T.C.
TRAKYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ARKEOLOJİ ANA BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ



DOĞU AKDENİZ'DEKİ ARKAİK VE KLASİK DÖNEM BATIKLARI IŞIĞINDA DENİZ TİCÂRETİ

MERT UĞUR KARA

DANIŞMAN
Yrd. Doç. Dr. İLKAN HASDAĞLI

EDİRNE 2017

T.C.

TRAKYA ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ARKEOLOJİ ANABİLİM DALI

ARKEOLOJİ PROGRAMI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mert Uğur Kara tarafından hazırlanan **Doğu Akdeniz'deki Arkaik ve Klasik Dönem Batıkları Işığında Deniz Ticâreti** Konulu **Yüksek Lisans** tezinin sınavı, Trakya Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin 9.-10. maddeleri uyarınca **21.07.2017** günü saat **13.00** 'da yapılmış olup, yüksek lisans tezinin kabûlüne **OYBİRLİĞİ/~~OYÇOKLUĞU~~** ile karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYELERİ	**KANAAT**	**İMZA**
Yrd. Doç. Dr. İlkan Hasdağlı	Olumlu	
Yrd. Doç. Dr. Fuat Yılmaz	Olumlu	
Yrd. Doç. Dr. Emre Okan	Olumlu	

T.C
YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
ULUSAL TEZ MERKEZİ

TEZ VERİ GİRİŞİ VE YAYIMLAMA İZİN FORMU

Referans No	10157735
Yazar Adı / Soyadı	MERT UĞUR KARA
Uyruğu / T.C.Kimlik No	TÜRKİYE / 56146455556
Telefon	5065869954
E-Posta	mertugurkara@windowslive.com
Tezin Dili	Türkçe
Tezin Özgün Adı	Doğu Akdeniz'deki Arkaik ve Klasik Dönem Batıkları Işığında Deniz Ticâreti
Tezin Tercümesi	Maritime Trade in the Eastern Mediterranean in the Light of Archaic and Classical Period Shipwrecks
Konu	Arkeoloji = Archeology
Üniversite	Trakya Üniversitesi
Enstitü / Hastane	Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı	Arkeoloji Anabilim Dalı
Bilim Dalı	Arkeoloji Bilim Dalı
Tez Türü	Yüksek Lisans
Yılı	2017
Sayfa	154
Tez Danışmanları	YRD. DOÇ. DR. İLKAN HASDAĞLI 40489588972
Dizin Terimleri	İktisadi arkeoloji=Economic archaeology ; Klasik arkeoloji=Classical archeology
Önerilen Dizin Terimleri	Deniz Ticâreti, Sualtı Arkeolojisi, Antik Çağ Ekonomisi, Arkaik Dönem ve Klasik Dönem Batıkları, Antik Gemiler, Doğu Akdeniz
Kısıtlama	36 ay süre ile kısıtlı

Tezimin,Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi Veri Tabanında arşivlenmesine izin veriyorum. Ancak internet üzerinden tam metin açık erişime sunulmasının 24.07.2020 tarihine kadar ertelenmesini talep ediyorum. Bu tarihten sonra tezimin, bilimsel araştırma hizmetine sunulması amacı ile Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi tarafından internet üzerinden tam metin erişime açılmasına izin veriyorum.
NOT: Erteleme süresi formun imzalandığı tarihten itibaren en fazla 3 (üç) yıldır.

24.07.2017

İmza:.....

Tezin Adı: Doğu Akdeniz'deki Arkaik Ve Klasik Dönem Batıkları Işığında Deniz Ticâreti

Hazırlayan: Mert Uğur KARA

ÖZET

Arkaik ve Klasik dönemlerde, ticârîleşen antik iktisatlarda deniz ticâreti üzerine yapılmış özgün bir çalışma bulunmaması sebebiyle söz konusu dönemlere odaklanmak ehemmiyetlidir. Doğu Akdeniz'de Arkaik ve Klasik dönemlerde, deniz ticâretinde ciddî bir artış olduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışma, Doğu Akdeniz kapsamında, kuramsal kavram ve modelleri kullanarak Antik Çağ iktisatlarını incelemekte, söz konusu kavram ve modelleri Arkaik ve Klasik dönemlerdeki deniz ticâretine uygulamakta ve aynı kavram ve modeller uygulanarak elde edilen sonuçları Doğu Akdeniz'de ele geçmiş Arkaik ve Klasik Dönem batıklarının verileriyle karşılaştırarak, Doğu Akdeniz'in, Arkaik ve Klasik dönemlerdeki deniz ticâretinin boyutlarını, Ege ve Yakın Doğu merkezlerinin sıkı etkileşimini, ve söz konusu dönemlerdeki ticârîleşme seviyelerini ve devingenliklerini ortaya koymaktadır.

Anahtar kelimeler: deniz ticâreti, antik çağ ekonomisi, antik gemiler, batıklar, doğu akdeniz, arkaik dönem, klasik dönem

Name of Thesis: Maritime Trade in the Eastern Mediterranean in the Light of Archaic and Classical Period Shipwrecks
Prepared by: Mert Uğur KARA

ABSTRACT

Due to the lack of a work such as the level of the seaborne trade in commercializing ancient economies specifically during the Archaic and Classical periods, a focus on the periods mentioned was found necessary. There has been a dramatic increase in seaborne trade in Eastern Mediterranean in Archaic and Classical Periods. Within the scope of the Eastern Mediterranean, this work examines the ancient economies by using the theoretical notions and models and applying them to understand the levels of Archaic and Classical period's seaborne trade, and the same way, compares the data came from the Archaic and Classical period shipwrecks found in the Eastern Mediterranean sea, in this way, tries to establish the volume of the seaborne trade, interactions between Aegean and Near Eastern centers as well as the comercial levels and the dynamics of Archaic and Classical periods of Eastern Mediterranean.

Key words: seaborne trade, ancient economy, ancient ships, shipwrecks, Eastern Mediterranean, archaic period, classical period

ÖN SÖZ

Antik Çağ'da Doğu Akdeniz merkezlerinde, yazının bulunması, nüfusun artması gibi, devrimlere, karmaşık iktisâdî yapıların ortaya çıkışına ve ciddî toplumlar arası etkileşimlere sebebiyet verecek gelişmeler yaşanmış ve birkaç yüzyıl içerisinde günümüz batı uygarlığının temelleri oluşmuştur.

Günümüz bilimi, mimarlığı ve mühendisliği ile sanat ve tasarım anlayışlarının kök salmaya başladığı Doğu Akdeniz, aynı şekilde çağdaş denizciliğin, iktisâdın ve ticâretin de temellerini atmıştır. Bu sebeple, Antik Çağ'da deniz ticâretini ve bunun iktisâdî ve siyâsî değişkenlerle ilişkisini anlamak, araştırılması gereken bir konudur.

"Doğu Akdeniz'deki Arkaik ve Klasik Dönem Batıkları Işığında Deniz Ticâreti" başlıklı bu tezin amacı, kuramsal iktisat kavram ve modellerini, Arkaik ve Klasik dönemlerdeki, sözü geçen pek çok gelişmenin yardımıyla değerlendirerek, söz konusu dönemlerdeki iktisâdî dizgeleri ortaya çıkarmak ve bunları söz konusu batıklardan ele geçen verilerle karşılaştırarak, Arkaik ve Klasik dönemlerde, Doğu Akdeniz'deki deniz ticâretinin boyutlarını anlamak ve Ege ile Yakın Doğu merkezlerinin sıkı bir etkileşimde olduğunu vurgulamaktır.

Bu konuda emsal teşkil edebilecek bütüncül bir çalışmanın, daha önce yapılmamış olması sebebiyle, hem Antik Çağ batıkları, hem antik iktisat kuramları hem de söz konusu dönemler üzerine yapılan tek merkezli ticâret çalışmalarını ayrı ayrı inceleyerek üç farklı çalışma alanından bilgi toplama gereksinimi, bu çalışmanın hazırlanmasında karşılaşılan en büyük zorluktur.

Öncelikle bana, üniversitemin bünyesinde çalışmaya başladığım günden itibâren, yardımlarını ve samimiyetini sonsuz bir şekilde sunan, bu konuyu seçebilmeme önayak olan, kaynak tedârik eden ve bu tezi yürütmeyi kabûl ederek

danışmanım olan, çok değerli hocam Yrd. Doç. Dr. İlkan Hasdağlı'ya sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Çok farklı alanlardan toplamam gereken kaynakların bir kısmını, Trakya Üniversitesi Merkez Kütüphânesi aracılığıyla istetmiştim. Kütüphânemizin söz konusu kaynakları satın alarak raflarına yerleştirmesi ve bu kaynakların kullanımı için tarafıma süresiz müsaade verilmesi sebebiyle, Trakya Üniversitesi Rektörlüğü'ne, Trakya Üniversitesi Merkez Kütüphânesi'ne ve çok değerli memurlarına teşekkürlerimi sunmayı borç bilirim.

Tezim ve akademik geleceğim hakkında telâşlanarak, bana yol göstermeye çalışan ve kaynak yardımı ve yöntem önerileri yapan, başta Doç. Dr. Dâniş Baykan olmak üzere, çok değerli hocalarım Yrd. Doç. Dr. Işık Şahin ve Prof. Dr. Özlem Çevik'e teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmama bizzat yardım eden ve değerli önerilerinden yararlandığım arkadaşım Arş. Gör. Emre Elmas'a, bizzat benimle birlikte çalışan, çalışmalarımda yardımda bulunan ve psikolojik destek sunan arkadaşım Arş. Gör. Noyan Hacıpaşaoğlu'na en içten teşekkürlerimi sunarım.

Gerek yol gösterici önerilerinden, gerekse bütün süreç içerisinde verdikleri psikolojik destekten dolayı, dostlarım ve mesai arkadaşlarım Arş. Gör. Filiz Divarcı, Arş. Gör. Erdal Yılmaz ve Arş. Gör. Can Tankut Esmen'e teşekkür ederim.

Aynı şekilde, her zaman yanımda olduğu ve sürekli psikolojik destekte bulunarak bana inandığı için Öznur Kesen'e teşekkür ederim.

Sonuncusu fakat en önemlisi, verdikleri maddî ve manevî desteklerden, beni sürekli anlayışla dinlemelerinden ve de bana her daim inandıklarından dolayı annem Ayşe Kara ile babam Rüstem Kara'ya sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Onlara ne kadar teşekkür etsem azdır.

İÇİNDEKİLER

ÖZET……I
ABSTRACT……...….II
ÖNSÖZ…….…….III
İÇİNDEKİLER…….….V
HARİTALAR…….....103
TABLO VE PLANLAR……..116
RESİMLER…….119

GİRİŞ……...1

I. BÖLÜM

ARKAİK VE KLASİK DÖNEMDE İKTİSAT VE TİCÂRET

A. ARKAİK VE KLASİK DÖNEM'DE, DOĞU AKDENİZ'DE İKTİSAT VE DENİZ TİCÂRETİNİN GELİŞİMİ……..5

1. Arkaik ve Klasik Dönem İktisâdı Üzerine Kuramsal Düşünceler……...5
2. Arkaik ve Klasik Dönemde İktisat ve Ticâretin Gelişimi ve Boyutları……12
a. Arkaik Dönem'de İtkisat ve Ticâretin Gelişimi…….....12
b. Klasik Dönem'de İktisat ve Ticâretin Gelişimi…….....19

II. BÖLÜM
DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ TİCÂRETİ

A. ARKAİK VE KLASİK DÖNEMDE DENİZ TİCÂRETİ…….24

1. Emporia (Ticâret Limanları)……..……27
2. Arkaik ve Klasik Dönemde Deniz Yolu ile Sevk Edilen Emtia…….....32
3. Tüccar Gemileri……..……...39
4. Ticâri Rotalar……...44

III. BÖLÜM
ARKAİK VE KLASİK DÖNEM BATIKLARI

A. ARKAİK DÖNEM BATIKLARI……....48

1. Pabuç Burnu Batığı……...49
a. Pabuç Burnu Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti……..51
2. Kekova Adası, Kepçe Burnu ve Çaycağız Koyu Batıkları…….....54
a. Kekova Adası Batığı…….....54
aa. Kekova Adası Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti…….....57
b. Kepçe Burnu Batığı……..58
ba. Kepçe Burnu Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti…….....59
c. Çaycağız Koyu Batığı……...60
ca. Çaycağız Koyu Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti……...61

B. KLASİK DÖNEM BATIKLARI……63

1. Tektaş Burnu Batığı…….63
a. Tektaş Burnu Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti…….……..65
2. Ma'agan Michael Batığı…….....67

a. Ma'agan Michael Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti……...……...68

3. Mazotos Batığı…….....70

a. Mazotos Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti……71

4. Alonnesos Batığı…….....74

a. Alonnesos Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti……..76

5. Khios A Batığı……...78

a. Khios A Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti…….....80

SONUÇ……..82

KAYNAKÇA…….....93

HARİTALAR

Harita 1: Doğu Akdeniz, M. C. Howatson, *Oxford Antikçağ Sözlüğü*, Çev. Faruk Ersöz, Ed. M. C. Howatson 1. Basm, Kitap Yayınevi, İstanbul 2013, s, 1020-1021. 103

Harita 2: İskenderiye'den Kıbrıs'a, oradan da Likya'ya olan antik rota, Danny Lee Davis, a.g.e., 2009, s, 286. 104

Harita 3: Kıbrıs'tan, Rodos'a oradan da Ege'ye açılan antik rota, Danny Lee Davis, a.g.e., 2009, s, 287. 105

Harita 4: Antik Çağ'da kullanılan deniz yolları, Danny Lee Davis, a.g.e., 2009, s, 271. 106

Harita 5: Arkaik ve Klasik Dönem Batıkları 107

Harita 6: Arkaik Dönem Batıkları 108

Harita 7: Pabuç Burnu Batığı'nın Konumu, Elizabeth S. Greene -Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s. 687. 109

Harita 8: Kekova Adası Batığı'nın konumu, Özdaş, Harun-Kızıldağ, Nilhan, " Archaeological and Geophysical Investigation of Submerged Coastal Structures in Kekova, Southern Coast of Turkey", *Geoarchaeology: An International Journal*, Vol. 28, Wiley Periodicals, Inc., 2013, s, 504. 109

Harita 9: Kepçe Burnu Batığı'nın konumu, Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s. 61. 110

Harita 10: Çaycağız Koyu Batığı'nın konumu, Justin Leidwanger -Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, 2012, s. 405. 110

Harita 11: Klasik Dönem Batıkları 111

Harita 12: Tektaş Burnu Batığı'nın konumu, Deborah N. Carlson, *a.g.m.*, 2004, s, 155. 112

Harita 13: Ma'agan Michael Batığı'nın konumu, Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 3. 113

Harita 14: Mazotos Batığı'nın konumu, Stella Demesticha, *a.g.m.*, 2011, s, 40. 114

Harita 15: Alonnesos Batığı'nın konumu, Elpida Hadjidaki, a.g.m., 1996, s, 562. 114

Harita 16: Khios A Batığı'nın konumu, Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 272. 115

TABLO VE PLANLAR

Tablo 1: Ticârîleşme ve siyâsî dizgeye dayalı antik devlet iktisatları sınıflandırması, Michael E.,Smith, *a.g.m.*, 2004, s, 79. 116

Tablo 2: Doğu Akdeniz'de emitanın akışı, Peter Gerritt van Alfen, *a.g.e.*, 2002, s, 329. 117

Plan 1: Pabuç Burnu Batığı kazı alanı, Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s. 689. 118

RESİMLER

Resim 1: Fenike gaulosu, İ.Ö. 700 civârı, Lionel Casson, *a.g.e.*, 1995, s, 397. 119

Resim 2: Hippoi, İ.Ö. 700 civârı, Lionel Casson, *a.g.e.*, 1995, s, 404. 120

Resim 3: Yunan tüccar gemisi, Geç 6. yy, Lionel Casson, *a.g.e.*, 1995, s, 404. 120

Resim 4: Ophtalmoi (gemi gözleri), Geç Arkaik Dönem Troy Joseph Nowak, *a.g.e.*, 2006, s, 86. 121

Resim 5: Pentekonter, 6. yy'ın 2. yarısı, Lionel Casson, *a.g.e.*, 1995, s,402. 121

Resim 6: Halikarnassos Amphorası, Pabuç Burnu Batığı, Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 690. 122

Resim 7: Güney İonia Tipi Amphora, Pabuç Burnu Batığı, Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 692. 122

Resim 8: Klazomenai Tipi Amphora parçası, Pabuç Burnu Batığı, Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall. -Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 694. 123

Resim 9: Kaba üretim mortar, Pabuç Burnu Batığı, Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 698. 123

Resim 10: Kekova Adası Batığı, Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s. 61. 124

Resim 11: Sepet Kulplu Amphora, Kekova Adası Batığı, Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s. 62. 125

Resim 12: Güneydoğu Ege Amphorası, Kekova Adası Batığı, Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s. 63. 125

Resim 13: Korinth Tip A Amphorası, Kekova Adası Batığı, Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s. 64. 126

Resim 14: Kırık mortar parçaları, Kekova Adası Batığı, Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s. 62. 126

Resim 15: Mende Amphoraları, Tetktaş Burnu Batığı, Deborah N. Carlson, *a.g.m.*, 2004, s. 164. 127

Resim 16: Khios Amphoraları, Tektaş Burnu Batığı, Deborah N. Carlson, *a.g.m.*, 2004, s. 167-168. 128

Resim 17: Erythrai mühürlü çeşitli parçalar, Deborah N. Carlson, *a.g.m.*, 2004, s. 167-185. 128

Resim 18: Klazomenai üretimi olduğu düşünülen tuzluk, Deborah N. Carlson, *a.g.m.*, 2004, s. 167-185. 129

Resim 19: Yandan Kulplu Amphora, Ma'agan Michael Batığı, Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 37. 129

Resim 20: Kıbrıs kökenli testiler, Ma'agan Michael Batığı, Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 68. 130

Resim 21: Tek kulplu kap ve tuzluklar, Ma'agan Michael Batığı, Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 94. 131

Resim 22: Siyah firnisli kantharos, Ma'agan Michael Batığı, Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 97. 132

Resim 23: Mazotos Batığı'nın 3B fotoğrafı, Stella Demesticha, *a.g.m.*, 2011, s, 42. 133

Resim 24: Khios Amphorası, Mazotos Batığı, Stella Demesticha, *a.g.m.*, 2009, s, 392. 134

Resim 25: Alonnesos Batığı'nın fotogrametrisi, Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 566. 134

Resim 26: Mende ve Peparethos amphoraları, Alonnesos Batığı, Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 576. 135

Resim 27: Kyliks, Alonnesos Batığı, Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 581. 136

Resim 28: Kâse, Alonnesos Batığı, Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 583. 136

Resim 29: Khios A Batığı'nın dijital haritalanmış görüntüsü, Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 280. 137

Resim 30: Khios Amphoraları, Khios A Batığı, Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 291. 138

Resim 31: Khios Amphorası, Khios A Batığı, Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 288. 139

Resim 32: Kuzey Ege (Thasos?) Amphorası, Khios A Batığı, Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 288. 139

GİRİŞ

Akdeniz'i, tarihi ve içinde barındırdığı hazîneleriyle târif etmek ya da kısa bir tanımlama ile anlatmak mümkün değildir. Dünya'da deniz yüzeyine çıkabilmiş en büyük kara parçasının ortasında bir **Mare Internum** yâni iç deniz olması olması, aynı zamanda kaderini belirleyen en büyük etken olmuştur. Çünkü Dünya'nın en eski uygarlıkları onun etrâfında yeşermiş ve insanlık tarihinin ana hatlarını meydana getirmiştir[1]. Bu uygarlıkların akabinde gerçekleşen kara ve suyolu ile taşımacılık, tarihte, Akdeniz açısından gerçekleşmiş en önemli devrimlerden biridir.

Uzun zaman içerisinde gelişmeye ve karmaşıklaşmaya başlayan Akdeniz uygarlıkları, denizcilik becerileri geliştirmiş, böylelikle denizde sayıları her geçen gün artan gemi silüetleri belirmeye başlamıştır. Tam da bu şekilde Akdeniz, insanlık tarihi açısından ilk karakteristik çehresine bürünmüştür[2]. Akdeniz tarihini araştıran ve anlamaya çalışan ünlü tarihçi Fernand Braudel, konuyu şöyle açıklamaktadır:

"*AKDENİZ'İN o muazzam geçmişi hakkındaki tanıkların en güzeli, denizin kendisidir. Bunu hiç bıkmadan tekrar tekrar söylemek gerek. Denizi görmek, tekrar tekrar görmek gerek. Tabii ki insanlar tarafından şu veya bu ölçüde mantık, kapris veya aptallık saikiyle inşa edilmiş karmaşık bir geçmişe ilişkin her şeyi tek başına deniz açıklayamaz. Ama geçmişin tecrübelerini sabırla yerine oturtur, onlara yeniden can verir, kendi gözlerimizle görebildiğimiz ve geçmiş zamanda nasılsa öyle olan bir göğün altına, bir manzaranın içine yerleştirir. Bir anlık dikkat toplama ya da hayal kurma: Sanki her şey yeni baştan yaşanır."* (Bkz. Fernand Braudel, *a.g.e.*, 2013, s, 21).

[1] Fernanad Braudel, *Bellek ve Akdeniz*, Tarihöncesi ve Antik Çağ, Çev. Ali Berktay, 2. basım, Metis Yayınları, İstanbul 2013, s, 36.
[2] Fernand Braudel, *a.g.e.*, 2013, s, 73.

Akdeniz, üç kıtanın arasında olan bereketli bir bölge olması ve günümüz dünyasının öncüllerine, yâni antik Akdeniz uygarlıklarına ev sahipliği yapmış olması sebepleriyle, hazînelerle dolu bir denizdir. Klasik Dönem Akdeniz'inin düşünürü Platon, "Bir bataklığın etrâfında yaşayan kurbağalar gibi, biz de Phasis Nehri[3] ve Herakles Sütunları[4] arasındaki denizin (Akdeniz) etrâfında, sâdece küçük bır kısmını kaplamak sûretiyle yaşıyoruz." diyerek Akdeniz'in çeşitliliği ve bolluğu hakkında bizi düşünmeye sevk etmektedir[5].

Ticâret, doğası gereği üretim ve tüketim esnasında emtianın geçirdiği bütün işlemlerdir. En önemli kısmı ise güvenilir alışveriştir. Güvenilir bir taşımacılık için Antik Çağ'da da Yakın Çağ'da da deniz yolu ile yapılan taşımacılıktan daha güvenli ve ucuz bir başka seçenek mevcut olmamıştır. Denizde emtianın taşınması için ne yol ne de ray gereklidir. İhtiyaç duyulan tek şey gemiler ve limanlardır[6]. Akdeniz gibi ticâretin bol miktarda yapıldığı bir bölgede, tarih boyunca kara yoluyla yapılan ticâret tehlike arz etmekteydi. Yol kesme ve yağmacılık gibi bilindik ve maalesef olağan nedenler, tüccarları deniz ticâretine iten ana etkenler arasındadır.

Akdeniz'de denizciliğin ve ticâretin başlaması çok erken dönemlere kadar gitmektedir. Denizciliğin başlangıcına dair en erken veriler Genç Dryas (İ.Ö. 10.800-9.600) Çağı'ının ağır ve soğuk koşulları altındaki Ege ve Kıbrıs bölgelerinden gelmektedir. Akabinde ise Neolitik topluluklarının genişlemesiyle denizcilik artmaya başlamıştır. Ancak deniz ticâretinin ilk başlangıcına ve açık deniz seyahati yapabilen büyük gemilere rastlanması İ.Ö. 3. binin ortalarına tekâbül etmektedir[7].

---

[3] Kardeniz'in batısında, Gürcistan'da yer alan Rioni (Antik Phasis) kenti yakınlarındaki bir nehir.
[4] Cebelitarık Boğazı. Mitolojiye göre, burayı Herakles ikiye bölmüş ve tekrar birleşmesin diye iki tarafından sütunlarla desteklemiştir. Böylelikle Avrupa ve Afrika arasındaki Cebelitarık Boğazı meydana gelmiştir. Uzun bir süre boyunca Herakles Sütunları adıyla anılmıştır. Bkz. Azra Erhat, *Mitoloji Sözlüğü*, 14. Basım, Remzi Kitabevi, Büyük Fikir Kitapları Dizisi: 18, İstanbul 2006, s, 139.
[5] Plato, *Phaedo*, Çev. Davip Gallop, Clarendon Plato Series, Ed. M. J. Woods, Clarendon Press, Oxford, New York 2002, s, 63, 109 b.
[6] Sarah Arenson, *The Encircled Sea, The Mediterranean Maritime Civilization*, Constable and Company Limited, London 1990, s. 76.
[7] Ruthty Gertwagen, " Nautical Technology", *A Companion to Mediterranean History, Wiley Blackwell Companions to World History Series*, 1. Baskı, Ed. Peregrine Horden-Sharon Kinoshita, John Wiley & Sons, Incorporated, 2014, s, 154.

Söz konusu yıllarda başlayan ticâret iki bin yıllık bir gelişme süreci yaşamış ve İ.Ö. 1. binde artık boyutları değişmeye başlamıştır. Antik Çağ olarak adlandırılan söz konusu bin yıl içerisinde siyâsî, iktisâdî ve ticârî gelişmeler daha önceki dönemlere nispeten eşi benzeri görülmemiş derecede artmış ve karmaşıklaşmaya başlamıştır.

Antik Çağ'da her bir dönenim kendine has ana ticaret malları, ihtiyaçları ve lüks eşyâsı vardır. Temel gıda maddeleri, işbirliği ve sistemin farklı kısımlarının ortak bağımlılıklarının ne derece olduğu gibi sorulara aranan cevaplar, deniz ticâretinin özelliklerini yansıtmaktadır. Örneğin; nakliyat düzeni, tediye (dış ödemeler) dengesi, yaşam şartları gibi bilgileri içermektedir. Yâni kısaca, dönemin iktisâdını anlatmaktadır.

Tezin bağlamında, Antik Çağ'da Doğu Akdeniz'de deniz ticâretine dair yapılan çalışmalar oldukça kısıtlıdır. Çalışmaların yoğunluğu daha çok Tunç Çağı ve Antik Çağ içerisinde Roma Dönemi'ni kapsar niteliktedir. Özellikle Arkaik ve Klasik Dönem'de deniz ticâretinin hacmini ve bunun iktisâdî yapılarla ilişkisini araştıran toplu çalışmalar yoktur.

Yapılan çalışmalar daha çok küçük ölçeklerde, liman çalışmaları, tekil batıklar üzerine çalışmalar, Doğu Akdeniz ticâretinde önde gelen ticâri emtia ve Antik Çağ iktisâdı üzerine çalışmalar gibi konuyu ayrı ayrı yönlerden ele alan nitelikte çalışmalardır.

Bu çalışmanın amacı, Arkaik ve Klasik Dönem'de Doğu Akdeniz'de yapılan deniz ticâretin hacmini görmek, Ege ve Yakın Doğu merkezleri arasındaki ticâretin hacmini ortaya koyabilmek ve ticâretin, Arkaik ve Klasik Dönem boyunca Doğu Akdeniz'de yaşanan gelişmelerle ve Antik Çağ iktisâdî yapılarıyla olan ilişkisini, Arkaik Dönem ve Klasik Dönem batıklarından gelen veriler ve kuramsal iktisâdî kavramlar ışığında sorgulamaktır.

Tezin kapsamı Doğu Akdeniz (Ege Denizi dâhil olmak üzere Yakın Doğu'ya kadar) olarak belirlenmiştir (Harita 1). Tezde incelenen batıklar, söz konusu bölgeden ele geçen, Arkaik Dönem (İ.Ö.700-500) ve/veya Klasik Dönem'e (İ.Ö. 500/480-330) tarihlenmiş ve yayınlanmış olan batıklardır. Ancak Arkaik Dönem için yapılan tartışmalar İ.Ö. 800 itibâriyle ortaya çıkan gelişmeler üzerinden ele alınacaktır.

Doğu Akdeniz'de Arkaik ve Klasik Dönem'de deniz ticâretinin boyutlarını anlamak için izlenen yöntem şu şekildedir. Öncelikle, Antik Çağ iktisâdı üzerine 20. yy boyunca yapılmış kuramsal çalışmalar ortaya koyulmuş, söz konusu çalışmaların, Antik Çağ iktisâdı ve ticâreti için önerdikleri kavram ve modeller belirlenmiştir. Ardından Arkaik ve Klasik dönemlerdeki ticârî ve iktisâdî gelişimler ayrı ayrı ele alınarak belirlenen iktisâdi kavramlar ışığında modellenmeye çalışılmıştır.

Daha sonra Arkaik Dönem batıkları ve Klasik Dönem batıkları ayrı ayrı ele alınarak verileri değerlendirilmiştir. Çalışmanın sonunda, Arkaik ve Klasik dönemler için önerilen kuramsal modeller, yine Arkaik ve Klasik dönem batıklarından ele geçen verilerle karşılaştırılarak tutarlılıkları ve farklılıkları ortaya konulmaya çalışılmış ve bunlardan hareketle Doğu Akdeniz'de Arkaik ve Klasik dönemlerde nasıl bir iktisâdî yapı ve ticârîleşme sürecinin yaşandığı sorgulanmıştır. Deniz ticâretinin ne boyutlarda yapıldığı belirtilmeye çalışılmış ve batıklardan elde edilen verilerle ne gibi çıkarımlarda bulunulabileceğine değinilmiştir.

I. BÖLÜM

ARKAİK VE KLASİK DÖNEMDE İKTİSAT VE TİCÂRET

A. ARKAİK VE KLASİK DÖNEMDE, DOĞU AKDENİZ'DE İKTİSAT VE DENİZ TİCÂRETİNİN GELİŞİMİ

1. Arkaik ve Klasik Dönem İktisadı Üzerine Kuramsal Düşünceler

Antik Çağ toplumlarının iktisâdı üzerine 20. yy'dan günümüze beşerî bilimciler tarafından ortaya atılmış pek çok düşünce vardır. Bu eğilimlerden bahsederken öncelikle iktisâdın ne demek olduğunu açıklamakta fayda vardır.

Türkçede iktisat olarak geçen kelimenin karşılığı, İngilizcede **Economy,** Fransızcada ise **Économie** şeklindedir. Hint-Avrupa dil ailesi genel olarak, aynı sözcüğün türevlerini kullanmaktadır. Kelimenin miras alındığı yer yâni kökeni ise Antik Yunanca'dir.

Yunancada hâne halkı ya da aile anlamlarını taşıyan **οίκος** ile idâre etme ve tanzîm etme mânâlarına gelen **νεμ**-anlambilimsel olarak karışık bir kökten gelmektedir- sözcüklerinin birleşiminden oluşan kelime Antik Yunanca'da **Οίκονομίκος** (Oikonomikos) şeklinde kullanılmaktadır[8]. Bu kelime küçük ölçekte ev idâresi, büyük ölçekte ise devlet idâresi, tanzîmi anlamlarını taşıyarak kullanılagelmiştir[9].

[8] Çalışma içerisinde, **oikonomikos** sözcüğü Türkçe'de yüzlerce yıldır kullanılan iktisat kelimesi ile ifâde edilecektir.
[9] Moses Finley, *Antik Çağ Ekonomisi*, Çev. Hatice Palaz Erdemir, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2007, s, 1.

Gümünüzde söz konusu olan kapitalist ve emperyalist iktisat düzenlerinden hareketle, Antik Çağ'da iktisâdın (Oikonomikos) ve ticâretin boyutlarını yorumlamak, mantık dışı olacağı gibi aynı zamanda anakroniktir. Bu konular üzerine çalışan beşerî bilimciler, meseleyi açıklığa kavuşturabilmek adına pek çok farklı dizge önermektedirler.

Erken tartışmalardan en yoğunu Antik Çağ iktisâdının, günümüz iktisadî dizgesinin ilkel bir sürümü olup olmadığı konusudur. Çağdaşçılar (**modernists)** ekolüne göre günümüzden çok farklı bir iktisâdın olmadığı düşünülmekteyse de karşı görüş olan ilkelciler (**primitivists)**'in tutumları arkeoloji câmiasında uzunca bir süre tutunmuştur. Moses Finley ve Ian Morris gibi ekolün ileri gelenleri tarafından Antik Çağ'da küçük çaplı, zirâî intibakı olan ve durgun bir iktisâdi süreç yaşandığı düşünülmektedir. Ancak 1980'lerden sonra yaşanan arkeolojik gelişmeler Antik Çağ'da, özellikle de Yunan ve Roma toplumlarında, üst seviye bir takım iktisâdî faaliyetin mevcut olduğunu göstermiş ve söz konusu görüş, bu sebepten çok fazla eleştiriye tâbi tutularak zaman içerisinde önemini yitirmiştir[10].

Çağdaşçılar (**modernists**) ve ilkelciler (**primitivists**) arasındaki ana tartışma konularından birisi de Max Weber'in öne sürdüğü üç şehir modelinden biri olan Tüketici Şehir modelidir. Aslında bu modeli anlatırken Yunan ve Roma dünyasının başarısızlığına değinmeye çalışmaktadır.

Weber bu konuda, Antik Çağ'da günümüzden daha ilkel de olsa antik bir kapitalizm olduğunu ve kent devletlerinin kırsal kesim üzerinde bir hâkimiyetleri olduğunu söylemektedir. Antik kentte yaşayan üst sınıfın iktisâdî konumu, bundan dolayı siyâsî bir konumdur ve Orta Çağ'ın derebeyliklerinden daha gelişkindir. Kentin

[10] Michael E. Smith, "The Archaeology of Ancient State Economies", *Annual Review of Anthropology*, Vol. 33, Annual Reviews, 2004, s. 75.

kendisi ise ağırlıklı olarak askerî bir kurumdur. Bu sebeple, varsıllığını ganimet toplamak ve köle edinmek sûretiyle savaş sayesinde sağlamaktadır[11].

Moses Finley ve ekolünün diğer ileri gelenleri Weber'in Antik Kent üzerine yaklaşımlarına ekseriyetle sıcak bakmaktadır. Finley, Antik Çağ Ekonomisi adlı eserinde benimsediği Weberci yaklaşımlardan birini şu şekilde ifâde etmektedir:

"*Antik Çağ'da ihracat pazarları ancak su trafiğine açık yerlerde kurulabilmiştir. Ancak yaygın şekilde her evin kendine yetebilecek kadar ürüne sahip olması, ihracat amacıyla üretilen malların artmasını engellemiştir. İşte Max Weber, Antik Çağ şehrini, üretim merkezi değil tüketim merkezi olarak tanımlarken bunu kastediyordu…Antik Çağ tarihi boyunca tüketim sürekli artmıştır."* (Bkz. Moses Finley., *a.g.e.*, 2007, s, 164).

Görüş ayrılığı yaşamakta olan diğer iki ekol ise biçimselciler (**formalists**) ve özselciler (**substantivist**) olarak bilinmektedir. Biçimselciler, Antik Çağ iktisâdı için şimdikinden çok farklı bir türde olmayan ancak ölçek ve düzey olarak daha düşük bir kuramsal dizgeyi önermektedirler. Özselciler ise kapitalist olmayan bir iktisat önermekte ve bu dizgenin muasır kapitalist iktisattan temel itibâriyle farklı olduğunu öne sürmektedirler. Onlara göre iktisat toplumun kendisinde saklıdır[12].

Özselci görüş, 20.yy arkeolojisinde uzunca bir süre kabul görmüş ve Antik Çağ- özellikle Yunan ve Roma- toplumları hakkında oluşturulan pek çok arkeolojik bilgi bu görüş esas alınarak ortaya konmuştur. Bu sebepten, ekolün en büyük temsilcisi olan Karl Polanyi ve ortaya koyduğu ilkelerden bahsetmek gerekir.

---

[11] Paul, P. M. Erdkamp,"Beyond the Limits of the 'Consumer City'. A Model of the Urban and Rural Economy in the Roman World", *Historia: Zeitschrift für Alte Geschichte*, Bd. 50, H. 3, Franz Steiner Verlag, 2001, s, 333.
[12] Michael E. Smith, *a.g.e.*, 2004, s, 75.

Sanâyileşme öncesi iktisatları anlamak için, Karl Polanyi tarafından bir takım çalışmalar yapılmıştır. Polanyi'nin çabaları çağdaşçılar (**modernists**) ve ilkelciler (**primitivisits**) şeklinde iki yaklaşım mantığını benimsemiş zıt kutuplar tarafından tartışılmıştır. Sanâyi öncesi toplumların ve iktisatlarının ancak maddî esaslara dayanarak tahlil edilebileceğini öne süren Polanyi'nin görüşleri çağdaşçılar (**modernists**) ve ilkelcileri (**primitivist**) ikinci bir ayrıma sürükleyerek biçimselciler (**formalists**)" ve özselciler (**substantivists**) şeklinde yeni iki zıt kutup oluşmasını sağlamıştır[13].

Polanyi'nin 20.yy ortalarında ortaya koyduğu iktisadî çalışmalarındaki en temel fikir, Antik Çağ'da yapılan ticâretin muasır ticâretten farklı olduğu, yapılan işin serbest piyasalarda fiyat-talep düzeneği aracılığı ile meydana gelmediğini, tersine, ticâretin toplum ilişkileri içre yerleşik bir takım alışveriş kaleminden oluştuğudur. Bunda ise üzerine değindiği önemli nokta karşılıklılık ilişkisidir. Çünkü ona göre Antik Çağ iktisatları içre yerleşiktir, kapitalist olmadıkları için karşılıklılık ve yeniden dağıtıma dayalı olmalıdır[14]. Polanyi daha geç yayınlarında, Antik Çağ'da gerçek anlamda bir pazarın olmadığı gibi fiyat anlayışının da (tedarik ya da talep değişiklikleri hâlinde duruma göre yükseliş ya da düşüş yaşayabilen takas değerleri) olmadığını öne sürmüştür.

Bulgularla desteklenebilir nitelikteki Polanyi, bir yandan mazide kalan Marksist tahlîli, diğer yandan da serbest pazar arayışına meyletmekte olan neo-klasikçi iktisat arasında bir orta yol bulabilmesiyle önem kazanmış ve Antik Çağ iktisâdının kapitalist yaklaşımla ele alındığında ortaya çıkardığı boşlukları da kısmen doldurabilmesi sâyesinde uzunca bir süre benimsenmiştir. Ancak aksi yöndeki görüşlerin ve iddiaların da kuvvetli olması sebebiyle pek çok eleştiri almış, daha

[13] Astrid Möller, *Naukratis, Trade in Archaic Greece*, Oxford Monographs on Classical Archaeology, Oxford University Press, New York 2000, s, 2-3.
[14] Karl Polanyi, *Büyük Dönüşüm, Çağımızın Siyasal ve Ekonomik Kökenleri*, Çev, Ayşe Buğra, İletişim Yayınları, 13. Baskı, İstanbul 2016, s, 18-19, s, 382.

sonraları "içre yerleşiklik" kavramı hatalı görülmüşse de "karşılıklılık" ilkesi güncelliğini koruyabilmiştir[15].

Antik Çağ iktisâdına dair diğer bir takım zıt görüşler ise Karl Bücher ve Eduard Meyer'in görüşleridir. Karl Bücher çalışmalarında iktisâdın evrimsel aşamalarının olduğunu iddia etmiş ve bu evrimsel gelişmeyi üç evre olarak sınıflandırmıştır.

Ona göre Antik Çağ iktisadı kapalı hâne iktisâdıdır, yani üretimden tüketime bütün iktisâdî döngü bir hâne ya da akraba grubu içinde kapalı bir şekilde meydana gelmektedir. Orta Çağ ise şehir iktisadıdır. Buna göre sermâye ihtiyâcı asgarî düzeye inmektedir, çünkü kentsel bir topluluğun kendi bireyleri içinde denetlenen bir piyasası vardır ve alışveriş bu aracılıkla yapılıp, toplululuğun kendi kendine yeterliliği, azamî düzeye getirilmektedir. Günümüz iktisâdını da ulusal iktisat olarak görmektedir. Bu evrede millî bir devlet olgusu vardır. Gelir getiren iktisâdî faaliyetleri artırmak ister, böylelikle vergi gelirini azamî düzeyde tutarak gücünü genişletir[16].

Eduard Meyer, özellikle Antik Çağ'da piyasa temelli iktisadî faaliyetin miktarını bariz bir şekilde küçümsediği için Karl Bücher'in sınıflandırmasını yanlış bulmaktadır ki günümüz verileri de bu yöndedir. Meyer, Yunan ve Roma iktisatlarını, tam teşekküllü çağdaş kapitalist iktisatlar olarak görme eğilimindedir. ihrâcat konuları, pazar, tekeller, girişimciler gibi günümüz kavramlarını Antik Çağ iktisatları için öngörmektedir[17]. Özellikle İ.Ö. 7. 6. ve 5. yüzyıllardaki iktisâdî gelişimin, İ.S. 14. 15. ve 16. yüzyıllardaki Orta Çağ iktisâdıyla aynı düzeyde olduğu görüşündedir[18].

---

[15] John K. Davies, "Eskiçağ Ekonomileri: Modeller ve Bulanık Sular", *Ticaret, Tüccarlar ve Antik Kent*, Çev. Ömür Harmanşah, Ed. Helen Parkins-Christopher Smith, 1. baskı, Homer Kitabevi ve Yayıncılık Ltd. Şti., 2010, s, 209-210.
[16] John K. Davies, *a.g.e.*, 2010, s, 207.
[17] Astrid Möller, *a.g.e.*, 2000, s, 1.
[18] John K. Davies, *a.g.e.*, 2010, s, 210.

Antik Çağ'da Yunan ve Roma iktisatları için ilkel demek pek mantıklı değildir. Antik Çağ iktisatlarının günümüz gibi olmaması gâyet doğaldır çünkü Antik Çağ insanının yaşamı, gezebilirliği, iletişim ağları ve özellikle de bilinci çağımız insanından farklıdır.

Bu tartışmalar artık iktisâdın tarihsel gelişimine odaklanmaktan çok geçmiş iktisatları tahlîl edebilmek için hangi yaklaşımın daha uygun olduğuna odaklanmıştır.

Bir çağa ait olduğu varsayılan bir iktisâdî dizgenin tekdüze olması ya da illâ ki yaygın örnek ve modellemelere göre etiketlenmesi gerekmemektedir. Her bir ayrı kent ya da coğrafî bölgenin iktisâdının, kendine has kuralları, erekleri, düşünyapısı olan, farklı dizgelerin rahatça düzenlenmiş bir karışımı olabileceğini unutmamak gerekir[19].

Arkaik ve Klasik Dönemde, Yunan ve Yakın Doğu merkezlerinin kesinkes nasıl birer iktisatlarının olduğunu tartışabilecek veriler maalesef henüz elimizde yoktur. Bu sebepten konu hakkında pek çok görüş mevcuttur. Bu görüşlerin –özellikle de delillerin kendi içinde anlam ifâde edebildiği durumlarda- açıkça formüle edilememiş kavramlara dayandırılarak kolaylıkla yanlış yönlendirebileceği de bilinmektedir.

Antik Çağ'da Doğu Akdeniz iktisâdı hakkında yazabilmenin yine de tek yolu, delilleri yorumlamada bize rehberlik edebilecek şekilde tasarlanmış kavramları açıklıkla kullanmaktır. Örneğin; yazılı kaynakalar bize tek başına, Arkaik Dönem ticâretinde değiş tokuş edilen mallar, ticârete müdâhil işçiler ve uygulanmış yöntemler hakkında kolaylıkla cevaplayacağımız sualleri sorabilmemize müsaade etmemektedirler[20].

[19] John K. Davies, *a.g.e.*, 2010, s, 214.
[20] Astrid Möller, *a.g.e.*, 2000, s. 1.

20. yy boyunca yapılan tartışmaların bize miras bıraktıkları en önemli veri, arkeolojik bulgular ışığında belli iktisâdi ve ticâri oluşumları ve ölçeklerini açıklarken kullanabileceğimiz terminolojilerdir. Günümüz arkeolojisi, Antik Çağ'da iktisat ve ticâret üzerine, özellikle Arkaik ve Klasik dönemlerde oldukça gelişkin yapılar olduğunu göstermektedir. Kapitalist olmadıkları ya da ilkel olmadıkları rahatlıkla söylenebilmektedir. Ancak bize göre her coğrafî bölgenin ya da antik devletin eşzamanlı olarak zıt kuramlardan birine yakın olabilmesi mümkündür. Tezin bağlamında ise Doğu Akdeniz merkezlerinin, Arkaik ve Klasik dönemlerde oldukça büyük bir iktisâdî ve ticârî gelişim ve etkileşim gösterdikleri kanaatindeyim.

2. Arkaik ve Klasik Dönemde İktisat ve Ticâretin Gelişimi ve Boyutları

a. Arkaik Dönem'de İktisat ve Ticâretin Gelişimi ve Boyutları

İ.Ö. 8.yy'dan itibaren Yunan dünyası, ismine Arkaik Dönem dediğimiz bir gelişim ve dönüşüm aşamasına girmiş ve Karanlık Çağ? olarak adlandırılan çalkantılı bir dönemin izleri kaybolmaya başlamıştır.

Arkaik Dönem'i (İ.Ö. 800-500) insanlık tarihi açısından başlangıcın sonu olarak betimleyen Cyprian Broodbank, İ.Ö. 5.yy'da yaşamış bir Atinalının eğer bir anda kendisini 8. yy'da bulsa, etrafında gördüklerini gayet tanıdık, sadece daha az gelişmiş olarak tanımlayabileceğini ifâde etmektedir. Bu yolla, gelişimin ne kadar hızlı vuku bulduğunu anlatmaktadır[21].Broodbank, Klasik Dönem'e ait pek çok gelişmenin temellerinin 800'den itibâren filizlendiğini açıklamakta ve söz konusu dönemi, Schubert'in bitmemiş 8. Senfonisine benzetmektedir[22].

Gemi inşâsı gibi teknik gelişmelerin kısıtlı olduğu varsayılmaktaysa da Fenike harflerinden devşirilerek oluşturulan Yunan alfabesinin kullanılmaya başlanması asrın sonuna doğru vuku bulmuştur. Yazının Miken Yunanistan'ındaki elitist kullanımına da bir son verilmesiyle birlikte, uzak mesâfeler arasında iletişim kurmak kolaylaşmıştır. 6.yy sonlarına kadar yazının artık kişiler ve topluluklar arasında takas ve alışveriş için düzenli olarak kullanıldığına işâret eden veriler bulunmaktadır.

[21]Cyprian Broodbank, *The Making of The Middle Sea, A History of the Mediterranean from the Begining to the Emergence of the Classical World*, Thames & Hudson, London 2013, s,703.
[22] Gös. yer.

Bu durum tüccar gemilerinin de aynı yüzyılda kullanıma hazır olarak kolaylıkla bulunabileceğinin de olası olduğu anlamına gelmektedir.

7.yy sonlarına doğru ticârette paranın Lydia tarafından kullanıldığı bilinmektedir. Elektron sikkeler yaklaşık 6. yy ortalarında Ege' kent devletleri tarafından da tedrîcen kullanılmaya başlanmıştır. Özellikle İ.Ö. 550 civârında kent devletlerinin ve kademeli olarak Doğu Akdeniz'deki pek çok merkezin gümüş sikke darp ettiği anlaşılmıştır. Paranın darp edilmesinden sonraki en büyük devrim ise, artık kent devletlerinin kanunlar, ticâret antlaşmaları ve mahkemeler gibi resmî birimler kurarak kurumsallaşmaya başlamalarıdır[23].

Para daha önce yerini tutmuş hiçbir aracın veremediği işlevlere sahiptir. Çünkü değeri ölçebilmekte, varsıllığı depolayabilmekte ve de takas yerine geçen daha ölçülebilir bir alışveriş aracı olabilmektedir.

7. yy itibariyle Geometrik Dönem çanak çömleklerinde çeşitlilik görülmesiyle, yerel kaliteli çanak çömlek üretimi, atelyelerin oluşması, yerel dinî gömü ve ayinler kezâ yerel alfabelerin kullanılmasının da yaygınlaştığı anlaşılmıştır.

İktisadî değişimin yanı sıra, ilgili olarak, kentselleşme, üretim ve takastaki artış, nüfus büyümesi, bilginin kayıt altına alınabilmesi ve kurumsallaşma önemli değişikliklerdir. Çünkü ticâretin hacmi, bu değişkenlerle doğru orantılı olarak büyümektedir.

Başlangıcıyla birlikte hızla gelişme ve yayılma gösteren Yunan kolonizasyonu ve bunun sonucunda İonia, Karia gibi önemli bölgelerin oluşumu, Doğu Akdeniz'de ticâretin boyutunu değiştirmiştir. Özellikle bu bölgelerde yapılan

[23] Robin Osborne "Archaic Greece", *The Cambridge Economic History of the Greco-Roman World*, Ed. Walter Scheidel-Ian Morris-Richard P. Saller, Cambridge University Press, Cambridge 2008, s, 277-278.

kazılarda ele geçen, Yunan kentleri ve kıta Yunanistan'a ait olmayan taşınabilir malların bulunması bunun en belirgin göstergesidir.

7. yy civarına tarihlenen Samos tabakalarında bulunan malzemeler, köken itibâriyle oldukça çeşitlilik arz etmektedir. Bunlar arasında Doğu Akdeniz'in batısından Rodos, Kyklad adaları, Peloponnesos, Makedonia, Yakın Doğudan ise, Kıbrıs, Mısır ve hatta Asya'dan ithal Pers ve Kafkasya kökenli buluntular vardır. Ele geçen malzemelerin en önemli niteliğiyse çokça taşınabilen, ancak hacmen nispeten daha küçük mallar oluşudur[24].

Aynı zamanda Yunan çanak çömleğinin dağılımı da madalyonun diğer yüzünü göstermektedir. Atina ve ağırlıklı olarak Euboea çanak çömleklerinin hem İtalya gibi Batı Akdeniz hem de Mısır gibi Doğu Akdeniz'in en uç merkezlerinden ele geçmeleri büyük bir Akdeniz etkileşimine işâret etmektedir.

Aslında kaliteli çanak çömleklerin tüccar gemilerinin ana yükü olmadıkları bilinmektedir. David Gill'e göre bunlar çoğunlukla kargonun üzerinde boşluk doldurmak ya da doğrudan üzerinden kâr edilebilir bir safra olmaları için kullanılmaktadır. Amphoralar çok daha fazla kâr getirdiği için Gill, daha çok boşluk doldurmak ve bir yandan kârı artırmak için kullanıldıklarını savunmaktadır[25]. Bu sebeple, özellikle 8.yy sonu ve 7.yy başlarında oldukça çok miktarda kaliteli çanak çömleğin ihraç ve ithal edilişi, ziraî ürünler ve hammaddelerin ticaretiyle ilişkilendirilmektedir.

Doğu Akdeniz'de, özellikle Ege'deki bazı Yunan kent devletleri ve Yakın Doğu merkezlerinin, diğer merkezlere göre çok daha fazla etkileşimde bulunduğuna dair kuvvetli veriler mevcuttur. Örneğin Samos ile Mısır arasındaki ticâret çok çeşitli ürünlerin sıklıkla alım satımının yapıldığını göstermektedir. Gemilerin yükleri

[24] Robin Osborne, *a.g.e.*, 2008, s, 279-284.
[25] David W. J. Gill, "Pots and Trade: Spacefillers or Objets D'art", *The Journal of Hellenic Studies*, Vol. 111, The Society for the Promotion of Hellenic Studies, 1991, s, 35, s, 43.

arasında sadece lüks malların değil pek çok tarım ürününün ticâreti yapıldığı Naukratis örneğinden bilinmektedir.

Naukratis'ten gelen arkeolojik veriler, özellikle aynı Yunan gemilerinin Mısır'a geldiğine ve bunların ağırlıklı olarak Khios ile ilişkilendirildiğine yöneliktir. Hatta Khios kaplarının sevildiği bilinmekte, bu sebeple Khios'tan gelen yerel kille, Naukratis'te sipariş üzerine taklit Khios çömlekleri üretildiği düşünülmektedir.

Mısır'da Nil Nehri'nin bereketli taşkınları bol miktarda tahıl üretimine olanak vermektedir. Aynı zamanda keten ve papirüsün vatanı olan Mısır'ın, artı ürünlerini, Ege merkezleriyle, kıtlığını çektiği şarap, zeytinyağı ve gümüş gibi emtia ile değiş tokuş ettiği bilinmektedir. Buradan da anlaşılacağı üzere, Naukratis, Mısır ve Ege gibi iki farklı iktisâdî dizge arasında dengeyi kuran büyük bir ticâret limanıdır (emporion)[26].

İktisâdî gelişime yol açan en önemli etkenler arasında kentleşme ve nüfus artışı sayılabilir. Karanlık Çağ sonunda Atina'nın merkez nüfüsünun 5.000-10.000 arasında olduğu düşünülmektedir. Arkaik Dönem nüfusu üzerine yapılan çalışmalar ise bu sayının 7. yy'da en az iki kat arttığına işâret etmektedir[27].

Arkaik Dönem'de bir başka önemli değişim de 6. yüzyılın başlarında, yaklaşık olarak İ.Ö. 594'te vuku bulan Solon Islahatları'dır. Solon, Klasik Dönem'de, kendinden Atina'nın kanunlarını borçlu olduğu kişi, halkı tekrar bir araya getiren kişi olarak söz ettirebilmiş önemli bir Arkaik Dönem karakteridir.

Solon, Borçlu çiftçilerin borçlarını sildirip, köleleri fidye karşılığında özgürlüğüne kavuşturmuştur. Bir takım yasal düzenlemeler ile 6.yy'da gitgide

[26] Robin Osborne, *a.g.e.*, 2008, s, 290.
[27] Ian Morris, "Early Iron Age Greece", *The Cambridge Economic History of the Greco-Roman World*, Ed. Walter Scheidel-Ian Morris-Richard P. Saller, Cambridge University Press, Cambridge 2008, s, 217-219.

sıkıntıya düşen Atina halkının, Klasik Dönem ortasına kadar kullandığı hukukun temellerini atmıştır.

Solon zamanında yaşanan sıkıntıların ana sebebi Arkaik Dönem'de yaşanan hızlı gelişme ve değişimlerdir. Ânî büyüyen iktisat, kimileri için çabucak varsıllık getirebildiği gibi aynı zamanda da aniden oluşan yoksulluklara yol açmıştır.

Yine Solon Islahatları'ndan biri olan pheidon (ölçü birimi) çok önemlidir. Arkaik Dönem'de kullanılmaya başlanan pheidon ölçüsü, tektipleşmeye başlayan ve gelişen ticâretin habercilerinden biridir[28].

Arkaik Dönem'e dair maddî kültür kalıntıları, 7. ve 5. yy'lar arasında ciddi bir iktisadî ve ticâri dönüşümün meydana geldiğini göstermektedir. Üretim ve tüketim hızla artmış, kentler büyümüş ve kurumsallaşmış, tapınaklar ve tahkimatlar yapılmıştır. Özellikle dönemin sonlarına, yâni erken 5.yy'a kadar, limanların düzenli ve işlek hâle geldiği, hammadde, Atina ve diğer kentlerin çanak çömlekleri ve hatta yarı lüks emtianın ticâretinin yapıldığı anlaşılmıştır[29].

Buradan da anlaşılacağı üzere Arkaik Dönem toplumu bir nevi deney ve sonuç toplumu niteliğinde, mâcerâperest bir yapıya sahiptir ve uzunca yıllardır süre gelen varsayımların aksine nispeten yoğun bir ticâretin var olduğu anlaşılmaktadır.

Yakın Doğu'da ise aynı tarihlerde benzer gelişimler ve değişimler söz konusudur. Akhamenes'ten ismini alan Farisî Akhamenid İmparatorluğunun, Yakın Doğu üzerinde bir hâkimiyet kurduğu İ.Ö. 6. ve 4. yy'larda, bölgede hâlihazırda var olan iktisâdî yapılanmayı ele geçirip benimsemesiyle yeni bir yapı şekillenmiştir.

---

[28] James Edward Jennings, *Aeginetan trade, 650-457 B.C.: A re-examination*, (Graduate College of the University of Illinois at Chicago, Basılmamış Doktora Tezi), Chicago, Illinois 1988, s, 122.
[29] Robin Osborne, *a.g.e.*, 2008, s, 298-300.

Mezopotamya ve Mısır önemli tarımsal hammadde merkezleridir. Attika ve Latium bölgesinden bile daha fazla tarımsal üretim yapılmaktadır. Ortaya çıkan artı ürünler ihrâcâtı büyütmektedir.

10. yy'daki nicelik olarak küçük topluluklar azalmaya başlamıştır. Palestine civârında yapılan arkeolojik nüfus araştırmaları 10. yy'da yaklaşık nüfusun 150.000 olduğunu, bunun İ.Ö. 750 sularında 400.000 gibi büyük bir sayıya ulaştığını göstermektedir. Yakın Doğu yekununda ise yine 10. yy'da toplam nüfusun 4.5 milyon civârında olduğu tahmin edilirken, Pers dönemi sonuna doğru bu sayının yaklaşık 7 milyona ulaştığı düşünülmektedir[30].

Hayvancılık, Yakın Doğu itkisâdı için çok önemli bir etkendir. Yarı göçebe ve yerleşik topluluklar arasında yapılan en büyük ticâret hayvanlar üzerinedir. Yerleşik topluluklar ise hayvan karşılığında tarım ürünü önermektedirler. Gerçi çoğunlukla bu tarz ticâretin takas yoluyla, akraba topluluklar arasında gerçekleştiği düşünülmektedir.

Fernand Braudel'in "tek bir tarih yoktur" ilkesinden hareketle[31], Antik Çağ'da Doğu Akdeniz'de de tek bir tarihin yaşanmadığı ya da tek bir iktisâdî yapının işlerlik kazanmadığı söylenebilir. Büyük ölçekli, uzun mesâfeler arası yapılan ticâretin yanı sıra, parasallığın gelişmediği, mübâdeleye dayalı, küçük ölçekli ticârî ve iktisâdî yapılar da kendilerine bir şekilde yer bulabilmiştir. Yine de, Yakın Doğu'da özellikle İ.Ö. 6. ve 4.yy'lar arasında, ticâret hacminde ciddi bir büyüme olduğu gözlemlenebilmektedir. Deve hörgüçlerine asılı küfelerde baharat ticâreti yapan küçük Arap topluluklarının bile, Pers tahakkümü altındayken, kurumsal imparatorluk iktisâdına dâhil oldukları bilinmektedir[32].

---

[30] Peter R. Bedford, "The Persian Near East", *The Cambridge Economic History of the Greco-Roman World*, Ed. Walter Scheidel-Ian Morris-Richard P. Saller, Cambridge University Press, Cambridge 2008, s, 302-312.
[31] Fernand Braudel, *On History*, Çev. Sarah Matthews, University of Chicago Press, Chicago 1982, s, 64.
[32] Peter R. Bedford, *a.g.e.*, 2008, s, 323-328.

Yunanlar, Akdeniz'in her köşesinde koloni kentleri kurarken, Fenikelilerin boş durmadıkları, kezâ uzun mesâfeler arasında gerçekleştirdikleri deniz ticâretinin hacmen oldukça büyüdüğü ve koloni kentleri kurmakta oldukları anlaşılmaktadır.

Karanlık Çağ'da Yunan toplulukları yaklaşık olarak, küçük topluluklar hâlinde yaşayan, kaba çanak çömlekler dışında arkalarında herhangi ciddi maddî kültür kalıntısı bırakamayan, kimi zaman yarı göçebe yaşadıkları ve düzensiz aralıklarla yerel ticâret yaptıkları bilinen, takas ya da hibe şeklinde alışverişte bulunan halklar olarak izlenim bırakmaktadırlar.

Bahsedilen süre zarfı içerisinde Yakın Doğu merkezlerinin nispeten daha düzenli olduklarını, ancak yine de büyük bir çöküş yaşadıklarını ve toparlanma aşamasında olduklarını belirtmekte fayda vardır.

Sözü edilen düzensiz ortamdan, birkaç yüzyıl gibi kısa bir sürede, kentleşme sürecini başarıyla sürdüren, dirlik sağlayabilen, bölgeler arası ve uzun mesâfeler arasında, Doğu Akdeniz çapında ticâret yapan, koloni kentleri kurarak bunu pekiştirmeye başlayan, takas yönteminin yanı sıra daha net sınırlar çizebilen para yoluyla da alışveriş yapan, resmî kent devletleri bünyesinde yaşayan halklara dönüşmüşlerdir. Bütün bunlardan hareketle Arkaik Dönemi, Anthony Snodgrass gibi Deney Çağı olarak tanımlayabilmek mümkündür[33].

[33] Karanlık Çağ'dan Arkaik Dönem'e geçiş ve Arkaik Dönem Yunanistan'ı hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Anthony Snodgrass, *Archaic Greece, The Age of Experiment*, University of California Press, California 1997.

b. Klasik Dönemde İktisat ve Ticâretin Gelişimi ve Boyutları

Klasik Dönem'e gelindiğinde, Arkaik Dönem ile başlayan büyümenin olgunlaştığı gözlemlenebilmektedir. Yunanların bu dönemde kendi kendine yeten tarımsal bir düzenleri olduğuna dair görüşler, artık itibarlarını yitirmişlerdir.

Deniz ticâretindeki büyük artışı, son yıllarda ele geçen batıklar sayesinde bilebilmemiz, Klasik Dönem'e dair daha iddialı ve oturaklı bir bakış elde etmemize oldukça yardımcı olmaktadır.

Mısır, Sicilya ve Karadeniz kıyılarında, İ.Ö. 5. yy'da yerel ihtiyaçtan çok daha fazla üretim yapıldığı bilinmektedir. Özellikle tahıl önemli bir tarımsal ihrâcât ürünüdür. Akdeniz'in her yerinde, Khios, Thasos ve Khalkidike'nin meşhur şarapları ithal edilmektedir. Yaşam koşullarının iyileşmesi lüks ihtiyaçlarına olan talebi de doğal olarak artırmıştır[34].

Arkeolojik nüfus araştırmaları göstermektedir ki, Arkaik Dönem itibariyle kıta Yunanistan'da yeni doğan bebek sayıları artmakta ve nüfus hızla yükselişe geçmektedir. İ.Ö. 5. yy ortalarında kıta Yunanistan'da meskun olan insanların toplam nüfusunun yaklaşık 6 milyon civârında olduğu düşünülmektedir. 4. yüzyıla gelindiğinde, sadece Atina'nın merkezinde 30.000 kişi meskun olup, çevresiyle birlikte toplam nüfusunun ise 250 bine ulaştığı düşünülmektedir[35].

Klasik Dönem içerisinde, özellikle depolamak, ve yükselen nüfusun kıtlıkla yüz yüze gelmesini önlemek amacıyla toprak mahsullerinin üretiminde artış yaşanmıştır.

---

[34] Astrid Möller, "Classical Greece: Distribution", *The Cambridge Economic History of the Greco-Roman World*, Ed. Walter Scheidel-Ian Morris-Richard P. Saller, Cambridge University Press, Cambridge 2008, s, 362-363.

[35] Ian Morris, "The Greater Athenian State", *The Dynamics of Ancient Empires: State Power from Assyria to Byzantium*, Ed. Morris, Ian-Scheidel, Walter, Oxford University Press, New York 2009, s, 114-115.

Söz konusu üretim artışı, bazı bölgelerde beklenmeden meydana gelen mahsul kıtlıkları durumunda ise kent devletleri için depoladıkları ürünlerden gelir edebilecekleri sürpriz pazarlar oluşturmaktaydı.

Bu şekilde meydana gelen sürpriz kıtlıklardan birisinin Peloponessos Savaşı öncesinde yaşandığı bilinmektedir. İ.Ö. 445/444 civârında, Mısır firavunu tarafından Atina'ya 1000 tonun üzerinde (30.000 ya da 40.000 μεδίμνοί [medimnoi]) tahıl sevkiyatı yapılmıştır[36].

Antik Çağ toplumu için günümüzden çok daha değerli olan zeytinin, Ege Bölgesinin pek çok yerinde, günümüze nispeten çok daha fazla sayıda üretimi yapıldığı bilinmektedir. Thrakia'nın güneyi, Argolid, Makedonia ve Khalkidike gibi bazı bölgelerin ise iklimleri zeytin yetiştiriciliği için pek elverişli değildir. Mecburen bu bölgeler, özellikle Ege'den zeytin ve zeytinyağı ithal etmekteydi.

Bu durum, özellikle zeytinyağı ihrâcâtı, Ege'deki kent devletleri için harika bir gelir kapısı olmuş ve bu sâyede muazzam bir dış ticâret ağı oluşturulmuştur.

Akdeniz'in hemen her yerinde, bilhassa da Yunan kent devletlerinin büyük çoğunluğunda şarap, yerel olarak üretilmekteyse de, Klasik Dönem'de yarı lüks ihtiyaçların artmasıyla, kaliteli şaraplarıyla bilinen Khios ve Samos gibi kentlerden, yüksek miktarlarda şarap ithal edilmekteydi[37].

Tuzlanmış balık, kırmızı et gibi yiyeceklerin yanında, kaliteli çanak çömlek ve kereste gibi çeşitli ürünlerin ithalatı, Akdeniz'deki Klasik Dönem ticâretinin hacmen ne denli büyüğünün bir diğer göstergesidir[38].

---

[36] Plutarch, *Plutarch's Lives, Pericles*, Çev. Bernadotte Perrin, 3, Harvard University Press, William Heinemann Ltd., London, 1916, s, 37.;Möller, Astrid, *a.g.e.*, 2008, s, 363.
[37] Astrid Möller, *a.g.e.*, 2008, s, 364.
[38] Astrid Möller, *a.g.e.*, 2008, s, 365

Klasik Dönem'de, Fenike faaliyeti daha çok Batı Akdeniz'e kaymaktadır. Fenike'nin Doğu Akdeniz'deki liman şehri Tyre, yaklaşık olarak İ.Ö. 573'te, Babil Kralı II. Nebukhadnezar tarafından düşürülmüştür[39].

Yaklaşık İ.Ö. 814 yılında kurularak, Arkaik Dönem'de gelişen Fenike kolonisi Kartaca, İ.Ö. 550 civârında Fenikenin ana ticâret merkezi hâline gelmiştir. Klasik Dönem'de Kartaca'nın, Batı Akdeniz ticaretiyle Atlantik kıyılarına kadar deniz ticâretini genişlettiği bilinmektedir[40].

Fenikelilerin, Klasik Dönem içerisinde azalan Doğu Akdeniz tahakkümünde bizzat etkileri de olan Yunan Kent devletleri açısından Tyre'nin düşüşü müjdeli bir haber olarak görülmüş olmalıdır. En güçlü rakipleri olan ve ticâreti öğrendikleri Fenike'nin yerine Doğu Akdeniz sularında Atina'nın da etkisiyle tahakküm kurulmuş ve ticâretin boyutu artmaya devam etmiştir.

Klasik Dönem'in erken safhalarında, Yunan kent devletleri arasında gelişen ticâretin önemli bir kısmının, Karl Polanyi'nin özellikle üzerinde durduğu karşılıklılık ilkesi çerçevesinde yapıldığı görülmektedir. İki topluluktan gelen iki eşitin bu ilkeye dayalı olarak paradan çok takasla ürün alışverişi yaptıkları düşünülmektedir. Bu şekilde ortak bir dostluk bağı kurulmuş, ve bu bağ ile dengesiz ve fâhiş fiyat artışları, şiddet ve korsanlık gibi olumsuzluklar en asgâri düzeye çekilebilmiştir. Bu ise Akdeniz'de daha güvenli bir seyahat ortamı oluşturarak, girişimci kentlere ve tüccarlara, ticâret hacimlerini büyütme fırsatını vermiştir.

Paranın aktif olarak her kentte görülmesi 5. yy ortalarında gerçekleşmiştir. Para kullanılmasıyla birlikte evrensel bir ödeme yöntemi hayata geçmiş ve söz konusu ticâretin büyümesi hızla devam etmiştir.

---

[39] Maria Eugenia Aubet, *The Phoenicians and the West, Politics, Colonies and Trade*, Çev. Mary Turton, Cambridge University Press, Second Edition, Cambridge 2001. s, 341-343.
[40], Maria Eugenia Aubet, *a.g.e.*, 2001, s,214-215, s, 341, 342.

Özellikle kolay bulunabilen kıymetli madenlerden olan gümüşün, sikke olarak basılıp, toplum hayatının normal bir unsuru olarak görüldüğü 5.yy'da iktisadî anlamda çok hızlı gelişmeler yaşanmış. Daha kolay bulunabilen bronz sikkelerin kullanıldığı 4.yy'da ticâret, Orta Çağ ile kıyaslanabilecek boyutlara ulaşmıştır[41].

Güvenliği sağlayabilmek adına yabancı tüccarlar için kent devletleri προχενία (proksenia) adında bir sınıf oluşturmuşlardır. Proksenoslar (προχενος) her kentte, ticâret yapmaya gelen tüccarları ortak ve resmî bir çatı altında birleştirerek geleneksel bir güvenli ticâret ağı oluşturmanın ilk adımlarını atmışlardır. Böylelikle, kentler arasında ticâret yaparken bir resmiyet sağlanarak, ticâret ağının büyümesi ve denetlenebilirliği sağlanmıştır[42].

Günümüzde, Klasik Dönem'de ticâret üzerine yapılan arkeolojik çalışmalar, ortaya önemli veriler koymuştur. Üretimin olağanüstü arttığı ve üretim fazlalıklarının (artı ürünlerin) meydana geldiği anlaşılmıştır.

Söz konusu artı ürünlerin Akdeniz boyunca hemen her yerde ticâreti yapılmıştır. Kaliteli şarap gibi yarı lüks ticâret malzemesi olarak geçen ürünlerin sadece kent devletlerinin merkezlerine değil, taşradaki elitlerin sofralarına kadar ulaşabildiği görülmektedir[43].

Sombart'a göre, toplumsal değerlerin değişmesi ve varsıllığın artması büyüyen ticâretle ilişkilidir. Toplum içinde beliren bu tarz yeni durumlar, lüks mal talebini artırmaktadır. Böylelikle yeme-içme ve giyinme üzerine yeni arzular meydana gelmektedir. Bu sâyede bir döngü oluşmakta ve talep arttıkça ticâret büyümekte ve

[41]Léopold Migeotte, *The Economy of the Greek Cities, From the Archaic Period to the Early Roman Empire*, Çev. Janet Lloyd, University of California Press, Berkeley, California 2009, s, 120.
[42] Astrid Möller, *a.g.e.*, 2008, s, 370-371.
[43] Astrid Möller, *a.g.e.*, 2008, s, 383.

kurumsallaşmaktadır. Bu da artan lüks tüketimiyle kapitalizmin birbiriyle doğru orantılı ve bir döngü içinde seyrettikleri anlamına gelmektedir[44].

Kentlerin, öncelikle kıtlık riskini yok edebilmek amacıyla ürettikleri ziraî ürünler, aynı zamanda Akdeniz ticâretinin hacmini büyütmüştür. Yazının sıklıkla kullanımda olması, iletişim ve etkileşimi güçlendirmiş, yerel, bölgeler arası ve uzak mesâfeler arası ticâretin sürdürülebilirliğine katkıda bulunmuştur.

Bütün bu verilere dayanarak Klasik Dönem'de kentlerin, gerek nüfus gerek üretim, gerekse de yapı olarak ne denli büyüdükleri, karmaşıklaştıkları ve de siyâsi olarak olgunlaştıkları söylenebilir.

Klasik Dönem'de, kaydı tutulabilir, kurumsallaşmış, gelişmiş iktisadî dizgelerin, Doğu Akdeniz merkezlerinde mevcut olduğu ve bu durumun sağladığı elverişli ortamla birlikte Ege ve Yakın Doğu merkezleri arasında geniş çaplı ve sürdürülebilir bir ticâret yapıldığı görülebilmektedir.

[44] Nico Stehr, "Reviewed Work(s): Luxury and Capitalism. by Werner Sombart and W. R. Dittmar", *Social Forces*, Vol. 46, No. 4, Oxford University Press, 1968, s, 553-554.; Lüks ve kapitalizm hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Werner Sombart, *Luxury and Capitalism*, First Edition, University of Michigan Press, Michigan 1967.

II. BÖLÜM

DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ TİCÂRETİ

A. ARKAİK VE KLASİK DÖNEM'DE DENİZ TİCÂRETİ

Antik Çağ'da ticâret konusu oldukça tartışmalı bir sorunsaldır. Bu yüzden tezin ilk bölümünde de tartışılan iktisâdî ve ticârî gelişimden hareketle, Doğu Akdeniz'deki Arkaik ve Klasik dönem deniz ticâretinin, nasıl bir boyutu olduğunu tespit ve teşhis ederek bu bölüme başlamak, tarafımızdan uygun görülmektedir.

Ticâret en sâde anlamıyla, kâr elde etme ereği güden tecimler, yâni ürün alım satımlarıdır. Batı dillerinde bu durum iki farklı sözcük ile ifâde edilmektedir. Denizcilik Arkeolojisi adı altında en çok kullanılan yazım dili İngilizce olduğundan, söz konusu dilden örneklendirmekte fayda vardır. İngilizce'de bunlardan ilki **trade** ikincisi ise **commerce**'dir.

Trade etkinliğinin ifâde ettiği şey tecim, yâni tekil olarak alım satım yapmaktır. Herhangi iki bireyin, akraba topluluğunun ya da halkın, Polanyi'nin önerdiği karşılıklılık ilişkisi içerisinde, para kullanmak ya da takas, yâni değiş tokuş yapmak sûretiyle alım satım yapmasıdır. Bu tarz tecimlerde, öznellik ana mefhûmdur. Süreklilik aranmaz, olması durumu da yapısını değişikliğe uğratmaz. Belgelenip belgelenmemesi üzerine kesin şartlar aranmaz. Çoğunlukla yerel ya da bölgesel olmakla berber, uzun mesâfeler arasında da yapılabilir.

Commerce ile ifâde edilen şey ise doğrudan ticâret, yâni çoklu alım satımlardır. İleri kapitalizm öncesi ticârîleşme söz konusu olan yahut günümüz kapitalizminde olan ticarettir. Bir alım satım etkinliğine ticâret (**commerce**)

diyebilmek için, düzen ve kurumsallaşma aranmaktadır. Ticâretin yapılabilmesi için kamusal düzenlemeler, kurumsal yapılar, kurumsal işçiler, siyâsî arka plan gibi olgular aranmaktadır. Ticâret, süreklilik arz eder ve ekseriyetle mukayyeddir.

Arkaik Dönem'in ilk yarısı ve ikinci yarısı aslında iki farklı ticârî evredir. İlk yarısında (İ.Ö.800-650) yapılan ticârî etkinlik daha çok tecim (**trade**), ikinci yarısında (650-500) yapılan ticârî etkinlikse daha çok ticâret (**commerce**) ağırlıklıdır.

Klasik Dönem'de, Ege ve Yakın Doğu'da, yerel, bölgesel ve uzun mesâfeler arasında, yüksek hacimde ticâret (**commerce**) yapılmaktadır. Aynı zamanda tekil alım satımlar (tecim, yâni **trade**) ve kayıt dışı alışverişler de devam etmektedir. İki türlü ticâretin hem aynı zamanda hem de yüksek hacimlerde olduğu anlaşılmaktadır.

Ticâri bir unsur sayılan herhangi bir arkeolojik malzemenin, tespit edilen köken bölgesinin dışındaki bir başka yerde görülmesi, öncelikle etkileşim ve ticâretle ilişkilendirilmektedir. Eğer meseleye bu minvâlde yaklaşırsak, Arkaik Dönem ve Klasik Dönem'e ait maddî kültür kalıntılarından yola çıkarak, Doğu Akdeniz boyunca hemen her kültürün ve kentin birbirleriyle etkileşimde olduğu ve aralıksız olarak ticâret yaptıklarını rahatlıkla söyleyebiliriz.

Ticârîleşme kavramı, ticâretin işleyiş yönlerinin birkaçının bir arada olup olmadığına bağlı olarak, yapılan ticâri etkinliği derecelendirmek maksadıyla kullanılır. Sözü edilen yönler arasında, belli bir ürün için fiyat belirleme, ticâri emtianın çeşidi, pazar tahsis etme, üretime etki eden sebepler, girişimcilerin etkin oluşu, bankacılık ve kredi gibi pek çok önemli unsur vardır. Bu unsurlara sahip olmaları sebebiyle, Klasik Dönem Yunan kentleri, ileri kapitalizm öncesi ticârîleşme adı altında oluşturulan sınıfa dâhil edilmektedir (Tablo 1)[45].

[45] Michael E. Smith, *a.g.m.*, 2004, s, 79.

İleri kapitalizm öncesi ticârileşme sınıfına dâhil olan toplumların devingen bir kapitalizm öncesi iktisâdî yapısı olduğu düşünülmektedir. İş olanakları, engin ve çok çeşitli bir pazar, bankacılık ve birtakım ticârî kurumların olması özellikle bu sınıf iktisâdın temel kurallarıdır[46].

Bir başka şekilde ifâde etmek gerekirse, kısaca, gelişmiş ticâret denebilir. Antik Çağ için kasıt, emtianın değiş tokuşunun arkasındaki toplumsal ve uygulayımsal düzenlerin, bir takım yenilik ve düzenlemelerle tektipleştilip kurumsallaştırıldığı ticârettir.

Gelişmiş ticâretin olduğu yerlerde, çoğunlukla merkezî pazaryerleri, belirli pazar günleri, alanında uzman görevliler, ürün toplama seyahatleri, toplanan ürünleri satabilmek için sürekli faal pazar arayışları gibi gayri resmi unsurlar olduğu gibi, tektip ağırlık ve ölçek kulanımı, tekttipleşmiş ticâret sözleşmeleri, gümrük vergileri, bir takım ticâret toplulukları ve üyelikleri, ticâreti denetlemek için görevlendirilmiş yöneticiler ve müfettişler gibi resmî unsurlar da bulunmaktadır. Yapılan ticâret faaliyeti, zamandizimsel süreklilik arz etmektedir[47].

Geç Arkaik ve Erken Klasik dönemde bu tarz bir yapı olmakla beraber, bu yapının bir üst seviyesi olan tam gelişmiş ticâretin unsurlarının da İ.Ö. 4. yy Atina'sı için varlığı bilinmektedir. Bu durumun kanıtı için örnek olarak, Atina'nın söz konusu zaman diliminde uyguladığı tahıl siyâseti ve dönemin içinde, akranlarına nispeten ulaştığı üst seviye kurumsal ve ağır denetime tâbi olan ticâreti verilmektedir[48].

Atina'da İ.Ö. 4.yy'da mevcut olan, tam gelişmiş ticâretin unsurlarından, kurumsallaşmaya, bir diğer örnek de şu şekilde verilebilir. Kentte kredi sağlama ve sözleşmelerle işçi alımı olduğu bilinmektedir.

[46] Michael E. Smith, *a.g.m.*, 2004, s, 80.
[47] James Edward Jennings, *a.g.e.*, 1988, s, 112.
[48] James Edward Jennings, *a.g.e.*, 1988, s, 113.

Deniz ticâreti ile uğraşan tüccarlara daneisma nautikon (δάνεισμα ναυτικόν) olarak adlandırılan deniz kredileri verilmekteydi. Hatta deniz ticâreti için verilen bu kredilerin yüksek risk unsurları taşıması sebebiyle diğer kredilere nispeten yüksek faiz oranları olmaktaydı. Söz konusu kredilerin bazen sigorta amaçlı yapıldığı da bilinmekteydi. Bu tür kredilerin özellikle Klasik Dönem'de oldukça yaygın olduğu bilinmektedir[49].

İşçi alımlarının da yaygın olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin, bir tüccar gemisinin mürettebatının, geminin sahipleri olmasına gerek yoktur. Gemi ya da kargosu veya ikisi birden bir başkasına, yâni 3. bir şahsa ait olabilmektedir. Kiralama sözleşmesiyle gemiyi kullanan mürettebat, sözleşme ile sabit olarak çalıştırılıp, geminin ya da yük sahibinin elde edeceği kârdan yevmiye alabilmektedir[50].

1. Emporia (Ticâret Limanları)

Çoğunlukla ticâri yerleşimler ya da ticâret limanları olarak bilinen ve **emproia**'nın kuruluşları Arkaik Dönem'de başlamış ve Klasik Dönem'de olgunlaşmıştır. Bütününde Akdeniz'de, bu tezin özelinde ise Ege ve Yakın Doğu merkezleri arasındaki ticâretin boyutu ve yapısı hakkında önemli bilgiler edinmemizi sağlayan söz konusu yerleşimleri tam olarak tanımlayabilmekte fayda vardır.

Emporion konusu özellikle Antik Çağ'da iktisat ya da ticâret çalışan arkeologların özellikle 80'lerden sonra ilgilerini çekmiş ve ana tartışma konularından biri olmuştur. Özellikle iktisâdî antropoloji üzerine büyük çalışmaları olan Karl Polanyi'nin görüşleri 20. yy arkeolojisinde büyük etki bırakmıştır. Bu çalışmaların arasındaki önemli bir konu da emporionlar yâni emporiadır.

---

[49] Erkan Ildız, *Eski Çağ'da Bankacılığın Doğuşu ve Gelişmesi*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2015, s, 92-95.
[50] James Edward Jennings, *a.g.e.*, 1988, s, 124.

Polanyi'nin iktisat anlayışında Antik Çağ için öne sürdüğü bir konu da ticâret limanıdır. Ticâret limanı, emporion sözcüğünün günümüz dillerine çevrilebilmiş en yakın ifâdesi olmakla beraber tam olarak doğru anlamı karşılamamakta ve geniş bir tanımı hak etmektedir.

Karl Polanyi'ye göre emporion, sahil ya da nehir kenarında, iki ayrı iktisâdî yapısı olan topluluğun arayüzü ya da denetim noktası olabilecek bir yerde konumlanmış bir limandır. Limanın bulunduğu bölgedeki yerli nüfusun aracılığıyla, pazar öncesi toplulukların, aralarında takas vesilesiyle alım satım yaptıkları, uzun mesâfeler arası ticâretin yapılmasını mümkün kılan bir unsurdur[51].

Emporianın kuruluş yılları, kent devletleri kadar eski olup, İ.Ö. 9. yy sonları yâni İ.Ö. 800 civârına kadar gitmektedir. Anthony Snodgrass, Batı Akdeniz'deki emporiaların daha etkin olduğu, Doğu Akdeniz merkezlerinin sayıca az ve Arkaik Dönem'in başlarında Yunanların yeterince ticârileşmemiş olduklarını belirtmekte, uzun mesâfeler arası ticâretin ise İ.Ö. 600'ler itibâriyle daha yaygın olduğunu dile getirmektedir.[52].

Astrid Möller, Naukratis ile ilgi çalışmasında, Naukratis'in, Polanyi tanımlamasına uygun bir ticâret limanı olup olmadığı konusunu ayrıntılı bir şekilde incelemiştir. İ.Ö. 814'te kurulan Naukratis'te etkin bir Yunan nüfûsu varlığının İ.Ö. 625 civârında başladığı düşünülmektedir[53].

Mısır firavunu tarafından tarafından, Yunanların kullanımına sunulmuş Naukratis, Batı Nil Deltasında yalıtılmış olarak konumlandırılmıştır. Firavunun müfettişleri tarafından denetim altında tutulan yerleşimde, pek çok farklı Yunan kent devletlerinden gelen tüccarlar ve onlara hizmet için kurulmuş bir topluluk, birlikte

[51] Denise Demetriou, " What is An Emporion? A Reassessment", *Historia: Zeitschrift für Alte Geschichte*, Band 60, Heft 3, Franz Steiner Verlag, 2011, s, 255-256.
[52] Anthony Snodgrass, *a.g.e.*, 1997, s, 136-138.
[53] Astrid Möller, *a.g.e.*, 2000, s, 214.

çalışmaktadır. Kendilerine toplanan veya yeniden dağıtılmış olan tahıllara ve lüks malzemelere erişim hakkı tanınmıştır.

Bir emporion olarak Naukratis'te, iki ayrı iktisâdî dizge ve toplumun buluştuğu gözlemlenmiştir. Naukratis'in Arkaik Dönem'deki söz konusu biçimi, Antik Çağ için Polanyi'nin tasvir ettiği ticâret limanına benzeyen en yakın ve tek örneği temsil etmektedir[54].

Polanyi'nin çalışmaları, Antik Çağ ticâreti hakkında yapılan çalışmalardaki bazı eksikleri tamamlamış, bu sebeple de konu hakkında yeni tartışmaların doğmasına sebep olmuştur, çünkü Antik Çağ iktisâdî dizgeleri, çağdaş iktisâdın sınıflandırmalarına tam anlamıyla uyamamaktadır.[55].

Son 30-40 yıldır konu hakkında yapılan araştırmalar, emporianın, Polanyi'nin tasavvur ettiği kadar basit bir ticâret merkezi olmadığı gibi, Antik Çağ iktisâdının da o kadar basite indirgenemeyeceğini göstermektedir.

Son yayınlanan ve geçerli veriler ışığında emporion şu şekilde tanımlanmaktadır. Emporionlar, ticârî değiş tokuşların yapıldığı, sâhilde konumlanmış kendi kendini yöneten kentlerdir. Eğer Ege'de konuşlanmışlarsa (Atina'nın Piraeus Limanı gibi) bağımsız, eğer hem Yunanlar hem de diğer toplulukların yaşadığı bir bölgede konuşlanmışlarsa (Mısır'daki Naukratis gibi) bir kent devletinin ya da herhangi başka bir yönetimin denetimine tâbi olurlar. Ancak hepsinin ortak özelliği birden fazla etnik grubu barındırabilen çok uluslu merkezler olmalarıdır[56].

[54] Astrid Möller, *a.g.e.*, 2000, s, 215.
[55] Maria Eugenia Aubet, *a.g.e.*, 2001, s, 103.
[56] Denise Demetriou, *a.g.m.*, 2011, s, 268.

Bir emporion içerisinde pek çok farklı şekilde ticâret ağına dâhil olmuş tüccarların olduğu bilinmektedir. Bu tüccarlara çoğunlukla emporoi denilmektedir. C. M. Reed söz konusu emporosları ana özelliklerine göre ayıran bir sınıflandırma çalışması yapmıştır.

Bunların arasında bir grup emporoi sâdece yerel ya da bölgeler arası ticâretle uğraşmaktadır. Kimileri üretim yaparken, kimileri ise orada çalışan meslek sahipleri olabilmektedir. Bir diğer grup ise deniz ticâretine, bir gemide mürettebât olarak dâhil olmaktadır. Ticâreti yapılan ürünün sahipleri ve sahibi olmadıkları ürünleri pazarlayanlar, üretim safhasında yer almadığı ürünün alım satımını yapanlar şeklinde pek çok farklı başlık altında incelenebilen her bir tür emporosun, bir emporionda gözlemlenebildiği anlaşılmaktadır[57].

C. M. Reed söz konusu tüccarların, 8. yy'dan geç 7. yy'a kadar bölgeler arası ticâretle meşgul olmaları ve bu dönemde çok geniş bir alana yayılmaları sebebiyle deniz tüccarları olarak adlandırıldıklarını belirtmektedir. Söz konusu tüccarlar arasında kentlerle ya da kurumlarla ortak çalışanların, bağımsız ticâretle uğraşanlara oranla sayılarının daha çok olduğunu dile getirmektedir[58].

Özellikle geç 7. yy'dan İ.Ö. 475'e kadar deniz ticâretinde bağımsız tüccarların sayısında da istikrarlı bir yükselme olduğunu belirten Reed, Arkaik Dönem'den Klasik Dönem'e kadarki ticâretin ekseriyetle bölgeler arası yapılan büyük ticâri faaliyetler olduğunu göstermektedir[59].

Naukratis'te ele geçen çanak çömlek ve heykeltıraşlık buluntuları üzerinde yapılan arkeolojik incelemeler, buluntuların ya Kıbrıs kökenli ya da Kıbrıslı ustalar tarafından Naukratis'te üretilmiş olabileceklerini göstermiştir. Bu da emporionda yerel

[57] C. M. Reed, *Maritime Traders in the Ancient Greek World*, Cambridge University Press, Cambridge 2004, s, 7-12.
[58] C. M. Reed, *a.g.e*., 2004, s, 74.
[59] Gös. yer.

üretim yapıldığının anlaşılmasına yardımcı olmuştur. Naukratis'te ele geçen melez üretim buluntular, emporianın çok uluslu oluşunu göstermesi sebebiyle önem taşımaktadır. Çünkü hem yerel üretim yapılan hem de toplumlar arası ticâret yapılan bir merkez olmasıyla, dönemin karma iktisâdî yapısını ortaya koymaktadır[60].

Emporionlar, Akdeniz'deki ticâret ağlarının yerel bağlantıları olabilmekle birlikte, bulunduğu çevre için birer yeniden dağıtım merkezi olmaları sebebiyle bölgesel, ithalat ve ihrâcat ürünlerinin Akdeniz boyunca dağıtımında bir uğrak noktası olmaları sebebiyle de uluslararası ticâret merkezleridir[61].

Arkaik Dönem'de kolonizasyon süreciyle aynı anda ortaya çıkan emporia, poleis ile de yakından ilişkili olmakta ve kimi zaman ayrımlarını ortaya çıkarmak zorlaşmaktadır. Arkaik Dönem'in ikinci yarısı (İ.Ö. 650-500) itibâriyle emporianın çok uluslu ve faal bir uluslararası ticâret merkezi hâline geldiği anlaşılmıştır. Sunduğu bu verilerle emporia, sadece varoluş sebebi itibâriyle bile, uzun mesâfeler arası ticâretin, Antik Çağ Akdeniz'inde süreklilik arz ettiğini ve kurumsal olduğunu kanıtlar niteliktedir.

[60] Denise Demetriou, *a.g.m.*, 2011, s, 271.
[61] Denise Demetriou, *a.g.m.*, 2011, s, 272.

2. Arkaik ve Klasik Dönem'de Deniz Yolu İle Sevk Edilen Ticâri Emtia

Arkaik ve Klasik dönem boyunca Ege ve Yakın Doğu merkezleri arasında alınan ve satılan pek çok ticâri ürün bulunmaktadır. Bu emtianın hepsini burada incelemek bu tezin kapsamını aşmaktadır. Ancak tezin amacı dâhilinde, nelerin ne kadar değerli olduğu, kurumsal etkilerin ve siyâsî yapıların etkileri olup olmadığı, ticâretin devingenliği, yoğunluğu ve hacmi gibi belli kıstasları ortaya koyabilmek için vurgulanması gereken bir takım önemli noktalar ve emtia mevcuttur.

İ.Ö. 7. yy'da, kaliteli çanak çömleklerin Ege'den Yakın Doğu'ya yapılan ithalatı, daha önceki dönemlerde eşi benzeri görülmemiş bir seviyedeydir. Özellikle Rodos, Kos, Khios, Samos, Lesbos, Knidos gibi merkezler yoğun bir çanak çömlek üretimi ve ithalatıyla meşguldüler. Aynı şekilde Levant, Mısır ve Kıbrıs merkezlerinden Ege merkezlerine yapılan ihrâcatta da önemli bir artış gözlemlenmektedir. Ancak, özellikle Klasik Dönem ile birlikte, kalilteli çanak çömleklerin ithalatında bir düşüş gözlemlenmektedir. Bu durum ise Yunanların karşılaştığı Pers tehdidi ve akabinde gerçekleşen savaş ortamıyla îzâh edilmektedir.

Söz konusu durumun 5. yy ortalarına kadar bilfiil devam ettiği, Klasik Dönem boyunca da-Perslerin etkileri Akdeniz'de azalana kadar- ticâri faaliyetlerin yapımında kurumsal ve siyâsî bir takım önlem ve denetim düzenekleri oluştuğu gözlemlenmektedir[62].

Ayrıca bu durumdan etkilenmeyen ve ticâretin faal ve bağımsız olarak devam ettiği bölgelerin de mevcut olduğu bilinmektedir. Örneğin, Beyrut'ta gerçekleştirilmiş kazı çalışmaları, İ.Ö. 5.yy'da Ege kökenli ithal çanak çömleklerde

[62] Ronald Marchese, "Athenian Imports in the Persian Period*", Excavations at Dor, Final Report IB: Areas A and C: The Finds (Qedem Reports 2)*, Kudüs 1995, s, 171.

düzenli bir artış olduğuna işâret etmektedir. Buna istinâden, dönemin yükselen ticâret hacmini tek belirleyenin siyâsi yapılar ya da kurumlar olmadığı, karma bir yapı olduğu için pek çok değişkeni barındırabildiği söylenebilir[63].

Batı Anadolu ve Attika üretimi çanak çömleklerin bir tüccar gemisinin ana yükü olamayacağı konusu çoğunlukla kabul görmektedir[64]. Arkaik ve Klasik Dönem ticâretine ışık tutmaları açısından önem arz eden çanak çömleklerin dışında da pek çok emtianın ticâreti yapılmaktadır. Ege ve Levant Bölgesi arasında İ.Ö. 6. ve 4. yüzyıllarda ticâreti yapılan emtiayı titizlikle incelemiş olan van Alfen'in elde ettiği bulgular alışılmadık sonuçlar vermektedir.

Arkaik ve Klasik dönemde ticâreti yapılan yaklaşık 200 farklı ürün mevcuttur. Bunlar arasında baharatlar, ahşap, kereste, tahıl, şarap, zeytinyağı, fildişi, gümüş, kalay, tütsü, tavuskuşu pamuk, yün, pirinç, ipek gibi, yiyecek, yarı lüks ve lüks metalar bulunmaktadır. Söz konusu ürünlerin kökenleri Batı'da İspanya ve İngiltere yakınındaki adalara, Doğu'da Asya'nın güneydoğusuna, Kuzey'de Karadeniz merkezlerinden, Güney'de Afrika'ya kadar uzanmakta ve Ege ve Levant arasında ticâret vesilesiyle dolaşımı yapılmaktadır. Söz konusu ürünlerden birkaçının ise-ipek gibi- Persler aracılığıyla Antik Dünya'ya girdiği anlaşılmaktadır[65]. Böylesi geniş bir coğrafya içinde, bu kadar geniş ürün çeşitlerinin dolaşımı, ticârî faaliyetlerin oldukça gelişkin ve karmaşık bir yapısı olduğuna işâret etmektedir.

Klasik Dönem'de Ege merkezlerine ait sikkelerin, Pers İmparatorluğu aracılığıyla, Mezopotamya, Arap Yarımadası ve hatta Afganistan'a kadar ulaştığının anlaşılması, bu sikkelerin deniz ticâreti aracılığı ile dolaşımı yapıldığı ve Ege merkezlerinin adı geçen bölgelerden ürün ithal ettikleri-büyük ihtimalle Levant ve Mısır emporionlarına gelen mallar olmalıdır- anlaşılmaktadır.

---

[63] Peter Gerritt van Alfen, *Pant'agatha, Commodities in Levantine-Aegean Trade During the Persian Period, 6-4th c. B.C.*, (Graduate School of The University of Texas at Austin, Basılmamış Doktora Tezi), Texas 2002, s, 266-267.
[64] David W. J. Gill, *a.g.m.*, 1991, s,35, s, 43.
[65] Peter Gerritt van Alfen, *a.g.e.*, 2002, s, 270, s, 288-289.

Dönem boyunca, Doğu'daki metal madenlerindeki hızlı kurumaların da Ege'ye, benzer ödemeler karşılığında gelen metal ürünlerin sonucunda meydana geldiği düşünülmektedir[66].

Doğu Akdeniz'de yapılan ticârî ürünlerin niceliğine bakılırsa (yaklaşık 200 farklı ürün), %70'inin Ege merkezleri tarafından ithal edilen Doğu kökenli ürünler, %30'unun ise Doğuya ihraç edilen Ege kökenli ürünler olduğu görülmektedir. Doğu kökenli ürünlerin çoğunlukla ham ve yarı işlenmiş ürünler, Ege kökenli ürünlerin ise ağırlıkla çanak çömlek, demir, kurşun, gümüş ve pişmiş toprak malzemeler gibi üretilmiş ürünler oldukları gözlemlenmektedir (Tablo 2)[67].

Van Alfen dikkat çeken bir şey gözlemlemiştir. Şarap, tahıl, tuzlanmış balık, zeytin ve zeytinyağı gibi, ekseriyetle Antik Çağ'da deniz ticâretinin en yoğun olarak yapıldığı düşünülen ürünlerin aslında o kadar da yoğun olmadığını öne sürmektedir. Ticâreti yapıldığı anlaşılan yaklaşık 200 ürün ve sevkiyatları hesaba alındığında, orantısal olarak doğru görünmekte olan bu tespit yine de söz konusu ürünlerin ticâretinin az yapıldığını göstermemektedir[68].

Aynı şekilde kereste ticâretinin de Klasik Dönemde azaldığı görülmektedir. Ancak bu durum aslında Pers İmparatorluğu ile Atina ve Yunan kent devletleri arasındaki savaş ortamından kaynaklanmaktadır. Çünkü kereste donanma inşâ etmek için kullanılan bir malzemedir. Pers İmparatorluğunun, dönem içerisinde kozu elinde tutabilmek için, Yakın Doğu merkezlerindeki kereste ticâretine müdâhil olup kısıtladığı düşünülmektedir[69].

Ege üretimi kaliteli ve kaba çanak çömlekler, pişmiş toprak figürinler ve sikkelerin, söz konusu kısıtlamalardan etkilenmediği gibi, Yakın Doğu merkezlerince

[66] Peter Gerritt van Alfen, *a.g.e.*, 2002, s, 292.
[67] Peter Gerritt van Alfen, *a.g.e.*, 2002, s, 292-293.
[68] Peter Gerritt van Alfen, *a.g.e.*, 2002, s, 294.
[69] Gös. yer.

sevilen ürünler oldukları, Klasik Dönem'de taklitlerinin üretiminin yapılmasından anlaşılmaktadır[70].

Klasik Dönem'in siyâsi koşulları göz önüne alındığında, savaş şartlarında üstünlüğü ele geçirmek için, yiyecek kıtlığını engelleyebilecek ve askerî anlamda tedârik edilmesi gereken malzemelerin, tabiatları gereği depo edilmesi ve düşman kuvvetlerinin erişimine kapatılması, siyâsî güçler tarafından yapılabilecek mantıklı bir hamledir. Söz konusu girişim, Klasik Dönem deniz ticâretinde siyâsî mercilerin ve kurumsallaşmanın olduğunu ve karmaşık bir siyâsî, ve iktisâdî ortamın mevcut olduğunu kanıtlamaktadır.

Söz konusu savaş ortamı mevcutken, devlet anlayışı içinde, ticâret kanunları çıkararak, siyâsî amaçla ticâret düzenlemeleri yapan Atina İmparatorluğu, Klasik Dönem'in iktisâdî ve ticârî devingenliğini ortaya koymaktadır.

İ.Ö. 5. ve 4. yy'da, merkezi 30.000, metikler (Atina'lı olmayıp Atina'da ikamet edenler) ve taşra ile birlikte yaklaşık 250.000 gibi bir nüfusu olan Atina'nın tahıl kaynakları, iyi bir yılda halkının ancak yarısına yetebiliyordu. Bu sebepten sürekli tahıl ithalatına ihtiyaç duyulmaktaydı. Atina'nın tahıl sorunu neredeyse her ay bir kere kent meclisinin gündemine gelen bir konu olmaktaydı[71].

Özellikle 5.yy'da Ege Denizi üzerinde güçlü bir etkisi olması, Atina'ya yapılan tahıl ithalatının sorunsuz yapılmasını sağlamıştı. Çok sıkı bir tahıl siyâseti yapmakta olan Atina, hem içte hem dışta, kıtlık yaşamamak adına düzenlemeler yapmaktaydı. İçte, tahıl pazarını düzenlemek ve denetlemek adına zâbıtalar görevlendirdi.

---

[70] Peter Gerritt van Alfen, *a.g.e.*, 2002, s, 306.
[71] Michael Whitby, " M.Ö. 4. Yüzyılda Atina'nın Tahıl Ticareti", *Ticaret, Tüccarlar ve Antik Kent*, Çev. Ömür Harmanşah, Ed. Helen Parkins-Christopher Smith, 1. Baskı, Homer Kitabevi ve Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul 2010, s, 98, s, 111.

Tahıl tüccarlarının ellerinde bulunan tahıl miktarının belli bir oranı aşmaması için kanunlar çıkardı. Kanunların çiğnenmemesi için ölüm cezasına varan caydırıcı önlemler aldı[72].

Dışta ise tahıl ticâretiyle uğraşan tüccarları teşvîk eden yasalar çıkarmıştı. Örneğin, hiçbir Atinalı tüccar, Atina dışında bir pazarda tahıl ticâreti yapamamaktaydı. Bu yasayı çiğnemenin cezâsı da ölümdü. Yasalar daha çok Atina'da yaşayanlara yönelik olsa da tahılın Atina'ya Piraeus emporionu vasıtasıyla girişi uluslararası bir faaliyetti[73].

Atina'da, uluslarası bir ticâret faaliyeti olarak yüklü bir tahıl ithalatının Peloponessos Savaşı öncesinde yaşandığı bilinmektedir. İ.Ö. 445/444 civârında, Mısır firavunu tarafından Atina'ya 1000 tonun üzerinde (30.000 ya da 40.000 μεδίμνοί [medimnoi]) tahıl sevkiyatı yapılmıştır[74]. Ayrıca bu miktar Atina'nın yıllık ihtiyacının kırkta biri gibi küçük miktardır. Yapılan son çalışmalar, İ.Ö. 4. yy'da, Atina'nın yıllık tahıl ithalatının 1.200.000 medimnoi yâni yaklaşık 40.000 ton olduğuna işâret etmektedir[75].

Böyle büyük bir ticârî faaliyet ve yasal düzenleme ağı ile istikrarlı nüfus artışı, kentleşme ve savaşların hızla arttığının ve ticâretin büyüdüğünün en sağlam kanıtlarıdır. Ayrıca, söz konusu gelişmelerin Arkaik Dönem'den itibâren başladığı gözlemlenmektedir.

Atina'da, yerel üretim ve tüketimle ilgili sorunların, Arkaik Dönem'den itibaren başladığı bilinmektedir. Örneğin, Solon zamanında zeytinyağı dışındaki ürün ihrâcâtının yasaklandığı anlaşılmaktadır[76].

---

[72] Michael Whitby, *a.g.e*., 2010, s, 112.
[73] Michael Whitby, *a.g.e*., 2010, s, 113.
[74] Astrid Möller, *a.g.e.*, 2008, s, 363.
[75]Plutarch, *Plutarch's Lives, Pericles*, Çev. Bernadotte Perrin, 3, Harvard University Press, William Heinemann Ltd., London 1916, s, 37; Michael Whitby, *a.g.e*., 2010, s, 114.
[76] Michael Whitby, *a.g.e*., 2010, s, 98.

Van Alfen'in belirttiği verilerde bazı eksikler mevcuttur. Ege ve Yakın Doğu merkezleri arasında şarap, tahıl, tuzlanmış balık, zeytin ve zeytinyağı ticaretinin, Ege kökenli ticâretin ağırlıklı ürünleri olduğu doğrudur. Ancak tahıl dâhil olmak üzere hububat, kırmızı et, arpa, buğday gibi malzemelerin ne denli sevkiyatı yapıldığı konusu tartışmalıdır.

Denizel arkeolojinin gelişmesiyle birlikte, pek çok sualtı batık araştırması yapılmıştır. Arkaik ve Klasik Dönem'e ait pek çok batık ve aynı zamanda deniz yüzeyinde dağınık vaziyette herhangi bir batığa ait olan bir takım kargo kalıntıları bulunmaktadır. Söz konusu buluntuların çoğunluğunu çanak çömlekler-bilhassa amphoralar- ve içlerindeki malzemelerin kalıntıları, bâzen de gemilerin ahşap elemanları oluşturmaktadır.

Amphoralar büyük, ağır ve iyi istiflenmiş oldukları için, gemiyi, battığı zaman dipte fazla ayrışmadan kargosuyla bir arada tutabilmektedir. Bu sebeple organik olmayan malzemelerle birlikte az da olsa organik malzeme de günümüze kadar korunabilmiştir. Ancak, örneğin tek yükü tahıl olan bir tüccar gemisi battığı vakit arkasında iz bırakma olasılığı çok azdır.

Antik Çağ'da tahıl ve hububat sevkiyâtları genellikle çuvallarda yapılmaktadır. Gemi battığında, zaman içerisinde çuvallar organik oldukları için yok olmakta, üzerindeki organik malzemeler ise ya yok olmakta ya da dağılıp kaybolmaktadır. Geminin ahşap elemanları ise yine organik olduğu için tek başına korunamamaktadır.

Henüz günümüzde tahıl taşımakta olan korunmuş bir batık bulunmamış olması sebebiyle, eksik kalmış veriler üzerinden Arkaik ve Klasik Dönem'de, Ege ticâretini nispeten az göstermek, çok erken varılmış bir kanı olmaktan ileriye gidememektedir.

Arkaik ve Klasik dönemden elimize geçmiş maddî kültür kalıntıları arasında, deniz ticâretini aydınlatabilecek en sağlam ticâri ürünler üzüm, şarap, zeytin, zeytinyağı ve tahıldır. Özellikle bu dört ürünün Antik Çağ toplumları için günümüzden çok daha önemli oldukları bilinmektedir. Bu sebeple bunların önemi ve ticâretini aydınlatmakta fayda vardır.

3. Tüccar Gemileri

Arkaik ve Klasik Dönem'de, tezin konusu dâhilinde vurgulanmaya çalışılan büyük deniz ticâreti ağının, ana unsurlarından birisi de tüccar gemileridir. Bunların Antik Çağ'da nasıl oldukları ve azamî yük kapatasilerinin ne kadar olduklarını vurgulamakta yarar vardır.

Antik Çağ boyunca denizler, düşünülenden çok daha fazla sayıda ve yüksek miktarda yükleri olan gemilerle doluydu. Tahıl, şarap ve zeytinyağı başta olmak üzere önceki bölümde bahsi geçen 200 civârında lüks olmayan, yarı lüks, ve lüks mallar bu gemilerin yükleriydi.

Şaraba diar kalıntıların, özellikle hemen her batık geminin malzemeleri arasında bulunması, hem günlük hem de yarı lüks olarak satılması ve Antik Çağ insanı tarafından sevilmesi sebebiyledir. Antik Çağ'da şarap günümüzde çeşitleri çok fazla sayıda olan bir sürü meşrubatın yerini tutmaktaydı.

Kalitesi ve tadıyla meşhur olan, Khios, Lesbos, Samos, Thasos, Kıbrıs ve Mende gibi bazı bölgelerin şarapları, özellikle meşhur oldukları için Ege ve Yakın Doğu merkezleri içinde hem bölgesel hem de uzun mesâfeler arası ticâret ağlarının vazgeçilmez metaları arasındaydı.

Zeytinyağı da aynı şarap gibi Antik Çağ ticaretinin vazgeçilmez emtiası arasındaydı. Çünkü bu ürünün kullanımı günümüzdeki gibi sadece yemeklerle sınırlı değildi. Antik Çağ insanı hem yemek pişirmek, hem yemeği lezzetlendirmek için kullandığı zeytinyağını aynı zamanda vücutlarını temizlemek, kandillerini yakıp aydınlanmak ve vücut kokusu elde etmek gibi pek çok amaçla kullanmaktaydı[77].

[77] Lionel Casson, *Antik Çağ'da Denizcilik ve Gemiler*, Çev. Gürkan Ergin, 1. Basım, Homer Kitabevi ve Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul 2002, s, 110-111.

Bazı bölgelerde-Karadeniz gibi-, zeytin ağacının yetişmesi iklim açısından sorun teşkil ettiği için, bu kadar önemli bir malzemenin eksikliği, büyük çapta ticâretinin yapılmasını gerektiriyordu[78].

Aynı şekilde yaşamsal desteği sağlayabilmek için en önemli besinlerden biri olan tahılın her yerde yetişmemesi ya da yetişen bölgelerde artan nüfusa yetmemesi gibi sebeplerle, söz konusu ürünün eksikliği, uluslararası ticâret sâyesinde tamamlanabilmekteydi.

Balık ise çok iyi kazanç getirmekteydi. Garum denilen özel bir sosu üretmek için de kullanılan balıklar tuzlanarak saklanmakta ve yine Akdeniz'de iyi balık çıkmayan bölgelere uluslararası ticâret vesilesiyle ulaşmaktaydı[79].

Adı geçen dört ürünün de ortak özellikleri, ticâretlerinin büyük miktarlarda sevkiyâta ihtiyaç duyması ve amphora denilen depolama kaplarına saklanarak gemilere yüklenmesidir. Bu sebeple Antik Çağ tüccar gemilerinin izlerine rastladığımız da ağırlıklı olarak amphora yığınlarıyla karşılaşmaktayız.

Antik Çağ tüccar gemileri, ticâretin büyümesiyle koşut olarak gelişme göstermiştir. Tüccar gemileri, genellikle savaş gemilerinden, yuvarlak yapılı kemereleriyle (geminin orta kısmı) ayrılmaktadırlar. Bu kemerenin geniş inşâ edilmesi depolama için yer kazanmak amaçlıdır. Gemilerin ortasında sağlam bir seren direği ve bazı örneklerde neredeyse geminin uzunluğu kadar olan dört köşe yelken bulunmaktadır[80].

Tüccar gemilerinin tipleri bölgesel olarak farklılık göstermektedir. Ağırlıkla çok uzun mesâfeler arası ticâretle meşgul olan Fenikelilerin gemileri nispeten daha bir

[78] Lionel Casson, *a.g.e.*, 2002, s, 112.
[79] Gös. yer.
[80] Lionel Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient Wolrd*, The John Hopkins University Press, Baltimore 1995, s, 65.

yuvarlak kemereli olmaktadır ve bu sebeple Yunanlar bu gemilere **gaulos**, Romalılar ise **Naves Rotundae** ismini vermişlerdir (Res. 1)[81].

Fenike tüccar gemilerinin 100 ile 500 ton arasında yük taşıdıkları bilinmektedir. Aşağı yukarı 5 knot, yâni yaklaşık saatte 9 km gibi bir hızla seyahat edebilen bu gemilerin 400 deniz mili (yaklaşık 720 km) gibi bir mesâfeyi 4 gün gibi kısa bir zamanda kat edebildikleri bilinmektedir[82].

Bazı Fenike gemilerinde ise, Fenikeli gemi yapım ustaları tarafından bir alâmet-i fârika olarak geminin pruvasının en ucuna eklenen at başı şeklinde bir süs bulunmaktadır. Bu sebeple Yunanlar bu tarz gemilere **hippoi** (atlar) adını vermişlerdir (Res. 2)[83].

Yunan tüccar gemileri ise çok daha bezemeli olarak karşımıza çıkmaktadır. Çoğunlukla içe doğru kavisli ve hoş görünümlüdürler (Res. 3)[84]. Gemilerin pruvasının iki yanında **Ophtalmoi** (gözler) denen gemi gözleri olur. Bunlar mermerden yapılıp geminin gövdesine sabitlendikten sonra, boyanır ve süslü birer göz hâlini alır (Res. 4)[85].

Bahsedilen yöresel biçimler dışında, temelde başka farklılıkları yoktur. Ortak amaç, sağlam bir tekne yapmak ve fazla sayıda ve ağırlıkta olan kargoları -amphoralar başta olmak üzere- gemiye yükleyebilmektir. Bunun dışında ise özellikle uzun yol yapan tüccar gemilerinde, mürettebât için bir yaşam alanı ve mutfak bölümü bulunmaktadır.

---

[81] Maria Eugenia Aubet, *a.g.e.*, 2001, s, 174.
[82] Maria Eugenia Aubet, *a.g.e.*, 2001, s, 174-175.
[83] Lionel Casson, *a.g.e.*, 1995, s, 66.
[84] Lionel Casson, *a.g.e.*, 1995, s, 67.
[85] Troy Joseph Nowak, *Archaeological Evidence for Ship Eyes: an Analysis of Their Form and Function*, (Graduate Studies of Texas A&M University, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Texas 2006, s, 84-87.

Tüccar gemilerinin dışında, savaş ortamının ya da korsanlık tehlikesinin olduğu durumlarda aslında savaş gemisi olan pentekonterlerin de ticârî amaçlı kullanıldıkları bilinmektedir. Tabiatları gereği bu gemiler tüccar gemilerine nispeten uzun, ancak en olarak ince, yâni dar kemerelidirler (Res. 5)[86].

Aerodinamik olarak sağlam oldukları ve küreklerle hareket ettirildikleri için pentekonterler, hızlı seyahat edebilmekte ve tehlike anında kaçışı kolaylaştırmaktadırlar. Pentekonterleri hem ticâret yapmak hem de savaşmak için özellikle Fenikeliler tercih etmişlerdir. Yunan kentleri ise daha çok tüccar gemilerini kullanmışlardır[87].

Antik Çağ'da gemi teknolojisi çok gelişmiş olup pek çok farklı amaçta tüccar gemileri inşâ edilmiştir. Özellikle nüfusun sürekli artması ve artan nüfusu doyurabilmek için gereken tahıl sevkiyâtlarının yeterli olmaması sebebiyle çok büyük miktarlarda yük taşıyabilmesi için devasa gemiler inşâ edilmiştir.

Antik Çağ gemileri arasında en büyüklerinden biri olan ve Syrakusai Tiranı II. Hieron'un (İ.Ö. 270-215) inşâ ettirdiği Syrakusia adlı dev yük gemisi, konuyu açıklığa kavuşturabilmek adına iyi bir örnektir. Bu geminin keresteleri Etna Dağından, Halat takımı ve halfa otu İspanya'dan ve ihtiyaç duyulan diğer malzelemer muhtelif bölgelerden temin edilmişti. Gemi daha tamamlanmadan o kadar büyüktü ki suya indirilip orada tamamlanılmasına karar verildi. Bu işin başına verilen ünlü mühendis Arkhimedes'in inşâ ettiği bir vidalı bocurgat[88] sâyesinde, gemi suya indirilebildi[89].

Kalan iş gemi sudayken halledildi ve yaklaşık altı ay sürdü. Geminin içinde mozaiklerle süslü kabinler, bitkilerle süslü gezinti yerleri, bir gymnasion ve banyo

[86] James Edward Jennings, *a.g.e.*, 1988, s, 128.
[87] James Edward Jennings, *a.g.e.*, 1988, s, 128.
[88] Ağır yükleri kaldırmak için, manivela yardımıyla bağlı bulunduğu urganı kendine sardıran bir iş makinesi.
[89] Athenaeus, *The Deipnosophists; Or Banquet of the Learned, of Athenaeus*, Çev. C. D. Yonge, Frogotten Books, 2012, s, 203-210, 206f-207b.; Lionel Casson, *a.g.e.*, 2002, s, 131.

tesisi, kütüphâne ve küçük bir Aphrodite tapınağı yer almaktaydı. Geminin olası tehlikelere cevap verebilmesi için güvertesi, mancınıklar, savaş kuleleri ve her türlü savaş aracıyla donatılmıştı. Üç direğe ve dev bir yelkene sahipti[90].

Geminin ilk yüklediği kargonu ise 60.000 ölçek tahıl, 10.000 kap dolusu Sicilya balıkları, 20.000 talent[91] odun, 20.000 talent muhtelif yük ve ek olarak mürettabata ait olan erzaklar olduğu bilinmektedir. Söz konusu geminin uğrayacağı bazı limanlarda yer sıkıntısı çekeceğini anlayan II. Hieron'un, Kral Ptolemaios'a hediye edilmek üzere, gemiyi İskenderiye'ye gönderdiği bilinmektedir[92].

Syrakusia adı verilen bu geminin içindeki insanlar ve geminin boş ağırlığı çıkarıldığında yaklaşık 2.000 ton ile 3.650 ton arasında kargo taşıdığı düşünülmektedir. Ünlü mühendis Arkhimedes'in inşâ ettiği Syrakusia, Antik Çağ'da iktisâdî olanakların ve bilimin ne kadar ileriye gidebileceğini göstermektedir[93].

Antik Çağ ağırlıklı olmak üzere, gemiler ve denizcilik tarihi üzerine çalışan Lionel Casson, Antik Çağ gemileri hakkında şu cümleleri sarf ederek konuyu açıklığa kavuşturmuştur: "*Antik ticaret gemilerinin tarihi, hem elde edilen başarıları hem de kısıtlamaları yansıtır. Antik çağın gemi ustaları, sonraki çağdakiler kadar kuvvetli ve onların birçoğundan daha büyük gemiler inşa etmişlerdi. İskenderiye'den Roma'ya tahıl taşıyan büyük yük gemileriyle boy ölçüşebilecek örnekler, 18. yüzyıla kadar yapılamamıştır".*

[90] Lionel Casson, *a.g.e.*, 2002, s, 131-132.
[91] Antik Çağ'da kullanılan ve yaklaşık 29 kg ağırlıkta olan bir ölçü birimi.
[92] Athenaeus, *a.g.e.*, 209a-209b; R. P. Duncan Jones, " Giant-Cargo Ships in Antiquity*", The Classical Quarterly*, Vol. 27, No. 2, Cambridge University Press on behalf of the Classical Association, Cambridge 1977, s, 331; Lionel Casson, *a.g.e.*, 2002, s, 132-133.
[93] R. P. Duncan Jones, *a.g.e.*, 1977, s, 331-332; Lionel Casson, *a.g.e.*, 2002, s, 133.

4. Ticârî Rotalar

Ege ve Yakın Doğu merkezleri arasında rota tayin etmek Antik Çağ denizcileri için elbette kolay olmamıştır. Deniz yolculukları özellikle de söz konusu deney çağında ölümle sonuçlanabilmektedir.

Antik Çağ'da Doğu Akdeniz ticâret merkezlerinin alışılmış güzergâhlar üzerine yapıldığı bilinmektedir. Gemilerin bu güzergâhlarda sefere çıktıkları zamanlar yâni deniz yolculuğu mevsimi ise yaz aylarıdır. Bu mevsimin en erken 10 Mart'ta başlayıp en geç 10 Kasım'da bittiği anlaşılmıştır[94].

Antik Çağ denizcilerinin sâhil kıyılarını takip ederek seyrüsefer yaptıklarına dair görüş çoğunlukla kullanılan ancak oldukça yanlış olan bir bilgidir. Aksine, sâhil kıyılarında seyrüsefer yapmak denizcilerin özellikle kaçındıkları bir durumdur. Çünkü sâhile yakın seyretmek, çıkabilecek ânî bir rüzgârda, gemiyi Akdeniz'in resiflerle dolu, tehlikeli kıyılarında karaya oturtabilmektedir. Açık denizlerde belli rotaları takîben seyrüseferin yapıldığı Tunç Çağ'ından beri bilinmektedir. Mısır'dan İtalya'ya, açık deniz güzergâhları üzerinde yapılan düzenli tahıl sevkiyatları antik kaynaklarda da çokça bahsedilen bir durumdur[95].

M.Ö. 4. yy sonuna tarihlenen Kyrenia Batığı'nın üzerinde yeniden yapım çalışmaları yapmış olan arkeologlar, Kyrenia II adını verdikleri gemiyle deneysel seyirler yapmışlardır. Orta boylarda bir tüccar gemisi olmasına rağmen, Kyrenia II'nin güçlü rüzgârlara ve büyük dalgalara karşı dayanıklı olduğu ve açık deniz seyahatine elverişli bir gemi olduğu anlaşılmıştır[96].

---

[94] Lionel Casson, *a.g.e.*, 1995, s, 270.
[95] James Beresford, *The Ancient Sailing Season*, Mnemosyne Supplements, History and Archaeology of Classical Antiquity, Ed. Susan E. Alcock-Thomas Harrison-Willem M. Jongman, Vol. 351, Brill, Leiden 2013, s, 175.
[96] James Beresford, *a.g.e.*, 2013, s, 176.

Antik Çağ denizcilerinin elinde günümüz teknolojisinin sağladığı yöngüdüm techîzâtı bulunmamaktadır. Onlar için özellikle rüzgârları okumak bu işe yaramaktaydı. Günümüzde dahi yatçılıkla uğraşanlar için, rüzgârları yön tayin etmek amacıyla nasıl kullanabileceklerini gösteren kitaplar mevcuttur. Rüzgârı okuma ilmi ve yön tayin etme tecrübesi olan Antik Çağ denizcileri sisli günlerde veya gece karanlığında dahi yol alabilmekteydiler[97].

Ayrıca Antik Çağda ana yönlerin (kuzey, güney, doğu, batı) bilindiği ve Hellenistik Dönem'de ise ara yönlerin bilindiği-denizciler tarafından biliniyor olmalıysa da yazıya ancak bu dönemde geçmiştir- antik kaynaklardan anlaşılmaktadır[98].

Yönlerini tayin etmek ve tehlikelerden kaçınabilmek için hem askerî gemilerde hem de tüccar gemilerinde dümenci ve kaptan kadar önemli olan gözcüler bulunmaktaydı. Gözcüler suyun sığlaştığı yerleri resifleri, geceleri deniz fenerlerini ve çevreden gelebilecek herhangi bir tehlikeyi tespit etmekle sorumlulardı.

Gözcüler ve kaptan gibi geminin kaderini tayin eden kişiler meslekî anlamda çocukluktan itibâren yetişen deneyimli insanlardı. Denizin zorluklarının üstesinden gelebilmek için engin bir bilgi (yön, coğrafya, limanlar) ve tecrübe gerekmekteydi[99].

Bölgesel ticârî faaliyetlerde sâhil şeridini takîben seyrüsefer yapılmaktaydı. Antik Çağ denizcileri söz konusu tehlikeli Akdeniz sâhillerinde, bulundukları çevreyi tanımak zorundaydılar. Yaklaşan deniz ve hava koşullarını, denizin sığlaşıp sığlaşmayacağını, bulundukları ortamdaki hareketlilikleri önceden tahmin edebilmek, denizel çevreye hâkim olmak ve bunu yıllar boyu tecrübe etmek gerekmekteydi[100].

---

[97] James Beresford, *a.g.e.*, 2013, s, 177.
[98] Vitruvius, *The Ten Books on Architecture*, Çev. Morris Hicky Morgan, Oxford University Press, London 1914, s, 25.; James Beresford, *a.g.e.*, 2013, s, 177.
[99] James Beresford, *a.g.e.*, 2013, s, 183-185.
[100] James Beresford, *a.g.e.*, 2013, s, 189.

Söz konusu çevreye ve rüzgâra hâkim olan denizciler için Doğu Akdeniz'de yön tayin etmek ve bu bilgileri nesilden nesile aktararak ticârî rotalar belirleyip açık denizde seyrüsefer yapmak mümkün olmaktadır. Bu şekilde gelişen Antik Çağ denizciliği, Akdeniz boyunca, Ege ve Yakın Doğu arasında bir takım sâbit rotalar belirlemiştir.

Levant içerisinde, Levant ve Mısır arası, Kıbrıs- Levant arası, İonia sâhilleri, Kyklad adaları gibi bölgesel ya da yerel ticâretle uğraşan gemiler çoğunlukla belli yöngüdüm yöntemleri kullanarak sâhilden seyahat etmekteydiler.

Uzak mesâfeler arasında, uluslararası ticâret yapan gemiler ise güvenli yolları ve rüzgârları keşfedip rotayı şöyle belirlemişlerdir. Örneğin: İskenderiye'den çıkarak, İonia'ya gitmekte olan bir gemi öncelikle Levant sâhilinin kıyılarındaki tehlikelerden uzak bir yerde kuzey yönünde seyre başlamakta, güvenli bir açıklığa ulaşınca kuzeybatı yönünü takip ederek Kıbrıs'taki Akamas Burnu'na ulaşmaktadır (Harita 2)[101].

Kıbrıs'ta yapacağı ticârî bir faaliyeti yoksa bulunduğu konumdan, yâni Akamas Burnu'ndan yola çıkarak batıya doğru yönelmektedir. Bu durumdayken bir sonraki ulaşmak istediği hedef Rodos'tur. Ancak Lykia bölgesine çok yakın geçmek zorunda kalacağı için sâhille arasındaki mesâfeyi dikkatle korumalıdır. Çünkü ters bir durumda Gelidonya Burnu'na doğru yaklaşıp büyük tehlike içine girebilmektedir. Nitekim Gelidonya Burnu ve çevresi, Uluburun Batığı gibi benzer bir tehlikeden kurtulamamış antik batıklarla doludur[102].

[101] Danny Lee Davis, *Commercial Navigation in the Greek and Roman World*, (Graduate School of the University of Texas at Austin, Basılmamış Doktora Tezi), Austin 2009, s, 217-218.
[102] Uluburun Batığı hakkında daha detaylı bilgi için bkz. Ünsal Yalçın-Cemal Pulak-Rainer Slotta, *Uluburun Gemisi, 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti*, Çev. Gönül Yalçın, Deutsches Bergbau-Museum Yayınları, No. 139, Ege Yayınları, Bochum 2006.

Belirtilen tehlikeli bölgeyi, batı istikametinde geçerek Rodos'a ulaşan gemi Rodos üzerinden İonia'ya ulaşmaktadır. Yakın Doğu için Rodos, Ege Bölgesinin kapısı konumundadır (Harita 3). Ancak insan etkili ya da kurum ve yönetimlerin siyâsî müdâhaleleriyle, sâbit olarak kullanılan bu rota değişebilmektedir[103].

Bahsi geçen rotanın tahmîn üzerine kurulu bir rota olmadığı ve antik kaynaklarda geçtiği bilinmektedir. İ.S. 2. yy'da yaşamış hatip ve hiciv yazarı Samsatlı Lukianus'un **Navigium** adlı eserinde, İsis adında büyük bir Roma tahıl gemisinin, İskenderiye Limanı'ndan Roma'ya giderken Piraeus Limanı'nda demir aldığından bahsetmekte ve kaptanından aldığı seyir bilgisini paylaşmaktadır[104].

İskenderiye Limanı'ndan hareket eden İsis, Doğu Akdeniz boyunca, önceki paragraflarda da bahsedilen rotayı izlemiştir. Önce Kıbrıs'ın kuzeybatısındaki Akamas Burnu'na, ardından Rodos'a geçmektedir ki bu esnâda batıdan esen şiddetli bir fırtına çıkmıştır. Geminin kaptanı, sezdiği tehlikeden kurtulabilmek adına, daha öncede bahsedilen tehlikeli Lykia sâhiline doğru bilinçli bir seyir yapmış, Gelidonya adaları üzerinden, batı akıntısı yardımıyla Ege sâhillerine ulaşmış ve bu sebepten Roma'ya gitmeden önce kışı geçirmek için Atina'daki Piraeus Limanı'na gitmiştir[105].

Bu verilerden hareketle, Antik Çağ'da belirli ticârî rotaların olduğu, yapılan ticârete göre gerek sâhili takîben, gerekse açık denizden seyrüsefer yapıldığı, gemilerde yöngüdüm becerileri olan bilgili ve tecrübeli denizcilerin mürettebât olarak görev aldıkları ve Doğu Akdeniz'de etkin bir denizcilik ve ticâret trafiği olduğu anlaşılabilmektedir (Harita 4).

---

[103] Ticârî rotaların değişim ve belirlenişinde insan etkisi için ayrıca bkz. Pascal Arnaud, "Ancient sailing-routes and trade patterns: the impact of human factors*", Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean*, Oxford Centre for Maritime Archaeology: Monograph 6, Ed. Damian Robinson and Andrew Wilson, Oxford Centre for Maritime Archaeology, Institute of Archaeology, Oxford 2011, s, 61-80.

[104] Lucian, *Navigium*, Çev. K. Kilburn, Vol. VI, Loeb Classical Library, Harvard University Press, Cambridge, 1959, s, 430-486; Lionel Casson, "The Isis and Her Voyage", *Transactions and Proceedings of the American Philological Association*, Vol. 81, The Johns Hopkins University Press, Baltimore 1950, s, 43.

[105] Lionel Casson, *a.g.m.*, 1950, s, 43-47.

III. BÖLÜM

ARKAİK VE KLASİK DÖNEM BATIKLARI

Bu bölümde incelenecek olan batıklar Arkaik Dönem ve Klasik Dönem olarak iki başlık altında incelenecektir. Bahsi geçen dönemlere tarihlenmiş pek çok batık mevcuttur. Ancak bunlar irili ufaklı çanak çömlek parçaları, mimarî elemanlar ve safra taşları gibi pek çok farklı buluntu grubu hâlinde tekil olarak Akdeniz'in her bir yanından ele geçmiş olan batıklardır. Genel olarak büyük bir buluntu grubu teşkîl etmedikleri gibi kazıları yapılmamış ve haklarında yorum yapabilecek yeterli yayın birikimi maalesef henüz oluşmamıştır[106].

Bu çalışmada ele alınacak olan batıklar kazısı yapılmış ya da iyi araştırılmış ve yayınlanmış olan batıklardır. Bunlar arasında Arkaik Dönem' e ait olan batıklar: Pabuç Burnu Batığı, Kekova Adası Batığı, Kepçe Burnu Batığı ve Çaycağız Koyu Batığı'dır. Klasik Dönem'e ait batıklar ise: Tektaş Burnu Batığı, Ma'agan Michael Batığı, Mazotos Batığı, Alonnesos Batığı ve Khios A Batığı'dır (Harita 5).

A. ARKAİK DÖNEM BATIKLARI

7. yy ile erken 6. yy arasında tarihlenen Pabuç Burnu Batığı, Kekova Adası Batığı, Kepçe Burnu Batığı ve Çaycağız Koyu Batığı bu bölümün başlıklarını oluşturmaktadır. Söz konusu batıklar, önceki bölümlerde ifâde edilmeye çalışılan Arkaik Dönem iktisâdı ve deniz ticâreti için kayda değer bilgiler sunmaktadırlar (Harita 6).

---

[106] Akdeniz'de ele geçen batıklar hakkında söz konusu buluntuları ele alan en kapsamlı çalışma için Bkz. A.J. Parker, *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*, Oxford: BAR International Series 580, Oxford 1992.

1. Pabuç Burnu Batığı

2001 yılında bir arkeolog ve bir yerel dalış eğitmeni tarafından INA'ya(Sualtı Arkeolji Enstitüsü) ihbâr edilmesiyle keşfedilen batığın konumu, Bodrum'un güneydoğusunda, Pabuç Burnu adlı koyun, denizden yaklaşık 45 dakikalık yolculukla ulaşılabilecek açıklığında yer almaktadır (Harita 7)[107].

2001 yılında yapılan yüzey araştırmalarından sonra, Texas A&M Üniversitesi ve National Geographic topluluğunun yardımlarıyla düzenlenen kazı çalışmaları T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın izniyle 2002 ve 2003 yıllarında yürütülmüştür[108].

30 m'den başlayarak 50 m derinliğe kadar deniz yüzeyinde uzanmakta olan batık görünürde 26x14 m bir alanda yoğunlaşmış buluntulardan oluşmaktadır (Plan 1). İlk başta göze batan bulgular, bazıları sağlam çoğunluğu da kırık olan amphoralardır[109].

Buluntu yoğunluklarının kapladığı alan ve ele geçen 115 kg ağırlığındaki çapa, gemini ebatlarının yaklaşık 17-18 m civârında olduğuna işareti etmekedir. Bu durumda Orta boy bir tüccar gemisi olmalıdır[110].

Ele geçen buluntular çok çeşitlidir. Buluntu alanının aşağı tarafında çoğunluğu üzüm ve zeytin çekirdeklerinden oluşan büyük miktarda kuru gıda mallarından oluşan organik kalıntılar tespit edilmiştir[111].

---

[107] Elizabeth S. Greene-George F. Bass, "2002 Yılı Pabuç Burnu Kazısı Ön Raporu", *25. Kazı Sonuçları Toplantısı*, No. 2, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2004, s, 187.
[108] Elizabeth S. Greene-George F. Bass,, *a.g.m.*, 2004, s, 188.
[109] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, "Inconspicuous Consumption: The Sixth-Century B.C.E. Shipwreck at Pabuç Burnu, Turkey", *American Journal of Archaeology*, Vol. 112, No. 4, Archaeological Institute of America, 2008, s, 686.
[110] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 687.
[111] Elizabeth S. Greene-George F. Bass, *a.g.m.*, 2004, s, 189.

Geminin ahşap gövde elemanlarından bir kısım da buluntular arasındadır. Araştırmacıları, ahşapların Ege kökenli olduğunu düşünmektedir. Bu durumun yerel bir gemi üretimine işâret ettiği düşünülmektedir. Antik Çağ'da Batı Anadolu kentlerindeki gemi inşâ geleneği hakkında bilgi vermesi açısından önemlidir çünkü ahşap malzeme, **terade navalis** denilen gemi kurtları tarafından yıllar içerisinde çürütülüp yok edildiği için ender ele geçen bulgular arasındadır. Klasik Dönem öncesi bir geminin kalıntıları arasından ahşap çıkması arkeolojik açıdan çok mühimdir[112].

Geminin barındırdığı ana kargonun amphoralardan oluştuğu anlaşılmıştır. 30 tânesi korunmuş olmak üzere yaklaşık 250-275 civârında amphora ele geçmiştir. Araştırmalar amphoraların da pek çok tipte olduğunu göstermiştir. Nicelik açısından en yoğun olan iki ana tip amphoranın özellikle kargoyu ihtivâ ettiği düşünülmektedir. Bunlardan birincisinin 150 adet ele geçmiş olan Halikarnassos Tipi olduğu düşünülmektedir (Res. 6). 50 ile 70 arası örneği ele geçen ikinci tipin ise Toprak Renginde Güney İonia Tipi amphoralar olduğu düşünülmektedir (Res. 7). Ancak toprak rengi üretim olması ve sâde özellikleriyle Güney Dor ya da Rodos kökenli olabilecekleri de ihtimâller dâhilindedir[113].

Diğer ele geçen amphora tiplerinin de ana kargo amphoraları gibi Ege kökenli oldukları anlaşılmıştır. Bunların, Astarlı Güney İona Tipi, Dar Ağızlı Kayış Kulplu amphoralar, Ağır Yuvarlatışmış Ağızlı amphoralar, Klazomenai Tipi ve Gri Lesbos Tipi amphoralar oldukları düşünülmektedir (Res. 8)[114].

Amphoraların dışında bir takım bezemesiz ve kaliteli çanak çömlekler de buluntular arasındadır. Birkaçı yalnızca parça, ancak beşi iyi korunmuş büyük boy oinokhoe, üç olpe, dört tane mortar, birkaç kırık kyliks parçası, küçük bir sürahi, iki ekinus kâse, asma delikleri olan bir kâse, bir tabak ağzı ve kupa kulbu ele geçmiştir (Res. 9).

---

[112] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 687-s.703.
[113] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 688-692, s. 703.
[114] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 691-693.

Bu çanak.-çömleklerin de üretim yerleri Ege merkezleri olarak gösterilmektedir. Bunlar arasındaki toprak rengi Oinokhoeler, Olpeler, Kyliksler ve mortarların Güney Dor üretimi, kailteli ve bezemesiz olan ikinci bir grup ekinus kâse, Oinokhoe, ve kâselerin ise Halikarnassos üretimi olabileceği düşünülmektedir.

Bu iki ana çanak çömlek grubu dışında kalan bezemesiz ve kaliteli çanak çömleklerin ise Kuzey İonia, Erythrai ya da Phokaia üretimi olabilecekleri, aynı zamanda birisi küçük bir sürahi olan bir takım çok az sayıda buluntunun da Levant kökenli oldukları öne sürülmektedir[115].

Araştırmacıları, bezemesiz çanak çömlekler ve mortarları 6. yy'ın ilk yarısına, Klazomenai üretimi kapları 6. yy'ın 2. çeyreğine, soluk toprak rengi olpeleri ise 6. yy ortasına tarihlemektedirler. Ele geçen Güney Ege üretimi amphoraların da tarih olarak benzer aralıklara verilmesinden hareketle, Pabuç Burnu'nda batan tüccar gemisinin battığı tarih için İ.Ö. 570-560 civârını öne sürmektedirler[116].

a. Pabuç Burnu Batığının Kargosu ve Ticâreti

Amphoralardan alınan örnekler üzerinde gerçekleştirilen tahlîl sonuçları, geminin birincil kargosunun gıda malzemesi olduğunu göstermektedir. Yaş üzüm, zeytin ve kuru üzüm ticâreti yaptığı anlaşılmaktadır[117].

Bir diğer küçük amphora grubunda, yine üzüm tohumları, posa kalıntıları ve zift bulunmuştur. Zift içeren amphoralarda da şarap taşındığı düşünülmektedir. Yâni gemide aynı zamanda şarap ticâreti de yapılmaktadır.

---

[115] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 696-698, s, 700.
[116] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 698-700.
[117] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 703.

Bunun dışında önemli bir bilgi de kazı alanından gelmektedir. Batığın çanak çömlek yoğunluğunun bulunduğu ana kısmın güneydoğu yönünde, aşağı bakan tarafında bol miktarda zeytin çekirdeği bulunduğu gibi, üzüm dolu çukurların oluştuğu görülmüştür. Bu da çanak çömleğin dışında, gemide torba ya da sepet gibi bir takım saklama eşyalarıyla depolama yapıldığına işâret etmektedir. Sepet ve/veya torbalar, çanak çömleklere göre nispeten daha hafif olduklarından daha derine sürüklenmiş ve deniz tabanına oturup yer etmiş olmalılar. Organik malzemenden mütevellit oldukları için zamanla yok olup, bulundukları yerlere üzüm ve zeytin çekirdeği dolu çukurlar bırakmış olmalıdırlar[118].

Amphoralarda taşınan zeytinyağı, kuru gıda malzemeleri ve nispeten daha az oranda şarabın yanında aynı zamanda da bazı çanak çömleklerde ve tahmînen çuvallarda taşınan, yaş üzüm, zeytin, kuru üzüm gibi kuru gıda malzemeleri geminin yükünü oluşturmaktadır.

Buluntular arasında ağırlık ya da kefe gibi ölçüm malzemeleri yoktur. Ancak araştırmacıları, gemiden çıkan bozulmamış bazı mortarların ve oinokhoelerin yaklaşık ebatlarının aynı olduğunu ve bunların birer ölçüm malzemesi olarak kullanılmış olabileceğini, çuvallarla da gıda taşındığına dair destekleyici bir kanıt olarak göstermektedirler[119].

Arkaik Dönem'e tarihlenen ve yaklaşık 17-18 m boyutlarında orta boy bir tüccar gemisi olan batığın yaklaşık 10 ton çeşitli gıda yükü taşıdığı anlaşılmaktadır. Geminin güzergâhı bilenememekle beraber bazı tahminler mevcuttur. Kuzey İonia, Klazomenai ve Lesbos kökenli buluntular geminin en kuzeyden gelen yüküdür. Levant kökenli küçük sürahi ive bir takım parçalar ise en doğuya işâret etmektedir. Ancak zayıf bir ihtimâl olarak görülmektedir.

[118] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 704.
[119] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 705.

Geminin buluntu yoğunluğunun çoğu Güney Ege kökenlidir. Araştırmacıları bu sebeple geminin, Güney Ege'de seyahatlerinin çoğunluğunu geçirdiğini ve yerel ticâret ağının bir parçası olduğunu ileri sürmektedir[120]. Ancak bunu kesin olarak öne sürmek pek doğru olmayabilir. Arkaik Dönem'e ait bir gemi olması ya da geminin ahşabından yüküne kadar bütün buluntularının belirli ve yakın bölgelerden geliyor olması, ancak -kanımca- bir tüccar gemisinin o anda yaptığı ticâreti ve bulunduğu konumu anlamlı kılmaktadır. Bu sebeple ticâreti veya rotası konusu fazlasıyla yoruma açık durumdadır.

Örnek vermek gerekirse, söz konusu geminin sahibi, birden çok gemi işleten zengin bir Kıbrıslı tüccar olabilir. Kıbrıs üzerinden, günümüzde de bazıları bilindik olan antik rotaları kullanarak Rodos ve Knidos'a gitmiş orada Kıbrıs'tan getirdiği şarap ve zeytinyağını sattıktan sonra Kıbrıs'a geri dönerken götüreceği malları Ege'den toplamış olabilir.

Batı Anadolu Kentleri ve adalar arasında alışveriş yahut takas yapmadan boş dolaşmanın bir anlamı olmayacağından söz konusu bölgeyi gezerken yerel ticâret ağına da dâhil olmuş olabilir. Büyük ihtimalle de ilk kez böyle bir şey yapmamıştır. Kıbrıs'a dönüş yoluna hazırlanırken, şiddetli bir fırtınanın kurbânı olmuş ve Pabuç Burnu açıklarında batmış olabilir. Tarafımdan bu örnekle ortaya konulmak istenen şey, Antik Çağ ticâreti söz konusu olduğunda -arkeolojinin her meselesinde olduğu gibi- hiçbir şey siyah ya da beyaz değildir. O yüzden ele geçen batıklardan ele geçecek en doğru veriler geminin menşei ya da rotası değil, Antik Çağ'da hangi malların ticâretinin yapıldığı, kentler arasındaki etkileşim ile ticâretin boyutunun ne olduğu ve de bunun üzerinden tahmini seyrüsefer rotalarının ne olabileceğidir.

[120] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 703-704.

2. Kekova Adası, Kepçe Burnu ve Çaycağız Koyu Batıkları

a. Kekova Adası Batığı

INA'nın(Sualtı Arkeoloji Enstitüsü) 1970'ler ve 1980'lerde yaptığı yüzey araştırmalarında keşfedilmiş olan batık, Antalya İli'nin Demre İlçesi'ndeki, Üçağız(antik Teimiussa) ve Kaleköy(antik Simena) beldelerinin açıklarında yer alan Kekova Adası civârında yer almaktadır (Harita 8)[121].

Batık 8 m derinlikten başlayarak yaklaşık 21-24 m'ye kadar devam etmektedir. Yüzeydeki yığında yaklaşık 130 adet çeşitli tipte amphora ile birlikte kaba ve kaliteli çanak çömlekler görülebilmektedir (Resim 10).

Amphoralar genel olarak üç farklı tiptedir. Çoğunlukta olanlar sepet kuplu amphoralardır (Res. 11). İkinci büyük grup 20 civârında olan Güneydoğu Ege? tipi amhporalardır (Res. 12). Üçüncü ve son grup ise Korinth amphoralarıdır (Res 13)[122].

Batıktan ele geçen diğer buluntular arasında ise 2 adet mortar (Resim 14) ya da kâse ve nehir kökenli taşlardan oluşan 80 tane pürüzsüz yuvarlaklıkta ve Yakın Doğu kökenli olduğu anlaşılan safra taşı bulunmuştur[123].

Alanın yerbetimi incelendiğinde, batığın bulunduğu yerin yarıklar ve kayalıklar açısından zengin olduğu görülebilmektedir. Batığın biraz daha aşağı tarafında, 21 ile 24 m derinlikte kumlu bir kısım görülmektedir. İlâveten bir takım

---

[121] Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, "Two Early Archaic Shipwrecks at Kekova Adası and Kepçe Burnu, Turkey", *International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 40, No.1, Blackwell Publishing, 2011, s, 60.

[122] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, "Sourcing The Cargos of Three Archaic Shipwrecks: Kekova Adası, Kepçe Burnu and Çaycağız Koyu", *27. Arkeometri Sonuçları Toplantısı*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2012, s, 394-395.

[123] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, s, 399.

buluntunun oradan geleceğine ihtimal verilmekteyse de kazı yapılmadığı için bilebilmek henüz mümkün değildir[124].

Batıkta ele geçen 90 civârında Sepet kulpu amphoranın ana kargoyu ihtivâ ettiği düşünülmektedir. Bu tipte amphoralar yaygın teamülde Doğu Akdeniz merkezleriyle (Kıbrıs/Levant) ilişkilendirilmektedirler. Söz konusu amphoraların İ.Ö. 8. yy'a tarihlenen Kıbrıs'taki Salamis nekropolünde yer alan 79 numaralı mezardaki buluntularda en erken örneklerinin olduğu bilinmektedir. İ.Ö. 7. yy'a ait veriler ışığında, bahsedilen amphoraların Levant, Kıbrıs ve Kilikia gibi Doğu Akdeniz merkezlerinde yaygın olarak kullanıldığı da su götürmezdir. En geç üretimlerinin ise İ.Ö. 600'den geç olamayacağı düşünülmektedir. Ele geçen amphoralar koşutlarıyla karşılaştırıldığında, şekil, ebat ve biçimsel özellikleri açışısından 7.yy başlarına tarihlendirilmektedir[125].

Sepet kulplu amphoraların olası üretim yerinin tespîtini sağlayabilmek, içlerinden alınan kil örnekleri tahlîl ettirilmiştir. Ele geçen mortar ve amphoraların tahlîl sonuçlarının, Salamis nekropolündeki amphoralarla büyük oranda örtüştüğü gözlemlenmiştir. Bundan dolayı batıktaki Sepet kulplu amphoraların ve mortarın Kıbrıs üretimi oldukları düşünülmektedir[126].

Bir diğer buluntu grubunu oluşturan 20 civârında Güneydoğu Ege amphorasının Miletos ve diğer İon kentlerinden ele geçen İ.Ö. 7. yy örnekleriyle benzeştiği gözlemlenmiştir. Yine söz konusu amphoralarla, İtalya'dan bir mezar grubunun ve Girit'teki Kommos'ta 7. yy bağlamında yer alan amphoraların örtüşme gösterdiği tespit edilmiştir. Buradan hareketle batıktaki Güneydoğu Ege? tipi amphoralar da 7. yy civârına tarihlendirilmektedir[127].

[124] Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s, 65.
[125] Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s, 62-63.
[126] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, 2012, s, 396.
[127] Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s, 63.

Güneydoğu Ege? tipi adı altında ele geçen amphoraların menşei hakkında daha kesin bilgi verebilmek için, içlerinden alınan örnekler tahlîl edilmiştir. Örneklerin, Whitbread'in Samos amphora kil dokularıyla çoğunlukla örtüşmekte olduğu görülmüştür. Ancak birebir uyumun yakalanamaması ve İonia'da, Samos kil yapısıyla yerbilim açısından örtüşen Miletos gibi yakın özellikler taşıyan başka merkezlerin de olduğu göz önünde bulundurularak kesin bir üretim merkezi tayin edilememiştir[128].

Korinth buluntuları nicelik olarak azdır. Ancak Korinth tipolojileri iyi araştırılmış olduğu için batıktaki amphoraları tarihlemek kolaylaşmaktadır. Ele geçen amphoraların Korinth Tip A oldukları düşünülmektedir. Alınan kil örneklerinin tahlîl sonuçlarından, amphoraların üçte ikisinin Whitbread'in çalışmalarıyla örtüştüğü anlaşılmıştır. Bâzı farklı örneklerin ise içeriğinde eksikler tespît edildiği için birebir aynı minerolojik özellikleri taşımadığı anlaşılmıştır. Ancak Korinth'in birden fazla yerel kil kaynağını kullanıyor olmasının mâkul ve olası bir seçenek olduğu düşünülmekte ve söz konusu amphoraların da Korinth Tip A oldukları öne sürülmektedir. Buradan hareketle buluntu grubunun 7. yy'ın 2. çeyreğine tarihlenmesinin makul olduğu düşünülmektedir[129].

Buluntular arasında amphoralar dışında tek bir mortar vardır. Batıkta birden fazla katman olduğu tespit edilebilmiştir. Ancak kazı yapılmamıştır. Daha aşağı katmanlarda da bir mortar grubunun mevcûdiyyeti olasıdır. Ancak bilinememektedir. Bulunan mortarın mürettebâta ait olabileceği söylenmektedir[130]. Pabuç Burnu Batığından da bildiğimiz üzere mortarlar ağırlık ya da ölçek olarak kullanılabilmektedir[131]. Burada da bu olasılık canlı tutulmaktadır.

[128] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, 2012, s, 396-398.
[129] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, 2012, s, 396-398.; Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s, 64.
[130] Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s, 65.
[131] Elizabeth S. Greene.-Mark L. Lawall.-Mark E. Polzer, *a.g.m.*, 2008, s, 705.

Geminin battığı zaman için araştırmacıları kesin bir tarih verememektedirler. Ancak batığın kargosunu oluşturan üç tip amphoranın tipolojik incelemeleri ve koşut verilerle birlikte önerdikleri tarihler en güvenilir tarihleme unsurlarıdır. Bunlara istinâden araştırmacıları, geminin battığı tarih için İ.Ö. 7. yy başlarını uygun görmektedirler.

aa. Kekova Adası Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti

Kekova Adası Batığı'nın amphoraları geminin ana kargosuna dair net sonuçlar verememiştir. Ancak bağlamsal olarak tahmînlerde bulunmak mümkündür. Ele geçen Arkaik Dönem Sepet kulplu Amphoralar ekseriyetle zeytinyağı ticâretiyle ilişkilendirilmektedir[132]. Kökenlerinin kuvvetle muhtemel Kıbrıs olması, zeytinyağı taşıma ihtimâlini güçlendirmektedir.

Korinth A tipi amphoraların, çağdaş kandiller ve sürahilerle dokusal yakınlığının da zeytinyağı nakliyyâtına işâret ettiği düşünülmektedir. Batıktaki Korinth amphoralarının farklı dokusal ve biçimsel özellikler barındırması ve aynı zamanda Sepet Kulplu Amphoraların da zeytinyağı ile ilişkilendirilmesi, birden fazla üreticin mallarının sevk edildiği kanaatine varılmasına neden olmaktadır. Batıkta mortar bulunması ise-özellikle Arkaik batıklar için- bazı kaplarda kuru gıda taşındığına yorulmaktadır[133].

Batığın güzergâhının nasıl olduğu konusu yoruma açıktır. Ancak buluntulardan elde edilen veriler belirli bir rota değilse de olası konumlar önermeyi mümkün kılmaktadır. Çanak çömleklerin kökenleri üzerinden yürürsek, ağırlıklı bir Kıbrıs-İonia ilişkisi ve ikincil olarak da Levant ve Korinth bağlantıları görebiliriz. Bu durumda batığın Yakın Doğu merkezlerinden Kuzey Ege merkezlerine doğru uzun bir güzergâhı olduğu görülmektedir. Arkaik Dönem'den önce Uluburun Batığı gibi Tunç

[132] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, 2012, s, 393.
[133] Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s, 64-65.

Çağı ticâretini anlatan verilerin, uzun yol yapan gemilerin ne kadar eskiye gittiğini kanıtlamış olması, böyle bir yolculuğu mümkün kılmaktadır. Arkaik Dönem'de Yunan kentlerinde ve genel olarak Akdeniz'de siyâsî sıkıntılar, kıtlık sorunları ve küçük çaplı ticâret unsurlarının yoğunluğu tartışmalı konulardır. Kekova Adası batığı arz ve talebin Arkaik Dönem'de nasıl bir seviyede olduğunu anlayabilmek için iyi bir bakış açısı sunmaktadır.

b. Kepçe Burnu Batığı

1973 ve 1980 yıllarında INA(Sualtı Arkeoloji Enstitüsü) tarafından yürütülmüş sualtı yüzey araştırmalarında keşfedilen batığın konumu Muğla'nın Bodrum İlçesi'ne bağlı, Gökova Körfezi'ne bakan Çökertme İlçesi'nde, Kepçe Burnu adı verilen doğal burnun kıyılarındadır (Harita 9)[134].

Batığın kapladığı alan yaklaşık 5 m derinlikten başlayarak 10 m derinliğe kadar devam etmektedir. Çıkan buluntular nicelik olarak oldukça azdır. Bunlar sepet kulplu amphoralar, en az bir Güneydoğu Ege tipi amphora ve bir mortardır[135].

Tipolojik olarak amphoraların çoğunluğunu oluşturduğu anlaşılan sepet kulplu amphoraların dokuz tânesinden kil örneği alınarak tahlîl edilmiştir. Kekova Adası Batığı buluntuları ve Kıbrıs'taki Salamis Nekropolü'nden çıkan örneklerle benzeşmektedir. Ancak biraz daha kaliteli çanak çömleklerdir. Biçimsel açıdan ağız ve kaideleri incelendiğinde, İ.Ö. 7. yy ortasına tarihlenebilmektedirler[136].

Yapılan tahlîl sonuçları, mortarın da sepet kulplu amphoralar ile benzer dokusal özellikte olduğunu göstermektedir ve aynı şekilde Kekova Adası Batığı ve Salamis Nekropolü buluntuları ile bağdaştırılmaktadır. Araştırmacıları tarafından hem

[134] Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s, 65.
[135] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, 2012, s, 399.
[136] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, 2012, s, 399-400.

mortarın hem de sepet kulplu amphoraların, Kıbrıs kökenli oldukları ileri sürülmektedir[137].

Tekil bir örnek olarak, maalesef parçalanmış hâlde ele geçen ve Güneydoğu Ege? tipi olarak nitelendirilen amphoranın da tahlîl sonuçları, Kekova Adası'nda ele geçen Güneydoğu Ege tipi amphoralarla aynı tipte olduğunu göstermektedir.

Kesin bir tahlîl sonucu çıkmadığı gibi biçimbilimsel açıdan da nokta atışı yapılacak bir üretim yeri önerilememektedir. Miletos, Samos ve diğer Batı Anadolu kentleri olası birer adaydır[138].

Geminin battığı tarihi belirlemek için kullanılabilecek malzemeler, Kıbrıs kökenli oldukları düşünülen sepet kulplu amphoralar ve Güneydoğu Ege tipinde, parçalı hâlde ele geçen amphoradır. Hepsi bir bağlam içinde değerlendirildiğinde, geminin batıığı tarih için, 7. yy sonu ya da erken 6. yy uygun görülmüştür[139].

ba. Kepçe Burnu Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti

Kepçe Burun Batığı'nın kargosunu, Kıbrıs kökenli sepet kulplu amphoralar ve -tahmînen birden çoktular- Güneydoğu Ege tipi amphoralar taşımaktadır. Arkaik Dönem'de Kıbrıs ve Levant ile İonia sâhilleri arasında büyük bir etkileşimin olduğu anlaşılmaktadır.

Kıbrıs kökenli sepet kulplu amphoraların, ekseriyetle zeytinyağı ile ilişkilendirilmelerinden hareketle, araştırmacıları zeytinyağı ticâreti olasılığına sıcak bakmaktadır. Güneydoğu Ege tipi denilen, Ege kökenli tartışmalı amphoralarda da Kekova Adası Batığı örnekleriyle benzeşmesi sebebiyle bir Miletos kökeni ihtimâli

[137] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, 2012, s, 400.
[138] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, 2012, s, 400-401.
[139] Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s, 65.

düşünülmüştür. Bunun sonucu olarak da, Arkaik Dönem'de Kıbrıs ve İonia arasında belki de zeytinyağı takası şeklinde müşterek bir ticâret gelişmiş olabileceğini ileri sürmektedirler[140].

Geminin rotası içinse bu veriler ışığında bir şey önermek çok zordur. Ancak yapıldığı farzedilen olası ticâretinden hareketle, Kekova Adası Batığı ile koşut olan bir güzergâh öne sürmek makuldür. Bu durumda Levant merkezlerinden Kıbrıs'a, Kıbrıs üzerinden Rodos'a geçip, oradan da İonia sâhillerinde dolaşım yapmış olması muhtemeldir.

c. Çaycağız Koyu Batığı

Marmaris İli'nde yer alan Çaycağız Koyu'nun kıyısında konumlanan batık, INA (Sualtı Arkeoloji Enstitüsü) tarafından daha evvelinde keşfedilmiş olsa da, Dokuz Eylül Üniversitesi'nden bir arkeolog ekibi tarafından 2008 yılında farkedilmiş, bunun üzerine 2010 yılında sualtı yüzey araştırması yapılmıştır (Harita 10)[141].

5 m ile 12 m derinlikte uzanan batıktan, toplamda 60 civârında Kıbrıs-Levant kökenli sepet kulpu amphora ve 30'dan fazla mortar ele geçmiştir. Amphoralardan alınan kil örneklerinden gelen tahlîl sonuçları, amphoraların Kıbrıs kökenli olduklarını doğrulamaktadır.

Kıbrıs'taki Salamis Nekropolü'ndeki 3 nolu mezar buluntuları ve aynı zamanda İsrail'deki Askhelon'da, İ.Ö. 604'e tarihlenen yangın tabakasında ele geçen buluntularla koşut biçimsel özellikler gösterdiği, araştırmacıları tarafından öne sürülen sepet kulplu amphoralar yaklaşık olarak İ.Ö. 7. yy sonu ya da erken 6. yy olarak tarihlendirilmektedir[142].

---

[140]Elizabeth S. Greene-Justin Leidwanger-Harun A. Özdaş, *a.g.m.*, 2011, s, 65.
[141] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, 2012, s, 401.
[142] Gös. yer.

mortarlar üzerinde yapılan tahlîl sonuçları ise yine köken olarak Kıbrıs'a işâret etmektedir. Sonuçlar, Çaycağız Koyu Batığı'ndan ele geçen mortar grubu ile Pabuç Burnu ve Kekova Adası batıklarından ele geçen mortarların aynı özelliklerde ve aynı kökende olduğuna işâret etmektedir[143].

Ele geçen sepet kulplu amphoralar, geminin battığı zamanı söyleyebilmek için tek ve en sağlam verilerdir. Sepet kulplu amphoralardan hareketle Çaycağız Koyu Batığı'nı, geç 7. yy ya da erken 6. yy'a tarihlendirmek mâkul bulunmuştur.

ca. Çaycağız Koyu Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti

Çaycağız Koyu Batığı'nın bilinebilen tek kargosu sepet kulplu amphoralardır. Hâliyle geminin ne ticâreti yaptığı ya da yüklerinin toplamda ne olduğu anlaşılamamaktadır. Yine de hakkında elde edilen kısıtlı bilgiyle birkaç yorum yapabilmek mümkündür.

Batığın konumu sıkıntılıdır. Çok sığ bir yerde olduğu için asırlar içinde alanın defâlarca kez yağma ve talana mâruz kaldığını tahmîn etmek zor değildir. Kıbrıs malzemesi taşıyan, ancak Marmaris'te batan bir teknenin en azından 5 ton yük taşıyabilen orta boy bir tüccar gemisi olması ve birkaç mürettebatının olması gerekmektedir ki söz konusu uzun seyrüseferi yapabilsin.

Sepet kulplu amphoraların zeytinyağı ile ilişkilendirildiği ve ele geçen amphoraların Pabuç Burnu ve Kekova Adası batıklarıyla koşut olduğu bilgisi göz önüne alınırsa, geminin ana yüklerinden birinin zeytinyağı olduğu güvenle söylenebilir.

[143] Justin Leidwanger-Harun Özdaş- Elizabeth S. Greene, *a.g.m.*, 2012, s, 402.

mortarların da adı geçen batıklarla koşut ve çağdaş olduğu bilgisinden ve de alışverişten çok mürettebâtın çanak çömleği ya da araştırmacıları tarafından adı geçen diğer batıklar için öne sürüldüğü gibi, ölçek olarak kullanılabileceği anlaşıldığından, çok sayıda ele geçen mortar için aynı varsayımı benimseyerek, geminin kuru gıda ticâreti yaptığını söylemek de olasıdır.

Yine aynı şekilde diğer batıklarla koşut bir güzergâhı olduğu, Levant ve Kıbrıs üzerinden İonia Bölgesi'ne doğru seyahat ettiğini söylemek gayet mâkul bir seçenektir. Bütün bunlar göz önüne alındığında, Çaycağız Koyu Batığı'nın da Arkaik Dönem'de, Yakın Doğu ve Ege merkezlerinin etkileşiminin anlaşılmasına katkıda bulunduğu ve Arkaik Dönem ticâretine ışık tuttuğu söylenebilir.

B. KLASİK DÖNEM BATIKLARI

Klasik Dönem'e tarihlenen Tektaş Burnu Batığı, Ma'agan Michael Batığı, Mazotos Batığı, Alonnesos Batığı ve Khios A Batığı bu bölümün başlıklarını oluşturmaktadır. Bu batıklar üzerinde yapılan araştırmaların sonuçları, önceki bölümlerde Klasik Dönem'in iktisâdı ve deniz ticâreti için oluşturulmaya çalışılan kuramsal çerçeye ilişkin önemli ve zengin veriler sağlamaktadır (Harita 11).

1. Tektaş Burnu Batığı

INA tarafından 1996 yılında İzmir'de, Seferihisar İlçesi'nin Sığacık Mahallesi'nin (Teos antik kenti) batısında yer alan Tektaş Adası yakınlarında (Harita 12), 38-45 m derinlikte keşfedilen ve İ.Ö. 5. yy'a tarihlenen batığın kazısına 1999 yılında başlanmıştır[144].

Batıkta özellikle göz dolduran buluntular amphoralardır. İki ana amphora tipi bulunmuştur. Bunları, Manitoba Üniversitesi'nden bir amphora uzmanı olan Dr. Mark Lawall incelemiştir. Lawall ilk tipin Mende amphorası, ikinci tipin ise Pseudo-Samian denilen bir tip olduğu kanısına vardı. Batıktaki Mende amphoraları (Res. 15), İ.Ö. 475-450 civârına tarihlenmiştir. Ancak ikinci tipin menşei ve tarihlemesi daha sorunludur. Lawall bu amphoraların, Klazomenai antik kentinde o dönemde üretilen amphoralarla oldukça benzeşen özellikleri olduğunu belirtmiştir ki bu durumda, batığın konum olarak Klazomenai'ye olan yakınlığı bir başka anlam kazanmıştır[145].

Batıktan ele geçen iki Khios amphorasının (Res. 16) İ.Ö. 440-425 aralığına tarihlenmesi ve bu tarihlemenin Atina Agorası'ndaki çanak-çömleklerin

[144] George F. Bass, "Tektaş Burnu'nda Bulunan Gemi Batığı", *22. Kazı Sonuçları Toplantısı*, I, İzmir 2000, s.,409.
[145] Deborah N. Carlson, "The 1999 Excavation Season at Tektaş Burnu, Turkey", *INA Quarterly*, 26/4, 1999, s, 3.

tarihlemeleriyle koşutluğu, Tektaş Burnu Batığı'nın battığı zamanın yaklaşık olarak İ.Ö. 440 olarak önerilmesini sağlamıştır[146].

Amphoraların dışında ele geçen başka önemli eserler de vardır. Siyah firnisli, baskılı kantharoslar, hydria ve kandiller, yeme-içme kapları, Khios amphoraları ve iki adet ophthalmoi gibi ender buluntular yer almaktadır. Ophthalmoi(geminin gözleri), antik gemilerin pruva tarafında iki yanda bulunan boyalı mermer gözlerdir ve daha önce sadece Piraeus Müzesi'nde sergilenen ve Atina'daki ünlü triremelerin saklandığı gemi barınaklarında yapılan kazılardan ele geçmiş 6 adet ophthalmoi bulunmuştur[147]. Bunlar badem şekillidir. Ancak Tektaş Burnu Batığı'nda ele geçen iki ophtalmoi yuvarlaktır ve bu tip ele geçmiş tek örnektirler.

Geminin taşıdığı amphora kargosunun çoğunluğunun menşei Erythrai'dir (Res. 17). Gemide ele geçen tuzluğun ise Klazomenai üretimi olduğu düşünülmektedir (Res. 18)[148]. Tektaş Burnu Batığı'nın yaklaşık 10-12 m uzunlukta yâni orta boy bir tüccar gemisi olması[149],bulunan günlük kullanım kaplarının sayıca azlığı, gemide hiç pythos bulunmaması (güvertede içme suyu depolamak için kullanılır)[150] ve çanak-çömlek buluntularının, geminin Ege Denizinde, İonia sâhillerinde ve Rodos, Khios ve Lesbos gibi adalarda sıklıkla dolaşmış olduğuna işâret etmesi, aynı zamanda da Atina ile ilintili ciddi buluntulara rastlanmaması, İonia'da, Klasik Dönem'de küçük çaplı yerel bir ticâret yapıldığına ve Tektaş Burnu Batığı'nın da bu ağın bir parçası olduğuna işâret etmektedir[151].

---

[146] Deborah N. Carlson, "The 2000 Excavation Season at Tektaş Burnu, Turkey", *INA Quarterly*, 28/4, 2001, s, 5.
[147] Deborah N. Carlson, *a.g.m.*, 1999, s, 5.
[148] Kristine M. Trego, *Life On Board: A Comparative Study of the Shipboard Items From Four Classical to Early Hellenistic Merchantmen, (*Division of Research and Advanced Studies of the Universtiy of Cincinnati, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), ABD 2004, s, 47.
[149] Deborah N. Carlson, "The 2001 Excavation Season at Tektaş Burnu, Turkey*", INA Quarterly*, 29/2, 2002, s, 13-14.
[150] Kristine M. Trego, *a.g.e.*, 2004, s, 37.
[151] Deborah N. Carlson, *a.g.m.*, 2002, s, 14.

Geminin tarihlendiği yıllarda, özellikle de yaklaşık İ.Ö. 450 civârında Ege Denizi, Atina donanmasının murakebesi altındaydı. Atina bir kültür merkezi hâline gelmişti ve müttefikleri olarak nitelediği diğer Yunan kent devletlerinden düzenli olarak haraç almaktaydı. Bu dönemde Atina'nın, Ege Denizi'nde sağladığı egemenlik sayesinde, deniz ticâreti gelişti ve refâhı sağlandı. Köle ticâreti, tahıl, kereste, gümüş, bakır, şarap ve zeytinyağı ticâreti, bu dönemde Atina'nın önemli ticâret metalarıydı[152].

a. Tektaş Burnu Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti

Geminin ana kargosu 200 adet Pseudo-Samian olarak nitelendirilen amphoralardır. İkincil kargosu ise Batı Anadolu Seramikleridir[153]. Farklı boyutlarda ele geçen 13 adet masa amphorası, Batı Anadolu Seramikleri içindeki en büyük gruptur. 18 tâne çeşitli, tek kulplu kap ele geçmiştir[154]. Hatırı sayılır miktarda Khios seramiği de buluntular arasındadır. Bunlar içinde en tespît edilebilir olanları ise 10 adet siyah firnisli kantharostur[155]. Bu kantharosların 5. yy'da, ticâri yollarla, Klazomenai de dâhil olmak üzere İon kentlerine gittiği bilinmektedir[156]. Son büyük grup ise kulpsuz kandillerdir. Kandil grubunun da üretim yeri Khios veya çevresi olarak nitelendirilmektedir[157].

Bulunan kantharoslardan ve tek kulplu kaplardan bâzılarının, hiç kullanılmamış olduğu tespît edilmiştir. Özellikle kantharoslardaki siyah firnisin bozulmamış olması da göz önüne alındığında, bu kaplardan bâzılarının da ticâretinin yapıldığı düşünülmektedir[158].

---

[152] Deborah N. Carlson, *a.g.m.*, 1999, s, 8.
[153] Deborah N. Carlson, *Cargo in Context: The Morphology, Stamping, and Origins of the Amphoras from a Fifth Century B.C. Ionian Shipwreck*, (Faculty of the Graduate School of The University of Texas at Austin, Basılmamış Doktora Tezi), Texas 2004, s, 3.
[154] Deborah N. Carlson, *a.g.e*., 2004, s, 4.
[155] Deborah N. Carlson, *a.g.e*., 2004, s, 5.
[156] İlkan Hasdağlı, "Late Classical Kantharoi from Klazomenai", *Istanbuler Mitteilungen*, Band 65, Deutsches Archäologisches Institut Abteilung Istanbul, İstanbul 2015, s, 91-92.
[157] Deborah N. Carlson, *a.g.e*., 2004, s, 6.
[158] Kristine M. Trego, *a.g.e.*2004, s, 39.

Ele geçen amphoralarda şarap, çam katranı ve kesilmiş sığır eti bulunmaktadır. Bu tüccar gemisinin şarap ve çam katranı ticâretini yaptığı bilinmektedir. Kesilmiş sığır etleri içinse ilk başlarda mürettebâtın kumanyası olduğu izlenimi oluşmuştur. Ancak geminin, depolama ihtiyâcı gütmeyen küçük çaplı ve yerel bir tüccar gemisi olduğunun anlaşılmasıyla bu etlerin de ticâret emtiası arasında olduğu düşüncesi güçlenmiştir. Amphora 3 olarak etiketlenen söz konusu Mende amphorasında depolanan bu etler, çoğunlukla kaburga ve omurgadan oluşmaktadır. Kargo ortalamasının üstündeki boyutlarda olan bir başka Batı Anadolu menşeili amphorada da benzer bir depolama tespît edilmiştir[159]. Antik Çağ'da amphorada depolanarak yapılan kesilmiş et nakliyyesi-bilhassa sığır eti- Batı Akdeniz'deki birkaç batıktan daha bilinmektedir. Özellikle Kartaca'nın bu ticârette yeri olduğu bilinmektedir. Aynı zamanda İ.Ö. 5.yy Atina'sının, Teselya kaburgalarını ihrâç ettiği antik şair Hermippos tarafından ifâde edilmiştir[160].

Eldeki verilerden açıkça anlaşılabileceği üzere Tektaş Burnu Batığı, Klasik Dönem'de İonia ve çevresindeki merkezler arasında ağırlıklı olarak yerel ticâretle uğraşmış bir tüccar gemisidir. Ana ticâret malzemelerini ise şarap, çam katranı, Batı Anadolu çanak çömlekleri ve kesilmiş sığır etleri oluşturmaktadır.

[159] Deborah N. Carlson, *a.g.e.*, 2004, s, 16.
[160] Hermippus, "fr. 63", *Fragments of Attic Poetry*, Çev. Jonh Maxwell Edmond, E. J. Brill, Leiden, 1957, s, 304-305.; Deborah N. Carlson, *a.g.m.*, 2004, s, 16-17.

2. Ma'agan Michael Batığı

İsrail, Haifa'da, Kibbutz Sâkinlerinden biri olan Ami Eshel'in, Ma'agan Michael bölgesindeki plajın 75 metre açığında yüzerken, görmüş olduğu birkaç büyük taş ve çanak çömlek parçalarını bildirmesiyle keşfedilen batığın araştırılmasına, 1986 yılında, Haifa Üniversitesi Denizcilik Çalışmaları Merkezi'nde çalışmakta olan Dr. Elisha Linder ve Dr. Avner Raban tarafından başlanmıştır (Harita 13)[161]. 1988 ve 1989 yıllarında ise dizgeli bir şekilde kazısı yapılmıştır[162].

Batıkta ele geçen buluntular çok çeşitli ve muazzamdır. Geminin ahşap elemanları ve birleştirme elemanları, demir bir strigilis, siyah figürlü iki tane tuzluk, ahşap bir tokmak, içine kozmetik ürünlerin koyulduğu düşünülen kalp şekilli ahşap kutular ve ünlü, keman şekilli ahşap paletler bunlardan bazılarıdır[163].

Ele geçen çanak çömleklerin yarıya yakını Kıbrıs kökenlidir. %10'luk bir kısmı ise Yunanistan ve Ege kökenli çanak çömleklerdir. Bunlar üzerinde yapılan çalışmalar sonucunda, Ma'agan Michael Gemisi'nin battığı tarih için, yaklaşık olarak 5. yy sonuna, İ.Ö. 410-390 cîvarı öne sürülmüştür [164].

Yaklaşık 12 ton, safra için kullanıldığı anlaşılan büyük taşlar bulunmuştur. Üç farklı tip oldukları anlaşılan bu safra taşları hakkında ise yaygın görüş, bunların ne Kuzey Afrika ne de Levant kökenli taşlar olmadıkları yönündedir[165].

---

[161] Jerry Dean Lyon, *The Pottery from a Fifth Century B.C. Shipwreck at Ma'agan Michael, Israel*, (Graduate Studies of Texas A&M University, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Texas 1993, s, 2.
[162] Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 4.
[163] Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 7-11.
[164] Robert R. Stieglitz, "Classical Greek Measures and the Builder's Instruments from the Ma'agan Mikhael Shipwreck", *Amerian Journal of Archaeology*, Vol. 110, No.2, Archaeological Institute of America, 2009, s, 195.
[165] Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 11.

Geminin gövdesinin altında kalan alandan, yemek için kullanılmış oldukları düşünülen bazı eşyâlar ile zeytin, incir ve üzüm çekirdekleri çıkmıştır[166].

Çanak çömlek buluntuları çeşitli olduğu gibi pek çok farklı kökenden gelmektedir. Pithos, testiler, kandiller, yemek kapları ve depolama kapları mevcuttur[167].

Bulunan amphoraların, Amathos, Marion gibi antik Kıbrıs kentlerinde görülen Kıbrıs-Arkaik, Kıbrıs-Klasik olarak ayrılan ve çift renkli kırmızı amphoralar olarak sınıflandırılan kaplar olduğu anlaşılmaktadır (Res. 19)[168]. Aynı şekilde testilerin de Kıbrıs kökenli oldukları görülmektedir (Res. 20)[169].

Ele geçen siyah firnisli tuzlukların ve tek kulplu kapların Attika kökenli kaplar oldukları anlaşılmıştır (Res. 21). Siyah firnisli kantharosların ise Khios kökenli oldukları düşünülmektedir (Res. 22)[170] , söz konusu kantharos tipinin, Klazomenai, Khios ve diğer İon kentlerinde sıkça görülmesinin yanı sıra[171], önemli Yakın Doğu merkezlerinde de ticâretinin yapıldığı, bu örneklerle de anlaşılmaktadır.

a. Ma'agan Michael Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti

Geminin ana kargosunun şarap ve zeytinyağı olduğu anlaşılmaktadır. Bunun dışında batıkta dağınık bir şekilde ele geçen arpaların ise ikincil bir kargo oluşturduğu düşünülmektedir[172]. Ahşap kutulardaki kozmetik malzemenin ise geminin bir diğer yükü olduğu mâkul bir görüştür.

---

[166] Gös. yer.
[167] Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 8-12.
[168] Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 41.
[169] Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 67.
[170] Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 96.
[171] İlkan Hasdağlı, *a.g.m*., 2015, s, 92.
[172] Jerry Dean Lyon, *a.g.e*, 1993, s, 112.

Attika ve Batı Anadolu çanak çömlekleri ile Kıbrıs, Levant ve Pers kökenli diğer çanak çömleklerin oluşturduğu çeşitlilik, aynı zamanda da şarap, zeytinyağı, arpa, kozmetik ve siyah figürlü kantharoslar gibi bol ticârî emtia, Doğu Akdeniz boyunca seyahat eden ve geniş çaplı ticâretle uğraşan bir tüccar gemisinden söz ettiğimiz anlamına gelmektedir. Ma'agan Michael gemisin ele geçen 12 tonluk safra taşları ise geminin her türlü şartta, Akdeniz'de seyrüsefer edeceği uzun mesâfeleri baştan sona katedebilmek için, hazırlıklı bir vaziyetteyken battığına işâret eden en önemli imleçtir.

3. Mazotos Batığı

Mazotos Batığı 2006 yılında, Güney Kıbrıs'ta, Larnaca'nın 14 mil (yaklaşık 25 km) güneybatısındaki Mazotos Köyü sâhilinin 1,5 mil açıklarında (yaklaşık 2700 m), dalgıçlar tarafından keşfedilmiştir (Harita 14). 44 m derinlikte bulunan batık, kâşifleri olan dalgıçlar tarafından yerel mercilere bildirilmiştir[173].

Kıbrıs Üniversitesi'nin, Kıbrıs Cumhuriyeti Eski Eserler Birimi'yle anlaşması üzerine, 2007 itibâriyle batığın araştırılmasına başlanmıştır. Öncelikli olarak batıkta yüzey araştırması ve belgelemeler yapılmış ve ilk buluntular incelenmiştir. Ancak 3B haritalamasını tamamlayabilmek amacıyla, 2007-2009 yılları arasında gerçekleştirilen- 2008 yılında iki mevsim olmak üzere- dört kazı mevsimi boyunca alanda kazı yapılmamıştır (Res. 23)[174]. Dizgeli kazılar 2010- 2012 yılları arasında yapılmıştır[175].

Batıkta ilk başta göze batan buluntular, elde edilen verilerden anlaşıldığı şekilde geminin ana kargosunu oluşturan yaklaşık 500 adet Khios amphorasıdır (Res. 24)[176]. Diğer buluntular ise çeşitlidir. Bunlar arasında Geminin ahşap döşemeleri ve yaklaşık 15 m uzunlukta olduğu anlaşılan salması önemli bulgulardır. Kurşun çapa kabzaları, üç adet çapa, mürettebâtın erzâkı için kullanıldığı düşünülen bir Kos amphorası ve zeytin çekirdekleri ele geçmiştir[177].

---

[173] Stella Demesticha, "The 4th-Century-BC Mazotos Shipwreck, Cyprus: a preliminary report", *International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 40.1, Nautical Archaeology Society, Blackwell Publishing, Malden, USA 2011, s, 40.

[174] Stella Demesticha, *a.g.m*, 2011, s, 40.

[175] Adonis Papadopoulos, "The Mazotos Shipwreck", *Thetis Foundation Newsletter*, 2012, Lemesos, Cyprus, s, 3.; Anna Demetriou, "The Mazotos Shipwreck Project in Cyprus", *Submerged Heritage/Potopljena Baština*, Luka Bekić,International Centre for Underwater Archaeology in Zadar, UNESCO Category II Centre, Zadar 2012 s.,27.

[176] Stella Demesticha, "Questions on Trade: The Case of the Mazotos Shipwreck", *Cahiers du Centre d'Études Chypriotes*, Recherches récentes et nouvelles découvertes, Université Paris Ouest-Nanterre et Institut National d'Histoire de l'Art Nanterre, Paris 2009, s, 390.

[177] Anna Demetriou, *a.g.m*, 2012, s, 27.

Yine mürettebâta ait oldukları düşünülen, küçük kaliteli çanak çömlekler-bir tanesinde yazı mevcut- ve geminin kargosuna dâhil olduğu düşünülen şarap sürahileri heyecan verici buluntular arasındadır.

Çanak çömlek buluntuları arasında, ele geçen Khios amphoralarının dışında birkaç farklı amphora tipi daha saptanmıştır. Bunlar: mantar ağızlı Solokha I - Klasik ve Hellenistik dönemde Ege kıyılarında yaygın bir tir tip-, Mazotos, Mende ve Samos amphoralarıdır[178].

Batığın tarihlemesi için en etkili kanıt ele geçen Khios amphoralarıdır. Amphoralar ve diğer buluntaların bağlamsal incelenmeleriyle birlikte Mazotos Batığı'nın İ.Ö. 4. yy'ın 3. çeyreğine, yaklaşık olarak 350-325 civârına tarihlenen bir Geç Klasik Dönem tüccar gemisi olduğu anlaşılmaktadır[179].

a. Mazotos Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti

Mazotos Batığı, Klasik Dönem'de Kıbrıs ve Ege arasındaki ticâreti göstermesi sebebiyle çok önemli bir keşiftir. Bu batığın taşıdığı birincil yükün yaklaşık 500 adet Khios Amphorası olduğu anlaşılmıştır[180]. 2007-2012 yılları arasında yapılan araştırmalar şu âna kadar bu amphoraların Khios şarabı ihtivâ ettiğini göstermektedir. Bunu, amphoraların iç duvarlarından ele geçen kalıntıların katranımsı, reçine benzeri bir madde olduğunun ortaya çıkmasıyla anlıyoruz.

Reçine benzeri, sakızımsı amphora kalıntılarına, şarabın sebebiyyet vermesi genel kabul görmüş bir bilgidir. Söz konusu malzemelerin Khios amphorasından

[178] Stella Demesticha, *a.g.m.*, 2009, s, 390.
[179] Stella Demesticha, *a.g.m*, 2011, s, 46.
[180] Stella Demesticha, *a.g.m.*, 2009, s, 390.

çıkmış olması, konu hakkındaki pek çok şüpheyi ortadan kaldırmaktadır[181]. Antik kaynaklardan da bilindiği üzere, Antik Çağ'da, özellikle de Klasik Dönem'de, Khios'un şarabı meşhurdur ve en pahalı şaraplardan birisi olduğu bilinmektedir[182].

Henüz kesin olmamakla birlikte, bazı amphoralardaki örneklerin zeytinyağı kalıntısı olabileceği düşünüldüğü için, az miktar da olsa, zeytinyağının da geminin ikincil yükleri arasında olması muhtemeldir[183].

Batığın 2012 kazı mevsiminde bulunan en güncel verilerinden biri de çok miktarda ele geçen şarap sürahileridir. Bu sürahilerin de geminin ikincil yükü olabileceği düşünülmektedir[184].

Sualtı Arkeolojisi açısından, batıkların rotasını ve sürekli olarak nerelerde seyrüfeser yaptığını anlamak önemli bir sorunsaldır ve pek çok tartışmanın konusu olmaktadır. Fakat Mazotos Batığı'nın rotası için, tahmînler yürütmek mümkündür.

Ege'den Kıbrıs'a, Bizans ve Haçlı seferleri döneminden de bilinen ve Antik Çağ için de kabul görmüş bir rota mevcuttur. Ege ve Ege'nin kuzeybatı sâhillerinden önce Rodos'a, oradan da ihtimâlle Antalya Koyu'na geçen rota, Antalya üzerinden de Kıbrıs'ın güneydoğusuna veya Levant'a devam etmektedir[185].

Böylelikle Ege Denizi'nden çıkan antik bir tüccar gemisinin açık denizlerin tehlikelerinden sakınarak Yakın Doğu merkezlerine ulaşması mümkün olmaktadır. Mazotos Batığı da büyük olasılıkla bu seyrüsefer güzergâhını kullanmıştır.

---

[181] Stella Demesticha, *a.g.m*, 2011, s, 48.
[182] Titus Maccius Plautus, *The Comedies of Plautus*, Çev. Henry Thomas Riley, London G. Bell and Son, London 1912, 16.
[183] Stella Demesticha, *a.g.m*, 2011, s, 48.
[184] Anna Demetriou, *a.g.m*, 2012, s, 27.
[185] Stella Demesticha, *a.g.m*, 2011, s, 50.

Antik kaynaklardan ve arkeolojik kazılardan ele geçen bulgularla, Klasik Dönem'de deniz ticâretini açıklığa kavuşturacak pek çok veri ele geçmiştir. Ancak Khios ve Kıbrıs arasında yapılan ticâreti aydınlatacak veriler bunlar arasında çok azdır. Mazotos Batığı arkeolojik açıdan, 4. yy sonunda Kıbrıs ile Khios arasında dizgeli bir şarap ticâreti yapıldığını gösteren en somut verilerden biridir[186].

[186] Stella Demesticha, *a.g.m.*, 2009, s, 395.

4. Alonnesos Batığı

1985 senesinde Yunan bir balıkçının ve Alman bir eski eser koruma uzmanının tarafından, birbirlerine yakın aralıklarla, batığı Yunanistan Denizcilik Eski Eserleri Birimi'ne bildirmesiyle fark edilmiştir. Bunun ardından, 1991 yılında, Dr. Elpida Hadjidaki tarafından yüzey araştırmasına başlanmıştır.

Batığın konumu Ege Denizi'nin kuzeyinde, Sporad Adaları'ndan biri olan ve Peparethos, yâni antik İkus Adası'nın komşu adası olan Alonnesos Adası'nın açıklarındadır (Harita 15)[187].

Yüzeyde görünür durumda olan, iki katman hâlindeki yaklaşık 1000 tane amphoradan bazıları çıkarılıp incelendiğinde, batığın bir geç 5. yy tüccar gemisi olduğu anlaşılmıştır. Kazısına başlanmadan önce yüzey araştırması iyice yapılmış ve batığın bir fotogrametrisi çıkarılmıştır (Res. 25)[188].

Anlaşıldığı kadarıyla batığın ana kargosu 1000 civârında saptanan amphoralardır. İki ana tip amphora yaklaşık olarak eşit sayılarda istif edilmiştir. Birinci tip Mende Amphoralarıdır. İkinci tip ise Peparethos ya da daha yaygın ismiyle Solokha II Tipi amphoralardır (Res. 26).

Çıkan buluntular çok çeşitlidir. Bunlar arasında; kyliksler, bir khytra ve kupa, kandiller, bronz çiviler, bronz bir kova (kados) ve kepçe, taşıma işlerinde kullanılan bir situla ve siyah firnisli çanak çömlekler bulunmaktadır (Res. 27)[189].

---

[187] Elpida Hadjidaki, "Underwater Excavations of a Late Fifth Century Merchant Ship at Alonnesos, Greece: the 1991-1993 Seasons", *Bulletin de correspondance hellénique*, Vol. 120, Livrasion 2, 1996, s. 561.
[188], Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 564-565.
[189] Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 572-573.

Batığın daha kazısının çok erken safhalarında olmasına rağmen çok sayıda siyah firnisli çanak çömlek bulunmuştur. Bu çanak çömlekler üzerinde yapılan kil tahlîlleri, üretim yerlerinin Atina olduğuna işâret etmektedir. Araştırmacıları tarafından, ele geçen siyah firnisli bu çanak çömleklerin, batığın ikincil kargosu olduğu öne sürülmektedir[190].

18 tâne bozulmamış kâse ele geçmiştir. Bunların da kazıda dördüncü katmandan ele geçmiş olmasına rağmen iyi korunmuş olması, ticârî amaçlı oldukları düşüncesini güçlendirmektedir. Söz konusu kapların İtalya kökenli oldukları anlaşılmakla birlikte Klasik Dönem'de Atina'da taklitlerinin üretildiği de bilinmektedir (Res. 28).

Batıkta ele geçen metal buluntular üzerinde yapılan x-ışınlı floresan tahlîllerinin sonuçları, Attika ve Makedonia mâdenlerinden çıkma malzemelerden üretilmiş olabileceklerine olanak vermektedir.

Bâzı kâselerin altında görülen kömür tozlarından alınan örnekler karbon 14 testine tâbi tutulmuş ve İ.Ö. 480-420 gibi bir aralık göstermiştir. Geminin ateşe verildiği düşünülmekte ve bu durum Peloponnesos Savaşı ile de ilişkilendirilmektedir. Atina Agorası'ndan ele geçen verilerle karşılaştırıldığında, siyah firnisli çanak çömlekler de yaklaşık bir tarih vermektedir. Bütün bunların ışığında, geminin battığı tarih aralığının, İ.Ö. 420-400 civârı olduğu düşünülmektedir [191].

[190] Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 588-590.
[191] Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 590.

a. Alonnesos Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti

Ortaya çıkan verilerden anlaşılacağı üzere, Alonnesos Gemisi'nin ana kargosu, şimdilik sayısı 1000 cîvarında olduğu bilinen Mende ve Solokha II amphoralarıdır. Bu amphoralarla şarap ticâreti yaptığı bilinmektedir.

Geminin ikincil kargosu ise siyah firnisli seramiklerdir. Bu malların ise Atina üretimi oldukları anlaşılmaktadır. Bir diğer kargo ise, 18 tânesi ele geçmiş olan İtalya tipi kâselerdir ki, bunların da Atina'da üretilmiş taklitler olduğu anlaşılmıştır.

Görüldüğü üzere Alonnesos Batığı'nın kargosu çeşitlilik arz etmektedir. Ancak bu tüccar gemisi, taşıdığı kargonun çeşitliliğinden çok boyutlarıyla ve kapasitesiyle göz doldurmaktadır.

Mende amphoraları, içleri dolu olduğunda yaklaşık 36 kg ağırlıktadır. Diğer yandan Solokha II Tipi amphoralar ise dolu olduklarında, yaklaşık 26 kg olmaktadırlar. Batıkta yaklaşık olarak bu amphoraların eşit sayıda olduğu göz önüne alınırsa, ortalama olarak her bir amphora 30 kg edecektir. Amphoraların dört katman daha devam ettiği anlaşılmıştır. Yâni toplamda kargonun 4200 gibi bir sayı olduğu anlaşılmaktadır. Bu durumda, elimizde yaklaşık 126 ton yük taşıyan bir tüccar gemisi olduğu ortaya çıkmaktadır[192].

Klasik Dönem'de büyük çaplı bir ticâret yapıldığı ve 10.000 talent, yâni 250 tonu aşkın yük taşıyabilen gemiler ve hatta 450 tona kadar yük taşıyan tüccar gemilerinin olduğuna dair rivayetler antik kaynaklarda geçmektedir. Bu gemiler kaynaklarda Κέρκουροι olarak geçmektedir[193]. Klasik Dönem denizciliğine ve ticâretine dair yeterli veriyi sağlayacak batıkların, çok sınırlı sayıda olması sebebiyle bu durum daha önce kanıtlanamamıştır.

---

[192] Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 588.
[193] 2009.Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 589.; Heredotos, *Tarih*, Çev. Müntekim Ökmen, 5. baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, s, 549.

Araştırmacılarına göre, Alonnesos Batığı bu konu hakkındaki somut verileriyle bir doğrulama yaptırabilmiştir. 126 tonluk kargosuyla ele geçmiş bir Kerkyros olmalıdır. Bu yönüyle Klasik Dönem'de yapılan ticâretin antik kaynaklarda bahsedildiği kadar büyük olabileceğini göstermektedir.

Batığın rotası içinse, bir şey söylemek pek mümkün değilse de yine Araştırmacıları tarafından olası birkaç yorum yapılmıştır. Batığın konumu göz önüne alındığında, siyah firnisli çanak çömleklerin güvertede olması sebebiyle Atina'ya uğramış olduğu, üst katmanda Mende amphoraları bulunması sebebiyle en son Mende'den hareket ettiği, Perapethus üzerinden yoluna devam ederek ya İkus'a ya da kendi ana limanına doğru hareket ederken battığı düşünülmektedir[194].

[194] Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 591.

5. Khios A Batığı

2004 senesinde, Yunan Ephorate Sualtı Eski Eserleri Birimi'nden arkeologların ve Yunan Deniz Araştırmaları Merkezi'nden denizbilimcilerin ortaklaşa olarak, Khios (Sakız Adası) çevresinde yürüttükleri jeolojik-jeofizik yüzey araştırmalarında keşfedilmiştir (Harita 16). 2005 yılında ise kapsamlı bir yüzey araştırması yapılmıştır.[195]

Batık deniz yüzeyinde 70 m derinlikte uzanmaktadır[196]. Oval bir şekil oluşturduğu anlaşılan batık, 21 m uzunlukta, 8 m genişliktedir (Res. 29). Görünür malzemenin kalınlığı yüzeyden 1,4 m yükselmektedir. En üst katmanda, yaklaşık 350 adet amphora sayılabilmektedir (Res. 30)[197].

Batığın 70 m derinde bulunması, arkeolojik açıdan bir sorun teşkil etmektedir. Scuba dalış ekipmanı bazlı gelişen sualtı arkeolojisi, ancak 50 m derinliğe kadar olan batıklarda insanların çalışabilmesine müsaade etmektedir. Bu sebeple 50 m üstü derinliklerde arkeolojik kazı yapmak, günümüz teknolojisi ile mümkün değildir. Yine de söz konusu Khios A Batığı ve diğer pek çok derinsu[198] batığı, uzaktan kumandalı sualtı araçlarıyla incelenebilmekte ve geniş araştırmalar yapılabilmektedir. Khios batığı bu yöntem ile araştırılmış olup, ele geçen malzemeler bu şekilde gün yüzüne çıkarılmış ve bilimsel tahlîllerinin yapılması sağlanmıştır.

Ele geçen buluntular önceki paragrafta bahsedilen sorunlar sebebiyle sıkıntılıdır. Ancak yine de kayda değerdir. Yaklaşık 350 tâne ele geçen amphoranın

---

[195] Brendan P. Foley Ve diğerleri, " The 2005 Chios Ancient Shipwreck Survey: New Methods for Underwater Archaeology", *The Journal of the American School of Classical Studies at Athens*, Vol. 78, No. 2, American School of Classical Studies at Athens, Atina 2009, s., 269.
[196] Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 270.
[197] Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 286.
[198] Sualtı Arkeolojisin bir dalı olan ve henüz Türkçeleştirilmemiş olan **deepwater archaeolgy** kavramının içinde geçen **deepwater** kelimesi, deniz biyologları tarafından Türkçeleştirilip derinsu olarak ifâde edilmektedir. Ben de aynı kelimeyi benimseyerek **deepwater archaeology** kavramını "derinsu arkeolojisi" şeklinde Türkçe'ye geçirmekten yanayım.

çoğunluğunun, tipolojik incelemeleri yapıldığında iki farklı tip amphora olduğu anlaşılmıştır. Birnci tip amhporaların Khios üretimi oldukları ortaya çıkmıştır (Res 31). İkinci tipin ise kökeni kesin değildir. Ancak yapılan DNA tahlîlleri ikinci tipin de Khios kökenli olabileceğine ya da en azından Kuzey Ege (Thasos?) üretimi olabileceğine işâret etmektedir (Res. 32)[199].

Batıktaki son buluntu gurubu ise sürahilerdir. Bu grup, bezemesiz ve sâde kaplardır. Biçimsel olarak Ephesos Tetragonas Agorası'nda bulunan A tipi sürahilerle ve Rodos'tan ele geçen bir takım sürâhilerle aynı olduğu düşünülerek, araştırmacıları tarafından 4. yy ortalarına tarihlendirilmektedirler[200]. Bu sürahilerin batığın yükü mü yoksa mürettebâtın çanak çömleği mi olduğu bilinememektedir. Bundan dolayı yapılacak herhangi bir yorum tahmînden öteye geçememektedir[201].

Kazısı yapılamadığı için batıktaki katmanlar maalesef bilinememektedir. Bu sebeple batığın, görünürdeki amphoralar ve sürahiler dışında, muhteviyyâtının daha başka malzemelerden de içerip içermediğini söylemek mümkün değildir.

Khios A Batığı'nı tarihlemek için en geçerli veriler, ele geçen Khios amphoralarından gelmektedir. Araştırmacıları, Ukrayna'daki Belozerskoe yerleşimindeki bir tabakadan ve Kırım'ın batısında yer alan Panskoe I Tümülüsü'nden çıkan koşut malzemelerin 4. yy ortasına tarihlendirildiklerini, İlıon ve Atina Agorası'ndan çıkan koşut malzemelerinse İ.Ö. 330 ve 4. yy'ın ikinci yarısı civârına tarihlendirildiklerini göz önüne alarak, Khios A Batığı'nı İ.Ö. 350-330 yıllarına tarihlemektedirler[202].

[199] Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 289-s, 295.
[200] Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 289-290.
[201] Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 297.
[202] Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 291-292.

a. Khios A Batığı'nın Kargosu ve Ticâreti

Khios A Batığı'nda ele geçen 350 tâne amphoranın çoğunluğunu Khios amphoraları, bir kısmını ise kökeni kesin olmayan diğer bir tip Ege amphoraları oluşturmaktadır. Anlaşılacağı üzere geminin ana ticâretini oluşturan birincil kargo bunlardır. Bu amphoralarla neyin ticâretinin yapıldığı ise tahlîl sonuçlarından çıkan veriler üzerinden yorumlanmaktadır.

Khios tipi amphoraların genellikle şarap taşıdığı bilinse de, amphoralardan alınan örnekler moleküler biyolojik tahlîllere tâbi tutulmuştur. Sonuçlar bu amphoralarda zeytin ve keklikotu içeren bir metanın bulunduğunu göstermektedir[203]. Bu amphoraların zeytinyağı taşımış olmaları kuvvetle muhtemeldir.

Kökeni muğlak olan Ege tipi amphoraların da iç duvarlarından alınan örnekler tahlîl edilmiştir. Şam fıstığı ve sakız içeren bir malzeme olduğu anlaşılmıştır. Aynı zamanda reçine de bulunduğu için ana malzemenin sakız olduğu düşünülmektedir. Khios Adası'nın sakız ağaçlarıyla dolu olup, sakızıyla meşhur olduğu antik kaynaklardan da bilinmektedir[204]. Kökeni muğlak olan bu Ege tipi amphoralar, büyük ihtimâlle geminin ikincil kargosu olup mastik taşımış olmalıdır.

Khios A Batığı, taşıdığı kargoyla, günümüzde keşfedilmiş antik batıklara göre öğretici farklılıklar göstermektedir. Fakat söz konusu batık, boyutlarıyla da heyecan verici yorumlar yapmaya sebep olmaktadır. Batıkta deniz yüzeyinden itibaren 1.4 m yükseklikte bir yığın mevcuttur ve sadece yığının en üstünden görülebilen amphoraların sayısı, daha önce de söz edildiği gibi 350 tanedir. Batığın birkaç katman daha derine indiği araştırmacıları tarafından tahmîn edilmektedir[205].

---

[203] Brendan P. Foley vd., *a.g.m*., 2009, s, 294.
[204] Pliny the Elder, *The Natural History of Pliny*, Çev. John Bostock-H. T. Riley, Taylor and Francis, London 1855, 12/36.; Brendan P. Foley vd., *a.g.m*., 2009, s, 295.
[205] Brendan P. Foley vd., *a.g.m*,, 2009, s, 297.

21 m uzunlukta ve 8 m genişliktee olduğu tahmîn edilen geminin boyutları, bilinen Klasik Dönem batıklarının ebatları göze alındığında, ortalamanın çok üstündedir ve Alonnesos Batığı'ndan sonra ikinci en büyük gemi batığıdır. Eğer bu batık da Alonnesos gibi yaklaşık dört katman aşağı iniyorsa, tahminî olarak 100 ton civârında yük taşıyor olmalıdır. Bu da, Alonnesos batığı gibi Khios A Batığı'nın da, antik kaynaklarda büyük yükler taşıdığı bahsedilen bir Kerkyros olabilme ihtimâlini göstermektedir[206]. Bu bilgi, Klasik Dönem'de, Ege ve Yakın Doğu merkezleri arasında yapılan ticâretin ne denli büyük olabileceğini göstermesi ve bu konu hakkındaki tartışmaları destekleyici malzemeler sunması sebebiyle çok mühimdir.

Şarap ve mastik ticâreti yaptığı ve İ.Ö. 350-330 tarihlerinde battığı düşünülen bu tüccar gemisinin rotası hakkında, araştırmacıları, tahmînden öteye geçmese de bâzı yorumlar yapmışlardır. Geminin Khios malzemesi taşıyor olması ve batış yerinin Khios çevresi olması sebebiyle, en azından, son demir aldığı limanın Khios olduğu düşünülmektedir. Amphoraların da Khios amphoraları olması sebebiyle, bu amphoraların ilk kez kullanıldıkları düşünülmektedir[207].

[206] Elpida Hadjidaki, *a.g.m.*, 1996, s, 589.
[207] Brendan P. Foley vd., *a.g.m.*, 2009, s, 298.

SONUÇ

20. yy boyunca Antik Çağ iktisâdı ve ticâretini anlayabilmek için kuramsal düzeyde yapılmış olan çalışmalar incelenmiş, önerilmiş modellerin bu tezin bağlamında ne kadar uygulanabilir olduğu araştırılmıştır. Literatür taraması ve incelenen Arkaik ve Klasik dönem batıklarının verileri ışığında Doğu Akdeniz'de Arkaik ve Klasik dönem ticâreti sorgulanmıştır.

Arkaik ve Klasik Dönemde ciddî bir iktisâdî gelişim ve ticârî büyüme yaşandığı anlaşılmıştır. Klasik Dönem'e ait pek çok gelişmenin temelinin Arkaik Dönem itibâriyle atıldığı anlaşılmıştır. Bu sebepten Arkaik Dönem tarafımızdan iyice incelenmiş ve iki ayrı ticârî evre öngörülmüştür. Bunlardan ilki yaklaşık İ.Ö. 800-650 arası tekil alım satım (tecim) evresi, ikincisi ise yaklaşık İ.Ö. 650-500 olarak belirlenen gelişmiş ticâret evresidir. Klasik Dönem ise İ.Ö. 500/480-330 arası olarak değerlendirilmiş ve ileri kapitalizm öncesi ticârileşmiş bir Doğu Akdeniz iktisâdı öngörülmüştür.

8. yy başlarında Yunan kolonizasyonu başlamış Doğu Akdeniz'in birçok yerinde koloni kentleri kurulmuştur. Bunlarla koşut olarak emporionların yâni ticaret limanlarının oluştuğu gözlemlenmiştir. Bilinen ilk emporion'un ise Mısır'da İ.Ö. 814 civârında kurulan Naukratis adlı bir Yakın Doğu merkezi olduğu anlaşılmıştır.

Karanlık Çağ'ın bitiminden (İ.Ö.800), İ.Ö.700'e kadar nüfus, hem kıta Yunanistan'da hem de Batı Anadolu ve Yakın Doğu merkezlerinde iki iki katına çıkmıştır. Para kullanımı ve tektipleşmiş ağırlık ölçüleri henüz geliştirimediği için, yapılan ticâret içerisindeki alışveriş usulünde daha çok takasa yönelik para öncesi bir iktîsâdın mevcut olduğu anlaşılmıştır. 8. ve 7. yüzyıllarda bol miktarda çanak çömlek ticaretinin yapıldığı anlaşılmış, söz konusu çanak çömleklerin kargolarda daha çok ikincil ürünler olması sebebiyle bunların yanı sıra birincil ürünler olan gıda

malzemelerinin de deniz ticâretinde bol miktarda ticaretinin yapılmaya başlandığı anlaşılmıştır.

Kıta Yunanistan'da Atina, Ege'de Samos, Khios, Klazomenai ve Yakın Doğu'da Salamis, Naukratis gibi bâzı yerleşimlerin, Doğu Akdeniz'deki diğer yerleşimlere göre daha etkin bir ticâret ağları olduğu görülmüştür.

Yakın Doğu'da ağırlıklı olarak hayvancılık ve tarım üzerinden bir geçim olduğu tespit edilmiş, göçebe topluluklar ile yerleşik topluluklar arasında takas yoluyla bir ticâret gelştiği anlaşılmıştır. Aynı zamanda Fenikelilerin ise Akdeniz boyunca koloni kurdukları ve ticâret hacimlerini gün geçtikçe büyüttükleri görülmüştür.

Bahsedilen gelişmeler iktisâdi ve ticâri bir gelişimin ön şartlarının yerine geldiği anlamını taşımaktadır. Yaklaşık olarak İ.Ö. 800-650 arasında yaşanan bu gelişmelerden hareketle, daha çok ilkelci (**primitivist**) ve kaptilazim öncesi bir iktisâdi sürecin yaşandığı, ticâretin daha çok alım satımlar (tecim) şeklinde gerçekleştiği görülmüştür. özselci (**substantivist**) görüşün önde gelen ismi Polanyi'nin önerdiği, ticâretin toplum içre yerleşik bir takım alışveriş kalemi olduğu, fiyat talep düzeneğinin olmadığı, karşılıklılık ilkesi ve hibe anlayışıyla değiş tokuşlar şeklinde gerçekleştiği ve yeniden dağıtıma dayalı olduğu modelin ve Bücher'in kapalı hâne iktisâdı modelinin bu dönem iktisâdını ve ticâretini anlamak adına uygulanabilir olduğu görülmektedir. Örneğin, Batı Nil deltasında yalıtılmış olarak konumlanan ve Mısır firavunu tarafından Yunanların kullanımına sunulan Naukratis, bir emporion olarak 8. ve 7. yüzyıllarda, yapı ve işleyiş itibâriyle Polanyi'nin önerdiği ticâret merkezine en yakın örnek olmaktadır.

Ancak söz konusu dönem içerisinde tek bir düzen ya da model öngöremeyeceğimize dair pek çok veri vardır. Ağırlıklı tekil alım satım şeklinde ve ilkel denebilecek bir ticâret yapıldığı doğruysa bile ticârileşme tam da Arkaik Dönem'in bu safhasında başlamıştır. Bu sebeple aynı safha içerisinde düzenli,

kurumsallaşmaya yönelik ileri ticârileşmiş yapılar da bulunmaktadır. Nitekim arkeolojik veriler de bu iki dizgenin aynı anda varoluşunu kanıtlamaktadır.

İ.Ö. 8.yy'dan geç 7.yy'a kadar deniz ticaretiyle uğraşan tüccarların bölgeler arası ticâretle meşgul oldukları ve söz konusu tüccarlar içerisinde kentlere veya kurumlara bağlı olanların, bağımsız tüccarlara oranla daha fazla sayıda olduğu gözlemlenmektedir. Bu da Polanyi ve Bücher tarzı modellerin dışına çıkmakta ve Weber, Mayer ve Finley modellerine yaklaşmaktadır.

Kekova Adası Batığı'ndan gelen veriler, bu konuyu aydanlatabilmek adına ayrıca önem taşımaktadır. İ.Ö. 7.yy başlarına tarihlenen batık Kıbrıs ve İonia arasında başlayan uzun soluklu bir ticârî ilişkinin erken dönemine ışık tutmaktadır. İonia, Kuzey Ege ve Kıbrıs'a ait şarap ticâreti yaptığı anlaşılan geminin ortalama 5-10 ton arası yük taşıyabilen orta sınıf bir tüccar gemisi olduğu anlaşılmıştır. Birden fazla üreticinin zeytinyağını barındıran kargosuyla uzak mesâfeler arası bir ticâret yapmaktadır. Dönem içerisinde ağırlık ölçülerinin tektip olmadığı bilinse de burada amphoralar belki de ölçü olabilmektedir. Kıbrıs ve İonia merkezleri arasında gerçekleştiği bilinen sıkı ticâretin ne kadar erken başladığını gösterdiği gibi, dönemin genel tekil alım satım doğasına aykırı olarak daha ticârileşmiş bir evrenin başlangıcını göstermektedir.

Arkaik Dönem'in ikinci safhasını yâni yaklaşık İ.Ö. 650-500'ü farklı bir ticâri evre olarak belirlememize sebep olan önemli gelişmeler ise şöyledir. Yazının elitist kullanımının sona ermesi ve yeni Yunan alfabesinin yoğun olarak kullanılmaya başlaması söz konusu yıllara tekâbül etmektedir. Özellikle 6.yy sonlarına kadar yazının artık kişiler ve/veya topluluklar arasında takas ve alışveriş için düzenli olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır

7. yy sonlarında Para, Lydia'lılar tarafından kullanılmaktadır. 6. yy ortalarında ise Ege'deki kent devletleri tarafından elektron sikkeler kullanılmaya başlanmıştır.

İ.Ö. 550'ye gelindiğinde ise Doğu Akdeniz çapında paranın kullanımı başlamış ve pek çok merkez tarafından gümüş sikke darp edilmiştir. Kent devletleri tarafından kanunlar, ticâret antlaşmaları ve mahkemeler gibi resmî birimler kurulmuştur. Nüfus bir önceki yüzyıla göre daha da artmış ve bunu kentselleşme, üretim ve takasta artış gibi unsurlar tâkip etmiştir.

İ.Ö. 7.yy'da bazı merkezlerde oldukça çeşitli ticâret yapılmaya başlanmıştır. Örneğin Samos tabakalarından gelen veriler, Doğu Akdeniz'in batısından Rodos, Kyklad adaları, Peloponnessos, Makedonia, Yakın Doğu'dan ise Kıbrıs, Mısır ve hatta Asya'dan ithal Pers ve Kafkasya kökenli pek çok malzemenin ticâretinin yoğun bir şekilde yapıldığını göstermektedir. Öte yandan, Yakın Doğu merkezlerinden gelen Attika çanak çömleklerinin artışına dair veriler de bunu doğrulamaktadır.

Naukratis'ten gelen veriler, özellikle Khios malzemesinde artış göstermektedir. Hatta Yakın Doğu'da sevilen Khios çanak çömleklerinin, Naukratis'te taklitlerinin üretildikleri düşünülmektedir.

Kıta Yunanistan'da, nüfus artışının hızla devam etmesi, ticâret hacmini artırmış, kıtlık sorunları baş göstermiş ve dönem içerisinde güçlenen siyâsî merciler söz konusu sorunlara çözüm aramış, yasal düzenlemeler yaptırmış ve kanunlar çıkartmıştır. Bunun en iyi örneği Solon Islahatları'dır. Söz konusu yeniliklerle, pheidon ölçüsü ortaya çıkmış ve ticâret tektipleşmeye başlamıştır.

Yakın Doğu'da Persler'in tahakkümü ile birlikte benzer siyâsî ve iktisâdî gelişimler görülmüş, baharat ticâreti yapan küçük Arap topluluklarının bile kurumsal bir imparatorluk iktisâdına dâhil oldukları anlaşılmıştır.

Yine bu safhada emporionların (ticâret limanları) çok uluslu ve faal ticâret merkezleri hâline geldikleri anlaşılmıştır. Naukratis'te yerel üretim melez çanak çömleklerin artışı bunun en iyi göstergelerinden biridir. Hem yerel üretim yapan hem de toplumlar arası ticâret yapılan merkezlerin artışı, dönemin karma iktisâdî yapısını ortaya koymaktadır.

Söz konusu merkezler arasında ticâret yapan bağımsız deniz tüccarlarının sayılarının İ.Ö. 7.yy itibâriyle arttığı gözlemlenmiştir. Hem kurumlara ve kentlere çalışan hem de bağımsız çalışan tücarlar artmış ve birbirlerine sayıca oranları eşit seviyelere yükselmiştir.

İ.Ö. 7.yy'da kaliteli çanak çömleklerin Ege'den Yakın Doğu'ya ithalatı, daha önceki yüzyıllara oranlar çok daha yüksek seviylere çıkmış ve Rodos, Kos, Khios, Lesbos, Samos, Knidos gibi önemli merkezlerin Doğu Akdeniz'de ağırlığı artmış ve ticârette tektipleşme süreci baş göstermiştir. Aynı yüzyılda Yakın Doğu merkezlerinden (Mısır, Kıbrıs ve Levant) Ege merkezlerlerine yapılan ihrâcatta önemli bir artış görülmektedir.

İ.Ö. 650-500 arasında gerçekleşen söz konusu veriler bir önceki safhaya (İ.Ö. 800-650) göre ciddî farklılıklar göstermektedir. Nüfus artışının devamlılığı, kıtlıkların baş göstermesi, kurumsal ve siyâsî yapıların artışı, ticâret hacmindeki büyüme ve emtianın çeşitliliği, İ.Ö. 650-500 arasındaki ticârî ve iktisâdî yapıyı karmaşıklaştırmış ve bir üst ticârileşme seviyesine taşımıştır. Bu durum araştırmacılar tarafından gelişmiş ticâret olarak tanımlanmaktadır. Böyle yapılarda, merkezî pazar yerleri, sürekli faal pazar arayışları, alanında uzmanlaşan görevliler, tektipleşmiş ticâret sözleşmeleri gibi gayri resmî, gümrük vergileri, müfettişler, ticârî topluluklar, kentsel yöneticiler gibi resmî unsurlar doğurmuştur.

Bu safhada, tekil alım satımlar (tecim) yerine çoğul, tektipleşmiş, kurumsal yapıların ve sürekliliğin baş gösterdiği gelişmiş bir ticâret olduğu anlaşılmaktadır. Bu

yapıyı sorgularken, ilkelci (**primitivist**) ve/veya özselci (**substantivist**) modellerden uzaklaşılmakta, daha çok Weber, Meyer, Finley kavramlarına doğru gidilmektedir. Yine de Meyer'in Yunan ve Roma iktisatlarını çağdaş kapitalist iktisatlara benzetme eğilimi söz konusu dönem için aşırıya kaçmaktadır. Ancak Finley ve Weber'in ilkel ancak kapitalizme yakın bir dizge önerisi, aynı zamanda Weber'in tüketici şehir modeli, Doğu Akdeniz'deki her merkezi yansıtmasa da tutarlı bir şekilde uyarlanabilir gibi gözükmektedir. Örneğin, nüfus artışıyla birlikte kentsel ve kurumsal olarak İ.Ö. 7. yy sonunda büyüme gösteren Atina'da üretimden çok tüketim ağırlık kazanmıştır. Kentteki ânî iktisâdî büyüme yoksulluklar doğurmuştur. Pek çok vatandaş köle durumuna düşmeye başlamıştır. Solon döneminde yapılan ıslahatlar böyle bir takım olaylar dizisinin sonucudur. Solon bu dönemde zeytinyağı dışında başka bir gıda ürününün ihrâcâtının yapılmasını yasaklamış ve ticârî ürünlerin alım satımında düzenlemeler yaparak, pheidon denen tektipleşmiş bir ağırlık ölçüsü getirmiştir.

Doğu Akdeniz'de, Atina kadar gelişmemiş olan pek çok merkez ve iktisâdî düzen mevcuttur. Bunların hepsini bu safha için aynı kuram üzerinden yorumlamak mümkün değilse de söz konusu safhada gelişmiş bir ticârî evrenin oluştuğu anlaşılabilemektedir. Yine de tekil alım satımlar (tecim) ve özselci (**substantivist**) görüşün kavramlarıyla açıklayabileceğimiz bir iktisâdî yapı da gelişmiş ticâretin yanında bu dönemde devam edebilmiştir.

Yaklaşık olarak ikisi de aynı tarihlere yâni 7. yy sonu ve 6. yy başlarına verilen Kepçe Burnu ve Çaycağız Koyu batıkları, bu safhadaki ticârete dair ilginç bilgiler vermektedirler. Çaycağız Koyu Batığı konum olarak sıkıntılı olduğu için yorum yapmaya pek müsait değildir. Ancak Kepçe Burnu Batığı'yla benzer kargo, köken ve rota özellikleri göstermesi bakımından, büyük olasılıkla Kepçe Burnu Batığı üzerinden bahsedilecek veriler, Çaycağız Koyu Batığı için de geçerli olmalıdır.

Kepçe Burnu'nda batan geminin orta boy bir tüccar gemisi olduğu ve 5-10 ton arası bür yükü taşıdığı düşünülmektedir. Ana yük olarak Kıbrıs'tan, ikincil yük olarak ise Ege merkezlerinden zeytinyağı taşıdığı düşünülmektedir. Araştırmacıları

tarafından batıkta ele geçen mortarın ölçek yerine kullanılmış olabileceği düşünülmektedir. Kıbrıs ile İonia arasında müşterek bir ticâretin yapıldığı anlaşılmaktadır. Tektipleşmemiş olan ağırlık ölçüsü ve karşılıklılığa dayalı zeytinyağı alım satımı söz konusudur. Aynı zamanda erken bir dönemde ilk Kıbrıs-İonia alışverişini göstermesi ve sonradan bu alışverişlerin sıklaşacağını bilmemiz vesilesiyle burada bir dostluk, karşılıklılık ilişkisi, tekil alım satım (tecim) olduğunu anlamaktayız. Bu durum ise özselci (**substantivist**) bir iktisâdın izlerini taşıdığı şeklinde yorumlanabilir.

Benzer bir durum ise Pabuç Burnu Batığı için söz konusudur. İ.Ö. 570-560 yıllarına tarihlenen batık daha büyük bir ticâret yapmaktadır. 10 ton yük taşıdığı düşünülen orta boydaki geminin ana yükünün zeytin, kuru üzüm ve yaş üzüm olduğu düşünülmektedir. Ayrıca gemide çuvallarda kuru gıda taşındığına dair kuvvetli veriler mevcuttur. Arşatırmacıları, batıkta bulunan, birbirine boyut olarak benzeyen ancak tektip olmayan mortarların ölçek olarak kullanıldığı ve bunlar üzerinden kuru gıdanın ölçüldüğünü düşünmektedir. Ele geçen malzemenin çoğunluğu İonia kökenlidir. Geminin İonia civârında bölgesel ticâret yapan bir yük gemisi olabileceği gibi, bölgeden yük toplayarak Kıbrıs'a alım satım yapmyaya gidiyor olma ihtimâli vardır. Bu kadar geç bir tarih olmasına karşın yine de söz konusu kargonun tektipleşmemiş birimlerle ölçülen bir ticârete dâhil olması, yerel ya da bölgesel olarak ihtimâlle bağımsız ticâret yapması yine bizi özselci (**substantivist**) kavramlara yaklaştırmaktadır. Belli ki, gelişmiş ticâretin Doğu Akdeniz'e hâkim olmaya başladığı bu yıllarda, hâlâ daha bir yandan, küçük ölçekli, hâne itkisâdına ve karşılıklılığa dayalı bir takım ticârî faaliyet kendisine yer bulabilmiştir.

Klasik Dönem'de (İ.Ö. 500/480-330) ise ticârileşme anlamında tamamen farklı bir boyuta geçilmiştir. Arkeolojik nüfus araştırmaları, Klasik Dönem'de büyük bir nüfus patlamasına işâret etmektedir. Kıta Yunanistan'da yaklaşık 6 milyon, Yakın Doğu'da ise yaklaşık 7 milyon gibi bir toplam nüfus öngörülmektedir. Gelişkin ticâret merkezlerinin nüfusları, bu sayımlarda başı çekmektedir. Örneğin, Atina'nın toplam nüfusunun 250.000 civârı olduğu öne sürülmektedir.

Artan nüfusla birlikte, özellikle büyük merkezlerde ciddî kıtlık sorunları oluşmuştur. Pek çok bölgede pek çok farklı ürünün kıtlıkları söz konusudur. Bir bölgedeki eksik ürün ise, ürünün sıkıntısını çekmeyen bir başka bölgenin ticâri faaliyetini artırmaktadır. Örneğin Atina'nın tahıl kıtlığı sorunu yılda yaklaşık 40.000 ton tahıl ithalatını gerektirmiş, tahıl sorun çekmeyen Mısır ise bu kıtlıktan ticâri fayda sağlayarak tahıl üretim siyâseti geliştirmiş ve ciddî miktarlarda tahıl ticâreti yapmaya başlamıştır. Atina ciddi bir tahıl siyâseti gütmüş, kanunlar ve düzenlemelerle tahıl sorununu çözmek için mücâdele vermiştir.

Paranın etkin kullanımına başlanmış ve bütün ödemeler para ile yapılıp kayıt altına alınmaya başlamıştır. Emporionlar son derece kurumsallaşmış, ticârî faaliyetler kent devletlerinin siyasetinin ayrılmaz bir parçası hâline gelmiştir.

Kökenleri, batıda Avrupa, doğuda Güneydoğu Asya, kuzeyde Karadeniz, güneyde ise Afrika'ya kadar giden 200 farklı ticârî emtianın, Doğu Akdeniz boyunca tüccar gemilerinin yükü olarak bütün merkezlere ulaşımı sağlanmıştır.

Mısır, Sicilya ve Karadeniz kıyıları gibi Akdeniz çapındaki muhtelif merkezlerde yerel ihtiyaçtan çok daha fazla üretim yapılmış, elde edilen artı ürünler ise hiç zaman kaybetmeden piyasada yerlerini alabilmişlerdir.

Pers İmparatorluğu ve Atina İmparatoluğu gibi büyük güçlerin çatışmalarının ticârete siyâsî etkileri olmuştur. Örneğin Perslerin etkisiyle Yakın Doğu merkezleriyle Yunanistan merkezleri arasında kereste ticâretinde ciddî bir düşüş yaşanmıştır.

Kereste gibi bazı stratejik ürünlerin ticâretinde kısıtlamalar yapılırken, öte yandan pek çok metanın Doğu Akdeniz'de dolaşımı serbest bir şekilde yapılabilmiştir. Bunlar arasında yiyecek ve ucuz mallar, yarı lüks ve lüks mallar mevcuttur. Kaliteli şaraplarıyla bilinen Khios, Thasos, Khalkidike gibi merkezlerden yarı lüks olarak şarap gibi ya da aynı şekilde Theselya gibi eti meşhur olan yerlerden kaburga (sığır

eti) gibi lüks mallar hem kentlere hem taşradaki elitlere ulaşmıştır. Sombart'a göre söz konusu durum toplumsal değerlerin değişmesi ve varsıllığın artması ile büyüyen ticâretle ilişkilidir. Lüks mal talebi artar, ticâret büyür, kurumsallaşır ve bu döngü kapitalizmi başlatır.

Klasik Dönem'de ürün sayısı ve taleplerin artışıyla birlikte teknoloji de gelişmiş ve 450-500 tona kadar devasa yükler taşıyabilen gemiler inşâ edilebilmeye başlamıştır.

Söz konusu gelişmelerin yaşandığı iktisâdî süreç, araştırmacılar tarafından ileri kapitalizm öncesi ticârîleşme adı altında sınıflandırılmaktadır. Klasik Dönem'de özellikle de başta Atina olmak üzere çoğu Yukan kent devletinde ve Yakın Doğu'nun büyük merkezlerinde tam gelişmiş, kurumsallaşmış, paraya dayalı, siyâsî etkilerle yönlendirilebilen büyük çaplı bir deniz ticâreti olduğu anlaşılmaktadır. Söz konusu ortamı ancak Max Weber, Eduard Meyer ve Moses Finley'in kavramlarıyla açıklayabiliriz. Özellikle Weber'in tüketici şehir modeli, başta Atina olmak üzere pek çok Klasik Dönem kent devletiyle uyuşum göstermektedir. Klasik Dönem'e tarihlenen batıklar ise eksiksiz olarak bu verileri destekler niteliktedir.

İ.Ö. 440 civârına tarihlenen Tektaş Burnu Batığı, yaklaşık 10 ton yükü olan orta boy bir tüccar gemisidir. Muhtemelen Samos kökenli olduğu düşünülen amphoralada olan birincil yükün şarap ve çam katranı oduğu anlaşılmıştır. İkincil yükü ise kaliteli Batı Anadolu çanak çömlekleri (Klazomenai, Khios) ve bâzı Mende amphoralarında bulunan sığır etleridir. İonia bölgesinde yerel ticâretle uğraştığı anlaşılan batık yarı lüks emtia taşımaktadır.

Yaklaşık İ.Ö. 410-390'a tarihlenen Ma'agan Michael Batığı, yine orta boy bir gemidir. Malzemelerinin %50'sini Kıbrıs, %10'unu Ege, kalan %40'ını ise Levant ve Pers kökenli mallar oluşturmaktadır. Uzak mesâfeler arasında ticâret yaptığı anlaşılan

batığın kargosunu, şarap, zeytinyağı, arpa ve kozmetik gibi hem yiyecekler hem de yarı lüks ve lüks mallar oluşturmaktadır.

Mazotos Batığı İ.Ö. 350-325'e tarihlenmekte olan bir Geç Klasik Dönem gemisidir. Uzak mesâfeler arası ticâret yapmaktadır. Ana yük olarak taşıdığı 500 Khios amphorasıyla birlikte ikincil yük olarak da Mende, Solokha I ve Samos amphoraları taşımaktadır. Özellikle Khios şarabı ve zeytinyağı gibi yarı lüks emtia ticâreti yaptığı anlaşılan gemi, uzun soluklu Kıbrıs-Khios ticâretini aydınlatmaktadır.

Alonnesos Batığı ise İ.Ö. 420-400 civârına tarihlenmektedir. Yaklaşık 1000 adet Mende ve Solokha II Tipi amphora bulunan batığın şarap ve çanak çömlek ticâreti yapan ve kesin olmamakla birlikte bölgeler arası ticâret yapan bir gemi olduğu düşünülmektedir. Taşıdığı emtianın yarı lüks olmasından ziyâde miktarıyla önemli bilgiler vermektedir. Toplam yükünün 126 ton civârı olabileceği hesaplanan gemi, Antik Çağ'da ismi kerkyros olarak geçen ve Antik Çağ tüccar gemileri sınıflandırmalarında en büyüğün bir alt sınfıında yer alan gemilerden biri olduğu düşünülmektedir. 126 ton yarı lüks emtiayı taşırken belki de ateşe verilerek batan gemi hem Klasik Dönem ticâretinin hacminin büyüklüğü düşüncesini desteklemekte hem de siyâset ve savaşın etkilerine işâret etmektedir.

İ.Ö. 350-330 yıllarına tarihlenen Khios A Batığı, Khios ve Kuzey Ege (Thasos?) amphoraları taşımaktadır. Şarap ve mastik ticâreti yaptığı düşünülen batığın Khios ticâretinin büyüklüğüne dikkat çektiği gibi aynı zamanda boyutlarıyla Geç Klasik Dönem'de Doğu Akdeniz ticâretinin hacmini de göstermektedir. Alonnesos Batığı gibi, adı geçen batığın da bir kerkyros olduğu düşünülmektedir. Seyrüseferi bilinememekte ancak boytularından, bölgeler arası ya da uzak mesâfeler arası ticâret yaptığı anlaşılabilmektedir.

Klasik Dönem'e ait batıkların hepsi, dönem üzerine ortaya atılan düşüncelerle koşut veriler sunmaktadır. İleri kapitalizm öncesi ticârîleşme sürecinin Klasik Dönem Doğu Akdeniz'inde mevcut olduğu anlaşılmaktadır. Yine de, söz konusu ticârî süreci

iki yüzyıla yayarak, genel geçer olarak sunmak pek mümkün gözükmemektedir. Aslında, Yakın Doğu'da da, özellikle İ.Ö. 6. ve 4. yüzyıllar arasında ticâret hacminde ciddî bir büyüme olduğu anlaşılmaktadır. Deve hörgüçlerine asılı küfelerde baharat ticâreti yapan küçük Arap topluluklarının dahi, Pers egemenliğinde kurumsal imparatorluk iktisâdına dâhil olduğu bilinmektedir. Yine de, tek bir tarih yoktur düşüncesinden hareketle, Doğu Akdeniz'de, büyük ölçekli uzun mesâfeler arasında yapılan ticâretin yanı sıra, parasallığın gelişmediği, karşılıklılığa dayalı, küçük ölçekli ticârî yapıların da, özellikle Klasik Dönem ve hatta Antik Çağ'da, kendilerine bir yer bulabilmiş olmaları gerekir.

Tezin kapsamında incelenmiş olan Arkaik ve Klasik Dönem Batıkları, Antik Çağ'da denizcilik, tüccarlar, ticâri metalar, ticâret ve rotalar hakkında çok değerli bilgiler sunmaktadırlar. Deniz ticâreti açısından batıklardan elde edilebilen en sağlıklı veriler, merkezler arasındaki etkileşim, deniz ticaretinin boyutları, organik olmayan ticârî emtia ve seyrüsefer rotalarıdır. Ancak sâdece batıklar üzerinden Antik Çağ ticâretini sorgulamak yanıltıcı olabilmektedir. Hem ticârette alıp satılan metaların %70'nin organik oluşu hem de Antik Çağ batıklarının belki de daha %1-2'lik bir kısmının keşfedilmiş ve yayınlanmış oluşu, meseleyi sâdece batıklar üzerinden ele almayı imkânsız hâle getirmektedir. Bundan dolayı batıklar destekleyici verilerden öteye pek de gidememektedir. Deniz ticâreti konusunu sâdece batıklar üzerinden ele alabilmek için belli bir yüzde oluşturabilecek ve oran orantı kurabilecek kadar batık ele geçip yayınlanmalıdır. Bunun içinse sualtı arkeolojisinin birkaç on yıla daha ihtiyâcı var gibi görünmektedir.

KAYNAKÇA

Arenson, Sarah, *The Encircled Sea, The Mediterranean Maritime Civilization*, Constable and Company Limited, London 1990.

Arnaud, Pascal, "Ancient sailing-routes and trade patterns: the impact of human factors", *Maritime Archaeology and Ancient Trade in the Mediterranean*, Oxford Centre for Maritime Archaeology: Monograph 6, Ed. Damian Robinson and Andrew Wilson, Oxford Centre for Maritime Archaeology, Institute of Archaeology, Oxford 2011, s, 61-80.

Athenaeus, *The Deipnosophists; Or Banquet of the Learned, of Athenaeus*, Çev. C. D. Yonge, Frogotten Books, 2012.

Aubet, Maria Eugenia, The *Phoenicians and the West, Politics, Colonies and Trade*, Çev. Mary Turton, Cambridge University Press, Second Edition, Cambridge 2001.

Bass, George F., "Tektaş Burnu'nda Bulunan Gemi Batığı", *Kazı Sonuçları Toplantısı*, 22/1, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000, s. 409-411.

Bedford, Peter R., "The Persian Near East", The *Cambridge Economic History of the Greco-Roman World*, Ed. Walter Scheidel-Ian Morris-Richard P. Saller, Cambridge University Press, Cambridge 2008, s, 302-329.

Beresford, James, *The Ancient Sailing Season*, Mnemosyne Supplements, History and Archaeology of Classical Antiquity, Ed. Susan E. Alcock-Thomas Harrison-Willem M. Jongman, Vol. 351, Brill, Leiden 2013.

Braudel, Fernand, *On History*, Çev. Sarah Matthews, University of Chicago Press, Chicago, 1982.

Braudel, Fernand, *Bellek ve Akdeniz, Tarihöncesi ve Antik Çağ*, Çev. Ali Berktay, 2. Basım, Metis Yayınları İstanbul 2013.

Broodbank, Cyprian, *The Making of The Middle Sea, A History of the Mediterranean from the Begining to the Emergence of the Classical World*, Thames & Hudson, London 2013.

Casson, Lionel, "The Isis and Her Voyage", *Transactions and Proceedings of the American Philological Association*, Vol. 81, The Johns Hopkins University Press, Baltimore 1950, s, 43-56.

Casson, Lionel, *Ships and Seamanship in the Ancient Wolrd*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore 1995.

Casson, Lionel, *Antik Çağ'da Denizcilik ve Gemiler*, Çev. Gürkan Ergin, 1. Basım, Homer Kitabevi ve Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul 2002.

Carlson, Deborah, N., "The 1999 Excavation Season at Tektaş Burnu, Turkey", *INA Quarterly*, 26/4, Institute of Nautical Archaeology, 1999, s, 3-8.

Carlson, Deborah, N. "The 2000 Excavation Season at Tektaş Burnu, Turkey" *INA Quarterly*, 28/4, Institute of Nautical Archaeology, 2001, s, 3-8.

Carlson, Deborah, N., "The 2001 Excavation Season at Tektaş Burnu, Turkey", *INA Quarterly*, 29/2, Institute of Nautical Archaeology, 2002, s, 12-14.

Carlson, Deborah, N., *Cargo in Context: The Morphology, Stamping, and Origins of the Amphoras from a Fifth Century B.C. Ionian Shipwreck*, (Faculty of the Graduate School of The University of Texas at Austin, Basılmamış Doktora Tezi), Austin 2004.

Davies, John K., "Eskiçağ Ekonomileri: Modeller ve Bulanık Sular", *Ticaret, Tüccarlar ve Antik Kent*, Çev. Ömür Harmanşah, Ed. Helen Parkins-Christopher Smith, 1. baskı, Homer Kitabevi ve Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul, 2010, s. 200-227.

Davis, Danny Lee, *Commercial Navigation in the Greek and Roman World*, (Graduate School of the University of Texas at Austin, Basılmamış Doktora Tezi), Austin 2009.

Demesticha, Stella., "Questions on Trade: The Case of the Mazotos Shipwreck", *Cahiers du Centre d'Études Chypriotes*, Recherches récentes et nouvelles découvertes, Université Paris Ouest-Nanterre et Institut National d'Histoire de l'Art Nanterre, Paris 2009, s, 387-402.

Demesticha, Stella, "The 4th-Century-BC Mazotos Shipwreck, Cyprus: a preliminary report", *International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 40.1, Nautical Archaeology Society, Blackwell Publishing, Malden, USA 2011, s, 39-59.

Demetriou, Denise, " What is An Emporion? A Reassessment", *Histora: Zeitschrift für Alte Geschichte*,, Band 60, Heft 3, Franz Steiner Verlag, 2011, s, 255-272.

Demetriou, Anna, "The Mazotos Shipwreck Project in Cyprus", *Submerged Heritage/Potopljena Baština*, Luka Bekić,International Centre for Underwater Archaeology in Zadar, UNESCO Category II Centre, Zadar 2012 s, 24-29.

Erdkamp, Paul P. M.,"Beyond the Limits of the 'Consumer City'. A Model of the Urban and Rural Economy in the Roman World", *Historia: Zeitschrift für Alte Geschichte*, Bd. 50, H. 3, Franz Steiner Verlag, 2001, s, 332-356.

Erhat, Azra, *Mitoloji Sözlüğü*, 14. basım, Remzi Kitabevi, Büyük Fikir Kitapları Dizisi: 18, İstanbul 2006.

Finley, Moses I., *Antik Çağ Ekonomisi*, Çev. Hatice Palaz Erdemir, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2007.

Foley, Brendan P. vd., " The 2005 Chios Ancient Shipwreck Survey: New Methods for Underwater Archaeology", *The Journal of the American School of Classical Studies at Athens*, Vol. 78, No. 2, American School of Classical Studies at Athens, Atina 2009, s, 269-305.

Gertwagen, Ruthy, " Nautical Technology", *A Companion to Mediterranean History, Wiley Blackwell Companions to World History* Series, 1. Baskı, Ed. Peregrine Horden-Sharon Kinoshita, John Wiley & Sons, Incorporated, 2014, s, 154-169.

Gill, David W. J., "Pots and Trade: Spacefillers or Objets D'art", *The Journal of Hellenic Studies*, Vol. 111, The Society for the Promotion of Hellenic Studies, 1991, s, 29-47.

Greene, Elizabeth S.-Bass, George F., "2002 Yılı Pabuç Burnu Kazısı Ön Raporu", *25. Kazı Sonuçları Toplantısı*, No. 2, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2004, s, 187-194.

Greene, Elizabeth, S.-Lawall, Mark, L.-Polzer, Mark E., "Inconspicuous Consumption: The Sixth-Century B.C.E. Shipwreck at Pabuç Burnu, Turkey", *American Journal of Archaeology*, Vol. 112, No. 4, Archaeological Institute of America, 2008, s, 685-751.

Greene Elizabeth S.-Leidwanger, Justin-Özdaş, Harun A., "Two Early Archaic Shipwrecks at Kekova Adası and Kepçe Burnu, Turkey", *International Journal of Nautical Archaeology*, Vol. 40, No.1, Blackwell Publishing, 2011, s, 60-68.

Hasdağlı, İlkan, "Late Classical Kantharoi from Klazomenai", *Istanbuler Mitteilungen*, Band 65, Deutsches Archäologisches Institut Abteilung Istanbul, İstanbul 2015, s, 83-128.

Hadjidaki, Elpida, "Underwater Excavations of a Late Fifth Century Merchant Ship at Alonnesos, Greece: the 1991-1993 Seasons", Bulletin de correspondance hellénique, Vol. 120, Livrasion 2, 1996, s, 561-593.

Heredotos, *Tarih*, Çev. Müntekim Ökmen, 5. baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2009.

Hermippus, "fr. 63", *Fragments of Attic Poetry*, Çev. Jonh Maxwell Edmond, E. J. Brill, Leiden 1957, s, 304-305.

Howatson, M. C., *Oxford Antikçağ Sözlüğü*, Çev. Faruk Ersöz, Ed. M. C. Howatson 1. basım, Kitap Yayınevi, İstanbul 2013.

Ildız, Erkan, *Eski Çağ'da Bankacılığın Doğuşu ve Gelişmesi*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2. baskı, İstanbul 2015.

Jennings, James Edward, *Aeginetan trade, 650-457 B.C.: A re-examination*, (Graduate College of the University of Illinois at Chicago, Basılmamış Doktora Tezi), Chicago, Illinois 1988.

Jones, R. P. Duncan, " Giant-Cargo Ships in Antiquity", *The Classical Quarterly*, Vol. 27, No. 2, Cambridge University Press on behalf of the Classical Association, Cambridge 1977, s, 331-332.

Leidwanger, Justin-Özdaş, Harun- Greene, Elizabeth S., "Sourcing The Cargos of Three Archaic Shipwrecks: Kekova Adası, Kepçe Burnu and Çaycağız Koyu", 27. *Arkeometri Sonuçları Toplantısı*, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 2012, s. 393-409.

Lucian, *Navigium*, Çev. K. Kilburn, Vol. VI, Loeb Classical Library, Harvard University Press, Cambridge, 1959.

Lyon, Jerry Dean, *The Pottery from a Fifth Century B.C. Shipwreck at Ma'agan Michael, Israel*, (Graduate Studies of Texas A&M University, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Texas A&M University Press, Texas 1993.

Marchese, Ronald, "Athenian Imports in the Persian Period", *Excavations at Dor, Final Report IB: Areas A and C: The Finds (Qedem Reports 2)*, Kudüs 1995, s, 127-181.

Migeotte, Léopold, *The Economy of the Greek Cities, From the Archaic Period to the Early Roman Empire*, Çev. Janet Lloyd, University of California Press, Berkeley, California 2009.

Morris, Ian, "Early Iron Age Greece", The *Cambridge Economic History of the Greco-Roman World*, Ed. Walter Scheidel-Ian Morris-Richard P. Saller, Cambridge University Press, Cambridge 2008, s, 211-241.

Morris, Ian, "The Greater Athenian State", *The Dynamics of Ancient Empires: State Power from Assyria to Byzantium*, Ed. Morris, Ian-Scheidel, Walter, Oxford University Press, New York 2009, s, 99-177.

Möller, Astrid, *Naukratis, Trade in Archaic Greece*, Boardman, J.-Coulton, J.-Kurtz, D.-Smith, R. R. R., "Oxford Monographs on Classical Archaeology", Oxford University Press, New York 2000.

Möller, Astrid, "Classical Greece: Distribution", *The Cambridge Economic History of the Greco-Roman World*, Ed. Walter Scheidel-Ian Morris-Richard P. Saller, Cambridge University Press, Cambridge 2008, s, 362-384.

Nowak, Troy Joseph, *Archaeological Evidence for Ship Eyes: an Analysis of Their Form and Function*, (Graduate Studies of Texas A&M University, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Texas 2006.

Osborne, Robin, "Archaic Greece", The *Cambridge Economic History of the Greco-Roman World*, Ed. Walter Scheidel-Ian Morris-Richard P. Saller, Cambridge University Press, Cambridge 2008, s, 277-301.

Özdaş, Harun-Kızıldağ, Nilhan, " Archaeological and Geophysical Investigation of Submerged Coastal Structures in Kekova, Southern Coast of Turkey", *Geoarchaeology: An International Journal*, Vol. 28, Wiley Periodicals, Inc., 2013, s, 504-516.

Papadopoulos, Adonis, "The Mazotos Shipwreck", *Thetis Foundation Newsletter*, Lemesos, Kıbrıs 2012, s, 1-8.

Parker, A. J., *Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces*, Oxford: BAR International Series 580, Oxford 1992.

Plato, *Phaedo*, Çev. Davip Gallop, Clarendon Plato Series, Ed. M. J. Woods, Clarendon Press, Oxford, New York 2002.

Plautus, Titus Maccius, *The Comedies of Plautus*, Çev. Henry Thomas Riley, London G. Bell and Son, London 1912.

Pliny the Elder, *The Natural History of Pliny*, Çev. John Bostock-H. T. Riley, Taylor and Francis, London 1855.

Plutarch, *Plutarch's Lives, Pericles*, Çev. Bernadotte Perrin, 3, Harvard University Press, William Heinemann Ltd., London 1916.

Polanyi, Karl, *Büyük Dönüşüm, Çağımızın Siyasal ve Ekonomik Kökenleri*, Çev, Ayşe Buğra, İletişim Yayınları, 13. baskı, İstanbul 2016.

Reed, C. M., *Maritime Traders in the Ancient Greek World*, Cambridge University Press, Cambridge 2004.

Smith, Michael E., "The Archaeology of Ancient State Economies", *Annual Review of Anthropology*, Vol. 33, Annual Reviews, 2004, s, 73-102.

Snodgrass, Anthony, *Archaic Greece, The Age of Experiment*, University of California Press, California 1997.

Stehr, Nico, "Reviewed Work(s): Luxury and Capitalism. By Werner Sombart and W. R. Dittmar", *Social Forces*, Vol. 46, No. 4, Oxford University Press, s, 553-554.

Sombart, Werner, *Luxury and Capitalism*, First Edition, University of Michigan Press, Michigan 1967.

Stieglitz, Robert R., "Classical Greek Measures and the Builder's Instruments from the Ma'agan Mikhael Shipwreck", *Amerian Journal of Archaeology*, Vol. 110, No.2, Archaeological Institute of America, 2009, s, 195-203.

Trego, Kristine, M., *Life On Board: A Comparative Study of the Shipboard Items From Four Classical to Early Hellenistic Merchantmen, (*Division of Research and Advanced Studies of the Universtiy of Cincinnati, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), ABD 2004.

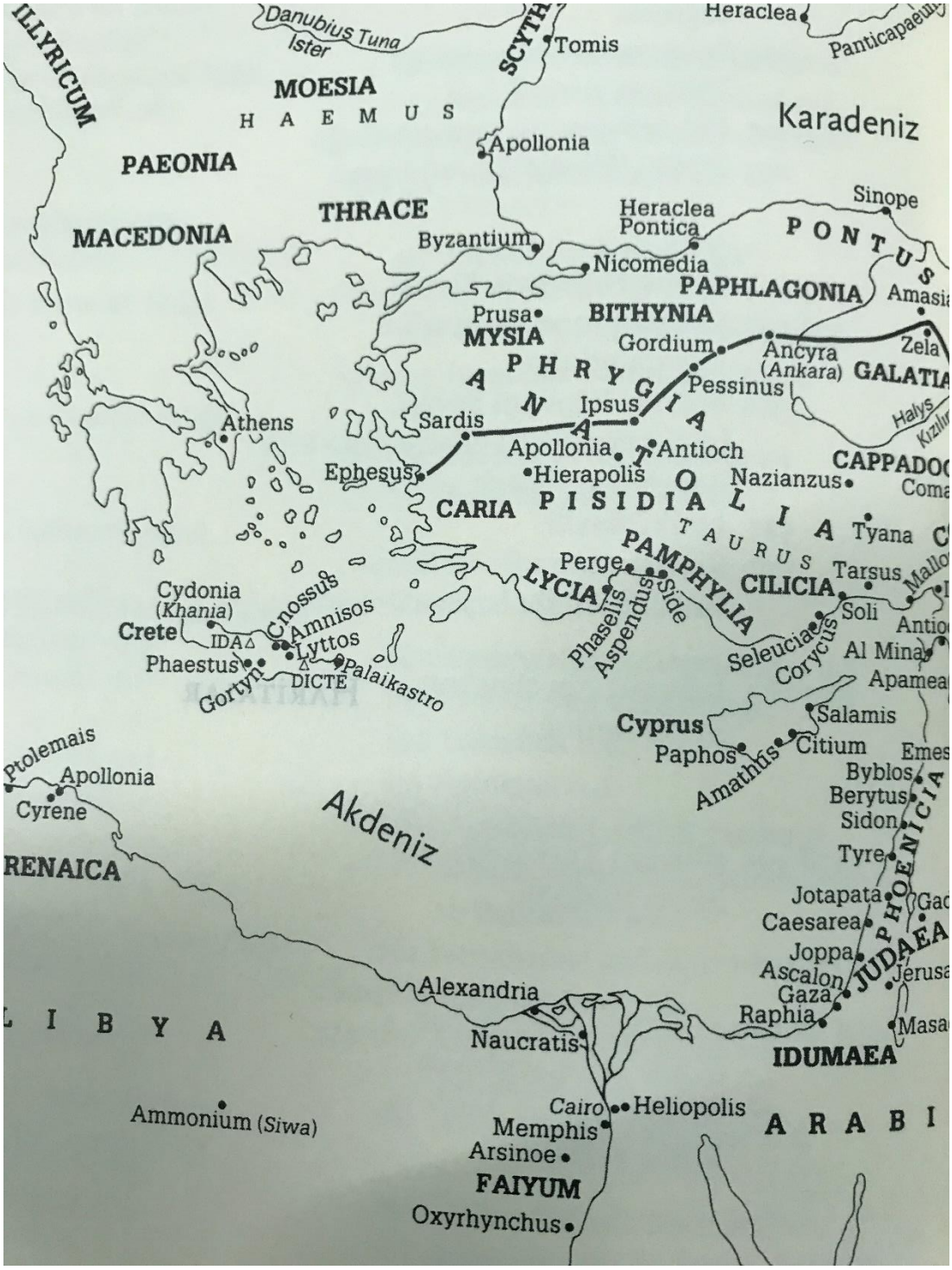
Van Alfen, Peter Gerritt, *Pant'agatha, Commodities in Levantine-Aegean Trade During the Persian Period, 6-4th c. B.C.*, (Graduate School of The University of Texas at Austin, Basılmamış Doktora Tezi), Texas, 2002.

Vitruvius, *The Ten Books on Architecture*, Çev. Morris Hicky Morgan, Oxford University Press, London 1914.

Whitby, Michael, " M.Ö. 4. Yüzyılda Atina'nın Tahıl Ticareti", *Ticaret, Tüccarlar ve Antik Kent*, Çev. Ömür Harmanşah, Ed. Helen Parkins-Christopher Smith, 1. baskı, Homer Kitabevi ve Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul 2010, s, 98-119.

Yalçın, Ünsal-Pulak, Cemal-Slotta, Rainer, *Uluburun Gemisi, 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti*, Çev. Gönül Yalçın, Deutsches Bergbau-Museum Yayınları, No. 139, Ege Yayınları, Bochum 2006.

HARİTALAR



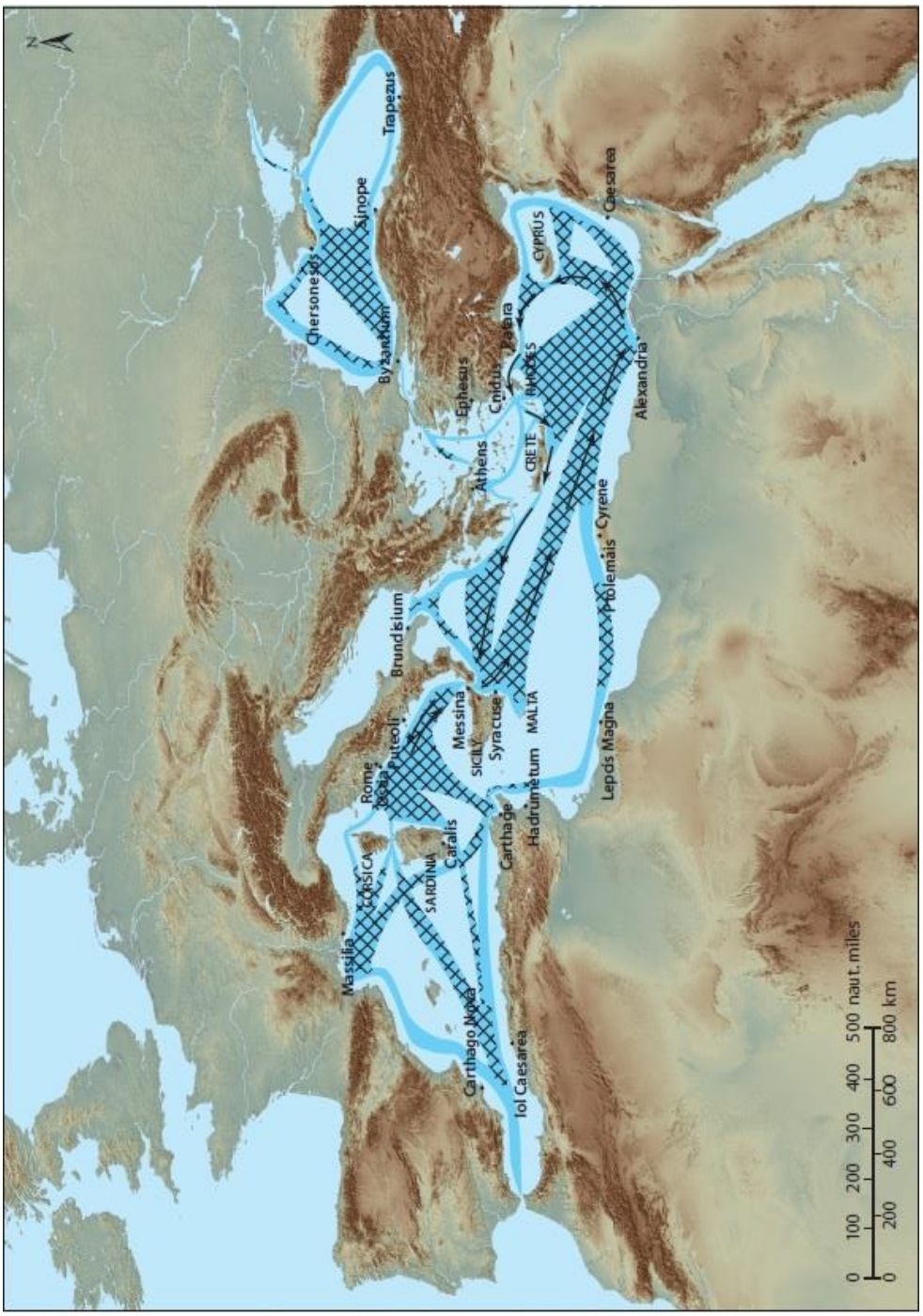
Harita 1: Doğu Akdeniz



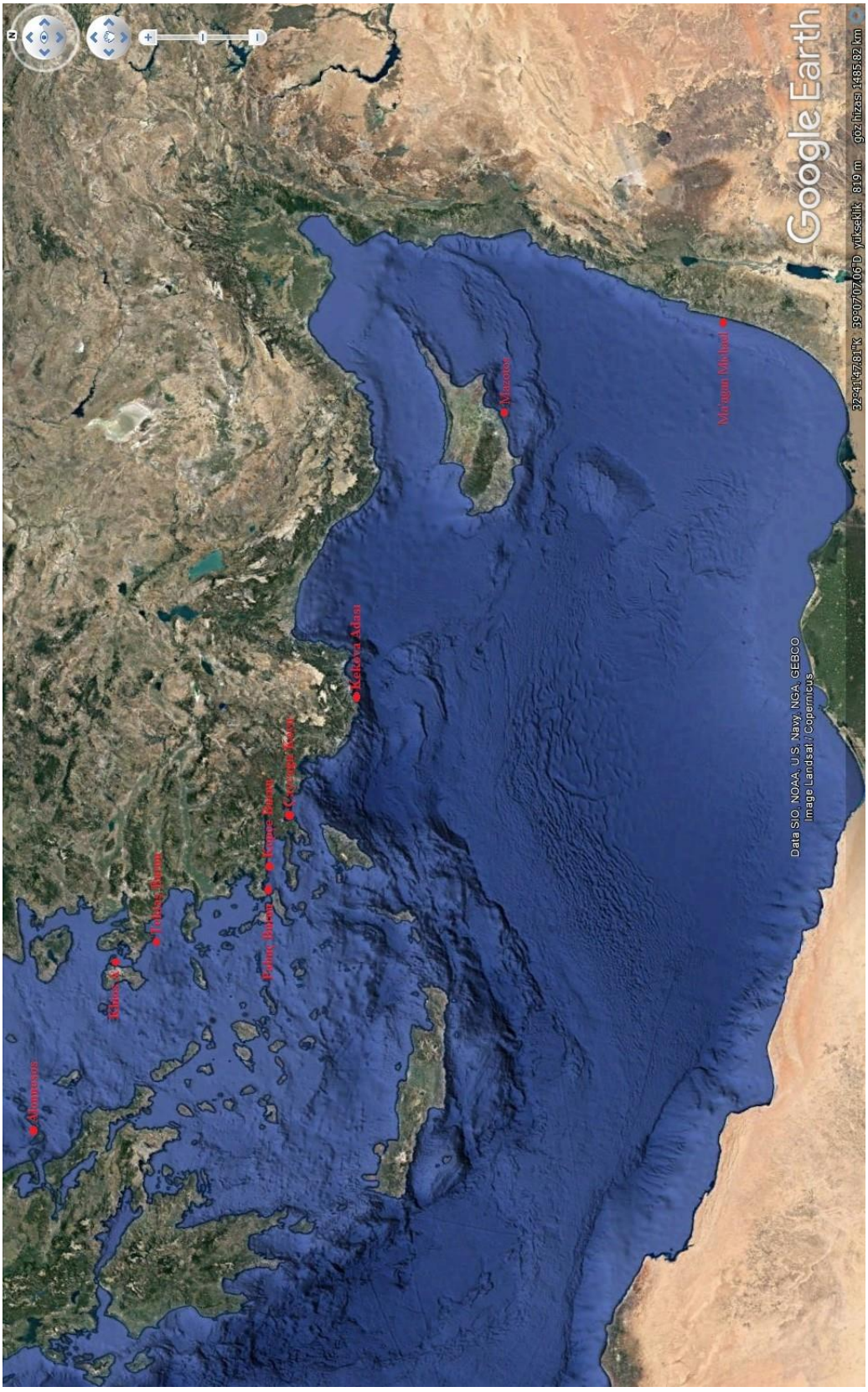
Harita 2: İskenderiye'den Kıbrıs'a, oradan da Likya'ya olan antik Rota



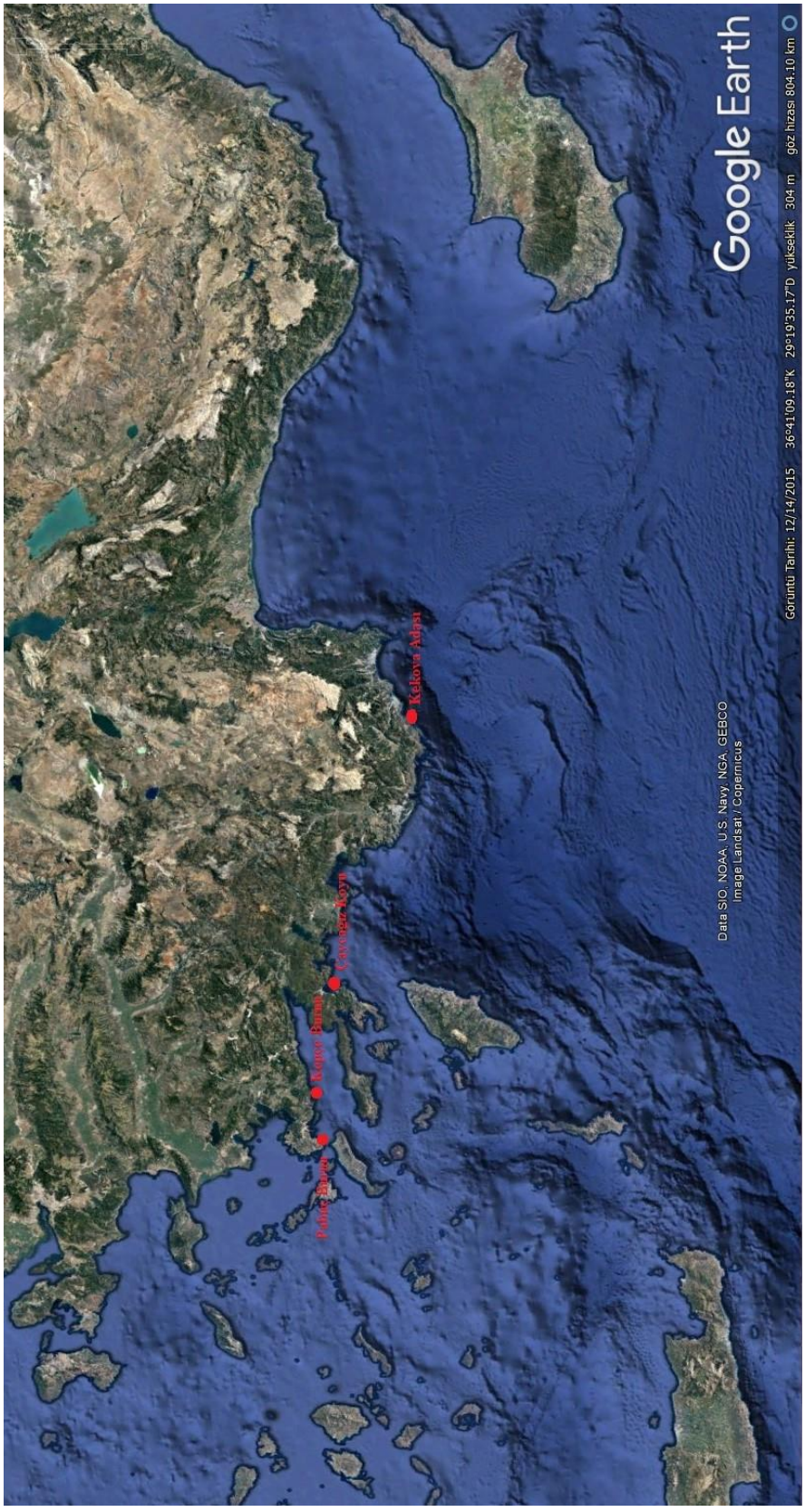
Harita 3: Kıbrıs'tan, Rodos'a oradan da Ege'ye açılan antik rota



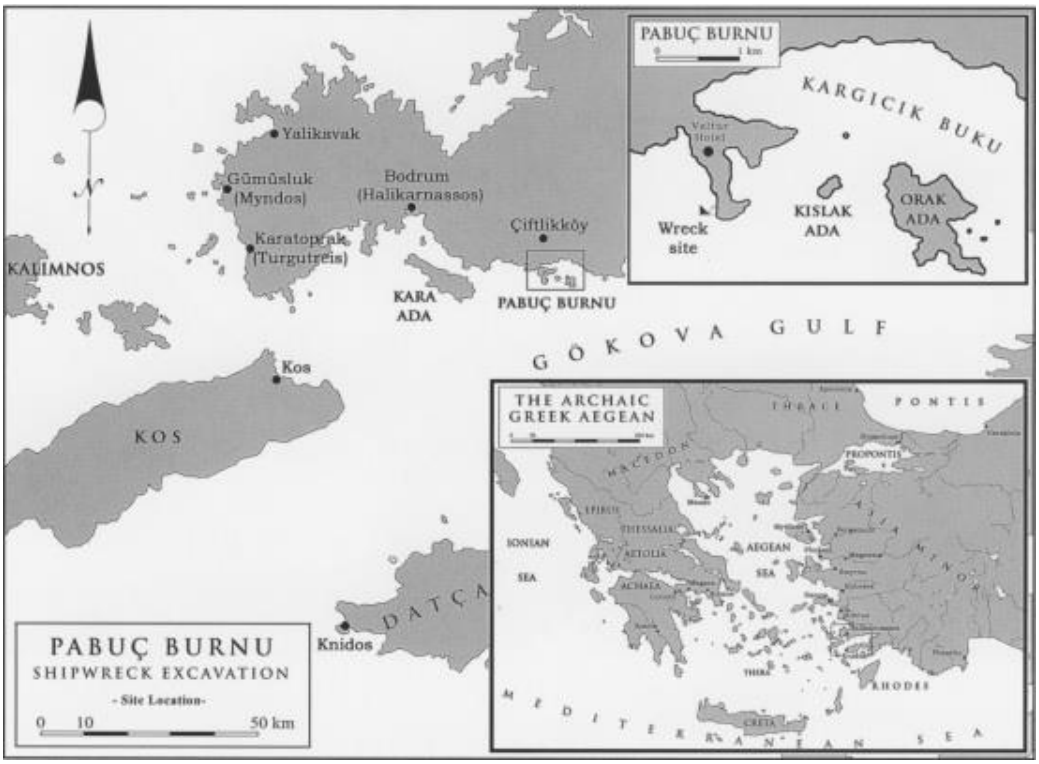
Harita 4: Antik Çağ'da kullanılan deniz yolları



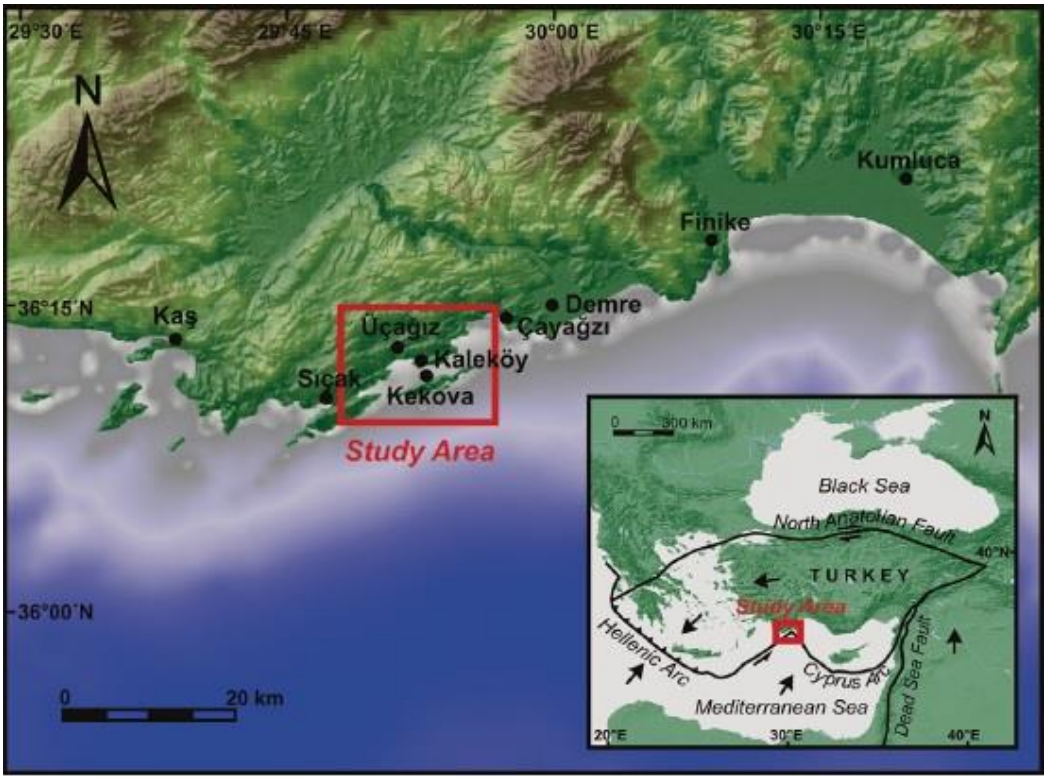
Harita 5: Arkaik ve Klasik Dönem Batıkları



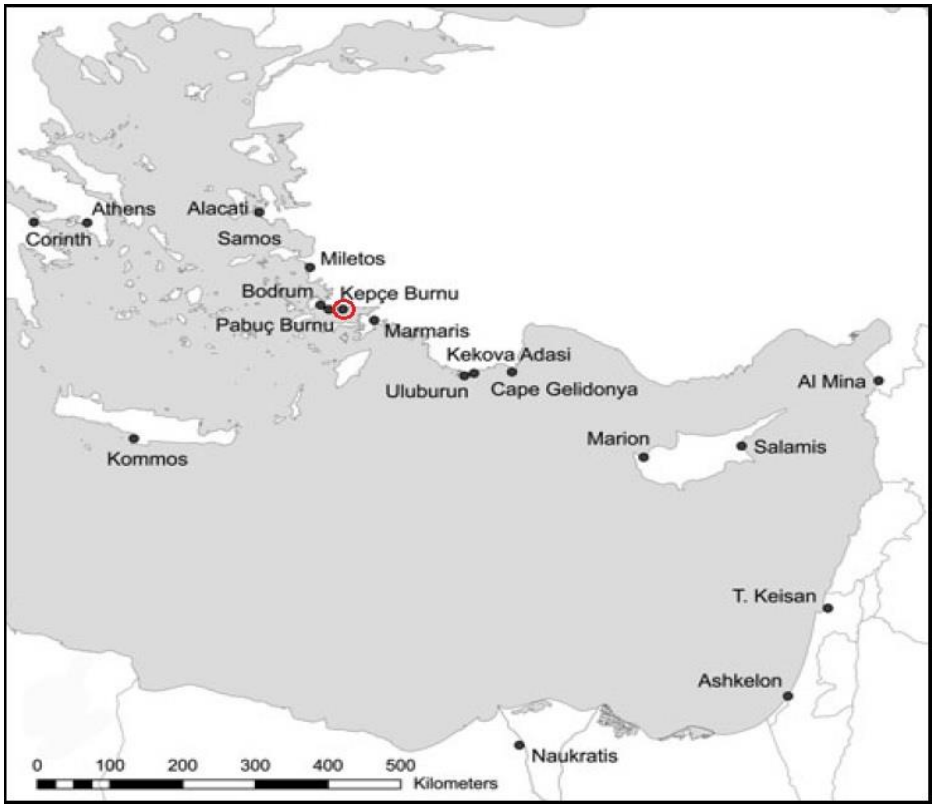
Harita 6: Arkaik Dönem Batıkları



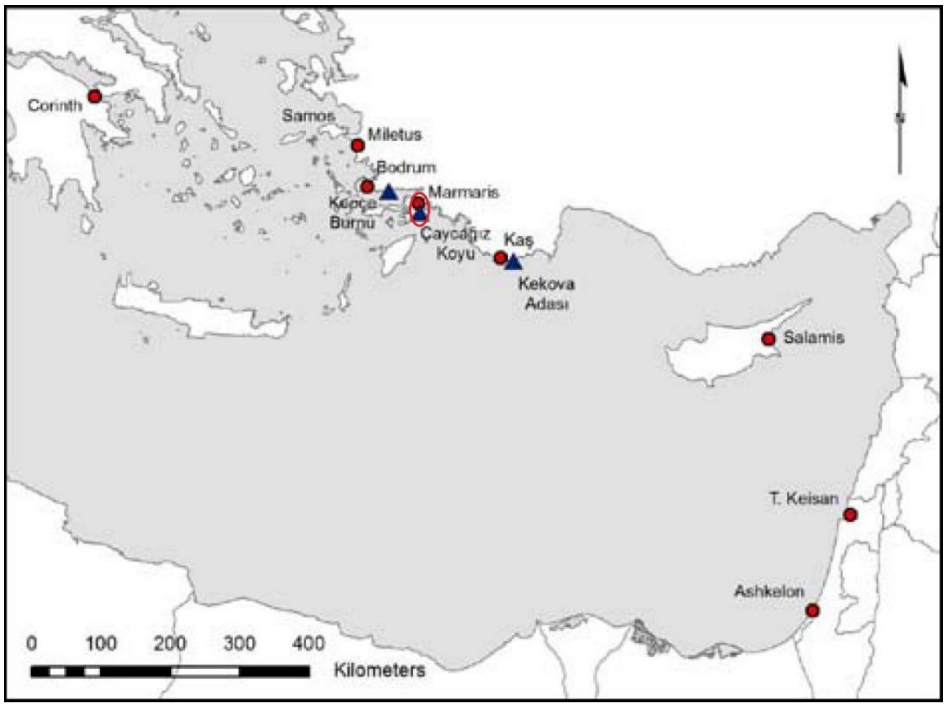
Harita 7: Pabuç Burnu Batığı'nın konumu



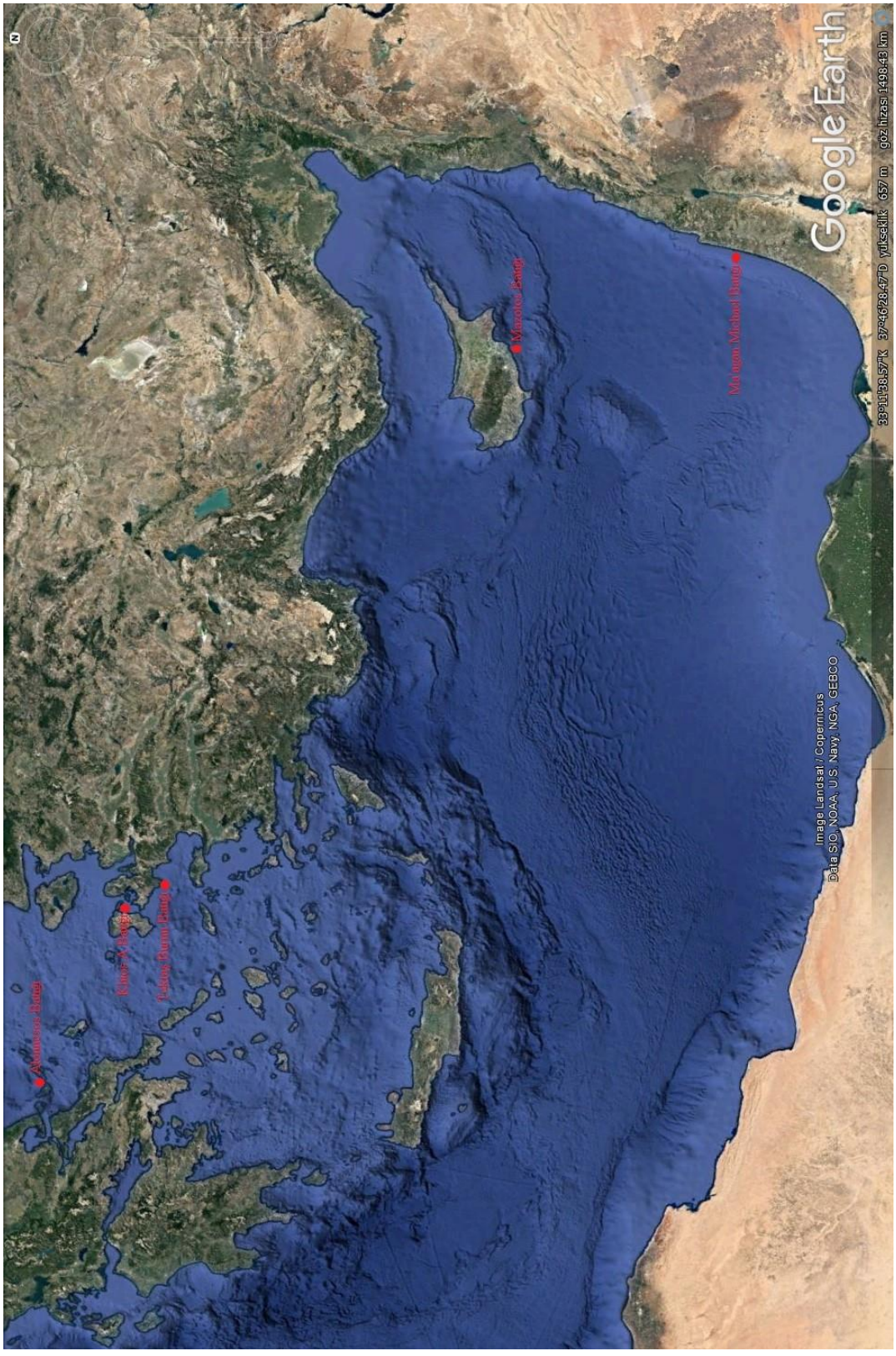
Harita 8: Kekova Adası Batığı'nın konumu



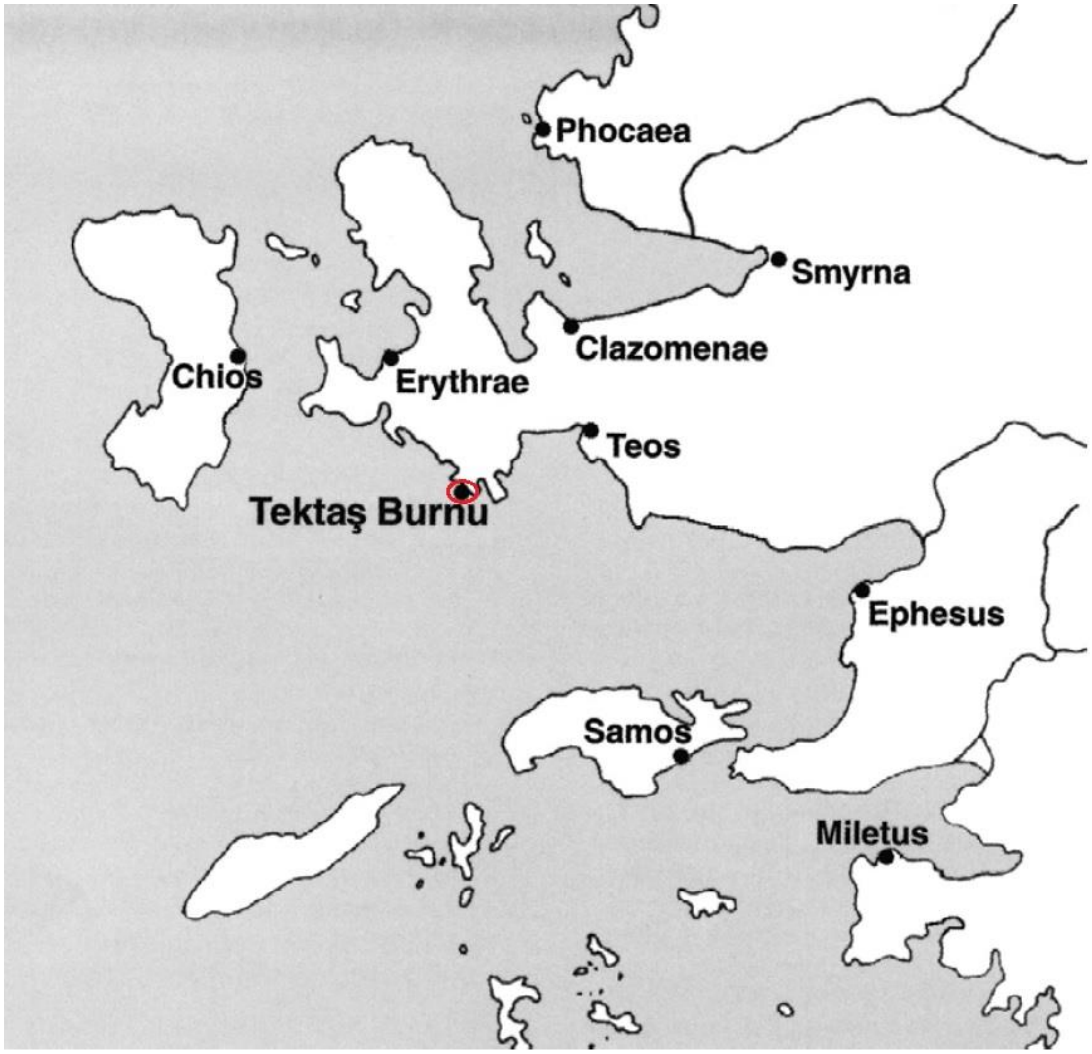
Harita 9: Kepçe Burnu Batığı'nın konumu



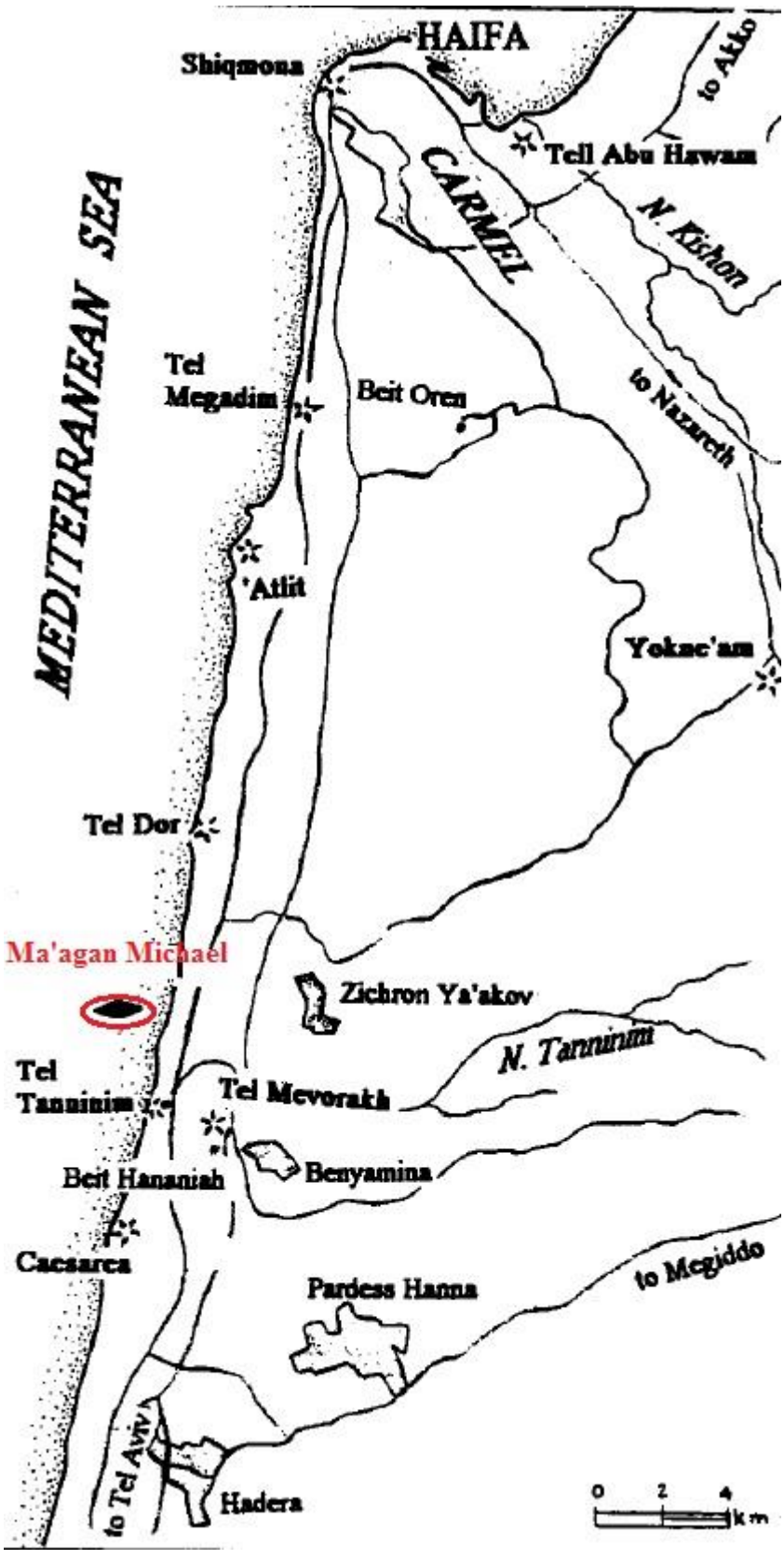
Harita 10: Çaycağız Koyu Batığı'nın konumu



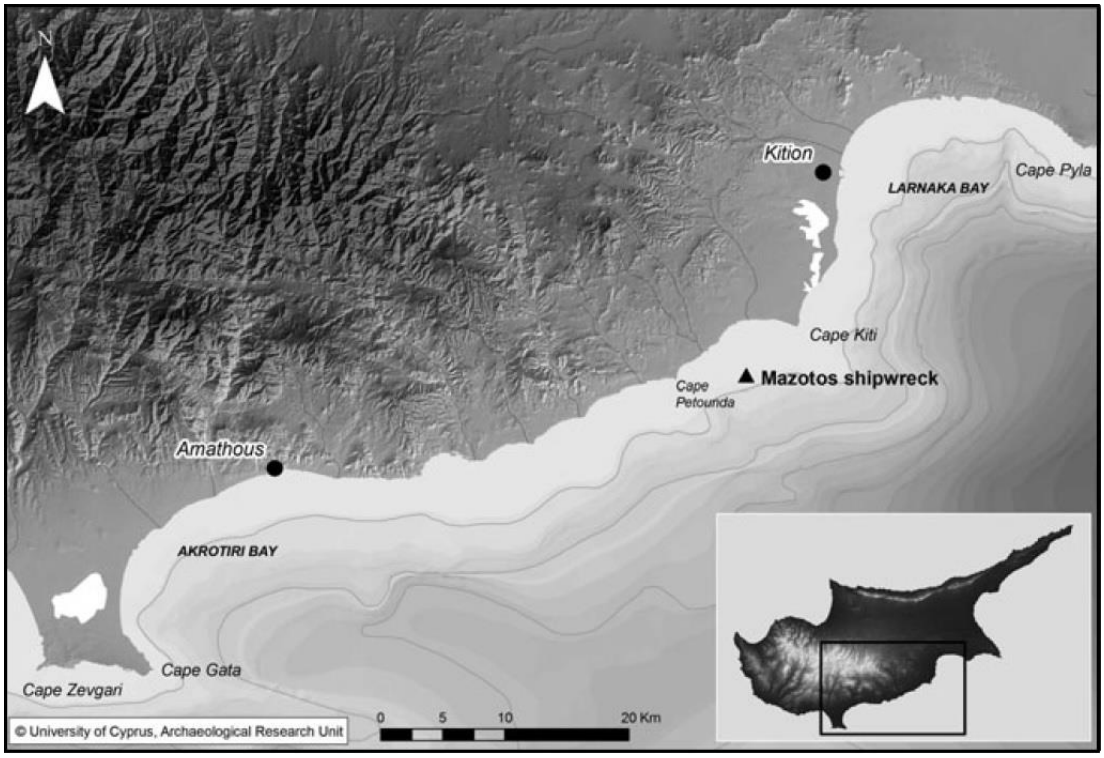
Harita 11: Klasik Dönem Batıkları



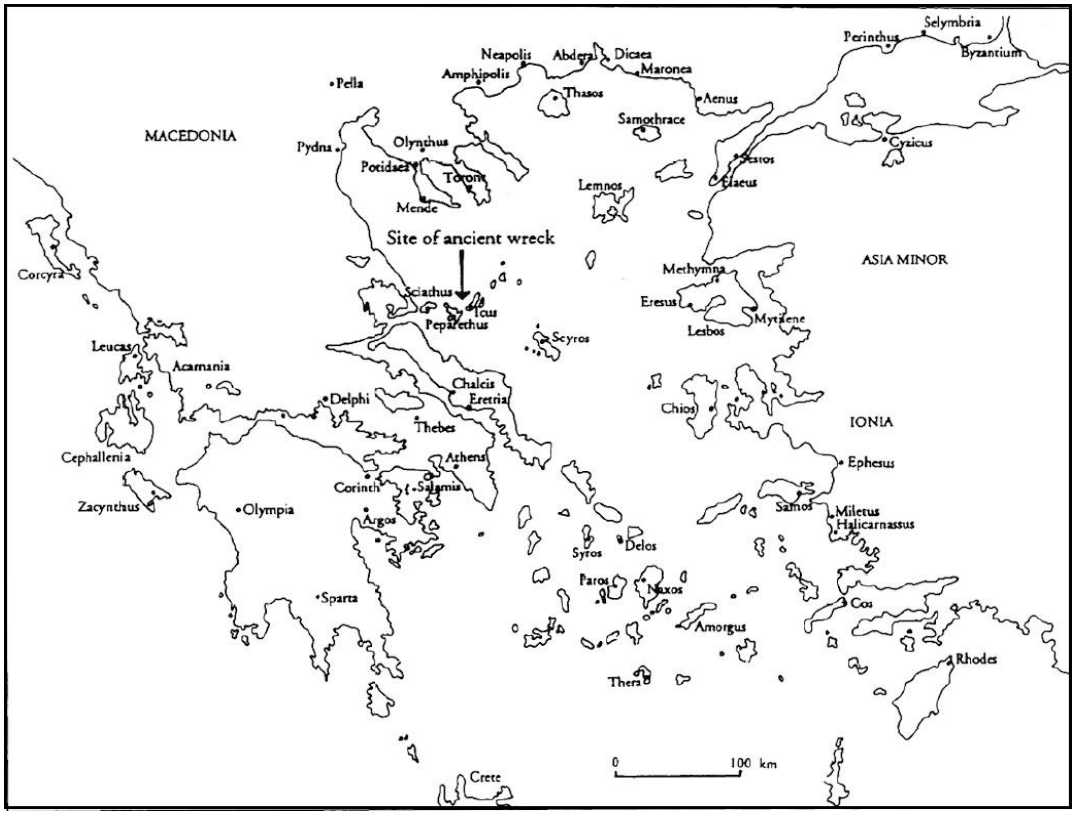
Harita 12: Tektaş Burnu Batığı'nın konumu



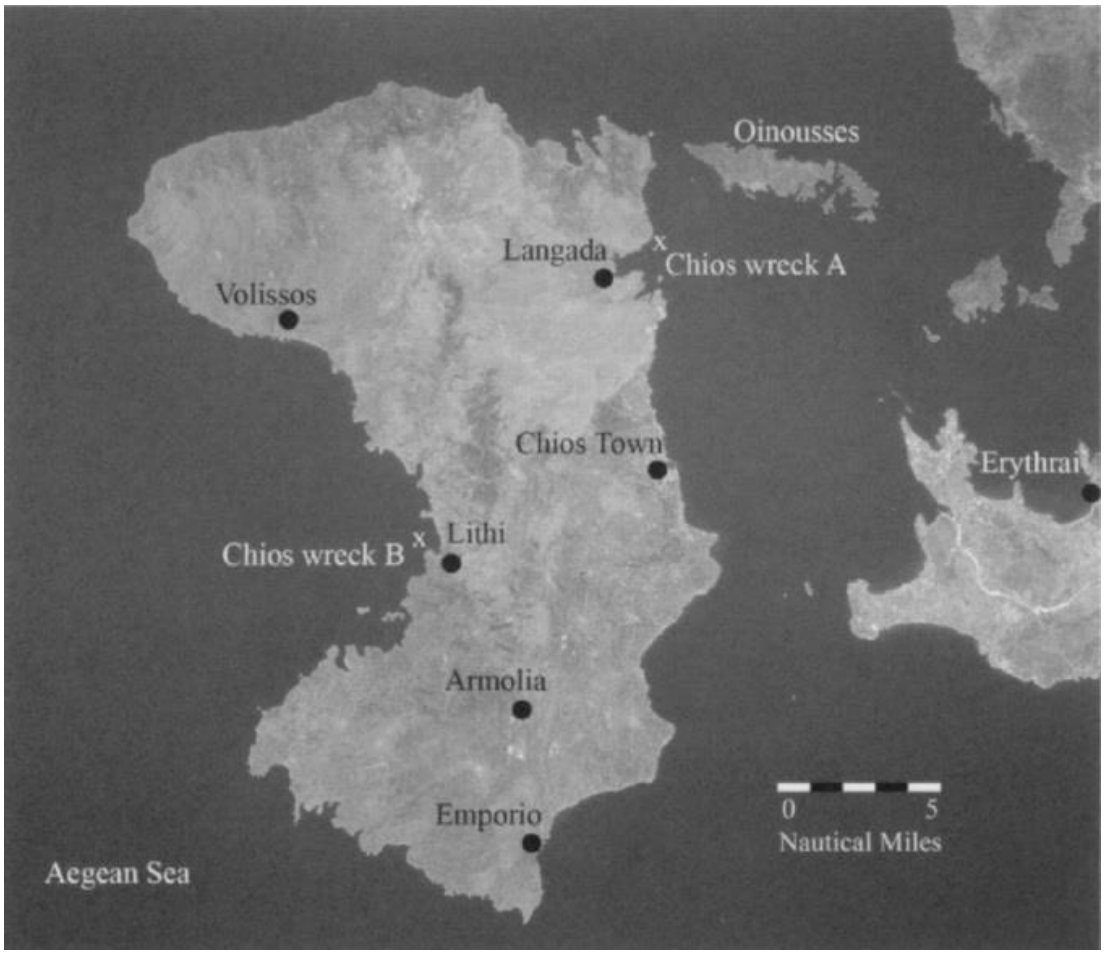
Harita 13: Ma’agan Michael Batığı’nın konumu



Harita 14: Mazotos Batığı'nın konumu



Harita 15: Alonnesos Batığı'nın konumu



Harita 16: Khios A Batığı'nın konumu

TABLOLAR VE PLANLAR

	Political system			
Commercial level	Weak states	City-States	Territorial states	Empires
Uncommercialized			Egypt, Tiwanaku	Inka
Low commercialization	Angkor	Classic Maya	Shang, Great Zimbabwe	Teotihuacan
Intermediate commercialization	Indus	Sumerian, Mixtec, Aztec		Tarascan, Assyria, Vijayanagara
Advanced precapitalist commercialization		Old Assyrian, Swahili, Classical Greece		Rome

Tablo 1: Ticârîleşme ve siyâsî dizgeye dayalı antik devlet iktisatları sınıflandırması

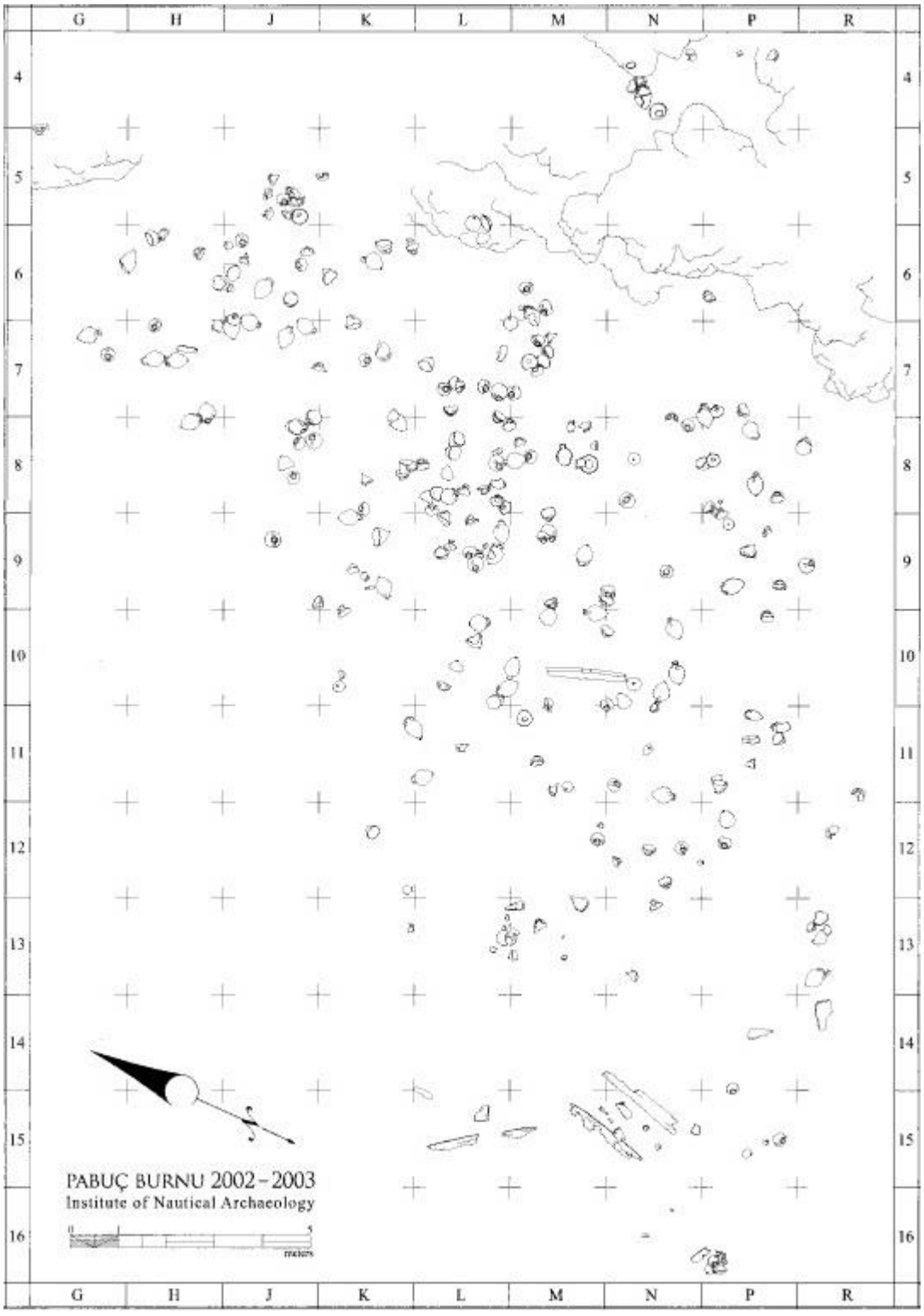
Levant

Alabaster
Aspalathus
Antimony?
Azurite
Balm (Myrrh)
Calamus
Camel's thorn
Cedar
Chalk
Cinnabar
Copper
Dates
Egyptian Blue
Galbanum
Glass
Green Earth
Gypsum
Henna
Malachite
Orpiment (Realgar)
Ostrich Eggshells
Pomegranate
Semidalis
Sumac
Verdigris

AEGEAN TO THE EAST (AND EGYPT)

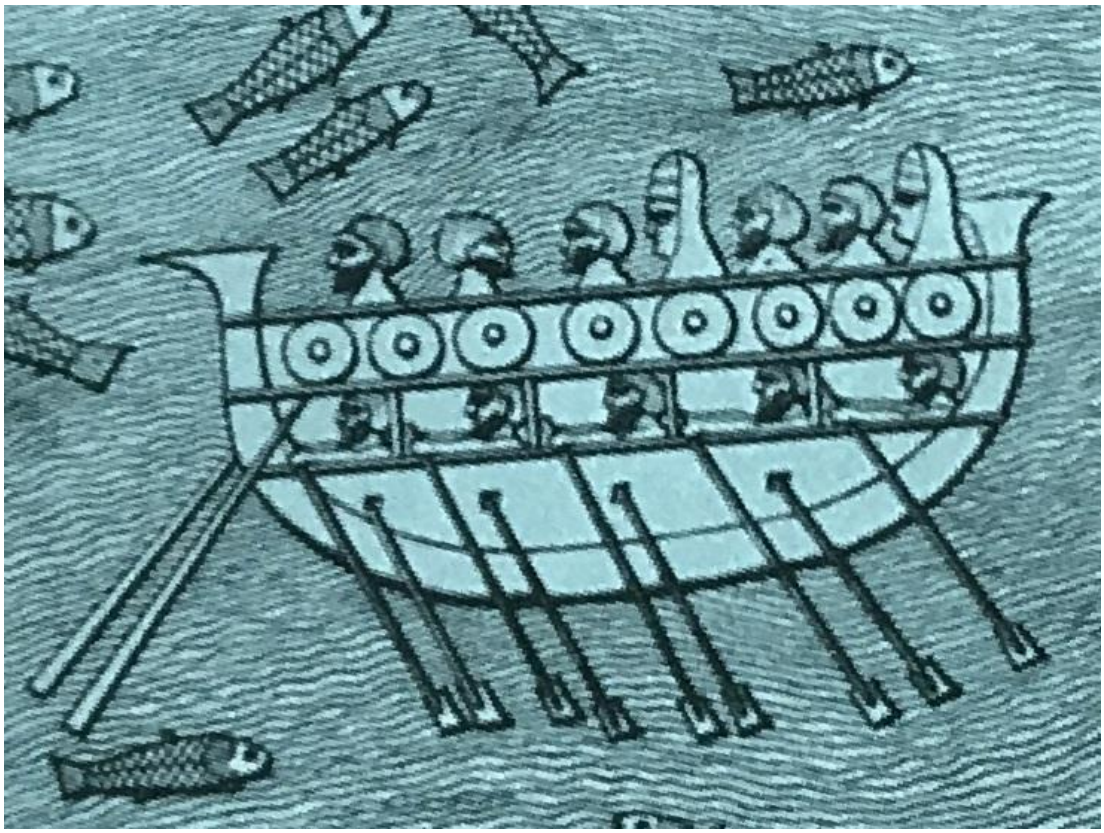
Amber
Fineware ceramics
Fuller's Earths
Iron
Lead
Marble (raw and finished)
Silver
Styrax
Sugar of Lead
Terracottas

Tablo 2: Doğu Akdeniz'de emtianın akışı



Plan 1: Pabuç Burnu Batığı kazı alanı

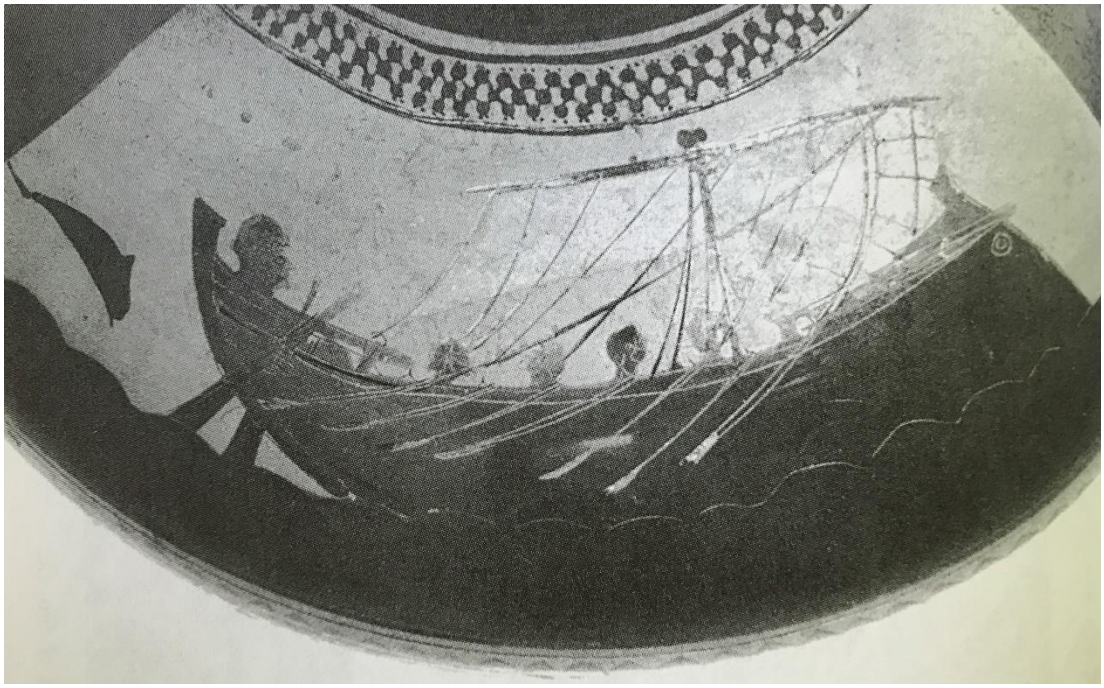
RESİMLER



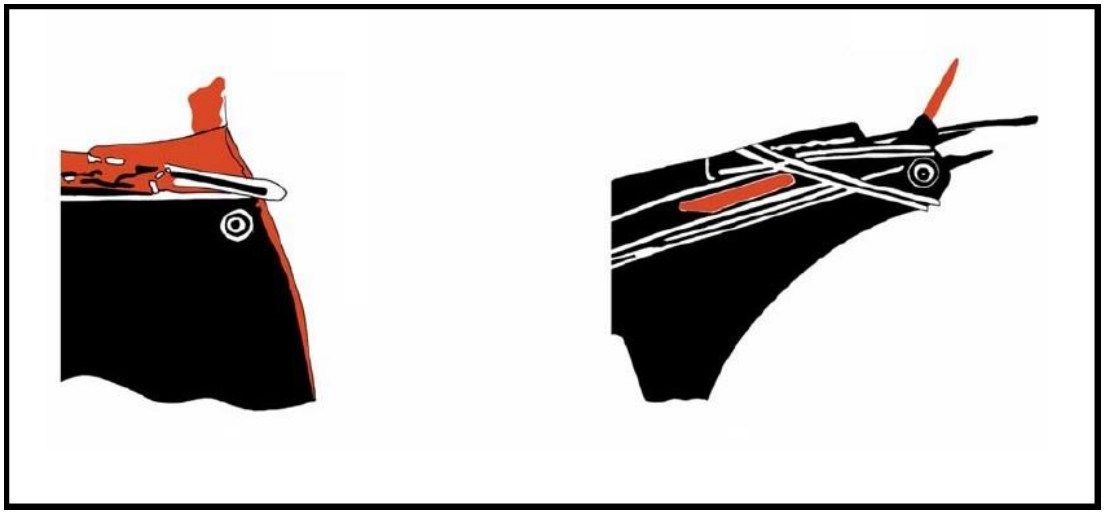
Resim 1: Fenike gaulosu, İ.Ö. 700 civârı



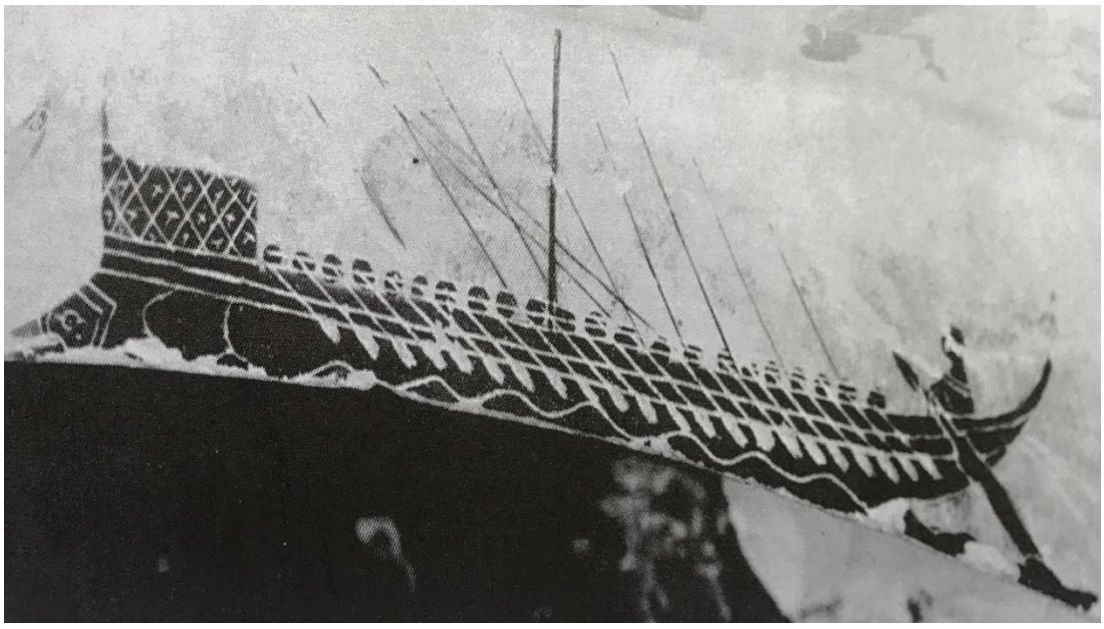
Resim 2: Hippoi, İ.Ö. 700 civârı



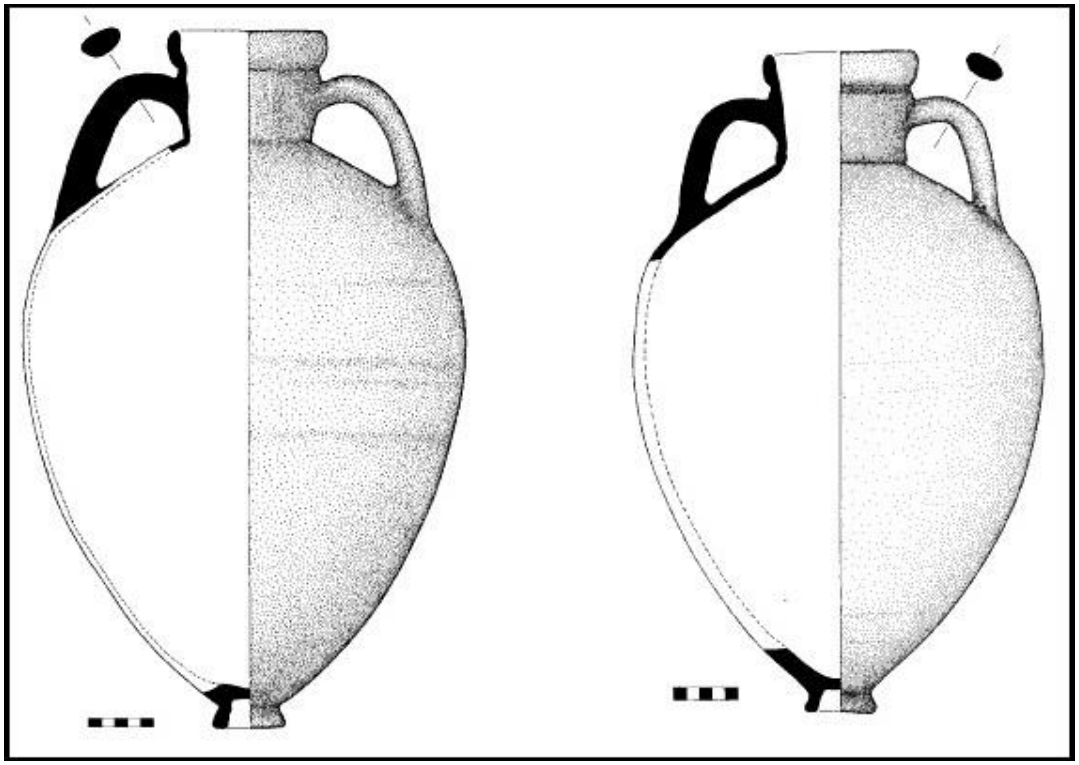
Resim 3: Yunan tüccar gemisi, Geç 6. Yy



Resim 4: Ophtalmoi (gemi gözleri), Geç Arkaik Dönem



Resim 5: Pentekonter, 6. yy'ın 2. Yarısı



Resim 6: Halikarnassos amphorası, Pabuç Burnu Batığı



Resim 7: Güney İonia Tipi Amphora, Panuç Burnu Batığı



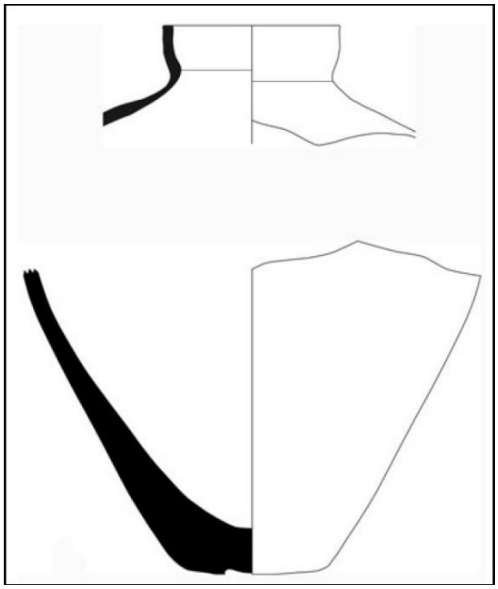
Resim 8: Klazomenai Tipi Amphora parçası, Pabuç Burnu Batığı



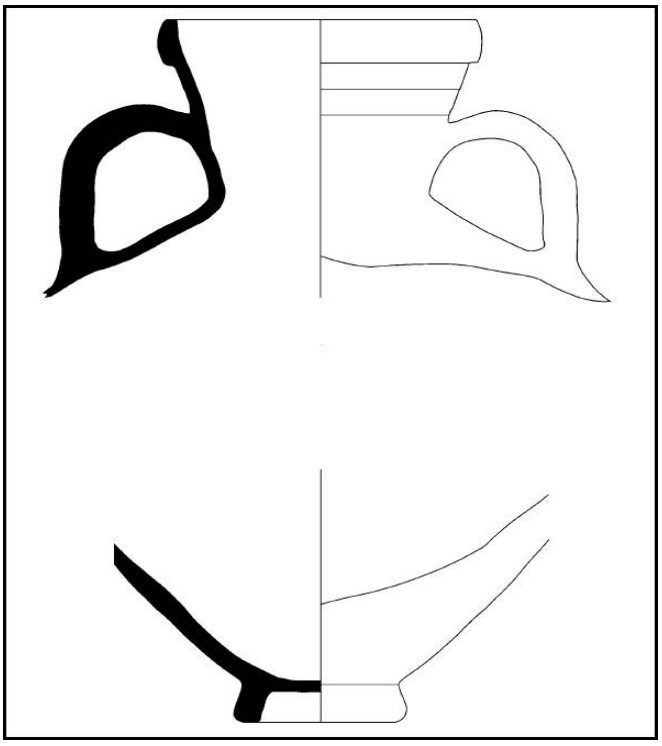
Resim 9: Kaba üretim mortar, Pabuç Burnu Batığı



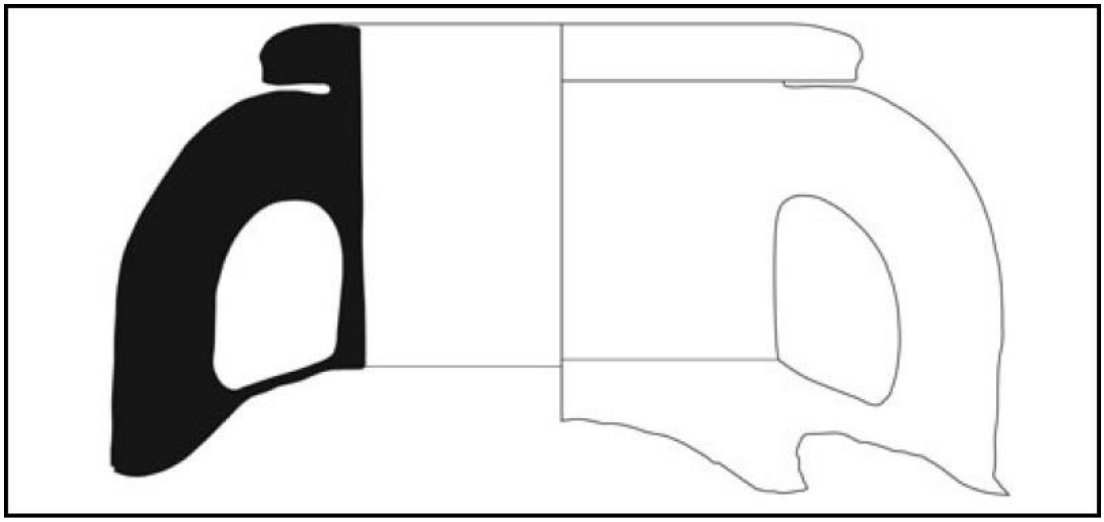
Resim 10: Kekova Adası Batığı



Resim 11: Sepet Kulplu Amphora, Kekova Adası Batığı



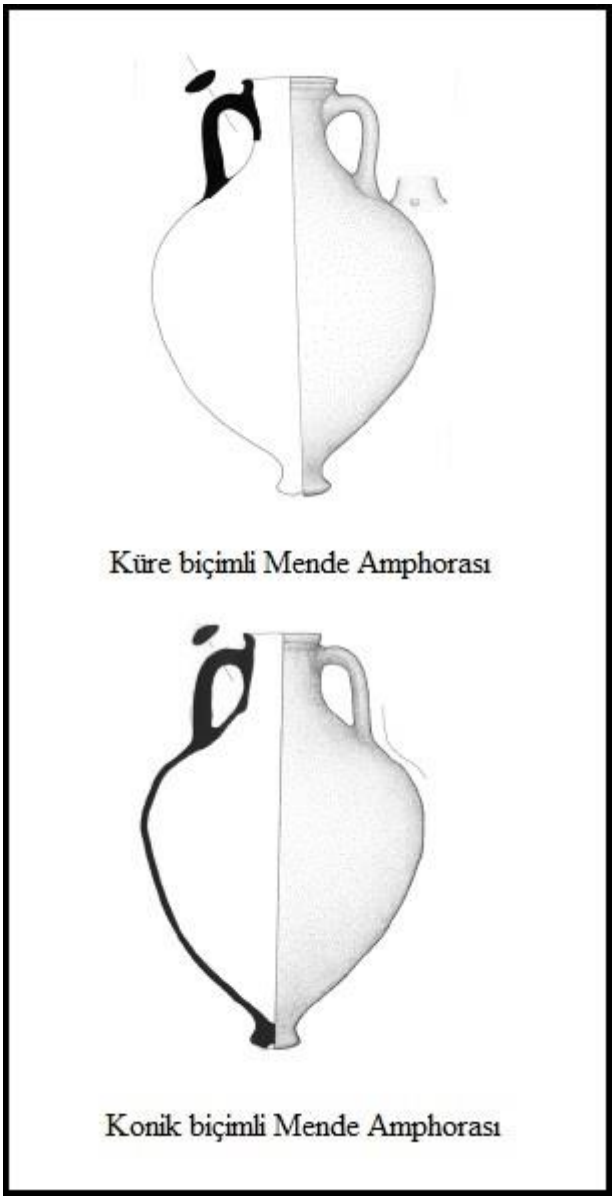
Resim 12: Güneydoğu Ege Amphorası, Kekova Adası Batığı



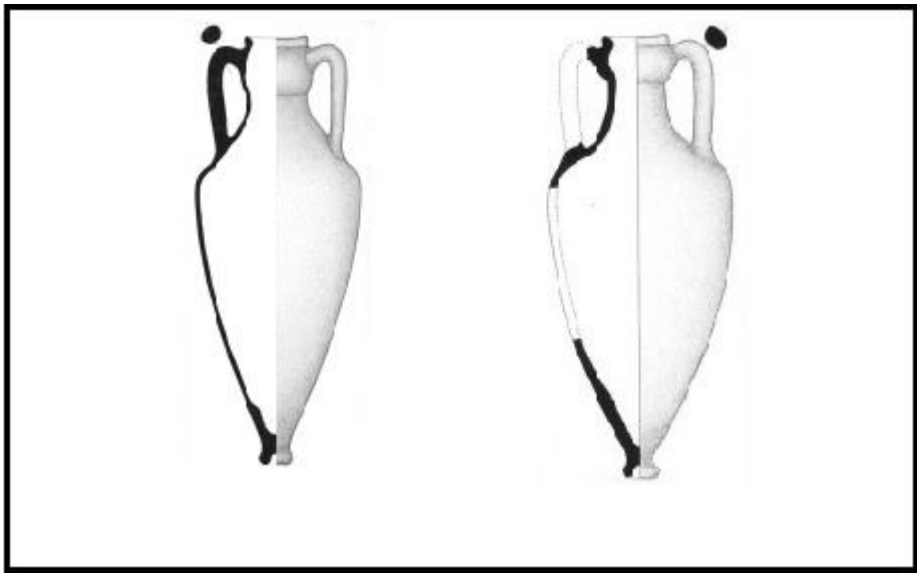
Resim 13: Korinth Tip A Amphorası, Kekova Adası Batığı



Resim 14: Kırık mortar parçaları, Kekova Adası Batığı



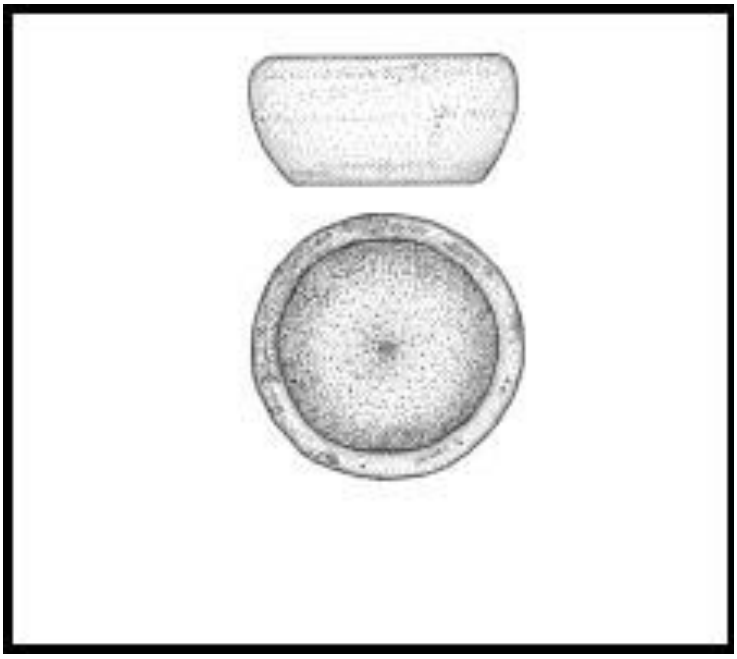
Resim 15: Mende Amphoraları, Tektaş Burnu Batığı



Resim 16: Khios Amphoraları, Tektaş Burnu Batığı



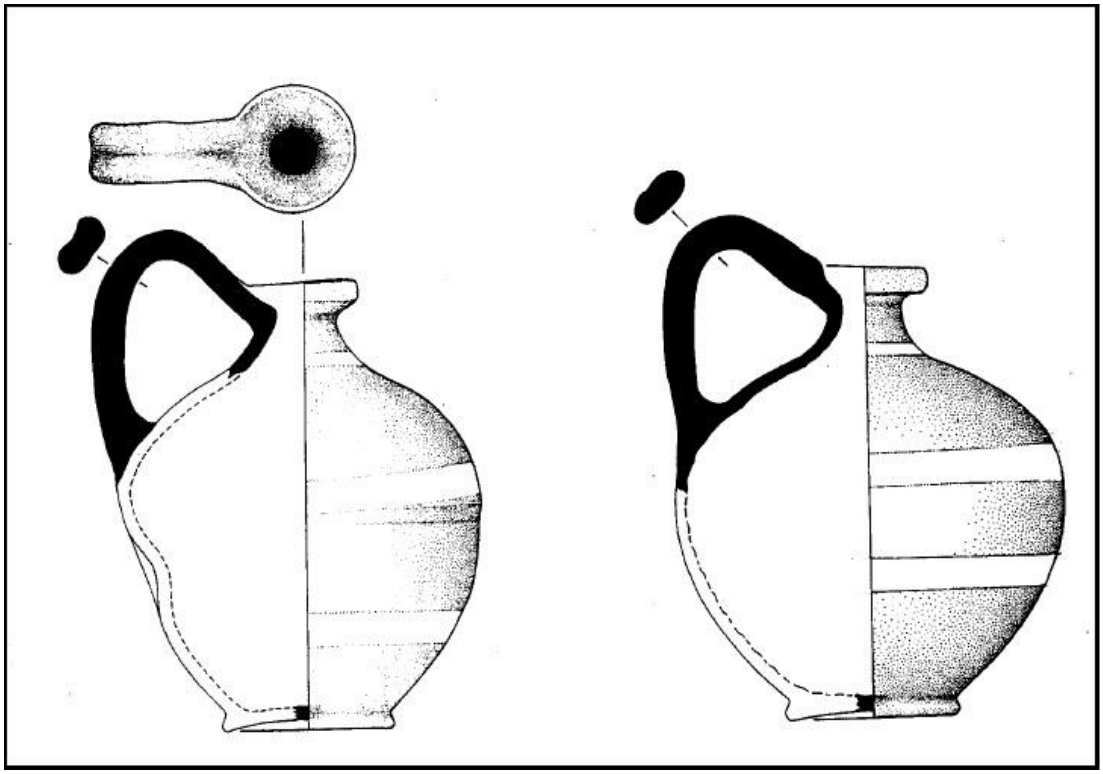
Resim 17: Erythrai mühürlü çeşitli parçalar, Tektaş Burnu Batığı



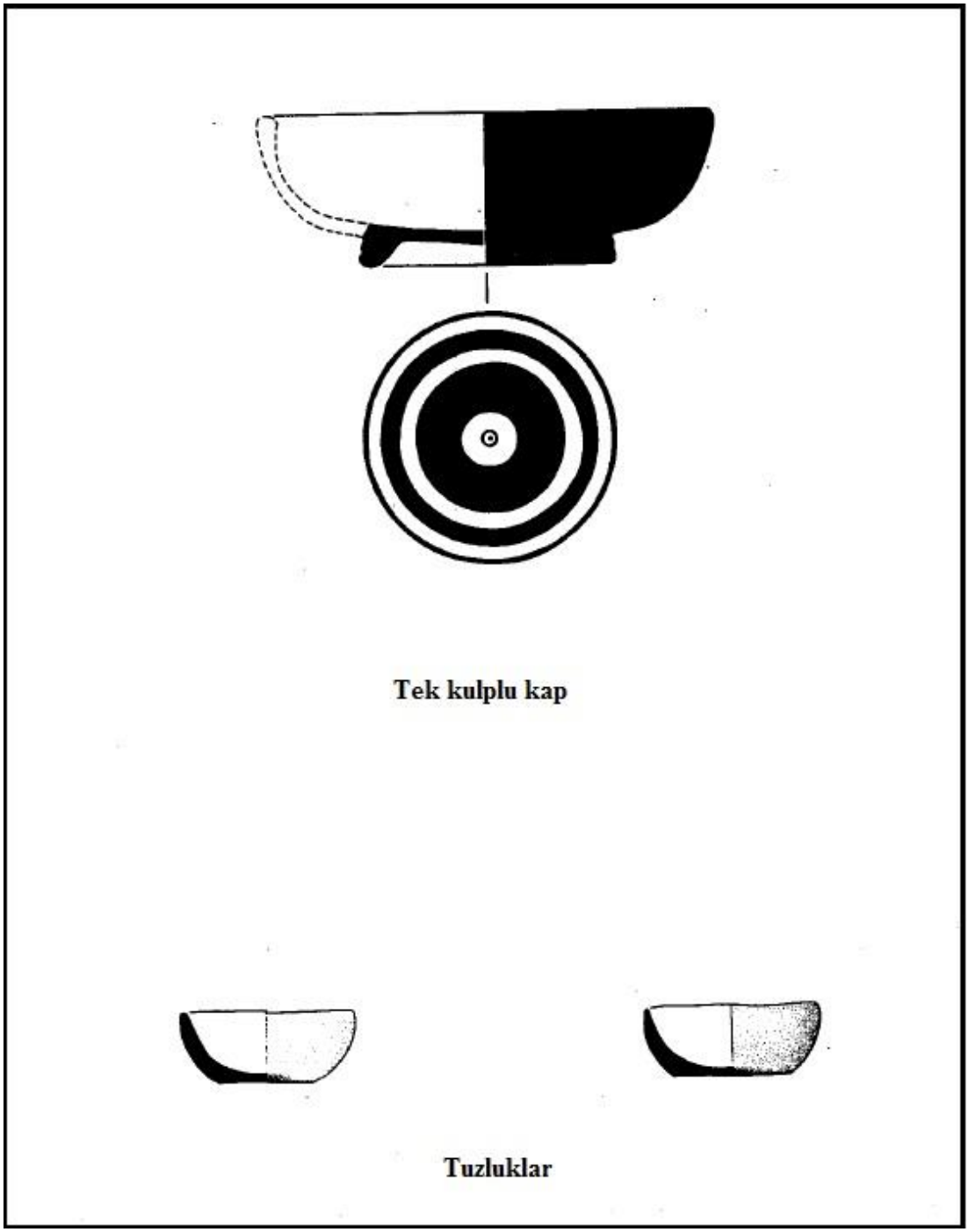
Resim 18: Klazomenai üretimi olduğu düşünülen tuzluk, Tektaş Burnu Batığı



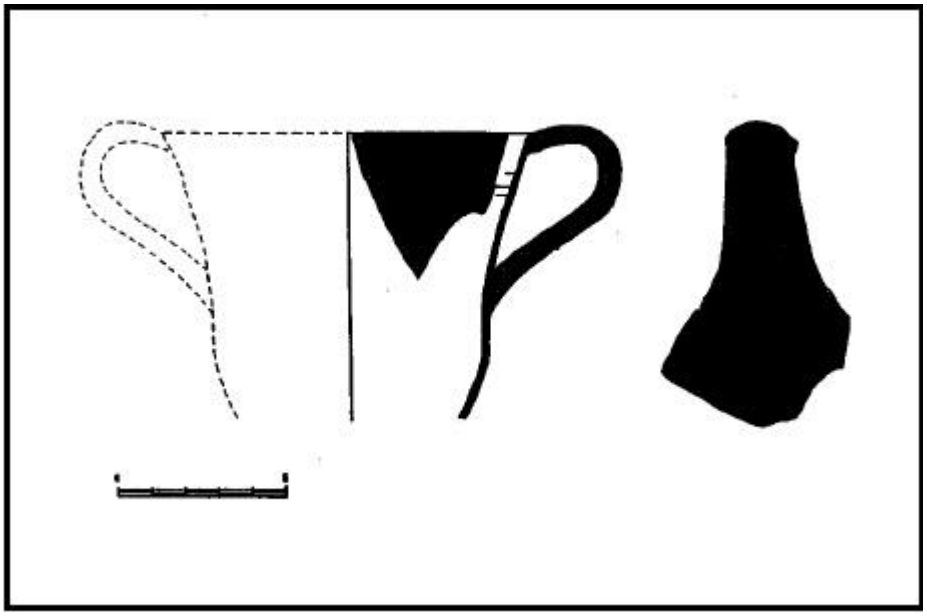
Resim 19: Yandan Kulplu Amphora, Ma'agan Michael Batığı



Resim 20: Kıbrıs kökenli testiler, Ma’agan Michael Batığı



Resim 21: Tek kulplu kap ve tuzluklar, Ma'agan Michael Batığı



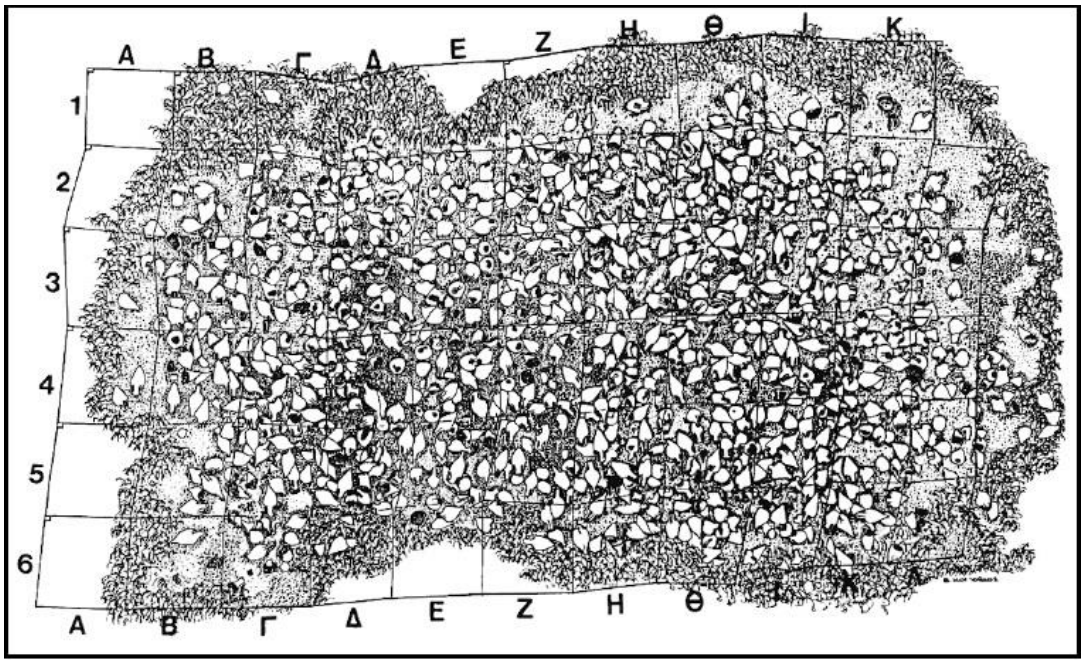
Resim 22: Siyah firnisli kantharos, Ma’agan Michael Batığı



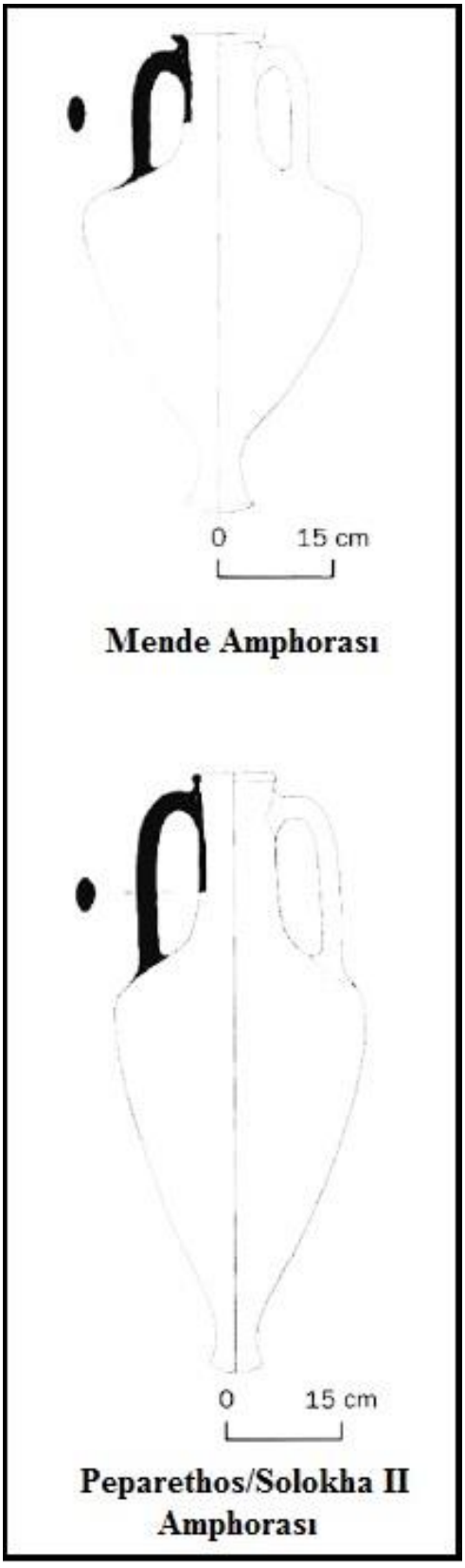
Resim 23: Mazotos Batığı'nın 3B fotoğrafı



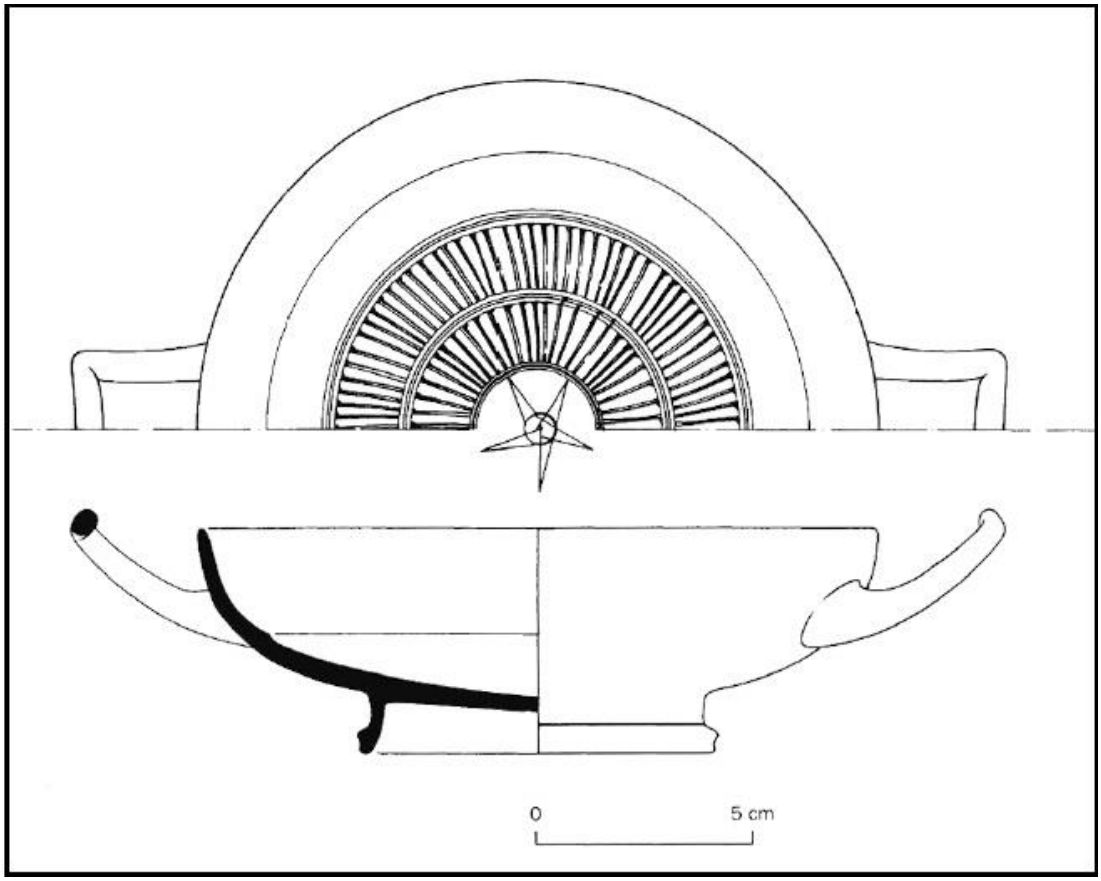
Resim 24: Khios Amphorası, Mazotos Batığı



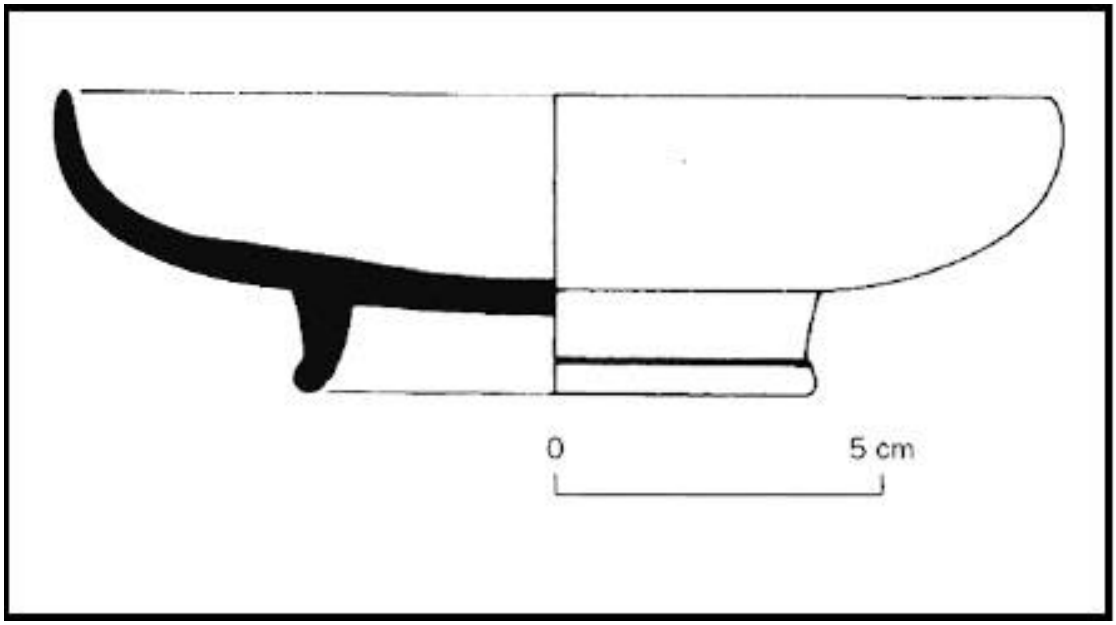
Resim 25: Alonnesos Batığı'nın fotogrametrisi



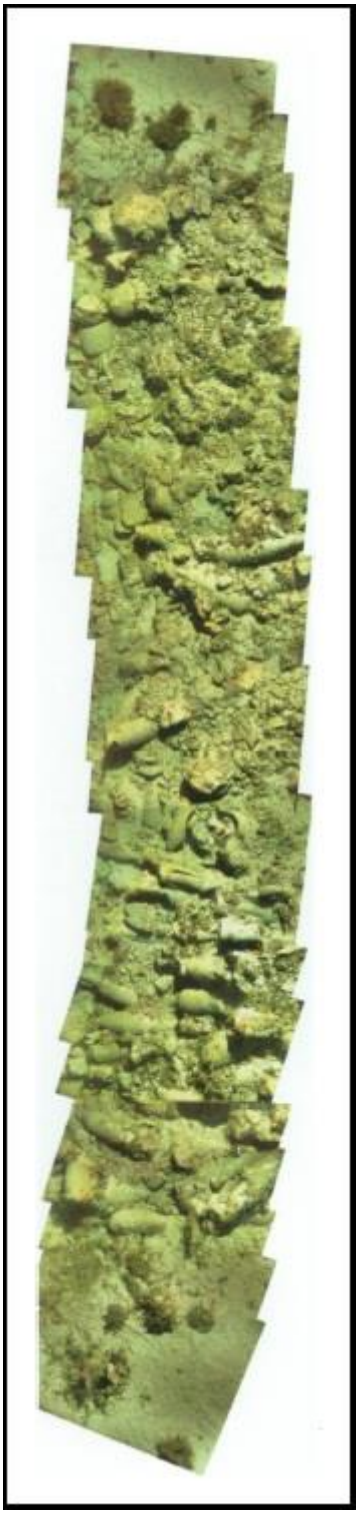
Resim 26: Mende ve Peparethos amphoraları, Alonnesos Batığı



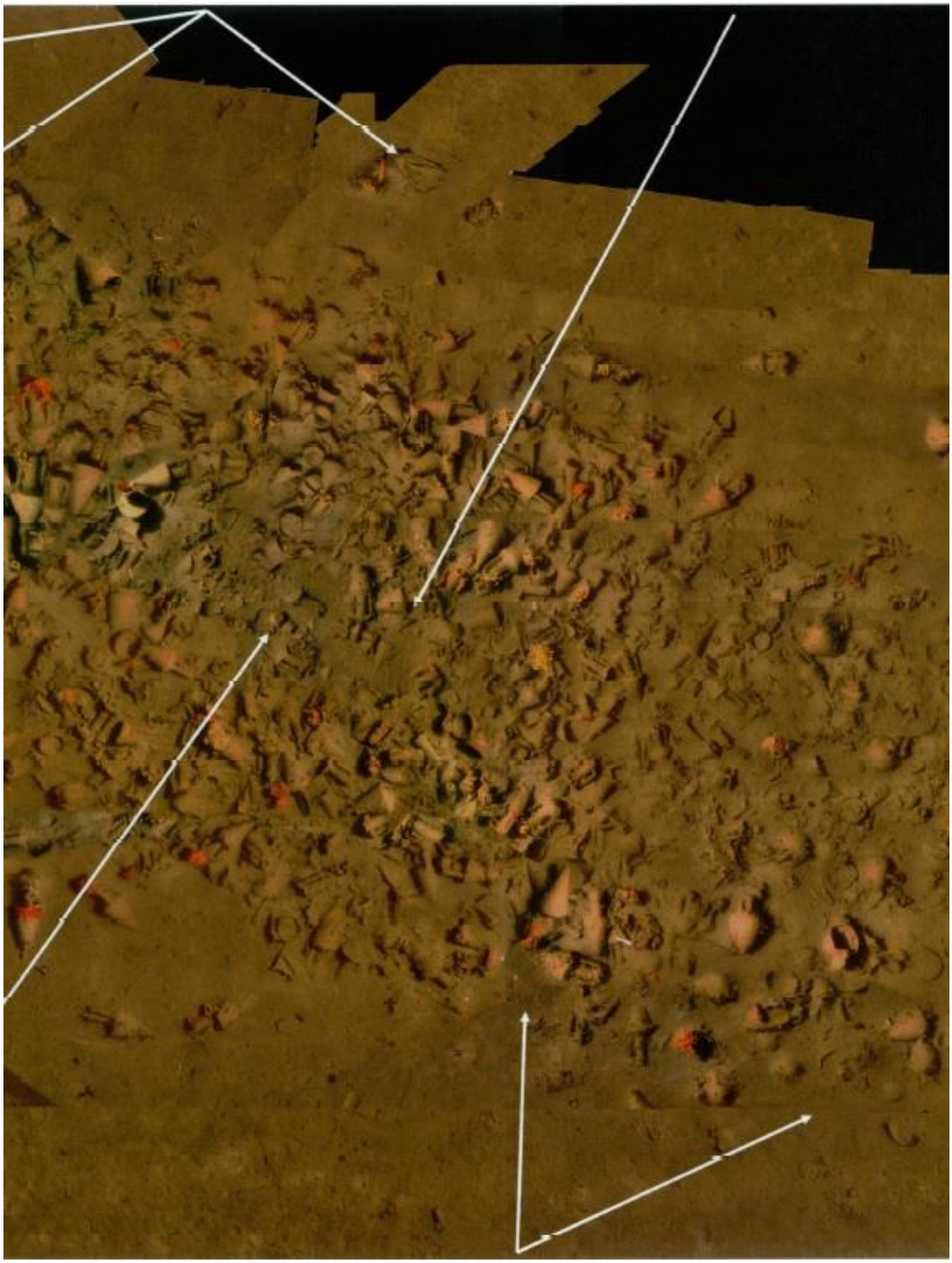
Resim 27: Kyliks, Alonnesos Batığı



Resim 28: Kâse, Alonnesos Batığı



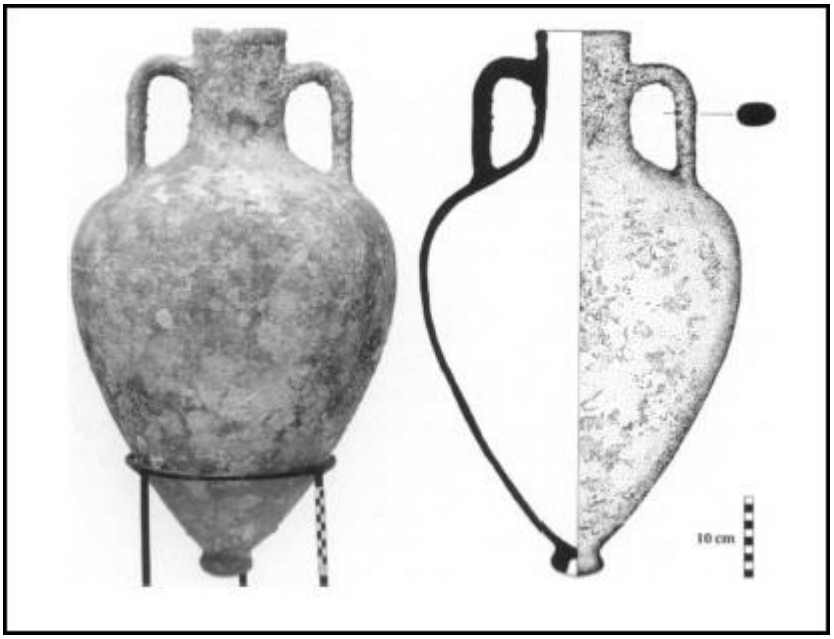
Resim 29: Khios A Batığı'nın djital haritalanmış görüntüsü



Resim 30: Khios Amphoraları, Khios A Batığı



Resim 31: Khios Amphorası, Khios A Batığı



Resim 32: Kuzey Ege (Thasos?) Amphorası, Khios A Batığı