İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

MARMARİS- HIDIRLIK LİMAN YAPISI ÖZELİNDE ANTİK LİMAN YAPILARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hatice Kübra GÜR

Anabilim Dalı : Mimarlık

Programı : Mimarlık Tarihi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Zeynep KUBAN

2011

ÖNSÖZ

Topraktan kendini bağımsızlaştırmayı başaran insanı artık yepyeni bir dünya beklemekteydi. Denizlere açıldıkça her yönüyle değişen ve gelişen kültürler doğup, tarihi oluşturmaktaydı. Bu sürecin en önemli tanıklıklarından birini yaşayan antik dönem limanları, sosyo-ekonomik değişimin nabzının tutulabilen, askeri-siyasi yapılanmaları güçlendiren bir konumda bulunan, şehrin bir parçası olmaktan ileri gidip, şehrin temsili haline gelmekteydi. Bütün bu sebeplerden dolayı antik liman araştırmaları yalnızca arkeoloji bilimi için değil insanlık tarihinin ilişkiler ağını çözümlemek adına önemli bir kaynak potansiyelini barındırmaktadır. Bu çalışma böyle bir alana küçük bir liman yapısı üzerinden bakmayı amaçlamaktadır.

Çalışmayı ilk günden beri destekleyen hocam Zeynep Kuban'a, beni ben yapan anneme, abime ve ablama yani biricik aileme içtenlikle teşekkür ederim. Yol arkadaşıma ve emekleriyle sevgilerini benden hiç bir zaman esirgemeyen bütün dostlarıma da teşekkürler.

Her zaman yanımda olduğuna inandığım için bu çalışmayla gurur duymasını dilediğim babama…

Kasım 2011

Hatice Kübra GÜR

Mimar

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET
SUMMARY
1. GİRİŞ ... **1**
1.1 Tezin Amacı ... 1
1.2 Kapsam ... 2
1.3 Yöntem ... 2
2. RODOS KARŞIYAKASI'NA GENEL BAKIŞ ... **5**
2.1 Araştırma Tarihçesi ... 6
2.2 Rodos Karşıyakası Coğrafyası ... 6
2.3 Rodos Karşıyakası Siyasi Yapısı ... 7
2.4 Kıran Gölü Kutsal Alanı ... 8
2.4.1 Yüzey araştırması ... 9
2.4.2 Hıdırlık yerleşmesi ... 10
3. HIDIRLIK LİMAN YAPISI ... **13**
3.1 Yüzey Araştırması ... 13
3.2 2010 Yılı Son Çalışmalar ... 14
3.2.1 Yapının genel özellikleri ... 15
3.2.2 Yapının detayları ... 16
3.2.2.1 Duvarlar ... 16
3.2.2.2 Apsis ... 21
3.2.2.3 Pencereler ... 22
3.2.2.4 Kapı ... 24
3.2.2.5 Diğerleri ... 25
4. ANTİK LİMANLAR ... **29**
4.1 Araştırma Tarihçesi ... 30
4.2 Liman Çeşitleri ... 33
4.2.1 Coğrafi konumlarına göre limanlar ... 34
4.2.1.1 Nehir limanları ... 35
4.2.1.2 Deniz limanları ... 36
4.2.2 İşlevlerine göre limanlar ... 36
4.2.2.1 Ticari limanlar ... 37
4.2.2.2 Askeri limanlar ... 38
4.2.2.3 Özel limanlar ... 39
4.3 Liman Yapıları ... 39
4.3.1 Mendirek- dalgakıran ... 39
4.3.2 Depolar ... 40
4.3.3 Gemi barınakları- kızaklar ... 41
4.3.4 Rıhtım- iskele ... 41
4.3.5 Bağlama yerleri ... 42

4.3.6 Yollar 42
4.3.7 Deniz fenerleri 43
4.3.8 Tersaneler 43
4.3.9 Kanallar 43
4.3.10 Kutsal yapılar 44
4.3.11 Diğerleri 44
5. ANTİK DENİZ FENERLERİ 45
5.1 Tarihçe 46
5.1.1 Antik çağda ışık kullanımı 47
5.1.2 Tipoloji 48
5.2 Örnekler 48
5.2.1 İskenderiye, Mısır 49
5.2.2 Ostia, İtalya 51
5.2.3 Dover, İngiltere 53
5.2.4 Patara, Türkiye 55
5.2.5 La Coruna, İspanya 56
5.2.6 Leptis Magna, Libya 57
5.2.7 Diğerleri 58
5.2.7.1 Sikkeler üzerindeki deniz fenerleri 58
5.2.7.2 Yapısal bilgisi tespit edilmiş olan deniz fenerleri 42
5.3 Deniz Feneri Olarak Hıdırlık Liman Yapısı 65
6. LİMANLARDAKİ KUTSAL YAPILAR 69
6.1 Kutsal Alanlardaki Mimari Yapılar 70
6.1.1 Liman girişindeki yapılar 71
6.1.2 Liman havzasındaki yapılar 73
6.1.3 Liman havzası dışındaki yapılar 73
6.2 Kutsal Alan Olarak Hıdırlık Liman Yapısı 74
7. DİĞERLERİ 75
7.1 İşleve Yönelik Alternatifler 75
7.2 Forma Yönelik Alternatifler 77
8. SONUÇ 83
KAYNAKLAR 85
EKLER 91
ÖZGEÇMİŞ 105

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1: Hıdırlık limanı ve liman yapısı (Kuban ve Saner, 1996) 1
Şekil 2.1: Rodos Karşıyakası (Kuban ve Saner, 1996)..... 5
Şekil 2.2: Kıran Gölü Kutsal Alanı planı (Kuban ve Saner, 1996) 9
Şekil 2.3: Sualtı çalışmalarında tespit edilen bazı buluntular (Kuban ve Saner, 1996) 10
Şekil 2.4: Hıdırlık yerleşmesi (Kuban ve Saner, 1996)..... 11
Şekil 3.1: Hıdırlık liman yapısının ilk planı (Kuban ve Saner, 1996) 13
Şekil 3.2: Hıdırlık liman yapısı (Gür, 2010)..... 14
Şekil 3.3: Mendirek (Gür, 2010) 15
Şekil 3.4: Apsis önündeki dağınık taş sırası (Gür, 2010) 16
Şekil 3.5: Kuzey duvarı yüksek blok sıraları (Gür, 2010)..... 17
Şekil 3.6: Cidar dolgusu (Gür, 2010)..... 18
Şekil 3.7: Kuzey duvarı pseudoizodom dış cephe örgüsü (Gür, 2010) 18
Şekil 3.8: Kuzey duvarı iç cephe düzensiz dikdörtgen örgü (Gür, 2010)..... 19
Şekil 3.9: Batı duvarı görünüşü (Gür, 2010) 19
Şekil 3.10: Güney duvarı eşik taşı altındaki sıranın görünüşü (Gür, 2010) 20
Şekil 3.11: Doğu duvarının iki ucundaki blok sıraları (Gür, 2010)..... 20
Şekil 3.12: Bitki örtüsünün altında kalan doğu duvarı (Gür, 2010) 20
Şekil 3.13a: Apsis batı duvarı bağlantısındaki tahribat (Gür, 2010) 21
Şekil 3.13b: Apsis doğu duvarı bağlantısındaki tahribat (Gür, 2010)..... 21
Şekil 3.14: Yuvarlaklaştırılmış taşlarla örülü apsis (Gür, 2010) 22
Şekil 3.15a: Pencerelerin iç cephe görünüşü (Gür, 2010)..... 23
Şekil 3.15b: Pencerelerin dış cephe görünüşü (Gür, 2010)..... 23
Şekil 3.16: Lento benzeri taş bloklar (Gür, 2010) 23
Şekil 3.17: Eşik taşının cepheden görünüşü (Gür, 2010) 24
Şekil 3.18: Eşik taşında görülen izler (Gür, 2010) 24
Şekil 3.19: Yapının çevresindeki dağınık taşlar (Gür, 2010) 26
Şekil 3.20: Taşlar üzerindeki izler (Gür, 2010) 26
Şekil 3.21: Eşik taşı hizasından taban dolgusunun görünüşü (Gür, 2010) 26
Şekil 3.22 Yapının oturduğu deniz seviyesindeki düz taşın görünüşü (Gür, 2010) .. 27
Şekil 3.23: Hıdırlık limanı yapısının çevreyle ilişkisi (Gür, 2010) 27
Şekil 4.1: Kıyı enerjisine göre liman tipleri (Blue, 1994) 35
Şekil 4.2: Limana girişindeki kontrolü betimleyen kabartma (Casson, 2002) 37
Şekil 4.3: Phalasarna askeri limanı (Hadjidaki, 1988) 38
Şekil 4.4: Limantepe Limanı mendirek (url 3) 40
Şekil 4.5: Pire Limanı gemi barınakları (Blackman, 1973)..... 41
Şekil 4.6: Leptis Magna bağlama yerleri (Blackman, 1973)..... 42
Şekil 4.7: Phalasarna kanal planı (Hadjidaki, 1988)..... 43
Şekil 4.8: Balık tankları (Blackman, 1973) 44
Şekil 5.1: Mısır'da tespit edilmiş tapınak ışıkları (Radka, 1996)..... 46
Şekil 5.2: Bağdat'ta bulunan piller (Radka, 1996) 47
Şekil 5.3: İskenderiye şehir planında deniz fenerinin yeri (Brodersen, 1993) 49

Şekil 5.4: İskenderiye Deniz Feneri görünüş çizimleri (Hauschild, 1976)..... 50
Şekil 5.5: Sualtı çalışmalarında tespit edilen buluntular (url 5) 51
Şekil 5.6: Ostia Limanı planında deniz fenerinin yeri (url 7)..... 52
Şekil 5.7: Ostia Deniz Fenerine ait çeşitli betimlemeler (url 7) 53
Şekil 5.8: Tabula Peuntigenara'daki iki fenerin betimi (url 7)..... 53
Şekil 5.9: Dover Deniz Feneri restitüsyonu (Hauschild, 1976)..... 54
Şekil 5.10: Dover Deniz Feneri günümüzdeki durum (url 8)..... 54
Şekil 5.11: Patara Deniz Feneri çevresindeki kum yığını (url 15)..... 55
Şekil 5.12: Patara Deniz Feneri (url 16) 55
Şekil 5.13: La Coruna planında deniz fenerinin yeri (Hauschild, 1976) 56
Şekil 5.14: La Coruna Deniz Feneri restitüsyon çalışmaları (Hauschild, 1976) 57
Şekil 5.15: Leptis Magna Deniz Feneri (Hauschild, 1976) 57
Şekil 5.16: Leptis Magna Deniz Feneri betimleyen kabartma (url 13) 58
Şekil 5.17: Messina Deniz Feneri betimli sikke (Özkan, 2009) 59
Şekil 5.18: Soli/Pompeopolis Deniz Feneri betimli sikke (Özkan, 2009)..... 59
Şekil 5.19: Kencherai Deniz Feneri betimli sikke (Özkan, 2009)..... 60
Şekil 5.20: Heraklia Pontika Deniz Feneri betimli sikke (Özkan, 2009) 60
Şekil 5.21: Abydos Deniz Feneri betimli sikke (Özkan, 2009)..... 61
Şekil 5.22: Aigai Deniz Feneri betimli sikke (Özkan, 2009)..... 61
Şekil 5.23: Histria Deniz Feneri betimli sikke (Höckmann, 2002) 62
Şekil 5.24: Kroupa Deniz Feneri planı (Morris, 2001)..... 62
Şekil 5.25: Ricbourugh Deniz Feneri duvar kazıması (Brodribb, 1982)..... 64
Şekil 5.26: Zadar Deniz Feneri kabartması (Hauschild ,1976)..... 64
Şekil 5.27: Kelenderis mozaiği (Zoroğlu, 2010) 65
Şekil 5.28: Deniz feneri olarak Hıdırlık liman yapısı (Gür, 2010)..... 66
Şekil 5.29: Deniz feneri olarak yaklaşma sorunu yaratan kuzeydoğu yönündeki taşlar (Gür, 2010)..... 66
Şekil 6.1: Hera Limanı Kutsal Alanı (Pfaff, 2003)..... 70
Şekil 6.2: Hera Limanındaki apsisli kutsal yapının restitüsyonu (url-16) 70
Şekil 6.3: Leptis Magna vaziyet planında tapınaklar (6, 7, 8 numaralar) (Tuck, 1997) 71
Şekil 6.4: Ostia liman tapınağını betimleyen sikke (Özkan, 2009) 72
Şekil 6.5: Dairesel planlı Ostia Tapınağı (11 numara) 73
Şekil 6.6: Kutsal yapı olarak Hıdırlık limana yapısı (Gür, 2010)..... 74
Şekil 7.1: Hıdırlık liman yapısı (Gür, 2010)..... 76
Şekil 7.2: Erken dönem apsisli konutlar (Warner, 1979) 78
Şekil 7.3: Lefkandi'deki apsidal yapının üst örtüsünün restitüsyonu (Moore, 2005) 78
Şekil 7.4: M yapısının apsisi (Stocker, 1995)..... 79
Şekil 7.5: Eretria'daki apsidal yapının planı (url-17) 80
Şekil 7.6: Korint'teki apsidal yapının planı (Pfaff, 2003) 80
Şekil 7.7: Hieron Tapınağı (url 19)..... 81

MARMARİS-HIDIRLIK LİMAN YAPISI ÖZELİNDE ANTİK LİMAN YAPILARI

ÖZET

Marmaris' in Bozburun Yarımadası ve yakın çevresi uzun yıllar arkeolojik açıdan bakir bir alan olarak korunarak günümüze ulaşmıştır. Bölgeyle ilgili ayrıntılı arkeoloji çalışmaları özellikle son 20 yılda artmaya başlamıştır. Çalışma konusu, bu bölgenin son dönem çalışmalarında tespit edilmiş Söğüt Körfezi'nde Hıdırlık diye bilinen yöredeki küçük bir liman yapısıdır. Hıdırlık liman yapısının bulunduğu bölgenin arkeolojik değerlendirmesinde, Hıdırlık'ın küçük bir liman olmasına rağmen yakınındaki yerleşim ve kutsal alanla birlikte farklı bir öneme sahip olduğu düşünülmektedir. Hıdırlık liman yapısının mimarisi genel ve detay özellikleriyle ayrıntılı olarak incelendiğinde bu farklılık ön plana çıkmıştır.

Çalışma başlığındaki Hıdırlık liman yapısı özelinde incelenen antik dönem limanları ve liman yapıları bugüne kadar tespit edilmiş örneklerle formsal ve işlevsel açıdan değerlendirilmeye çalışılmıştır. Limanların çok çeşitli kullanıcı profilleri mimari düzenlemelerine de yansımıştır. Birbirinden farklı işleve ve forma sahip yapılar stoğu bulunan limanları, arkeolojinin bir kolu sualtı çalışmalarıyla birlikte incelemektedir. Bu çalışmalarda tespit edilen buluntular, antik dönem deniz ticareti başta olmak üzere, gemi yapım teknolojisinden liman mimarisi gelişimine kadar birçok konuda önemli veriler sunmaktadır. Genellikle elde edilen veriler kısıtlı olduğu için liman araştırmalarında yapılan yorumların geniş bir yelpazeye sahip olması çok önemlidir. Hıdırlık limanı araştırması da bu yelpazeyi genişletecek yeni bir liman yapısının incelenmesine olanak sağlamıştır.

Hıdırlık liman yapısının bir liman yapısı olarak nasıl kullanıldığı çalışmanın temel sorusu olmuştur. Bilinen liman yapılarıyla yapılan özel karşılaştırmalarla, hem işlev hem de form açılarından değerlendirilerek bu sorunun cevabı aranmıştır. Bölgedeki yeri de bu değerlendirmenin önemli unsurlarından biri olmuştur.

ANCIENT HARBOR STRUCTURES IN THE CASE OF MARMARİS-HIDIRLIK HARBOR STRUCTURE

SUMMARY

The site of Marmaris-Bozburun Peninsula is a virgin archeological site. The detailed archaeological researches have been done since 20 years. The subject of the thesis is the building of Hıdırlık harbor which is situated on the coast of Söğüt Bay. Therefore, this study focuses firstly on the Hıdırlık site and the Hıdırlık harbor structure. Examining Hıdırlık harbor's vicinity and the relationship of this site with the structure reveals the fact that Hıdırlık harbor is unique considering the architecture of the structure.

As in the title, the ancient harbors and their structures are discussed about their forms and functions in the case of Hıdırlık harbor. The architectural development of the harbors indicates the solutions about architectural problems. The variety of users is reflected to the architecture of harbors. There are many different buildings and structures in harbors which marine archaeology concentrates. These researches reveal the important details of ship technology and architecture of harbors. It is especially important to interpret results in a wide spectrum while there is not much left usable data. Therefore, Hıdırlık harbor research is another key to widen up the perspective to the ancient harbors.

The main concern is to understand the function of the Hıdırlık harbor structure. The comparison with the ancient harbor facilities is viewed as the key to the answer within the form and function. The vicinity of the structure is also important for the assessment.

1. GİRİŞ

Bu çalışma, Marmaris-Bozburun Yarımadası kıyılarında tespit edilmiş günümüzde Hıdırlık adı verilen bir liman ve liman yapısı özelinde, antik limanlar ve liman yapılarına dair bir değerlendirmedir (Şekil 1.1)



Şekil 1.1: Hıdırlık limanı ve liman yapısı

Bu bölgeye ve antik limanlara dair araştırmaların, arkeolojik çalışmaların pek çok dalına oranla kısıtlı olmasından dolayı, liman yapısı tespit edilebilen her yönüyle incelenmeye çalışılmıştır.

1.1 Tezin Amacı

Tezin öncelikli amacı, çalışmanın konusu Hıdırlık liman yapısının yapılan yüzey araştırması ve son çalışmalar ışığında ayrıntılı bir belgeleme işlemini yapmaktır. İşlevsel ve formsal özelliklerini her yönüyle incelemek, bundan sonra yapıyla ilgili yapılabilecek çalışmalara mümkün olduğunca çok veri sunabilmektir. Tezin başlığındaki sıraya göre, Hıdırlık liman yapısı özel olmak koşulu ile antik limanlar ve

bu limanların yapılarına dair genel bir bakış sunmak tezin ikinci amacıdır. Tezin son amacı ise, bu iki başlık arasında çift yönlü geri besleme olmasını sağlamaktır. Bu geri besleme, hem incelenen yapının antik liman çalışmalarına bir katkı sağlaması, hem de bugüne kadarki antik liman araştırmalarının, yapının formsal ve işlevsel çözümlenmesine katkıda bulunması olarak tanımlanabilir.

1.2 Kapsam

Tezin adındaki sıralamaya dayanarak çalışma konusu liman yapısının bulunduğu bölge, Hıdırlık liman yapısı, antik limanlar ve liman yapı çeşitleri, bu yapı çeşitlerinden deniz fenerleri ve liman kutsal alan yapıları tezin genel kapsamında incelenmiştir. Antik limanlar ve liman yapıları, liman ihtiyacının ortaya çıktığı ilk zamanlardan, M.S.3.yy.'a kadar yapılmış örnekler üzerinden bir sınırlamayla değerlendirilmiştir. Antik liman yapılarından deniz fenerleri, liman kutsal alan yapıları ve diğerleri başlığındaki ayrıntılandırma, çalışma konusu liman yapısının potansiyel işlevinin bu yapı çeşitlerinden biri olma ihtimalini değerlendirmek adına yapılmıştır. Bütün başlıklara ait genel bilgilerin ve örneklerin güncel durumlarından da bahsedilmiştir.

1.3 Yöntem

Hıdırlık liman yapısının bulunduğu coğrafya, yapının doğal çevresinde neden ve nasıl konumlanmış olabileceğine dair sorulara yardımcı olması açısından araştırılmıştır. İlk bölümde coğrafya tarihçesi verilmiş, bölgenin siyasi ve coğrafik özellikleri ayrıntılandırılarak, tez konusu liman yapısının daha yakın çevresine ait çalışmalar üzerinde durulmuştur.

Hıdırlık liman yapısı ikinci bölümde genel ve detay özellikleri ile incelenmiştir. Yapıya dair elde olan bütün veriler detaylarıyla değerlendirilmiştir. Bunun için yapılan yüzey araştırması sonuçları ve 2010 yılı çalışmalarından elde edilen veriler kullanılmıştır. Bu veriler ışığında, yapının mevcut durumunun ayrıntılı rölöve çizimleri yapılmıştır. Yapının üç boyutlu modeli Mimar Ebru Kümet tarafından yapılmıştır.

Yapıya dair ayrıntılı bilgilendirmeden sonra, antik liman araştırmalarında elde edilen verilere dayanarak, limanlara ve liman yapı çeşitliliğine mümkün olduğunca geniş bir

çerçeveyle bakılmaya çalışılmıştır. Literatür kısıtlılığı, antik limanların korunma oranının çok düşük olmasıyla paralellik göstermektedir. Bu sıkıntı konuyla ilgili yapılan yakın dönem tezlerde de fark edilmiştir. Özellikle liman yapı çeşitleri incelenirken, farklı kaynaklardan derleme yapılarak yapı tiplerinin yelpazesi geniş tutulmaya çalışılmıştır. Çünkü Hıdırlık liman yapısının hangi işlevle kullanılmış olabileceğine dair tahminler bu tipolojiye dayanılarak yapılmıştır. Tespit edilen yapı çeşitlerinden, liman yapısının işlevine en uygun olma ihtimali olduğu düşünülen tipler, devam eden bölümlerde incelenmiştir.

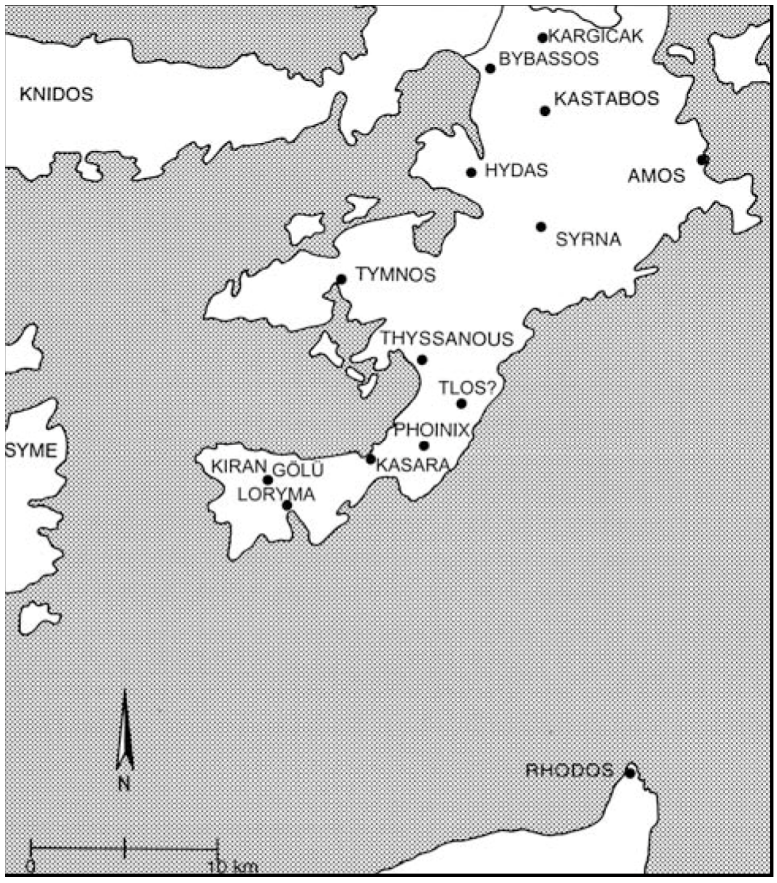
Hıdırlık liman yapısının bir deniz feneri ya da kutsal bir yapı olma ihtimalleri beşinci ve altıncı bölümlerde tartışılmıştır. İki yapı çeşidine dair genel bilgilendirme yapıldıktan sonra, örnek yapılarla formsal karşılaştırmalar yapılarak, yapının bu işlevlere yönelik kullanıp kullanılamayacağı araştırılmıştır.

Yedinci bölümde ise Hıdırlık liman yapısının başka nasıl bir işlevdeki liman yapısı olarak kullanılmış olabileceği üzerinde durulmuştur. Bu konu ile ilgili öneriler yapılırken, özellikle yapının kendi formunun tarihteki kullanımından başlayarak, tahmini dönemindeki yeri üzerinden bir okuma yapılmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın yöntemini etkileyen kaynakçada, antik kaynaklar, antik limanlara dair taranmış olmakla birlikte, özellikle yapılmış olan kazı ve yüzey araştırmaları çalışmalarında elde edilen bulgulara dair yayınlar araştırılmıştır. Fakat kazıların devam etmesi ve arkeolojik açından kesinlik kazanma ihtimalinin zorluğundan kaynaklı, bazı örnekler belirsizliğini korumaya devam etmektedir. Hıdırlık liman yapısı da bu çalışmada o örneklerden biri olduğunu göstermiştir. Sonuç bölümünde ise Hıdırlık limanının ne için ve nasıl kullanıldığına dair ortaya çıkan belirsizlik vurgulanmaya çalışılmıştır.

2. RODOS KARŞIYAKASI'NA GENEL BAKIŞ

Anadolu ve kıyıları tarih boyu önemini yitirmemiş bir rota ve uğrak yeri olmuş bir coğrafyadır. Son yüzyıllarda da bu durum çok değişmemiş, araştırmacı ve gezginler tarafından sıkça ziyaret edilmiştir. Fakat Rodos Adası'nın 10 deniz mili karşısındaki Anadolu topraklarının güneybatı ucu olan Rodos Karşıyakası olarak adlandırılan bölge, bu açıdan çok şanslı olmamıştır (Şekil 2.1).



Şekil 2.1: Rodos Karşıyakası.

Son yıllarda yapılan araştırmalar bölgenin siyasi yapılanmadaki yerinden, şehircilik anlayışına çeşitli konularda yoğunlaşmaya başlamıştır. Tez konusu liman yapısı, bu karşıyakanın Loryma Yarımadası'nın günümüzdeki adıyla Daraçya Yarımadası'nın kuzey yönünde, Muğla ili Marmaris ilçesinin Söğüt Körfezi'nin girişinde, körfeze yönlenmiş olarak tespit edilmiş bir yapıdır (Ek A, Şekil A.2). Yapının konumu

sebebiyle bulunduğu bölgenin araştırma tarihi, coğrafi ve siyasi özellikleri incelenecektir.

2.1 Araştırma Tarihçesi

Rodos Karşıyakası'nın araştırma tarihi erken dönemlerde çok yoğun olmamakla birlikte, son yıllarda bölgede yapılan çalışma sayısı giderek artmaktadır. Bölgeyi sahilden gezen araştırmacı ve gezginlerin ayrıntılı olarak yaptığı ilk çalışmalar epigrafi çalışmalarıdır (Gümüş, 2003, s:15). Bunların dışında, genel gezi notlarında bazı noktalarda kıyıya çıkarak yüzeydeki kalıntılara dair bilgi veren yazarlar da mevcuttur (Flemming, 1971, s:54). O. Benndorf ve G. Niemann bölgenin erken araştırmacılarıdırlar (1880'ler), onlardan sonraki ilk çalışma ise 1921'de A. Mauri'ye aittir. L. Ross (1890'da) ve R.S. Carter (1980'lerde) ise bölgenin farklı bir özelliği olan basamaklı piramit tipi mezar yapılarıyla ilgili çalışmalar yapmışlardır. P.M. Fraser ve G. E. Bean ise bölgeyle ilgili oldukça ayrıntılı çalışmalara imza atmış, bunları "Rhodian Peraea and the Islands" adlı bir kitap olarak 1954'te yayınlamışlardır. Bu kitap dışında epigrafik çözümleme çalışmalarını yayınlamaya devam etmişlerdir. Bölgede yapılan kazı çalışmalarından en kapsamlısı ise Hemitheia Kastabos Kült Alanı'nda 1960lar'da gerçekleştirilmiş olandır (Held, 2005, s:85)

1990'dan sonraki yıllarda Türk ve yabancı araştırmacılar bölgenin farklı noktalarında çalışmalara başlamışlardır. Ersin Doğer bölgenin kuzeyinde Bybassos'ta kazı yapmaya başlamıştır. William Held, Loryma'da çalışmaya başlamış, sonrasında karşıyakanın farklı bölgelerinde başka meslektaşlarıyla birlikte çalışmaya devam etmektedir. Mathias Benter ise Hydas'ta çalışmalar yapmıştır. Tez konusu liman yapısının da içinde bulunduğu Kıran Gölü Kutsal Alanı çalışmaları, Zeynep Kuban ve Turgut Saner'e aittir. Ayrıca bölgede devam eden bazı sualtı çalışmaları da mevcuttur.

2.2 Rodos Karşıyakası Coğrafyası

Rodos Karşıyakası antik kaynaklarda genel olarak hatları belirlenmiş bir bölge olmakla birlikte, coğrafi sınırları bazı farklılıklar göstermektedir. Strabon'a göre bu alan günümüzde Fethiye'nin batısında olan Daidala'dan başlayıp Marmaris'in güney

batısındaki Loryma Yarımadası'nda bulunan Phoiniks Dağı adı verilen bölgeye kadar devam eder. Bu hattı takip ederek Loryma Yarımadası'ndan Karya Bölgesi'nin başlangıcına doğru denizden yol alınabileceğini belirten Strabon'a göre Rodos Karşıyakası'nı çevresini dolaşmak 1500 stadiadır[1] (Strabon, 1987 s:201). Skylas'a göre ise karşıyaka, Knidos ve Kaunos kentleri arasında kalan bölge olup "Rodosluların anakaradaki arazisi"dir. Başka antik yazarlar da karşıyakanın Likya ile bitişik sınırda olduğunu belirtip, sadece bir kaç tane farklı yerleşim ismi eklemektedirler (Atauz, 1997, s:70). Bütün bu farklılıkların sebebinin, bölgenin siyasi olarak incorporated (bağlı) ve subject (özerk) olarak ikiye ayrılmasıyla ilişkili olabileceği düşünülebilir (Doğer ve Şenol, 1997, s:59). Rodos Karşıyakası'nın merkezi her zaman kayalık ve dağlık bir yapısı olan Loryma Yarımadası olmuş, Rodos hakimiyetinin genişlemesiyle kuzey ve kuzeybatıya doğru Keramos Körfezi (Gökova Körfezi)'ne kadar yayılan bir alan karşıyaka olarak adlandırılmıştır (Bean, 2000, s:259).

2.3 Rodos Karşıyakası Siyasi Yapısı

Küçük Asya'ya yapılan Dor göçünde Rodos Adası'na yapılan yerleşimde kurulan üç şehir (Lindos, Ialysos, Kamiros) Anadolu'daki Dor Hexapolis'inde yer almakta, bu da M.Ö. 408'te tek bir Rodos devleti oluşturmalarından önce de karşıyakada toprak sahipleri olduklarını göstermektedir (Bean, 2000, s:159). Rodos devleti kurulduktan sonra, Rodos hakimiyetine kesin olarak giren karşıyaka topraklarında yaşayanlar bütün haklarıyla Rodos vatandaşı olmuşlardır. Fakat daha sonraları genişleyen karşıyaka sınırıyla birlikte, Karya'nın güney ve güneydoğusunda gelip yerleşmiş olan Rodoslular bile vatandaş kabul edilmemiş, bulundukları bölgenin, yörenin adıyla anılmışlardır (Varinlioğlu, 1991, s:224).

Rodos'un kuruluşundan önce ise bölgenin bağımsız olduğu, M.Ö. 5. yy.' da kendi sikkesini basması ve Attika vergi listelerinde "synteleia"[2] olarak yer alması sebebiyle düşünülmektedir (Held, 1996, s:172). J.M. Cook'a göre de bölge "synoiskism" [3] den önce Rodos'a değil Knidos'a aittir, fakat yerleşim sistemi iki şehre de

---

[1]Stadia: Antik Yunan'da kullanılan yaklaşık 607 ayak yani 190 m. civarlarındaolduğu bilinen uzunluk ölçüsü birimi
[2]Synteleia: Antik Yunan'da vergi sisteminde birlikte ödeme yapma
[3]Synoikizm: Antik Yunan'da şehirlerin birleşerek daha büyük bir politik bir birim oluşturması

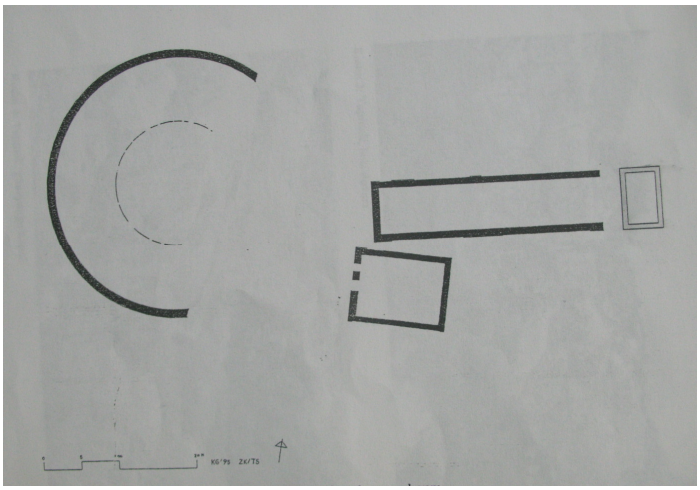
benzememektedir (Held, 2005, s:86). Burada, Karyalılar'ın oluşturduğu "koinon" isimli birkaç kentin bir kutsal alanla oluşturduğu birlik yapılarının bulunduğu yazıtlardan öğrenilmektedir. Loryma Yarımadası'nda adı bilinen sekiz yerleşmenin aralarındaki mesafe en fazla 5 km.'dir ve bunların oluşturduğu birliğin Roma dönemine kadar bağımsızlığını korumuş olabileceği düşünülmektedir (Held**,** 1996, s:172). Rodos, karşıyakasında güçlü ve merkezi bir yapılanma istemediği için bu birlikler şehirleşme gösterememiş olabilirler.

Rodos Karşıkayakası ekonomik açıdan Rodos devletinin ekonomisindeki gelişmelere tabi olmuş, bulunduğu rota itibariyle limanları ticari ve askeri açıdan Rodos için önem taşımıştır (Atauz, 1997, s:72). Bölgede Rodos'taki gibi bağcılık ve şarap üretimi önemli yer tutmuştur (Doğer ve Şenol, 1997, s:59).

Rodos Karşıyakası'nın, Romalı bir imparatorun kararıyla M.S.210 öncesinde Rodos'un hakimiyetinden çıktığı düşünülmektedir (Atauz, 1997, s:78). Rodos Karşıyakası'nın yönetim ve yerleşim sisteminin nasıl olduğuna dair çalışmalar, başta Loryma Yarımadası'nda yapılan araştırmalar olmak üzere devam etmektedir.

2.4 Kıran Gölü Kutsal Alanı

Rodos Karşıkayakası'na dair yapılan araştırma ve ziyaretlerde hiç bir şekilde incelenmediği görülen Kıran Gölü Kutsal Alanı, Loryma Yarımadası'nın orta kesiminde yer almaktadır. Kutsal alan ve çevre yapılaşması ilk kez 1993'te Turgut Saner ve Zeynep Kuban tarafından çok yakındaki Asar Dağı savunma yapısına ulaşmaya çalışırken, rastlantı sonucu görülüp tespit edilmiştir (Kuban ve Saner, 1996, s:434). Kısa süreli bu ilk çalışmanın ardından, 1995'te başlayıp 2003 yılına kadar devam eden bir yüzey araştırması yapılmıştır. Tez konusu liman yapısı, Kıran Gölü Kutsal Alanı'nın kuzeyinde yapılan araştırmalarda incelenmiştir (Şekil 2.2).



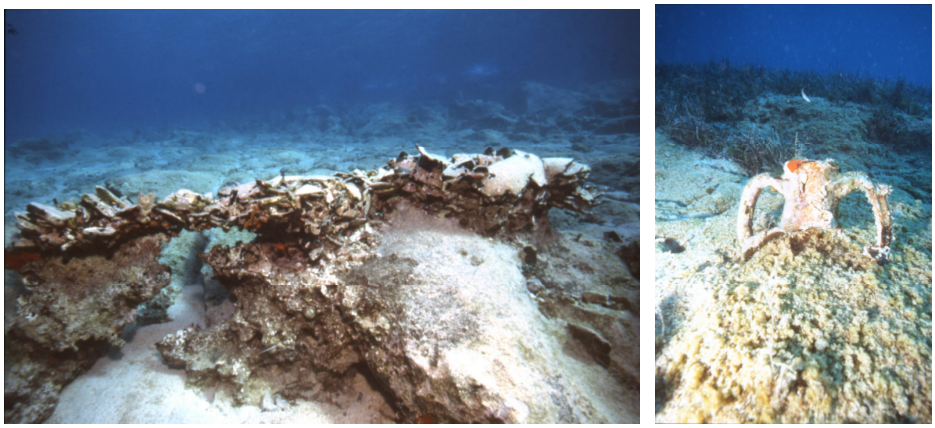
Şekil 2.2: Kıran Gölü Kutsal Alanı planı.

2.4.1 Yüzey araştırması

Kıran Gölü Kutsal Alanı'na adını 30 metre çapında yağış olduğunda su tutan kuru bir göl olan Kıran Gölü vermektedir (Kuban ve Saner, 1996, s:433).Oldukça sarp bir arazi olan çevresi, yer yer küçük düzlüklerle kesilmekte, genel olarak bitki örtüsü, zemin suyu ve akarsu açısından zengin sayılmamaktadır. Kutsal alan kalıntıları çevredeki bu düzlüklerden birinin batı bölümünde tespit edilmiştir. Alanda yapılan çalışmalarda öncelikle 1 no'lu yapı adı verilen yapıyla ve tiyatro tespit edilmiştir. Tespit edilen tiyatro yapısı, Rodos Karşıkayakası'nda o dönem için incelenmemiş olan üç tiyatro yapısından sonraki dördüncü olarak önem taşımaktadır (Kuban ve Saner, 1996, s:434). Ayrıca alanda sunağı önünde olan bir tapınak ve işlevi tespit edilemeyen başka bir yapı daha incelenmiş, çevrede bir grup yapı ve pek çok mezar taşı da tespit edilmiştir. Yapılarda genel olarak kireç taşı kullanıldığı görülmüştür. Alana başka noktalardan da ulaşım olması gerektiği fikri göz önüne alınarak kuzey yönünde yol bulma amaçlı çalışmalar yapılmıştır.

Günümüzde Hıdırlık olarak anılan mevkide denize ulaşan bir patika takip edilmiştir. Bu yolun sonunda varılan deniz kenarında apsidal planlı bir yapı, Hıdırlık Liman yapısı olarak adlandırılmıştır. 1999 yılında çalışmalar, Hıdırlık yerleşimi ve liman yapısı ile kutsal alandaki tapınağa yönelik yapılmıştır (Kuban ve Saner, 2000, s:163). Yerleşimdeki genel tespitler yapılmış, Hıdırlık liman yapısının vaziyet için rölövesi alınmıştır. Sonraki yıllarda ayrıntılı taş planlarının çıkarılması, göl içi ve çevresinin yüzey buluntularının taranması ve kutsal alanın doğusundaki Antik-Ortaçağ kalesinin belgelenmesi çalışmaları, yakın çevredeki farklı ölçeklerdeki yapı ve yapı

toplulukları tespitleri yapılmıştır. Kıran Gölü Kutsal Alanı yüzey araştırması, çevre yerleşimlerinin tespitlerine, yarımadadaki yerleşim tarihlendirmesine ve yoğunluğuna dair yeni veriler oluşturacak şekilde devam edilerek, 2003 yılında son kez yapılmıştır (Kuban ve Saner, 2004, s:129). Yüzey araştırmasının son yılında bir sualtı çalışması gerçekleştirilmiş, çeşitli amfora yığınları dışında mimari bir yapılanma tespit edilmemiştir (Şekil 2.3).



Şekil 2.3: Sualtı çalışmalarında tespit edilen bazı buluntular.

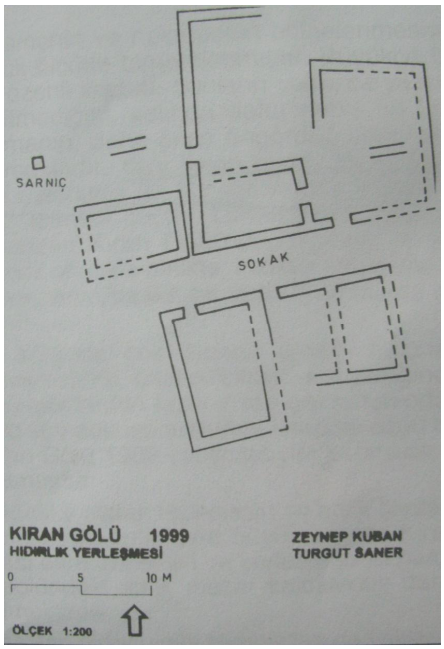
2.4.2 Hıdırlık yerleşmesi

Kıran Gölü Kutsal Alanı yüzey araştırmalarında, 1998 yılında Hıdırlık yerleşmesine dair çalışmalar yapılmıştır. Bu bölgedeki kalıntılar, ilk kez 1979 yılında Robert Carter tarafından görülüp, 1990 yılında yeniden ziyaret edilerek kısaca tanıtılmıştır (Carter, 1991, s:479).

Kutsal alanın kuzeyinde denize doğru inen patikanın bulunduğu yamaç ve deniz kıyısındaki alan günümüzde bilinen adıyla Hıdırlık mevkiinin kutsal alanla ilişkisini kuran patika genel özellikleri sebebiyle antik dönemde de bu amaçla kullanıldığını düşündürtmüştür (Kuban ve Saner, 1999, s:288). Kısmen kayalara oyularak genişletilmiş ve yer yer özgün genişliğini korumuş durumdadır. Patika boyunca tespit edilmiş antik yapılaşma, seramik parçaları, zeytinyağı işlikleri de bu düşünceyi desteklemiştir. Hıdırlık yerleşmesinin yüzey araştırmasındaki mimari buluntuları, liman ve yerleşme olarak iki başlıkta incelenmiştir.

Hıdırlık yerleşmesinde tespit edilmiş yapı topluluğu büyük dikdörtgen planlı yapılardan oluşmuştur (Şekil 2.4). Topluluğun yakınında bulunan bir zeytinyağı işliği ve sarnıç tarımsal bir etkinin bu yapı topluluğunu belirlediği (Kuban ve Saner, 2000, s:164), bu sarnıcın bir seferde böyle tarımsal bir büyük popülasyona hizmet

verebilecek ölçekte olduğu da düşünülmüştür (Carter, 1991, s:479). Bu alanın yaklaşık 50 m. doğusunda bölgeye özgü basamaklı kaideli mezar örneklerinin bulunduğu bir nekropol alanı tespit edilmiştir. Yerleşmenin antik dönem özellikleri Kıran Gölü'ndeki mimari etkinlikle örtüşmektedir. Antik sonrası sayılacak etkiler ayrıca gözlemlenmiştir.



Şekil 2.4: Hıdırlık yerleşmesi.

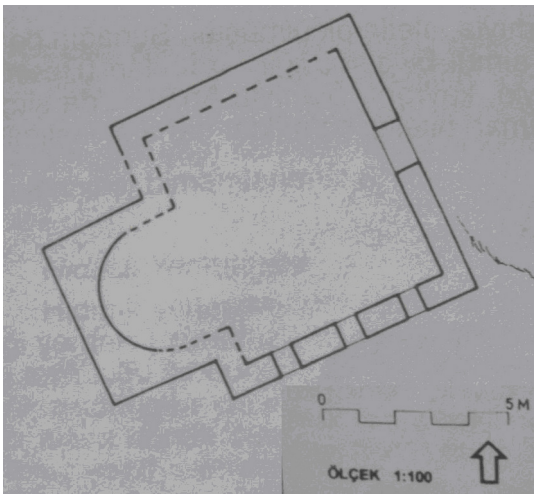
3. HIDIRLIK LİMAN YAPISI

Hıdırlık liman yapısı, Marmaris Daraçya Yarımadası'nda Söğüt'e yaklaşık 5 deniz mili uzaklıkta, 36°K-28°E paralellerinde yer almaktadır. Yapıyla ilgili antik kaynaklarda herhangi bir bilgiye rastlanmazken, bu yapıdan bahseden ilk yayın 1991 yılında Hıdırlık yerleşimini de anlatan Carter'ın çalışmasıdır. Kuban ve Saner'in yüzey araştırmasıyla ayrıntılı planı çıkarılan liman yapısı, bu çalışmada yeni verilerle beraber değerlendirilmiştir.

3.1 Yüzey Araştırması

Yüzey araştırmasının ilk yılında tespit edilen Hıdırlık Limanı, Kıran Gölü Kutsal Alanı'nın deniz aşırı bağlantılarına dair bir işaret olarak düşünülmüş ve bir sonraki yıl, liman yapısı ve çevresi olarak incelenmeler yapılmıştır.

Hıdırlık liman yapısının tespit edilen ölçüleri 9.60x7.60m.dir (Şekil 3.1).



Şekil 3.1: Hıdırlık liman yapısının ilk planı.

Genellikle Helenistik dönem özelliği olarak kabul edilen bosajlı bloklardan örülü bir yapı tekniğine sahiptir (Kuban ve Saner, 2000, s:163). Hıdırlık yerleşmesi ile bu liman yapısı arasında dönemsel kesin bir bağlantı kurulamamış olmakla birlikte, liman yapısındaki iki kenarı eğik kesimli pencere lentolarının bir benzeri Kıran

Gölü'nde, tapınak ile göl arasında bulunmaktadır. Bu parçanın bağlamı belirsiz olmakla birlikte, Kıran Gölü'ndeki bir mimari yapıyla liman yapısının yapım tekniği benzerliğini kurmayı sağlamaktadır. Ayrıca kutsal alana, kuzey yönden de ulaşım olduğu bu liman yapısının varlığıyla güçlenmektedir. 2000 yılında yapılan yüzey araştırmalarında, liman yapısının taş planı çıkarılmıştır. 1/20 ölçeğindeki planlar, kutsal alandaki 1 no'lu yapı ile bu yapı arasında yapım tekniği açısından ciddi benzerlikler olduğunu göstermiştir (Kuban ve Saner, 2001, s:205). Taş örgüsü içinde dik yerleştirilmiş iki bloğun üst yüzeyleri oyularak araya iki yapı taşını birbirine bağlayan bloklar oturtulmuştur. İki yapıda da pencere lentoları arkaya doğru daralmış, üst yüzeyleri eğrisel biçimde kesilmiştir. Batı Anadolu Hellenistik duvarcılığında sık karşılaşılmayan bu özellikler, iki yapının büyük olasılıkla aynı zamanda inşa edildiğini, hatta belki de aynı ellerden çıktığını akla getirmektedir.

3.2 2010 Yılı Çalışmaları

2010 yılında Zeynep Kuban'la birlikte Hıdırlık liman yapısının şu anki durumunu tespit ve mevkiiye dair genel bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Çalışmada liman yapısının taş rölövesi için gerekli belgeleme işlemleri yapılmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda elde edilen veriler, yüzey araştırmasındakilerden çok büyük farklılıklar göstermemiş, daha ayrıntılı olarak incelemeye imkan sağlamıştır. Yapı, geçen 10 yıllık süre içerisinde ciddi bir tahribata uğramamıştır (Şekil 3.2).

Hıdırlık liman yapısının öncelikle, bu çalışma sonucu tespit edilen verilerinin önceki çalışmadakilerle harmanlaması sonucu ortaya çıkan genel özellikleri, sonrasında ise tespit edilebilen yapı parçaları detaylarıyla incelenecektir.



Şekil 3.2: Hıdırlık liman yapısı.

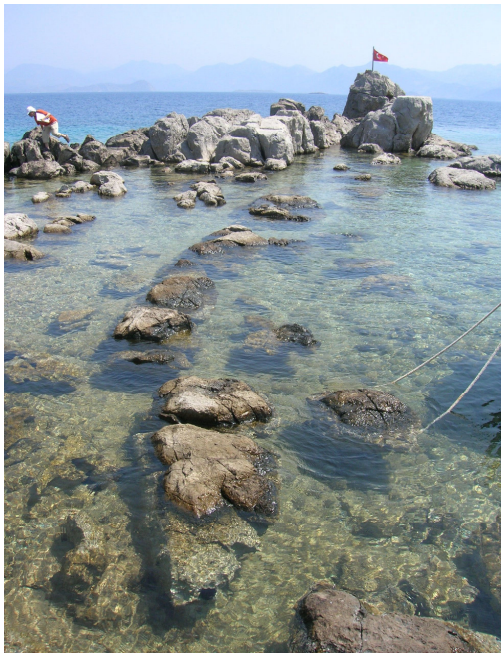
3.2.1 Yapının genel özellikleri

Hıdırlık Liman yapısının vaziyet planındaki yeri, Söğüt Körfezi'ndeki küçük bir koyun, mendirek olarak kabul edilen deniz içindeki taş hattının bitimiyle sahilin başladığı noktanın kesişimindedir (Ek A, Şekil A.2). Yapının çevresindeki kalıntılar, 30 m. güneyinde su altında iki duvar hattı belli olan bir yapı, batı yönünde 50 m. uzaklıkta sarnıç olduğu düşünülen arazi kotunun seviyesindeki yuvarlak açıklıktır (Ek A, Şekil A.3). Dizilişleri ile geometrilerindeki müdahaleler dolayısıyla mendirek olduğu düşünülen yaklaşık 40m. uzunluğundaki farklı büyüklükteki taş sırası ise liman yapısıyla ilişkili en önemli çevre yapısıdır (Şekil 3.3).

Yapı, kıyıya sıfır bir şekilde, yaklaşık olarak kuzeybatı- güneydoğu hattında yerleştirilmiştir. Yapının genel plan özelliği, dışarıdan okunmayan, yapının dikdörtgen hatlarını devam ettiren bir apsise sahip olmasıdır. Plan, kuzeybatı yönündeki bu apsise göre, geometrik olarak asimetriktir.

Yapıya ait tespit edilen mevcut üç açıklık güneybatı cephesindeki iki pencere ve güneydoğu yönündeki in-situ giriş kapısıdır. Mevcut kalıntının duvar yükseklikleri her cephede ayrı olmasına rağmen, doğu cephesindeki tahribatın daha yoğun olduğu kalıntı seviyesinin düşüklüğünden anlaşılmaktadır.

Hıdırlık liman yapısının, yapı malzemesi taştır. Bütün parçaları, işlevlerine göre işlenmiş farklı boyutlardaki dikdörtgen taş bloklardan oluşmaktadır.



Şekil 3.3: Mendirek.

Liman yapısının ilk kullanım evresi dışında, geç dönemde apsis önünde yeniden kullanımına dair bir kalıntı tespit edilmiştir. Apsisin önünü kapatacak şekilde yapının şu anki ortalama kalıntı yüksekliğinde bir hat, yapıya ait olduğu düşünülen bir grup taşla örülerek kapatılmıştır (Şekil 3.4) Bu bölümün ne amaçla kullanıldığı ve hangi döneme ait olduğu anlaşılamamıştır.



Şekil 3.4: Apsis önündeki taş sırası.

3.2.2 Yapının detayları

Hıdırlık liman yapısının detayları, eldeki veri yoğunluğuna göre sırayla duvarları, apsisi, pencereleri, kapısı ve diğerleri başlıkları altında incelenecektir. Yapıyla ilgili verilen ölçüler, tahribatlar göz önüne alınarak yuvarlanmış değerlerdir.

3.2.2.1 Duvarlar

Yapının duvarları, yapım tekniği, cephe özellikleri, yüzey işçiliği ve malzeme yönünden değerlendirilecektir[4]. Yapının dört cephesindeki duvarlarının kalıntı yükseklikleri farklı olduğu için elde edilen veri yoğunluğu da buna paraleldir. Fakat tespit edilen duvar yapım tekniğinde görülen ufak değişikliklere rağmen, yüzey işçiliği ve malzeme özellikleri birbirini tekrarlar niteliktedir. Yapının genel yapım tekniğinin tam olarak çözülebilmesi için kalıntı yüksekliğinin daha fazla olması

[4]Bu değerlendirmedeki başlıklar, Turgut Saner'in "İyonya ve Karya'da Hellenistik duvar örgüsü" adlı tezi esas alınarak sıralanmıştır.

gerekmekte, mevcut durum için yapım tekniğinin genel tanımı bağ sıralı-çözgülü olarak yapılabileceği kuzeybatı duvarında tespit edilen bir özellik sayesinde söylenebilir. Bu teknik, duvar örgüsünde duvarın doğrultusundaki bloklar (çözgü) ve onların belli yüksekliklerde, genellikle bu bloklardan daha az yüksekliğe sahip sıralarla (bağ) yerleştirilmesidir (Saner, 1995, s:23).

Kuzeybatı duvarı: En yüksek kalıntıya sahip kuzeybatı yönündeki, apsisi çevreleyen bu duvar yapının genel yapım tekniğine dair tahmini, diğerlerine göre fazladan sahip olduğu iki sıra sağlamıştır (Şekil 3.5).



Şekil 3.5: Kuzey duvarı yüksek blok sıraları.

Bu duvardaki blokların bir düzen içerisinde yerleştirildiği blok kalınlıkları ayrı ayrı ölçülürken tespit edilmiştir. Blok düzeni, alçak sıra 53cm.lik bloklardan (Karya'daki örneklerde genelde yüksek sıra blok yüksekliği 53-54cm. olarak tespit edilmiştir (Saner, 1995, s:130-131)), yüksek sıra 63cm.lik bloklardan oluşmaktadır. Bu duvarda tespit edilen bağ sırası ise40 cm.lik bir blok sırasıdır. Bu sıranın hemen üzerinde bulunan tek blok taşının 53cm. olması bu düzenin üst kotlarda da devam edeceği beklentisini oluşturmuştur (Ek B, Şekil B.5). Bu bağ sırasının da yapının batı duvarındaki pencere açıklıklarının lentoları yüzünden bu yükseklikte olduğu düşünülebilir.

Duvar kalınlığı apsisin yuvarlak hatlı şekli sebebiyle en dar yerinde 65cm, en geniş yerinde ise 98cm.dir (Ek B, Şekil B.4). Blokların birbirine herhangi bir bağlantı elemanı kullanılarak bağlanıp bağlanmadığı tespit edilememiştir. Apsisi çevreleyen bu duvar, iki cepheli serbest bir duvar olup, iki cidarlıdır. Cidar dolgusu küçük taşlar ve topraktır (Şekil 3.6).



Şekil 3.6: Cidar dolgusu.

Cephe özelliği, dış yüzeyde dikdörtgen pseudoizodom (yalancı-izodom) örgü (Şekil 3.7), iç yüzeyde ise düzensiz dikdörtgen örgü özelliklerini (Şekil 3.8) göstermektedir. Pseudo-izodom örgü; iki farklı yükseklikteki sıraların belli bir düzen içerisinde, birbirini tekrar edecek şekilde yerleştirilmesi, düzensiz dikdörtgen örgü ise sıralar arasında yükseklik farkları belirgin, blok boyutları ve düzenleri farklı örgü tipidir (Saner, 1995, s:30).



Şekil 3.7: Kuzey duvarı pseudoizodom dış cephe örgüsü.



Şekil 3.8: Kuzey duvarı iç cephe düzensiz dikdörtgen örgü.

Batı duvarı: Yapının pencere açıklıklarının bulunduğu batı duvarının yapım tekniği pencere seviyesine kadar sadece çözgü sıraları görüldüğü ve pencere lentolarından sonra da herhangi bir kalıntı olmadığı için tam bir netlik kazanamamıştır. Fakat 53-63 cm.lik düzenin pencere alt kotunda devam etmesi, lentoların bağ sırasına denk gelmesi sebebiyle, bağlı-çözgülü sistemin bu duvarda da uygulanmış olabileceğini akla getirmektedir (Ek B, Şekil B.5).

Çift cidarlı duvarın kalınlığı 75 cm.dir. Cephe özellikleri kuzeybatı duvarı ile aynı olup pseudo-izodom tekniğindedir. Pencere aralarında ise pencere blokları dahil, farklı boyut ve şekildeki blokların olduğu çokgen örgü sistemi görülmektedir (Şekil 3.9).



Şekil 3.9: Batı duvarı görünüşü.

Güneydoğu duvarı: Giriş kapısının bulunduğu duvar, eşik taşı altındaki 53cm.lik tek sıra örgüsünü muhafaza etmektedir (Şekil 3.10). Bu yüzden yapım tekniği ve cephe özelliklerinin tam olarak ne olduğu bilinmemekle birlikte diğer duvarlardaki yöntemin uygulanmış olabileceği eşik taşının altındaki taş sırasının 53cm.lik bloklardan örülmüş olması sebebiyle öngörülebilir.



Şekil 3.10: Güney duvarı eşik taşı altındaki sıranın görünüşü.

Doğu duvarı: 53-63cm. düzenine sahip olduğu, üzerinde bulunan yoğun bitki örtüsüne rağmen duvarın iki ucundan görünen az sayıdaki bloktan anlaşılmaktadır (Şekil 3.11).



Şekil 3.11: Doğu duvarının iki ucuncdaki blok sıraları.

Bitki örtüsüne rağmen tespit edilebilen duvar kalınlığı 75 cm. civarındadır (Şekil 3.12). Kalıntı yüksekliği az olmasına rağmen bu tespitler sayesinde, diğer duvarlarda uygulanan yapım tekniklerine ve cephe özelliklerine sahip olduğu düşünülebilir.



Şekil 3.12: Bitki örtüsünün altında kalan doğu duvarı.

3.2.2.2 Apsis

Yapının kuzeybatı yönündeki apsis, planda dışarıdan okunamayacak şekilde inşa edilmiştir. Apsisin genişliği 320cm., derinliği ise 195cm.'dir. Apsisin doğu duvarına olan mesafesi 190cm., batı duvarına mesafesi ise 95cm.'dir (Ek B, Şekil B.4). Apsisin bu iki duvarla bağlandığı bölümler oldukça tahribat görmüş, hangi dönemde yapıldığı bilinmeyen dolgu çalışmalarıyla düzgün bir şekilde kapatılmaya çalışılmıştır (Şekil 3.13, a-b).



Şekil 3.13a: Apsis batı duvarı bağlantısındaki tahribat.



Şekil 3.13b: Apsis doğu duvarı bağlantısındaki tahribat.

Apsisin cephesi (kuzeybatı duvarı olarak incelenirken de belirtildiği üzere) yapının en farklı boyutlarda bloklarının kullanıldığı ve herhangi bir düzen gözetmeyecek şekilde örülmüş, çokgen örgüye sahiptir. Bu blok taşlar, dikdörtgen bir yüzey görüntüsü vermekle birlikte apsidal planı oluşturacak şekilde plan bazında dairesel bir yüzey oluşturmaktadırlar (Şekil 3.14) (Ek C, Şekil C.3).

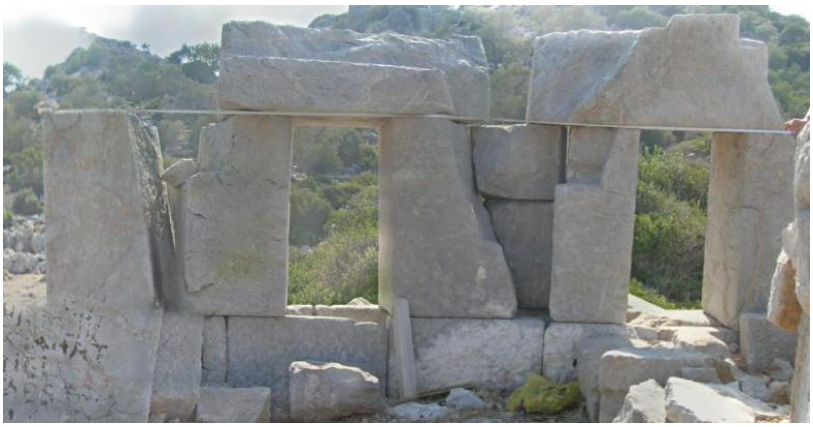


Şekil 3.14: Yuvarlaklaştırılmış taşlarla örülü apsis.

3.2.2.3 Pencereler

Yapının batı duvarında bulunan pencerelerin blok taşları farklı boyutlarda, verev kesimli hatlara sahiptir. Dış ve iç cephelerde farklı görünen bu blok taş kesimlerinin oluşturduğu örgü biçimiyse çokgen örgü olarak kabul edilebilir (Şekil 3.15, a-b). Pencerelerin açıklıklarının ölçüleri 105x50cm.'dir. Pencerelerin lentoları özel bir işçiliğe sahip görünmektedir. Dış cephede 135x50cm. sade bir dikdörtgen iken, iç cephede verev kesimli bir alınlığa sahip olan lentolardan apsis tarafındaki orijinale yakın bir görünüşe sahiptir (Ek B, Şekil B.6). Lentoların doğu yönündeki taşıyıcı bloklarında yine bir verev kesim söz konusudur. Fakat bunlardan apsis tarafındaki ön cephede görülmezken, diğeri hem iç hem dış cephede görülen daha geniş açılı bir verevdir.

Yapının mevcut diğer bütün blok taşları, yatay olarak yerleştirilmiş, bu doğrultuda değişen büyüklükte özellik gösterirken, pencere blokları (lentoları hariç) dikey doğrultuda kullanılmış ve hepsi farklı kesimlere sahip bloklardır. Yapının özel olma sebeplerinden biri de, kullanılmış olan bu farklı pencere işçiliği olarak kabul edilebilir. Zaten dönemi gereği pencere tipi bir açıklık kullanılmış olması bile önemli bir durumdur. Başka örneklerde de pencere olduğu bilinse de bu derece korunan örnek çok değildir.



Şekil 3.15a: Pencerelerin iç cephe görünüşü.



Şekil 3.15b: Pencerelerin dış cephe görünüşü.

Doğu duvarında bu pencerelere benzer açıklıklar olup olmadığı bilinmemekle birlikte, çevredeki dağınık taşlar içerisinde batı duvarındaki lentoların kesimine benzer kesimlere sahip taşlar olduğu fark edilmiştir (Şekil 3.16). Plan apsise göre simetrik olmasa da, pencere açıklıklarının iki yönde de olması ihtimali bu benzer bloklar sebebiyle yüksektir.



Şekil 3.16: Lento benzeri taş bloklar.

Pencere açıklıklarının cephede nasıl kapatıldığı ya da kapatılıp kapatılmadığına dair herhangi bir ize rastlanmamıştır. Pencere boşluğunun içinde duvarın örgüsünün çift cidarlı devam ettiği görülmektedir.

3.2.2.4 Kapı

Yapının girişinin güneydoğu yönünde olduğu, yerinde tespit edilmiş olan eşik taşından anlaşılmaktadır (Şekil 3.17).



Şekil 3.17: Eşik taşının cepheden görünüşü.

Eşik taşı mevcut haliyle 200x90x30cm. Ölçülerindedir. Bu taşta, kapının kanatlarının dikey yerleşim delikleri ve kanatların oturduğu hat çizgileri görülmektedir (Şekil 3.18).



Şekil 3.18 : Eşik taşında görülen izler.

Kapının kendisinin oturduğu düşünülen aks çizgisi 120cm. dir. Bu çizgiyi sınırlayan dikeydeki çizginin bir tarafı 60 cm., diğer tarafı ise sadece 20 cm. genişliğindedir. Bu durum, ya kapının kanatlarının birinin diğerinin 2/3 katı büyük olduğunu

göstermekte ya da kanatların eşit büyüklükte olması durumunda, eşik taşının orijinal genişliğinin 240 cm. olduğunu akla getirmektedir (Ek B, Şekil B.6). Her iki durumda da plana göre kapı tam ortada değildir. Doğu duvarına 20 cm. uzaklıktadır. Kapı deliklerinin aksında, giriş yönüne doğru, kanat yerleşme izi gibi daha dar ikinci bir iz de net olarak görülmektedir. Buna göre planda kapı kanatlarının nasıl yerleşmiş olacağı önemli bir soru teşkil etmektedir. Kapının yüksekliğinin ne kadar olduğu, hangi malzeme kullanarak yapıldığı da soru işaretleri arasındadır.

3.2.2.5 Diğerleri

Yapının mevcut durumundan elde edilen veriler yukarıda anlatılan detaylar dışındaki birkaç konuda daha ön plana çıkmaktadır.

Bunlardan ilki, yapı çevresinde, deniz içinde, kıyıda ve yapıya yapılmış eklerde görülen, büyük ihtimalle yapıya ait olan blok taşlardır. Yaklaşık 40 civarında blok taş tespit edilmiş, bunlardan bazılarının mimari farklılıklar gösterdiği anlaşılmıştır (Şekil 3.19) (Ek C, Şekil C.5).



Şekil 3.19: Yapının çevresindeki dağınık taşlar.

Çevrede tespit edilen dağınık taşların sayısı ve kalınlıklarıyla bir oranlama yapıldığı takdirde, yapının ikinci bir kat yüksekliğine sahip olma ihtimali çok yüksek değildir. Ayrıca yapının çatı örtüsünün nasıl olabileceğine dair herhangi bir veriye rastlanmamıştır.

Taşların üstünde özellikle dış cephelerde yoğun çizgisel çatlama izleri görülmektedir. İşçilik detayı olduğu düşünülebilecek (ne amaçla kullanıldığı anlaşılmasa da) izlere birkaç blokta rastlanmıştır (Şekil 3.20). Bunların dışında yüzey işçiliğinde ayırt edici olabilecek herhangi bir veriye rastlanmamıştır.



Şekil 3.20: Taşlar üzerindeki izler

En geniş blok taş, kuzeybatı duvarında 180cm.'dir, en dar blok ise yine aynı duvarın iç cephesinde bulunan 18 cm.'lik bir bloktur. Bu büyük farklılık iki cephenin örgü tekniklerinin tamamen farklı olmasından kaynaklanmakta, fakat neden böyle bir yönteme başvurulduğu soru işaretini korumaktadır.

Yapının tabanı tespit edilememiştir. Taban dolgusu eşik taşının seviyesinde bulunmakla birlikte, apsis yönüne doğru hafif olarak yükselmektedir (Şekil 3.21).



Şekil 3.21 : Eşik taşı hizasından taban dolgusunun görünüşü.



Şekil 3.22 : Yapının oturduğu deniz seviyesindeki düz taşın görünüşü.

Yapı tabanının güneydoğu yönünde blok taşların altında düz bir taşın üstüne oturtulduğu görülmüştür (Şekil 3.22) Yapıda tespit edilen 53-63cm.lik düzene uygun olması için, toprak kotunun altında kuzeybatı yönünde bir 63cm.lik sıra daha olması gerekmektedir. Dolayısıyla yapının deniz seviyesinde inşa edildiği, yüzey araştırmalarında alınan kotlarla birlikte, son çalışmalarda yapılan tespitlerin birbirini tutması sebebiyle kesin olarak söylenebilir. Orijinal taban kotunun da bu sebeple, yerinde görülen eşik taşının seviyesi olduğu söylenebilir. Yapıya girişin güney tarafından olduğu eşik taşından anlaşılmakla birlikte, denizden yaklaşıldığında nasıl girildiği tam olarak anlaşılamamıştır. Taban kotuyla ilgili çalışmalar, herhangi bir araçtan uzatılan iskele ile girilip girilmediğini ortaya koyacaktır.

Hıdırlık liman yapısının mevcut durumuna dair genel ve detay bilgiler bugüne kadar tespit edilebilmiş veriler çerçevesinde anlatılmaya çalışılmıştır (Şekil 3.23). Daha ayrıntılı bilgi elde edebilmek için kapsamlı bir kazı çalışması yapılması gerekmektedir. Yapının yakın çevresi olan Kıran Gölü Kutsal Alanı ile Hıdırlık yerleşmesi böyle bir kazı çalışmasına dahil olmalıdır. Bölgedeki diğer yerleşimlerde yapılan araştırmaların takip edilmesi de değerlendirme açısından faydalı olacaktır. Hıdırlık liman yapısına dair cevapsız kalan sorular için daha kapsamlı ve disiplinler arası çalışmalar gerekmektedir.



Şekil 3.23: Hıdırlık limanı yapısının çevreyle ilişkisi.

4. ANTİK LİMANLAR

Hıdırlık limanını ve liman yapısını değerlendirirken en çok başvurulacak kaynakça antik limanlara ait olandır. Antik limanların genel özelliklerini, yapılarının farklı mimari form ve işlevlerini, bunların kullanıcılarıyla birlikte antik şehir hayatındaki yerine dair genel bir okuma yapmak, Hıdırlık liman yapısı hakkında önemli bir bakış açısı sunacaktır. Bu sebeple antik limanlar yukarıda bahsedilen başlıklar altında ayrıntılı olarak incelenecek ve Hıdırlık liman yapısıyla paralellikler kurulmaya çalışılacaktır.

Liman, sözlükte gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirip, bindirmelerine yarayan doğal veya yapay sığınak olarak tanımlanmaktadır (url 1). Belli bir derinlikte, her türlü hava koşulunda sakin kalacak şekilde ayrılarak tasarlanmış su alanı olan limanlar, antik dönemden bu yana denizcilik teknolojisinden etkilenip, aynı zamanda ona paralellik gösteren bir süreçle birlikte gelişmektedir (Frost, 1972, s:95).

Antik çağlardan beri insanlar, kendi bulunduğu alanı sınırlayan suyu aşma isteği duymuş, bunun için su üzerine hakimiyet kurmaya çalışmıştır (Hamza, 2006, s:1). Bu, insanların hem fiziki hem de kültürel etkileşime olan ihtiyaçlarını gidermek için uğruna çaba gösterdiği bir durumdur. Su üzerinde kalmayı başardıktan sonra, karada korunmaya ihtiyaç duyduğu an, insanın tarihte ilk liman kullanımını gerçekleştirdiği an olarak kabul edilebilinir (Atauz, 1997, s:57). Arkeolojik araştırmalar sonucu elde edilen veriler, insanların suyla ilişkilerinin çok erken dönemlere dayandığını kanıtlamıştır. M.Ö.7000 tarihli olduğu düşünülen obsidyen taşlarının, Melos Adası'ndan, Yunan anakarasının güneyindeki Argolis'e getirilmiş olması, o dönemde bile denizde kullanılabilecek bir araca sahip olduklarını ve başka yerlerle iletişim halinde olduklarını akla getirmektedir (Gündüz, 2008, s:17) [5]. Bu araç, ihtimalle sonraki dönemlerde yapılmış gemilerden oldukça küçük ve basittir. O dönemlerde

[5] Alıntı kaynak: Suano, Marlene, "İlk Ticari İmparatorluklar: Tarih Öncesinden İ.Ö. yak. 1000'lere", Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları, çev. Nurettin Elhüseyni, yay. haz. David Abulafia, İstanbul 2005, ss. 67-99, s. 73.

küçük su araçlarının sahile çekildiği, basit tahta ve taşlarla sabitleştirilip korunmaya alındığı düşünülmektedir (Özdaş, 1991, s:8). Zamanla boyutları büyüyen gemilerin sığınabileceği korunaklı alanlara yani tasarlanmış limanlara ihtiyaç duyulmuştur. Bütün bu gemi ve liman inşa teknikleri, dönemsel olarak farklılıklar göstermekte, malzeme ve yöntem çeşitliliği her dönemde gelişerek artmaktadır. Limanların varlıklarını ve gelişimlerini etkileyen önemli bir diğer etken ticaret rotalarıdır (Hamza, 2006, s:142). Deniz ticareti, toplumların etkileşimini ve iletişimini hızlandıran çok önemli bir faktör olmuş, bu yüzden limanların önemi de giderek artmıştır. Deniz ticaretinde başarı sağlayıp, deniz gücüne sahip olmak, tarih boyunca farklı toplulukların dünya tarihinde ön plana çıkmasına sebep olmuştur (Flemming, 1971, s:182). Bu ticari başarıyla birlikte, siyasi, askeri ve kültürel dengelerde değişiklikler yaşanmıştır. Bunlara bağlı olarak da gerçekleşen yapısal değişimlerden limanlar da etkilenmiş, doldurularak kapatılmaktan, büyük boyutlara ulaşmaya farklı sonuçlara ev sahipliği yapmışlardır.

4.1 Araştırma Tarihçesi

Antik liman araştırmaları, arkeolojinin "marine archaeology" adı verilen deniz bölümünde yoğunlaşsa da, limanların kara kazıları da yapılmakta, sualtı ve kıyıdan elde edilen veriler birlikte değerlendirilmektedir. Antik dönem limanları, arkeoloji biliminin başladığı 18.yy'dan itibaren diğer arkeolojik konularda olduğu gibi yoğun olarak araştırılmamış, başka teknolojilerin desteğine ihtiyaç duyulduğu için 20.yy'ın ortalarına kadar belli bir ivme edinememiştir (Akalın, 1998, s:1-2). Liman araştırmalarının amaçları, sualtı ve üstü kalıntılarını tespit etmek, bunların ilişkisini yorumlayarak, limanın tasarım kriterlerini, kullanım amacını ve dönemini tespit ederek büyük resimdeki yerini belirlemektir (Kingsley, Raveh, 1996, s:1). Bu çalışmada, konuyla ilgili yapılan kazı, sualtı çalışmaları ve yüzey araştırmalarının ilk örnekleri üzerinde durulmuş, günümüze doğru sayıları gittikçe artan araştırmalar ayrıntılandırılmamıştır.

Antik dönem liman araştırmalarının kısıtlı olmasının belli başlı sebepleri bulunmaktadır. İlk olarak, limanların konumu bu sebeplerin başında gelmektedir (Kozlovskaya, 2008, s:26). Suyla karanın birleştiği noktada bulunmaları, çift yönlü etkiye her daim açık olmalarına sebep olmuştur. Limanların büyük bir çoğunluğu günümüzde sular altında kalarak, ciddi bir tahribata uğramıştır. Bir kısmı da İstanbul

Yenikapı Theodisus Limanı gibi şehir dolgusunun altında kalarak açılacağı zamanı bekleyecek kadar korunabilmiştir. İnsan kaynaklı tahribatların (limanların yerleşim alanı olarak doldurulması, liman yapılarının yeniden kullanımı) yanı sıra, doğal felaketler de hem karasal (deprem, nehir doldurması) hem de denizel (tsunami, deniz seviyesinde yükselme) olarak limanların korunmuşluk durumlarını oldukça düşük seviyelerde tutmuştur (Marriner, Morhange, 2007, s:143-144). Ayrıca sualtında katmanlaşma olmaması, büyük bir alana yayılma imkanı olması da bu araştırmaları zorlaştırmaktadır (Kingsley, Raveh, 1996, s:3).

1950'lere kadar kısıtlı olan araştırma teknolojileri, antik liman araştırmalarını olumsuz yönde etkileyen bir diğer etkendir. Arkeolojik kazı teknikleri limanların karada kaldığı düşünülen kısımları için yeterli olsa da, sualtı çalışmaları teknolojik destek olmadan çok zorlu koşullarda gerçekleştirilmeye çalışılmıştır (Akalın, 1998, s:2). Aletli dalış teknolojisi (Scuba-Diving) ilk kez 1943'te kullanılmaya başlanmış, sualtı arkeolojisinde de hemen yerini almasıyla Akdeniz'de anonim olarak bulunan arkeolojik oluşumlardan söz edilmeye başlanmıştır (Kingsley, Raveh, 1996, s:1). Fakat sualtı arkeolojisinde batık araştırmalarına öncelik verildiği için, limanlardaki tahribatlar zamanla artmakta, yapılan çalışmalarla elde edilen veriler hala yeterli kabul edilmemektedir (Marriner, Morhange, 2007, s:137).

Antik liman araştırma tarihçesini kısıtlayan sebeplerden biri de antik kaynaklardaki bu konuya dair eksikliktir. M.Ö.3.yy.'da mühendis Philon'un liman yapımıyla ilgili teknik bir el kitabı yazdığı ve bunun dışında da bu tarz çalışmalar olduğu bilinmekte, fakat bu kaynaklara henüz ulaşılamamaktadır (Blackman, 1982, s:80). Antik yazarlar genellikle şehirleri tanıtmak amacıyla, coğrafi özelliklerinin yanı sıra şehrin limanından da bahsedecek şekilde pasajlar yazmışlardır (Leonard, 1994, s:163). Bunların dışında resmi yolculuk raporları, Roma dönemindeki gezginlerin *periploi* adını verdikleri gezi yazıları, tarihçilerin limanların sosyal işleyişine dair yazıları antik kaynaklar arasında sayılabilir (Salway, 2004, s:45). Özellikle Roma döneminde bu konuda ait kaynaklar sayıca fazla olsa da, Yunan döneminde de bu kaynaklara dair örnekler olduğu bilinmektedir. Sayı azlığına rağmen, bu örneklerde Roma'dakilere oranla limanların ve demirleme alanlarının yerleri, kullanımlarının nasıl olduğu, mesafeleri ile ilgili daha ayrıntılı bilgi bulunmaktadır. Antik yazarlardan Vitrivius ise "Mimarlıkta On Kitap" adlı eserinde, diğer yazarlardan farklı olarak "Limanlar, mendirekler ve tersaneler" başlıklı bir bölümde konuyla

ilgili teknik bilgiler vermiştir (Vitrivius, 1990, s:121). Buna karşın, liman yapılarının ya da liman çeşitlerinin neler olduğundan çok bahsetmemiştir. Antik kaynaklar dışında, Rönesans döneminde eski kültürleri yeniden keşif için yapılan gezilere dair yazılı kaynaklar, bilimsel kesinlik vermeseler de antik liman kalıntılarına dair genel bir fikir vermiş, 19 yy.' da ise bu tarz yazılar artık bilimsel içerik edinmeye de başlamıştır (Marriner, Morhange, 2007, s:138). Bütün bu kaynakça, antik liman araştırmalarında ön bilgi vermekte, sonrasında ise tespit edilen şehir dokusunun ve dönemsel mühendislik bilgilerinin karşılaştırılarak, ortaya çıkan çelişkilere dair yorumlar yapılabilmesine imkan sağlamaktadır (Çakıroğlu, 2002, s:1). Kazılarda tespit edilen sikkeler, kandiller, duvar resimleri, mozaikler, kabartmalar gibi bazı buluntularda limanlara dair çeşitli betimlemeler tespit edilmiştir (Blackman, 1982, s:84). Fakat bu betimlemelerin, limanın yapısına ve şehirle ilişkisine dair bir fikir vermesi önemli olsa da, özellikle sikkelerdeki kısıtlı bir alan kullanılarak anlatılmaya çalışılmış olmaları sebebiyle yanıltıcı olabilecekleri göz ardı edilmemelidir. Roma İmparatorluk dönemindeki bazı sikkeler, limanın bitirilişini kutlamak amacıyla, üzerlerinde limanın belli başlı özelliklerini gösterecek şekilde darp edilmişlerdir (Boyce, 1958, s: 65). Hatta bu dönemde farklı şehirlere ait olan sikkelerde, şehirlerarası deniz ticaretinin önemini ve imparatorun deniz aşırı başarısını göstermek için diğer şehrin limanına dair betimlemeler de mevcuttur.

İlk liman araştırması Mısır Limanları ve Işıkları Kurumu başmühendisi, Gaston Jondet tarafından 1912-16 yılları arasında Mısır'ın İskenderiye şehrinde yapılmıştır (Frost, 1972, s:96). Arkeolojik çalışmaların yanı sıra limanların jeolojik (yer bilimi) ve jeomorfolojik (yerbiçim bilimi) yapısını incelemek adına yapılan araştırmalar yine 20.yy.'ın başlarında yapılmıştır. Bunlardan ilki Doğu Akdeniz'in farklı bölgelerinde araştırmalar yapan mühendis Yunanlı Negris tarafından 1903'te gerçekleştirilmiştir (Marriner, Morhange, 2007, s:139). 1923'te Karl Lehmann-Hartleben yazılı kaynaklara dayanarak hazırladığı "Die Antiken Hafenanlagen des Mittelmeers" adlı kitabıyla liman araştırmalarında önemli bir yere sahiptir (Frost, 1972, s:96). Père Poideboard, metotları ve sonuçları açısından çok önemli olan arkeolojik çalışmalara öncülük etmiştir (Frost, 1972, s:96). 1934-1936 yılları arasında Tyros'daki Fenike limanında Fransız donanma dalgıçları ve sünger avcılarının da yardımıyla ilk sualtı araştırmasını yapmıştır. Hava fotoğrafçılık bilgilerini liman araştırmalarında kullanan Poideboard, sualtında kullanılabilecek bir fotoğraf makinesi üzerinde de çalışmıştır.

Çok iyi derecede kıyısal bilgisi, liman noktalarının tespitine oldukça katkı sağlamış, bulunan alanların planlarının envanter işini metodik hale getirmek için liman mühendisleri, deniz ve hava kuvvetlerinden kişilerle birlikte tasarılar yapmıştır (Taylor, 1965, s:162).

1950ler'den sonra sualtı teknik donanımlarındaki gelişmeler çalışmalara ivme kazandırmış, çeşitli gruplar oluşturularak farklı bölgelerde deneysel araştırmalar yapılmaya başlanmıştır (Taylor, 1965, s:168). 1954 yılında M.Ö.3000ler'e tarihlenen dünyanın en eski yapay limanı kabul edilen Lothal Limanı Hindistan'da tespit edilmiştir (Blackman, 1982, s:86). İsrail Caeserea Limanı, 1960 yılından bu yana yoğun olarak araştırılmakta ve kendine özgü dalgakıranları, koruyucu basamakları ve kum çökmelerini engelleyen sistemleri ile önemli bir örnek olmaya devam etmektedir (Hamza, 2006, s:13). 1960'lardan sonra çalışma yöntemleri ya da tespit ettikleri alan ile öncü sayılabilecek bu çalışmalardan sonra, farklı pek çok bölgede liman araştırmaları, gelişen teknolojinin de desteğiyle yapılmaya devam etmektedir (Marriner, Morhange, 2007, s: 142).

Ülkemizdeki ilk liman çalışmaları ise 1968'te Alman Arkeoloji Enstitüsü'nden H. Schaeleger tarafından Phaselis'te gerçekleştirilmiştir (Schaeleger, 1981, s:37). Side'de yapılan çalışmaları da liman araştırmalarının öncülerinden sayılmaktadır (Hamza, 2006, s:13). Son yıllarda ülkemizdeki liman çalışmaları yoğun olarak sürdürülmekte, fakat kıyı yerleşimlerinin tahribatının yoğunluğu elde edilen verileri kısıtlamaktadır.

Antik liman araştırmaları, arkeolojinin çok önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Çünkü limanlar yapıları gereği özerk alanlar olsalar da, bulundukları şehir ve bölgeden ayrı tutulamazlar (Kozlovskaya, 2008, s:26). İçinde bulundukları siyasi, sosyo-ekonomik, askeri, ve kültürel oluşumlarla birlikte arkeolojik bir bütünlük içinde incelenmeli, bu alanlardan elde edilen verilerle, limanlardan elde edilenler karşılaştırmalı olarak değerlendirilmelidir.

4.2 Liman Çeşitleri

Limanlar, Türkçede olmasa da başka dillerde farklı kelimelerle, antik dönemlerden bu yana terminolojik olarak pek çok farklı sınıflandırmaya tabiidirler. İngilizcede port (liman havzası ve bütün yapı topluluğunun bulunduğu alan)- harbor (korunmaya

ve sığınmaya müsait su alanı) farklılığı gibi, Roman *periploi*de kullanılan tanımların hepsi farklı liman içeriklerini karşılayacak kelimelerdir (Leonard, 1994, s: 163). Bu kelimeler, Yunanca ve Latince kökenlidirler ve arkeolojik kaynak olarak kullanılıp kullanılamayacakları üzerine hala düşünülmektedir. Bu tanımlara göre limanlar topografik durumları, oluşum şekilleri, büyüklükleri ve formlarına göre incelenmektedir. Bu yüzden araştırılan limana dair bu tanımlar herhangi bir şekilde tespit edilmişse, o limana dair ön bir bilgi olduğu kabul edilebilir.

Antik liman çeşitleri, limanlar disiplinler arası bir konu olduğu için arkeoloji bilimiyle çeşitli mühendislik alanlarındaki yöntemlere göre farklı şekillerde sınıflandırılabilmektedir (Marriner, Morhange, 2007, s:137). Arkeolojik olarak yapılacak değerlendirmeye göre, antik limanlar coğrafi konumlarına ve işlevlerine göre ikiye ayrılmaktadırlar (Gündüz, 2008, s:18). Bu liman çeşitlerinin, coğrafi konuma göre nehir ve deniz limanları, işlevlerine göre ise ticari, askeri ve özel limanlar alt başlıkları vardır. Doğal ve yapay limanlar ayrımı da bütün bu başlıkların içerisinde incelenebilir. Jeolojik değerlendirmeli liman çeşitleri ise, limanın günümüzdeki kıyı şeridine uzaklığına, mevcut deniz seviyesine göre durumuna, jeomorfoloji ile ilişkisine ve fosilleşme tipolojisine göre ayrılmıştır (Marriner, Morhange, 2007, s:146). Bu çeşitler de tektonik ve fiziki coğrafya araştırmalarından elde edilen verilere göre alt başlıklara sahiptir.

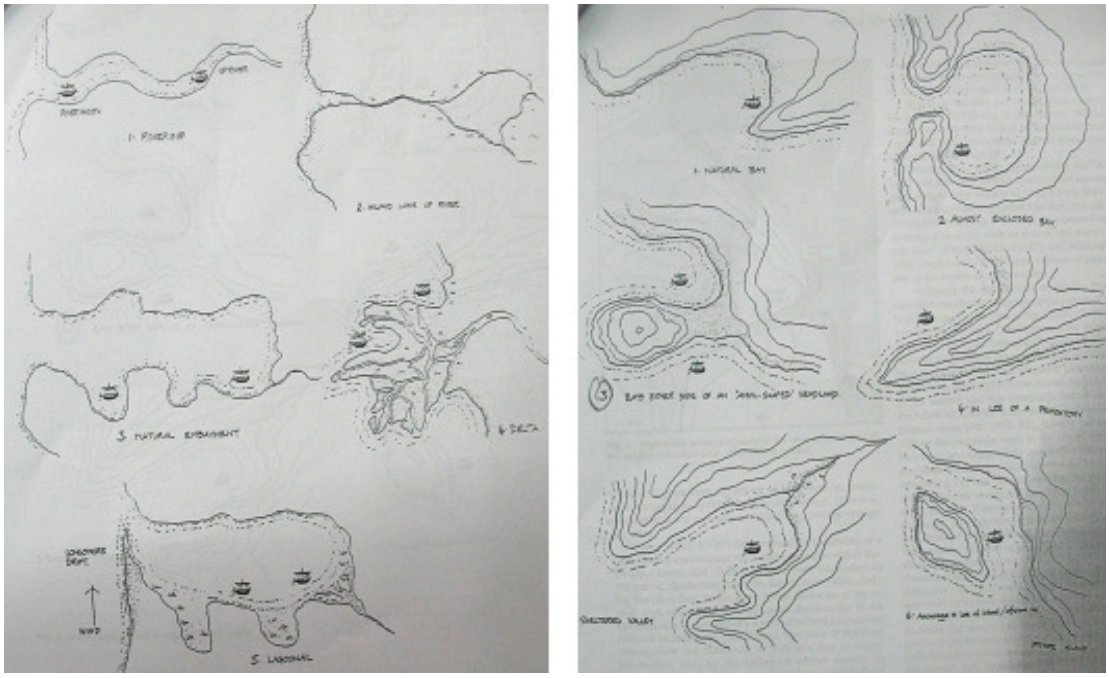
Antik limanlar farklı disiplinlere göre çeşitlere ayrılsa da, arkeolojinin diğer bölümlerinde olduğu gibi, bütün araştırmalardan elde edilen veriler, limanın bağlam çözümlemelerinde kullanılmaktadır. Antik bir liman değerlendirilirken, bu gruplandırmalar birer yol göstericidir, fakat limanın, örneğin işlevsel olarak yapılmış ayrımların hiçbirine uymaması ya da kıyı şeridi enerjik olduğu için her daim değişmeye devam edeceği de göz ardı edilmemelidir (Marriner, Morhange, 2007, s:146).

4.2.1 Coğrafi konumlarına göre limanlar

Antik limanların coğrafi konumu, limanların önemine ve limanlara ihtiyaç duyulan alanın genel özelliklerine dair fikir vermektedir (Karmon, 1983, s:1). Zira yerleşimler kurulurken korunaklı bir noktada olmak, temiz su kaynaklarına yakın olmak gibi göze alınan kriterlerden biri de iyi bir liman konumuna sahip olmaktır (Vann, 1994, s:308). Coğrafi olarak tercih edilen konumun önemi, özellikle liman yapım

tekniklerinin kısıtlı olduğu zamanlarda, sonradan her koşula uygun liman yapılabildiği için daha ön plana çıkmaktadır (Çakıroğlu, 2002, s:16).

Antik limanlar, coğrafi konumlarına göre nehir ve deniz limanları olarak ikiye ayrılmaktadırlar. Bu ayrımı da etkileyen, coğrafi özelliklerine göre denize paralel uzanan yüksek enerjili kıyı şeridi ile dik uzanan alçak enerjili kıyı şeridinin oluşturduğu demirleme alanı tipolojileri de mevcuttur (Blue, 1994, s:32) (Şekil 4.1).



Şekil 4.1: Kıyı enerjisine göre liman tipleri.

4.2.1.1 Nehir limanları

Nehir limanları, bugüne kadar yapılan araştırmalar sonucunda bilinen en eski liman, çeşidi olarak kabul edilen yapay limanlardır (Gündüz, 2008, s:19). Zira nehirler sürekli akan bir yapıya sahip oldukları için, kıyılarında liman olarak kullanılabilecek koylar oluşmamakta, limanları insan eliyle yapıldığı için nehir limanları yapay liman olarak kabul edilmektedirler. Bu limanlar, vadileri boyunca kurulu yerleşimlere en hızlı ve kolay ulaşımı sağlamada önemli rol oynamışlardır (Vann, 1994, s:317). Hindistan'daki Sabarmati Nehri'ndeki Lothal Limanı, Fırat Nehri kenarlarında kurulmuş olan Ur ve Tel Barsib Limanları bilinen ilk örneklerdir (Blackman, 1982, s:87). Tiber Nehri- Portus Limanı, Ren Nehri-Marsilya Limanı örneklerindeki gibi nehir limanları, genellikle nehir ağızlarına kurulmuş büyük limanlardır (Casson, 2002, s:144). Hatta İskenderiye Limanı ve şehri Nil Nehri ağzındaki konumuyla, bu ilişkinin limana ne kadar önem kazandırıp büyüteceğini göstermektedir. Mısır'da

nehir limanlarında kullanılan tekneler, denizaşırı ticaret ve ilişkilerin başlamasıyla birlikte revize edilip kullanılmaya devam edilmiş, fakat nehir limanları, bu gelişmelerle hemen işlevlerini kaybetmemiş, yoğunluklarını kaybetseler de liman olarak kullanılmaya devam etmişlerdir (Stieglitz, 1984, s:135). Ayrıca nehir limanlarının her daim önemli olmasını engelleyen başka bir konu da nehir ağızlarında alüvyon birikmesidir (Blackman, 1982, s186). Fakat, liman, İskenderiye Limanı'ndaki gibi çift yönlü bir akıntıya sahipse, düzenli ve iyi bir bakım yapılmışsa uzun soluklu kullanılabilir.

4.2.1.2 Deniz limanları

Deniz limanları, insanların denizaşırı yerlerle ilişki kurma istek ve ihtiyaçlarından sonra ortaya çıkmış, nehir limanlarının önemini zaman içerisinde oldukça azaltmıştır (Stieglitz, 1984, s:137). Ticaret hayatının deniz aşırı olarak hareketlenmesi, liman yapım çalışmalarını hızlandırmıştır. Önceleri korunaklı doğal koylardan yararlanılarak limanlar yapılsa da, sonraları coğrafi sınırlamaları indirgeyecek liman yapım tekniklerinin geliştirilmesiyle büyük limanlar yapılmıştır (Hamza, 2006, s:17).

Deniz limanları yapılma şekillerine göre üç çeşit olarak sıralanabilir (Taylor, 1965, s:175).

1- Yarı kapalı koyun ucuna bir mendirekle koruma yapılmış- Misenum Limanı (İtalya)

2- Önünde bulunan ada ya da kara uzantısını kullanacak şekilde yapılmış- Apollonia Limanı (Libya)

3- Liman havzası tamamen kazılarak yapılmış- Kartaca Limanı

Bu sıralamada ilk ikisi doğal, sonuncusu ise yapay liman olarak kabul edilmektedir. Zira liman havzası doğal yeterlilikte olan limanlara, genel bir düzenleme yapılması yeterlidir (Gündüz, 2008, s:21). Özellikle Batı Anadolu ve Yunanistan kıyıları doğal limanlara ev sahipliği yapabilecek çok sayıda girinti çıkıntıya sahiptir (Flemming, 1971, s:165).

4.2.2 İşlevlerine göre limanlar

Antik limanlar işlevlerine göre ticari, askeri ve özel limanlar olarak üçe ayrılır. Bunların dışında da *periploi*den öğrenilen "yaz limanı" ya da "kapalı liman" olarak

bilinen tanımlara sahip limanlar mevcuttur (Leonard, 1994, s:165). Bu tanımların içerikleri net olarak bilinmese de dönemsel ya da belli sürelerle kullanıma açık olabilecek işlevlere sahip olan limanları kastettikleri düşünülebilir.

4.2.2.1 Ticari limanlar

Antik limanlar, ticaretin çok yoğun olarak yaşandığı, sürekli bir hareketin olduğu, şehrin en önemli mekanlarından biridir. Ticari liman olarak bir sınıflandırma yapılsa da, her limanda bir şekilde ekonomik bir hareketlilik söz konusudur. *Periploi*de ticari limanları niteleyecek Εμπόριον, portus gibi birden çok tanımın bulunması bile bunu düşündürür niteliktedir (Leonard, 1994, s:165). Ticari limanlar ayrıca hinterland denen kurulu oldukları alanın iç bölgesiyle ilişkisine göre kıtasal- yarı kıtasal, bölgesel ve yerel olarak üçe ayrılmaktadır (Karmon, 1983, s:2). Adlarından anlaşılacağı üzere hizmet verilen hinterland, limanın büyüklüğü, yapı ihtiyaçları gibi önemli özelliklerini belirleyici bir unsurdur. Üretim (tarım arazisi), tüketim (nüfus) ne kadar yoğunsa, limanın kullanımı o kadar yoğunlaşmakta, ticaret arttıkça limanın önemi de artmaktadır. Örneğin Ostia Limanı, bir seferde yüksek tonajlı 200 gemiyi kaldırabilecek bir kapasiteye sahipti, çünkü dönemin en kalabalık şehirlerinden biri olan Roma hinterlandını hizmet etmekteydi (Bilir, 2006, s:59). Mal giriş-çıkışlarını ve malların kendisini kontrol eden, vergi toplayan yetkili kişilere özellikle büyük ticari limanlarda rastlanmaktadır (Kozlovskaya, 2008, s:35) (Şekil 4.2). Böyle limanlarda komplike liman idaresi ve yönetim sistemleri mevcuttur. İnsanlar her dönemde ister takas usulü ister parayla olsun ticaret yapmıştır, bu yüzden de bu faaliyetlerin merkezi konumundaki ticari limanlar önemini her zaman korumuştur (Hamza, 2006, s:76).



Şekil 4.2: Liman girişindeki kontrolü betimleyen kabartma

4.2.2.2 Askeri limanlar

Askeri limanlar, antik dönemde donanmaların kullandığı limanlardır (Gündüz, 2008, s:23). Bu limanlar ticari limanlardan ayrı olarak, daha korunaklı olabilecek mevkide inşa edilmişlerdir. Klasik dönemdeki, Aegina Adası'ndaki limanlardan biri, Mytilene şehrinin iki limanından biri ve üç limanı olan Thasos'un bir limanı örneklerindeki gibi pek çok kentte fiziki olarak ticari limanlardan ayrılmış askeri limanlar kullanılmıştır (Kozlovskaya, 2008, s:48-49). Strabon da Knidos hakkında bilgi verirken şehrin iki limanından birinin 20 triremelik bir donanma için ayrı kullanıldığını belirtmektedir (Strabon, 1987, s:209-210). Fakat Pire'nin Kantharos Limanı ticari bir liman olarak tanımlanmışken, bulunan çekek yerleriyle bir kısmının askeri liman olarak kullanıldığı anlaşılmış, bu durum, buna benzer başka örneklerin olabileceğini akla getirmiştir (url-2). Kartaca Limanı'ndaysa bu iki limanın ayrımının sadece yapısal olmadığı, ticari gemilerin askeri limana girişlerinin yasak oluşu gibi bazı kurallarca da bilinmektedir (Hamza, 2006, s:23).

Askeri liman yapıları arasında en önemlisi içlerinde rampa sistemleri olan üstü kapalı gemi barınaklarıdır (Tuck, 1997, s:36). Gemiler buralarda ahşap donanım ve asılı donanımlar olarak ayrılıyor, böylece gemiye su dolmasının, alt kısmının deniz canlılarının tahribatına uğramasının önüne geçiliyordu (Casson, 2002, s:76) Girişlerindeki kuleler, şehirle sınırlarını belli eden ve herhangi bir saldırı için koruma oluşturacak duvarlar ve surlar da askeri liman yapıları arasında sayılabilmektedir. Girit'teki Phalasarna kentinin yuvarlak planlı kuleleri ve surları, limanın korunmasının ne kadar önemli olduğunu gösterir nitelikte bir örnektir (Hadjidaki, 1988, s:464) (Şekil 4.3).



Şekil 4.3: Phalasarna askeri limanı.

Tez konusu Hıdırlık liman yapısının bulunduğu bölgede askeri amaçla kullanıldığı tespit edilen Loryma ve Asardibi limanları bilinmektedir (Atauz, 1997, s:87). Hıdırlık limanın bahsi geçen limanlara göre oldukça küçük olması, askeri amaçlı geçici bir sığınak olmasının dışında böyle bir işleve sahip olma ihtimalini azaltmaktadır.

4.2.2.3 Özel limanlar

Özel limanlar, imparatorlardan zengin tüccarlara sadece şahıslara ait olup başkalarının kullanımına kapalı olan limanlardır (Gündüz, 2008, s:25). Deniz kenarlarında yapılmış olan bazı villaların, kendilerine ait küçük limanları mevcuttur (Tuck, 1997, s:144). Bunların hiçbiri bir şehir limanındaki tipolojiyle yapılmamış sahiplerinin arazilerine uygun olacak şekilde tasarlanmışlardır. Yöneticilerin deniz kenarı villa limanları dışındaki özel limanlarına sahip olma sebebi, savaş gemilerini gözden uzak, kontrol altında tutabilmektir (Blackman, 1982, s:207).

4.3 Liman Yapıları

Antik liman yapıları pek çok çalışmada farklı sınıflandırmalara tabi tutulmuşlardır. Bu çalışmadaki sınıflandırma ise liman yapısı olarak kesin kabul edilmese de, bir şekilde limanın parçası olan yapılar göz önüne alınarak yapılmıştır. Tez konusu liman yapısının ne olarak kullanıldığını çözümleyebilmek için bu tarz bir kısıtlamaya gidilmemiştir. Bir liman şehrinin ziyaretçileri profesyonel denizciler, tüccarlar, bankacılar, sigortacılar, askerler, elçiler, işçiler, hacılar gibi farklı pek çok gruptan insandır (Blackman, 1982, s:190). Limanlardaki bu yoğun insan trafiği ve ilişki ağı, kazı sonuçlarına ve limanlara dair tespit edilen tasvirlerde görülen yapıların neler olabileceğine dair yorumlamayı zorlaştıran bir etkendir (Flemming, 1971, s:167). Bugüne kadar yapılan araştırmalar genellikle Roma dönemi limanlarında yoğunlaştığı için, incelenecek yapıların çoğunluğu bu döneme dair tespit edilenlerdir. Yapıların sıralamasında herhangi bir öncelik gözetilmemiştir.

4.3.1 Mendirek- dalgakıran

Türkçede mendirek ve dalgakıran arasında genel kullanım açısından kesin bir ayrım olmamakla birlikte, sözlük tanımına göre dalgakıran, kıyıdaki tüm elemanları,

dalgaların yıpratıcı etkisinden korumak ve gemilerin yük alıp boşaltmasını sağlamak amacıyla liman ve iskele önlerine yapılan uzun set, mendirek ise dalgakıranla birlikte yapılmış liman olarak tanımlanmaktadır (url 1). Mendirekle dalgakıran arasındaki tek farkın, mendireklerin üzerine deniz feneri, anıtsal sütun gibi yapısal eklemeler yapılabileceği de ayrı bir görüştür (Gündüz, 2008, s:26). Limanların ilk yapılarının basit moloz taştan yapılmış dalgakıranlar olduğu, bunların üzerinde daha sonraları büyük blok taşlarla düz zeminler oluşturulduğu söylenebilir (Flemming, 1971, s:164). Vitrivius, inşa tekniklerinden, hangi malzemenin nasıl kullanılacağına dair mendirek yapımıyla ilgili ayrıntılı bilgiler vermiştir (Vitrivius, 1990, s:121). Bu açıklamalar, o dönemlerde uygulanan koşullar mı yoksa sadece Vitrivius'un önerileri mi olduğu kesin olmasa da, mendireklere dair önemli bir kaynakça oluşturmaktadır. Kazı çalışmalarında elde edilen ilk mendirek kalıntısı ise henüz kesinleşmemiş olsa da Limantepe kazılarında açığa çıkarılan mendirektir (url-3) (Şekil 4.4).



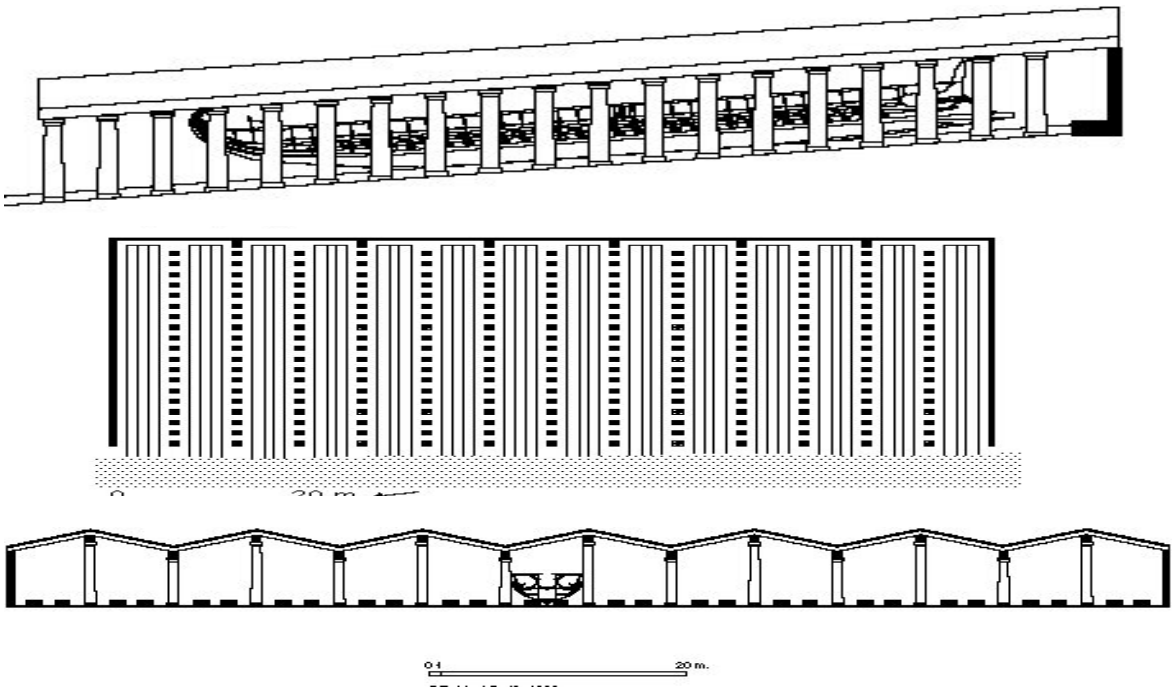
Şekil 4.4: Limantepe Limanı mendirek.

4.3.2 Depolar

Ambarlar, farklı amaçlarla kullanılabilen, limanların depo yapılarıdır. Askeri limanlarda kullanılanlar genellikle cephanelik, ticari limanlardakiler ise ticareti yapılan malların saklandığı depolardır (Gündüz, 2008, s:32). Tahıl bu ticaret malzemelerinin en önemlisiydi ve bunun için Roma döneminde yapılan devasa depolara "horrea" adı verilirdi (Bilir, 2006, s:80).

4.3.3 Gemi barınakları- kızaklar

Hava ve deniz koşulları yüzünden, gemiler sürekli sefer halinde değildiler, kullanıma ve zamana bağlı olarak bakıma ihtiyaç duymaktaydılar (Bilir, 2006, s:41). Bu sebeple, erken dönemlerde gemiler, sahildeki kızaklara çekilmiş, buradaki çürümeyi engellemek için kızaklara zift ve yağlı-mumlu boyalar sürülmüştür. Zaman içerisinde gemilerin limanlarda bakımlarının yapılabileceği ve barınmaları amacıyla kullanılabilecek gemi barınakları yapılmaya başlanmıştır. İlk örnekleri M.Ö.500'lerde Mısır'da tespit edilmiştir (Özdaş, 1991, s:31). Gemi barınaklarının yapım sistemleri ile ilgili ayrıntılı bilgiye, Pire limanında yapılmış olan kazılarla ulaşılmıştır (Casson, 2002, s:76). Barınakların içindeki kızak sistemi (suya doğru eğimli, Pire örneğinde 6° eğim), depoların konumlanması, çatı örtüleri gibi pek çok mimari ayrıntı tespit edilmiştir (Şekil 4.5).



Şekil 4.5: Pire Limanı gemi barınakları.

Ayrıca, antik dönemden günümüze deniz seviyesindeki değişimin tespit edilmesini eğimli kızak sistemleri ile oldukça kolaylaştırmaktadırlar (Blackman, 1973, s:132).

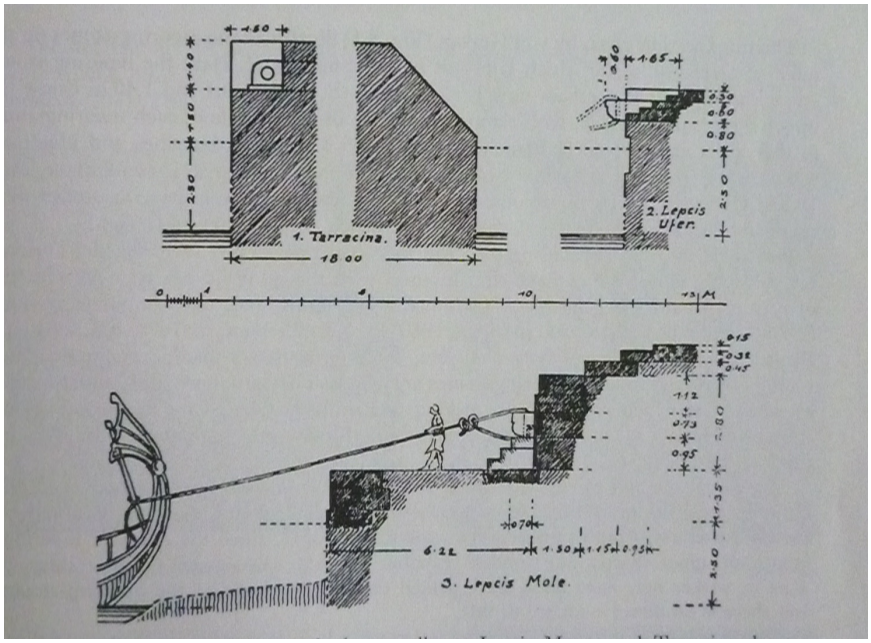
4.3.4 Rıhtım- iskele

Kıyıya doldurma yapılarak inşa edilmiş, gemilerin indirme-bindirme, yükleme-boşaltma yaptıkları yer, sözlükte rıhtım olarak tanımlanmaktadır (url 1). Erken dönemlerde mendireklerin iç kısımları rıhtım olarak kullanılmıştır (Blackman, 1982,

s:202). Rıhtımlar, özellikle büyük limanlardaki yoğunluğu kaldırabilecek şekilde belli bir düzene sahip olmalıydılar. Ostia'daki Trajan Limanı rıhtımının kenarına bu düzeni sağlayacak üzerleri numaralandırılmış sütunlar konmuş, metal liman babalarının bir kısmı rıhtımın üst yüzeyinde, bir kısmı mendirekte, bir kısmı ise rıhtımın alt seviyelerinde olacak şekilde yerleştirilmiştir (Bilir, 2006, s:59). Rıhtımların üzerinden uzatılan kalıcı ya da geçici iskelelerle de kullanım alanı genişletilmektedir (Özdaş, 1991, s:28).

4.3.5 Bağlama yerleri

Antik limanlarda gemilerin kıyıda bağlandıkları yerler, çoğunlukla ortasında delik bulunan taş sıralarıdır (Şekil 4.6).



Şekil 4.6: Leptis Magna bağlama yerleri.

Bu taşlar, liman araştırmalarında örnekleri yoğun olarak tespit edilen, formları birbirinden farklı yapıda olan ama döneme göre ayırıcı özellikleri olmayan özelliktedir (Blackman, 1973, s:115). Deniz seviyesinin ne kadar değiştiğini gösterebilen en önemli liman yapıları arasındaki taşlar ve taş sıraları, genellikle rıhtımla ilişkili olmakla birlikte, limanın farklı noktalarında da bulunabilmektedir.

4.3.6 Yollar

Limanın kurulu olduğu bölge ile ilişki kurmasını sağlayan yollar, limanın çift yönlü sürekliliğini sağlaması açısından büyük önem taşımaktadır (Karmon, 1985, s:6).

Yapısal özellikleri liman ve şehir merkezinin konumuna bağlı olarak değişmektedir. Cladius Limanı'nı Roma'ya ve Ostia'ya bağlayan farklı yollarda, hem taşımacılık hem de yayalar için yapılmış bölümler tespit edilmiştir (Bilir, 2006, s:64).

4.3.7 Deniz fenerleri

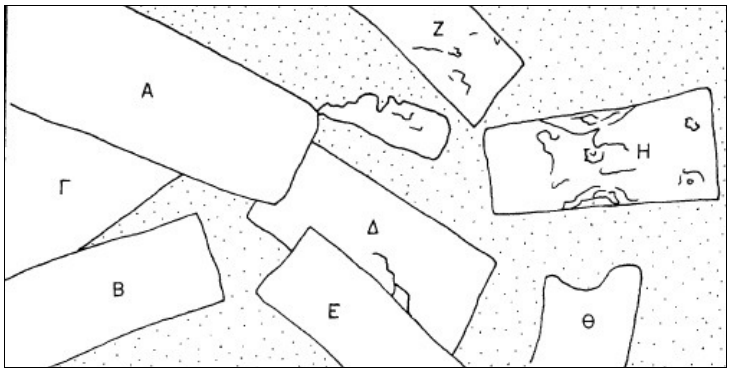
Deniz fenerleri, yön ve denizcilik konularında teknolojik gelişmelerin zamanla ilerlediği antik dünya limanlarında çok önemli bir yer teşkil etmektedir. Denizcilere yol göstermek amacıyla limanın farklı noktalarında konumlandırılan bu yapı tipi, çalışma konusu Hıdırlık liman yapısı için ayrıntılı olarak incelenecek, yapının bir deniz feneri olup olmadığı örnekler üzerinden değerlendirilecektir.

4.3.8 Tersaneler

Vitrivius, tersanelerin kuzeye bakmaları gerektiği aksi takdirde çürüme ve böceklenme sorunlarıyla karşılaşılacağı, her türlü gemi ebadı için oldukça büyük yapılmalarının avantajlı olacağını belirtmiştir (Vitrivius, 1990, s:122). Fakat bugüne kadar herhangi bir tersane, antik limanlarla ilgili yapılan çalışmalarda tespit edilememiştir.

4.3.9 Kanallar

Özellikle nehir limanlarında, kullanım alanını genişletmek için kanallar yapılmıştır (Stieglitz, 1984, s:134). Roma'ya su yoluyla ulaşımı kolaylaştırmak için Claudius döneminde Tiber Nehri'nden denize ulaşan büyük kanallar kazılmıştır (Bilir, 2006, s:62). Girit-Phalasarna kentinin limanında kazılarak oluşturulmuş liman havzasıyla denizi birleştiren bir ana kanal tespit edilmiştir. Bu ana kanal ve havzayla bağlantılı başka kanallar da deniz limanında kanal kullanımına önemli bir örnektir (Hadjidaki, 1988, s:471) (Şekil 4.7).



Şekil 4.7: Phalasarna kanal planı.

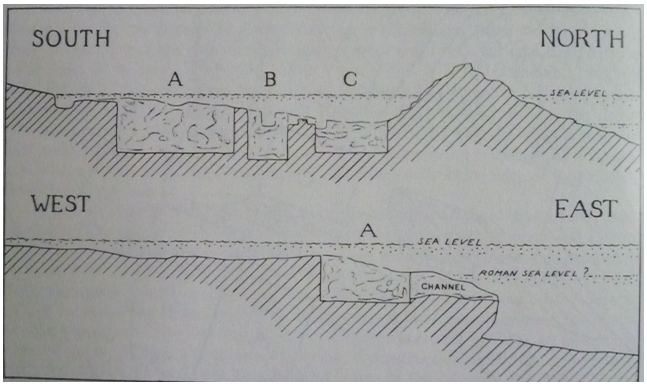
4.3.10 Kutsal alanlar

Antik limanlarda kutsal yapıların bulunduğu bölüm olan kutsal alanları, liman ziyaretçileri, tehlikeli deniz yolculukları öncesi ve sonrası şükranlarını sunmak için kullanmışlardır. Çalışma konusu Hıdırlık liman yapısının böyle bir işlevi olup olmadığı, bu alanlardaki yapı örnekleriyle karşılaştırmalar yapılarak anlaşılmaya çalışılacaktır.

4.3.11 Diğerleri

Antik limanlar, günümüzdeki limanlardan farklı olarak her türlü kesimden insanın olduğu, oldukça kalabalık ve canlı bir ortama sahiplerdi (Blackman, 1982, s:185). Herkesin ulaşabildiği ve çok farklı ihtiyaçlarını karşılamak için kullandığı bu alanlardaki yapıların, bilinen belli başlı tipoloji verenleri yukarıda ayrıntılı olarak incelenmiştir. Limanlar, teknik yapıları dışında günlük kullanım için başka hizmetler veren yapılara da sahiptir (Kozlovskaya, 2008, s:34). Bunlar, ticaretin yoğun olarak yapıldığı irili ufaklı pek çok dükkan, yemek ihtiyacı için "taberna" adı verilen mekanlar, genelevler, bazı kamu yapıları, konutlar olarak sıralanabilir. Ostia şehrinin sikkelerinden birindeki betimde, içki içen adamın, limandaki tabernada olduğu düşünülmektedir (Blackman, 1982, s: 210).

Ayrıca limanın önemli birimleri arasında deniz içinde de olan, balık havuzları (tankları) ve liman açıklarında bulunan demirleme alanları da sayılabilir. Demirleme alanlarını kullanan gemilerin bazı ihtiyaçları limana bağlı hizmet veren başka teknelerle karşılanmaktadır (Casson, 2002, s:147). Balık tankları, liman araştırmalarında kayaya oyularak yapıldıkları için tarihlemeye dair fikir vermese de, limanın genel planında önemli bir yer almaktadır (Blackman, 1973, s: 134) (Şekil 4.8).



Şekil 4.8: Balık tankları.

5. ANTİK DENİZ FENERLERİ

Antik liman yapılarının en önemlilerinden biri olan deniz fenerleri, Hıdırlık liman yapısının özel durumu sebebiyle ayrıntılı incelenecektir. Çünkü bu yapının bir deniz feneri olma ihtimali, diğer alternatiflere göre bulunduğu konum ve formsal farklılığı gibi bazı özellikleriyle ön plana çıkmaktadır.

Deniz fenerleri, tehlikeli kıyılarda denizcilere yol göstermek amacıyla bir ada ya da kayalık üstünde, en tepesinde ışık kaynağı bulunacak şekilde inşa edilen yapılardır (url-1). Ulaşımın güvenliğini sağlamanın yanı sıra, deniz fenerlerinin çeşitli temsili anlamları vardır. Örneğin Roma döneminde yapılan deniz fenerlerinden bazıları, üzerlerindeki imparator heykelleriyle birlikte zafer anıtları olarak inşa edilmiş, böylece imparatorun ününü önemli bir görünürlük düzeyine çıkararak artırmışlardır (Tuck, 1997, s:109). Deniz feneri kelimesinin kökeni Yunanca "pharos" olarak bilinmekte, halen pek çok Avrupa dilinde bu kelime küçük değişikliklerle, örneğin İspanyolca "faro", Fransızca "phare", kullanılmaktadır (Gündüz, 2008, s:28).

Antik dönemdeki deniz fenerlerinin araştırma tarihi, limanların araştırma tarihiyle paralel zorluklar gösterir. Genel olarak limandaki konumları, onları hem karasal hem denizsel etkilere açık hedef haline getirmiş ve dolayısıyla günümüze kadar ayakta kalmış ya da araştırma olanağı sağlayacak kalıntı veren çok az sayıda fener mevcuttur. Sikkeler, kabartmalar, bazı mozaikler deniz fenerleri hakkında en çok veriye ulaşılmasını sağlayan kaynaklar olmuşlardır. Sikkeler üzerindeki deniz feneri tasvirleri çeşitli anlamlar taşımaktadırlar. Bu tasvirlerin, özellikle erken dönemlerde yol gösterici ve uyarıcı özelliğinden ziyade temsil ettikleri şehrin bir limanın olduğu gösterdikleri kabul edilmektedir (Özkan, 2009, s:5). Roma dönemi sikkelerindeki deniz fenerlerinden bazıları, şehrin unutulmaz zamanlarını, örneğin buğday ticaretinin verimli olduğu yılları hatırlatmak için sembolik olarak kullanılmışlardır (Tuck, 1997, s:112). Deniz fenerlerinin yapısal ve kullanım özellikli evrimi, ekonomik, sosyal ve teknolojik gelişimin de evrimini gösteren oldukça önemli bir özellik taşımaktadır.

5.1 Tarihçe

Deniz fenerleri tarihçesi, tarih boyunca ışık kullanımı ve ışık kaynağı olarak kullanılan yapı tipolojileri olarak ikiye ayrılabilir. Antik deniz fenerlerinde kullanılan ışığın kaynağının ne olabileceği sorusu hala kesinlik kazanmamış bir konudur. Fakat deniz fenerlerinin yapısal özellikleri bu konuya da açıklık getirebilecek veriler sunmaktadır.

5.1.1 Antik çağda ışık kullanımı

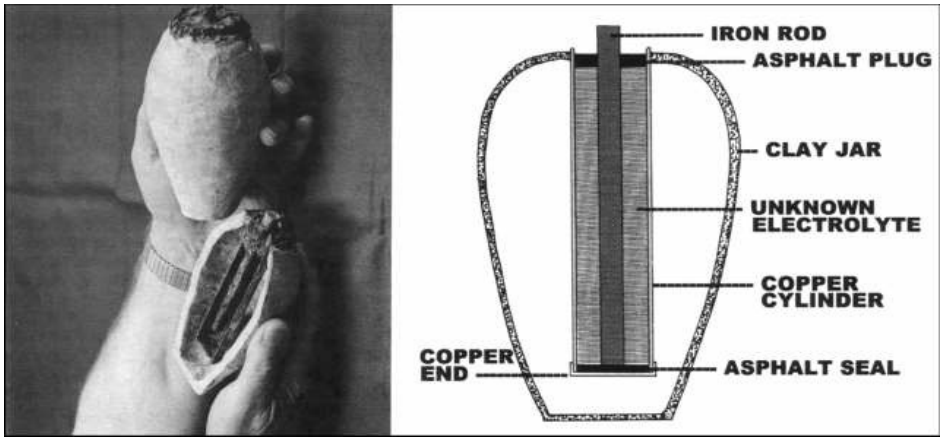
Limanlardaki ışık kullanımının ilk örneğinin, limana girecek gemilere gece gündüz yol göstermek için yakılan ateş olduğu söylenebilir. Bunun için odun, yağ, hatta katran kullanılmıştır (Zoroğlu, 2010, s:181). Antik dönemdeki ateş dışında, örneğin aynalar kullanılarak elde edilen yansı ışık kullanımı örnekleri, direk olarak liman ve deniz fenerleri üzerinden incelenecek veriye sahip değildir. Fakat ışık kullanımının gelişimindeki bilginin deniz fenerlerinin aydınlatmalarında da kullanılabileceği göz önüne alınmalıdır. Işık kullanımına dair ilk örnek, Mısır Denderah'taki Hathor Tapınağı'nın yer altı mezar odalarındaki rölyeflerde çok parlak ışık verebilen karbon ark arama ışıkları olarak işlenen figürlerdir (Radka, 1996, s:28) (Şekil 5.1). Bu ışıklar, iki karbon elektrodu arasındaki boşluktan bir elektrik akımı geçmesi sonucu oluşurlar ve bu antik dönemde uygulanabilecek basit bir düzenek gerektirmektedir.



Şekil 5.1: Mısır'da tespit edilmiş tapınak ışıkları.

Bağdat'ta 1930lar'da yapılan kazılarda ortaya çıkarılan piller ise, antik dönemdeki elektrik depolamayla ilgili önemli bir kaynak olmuştur (Radka, 1996, s:21) (Şekil 5.2). M.Ö. 3. yy.'a ait olan bu piller, elektrolizle kaplama teknolojisinin ilk hali kabul edilmektedirler. Bu teknolojide sülfürik asit çözeltisi içindeki iki levhanın olduğu bir cam kap temel alınmaktadır. Bu temel öğe, deniz fenerlerindeki ışığı periyodik

aralıklarla devamlı kılabilecek ikincil bir enerji kaynağı olabilir. Bunun için gerekli cam, antik dönem için bilinmekte, bu kimyasalın o dönemde kullanıldığı bu piller sayesinde kabul edilmektedir.



Şekil 5.2: Bağdat'ta bulunan piller.

Mısır ve Bağdat'ta yapılan bu araştırma ve kazı çalışmalarında elde edilen veriler ışık kullanımının temel teknolojik özellikleri değişse de antik dönemden beri hep var olduğu savını güçlendirmektedir. Bu piller, deniz fenerlerinde aynalardan yansıtılabilecek karbon ark arama ışıkları mantığıyla çalışan, ışık kaynağı olarak kullanılmış olabilirler (Radka, 1996, s:42).

5.1.2 Tipoloji

Antik dönemlerde denizcilere yol gösterici bir işaretin olmasının yararlı olacağı düşüncesiyle çeşitli yapılar yapılmıştır. Örneğin Thasos Adası'nın kuzeyindeki bir burunda, Aceratus'un kendi mezarı olarak yaptırdığı yapıya ait bir yazıtta, denizcilere yol gösterici olacağı düşüncesiyle de inşa edildiği belirtilmiştir (Chamoux, 2002, s:279). Erken dönem limanlarının girişlerinde dalgakıranlara inşa edilmiş burçların da yol gösterici özellikte olduğu söylenebilir (Özkan, 2009, s:6). Fakat denizcilerin bu yapıları dışındaki en güvenebilecekleri ışık yapıları olarak adlandırılabilecek yapılar, üzerinde ateş yakılan sütunlar, heykeller, kuleler ve deniz fenerleridir (Gündüz, 2008, s:29). Bu yapıların gelişimi belirtilen sıraya göre olmuştur. Heykel kullanımına ait ilk örneğin Rodos Heykeli olduğu, üzerinde ateş yakılan ilk kulelerinse askeri amaçla kullanıldığı, barış zamanı ateş yakılmadığı düşünülmektedir.

Deniz fenerleri dönemsel olarak Hellenistik ve Roma dönemi sonrası olarak ikiye ayrılabilir. Roma öncesi döneme ait çok fazla veri bulunmamaktadır. İlk deniz

fenerinin herhangi bir kalıntı olmasa da, bugünkü Çanakkale Boğazı'ndaki Sigeum kentinde olduğu düşünülmektedir. Antik kaynaklardan Yunan şair Lesches'in M.Ö.660'da Sigeum'da denizcilere yol gösteren bir ışık kaynağından bir şiirinde bahsettiği bilinmektedir (url-4). Bu yapı, deniz feneri bilimcilerinin[6] çoğunluğuna göre ilk deniz feneri olarak kabul edilmektedir. Roma dönemine ait deniz fenerleriyle ilgili en önemli kaynaklardan biri sikkelerdir.

Sikkeler üzerinden yapılan bir deniz feneri tez araştırmasına[7] göre üzerinde deniz feneri bulunan ilk sikke M.Ö. 38'te Messenae kenti için darp edilmiş, son sikke ise M.S.240 yılında darp edilmiş olan Abidos kentine ait sikkedir. Bu araştırmanın sonuçlarına dayanarak deniz fenerlerini mimari tipolojisi de iki grupta toplanmaktadır. Birinci grup, bir platform üzerine kurulu, yükseldikçe küçülen genellikle üç katlı plan şemasına sahiptir. İkinci grup ise yuvarlak formlu plan özellikli yükselen kulelerdir (Özkan, 2009, s:64). Deniz fenerleriyle ilgili yapılan diğer çalışmalar, bu tipolojileri kabul etmekte, bu yapıların en üst noktasında bir heykel bulunduğunu eklemektedir (Tuck, 1997, s:114). Bu heykellerin çoğunlukla bir tanrıya ya da yapıyı yaptıran kişiye ait olduğu düşünülmektedir. Deniz fenerleri genellikle limanın batı girişinde konumlansa da, mendirek ucunda, liman ağzındaki bir adanın üstünde, sonuçta liman girişi olarak kabul edilebilecek bir noktada inşa edilmişlerdir. Sikke, kabartma ve mozaiklerdeki betimlemelerine dayanarak, büyük kapıları ve çok sayıda pencereleri olduğu düşünülmektedir (Tuck, 1997, s:114). Ayrıca deniz fenerlerinin yapımı, pahalı ve uzun sürdüğü için prestij yapıları olarak kabul edilmekte, şehrin deniz ticaretindeki yerinin önemine dair referans vermektedir.

5.2 Örnekler

Antik dönemdeki deniz feneri örnekleri bu çalışmada kronolojik olarak incelenmiştir. Helenistik dönemden başlayıp, M.S.3.yy.'a kadar devam eden bir aralıkta, günümüze yapısal kalıntısı ulaşan ve kesin olarak deniz feneri olduğu düşünülen örnekler hakkında ayrıntı verilmiştir. En bilinen örnek olan İskenderiye Deniz Feneri,

---

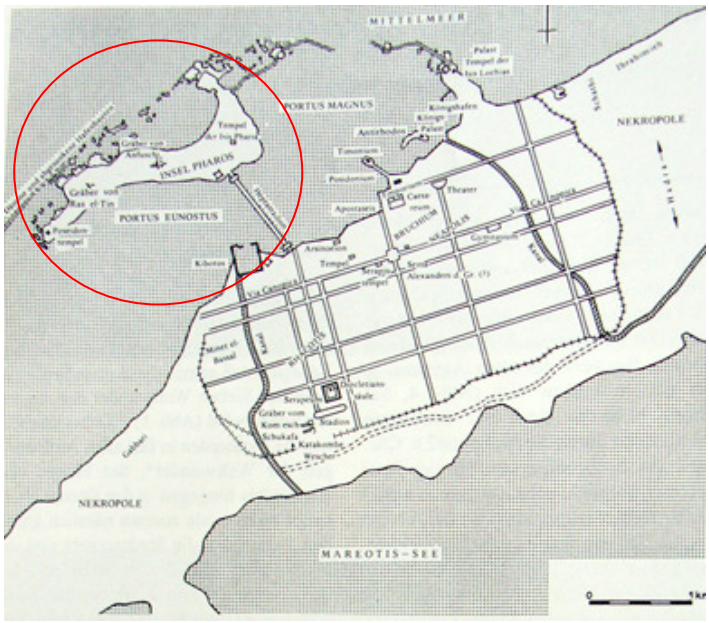
[6]Deniz feneri araştırmaları "pharology" adlı bir bilim dalı olarak kabul edilmektedir.

[7]"Sikkeler ışığında deniz fenerleri" yüksek lisans tezi, Selçuk Üniversitesi, Güzin Özkan

Helenistik döneme ait tek örnek olup, Roma dönemi örneklerinin öncülü olduğu kabul edilmektedir. Örneklere dair eşit miktarda veri bulunmamakta, halen devam eden çalışmalarla bu durum farklılık göstermeye devam etmektedir. Kullanılan kaynaklar arkeolojik kazı çalışmalarına dayanarak elde edilen verilere dair yayınlardır.

5.2.1 İskenderiye, Mısır

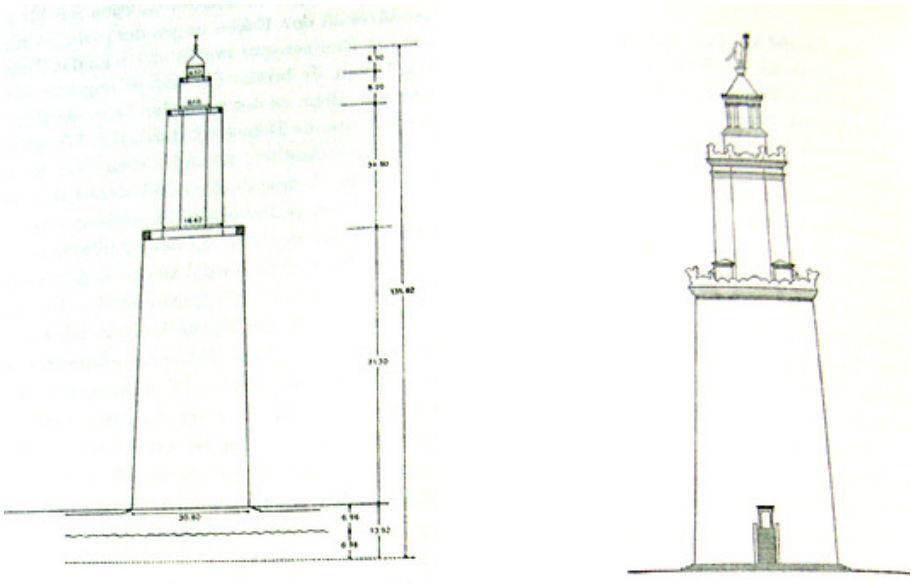
Büyük İskender'in M.Ö. 331 yılında kurduğu İskenderiye kenti, sonrasında da Ptolemaioslar Krallığı'nın M.Ö.30' a kadar başkenti olarak, bütün bu dönemlerde bir transit merkezi ve döneminin en önemli ticaret kentlerinden biri olmuştur (Özkan, 2009, s:22). Sahip olduğu batı ve doğu limanlarının konumu, kıyı ve şehrin önündeki Pharos Adası'nın arasında kaldığı için oldukça avantajlıdır. Fakat, Mısır'ın alçak kıyı şeridi, düz ve kayalık bir konumda girintili çıkıntılı yapısı ile liman için bir tehlike oluşturmaktaydı (Şekil 5.3).



Şekil 5.3: İskenderiye şehir planında deniz fenerinin yeri.

Strabon'un da belirttiği üzere, şehre kıyının iki yönünden de yakınlaşmak çok zordu ve yüksek denizden gelenlerin limana güvenilir bir şekilde girmesini sağlamak gerekmekteydi (Chamoux, 2002, s:279) Şehrin hemen önündeki ada, bu güvenliği sağlayacak bir çeşit yapının inşa edilmesi için en uygun yer olarak kabul edilmiş ve bu sebeplerle buraya inşasına karar verilen deniz feneri, daha sonraları dünyanın yedi harikasından biri olarak kabul edilecek çok önemli bir yapı olmuştur (Brodersen, 1993, s:208).

İskenderiye Feneri'nin yapım tarihi tam olarak bilinmemekle birlikte II. Ptolemias'ın emriyle M.Ö. 280 civarında yapılmış olduğu düşünülmektedir. Yüksekliği bir başka kararsızlık konusu olsa da, gezgin Yusuf İbn as Saih'in 1165'te yapıyı gördükten sonra yazdıkları, araştırmacı M. L. Otero tarafından yapının rölövesi olarak çizilmiş ve bu çizimdeki ölçüler, yapının doğruya en yakın ölçüleri olarak kabul edilmektedir (Hauschild, 1976, s:247) (Şekil 5.4). Bu çizime göre toplam yüksekliği 135.50m. olup, alt kat 71.30m., orta kat 34.50m. ve en üst kat 9.20m.'dir. En tepesinde denizcilerin tanrısı Poseidon heykeli olduğu genel bir kabul olmakla birlikte, Yunan bilgin Callimachus'a göre "limanı tarayıp, gözetleyen" Zeus'un heykeli mevcuttur (Chamoux, 2002, s:279).



Şekil 5.4: İskenderiye Deniz Feneri görünüş çizimleri.

Yapının mimarı Karyalı Sostratos'tur ve yapının taşlarından birinin üzerine "Knidoslu Sostratos, Dexiphanes'in oğlu, Kutsal Kurtarıcı adına, denizde yelken açanların güvenliği hatırına." yazmıştır (Radka,1996). Yapının, 8.yy.da Arap yerleşimi sonrası fener kısmı yıkılmış, 955'te olan bir depremle ciddi hasar görmüştür. 1477'de El-Eşref Seyfeddin Kayıtbay tarafından deniz fenerinin olduğu yere, bugün hala yerinde olan yeni bir kale yaptırılmıştır (Brodersen, 1993, s:210).

Fenerin teknik yapısının nasıl olduğu tam olarak çözülememiş başka bir konudur. En tepesine yerleştirilen, büyütücü bir mekanizmayla ya da yansıtıcı aynalarla 30 deniz mili görülebilecek bir ışık yaydığı düşünülmektedir (Morcos, 1993, s:205). Bunun dışında içinde bulunan bir rampa sistemiyle yük hayvanlarının tepede yakılacak ateş

için odun taşıdığı ya da hidrolik bir sistemle çalışarak sıvı bir yakıtı yukarı iten bir mekanizmanın olabileceği gibi pek çok ayrı fikir mevcuttur (Forster, 1983, s:19).

İskenderiye Deniz Feneri'ne ait fikir veren önemli bir kaynak grubu da Roma İmparatorluk döneminde darp edilmiş sikkelerdir (Özkan, 2009, s:32). M.S: 80-200 yılları arasında özellikle Antonius Pius zamanında çok sayıda sikke darp edilmiştir (Boyce, 1958, s:77). Bu sikkelerdeki fener, genelde iki katlı, kapısı yapı üzerinde zeminden daha yüksekte olacak şekilde, Zeus ya da İsis'le birlikte betimlenmiştir (Özkan, 2009, s:33).

İskenderiye Deniz Feneri ile ilgili araştırmalar, şehirde devam eden kazı çalışmalarına bağlı ve bağımsız olarak devam etmektedir (url-5). Bunlara dayanarak bugüne kadar pek çok restitüsyon çalışması yapılmıştır. Son zamanlarda yapılmış en geniş çaplı olanı 1994-98 yıllarında Fransız- Mısırlı bir ekip tarafından yaklaşık 2.5 hektarlık bir alanda yapılan sualtı çalışmalarıdır (url-6). Bulunan 2500'e yakın parçanın bu büyük yapıya ait olduğu düşünülmektedir. Zira bulunan parçalar arasında her çeşit büyüklükte ve sayıda sütun, sütun kaidesi, sütun başlığı, sfenksler, heykeller ve devasa granit bloklar bulunmaktadır (Şekil 5.5).



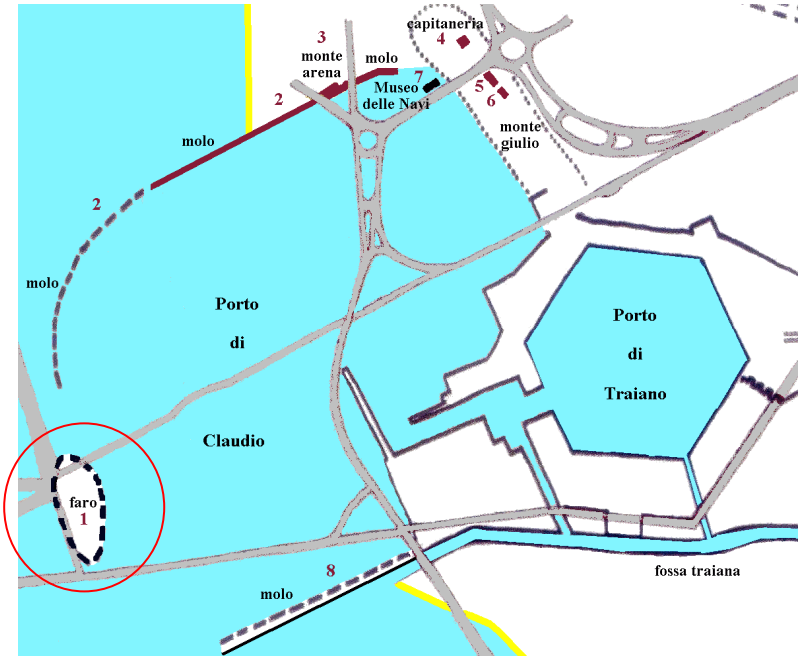
Şekil 5.5 : Sualtı çalışmalarında tespit edilen buluntular.

5.2.2 Ostia, İtalya

Roma İmparatorluk döneminde, Ostia şehrinde iki deniz feneri bulunmaktadır. İlki Claudius döneminde M.S.42'de kent merkezinin kuzeyinde yapılmış olan büyük limanın feneridir. Diğeri ise Trajan döneminde M.S.110'da yapılmış olan altıgen iç limana ait daha küçük ölçülere sahip olan fenerdir (Bilir, 2006, s:83).

Cladius Deniz Feneri olarak bilinen fener, İskenderiye Deniz Feneri'ne çok benzeyen, boyutları ve süslemeleriyle Roma'nın gücünü göstermek istediği bir yapı olarak inşa edilmiştir (Tuck, 1997, s:115). Antik dönem yazarlarından Suetonius ve

Dio'ya göre deniz feneri, Mısır'dan Roma'ya büyük bir obelisk taşıyan geminin batırılması ve ona yapılan eklerle oluşturulmuş bir adanın üzerindedir (url-7) (Şekil 5.6).



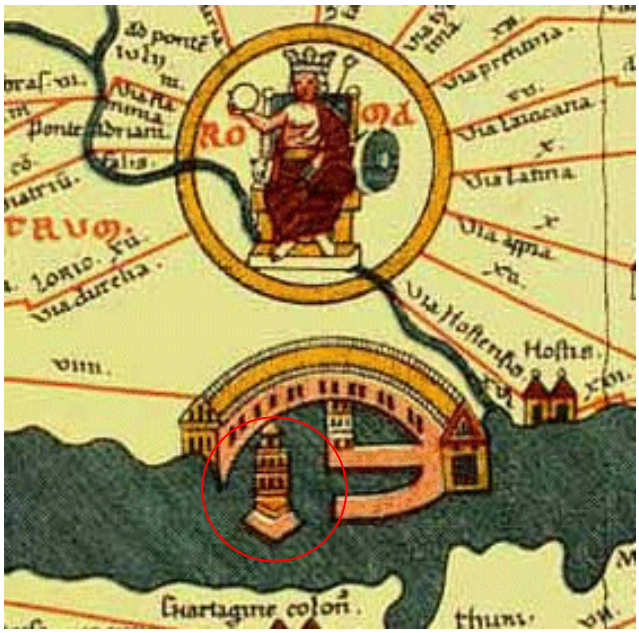
Şekil 5.6: Ostia Limanı planında deniz fenerinin yeri.

Yapı, ihtimalle dört katlıdır, ilk üç katı dikdörtgen ya da kare bir plana, son kat ise silindirik bir plana sahiptir. En tepede Nero ya da Claudius'un heykeli olmalıdır Yüksekliğine dair herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Ostia deniz feneri belki de döneminde yapılmış tasvire en çok sahip olan deniz feneridir. Şehrin pek çok farklı noktasında mozaiklerde, kabartmalarda, lahitlerde, kandillerde ve şehrin çeşitli sikkelerinde tasvirleri bulunmaktadır (Özkan, 2009, s:13) Bu betimlemelerden bazılarında pencereleri ve alt kattaki giriş kapısı, en üst bölümünde de duman çıktığı görülmektedir. Bunların her birinde ortak özellikler olmakla birlikte kesin olarak aynı yapı gibi görünmemektedir. Fenerin, bütün bu betimlemelerde farklı görünmesinin sebebi, farklı cephelerinin gösterilmiş olabilme ihtimalidir (url-7) (Şekil 5.7). Ostia'daki diğer fener olan fakat kendisine ait çok az bilgi bulunan Trajan deniz feneri ise uzun tarafı 21.80m. ölçüsünde dikdörtgen planlı bir yapı olarak kabul edilir (url-5). Bu planın traverten konsolların desteklediği bir balkonu olduğu ve yapının 3. ya da 4. yy.'da restore edildiği düşünülmektedir. Tabula Peutingeriana'da[8] bir tasviri bulunmaktadır (Şekil 5.8).

[8]Roma İmaparatorluk döneminde M.S.4.yy.a tarihlenen, şehir planlarını gösteren resimler



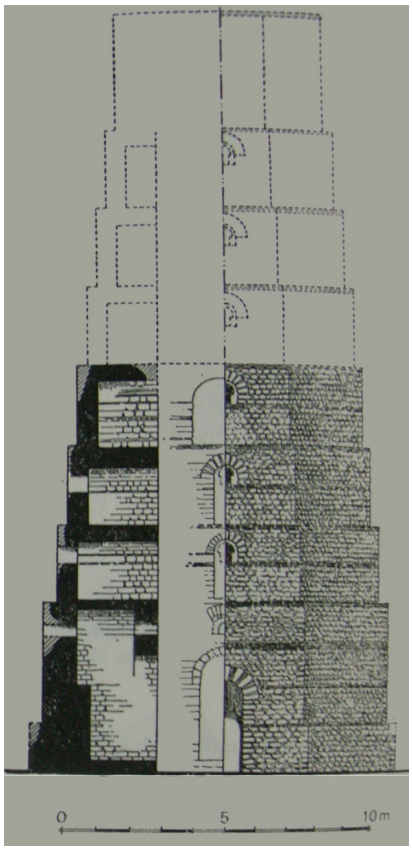
Şekil 5.7: Ostia Deniz Feneri'ne ait çeşitli betimlemeri.



Şekil 5.8: Tabula Peuntigenara'daki iki fenerin betimi.

5.2.3 Dover, İngiltere

M.S. 46'da Ostia deniz feneri gibi Cladius döneminde yapıldığı düşünülen Dover Deniz Feneri, Roma'nın gücünün bu coğrafyaya kadar yayıldığını göstermesi açısından önem taşımaktadır (Tuck, 1997, s:138). Orijinalinde ayaklar üzerinde yükselen, sekizgen planlı, her biri birbirinin üstüne binen merdiven tipi duvarları ile orijinal bir forma sahip fenerin, antik dönemdeki yüksekliği, Roma dönemi katlarının iki katı olmalıdır (Hauschild, 1976, s:249) (Şekil 5.9). Şuan neredeyse düz bir cephe sathına sahip fenerin, kapı ve pencere boşlukları görülen üç katı Roma dönemine



Şekil 5.9: Dover Deniz Feneri restitüsyonu.

aittir, buna uygun yapılan en üst kat ve mazgallı siperler ise Ortaçağ ekleri olup, yapı malzemesi olarak da bölgede bolca bulunan tufa, kaplanmış moloz taş, kumtaşı ve pembe harçla kaplı tuğlalar kullanılmıştır (url-8) (Şekil 5.10).



Şekil 5.10: Dover Deniz Feneri günümüzdeki durumu.

5.2.4 Patara, Türkiye

Patara deniz feneri, 2004 yılında Patara kentinde sürdürülen kazı çalışmaları sırasında keşfedilmiştir (Işık, 2007, s:60). Tamamı deniz kumu altında kalmış olan yapı, orijinal konumundan 500m.' den fazla denizden uzaklaşmış durumda tespit edilmiştir (Şekil 5.11).



Şekil 5.11: Patara Deniz Feneri çevresindeki kum yığını.

20x20m. kare bir planı olan basamaklı podyumlu yapının planı iç içe dolanarak yükselen üç yuvarlak halkadan oluşmaktadır (Şekil 5.12).



Şekil 5.12: Patara Deniz Feneri

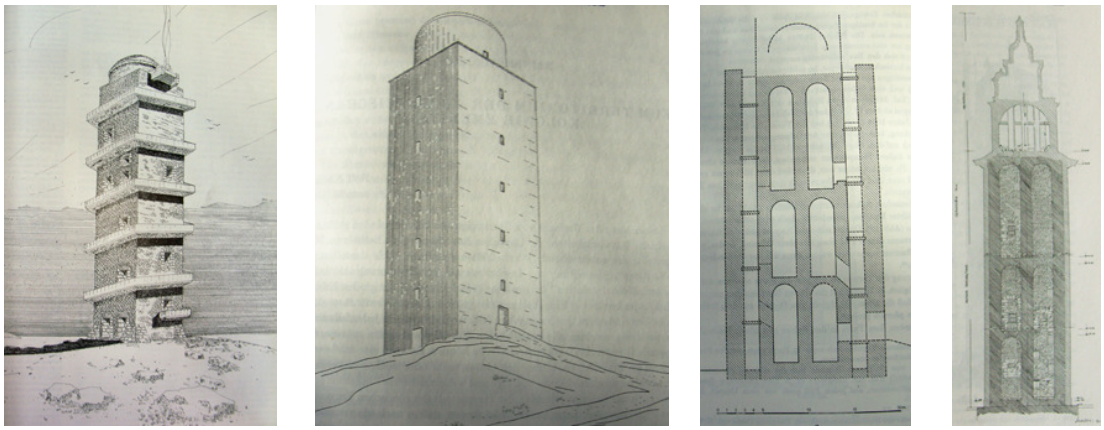
Çalışmalarda bulunan bir yazıtta "Nero Claudius Caeasar bu feneri denizcilerin selameti için yaptırdı. İnşaatı propraoter düzeydeki imparatorluk valisi Sextus Marcus ise yürüttü." yazmaktadır, tarih olarak da M.S.64-65 verilmiştir. Bu tarihe rağmen yapım tekniği Helenistik özellik göstermektedir. Kazılarda insan iskeletine rastlanmıştır ve bu kişinin fenerin bekçisi olduğu düşünülmektedir. Yapının bir tsunami ile aniden yıkılmış olma ihtimali, bekçinin neden burada sıkışık halde bulunduğunu açıklayabilmektedir. Fenerin kazı çalışmaları tamamlanmış ve üç boyutlu modelleme çalışmaları yapılarak restitüsyon çalışmaları bitirilmiştir (Işık, 2009, s:338).

5.2.5 La Coruna, İspanya

M.S. 2 yy.'da Portekizli mimar Gaius Sevius Lupus tarafından yaptırılan deniz feneri günümüzde 1791'de yenilenmiş haliyle kullanılmaya devam etmektedir (url-9) (Şekil 5.13). 11.40x11.40m. kare plana, 57m. yüksekliğe sahip olan yapının orijinalinin daha büyük bir plana sahip olduğu ve yaklaşık yüksekliğinin 66m.civarı olduğu düşünülmektedir (Hauschild, 1976, s:239) (Şekil 5.14).



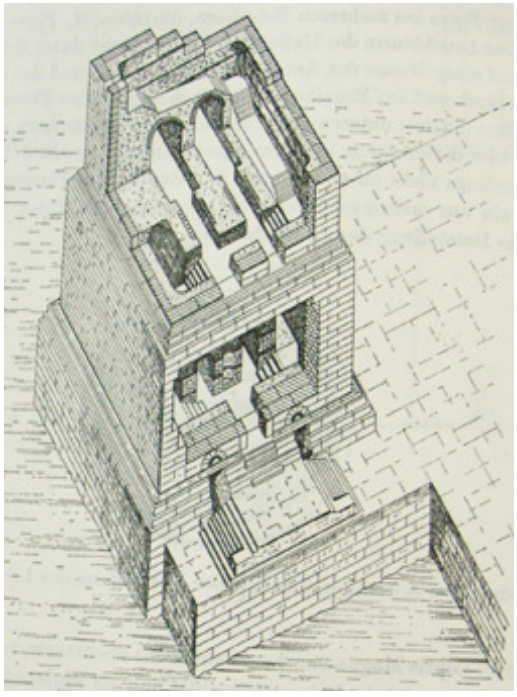
Şekil 5.13: La Coruna planında deniz fenerinin yeri



Şekil 5.14: La Coruna Deniz Feneri restitüsyon çalışmaları.

5.2.6 Leptis Magna, Libya

Roma imparatoru Septimus Severus döneminde M.S. 3. yy.'da yapılan deniz feneri, limandaki dalgakıranın batı ucunda yer alır (Tuck, 1997, s:121). İmparatorun bu şehri, imparatorluk sınırlarına katmasının zaferi anısına dikilen takta, biri bir ayağının üzerinde, diğeri arşitrav üzerinde bulunan iki deniz feneri rölyefi vardır (Townsed, 1938, s:514) (Şekil 5.15). Yapının iki kemerli odalarıyla genel planın ayrıntılı restitüsyon çalışmalarını ilk olarak Bartoccini yapmıştır (Hauschild, 1976, s:247). Buna göre fener, girişinde 20 merdiven bulunan tahmini yüksekliği 30 m. olan 3 katlı bir yapıdır (Şekil 5.16). Libya'daki şehrin kalıntıları arasında fenere ait temeller de görülmektedir (url-10).



Şekil 5.15: Leptis Magna Deniz Feneri restitüsyonu.



Şekil 5.16: Leptis Magna Deniz Feneri'ni betimleyen kabartma.

5.2.7 Diğerleri

Diğerleri başlığı altında incelenecek deniz fenerlerine dair oldukça az veri bulunmaktadır. Kronolojik olarak sıralanmaya çalışılsa da, dönemine ait kesin veri olmayan örnekler tipolojik veri vermesi açısından incelenmiştir. Bu bölümdeki deniz fenerleri, sadece sikkeler üzerinde tasvirleri bulunanlar ve yazılı kaynaklar, yapısal kalıntı ya da herhangi bir yüzeydeki tasvirleri ile ulaşılmış olan deniz fenerleri olarak iki başlıkta incelenmiştir. Ayrıca bu başlık dışında da arkeolojik yüzey araştırması ya da kazı çalışması yapılan liman kentlerinin büyük bir çoğunluğunda da deniz feneri olduğu düşünülmektedir (url-3). Fakat bugüne kadar herhangi bir veriyle desteklenemediği için, bu değerlendirmeler birer sav olarak kalmaktadır.

5.2.7.1 Sikkeler üzerindeki deniz fenerleri

Sikkeler üzerinde tasvirleri olan deniz feneri örnekleri, sikkelerin darp tarihlerine göre erken dönemden günümüze doğru sıralanmıştır.

Messina, İtalya: Sicilya Adası'nın kuzeydoğusunda yer alan Messina, küçük bir liman kentidir. M.Ö. VIII. yy.daki adı limanı orak şeklinde olduğu için Yunanca orak demek olan Zankle'dir. Kente ait M.Ö. 38-37 yıllarına tarihlenen bir sikkede üç basamaklı podyum üzerinde silindirik gövdeye sahip bir deniz feneri görülmektedir (Özkan, 2009, s:8). Fenerin betiminde aydınlatma odası olduğu düşünülen mekanın kemerli iki adet penceresi görülmektedir ve yapının çatısı üzerinde bir gemi pruvasına basan Neptün yer almaktadır (Şekil 5.17).



Şekil 5.17: Messina Deniz Feneri betimli sikke.

Fenerin limanın hemen girişinde olduğu düşünülmektedir (Radka, 1996, s:14). Bu bir sikke üzerinde deniz feneri tasvirinin görüldüğü ilk örnek olduğu için önem taşımaktadır (Özkan, 2009, s:63). Farklı zamanlarda olan büyük depremlerle zarar gören şehir, 1908'de olan deprem ve ardından gelen tsunamiyle en büyük hasarı görmüştür. Bu sebeple, deniz fenerinin de içinde olduğu antik döneme ait yapı kalıntıları henüz tespit edilememiştir (url-11).

Soli/Pompeipolis, Türkiye: Kilikya Bölgesi'nin önemli şehirlerinden Soli'nin günümüz Mersin kıyılarındaki liman kalıntıları arasında deniz feneri bulunmamakla birlikte, M.S. 2.yy'ın erken döneminde darp edilmiş bir sikkedeki tasvirin limanın genelini ve limandaki deniz fenerini gösterdiği görülmektedir (Özkan, 2009, s:38) (Şekil 5.18).



Şekil 5.18: Soli/Pompeopolis Deniz Feneri betimli sikke.

Antonius Pius döneminde basılmış bu sikkeye rağmen, deniz fenerini imparatorun yaptırdığına dair bir kesinlik yoktur (Tuck, 1997, s:120). Fakat sikkedeki betimin deniz hakimiyetini ve buğday ticaretinin bu bölgedeki güvenliğinin sağlandığını göstermek için yapıldığı düşünülebilir (Boyce, 1958, s:62).

Kencherai, Yunanistan: Eski Korinth'in iki limanından biri olan limanla ilgili pek çok kazı çalışması yapılmış olmasına rağmen, Achea Savaşı'nda gördüğü ciddi

yıkımdan dolayı bu döneme ait kalıntı bulunamamıştır. Roma döneminde önemini yeniden kazanan limana ait farklı dönemlerde darp edilmiş pek çok sikke bulunmaktadır. Bunlardan M.S.2.yy. Commodus dönemine tarihlenen bir sikkede, bu görkemli limanın deniz feneri görülmektedir (Özkan, 2009, s:45) (Şekil 5.19). Bu betimde yapının ilk katında büyük bir giriş kapısıyla dört katlı olduğu ve ateş yakılan kısmın en üstte yer aldığı görülmektedir.



Şekil 5.19: Kencherai Deniz Feneri betimli sikke.

Caeserea Germenica, Türkiye: Pescennius Niger sikkelerinden, M.S. 2.yy.'a tarihlenen, Bursa yakınlarındaki Germenica şehrine ait olan bir sikkede şehrin limanın sağ tarafındaki dalgakıranında bir deniz feneri tasvir edilmiştir (Tuck, 1997, s:118).

Heraklia Pontika, Türkiye: Günümüz Karadeniz Ereğlisi'nin yerindeki şehir, her dönem önemli bir liman kenti olma özelliği göstermiştir. Şu an ayakta olan Bizans dönemine ait olduğu düşünülen deniz fenerinin de temellerinin Hellenistik döneme ait olduğu düşünülmektedir. M.S. 3. yy.'a tarihlenen bir sikkede fenerin, bu iki dönem arasındaki tasvirinin yer aldığı söylenebilir (Özkan, 2009, s:57) (Şekil 5.20).



Şekil 5.20: Heraklia Pontika Deniz Feneri betimli sikke.

Abydos, Türkiye: Antik dönemde boğazdaki konumu nedeniyle çok önemli olan bir liman kenti olan Abydos, hiç araştırılmamış liman örneklerinin en önemlilerinden biridir. M.S.3.yy.'da darp edilmiş bir sikkede, tam bir fener tipolojisi vermeyen fakat ilk deniz fenerinin karşıyaka komşusu olduğuna dair mitolojik hikayesinin betimlemesi görülmektedir (Özkan, 2009, s:61) (Şekil 5.21).



Şekil 5.21: Abydos Deniz Feneri betimli sikke

Aigai, Türkiye: Doğu Akdeniz ticareti için oldukça önemli olan, Ovalık Kilikya'nın en büyük ve en önemli limanı olan Aigai'nin (günümüzde Mersin-Yumurtalık),denizdeki dalgakıran izleri belli olsa da bugüne kadar ayrıntılı bir çalışması yapılmamıştır. M.S.3.yy.'ın ortalarına tarihlenen kent sikkesinde bir deniz feneri tasvir edilmiştir (Özkan, 2009, s:48) (Şekil 5.22).

Üç kademeli yuvarlak bir podyum üzerinde, 6 sıra blokla oluşturulan yapının, en üstünde aydınlatma bölümü görülmektedir.



Şekil 5.22: Aigai Deniz Feneri betimli sikke.

Histria, Romanya: Romanya'da Milet'in kolonisi olan kentte, Roma dönemine ait askeri liman girişindeki deniz feneri, bir sikke üzerinde Tuna Nehri tanrısı Hister ile tasvir edilmiştir (Höckmann, 2002, s:180) (Şekil 5.23).



Şekil 5.23: Histria Deniz Feneri betimli sikke

5.2.7.2 Yapısal bilgisi tespit edilmiş olan deniz fenerleri

Yapısal bilgisine sikkeler dışında farklı kaynaklardan ulaşılmış olan deniz fenerleri, arkeolojik kazı ve araştırma sonuçlarında haklarında bilgiye sahip olunan ve herhangi bir tasvirine görsel ya da yazınsal olarak ulaşılmış örnekler sıralamasıyla kronolojik olarak incelenmiştir. Bu başlıktaki bazı örneklerin kesin olarak deniz feneri olup olmadığı netleşmemiştir.

Kroupa, Yunanistan: Yunanistan'daki Leukas Adası'nın farklı noktalarında bulunan birçok yüksek kule mevcuttur. Yapılan yüzey araştırma çalışmalarında, bu yapılardan sadece birinin deniz feneri olma ihtimali üzerinde durulmuştur (Morris, 2001, s:293). Kuzeydoğu sahilinden 200m. uzakta, 6.40m. çapından yuvarlak plan şemalı, kesme taş örgülü olan bu kule, adadaki Nidri Nehri'nin limanına yönlendirici bir konumda bulunmaktadır (Şekil 5.24) . Sinyal vermeye uygun bir noktada olduğu düşünülen yapı, bu sebeple adada bulunan diğer kulelerden ayrılarak, deniz feneri olarak nitelendirilmiştir. Yapının, çevresindeki yoğun klasik malzeme desteği ile M.Ö.4. yy.'a tarihlenebileceği düşünülmektedir (Morris, 2001, s:312).



Şekil 5.24: Kroupa Deniz Feneri planı.

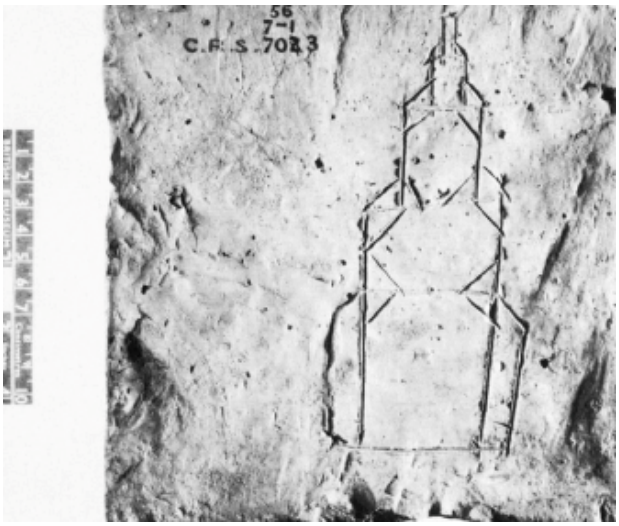
Straton, İsrail: İsrail'de bulunan Straton kentinin, Filistin tarihinde özellikle Helenistik dönemde önemli bir yeri vardır. Burada bir deniz feneri olduğuna ilişkin ilk bilgi antik yazar ve coğrafyacı Artemidoros' tan öğrenilmekte ve daha sonraları Strabon da bölgede bir demirleme alanından bahsetmektedir (Roller, 1983, s:82). Sonraları Caesarea Maritima adıyla bilinen kentte yapılan antik liman kazı projesinde tespit edilen bir kule kalıntısı deniz feneri olarak yorumlanmıştır (Tuck, 1997, s:117). Fakat deniz fenerinin yerine dair yine bir kesinlik hala mevcut değildir.

Tel Michal, İsrail: İsrail'in düzlük kıyı şeridinde, günümüzde Tel Aviv Bölgesi'nin batısında kalan küçük bir liman şehri olan Tel Michal'de yapılan kazı çalışmalarında, M.Ö. 1. yy.'ın ilk yarısına tarihlenen bir kale yapısı ve bu yapının orta avlusunda ayakta duran dikdörtgen, 5.6x6 m. ölçülerinde deniz feneri olduğu düşünülen bir kule bulunmuştur (Herzog, 1988, s:99).

Küçükçekmece Gölü- Bathonea, Türkiye: Küçükçekmece Gölü'nde yapılmış yüzey ve sualtı çalışmaları, Hellenistik-Roma dönemine ait olduğu düşünülen limanlar üzerinde yoğunlaşmıştır. Sonar taraması sonrasında göl dibinde tespit edilen yapılardan birinin deniz feneri olduğu düşünülmektedir (Aydıngün, 2010, s:171).

Nea Paphos- Baf, Kıbrıs: Kıbrıs'ın Hellenistik dönem başkenti olan bu kentte bir deniz feneri olduğuna dair kesin bir fikir mevcutken, yeriyle ilgili henüz bir netlik yoktur. 30 yıldır kazı yapıldığı halde, hala dört ayrı yer üzerinde tahminler yürütülmüş, şehrin önemi ve yeri gereği, deniz feneri yapısına sahip olduğu düşünüldüğü için özelleşmiş şekilde bu konu üzerinde çalışmalar yapılmıştır (Leonard, 1998, s:242).

Ricborough, İngiltere: Richborough, örneklerde incelenen Dover deniz fenerinin yakınlarındaki Kent şehrinde, Roma'nın Britanya'daki hakimiyeti zamanında kullanılmış bir limandır (url-12). Bu bölgedeki çalışmalarda tespit edilmiş bir duvar resmindeki kazınmış plan ya da görünüş, bu limanın bir deniz feneri olduğunu akla getirmekte, yakın bölgesinde de deniz feneri oluşu bu ihtimali güçlendirmektedir (Brodribb, 1982, s:299) (Şekil 5.25).



Şekil 5.25: Ricbourugh Deniz Feneri duvar kazıması.

Zadar, Hırvatistan: İtalya'daki Trajan Kolonu'nun üzerindeki sahnelerden birinde imparatorun bir şehre girişi betimlenmiştir. Bu sahnenin geçtiği şehrin Dalmaçya kıyılarındaki eski adıyla Iader olan Zadar kenti olduğu düşünülmekte, arka planda ise şehrin limanı ve onun dalgakıranın sağ tarafında yer alan deniz feneri görülmektedir (Tuck, 1997, s:120) (Şekil 5.26).



Şekil 5.26: Zadar Deniz Feneri kabartması.

Kelenderis, Türkiye: Kilikya Bölgesi'nin önemli liman kentlerinden Kelenderis'te bulunan M.S.5.-6.yy.a tarihlenen bir mozaikte, kentin limanı ayrıntılı olarak tasvir edilmiştir (Şekil 5.27).



Şekil 5.27: Kelenderis mozaiği.

Buradaki uzun yapılardan birinin, daha geç dönem çalışmalarındaki gravürlerde görülen deniz fenerinin ilk öncülü olduğu düşünülmektedir (Zoroğlu, 2010, s:181).

Ravenna, Brundisium, Capri: Bazı antik dönem yazarların tasvirlerinde Ravenna, Brundisium ve Capri kentlerine ait deniz fenerleri olduğu öğrenilmektedir, fakat bu yazınsal bilgilerin dışında yapıların kendilerine dair herhangi bir veri bulunmamaktadır (Tuck, 1997, s:119).

5.3 Deniz Feneri Olarak Hıdırlık Liman Yapısı

Hıdırlık liman yapısı, liman yapıları incelendiğinde genel özellikleri itibariyle bir deniz feneri olma ihtimali taşımaktadır. Antik deniz fenerleri ile ilgili genel sınıflandırma yapmak tam anlamıyla mümkün olmasa da elde edilen verilerden çeşitli ortak özellikler ortaya çıkmıştır. Bu ortak özelliklerden; büyük kapılı olmak, çok pencereli olmak, mendirek ucunda olmak ve limanın batısında konumlanmak, Hıdırlık liman yapısında da bulunmaktadır (Şekil 5.28). Ayrıca incelenen deniz fenerlerinin büyük çoğunluğu Roma dönemine ait olmasına karşın, öncülleri sayılan İskenderiye Feneri'ne dönem olarak yakın olması ve bu fenerin mimarının bir Karyalı olması, Karya Bölgesi'nde bulunan yapının böyle bir mimari bilgiye yakın ilişkiler sayesinde inşa edilmiş olabileceği ihtimalini akla getirmektedir.

Deniz fenerleri sadece gece karanlıkta ışık vererek değil, gündüzleri kıyıya yakın yolculuk yapan gemiler için de bir yol gösterici olarak kullanılmışlardır (Zoroğlu, 2010, s:181). Hıdırlık liman yapısının gece aydınlatmayı nasıl sağladığına dair kesin



Şekil 5.28: Deniz feneri olarak Hıdırlık liman yapısı.

bir veri olmasa da, gündüz böyle bir işlevi yaptığı söylenebilir. Yapının kuzeydoğu yönündeki deniz içinde kalan taşlık alan yapıya yanaşma alanını net olarak belirlemekte, limana yönlendirici bir özellik göstermektedir. Koya girmeden yapıya yanaşmak mümkün gözükmemektedir (Şekil 5.29).



Şekil 5.29: Deniz feneri olarak yaklaşma sorunu yaratan kuzeydoğu yönündeki taşlar

Öte yandan, yapının apsidal plan şeması, incelenen deniz feneri örneklerinde neredeyse hiç kullanılmamış bir şemadır. Fakat yeni kazılarla ortaya çıkarılan yuvarlak planlı deniz fenerlerinin de daha önceleri bir tip olarak kabul edilmediği örneği, apsisli bir yapının da deniz feneri olabileceği fikrini destekler niteliktedir. Ayrıca deniz fenerlerinin farklı mimarileriyle prestij yapısı olarak kabul edilmesi, Hıdırlık liman yapısının bu farklı plan şeması ve özel taş işçiliği örnekleri göstermesi sebebiyle de böyle bir özelliği olabileceğini akla getirmektedir. Bulunduğu koydaki yerinin, Söğüt Körfezi girişinde çok stratejik bir noktada olmamasına rağmen, kıyı şeridinde iyi bir yol gösterici olabileceği düşünülebilir (Ek A, Şekil A.5).

Yapının çok katlı olma ihtimalinin mimari kalıntı yoğunluğundan görüldüğü üzere çok fazla olmaması, deniz feneri için ölçülerinin küçük olması bilinen örneklerdeki deniz fenerleriyle ayrıldığı önemli noktalardır.

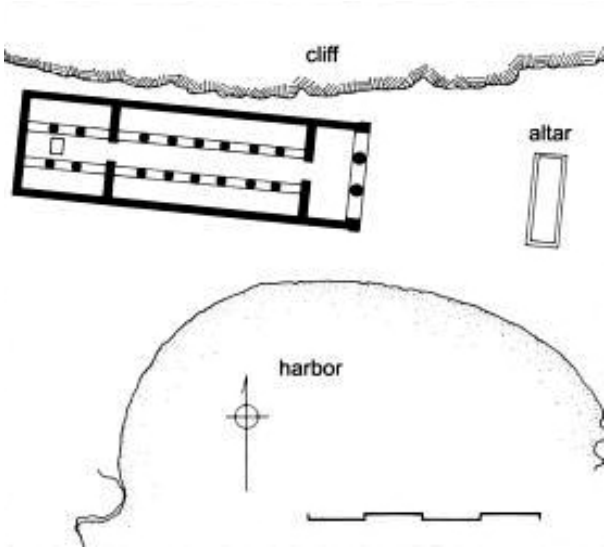
Bütün bu değerlendirmeler ışığında, Hıdırlık liman yapısının bir deniz feneri olması, en kuvvetli ihtimal olarak yerini korumaktadır.

6. LİMANLARDAKİ KUTSAL YAPILAR

Hıdırlık liman yapısı, limanlarda bulunan kutsal yapılar arasında sayılabilmesini sağlayacak bazı özelliklere sahiptir. Bu sebeple, limanlardaki kutsal alanlar ve kutsal yapılar bütün yönleriyle incelenecektir.

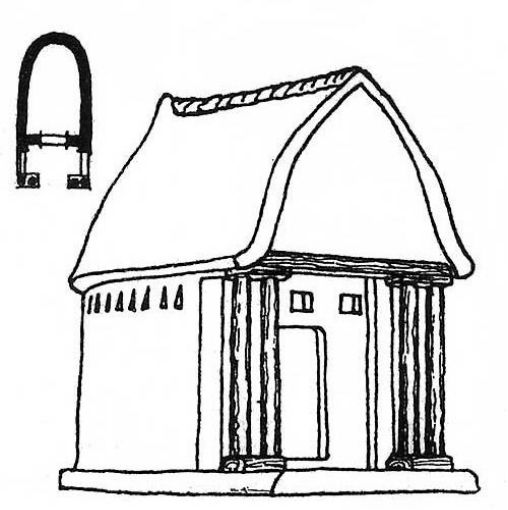
Liman yapıları arasında sayılan kutsal alanlar, limanlardaki ticari, siyasi ve askeri gereklilikler dışında önemli bir ihtiyacı karşılamaktadırlar. Limanların sürekli ziyaretçileri olan gemi mürettebatından, tüccarlara, deniz seyahatine çıkmış pek çok kişi, yolculuk boyunca dini ihtiyaçlar duymakta ve farklı tanrılar için, bu ihtiyaçlarını gidermek istedikleri tapınaklar aramaktadırlar (Atauz, 1997, s:90). Tarihin farklı dönemlerinde limanlarda bu ihtiyacı karşılamak için çeşitli tapınaklar yapılmış, anıtlar dikilmiştir (Akalın, 1998, s:69). Limanlar ve kutsal alan ilişkisi tersi bir özellik de göstermektedir. Var olan tapınaklara deniz yoluyla gelenlere hizmet eden küçük limanlar, Didim yakınlarındaki Panormos Limanı ya da Delos Limanı örneklerinde olduğu gibi kullanıcı trafiği yoğunluğu gösteren örneklerdir (Çakıroğlu, 2002, s:124). Karadeniz'in kuzeyindeki Berezan Adası Limanı, önceleri ticari bir liman olarak kullanılmış olsa da zamanla bu özelliğini kaybetmiş ve adadaki kült merkezine hizmet eden bir liman olarak kullanılmıştır (Kozlovskaya, 2008, s:51). Mısır'da Bronz çağında yapılan pek çok nehir limanı da tapınak ya da mezar komplekslerinin yakınlarında yapılmıştır (Blackman, 1982, s: 197).

Deniz yolculuğu çok çeşitli ve büyük tehlikeler taşıdığı için, denizciler yola çıkmadan önce korunmak, sağa salim döndüklerinde ise şükranlarını sunmak için tanrılara kurban vermektedirler (Tuck, 1997, s:37). Roma İmparatorluk döneminde ise Augustus sonrası bu ithaf direkt imparatorun adına yapılmaya başlanmış, denizcilerin bazıları Augustus'a gemilerin koruyucusu olarak tapınmıştır. Ayrıca, denizciler için kötü durumlarda sığınılmış herhangi bir alan da kutsal ilan edilebilmekte, o alanın bulunduğu bölgenin yerel tanrılarına sunular yapılmaktadır (Blackman, 1982, s:198). Yunanistan'daki Matapan Burnu'nda Poseidon kutsal alanı ve Korinth'in kuzeyinde Perachora'da bulunan Hera Altar'ının bulunduğu kutsal alan bu özelliği gösteren örneklerden kabul edilebilir (Şekil 6.1).



Şekil 6.1: Hera Limanı Kutsal Alanı.

Perachora'da bu alanın yakınlarında tespit edilen apsisli bir yapının da kutsal amaçlı kullanıldığı düşünülmektedir (url-16). M.Ö. geç 8.yy.'a tarihlenen dışarıdan okunan apsise sahip bu yapıya ait bir restitüsyon çalışması bulunmaktadır (url-16) (Şekil 6.2). Bu yapı, Hıdırlık liman yapısıyla apsisli oluşu, limanda bulunması benzerlikleri sebebiyle oldukça önem taşımaktadır.



Şekil 6.2: Hera Limanı'ndaki apsisli kutsal yapının restitüsyonu.

6.1 Kutsal Alanlardaki Mimari Yapılar

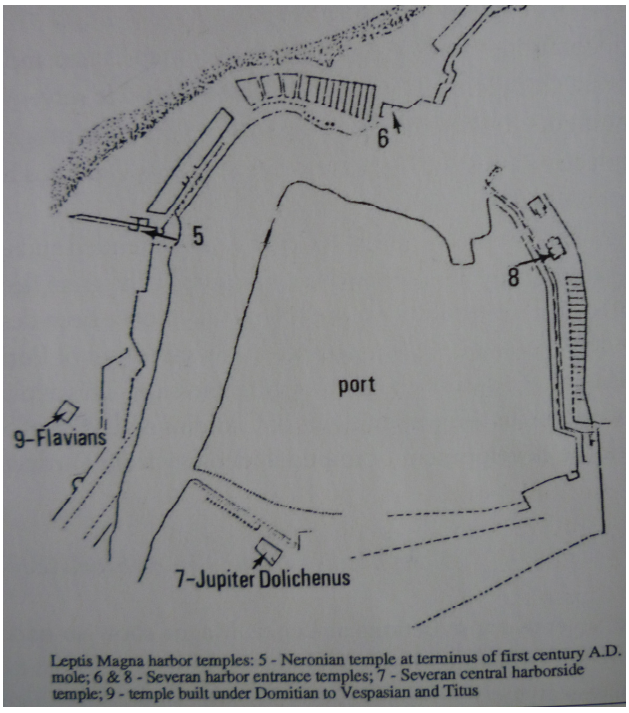
Antik limanlardaki kutsal alanlar, dönemlere göre mimari olarak bazı farklılıklar göstermektedir. Yunan limanlarındaki kutsal alan yapıları anıtsal özellik göstermemekte, Roma İmparatorluk dönemindeki yapılar ise kendilerine has bir

ölçek ve önem taşımaktadırlar (Tuck, 1997, s:107). Yunan dönemindeki yapılar, daha çok denizcilerin ibadet edebileceği küçük tapınaklar ve sunaklar olup, limanın bağlı olduğu şehrin tanrılarından ziyade denizcilikle ilgili tanrılara adanmıştır. Roma dönemi yapıları ise daha görkemli ve simgesel anlamlar taşıyan yapılardır. Bunlar, liman girişindeki yapılar, liman havzasındaki merkezi tapınaklar ve limanı görecek şekilde konumlanmış büyük tapınaklar olarak üç başlık altında toplanabilmektedir (Tuck, 1997, s:35).

6.1.1 Liman girişindeki yapılar

Limanın girişindeki yapılar, küçük tapınaklar ve sunaklar ile büyük heykellerdir. Küçük tapınaklar dalgakıranın iki ucunda yer alan genellikle in-antis plan şemalı olup, limana girenlerin göreceği şekilde, liman ağzına doğru yönlendirilerek inşa edilmiştir (Tuck, 1997, s:36). Farklı dönemlere ait örneklerin arkeolojik kalıntıları, sikkeler üzerindeki ve kabartmalardaki tasvirlerinde görülmektedir.

Leptis Magna, Libya: Leptis Magna limanının girişindeki tapınaklar, bu tipin ilk örnekleri olarak kabul edilebilir (Tuck, 1997, s:43). Bu tapınaklara şehrin limanında üç tane örnek bulunmaktadır (url-13) (Şekil 6.3). İki örnek Septimus Severus, bir örnek ise Nero dönemine aittir. Arkeolojik kalıntıları olan bu tapınakların farklı tanrılara adandıkları bilinmektedir (Tuck, 1997, s:44).



Şekil 6.3: Leptis Magna vaziyet planında tapınaklar (6, 7, 8 numaralar).

Kencherai, Yunanistan: Korinth'in limanlarından biri olan Kencherai'de, limanın antik kaynaklarda bir ucunda Afrodit için yapılmış tapınak, diğer ucunda ise Poseidon heykeli ile süslenmiş İsis kutsal alanı bulunduğu bilinip, yapılan kazılar sonucunda kuzeybatı burnundaki dalgakıranın yakınlarında bir tapınak tespit edilmiştir (Özkan, 2009, s:41). Fakat bu tapınağın, Antonius Pius döneminde darp edilen bir sikkede yer alan şehir limanının tasvirinde görülen ve tespit edilen liman yapılarından birindeki *opus sectile* üzerindeki tasvirde görülen tapınak olup olmadığı kesinlik kazanmamıştır (Tuck, 1997, s:50).

Ostia, İtalya: Ostia'da liman girişindeki tapınaklara dair iki örnek bulunmaktadır. İlk örnek Cladius Limanı'nı betimleyen bir sikke üzerinde görülmektedir. Nero dönemine ait sikkede dalgakıranın üzerinde tasvir edilen yapılardan biri, denize doğru yönlenmiş peristil planlı bir tapınak ve önünde bulunan bir sunaktır (Şekil 6.4) (Bilir, 2006, s:78).



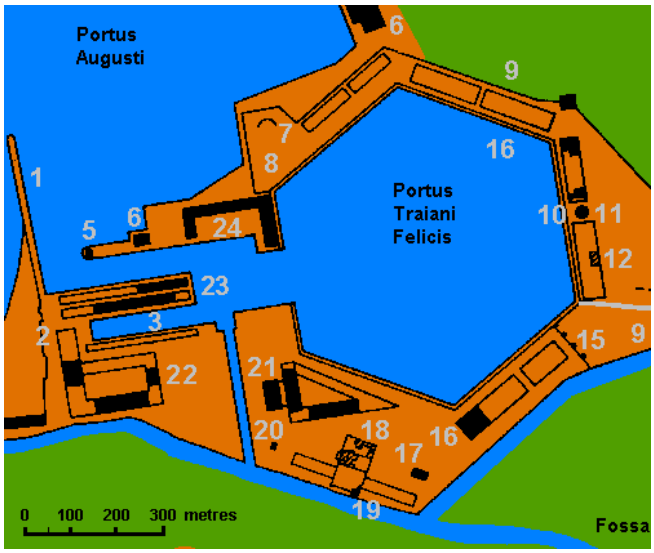
Şekil 6.4: Ostia liman tapınağını betimleyen sikke.

İkinci örnek ise, Tiber Nehri'nin ağzındaki limanda, 2001 yılındaki çalışmalarda tespit edilmiş, cephesi limana bakan M.S.1.yy.'a tarihlenen bir tapınaktır (Heinzelmann, Martin, 2002, s:8).

Dor, İsrail: Dor kentindeki limanın kuzey ucunda tespit edilmiş iki temel kalıntısının tapınak olduğu düşünülmektedir (Kingsley ve Raveh, 1996, s:11). Liman girişlerinin genellikle navigasyon için çok önemli olmayan sol tarafında yer alan sunaklar ve büyük heykeller ise liman tanrılarına adanan yapılardır. Rodos Heykeli, pratik amacı olan yol göstericilik ve fener işlevinin dışında, büyük heykellerin öncülü sayılabilir (Holum, 2004, s:184).

6.1.2 Liman havzasındaki yapılar

Liman havzasının kıyısında, limanın ağzını görecek şekilde inşa edilen büyük tapınaklar bu grubu oluşturmaktadırlar (Tuck, 1997, s:72). Merkezi özellikte olup, standart bir plan şeması göstermeyen, belli bir aks düzenine sahip, yükseklikleri belirgin bu tapınaklar, genellikle podyum üzerinde inşa edilip, imparatorlara adanmıştır. İskenderiye, Kartaca, Leptis Magna limanlarında bu tip tapınak örnekleri bilinmektedir (Tuck, 1997, s:75). İsrail'deki Caeserea Maritima şehrinin limanında tespit edilen temel parçalarının ait olduğu tapınak M.Ö.1.yy.'a tarihlenmekte, üzerine inşa edildiği podyumla oldukça yüksekte bulunduğu düşünülmektedir (Holum, 2004, s:185). Ostia'da Trajan Limanı'nında bulunan "Liber Pater Tapınağı" dairesel peristil planlı küçük bir tapınak olmasına karşın, liman havzasındaki konumu oldukça dikkat çekicidir (Bilir, 2006, s:49) (Şekil 6.5).



Şekil 6.5: Dairesel planlı Ostia Tapınağı (11 numara).

6.1.3 Liman havzasına uzak yapılar

Limanın uzağında inşa edilmiş olan büyük tapınakların, liman yapısı sayılabilmesinin sebepleri, kasıtlı olarak yüksek podyumların üstünde, limanın havzasına bakacak şekilde inşa edilmeleri ve limanı merkez alacak şekilde bir algı yaratabilmeleridir (Tuck, 1997, s:80). Klasik dönemde Yunanistan'da denize yukarıdan bakan noktalarda tapınaklar inşa edilmekte, bu tapınaklar hem adına inşa edilen tanrının gücünü hem de bölgenin sınırlarını sembolize etmektedir. Roma döneminde bu şema uygulanmaya devam edilmiştir. Fakat limanlardaki kutsal alanlar arasındaki en küçük bölümü oluşturmaktadırlar.

6.2 Kutsal Yapı Olarak Hıdırlık Liman Yapısı

Hıdırlık limanı ve liman yapısı bazı özellikleri açısından limanlardaki kutsal alanlara benzerlikler göstermektedirler. Yakınındaki Kıran Gölü Kutsal Alanı'na hizmet eden bir liman olması ihtimali, yapıya dair bir fikir vermemekle birlikte, limanının sık kullanıldığını akla getirmektedir. Kıran Gölü Kutsal Alanı'nın yüksekte bulunması, sadece buraya sığınan ve burayı kullananlar için yapılmış bir kutsal mekan olup olmadığını da düşündürtmektedir (Şekil 6.6).



Şekil 6.6: Kutsal yapı olarak Hıdırlık liman yapısı.

Ayrıca Hıdırlık liman yapısının bulunduğu yarımadadaki uzak komşu şehirlerinden Asardibi'nde kıyıda tespit edilmiş küçük bir tapınağın olması bu bölgede böyle bir kültürün olabileceğine işaret etmektedir (Atauz, 1997, s:90).

Hera Limanı'nda bulunan apsisli kutsal yapı, Hıdırlık liman yapısının da limanda bulunabilecek apsisli bir kutsal yapı olma ihtimalini kuvvetlendirmektedir. Özellikle apsisli plan şeması, geç dönem ibadet mekanlarında sıkça kullanıldığı için böyle bir yapı tipinin öncülerinden biri olup olmadığı gibi bir soru da ortaya çıkmaktadır. Bu durum yapının form alternatifleri değerlendirmesinde, limanlarda olmayan başka örneklerle ayrıntılı olarak karşılaştırılacaktır.

7. DİĞERLERİ

Antik limanlar çok farklı form ve işleve sahip yapılar stoğuna sahiptir. Hıdırlık liman yapısının genel özellikleri göz önüne alındığında, bu yapı stoğuna ait olma ihtimali bulunan en önemli iki ihtimal olan deniz fenerleri ve limanlardaki kutsal yapılar ayrıntılı olarak incelendi. Bu bölümde tez konusu yapının, diğer liman yapılarından hangisi olabileceği üzerine öncelikle işlevden yola çıkılarak bir değerlendirme yapılacaktır. Sonrasında ise yapının apsidal plan formunun nasıl bir liman yapısı olarak kullanılmış olabileceğine dair bir cevap ortaya koyup koyamayacağı tartışılacaktır. Bunun için apsisin mimaride tespit edilmiş ilk kullanım örneklerinden, yapının tahmini dönemine ait çağdaşları olup olmadığına dair araştırma sonuçları incelenecektir. İşlev ve form etkisiyle ortaya konan olumlu ve olumsuz alternatifler, sebepleriyle değerlendirilecektir.

7.1 İşleve Yönelik Alternatifler

Hıdırlık limanı, yerel bir hinterlanda sahip olan limanlar kategorisinde düşünülebilir. Yerel limanlar, bölgesel limanlar arası, küçük alanlara hizmet veren, aralarındaki mesafe bir günlük deniz yolculuğu ile aşılabilecek limanlardır (Karmon, 1985, s:5). Bölge Rodos Karşıyakası olarak Rodos'un bölgesel hinterlandına girse de büyük ölçeklerde ticaretin gerçekleşeceği limanlara sahip olduğu düşünülmemektedir (Atauz, 1997, s:72). Fakat yerel olarak kıyı ticaretine ev sahipliği yapan limanlar olduğunun bilinmesi, Hıdırlık liman yapısının böyle bir amaca hizmet etmiş olma ihtimalini akla getirmektedir. Hıdırlık yerleşiminde yaşayan halkın üretiminin çok güçlü olduğuna dair bir kesinlik söz konusu olmasa da, herhangi bir malı, bölgenin küçük koylarını kullanan denizcilere satmak istemesi olasıdır. Denizcilerle bu yerleşimcilerin alışverişine ev sahipliği yapacak bir mekan ihtiyacının Hıdırlık liman yapısı tarafından karşılanabileceği ihtimalini ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca, Kıran Gölü Kutsal Alanı yüzey araştırmalarında yapılan sualtı çalışmalarında görülen amfora parçalarının yığınları, Rodos'la şarap ticareti yaptığı bilinen bu bölgenin, bu ticarete ev sahipliği yapan küçük bir limanı olabilme ihtimalini desteklemektedir.

Yapı, kıyı boyunu takip eden denizcilerin, yemek yiyebileceği bir taberna ya da onlara hizmet veren bir dinlenme mekanı olabilir. Böyle küçük limanlara uğrayan teknelerin yeterli besin ve su stoğunu taşıyabilecek büyüklükte olmaması, gece konaklamaya müsait olmayacak ölçüleri olması, denizcilerin geceleri konaklayıp, yemek yiyebilecekleri bir yer aramasına sebep olmaktadır (Atauz, 1997, s:88) (Şekil 7.1). Bu sebeple, mendireği ve liman yapısıyla Hıdırlık Limanı bu şekilde hizmet veren yerel bir liman olarak düşünülebilir. Yapının plan olarak bu hizmeti nasıl gerçekleştirebileceği önemli bir soru işareti olarak kalmaktadır.



Şekil 7.1: Hıdırlık liman yapısı.

Hıdırlık liman yapısı, askeri amaçla kullanılmış bir limana ait olarak düşünülebilir. Zira Rodos Karşıyakası'ndaki Asardibi, Loryma limanları örneklerinde görüldüğü üzere, bu bölgede askeri amaçlı kullanılan başka limanlar mevcuttur ve bunlardan başkalarının da olabileceği düşünülmektedir (Atauz, 1997, s:87). Fakat yapı, askeri limanlarda en çok rastlanan gemi barınaklarına, gerek girişi, gerekse büyüklüğü başta olmak üzere genel mimari özellikleriyle hiç bir benzerlik göstermemektedir. Askeri limanlarda özellikle bulunabilecek bir cephanelik olma ihtimali, boyut olarak küçük de olsa korunaklı bir koyda yer alması bu fikri destekleyebilir niteliktedir. Askeri limanlarda bulunan bir gözetleme kulesi olması ihtimali ise tahmini yüksekliği açısından pek mümkün gözükmese de, körfez girişindeki yeri sebebiyle olasılıklar arasında sayılabilir (Ek A, Şekil A.5).

Bir kamu yapısı olma ihtimali, Hıdırlık yerleşiminin denizle bağlantısını sağlayacak konumda olması sebebiyle mümkündür. Fakat hangi bağlamıyla böyle bir işleve sahip olduğu net olarak söylenemez.

Yapının, bir konut olma ihtimali ise çok düşüktür. Hıdırlık yerleşiminde bulunan yoğun konut grubundaki yapılara mimari olarak benzerlik göstermemektedir. Fakat

limanın şahsa ait özel bir liman ve liman yapısının da konut olma ihtimali göz ardı edilmemelidir. Limanlarda bu tarz özel mülkiyete ait nitelikli yapıların olduğu bilinmektedir (Tuck, 1997, s:144).

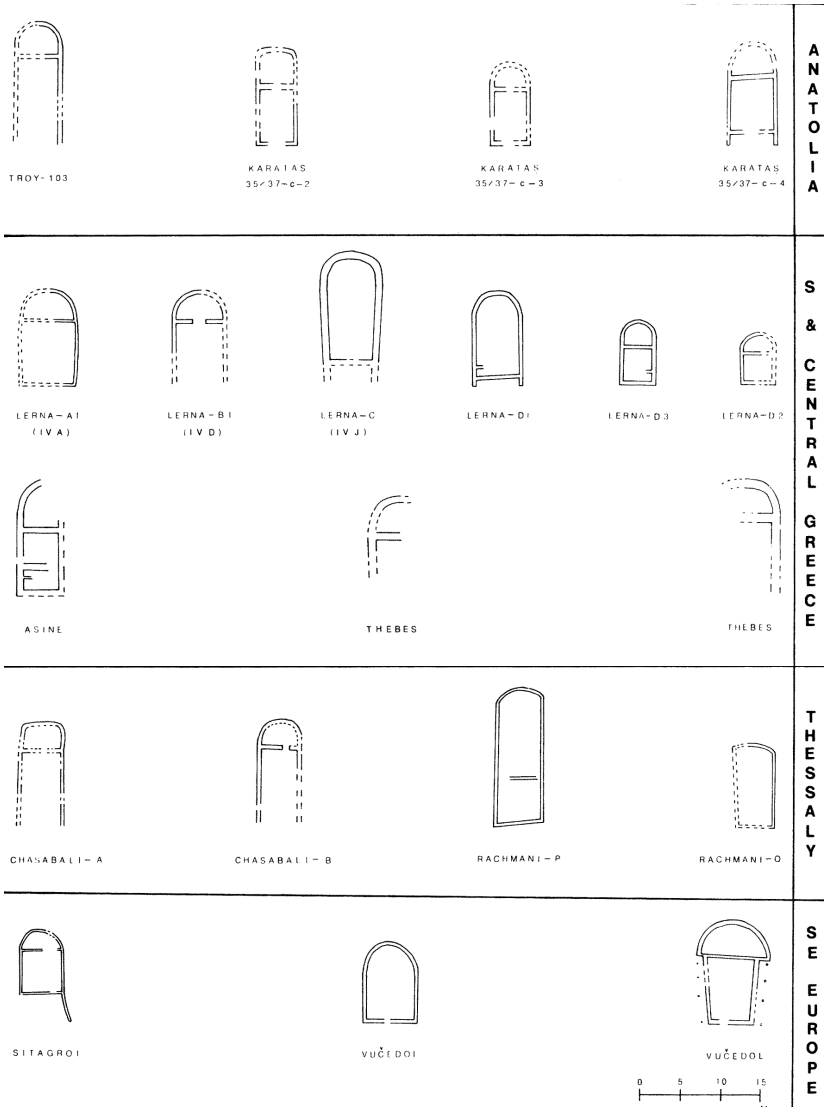
Bir depo yapısı olma ihtimali saklı olsa da, pencere tipi açıklıkları olmasının saklama koşulları için uygun bir ortam yaratmayacağı göz önüne alınmalıdır.

Hıdırlık liman yapısının, liman yapılarından tersane ya da gemi barınağı olması ihtimali pek mümkün gözükmemektedir. Bunlar için gerekli girişe, büyüklüğe, özellikle tersaneler için tercih edilen kuzeye yönlenme özelliğine sahip değildir.

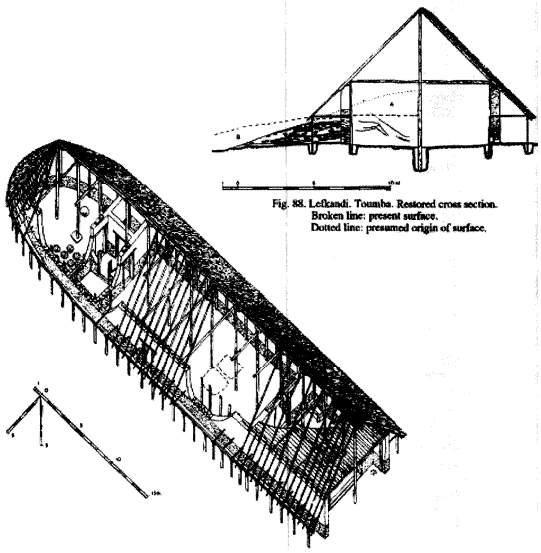
7.2 Forma Yönelik Alternatifler

Hıdırlık liman yapısının ne yapısı olduğuna ve nasıl kullanıldığına dair sorulara cevap verebilecek önemli bir özelliği de mimari formudur. Dışarıdan dikdörtgen, içeriden ise apsidal bir görünüm veren plan şeması bugüne kadar tespit edilen liman yapılarında pek görülmemiştir (Ek B, Şekil B.1). Fakat apsisli yapılar, mimarlık tarihinin çok erken dönemlerinden itibaren bilinmektedir. Apsisin kullanımı, Hıdırlık liman yapısına dair sorulara cevap verebilmesi için kısaca incelenmiştir.

Apsisin mimaride M.Ö. 3300'lerden beri kullanıldığı bilinmektedir (Thompston, 1969, s:70). Apsidal şemanın çıkışının Ege'de Karataş bölgesinde ya da Güneydoğu Avrupa'da Ezero bölgesinde olduğuna dair iki fikir bulunmaktadır (Stocker, 1995, s:32). Bu plan şemasının genellikle konutlarda kullanılmış olduğu bilinmekle birlikte, kutsal yapı, toplulukların buluştuğu kamu yapısı gibi başka yapıların da apsidal yapılar olarak nitelendiği düşünülmektedir (Moore, 2005, s:4-7). Erken Bronz Çağı'na tarihlenen apsisli konut tipleri bölgelere göre bir şema üzerinde gösterilmiştir (Warner, 1979, s: 136) (Şekil 7.2). Apsisli yapıların çatı örtüleri özellikle önemlidir, çünkü apsis kısmının depo olarak kullanıldığı düşünüldüğü için bir üst örtüye ihtiyaç duymuş olması gerekmektedir (Stocker, 1995, s:34). Erken dönem apsisli yapıların üst örtülerinin nasıl olabileceğine dair önemli bir örnek, Orta Yunanistan'da Lefkandi'deki Toumba adlı büyük bir yapıdır (Moore, 2005, s: 43) (Şekil 7.3). Apsis, Roma döneminde exedra adıyla konutun büyük bir bölümü olmuş, en yoğun kullanımı (kökeni M.S.1.yy'da yapılmış olan bazı pagan tapınaklarına dayanan) ise Hıristiyan kiliselerinde olmuştur (Thompston, 1969, s:75).

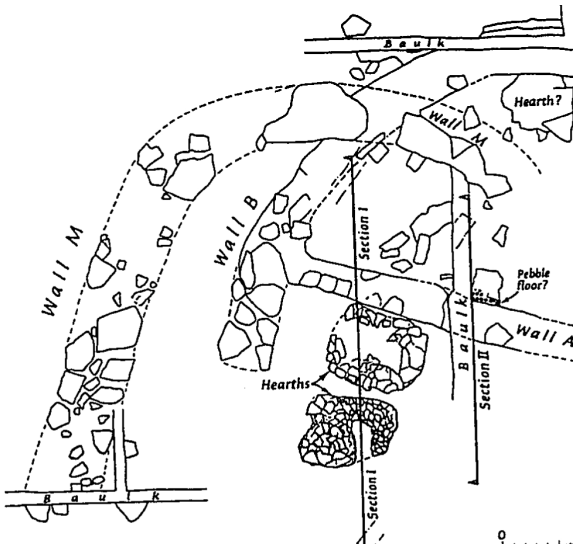


Şekil 7.2: Erken dönem apsisli konutlar.



Şekil 7.3: Lefkandi'deki apsidal yapının üst örtüsünün restitüsyonu

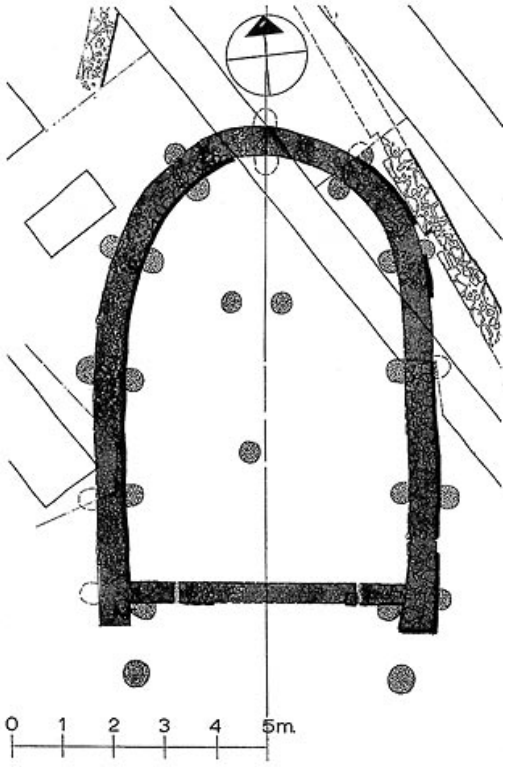
Hıdırlık liman yapısıyla karşılaştırma yapılabilecek bazı örnekler farklı açılardan değerlendirilmiştir. Bunlardan ilki, İtalya Messina Körfezi'ndeki Deriziotis Aloni yerleşimindeki apsisli M yapısıdır (Stocker, 1995, s:82). Bu yapının, apsisinin tam yarım daireden çok ovale yakın olması ve yönlenmesinin kuzey- kuzeydoğu yönü olması Hıdırlık liman yapısıyla benzerlik gösteren özellikleridir (Şekil 7.4). Fakat yapı, dışarıdan okunan apsise sahip olması ve Erken Helladik III dönemine tarihlenmesi ile tamamen ayrı bir konuma geçmektedir.



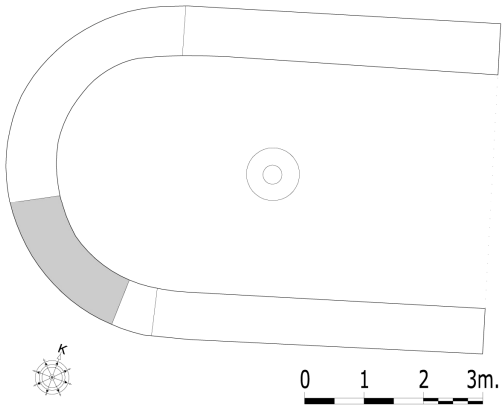
Şekil 7.4: M yapısının apsisi.

Hıdırlık liman yapısından daha erken dönem örneği olan yapılardan diğeri ise Yunanistan Eretria'daki Apollo kutsal alanında tespit edilen M.Ö.8.yy.'a tarihlenen apsidal plana sahip kulübe benzeri yapıdır (url-17) (Şekil 7.5). Girişi güneyden olan yapının boyutları 9.5x6.5m.'dir ve bu açılardan Hıdırlık liman yapısıyla önemli benzerlikler göstermektedir. Apsisi dışarıdan okunan yapının kutsal ritüeller için bir kült mekanı olabileceği düşünülmektedir (url-18).

Apsidal yapı olarak adlandırılan apsisli başka bir yapı örneği de Korinth'te tespit edilmiştir (Pfaff, 2003, s:123) (Şekil 7.6). Bu örnek, Hıdırlık liman yapısı değerlendirmesi açısından oldukça önemlidir. Çünkü boyutları, tahmini dönemi ve işlevi açısından iki yapı benzerlikler göstermektedir. Yapı 8.50x5.60m. boyutlarıyla Hıdırlık liman yapısından biraz daha küçüktür. Tahmini işlevi kutsal alanın yakınlarında olması sebebiyle kutsal bir mekan oluşudur, fakat henüz bir kesinlik mevcut değildir. Dönemi en geç M.Ö.5.yy., en erken de M.Ö. 6.yy. olarak düşünülmektedir. Apsis kısmı dışarıdan okunsa da diğer özellikleriyle karşılaştırma için önemli bir örnek olmuştur.



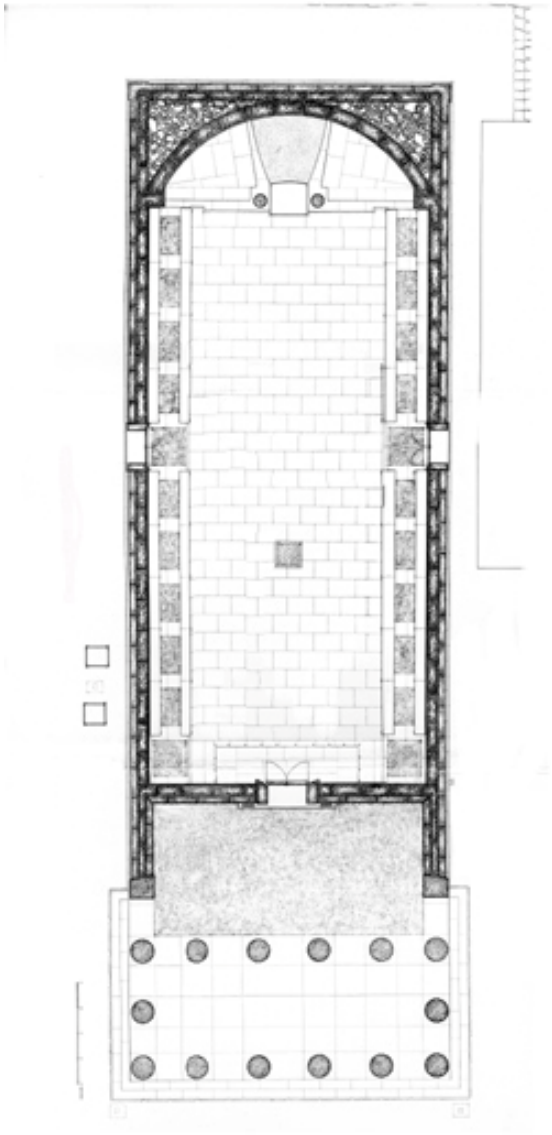
Şekil 7.5: Eretria'daki apsidal yapının planı.



Şekil 7.6: Korint'teki apsidal yapının planı.

Yunanistan'a bağlı Samotrake Adası'nda bulunan Hieron adlı tapınak ise Hıdırlık liman yapısı için en önemli örnektir. Çünkü bu yapı, içi apsidal dışı dikdörtgen plan şemasına sahip, bilinen ilk örnek olarak kabul edilmektedir (Şekil 7.7). Yapı kuzey güney yöneliminde olup, apsis güney uçta yer almaktadır. Yapının Helenistik dönem temellerine bitişik iki apsis daha tespit edilmiştir, fakat bunların yapının bugünkü haline ait olduğu düşünülmektedir. 40x13m. boyutlarına sahip yapı M.Ö. geç 4.yy'a tarihlenmektedir (url-19) Kutsal ritüellerin yapıldığı düşünülen Hieron'un ana mekanında mermer oturma sıralarının duvar kenarlarına paralel konumlandığı

burada ritüeli seyredenlerin oturduğu düşünülmektedir (url-19) Yapının içinde kurban yakma ve tanrılar adına toprağa şarap dökme işlemlerinin gerçekleştiğine dair izlere rastlanmıştır (Cook, 1971, s:274).



Şekil 7.7: Hieron Tapınağı.

Hıdırlık liman yapısı ve Hieron'un apsisin dışarıdan okunmama şeması tam olarak aynı olmasa da yakın dönemlerde inşa edildikleri öngörülebilir. Hieron, bu benzerliklerle Hıdırlık liman yapısının kutsal bir mekan olarak kullanılmış olma ihtimalini artıran bir karşılaştırma örneğidir.

Knidos'ta bulunan Lykaithion adlı bir kadına ait olan mezar yapısının yarım daire formlu apsise benzer plan şeması, apsis kullanımına geç dönem bir örnektir (Özgan, 2009, s:113). Bu yapının bir mezar olması, apsisin içine bir mezarın ya da heykelin

konulup konulamayacağını, dolayısıyla Hıdırlık liman yapısının bir mezar anıtı ya da kült yapısı olup olmadığı sorularını ortaya çıkarmaktadır.

İncelen örneklere dayanarak, Hıdırlık liman yapısının apsidal plan şemasının oldukça özgün olduğu söylenebilir. Bu özgünlüğün sebebi ve işlevi yeni çalışmalarla netlik kazanacaktır (Ek C, Şekil C.2).

8. SONUÇ

Çalışmaya Hıdırlık liman yapısının nasıl ve ne için yapıldığını bulmak üzere yola çıkılmış, antik limanlar ve liman yapıları örnekleriyle karşılaştırmalar yapılarak bir sonuca varılmaya çalışılmıştır. Fakat arkeolojinin liman araştırmaları konusundaki kaynakça yetersizliğinden ve tez konusu bölgenin de yakın tarihlere kadar çok fazla araştırılmamış olmasından kaynaklı kesin sonuçlar elde edilememiştir. Hıdırlık liman yapısı özelinde antik limanlara ve liman yapılarına dair pek çok çalışmada yapılan genellemelerin dışına çıkılarak daha geniş bir perspektifte incelenme yapılmaya çalışılmış, yapılan her yeni arkeolojik keşfin bu çeşitliliği arttırabileceği sonucu görülmüştür. Hıdırlık liman yapısı da bu örneklerden biri olduğunu çalışma sonucunda ortaya koymuştur.

Bütün yapısal detaylarıyla incelenen Hıdırlık liman yapısı çevre arkeolojisi ile değerlendirilerek dönemsel bir takım ortaklıklar aranmıştır. Yapının bulunduğu limanın konumu sebebiyle yakınlarındaki Kıran Gölü Kutsal Alanı'na hizmet verdiği düşünülmektedir. Hangi amaçla bu işlevi gerçekleştirdiği kesin olarak söylenemese de, bu alanla ilişkilendirilmesi yapının tarihlendirmesine yardımcı olmuştur. Duvar örgüsünün Helenistik dönem özellikleri göstermesinin yanı sıra, kutsal alandaki yapılaşma döneminin de bu tarihlerde olması önemli bir ortak noktadır.

Yapının limandaki konumu sebebiyle bir deniz feneri olabilmesi ihtimaller arasında en kuvvetli olanlardan biridir. Çünkü deniz fenerleri genellikle limanın batısında mendirekle ilişkili olacak şekilde konumlanırlar. Bilinen deniz feneri formlarına benzememesi bu ihtimali kısıtlamaktadır. Fakat yakın zamanda Patara kazılarında ortaya çıkarılan deniz fenerinin, genel deniz feneri plan örneklerinden farklı yuvarlak bir forma sahip olması, deniz fenerlerinin farklı plan şemalarına sahip olabileceğini gösteren önemli bir veridir. Yapı, deniz fenerlerinin pencere sayısının çok olması, büyük kapılara sahip olması yönleriyle de benzerlik göstermektedir. Şu an tespit edilen iki penceresi olmakla birlikte, bu sayının artabilme ihtimali çevredeki lento benzeri taşların varlığıyla akla gelmektedir. Yapının apsidal bölümünün deniz fenerinin tepesine çıkan bir merdiven boşluğu olarak kullanılmış olma ihtimali

mevcutsa da buna dair herhangi bir ize rastlanmamıştır.

Hıdırlık liman yapısının, antik limanların farklı bölgelerinde karşılaşılabilen kutsal bir yapı olma ihtimali oldukça yüksektir. Apsidal planın, Hıdırlık liman yapısının dönemine yakın olan örneklerde kutsal mekanlarda kullanılmış olması bu ihtimalin önemini ortaya koymaktadır. Özellikle dışarıdan okunmayan apsisli plana sahip Hieron yapısı, hem bu özelliği hem de dönem olarak Hıdırlık liman yapısına yakındır. Hieron bir liman yapısı olmasa da, Hıdırlık örneğini kutsal bir yapı olarak değerlendirmek için önemli benzerlikler taşımaktadır.

Apsidal plan şemasına sahip yapı, liman yapılarında Hera Limanı'nda erken dönem bir örnek dışında neredeyse hiç görülmemiş bir forma sahiptir. Liman yapısı olarak yapının işlevinin ne olduğunu söylemek, en az formu üzerinden bu okumayı yapmaya çalışmak kadar güçtür.

Hıdırlık liman yapısının hangi liman yapısı olabildiğini çözümlemek için yapıya dair bazı arkeolojik çalışmaların (dolgu tabanda seviye inme ve çevrede genel temizlik çalışması), hatta yakın çevresiyle beraber bir kazı çalışmasının daha detaylı olarak yapılması gerekmektedir. Bütün bu çalışmalar sonucunda da kesin sonuçlara varılamayabilir. Fakat başka araştırma sonuçlarıyla değerlendirilmeye devam etmek soru işaretlerini azaltacaktır.

KAYNAKLAR

Akalın, E., 1998. Antikçağda Batı Anadolu limanları, *Yüksek Lisans Tezi,* İstanbul Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.

Atauz, D. A., 1997. Asardibi (Casara), A Classical, Hellenistic and Early Roman harbor in the Rhodian Peraea, *Yüksek Lisans Tezi,* Bilkent Üniversitesi, Ankara, Türkiye.

Aydıngün, Ş., 2010. Küçükçekmece Gölü Antik Feneri ve Limanları *Ufukta bir ışık,* Uluslararası Deniz Fenerleri Sempozyumu, *" Şile Feneri'nin 150. yıl kutlamaları"*, pp: 171-177, Ed. Ansal, H., İstanbul, Türkiye

Bean, G.E., 2000. Eskiçağda Meander'in ötesi, Arion Yayınları, İstanbul, Türkiye.

Bean, G.E. ve Fraser, P.M., 1954. The Rhodian Peraea and the Islands, Oxford Üniversitesi Yayınları, Londra, İngiltere.

Bilir, A., 2006. Ostia Limanı, *Yüksek Lisans Tezi,* Selçuk Üniversitesi, Konya, Türkiye.

Bilgi, C., 2006. Antik Kartaca Limanı, *Yüksek Lisans Tezi,* Selçuk Üniversitesi, Konya, Türkiye.

Blackman, D.J., 1973. Evidence of sea level change in ancient harbours and coastal installations in *Marine Archeology*, pp: 115-139, Ed: Blackman, D.J., Butterworths Ltd., İngiltere.

Blackman, D.J., 1982. Ancient harbours in the Mediterranean, Part 1, *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, **11.2**, 79-104.

Blackman, D.J., 1982. Ancient harbours in the Mediterranean, Part 2, *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, **11.3**, 185-211.

Blue, L.K., 1994. Cyprus and Cilicia: the typology and palaegeography of second millennium harbors in *Res maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from prehistory to late antiquity. Proceedings of the second international symposium "Cities on the sea"*, *"*, pp: 31-43, Eds Hohlfelder R.L., Swiny, S., Swiny H.W., Nicosia, Kıbrıs.

Boyce, A.A., 1958. The harbor of Pompeopolis: A study in Roman Imperial ports and dated coins, *American Journal of Archaeology*, **62**, 67-78.

Brodersen, K., 1993: Ein Weltwunder auf "glaesernen Füssen". Der Pharos in Alexandria in neuem Licht, *Antiker Welt,* **24**, 207-211.

Brodribb, G., 1982: Graffito drawing of a pharos, *Britannia,* **13**, 299.

Carter, R., 1991. The site on the north shore of the Loryma Peninsula, *İstanbuler Mitteilungen*, **41**, 479-480.

Casson, L., 2002. Antik çağda denizcilik ve gemiler, Homer Kitabevi, İstanbul, Türkiye.

Chamoux, **F.,** 2002. Hellenistic civilization, Blackwell Publishers Ltd., Cornwald, İngiltere.

Cook, J.M., 1971. The 'Hieron' at Samothrace, *The Classical Review,* **21-2**, 272-74.

Çakıroğlu, I.Z., 2006. Eskiçağ Karia limanları ve Myndos Limanı, *Yüksek Lisans Tezi,* Selçuk Üniversitesi, Konya, Türkiye.

Doğer, E. ve Şenol A.K., 1997. Rhodos Peraiası'nda iki yeni amphora atölyesi, *Arkeoloji Dergisi,* **7**, 59-73.

Flemming, N., 1971. Cities in the sea, Garden City, New York, A.B.D.

Forster, E.M., 1983. Pharos and Pharillon, M. Haag, Londra, İngiltere.

Frost, H., 1972. Ancient harbours and anchorages in the eastern Mediterranean in *Underwater Archaeology: a nascent discipline*, pp: 95-115, Unesco Paris, The United Nations, Lozan, İsviçre.

Gümüş, Ş., 2003. Marmaris, Turgut Pramidal Mezarı, *Yüksek Lisans Tezi,* Muğla Üniversitesi, Muğla, Türkiye.

Gündüz, S., 2008. Antik limanlar ışığında Myndos Limanı ve liman yapıları, *Yüksek Lisans Tezi,* Uludağ Üniversitesi, Bursa, Türkiye.

Gür, H.K., 2010. Arazi gezisi.

Hadjidaki, E., 1988. Preliminary report of excavations at the harbor of Phalasarna in west, *American Journal of Archeology*, **92**, 463-479.

Hamza, L., 2006. Antik çağda Doğu Akdeniz'de deniz ticareti, *Yüksek Lisans Tezi,* Selçuk Üniversitesi, Konya, Türkiye.

Hauschild, T., 1976. Der römische leuchtturm von La Coruna (Torre de Hercules), probleme seiner Rekonstruktion, *Madrider Mitteilungen*, **17**, 238-257.

Heinzelmann, M. ve Martin, A., 2002. River port, navalia, harbor temple at Ostia, new results of a DAI-AAR project , *Journal of Roman Archaeology*, **15**, 5-19.

Held, W., 1996. Forshungen in Loryma 1995, *14. Araştırma Sonuçları Toplantısı,* Ankara, Türkiye, Mayıs 27- 31.

Held, W., 2005. Loryma ve Karia Chersonesos 'unun yerleşim sistemi, *Olba,* **12**, 85-100

Held, W., Şenol, G.C. ve Şenol, A.K., 2006. 2005 Yılı Bybassos Araştırması, *24. Araştırma Sonuçları Toplantısı,* Çanakkale, Türkiye, Mayıs 29-Haziran 2.

Herzog, Z., 1988. Archeology and History at Tel Michal in *Mediterranean cities: historical perspective,* pp: 87-100, Eds Hohlfelder R.L. ve Malkin, I, Frank Cass, Londra, İngiltere.

Holum, K.G., 2004. Caesarea's Temple Hill: The archaeology of sacred space in an ancient Mediterranean, *Near Eastern Archaeology*, **67**, 184-199

Höckmann, O., 2002. Der Hafen der griechischen Kolonie Histria in Rumanien, *Nürnberger Blaetter zur Archaeologie*, **18**, 169-184.

Işık, F., 2007. Patara 2005 yılı kazı ve restorasyon çalışmaları, *28. Kazı Sonuçları Toplantısı,* Çanakkale, Türkiye, Mayıs 29- Haziran 2.

Işık, F., 2009. Patara 2007, *30. Kazı Sonuçları Toplantısı,* Ankara, Türkiye, Mayıs 26- 30.

Karmon, Y. 1983. Geographical components in the study of Ancient Mediterranean ports in *Harbour archaeology. Proceedings of the first international workshop on Ancient Mediterranean Harbours*, pp: 1-7,Ed. Raban, A., Caesarea Maritima, İsrail.

Kingsley, S.A. ve Raveh K., 1996. The ancient harbor and anchorage at Dor, Israel, Biddles Ltd, Oxford, İngiltere.

Kozlovskaya, V., 2008. The harbor of Olbia. *Ancient Civilizations from Scythia to Siberia*, **14**, 25-65.

Kuban, Z. ve Saner, T., 1996. Kıran Gölü 1995, *14. Araştırma Sonuçları Toplantısı,* Ankara, Türkiye, Mayıs 27-31.

Kuban, Z. ve Saner, T., 1999. Kıran Gölü 1998, *17. Araştırma Sonuçları Toplantısı,* Ankara, Türkiye, Mayıs 24-28.

Kuban, Z. ve Saner, T., 2000. Kıran Gölü 1999, *18. Araştırma Sonuçları Toplantısı,* İzmir, Türkiye, Mayıs 22-26.

Kuban, Z. ve Saner, T., 2001. Kıran Gölü 2000, *19. Araştırma Sonuçları Toplantısı,* Ankara, Türkiye, Mayıs 28- Haziran 01.

Kuban, Z. ve Saner, T., 2002. Kıran Gölü Kutsal Alanı, *20. Araştırma Sonuçları Toplantısı,* Ankara, Türkiye, Mayıs 27-31.

Kuban, Z. ve Saner, T., 2004. Kıran Gölü Kutsal Alanı 2003, *22. Araştırma Sonuçları Toplantısı,* Konya, Türkiye, Mayıs 24-28.

Leonard, J.R., 1994. Harbor terminology in Roman periploi in *Res maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from prehistory to late antiquity. Proceedings of the second international symposium "Cities on the sea"*, pp: 163-195, Eds Hohlfelder R.L , Swiny, S., Swiny H.W., Nicosia, Kıbrıs.

Leonard, J.R., 1998. The Paphos lighthouse block considered, *Report of the Deparment of Antiquties Cyprus,* Nicosia, Kıbrıs.

Marriner, N. ve Morhange, C., 2007**.** Geoscience of ancient Mediterranean harbours, *Earth-Science Reviews,* **80**, 137–194

Moore, S.M., 2005. An assestment of Protogeometric period apsidal buildings, *Yüksek Lisans Şeref Tezi,* Tennessee Üniversitesi, Knoxville, A.B.D.

Morcos, S., 1993. Submarine archeology and its potential. Alexandria casebook, *Bulletin Société archéologique d'Alexandrie,* **45**, 199-216.

Morris, S., 2001. The towers of ancient Leukas, results of a topographical survey 1991-92, *Hesperia,* **70**, 285-347.

Özdaş, H., 1991. Alexandria Troias antik kenti limanı ve liman yapıları, *Yüksek Lisans Tezi,* Hacettepe Üniversitesi, Ankara, Türkiye.

Özgan, C., 2009. Grab der Lykaithion, *Epigrafica Anatolica,* **42**, 113-120.

Özkan, G., 2009. Sikkeler ışığında deniz fenerleri, *Yüksek Lisans Tezi,* Selçuk Üniversitesi, Konya, Türkiye.

Pfaff, C.A., 2003. Archaic Architecture, *Corinth, The Centenary 1896-1996*, Eds. Bookidis, N. ve Williams C.K., New Jersey, ABD.

Raban, A., 1986. Coastal processes and ancient harbor engineering in *Archaeology of coastal changes. Proceedings of the First International Symposium "Cities on the sea. Past and present"*, pp: 185-208, Ed. Raban, A. Haifa, İsrail.

Radka, L.B., 1996. A Short History of Ancient Electricity, The Einhorn Press Virginia, ABD.

Roller, D.W., 1983. The problem of the location of Straton's tower, *Bulletin of the American Schools of the Oriental Research,* **252**, 61-68.

Salway, B., 2004. Sea and river travels in the Roman itinerary literature in *Space in the Roman world, its perception and presentation*, pp: 43-96, Eds: Brodersen, K., Talbert, R., Transaction Publishers, New Jersey, ABD.

Saner, T., 1995. İyonya ve Karya'da Hellenistik duvar örgüsü, *Doktora Tezi,* İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye.

Schaleger, H., 1981. Phaselis: Beitraege zur Topographie und Geschichte der Stadt und ihrer Haefen, İstanbuler Mitteilungen Beiheft, **24.**

Stieglitz, R.R., 1984. Long-distance seafaring in the Near East, *The Biblical Archaeoglogist*, **47**, 134-142.

Stocker, S.R., 1995. Deriziotis Aloni: a small Bronze Age site in Messenia, *Yüksek Lisans Tezi,* Cincinnati Üniversitesi, Cincinnati, A.B.D.

Strabon, 1987. Coğrafya, Anadolu, kitap: XII,XIII,XIV, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, Türkiye.

Taylor, J.P., 1965. Ports, harbours, and other submerged sites in Marine Archaeology, pp: 160-189, Thomas Y. Crowell Company, New York, ABD.

Thompston, H.O., 1969. Apsidal construction in the Ancient Near East, *Palestine Exploration Quarterly*, **101**, 69-86.

Townshed, P., 1938. The significance of the arch of Severi at Lepcis, *American Journal of Archeology,* **42**, 512-524.

Tuck, S.L., 1997. Creating Roman Imperial identity and authority: the role of Roman Imperial harbor monuments, *Doktora Tezi,* Michigan Üniversitesi, Michigan, ABD.

Vann, R.L, 1994. A classification of ancient harbors in Cilicia in *Res maritimae. Cyprus and the Eastern Mediterranean from prehistory to late antiquity. Proceedings of the second international symposium "Cities on the sea"*, pp: 307-319, Eds Hohlfelder R.L , Swiny, S., Swiny H.W., Nicosia, Kıbrıs.

Varinlioğlu, E., 1990. Karşıkayaka'da Rodos yurttaşı olmak, *8. Araştırma Sonuçları Toplantısı,* Ankara, Türkiye, Mayıs 28- Haziran 1.

Vitrivius, 1990. Mimarlık üzerine on kitap, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, Ankara, Türkiye.

Zoroğlu, L., 2010. Kilikya'da bir liman kenti: Kelenderis, *Ufukta bir ışık,* Uluslararası Deniz Fenerleri Sempozyumu*, Şile Feneri'nin 150. yıl kutlamaları*, pp: 177-185, Ed. Ansal, H. İstanbul, Türkiye.

Warner, J., 1979. The megaron and apsidal house in Early Bronze Age Western Anatolia: new evidence from Karataş, *American Journal of Archaeology,* **83-2**, 133-147.

Url-1 <*http://www.tdk.gov.tr*> alındığı tarih 03.09.2009.

Url-2 <http://www.limenoscope.ntua.gr/show_port.cgi?lan=en&id=4/> alındığı tarih 03.02.2011.

Url-3 < *http://ankusam.ankara.edu.tr/sliman.html*> alındığı tarih 15.02.2011.

Url-4 <*http://www.pharology.eu/*> alındığı tarih 03.10.2009.

Url-5 <*http://www.underwaterdiscovery.org/Sitemap/ProjectProjectArticel.aspx ?ProjectName=Alexandria&Layout=B&XmlDocument=0001.xml*> alındığı tarih 15.02.2011.

Url-6 <*http://www.unesco.org/csi/pub/source/alex6.htm*> alındığı tarih 21.10.2009.

Url-7 <*http://www.ostia-antica.org/portus/c001.htm/* >, alındığı tarih 15.10.2009.

Url-8 <http://www.transportheritage.com/find-heritage-locations.html?sobi2Task=sobi2Details&catid=67&sobi2Id=236> alındığı tarih 15.10.2009.

Url-9 <*http://www.torredeherculesacoruna.com*>, alındığı tarih 15.10.2009.

Url-10 <*http://www.alnpete.co.uk/lepcis/plans/pharos.html*> alındığı tarih 15.10.2009.

Url-11 <*http://www.torrese.it/english/messinancient.htm*>, alındığı tarih 16.02.2011.

Url-12 <*http://www.britannica.com/EBchecked/topic/502703/Richborough*>, alındığı tarih 18.03.2011.

Url-13 <*http://en.wikipedia.org/wiki/File:LY-Leptis_Magna.png*> alındığı tarih 18.03.2011.

Url-14 <*http://www.renovanews.com/haberler.asp?islem=haberdetay&id=477*> alındığı tarih 13.10.2011.

Url-15 <*http://www.denizhaber.com.tr/guncel/33169/antalya-kas-antik-neron-deniz-feneri-restorasyon-edebiyat-turizm-bakanligi-kultu.html*> alındığı tarih 18.03.2011.

Url-16 <*http://www.gtp.gr/TDirectoryDetails.asp?id=14906*> alındığı tarih 20.10.2011.

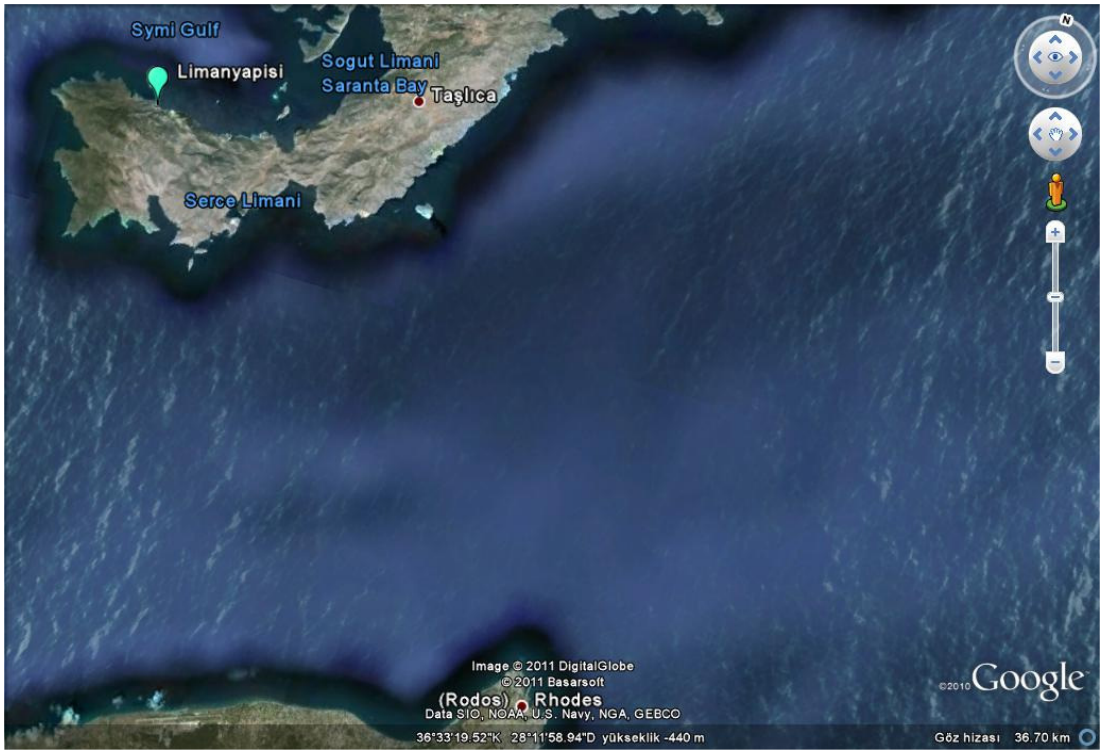
Url-17 <*http://www.mcah.columbia.edu/dbcourses/publicportfolio.cgi?view=448*> alındığı tarih 20.10.2011.

Url-18 <*http://www.perseus.tufts.edu/hopper/artifact;jsessionid=CA7D22 344610AFFE854F90CC29E1CC36?name=Eretria%2C+Temple+of+ Apollo+Daphnephoros&object=Building*> alındığı tarih 20.10.2011.

Url-19 <*http://www.samothrace.emory.edu/visualizing-the-sanctuary/interactive-plan/hieron*> alındığı tarih 20.06.2011.

EKLER

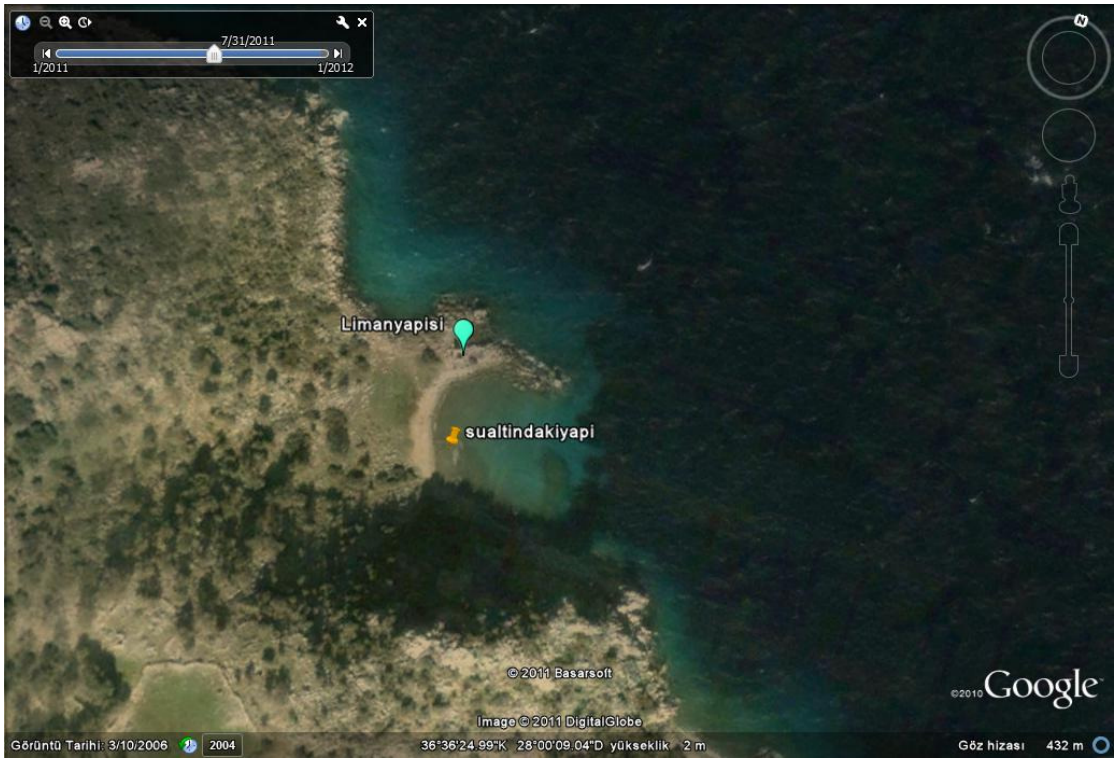
EK A: Hıdırlık liman yapısının Google-Earth topografya imajları



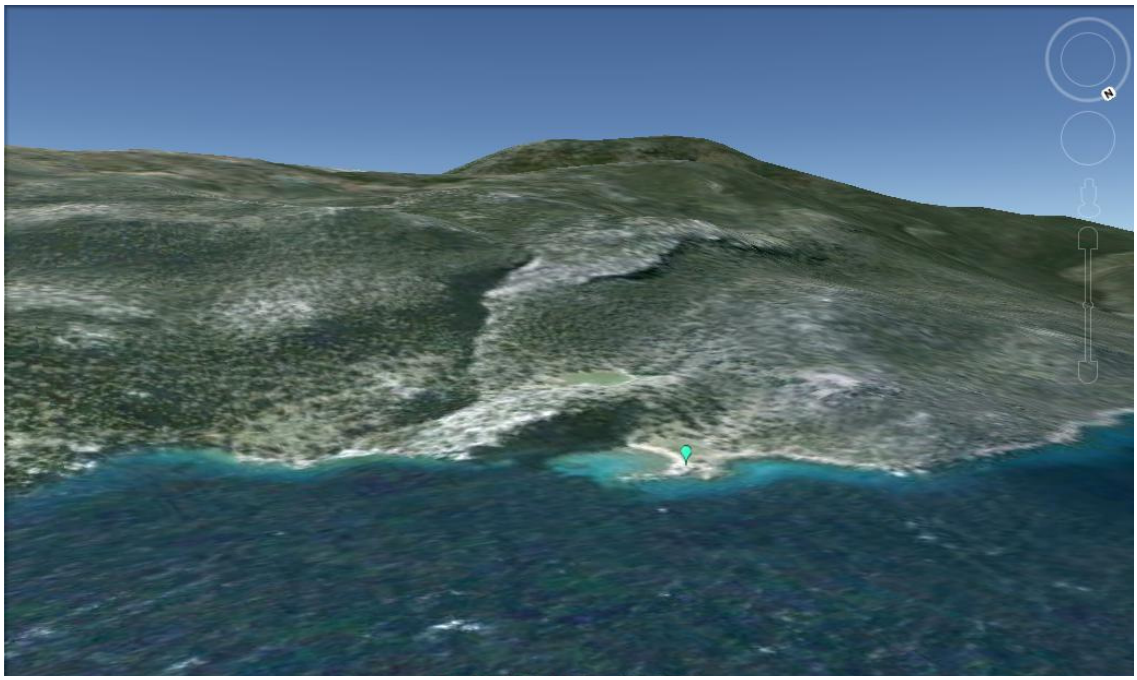
Şekil A.1 : Rodos ve Karşıyakası'nın ilişkisinde Hıdırlık liman yapısının konumu



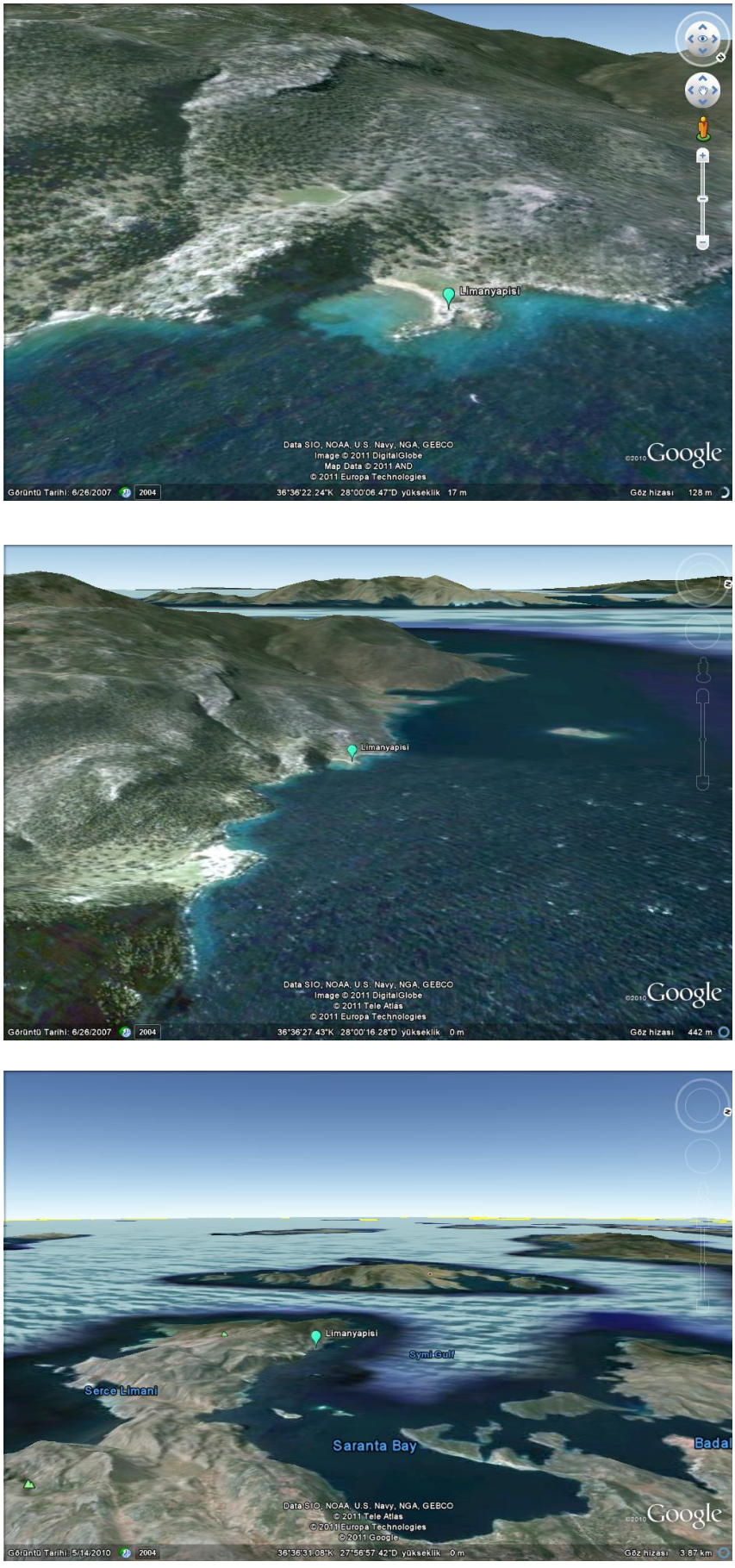
Şekil A.2 : Hıdırlık liman yapısının yarımadadaki konumu



Şekil A.3 : Hıdırlık liman yapısının yakın çevre ilişkisi

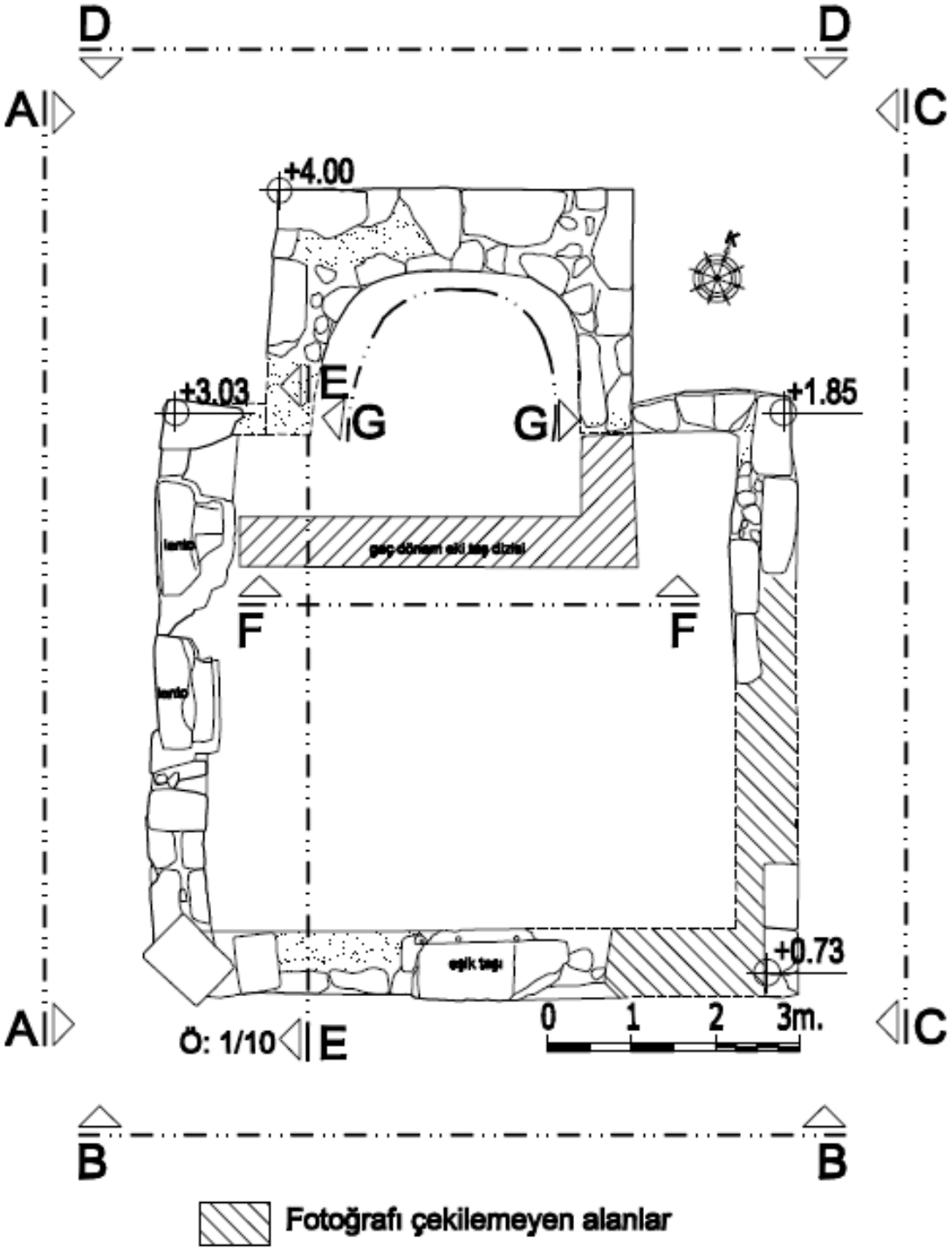


Şekil A.4 : Denizden Hıdırlık liman yapısı-Kıran Gölü Kutsal Alanı yönüne bakış

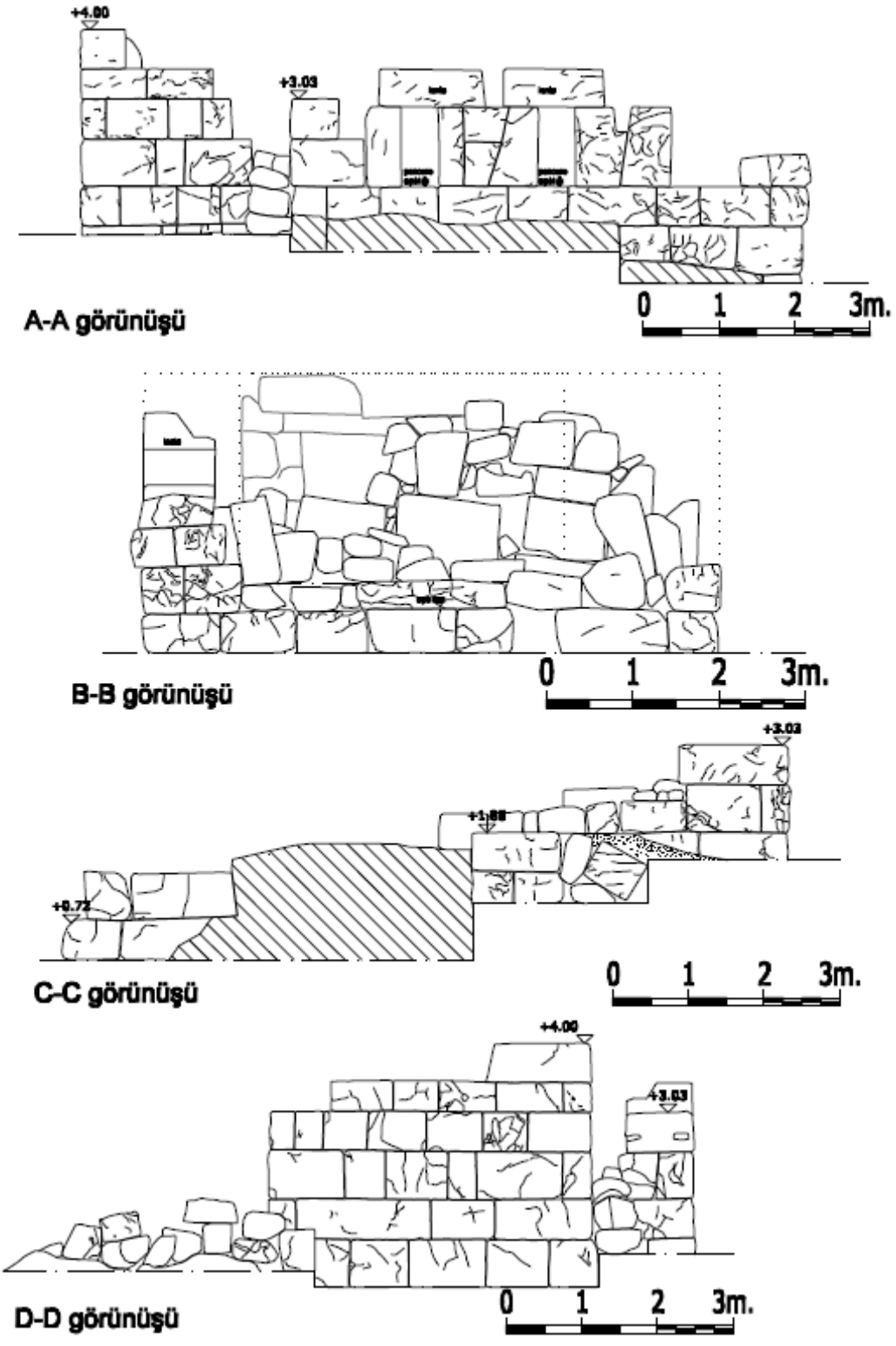


Şekil A.5 : Hıdırlık liman yapısına ait çeşitli perspektifler

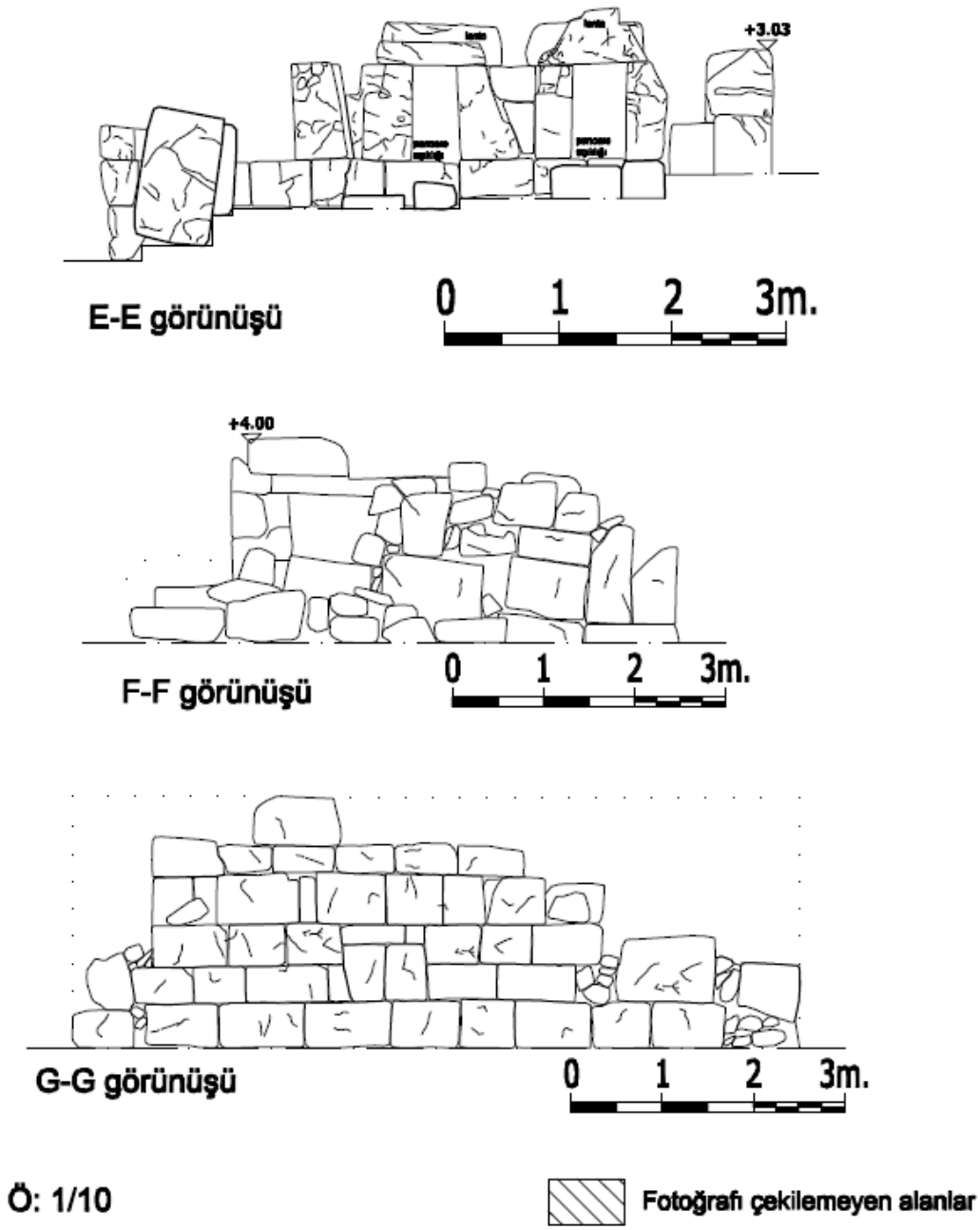
EK B: Hıdırlık liman yapısının mimari çizimleri



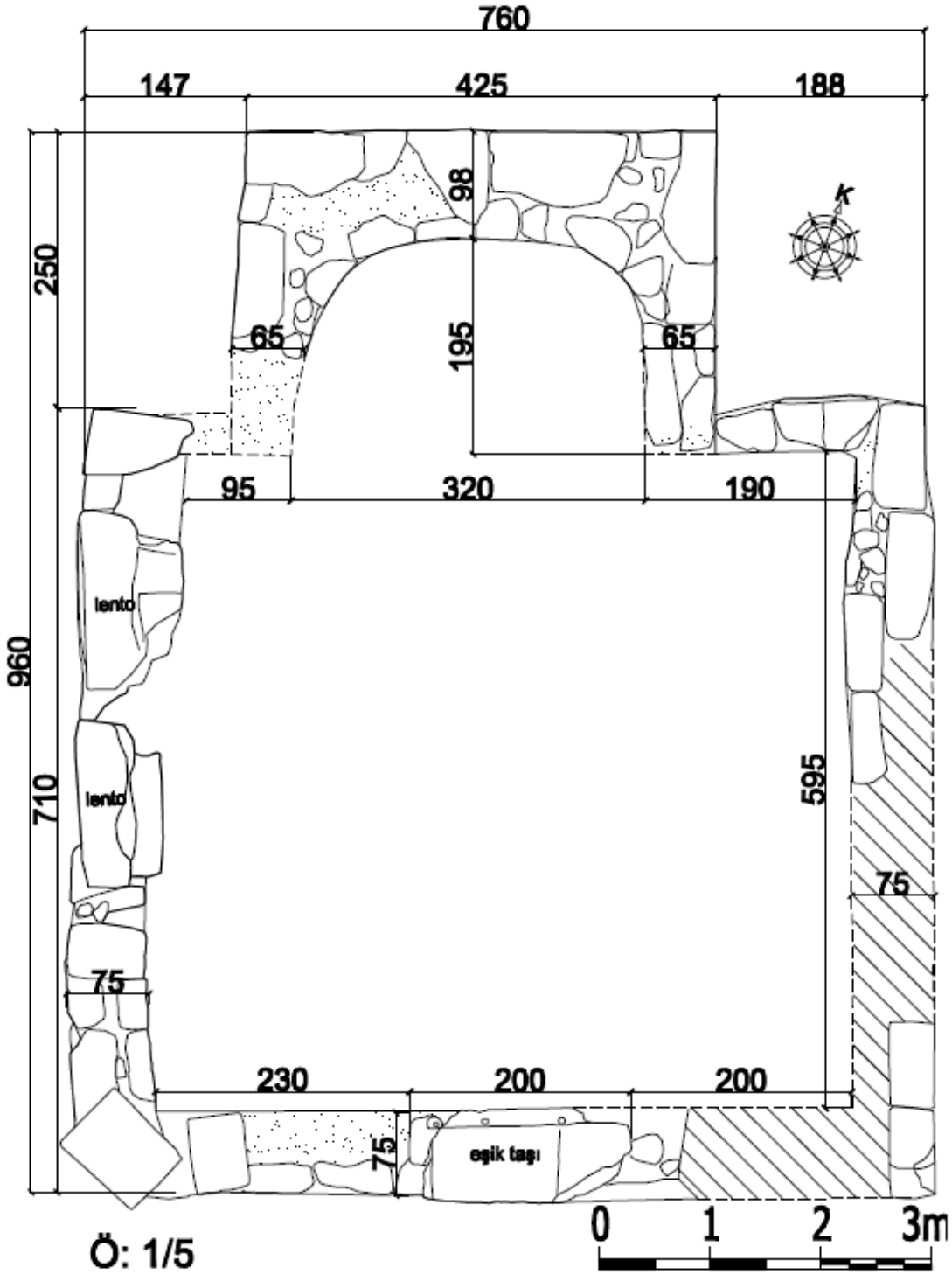
Şekil B.1: Hıdırlık liman yapısı planı



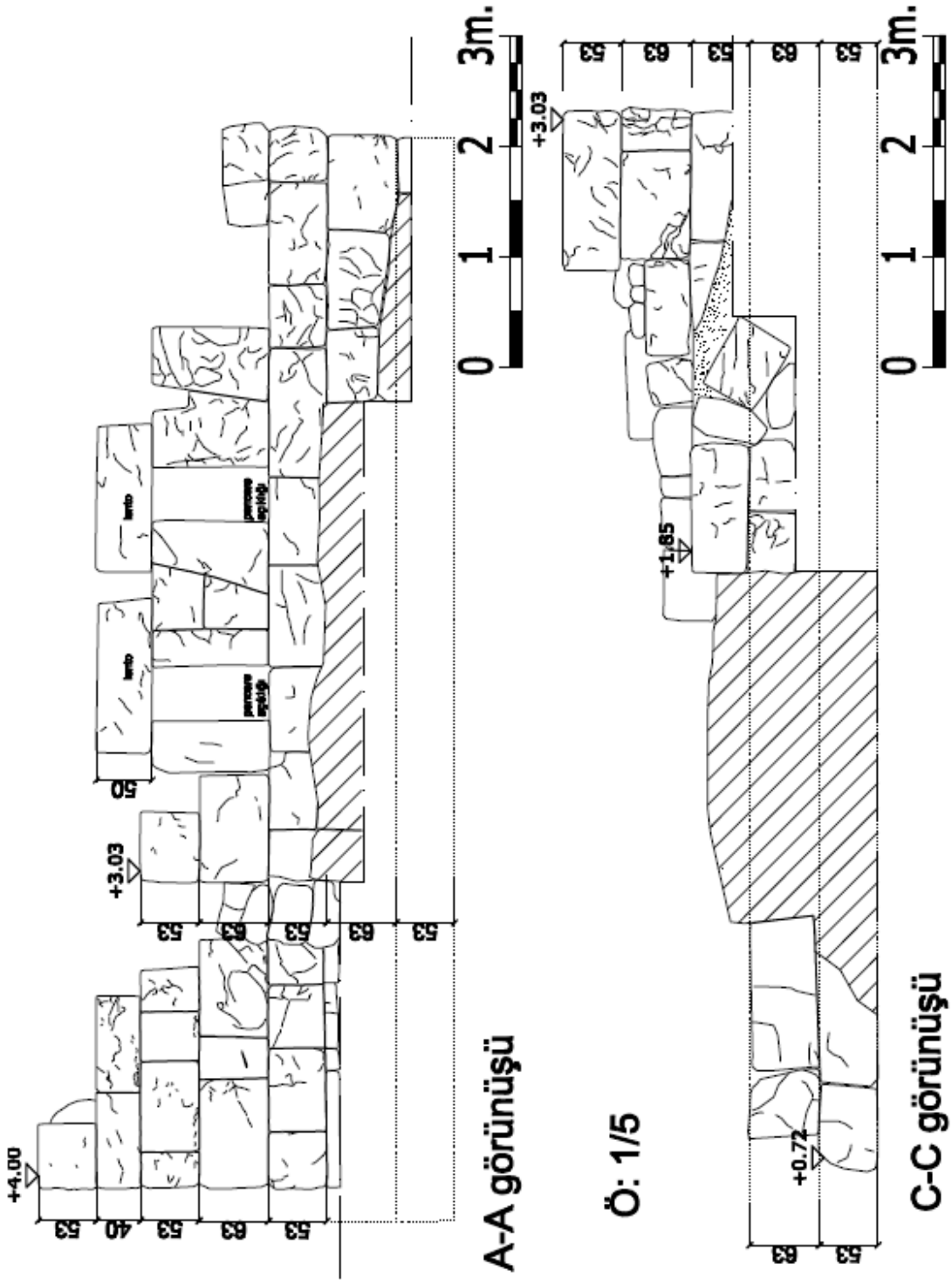
Şekil B.2: Hıdırlık liman yapısı görünüşler



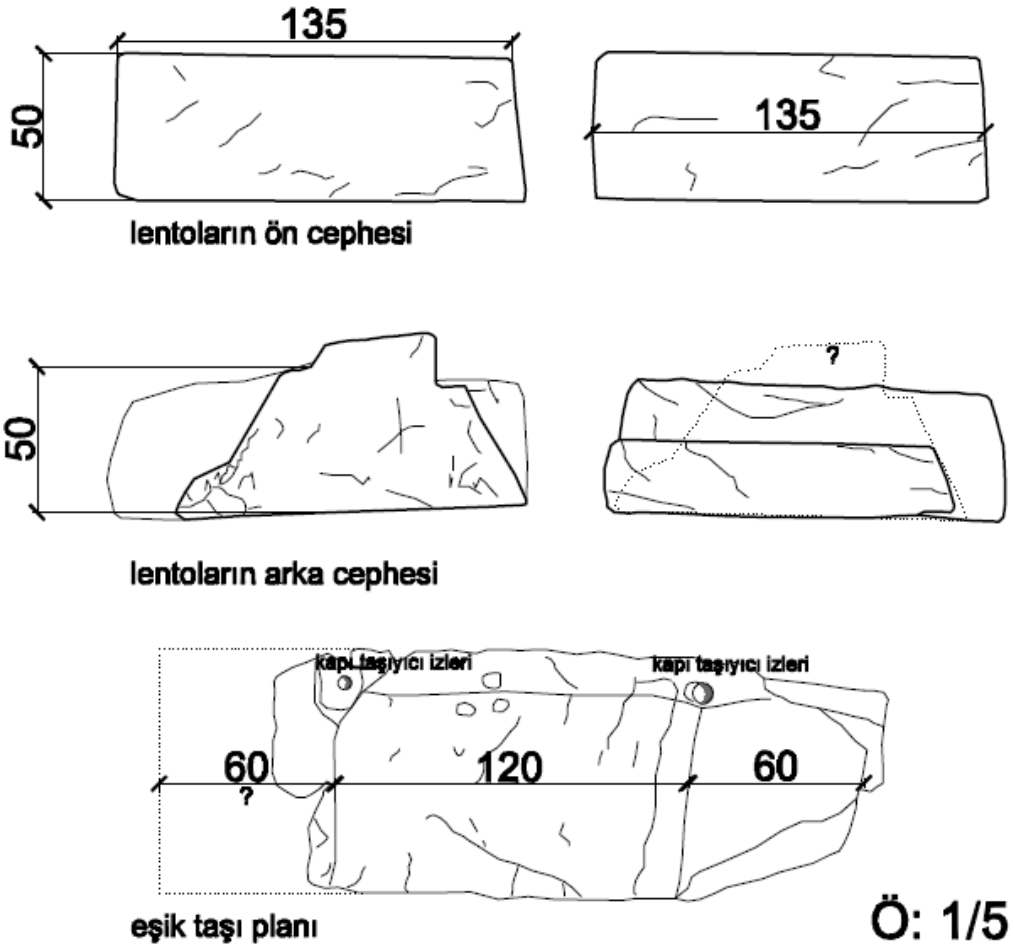
Şekil B.3: Hıdırlık liman yapısı görünüşleri



Şekil B.4: Hıdırlık liman yapısının ölçüleri

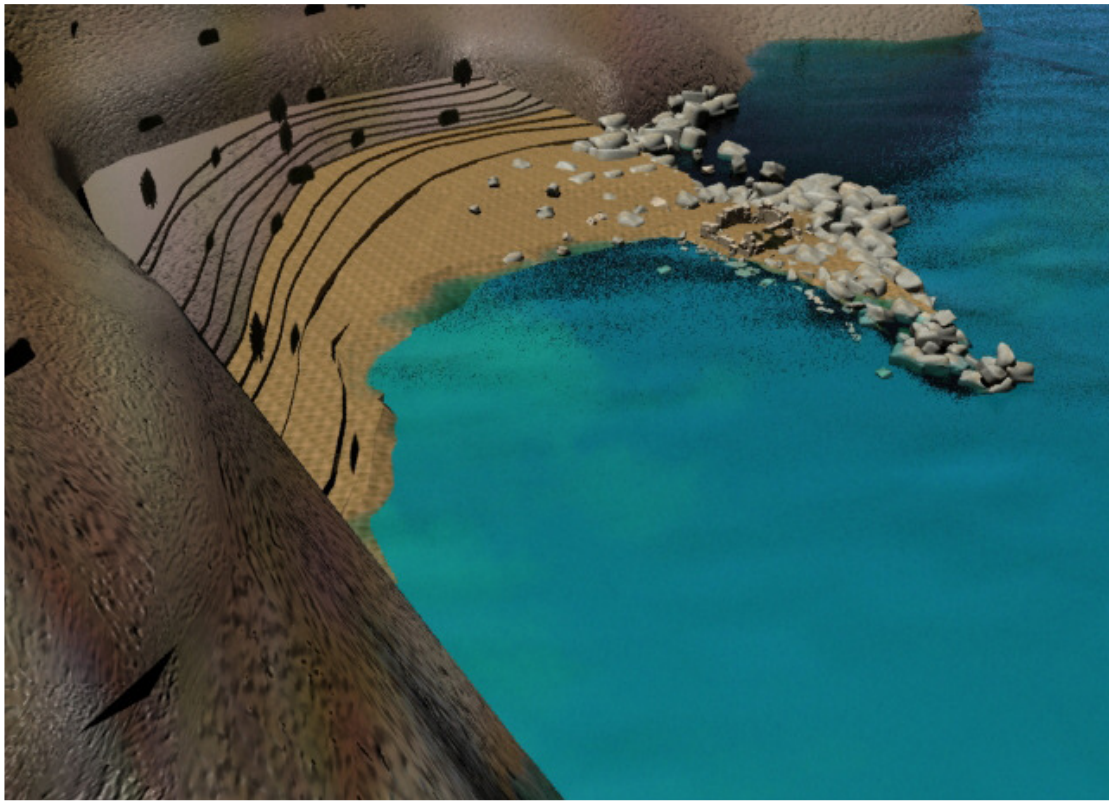


Şekil B.5: Hıdırlık liman yapısının 53-63cm. sıraları



Şekil B.6: Hıdırlık liman yapısının pencere lentoları ve eşik taşı

EK C: Hıdırlık liman yapısının üç boyutlu modeli (3D Model: Mimar Ebru Kümet)



Şekil C.1: Hıdırlık liman yapısının yakın çevresi



Şekil C.2: Hıdırlık liman yapısı



Şekil C.3: Hıdırlık liman yapısı apsisi



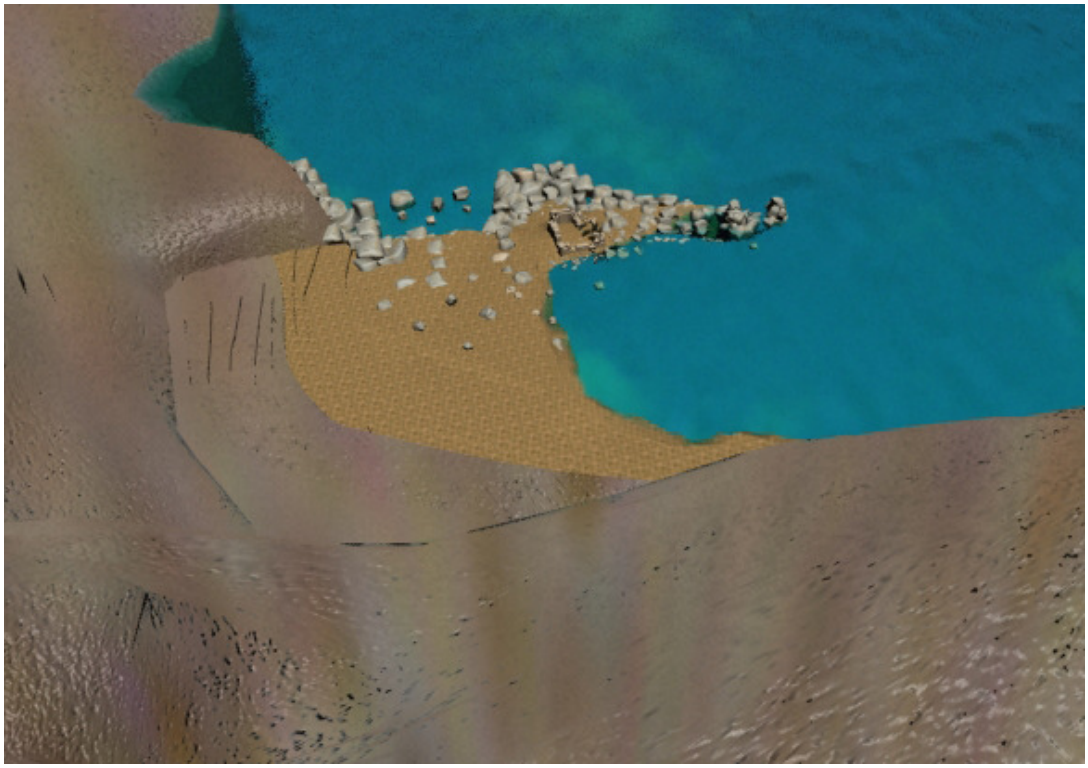
Şekil C.4: Hıdırlık liman yapısı kuzeybatı duvarı görünüşü



Şekil C.5: Yapının çevresindeki ve geç dönem eklerinde kullanılan taşlar



Şekil C.6: Hıdırlık liman yapısı



Şekil C.7: Hıdırlık liman yapısına Hıdırlık yerleşmesinden bakış

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Hatice Kübra GÜR

Doğum Yeri ve Tarihi: Ordu - 1984

Adres: Kadıköy/ İstanbul

Lisans Üniversite: İstanbul Teknik Üniversitesi, Mimarlık

Mesleki Deneyim: 2007- …Mimar, Marmaray Projesi Arkeolojik Kazı Çalışmaları Sirkeci İstasyonu