker 1992, A. J. Parker, *ANcient Shipwrecks of the Mediterranean & the Roman Provinces*, Cambridge 1992

Saltuk 1997, Secda Saltuk, *Arkeoloji Sözlüğü*, İstanbul 1997

Schweitzer 1971, Bernhard Schweitzer, *Greek Geometric Art*, NewYork 1971

Star 2000, Chester G. Star, *Antik Çağda Deniz Gücü*, İstanbul 2000

Tekin 2003, Oğuz Tekin, *Eski Yunan Tarihi*, İstanbul 2003

Torr 1894, Cecil Torr, *Ancient Ships*, Cambridge 1894

Thukydides 1976, *Peloponnesos Savaşı*, Çev. Tanju Gökçöl, İstanbul 1976

Tübitak Popüler Bilim Kitapları Başvuru Kitaplığı keşifler 2003, Ankara 2003

Tübitak Popüler Bilim Kitapları Başvuru Kitaplığı Arkeoloji 2001, Ankara 2001

Wachsmann 1997, Shelley Wachsmann, *Were the Sea Peoples Mycenaean? The Evidence of Ship İconography*, **Res Maritimae**, America Schools of Oriental Research 1997

Warry 1980, John Warry, *Warfare in the Classical World*, London 1980

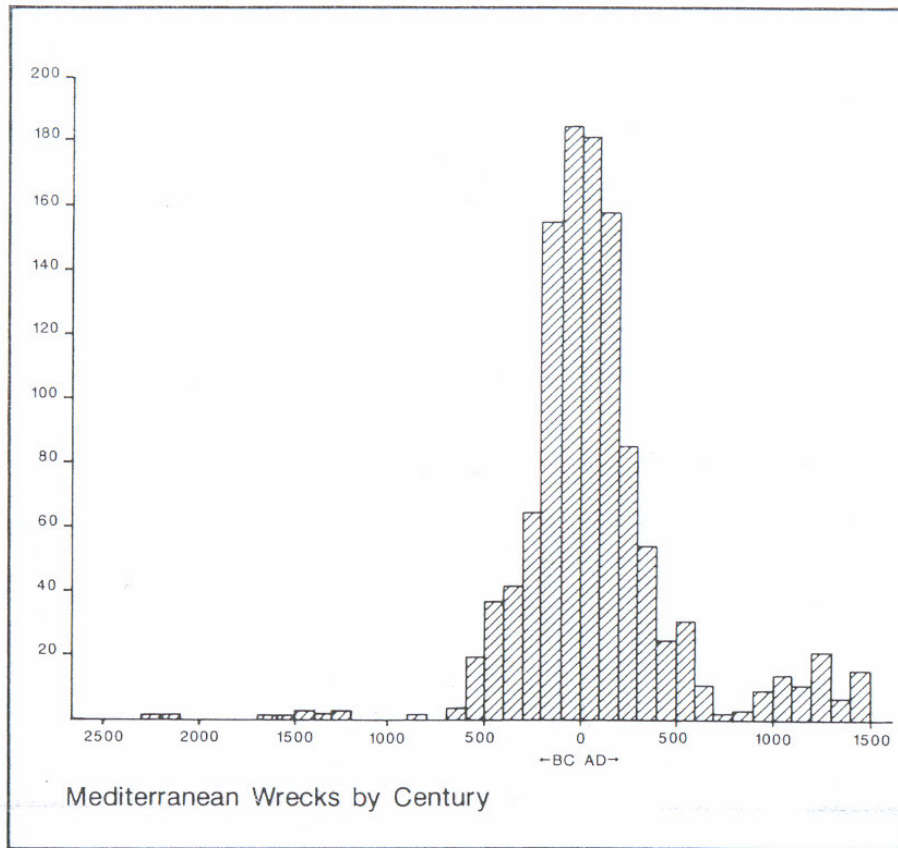
İNTERNET ADRESLERİ

<http://www.tdk.gov.tr/>

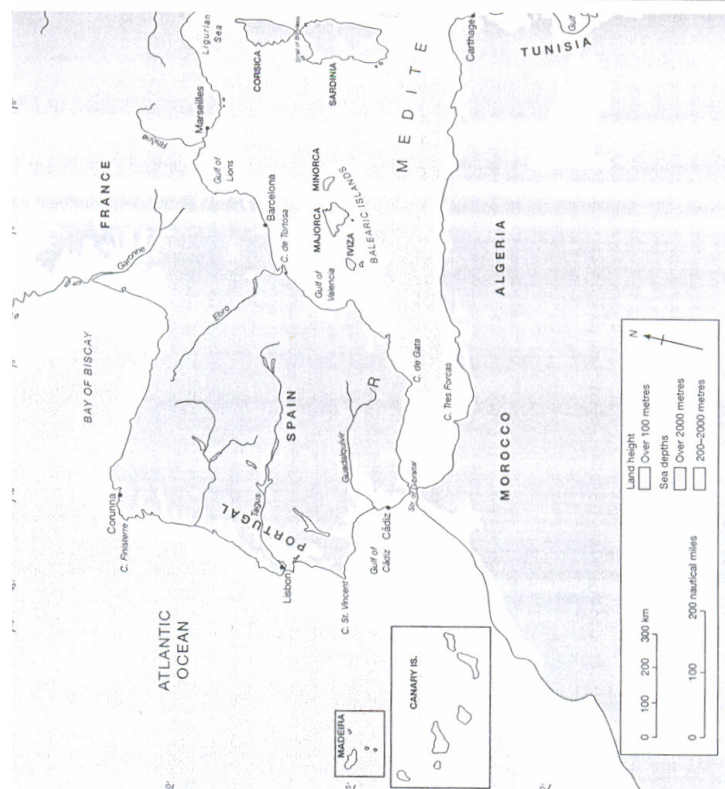
<http://www.sgk.tsk.mil.tr/>

<http://www.yelkenokulu.com>

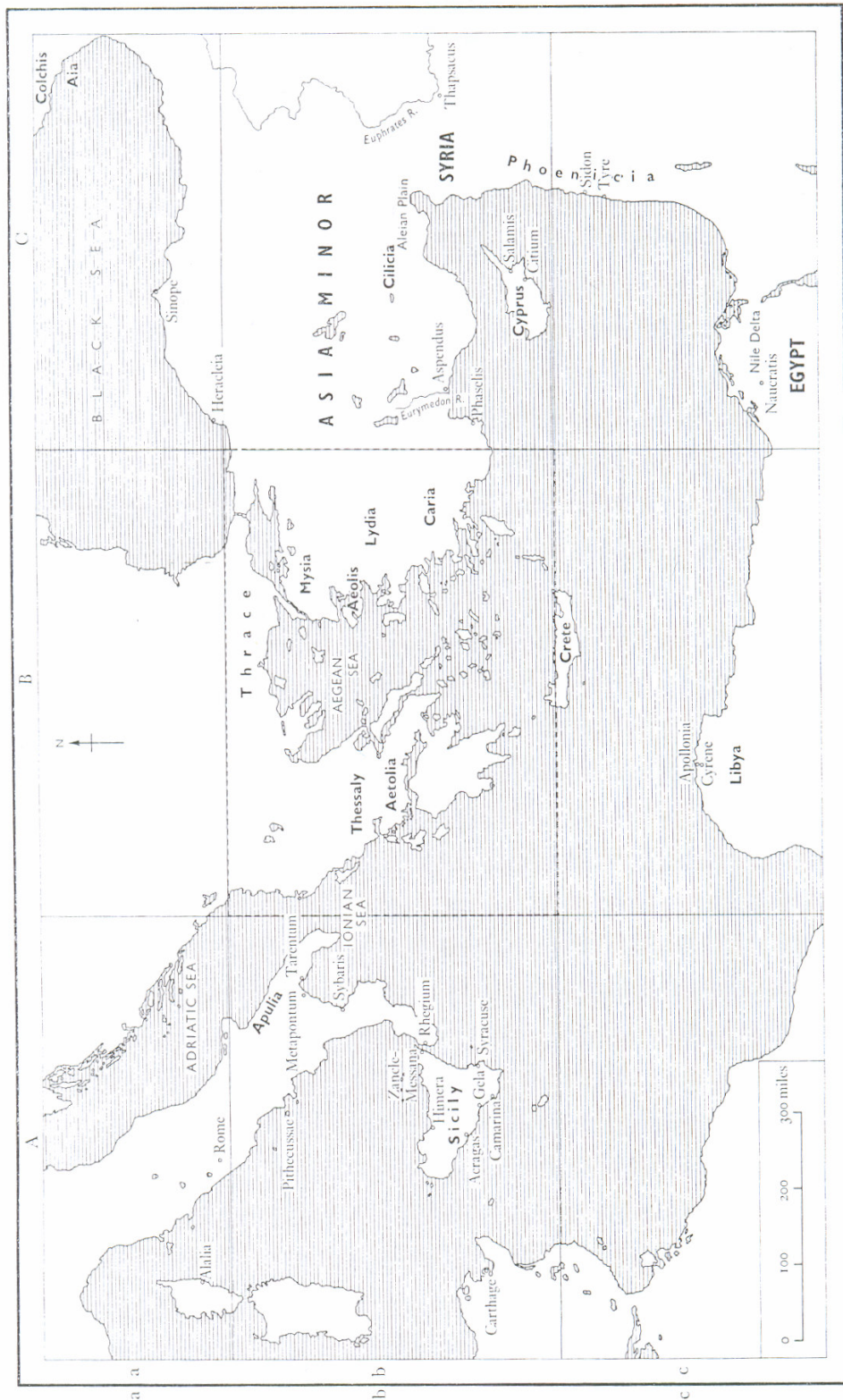
www.denizce.com



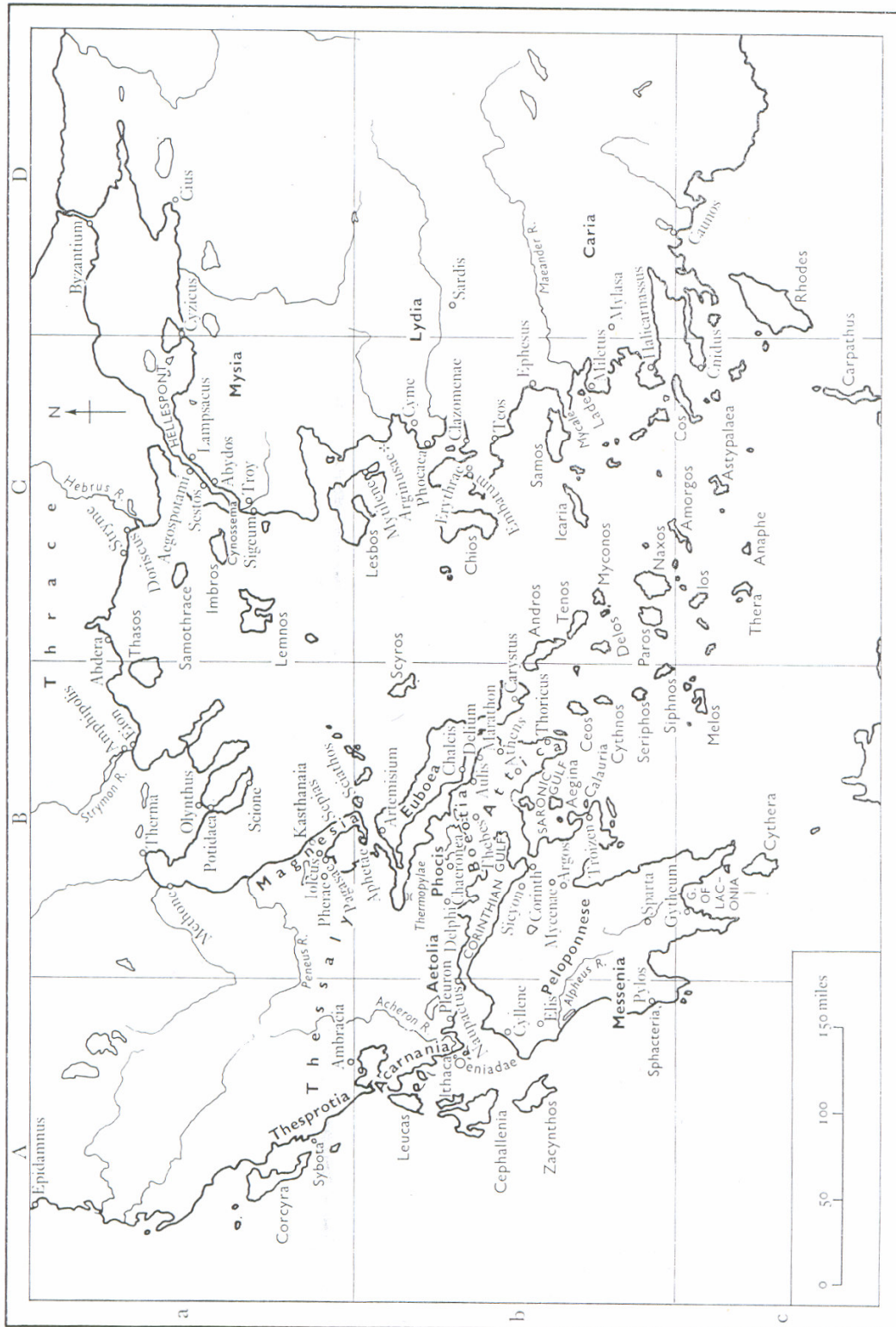
Grafik 1



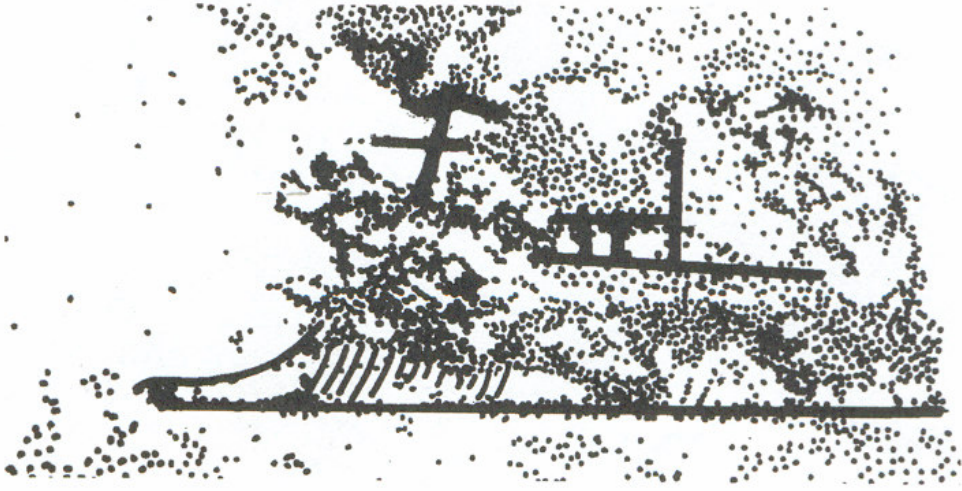
Harita 1



Harita 2



Harita 3



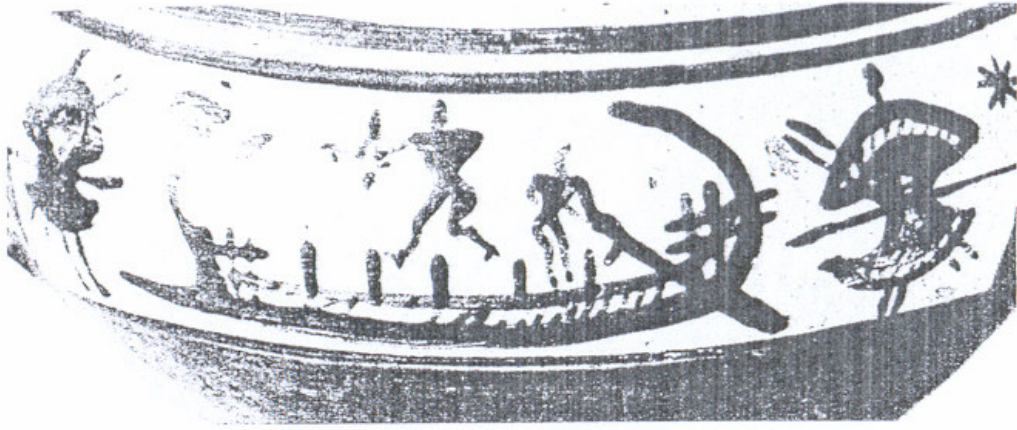
Şekil 1



Şekil 2



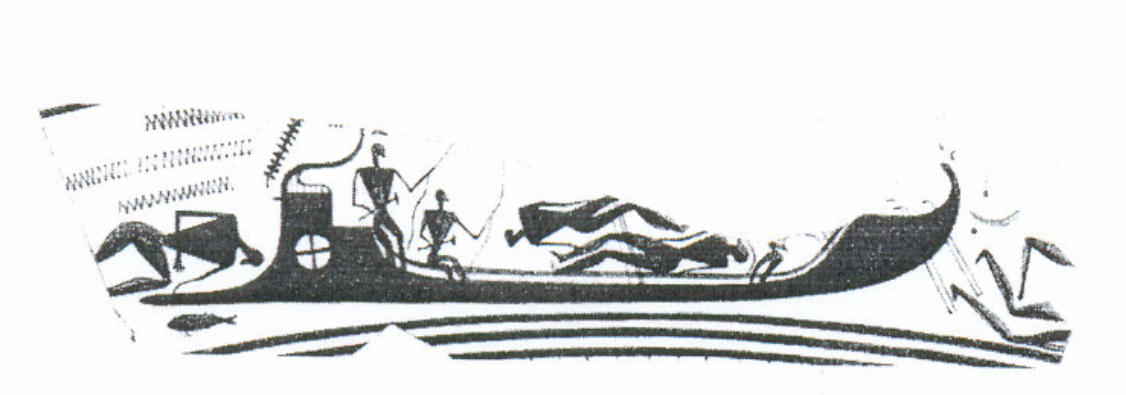
Şekil 3. a



Şekil 3. b



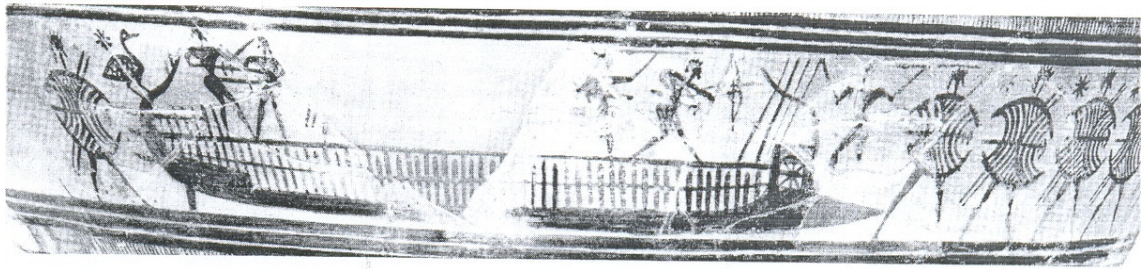
Şekil 4



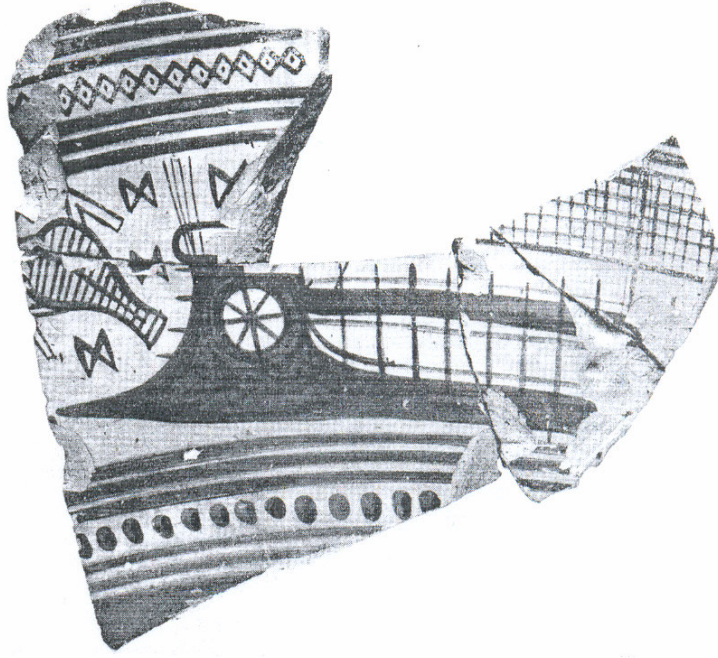
Şekil 5



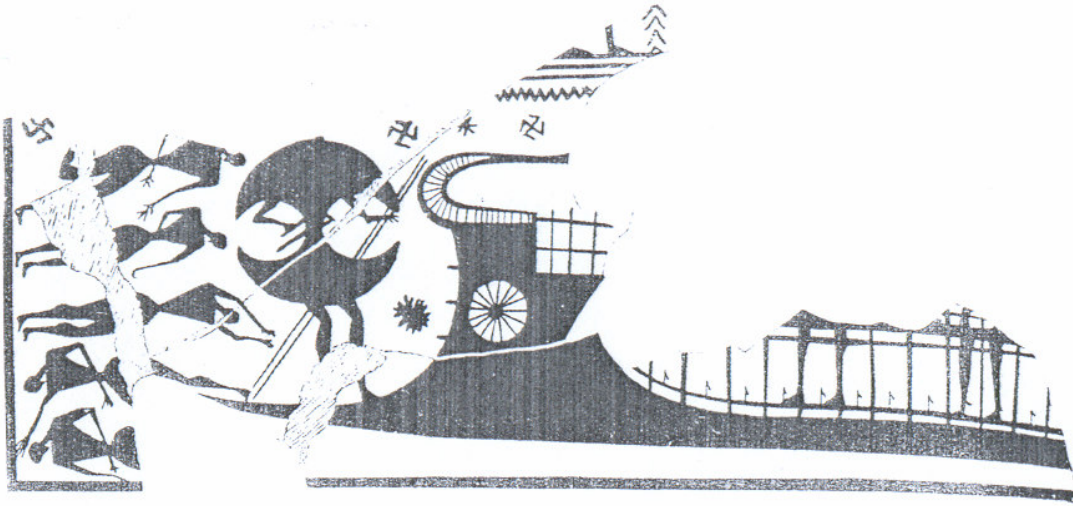
Şekil 6. a



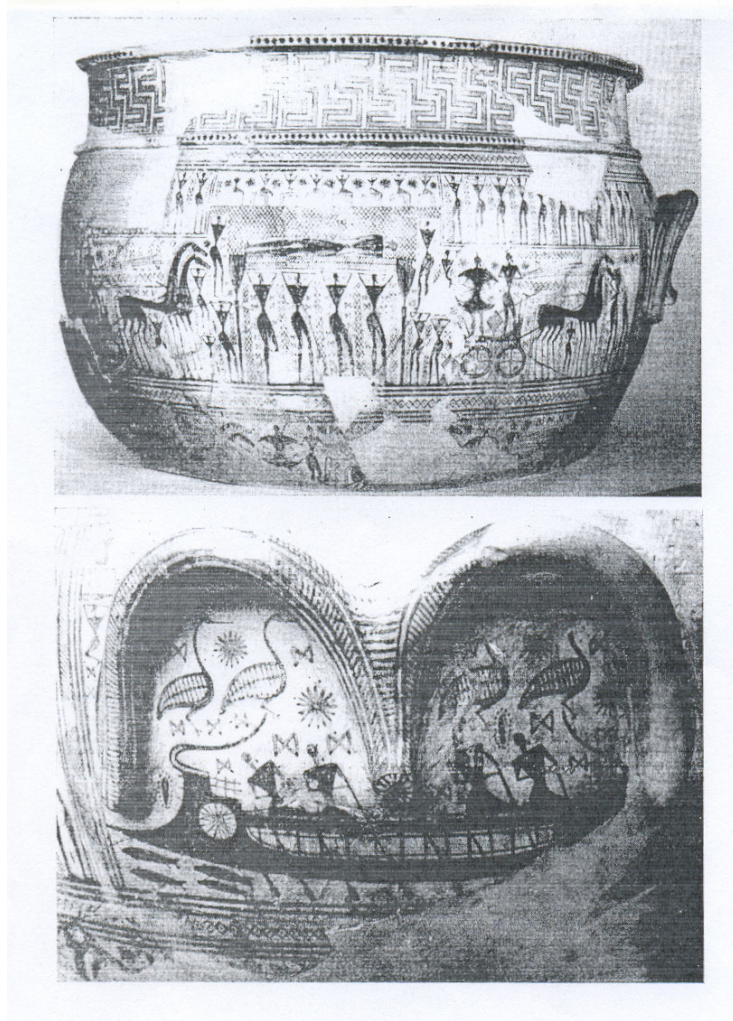
Şekil 6. b



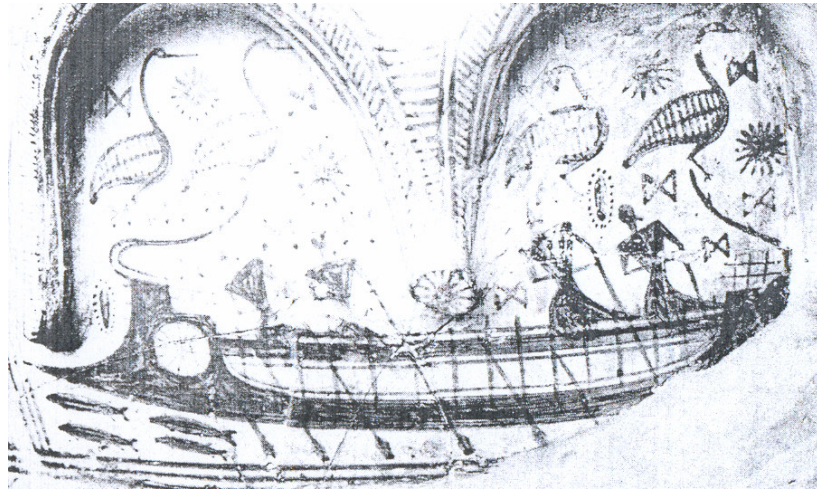
Şekil 7



Şekil 8



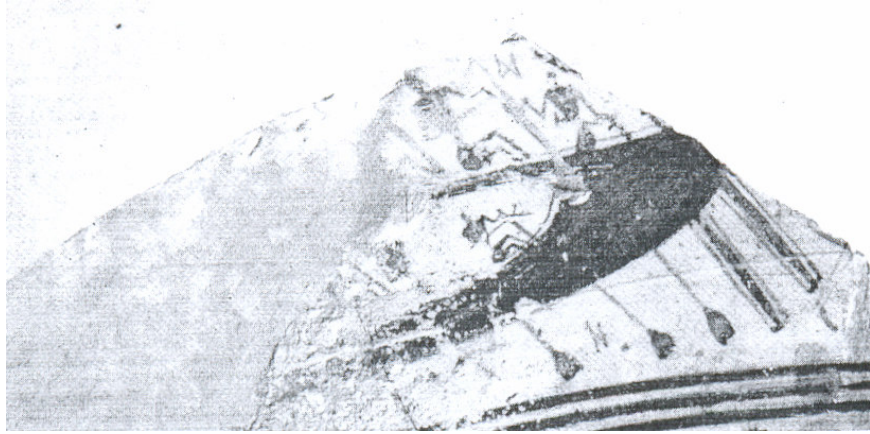
Şekil 9. a



Şekil 9. b



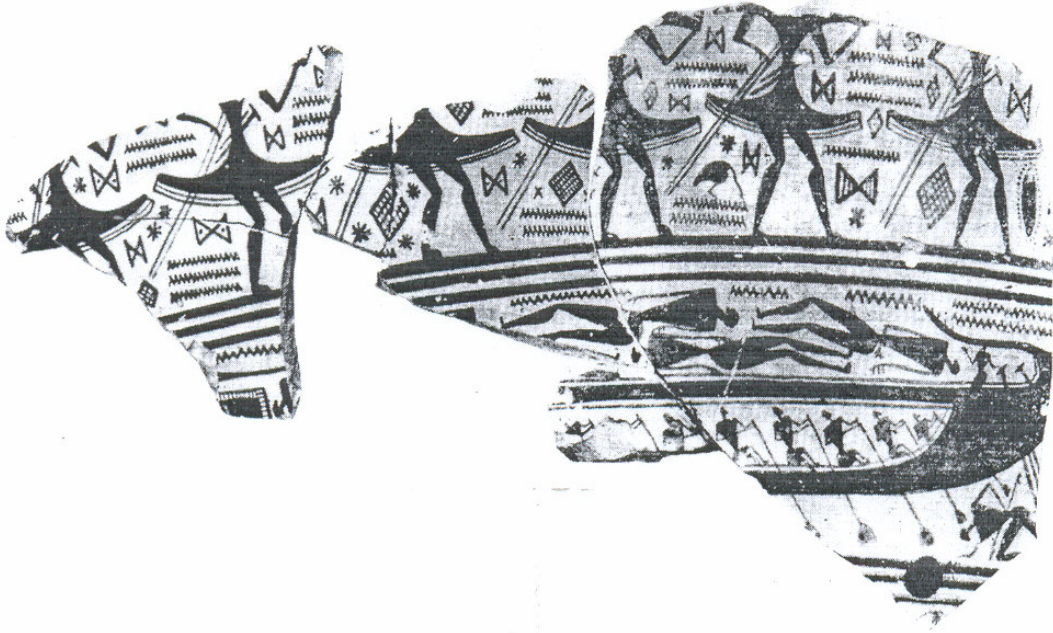
Şekil 10



Şekil 11



Şekil 12



Şekil 13

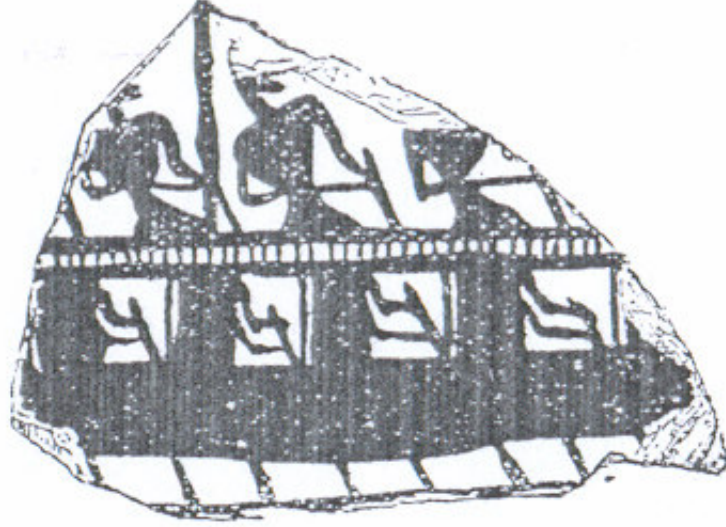


Şekil 14



Şekil 15

Levha 14



Şekil 16



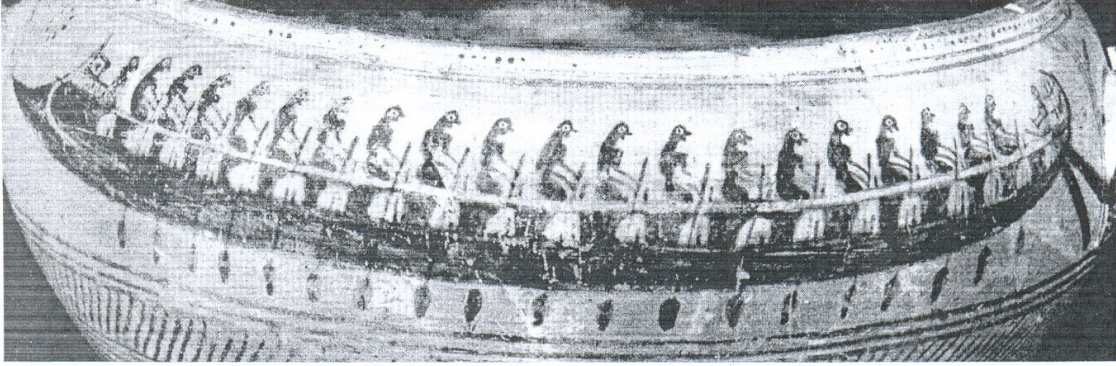
Şekil 17



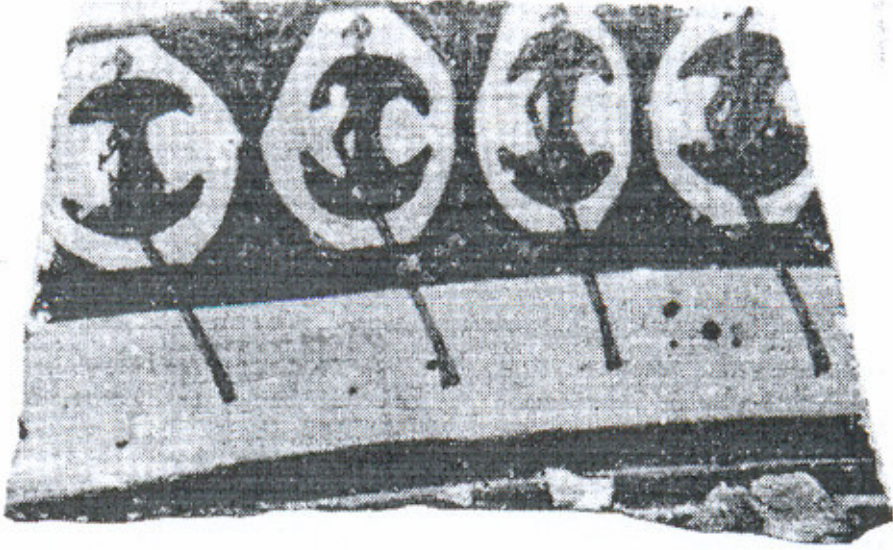
Şekil 18. a



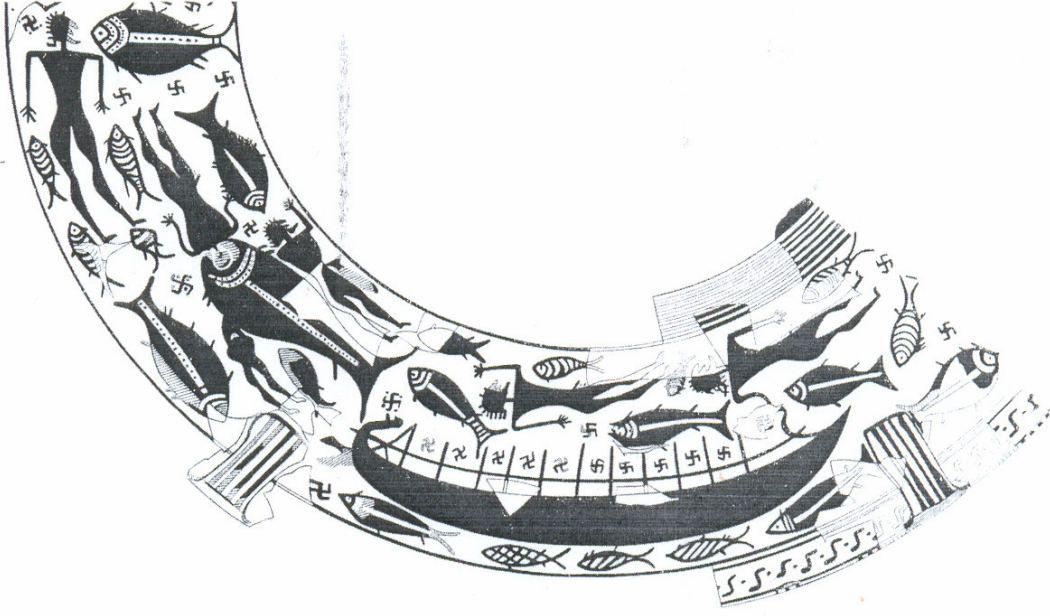
Şekil 18. b



Şekil 19



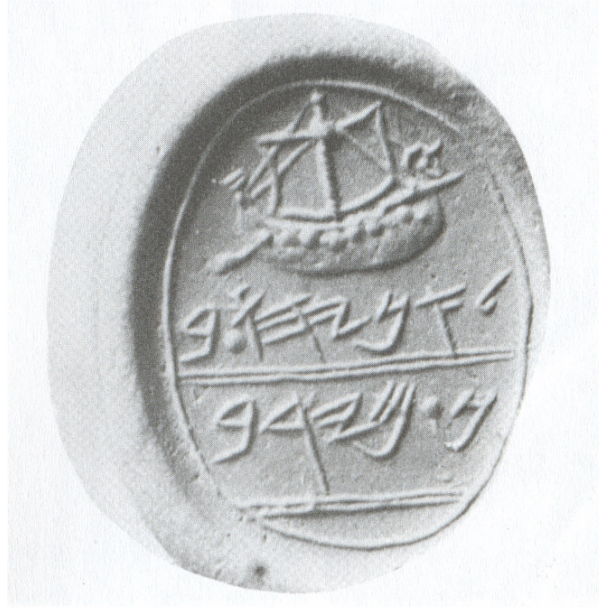
Şekil 20



Şekil 21



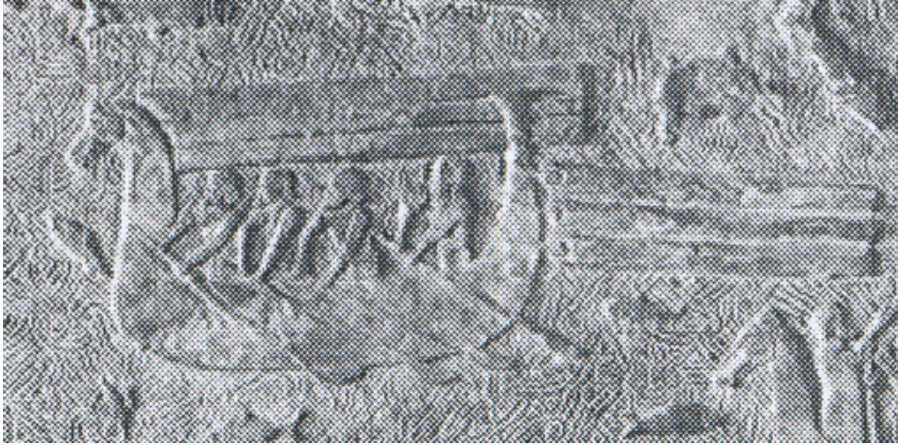
Şekil 22



Şekil 23



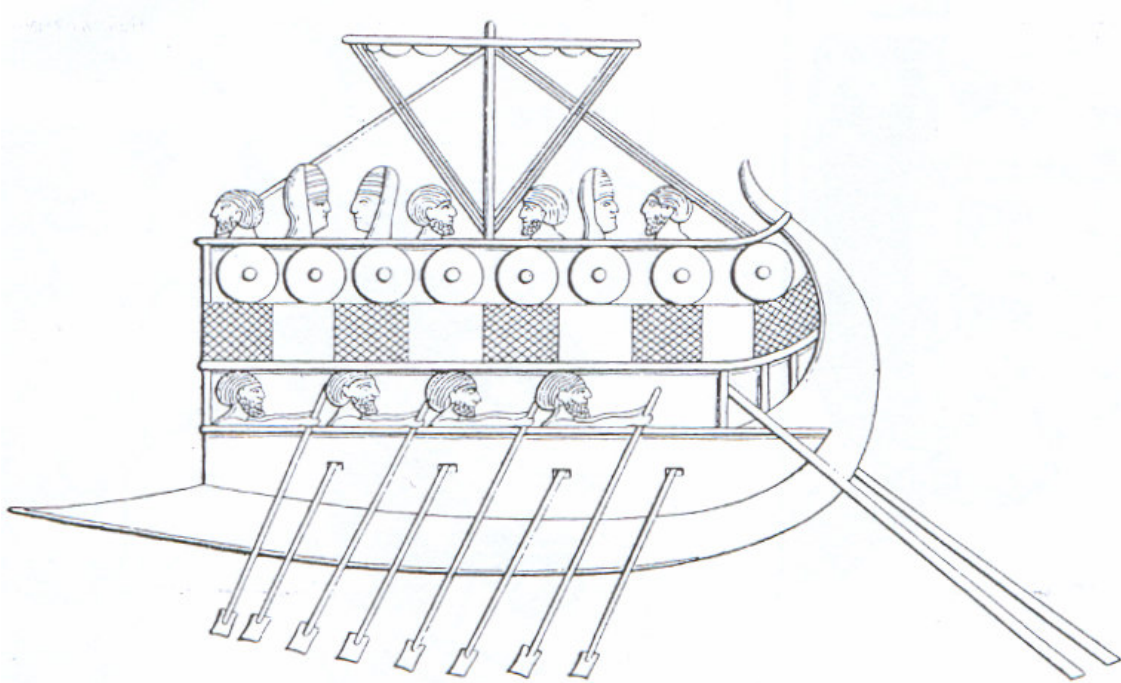
Şekil 24. a



Şekil 24. b



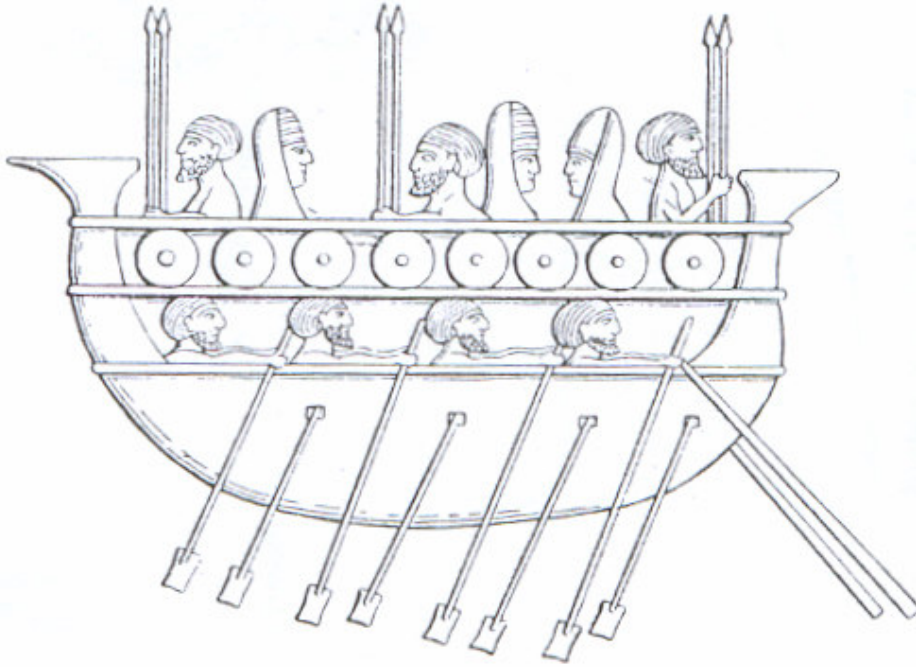
Şekil 24.c



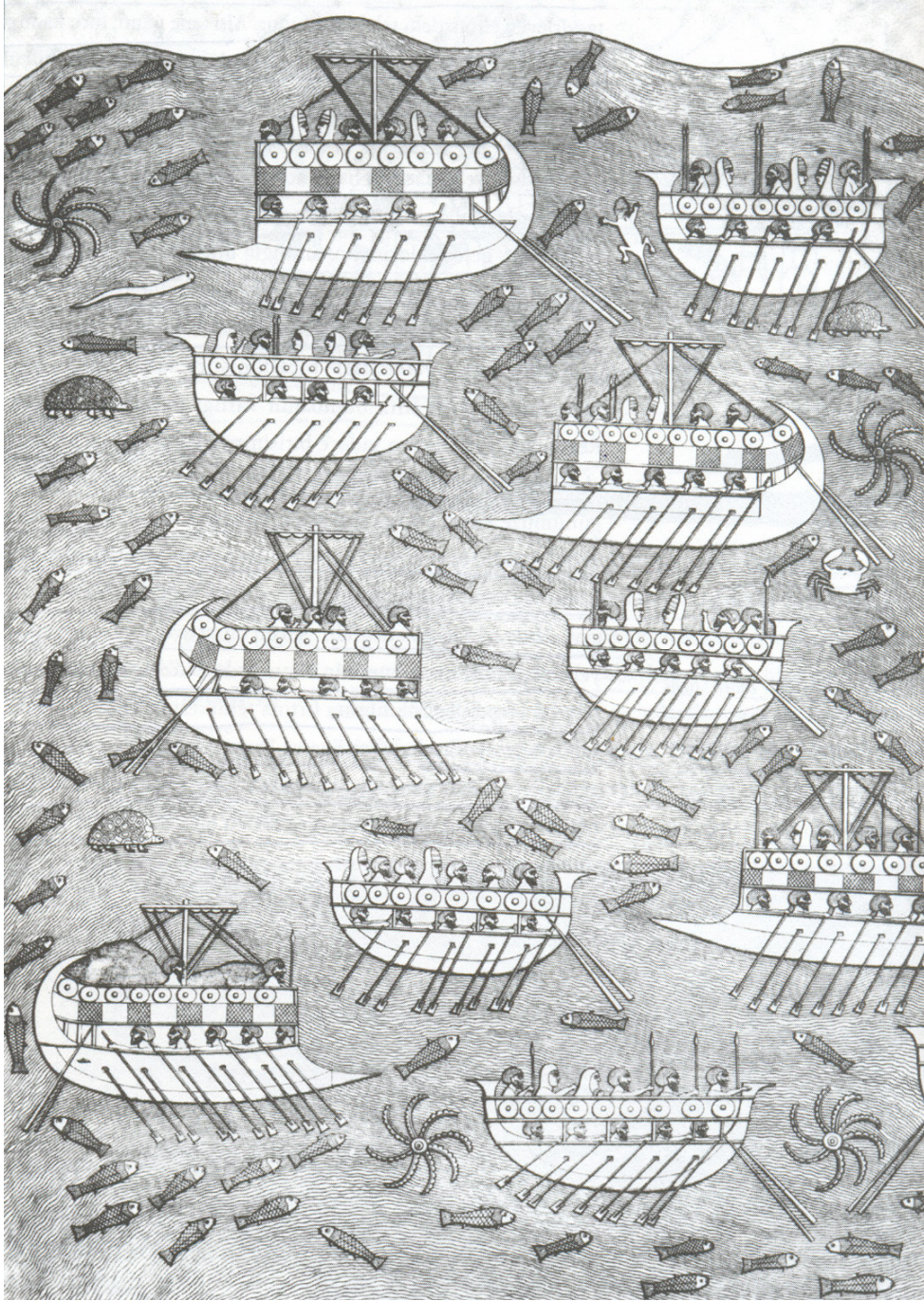
Şekil 25



Şekil 26



Şekil 27



Şekil 28