

T.C.
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ARKEOLOJİ ANA BİLİM DALI
2014-YL-016

ANTİK DÖNEM SERAMİKLERİNDE GEMİLER

Hazırlayan
Özgün BAŞIBÜYÜK

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Aynur CİVELEK

AYDIN – 2014

T.C
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE
AYDIN

Arkeoloji Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı öğrencisi Özgün Başbüyük tarafından hazırlanan Antik Dönem Seramikleri Üzerindeki Gemi Betimlemeleri başlıklı tez, 18.12.2014 tarihinde yapılan savunma sonucunda aşağıda isimleri bulunan jüri üyelerince kabul edilmiştir.

Ünvanı, Adı Soyadı	Kurumu	İmzası
Başkan :Yrd. Doç. Dr. Aynur CİVELEK	ADÜ
Üye :Prof. Dr. Aslı SARAÇOĞLU	ADÜ
Üye :Doç. Dr. Hüseyin ÜRETEN	ADÜ

Jüri üyeleri tarafından kabul edilen bu lisans tezi, Enstitü Yönetim Kurulunun Sayılı kararıylatarihinde onaylanmıştır.

Prof. Dr. Recep TEKELİ

Enstitü Müdürü

T.C
ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE
AYDIN

Bu tezde sunulan tüm bilgi ve sonuçların, bilimsel yöntemlerle yürütülen gerçek deney ve gözlemler çerçevesinde tarafımdan elde edildiğini, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce, sonuç ve bilgilere bilimsel etik kuralların gereği olarak eksiksiz şekilde uygun atıf yaptığımı ve kaynak göstererek belirttiğimi beyan ederim.

18/12/2014

Özgün BAŞIBÜYÜK

ÖZET

ANTİK DÖNEM SERAMİKLERİ ÜZERİNDEKİ GEMİ BETİMLEMELERİ

Özgün BAŞIBÜYÜK

Yüksek Lisans Tezi, Arkeoloji Ana Bilim Dalı
Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Aynur CİVELEK
2014, 122 sayfa

Gemiler, antik dönemden itibaren hayatımızın birçok alanında yer almıştır. Antik dönem toplumlarının, gemi ile nerede ve ne zaman tanıştıkları tam olarak bilinmemektedir. Bugünkü işaretler Mısır'ı göstermekle birlikte, Girit Adası'nda Minos Uygarlığı'na ait izler bulunmaktadır. Bu nedenle, gemilerin doğduğu coğrafya ile ilgili kesin bilgi bulunmamaktadır. Ancak, bugüne dek yapılan çalışmalar, gemilerin, toplumların birbirleri ile kaynaşmalarını sağladığını ve uygarlıkların gelişmesinde önemli rol oynadığını göstermektedir.

Tekneler ve gemiler kullanıldıkları zamandan itibaren, ticaret, savaş, korsanlık, balıkçılık gibi çeşitli alanlarda sıklıkla yer almışlardır. Bu yüzden, insanoğlunun kendini anlatma isteğinden doğan bezeme sanatında yansımıştır. Seramikler üzerine yapılan betimlemeler sayesinde, savaş gemileri, gemilerin mitolojideki yerleri, ticaret gemileri ve ticaret yapılan toplumlar, korsanlar ve korsan gemileri hakkında bilgi sahibi olabilmekte ve gemileri öğrenebilmekteyiz.

Anahtar Kelime: Arkeoloji, Sualtı Arkeolojisi, Seramik, Antik Gemi.

ABSTRACT

SHIPDESCRIPTIONS ON THE POTTERY in THE ANCIENT TIMES

Özgün BAŞIBÜYÜK

M.sc. Thesis, at Archeology

Supervisor: Yrd. Doç. Dr. Aynur CİVELEK

2014, 122 pages

Ships have been located in our lives since antiquity. But ships have been entered into the ancient societies that it is exactly known. As a result of research conducted Egypt has started to the first development of marine. On the other hand we have been seen at culture of Minos in the same time. That's why, we can't say to the ultimate result of geophraphy of the ship where it was born. Nevertheless, hitherto to the researches and studies show to the interaction of publics by the ships and development of civilization to have a substantial roll.

Boats and ships have been often located to piracy, fishing, trade and wars such as different situations in this time. Therefore, they had been reflected to the art of decoration from explain to itself of human race. We are learning and have knowlage to priates and pirate ships, war ships, trade ships and mess with trade to the cultures by the agency of the ships on the pottery.

Keywords: Archeology, Underwater Archeology, Pottery, Ancient Ship.

ÖNSÖZ

Antik dönemde gemiler, yaşamın önemli bir parçasıydılar. Özellikle, ticaret ve savaşlarda çok kullanılan gemiler, her alanda kültürlerarası etkileşimin gelişmesine yardımcı olan araçlardan olmuşlardır. Nehir taşımacılığında kullanılan saldan, büyük denizlerde kullanılan gemilere dek çeşitlilik gösteren bu araçlar, kültürlerarası etkileşimde önemli bir rol oynamışlardır. “Antik Dönem Seramiklerinde Gemiler” konulu çalışmamızda, gemilerin doğuşu, gelişimi, bölgesel yayılımını ve bu gelişmeler ve gündelik hayatta çok yer tutan gemilerin seramikler üzerindeki betimlemelerini inceledik.

Bana arkeolojinin saygı duyulacak bir meslek olduğunu öğreten hocam Prof. Dr. Abdullah Yaylalı'ya, arkeolojiye bakış açımızı değiştirip ışık tutan, çalışmayı ve başarmayı öğreten saygı değer hocam Prof. Dr. Serap Yaylalı'ya teşekkürü borç bilirim. Bizden ilgisini ve neşesini esirgemeyen, hanımefendiliği ile kalbimizde taht kuran hocam Prof. Dr. Aslı Saraçoğlu'na, bize Grekçeyi öğreten, en zor anımızda yanımızda olan, sevgili hocam Doç. Dr. Hüseyin Üreten'e teşekkürler. Her düştüğümüzde bizi kolumuzdan tutup kaldıran, bilmediğimiz her konuda sıkılmadan bizi aydınlatan, bize bir dost, bir arkadaş ve bir abi gibi davranan, bizdeki yerleri çok değerli hocalarım, Arş. Gör. Murat Çekilmez, Arş. Gör. Emre Erdan, Yrd. Doç. Dr. Sedat Akkurnaz ve Yrd. Doç. Dr. Aydın Erön'e teşekkürler. Çalışmamı sürdürdüğüm süre boyunca beni yönlendiren, sualtı arkeolojisi ile tanışmamı sağlayan, yardımlarını esirgemeyen, seramik ve sualtı arkeolojisi alanında tüm bildiklerimi öğrenmemi sağlayan ve bu çalışmanın esas mimarı değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Aynur Civelek'e sonsuz teşekkür ederim.

Özgün BAŞIBÜYÜK

Aydın -2014

İÇİNDEKİLER

KABUL VE ONAY SAYFASI.....	iii
BİLİMSEL ETİK BİLDİRİM SAYFASI	v
ÖZET.....	vii
ABSTRACT	ix
ÖNSÖZ	xi
KISALTMALAR DİZİNİ	xv
LEVHALAR DİZİNİ	xvii
GİRİŞ	1
1. ARAŞTIRMA TARİHÇESİ	2
2. ANTİK KAYNAKLAR IŞIĞINDA GEMİLER VE DENİZCİLİK.....	7
2.1. Gemilerin Yapılışı, Tipleri ve Bölümleri	10
2.2. Savaş Gemileri	12
2.3. Ticaret Gemileri	17
2.4. Antik Kaynaklarda Geçen Önemli Limanlar ve Tersaneler	20
3.ANTİK TOPLUMLARDA GEMİCİLİK	23
3.1. Mısır’da Gemicilik.....	24
3.2.Mezopotamya’da Gemicilik.....	26
3.3.Anadolu’da Gemicilik.....	29
3.4. Girit Gemiciliği	32
3.5. Kıbrıs Gemiciliği.....	34
3.6. Mykenlerde Gemiciliği	35
3.7. Kıta Yunanistan’da Gemicilik.....	37
3.7.1. Pentekonter.....	42
3.7.2. Trireme	43
3.8. Roma’da Gemicilik	46

4. SERAMİKLER ÜZERİNDEKİ GEMİ BETİMLEMELERİ	52
4.1. Mısır Seramikleri.....	52
4.2. Mezopotamya Seramikleri.....	55
4.3. Girit Seramikleri.....	56
4.4. Kıbrıs Seramikleri	57
4.5. Myken Seramikleri	59
4.6. Kıta Yunanistan Seramikleri	62
TARTIŞMA VE SONUÇ.....	68
KAYNAKLAR.....	71
LEVHALAR	75
ÖZGEÇMİŞ.....	121

KISALTMALAR DİZİNİ

Fig.	: Figür.
Lev.	: Levha.
A.g.e.	: Adı geçen eser.
M.Ö.	: Milattan Önce.
M.S.	: Milattan Sonra.
INA	: Institute of Nautical Archaeology.
m.	: Metre.
km.	: Kilometre.
mm.	: Milimetre.

LEVHALAR DİZİNİ

- Lev. I** Fig.1: Lade Adası ve Bafa Körfezi'nin haritası.
(Erdoğan, 2011: 3)
- Lev.II** Fig. 2: Gemiler ile yapılan boğaz köprüsünün canlandırması.
Fig 3: Tunç Çağı ticaret gemisine ait çizim.
(Öniz, 2009: 9)
- Lev. III** Fig 4: Sinope Limanı canlandırması. (Tuluk, 2012: 58)
Fig. 5: Parion kenti limanı. (Tavukçu, 2006: 332)
- Lev. IV** Fig. 6: Kyzikos kenti ve limanına ait harita.
(Güneş, 2008: 201)
- Lev. V** Fig. 7: Mısır haritası. (Baker, 2001:8)
- Lev. VI** Fig. 8: Deir-el Bahri'deki Kraliçe Hatçepsut'un Mezarı'ndan kabartma. (Casson, 2012: 14)
Fig. 9: Uluburun Gemisi'nden ele geçen cam külçe. (Rehren, 2006: 536)
- Lev. VII** Fig. 10: Medinet Habu'daki Ölü Tapınağı'ndaki kabartmalar.
(Lehmann, 2006: 288)
- Lev. VIII** Fig. 11: Mezopotamya haritası. (Roaf, 1996: 105)
- Lev. IX** Fig. 12: Khorsabad kabartması. (Beek, 1961: 196)
- Lev. X** Fig. 13: Melos Adası ve Urla arasındaki iletişimi gösteren harita. (<http://google.map.com>)
- Lev. XI** Fig. 14: Kaniş-Karum'dan ele geçen tekne modeli.
(Özgüç, 2010: 268)
- Lev. XII** Fig. 15: Myken kültürü yayılım alanını gösteren harita.
(Matthaus, 2006: 347)
- Lev. XIII** Fig. 16: Minos Uygarlığı ticari ilişkileri gösteren harita.
(Castleden, 2001: 31)
- Lev. XIV** Fig. 17: Minos kültürü, balıkçılık ile ilgili eserler.
(Castleden, 2001: 113)
- Lev. XV** Fig. 18: Minos Uygarlığı'na ait tekne modeli.

(Castleden, 2001: 115)

Fig. 19: Pentekonter canlandırması. (<http://moddb.com>)

Lev. XVI

Fig. 20: Bireme, iki sıra kürekli Yunan savaş gemisi. (Öniz, 2009: 7)

Fig. 21: Kürekçi sıralarının düzenlenmesini gösteren çizim. (Landels, 2004: 161)

Lev. XVII

Fig. 22: *Trireme* kürekçi isimleri. (Casson, 2002: 94)

Lev. XVIII

Fig. 23: *Trireme*'ye ait yelken çizimi. (Casson, 2002: 66)

Fig. 24: *Teredo Navaris*. (Öniz, 2009: 29)

Lev. XIX

Fig. 25: Roma beşlisi (Casson, 2002: 63)

Fig. 26: Roma altılısı (Casson, 2002: 88)

Lev. XX

Fig. 27: Roma dördlülere (Casson, 2002: 88)

Lev. XXI

Fig. 28: Mısır tekne modelleri (Baker, 2001: 80)

Fig. 29: Mısır'dan ele geçen gemi betimlemeli seramik. (Teeter, 2011: 185)

Lev. XXII

Fig. 30: Mısır'dan ele geçen gemi betimlemeli seramik. (Teeter, 2011: 156)

Fig. 31: Mısır'dan ele geçen gemi betimlemeli seramik. (Teeter, 2011: 177)

Lev. XXIII

Fig. 32: Mısır'dan ele geçen gemi betimlemeli seramik. (Teeter, 2011: 179)

Fig. 33: Giyan Tepe'den ele geçen seramik eser. (Young, 1971: 22)

Lev. XXIV

Fig. 34: Hama'da bulunan gemi bezemeli seramik. (Wachsmann, 1997: 174)

Lev. XXV

Fig. 35: Phaistos'tan ele geçen gemi betimlemeli seramik. (Wachsmann, 1997: 141)

Fig. 36: Gazi'den ele geçen gemi betimlemeli *larnaks*. (Wachsmann, 1997: 136)

- Lev. XXVI** Fig. 37: Girit'ten ele geçen gemi betimlemeli *larnaks*.
(Wachsmann, 1997: 131)
Fig. 38: Aegina'dan bulunmuş Minos gemisi betimlemeli
seramik. (Höckmann, 2006: 320)
- Lev. XXVII** Fig. 39: Kıbrıs'tan ele geçen gemi betimlemeli *amphora*.
(Höckmann, 2006: 67)
- Lev. XXVIII** Fig. 40: Kıbrıs'tan ele geçen gemi betimlemeli *hydria*.
(Jhonstone, 1988: 78)
- Lev. XXIX** Fig. 41: Kynos'tan ele geçen gemi betimlemeli seramik.
(Wachsmann, 1997: 131)
Fig. 42: Kynos'tan ele geçen gemi betimlemeli seramik.
(Wachsmann, 1997: 135)
- Lev. XXX** Fig. 43: Pylos'tan ele geçen gemi betimlemeli *pyksis*.
(Wachsmann, 1997: 135)
- Lev. XXXI** Fig. 44: Sykros'tan ele geçen gemi betimlemeli üzengi kulplu
kap. (Wachsmann, 1997: 139)
Fig. 45: Asine'den ele geçen gemi betimlemeli seramik.
(Wachsmann, 1997: 139)
- Lev. XXXII** Fig. 46: Melos'tan ele geçen gemi betimlemeli seramik.
(Wachsmann, 1997: 139)
Fig. 47: Orta Makedonya'dan ele geçen bir krater üzerindeki
gemi betimlemesi. (Eder, 2006: 281)
- Lev. XXXIII** Fig. 48: Seraglio'dan ele geçen gemi betimlemeli seramik.
(Wachsmann, 1997: 140)
Fig. 49: Enkomi'den ele geçen gemi betimlemeli seramik.
(Wachsmann, 1997: 141)
- Lev. XXXIV** Fig. 50: New York Metropolitan Müzesi'nde yer alan bir kase
üzerindeki gemi betimlemesi. (Casson, 2002: 54)
- Lev. XXXV** Fig. 51: Paris Louvre Müzesi'nde yer alan bir kap üzerindeki
gemi betimlemesi. (Casson, 2002: 54)

- Fig. 52: Dipylon Grubu'na ait bir kap üzerindeki gemi betimlemesi. (Johnstone, 1988: 79)
- Lev. XXXVI** Fig. 53: Atina'da bulunmuş gemi betimlemeli bir eserin parçaları. (Casson, 2002: 55)
- Fig. 54: Thebai'den ele geçen gemi betimlemeli seramik. (Casson, 2002: 57)
- Lev. XXXVII** Fig. 55: Geometrik Dönem gemi betimlemeli seramik. (Wachsmann, 1997: 173)
- Fig. 56: Geometrik Dönem gemi betimlemeli seramik. (Wachsmann, 1997: 188)
- Lev. XXXVIII** Fig. 57: Münih'te sergilenen bir *oinokhoenin* boyun kısmında Odysseus mitolojisinden bir sahne. (Coldstream, 2003: 336)
- Lev. XII** Fig. 58: Arkaik Dönem gemi betimlemeli seramik. (Casson, 2002: 40)
- Fig. 59: Paris Louvre Müzesi'nde yer alan, Atina seramiği üzerinde gemi betimlemesi. (Casson, 2002: 61)
- Lev. XL** Fig. 60: Paris Louvre Müzesi'nde yer alan Atina seramiği üzerinde gemi betimlemesi. (Casson, 2002: 70)
- Fig. 61: British Museum'da yer alan seramik üzerinde gemi betimlemesi. (Philip, 1987: 104.)
- Lev. XLI** Fig. 62: Bir seramik üzerinde betimlenen gemi ve Dionysos. (Boardman, 2003: 84)
- Lev. XLII** Fig. 63: İtalya'da Tarquinia'dan bulunmuş eser üzerinde bir gemi betimlemesi. (Casson, 2002: 60)
- Fig. 64: François Volütlü Krateri üzerinde Theseus. (Boardman, 2003: 38)
- Lev. XLIII** Fig. 65: British Museum'da yer alan bir seramik üzerinde Odysseus ve gemi. (Boardman, 2002: 122)
- Lev. XLIV** Fig. 66: İtalya, Ruvo Palazzolatta'da bulunan seramik üzerinde Argonautlar (Casson, 2002: 65)

GİRİŞ

Gemiler, ilk kullanıldığı andan itibaren günümüze kadar izlediği geniş yolda, hayatın içerisinde hep var olmuştur, denizler hâkim olunamayacak kadar büyükken, kıtaları ve insanları birbirine bağlamıştır. Kimi zaman aşklara kimi zaman savaşlara konu olmuşlar, kültürlerarası etkileşime neden olmuşlardır.

Gemi ile uğraşı büyük bir cesaret gerektirmektedir. Uçsuz bucaksız tehlikeli denizleri keşfetmek kolay değildir. Bu yüzden bu konuda ufak da olsa, katkısı olan her denizci büyük bir cesaret sergilemiştir. Dünya, birçok gemi batığına yuva olmuştur. Bu doğrultuda birçok denizciyi sulara verdiğimizizi söyleyebiliriz. Ancak her biri kentlerinde, küçük köylerinde doğup büyüyüp hiç dışarı çıkmamış insanlardan daha şanslı olarak dünyayı keşfederek, dünyanın farklı güzelliklerini görerek ölmüşlerdir.

Bugün sualtı arkeolojisi alanında yürütülen çalışmalar, o denizcilerin dilleri olmuştur. Bilinmeyeni ortaya çıkararak dünyanın farklı güzelliklerini bize tekrar sunmaktadırlar.

1. ARAŞTIRMA TARİHÇESİ

İnsanların keşfetme duygusuna kapıldıkları alanlardan biri, denizin derinlikleridir. Önceleri, deri keselere hapsedilen havalarla başlayan bu keşif yolculuğu, bugün isteyen herkesin profesyonel yardımla deneyebileceği başka bir dünya yaratmıştır. İnsanlar dalış yaparak kazandıkları bu keşif yeteneğini antik dönemin izlerini arayarak devam ettirmişlerdir.

“Sualtı Arkeolojisi” alanında ilk çalışmalar Amerikalılar tarafından başlatılmıştır. Amerikalı ekibin başında, sualtı arkeoloji çalışmalarının başlamasında önemli rol oynayan isim George Bass bulunmaktadır¹. Bass, 1932 yılında Kolombiya’da doğmuş ve halen yaşamaktadır. İlk çalışması Texas A&M Üniversitesi adına 1960 yıllarında kazılan, bugün Türkiye’de Antalya ili sınırları içerisinde yer alan Gelidonya Burnu Batığı’dır². Bass, 1972’de Amerika adına INA (Amerikan Sualtı Arkeoloji Enstitüsü – Institute of Nautical Archeology)’yi kurmuştur. INA, bu yıldan itibaren Türkiye ve dünya sularında birçok kazı ve araştırma gerçekleştirmiştir³.

¹ Alpözen 2006, 48.

² Bu batığın kazısı 50 yıl sonra 2010 yılında, BASS’ın 50. yılı dolayısıyla, Amerikan Sualtı Arkeoloji Enstitüsü ve Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü’nden Yrd. Doç. Dr. A. Harun ÖZDAŞ tarafından tekrar kazılmıştır.

³ Lenihan 2003, 53. Enstitü, Arnavutluk Araştırması, Siyah Assarca Adası, Aksumite-Dönem Batığı, Anaxum Projesi, Anthony Wayne Batığı Araştırması, Arade 1 (Portekiz), Azores (Portekiz), Bahreyn Araştırması (Bahreyn), Bajo de la Campana Batıkları (İspanya) Bach Dang Anketi Savaşı (Vietnam), Bozburun (Türkiye), Cape Gelidonya (Türkiye), Danaos Projesi, City Point Batığı Araştırması (ABD), Clydesdale Plantation Batığı (ABD), Columbus Karavellerle Arkeoloji Projesi, Dashur Tekneler Araştırması, Mısır Ölü Deniz Kıyı Araştırması, İsrail Denbigh Projesi (ABD), Doğu Kıbrıs Deniz Araştırması (Kıbrıs), Ege Adaları, İtalya için Sefer, Gürcistan Black SeaCoast, Gürcistan Finisterre Projesi, Hayalet Gemi Yüzey Araştırması, Liman Adası Arkeolojik Yüzey Araştırması (Hollanda), Çay batığı (Kekova, Türkiye), Khubilai Han 1.281 Filo Batığı Ahşap Çalışması, Japonya Khufu (Keops) Tekne Belgelendirme Projesi, Kızılburun (Türkiye), Champlain Gölü Projeleri (ABD), Ontario Gölü Denizcilik Kültürel Peyzaj Anketi (Kanada), Mazarron Ahşap Çalışması (İspanya), Pekmez Reef Batığı, Monte Cristi Boru Batığı, Nevis Batıkları, Projesi Solebay (Kuzey Vietnam), Çapa Dokümantasyon ve Değerlendirme, Novy Svet Batığı (Ukrayna), Pabuç Burnu (Türkiye), Pedro Diaz Patacho Biber Batığı, (Portekiz), İran Savaşı Batığı Araştırması (Yunanistan), Phoenix Projesi (ABD), Pisa Amfora Batığı (Ukrayna), Porticello Batığı (İtalya), Proje Neptün, Normandiya İşgali Filo Araştırması, (Fransa), Porto-Riko Batığı, Kızıldeniz Projesi / vapur Heroine (ABD), Rönesans Venedik Denizi Makale Çalışması (İtalya), Rio Belen Anketi Rio Chagres Deniz Peyzaj Çalışması Sadana Adası (Mısır), Santo Antonio da Tanna (Mombasa Batığı) Secca De Capistello, İtalya Serçe Limanı, Türkiye Şeytan Deresi,

Bu araştırmalar, INA'nın dünya sualtı arkeolojisi kültür tarihine katkılarını göstermektedir. Bugün, Türkiye'deki araştırmalarını yönetmek üzere Bodrum'da Bodrum Sualtı Arkeoloji Enstitüsü yer almaktadır. Bünyesinde bir adet denizaltı, bir araştırma gemisi, bir adet de katamaran tipi tekne ve dalış ekipmanları bulundurmaktadır. George Bass, sadece kazılar yapmakla kalmamış, kazılarının sonuçlarını içeren çok sayıda önemli yayınlar vermiřtir⁴.

Bass dışında, yine başka bir Amerikalı olan Peter Throckmorton ve Honor Frost, Sualtı Arkeolojisi'ni başlatan önemli isimlerdir. Peter Throckmorton'ın asıl

Türkiye Godavaya Bir Antik Batık, Sri Lanka Kazısı, Alt Deniz Keşfi, Tantura Lagoon Batıkları (İsrail), Tektaş Burnu (Türkiye), Ertuğrul Fırkateyni (Japonya), Kadakkarapally Boat, Kerali, Hindistan Port Royal Korsanları, Port Royal Projesi, Ronson Gemisi (ABD), Tobago 1.677 Batık Projesi (Tobago), Uluburun (Türkiye), Vasa (Tasarımı Vasa 17. yüzyıldan kalma bir İve Savaş Gemisi Ters Gemi İnşaati), Yassıda 4. Yüzyıl (Türkiye), Yassıda 7. Yüzyıl (Türkiye), Yenikapı Limanı Batıkları (Türkiye), Yorktown Batığı Projesi (ABD), Yukon altın madeni Steamboat Araştırması).

⁴A.g.e. 2003, 77. Beneath the Seven Seas: Adventures with the Institute of Nautical Archaeology by George Fletcher Bass (London: Thames&Hudson, 2005), Archaeology Under Water by George Fletcher Bass (New York, Praeger, 1966), Archaeology Beneath the Sea by George Fletcher Bass (New York : Walker, 1975), A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology by George Fletcher Bass (New York, Walker, 1972), Ships and Shipwrecks of the Americas: a history based on underwater archaeology by George Fletcher Bass (New York, N.Y. : Thame sand Hudson, 1988), Cape Gelidonya: a Bronze Age Shipwreck by George Fletcher Bass (Philadelphia, American Philosophical Society, 1967), Navi e Civilt : Archeologia Marina by George Fletcher Bass (Milano : Fratelli Fabri, 1974), Yassi Ada by George Fletcher Bass and Frederick H. Van Doorninck (College Station: Published with the cooperation of the Institute of Nautical Archaeology by Texas A&M University Press, 1982) , Geschie denisvan de scheepva art weerspiegeld in de scheeps archeologie by George Fletcher Bass (Bussum : Unieboek, 1973), Sere Limani, vol. 1: the ship and its anchorage, crew, and passengers by George Fletcher Bass and others (College Station: Published with the cooperation of the Institute of Nautical Archaeology by Texas A&M University Press, 2004), Beneath the wine darksea : nautical archaeology and the Phoenicians of the Odyssey by George F Bass. A diversified program for the study of shallow water searching and mapping techniques by George F Bass; Donald M. Rosencrantz; United States Dept. of Navy, Office of Naval Research; University of Pennsylvania, University Museum (Philadelphia, Pa. : The University Museum, University of Pennsylvania, 1968), Glass treasure from the Aegean by George Fletcher Bass (Washington: National Geographic Society, 1978), Shipwrecks in the Bodrum Museum of Underwater Archaeology by George Fletcher Bass and Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi (Bodrum: Museum of Underwater Archaeology, 1996), New tools for under sea archaeology by George Fletcher Bass (v. 134, no. 3 (Sept. 1968) (Washington, D.C. : National Geographic Society, 1968), Archlogieunter Wasser by George Fletcher Bass (Bergisch Gladbach: Lbbe, 1966), Marine archaeology: a mis understood science by George Fletcher Bass (Chicago and London: The University of Chicago Press, 1980), Tesori in fondo al mare by George Fletcher Bass (Milano: Sonzogno, 1981)

mesleği gazeteciliktir. Ancak sonraları ilgi duyduğu sualtı arkeolojisi mesleğine yönelmiş ve bu mesleğin öncülerinden olmuştur. Throckmorton, Nova Southeastern Üniversitesi'nde görev yapmış, 1959 yılında Uluburun Batığı'nın kazısının başlamasında önemli görevler üstlenmiş; 1969 yılında Yassıada Batığı'nda çalışmıştır. Hayatını kaybettiği 1990 yılına kadar sualtı arkeoloji çalışmalarına devam etmiştir⁵.

George Bass tarafından INA'nın kurulmasının ardından, bünyesine yeni birçok sualtı arkeoloğu almıştır⁶. Nicolle Hirschfeld, 2010 yılında Bass'ın meslekteki 50. yılı adına yapılan Gelidonya Kazısı'nın başkanlık görevini üstlenmiştir⁷. Bu ekipte sualtı arkeolojisi için büyük önemi olan diğer bir bilim insanı ise Shelley Wachmann'dır⁸. Kendisinin "Seagoing Ships & Seamanship in The Bronze Age Levant" adında önemli bir yayını bulunmaktadır⁹.

Sualtı arkeolojisine yayınsal anlamda en çok katkıda bulunan isim Lionel Casson'dur. 1914 yılında New York'ta doğmuş ve 2004 yılında hayatını kaybetmiş önemli bir bilim adamıdır. Özellikle gemi betimlemelerini derleyip yayınlarında yer vermiştir, bu yüzden gemi tipolojisinin anlaşılmasında onun payı çok büyüktür. Birçok yayını ile sualtı arkeoloji dünyasına ışık tutmuştur¹⁰.

⁵ The Sea Remembers: Shipwrecks and Archaeology from Homer's Greece to the Rediscovery of the Titanic, ed. Peter Throckmorton (New York: Smithmark Publishers, 1987), Oldest Known Shipwreck Yields Bronze Age Cargo. by Peter Throckmorton, National Geographic 121.5 (May 1962): 696-71, The Lost Ships: An Adventure in Underwater Archaeology. by Peter Throckmorton, Boston and Toronto, 1964. The economics of treasure hunting with real life comparisons. by Peter Throckmorton, 1990, Surveying in Archaeology, by Peter Throckmorton (Aris&Phillips Ltd - Jan 1, 1969), Diving for Treasure, by Peter Throckmorton, publish edsimultane ously by The Viking Press, New York City, and Penguin Books Canada Limited (1977), Shipwreck sand Archaeology – The Unharvested Sea, publish edsimultan eously by Little, Brown and Company, Boston, and Little, Brown &Company (Canada) Limited, Toronto (1970).

⁶Nicolle Hirschfeld, Alexis Catsambis, Deborah Carlson, ShelleyWachmann, Rebecca Ingram, Robyn Woodward.

⁷ Texas A&M Üniversitesinde çalışmaktadır.

⁸1968 yılında doğmuş ve daha sonra İsrail'e göç etmiştir. Ardından çalışmalarını Texas A&M Üniversitesi adına yürütmeye başlamıştır.

⁹ Lenihan 2003, 61.

¹⁰Casson, Lionel (1959). The Ancient Mariners: Sea Farer sand Sea fighters of the Mediterranean in Ancient Times. Victor Gollancz, Casson, Lionel (1991). The Ancient Mariners (Second Edition). Princeton University Press. Casson, Lionel (1960). Masters of Ancient Comedy. The Mac Millan, Casson, Lionel (1980). Masters of Ancient Comedy:

Almanya’da sualtı arkeolojisi alanında çalışmalar yapılmış ve önemli bilim adamları yetişmiştir. Bunlardan ilki Andreas Hauptmann’dır. Almanya’daki Bochum Müzesi’nde arkeolog olan Hauptmann’ın çalıştığı ana konu arkeometridir. Ancak sualtı arkeolojisi adına da çalışmalar yapmıştır. Uluburun Batığı’ndaki bakır külçeler üzerine yapılmış özel çalışmaları vardır. Önemli çalışmaları olan diğer bir Alman bilim adamı ise Olaf Höckmann’dır ve çok sayıda yayını bulunmaktadır.

Türkiye’de ilk sualtı arkeoloji çalışmaları ise, Kemal Aras adında bir kaptanın, Peter Throckmorton’a 1959 yılında Gelidonya’yı tarif etmesi ve 1960 yılında George Bass’ın Pennsylvania Üniversitesi adına kazıyı almasıyla başlar. Ardından 1962 yılında Bodrum Kalesi’nin müzeye dönüştürülmesi için adımlar atılır ve böylece 1966 yılında burada “Sualtı Eserleri Sergisi” açılmıştır.

1967 yılında Bodrum – Turgutreis açıklarında bulunan Yassıada Batığı’nda yine Bass başkanlığında kazılar yapılmıştır. İlk Türk kazı başkanı ise Prof. Dr. Cemal Pulak’tır. Pulak, Texas A&M Üniversitesi adına 1983 yılında Yassıada’daki kazı çalışmalarını yürütmüştür. 1983 yılında kazısı yapılan Uluburun Batığı ise bir dönüm noktası olmuştur. Bu batık gerek Türkiye sualtı arkeolojisi için, gerekse Akdeniz deniz ticareti için çok önemli bilgiler sunmuştur. Bass başkanlığında başlayan kazılar daha sonra Prof. Dr. Cemal Pulak başkanlığında devam etmiştir¹¹.

Günümüzde yapılan sualtı arkeoloji çalışmaları o yıllara dayanmaktadır. Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi adına bakanlık tarafından Uluburun Batığı için görevlendirilen Yrd. Doç. Dr. A. Harun Özdaş, bugün Dokuz Eylül Üniversitesi,

Selections from Aristophanes, Menander, Plautus, Terence, Casson, Lionel (1964). Illustrated History of Ships&Boats. Doubleday&Company, Inc, Casson, Lionel (1974). Travel in the Ancient World. George Allen&UnwinLtd, Casson, Lionel (1994). Travel in the Ancient World (Second Edition). The Johns Hopkins University Press, Casson, Lionel (1975). The Horizon Book of Daily Life in Ancient Rome, Casson, Lionel (1999). Everyday Life in Ancient Rome (Revised and Expanded Edition). The Johns Hopkins University Press, Casson, Lionel (1977). Mysteries of the Past. American Heritage Publishing, Casson, Lionel (1983). Great Ages of Man: Ancient Egypt. Random House Value Publishing, Casson, Lionel (1995). Ships and Seamanship in the Ancient World. The Johns Hopkins University Press, Casson, Lionel (2001). Everyday Life in Ancient Egypt (Revisedand Expanded Edition). The Johns Hopkins University Press, Casson, Lionel (2002). Libraries in the Ancient World (New Edition). Yale University Press.

¹¹ Alpözen 2006, 47.

Deniz Bilimleri Enstitüsü'ne bağılı olarak sualtı arkeoloji çalışmaları yürütmekte ve Türkiye Sualtı Arkeolojisi'ne katkısı olan önemli çalışmalarda bulunmaktadır. zdaş, 2005–2008 yılları arasında Ege Bölgesi Batıkları Araştırma Projesini yönetmiştir. 2005–2011 yılları arasında Ege ve Akdeniz Bölgesi Sualtı Kültür Mirası Projesi, 2006 yılında Bodrum Antik Limanı Rölöve alışması'nı yönetmiştir. 2007 yılında, Gcek Körfezi Cıvarı Sualtı Habitatları Tespiti Projesi, 2008–2012 yılları arasında Türkiye Batık Envanteri Projesi'nin başkanlığını yapmıştır. 2009 yılında Ataport Liman Projesi, 2010 yılında Nenport Liman İşletmesi Tarama İşlemi kapsamında Arkeo–Jeofizik Deniz Etütleri çalışmasını tamamlamıştır. 2010 yılında Gelidonya Tunç ağ Batığı Kazısı Projesi, 2011 yılında Patara Limanı arkeojeofizik çalışmalarını yürütmüştür ve bugün çalışmalarına yeni araştırmaları ve projeleri ile devam etmektedir. zdaş'ın 2007 yılında “İstanbul Ayasofya Müzesi duvarlarında bulunan Gemi Betimlemeleri”, 2010 yılında “Two Early Archaic Shipwrecks at Kekova Adası and Kepçe Burnu”, Turkey, 2012 yılında “Akdeniz Kıyıları Arkeolojik Sualtı Araştırmaları 2011” makalelerini yazmıştır. zdaş'ın “Antik Dönem apa Yapım Teknolojisi, Sınıflandırılması ve Bodrum Müzesi apaları”, “Antik ağ'da Liman Olgusu” adında iki adet de kitabı bulunmaktadır.

Ayrıca lkemizde son yıllarda Konya Selçuk Üniversitesi Arkeoloji Bölümü'nün de sualtı arkeoloji alanında önemli adımları olmuştur. Arkeoloji Ana Bilim Dalı bünyesinde sualtı arkeoloji bilim dalı kurmuş ve yüksek lisans programı açarak sualtı arkeoloji mezunları vermiştir. Bu girişimin başını, bölüm başkanı Prof. Dr. Ahmet Tırpan ekmektedir. Ayrıca Yrd. Doç. Dr. Hakan niz de Antalya il sınırları içerisinde yer alan Kemer, Olympos, Side, Kaş, Kekova'da ASA (Antalya Sualtı Arkeoloji alışmaları) alışmalarını yrtmektedir¹².

Ülkemizde uzun yıllardır Liman Tepe'de liman kazısı yapan Prof. Dr. Hayat Erkanal, 1992 yılından bu yana yürütülen kazılarla Türkiye Sualtı Arkeolojisi'ne katkıda bulunmaktadır. Özellikle deneysel sualtı arkeolojisinde çalışmaları ile fark yaratmıştır.

¹² niz 2009, 1.

2. ANTİK KAYNAKLAR IŞIĞINDA GEMİLER VE DENİZCİLİK

Gemilerin ilk izleri Mısır'da görülmektedir. Mısır'da yapılan kazılarda teknelere ait buluntular ve duvar resimleri ele geçmiştir. Erken dönemlerde, Mısır ve Mezopotamya'daki gemiler ile ilgili yazılı kaynaklar yeterli değildir. Mısır ile ilgili ilk kaynaklar, 4. Sülale Dönemi'ne aittir (M.Ö. 2613- 2494). Kaynakta, tekne için gerekli ahşabın iki diyarın cennetinden getirildiği ve teknelerin 100 *cubit*¹³ uzunluğunda olduğundan söz edilmektedir. Buradaki “iki diyar” adı verilen yerin, Akdeniz kıyısında bir kent ya da Anadolu olduğu düşünülmektedir. Mısır'da 6. Sülale Döneminde komutan olan I. Pepi, deniz taşımacılığı hakkında bir kitabe yazmıştır, I. Pepi, yazısında askerlerin yürümelerindense gemilerle taşınmaları gerektiğinden söz etmiştir¹⁴.

12. Sülale Döneminde “*Cedar*” isimli ağaç büyük önem taşımaktadır. Bir metinde “*Cedar'in 20 teknesi*” ifadesi yer almaktadır. Daha sonra M.Ö. 1448 yılı olarak tarihlenen bir yazılı kaynakta ise Mısır'da teknelerde zeytin, zeytinyağı, bal, şarap ve meyva taşındığına yer verilmiştir¹⁵.

Gemiciliği Mısır'dan öğrenip geliştiren diğer kültürlerde de gemilerle ilgili yazılı kaynaklar bulunmaktadır. En önemlilerinden biri Anadolu'da Asur'a ait olanlardır. M.Ö. 1950-1750 yıllarında Asur ile Anadolu arasında önemli ticari ilişkiler başlamıştır. Ticaret, Anadolu'ya 1000 km. uzaklıkta yer alan Bağdat'ın kuzeyinde, Anadolu'yu Kuzey Mezopotamya'ya ve İran'a bağlayan nehir ve kervan yollarının üzerindedir. Kervanlar ile yapılan ticaret, kültürler arasındaki etkileşime neden olmuştur. Gemiciliğin, Mısır'dan Mezopotamya'ya sıçradığı oradan Anadolu'da yayıldığı düşünülmektedir. Anadolu'nun yerel halkı gemicilik kültürünü öğrenmekle kalmamış, bunu ticari bir eksene çevirerek ticareten kendi paylarına düşen yeri almışlardır¹⁶.

Anadolu gemiciliğine dair yazılı belgeler bir Kültepe tabletinde, Asur ile yapılmış bir antlaşma metninde geçmektedir. Kt 00/k 10 2. Sütununun 12-15. satırlarında geçen “(Eğer) sizin kırkılık bölgenizde veya ülkenizin (diğer bir

¹³ Cassel 1879, 144. *Cubit*, dirsekten orta parmağın ucuna kadar olan mesafeye eşit bir Mısır ölçü birimidir.

¹⁴Wachsmann 1997, 9.

¹⁵ A.g.e. 1997, 9.

¹⁶ Özgüç 2011, 244.

yerinde) nehirde bir gemi batarsa, her şeyi tam olarak ödeyeceksiniz” cümlesinde, Asur ile olan bu ticaret kompleksi içerisinde gemilerinin yerinin olduğu anlaşılmaktadır. Diğer önemli bir tablet ise Kt n/k 1583 nolu olanıdır. Bu belgede bir tüccarın, Salatu(w)ar’dan (bir kent) başlayıp, çeşitli şehirlerde yaptığı harcamalar hakkında bilgi vermektedir. Söz konusu tüccar, Salatu(w)ar’dan çıkıldıktan sonra nehrin kıyısında 2,5 *mina* bakır tartıldığı, daha sonra da kendini nehir kıyısına kadar götüren kılavuza 10 *mina* bakır ve gemiciye 1 *mina* bakır ödediğini belirtmektedir. Bu yazılı belgeden birçok bilgi edinilmektedir. Metnin ışığında yöre halkının meslek grupları içerisinde gemiciliğin olduğu, halkın bölgede süren ticarettten nemalandığı anlaşılmaktadır. Ayrıca bölgenin nehirlerinin taşımaya elverişli olduğu ve nehirlerde tekne taşımacılığının yapıldığı kanıtlanmaktadır¹⁷.

Homeros, *İlliada* adlı eserinde, Akhalar’ın Troia’ya gemilerle yolculuğunu ve iki taraf arasında geçen büyük bir savaşı anlatır ve gemiler bu savaşın merkez noktasında yer almaktadır. Akha gemileri Troia’ya geldiğinde, Troia sahiline çekilmişlerdir. Homeros, gemilerin sahilde durduğu alanda yataklar yapıldığını anlatmaktadır¹⁸. Akhalar, gemileri Troia askerlerinden korumak için etrafına duvar örmüşlerdir. Gemilerin sayısı ile ilgili ayrıntı bir bilgiye sahip değiliz. Fakat sahile çekilen gemilerin sayılarının çok fazla olduğu ve Troia sahiline sığmadığı belirtilmektedir. Odysseus’un emrinde 12 al yanaklı gemi, 30 adet koca karınlı gemi, Akhilleus’un emrinde 50 gemi ve 100 adet sıralı gemi belirtilmiştir. Toplamda 200 kadar gemi sayabiliriz ancak araştırmacılar çok daha fazla gemi olduğunu düşünmektedirler¹⁹.

Homeros, gemilerin karaya çekildiğindeki konumu ile ilgili ise birçok bilgi vermiştir. Sahile çekilen gemilerin sayısının fazla olmasından dolayı geniş bir alana yayıldığı ve ovaya kadar ulaştığı anlaşılmaktadır. Savaşların da bu alana yakın bir yerde, gemilerin yanında yapıldığı anlaşılmaktadır. Bunun iki nedeni olabilir: İlki, Troialılar’ın gemilere saldırmaları ve yakmaya çalışmalarıdır. Bu sebeple savaş, gemilerin bulunduğu mevziye doğru kaymış olabilir. Diğer bir neden olarak, başka bir bölümde, Akhalar’ın gemileri savunma amaçlı olarak da kullandıkları bilgisi yazılıdır²⁰. Gemilerin boyutları ve önündeki duvarı, savunma

¹⁷ Kuzuoğlu 2007, 131.

¹⁸ Hom., İI. 2.152.

¹⁹ A.g.e. 2005, 20.247.

²⁰ A.g.e. 2005, 15.653.

duvarı olarak kullanıyor olabilirler. Bazı gemilerin konumları ile ilgili, ilginç bilgiler bulunmaktadır. Savaşta önemli konumda yer alan kişilerin kendi gemilerinin barakalarının yanına çekildiği söylenmektedir²¹. Homeros, *İlliada* ve *Odysseia*'yı yazarken, gemileri insan günlük hayatının önemli bir aracı olarak yerleştirmiş, destanların merkezine koymuş ve onları ayrıntılı olarak betimlemiştir. Böylece gemilerin tipleri hakkında önemli bilgiler elde edebiliyoruz. *İlliada*'da koca karınlı gemiler, kıvrık burunlu gemiler, iki ucu kıvrık gemilerden söz edilmektedir. *Odysseia*'da ise, tez giden gemi, uzun kürekli gemi, kara gemi, iki kıvrımlı gemi olarak söz edilmektedir. Gemilerin birçok tiplerinin olduğu bilinmektedir²².

Genel sınıflandırılmada gemiler, kürekli gemiler ve yelkenli kürekli gemiler olarak ikiye ayrılmaktadır. Bu gemiler ticari, savaş, yük taşıma ve insan taşıma gemileridir. Bir ordu savaşa giderken savaş gemilerini ve yük ile insan taşıma gemilerini yanında götürmektedir. Savaşta gereken kumanya, yük gemilerinde, savaş için gerekli yardımcı insanlar, insan taşıma gemilerinde yer almaktadır²³.

Gemilerde taşınan insanlar, geminin hızını ve dayanıklılığını büyük ölçüde etkilemektedir. Herodotos bununla ilgili bir olaydan şöyle söz eder. "*Kserkses dönerken çıkan fırtınadan dolayı, fazla yükü olan gemiler neredeyse batacak iken Kserkses ile gemiye binen birçok Pers güvertede sıkışık şekilde yolculuk etmektedirler. Kserkses, kılavuz kaptandan geminin bu şekilde devam edip edemeyeceğine dair olumsuz bilgi alır, bunun üzerine Kserkses'in emriyle Persler denize indirilir; dönünce Kserkses gemiyi kurtardığı için kaptana bir altın çelenk hediye eder ancak birçok Persli'nin ölümüne neden olduğu için de kılavuz kaptanı öldürtür.*" Bir düşünceye göre kürekçi köleler denize atılıp onun yerine Pers halkı kürekçiler yerine oturtulabilir²⁴. Ancak Pers halkı kürekçiler kadar iyi kürek çekemeyecektir ve bu yüzden yine gemi batacaktır, sivil halkın gemiyi terk etmesi çok daha mantıklıdır.

Antik kaynaklar, gemilerin sadece tiplerini vermek ile kalmamış, gemilerin aksamaları ve bölümleri ile ilgili de bize küçük ipuçları vermişlerdir.

²¹ A.g.e. 2005, 1.330.

²² Hom., İl. 15.653.

²³ Tky. Pol. 1975, 56.

²⁴ Herd., His. VIII. 118.

Destanlara göre, gemilerin uzun halatları vardır²⁵. Destanlarda gemilerin uç kısımlarına “gaga” adı verilmektedir. Başka bir bölümde, “her gemide elli kürekçi oturmuştu *ıskarmozların başına*” sözü ile yine gemilerin terimsel adları ile ilgili bilgi vermiştir. Yine *İlliada*’da gemilerin omurgalı olduklarından söz edilmiştir²⁶.

Odyseia’da gemiyi karaya çıkartırken, yelken direklerinin gemiye takıldığı, karaya çıkarılırken çıkarıldığı belirtilmektedir. Buradan, yelken direklerinin portatif olduğu anlaşılmaktadır. Başka bir bölümde “*dümenin yekesi fırlamıştı elinden*” cümlesine yer verilmiştir. “*palamarı kayaya bağladım ve sonra karaya çıktım*” burada bahsedilen geminin baş halatıdır. Başka bir bölümde de “kış küpeşesi” terimi geçmektedir. Sözü geçen yer, geminin arka tarafında, geminin yanında yükselen tahta bardır²⁷. Ksenophon, *Anabasis* adlı eserinde de gemilerin dümenlerinden ve bu dümenlerin portatif olduğuna değinmektedir²⁸. Gemilerin küreklerinin şekilleri hakkındaki bilgimizi genel olarak resimsel betimlemelerden alıyoruz. Fakat antik yazarlardan Homeros *Odyseia* adlı eserinde, “*cilalı kürekler*” betimlemesini kullanarak, geminin gözümüzde canlanmasını ve maddesel olarak fikir edinmemizi sağlamıştır²⁹.

2.1. Gemilerin Yapılışı, Tipleri ve Bölümleri

Her bölge ve denizcilikle ilgilenen her toplumun kendine göre farklı gemi yapım teknikleri bulunmaktadır. Ancak ne kadar farklılık olursa olsun, denizcilik kültürü tek bir merkezden yani Mısır’dan ortaya çıkmış ve dünyaya yayılmıştır. Bu doğrultuda gemilerin temel bir esas üzerine yapıldığı ve toplumsal karakteristik değişimlere uğradığını söyleyebiliriz. Bu değişimler, kendisini gemi yapım aşamasında göstermiştir.

Herodotos şöyle anlatmaktadır: “*Taşıt gemileri özellikle Mısır akasyasından yapılmaktadır. Mısır akasyası, Kyrene lotusuna benzer ve iç sıvısından yapıstırıcı çıkartılmaktadır. Akasya aşağı yukarı iki dirsek halinde doğranır. Gemiler, bunları tuğla gibi birbirine çakarak yapılmaktadır. Boylamasına kesilen uzun omurgaların arasına iki dirseklik parça çakılır. Tekne ortaya çıkar, sonra iki burdayı, omurgalar üzerine enlemesine konulan bir tabanla*

²⁵ Hom., İl. 15. 1.471.

²⁶ A.g.e. 17. 744.

²⁷ Hom., Od. 15. 224.

²⁸ Ksen., Anb. 147.

²⁹ Hom., Od. 12. 176.

birleştirilir. Yanları tutturmak için kaburga eğrisi kullanmaz, bunun yerine ek yerlerini papirüsleyici kalafat yapılır. Dümdüz omurga içinden geçen bir dümen takılır, direk akasyadan, yelkenler papirüstendir. Kuvvetli rüzgâr olmadıkça bu gemiler ırmağı çıkamazlar, kıyıda yedekte çekilirler. Akıntı doğrultusunda şöyle yapılır: Kamış, saz ve Tamariks'ten³⁰ yaptıkları bir çeşit salları ve iki talant³¹ kadar çeken delik bir taş vardır. Sal, gemin pruvasına bağlanır ve akıntıya bırakılır. Taş başka bir iple geminin arkasına bağlanır. Sal akıntıya kapılıp hızla ilerler ve gemiyi de peşinden sürükler, arkaya bağlanan taş dibi tarar ve geminin akıntıya kapılıp savrulmasına engel olur. Bu gemiler sayıca çok fazladır ve çok fazla ağırlık çekebilmektedirler³².

Bu gemi yapılışının ne kadar süre tuttuğuna dair bilgiyi yine Herodotos, kitabın başka bir bölümünde vermiştir. Buna göre büyük bir ülke kıştan ilkbahara 200 gemi oluşturabilmektedir³³. Gemilerin yapımı için kereste önemlidir. Anadolu'da Sinopitis'te ve Bithynia'ya kadar uzanan kıyı gerisindeki topraklarda gemi yapımı için çok elverişli ve kolaylıkla ihraç edilebilen kereste bulunmaktadır³⁴.

Gemiler Mısır'da ilk görüldüğü dönemden bu yana birçok alanda kullanılmıştır ve günümüzde önemli bir sektör haline gelmiştir. Ancak antik dönemlerde gemilerin en önemli katkısı “dünyayı keşfetmek” olmuş ve dünya gelişimini ekonomik, sosyal ve kültürel olarak büyük ölçüde etkilemiştir. Gemiler dünyayı tanımada “en büyük araç” olma görevini üstlenmişlerdir. İlk kullanım alanları ise olasılıkla avcılık olmalıdır. Nehirlerde kıyı avcılığı yapan balıkçıların zamanla ilerleme istediği, hayvan derisinden ve yekpare tomruktan yapılan salları ortaya çıkardığı düşünülmektedir³⁵. Mısır'da krallar denizi keşfetmek için ilk seferleri başlatmışlardır. Ardından gemicilik Asur ticaret kolonileri ile dünyaya yayılmaya başlamıştır³⁶. Bu ticaret sırasında kervanların nehirlerden karşıya geçirilmesini sağlamış ve yerel halka bir meslek kazandırmıştır. Bu doğrultuda

³⁰ Orwa 2009, 4. *Tamarisk*, Afrika çöllerinde, Anadolu'da ve Güney Avrupa'da görülen, ince yapraklı bir bodur ağaçtır.

³¹ Cassel 1879, 879. *Talant*, ortalama 43 kg ile eşdeğer bir ağırlık birimidir.

³² Herd., His. II. 95.

³³ A.g.e. V. 31.

³⁴ Strab., XII-c 547.

³⁵ Ksen., Anb. 158.

³⁶ Özgüç 2011, 244.

nehir taşımacılığında kullanıldığını söyleyebiliriz. Sadece o dönemle sınırlı kalmamış, Roma İmparatorluk Döneminde de, önemli bir rol oynamıştır³⁷.

Günümüzde Avrupa’da nehir taşımacılığı hala önemlidir. Gemicilik antik dönemde sadece nehir taşımacılığı ile sınırlı kalmamış, zamanla deniz taşımacılığında da önemli yayılmalar gözlemlenmiştir. Fenike’den Anadolu’ya Karadeniz’den Roma’ya geniş bir ticaret ağı meydana gelmiştir³⁸.

Diğer bir kullanımı ise balıkçılıktır. Strabon, denizcilerin geçim kaynaklarının balıkçılık olduğundan söz etmektedir. Özellikle palamut ve yunus avı yaygın olarak görülmektedir. Anadolu’da balıkçılıkta Byzantion ve Sinope’liler önemlidir³⁹.

Gemilerin kullanımının en ilginç ise yağmacılığa uyarlanan korsan gemileridir. Anadolu’da korsanlık yapıldığından yine Strabon söz etmektedir. Batı Anadolu’da İonia’da küçük bir liman kenti olan Korykos halkı, tüccar gemilerinin demirlediği limanlara dağıldığı ve yükleri hakkında bilgi topladıkları, ardından nerelere gideceğini öğrendikleri gemilerle saldırıp yağma etmişlerdir⁴⁰. Bu doğrultuda korsanlık olaylarının nasıl başladığı ve kimler tarafından desteklendiği sorusu akıllara gelmektedir. Çünkü gemicilik pahalı bir iştir ve denizlere dayanabilecek, korsanlık yaparken, yağmaladıkları gemilere üstün gelebilecek gemiler yapmak son derece pahalı bir iştir. Bu sorumuza Herodotos cevap vermiştir. Bazı amirallerin de savaşta elde ettiği savaş gemileri ile kaçıp korsanlık yaptıklarından söz edilmektedir⁴¹.

2.2. Savaş Gemileri

Gemiler, keşif amaçlı kullanımlarının ardından savaşacak şekilde dönüşüm geçirmeye başlamışlardır. En gelişmişleri savaş gemileridir. Antik yazarlar, savaşların insanlık kültür tarihinde önemli bir yeri olması nedeni ile eserlerinde Salamis, Pire, Lade ve Peloponnesos gibi birçok deniz savaşına yer vermişlerdir.

³⁷Herd., His. IV. 53.

³⁸Strab., XII-c 577.

³⁹A.g.e. XII-c 546.

⁴⁰A.g.e. XIV-c 645.

⁴¹Herd., His. VI. 17.

Pentekonter ve trireme önemli savaş gemileridir; özellikle *triremeler* antik dönemde en yaygın kullanılanlardır. Ancak, savaş gemilerine çok fazla yer verilmekle birlikte, çok farklı tipler bulunmaz. Gemi tiplerinden antik kaynaklarda adı geçen yalnızca *triremedir*. Herodotos⁴² ve Thukydides⁴³ *triremeden* söz ederler. *triremelerde* güverte üç katlıdır ve her katta kürekçiler dizilidir. Her kürekçiye bir kürek düşer. *Trireme* ismi yani “üçlü” kelimesi buradan gelmektedir. Boyutları farklılıklar göstermektedir. Bu farklılıklar şöyle belirtilmiştir. Elli kürekli gemiler⁴⁴, yüz sıralı gemi⁴⁵, otuz kürekli gemi⁴⁶, üç sıra kürekli “kadırğa”dır⁴⁷. Antik kaynakların, *triremeden* kısaca söz ettiği görülmektedir.

Önemli bir merak ve araştırma konusu savaş gemilerinin kapasiteleridir. Bu gemiler hem deniz savaşında çarpışma, hem de askerleri bünyesinde taşıma özelliğine sahiptirler. Küreklidirler, ancak yelkenler fonksiyoneldir. Gemilerin taşıdığı kişi sayısını sadece insan olarak değerlendirmemekte fayda vardır. Çünkü yolculuklar günler, hatta ayları kapsadığı için bu kadar kişiye yetecek kumanya ve özel ihtiyaç malzemelerini de düşünmek gerekir. Antik yazarlar bu ihtiyaçlar için ayrıca gemiler olduğundan söz etmektedir. Ortalama 50 sıralı bir gemide en fazla 40 asker 60 mürettebat, 100 sıralı gemide de en fazla iki katı olmalıdır. Thukydides’e göre, 100 gemi üzerinde 1000 ağır piyade ve 400 yaycı taşımaktadır⁴⁸. Bu da, gemi başına yaklaşık olarak mürettebat hariç 140 kişi yapmaktadır. 100 sıra kürekli geminin bu kapasiteyi sağlayabileceğini düşünülürse, 110 mürettebat ile yaklaşık olarak 350 kişi gibi çok önemli bir rakam ortaya çıkmaktadır. Herodotos’a göre, “*Kserkses’in donanmasında 3000 gemi yer almaktadır. Trireme sayısı 1207’dir. Fenikeliler ve Filistin Suriyeliler’i 300, Mısırlılar 200, Kıbrıslılar 150, Kilikalılar 100, Pamphyialılar 30, Lykialılar 50, Asia Dorisliler’i 30, İonialılar 100, Adalar 17 gemi vermiştir. Tüm bu gemilerde Persler’den, Medler’den ve Sakesler’den derlenmiş deniz askerleri bulunmaktadır. Başlarındaki komutanlar da kendi ülkelerindedir. Gemiler; 30 ve 50 kürekliler, hafif gemiler, at taşıyan küçük gemiler olarak farklı tiplerdedir. Hepsinin toplam*

⁴²A.g.e. VIII. 1.

⁴³Tky. Pol. 24.

⁴⁴Herd., His. VII. 163.

⁴⁵Hom., İl., 20-247.

⁴⁶Ksen., Anb. 148.

⁴⁷Strab., XIII-c 617.

⁴⁸Tky. Pol. 23.

sayısı aşağı yukarı 3000'i bulur"⁴⁹. Bu rakam toplamda 1.050.000 kişi yapmaktadır. Ancak antik kaynaklarda abartı olabileceği de göz önünde bulundurulmalıdır. Bu rakamın 1/3 lük kısmını abartı olduğu düşünülürse 750.000 kişinin bu gemilerle taşındığı düşünülmektedir.

Deniz savaşları anlatılırken, gemilerin kullanımları yanı sıra tipolojilerine de değinilmiştir. Bu savaşların ilki Homeros destanlarında geçen Troia Savaşı'dır. *Illlada* ve *Odyssieia* destanlarında savaş gemileri ayrıntılı olarak tanımlanır. Savaş gemilerinin geniş bir yer kapladığı diğer bir savaşı ise Herodotos anlatmaktadır. Persler ve Anadolu arasında gelişen bu savaş sayesinde gemiler ve savaş stratejileri hakkında önemli bilgiler ediniriz. Lade Deniz Savaşı (M.Ö.494) bunlardan en önemlilerinden biridir. Savaş, Ion ayaklanması sonucu baş göstermiştir. "Lade" olarak bilinen alan bugün Ege Bölgesi'nde yer alan Bafa Gölü ve çevresidir. Menderes'in getirdiği miller sonucu denizle bağlantısı kesilmiş ve tuzlu sulu bir göl haline gelmiştir Lade Adası ise bugün tepe şeklindedir (Lev.I, Fig.1)⁵⁰.

Bu savaşta Miletoslular yedekte bir tek gemi bırakmadan bir donanma hazırlamışlar ve Miletos'u gemilerden oluşan bir kale ile savunmak üzere hemen Lade'ye toplanmışlardır. Bu karar alındıktan sonra Ionialılar gemilerini tam takım donatmışlardır. Miletoslular, 80 gemi ile donanmanın sağ kanadını alır. Priene'nin 12, Myous'un 3 gemisi, Teos'un 17, Khios'un 100 gemisi vardır. Erytrai ve Phokaia'nın da gemileri ardından dizilmiştir. Ardından Lesboslular'ın 70 gemisi gelir. En son Samoslular'ın 60 kadırgası sıralanır. Toplam olarak donanmada 353 gemi bulunmaktadır. Ancak Persler 600 gemi ile saldırmışlar ve Persler savaşı kazanmışlardır⁵¹.

Savaş sırasında taktiksel bir özellik ise Ionlar'dan gelmektedir. Savaş antrenmanı olarak gemileri açık denize çıkarttıkları ve iki gemi arasından geçme talimleri yaptıkları anlaşılmaktadır⁵². Lade Savaşı'nda en büyük kaybı Khios vermiştir. 100 gemi ile katıldıkları savaşta, gemileri kendi yurttaşlarından seçkin kişilerle doldurmuşlar ve çoğunu kaybetmişlerdir⁵³. Savaşta yaşanan değişik bir

⁴⁹Herd., His. VII – 99.

⁵⁰Mansel 2011, 266.

⁵¹Herd., His. VI. 7.

⁵²A.g.e. VI. 12.

⁵³A.g.e. VI. 15.

olaysa Herodotos'ta şöyle geçmektedir: “*Praksion'un komutasındaki Troizen teknesi hemen, peşindeki Perslerin eline düşmüştü. Bu gemideki denizcilerin en güzelini alıp, geminin burnuna götürüp başını kestiler. Bu uğur getirmesi amacındaydı*”⁵⁴. Savaşta gemilerin durumları fırtına çıktığı zamanlarda sıkıntılıdır. İlk gelen gemiler kıyıya demir atarlar. Öbürleri de onlara yakın yere demirlerler. Gemiler saf halinde dizilir ve açık denize doğru çıkıntı yaparlar. Fırtına iyice bastırmadan önce gemiler karaya çekilmeye çalışılır, eğer çekilmez ise sürüklenirler. Enteresan bir bilgi ise dönemde dalgıçlığın olmasıdır. Skylas adında birisi vardır, zamanın en iyi dalgıçtır, Pelion dolaylarında gemiler battığı zaman, Perslerin birçok değerli eşyalarını kurtarmış, kendisi için de epeyce bir şeyler toplamıştır. Bu savaşlar sırasındaki bir taktik ise yine Herodotos'un betimlemelerinden kaçamamıştır. Hellenler etrafları çevrilince gemilerin kıçlarını içeri doğru çevirip bir çember yaparlar, sonra saldırıya geçerler. Bu hareket karşılığında da Persler yay şeklini alır, bir kuşatma manevrası ile kısırmaya çalışırlar. Gemisi batanlar kıyıya yüzüyorlardı. Perslerin çoğu yüzme bilmiyordu, bu yüzden boğularak öldüler. Savaş sonunda deniz, ölümler ve gemi parçalarıyla dolmuştur. Bunlar gemilerin önüne yığılıp, küreklerin işlemesine engel olmaktadır⁵⁵.

Antik kaynaklarda geçen diğer önemli savaş ise Peloponnesos Savaşları'dır (M.Ö. 431-404). Thukydides'in kalem aldığı savaş, gemilerin savaş sırasındaki stratejileri ile ilgili önemli bilgiler sunmuştur. Thukydides savaş hakkında bilgi verir: “*Perikles, Peloponnesos'a karşı 100 gemilik bir deniz seferi hazırlamıştır. Gemilerde 4000 Atina ağır piyadesi ve hayvan nakliye gemilerinde 300 süvari götürmüştür. Khioslular 50 yelkenli göndermişlerdir. Perikles savaş sırasında gözcülük yapan 20 Atina gemisi görevlendirmiştir. Strateji olarak Atinalılar 20 gemi ile sahil boyunca ilerlediler. Amaçları Gece Eunon ırmağına girmekti*”⁵⁶. Savaş sırasında Peloponnesos'lular bütün güçleriyle büyük bir daire yaptılar. Bunu yarıp geçmenin imkânsız olması için de, gemilerin baş kısımlarını dışarı, kıç kısımlarını içeri aldılar. Yanlarında getirdikleri hafif tekneleri ortaya aldılar. En hızlı 5 gemiyi de düşman gelince hızla çıkabilsin diye yine ortaya aldılar. Atinalılar ise Peloponnesosluların daire şeklinde etrafını çevirdi. Daire önünden hızlı geçişler yaparak Atinalılar'ı her an taarruz yapacakmış

⁵⁴A.g.e. VII, 180.

⁵⁵Herd., His. VIII. 12.

⁵⁶Tky. Pol. 83. Bu gemilerin hem nehirlerde hem de denizde kullanılabildiğinin kanıtıdır.

düşüncesine getirerek dar bir alana sıkıştırdılar. Taarruz emri için Phormion bekleniyordu. Çünkü o, erken taarruz uzun karışıklık yaratacağını düşünüyordu. Saldırmak için onların panik olmasını bekliyordu. Sonra birbirine yapışık gemilerin rüzgârdan ve üzerine gelen gemilerden intizamı bozuldu. Şimdi gemi gemiye bindirdi ve birbirlerini kürek sapları ile iterek açılmaya çalıştılar. Birbirine bağirmalar ve ikazlar yüzünden emirler ve tempo duyulmuyordu. Dalgadan dolayı kürekler suya değmiyor gemi dümen edilemiyordu. Atinalılar, Phormion'un emriyle hücumla geçtiler ve bir amiral gemisini batırdılar. Sonunda 12 gemi harap ettiler ve mürettebata el koydular"⁵⁷. Eserde Perikles'in sözlerine de yer verilmiştir. Perikles, körfez içine girmeme taraftarıdır, "Eğer seçmede serbest olursam, savaşı körfezde kabul etmeyeceğim ve bunun içine de girmeyeceğim. Çünkü görüyorum ki, sayısı çok talimsiz gemilerle az sayıda talimli ve daha iyi seyreden gemilerin karşılaşmaları için dar bir saha avantajlı değildir. Düşmanı uzaktan göremedikçe insan, ne gerektiği gibi taarruza geçebilir ne de sıkıştırılınca tam zamanında geri çekilebilir. Sonra daha iyi seyreden gemilerin marifeti olan cepheyi yarmalar ve geri dönme manevraları da yapılamaz. Hatta deniz muharebesinin bir kara muharebesine dönmesi icap eder ki o zaman da daha fazla sayıda gemiler istifade ederler. İşte ben bu noktaya imkânlar dâhilinde özen göstereceğim, sizde, intizam içinde gemilerde kalarak, verilen kumandayı, bilhassa düşmanın bulunduğu yer pek uzak olduğu için derhal icra ediniz. Savaşta en büyük önemi intizam ve sükûnete veriniz"⁵⁸.

Thukydides savaşın ileriki hamlesini şöyle anlatmıştır: "Peloponnessoslular ise, Atinalılar kendilerine doğru körfez içine ve boğaza girmeyince onları içeri sokmak için gün doğarken denize açıldılar. Gemileri dörder dörder yan yana koyarak ve tıpkı demir atmış oldukları şekilde, sağ cenah önde olacak şekilde, memleketleri kıyısından körfezin içine doğru ilerlediler. Bu cenaha en iyi seyreden 20 gemi koymuşlardı. Böylece şayet Phormion, onların Naupaktos'a karşı gittikleri düşüncesiyle, yardım için sahile geldiği takdirde, Atinalılar onların hücumlu sıkıştırmalarından, cenahı aşmak suretiyle kaçıp gideceklerdi. Gerçekten Phormion da, ötekilerinin beklediği gibi, bu himayesiz yer için endişelenerek onları denize açılır görür görmez, gemicilere iş başı yaptırdı ve sahil boyunca oraya gitti. Aynı zamanda Messenialılar'ın kara ordusu da bunların yanı sıra karadan oraya yürüdü. Peloponnessoslular, onların bir tek gemi

⁵⁷A.g.e. 84.

⁵⁸A.g.e. 89.

kuvvetindeki cephe hattı ile, sahil boyunca seyrettiği ve artık tam istedikleri gibi körfez içinde ve tamam ile kara yanında olduklarını görünce, bir işaret üzerine hemen gemilerini döndürdüler, öyle ki uzun bir cephe teşkil ettiler ve sonra da olabildiğince hızla Atinalılar'a karşı ilerlediler. Böylece tekmil gemileri saracaklarını düşündüler. Fakat önde olan bir gemi Peloponnesoslular'ın kuşatmasından kurtularak açık denize kaçtı. Ama diğer gemiler ona yetiştiler. Kaçanları karaya doğru sürdüler. Bunları kullanılmaz hale soktular. Yüzerek kendini kurtaramayan Atinalı mürettebatı da öldürdüler. Gemilerden bazılarını kendilerine bağladılar ve bunları boş olarak götürdüler. Bir gemiyi mürettebatı ile birlikte ele geçirdiler. Karadan yardıma gelen ve silahlarla gemilere çıkmış olan Messenialılar. Burada işte Peloponnesoslular galip oldular. Attik gemilerini tahrip ettiler. 20 gemi Atinalıların kaçan 11 gemisini takip etti. Bunlardan biri Naupaktos'a kaçtı. Orada gelecek olan gemilere müdafaa için hazırlandılar. Ötekiler ise epey geç geldiler”⁵⁹.

En önemli savaş taktiklerinden diğeri, Dareios'un boğaz köprüsüdür. Dareios Kıta Yunanistan'a geçebilmek için Bosphoros'a bir köprü yaptırmıştır. Herodotos bu olayı şöyle anlatmaktadır: “Denizi seyreden Dareios, geriye döndü ve Samoslu Mandrokles'in yapmış olduğu köprüye doğru yelken açtı. Bosphoros'u⁶⁰ da gördü ve deniz kıyısında beyaz mermerden iki direk dikirdi. Birine Asur, diğeri Yunan harfleriyle savaşa götürdüğü halkların dökümünü yazdırdı. İmparatorluğundaki ulusların hepsini götürmekteydi. 600 gemi toplamıştır. Dareios'un Bosphoros üzerine kurduğu köprü Byzantium ile Pontos Eukseinos'un ağzındaki tapınağın orta yerine kadar geliyor olmalıdır. Dareios çabucak kurulan köprüden geçerek Trakia'ya ilerledi”⁶¹. Denizcilik ve kültür tarihi açısından büyük bir öneme sahip bu olay tarih sayfalarında yerini almıştır (Lev. II, Fig.2).

2.3. Ticaret Gemileri

İnsanların denizle tanışmaları ile paralel olarak gemileri ticarete kullanılmaya başlanmıştır. Deniz, ticaretin çok daha hızlı ve çok daha uzağa taşınmasına yardımcı olmuştur. Toplumlar, kendilerinde olmayan ve ilk defa gördükleri malzemelere hayran kalmışlar ve bunları değiştirme yoluna gitmeleri

⁵⁹A.g.e. 91.

⁶⁰Herd., His. IV. 87. Bosphorus: İstanbul Boğazı.

⁶¹A.g.e. IV. 87.

ile ticaret doğmuştur. Akdeniz’de Doğu Akdeniz kıyılarından, Anadolu kıyılarına uğrayarak Batı Anadolu ve Kıta Yunanistan kıyılarına ulaşan önemli bir ticaret rotası çizilmiştir.

Son yıllarda, sualtı arkeolojisi, gelişen teknolojik olanaklarla birlikte, önemli batıkların bir kısmını inceleyebilmiştir. Özellikle Anadolu kıyıları boyunca yer alan batıklar, söz konusu ticaretin safhalarına canlı bir ışık tutmaktadır⁶². Antik kaynaklarda savaş gemilerine daha çok değinilmişse de, yelkenli ticaret gemilerinden de söz edilmiştir. Platon, “Devlet” adlı eserinde ticaret gemilerine ve denizcilik kültürüne değinmiştir. Ticari gemilerin tayfa sayıları hakkında net bir bilgimiz olmamasına karşın bizi eğer denizle ticaret yapılacaksa çok sayıda kişinin gerektiği şeklinde aydınlatmıştır. Bir metinde ticari gemiler rotasında ilerlerken yaşanan olayı şöyle anlatmıştır: “*Bir gemide sağır, denizcilik bilgisinden yoksun aylak bir kaptan olursa, denizciler ondan ara sıra dümeni alarak dümeni öğrenir. Onu adam otu ve alkolle uyutarak dümeni ele alırlar, aralarından en iyi ve bilgisini kaptan olarak seçerler, geminin idaresini ele geçirir ve ambarları boşaltırlar*”⁶³.

Ticari gemilerin küreksiz ve yelkenli olduğunu biliyoruz, bunu kanıtlar bir bilgiyi Ksenophon’dan alıyoruz. Ksenophon, bu tip gemilerin rüzgârsız havalarda tamamen işlevsiz kaldığından söz etmiştir⁶⁴.

Ticari gemilerin tipi ile ilgili bilgiyi ise Homeros’un *Odyseia* adlı eserinden öğreniriz. Derin ambarlı, geniş gövdeli ve geniş güverteli gemilerdir. Geminin gövdesi ve küpeştesi sık tahtalardan döşenmektedir. Bunun sebebi ambarın su almasını engellemek olabilir. Bu gemilerin yelkenleri portatiftir. Gemi karaya çekildiğinde ya da limana yanaştığında, çıkarılıp güverteye serilmektedir. Homeros bu gemilerin durmaksızın gece ve gündüz ilerleyebildiklerini yazmıştır (Lev. II, Fig. 3)⁶⁵.

Ticari gemiler arasında, önemli bir geçim kaynağı olan balıkçı teknelerinden söz etmek gereklidir. Balıkçı tekneleri hakkındaki bilgileri bir kutsal kitap olan İncil’den ediniriz. Bunun sebebi İsa’nın balıkçı olmasıdır. İncil’de

⁶² Starr 2000, 7.

⁶³ Plt., Dev. 202.

⁶⁴ Ksen., Anb. 172.

⁶⁵ Hom., Od. 5, 249.

geçen tekne betimlemelerinde, gemilerin kürekli olduğundan söz edilmektedir. Ayrıca bu gemiler büyük ve geniş gövdelidirler, bunun sebebi balık ağlarının gövdede barındırması ve yakalanılan balıkların taşınmasıdır. Balıkçıların gündelik işleri arasında, güvertede balık ağı onarmanın olduğu yazılmıştır⁶⁶.

Ticaret gemileri ile ilgili bilgilerimiz bu antik kaynaklara dayanmaktadır. Son yıllarda bulunan batıklar da bu bilgileri destekler yöndedir. Ticaret gemileri ile ilgili antik dönemde çok az betimleme vardır. Dikkat çeken, M.Ö. son beş yüz yıllık süreçte hiç betimleme olmamasıdır. Bu nedenle gemi tasarımları pek değişmemiştir. M.S. 2. yüzyıla ait Roma kabartmaları, 400 yıl önceki Hellenistik Dönem Yunan gemilerini ve daha önceki Klasik Dönem teknelerini oldukça hatasız bir şekilde resmetmektedir. Betimlemedeki bu değişmezlik gemilerde de büyük bir değişim olmadığının göstergesidir. Resmedilen, betimlenen ya da yazılan neredeyse tüm ticaret gemileri yelkenlidir. Bu nedenle ticaret gemileri açığa demirli olmalıdırlar. Yük bırakmak ve almak içinse limana, çekici kürekli teknelerle yaşıyor olmalıdırlar. Savaş gemilerine ait bir sistem olan ve savaşlarda çevikliği sağlamak için kullanılan hem kürek hem yelkenin ortak kullanımının ticari teknelerde olup olmadığına dair bir bilginiz bulunmamaktadır. Antik dönemdeki bu yelkenli gemiler ile günümüz yelkenlileri arasındaki en büyük fark yelkendir.

Çizimlerden ve betimlemelerden anlaşıldığı kadarıyla, neredeyse bütün Yunan ve Roma ticaret gemilerinde yelken, günümüzün değişmez kuralı olan omurga ile aynı hizada “uzunlamasına” olmak yerine, gövdeye enlemesine yerleştirilen kare biçimde bir yelkendir. Kare yelken, rüzgâr kısmen ya da tamamen geminin arkasından estiğinde yararlı olur. Portatif yelkenlerin direğinin güverte üzerinde bir boşluğu yer almaktadır. Olasılıkla köşeli olan bu boşluk sayesinde yelken oynamadan sabit şekilde kalabilmektedir. Yelken gerektiğinde çıkarılıp güverteye serilebilmektedir. Direk ve yelken yerleştirildikten sonra, halatlar gerilerek yelken dolduruluyor olmalıdır. Halatların, örülmüş hayvan postlarından yapıldığı düşünülmektedir. Makaralar, M.Ö. 5. yüzyılda kullanılmaya başlanmış olmalıdır⁶⁷.

Günümüze ulaşan makara kalıntıları daha sonraki dönemlere aittir. Bu tarihten önce makaralar yerine düzgün metal halkalar kullanılmış olabilir. Yelkeni

⁶⁶ İncil, Mark. 6. 47.

⁶⁷ Casson 2002, 71.

açmak ya da toplamak için *istinga halatları* kullanılmaktadır⁶⁸. Bu halatlar yelkenin alt kısmını yaklaşık 30-50 cm. arası aralıklarla bağlanmaktadır. Buradan paralel çizgiler halinde yelkenin ön yüzünden üst tarafına uzanıp yelkene dikilmiş halatlara takılmaktadır. Bu sistem sayesinde yelkeni kurmak ve toparlamak için büyük bir insan gücüne gerek kalmamaktadır. *İstinga halatları* serbest bırakıldığında yelkenin çok hafif bir esintide açılmasını sağlamak için alt kısma küçük ağırlıklar bağlanmış olmalıdır. Yelkeni rüzgara göre ayarlamak için *iskota halatları*⁶⁹ kullanılmaktadır. Rüzgâr tam arkadan esmez ise bu halatlardan biri güverteye paralel bağlanmakta, rüzgâr altı halatı⁷⁰ ise bir tayfaya, rüzgârı yakalaması için verilmektedir. Ticaret gemilerinde, ayrıca iki ya da daha fazla yardımcı yelkenin olduğu görülmektedir. Pruvadan ileri doğru uzanan bir çeşit *civadra*⁷¹ ve *gabya* yelkeni⁷² bulunmaktadır. Ticaret gemilerinin sistemi bu şekilde işlemektedir⁷³.

2.4. Antik Kaynaklarda Geçen Önemli Limanlar ve Tersaneler

Denizciliğin gelişimi ilk olarak nehirlerde başlamış, ardından gemilerin gelişmesiyle büyük bir hızla denizlere yayılmıştır. Bu yayılım deniz ticaretini ortaya çıkarmış ve bu ticaret liman ihtiyacını doğurmuştur. Kentler doğal limanlara uygun alanlara kaymış, kayamayanlar yakın limanlarla iletişime geçmişlerdir. Bu limanlara gelen ticaret ürünlerinin kırsal alana kervan ticareti ile yayılması deniz ticaretinin diğer bir etkisi olmuştur. Limancılık, dünyanın sosyalleşmesi adına önemlidir.

Önemli bir coğrafyacı olan Strabon, Anadolu'daki limanların isimlerini ve konumlarını bize sunmaktadır: “Karadeniz’de Sinope’nin iki limanı vardır”⁷⁴. Sinope, bugün Karadeniz Bölgesi içerisinde yer alan Sinop ilidir. Anadolu’nun kuzey ucudur ve bugün de doğal bir liman şeklindeki önemli coğrafik konumu ile dikkat çekmektedir (Lev. III, Fig. 4). Antik dönemde *Paphlagonia* olarak bilinen

⁶⁸ Atmaca 2007, 35. *İstinga Halatları*: Bir grup ince halat.

⁶⁹ A.g.e. 2007, 35. *Iskota Halatları*: Yelkenin alt köşelerine bağlanan iki kalın halat.

⁷⁰ A.g.e. 2007, 35. *Rüzgâr altı halatı*: Iskota halatlarından, rüzgârı yelkenin içine almak için serbest olarak ayarlanılanı.

⁷¹ A.g.e. 2007, 35. *Civadra*: Geminin baş tarafından havaya kalkık olarak uzanan yelken.

⁷² Atmaca 2007, 35. *Gabya Yelkeni*: Civadra yelkenin üzerinde bulunan üçken, yardımcı yelken.

⁷³ Landels 2004, 174.

⁷⁴ Strabon, XII-c 546.

bölgede yer alır ve Sinope adı Yunanca “zarar vermek” ten gelmektedir. Hitit dilinde *Sinuwa* olarak adlandırılmıştır. Yapılan kazı çalışmalarında Hitit ya da Asur buluntularına rastlanmamıştır. Kentin, Grek göçlerinde önemli bir rol oynadığı düşünülmektedir. M.Ö. 756’da Ionia’nın Miletos kentinden göç eden halklar tarafından kurulduğu bilinmektedir. M.Ö. 546 yıllarında Pers egemenliği altına girmiştir. Yapılan çalışmalarda, surların denizle bağlantıyı sağlamak için, kuzey-güney yönünde, kente girişi sağlamak için doğu-batı yönünde inşa edildiği anlaşılmıştır. Kent surlar içerisinde, ızgara plan şeklinde inşa edilmiştir. Çifte genişletilmiş, Strabon’un söz ettiği gibi büyük limanı vardır⁷⁵.

Marmara’da Kyzikos’un 200’den fazla gemiyi alabilecek korunaklı limanı vardır⁷⁶. Bugün, Balıkesir ilinde, Erdek-Bandırma karayolunun 9. km.’sindeki Düzler Mevkii’nde bulunan bir liman kentidir (Lev. IV, Fig. 6). Antik dönemde Dilionlar’ın yaşadığı Mysia Bölgesi’nin önemli kentlerinden biridir. Kentin Thrakikos olarak adlandırılan limanında kazı çalışmaları 2006 yılında yapılmıştır. Yapılan çalışmalarda Strabon’un söz ettiği gibi büyük bir liman ve çok sayıda pışmış toprak eser alandan çıkarılmıştır⁷⁷.

Priapos, Parion, Abydos ve Sestos, Adramyttion kentinin iki limanı bulunmaktadır⁷⁸. Konumu ve limanı bilinen diğer bir kent Parion’dur. Parion, bugünkü Çanakkale İli, Biga İlçesi Balıklıçeşme Beldesi’ne bağlı Kemer Köyü’nün arazisi üzerine kurulmuştur. Parion’a Biga-Lapseki karayolunun 15. kilometresinden kuzeye doğru ayrılan 14 kilometrelik bir yolla ulaşılır (Lev. III, Fig. 5). Antik dönemde Anadolu, coğrafi ve politik alt bölgelere açık bir şekilde ayrılmadığı için, Parion, çeşitli araştırmalarda Phrygia, Troas, Mysia, Hellespontos ya da Propontis gibi değişik bölgelerde gösterilmiştir. M.Ö. 709 yılında kurulduğu düşünülen Parion’un, kolonizasyon çağında Erythrai’lı, Miletos’lu ve Paros’lu göçmenler tarafından iskân edildiği söylenmektedir. Surların kuzey doğuya uzanan bölümünde deniz seviyesinin hemen altında görülen düz bloklardan oluşan alt yapı, olasılıkla kuzey limanına aittir. Strabon’un Priapos’un limanından daha geniş olduğundan söz ettiği güney liman ve dalgakıran ise kentin batısında bulunmaktadır⁷⁹. Bilinen diğer bir kent ise Adramyttion’dur. Bugün Balıkesir

⁷⁵ Tuluk 2012, 58.

⁷⁶ Strab., XII-c 575.

⁷⁷ Güneş, 2008, 9.

⁷⁸ Strab., XIII-c 607.

⁷⁹ Tavukçu 2006, 14.

ilinin, Burhaniye İlçesi'nde yer alan Ören'in altında bulunmaktadır. Topografik olarak düz olan arazide yapılan arkeolojik çalışmalarda ele geçen buluntular, kentin yerleşimini, M.Ö. 3000 yıllarına kadar götürmektedir. Kentin limanında Konya Selçuk Üniversitesi tarafından sualtı yüzey araştırması yapılmış ve çeşitli bulgular ele geçmiştir⁸⁰.

Khrysa, limanı olan küçük bir kasabadır, Aiolis Bölgesi'nde Tenedos kentinin iki limanı, Ionia'da Myous, Ephesos'un bir tersanesi ve limanı vardır⁸¹. Ephesos, bugün İzmir'in 80 km. güneyinde, Selçuk İlçesi içinde yer almaktadır. Günümüzde kazı çalışmaları Avusturya ekibi tarafından sürdürmektedir. Kent bugün denizden 9 km. içeridedir. Kentin limanını tekrar denize bağlamak için kanal projesi adında önemli bir proje yürütülmektedir⁸². Teos, bölgede Erythrai'a varmadan, Teos'un bir limanı olan Erai, yüksek bir dağ Korykos'un eteğindeki Kasystes ve Erythras gibi birçok limana rastlanmaktadır⁸³. Batı Anadolu'da yer alan diğer liman kentleri ise, günümüz adı ile Sakız adası olan Khios, Phanai, Notion, Smyrna ve Laius'dur. Anadolu'nun güney bölgelerinde ise, Kalbis, Pisilis, Rhodos, Pamphilia'da yer alan Side kentinin de önemli bir limanı ve tersanesi bulunmaktadır. Yine aynı bölgede Dyme, Kelenderis, Likia'da Lapatos kenti bir tersaneye sahiptir⁸⁴. Arisone ve Leukolla da bu bölgede yer alan liman kenti ve limanlardır.

Strabon bazı limanların boyutlarını, gemi kapasitelerine göre belirtmektedir. Bunlardan biri Lesbos'un batısındaki Malia'dan yüz stadion uzaklıktaki Mytilene kentidir. Strabon kentin limanından şöyle söz eder; “*İki limanı vardır, bunlardan güneydekinin ağız kapatılabilir ve elli tane üç sıra kürekli kadirga alabilir*”⁸⁵. Strabon'un bize anlattıkları, bugün keşfedilmiş, kazısı ve araştırmaları yapılmış kentlerle paralellik göstermektedir. Söz ettiği ancak henüz bulunamamış kentlerin ise konumlarını ve özelliklerini vermesi bakımından ayrıca bir önem arz etmektedir.

⁸⁰ Güner 2013, 83.

⁸¹ Strab., XIV-c 642.

⁸² Ladstater 2011, 29.

⁸³ Strab., XIV-c 645.

⁸⁴ A.g.e. XIV-c 682.

⁸⁵ A.g.e. XIII-c 617.

3. ANTİK TOPLUMLARDA GEMİCİLİK

Dünyanın gelişiminin en önemli basamağını geminin icadı oluşturmaktadır. Dünyanın 3/4'lük kısmı su ile kaplıdır. Yapılan araştırmalar, kıtaların şu anki konumunun dünyanın ilk olduğu dönemlerde tek parça olduğunu daha sonra kırılarak birbirinden ayrıldığını göstermektedir. Ayrılan bu parçalar kıtaları oluşturmuş ve aralarda kalan boşluklar bu sular ile dolarak kıtaların doğal sınırlarını çekmişlerdir. Birbirinden ayrı bu kara parçalarında iletişim kurmak yürüyerek, denizi geçmeden olanaksızdır. İhtiyaçlar icatları doğurmuştur. Geminin icadı hemen gerçekleşen bir süreç değildir. Yavaş yavaş ilerleyen bir gelişim süreci geçirmiş olmalıdır. İlk önce ağaçların bol olduğu yerlerde ağaç kabuklarından yapılan kanolar ya da kütüklerin içi oyularak meydana getirilen kayıklar yapılmıştır⁸⁶. Bu tip ilk kayıklar, küçük göllerde, debisi az olan nehirlerde, ada ile kara arasında uzaklığı az olan denizlerde kullanılmış olmalıdır. Bunlar pahaca ucuz, yapımı kolay, işlevsel araçlardır. Yeni Zelanda yerlileri, saz demetlerine ata biner gibi oturarak gölleri, Iraklı çobanlar, şişirilmiş keçi postları üzerinde ırmakları geçerler. Tamil yerlileri kıyıda, kollarının altına kütükler alarak balık avlarlar, Sindiler ise geniş ağızlı küplerin üzerine yatarak kullanırlar⁸⁷.

Bu tip araçlar, dünyanın insanın olduğu her yerinde kullanılmış olmalıdır. Ancak kayıkcılıktan gemiciliğe geçişin hangi topluma ait olduğuna dair araştırmalar önemlidir. Gemiciliğin gelişmesinin alt yapısında, denizlere açılma düşüncesi yatmaktadır. Denizaşırı yolculukların nedeni ise kendi topraklarında var olmayan, doğal varlıkların, kaynakların ve diğer ürünlerin elde edilmek istenmesi olmalıdır. Mısır bu duruma iyi bir örnektir. Altın, bakır gibi değerli madenlere sahip olmakla birlikte kereste, şarap ve zeytinyağından yoksundur. Bunlar Levant Bölgesi'nden ithal edilmiş, böylece ticaret gelişmiştir. Böylece ticaret büyük gelişme göstermiştir ve M.Ö. 1200'lerde Doğu Akdeniz'de yoğun bir deniz ve nehir trafiği oluşmuştur⁸⁸. Mısır'daki değerli madenler tüm kültürlerin dikkatini çekmiş ve Mısırlılar bu şekilde büyük gelişme göstermişlerdir. Bu yüzden Mısır tüm dünyanın birkaç adım önünde yer almaktadır, gemicilikle ilgili ilk örnekler de Mısır'dan ele geçmiştir.

⁸⁶ Casson 2002, 5

⁸⁷ A.g.e. 2002, 1

⁸⁸ Höckmann 2006, 311.

3.1. Mısır'da Gemicilik

Mısır'da ilk arkeolojik kazılar 1800'lü yılların başlarına dayanır⁸⁹. Buradan çıkarılan eserler dünyanın hemen her yerine dağılmış, kendilerine önemli müzelerde önemli yer bulmuşlardır. Mısır, çok çelişkili bir ülkedir. Daha soğuk kuşak ile daha sıcak tropikal kuşak arasındaki sınır üzerinde coğrafi olarak konumlanan, aşırı sıcak, kuraklık ve rüzgârın egemen olduğu Afrika Çölü'nün bir bölümünü oluşturmaktadır. En sert kayaları parçalayan zorlu iklim koşulları, araziye bitki örtüsünden yoksun bırakarak kuraklaştırmıştır. Sıcak ve neredeyse hiç yağış almayan bir iklime sahiptir ve antik dönemde de aynı koşullara sahip olduğu bilinmektedir. Ülkeye düşen yıllık yağış miktarı 10 milimetre küp. Yağışlar daha çok Mısır'ın Akdeniz kısmında görülür ama burada da 200 milimetre küpü geçmez. Nil nehri tüm bunlara rağmen çölü yarararak Mısır'ın ortasından geçer⁹⁰. Mısır'ın yerleşim alanının %63'ünü oluşturan delta, güneyden kuzeye yaklaşık 200 km. doğudan batıya ise 300 km.'dir. Delta bugünkü boyutlarına olasılıkla M.Ö. 4000 yıllarında ulaşmıştır (Lev. V, Fig. 7)⁹¹.

Nil nehri 500 deniz mili uzaklığında sorunsuz deniz yolculuğuna olanak sağlayan bir su yoludur. Rüzgâr yönü kuzeye doğrudur ancak akıntı tam ters yöndedir. Nehir bu sayede iki yön için de kullanılabilir. Gemiciler kuzeye gitmek istediklerinde yelken açarlar, güneye gitmek istediklerinde ise yelkeni kapatıp kendilerini akıntı yönüne bırakırlar. Bu yüzden ilk yelkenliler burada kullanılmıştır⁹². Nil Nehri'nde deniz taşımacılığı olasılıkla Paleolitik Dönem'de başlamıştır⁹³. Mısır gemi tipleri dönemlere göre değişiklikler göstermiştir. İlk dönemlerde sazlıktan hafif kıvrılan kavisli gemiler yapmışlardır. Arka kısma dümeni yerleştirip yanlara da itici gücü sağlayan kürekleri eklemişlerdir. Ardından rüzgârın faydalarından yararlanmak isteyip yelkeni icat etmiş olmalıdırlar. Önceleri ağaç yaprakları yelken olarak kullanıldığı düşünülmektedir. M.Ö. 3500 yıllarında bu ağaç yaprakları gerçek yelkenlere dönüşmüştür. M.Ö. 3000 yıllarına gelindiğinde gemiler merkeze taş taşınmasında önemli rol oynamışlardır. Taşlarda yapılan analizler taşların nehrin ötesinden, yüzlerce kilometre uzaktan Assuan'dan

⁸⁹ Teeter, 2011, 1.

⁹⁰ A.g.e. 2011, 19.

⁹¹ A.g.e. 2011, 20

⁹² Casson 2002, 2.

⁹³ Wachsmann 1997, 9.

getirildiğini göstermiştir. Böylece, daha güçlü gemi yapabilmek için ahşap kullanımına başlanmıştır⁹⁴.

M.Ö. 2000 yıllarına gelindiğinde Mısır gemileri ciddi gelişimler göstermiştir. Geminin büyüklüğü ne olursa olsun güverte eklenmiştir, güverte eklemesi gemilerin dayanıklılığını büyük bir oranda arttırmaktadır. Kamaralar ise güverte üzerine inşa edilmiştir⁹⁵. M.Ö. 1500'lü yıllar Yeni Krallık Dönemi'nde, Mısır çok ciddi bir şekilde dışa açılmıştır. Yönetim merkezileştirilmiştir. Nübye ve Doğu Akdeniz ülkelerine egemen olmuş, Girit ve Yakın Doğu ülkeleri ile diplomatik ilişkiler geliştirmiştir⁹⁶. Bu dönemdeki önemli bir firavun Hatçepsut'tur. Hatçepsut'un mezar süslemelerinde 60 m. uzunluğunda bir gemi yer almaktadır. Eğer gerçek örneği göz önüne alınarak betimlendiyse Mısır gemi gelişimi için önemli bir gelişmedir (Lev. VI, Fig.8)⁹⁷.

Anadolu kıyılarında bulunan Uluburun Gemisi'nde ele geçen buluntular Mısır ve Mısır'ın bu zamanlarına açıklık getirmiştir Uluburun Gemisi ve Mısır arasında doğal bir bağ oluşturmuştur. Gemide Mısır izleri, Nefertiti'nin *skarabeusu*, Afrika abanoz ağacı, suaygırı dişleri ya da deve kuşu yumurtası gibi doğal ürünler, cam külçeler gibi eserler de yer almaktadır. Özellikler cam külçelerin kökeni, Mısır ile ilişkilerde önemli bir kanıt oluşturmaktadır (Lev. VI, Fig. 9)⁹⁸.

Yaklaşık olarak M.Ö. 1200 yıllarında Batı'dan gelen bir saldırı Yunanistan, Anadolu ve Levant'ın önde gelen kültürlerinin sonunu hazırlamıştır. III. Ramses (M.Ö.1183) yönetimindeki Mısır, bu saldırıdan zaferle ayrılmış ve Mısır'ı korumuştur. Mısır kaynakları, "adalardan Akdeniz'e gelen" kavimlerin, işbirliği yapan düşmanları oluşturduğunu belirtmiştir. III. Ramses, Mısır sınırında düşmanı beklemektedir. Firavun önce kara ordusunu yenmiş, daha sonra deniz filosunu yok etmiştir. Savaşı kazanmasını sağlayan en büyük avantaj, kıyıda bekleyen okçulardır. Medine Habu'da bulunan gemi betimlemelerinde, yelkeni halatlarla çekilen Mısır gemilerinin, bu halatlar bulunmadığı için hareket edemeyen düşman gemilerini nasıl yendikleri gösterilmektedir (Lev. VII, Fig.10).

⁹⁴ Casson 2002, 11.

⁹⁵ A.g.e. 2002, 13.

⁹⁶ Teeter, 2011, 50.

⁹⁷ Casson 2002, 14.

⁹⁸ Schneider 2006, 229.

Mısırlılar gemilere kanca takarak gemileri batırmışlardır. Deniz Kavimleri dönemi gemileri, daha önceki gemilerden farklıdır. Bu gemilerin omurgası hemen hemen düzdür. Geminin bodoslaması kuşbaşı biçimindedir. Bu tip Balkan kültür etkileri taşımaktadır. Bu bölgenin Deniz Kavimlerinin kökeni olduğu düşünülmektedir⁹⁹. M.Ö. 1184 – 1153 tarihleri arasında III. Ramses döneminde Punt'a gidip gelebilmek için önüne yerleştirilen kayıklar tarafından çekilen büyük bir yük gemisi yaptırılmıştır. III. Ramses'in yaptırdığı bu gemilerin nasıl görüldüğü bilinmemektedir ancak gemilerin 53 m. oldukları varsayılabilir¹⁰⁰.

Mısır'da halkın gereksinimleri devletin dağıttığı mallar ile karşılanmaktadır. Halk bu ürünleri kendi içerisinde gerektiğinde değiş tokuş yapabilmektedir. Malların değeri gümüş birimlerle hesaplanırdı. Devletin genel politikası, serbest piyasayı kısıtlamak yönündeydi. Deniz ticareti de bu yönde devam etmiştir. Maden, ahşap ve diğer hammaddelere ihtiyaç duyan Mısır, kervanlar ve deniz yolu ile ticaret yapmaktaydı. Levant Bölgesi'ne kervanlarla, Suriye kıyılarına deniz yolu ile gidilmektedir. Ayrıca deniz yolu ile gezilerde düzenlenmiştir. Devlet tarafından donanma da oluşturulmuştur¹⁰¹.

3.2. Mezopotamya'da Gemicilik

Tarihin en verimli toprakları, sanatın, kültürün doğduğu topraklar, birçok toplumun yapı taşlarının atıldığı yerdir Mezopotamya. Antik yazarların Fırat ve Dicle nehirlerinin arasında kalan, günümüzdeki Irak topraklarının bir bölümünü tanımlamak için, “*mesos*”(orta) ve “*potamos*” (ırmak) sözcüklerini birleştirerek türettikleri bir addır. Başta bölgenin tek bir adı olmamıştır. Güney bölümü Sümer ve sonrasında ünlü Babil kentinden dolayı Babilonia, kuzeyi ise Asur Ülkesi olarak anılmıştır. Strabon kuzeyi Mezopotamya, güneyi Babil olarak adlandırmıştır¹⁰². Bugün Mezopotamya adı, kuzeyde Toros Dağları, güneyde Basra Körfezi, doğuda Zagros Dağları ve batıda Suriye Çölü ile sınırlanan alan için kullanılır (Lev. VIII, Fig. 11)¹⁰³.

M.Ö. 6. binyıldan itibaren, kuzeyden güneye doğru yavaşça su yüzüne çıkar, kuzey ve güney dağlarının eteklerinden inen adsız kavimler ve Suriye-Arap

⁹⁹ Höckmann 2006, 321.

¹⁰⁰ A.g.e. 2006, 317.

¹⁰¹ Matthaus 2006, 354.

¹⁰² Strab., XII-c 547.

¹⁰³ Köroğlu 2011, 12.

çölünün kuzey kesimlerinden gelen Samiler buraya yerleşmiştir. Daha sonra M.Ö. 4. binyılda güneydoğudan Sümerler'in gelişi ile birlikte etkileşimler başlar. Yerel uygarlıklar, az çok özerk ilkel köylerin birleşmesi ile kentsel rejime hızlı bir şekilde geçilir. M.Ö. 3200 tarihlerine doğru yazının keşfi ortaya çıkar. M.Ö. 2350'ye kadar bölgede bağımsız kent-ülkeler, Ur hanedanlığı (URI) yer alır. III. binyıl sonlarında ilk olarak Büyük Sarrukin (Agade Hanedanlığı) tarafından I. Sami İmparatorluğu kurulur. Daha sonra yüz yıllık bir karmaşa döneminin ardından güneyde Ur Krallığı (Ur III Hanedanlığı) kurulur (Kadim Akad Dönemi). II. binyılın başlarında, yaklaşık olarak M.Ö. 1750 civarında, kent-ülkeler rejimine geri dönülür ve bunun için savaşlar ortaya çıkar. Ardından yeni bir Sami kabile grubu gelir, bunlar Amurrular olarak adlandırılmıştır. M.Ö. 1750'den sonra Hammurabi, kesin olarak tüm ülkeyi Babil'in merkez olduğu bir ülke altında toplar (I. Babil Hanedanlığı). M.Ö. 1600'lere doğru Kassit Hanedanlığı'nın bölgeye olan istilasını sonucunda belirgin bir gerileme dönemi yaşanmıştır. Bu tarihler Orta Babil Dönemi olarak adlandırılmaktadır. M.Ö. 1300'lere doğru bölgenin kuzeyinde Asurlular bağımsızlıklarını kazanmışlardır ve bu dönem Orta Asur Dönemi olarak adlandırılmıştır. M.Ö. 1100'lerden sonra Babil tekrar canlanmış ve bu tarihten sonra Asur ile aralarında ciddi egemenlik savaşları başlamıştır. Yine, bu tarihlerde Aramiler olarak adlandırılan yeni Sami kabileleri de bölgeye gelmeye başlamıştır. M.Ö. 1. binyılın ilk çeyreğinde Sargon Hanedanlığı ile Asur üstünlüğü baş göstermiştir M.Ö. 609'da Ninova tüm ülkeyi ele geçiren Babil tarafından yıkılır. Alfabetesi olan Aramca, çivi yazısı olan Akadca'yı alt etmeye başlar. M.Ö. 539'da Mezopotamya'yı, İmparatorluğu'na katan Kyros, Babil'i yener ve bölgede Pers dönemi başlar. M.Ö. 330'da Büyük İskender, Persleri yener ve Babil'i fetheder. III. Aleksandros'un (Büyük İskender) ölümü ile birlikte bölge Seleukoslar'ın egemenliğine girmiş ve artık bu coğrafyada Hellen etkileri görülmeye başlanmıştır¹⁰⁴.

Kültürün ve tarihin önemli mirasını taşıyan bu topraklar, denizciliğin doğumu ve büyümesinde de önemli rol oynamıştır. Denizcilik tam olarak nerede doğdu bilemesek de, Mezopotamya'nın öncülerinden biri olduğunu söyleyebiliriz. Bunun nedeni olarak, kültürel gelişimleri erken dönemlerde yaşamaya başladıklarını söyleyebiliriz. Nehir balıkçılığı ve nehir taşımacılığı ile erken tanışan bir toplum olmalıdır.

¹⁰⁴ Bottero 2003, 27.

Mezopotamya’da yapılan kazılarda erken dönemlere ait kesin kanıtlar bulunamamış olsa da, erken dönemlerde kendilerini su üstünde tutmak için ilkel metotlar geliştirmiş olmalıdırlar. Bunlar, içine hava doldurularak şişirilen deri botlar gibi basit yöntemlerdir ve modern çağa kadar varlıklarını sürdürmüşlerdir, M.Ö. 9. yüzyıldaki Asur anıtlarında betimlenmişlerdir. Saldan tekneye geçişte en erken adım tek kişiyi taşıyan bir ağaç gövdesinden veya saz demetinden birkaç kişiyle desteklenene geçiştir. Bu birbirine bağlanmış kütüklerden oluşan teknedir. Nil Nehri boyunca veya kuzeyde alçak bataklık bölgelerinde, çok az ağacın ancak kalın sazların sıkça bulunduğu bölgeler boyunca saz demetlerinden tekneler erkenden kullanılmaya başlanmıştır ve aynı zamanda bu karakteristik özellik önemli bir tekne formu olan saz kanolara geçişte kayda değer bir basamak olmuştur. Kendine özgü coğrafi şekilleri olan veya teknelerin yüzmeye elverişli olması için özel bazı gereklilikler isteyen bölgelerde daha ileri düzey bir tekne olan şamandıralı salları kullanılmaya başlanmıştır¹⁰⁵. Bu noktada akıla bu tip teknelerden büyük teknelere nasıl geçildiği sorusu gelmektedir. Mısır’daki gibi Mezopotamya’da da nehir teknenin doğuşunu sağladığı için iki düşünce biçimi büyük gemileri yaratmaya yöneltmiş olabilir. Bunlardan ilki keşfetme duygusu ikincisi ise ticaret olmalıdır. İlk önce kentler arasında taşımacılığı nehirlerle yapmayı sağlayan tekneler, bu iki düşüncenin birleşimi ile açık denizlere çıkılmaya karar verilmesini sağlamış ve böylece dayanıklı büyük tekneler yapılmış olmalıdır.

Mezopotamya’da geliştirilen salları ve yelkenli tekneler, dış dünyaya açılmada güneydeki Basra Körfezi’nin de kullanılmasını sağlamıştır. Sızıntılardan elde edilen ve plastik sanat, mimaride de kullanılan *bitümen* (zift) yardımıyla yapılabilen teknelerle M.Ö. 3. binyılın sonlarından başlayarak, Ur ile Dilmun, Umman gibi uzak ülkeler arasında deniz ulaşımı yapılabilmıştır. M.Ö. 3. ve 2. binyıllarda bir pazar yeri konumundaki Dilmun kanalıyla Uzakdoğu veya Mısır’dan gelen malları Mezopotamya’ya ulaştırılmıştır¹⁰⁶.

Tell Balawat kapıları üzerlerindeki gemiler, teknelerinin nasıl olduğunu bizlere göstermesi açısından oldukça önemlidir. Böylelikle Mezopotamya’da kullanılan teknelerin tiplerini öğrenebilmekteyiz. Bu gemiler düz omurgalıdır. Pruva ve pupa bölümleri ise dışı doğru hafif bir şekilde genişleyerek

¹⁰⁵ Güler 2006, 7.

¹⁰⁶ Köroğlu 2011, 19.

yükselmektedir. Ayrıca pruva ve pupa kısımları at başı figürü ile bitmektedir. Hareket sistemleri ise kürekleridir. Bunlar küçük boyutlu yük ve insan taşımacılığının yapıldığı nehir gemileridir. Khorsabad Sarayı'nda II. Sargon döneminden (M.Ö. 722–705) kalma bir duvar resminde, pupa kısımlarında kereste çeken ve pruvasında at başı süsü bulunan benzer gemiler bulunmaktadır (Lev. IX, Fig. 12). Fakat dikkati çeken, Tell Balawat kapıları üzerlerindeki gemilerden yapı olarak farklı olmalarıdır.

M.Ö. 850'ye ait Tell Balawat kapıları üzerindeki gemi betimlemelerinde pruva ve pupa dışı doğru hafif bir şekilde genişleyerek yükselmektedir. Fakat II. Sargon dönemine (M.Ö. 722–705) tarihlenen bu gemiler daha dik pruva ve pupaya sahiplerdir. Ayrıca at başı figürü de sadece pruva bölümünde yer almaktadır. Bu işlemle belki de pruva ön plana çıkarılmak istenmiştir. Buradaki gemiler sabit itme metodunda küreklerle hareket ediyor olmalıydı. 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 araştırılması gereken bir konudur¹⁰⁷.

3.3. Anadolu'da Gemicilik

Anadolu, dünya kültür tarihi açısından önemli bir merkez olma özelliğini taşımaktadır. Avrupa ve Asya kıtaları arasında, Boğazlar ile bağlanan üç taraflı denizler ile çevrili bir yarımadadır. Anadolu'da ilk yaşam izleri M.Ö. 600.000 yıllarına dayanmaktadır¹⁰⁸. Anadolu'da ilk izler bu dönemlere kadar dayanmaktadır ve insanlık tarihi ile paralellik gösterdiğinin kanıtıdır. İlk izler, Konya civarında, Dursunlu ve İstanbul Küçükçekmece yakınlarında bulunan Yarımburgaz Mağarası'nda yer almaktadır¹⁰⁹. Neolithik dönemde, Anadolu'da yerleşik hayata geçme süreciyle birlikte, tahılların tarıma alınmış, hayvanlar evcilleştirilmiş, köy yaşantısı ve sınıflar oluşmaya başlamıştır. Neolithik dönemin

¹⁰⁷ Bezdán 2007, 49.

¹⁰⁸ Akurgal 2008, 2.

¹⁰⁹ Özdoğan 2011, 30.

gelişmesinde ticaret önemli bir rol oynar, ender bulunan bir taş olan obsidyen bu ticaretin merkezinde yer almıştır¹¹⁰.

Anadolu'nun batı kıyılarında yer alan bazı merkezlerde obsidyen üzerine yapılan çalışmalarda önemli veriler ortaya çıkarılmıştır. Batı Ege'de bulunan Tepecik, Limantepe gibi merkezlerde obsidyenler ele geçmiştir. Bu obsidyenlerin bazıları Anadolu kökenli olup, Anadolu içerisindeki ticareti göstermekte, bazıları ise deniz aşırı yerleşimleri göstermektedir. Limantepe Erken Tunç Çağı tabakasında ele geçen 104 obsidyen buluntunun bir kısmının *Melos Adası* kökenli olduğu belirtilmiştir¹¹¹. M.Ö. 3000 – 2000 yılları arasına tarihlenen bu obsidyenler, Kıta Yunanistan, Ege Denizi, Ege Adaları ve Anadolu arasındaki obsidyen ticaretini göstermektedir. Ancak bu durumu Anadolu gemiciliğine mal etmek yanlış olacaktır. Bu ticaret, Anadolu'nun bir şekilde gemicilikle ilk tanışmasını göstermesi açısından önemlidir, gemiciliğin buradan öğrenilip öğrenilmediği kesin olarak bilinmemektedir (Lev. X, Fig. 13).

Anadolu'nun gemiciliği bildiğinin ve kullandığının en önemli kanıtlarından birisi Asur Ticaret Kolonileri Çağı'na denk gelmektedir. Bağımsızlığını kazanan Asur, M.Ö. 2. binyılın başlarında Anadolu ile ticarete başlamıştır. Devlet tekelinde olmayan bu sistemde aile şirketleri şeklinde bir organizasyon bulunmaktadır. Bu dönemde, şehir devletleri ile yönetilen Anadolu'da, başta Kültepe-Kaniş olmak üzere *Karumlar*¹¹² oluşmuştur. Asurlular bakır kaynakları zengin Anadolu'ya büyük olasılıkla, Afganistan'dan getirdikleri kalayı ve yerlilerin çok beğendikleri Babil dokumalarını satmışlardır¹¹³. Bu ticaret ağı sonucunda Anadolu ve Asur arasında önemli kültürel köprüler kurulmuştur. Böylece, toplumlararası ticari alışverişin yanında kültürel anlamda da alışverişler olmuştur.

Anadolu'nun Yukarı Kızılırmak bölümünde yer alan Kayseri İl merkezinin yaklaşık 20-21 km kuzey doğusunda, merkez ilçeye bağlı Karaev Köyü'nün güneyinde yer almaktadır¹¹⁴. Kültepe iki bölümden oluşmaktadır. Ova üzerinden 21 m. yüksekte bulunan 550 m. çapındaki Kültepe Höyüğü olarak

¹¹⁰ A.g.e. 2011, 54.

¹¹¹ Bostancı 2007, 144.

¹¹² Özgüç 2011, 242. *Karum*: Dönemin ticaret merkezleri.

¹¹³ A.g.e. 242.

¹¹⁴ Kılıç 2006, 4.

adlandırılan ilk alan ve höyüğün kuzeydoğu ile güneydoğu eteklerine kurulmuş olan 1500 metre X 1000 metre boyutundaki ikinci alan. Bu alan yaklaşık olarak 2 km. çapına ulaşmaktadır ve *karum* olarak adlandırılmıştır. Kültepe – Kaniş’in Karum’u Asur Ticaret merkezlerini yöneten önemli bir merkez olmuştur¹¹⁵. Kültepe’nin ilk keşfi 1893-1894 yıllarında E. Chantre tarafından Anadolu seyahatinde olmuştur. Cahnr, benzerleri British Museum’da olan çivi yazılı tabletleri bulmak için sondajlar yapmış, ancak herhangi bir veri ile karşılaşmamıştır. 1901 yılında W. Belck, 1906 yılında H. Winckler ile H. Grothe buraya kısa süreli ziyaretler ve sondajlar yapmış, ancak bu çalışmalarda yine önemli veriler elde edilememiştir. Cumhuriyet’in ilanından sonra, B. Hrozny başkanlığındaki Çekoslovak ekip 1925 yılında kazılara başlamıştır. Kazılar sonucu Kaniş – Karum tespit edilmiş ve çok sayıda tablet ele geçmiştir¹¹⁶. Kültepe’de düzenli kazı çalışmaları ise, Prof. Dr. Tahsin Özgüç tarafından, 1948 yılında başlamıştır ve Anadolu kültür tarihi ile ilgili çok önemli buluntular ele geçmiştir¹¹⁷. 1992 yılında II. tabakada yapılan kazılarda gemicilik kültürü adına önemli buluntular elde edilmiştir. 2 no.lu odanın kuzey duvarından tekne modelleri ve kült objeler ele geçmiştir. Burada bulunan tekne modelleri 5 farklı tiptedir. Bunlardan en gelişmiş ve kapsamlı olanı 1 no.lu olandır (Lev. XI, Fig. 14). Eser, üzerinde tapınak ve tapınak içerisinde bir tanrı taşıyan tekne modelidir. Pruvasında bir koçbaşı tasvir edilmiştir. Diğer 4 model arasında kürekli olanlar ve sadece tekne olanlar vardır¹¹⁸. Bu eserler Anadolu’da teknenin bilindiğinin kanıtıdır. Tabletlerin çevirisi sonucunda, kaynaklar, yerel halkın, Anadolu’ya gelen koloniler için, nehir taşımacılığı yaptıklarını göstermektedir¹¹⁹. Ancak, tekne kullanımını yerel halk, nehirlerde ve göllerde kullanım için kendinin mi geliştirdiği ya da Asur ile yapılan ticaret sonucu mu öğrenildiği hakkında kesin bilgi bulunmamaktadır. Sebebi bilinmese de, Anadolu’da yaşayan yerel halkın bir şekilde “su taşımacılığını” geliştirdiği söylenebilir.

M.Ö. 2. binde ticaret ve kültürel etkileşim için büyük önem taşıyan Asur Ticaret Kolonileri Çağı’ndan yaklaşık 500 yıl sonra Geç Tunç Çağı, gemicilik ve denizcilik tarihi açısından önemli bir dönemi oluşturmaktadır. Denizcilik, bu dönemin öncesinde başlamış ve sonrasında da devam etmiştir. Ancak bu dönem

¹¹⁵ Akurgal 2003, 458.

¹¹⁶ Emre 2010, 20.

¹¹⁷ Akurgal 2003, 458.

¹¹⁸ Özgüç 1996, 370.

¹¹⁹ Kuzuoğlu 2007, 182.

önemli ticaret trafiklerinin başladığı görülmektedir. Bu nedenle, dönemin denizcilik ve insanlık kültür tarihinin dönüm noktalarından olduğunu söyleyebiliriz. Ayrıca Akdeniz’de yaşanan bu deniz ticaretinin merkezini de Anadolu oluşturmaktadır. M.Ö. 1600 – 1550 yıllarında Geç Tunç Çağı’nın başlamasıyla Akdeniz kültürel ilişkileri de giderek yetkinleşerek Batı’ya dek yayılır. Kıbrıs, Suriye, Filistin ve Mısır’a yapılan Minos seramiği imalatı ilişkilerin devamlılığını göstermektedir. M.Ö. 16. yüzyıl ve erken 15. yüzyılda Minos seramiğinin dağılımı ve daha sonra Myken seramiğinin yayıldığı geniş bölge Doğu Akdeniz’de Mısır’dan Anadolu kıyılarına izleyerek Kıbrıs ve Levant Bölgesi’ne varan, doğrudan Mısır’a ulaşan deniz yolu güzergâhlarının bulunduğunu ve bu rotalardan giderek düzenli bir biçimde yayıldığını göstermektedir (Lev. XII, Fig.15). Ticaret ağı ayrıca Doğu Akdeniz’den Anadolu kıyılarına paralel izleyerek ve ticari ilişkilere girerek Karadeniz’in batısına kadar uzanmaktadır. Anadolu kıyılarına ve Akdeniz’i kapsayan çok etmenli, sık dokulu bu geniş ticaret, alışveriş ve ilişkiler ağı Tunç Çağı’nda yoğun ithalat ve ihracata yöneltmesinin yanında kültürleri de değiştirmiştir. Kültür gruplarının uğradığı değişimler teknik, sanat, ikonografi, yaşam biçimleri, ideoloji ve din alanlarını da içerir¹²⁰. Tüm bu ticaret, Anadolu’nun artık denizciliği öğrendiği ve benimsediği dönem olmuştur.

3.4. Girit Gemiciliği

Mısır ile insanlık kültür tarihine girdiğini düşündüğümüz gemiciliğin, bu fikir doğrultusunda en büyük rakibi Girit adasıdır ve gemiciliğin “Mısır’da başladı” düşüncesinin kesin olarak söylenememesinin sebebi yine Girit adasıdır (Lev. XIII, Fig.16). Bunun nedeni, adanın tarihinin çok eskilere dayanması ve köklü bir kültüre sahip olmasıdır. Ayrıca hemen hemen paralel tarihlerde burada da gemilere rastlanılmış olunmasıdır. Girit güçlü bir kültürel geçmişe sahiptir. Ege’de yapılan çalışmalar, komşu ülkelerde yapılan çalışmaların incelenmesi ve bunların arasındaki ilişkilerin saptanması, Ege Bölgesi’nin tarihi ile ilgili detaylı bilgi edinilmesini sağlamıştır. Bu detaylı bilgiler, Ege’deki güçlü uygarlığın sanıldığı gibi Hellenler’e değil, çok daha eskilere dayandığını göstermiştir. İşte bu yüksek uygarlığın ilk çıkış noktası Girit olarak düşünülmektedir. Girit, etrafı denizle çevrili olması nedeniyle, pek fazla savaş erozyonuna uğramamış ve

¹²⁰ Matthaues 2006, 335.

kültürel gelişimini rahatça sağlayabilmiştir¹²¹. Girit adasındaki yerleşim izleri Neolithik döneme kadar gitmektedir. Sosyal toplum adada Minos Uygarlığı ile başlamaktadır¹²².

Girit Adası'nda gelişen Tunç Dönemi (M.Ö. 3500 – 1100) uygarlığına, arkeolog Sir Arthur Evans tarafından, kral Minos'tan adını alan “Minos Uygarlığı” adı verilmiştir. Evans, 1900 yıllarında Knossos'ta yaptığı kazılar sonucu keşfettiği bu uygarlığa, H. Schliemann'ın Yunanistan'da bulunduğu Myken Uygarlığı'ndan ayırt etmek için bu adı vermiştir. Evans, kazılarda bulunduğu seramiklere dayanarak, Girit'teki tarihlemeyi erken, orta ve geç olmak üzere üç bölüme ayırmıştır. Ancak daha sonra arkeologlar Minos Uygarlığı'nı Saraylar Öncesi (M.Ö. 2000 – 1470) ve Saraylar Sonrası (M.Ö.1470 -1100) olmak üzere iki safhada incelenmiştir. Saraylar Öncesi Dönemde insanların balıkçılıkla, avcılıkla ve tarımla ilgilendiği çok gelişmiş bir Neolithik kültür bulunmuştur. Taş, kemik ve Melos Adası'ndan getirilen obsidyen taşı, silahlar ve çeşitli araçların yapımında kullanılmıştır. Bu dönem Girit seramikleri siyah, gri ya da toprak renginden yapılmış kaba kaplardır. Kilden idoller de ele geçmiştir. M.Ö. 3000 ile 2000 tarihleri arasında nüfus oldukça artmış ve deniz ulaşımı gelişmiştir. Mısır ve Mezopotamya ile yoğun ticaret bağı vardır. Gemicilik yolu ile zenginlik artmış ve halk sınıflara ayrılmıştır. Bu dönemde çömlekçi çarkı kullanılmıştır. Saraylar Çağı'nda Knossos, Mallia, Phaistos, Zakro'daki saraylarda büyük bir zenginlik dönemi yaşanmıştır¹²³. Buralarda saray envanterini tutmak için Linear A yazısı kullanılmaya başlanmıştır.

Minoslu çömlekçiler ve metal işçileri batıda Lipari Adaları ve Tyren Denizi yerleşmelerinde, doğuda ve güneyde Anadolu, Suriye ve Mısır'da ilgi gören çok güzel eserler yapmışlardır. Luksor Tapınağı'nın karşısında bulunan dönemin Mısır mezarlarındaki betimlemelerde, Kefti olarak adlandırılan yabancılar da Giritli oldukları düşünülmektedir¹²⁴. Ayrıca Yunan mitolojilerinde Girit Kralı Minos'un deniz egemenliğinden söz edilmektedir¹²⁵. Ege Adaları'nı ele geçirmiş ve büyük bir deniz devleti kurmuştur. 17. yüzyıl başlarında saraylar büyük bir deprem felaketi ile karşı karşıya kalmışlar ve Knossos Sarayı harap

¹²¹ Mansel 2011, 7.

¹²² Castleden 1991, 29.

¹²³ Er 2004, 254.

¹²⁴ Starr 2000, 6.

¹²⁵ A.g.e. 2000, 6.

olmuş ve bundan sonra adanın merkezi haline gelmiştir. Bu saraylar, dikdörtgen merkezi bir avlu, bu avluyu çevreleyen koridorlar ve anıtsal merdivenler gibi. Saraylardaki figürlü freskler önemlidir. Konuları, natüralizm, dini törenler, boğa oyunları ile rahip ve rahibeler yer alır. Saraylar Sonrası Dönemde karşılaştığımız yeni silahlar, atlı savaş arabaları, adada Yunanistan izleri olduğunu gösterir. Bu dönemde Miletos'ta ve Karia'da diğer bölgelerde Girit kolonileri kurulmuştur¹²⁶.

Denizcilik, Girit gibi bir ada krallığının en büyük kültürünü oluşturmaktadır. Yeterli envanter olmasaydı da, Girit'in denizle ilgilendiğini düşünebilir ki yapılan kazılar sonucu balıkçılık, gemicilik gibi denizcilik ibarelerine dair kanıtlar bulunmaktadır.

Girit'te denizcilik, balık ile başlamış olmalıdır. Kazılarda bulunan balık tutan bir kişinin betimlendiği mühür, olta parçaları ve pişmiş toprak balık idolleri balıkçılığa dair izleri göstermektedir (Lev. XIV, Fig.17)¹²⁷. Balıkçılıkla uğraşılmasının ardından keşfetme duygusunun dürtüsü ile küçük botları ve gelişimle sandalları, gemileri keşfetmiş olmalılardır. Kazılarda bulunan pişmiş toprak bir tekne modeli, Girit'teki ilk teknelerle ilgili önemli bilgiler sunmaktadır. Hayvan başı şeklinde bir pruvası, etrafını saran bir küpeşesi ve oturma basamakları bulunan tekne modeli, ilginçtir ki Mezopotamya, Mısır ve Anadolu'daki örneklerle benzerlik göstermektedir (Lev. XV, Fig.18). İlerleyen bir döneme ait olduğunu düşünebileceğimiz bir betimleme de bir yüzük taşı üzerinde yer almaktadır. Yelkenli bir gemi olduğu gözlenen betimlemede gemilerin geliştiğini görmekteyiz. Girit adasında en önemli buluntu gurubu freskolardır. Gündelik hayatı ya da kültürlerini resmettikleri freskolar da, kültürlerinin önemli bir parçası olmasını beklediğimiz denizciliği de işlemişlerdir. Bir fresk üzerinde ada, ada üzerinde saray ve ada etrafında yüzen gondol tipi sandal ve büyük gemiler betimlenmiştir. Bu eser gemi kültürü ile ilgili önemli bilgi sunmaktadır¹²⁸.

3.5. Kıbrıs Gemiciliği

Kıbrıs, insanlık kültür tarihinin gelişmesinde büyük bir öneme sahip adadır. Ada, Akdeniz'in merkezinde, bir istasyon konumundadır. Tunç Çağ deniz ticaretinde önemli bir uğrak yeridir. Hem hammadde kaynağı hem de önemli bir

¹²⁶ Er 2004, 255.

¹²⁷ Castleden 2001, 113.

¹²⁸ A.g.e. 2001, 115.

pazar olma özelliği taşır. İnsanlığın deniz ile tanıştığı ilk tarihlerde, deniz ötesinde ilk ulaşılabilen önemli bir uğrak yeri olmalıdır. İçerisinde barındığı tarihi geçmiş de bu yüzden çok zengindir. Yapılan araştırmalarda, taş çapalarla, tekne modellerine, büyük miktarda seramik eserlere ve gemi batıklarına rastlanmıştır. Adada Minos ve Myken kültürlerine dair büyük izler vardır. Bunun sebebi olarak her iki kültürün de bulunduğu dönemde Akdeniz'e egemen olması gösterilmektedir¹²⁹.

3.6. Mykenler'de Gemicilik

Mykenler'in etkileri Ege Denizi'nde görülmeden önce bölgede Minos Uygarlığı'nın varlığı görülmektedir. Aslında Mykenler, daha M.Ö. 2. binyılın ortalarından itibaren Doğu Akdeniz ve Anadolu kıyılarında ticaret kolonileri kurmaya başlamışlardır. Böylece Ege Havzası'ndaki tüm Minos kolonilerinin yerini de artık Myken kolonileri almış ve tüm ticari mallar Girit yerine Yunanistan'dan çıkmaya başlamıştır. Arkeolojik kayıtlara göre, M.Ö. 16. yüzyılda Miletos'ta yerleşmiş olan ve Homeros'ta "*Akhaioi*" olarak anılan Akhalar'ın diğer bir isimle Mykenler'in izlerine, Batı Anadolu kıyısındaki birçok merkezde rastlanmıştır¹³⁰.

Myken Uygarlığı adını veren H. Schliemann'ın yaptığı kazılarda çıkardığı çok önemli buluntular Mykenai'dan gelmektedir. Myken terimi Yunanistan'da Geç Tunç Çağı'nda gelişen kültür için kullanılır. Mykenler, M.Ö. 2000'de Yunanistan'a gelmiş ve M.Ö. 16 yüzyılda güçlenerek M.Ö. 1450'de Girit ve Ege'yi ele geçirmişlerdir. Myken etkileşimi Yunanistan'da zengin yönetici grupları ortaya çıkarmıştır. Çoğunlukla görkemli mezar anıtlarıyla ve değerli mezar hediyeleri ile simgelenen bu zenginliğin nedeni dönemin deniz ticareti olmalıdır.

Myken mezarlarında mezar hediyeleri olarak silah buluntularının fazla olması, Myken toplumunun Girit ve Ege adalarından daha sert yapıda olduğunu göstermektedir. Mykenler'in Girit'in yıkılmasında oynadığı rol ve daha sonra da bu bölgede hâkimiyet kurduğu Linear B yazıtlarındaki Yunan dilinden anlaşılmaktadır. Knossos'un 14. yüzyıldaki son yıkımından sonra, Myken Uygarlığı doruk noktasına ulaşmıştır. Güney Ege'ye egemen olmuşlardır. Batı

¹²⁹ Jhonestone 1988, 78.

¹³⁰ Özgünel 1983, 697.

Anadolu'da Miletos, Troia, Ephesos, Müskebi/Müsgebi gibi yerleşimlerde bulunan Myken seramikleri, seramikler ve mezarlar Batı Anadolu'nun M.Ö. 16. yüzyıldan itibaren Mykenler'in etkisi altına girmiş olduğunu göstermektedir. Myken Uygarlığı'nın yönetim merkezleri olan büyük saraylardan en iyi korunmuş olanları Mykene, Tirynsi ve Pylos yer almaktadır. Bu saraylar Minos saraylarından çok daha küçük olsalar da onlar gibi idari, dini, depolama ve işlik merkezleriydiler. Pylos metinlerinden öğrenildiğine göre, sarayda başta *wanax* adı verilen kralı andıran yönetici bir kişi bulunmaktadır. M.Ö. 13. yüzyılın sonlarına doğru bazı Myken yerleşimlerinde nedeni kesin bilinmeyen büyük yıkımlar olmuştur. Yerleşimler yoksullaşmış, kimileri terk edilmiştir. Yunanistan'da Mykenler'den sonra yazı unutulmuş ve kültür yaşamı bir süreliğine yok olmuştur¹³¹. Mykenler dünya kültür tarihinin gelişiminde özellikle Yunan ve Batı Anadolu, Ege ve Akdeniz kültürünün gelişiminde önemli rol oynamış, etkileri bugüne kadar gelmiştir.

Denize egemen bu kültür, gemicilikte oldukça başarılıydı. Mykenler'in denizciliğe nasıl başladıkları, gemileri nasıl öğrendikleri, ilk gemilerini nasıl yaptıklarına ait bilgilere sahip değiliz. Myken denizcileri Minoslu tüccar ve istilacılarından daha uzak noktalara ulaşmışlardır. İtalya çizmesinin topuğundaki Scoglio del Tonno'da, uzun süreli bir yerleşimi akla getirecek kadar çok Myken çanak çömleği bulunmuştur¹³². Buna ek olarak, Myken seramikleri Etruria'ya kadar ulaşmıştır. Hatta Güney İngiltere'de bir Myken baltası gün ışığına çıkarılmıştır¹³³. Aynı şekilde, Egeli zanaatkarların kehribar ihtiyaçları, maddenin kaynağı olan, Baltık Bölgesi'nden Orta Avrupa yoluyla Adriyatik'e uzanan düzenli bir güzergâh oluşturmuştur. Yine, kehribarın elden ele nasıl geçtiği ve keşfedildiğini anlamak kolay değildir. Anadolu kıyıları, Rhodos, Kıbrıs, Suriye ve Mısır'ın bazı bölgelerinde Doğu Myken yerleşimlerinin ve rağbet gören Myken mallarının varlığı aşikârdır. Bunun karşılığında Thebai'de bulunan Babil mühürleri gibi doğu malları da Yunanistan'da ortaya çıkmaktadır. Sualtı arkeolojisi, son yıllarda bir takım batıkları sistemli şekilde inceleyebilmiştir. Özellikle Anadolu kıyıları boyunca yer alan batıklar, söz konusu ticaretin saflarına canlı bir ışık tutmaktadır. Rhodos'un karşısındaki Uluburun'da yakın zamanda böyle bir örnek keşfedilmiştir. M.Ö. 14. yüzyıla tarihlenen geminin yükü çok çeşitlidir. Farklı

¹³¹ Er 2006, 261.

¹³² Starr 2000, 6.

¹³³ A.g.e. 2000, 6.

ağırlıklarda ve şekillerde iki yüz bakır külçe, cam külçeler, işlenmemiş fil ve su aygırı dişleri, altın ve gümüş takılar, Kenan tipinde kolyeler, Kraliçe Nefertiti'ye ait bir skarabe, Kıbrıs, Myken ve Suriye-Filistin kökenli çanak çömlek, fayans boncuklar, kehribar, sarı sakız ya da tütüsü, incir, olasılıkla zeytinyağı ve şarap. Gemi çok çeşitli yük ile donanmıştır. Geminin seferine Suriye kıyısında başladığı, Ege Denizi yolunda Kıbrıs'a uğradığı düşünülmektedir. Burada işlenmiş mallar, Mısır'a götürülecek Myken vazolarını takas etmiş olabilir. Gemide ele geçen Minos ve Myken mühürlerinde gemi betimlemeleri yer almaktadır. Bu eserler Ege'de büyük tek direkli ve yelkenli gemilerin kullanıldığını kanıtlamaktadır. Ancak bunlar olasılıkla çok büyük gemiler değillerdi, 16. yüzyıla kadar kullanılan gemilerin çok küçük gezinti gemileri şeklinde olduğu düşünülmektedir. Yelkenli gemilerin yanında, daha ince hatlara sahip kürekli kadırgalar da olmalıdır. Minos ve Myken mühürlerinde en fazla beş kürekçi resmedilmektedir. Ayrıca Thera duvar resimlerinde bir tarafı yirmi kürekli gemiler de görülmektedir¹³⁴.

3.7. Kıta Yunanistan'da Gemicilik

Kıta Yunanistan insanlık kültür tarihinin temel taşlarının oluştuğu önemli bir coğrafyadır. Bu alan Balkan Yarımadası olarak adlandırılmaktadır. 35⁰ – 41⁰ Kuzey / 19⁰ – 22⁰ Doğu koordinatları arasında yer alır¹³⁵. Bu coğrafya, Mykenler'den sonra önemli gelişmelere sahne olmuştur. Mansel'in Mykenler'in devamı olarak söz ettiği Akhalar'ın bu coğrafyada uzun bir egemenliği söz konusudur. Ancak bu egemenliğe Dor göçleri son vermiştir. Aigimios'un asıl oğulları Pamphilos ve Dimas Hillos ile birlikte Doris Bölgesi'nden Oita Dağı eteklerine inmişler ve oradan Peloponnesos'a karşı akınlar yapmaya başlamışlardır. Naupaktos Limanı'nda yapılan gemilerle denizden, yeni kurulan ordularla karadan Peloponnesos'a saldırmış, Tisamenes'e karşı büyük bir zaman kazanılmış, Peloponnesos'un eski halkı olan Akhalar bu yarımadanın kuzeyine çekilmek zorunda kalmışlardır. Yarımadanın geriye kalan bölümleri ise Dorlar arasında kura ile paylaşılmıştır. Korinth, Heraklesoğulları'ndan Alletes'in payına düşmüştür. Bütün bu krallar ve çocukları sonraki dönemlerde Yunanistan'da hüküm süren Dor kral hanedanlarına adlarını vermişlerdir.

Akha krallık ve beyliklerini birer birer ortadan kaldırarak Yunanistan'ın büyük bir kısmını işgal etmişlerdir. Kıta Yunanistan'ın dağlarla birbirinden

¹³⁴ A.g.e. 2000, 7.

¹³⁵ Popovic 2002, 1.

ayrılmış çeşitli bölgelerinde bir takım şehir devletleri ortaya çıkmıştır. Bu coğrafyanın Dor göçlerinden sonra önemli bir değişiklik gösterdiği görülmektedir. Akha'lar Dor göçlerinin ardından Anadolu kıyılarına göçmüşlerdir. Dor göçleri dalgalar halinde Yunanistan'a geldikten sonra bu ülke de zamanla yetmemiş Dorlar'ın bir kısmı da Akhalar'ın izlediği aynı yollardan Ege Adaları'na, Girit'e ve Batı Anadolu kıyılarına göç etmişlerdir. Kıta Yunanistan'ı işgal eden göçebe bir kavim olan Dorlar yerleşik yaşama geçmişlerdir. Bundan sonra Yunanistan'da kişisel mülkiyet yerine kolektif mülkiyetle karşılaşılıyor. Kişisel mülkiyet bir taraftan eski kabile ve bağ geleneklerinden sıyrılmasına ve bağımsız bir rol oynamalarına yol açmıştır. Diğer taraftan mümkün mirasçılar arasından bölünmesi ve bu yüzden küçülmesi gibi nedenler vardır. Bunun tersine evlenme, satın alma ve başka türlü nedenler yüzünden bir elde toplanması ve büyümesi, çeşitli tarımsal koşullar, hastalık salgınları ve harpler bazı mülk sahiplerinin zenginleşmesine, diğerlerinin fakir düşmesine, ekonomilerini koruyamayan bir takım insanların zenginlerin himayesine sığınmasına yol açmıştır. Buradan halkın iki sınıfa ayrıldığını mal ve mülk sahiplerinin ve kabile tarihinde yararlılık göstermiş olan kişilerin aristokrat sınıfını meydana getirdiği görülmüştür. Aristokratlara Yunanistan'da en çok Argolis, Attika, Boiotia ve Euboa'da rastlanmaktadır¹³⁶. Kıta Yunanistan'da bu dönem devletler vergi sistemi olarak arazi sahipleri ve zenginlerden belirli olamayan ölçülerde ücretler almaktadırlar. Koro ve bayramların finansmanını, savaş öncesinde savaş aletlerinin ve savaş gereçlerinin masraflarını, bir başka devlete ödenen haraçları, bu tarz düzensiz vergilerden karşılanmaktadır. Ayrıca devlet bu vergilerin dışında devlet arazilerinin 40-50 yıllığına kiraya verilmesinden ve vatandaşlık hakkının satılmasından da kazanç sağlamaktadır¹³⁷.

Yunanistan'da karşılaşılan bu yeni rejimde “polis” adı verilen şehir devletleri görülmektedir. En önemli şehir devletleri arasında Peloponnesos'da Sparta, Argos, Isthmos Bölgesi'nde Korinth ve Megara, Orta Yunanistan'da Phokis'te Delphoi, Boiotia'da Thebai, Attika'da Atina ve Thessalia'da Larissa gösterilebilir. Şehirler, bugünü ölçülere göre çok küçüktür. Şehirlerin çoğunun nüfusu 10.000'i geçmemiştir. Şehirlerde, *demos* adı verilen bir halk meclisi vardır. Halk meclisi şehrin mali gelirini idare etmektedir. Şehir devletleri arasındaki iletişimi sağlamaktadır. Ayrıca tapınak inşa ettirmek, ünlü kişilerin heykellerinin

¹³⁶ Mansel 2011, 93.

¹³⁷ Gür 2005, 66.

dikilmesine karar vermek gibi konular da yine bu meclisin görevidir. İlk zamanlar bu şehir devletleri arasındaki ilişkiler sınırlıdır. Ancak M.Ö. 8. yüzyıldan sonra kara ve deniz ulaşımının gelişmesi ile ilişkilerde gelişmeye başlamıştır. Denizciliğin gelişmesiyle birlikte sadece ilişkiler gelişmemiş eşkıyalık, korsanlık, hayvan, köle ve kadın kaçakçılığı da gelişmiştir¹³⁸.

Dorlar, Yunanistan'daki evrimlerinin ilk aşaması olan ticaret ve siyaseti tamamladıktan sonra sıra kültürel gelişime gelmiştir. Atina'da bulunan Dipylon Mezarlığı'nda ortaya çıkarılan geometrik seramik kaplar gerek teknik gerek bezeme bakımından yüksek bir düzeyde bulunmakta, dikkate değer bir gelişme geçirmekte ve o dönemdeki Attika kültürü hakkında fikir vermektedir. M.Ö. 900-750 tarihleri arası Geometrik Dönem olarak adlandırılmıştır ve geometrik stil Myken egemenliğinin yıkımından sonraki dönemi yani Dor egemenlik dönemini kapsamaktadır¹³⁹. Dorlar Korinth Bölgesi'ne son derece elverişli stratejik ve ekonomik bir durum sağlamış, buranın köklü bir kültür merkezi haline gelmesine yol açmışlardır. Korinthliler tarımın yanında denizciliğe ve deniz ticaretine önem vermişler, bu yüzden Akdeniz ticaretinde M.Ö. 10. yüzyıldan başlayarak etkin bir rol oynayan Fenikelilerle ilişkiler kurarak bunların kuvvetli din ve kültür etkisi altında kalmışlardır. Bu etkilere kanıt olarak Foinikeion dağında ibadet eden *Athena Foinikeia* ya da Korinth'in tanrıçalarından Aphrodite ve ya Korinth seramik kapları ve çeşitli maden eserlerinin bezeme stili gösterilebilir¹⁴⁰.

Zamanla ulaşımın ilerlemesi sonunda çeşitli bölgeler arasındaki ilişkilerin arttığı ve bu yüzden ticaretin geliştiği görülmektedir. Ege kıyılarının girintili çıkıntılı kıyıları deniz ulaşımının çok hızlı ilerleme kaydetmesine yol açmıştır. İyi korunmuş doğal limanlara ya da gemilerin karaya çekilebilmesi için kumsal kıyılara sahip kentler çok hızlı ticaret merkezleri haline gelmişlerdir. Farklı yönlerden esen rüzgârlardan dolayı yelkenli gemiler değil, hareket ve manevra yeteneği daha yüksek olan kürekli gemiler tercih edilmiştir. İlk zamanlar bu gemilerle uzak mesafelere gitmeye çekinmişlerdir, Girit, Rodos ve Kıbrıs'ı üs olarak kullanmışlardır. Bu nedenlerden dolayı Yunanistan'ın doğu kıyıları ve onların önünde yer alan Euboia Adası, Peloponnessos'taki Argolis ve belki de Lakonia, Batı Anadolu kıyıları önemli ticaret merkezleri olmuşlardır¹⁴¹. M.Ö. 8.

¹³⁸ A.g.e. 2005, 54.

¹³⁹ Er 2006, 141.

¹⁴⁰ Mansel 2011, 111.

¹⁴¹ A.g.e. 2011, 124.

yüzyıldan sonra kendilerine güvenlerini kazanan Hellenler Boğazları geçip Karadeniz'e açılmaya Ege'den Doğu Akdeniz'e geçip, Suriye ve Fenike kıyılarına uzanmışlardır. Korsanlık ya da ticaret hangi nedenden olursa olsun yaşanacak herhangi bir kayıp gelirlerini karşılayacak boyutlara gelmeye başlamıştır¹⁴². Zamanla Yunanlı tüccarlar Fenikeli tüccarlarla rekabete girmişlerdir. Ancak Fenikeli tüccarlar Akdeniz'deki köklü geçmişlerinden dolayı üstünlüğü uzun zaman ellerinde bulundurmushlardır ve Yunan piyasalarına o dönemde çok beğenilen renkli kumaşlar, madeni eşya ve türlü sanayi mallarını sürmüşlerdir. Hellenler piyasaya sürülen doğu tarzı bu malları taklide başlamaları ile birlikte sanayinin ilk temellerini atmışlar, gerek doğu mallarını gerekse kendi yaptıkları taklit malları iç kesimlere satarak, kendilerine has bu ticaret yönteminden çok paralar kazanmışlardır. M.Ö. 8. yüzyılın sonlarına doğru Fenikeliler Yunan kolonileri ve ticaretleri karşısında gerilemeye başlamışlardır. Bu yüzyılda toprak ürünlerinin değış tokuşu üzerine kurulu bir sistem kurulmaktadır. Bu sistemin belirli bir miktar buğdaya karşı yumurta veya çanak çömlek değışimi şeklinde işlediğı düşünölmektedir. Ardından piyasaya maden külçeler egemen olmuştur. İlk zamanlar büyük miktarda bakır çubuklar kullanılmıştır. Fakat ticaretin genişlemesi ve gelişmesi üzerine maden külçeleri malların karşılığı yerine yetmemiş doğu devletlerinde, en çok Mezopotamya'da kullanılan gümüş ve altın külçeler Yunanistan'da da bir değış tokuş birimi olarak görölmeye başlanmıştır. Ulaşım ve ticaretin ilerlemesi Hellenler ve Fenikeliler arasındaki bu ilişkiler Yunan kültürünün gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Bu süreç içerisinde M.Ö. 4. yüzyıla kadar önemli girişimler olmuş ve her iki toplumda kendi tarzlarında gemiler inşa etmişlerdir¹⁴³. M.Ö. 7. yüzyılda bu ticaret ağından ve ilişkilerden sonra bu toplum "Hellen" olarak adlandırılmaya başlamıştır¹⁴⁴.

Hellenler, gemileri öğrenip kendi inşalarına başladıktan sonra, teknik olarak önemli gelişmeler göstermişlerdir. Kentlerin egemenliklerini koruyabilmeleri için gemilerin sadece sayılarının fazla olması yetmemeye başlamıştır. Aynı anda tasarım, dayanıklılık, çeviklik ve işleyiş bakımından da üstün olması gerekmektedir. Dönem savaş gemilerinin saldırı biçimi pruva bodoslamasıdır. Gemiler, pruvada bulunan mahmuzları ile diğer gemilere gövdeden hasar vermeye çalışmaktadırlar. Bu yöntemi iyi kullanabilmenin sırrı hız

¹⁴² Star 2000, 15.

¹⁴³ Casson 2002, 42.

¹⁴⁴ Mansel 2011, 126.

ve çeviklikte gizlenmektedir. Bu teknolojileri geliştirebilmek adına Yunan tersanelerine önemli para kaynağı akışı sağlanmıştır¹⁴⁵.

Bugün tekneler bindirme ya da bindirme kaplaması adı verilen yöntemle yapılmaktadır. İlk olarak kalın bir ahşap üzerine gemi omurgası inşa edilmektedir. Pruva ve kıç tarafında bulunan direkler bu omurgaya monte edilmektedir. Daha sonra gövdenin şeklini belli eden dikey çerçeveler belli aralıklarla sabitlenmektedir. İç omurganın bir yanından başlayarak kaplama tahtaları monte edilir. Bu tahtalar bir birinin altına biraz girecek şekilde yerleştirilmektedir. Üst üste binen tahtaları sıkıca bağlamak için, kalasların teknenin bütün uzunluğu boyunca tek parça ve uygun şekilde olması gerekmektedir. Ancak Yunan gemiciliğinde bu yöntem biraz farklılık göstermektedir. Dış iskelet tahtaları birbirinin biraz altına girecek şekilde değil, yan yana gelecek şekilde yerleştirilir. Kalaslar üzerlerine açılan deliklerden geçen halatlarla birbirlerine bağlanarak bir arada tutulmaktadır. Hellenler bunu, ahşapları birbirine dikme olarak tanımlamaktadır. Bu yöntemden ötürü halatların birkaç yıl sonra çürümesi ve tahtaların gevşemesi söz konusudur¹⁴⁶. Kalasları birleştirmek için kullanılan diğer bir yöntem ise, iyi bir ustalık gerektirmektedir. Kaplama tahtalarına, geminin ölçülerine bağlı olarak 7 - 22 cm. aralıklarla, tam karşılıklı gelecek şekilde yuvalar açılmaktadır. Kısa tahta geçmeler bu yuvalara yerleştirilmektedir. Geçmeler ağaç damarı boyunca kalaslar ise damara dik olarak kesilmektedir. Kalınlıkları genellikle kalasların ½'si kadardır. Genişlikleri gemilerin büyüklüklerine ve aralarındaki mesafeye bağlı olarak değişmektedir. Geçmeleri yerinde tutmak, kenarları birbirine oturtturmak için üç farklı yöntem kullanılmaktadır. İlkinde yuvalar iyice yerleşecek şekilde yontulur ve uçları hafifçe sivriltilir. Kama ismi Yunancadır ve buradan gelmektedir. İkinci yöntem ise sudan etkilenmeyen bir tür yapıştırıcı kullanılarak yapılır. Son yöntem ise tahtalar üzerine yuvarlak delikler açarak buraya mil şeklinde tahtalar yerleştirilmesi ile yapılır. Yunan tekneleri bu teknikler ile yapılmaktadır¹⁴⁷.

Bu gemileri tipolojilerine göre incelemek gerekirse, gemileri tiplere ayıracak birkaç unsur bulunmaktadır. Bunlardan ilki, teknenin göreceği işe bağlı olarak gövde şeklinin değişiklik göstermesidir. İki temel gövde şekli vardır; “uzun gemi” ve “yuvarlak gemi”. Uzun gemi olarak geçen gemilerin hızla yol alması

¹⁴⁵ Landels 2004, 149.

¹⁴⁶ Hom. Od. 51, 246.

¹⁴⁷ Landels 2004, 152.

gerek savaş gemileri, yuvarlak gemilerin ise, yük taşımak için geniş gövdeli ticari gemiler olduğu düşünülmektedir. Gemilerin diğer bir ayırt edici özelliği ise yönlendirme düzenekleri yani dümenleridir. Kıç tarafa menteşe ile tutturulmuş bir dümen yerine, gövdenin bir kenarında, kıç tarafına yakın bir kürek kullanılmaktadır. Genellikle, gövdenin her iki yanında da bu küreklerden bulunmaktadır. Çizimlerde genellikle bu küreklerin ucu dikdörtgen biçimde gösterilmektedir ve suya 45⁰ lik açı ile girer. Geminin kıçtankara yanaşması gerektiğinde, dümen küreklerinin sudan çıkarılması gerekmektedir. Savaş gemilerinde ise daha küçük dümen kürekleri mevcuttur ve gövdeye mil ile bağlıdır. Bunun sebebi, kürekçilerin gemiyi istenilen yöne seri şekilde çevirebilmeleridir¹⁴⁸. Kürekli gemilerle ilgili olarak, günümüzde yapılan iki önemli ekleme dışında, kürekler ve kürek çekme yöntemleri pek fazla değişmemiştir. Yunanlı kürekçiler, küreği dayanarak çekmekte ve ıskarmoz kullanmaktaydılar¹⁴⁹. Küreğin ıskarmoz ile çekme hareketi kaldıracıne benzemekte ve ıskarmozları destek noktası olarak kullanılmaktadır. Kürek dairesel bir çubuğun çevresinde, çubuğa çok fazla sürtünmeden “döndüğünde”, aşınmanın ciddi bir sorun olmaması gerekir. Kürekler ıskarmozun altından geçer ancak gemiye tamamen bağlı değildir¹⁵⁰. Yunan gemilerinin ortak özellikleri ve bu özelliklerin gelişimi bu şekildedir. İlerleyen dönemlerde, gemiciliğin gelişmesiyle gemiler çeşitlilik göstermeye başlamış ve böylece tipoloji olarak farklı tipler ortaya çıkmaya başlamıştır. *Hellenler*'de görülen gemiler *Pentekonter* ve *Trireme*'dir.

3.7.1. Pentekonter

Pentekonter, Hellenler'in önemli bir savaş gemisi olma özelliğini taşıyan, 50 kürek sırasına sahip bir gemidir¹⁵¹. Kürekçi sıraları uzunlamasına olması nedeni ile boy olarak ince uzun bir yapıya sahiptir. Pentekonterin geçmişi erken dönemlere kadar gitmektedir. Troia Savaşı'nda kullanılan gemilerden bir kısmını da pentekonterler oluşturmaktadır. İki kürek sırasına sahip *pentekonterlerin* çıkarma yapacak askerleri taşıyabilmesi için ya da düşman gemilerine yaklaşım mürettebatına saldırabilmek için ve savaşabilmek için, geminin uzunluğuna eşit ancak genişliğinden daha dar yükseltilmiş güverte inşa edilmiştir. Kürekçilere baş

¹⁴⁸ A.g.e. 2004, 155.

¹⁴⁹ Atmaca 2007, 36. *İskarmoz*: Deri kayışlar ile küreği tekneye bağlama sistemi.

¹⁵⁰ Landels 2004, 158.

¹⁵¹ Er 2004, 308.

üstü boşluğu bırakılmıştır. Bunun sebebi, gemiye yanaşan düşman askerlerine, kürek kısmında sıkışmış şekilde yakalanmamak içindir. Bu genişletilmiş güverte, her iki yönden 1 m. içeriden başlamaktadır¹⁵². *Pentekonterler* M.Ö. 550 yıllarına kadar Yunan donanmasına hizmet etmiş ve denizlere hâkim olmuştur. Özellikle Geometrik Dönemin önemli gemisi olma özelliğini taşımaktadır. Gemi elli kürekçi sırasından ötürü, “*ellilil*” olarak anılmaktadır. Yaklaşık olarak 23 m. uzunluğunda 2,5 m. genişliğindedir. *Pentekonterlerin* iki tipi vardır. Tek katlı olanlar ve çift katlı olanlar. Çift katlı olan *pentekonterler*, tek katlılara göre daha kısadırlar. Dayanıklı ve açık denize elverişli teknelerdir (Lev. XV, Fig.19)¹⁵³. Hellen donanmasına büyük hizmetleri olsa da yerini kısa zamanda, daha hızlı, daha çevik, daha büyük ve daha güçlü olan, Ege Denizi’nin egemeni *trireme* olacaktır.

3.7.2. Trireme

Trireme, her biri diğerinin üstünde yer alan üç kürek sırası bulunan Yunan savaş gemisidir¹⁵⁴. Akhalar’ın kullandığı gemilerin, her iki yanında simetrik tek sıra kürekler bulunmaktadır. M.Ö. 8. yüzyıldan itibaren gemilerde iki sıra kürekçiler görülmeye başlanır ve bu gemilere *Bireme* adı verilmektedir (Lev. XVI, Fig.20)¹⁵⁵. İkinci kürekçi sırası ilkinin üzerine eklenmiştir. Bu düzenlemeden sonra küpeşte yüksekliğinde önemli bir fark yaşanmamıştır. Zamanla çift sıra kürekli gemilerde değişimler görülmeye başlanılmıştır. İkinci sıra, ilk sıranın hemen üstünde olmaksızın, basamak düzenine geçilmiştir. Ancak bu sistem, küpeştenin yüksekliğinin artmasına neden olup geminin dengesinin bozulmasına neden olmaktadır. İkinci kürek sırasının gövdeye delikler açılarak ilk sıra altına yerleştirmek daha iyi bir seçenektir. Bu sistemde ufak bir problem ortaya çıkmaktadır. Açılan deliklerden su girme ihtimali vardır. Bunu engellemek için *askoma*¹⁵⁶ uygulaması kullanılmıştır (Lev. XVI, Fig.21).

M.Ö. 6. yüzyıla gelindiğinde bu iki sistem birleşmiştir ve denizcilik tarihine damgasını vuran, tarihin en çok kullanılan gemilerinden biri olan *Trireme* ortaya çıkmıştır. Latince ismi *Triremis*’tir, “üç sıra kürekli çekme” anlamına gelmektedir. Yunancası *Trireres*’tir. İlk yapılan *Triremelerin* pruvasının ya da

¹⁵² Landels 2004, 160.

¹⁵³ Casson 2002, 55.

¹⁵⁴ Er 2004, 412.

¹⁵⁵ Öniz 2009, 7.

¹⁵⁶ Landels 2004, 160. *Askoma*: Kürek deliklerinden su girmesini engellemek için küreğin deriden geçirilmesi.

kıç küpeştesinden bakıldığında kürekler birbirinin üzerinde gibi görünmektedir. Üst sıra yükseltilmiş güverte ile aynı seviyede, orta sıra küpeşte ile aynı seviyede, en alt sıra ise deliklerin açıldığı alt seviyede olmalıdır. En üst sıra için geminin dış cephesi genişletilerek balkonlar inşa edilmiştir. Böylece, küreklerin birbirine çarpma sorunu çözülmüştür. Kürekçilerin sıralarından dolayı onlara isimler verilmiştir. Üst sıradaki kürekçilere tabure kürekçileri, orta sıradakilere oturak tahtası kürekçileri ve en alt sıradakilere ambar kürekçileri adları verilmektedir (Lev. XVII, Fig.22)¹⁵⁷.

Trireme, gemi tiplerinde yapımı en marifetli ve maliyeti en yüksek olan gemi olma özelliğini taşımaktadır. *Triremelerin* boyutları, hızları, güçleri konusunda bilgi sahibi olabileceğimiz önemli batıklar yoktur ancak 1981 yılında İngiliz tarihçi John Morrison ve gemi mühendisi J. Coates, ortak bir deneysel çalışma yürüterek önemli sonuçlar elde etmişlerdir. Bir Yunan *triremesinin* bire bir modelini yapmışlardır. Coates, gerekli çalışmaları üstlenmiştir. 1885 yılında Piraeus'ta bulunmuş olan gemi hangarlarının incelenmesi ile geminin boyutu hakkında bilgi sahibi olunmuştur. M.Ö. 4. yüzyıla ait gemi hangarında, ana kayaya oyulmuş kızaklar bulunmuştur. Kızakların toplam uzunlukları 37 m. ve genişliği 6 m. civarındadır. Bu bilgilerden yararlanarak Olympos adı verilen model gemi, 36,8 m. uzunluğunda, 5.54 m. genişliğinde inşa edilmiştir. Olympos, 1987 yılında suya indirilmiş ve başarı ile sonuçlanmıştır. *Trireme* ile ilgili yapılan çalışmalarda mürettebat sayısı ile ilgili de bilgiler bulunmuştur. İncelenen donanma kayıtlarında, toplam 170 kürekçi, 5 subay ve 25 tayfa ile birlikte 200 kişi kapasitesinde olduğu sonucuna varılmıştır. En yüksek rütbeli subayın adı, "*Trierarkhos*"tur. "*Trireme Kaptanı*" anlamına gelmektedir. Bu kaptanlar zengin kişilerden seçilmektedir. İkinci yetkili subay ise "Kybernetes" tir. Dümenci anlamına gelmektedir. Kaptandan sonraki en yetkili kişidir ve kaptan yoksa gemi onun sorumluluğundadır. Onun altında, "Keleustes" yer almaktadır. Keleustes, ritim tutucu demektir. Bu ismi kürekçileri hırslandırmak için bağırmasından vermiş olmalıdırlar. Muhtemelen kaptanın emirlerini kürekçilere iletmektedir. Ayrıca, kürekçilerin eğitilmesinden ve performansından da sorumludur. Son subay ise "*Pentekontarkhos*"tur. Bu subay *pentekonterde* kaptan görevindeyken, *triremede*, beşinci sırada yer alır. Gemiye personel ve erzak alımları ile ilgilenen kişidir. Olympos ile yapılan testlerde mürettebat, gemiyi 8 deniz mili hıza

¹⁵⁷ A.g.e.2004, 160.

çıkarmayı başarmıştır. Eğer kürekçiler değişmeli yol alırsa gemi, 4 deniz mili hızda, çok uzun süre seyir halinde kalabilmiştir¹⁵⁸.

Triremeler iki adet dört köşe yelken taşımaktadırlar. Uzun yollu seferlerde, rüzgâr uygun olduğunda gemi, bu yelkenlere seyir almaktadır. Olympos gemisi yelkenler ile 8 mil hıza kadar çıkabilmiştir. Kürekler, genel olarak savaş alanında kullanılmaktadır. Ancak rüzgârın az olduğu zamanlarda gemiyi, hem rüzgârda hem de yelkende kullanıyor olmalıydılar. Günümüz yelkenlileri, rüzgârı yeterli almadıklarında, hem motor gücü hem de yelken gücü ile yol almaktadırlar (Lev. XVIII, Fig.23). Geminin bu seyir elamanlarının diğer envanteri ise şöyledir; kandilisa, prasya, iskota ve lift halatları, 18 dirsek, çapa halatları, 30'u yedek 200 kürek, iki dümen küreği¹⁵⁹.

Triremeler, yoğun bir hazırlığın ardından suya indirilmekte ve görevlerini tamamladıklarında karaya çekilmektedirler. Karada üzerleri kapalı hangarlarda tutulmaktadırlar. Geminin ahşap donanımı üzerinde bırakılmakta, asılı donanımı ise toplanarak özel ambarlarda saklanmaktadır. Bu işlemin amacı, geminin çürümesini, su almasını ve yıpranmasını önlemektir. Limanlarda, fırtına bastırıldığında limanda bağlı gemiler büyük darbeler alıp batmaktadırlar. Ayrıca denizden gelen bir atakta, saldırıya açık bir konumda yakalanmaktadırlar. Sudaki gemilerin diğer bir düşmanı ise deniz canlılarıdır. Geminin altına yapışan bu canlılar, gemiyi delerek Teroda navaris adı verilen ahşap kurdunu tekneye yerleştirmekte ve geminin çürümesini sağlamaktadırlar (Lev. XVIII, Fig.24). *Triremeler*, yapıldıkları tarihten itibaren yaş ve dayanıklılıklarına göre sınıflandırılmaktadırlar. En yaşlı gemilere, yaşlılar, daha sonra yukarıya doğru, üçüncüler, ikinciler, birinciler ve seçkinler olarak sınıflandırılmaktadırlar. Ortalama bir trireme ömrü 20 yıl civarındır. Triremeler uzun yüzyıllar denizlere hâkim olmuş, korku salmış, savaşlardaki galibi seçmekte taraf ve en önemli etken olmuşlardır, bugünkü gemilerin atası olma özelliğini taşıyan muazzam gemilerdir¹⁶⁰.

¹⁵⁸ Casson 2002, 63.

¹⁵⁹ A.g.e. 2002, 67.

¹⁶⁰ A.g.e. 2002, 76.

3.8. Roma'da Gemicilik

İtalya, Roma İmparatorluğu'nun ortaya çıkışı ve yayılım noktası açısından önemli bir coğrafi konuma sahiptir. Akdeniz'de yer alan bu yarımada, kuzeyinde Alp dağları, güneyinde Mesina Boğazı'nın ayırdığı Sicilya Adası, batısında Korsika ile Sardinya adalarıyla çevrilidir. Yarımada'nın doğusunda Adriyatik Denizi, batısında ise Tiren Denizi yer almaktadır. Yaklaşık olarak 1000 kilometre uzunluğunda ve 240 km. genişliğindeki bu yarımada, doğu - batı olarak ikiye ayıran kuzey güney yönlü Apenin Dağları ile sıralıdır. Kıyı bölgeleri boyunca ovalık alanlara sahip olan İtalya'nın kuzeyinde, Alp Dağları'nın ise güneyinde yer alan Po Ovası en geniş ovasıdır. Bu ovidan geçen ve Adriyatik Denizi'ne dökülen Po Nehri ovanın verimli topraklara sahip olmasını sağlar. Po Nehri dışında bugünkü adları ile Arno ve Tiber olarak bilinen Arnus ve Tiberis, İtalya'da yer alan Tiren Denizi'ne dökülen nehirlerdir. Bu nehirler haricinde bölgede yer alan nehirlerin çoğu Tiren Denizi'ne dökülmektedir. İtalya yarımadasının doğu kıyıları batı kıyılarına göre daha düz olduğundan gemilerin yanaştığı elverişli körfezler daha çok batı ve güney kıyılarında yer almaktadır. İklimi açısından kışın ılıman ve yağmurlu yazın ise sıcak ve kuru bir bölgedir. Tipik Akdeniz iklimine sahip bu bölge coğrafi açıdan üç bölümde incelenmektedir. İtalya'nın kuzeyi Yukarı, güneyi ise Orta ve Aşağı olarak ayrılmıştır. Orta İtalya'da Etruria, Umbria, Picenum ve Latium yer alırken Aşağı İtalya'da Campania, Samnium, Apulia, Lucania, Bruttium ve Calabria bölgeleri bulunmaktadır¹⁶¹.

İtalya, Paleolitik dönemden itibaren insanoğlunun izlerinin görüldüğü bir bölgedir. Neolitik dönemde artan arkeolojik bulgulara nazaran Tunç Çağı'na ait bulgular daha fazladır. Tunç Çağı'nda Kuzey İtalya'ya Hint-Avrupalı kavimlerin istilaları gerçekleşmiştir. Po Ovası çevresinde *Terramare* kültürü görülmektedir. Bu dönemde güneyde ise Apeninler boyunca yarı göçebe topluluklar mağara ve kulübelerde yaşamlarını sürdürmüşlerdir. Ayrıca bu kültürün temsilcileri tunç işçiliği ve çanak çömlek yapımında ileri düzeyde işçiliklere sahiptirler. Roma ve civarındaki yerleşim bu çağdan itibaren kesintisiz olarak devam etmiştir. M.Ö. 1. yüzyıl başlarında İtalya Yarımadası'nın Tiber Nehri'nden Campania Bölgesi'ne kadar Latin topluluklar göç etmiştir. Latium Bölgesi'ne yapılan bu yerleşimler sonucu, göçebe topluluklar burada tarımla beraber yerleşik yaşama geçmişlerdir. Sonrasında Tiber Nehri'nin Roma'ya yakın tepelerine de göçler yapılmakla

¹⁶¹ Tekin 2010, 180.

birlikte M.Ö. 10. ile 8. yüzyılları boyunca bu topluluklar savunmaya elverişli Palatinus Tepesi ile Forum Vadisi arasına ve Quirinalis, Esquilinus, Capitolium tepelerine yerleşmişlerdir¹⁶².

Etruria'ya daha sonra M.Ö. 8.yüzyılda yeni göçler gerçekleşmiştir. Romalılar tarafından “Etrusci” olarak adlandırılan, kendilerinden “Rasenna” diye söz eden Etrüskler bölgede kent devletleri kurmuşlardır. İtalya'nın Tiber ve Arno - Nehirleri arasında kalan alana yerleşmiş bir halktır. Çok daha ileri bir uygarlığa sahip olma özelliği taşımaktadırlar. Genel kanı Etrüskler'in, Anadolu'da Lydia Bölgesi'nden gelen bir grup olduğuna dairdir. İtalya'daki diğer toplumlara göre daha uygar olmasının sebebi de Anadolu'nun zengin kültüründen kaynaklı olduğunun düşünülmesidir. M.Ö. 7. yüzyılda birçok Latin yerleşiminin Etrüsk kent devletlerine bağlılığı ile beraber Roma Etrüskler'in eline geçerek Etrüskler'in Krallık Dönemi başlamıştır. Etrüsk kökenli ilk kral (M.Ö. yaklaşık 616-579) Tarquinius Priscus'dur. Sonrasında Romalıların Etrüsk'lerin denetimi altında kalmak istememeleri sonucu Tarquinius ailesi Roma'dan kovulmuştur ve M.Ö. 509-508 yıllarında Cumhuriyet yönetimine geçilmiştir¹⁶³.

Cumhuriyet rejiminde, bir danışma mekanizması olan *Senatus*, eşit yönetme haklarına sahip iki *consul*, Krallık döneminde var olmuştur ve bu rejim sırasında da devamlılığını koruyan *Comitia Curiata* ve *Comitia Centuriata* meclisleri önemli bir yere sahiptir. *Comitia Curiata Patricii*'lerin oluşturduğu, *Comitia Centuriata* ise hem *Patricii*'lerin hem de Pleb'lerin¹⁶⁴ oluşturduğu meclislerdir. Bu iki meclis ve İki *Consul*'ün aldıkları kararlar *Senatus*'a sunulur *Senatus*'un verdiği karara yani *Senatus Consultum*'a uyulmak durumdadır. *Consul*'ler bir yıl için *Comitia Centuriata* denilen meclisten seçilir. Savaş ve benzeri durumlarda nadir olmakla beraber, halkı *Consul*'ler değil *Senatus*'un yetki verdiği “*dictator*” kısa bir dönem için yönetir. *Dictatorlara* örnek olarak *Sulla* ve *Caesar* gösterilebilir. M.Ö. 477 yılından itibaren *Pleblerin* meclisinde *Patriciiler* de yer almış ve *Comitia Tributa* denilen yeni bir meclis kurmuşlardır. Cumhuriyet rejimi ile yönetilen Roma, yaklaşık 500 yıl içinde Akdeniz'e egemen olmuştur. Bu yıllar içerisinde birçok savaşa girmiş ve İtalya dışında yayılım göstermiştir. Roma, M.Ö. 298-290 yılları arasında *Samnitler* ile savaşa girmiş ve hem *Samnitler* ile hem de *Samnitler*'in yanında yer alan topluluklara karşı zafer kazanarak *Samnium*

¹⁶² A.g.e. 2010, 183.

¹⁶³ Işık 2013, 160.

¹⁶⁴ Cassel 1879, 421. Sınırlı hukuka sahip vatandaşlara verilen ad.

ile *Campania Bölgeleri* de Adriyatik Denizi'ne kadar egemen olmuştur¹⁶⁵. Bir Yunan kenti olan *Thurii*'nin Güney İtalya'da Taras kentinden aldığı tehdide karşılık Roma'dan yardım istemesi üzerine savaşa giren Roma M.Ö. 272'de *Taras*'a egemen olmuş ve Güney İtalya'da nüfuz elde etmiştir. Bunun yanında Cumhuriyet döneminde Roma önemli sıkıntılar yaşamıştır. *Senatus* halkı düşünmek yerine kendi çıkarları doğrultusunda hareket etmeyi tercih etmiştir. Asırlar boyunca Romalıların yaptığı iç ve dış savaşlar, dini ve ahlaki alanda gerilemelere neden olmuştur. Doğu ile etkileşimler sonucu dinin etkisi kalmamış, aile yapısı zayıflamaya başlamıştır¹⁶⁶.

Batı Akdeniz'in egemenliği M.Ö. 3. yüzyıla kadar Kartacada'dır. Kartaca ve Roma M.Ö. 264 yılından sonra karşı karşıya gelmişlerdir. Bunun nedeni, *Syrakusai* tarafından saldırıya uğrayan *Mamertinler*'in hem Kartaca'dan hem de Roma'dan yardım istemiş olmasıdır¹⁶⁷. Kartaca ile Roma'nın aralarında gerçekleşen savaşlar sonucu M.Ö. 241 yılında Sicilya, Kartaca'nın egemenliği altından çıkarak Roma'nın eyaleti konumuna gelmiştir. Böylece Roma İtalya haricinde egemen olacağı ilk toprak parçasına sahip olmuştur. Ayrıca dönem dönem Kartaca ile Roma arasında gerçekleşen savaşlarda Romalılar Kartacalıların gemilerini taklit ederek bir filo oluşturmuş ve bu durum yapılan deniz savaşında başarılı olmalarına yol açmıştır. M.Ö 210-205 yılları arasında devam eden savaşta Roma Kuzey Afrika'da Cezayir'e gelerek Kartaca hükümdarı Hanibal'ı M.Ö. 202'de yenilgiye uğratmıştır.

Savaş sonunda Kartaca Afrika haricindeki sahip olduğu toprakları Roma'ya bırakmıştır. Bu durum Kartaca'nın egemenliğinde bulunan İspanya'nın Roma egemenliğine girmesine ve burada iki eyalet oluşturmasını sağlamıştır. Böylece Roma Batı Akdeniz'de nüfuz elde etmiştir. M.Ö. 149-146 yılları arasında gerçekleşen III. Kartaca Savaşı'nda ise Roma Kartaca'yı yani bugünkü Tunus'u hâkimiyeti altına alarak eyaleti konumuna getirerek ilk denizaşırı eyaletini oluşturmuştur. Roma ile Kartaca arasında geçen savaşlar Roma'nın Akdeniz bölgesinin ticaretinde nüfuz sahibi yapmıştır. Roma Kartacalıların müttefiki olan Makedonya ile yaptığı üç büyük savaş ardından M.Ö. 146 yılında Makedonya'yı

¹⁶⁵ Tekin 2010, 193.

¹⁶⁶ Kulaoğlu 1968, 13.

¹⁶⁷ Star 2000, 52.

eyaleti konumuna getirmiştir. Bu savaşların sonucunda Roma, Yunanistan ve Anadolu'da güç elde etmiştir¹⁶⁸.

Merkezi Suriye olan Seleukos Krallığı'nın güçlenmesinden rahatsızlık duyan Roma, krallık ile birçok savaş yapmıştır. Magnesia'da M.Ö. 190 yılında Roma'nın Seleukos kralı III Antiokhos'u yenilgiye uğratması sonucu Seleukoslar Suriye haricinde gücünü kaybetmiş ve bu durum Anadolu'da ufak tefek Hellenistik krallıkların ortaya çıkmasına neden olmuştur. M.Ö. 133 yılında Pergamon Kralı III Attalos öldüğünde vasiyeti gereği Pergamon Roma'nın egemenliği altına girmiştir. Roma, M.Ö. 2. yüzyılda Germanlar'ın Roma'nın kuzey sınırını tehdit etmesine karşılık, German kavimleri olan Teutonlar'ı M.Ö. 102 yılında, Kuzey İtalya'da yer alan Kimberler'i M.Ö. 101 yılında yenilgiye uğratarak bölgede güçlülüğünü ortaya koymuştur. M.Ö. 120 ile M.Ö. 63 yılları arasında Pontus kralı VI Mithradates ile üç savaş gerçekleştiren Roma, yaşanan savaşlar sırasında M.Ö. 74 yılında Kral IV Nikomedes'in vasiyet olarak bıraktığı Bithynia'ya egemen olmuştur. Gerek VI Mithradates'in Bithynia'yı işgal etmesi gerek Roma'nın topraklarına saldırması sonucu M.Ö. 72 yılında Pontus'a Roma egemen olmuştur. M.Ö. 64 yılında ise Pompeius, Pontus'u Roma'nın Bithynia eyaleti ile birleştirerek Pontus-Bithynia eyaleti kurmuştur. M.Ö. 63 yılında ise Pompeius Syria ve Filistin'i Roma'nın egemenliğine dâhil etmiştir¹⁶⁹.

Romalılar denizi çok seven bir toplum değillerdir. Denizi sadece ihtiyaçları için kullanmışlardır, denizciliğe yatkınlıkları yoktur. Toplumlar arası etkileşimler bir şekilde bu kıtayada ulaşmış ve Roma, çağa ayak uydurmak zorunda kalmıştır¹⁷⁰. Kartaca Savaşı için kurdukları donanma gelişi güzel bir donanmadır. Donanma gemileri beşli adı verilen gemilerdir (Lev. XIX, Fig.25). Beşlilerden her birine 120 asker yerleştirmişlerdir. Bu gemilerde her küreğe beş kürekçi düşmektedir. Geniş güvertelidir ve bunun avantajı çok sayıda asker bünyesinde barındırabilmesidir. Bünyesindeki 120 asker haricinde beşlilerin mürettebatı yaklaşık olarak 300 kişidir. Bu sayının 10 kadarı subay, 200 kadarı kürekçidir. Toplamda 56 adet küreğe sahiptir. Gemiler 55 m. uzunluğa sahiptirler. Yeni gelişen bu büyük gemiler ile birlikte savaş stratejileri ve tipleri de değişime uğramaya başlamıştır. Daha önceki dönemlerde yaygın olan mahmuzla saldırma geride kalmaya başlamıştır. Gemilerde artık mancınık sitemine geçilmeye

¹⁶⁸ Tekin 2010, 204.

¹⁶⁹ A.g.e. 2010, 203.

¹⁷⁰ Star 2000, 58.

başlanmıştır¹⁷¹. Bu sistem ilk defa M.Ö. 307 yılında Kıbrıs açıklarında bir deniz savaşında kullanılmıştır. Bu mancınıklar yaklaşık olarak 70 cm. boyunda bir oku fırlatabilmekteydiler. Daha sonra mancınıklar, gemilerin olmasa olmazı haline gelmişlerdir. Tek katlı bir beşlinin on adet ok mancınığı ve iki adet taş mancınığı bulunabilmektedir. Beşliler sayesinde Roma’da önemli zaferler yaşanmıştır. İtalya coğrafyasının geniş çam ormanı açısından zengin coğrafyasının bu konudaki etkisi oldukça büyük olmuştur¹⁷².

M.Ö. 31 yılında Octavianus, anlaşmazlığa düştüğü Antonius ve Kleopatra’ya karşı Actium Deniz Savaşı’nda, Antonius ve Kleopatra’nın Mısır’a Aleksandria’ya kaçmasına sebep olmuştur. Bunun sonucunda, Octavianus Aleksandria’yı kuşatmış ve Kleopatra ile Antonius’un intiharına sebep olmuştur. Mısır’daki Ptolemaios Krallığı’nın Kraliçesini yenilgiye uğratmıştır. Böylece Roma, Akdeniz’in egemen durumuna gelmiştir. M.Ö. 27 yılında Senatus tarafından Octavianus’a kutsal anlamına gelen “Augustus” ile başkomutan anlamına gelen “İmparator” ünvanları verilmiştir. Roma İmparatorluğu’nun kuruluşunu detaylı olarak bir tarihçi olan Titus Livius anlatmıştır¹⁷³. Augustus’un en büyük farkı, Cumhuriyet döneminde geride kalan, politik ve kültürel hayatı geliştirmek olmuştur. Kerpiçten aldığı Roma’yı, mermer bir imparatorluk olarak bırakmıştır¹⁷⁴.

Augustus donanmayı yeniden düzenleyerek, önemli bir güç haline getirmiştir. Deniz egemenliğinin önemini kavramış ve bu konuda önemli adımlar atmıştır. Donanma sadece savaş için değil, artık barışı korumak için görev yapmaya başlamıştır. Akdeniz’de korsanlığa karşı önemli darbeler vurmuş ve büyük oluşumlar gerçekleştirmiştir. Ayrıca acil durumlarda askerleri nakletmek, devlet memurlarını taşımak gibi görevlere de sahip olmuştur. Donanmayı önemli bir araç haline getirmiştir. İki ana filo kurmuştur. Bunlardan büyük olanı Napoli yakınlarında konuşlandırılmıştır. Diğeri ise, Ravenna’dadır. Birincisinin komutasında beşliden daha büyük olan bir “altılı” yer almaktadır (Lev. XIX,

¹⁷¹ Casson 2002, 94. Mancınık, ilk olarak M.Ö. 400 civarında, I. Dionysios’un askeri mühendisleri tarafından surla çevrili şehirlerin kuşatmasında kullanılmak için icat edilmiştir. Bir kaide üzerinde yatay olarak yerleştirilmiş uzun oku, iki oluk ile tutturulmuş ve oluğun sonda kirişi çekmek için bir bocurgat bulunan büyük bir yaydan ibarettir. Kısa bir süre sonra oklar yerini ateş toplarına bırakmıştır.

¹⁷² A.g.e. 2002, 94.

¹⁷³ Leporte 2010, 91.

¹⁷⁴ Çapar 1980, 124.

Fig.26). Diğ erinin komuta gemisi ise beşlidir. Her ikisinde de birkaç adet ”dörtlü” vardır (Lev. XX, Fig.27). Gerisini ise “Trireme” ve hafif, hızlı kadırgalar oluşturmaktadır. Küçük filolar, Akdeniz’de üs konumunda belirli bölgelerde sabit olarak bekletilmiştir. Bu kadırgalar mahmuzludur. Mahmuz geleneğ i ufak değ işiklilere uğ rasan da hale hazırda devam etmektedir. Dörtgen, üç ç eperli mahmuz yerine, küt uç lu mahmuz kullanılmaktadır. Bu mahmuzda amaç gemiye zarar vermek yerine sembolik olarak kullanılmaktadır. Böylece maliyet ve zamandan kar da elde edilmiştir¹⁷⁵.

M.Ö. 27 yılında Roma, imparatorluğ a dönüş müştür. İtalya, Korsika, Sardunya, Sicilya, Trakya, Kappadokia, Kommagene, Bithynia, Galatia, Kilikia, Lykia, Seleukia, Kıbrıs, Mısır, Parthia, Arabia, Mauretania, Numidia, Hispania, Macedonia, Dalmatia, Thracia, Pannonia, Raetia, Narbonensis, Aquitania, Lugdunensis, Dacia, Germania, Bosporos Krallığı, Britannia, Syria, Iudaea’ya hâkim olmuştur. Böylece, Balkanlar, Yunanistan, Anadolu, Kıbrıs, Suriye, Filistin, Mezopotamya, Kuzey Afrika, Mısır, Fransa, Polonya, Almanya, İspanya, Arabistan’a kadar genişlemiştir¹⁷⁶.

M.S. 3. yüzyılda Roma İmparatorluğ u içeride siyasi ve ekonomik karışıklıklar, dışarıda barbar akınlarıyla ağır yağmalamalar yaşamıştır. Donanma ihtişamını kaybetmiş ve çürümeye terk edilmiştir. Bu tarihler “Altılı”, “Beşli” ve triremelerin tarihten silindiğ i dönemler olmuşlardır¹⁷⁷. M.S. 395’te imparatorluk, Doğu ve Batı olarak bir daha birleşmemek üzere bölünmüştür. Batı Roma M.S. 476 yılında Germanler tarafından, Doğu Roma ise M.S. 1453 yılında Osmanlı İmparatorluğ u tarafından sonlandırılmıştır¹⁷⁸.

¹⁷⁵ Casson 2002, 102.

¹⁷⁶ Tekin 2010, 306.

¹⁷⁷ Casson 2002, 103.

¹⁷⁸ Tekin 2010, 306.

4. SERAMİKLER ÜZERİNDEKİ GEMİ BETİMLEMELERİ

Seramik sanatı, kültür tarihinin gelişiminde ve bu gelişimi takip etmemizde önemli bir rol oynamaktadır. Bezenen seramikler hem sanatın gelişmesine rol oynamış hem de tarihi bize sunan en önemli kitaplar olma özelliğini taşımışlardır.

Resim sanatı, ilk olarak mağara duvarlarına belki haberleşme belki inanç, henüz nedenini tam olarak bilmediğimiz sebeplerle çizilmesi ile başlamıştır. Çizme duygusu o dönemden günümüze önemli gelişmeler göstermiştir. Neolithik dönemde evlerin ve dini yapıların duvarları bezenmiştir. İnsanoğlu, korktuğu, sevdiği, saygı duyduğu obje ya da nesnelere bir şekilde bezeme ihtiyacı duymuştur. Bezedikçe gelişmiş, geliştikçe sanat olmuştur. Bezeme sanatı bugün günümüzde hala hayatın önemli bir bölümünü kapsamaktadır. Tarihi günümüze taşıyan birçok kanıt, eser ya da buluntu vardır. Bunların arasında kimi yoruma açık kimi ise kesin sonuçlar vermektedir. Yazının icadı ile birlikte yazılı kaynaklar bize kesin tarihsel sonuç veren birimler olurken diğer eserler ise bezeme ile yapılan eserler olmuştur. Seramik bezeme sanatı da bu bezeme eserlerin önemli bir alanını kaplamıştır. Seramik bezemesi önemli bir sektör haline gelmiş ve bu sektör büyük ticaretler ile bölgeler ve kültürler arası geçişler sağlamıştır. Tüm bunlar olurken bize de dönemin gündelik yaşamı, dini, gelenek ve görenekleri, araç ve gereçleri hakkında kesin kanıtlar sunabilmektedir. Gemiler de bu kanıtların önemli bir sonucunu oluşturmaktadır

4.1. Mısır Seramikleri

Yapılan araştırmalarda ve çalışmalarda Mısır kronolojisi, kesin veriler elde etmemiz açısından önemli olmuştur. Fakat denizciliğin ya da ilk teknelerin Mısır'da başladığı düşüncesi henüz kesin olarak kanıtlanmamıştır. Kültür tarihinin önemli ve diğer toplumlardan daha erken gelişme gösterdiği Mısır, betimleme sanatında da son derece ileri gitmiş ve günlük yaşamlarında önemli yer kaplayan nehir taşımacılığı duvar resimleri, mezar kabartmaları, papirüsler üzerinde ve seramiklerde betimlenmiştir.

Bazı duvar resimleri boya ile bazıları ise kazıma tekniği ile yapılmıştır. Hierakonpolis'de bulunan bir mezarın duvarında ele geçen bezemeler, M.Ö. 4700 civarına tarihlenmektedir. Hanedanlık öncesi döneme ait eser üzerinde,

gemiler ve hayvanların yer aldığı bir konu işlenmiştir. Merkezde üzeri yüklü üç mısır kayığı, çevresinde çoban ve hayvan sürüleri yer almaktadır. Muhtemelen Mısır günlük yaşamındaki işler burada işlenmiştir¹⁷⁹.

Yalnız tekneleri betimlemekle kalmamış, pişmiş topraktan modellerini de yapmışlardır (Lev. XXI, Fig.28)¹⁸⁰. Mısır tekneleri, nehir kenarında yetişen sazdan yapılmış, halatlarla sabitlenmiş basit teknelerdir. Ancak basit olmalarına karşı bir o kadar da dayanıklı teknelerdir. Dayanıklı olmak zorundadırlar çünkü Nil Nehri sert rüzgâra karşı ters akıntıya sahiptir.

Eski Mısır Öncesi Devirde tarihlenen bir gurup seramik eser ele geçmiştir. Bu eserlerin bir kısmının buluntu yerleri bilinmekte, bir kısmı ise satın alma yolu ile ele geçirilmiş olup buluntu yerleri bilinmemektedir. Ancak stil olarak büyük benzerlikler göstermekte ve gemi betimlemelerinden ötürü büyük önem taşımaktadırlar. Nagada IIC olarak adlandırılan dönem, Geç Kalkolitik Döneme denk gelmektedir. M.Ö. 3900-3100 yılları arasına tarihlenen eserler, üzerinde Mısır nehir teknelerinin betimlendiği bir eser gurubu söz konusudur. Eserler boyut olarak farklılık göstermektedir. Genel olarak çizgisel figürlere sahip eserlerde, insanlar ve tekneler kontur şeklinde çizilmiştir. Bej kil rengi üzerine kahverengi boya ile betimlenmişlerdir. Dudak kısımları dışa kıvrık, gövdeleri karında bombeleşip kaideye doğru daralan profil çizmektedir

Eserlerden ilki, 31,5 cm. yüksekliğinde, 27 cm. genişliğindedir. Satın alma yolu ile ele geçirilmiştir. Dudak altında üçgen sıra şeklinde süslemelere yer verilmiştir. Merkeze bir adet tekne konuşlandırılmıştır. İki ucu kıvrık tekne, tipik Mısır saz teknelerine benzemektedir. Saz gövdeyi oluşturan çizginin altında, nehre doğru püskül şeklinde çizgiler yapılmıştır. Bu muhtemelen saz tekneyi bağlayan halatlara boyut kazandırabilmek için yapılmış olmalıdır. Teknenin bir ucunda, dikey olarak yukarıya yükselen bir betimleme vardır. Bu betimleme teknenin yelkeni olmalıdır. Yelkenin bu dönem ağaç yapraklarından yapıldığının kanıtları mevcuttur, bu eser de bu bilgiyi destekler niteliktedir. Teknenin merkezine yük ve kayıkçı konuşlandırılmıştır. Buradan, kayıkçıların Nil üzerinde yük taşımacılığı yaptığını düşünebiliriz (Lev. XXI, Fig.29)¹⁸¹.

¹⁷⁹ Teeter 2011, 76.

¹⁸⁰ Baker 2001, 80.

¹⁸¹ Teeter 2011, 185.

Diğer bir eser 19 cm. yüksekliğe, 13 cm. genişliğe sahiptir. Luksor'dan satın alma yolu ile ele geçmiştir. Gövdesi bir önceki esere göre daha düzgündür ancak kil ve bezeme rengi aynıdır. Bezeme tekniği de aynı denilebilecek kadar bir birine yakınlık göstermektedir. Farklı olarak eserin boynunda üçgen bezemeler yoktur. Alt kısımda kuş figürlerine yer verilmiştir. Merkezde yine tekne yer almaktadır. Eserin iki yüzünde de birbiriyle aynı sayılabilecek iki tekne betimlenmiştir. Tekneler bir önceki eserle aynıdır. Yelkenleri, gövdesi bire bir eşleşmektedir ancak insan figürü daha stilize olarak karşımıza çıkmıştır. Kayıkçının kafasında şapka benzeri bir cisim vardır. Mısır'ın sıcağı düşünülürse, güneşte çalışan bir kayıkçının başını güneşten korumak için bir şeyler takması muhtemeldir. Kayıkçı kültürüyle ve giyimiyle ilgili bilgi vermesi bakımından önemlidir (Lev. XXII, Fig.30)¹⁸².

Diğer bir eser, Cairo'dan ele geçmiştir. Diğerlerine göre daha küçük olan bu eser, 11,5 cm. yüksekliğinde, 14,9 m. genişliğindedir. Eser yine kil ve bezeme rengi bakımından diğer örneklerle aynıdır. Bezeme stili yine benzerdir. Bu eserde boyun kısmını çevreleyen alt alta paralel, noktaların birleşmesi ile oluşmuş dört adet çizgi yer almaktadır. Çizginin hemen altına merkeze bir tekne yapılmıştır. Tekne tipi aynıdır ancak yelken daha belirgindir. Diğer eserlerde gördüğümüz stilize ağaç yelkenin var olduğu burada kesin olarak görülmektedir. Diğer fark ise burada tekne üzerinde kayıkçı dışında üç kişi daha vardır. Ancak bu dört kişiden sadece kayıkçının başında şapka vardır. Diğer üç kişide herhangi bir cisim belirtilmemiştir ki bu da hazırlıksız oldukları ya da bunu iş olarak yapmadıklarını göstermektedir. O halde bu eser teknelerde yolcu taşımacılığının da yapıldığını göstermesi bakımından önemlidir. Eserin arka kısmında ise yine bir adet tekne yer almaktadır. Tekne üzerinde kayıkçı dışında iki yolcu bulunmaktadır (Lev.XXII, Fig.31)¹⁸³.

Bir başka eser Abadiya Mezarlığı'nda bulunmuştur. 29,4 cm yüksekliğinde, 14,9 cm. genişliğindedir. Eser yine Nagada II dönemine aittir. Eserin dudak kısmının altında yine çizgilere rastlanmaktadır, ancak çizgilerin altında üçgen sıralar da betimlenmiştir. Merkezde diğer örneklerle aynı tekne yer almaktadır. Tekne ve bezemeler diğer örneklerle aynıdır. Farklı olarak arka

¹⁸² A.g.e. 2011, 156.

¹⁸³ A.g.e. 2011, 178.

kısımlarında başka bir tekne motifi yoktur, onun yerine stilize kuş motiflerine yer verilmiştir bulunmaktadır (Lev.XXIII, Fig.32)¹⁸⁴.

Bu eserler, Mısır teknelerinin tiplerini ve kullanılışlarını göstermektedir. Kayıkçıların kültürleri ve giyinişleri hakkında bilgi vermesi bakımından önemlidir. Bezeme teknikeri, hamurları ve stilleri bakımından bir birine çok yakın bu eserler, Mısır'ın çeşitli yerlerinden toplanmış olsa da, muhtemelen Abadiya Mezarlığı için eserleri yapan atölyeden çıkmıştır. Belki ticaret yolu ile belki de kaçakçılık yolu ile çeşitli bölgelere dağılmıştır. Belki de henüz ele geçmemiş eserler söz konudur.

4.2. Mezopotamya Seramikleri

Mezopotamya, Mısır'ın kuzeyinde Anadolu'nun güneyinde, kültür geçişinde önemli rol oynayan, gerek coğrafi konumu gerekse bereketli toprakları bakımından kültürlerin beşiği olmuş bir alandır. Birçok kültür ögesi bu coğrafyada doğmuş ya da bu coğrafyadan geçiş bulmuştur. Özellikle Mısır ile önemli ilişkileri söz konusudur. Mısır'da doğan kültür öğeleri çok yakın bir zaman içerisinde Mezopotamya'da görülmektedir. Denizcilik de bunlardan biridir. Mısır'dan sıçrayan denizcilik kısa bir süre içerisinde Mezopotamya'da görülmüştür. Tekne modelleri, kabartmalar, duvar resimleri ve mühürler olmak üzere birçok eserde karşımıza çıkmaktadır. Seramikler de bu eserlerin bir kolunu oluşturmaktadır.

Tekneleri, seramikler üzerinde gördüğümüz ilk eser, Mezopotamya'nın güneyinde yer alan Giyan Tepe'de ele geçmiştir. Giyan Tepe ya da Zian Tappa, Batı İran'da Nihavent'in güneydoğusunda Lorestan'a yaklaşık olarak 10 km. uzaklıkta yer almaktadır. Burada 1931-1932 yıllarında Nationax Müzesi'nin yürüttüğü kazı çalışmalarında eserler ele geçmiştir. Höyük yaklaşık 350 m. çapında, 19 m. yüksekliğindedir¹⁸⁵. Eser, düzgün bir forma sahip, dışa dönük dudak kısmı olan, oval olarak kaideye doğru daralan bir yapıya sahip kaptır. Eserin boyun kısmı ile omuz kısmında keskin bir köşe yapılmıştır. Boyun kısmında düz şeritlerden oluşan, omuz kısmında ise figürlerden oluşan bezeme alanı bulunmaktadır. Omuzdaki bezeme alanının merkezinde bir tekne yer almaktadır. Tekne, tip olarak Mısır teknelerine benzese de, daha stilize yapılmıştır. Mısır teknelerinin altında gördüğümüz çizgiler ile burada da karşılaşmamız,

¹⁸⁴ A.g.e. 2011, 179.

¹⁸⁵ Caldwell 1976, 55.

toplumların birbirleri ile olan ilişkileri sonucu etkileşimlerini göstermesi bakımından önemlidir (Lev. XXIII, Fig.33)¹⁸⁶.

Diğer bir eser ise, bugün Suriye topraklarında, Asi Nehri kıyısında yer alan Hama'dan ele geçmiştir. Nehir yanına kurulan kentin nehir taşımacılığı ile ilgilendiği ve bunun kültürü etkilediği şüphesizdir. Günlük yaşam içerisinde yer alan işler ve etkinlikler betimleme sanatlarına da yansımaktadır. Eser, pişmiş toprak bir tabaktır. Belki de balık tabağıdır ancak buna dair kesin bir kanıt söz konusu değildir. Eserin iç kısmı iki ana bezeme alanına ayrılmıştır. İçte olanı tahrip olmuştur ancak dışta yer alan bezeme hattında bir havyan frizi içerisinde bir gemi betimlemesi söz konusudur. Kürekli bir gemiyi andıran betimleme, muhtemelen yelkene ihtiyaç duymayan kürekli bir nehir teknesidir. Belki balıkçılık için beklide nehir taşımacılığı için kullanılmaktadır (Lev.XXIV, Fig.34)¹⁸⁷. Bu eserler Mezopotamya'nın da denizcilikle ilgilendiğini kanıtlamakta ve denizcilik kültürünün seramik bezeme sanatına yansıdığını göstermektedir.

4.3.Girit Seramikleri

Minos, Girit Adası üzerinde kurulmuş, ada olması bakımından doğal bir savunmaya sahip, ancak kendini dış dünyadan soyutlamamış bir toplumdur. Ele geçen birçok eserde, Minos Uygarlığı'nın diğer toplumlarla ticari ilişkilerini görmek mümkündür. Bu toplumun denizle uğraşı şüphesizdir. Gemiler, duvar resimlerinde, mühürlerde, Linear A ve Linear B yazılarında karşımıza çıkmaktadır. Bir ada ülkesi olmasından ötürü deniz ile sürekli ilişki içinde olmuşlar ve yaşamlarını deniz sayesinde idam etmektedirler. Balıkçılık en tabii meslek ve uğraş olmuştur. Bugün arkeoloji alanında yapılan araştırmalar ve çalışmalarda, gemiciliğin ilk önce Mısır'dan mı yoksa Girit Adası'ndan mı doğduğuna dair tartışmalar devam etmektedir. Bu adada büyük bir denizel kültür söz konusudur. Hayatın içine giren denizcilik kendini birçok betimleme alanında gösterdiği gibi pişmiş toprak kaplar üzerinde de göstermiştir.

Eserlerden birisi, bir Minos kenti olan Phaistos'tan bulunmuştur. Phaistos, Girit Adası'nın orta hizasında güneyinde kalan bölümde yer alır. Knossos'un güneybatısında, Gortyne'nin batısında yer alır. Kentte, Minos Uygarlığına ait bir saray bulunmaktadır ve eser buradan ele geçmiştir. Eser, Geç Minos III Dönemine

¹⁸⁶ Young 1971, 22.

¹⁸⁷ Wachsmann 1997, 174.

tarihlenen bir seramik parçasıdır. Üzerinde, bir gemi ve iki denizci dikkat çekmektedir. Geminin yelkenli olduğu ve aynı zamanda kürekleri olduğu görülmektedir. Geminin ardı ardına gelen sıralı kürekleri savaş gemilerini andırmaktadır. Ancak kesin bir şey söylemek doğru değildir (Lev.XXV, Fig.35)¹⁸⁸.

Diğer bir eser Girit'in kuzeyinde bugünkü Gazi kentinden ele geçmiştir. Kentin yakınında Herakleion kentinden çıkarılan eser bugün Herakleion Arkeoloji Müzesi'nde yer almaktadır. Pişmiş toprak bir Larnaks'tır. Geç Minos IIIB dönemine tarihlenmektedir. Kaba şekillendirilmiş eser üzerinde merkezde çizgisel olarak betimlenmiş bir gemi görülmektedir. Yelkenli olan bu geminin alt kısmına su kuşları ve balıklar bezenmiştir. Geminin gövdesinde dikey çizgiler yer almaktadır. Bu çizgiler kürekleri ya da geminin ahşaplarını temsil ediyor olabilir. Denizin içine girmediği için, gövdenin ahşabı olma olasılığı yüksektir. Bu dönem Akdeniz Tunç Çağ deniz ticaretinin yoğunlaşmaya başladığı dönemlerdir. Olasılıkla kentin ya da başka kentlerden gelen ticaret gemilerinden biri betimlenmiş olmalıdır. Ancak eser, geminin ve denizciliğin bilindiğini göstermesi bakımından önemlidir (Lev.XXV, Fig.36). Başka bir larnaks ise, Geç Minos dönemine aittir. Larnaks üzerinde bir Myken gemi betimlemesi yer alır. Çizgisel olarak verilen gemi üzerinde yine dikey çizgiler bulunur. Ancak bir yelkeni yoktur. Kuyruk dümeni betimlenmiştir. Gemiye çizen kişinin bu gemiyi yakından görmüş olması gerekir (Lev.XXVI, Fig.37)¹⁸⁹.

Bir başka eser ise, Aegina'dan ele geçen ve M.Ö. 1700'lere verilen bir pythostur. Pythos üzerinde betimlenen gemi, Minos freskoları ve mühürlerindeki gemilerle benzerlik göstermekte, bir Minos gemisini yansıtmaktadır. Geminin iki ucu dışa doğru tatlı bir kavis yapmaktadır. Bir kış dümenine ve bir kamaraya sahiptir. Şık ve lüks bir gemidir, olasılıkla kraliyet gemisidir. Minos kültürüne ait bir gemiyi göstermesi bakımından önemli bir eserdir (Lev.XXVI, Fig.38).

4.4. Kıbrıs Seramikleri

Kıbrıs, insanlık kültür tarihinin gelişmesinde büyük bir öneme sahip adadır. Ada, Akdeniz'in merkezinde, bir istasyon konumundadır. Tunç Çağ deniz ticaretinde önemli bir uğrak yeridir. Hem hammadde kaynağı hem de önemli bir pazar olma özelliği taşır. İnsanın deniz ile tanıştığı ilk tarihlerde, deniz ötesinde

¹⁸⁸ Wachsmann 1997, 141.

¹⁸⁹ A.g.e. 1997, 136.

ilk ulaşılabilen önemli bir uğrak yeri olmalıdır. İçerisinde barındığı tarihi geçmiş de bu yüzden çok zengindir. Yapılan araştırmalarda, taş çapalarla, tekne modellerine, büyük miktarda seramik eserlere ve gemi batıklarına rastlanmıştır. Adada Minos ve Myken kültürlerine dair büyük izler vardır. Bunun sebebi olarak her iki kültürün de bulunduğu dönemde Akdeniz'e egemen olması gösterilmektedir.

Bu eserlerden biri de, Kıbrıs'ın Vathyrkakas kentinde ele geçmiştir. M.Ö. 2000-1900 yılları arasına tarihlenen bir proto-beyaz *amphoranın* omuz kısmında bir tekne bezemesine yer verilmiştir. Eserin boyun kısmında çepe çevre saran bir çizgi, ayırıcı unsur olarak kullanılmış ve omuz kısmına bir bezeme alanı yapılmıştır. Bezeme alanının merkezine iki kişinin üzerinde bulunduğu bir tekne çizilmiştir. Tekne üzerindeki kişilerin ellerinde birer kürek seçilmektedir ancak tekne ile ilgili ayrıntılı detay yoktur. Teknenin iki yanında balık figürleri bezenmiştir. Buradan teknenin bir balık avını anlattığını varsayabiliriz. Figürlerin elinde kürek olarak gözükten çizgilerden belki birinin de olta olduğu varsayılabilir. Bu olayın, *amphora* üzerine bezenmesinin nedeni olarak da, balıkların bu *amphoralarda* salamura yapılıp saklandığını düşünebiliriz. Belki böyle güzel bezenmiş bir *amphora* da satış için de kullanılıyor olabilmektedir. Böyle olduğu düşünülürse, bezemenin bir reklam veya bir etiket vazifesi gördüğü anlaşılmaktadır (Lev. XXVII, Fig.39).

Kıbrıs'tan ele geçen, diğer bir betimleme ise daha geç bir döneme tarihlenmektedir. M.Ö. 8. yüzyıla ait bir Hydriadır. Ken-Amun'un Mezarı'ndan ele geçen eserin gövdesinde bir ticaret gemisi betimlenmiştir. Geminin bir ucu kıvrık gelmekte, diğer ucu ise küt şekilde yükselmektedir. Tip olarak Mısır gemilerini anımsatmaktadır. Geminin merkezinde gövdeye tahta ve halatlar ile sabitlenmiş, toplanmış şekilde resmedilmiş bir yelkeni vardır. Olasılıkla, gemi, limanda yük alırken ya da yük bırakırken resmedilmiştir. Geminin üzerinde iki denizci yer almaktadır. Denizcilerden birisi dümende iken diğer denizci, halat ile çapa atmaktadır. Bu önemli bir betimlemedir. Gemilerin çapaları araştırmalarda bulunmaktadır ancak burada kullanılış şekli ile resmedilmiştir. Çapanın atılır halde olduğu da geminin limana yanaşmakta olduğunu ve yelkeninin bu yüzden kapalı olduğunu kanıtlamaktadır. Geminin üzerinde iki adet *amphora* resmedilmiştir. Yapılan araştırmalarda ve kazılarda bulunan batıklarda büyük miktarda *amphora* gemilerin ambar kısmında ele geçmektedir. Olasılıkla ressam geminin yüklü olduğunu göstermek adına temsili birkaç *amphora* betimlemiş olmalıdır. Limana

yanaşmakta olan yüklü geminin, başka bir merkezden geldiğini anlamaktayız. Gerek *amphoraların* tipi gerekse geminin tipi, geminin Doğu Akdeniz kıyılarından Kıbrıs'a ticaret yapmak için geldiğini göstermektedir. Araştırmalarda bulmuş olduğumuz buluntu topluluklarının ne şekilde oluştuğu ve bu sistemin ne şekilde işlediği hakkında ipuçları veren önemli bir eserdir (Lev.XXVIII, Fig.40)¹⁹⁰.

4.5. Myken Seramikleri

Mykenler denizciliğin yayılımında önemli rol oynayan bir toplumdur. M.Ö. 2.bin yılda Kıta Yunanistan'a gelmiş ve 2. bin yılın ortalarında Ege ve Akdeniz'e egemen olmuşlardır. M.Ö. 1. bin yılda gelen Dor göçleri ile sarsıntıya uğramış ve topraklarını bırakarak göç etmek zorunda kalmışlardır. Batı Anadolu kıyılarına gelen göçlerin nedenidir¹⁹¹.

Myken gemileri ile ilgili bilgileri, diğer toplumların aksine daha çok seramikler üzerine yapılan betimlemelerden almaktayız. Myken toplumunun yayılım alanlarını takip etmemizi sağlayan seramikler, kültürleri ve gemileri hakkında da bilgiler vermektedir. Bunlardan ilki, Kıta Yunanistan'da bulunan Kynos kentinden ele geçmiştir. Kentin geçmişi çok erken dönemlere kadar gitmektedir. Mykenler'in bölgeye egemen olmasının ardından, Myken izleri görülmeye başlanır. Bu izlerden birisi de M.Ö. 1400 – 1050 yılları arasına ait bir seramik parçasıdır. Eser olasılıkla büyük boyutludur. Dudak kısmı dışa dönük, dudağın alt kısmı içe doğru bir kanal şeklinde eserin tamamını dolanmaktadır. Altında kabartma şeklinde burgu motifine yer verilmiştir. Bu alan siyah firnisle kaplıdır. Omuz kısmında bir betimleme mevcuttur. Betimlemede bir savaş sahnesi anlatılıyor olmalıdır. Merkezde bir savaş gemisi yer almaktadır. Geminin pruvası küt, kış ise oval olarak yükselmektedir. Pruvada bir sivrilik söz konusudur ancak mahmuz henüz oluşmamıştır. Geminin merkezinde bir yelken ve çok sayıda kürekleri vardır. Geminin alt kısmında, seyahat eden askerlerin kalkanları gözükmektedir. Güvertede ise bir dümenci ve iki asker vardır. Dümen ve dümencinin yeri çok ayrıntılı tasvir edilmiştir. Dümenci elinde, iki adet tutma halkası bulunan bir dümen tutmaktadır. Arkasına bir oturma alanı yapılmıştır, olasılıkla gemiyi düz seyirde iken oturarak idare ediyordur. Ancak betimlendiği anda ayakta, muhtemelen savaşta ya da limana yanaşırken, daha iyi görebilmek için ayağa kalkıyordu. Geminin üzerindeki askerlerden ilki elinde bir mızrakla,

¹⁹⁰ Jhonestone 1988, 78.

¹⁹¹ Özgünel 1983, 697.

atmaya hazır bir pozisyonda beklemektedir. Myken askeri karakteristiğine sahiptir, üzerinde uçları püsküllü giysisi, elinde kalkanı bulunmaktadır. Diğer asker ise aynı şekilde mızrağını atmaya hazır beklemektedir. Elindeki kalkanı karakteristiktir. Bir deniz savaşı sahnesini anlatması bakımından önemli bir eserdir (Lev. XXIX, Fig.41)¹⁹².

Deniz savaşı sahnelerinin anlatıldığı bir başka eser yine Kynos'tan ele geçmiştir. Konu olarak benzerlik olsa da bezeme olarak daha amatörce yapılmıştır. Gemi tipi aynıdır. Çok sayıda küreğe sahiptir. Geminin üstünde bir dümenci ve üç asker yer almaktadır. Askerlerden birisi yine pruvada atağa geçmeye hazır beklemektedir ki bu da bir savaş stratejilerinin olduğunun kanıtıdır. Diğer askerler ile ilgili ayrıntı vermek güçtür ancak farklı olarak bir askerin elinde yuvarlak kalkan varken diğerinde karakteristik kalkan bulunmaktadır. Ressam bu şekilde bezeyerek gemideki rütbe ya da hiyerarşiyi göstermek istemiş olabilir (Lev.XXXIX, Fig.42)¹⁹³.

Diğer bir eser Pylos'tan ele geçmiştir. Pylos Geç Myken kentlerinden biridir. Kent, bulunan kil tabletleri açısından önemlidir, burada ele geçen tabletlerde, kentten Deniz Kavimleri savaşı için hazırlığa girdiği ve her gemiye 30 kürekçi yerleştirdiğinden söz edilmektedir. Gemilerin sayıları bilinmese de 30 kürekli gemilerin büyük olduğu anlaşılmaktadır¹⁹⁴. Buradan çıkarılan bir pyksis önemli bilgiler sunmaktadır. Merkezinde bir gemi yerleşmiştir. Gemi tipik Myken gemileri ile aynı karaktere sahiptir. Yelkenlidir ancak savaş gemisi olmak için zayıf yapıdadır. Dümenin üzerinde bir hayvan başı betimlenmiştir. Muhtemelen kraliyet için kullanılan lüks bir gemidir. Geminin yelkenlerini tutan halatlar yarım daire şeklinde stilize edilerek çizilmiştir. Ayrıca geminin pruvasında süslemelerin de olduğu görülmektedir (Lev.XXX, Fig.43)¹⁹⁵.

Bir başka Myken gemisi üzengi kulplu bir kalp üzerine betimlenmiştir. Eser, Skyros'tan bulunmuştur. Çizgisel şekilde betimlenen gemi Myken gemileri ile karakteristiktir ancak farklı bir detaylı bilgi taşımamaktadır (Lev.XXXI, Fig.44). Çizgisel şekilde betimlenen diğer bir gemi Asine'den ele geçmiştir. Gemi tip olarak aynıdır ama işçilik daha zayıftır. Bu da halktan farkı kesimlerin gemileri

¹⁹² Höckmann 2006, 312.

¹⁹³ Wachsmann 1997, 135.

¹⁹⁴ Höckmann 2006, 320.

¹⁹⁵ Wachsmann 1997, 135.

bildiğini, kendi yetenekleri doğrultusunda betimlemeye çalıştıklarını göstermektedir (Lev.XXXI, Fig.45). Benzer bir eser de Melos Adası'ndaki Phylakopi'de bulunmuştur. Bir seramik parçası üzerinde kürekli bir savaş gemisi betimlenmiştir (Lev.XXXII, Fig.46)¹⁹⁶.

Myken gemilerinde gemilerin pruvasının dik yükselmesi, ele geçen eserlerin neredeyse tamamında görülmektedir. Gemi tiplerinde bir tutarlılığın olduğu ve bunun herkesçe bilindiğinin kanıtıdır. Orta Makedonya'da Kastanas'ta ortaya çıkarılan bir eser üzerinde benzer bir tekneye rastlanmıştır. 50 kürekli gemi şeklinde betimlenmiş bir savaş gemisidir. Yelkeni stilize edilerek dalga dalga verilmiştir. M.Ö. 12. yüzyıla tarihlenmektedir (Lev.XXXII, Fig.47)¹⁹⁷.

Seraglio'da ele geçen bir eser, sadece dümenci ya da gemideki askerleri göstermek dışında, gemi ekibinin diğer üyesi olan kürekçileri göstermesi bakımından önemlidir. Kırık bir seramik üzerinde iki kürekçi, kürek çeker şekilde betimlenmiştir. Üstlerinde herhangi bir giysi yoktur. Başlarında dar bir kep vardır. Kürekçilerin hareket anı büyük bir ustalıkla betimlenmiştir (Lev.XXXIII, Fig.48)¹⁹⁸.

Diğer Myken gemi betimlemelerinden farklı ve yoruma açık bir betimleme mevcuttur. Betimleme, Enkomi kentinde bir mezar hediyesi olarak bırakılan bir krater üzerine tasvir edilmiştir. Bir bezeme alanı içerisinde iki adet gemi, 5 adet asker 9 adet normal toplamda 14 kişi yer almaktadır. Boş alanlar, hayvan ve doldurma motifleri ile bezenmiştir. Kırık eserin devamında da bu bezemenin devam edeceği anlaşılmaktadır. Gemiler yelkenlidir, savaş gemisi demek doğru değildir ancak ticaret gemisini de andırmamaktadır. Son derece süslü yapıdadır. Gemilerin üzerinde ikişer asker yer almaktadır. Askerlerin üzerinde törensel kıyafet ve kınlarının ucu püsküllü tipik Myken kılıçları vardır. Geminin dış kısmında da bir asker ve bir normal kişi gemilere tutunur pozisyonda verilmiştir. Gemilerin iç kısmında dörder kişi yer alır. Bu kişiler yelken direğine tutunur şekilde verilmiştir, olasılıkla tayfalar olmalıdır. Muhtemelen bir tören geçişi tasvir edilmiştir (Lev.XXXIII, Fig.49)¹⁹⁹.

¹⁹⁶A.g.e. 1997, 139.

¹⁹⁷Eder 2006, 281.

¹⁹⁸Wachsmann 1997, 140.

¹⁹⁹A.g.e. 1997, 141.

4.6. Kıta Yunanistan Seramikleri

Dor akınlarının sonucunda Mykenler Kıta Yunanistan'ı boşaltmış ve başka topraklara göçmüşlerdir. Kıta Yunanistan Dorlar'a kalmıştır. Dorlar, göçebe bir toplum olmalarına rağmen yerleşik düzene çabuk alışmışlar ve kültürde büyük gelişmelere yol açmışlardır. Bunlardan en önemlilerinden birisi de seramik sanatı olmuştur. Toplumsal duygu ve düşünceleri, kullanılan araç ve gereçleri, mitolojik olayları hatta tanrılarını seramiklere bezemişlerdir. Deniz ve deniz araçları, Hellenler için gündelik yaşamın önemli bir kısmını kapsamaktadır. Gerek balıkçılık gerekse ticaret önemli geçim kaynağını oluşturmaktadır. Bu geniş sahil şeridini korumak için de yine gemilere ihtiyaç duymuşlardır. Bu dönemden sonra artık gemilerde gelişmeler gözlemlenmeye başlamıştır. Düz pruvalı Myken gemilerinin yerini mahmuzlu ucu sivri gemiler almaya başlamıştır.

M.Ö. 900 – 700 tarihleri arasında Geometrik Dönemde, Kıta Yunanistan'daki değişimler kendisini seramik sanatında da göstermiştir. Myken kültüründe bölgede yaygın olarak karşılaştığımız seramikler üzerindeki gemi betimlemeleri, Geometrik Dönemde de karşımıza çıkmaktadır. Eserler üzerinde Myken etkileri devam etmekte ancak gemilerdeki değişimler de dikkat çekmektedir. M.Ö. 8. yüzyılın ilk yarısına tarihlenen bir eser, bugün New York Metropolitan Müzesi'nde yer almaktadır. Eser üzerinde bir savaş düzeni resmedilmiştir. Myken gemilerine göre daha detaylı çizilen geminin, kış bölümü aynı devam etmekte, pruvası ise mahmuz şeklini almaktadır. Geminin gövdesinde güçlü bir küpeşte dikkat çekmektedir. Geminin iki yanında yer alan askerlerle gemi üzerindeki askerlerin savaştığı görülmektedir (Lev.XXXIV, Fig.50).

Bir başka eser ise, bugün Paris Louvre Müzesi'nde yer almaktadır. M.Ö. 8. yüzyıla tarihlenen eserin kulp kısmının altında bir gemi motifi ile karşılaşmaktayız. Gemi bir önceki eserde yer alan gemi ile aynı tiptedir fakat konu olarak farklılık görülmektedir. Burada gemi seyir halindedir ve alt tarafına deniz ve balıklar, gemi üzerine ise kürekçiler yerleştirilmiştir. Güçlü yapıda olan kürekçiler sıra ile arka arkaya dizilmişlerdir. Bu eser kürek sisteminin ince ayrıntılarını göstermesi bakımından önemlidir. Kürekler desteklenen tahtaların üzerinde sabittir ve gücünü bu tahtalardan aldığı görülmektedir. Gemi üzerinde herhangi bir subay ya da serdümen görülmemektedir (Lev.XXXV, Fig.51)²⁰⁰.

²⁰⁰ Casson 2002, 54.

Atina'dan bulunan, Dipylon grubuna ait bir eser üzerinde yine tek sıralı bir savaş gemisi betimlenmiştir. Eser bugün Louvre Müzesi'nde sergilenmektedir. Gemide 12 kürekçi sırası vardır (Lev.XXXV, Fig.52)²⁰¹.

Kayıkcı sıralarının tasvir edildi başka bir eser, Atina'da bulunmuş bir seramik parçasıdır. M.Ö. 8. yüzyılın sonlarına tarihlenen eserin üzerinde seyir halinde kürek çeken kürekçiler tasvir edilmiştir. Bir önceki buluntudan farklı ve daha önemli olan özelliği ise iki kürekçi sırasının olmasıdır. Bir önceki eserde boş olarak gördüğümüz ilk kat içerisinde kürekçiler yer almaktadır. Buradan, gemilerin iki sıralı olmasına rağmen, her zaman tam kapasite yol almadığını görmekteyiz (Lev. XXXVI, Fig.53)²⁰².

İki kürek sıralı Yunan gemilerinin tamamen betimlendiği ve günümüze sağlam bir şekilde ulaşan bir eser, Thebai'den bulunmuş bir kap üzerinde yer almaktadır ve bugün British Museum'da sergilenmektedir. M.Ö. 2. yüzyılın ikinci yarısına ait eser üzerindeki geminin Myken'den farklı, yeni formda mahmuzludur. Eser üzerinde mahmuzda ilk defa göz motifi ile karşılaşmaya başlıyoruz. Geminin dümen görevini kıçta iki adet devasa kürekler üstlenmektedir. 20 sıra, toplamda 80 kürekçiye sahiptir. İlerleyen dönemlerde göreceğimiz örnekler göre küçük ancak şu ana kadar karşımıza çıkan en büyük gemi olma özelliğini taşımaktadır (Lev. XXXVI, Fig.54)²⁰³. Farklı bir betimleme, bir eserin boyun kısmından ele geçmiştir. Bir deniz savaşının anlatıldığı eserde gemi yanında suya düşen askerler betimlenmiştir. Askerlerden bir kısmının yüzdüğü dikkat çekmektedir (Lev. XXXVII, Fig.55)²⁰⁴.

Seramikler üzerine sadece büyük gemiler betimlenmemiş, küçük boylu savaş gemileri de betimlenmiştir. Farklı olarak bazı gemilerin kıç ve pruvasındaki kıvrık uzantıların uçlarında kuş başları betimlenmiştir. Betimlenmeyen gemilerde ise kuşların ayrıca geminin yanına konuşlandığı görülmektedir. Bu gelenek Mykenler'in eserlerinden gelmektedir. Kùltürler arası etkileşimin bir sonucu ya da istila sonucu Mykenli sanatçılardan bazılarının topraklarını terk etmediklerinin kanıtı olarak düşünülebilir (Lev. XXXVII, Fig.56)²⁰⁵.

²⁰¹ Johnstone 1988, 79.

²⁰² Casson 2002, 55.

²⁰³ Casson 1994, 55.

²⁰⁴ Wachsmann 1997, 173.

²⁰⁵ A.g.e. 1997, 188.

Antik dönem mitolojilerinde gemilere sürekli değinilmiştir ve mitolojik sahneler de antik dönem seramiklerinde sürekli betimlenmişlerdir. Bugün Münih’te sergilenen bir *oinokhoenin* boyun kısmında Odysseus’un gemisinin batırılması mitolojisinden bir sahneye yer verilmiştir. Gemi parçalanıp batarken resmedilmiştir. Eser, hem mitolojik bir sahneyi gemi ile gösterdiği için, hem de batan bir gemiyi göstermesi bakımından önemlidir (Lev. XXXVIII, Fig.57)²⁰⁶.

Siyah figür tekniği ilk kez karşımıza M.Ö. 700’de Korinth’te çıkmaktadır. En son kullanıldığı dönem ise, M.Ö. 5. yüzyılın ilk yarısında Atina’dadır. Bu teknik, M.Ö. 6. yüzyıl boyunca Yunanistan’daki birçok bölgede kullanılmıştır²⁰⁷. Bu döneme ait eserler üzerindeki gemiler daha önceki dönemlerden alışık olduğumuz çizgiler yerine, detaylı birer fotoğraf şekline dönüşmüştür. Bu sayede, gemilerin gerek bütünü gerekse ekipmanları hakkında daha detaylı bilgi sahibi olabilmekteyiz. Bu dönemki yenilikler sadece gemilerin detaylarının artması ile kalmamış, gemilerin yer aldığı betimlemelerdeki konuların çeşitlenmesi de olmuştur.

Dönem eserlerinden bir kâse üzerinde, yan yana seyreden iki gemi betimlenmiştir. Gemilerin yelkenleri ve yelken halatları çok ustaca verilmiş, bu sayede dönemin yelken teknikleri hakkında önemli bilgiler almamızı sağlamıştır. Yelken bir yelken direği üzerine dikey diğer bir direkten oluşmaktadır. Yelken gemiye paralel üst direğe altı noktadan üçer halat ile bağlanmıştır. İki uçta yer alan halatlar gemide, oldukları alanın zıt uçlarına bağlanmaktadır ve bu sayede yelkene denge sağlanabilmiştir. Ortada yer alan üçer halatın vazifesi ise yelkeni sarmak ya da açmaktır. Üçer adet olmasının nedeni, makara sistemi şeklinde çalışması olmalıdır. Geminin gövdesinde pruva kısmı dikkat çekmektedir. Önceki dönemlerde sadece göz şeklinde belirtilen pruva, domuz başı betimlemesini kazanmıştır. Geminin gövdesini küpeşte korkulukları sarmaktadır. Küpeşte üzerinde iki yanda toplam on altı adet kürek deliği bulunmaktadır. İki dümen için olan deliklerden diğerleri betimlemede boş bırakılmıştır. Yelkeni açık bırakılan bu küçük gemi, zaman zaman kürekle, zaman zaman ise yelkenle seyredildiğinin kanıtı olmaktadır (Lev.XII, Fig.58)²⁰⁸.

²⁰⁶ Coldstream 2003, 336.

²⁰⁷ Er 2006, 360.

²⁰⁸ Casson 2002, 44.

Bugün Louvre Müzesi'nde yer alan başka bir Atina kâsesi üzerinde, benzer bir savaş gemisi betimlemesi görülür. Gemi aynı şekilde domuz başı mahmuzludur. Yelkenleri açık ve seyir halindedir. Ancak burada küpeşte üzerindeki kürekler takılı ve sudadır. Ancak üzerlerinde asker betimlemesi yoktur. Bir *Pentekonter* olan gemiden, seyir halindeyken, hem yelkenin hem de küreklerin kullanıldığını anlamaktayız (Lev.XII, Fig.59)²⁰⁹. Louvre Müzesi'nde yer alan başka bir eser üzerindeki gemide bu sefer askerler de betimlenmiştir. Kürek delikleri gövde üzerinde yer almaktadır, buradan kürekçilerin güverte altında olduğunu anlamaktayız. Güverte üzerinde sıra sıra, kalkanlarını kuşanmış askerler vardır. Atağa geçmiş geminin saldırmaya hazır anlık pozisyonu mevcuttur. Geminin yelkeni yoktur. Savaş gemilerinin, düz seyirde iken yelken kullandıklarını, savaşta iken seri hareket için sadece kürek kullandıklarını bilmekteyiz, bu eser de bu fikri kanıtlar niteliktedir. Ancak, göze çarpan diğer farklılık, geminin mahmuz yönünün tam tersi yönüne seyretmesidir. Gemilerin çift yönlü kullanıldığını da buradan anlamaktayız (Lev.XI, Fig.60)²¹⁰.

British Museum'da sergilenen bir kase üzerinde farklı bir sahnenin betimlemesi yer almaktadır. Kâse üzerine iki gemi betimlenmiştir. Gemilerden ilki, büyük güverteli, yüksek küpeşteli, düz pruvalı bir gemidir. Büyük bir yelkeni vardır ancak küreğe dair bir betimleme yoktur. Sadece dümen kürekleri yer alır. Bu tipik bir ticaret gemisidir. Diğer gemi ise, hemen yanında, mahmuzlu, yelkenli ve küreklidir. Diğer gemiye göre daha alçak ama daha uzun daha seridir. Mahmuzunu ticaret gemisine çevirmiş bir savaş gemisidir. Ticaret gemisi yelkenini sarıp pupa yelken kaçır pozisyonda, savaş gemisi ise yelkenini doldurmuş hızla yaklaşır pozisyondadır. Eser birkaç etmeden dolayı büyük önem taşımaktadır. Bunlardan ilki yelkenlerin anlık işleyişini göstermesidir. Ticaret gemisinde betimlenen bir figür yelkeni sarar pozisyonda verilmiştir. Diğer bir önemli nokta ise iki geminin yan yana verilmesidir. Bu sayede iki farklı tipteki dönem gemisini, aynı kare içerisinde görme ve karşılaştırma şansı elde edilmektedir. Son önemli nokta ise korsanlığı göstermesidir. Bir ticaret gemisine saldıran bu savaş gemisi muhtemelen korsan olmalıdır ve dolayısıyla korsan gemileri hakkında da fikir vermektedir (Lev.XI, Fig.61)²¹¹.

²⁰⁹ A.g.e. 2002, 61.

²¹⁰ A.g.e. 2002, 70.

²¹¹ Philip 1987, 104.

Siyah figür tekniğinde yapılmış eserler arasında, üzerinde gemi olan en bilindik eser, Eksekias'a ait ve M.Ö. 525 tarihinden bir *kylixin* tondosunda yer alan, Dionysos'un kültünü yaymak için sefere çıkışının betimlendiği eserdir. Dionysos, şarap tanrısıdır. Zeus'un Thebai'li Sebele'den olan oğludur²¹². Birçok betimlemesi mevcuttur. Genellikle asma ve üzüm ile tasvir edilmektedir. Bu eser de bunlardan birisidir. Tondonun merkezinde bir tekne üzerinde yer alır. Etrafında deniz ortamını anlatmak için balıklar betimlenmiştir. Gemi, mahmuzlu bir savaş gemisidir. Yelkeni açık, rüzgârla dolu, seyir halindedir. Geminin gövdesinden bir asma ağacı yükselmektedir. Asmayı Dionysos'u temsil ettiği için gemiye kutsal bir amaç katmak için eklemiş olmalıdırlar. Dionysos güvertede yatar pozisyonda resmedilmiştir. İnsanlığın, uzak diyarlara gidebilmek için yegâne yöntemin gemiler olduğunun kanıtı olan bir eserdir, çünkü tanrı bile gemiye ihtiyaç duymaktadır (Lev.XLI, Fig.62)²¹³. Bu mitolojiyi anlatan başka bir betimleme ise, M.Ö. 6. yüzyılın sonlarına ait, İtalya Tarquinia'dan bulunmuş bir vazo üzerinde yer almaktadır. Burada yer alan gemi daha büyük bir savaş gemisidir. İki kürek sırasına sahiptir. Geminin etrafını yine asma sarmaktadır. Gemi üzerinde satyroslar, Dionysos'a eşlik etmektedir (Lev.XLII, Fig.63)²¹⁴.

Eutria'daki Chusi'de bir mezardan bulunan bir eser olan François volütlü krateri, arkeoloji dünyası için büyük önem taşımaktadır. Floransa Arkeoloji Müsesin'de yer alan bu eser, bir mitoloji kitabı niteliğindedir. Üzerindeki birçok friz üzerinde, farklı mitolojik konulara yer verilmiştir. Bunlardan bazıları, Peleus ile Thetis'inn düğünü, Hephaistos'un Olympos'a getirilişi, Kentauros ve Lapitler'in savaşı gibi konulardır. Sahnelerden birisi de Theseus'un dönüşüdür. Theseus, Minos canavarına yem edilecek 7 kız, 7 oğlan ile birlikte Girit'e gönderilmiştir. Burada Ariadne'den aldığı yün yumağı ile labirente dalar ve Minotauros'u öldürür. Ariadne'yi de alıp Girit'ten kaçar, vazoda da bu bölüme yer verilmiştir²¹⁵. Muhtemelen bir savaş gemisinin kış bölümü betimlenmiş olmalıdır. Geminin diğer bölümü tahrip olduğu için görülememektedir. Ancak Arkaik Dönem Atina, gemileri ile benzerlik göstermektedir (Lev.XLII, Fig.64)²¹⁶.

²¹² Boardman 2003, 84.

²¹³ Laporte 2010, 49.

²¹⁴ Casson 2002, 60.

²¹⁵ Boardmann 2003, 38.

²¹⁶ Beazley 1978, 177.

M.Ö. 530 yıllarında Atina’da ortaya çıkan kırmızı figür tekniği, seramikler üzerinde yaygın olarak kullanılmıştır. Persler’in Yunanistan’ı işgalinden sonra Arkaik Dönem’den Klasik Dönem’e geçişte bu teknik aralıksız olarak kullanılmaya devam etmiştir²¹⁷. Bu sayede gemilerin yer aldığı betimlemelerde gemiler de daha detaylı olarak çizilmiştir.

British Museum’da yer alan M.Ö. 6. yüzyılın sonu 5. yüzyılın başına tarihlenen bir *amphora* üzerinde Odysseus’un bir mitolojisi anlatılmaktadır. Odysseus evine dönüş yolculuğunda sirenlerin yanından geçmeden sirenlerin insanı çıldırtan sesinden mürettebatı korumak için kulaklarını bal mumu tıkaçlarla tıkamıştır. Kendisi ise sesi merak ettiği için kendini direğe bağlamıştır. Bu mitoloji anlatılırken de gemi betimlemesine yer verilmiştir. Eser üzerindeki betimleme bize Hellen gemilerinin aldığı son şekli göstermektedir. Gemi mahmuzu dışında gövdede bir göz motifine sahiptir. Kürekler küpeşteye açılan deliklerden geçmektedir ancak kürekçiler güverte üstünde oturmaktadır. Birkaç kişilik küçük bir savaş gemisidir (Lev.XLIII, Fig.65)²¹⁸.

Ruvo Palazzolatta’da bulunan, M.Ö. 400’e tarihlenen bir kap üzerinde Argonautlar’ın mitolojisine yer verilmiştir. Kolkhis’teki altın postu getirmek için Argo gemisine binip yola çıkan 50 kahramana Argonaut’lar denmektedir²¹⁹. Kumsala kıçtankara yanaşmış bir Yunan gemisi betimlenmiştir. Gemiden iniş ve çıkış için merdiven konulmuştur. O dönem gemilerin kullanılışı hakkında farklı bir bilgi olarak düşünülebilir. Gemi üzerinde küreklerin geçtiği lombar delikleri net bir biçimde görülmektedir (Lev.XLVI, Fig.66)²²⁰.

²¹⁷ Er 2006, 211.

²¹⁸ Morford 2003, 491.

²¹⁹ Necatigil 2006, 25.

²²⁰ Casson 2002, 65.

TARTIŞMA VE SONUÇ

Gemilerin ilk ortaya çıkışı tomruklar, içi hava ile doldurulan hayvan derileri ve küçük sallar ile olmuştur. İnsanlığın keşfetme duygusunun verdiği ilhamla zaman içerisinde gelişen gemiler, yelkenli gemilere, kürekli savaş gemilerine, büyük kalyonlara ve günümüzde yer alan motorlu gemilere dönüşmüştür. Bu sürecin doğuşu ile ilgili net bir tarih, net bir coğrafik bölge ya da net bir kültür vermek yanlış olur. Gemiler, herhangi bir kültürde, bir merak ya da küçük bir balık avı sırasında ortaya çıkmış olabilir. Ancak ele geçen arkeolojik buluntular ve yapılan araştırmalar sonucu, gemilerin gelişimi ve toplumların ne seviyede geliştikleri hatta bu gelişme sırasında birbirlerini nasıl etkilediklerine dair bilgi vermek söz konusudur.

Ele geçen eserler ve buluntular, ilk tarih olarak Mısır'ı göstermektedir. Mısır toplumu, dönemin tüm kültürlerini geride bırakarak büyük bir ilerleme kat etmiş ve insanlık kültür tarihine büyük katkıda bulunmuştur. Büyük çapta gemicilik de aynı şekilde ilk olarak burada karşımıza çıkmaktadır. Nil Nehri'nin, hayatın tam anlamıyla içinde yer aldığı bu coğrafyada, halk Nil'i evcilleştirerek kendileri için bir araç haline getirmişlerdir. Nil Nehri'nin özelliği, suyun akış yönüyle rüzgârın ters yönde olmasıdır. Bu sayede gemiler, kuzeye çıkmak istediklerinde sazdan yapılmış yelkenlerini açmakta, güneye inmek istediklerinde yelkeni kaldırıp kendilerini akıntıya bırakmaktadırlar. Kullanımı arttıkça bu gemileri geliştirmişler ve geliştikçe daha çok faydalanmışlardır. İlk dönem tekneler, nehir tipi sazdan yapılmıştır. Ancak daha sonra daha güçlü daha dayanıklı ahşap gemiler yapılmıştır. Akdeniz'e kıyısı olan Mısır, zamanla merak duygusunun egemenliğinde açık denize açılmış ve bu insanlık kültür tarihi için bir dönüm noktasını oluşturmuştur. Mısır ile yakın bir coğrafyaya sahip Mezopotamya, ticari ilişkiler için önemli bir merkezdir ve büyük ticari ilişkiler sonucu büyük kültürel etkileşimler doğmuştur. Gemiler de bunlardan birini oluşturmaktadır. Mezopotamya'da ele geçen eserlerde gemi betimlemeleri ve gemi modelleri söz konusudur. Mezopotamya'nın pazar arayışı sonucu Anadolu'ya ticaret başlattığı M.Ö.2000 civarı dönem Asur Ticaret Kolonileri olarak adlandırılmıştır. Bu dönem ilişkide bulunan ve büyük bir Karum olan Kaniş'ten ele geçen tekneler Anadolu'nun kırsal denizden uzak kesiminin tekneleri öğrendiğini göstermiştir. Yapılan kazılarda ele geçen tabletler ise, bu eserleri destekler ve ayrıntıları ortaya koyar niteliktedir. Tabletler üzerinde, yerel halkın, nehirler üzerinde, Asur'dan gelen kavimleri, para karşılığı nehirden karşıya

geçirdikleri yazmaktadır. Bu olay, daha önce denizle tanışmamış ve büyük çapta taşımacılık yapmamış bir halkın birden bire yapabileceği bir meslek değildir. Olasılıkla, halk bu mesleği Asurlar'dan öğrenmiştir. Bu noktaya kadar Mısır etkileşiminden söz edebiliriz. Ancak, Akdeniz'in öbür yakasına baktığımızda adalarda da hareketlilikler söz konusudur. Melos Adası, Akdeniz'de Girit Adası'nın kuzeyinde hilal şeklinde bir adadır. Adanın özelliği volkanik olması ve bu yüzden değerli obsidyen yataklarının söz konusu olmasıdır. Özellikle Batı Anadolu'da Klazomenai'da ve Tepecik Höyük'te ele geçen obsidyenler bir deniz ticaretinin sonucudur. Batı Akdeniz'de Kıta Yunanistan ve Girit Adası önemli kültürel geçmişe sahip alanlardır. Üzerinde barındırdığı toplumlar da denizle iç içe bu coğrafyada, aynı şekilde denizle iç içe olmuşlardır. Batı ve Doğu'nun etkileşimi ile bu gemiciliğin paralel şekilde doğmuş olması mümkündür.

Doğuşunun ve küçük çapta kullanımının ardından toplumlar ve farklı kültürler birbirlerini tanımaya başlamışlardır. Bunun sonucu olarak büyük kültürel etkileşimler ortaya çıkmış bu etkileşimler kendilerini gemilerde de göstermiştir. Minos kraliyet gemileri açık denize uygun olmasa da, Mısır gemileri gibi yapılmıştır. Myken gemileri de, Levant gemileri ile benzerlik göstermektedir. Mykenler Akdeniz'e egemen olmuş, Batı Akdeniz'de denizciliğin gelişmesinde önemli rol oynamış bir kültürdür. Doğu Akdeniz'e kadar önemli bir alanda Myken eserleri ile karşılaşmak mümkün olmuştur. Dor göçlerinin ardından Kıta Yunanistan ve zamanla Akdeniz'de Dorlar'ın egemenliği başlamıştır.

Gemiler, ticaret ve balıkçılıkta kullanılmakla kalmamış, savaşlar gibi toplumların birbirlerine üstünlük sağlama çabasında da yer almışlardır. İlk dönemlerde asker taşıma için kullanılan gemiler, ilerleyen dönemlerde savaşların tamamen içine girerek büyük deniz savaşlarına neden olmuşlardır. Bazı komutanlar ele geçirdikleri düşman savaş gemileri ile açık denizlere açılıp korsanlık yapmışlar ve gemileri hırsızlık için kullanmışlardır.

Pişmiş topraktan yapılan kaplar zamanla, duyguların anlatıldığı kültürlerin sergilendiği önemli eserlere dönüşmüşlerdir. Hayatın içine işleyen gemiler, kendilerini bu bezeme sanatında da göstermişlerdir. Kimi eserler üzerinde nehir taşımacılığına kimi eserler üzerinde ise savaşlara yer verilmiştir. Betimlemeler, yine ilk olarak Mısır'da görülmüş daha sonra Mezopotamya, Kıbrıs, Girit ve Kıta Yunanistan'da karşımıza çıkmıştır. Hanedanlık Öncesi M.Ö. 5. binyılda Mısır'da ele geçen seramiklerde, tam anlamıyla nehir tekneleri görülmektedir. Kullanılışı,

tipolojisi anlaşılmaktadır. Minos Uygarlığı'nda da karşımıza seramikler üzerinde gemiler çıkmaktadır. Tip olarak Mısır gemileri ile benzerlik gösteren iki ucu kıvrık gemiler olsa da, ahşaptan yapılan özünde farklı gemilerdir. Myken kültürüne ait seramik eserler yoğunluktadır. Mykenler birçok eser üzerine gemilerini bezemiştir. Bunun sebebi denizcilik kültürünün Myken kültürü ile iç içe olmasıdır. Seramikler üzerindeki Myken gemileri incelendiğinde Minos kültüründen farklı gemiler görülmüştür. Tek ucu küt gemilere sahip Mykenlerin savaflara daha uygun gemilere geçtiği ve gemileri savaflarda kullanmaya başladıkları anlaşılmıştır. Dor göçleriyle bölgede yaşanan köklü değişimler, kendisini bu sanat eserlerinde de göstermiştir. Gemiler alışıla geldiğimiz mahmuzlu Hellen gemilerine dönüşmeye başlamıştır. Geometrik Dönem'de küçük bir ahşap çıkıntı olarak gördüğümüz mahmuz, Arkaik ve Klasik dönemde tam anlamıyla hayvan başlı büyük mahmuzlara dönüşmüştür. Ayrıca dönem ilerledikçe seramik sanatında artan ustalikle birlikte gemiler daha detaylı bezenmiş, bu sayede gemiler hakkında bu eserlerden önemli faydalar sağlayan bilgiler alınmıştır.

Seramikler ve dönem gemileri incelendiğinde, dönemin gemileriyle büyük ölçüde benzerlikler göstermektedir. Özellikle Hellen gemilerinde karşımıza çıkan mahmuz kullanımı, ele geçen buluntular ve seramik üzerindeki betimlemelerle paralellik göstermektedir. Seramikler üzerinde betimlenen gemiler, bugünkü gemicilik tarihi ile ilgili bilgilerimizin çoğunun mimarı olmuştur. Böylece edinilen bilgilerle, gemilere kronolojik bir çizgi çizilmiş, gelişimi gözler önüne serilmiştir.

KAYNAKÇA

- Akurgal, E. (2003). *Anadolu Uygarlıkları*. İstanbul.
- Akurgal, E. (2008). *Anadolu Kültür Tarihi* (20. Basım). Ankara: Tubitak Yayınları.
- Alpözen, O. (2006). Türkiye’de Sualtı Arkeolojisi ve Bodrum Müzesi., *Uluburun Gemisi: 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti*, Bachum.
- Atmaca, S. (2007). *Amatör Denizci El Kitabı*, İstanbul: İdefix.
- Baker, C. F. (2001). *Ancient Egyptians* (1. Press), New York.
- Bass, G. F. (2006). Doğu Akdeniz’de Tunç Çağı Batıkları., *Uluburun Gemisi: 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti*, Bachum, 305 – 311.
- Beazley, J. D. (1978). *Attik Black Figure* (1.Press), Oxford: Universty of California Press.
- Beek, M. A. (1961). *Bildatlas Der Assyrich-Babylonishen Kulltur* (1. Presse), Gütersloh: Verlegshaus Gerd Mohn.
- Bezdan, M. (2007). *Geometrik Çağ Gemilerinin Tipolojisi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Ana Bilim Dalı.
- Boardman, J. (2002). *Siyah Figürlü Atina Vazoları* (1.Basım). Çev. G. Ergin. İstanbul: Homer kitap evi ve yayıncılık.
- Boardman, J. (2003). *Kırmızı Figürlü Atina Vazoları* (1.Basım). Çev. G. Ergin. İstanbul: Homer kitap evi ve yayıncılık.
- Bostancı N. K. (2007). Liman Tepe Erken Tunç Çağ II Dönemi Obsidyen Alet Üretiminde Uzmanlaşma ve Organizasyon., *EFD*, Ankara, 24, S. 139 – 153.
- Caldwell D. H. (1976). The Early Glyptic of Gawra, Giyan and Susa and the Development of Long Distance Trade., *Orientalia*, 45, pp. 50 - 227.
- Cassel. (1879). *Latin Dictionary* (1.Basım). London: Genelological Society of Utah.
- Casson, L. (1994). *Casson Ship and Seafaring in Ancient Times*, London: British Museum Press.
- Casson, L. (2002). *Antik Çağ’da Denizcilik ve Gemiler* (1.Basım). İstanbul: Homer Kitapevi.
- Castladden, R. (2001). *Minoans – Life in Bronze Age Crete*. London.

- Coldstream, J. N. (2003). *Geometric Greece: 900-700 BC*. London-New York.
- Çapar, Ö. (1980). Roma İmparatorluk Tarihi.,*Tarih Araştırma Dergisi*, 24, Ankara, S. 123-130.
- Eder, B. (2006). Eski Çağ Tarihi ve Arkeoloji Açısından Geç Tunç Çağı Kavim Göçleri., *Uluburun Gemisi: 3000 yıl önce dünya ticareti*, Bachum, S.277 – 291.
- Emre, K. (2010). Kaniş'in Keşfinin Hikâyesi., *Anadolu'nun Önsözü Kültepe Kaniş-Karum'u*, İstanbul, S.20-23.
- Er, Y. (2006). *Klasik Arkeoloji Sözlüğü* (2.Baskı). Ankara: Phoenix Yayınevi.
- Erdoğan, S. (2011). A Chemical Reaction to a Physical Impact: Lake Bafa Wetland Ecosystem Case., *Ankara Üniversitesi Çevre Bilim Dergisi*, 1, S. 2-8.
- Güler, T. (2006). *Antik Çağ Doğu Akdeniz Ticareti ve Ticaret Gemileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Ana Bilim Dalı.
- Güner, C. (2013). Adramyttion Erken Bizans Dönemi İnsan İskeletlerinin Kimyasal Analizi., *İnsan Bilim Dergisi*, 2, S. 81. 93.
- Güneş, F. (2008). *Kyzikos Antik Kenti 2006 – 2007 Kazı Dönemi Seramik Buluntuları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Ana Bilim Dalı.
- Gür, Ö. S. (2005). *Antik Dünyada Günlük Yaşam* (1. Basım), Antalya: Akdeniz Kitapevi.
- Herodotos. (1991). Herodot Tarihi, Çev. M. Ökmen, (3. Basım). İstanbul: Remzi Kitap Evi.
- Homeros. (2005). İlyada, Çev. A. Erhat-A. Kadir, (20. Baskı), İstanbul: Can Yayınları.
- Homeros. (2005). Odysseia, Çev. A. Erhat-A. Kadir, (16. Baskı), İstanbul: Can Yayınları.
- Höckmann, O. (2006). M.Ö. 2. Binde Doğu Akdeniz'de Gemi Yolculuğu., *Uluburun Gemisi: 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti*, Bachum, 311 – 326.
- Işık, A. (2013). *İlginç Yönleriyle Eski Çağ: Milattan Önce*. İstanbul.
- Johnstone, P. (1988). *The Sea – Craft of Prehistory* (1.Press). London: Bas Press.

- Kılıç, Ö. (2006). *Kayseri'de Ticaret Dili*, (1.Basım). Kayseri.
- Ksenophon. (1998). *Anabasis: Onbinlerin Dönüşü*, Çev. T. Gökçöl, (2. Baskı), İstanbul: Sosyal Yayınlar.
- Kulaoğlu, M. (1968). Tarihçi Titus Livius ve Tarihinin Birinci Kitabının Önsözü., *Anatolia*, 12, S. 9-15.
- Kuzuoğlu, R. (2007). *Eski Asurca Geçen Anadolu Adları*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eski Çağ Tarihi Bilim Dalı.
- Ladstater, S. (2011), *Bizans Döneminde Ephesos*, İstanbul, 2011.
- Landels, J. G. (2004). *Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik* (12. Basım). Ankara: Tubitak.
- Laporte, H. (2010). *Yunan ve Roma Mitolojisi* (26.Basım). Ankara: Tubitak.
- Lehmann, G. A. (2006). Deniz Kavimlerinin Ortaya Çıkması, *Uluburun Gemisi: 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti*, Bachum, S. 285 – 291.
- Lenihan, D. (2003). *Summerged: Adventures of America's Most Elite Underwater Archeology Team*. Texas.
- Mansel, A. M. (2011). *Ege ve Yunan Tarihi* (9. Baskı). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Matthaus, H. (2006). Geç Tunç Çağında Akdeniz'de Kültürler Arası ilişkiler, Ticaret ve Deniz Seferleri., *Uluburun Gemisi: 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti*, Bachum, 335 – 368.
- Morford, M. P. O. (2003). *Morford, Classical Mytology* (1. Press). Oxford: Oxford Universty Press.
- Necatigil, B. (2006). *Mitologya Sözlüğü* (1. Baskı). İstanbul: Sel Yayıncılık.
- Orwa, C. (2009). *Agroforestree: A Three Reference and Selection Guide Version 4.0*. World Agroforestry Centre (1. Press), Kenya.
- Öniz, H. (2009). *Temel Sualtı Arkeolojisi* (1.Basım), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Özdoğan, M. (2011). Neolitik Çağ, Devrimlerin Atası.,*Arkeo Atlas: Tarih Öncesinden Demir Çağı'na*, S. 29 – 47.
- Özgüç, T. (1996). A Boat - Shaped Cult – Vassel From The Karum of Kanish.,*Mesopotamian History and Environment, Occasional*, 2, Harent, S.

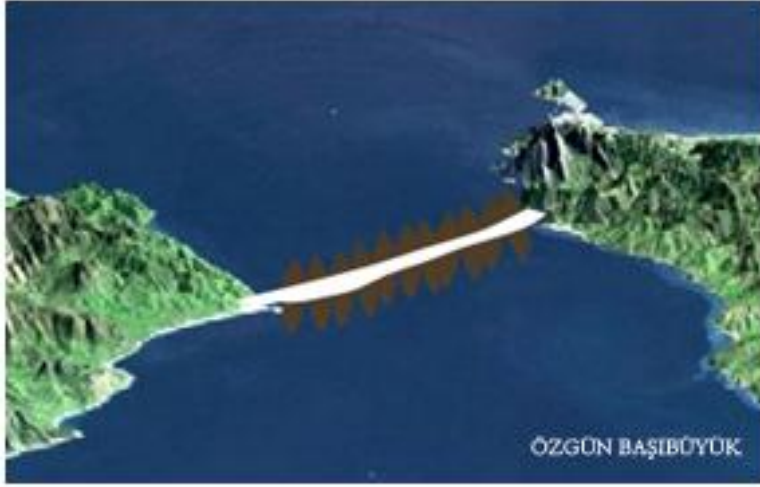
369 – 375.

- Özgüç, T. (2010). *Anadolu'nun Önsözü: Kültepe Kaniş-Karumu, Asurlular İstanbul'da* (1.Baskı), İstanbul: Kayseri Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.
- Özgüç, T. (2011). Kültepe – Kaniş Assur Ticaret Kolanileri., *Arkeo Atlas: Tarih Öncesinden Demir Çağı'na*, S. 244 – 253.
- Özgünel, C. (1983). Batı Anadolu ve İçerilerindeki Miken Etkinlikleri., *Bellekten XLVII/187*, S.697-743.
- Philip, G. (1987). *Classical Landscape with Figures*. London: Bas Press.
- Popovic, R. (2002). Balkan Yarımadası'nda Jeolojik Zaman Boyunca Sulfür, *MTA Dergisi*, 123, S. 1-12.
- Rehren, T. (2006). Geç Tunç Çağı'nda Cam Ticareti, *Uluburun Gemisi: 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti*, Bachum, S. 535 – 558.
- Roaf, M. (1996). *Mezopotamya ve Eski Yakın Doğu* (1.Baskı), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Schneider, T. (2006). Geç Tunç Çağı'nda Mısır, *Uluburun Gemisi: 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti*, Bachum, S. 229 – 236.
- Star C. G. (2000). *Antik Çağ'da Deniz Gücü* (1. Basım). İstanbul: Homer Kitapevi.
- Strabon. (2009). *Geographika-Antik Anadolu Coğrafyası Kitap: XII-XIII-XIV*, Çev. A. Pekman, (6. Baskı), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Tavukçu Z. A. (2006). *Parion Nekropolü 2005 Yılı Buluntuları*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Arkeoloji Ana Bilim Dalı.
- Tekin, O. (2010). *Eski Yunan Tarihi ve Roma Tarihine Giriş*, İstanbul.
- Thukydides. (1975). Peloponnesos'lularla Atina'luların Savaşı, Çev. H. Demircioğlu, (1. Baskı). Ankara: Ankara Üniversitesi Basım Evi.
- Tuluk, Ö. İ. (2012). Eflatun'un "Kurbağa" sı Sinope'den Sinop'a: Kaynaklara Göre Sinop Kentinin Fiziksel Gelişimi, *Metu Jfa*, 29, S. 45- 68.
- Wachsmann, S. (1997). *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant* (1. Press). London: Texas A&M Universty.
- Young, T. C. (1971). The Search for Understanding: Excavating The Second Millennium., *Expediton*, 13, pp. 22 – 27.

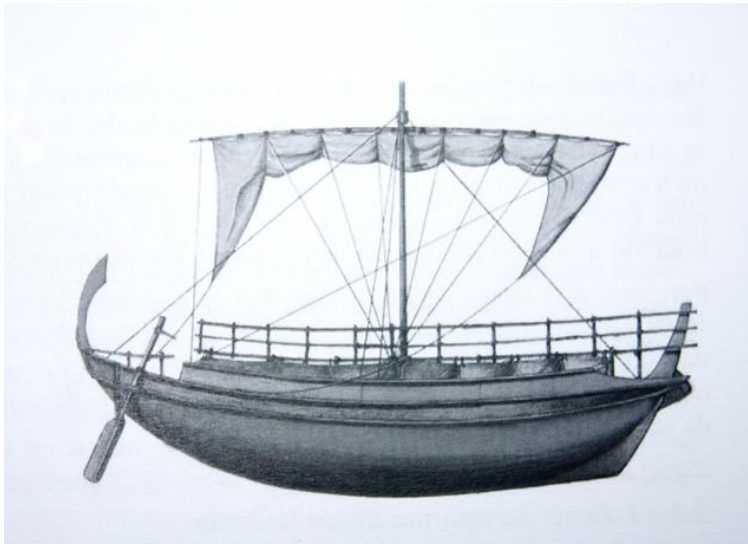
LEVHALAR



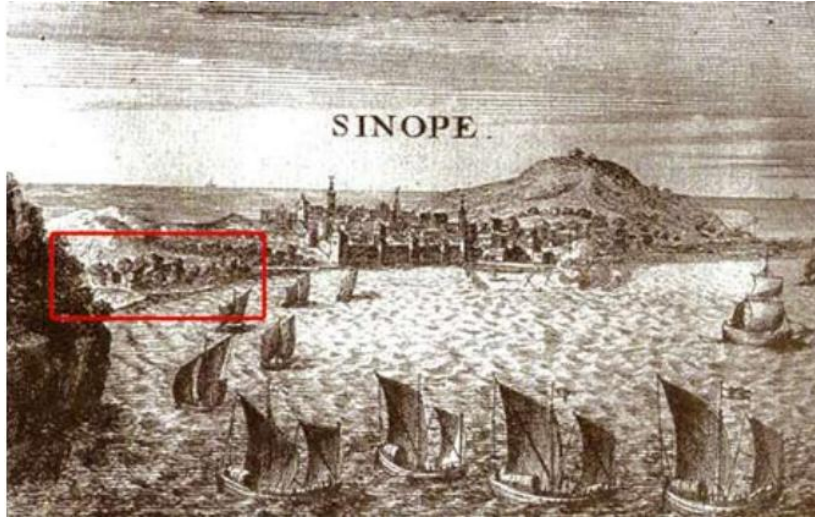
Figür 1:Lade adası ve Bafa Körfezi'nin haritası.



Figür 2:Gemiler ile yapılan boğaz köprüsünün canlandırması.



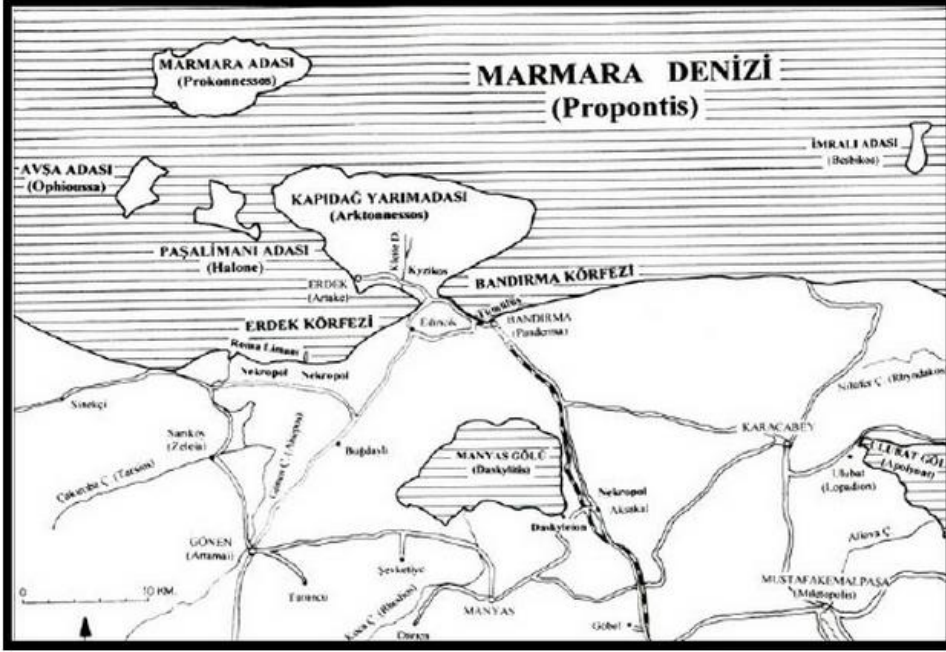
Figür 3:Tunç çağı ticaret gemisine ait çizim.



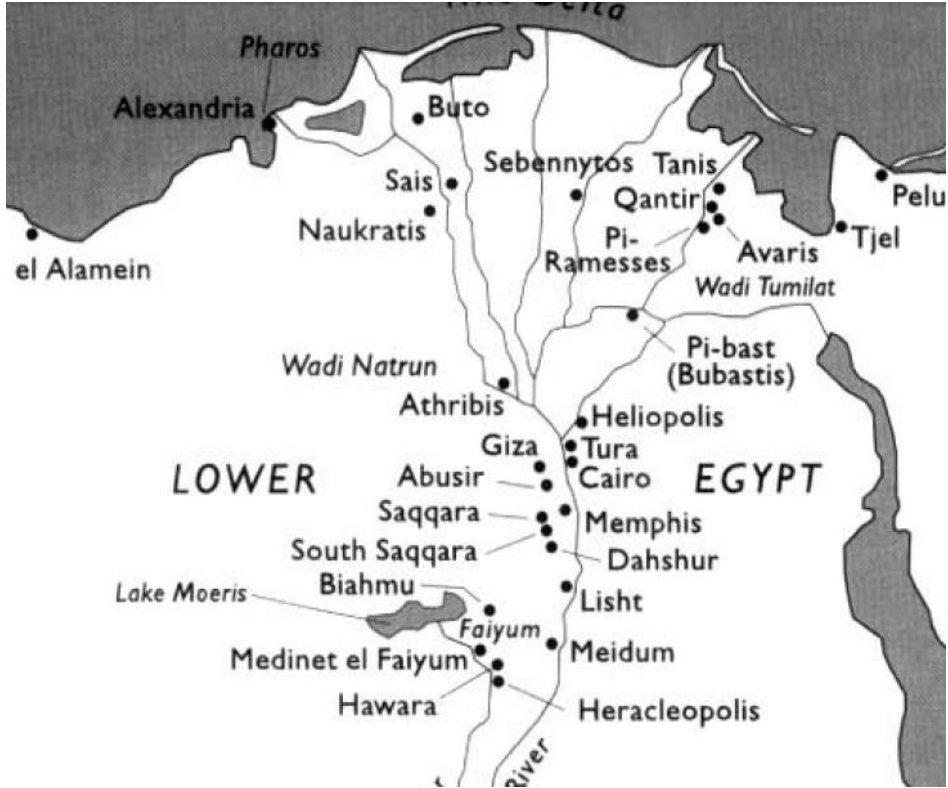
Figür 4:Sinope limanı canlandırması.



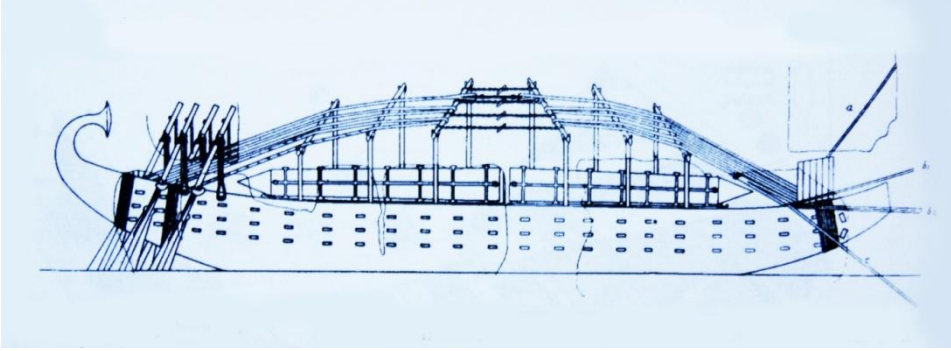
Figür 5: Parion kenti limanı.



Figür 6: Kyzikos kenti ve limanına ait harita.



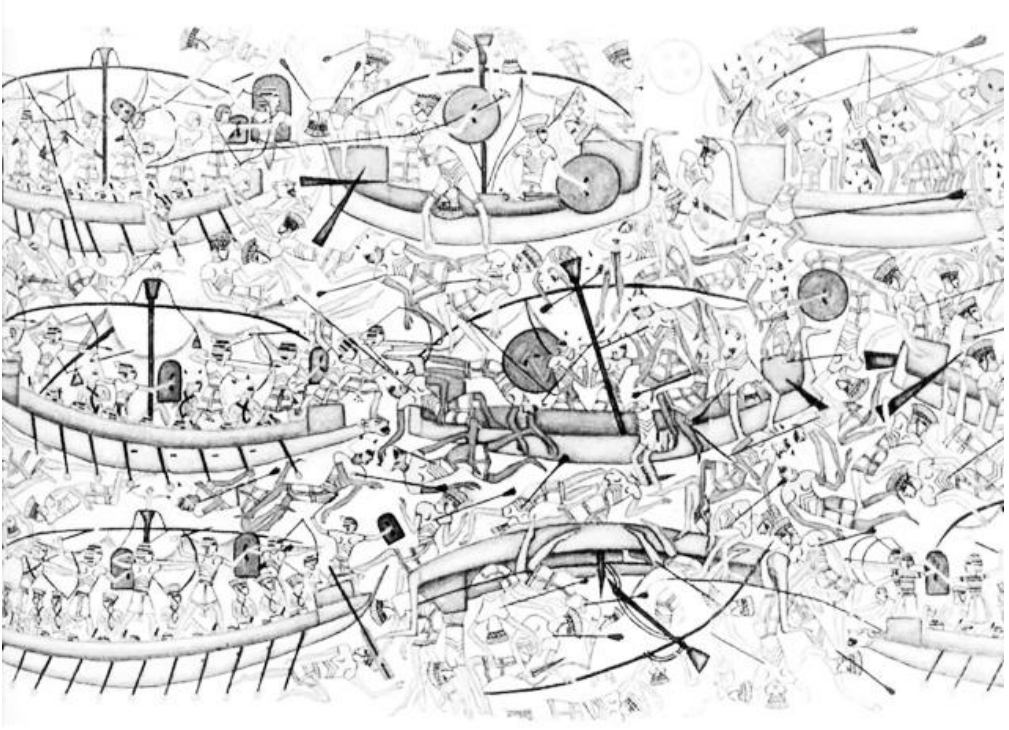
Figür 7: Mısır haritası.



Figür 8:Deir-el Bahri'deki Hatçepsut'un mezarından kabartma çizimi.



Figür 9: Uluburun Gemisi'nden ele geçen cam külçe.



Figür 10: Medinet Habu'daki Ölü Tapınağı'ndaki kabartmaların çizimi.



Figür 11: Mezopotamya haritası.



Figür 12: Khorsabad kabartması.



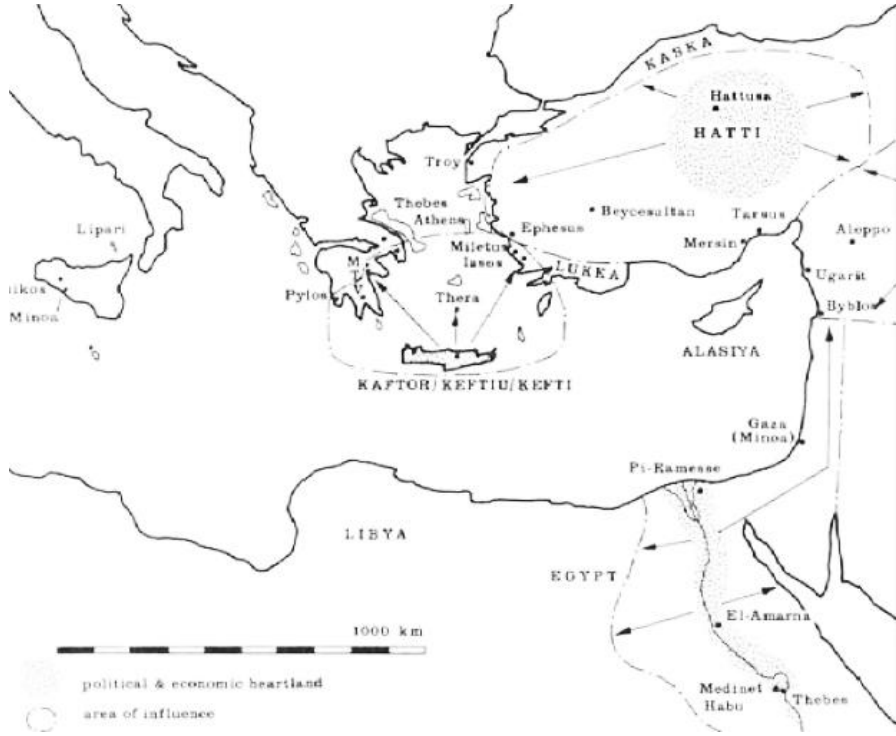
Figür 13: Melos Adası ve Urla arası iletişimi gösteren harita.



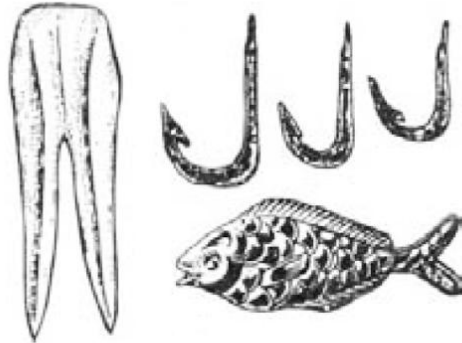
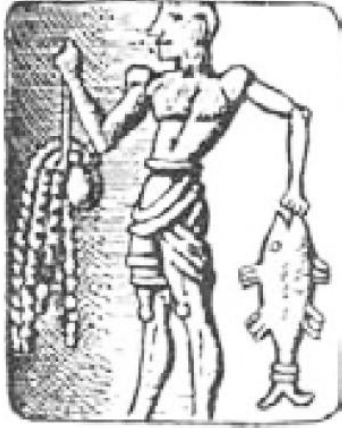
Figür 14: Kaniş-Karum'dan ele geçen tekne modeli.



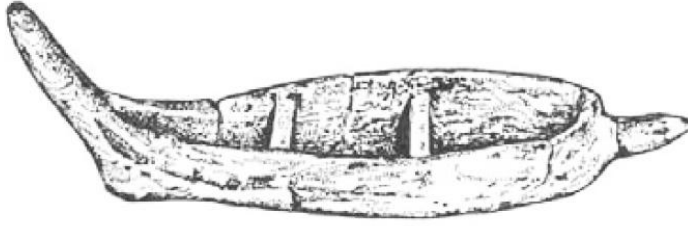
Figür 15: Myken Kültürü yayılım alanını gösteren harita.



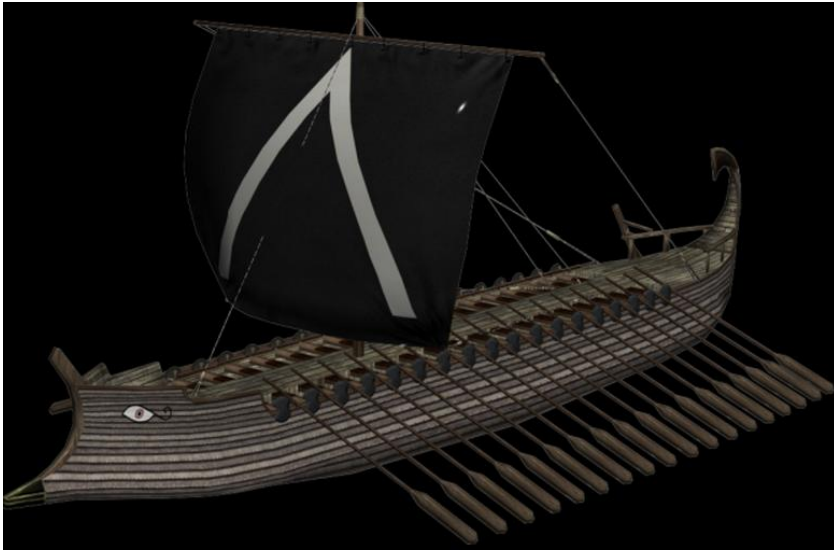
Figür 16: Minos Uygarlığı ticari ilişkileri gösteren harita.



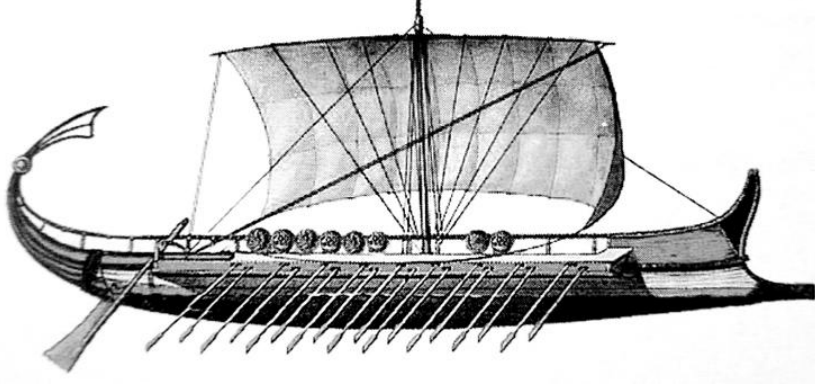
Figür 17: Minos kültürü balıkçılık ile ilgili eserler.



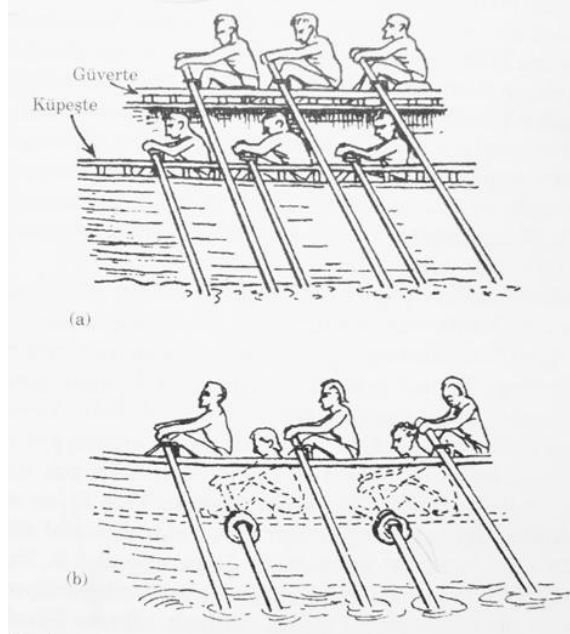
Figür 18: Minos Uygarlığına ait tekne modeli.



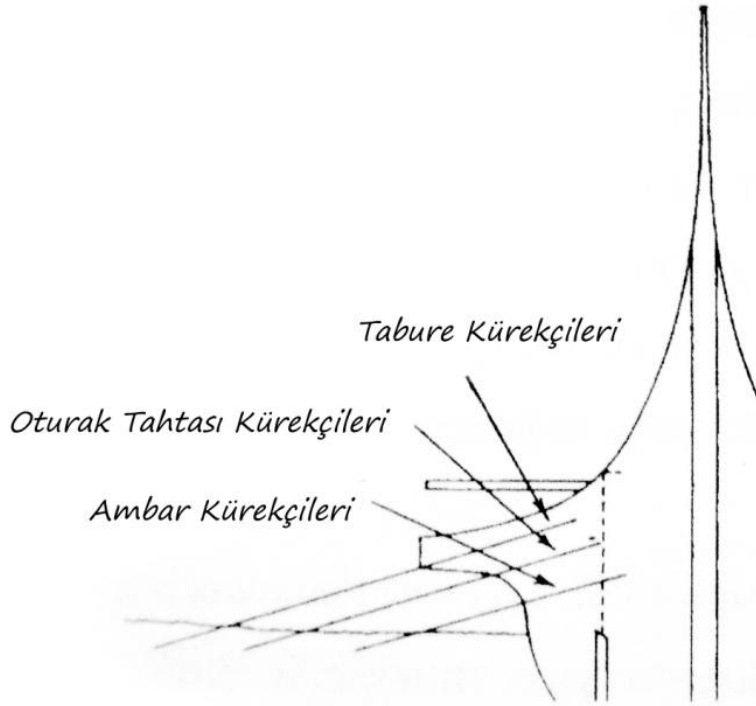
Figür 19: Pentekonter canlandırması.



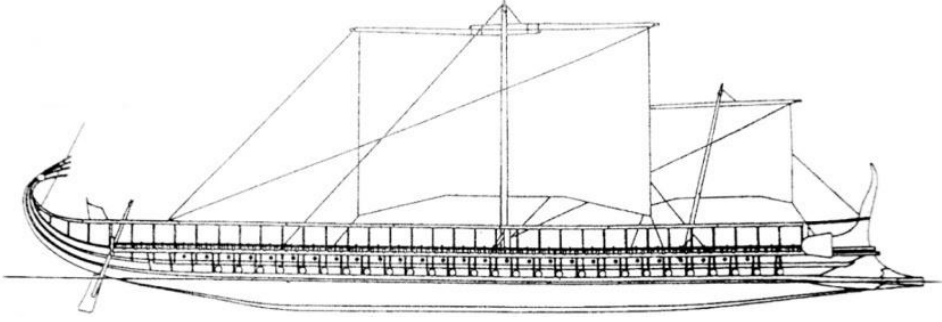
Figür 20: Bireme, iki sıra kürekli Helen savaş gemisi.



Figür 21: Kürekçi sıralarının düzenlenmesini gösteren çizim.



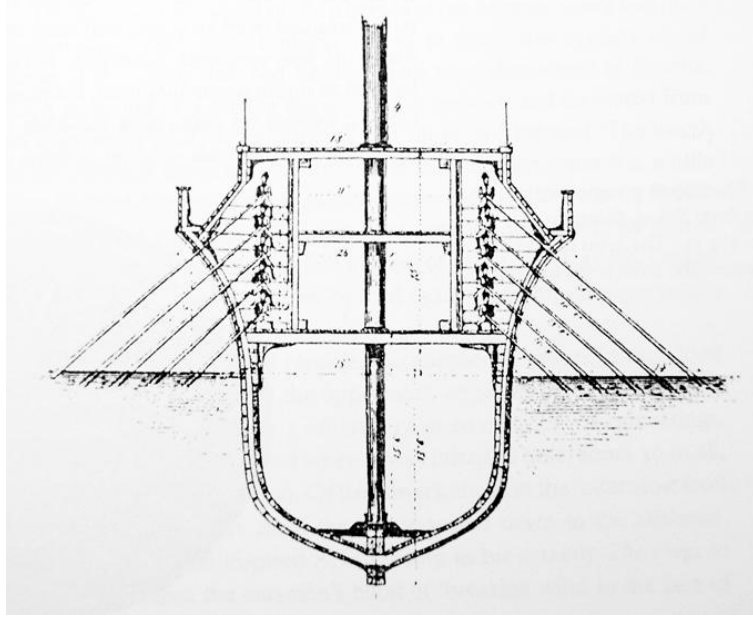
Figür 22: Trireme kürekçi isimleri.



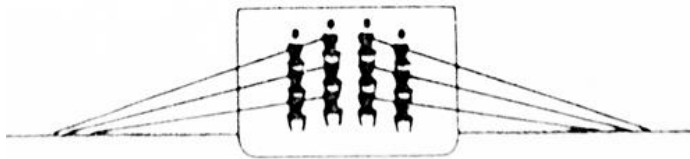
Figür 23: Triremeye ait yelken çizimi.



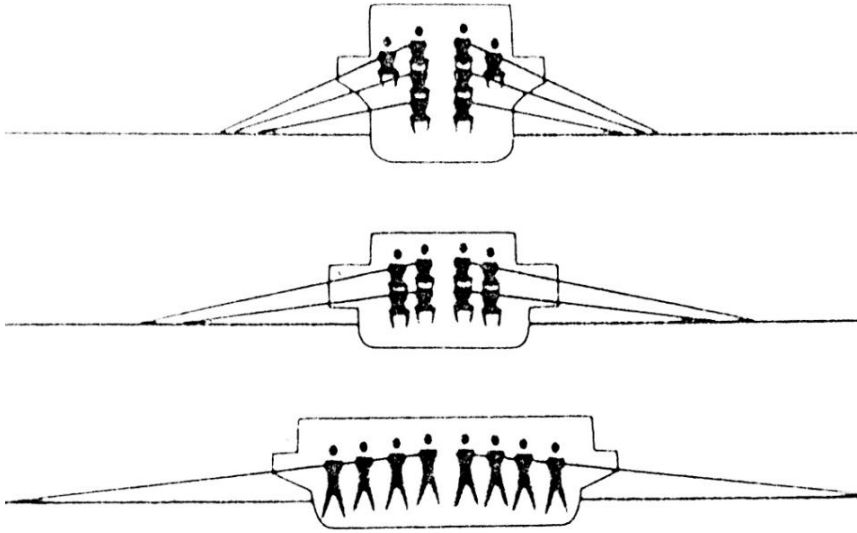
Figür 24: Teredo Navaris.



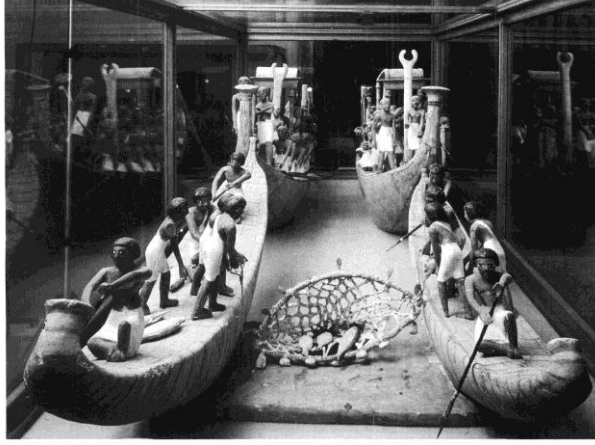
Figür 25: Roma beşlisi.



Figür 26: Roma altılısı.



Figür 27: Roma dörtlülere.



Figür 28: Mısır tekne modelleri.



Figür 29: Mısır'dan ele geçen gemi betimlemeli seramik.



Figür 30: Mısır'dan ele geçen gemi betimlemeli seramik.



Figür 31: Mısır'dan ele geçen gemi betimlemeli seramik.



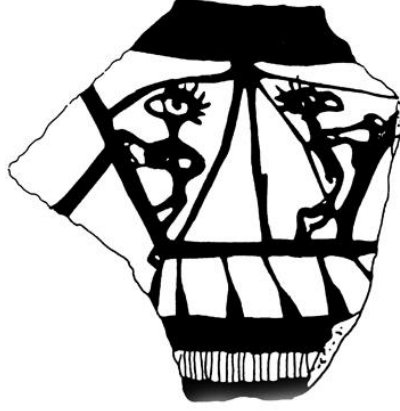
Figür 32: Mısır'dan ele geçen gemi betimlemeli seramik.



Figür 33: Giyan Tepe'den ele geçen seramik eser.



Figür 34: Hama şehrinden bulunan gemi bezemeli seramik.



Figür 35: Phaistos'tan ele geçen gemi betimlemeli seramik.



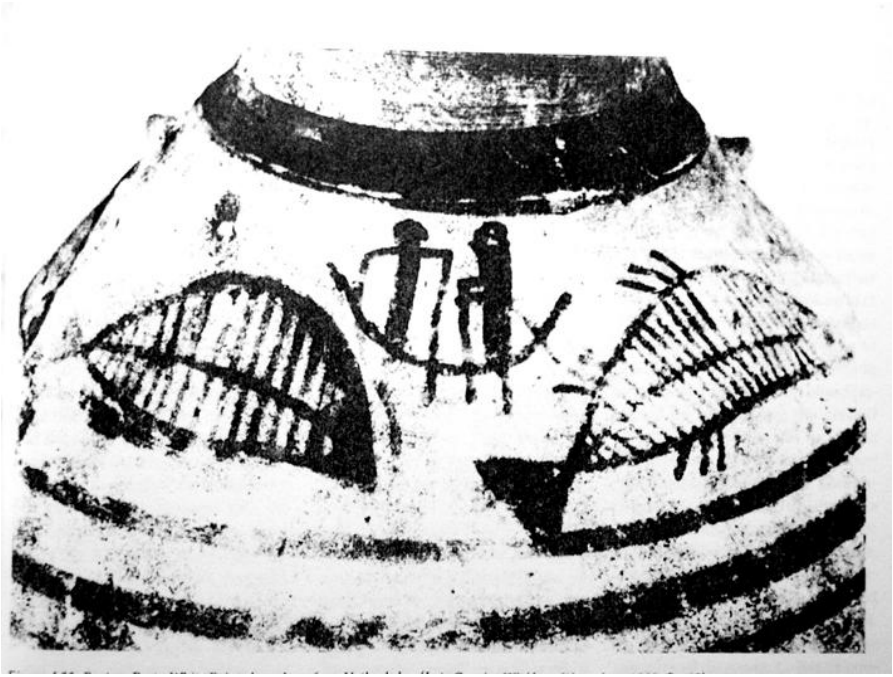
Figür 36: Gazi'den ele geçen gemi betimlemeli larnaks.



Figür 37: Girit'ten ele geçen gemi betimlemeli Larnaks.



Figür 38: Aegina'dan bulunmuş Minos gemisi betimlemeli seramik.



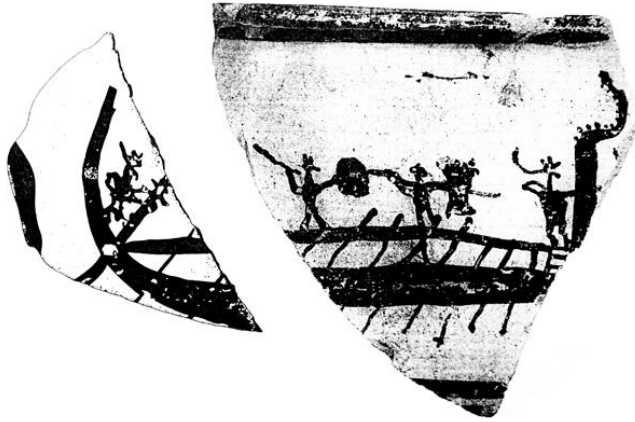
Figür 39: Kıbrıs'tan ele geçen gemi betimlemeli amphora.



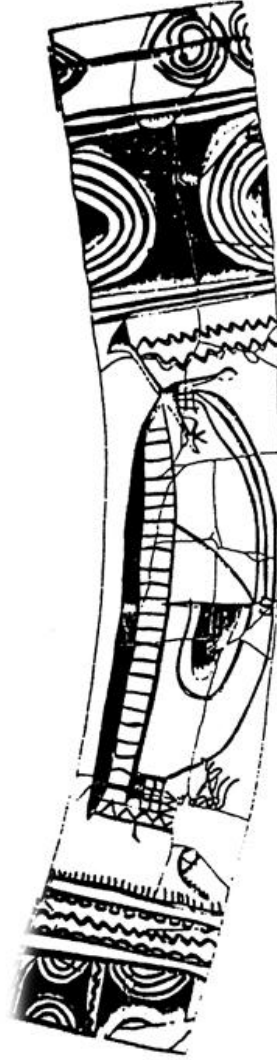
Figür 40: Kıbrıs'tan ele geçen gemi betimlemeli hydria.



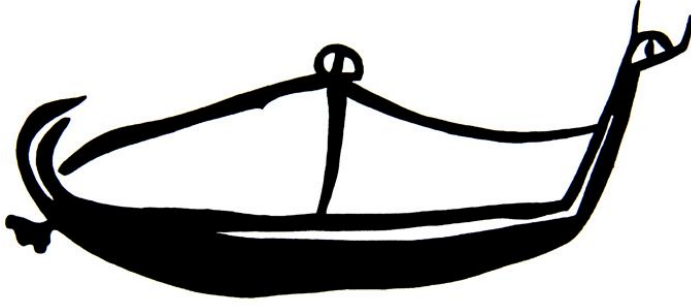
Figür 41: Kynos'tan ele geçen gemi betimlemeli seramik.



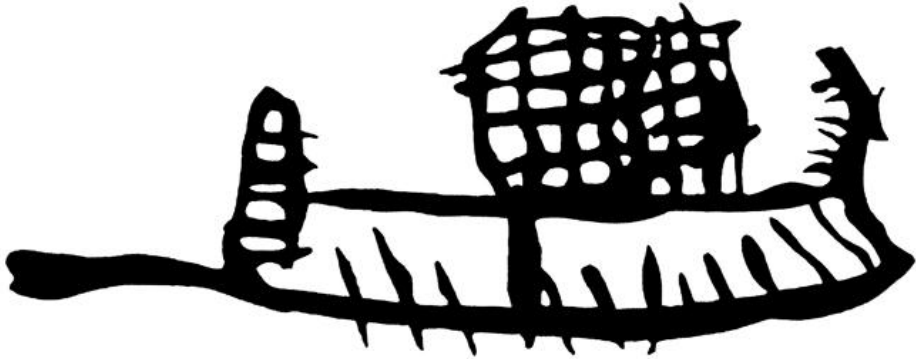
Figür 42: Kynos'tan ele geçen gemi betimlemeli seramik.



Figür 43: Pylos'tan ele geçen gemi betimlemeli pyksis.



Figür 44: Sykros'tan ele geçen gemi betimlemeli üzengi kulplu kap.



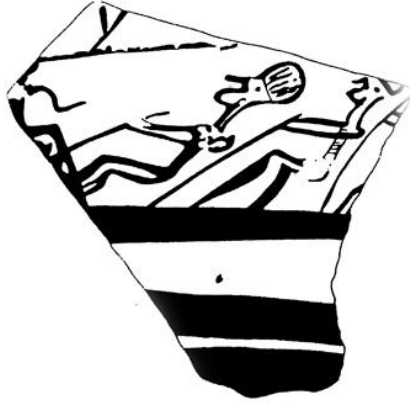
Figür 45: Asine'den ele geçen gemi betimlemeli seramik.



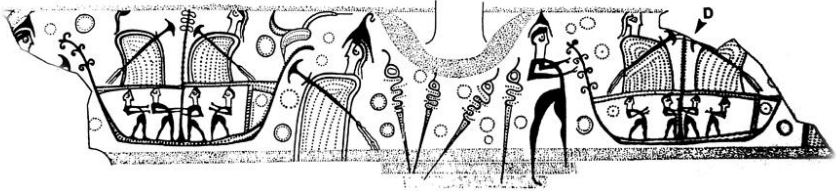
Figür 46: Melos'tan ele geçen gemi betimlemeli seramik.



Figür 47: Orta Makedonya'dan ele geçen bir krater üzerindeki gemi betimlemesi.



Figür 48: Seraglio'dan ele geçen gemi betimlemeli seramik.



Figür 49: Enkomi'den ele geçen gemi betimlemeli seramik.



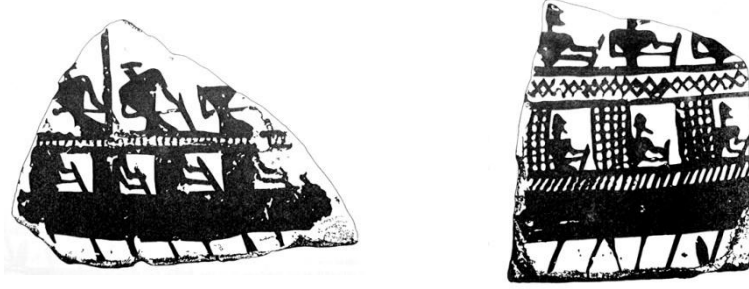
Figür 50: New York Metropolitan müzesinde yer alan bir kâse üzerindeki gemi betimlemesi.



Figür 51: Paris Louvre Müzesi'nde yer alan bir kap üzerindeki gemi betimlemesi.



Figür 52: Dipylon Grubu'na ait bir kap üzerindeki gemi betimlemesi.



Figür 53: Atina'da bulunmuş gemi betimlemeli bir eserin parçaları.



Figür 54: Thebai'den ele geçen gemi betimlemeli seramik.



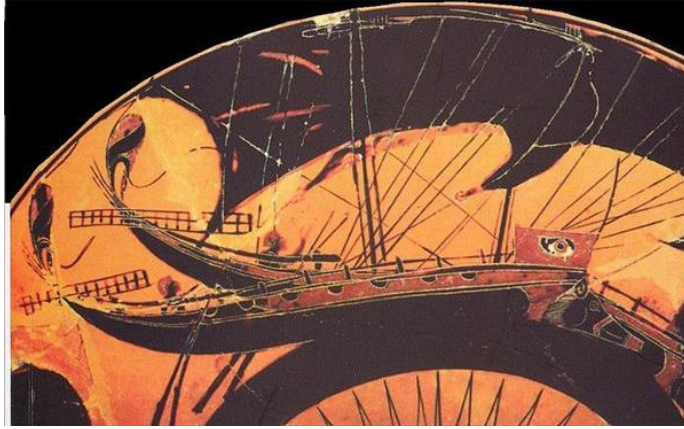
Figür 55: Geometrik dönem gemi betimlemeli seramik.



Figür 56: Geometrik dönem gemi betimlemeli seramik.



Figür 57: Münih'te sergilenen bir oinokhoenin boyun kısmında Odysseus'un mitolojisinden bir sahne.



Figür 58: Arkaik dönem gemi betimlemeli seramik.



Figür 59: Louvre Müzesi'nde yer alan Atina seramiği üzerinde gemi betimlemesi.



Figür 60: Louvre Müzesi'nde yer alan Atina seramiği üzerinde gemi betimlemesi.



Figür 61: British Museum'da yer alan seramiği üzerinde gemi betimlemesi.



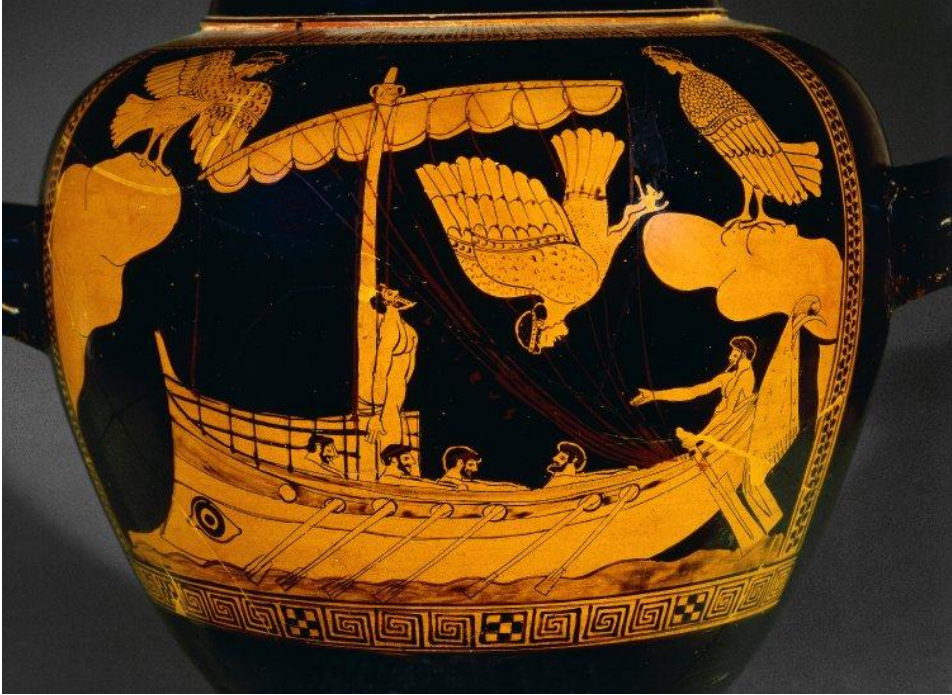
Figür 62: Eksekias'ın kyliksi üzerinde betimlenen gemi ve Dionysos.



Figür 63: İtalya'da, Tarquinia'dan bulunmuş eser üzerinde gemi betimlemesi.



Figür 64: François Volütlü Krateri üzerinde Theseus ve gemi betimlemesi.



Figür 65: British Museum’da yer alan seramik üzerinde Odysseus ve gemi betimlemesi.



Figür 66: İtalya, Ruvo Palazzolatta’da bulunan seramik üzerinde Argonunatlar’ın mitolojisi.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Özgün BAŞIBÜYÜK

Doğum Yeri ve Tarihi : İzmir, 16.01.1989

EĞİTİM DURUMU

Lisans Öğrenimi : Adnan Menderes Üniversitesi, Arkeoloji Bölümü

Yüksek Lisans Öğrenimi : Adnan Menderes Üniversitesi, Arkeoloji Bölümü

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

BİLİMSEL FAALİYETLERİ

Bildiriler;

- 25 Mart 2014 - İTALY - NAPOLİ - İsur 8 - International Symposium on Underwater Research “ Alluvial Filling Hourbor of Alanya” (Konuşmacı olarak davet edildim ve katıldım)
- 12 Mart 2011 - Pamukkale Üniversitesi II. Arkeoloji Öğrenci Sempozyumu “Sualtı Arkeolojisi Kazı Teknikleri” (Konuşmacı olarak katıldım.)

Katıldığı Projeler;

- TUBEP - Türkiye Batık Envanteri Projesi

İŞ DENEYİMİ

Çalıştığı Kurumlar ve Yıl;

Tarih	Yer – Birim	Görev
2010	İNA – AMERİCAN SUALTI ARKEOLOJİ ENSTİTÜSÜ	Arkeolog
2012 – 2013	ASA - KÜLTÜR BAKANLIĞI ANTALYA SUALTI ARAŞTIRMALARI	Arkeolog

Tarih	Yer – Birim	Görev
Aralık 2007	Konya Selçuk Üniversitesi – Ahmet TIRPAN / Lagina kazı çalışmaları	Mimari çizim
Haziran / Ekim 2008	Dokuz Eylül Üniversitesi – Meral AKURGAL / Smyrna Bayraklı kazı çalışmaları	Mimari çizim / Alan Sorumlusu
2009	Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz Bilimleri Enstitüsü – Harun ÖZDAŞ / ASAP	Sualtı keşif ekibi üyesi
2009 / 2010	Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz Bilimleri Enstitüsü – Harun ÖZDAŞ / Türkiye Batık Envanteri projesi	Sualtı keşif ekibi üyesi, Web - Logo Tasarım, Ekipman Sorumlusu
2011	Elizabeth GREEN- Harun ÖZDAŞ – Ege ve Akdeniz Sualtı Araştırmaları	Sualtı keşif ekibi üyesi
2012	Aydın Müzesi - Tralleis Kazı Çalışmaları	Arkeolog
2012	İTA (İstanbul Tarihi Araştırmalar) / Bothoneia Kazı Çalışmaları	Arkeolog

İLETİŞİM

E-posta Adresi : ozgunadu@hotmail.com

Telefon : +90 555 334 22 53

Tarih : 18.12.2014