T. C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ARKEOLOJİ ANA BİLİM DALI
KLASİK ARKEOLOJİ BİLİM DALI

ANTİK ÇAĞ DOĞU AKDENİZ TİCARETİ ve TİCARET GEMİLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN
Prof.Dr Ramazan ÖZGAN

HAZIRLAYAN
Taner GÜLER

KONYA 2006

İÇİNDEKİLER

ÖZET

ABSTRACT

ÖNSÖZ

HARİTALAR ve LEVHALAR LİSTESİ

KISALTMALAR

1. GİRİŞ.....1

1.1. KONU.....1-2

1.2. ARAŞTIRMA TARİHİ.....2-3

1.3. AMAÇ, METOD ve ÇALIŞMANIN BÖLÜMLERİ.....4-5

2. GEMİNİN DOĞUŞU VE GELİŞİMİ.....6

2.1. MEZOPOTAMYA.....6-11

2.2. MISIR.....11-17

3. İLK TÜCCARLAR.....18-21

4. DOĞU AKDENİZ'İN COĞRAFYASI VE SİYASİ TARİHİ.....22-35

5. BRONZ ÇAĞINDA DOĞU AKDENİZ.....36

5.1. GEMİCİLİK ve TİCARET.....36-50

5.2. LİMAN TEKNOLOJİSİ.....50-53

5.3. ULUBURUN BATIĞI IŞIĞINDA TİCARET.....53-58

6. DEMİR ÇAĞINDA DOĞU AKDENİZ TİCARETİNİN GELİŞİMİ.....59

6.1. FENİKELİ TÜCCARLAR.....59-66

6.2. GREK KAŞİFLER.....66-70

7. DEĞERLENDİRME ve SONUÇ.....71-73

HARİTALAR ve LEVHALAR

KAYNAKÇA

ÖZET

Tüm çağlar boyunca Doğu Akdeniz'de yoğun ticari faaliyetler söz konusudur. Bu açıdan bölgenin siyasi durumuna baktığımızda, Mısır, Hitit, Grek ve Fenike uygarlıklarının çağlar boyunca özellikle deniz egemenliği için mücadele ettiğini ve baskın olanın aynı zamanda ticareti de tekeline aldığını görmekteyiz. Bununla beraber bölge deniz ticaretinin genelde gemi teknolojisinin gelişimine bağlı olduğu ve ticaretin en iyi teknelere sahip olanın elinde olduğunu görmekteyiz.

İlk çağlardan başlayarak gelişen gemi teknolojisi, insanların hayatını değiştirmiş ve mesafeleri kısaltmıştır. Antikçağ Doğu Akdeniz Ticareti ve Ticaret Gemileri başlıklı bu tez çalışmamızda, öncelikle Doğu Akdeniz kelimesinin coğrafi sınırları belirlenerek bu bölgenin kıyıları üzerine yoğunlaşılmıştır. Tezin ana konularından biri olan deniz ticareti kronolojik örnekler verilerek anlatılmıştır. Bununla beraber, çalışmanın bazı kısımlarında kara ticaretine de değinilmiş, bunun deniz ticaretinin ikinci evresini oluşturduğu saptanmıştır.

Çalışmada, ticaret malları, sadece gerekli görülen yerlerde örneklerle açıklanmış, ayrıntıya girilmemiştir. Bunun yerine ticaret ve gemiciliğinin yapısı ana hatlarıyla incelenmiş ve tüccar uluslara bağlı kalınarak anlatılmıştır.

Sonuç olarak, Demir Çağına kadar yoğun olarak karşımıza çıkan ticari faaliyetler ve buna bağlı olarak ticaret gemileri, *Deniz Halkları* yada *Kavimlerinin* ortaya çıkışı ile sekteye uğramış, ancak bölge halklarıyla bu kavimlerin karışması sonucu çok daha büyük bir potansiyel ticaret ağı ortaya çıkarak karanlık çağları sona erdirmiştir.

ABSTRACT

Eastern Mediterranean trade activities was very extensive through all ages. From this point of view, if we have a look at this issue we can see that the Egyptians, Hitites, Greeks and the Phoenicians have struggled with each other to take control of the sea and who takes it also takes control of the trade. However, sea trade of this region usually depends on ship technology and who has the best ships also has trade organization.The ship technology what is began to develop from early ages, has changed people's life and shortened the distances. In this study, we have especially concentrated on Eastern Mediterranean shores. The sea trade, what is one of our primary subjects, has been explained with examples. However, we also mentioned about caravan trade on some parts of this study, but it is fixed that the caravan trade is the second phase of sea trade. İn this sutdy, we have just mentioned about trade goods. We have inspected the condition of the trade and seamanship instead of trade goods.

As a conclusion, trade ships and trade activities, what are extensively common, were stopped by appearance of *The Sea Peoples*, but after the native peoples and Sea Peoples mixed, there would be an extremely huge trade connection which has great potential and it will be ended the dark ages.

ÖNSÖZ

Bu çalışmada uygarlığın başlangıcından demir çağına kadar olan dönemde Doğu Akdeniz'de yaşayan ya da buraya deniz yoluyla gelip bölge kültürünün gelişimine katkıda bulunan halkların ve bu toplumların denizcilik teknolojisinin gelişimi kronolojik olarak ticaretleri ile bağlantılı olarak anlatılmaya çalışılmıştır. Kütüphane çalışması ile başlanan bu araştırmaya, bilgilerin toplanıp birleştirilmesi ve daha sonra değerlendirme ve çıkarımlar yapılarak konunun irdelenmesi ile son verilmiştir. Çok geniş bir coğrafyayı ve tarihsel dönemi kapsayan bu araştırma süresince konu ana hatlarıyla anlatılmış, çok fazla ayrıntıya girilmeyerek kısa bilgiler ve öneriler sunulmuştur.

Öncelikle bu araştırmada bana olan desteğini hiç kesmeyen sayın hocam Prof. Dr. Ramazan Özgan'a teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca çalışmanın kütüphane ve yazım bölümlerinde yardımlarını esirgemeyen arkadaşlarım Erkan Sağnak ve Can Ciner ile Caner Güler'e ve her türlü esere ulaşmama olanak sağlayan İstanbul Alman Arkeoloji Enstitüsünün de araştırmanın devam etmesinde payları büyüktür. Ayrıca öneri ve uyarıları ile çalışmanın düzenlemesine katkıda bulunan sayın Yrd. Doç. Dr. İ. Hakan Mert'e de en içten teşekkürlerimi sunarım. Elbette araştırmamın her aşamasında maddi ve manevi desteklerini eksik etmeyen aileme ve dostlarıma tüm kalbimle minnettarım.

HARİTALAR ve LEVHALAR LİSTESİ

Harita I: Levant kıyıları. (www.metmuseum.org).

Harita II: Doğu Akdeniz'deki beylikler. (F. Starke, Arkeo-Atlas, sayı:3, İstanbul, 2004).

Harita III: Doğu Akdeniz deniz ticaret yolları. (C. Pulak, Arkeo-Atlas, sayı:3, İstanbul, 2004).

Levha I a: Şişirilmiş hayvan postları üzerinde iki Asur askeri kaleye doğru yüzüyor. M.Ö. 9.yy II.Asurnasirpal'in Nimrud'daki saarayından bir kabartma (L.Casson, 2002)

Levha I b: Asurlular şişirilmiş hayvan postları üzerinde duran bir sal üzerinde taş taşıyorlar. M.Ö. 8.yy Sennaherib'in sarayı (L. Casson, 2002).

Levha II a: Asurlular sepet işi kayık ile taş taşıyorlar M.Ö. 8.yy Sennaherib'in sarayı. (L. Casson, 2002).

Levha II b: Sepet formunda kilden gemi modeli. M.Ö. 3400 (R.D. Barnett, 1958).

Levha III a: Sazdan bir salın yapılışını gösteren tasvir. (A. İnan, 1992).

Levha III b: Bataklıkta sal üzerinde balık ve ördek avcılığı. (A. İnan, 1992).

Levha IV a: Yelkeni hurma yaprağından tekne modeli. (L. Casson, 2002).

Levha IV b: Direk ve dört köşeli yelkenle donatılmış Mısır salı M.Ö. 3500. (L. Casson, 2002).

Levha V a: Başka bir tekneyi çeken ve her iki yanında yedişer kürekçi bulunan bir Mısır gemisi. M.Ö. 15.yy. (L. Casson, 2002).

Levha V b: Mumyaları taşımak için kullanılan bir Mısır cenaze kayığı. M.Ö. 2000. (L. Casson, 2002).

Levha VI: Saz kayıklar üstünde suaygırı avı. Sakkara'dan bir mezar kabartması. M.Ö. 2400. (L. Casson, 2002).

Levha VII: Kilden bir Mısır yelkenli modeli. M.Ö. 1900. (L. Casson, 2002).

Levha VIII a: Firavun Keops'un mezarında bulunan kayık. M.Ö. 2500. (L. Casson, 2002).

Levha VIII b: Keops'un kayığında kullanılan birleşme ve dikiş sistemi. (L. Casson, 2002).

Levha IX a: Mısırlı gemi ustaları kısa kalaslarla bir tekne iskeleti yapıyorlar. M.Ö. 2000. (L. Casson, 2002).

Levha IX b: Çift direkli bir Mısır yelkenli modeli. M.Ö. 2400-2300. (L. Casson, 2002).

Levha X: Yelkenli Mısır gemi modelleri Hatçepsut'un mezarından bir kabartma çizimi. M.Ö. 1500. (L. Casson, 2002).

Levha XI: Nefertiti'nin büstü (G. Bass, 2001).

Levha XII a-b: Thebes'deki Kenamun Mezarından Kenan gemisi örnekleri M.Ö. 14. yy. (S. Wachsmann, 1998).

Levha XIII: Mısır donanmasının *Deniz Halklarıyla* olan savaşı. (L. Casson, 2002).

Levha XIV: Bir Girit yelkenlisinin modeli. (L. Casson, 2002).

Levha XV: Tyre limanın çizimi. (L. H. Saville, 1941).

Levha XVI a: Tyre limanın sualtında kalmış olan bir bölümü. (L. H. Saville, 1941).

Levha XVI b: Sidon limanının kalıntıları. (L. H. Saville, 1941).

Levha XVII a: Alexandreia limanının antik ve modern konumunu gösteren çizim. (L. H. Saville, 1941).

Levha XVII b: Pharos limanının çizimi. (L. H. Saville, 1941).

Levha XVIII: Uluburun Batığından çıkarılan bakır külçe ve diğer eşyalar. (G. Bass, 2001).

Levha XIX: Kıbrıs'tan M.Ö. 12. yy. Tunç savaşçı figürü. (G. Bass, 2001).

Levha XX a: Bir sikke üzerindeki Sidon teknesi. (R. D. Barnett, 1958).

Levha XX b: Bir Fenike takısı üzerindeki *Hippoi* örneği. (R. D. Barnett, 1958).

Levha XXI a: Hem yelkenli hem kürekli olan bir Fenike teknesi. (G. Bass, 2001).

Levha XXI b: Bir terracota tekne figürü. (R. D. Barnett, 1958).

Levha XXII: Fenike donanmasını gösteren bir resim. (R. D. Barnett, 1958).

Levha XXIII a: Bir Grek ticaret gemisinin siyah figür vazo üzerindeki tasviri. (L. Casson, 1971).

Levha XXIII b: Bir Ege kadırgasının kase üstündeki çizimi. (L. Casson, 1971).

Levha XXIV a: Kıbrıs'tan bir graffito. (L. Casson, 1971).

Levha XXIV b: Bir ahşap bot modeli, M.Ö. 2200. (L. Casson, 1971).

Levha XXV a: M.Ö. 2000 yılına ait bir tekne konstrüksiyonunun çizimi. (L. Casson, 1971).

Levha XXV b: Çeşitli ilkel bot modelleri. (B. Landström, 1970).

Levha XXVI: Mısır'dan hem yelkenli hem de kürekli olan bir gemi modeli.

(B. Landström, 1970).

Levha XXVII: Mısır'dan çift direkli bir yelkenli modeli. (B. Landström, 1970).

Levha XXVIII: Mısır'dan bir üçgen yelken modeli. (B. Landström, 1970).

Levha XXIX: Mısır'dan geç dönem bir kare yelken örneği. (B. Landström, 1970).

KISALTMALAR

Nat. His.	=	Naturalis Historia
Bell. Civ.	=	Bello Civili
PPS	=	Proceedings of the Prehistoric Society
CAH	=	Cambridge Ancient History
NG	=	National Geographic
BAR	=	British Archaeological Research
İJNA	=	İnternational Journal of Nautical Archaeology

1. GİRİŞ

Eskiçağda ticaretin ve insanlar arasındaki ilişkilerin artması hiç kuşkusuz denizaşırı mesafelerin kat edilmesiyle mümkün olmuştur. Bronz çağından önce insanlar, sazdan sallar veya şişirilmiş hayvan postlarıyla su üzerinde seyahat ediyorlardı. M.Ö. 3500'lerde Mısırlıların yelkenli gemileri icadı, su taşımacılığının daha hızlı ve etkili olmasını sağlamıştır[1]. Bu açıdan deniz ticaretinin, deniz savaşlarının ve her türlü denizaşırı etkileşimin ilk olarak yapıldığı bölge, özetle denizciliğin anavatanı Akdeniz olmuştur. Özellikle ilk çağlarda Doğu Akdeniz'in bu konuda daha etkin olması ise uygarlığın gelişimi ile bağlantılıdır.

1.1. KONU

Doğu Akdeniz, genellikle Anadolu'nun en güneydoğu kıyısından başlayıp, bir yarım daire çizerek Kıbrıs'ı da içine alıp Mısır ile sonlanan bölge için kullanılan bir terimdir. Bizim de bu çalışmada üzerinde duracağımız bölge burası olacaktır. Çünkü ticaret ve gemicilik bağlantısı olarak Doğu Akdeniz'in deniz kıyısı olmayan bölgelerini incelememiz anlamsız olacaktır. Bununla beraber ne kadar deniz kıyısı olsa da batıya gidilmeyecek, ancak batıdan deniz yoluyla gelen ticari ve teknolojik etkilerden sadece bahsedilecektir. Bölgedeki uygarlıkların gelişim süreci de çalışmanın konusunun sınırlanmasında önemli bir faktördür. Özellikle araştırmanın çok geniş bir tarihsel periyodu ve dönemin en önemli uygarlıklarını barındırması açısından konu sınırlanacak ve ayrıntıya girilmeyecektir. Bu yüzden bölgedeki en önemli uygarlıklar genişçe anlatılacak, bununla beraber, bu uygarlıklara etki eden daha küçük faktörlerden kısaca bahsedilecektir.

[1] L. Casson, **Antikçağda Denizcilik ve Gemiler.** (İstanbul, 2002).

Oldukça geniş bir alanı kaplayan Akdeniz dünyası birbirinden farklı birçok kültür bölgesini içerdiği için, bu bölgeyle ilgili çalışmalar çok farklı kronolojiler içermektedir. Buna bağlı olarak, konumuzu oluşturan bölgenin ticareti ele alınırken, diğer bölgelerle olan ilişkilere de değinileceğinden kronoloji, bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim, Anadolu, Suriye, Kıbrıs, Ege ve Mezopotamya'da, aynı tarihlere karşılık gelen dönemlerin farklı isimler aldığı görülmektedir. Başka bir problem de yine yukarıda bahsettiğimiz gibi Doğu Akdeniz bölgesini sınırlamak olmuştur. Bu çalışmada Doğu Akdeniz ifadesi, yalnızca Levant kıyılarıyla, Mısır, İsrail, Filistin ve Lübnan boyunca uzanan kıyı şeridi için kullanılacaktır. Bu bölgesel sınırlamanın dışında konunun oldukça geniş bir zaman sürecini kapsaması nedeniyle sadece önemli ayrıntılara girilecek ve daha önce de bahsettiğimiz gibi ana temadan kopulmayacaktır.

Bunun dışında, gemilerin ve ticaretin önemli özelliklerine değinilecek, bu iki olgu genellikle paralel olarak işlenecektir. Bazı bölümlerde sadece birinin etkileri etkileri anlatılabileceği gibi daha sonra bu konuların birbirine bağlanması sağlanacaktır.

1.2. ARAŞTIRMA TARİHİ

Doğu Akdeniz yıllar boyunca birçok araştırmacının ilgi odağı olmuştur. Bunun dışında bölgede Tunç Çağı'ndan başlayarak tüm dönemler boyunca oldukça fazla sayıda ve gelişmiş uygarlıklar hüküm sürdüğü için yazılı kaynaklar açısından çok zengin bir arşiv oluşmuştur. Ancak bu bilgiler söz konusu ticaret ve gemicilik konularının tam olarak anlaşılabilmesinde yeterli değildir.

Özellikle gemicilik ile ilgili olarak 19. yüzyıl sonunda Cecill Torr'un yaptığı çalışmalar daha sonraki araştırmalara temel oluşturacaktır. Sualtı arkeolojisi ve denizcilik tarihi araştırmalarının bu tarihten sonra kesintiye uğraması dikkat çekicidir. 20. yüzyılın ortalarında L. Casson'un yaptığı çalışmalar ile beraber antik denizcilik araştırmaları yeniden önem kazanmış ve Casson, günümüze kadar bu konu üzerinde durarak sualtı arkeolojisi dünyasının duayenleri arasına girmiştir. Bu konu üzerinde dururken diğer bir önemli isim olan G. Bass'ın en önemli betık kazılarını gerçekleştirdiğini ve özellikle Tunç Çağı deniz ticareti ve gemiciliğiyle ilgili yaptığı çalışmaları da unutmamak gerekir. Gemicilik ile ilgili günümüzde araştırma yapan S. Wachsmann, M.C. De Graeve gibi isimlerde önemli bilim adamlarıdır. Doğu Akdeniz'in tarihsel potansiyelinin keşfiyle beraber araştırmacıların bölgeye akın ettiği ve çeşitli bölgelerde kısa yada uzun süreli çalışmalar yaptıkları bilinmektedir. Bununla beraber bizim için önemli olan, Doğu Akdeniz ticaretinin genel anlatımı ve yayılım alanı ile deniz ticaret rotası olduğundan özellikle N.H. Gale'in, E. Cline'ın, W. Culican'ın,V. Karageorghis'in ve R. Merrillees'in araştırmaları önemli birer kaynaktır. Doğu Akdeniz'in siyasi tarihinin araştırılmasında özellikle A. Raban, Ş. Günaltay, J. İnan gibi araştırmacılardan yararlanılmıştır. Çünkü siyasi tarihin sadece deniz ticaretine etkisi, konumuzu oluşturan ayrıntıya girmeye görülmemiştir. Ayrıca sualtı arkeolojisi konusunda önemli çalışmaları olan, aynı zamanda bu araştırmada liman teknolojisi açısından da yararlandığımız D. J. Blackman da araştırma tarihi açısından değinilmesi gereken bir isimdir.

1.3. AMAÇ, METOD ve ÇALIŞMANIN BÖLÜMLERİ

Bu çalışmada, özellikle Doğu Akdeniz dünyasının kültürel ve teknolojik gelişimi ile deniz ticaretinin yayılımını açıklamak amaç edinilecek, bunun yanında gemi teknolojisi ve tipolojisine de paralel olarak değinilecektir. Ayrıca bu araştırmada ilk çağlardan Demir Çağına kadar olan ticari ve teknolojik gelişimin kronolojik olarak açıklanması da amaç edinilmiştir.

Metodolojik olarak bu çalışmada genel hatlı bir anlatım uygulanacak ve başlıklar kronolojik olarak sıralanacaktır. Çalışmada konu olarak sadece gemi tipolojisi seçilmediği için katalog yapılmayacak gemi tipleri, ticaret bağlantıları ve doğal kaynaklar bir bütün halinde beraberce açıklanacaktır.

Çalışmanın birinci bölümünde, konuya giriş yapılmakta ve araştırmada varılmak istenen amaç ile beraber konunun sınırlandırılması yapılmaktadır.

İkinci bölümde ise ilk geminin doğuşundan Tunç Çağına kadar olan süreçte gemi teknolojisinin gelişimi Mısır ve Mezopotamya alt başlıklarıyla açıklanmakta, bu bölgedeki nehir teknelerinden örnekler verilmektedir. Üçüncü bölümde ele alınan ilk tüccarlar konusu tüm bölgede rastlanan ilk ticaret izlerini açıklamakta denize açılıp ticaret yapan ilk topluluklardan bahsetmektedir. Dördüncü bölümün konusu olarak Doğu Akdeniz'in coğrafyası ve siyasi tarihi belirlenmiştir. Bölgedeki ticareti ve ticaret yollarını anlayabilmek için, öncelikle bölgeler ve devletler arası ilişkilerin boyutunu ve siyasi ilişkileri görmek yaralı olacaktır. Bununla beraber deniz ticaretinin anlaşılabilmesi için gerekli olan rüzgar yönleri ve deniz ticaretinin kara ile olan bağlantısı bu bölümde açıklanmıştır.

Beşinci bölümde Doğu Akdeniz bölgesinde Bronz Çağı üç alt başlık ile anlatılacaktır. Birinci alt başlıkta Bronz Çağında Doğu Akdeniz'in gemi teknolojisi ve deniz ticareti ile ticaret rotaları birlikte anlatılmıştır. İkinci alt başlıkta Doğu Akdeniz limanlarının ilk ortaya çıkışı ve teknolojik gelişimi kısaca anlatılmış, üçüncü alt başlıkta ise Doğu Akdeniz Bronz Çağı ticaretinin dünyada şu ana kadar kazısı yapılmış ve aynı zamanda bilinen en eski batık olan Uluburun batığı ışığında bir incelemesi yapılmıştır. Altıncı bölümde Demir Çağında Doğu Akdeniz'in deniz ticareti dönemin bölgedeki en önemli iki ticari gücü örnek verilerek açıklanmaya çalışılmış bununla beraber deniz ticaretinin yayılımı kısaca verilmiştir. Son bölüm olan sonuç bölümünde ise konunun genel bir değerlendirmesi yapılarak çalışmada varılan hedefler anlatılmıştır.

2. GEMİNİN DOĞUŞU VE GELİŞİMİ

Uzun zaman önce Yunan anakarasında çobanlar ve çiftçilerle beraber denizciler de vardı, yaklaşık dokuz bin yıl önce birçok toplum yaşamını henüz avcılık ve toplayıcılıkla sürdürürken bu denizciler Ege'yi keşfetmek için denize yelken açtılar. Melos adasının güneyinde obsidyeni keşfedip, keskin bıçaklar ve kazıma aletleri yapan (Peloponnessos'daki Franchthi mağarasında bulunan bazı örnekler M.Ö. 8. bin yıla tarihlenir ve burada bulunan balık kemikleri bize onların denize geri döndüklerini gösterir[2]) denizciler gerçekleştirdikleri denizaşırı yolculuklar ve yanlarında taşıdıkları mallar ile antik dönem deniz ticaretinin temellerini atmışlardır.

Ancak Ege denizindeki bu erken dönem denizciliğinin günümüze ulaşan kanıtları yok denecek kadar azdır, bu yüzden erken dönem deniz taşımacılığı ile ilgili olarak günümüze en çok maddi kalıntı bırakan Mısır ve Mezopotamya nehir taşımacılığını incelemek zorundayız.

2.1. MEZOPOTAMYA

Mezopotamya'daki kazıların erken aşamalarında sanatsal özelliklere ve bu metotlara ilişkin kesin kanıtlar bulunamamış olsa da ilkel topluluklar kendilerini su üstünde tutmak için ilkel metotlar geliştirmişlerdir.

Bununla beraber içine hava doldurularak şişirilen deri botlar gibi ilkel metotlar, ki bunlar modern çağa kadar varlıklarını sürdürmüşlerdir, M.Ö. 9. yüzyıldaki Asur anıtlarında tasvir edilmiştir (Levha Ia).

[2] G. Bass, **A History of Seafaring.** (Londra, 1972), s.12.

Saldan tekneye geçişte en erken adım tek kişiyi taşıyan bir ağaç gövdesinden veya saz demetinden birkaç kişiyle desteklenene geçiştir. İleriki bölümlerde de üstünde durulacağı gibi bu birbirine bağlanmış kütüklerden oluşan teknedir. Nil nehri boyunca veya Tigris (Dicle) ve Euphrates'in (Fırat) alçak bataklık bölgelerinde, çok az ağacın ancak kalın sazların sıkça bulunduğu bölgeler boyunca saz demetlerinden tekneler erkenden kullanılmaya başlanmıştır ve aynı zamanda bu karakteristik özellik önemli bir tekne formu olan saz kanolara geçişte kayda değer bir basamak olmuştur. Kendine özgü coğrafi şekilleri olan veya teknelerin yüzmeye elverişli olması için özel bazı gereklilikler isteyen bölgelerde daha ileri düzey bir tekne olan şamandıralı sallar kullanılmaya başlanmıştır[3].

Mezopotamya'da, mesela Tigris ve Euphrates'in üst kısımlarında güçlü akıntı ve kayalık alanlar herhangi bir tek kişilik teknenin üstünde ölüme yol açabilirdi. Burada bazıları hayal güçlerini kullanarak kendin önceki yoldaşlarını izlemiş, ki bunlar şişirilmiş hayvan postlarını kullanıyorlardı, ve eğer bir postu bir kişi kullanıyorsa birçok postun üstüne kurulacak bir platform birden çok kişiyi taşıyabilir diye düşünerek şişirilmiş postlar üzerine bir ahşap iskelet kurularak yapılan "Kelek" ismi verilen salları inşa ettiler[4]. Kelekler kayalık nehirlerde akıntının da etkisiyle çeşitli hasarlar alabilirlerdi, ancak ahşap iskelette oluşan bu hasarlar kolaylıkla onarılırdı.

[3] L. Casson, **Ships and Seamanship in the Ancient World.** (Princeton, 1971), s.4.
[4] Casson, 1971, **a.g.e.**, s.4.

Bu tekneleri kullananlar geri dönmek istediklerinde akıntıyla boğuşmak yerine ahşap platformu satar, postların havasını indirir ve eşeklere yükleyip kara yoluyla da eve dönerlerdi[5]. Bu tip botları M.Ö. 8. yüzyıla ait Asur kabartmalarında görmekteyiz (Levha Ib). Yaklaşık elli yıl öncesine kadar bu botlar Fırat ve Dicle'de bin kadar postla taşınan 15 metrekarelik platformlar olarak görülmekteydi.

Ancak Barnett'e göre kelekler 3 ile 4 metrekare arasında ve 50 ile 100 adet postla yüzdürülen sallardı[6]. Herodotos bu tekneleri görmüş, ancak kafası karışmıştı, çünkü bu kelek'in yaygın olarak kullanılan diğer bir bot tipi olan "coracle" (Arapça "quffa") ile olan benzerliği bu bot tiplerinin tanımlanmasında karışıklığa yol açmaktadır[7].

En bilinen tanımıyla quffa, bir sepet şeklindeki iskeletin yer sakızı veya deri ile kaplanmasından meydana gelen bot tipidir. Bu çömlek şeklindeki tekneleri yüzdürmek için antikçağdan başlayarak garip raket biçimli kürekler kullanılmaya başlanmış ve bunların kullanımları Sasani dönemine kadar devam etmiştir (Levha IIa). Asur'da bütün mürettebatıyla beraber bir at arabasını taşımak için yeterli büyüklükte olan bu tekneler ilginç olarak 20. yüzyılın ortalarına kadar Batı İrlanda ve Güney Galler'in bazı nehirlerinde kullanılmaktaydı[8]. Bazı araştırmacılara göre quffalar çakmaktaşından bir bıçak ve kemik ile beraber çok kısa sürede yapılabilirlerdi. Bu botlar taşınabilir olmaları için küçük ve hafif olarak inşa edildikleri gibi 4-5 ton kargo taşıyacak kadar geniş şekilde yapılan örnekleri de vardı.

---

[5] R.D.Barnett, "Early Shipping in the Near East". **Antiquity**, vol.32 (Londra, 1958), s.220.
[6] Barnett, **a.g.e.**, s.220.
[7] Herodotos, **Herodot Tarihi**, çev. Müntekim Ökmen, (İstanbul, 1991), I. 194.
[8] Barnett, **a.g.e.**, s.220.

Asur kabartmaları bize ortalama bir quffa'nın 4 kürekçi ile yüzdürüldüğünü ve bir at arabası veya taş blokları taşımak için yeterli büyüklükte olduğunu gösterir(Levha IIa). Buna göre ortalama bir quffa yaklaşık 3.90m.(13feet) çapında ve 2.25m. (7,5feet) derinliğindedir[9].

Daha önce de belirtildiği gibi bu botların kullanımı sadece Euphrates ile sınırlı değildir, Britanya adaları da quffaları ve deri botları kullanmışlardır. Bunu ilk olarak Julius Caesar'ın yazılarından öğreniyoruz[10] ve daha sonraki antik yazarlar tarafından da sıkça tekrarlandığını görüyoruz. Gerçektende Plinius'un da bu botlardan bahsettiğini görüyoruz[11].

Quffaların modern örneklerinin 15 ton yani antik örneklerin yaklaşık üç katı yük taşıdığı saptanmıştır. Modern quffalar ile antik quffalar arasındaki diğer bir önemli fark ise modern teknelerde sepet iskeletin yer sakızı ile antik örneklerde ise deri ile kaplanmasıdır[12]. Bazı Asur kaynaklarından öğrendiğimize göre Babil'in bataklık insanlarının ve Elamlıların Asurlulardan kaçmak için sazdan yapılmış botlar (Asurca'da "Elip-Urpati") kullandıklarını gösterir. Bu botlar yalnızca direksiz kanolardır;Bunlar 20. yüzyıla kadar Euphrates üzerinde sepet şeklinde, yer sakızından ve sazlardan yapılmaktaydı. Bu tip bir bottan türeyen mavna, Asurda "maqurru" olarak adlandırılır ve tanrıların su üzerindeki dinsel tören alayları için kullanılırlardı[13]. Direksiz olarak inşa edilmiş olan bu tekneler bataklık için çok elverişli olup sazları bir araya getirilerek bağlanmasıyla oluşmaktadır.

---

[9] Casson, 1971, **a.g.e.**, s.6.
[10] Caesar, **Bell. Civ.** I. 154.
[11] Plinius, **Nat. His.** 4.104-7.206.
[12] G. Bass, "Sea and River Craft in the Ancient Near East", ed. Jack M. Sason, **Civilizations of the Ancient Near East**, (Newyork, 2000), s.1422.
[13] Barnett, **a.g.e.**, s.221.

Bu teknelerin bazılarının pruvası ve kıç kısmı özellikle yükseltilmişti ve muhtemelen bir hafta yada bir ayda içi su dolarak kullanılmaz hale geliyorlardı. Bazı kano kabartma ve modelleri bize bu tip botların kürek çekerek veya sırıklarla suyun tabanına bastırılıp güç alınarak itildiğini gösterir. Bunların modern Mezopotamya bataklık kanolarıyla olan benzerliğinden yola çıkarak ahşap yapı malzemesi kullanılarak oluşturulduğunu söyleyebiliriz[14]. Ağacın nadir ve değerli bir malzeme olmasına rağmen, ithal tahta kullanılarak yapılan botlar oldukça yaygındı.

Ağacın bol olarak bulunduğu bölgelerde ise insanlar kaçınılmaz olarak, ağacın kabuğu soyularak yapılan kanoları veya yine ağacın içi oyularak yapılan tekneleri tercih etmişlerdir.

Kabuğu soyularak yapılan kanolar bunlardan ilk olarak kullanılanıdır, hatta bu kanoların icat edilen ilk sallar olduklarına dair görüşlerde vardır[15]. Bu kanolar alet kullanmadan yapılabilirlerdi, ihtiyaç duyulan sadece kabuğu soyulmuş bir ağaç tekne ve bitiş noktalarını tıkamak için iki ölçü kil idi. Ağaç oyma tekneler ise taştan bir keski (bir istiridye kabuğu da olabilir) veya kontrollü olarak kullanılan ateş ve biraz da sabır ile inşa edilebilirdi[16]. Antik dünyada bu tip ağaç oyma teknelere taş çağından M.S. 5. yüzyıla kadar rastlanır ve bunlar Doğu Akdeniz de dahil olmak üzere dünyada ağacın bol bulunduğu birçok bölgede sıkça kullanılmıştır.

Mezopotamya'nın erken dönem teknelerine baktığımızda ortaya çıkan bu tabloda teknelerin kesin bir kronolojisini yapmak pek mümkün değildir, bu ilkel teknelerin kullanımı çağlar boyunca beraberce sürmüştür.

[14] Bass, 2000, **a.g.e.**, s. 1422.
[15] Casson, 1971, **a.g.e.**, s.7.
[16] Casson, 1971, **a.g.e.**, s.8.

Ancak bu bot tiplerinin kanıtsal olarak en erken örneğine inmek gerekirse son yıllarda keşfedilmiş olan ve M.Ö. 3400'e tarihlenen kase formunda bir kil tekne modelini Mezopotamya teknelerinin atası olarak verebiliriz[17](Levha IIb). Quffaların da atası sayabileceğimiz bu botun ince uzantıları teknenin pruvasını ve kıç kısmını tanımlamamıza yardımcı olur.

Mezopotamya nehir botlarının ortak özelliği genelde (ağaç oymalar ve sazdan yapılanlar hariç) ahşap bir iskeletin üzerinin yer sakızı, post, deri ve kil gibi maddelerle kaplanmasından oluşmalarıdır. Bu teknelerin kullanımı ve yapım tekniği elbette bölgenin coğrafi özellikleri ile bağlantılıdır.

Bu açıdan coğrafi olarak daha dik ve nehir akıntısı fazla olan Mezopotamya ile daha düzlük bir coğrafyaya sahip olan komşusu Mısır'ın tekne yapımı bakımından bazı farklılıklar göstermesi kaçınılmazdır.

2.2. MISIR

Antikçağda Nil vadisi, günümüzde de olduğu gibi yüksek ağaç bakımından pek zengin değildi. Tekne yapımına uygun tek ağaç olan akasya da kısa boyu nedeniyle sadece küçük alanları kapatmada kullanılmaktaydı. Bununla beraber sığlıklardan kesilerek toplanan sazlar nehrin durgun sularında kullanılması için bir sal inşa etmenin en uygun yoluydu. Böylece Mısırlıların inşa ettiği ilk tekneler olarak ifade edebileceğimiz birbirine bağlanmış saz demetlerinden oluşan sallar ortaya çıktı[18](Levha IIIa). Bu tip sallar genellikle nehir ve bataklıklarda balık ve ördek avlamak için kullanılmaktaydı[19](Levha IIIb).

[17] Casson, 1971, **a.g.e.**, s.22.
[18] Casson, 1971, **a.g.e.**, s.11.
[19] Bass, 2000, **a.g.e.**, s.1422.

M.Ö. 4. bin yılın ikinci yarısıyla beraber Mısırlılar bu botlara ince ve uzun bir şekil vererek, teknenin her iki ucunu aynı hizaya getirmişler ayrıca halatlarla bağlanarak sabitlenen bir dümen küreği ile yön vermeyi ve yan kürekler ile botu hızlı şekilde yüzdürmeyi öğrenmişlerdir. Böylece sazdan sallar gelişerek sazdan botlara dönüşmüştür.

Tüm bu gelişmelerden sonra Mısırlılar, dünya denizcilik tarihinde kilometre taşı olacak olan bir keşif yaparak insan yada hayvan gücü değil de çok daha ucuz ve kullanması kolay olan rüzgar gücünden yararlanmayı öğrendiler. Bu tekniğin ilk olarak keşfedilmesi bir kayığın ön kısmına eğreltiotu veya hurma yaprağı yerleştirilerek gerçekleşmiştir (Levha IVa).

Mısırlı gemiciler M.Ö. 3500 civarında pek fazla işe yaramayan bu yelkeni, yine kayığın ucunda bir direğe takılan gerçek bir yelken ile değiştirdiler[20] (Levha IVb). Bu gemi tiplerinin tasvirlerini vazo resimlerinde, küçük heykelcikler olarak (genellikle kilden) ve en çok da Mısır'ın kuru iklimi dolayısıyla bozulmadan kalmış olan duvar resimlerinde görmekteyiz.

Bu duvar resimleri bize birkaç tip kayığın varlığını göstermektedir. Bunlardan biri antik Mısır'ın römork tekneleri yani diğer tekneleri çeken bir çeşit çekici gemisi (Levha Va), bir diğeri ölüyü taşıyan cenaze gemisi (Levha Vb),-ki bunlar tören için getirilen kurbanları ve diğer eşyalar ile ölünün yakınlarını da taşır- bir başkası ise ölen kişinin hayatından bataklıkta ava çıktığında üstünde durduğu tekneyi göstermektedir[21] (Levha VI).

[20] Casson, 2002, **a.g.e.**, s.9.
[21] Casson, 2002, **a.g.e.**, s.10-11.

Bundan başka antik Mısır ile ilgili taş kabartmalar, yazılı kaynaklar ve yukarıda da belirtildiği gibi mezar hediyesi olarak bırakılan gemi modellerinden de bilgi alabilmekteyiz[22] (Levha VII). Ancak tüm bunların dışında Gize de ki Keops piramidinin içinde bulunan ve yaklaşık M.Ö. 2500'lere (piramidin inşa tarihi) tarihlenen birebir boyutlarındaki kayık bize dönemin gemiciliği hakkında benzersiz bir örnek sunmuştur (Levha VIIIa). 43 metrenin üzerindeki bu tekne muhtemelen firavunun diğer dünyadaki saltanat kayığı olarak tasarlanmıştır. Lübnan sedir ağacından yapılmış olan bu kayıkta hem zıvanalar ile birbirine geçen bölümler hem de iple bağlanarak tutturulan kısımlar vardır (Levha VIIIb). Dış kabuğun içinde toplam 16 kaburga tahtası birbirine bağlanmıştır.

Bir çukurun içinde bulunmuş olan teknenin yanında bir düzine kürek ve mızrak başı bulunmuş ancak yelken direği bulunamamıştır. Bu da bize teknenin eğer benzersiz bir örnek değilse yedeğe çekilmiş olabileceğini hatırlatır[23]. Bu büyük keşiften daha sonra da ortaya çıkarılan ölü mezar hediyesi tekneler bulunmuş ve bunlar bizi Mısır'ın özellikle bronz çağı tekne yapımı konusunda aydınlatmıştır.

Yukarıda da bahsedildiği gibi Mısırlı gemi ustaları sazdan salları kaşık formuna getirerek geliştirmişlerdir. Bu salların hafifliği ve manevra kabiliyetleri nedeniyle nehir ve bataklıklardaki sayısız kanalda ilerlemek oldukça kolaylaşmıştı. Ancak Mısırlıların bataklık ve kanallarda işe yarayan teknelerden daha fazlasına ihtiyaçları vardı.

[22] Bass, 1972, **a.g.e.**, s.15.
[23] Bass, 2000, **a.g.e.**, s.1423.

M.Ö. 3000'lerde taş mezarlar inşa etmeye başlayan ve taşları nakletmek için ulaşım yolu arayan Mısırlılar bunu en uygun şekilde deniz yolu ile yapabileceklerine karar vererek Gize'deki iki piramidin tamamını üçüncüsünün de dış yüzeyini kaplayan kireçtaşlarını nehir yoluyla getirmişlerdir. Yüzlerce kilometre yukarıdaki Assuan taş ocakları özellikle önemli olduğundan Mısırlılar bu ağır yükleri taşımak için ahşap kullanımına yönelmişlerdir. Bu yeni malzeme ile inşa edilen teknelerin baş ve kıç tarafları köşeli olduğundan mavnayı andırıyordu. Bu Mısırlı ustalar için en kolay yöntemdi, ancak çok hızlı bir gelişme gösteren ustalar kısa süre sonra sazdan salların zarif biçimini ahşaba aktarmayı başardılar (Levha IXa). Yukarıda da belirtildiği gibi, Mısır, gemi yapımında kullanılan kaliteli keresteden yoksun olduğu için Herodotos'un Mısır'da görüp anlattığı bir teknik kullanmışlardır. Herodotos'a göre bu teknik şöyledir: "Yük gemilerini Kyrene lotusuna benzeyen Mısır akasyasından yaparlar. Akasyayı, aşağı yukarı iki dirsek uzunluğunda parçalar halinde doğrarlar, gemileri, bunları tuğla gibi birbirine çatarak yaparlar. Bu iş şöyle olur; boylamasına kesilmiş uzun omurgaların arasına bir iki dirseklik tahta parçalarını çakarlar, tekne meydana çıktıktan sonra iki bordayı (geminin her iki dış yanına verilen isim) omurgalar üzerine enlemesine konulan bir tabanla birleştirirler. Yan kısımları tutmak için kaburga eğrisi (geminin omurgasından yanına doğru uzanan eğilmiş tahtalar) kullanmazlar, bunun yerine ek yerlerine papirüsle iyice kalafat (tahtalar arasındaki boşlukların sıvanması) yaparlar. Dosdoğru omurganın içinden geçen tek bir dümen kullanırlar. Yelken direği akasyadan, yelkenler papirüsten yapılmıştır.

Kuvvetli rüzgar olmadıkça bu gemiler ırmağı çıkmazlar, yedekte çekilirler (bir teknenin başka bir tekne tarafından çekilmesi). Akıntı doğrultusunda gittiği zaman ise sazdan salları pruvaya bağlar ve akıntıya bırakırlar, geminin arkasına bağlanan bir taş ise dibi tarar ve teknenin akıntıya kapılıp yoldan çıkmasını önler. Baris adı verilen bu teknelerden çokça inşa edilmiştir ve bunların bazıları binlerce talent yük taşıyabilirler[24].”

Bu teknik, Herodotos Mısır’da iken yani M.Ö. 5. yüzyılda kullanılmaktaydı, fakat mezar resimleri ve ele geçen tekne örnekleri bize bu tekniğin bin yıl boyunca kullanıldığını göstermektedir.

Mısırlı gemi ustalarının kullandığı teknikler ile inşa edilen tekneler çok sağlam değillerdir, fakat nehir taşımacılığı için iyi birer örnek oluştururlar. Hangi büyüklükte olursa olsun, teknelere güverte eklenip dayanıklılıkları arttırılıyordu.

Yük gemilerinde kamaralar kıç tarafta bir barakadan ibaretti, yolcu teknelerinde ise hasırdan ve geniş olarak yapılırlardı[25]. Nehir teknelerinin oldukça büyük boyutlarda da inşa edilmiş örnekleri de vardı. Yukarıda da örneğini verdiğimiz Keops’un teknesinin 43 metrenin üzerinde olduğunu biliyoruz. Ayrıca firavun için çalışan ustaların para sorunu olmadığından Lübnan’dan boyları 18 metreyi bulan sedir ağaçları getirtebiliyorlardı.

Mısırlılar yüzyıllar boyunca uzun ve büyük teknelerde bile sadece kısa kürekler kullanmışlardır. M.Ö. 2500’den sonra normal küreklere dönülmüş ve kısa küreklerin kullanımı küçük kayıklarla sınırlı kalmıştır.

[24] Herodotos, **a.g.e.**, II 96.
[25] Casson, 2002, **a.g.e.**, s.13.

Bazı kayıklar sadece kürek çekmeye uygun olarak yapılmaktayken, bazıları ek olarak bir de yelken taşımaktaydı. Daha önce de belirtildiği gibi en erken yelkenler dört köşeydi ve pruvadaki bir direğe yerleştirilmekteydi. Kısa süre sonra ise her bir ayağı geminin iki yanına oturan çift ayaklı direkler kullanılmaya başlandı (Levha IXb).

Yelkenin uzun ve dar şekli Nil nehrinin tepeleri yararak vadi oluşturduğu bölgelerdeki üst rüzgarı yakalamak için idealdi. İlginç olarak makara sistemini hiç kullanmayan Mısır'da teknenin ve yelkenin hareketleri tamamıyla kas gücüyle sağlanmaktaydı. M.Ö. 2200'den sonra çift ayaklı yelken direğinin kullanımı son bulmuş, direğin konumu da değişerek geminin ortasına gelmiştir. Bunun nedeni olasılıkla her açıdan gelen rüzgardan yararlanılabileceğinin anlaşılmasıdır[26](Levha X).

Mısır'ın Akdeniz'e açılan erken dönem teknelerine ilişkin bilgilerimiz nehir teknelerine oranla daha sınırlıdır. Ancak yaklaşık M.Ö. 2700 yıllarında Lübnan'a sedir ağacı satın almak için yelken açtıklarını biliyoruz[27]. Mısırlılar denize açılmak için nehir teknelerinin üzerinde bazı değişiklikler yaparak inşa ettikleri tekneleri kullanmışlardır. Ancak haklı olarak ortaya atılan bir görüşe göre Mısırlılar denizde rahat edememişler ve nehir tekneleri ne kadar mükemmel olursa olsun, özellikle geç dönemlerde açık deniz gemilerinin yabancı ustalar tarafından yada yabancı tersanelerde (Suriye veya Fenike) yapıldığı düşünülmektedir[28]. Ancak erken dönem açık deniz gemilerine baktığımızda nehir tekneleriyle olan benzerlikleri bize bunların tamamıyla Mısır yapımı olduğunu kanıtlamaktadır.

[26] Casson, 2002, **a.g.e.**, s.18.
[27] Bass, 2000, **a.g.e.**, s.1425.
[28] Barnett, **a.g.e.**, s.223.

Bu gemilerde, ortaya gerilen bir halat teknenin bel vermesini önlüyordu. Tekneler kürek ve yelken ile yüzdürülüyor, uzun ve dar bir yelken yukarıda da belirttiğimiz gibi çift ayaklı bir direğe monte ediliyordu. Kürek kullanılacağı zaman ise yelken ve direk sökülüyordu. Gemi kıç taraftaki üç adet dümen küreğiyle idare ediliyordu. Denize açılan teknelerin resimlerine ancak M.Ö. 1500'de rastlıyoruz (Levha X).

3. İLK TÜCCARLAR

Önceki bölümde de bahsedildiği gibi neolitik çağda Ege denizinde gemicilerin olduğu, Melos adasından Peloponnessos'a getirilen obsidyen ve balık kemiği örneklerinden anlaşılmaktadır. Ancak Doğu Akdeniz ticaretinin erken safhalarına baktığımızda, Ras Shamra'nın ilk yerleşimcilerinin yaklaşık M.Ö. 6000 yılına tarihlenen Suriye-Kilikya bölgesinin neolitik dönem parlak ve siyah cilalı seramik geleneğini paylaştığını ve muhtemelen Orta Anadolu'dan gelen obsidyenden, aletler yaptıklarını görüyoruz[29]. Bu erken dönem toplumlarının ticareti tamamıyla tarıma dayalıydı ve karayolları kullanılmaktaydı, sadece çok küçük çaptaki balıkçılık dışında ticaret yolu olarak denizlere açılmamışlardı. Bu çağlarda deniz ticaretinin tercih edilmemiş olmasının en önemli nedeni hiç kuşkusuz gemi yapımı konusundaki teknik bilgi yetersizliğidir. Çünkü nehir taşımacılığının aksine açık denizde kullanılacak olan gemiler küçük sallar şeklinde değil dayanıklı tekneler olmalıydılar. Ayrıca muhtemelen bronz çağı öncesinde ki ticaret çok düzenli ve geniş çaplı olmadığından, deniz taşımacılığına olan ihtiyaç üst düzeyde değildi, ancak elbette uygarlık gelişip üst düzey bir etkileşim ortaya çıktıkça gemi taşımacılığına duyulacak olan ihtiyaç zamanla artacaktı.

Doğu Akdeniz'de kanıtlanabilir ilk deniz aşırı ticari ilişki olarak kalkolitik çağın sonlarına doğru gelişmiş ve zengin bir uygarlık kurmuş olan Mısır'ın Filistin ve Suriye ile olan bağlantısını söyleyebiliriz.

[29] W. Culican, **The First Merchant Venturers**, (Londra, 1966), s.11-12.

Mısır'ın özellikle eksikliğini çektiği ağaç ve zift ile yağ gibi maddeler için bu uygarlıklarla bağlantı kurduğu ve bu ticaretin özellikle bronz çağına girişte geliştiğini görebiliyoruz[30]. Ancak bronz çağı öncesinde Biblos ve Ugarit gibi bazı Doğu Akdeniz merkezlerinde Doğu Anadolu kökenli obsidyenin kullanıldığı yapılan analizler sonucu anlaşılmıştır[31].

Ayrıca Mezopotamya'nın bu önde gelen kentlerinin Neolitik çağın sonlarına doğru Yakındoğu'nun hemen hemen her yerinden obsidyen ithal etmeye başladığını böylece Doğu Akdeniz'de ilk ticari faaliyetlerin başlamış olduğunu görüyoruz. Ancak bu ticaretin çok geniş çaplı ve organize olduğunu söylemek doğru olmaz. Obsidyen bu dönemde ticareti yapılan tek malzeme değildir fakat dönemin ticaretinin yayılımı konusunda, zamanının en çok aranılan malı olduğu için, daha iyi bir örnek bulmak pek mümkün değildir.

Çeşitli madenlerin keşfi ile obsidyen önemini kaybetmeye başlamış ve bu aletlerin yerini metal objeler almaya başlamıştır. Ticaretin bir arz ve talep meselesi olması dolayısıyla obsidyenin yerini alan diğer madenler ticaretin yönünü zorunlu olarak değişmeye itmiştir. Böylece yeni ticaretin rotasını maden yatakları belirlemeye başlamıştır. Kalkolitik çağın sonlarında metaller, taş ve kereste gibi malzemeler özellikle şehirli nüfusun zorunlu ihtiyaç maddeleri haline gelmiştir. Doğu Akdeniz'in Anadolu kıyıları tarımsal üretim ve kereste yönünden zengin olması nedeniyle ticaret hayatıyla sürekli bir etkileşim içindedir. Bunun yanında daha iç kesimlerdeki maden yataklarının varlığı da bu ticareti canlı tutmada çok önemli bir etkendi.

---

[30] Culican, 1966, **a.g.e.**, s.14.
[31] C. Renfrew, "Obsidian and Early Cultural Contact in the Near East ", **PPS** sayı:32, (1966), s.30-72.

İşte ticaretin böyle gelişme aşamasında olduğu bir dönemde dikkate alınması gereken en önemli sorunlardan biri taşımacılık olmalıydı. Tunç çağından önce at ve eşek gibi yük hayvanlarının kullanıldığına ilişkin herhangi bir kanıt olmadığı için Kalkolitik çağda taşımacılığın yaya olarak yapıldığı düşünülmektedir. Bu açıdan bakıldığında uygarlığın gelişme sürecinin başlarında Doğu Akdeniz'de deniz ticaretinin çok daha aktif olduğu söylenebilir. İnsanoğlu tarafından en erken dönemlerden beri kullanılan deniz yolu böylece hizmet edeceği bir amaca kavuşarak toplumların ilerlemesinde önemli bir kilometre taşı olmuştur.

Doğu Akdeniz'in ilk denizaşırı ticari faaliyetlerine baktığımızda karşımıza Kıbrıs'ta bulunmuş olan ve M.Ö. 6. bin yıla tarihlenen Kapadokya kökenli çeşitli obsidyen aletler çıkmaktadır[32]. Dolayısıyla Kıbrıs ve Yakındoğu arasındaki deniz trafiği en erken dönemlerden beri mevcuttu. Yine Kıta Yunanistan'da Üst Paleolitik Dönemde Melos Obsidyeninin bulunması, bu kadar erken tarihte Ege içi bir ilişkiyi, en azından Melos'a deniz yolculuğu yaparak oradan anakaraya obsidyen ithal edebilecek teknolojik yeterliliği ortaya koymaktadır[33].

Her çağda , her çeşitte ve her boyuttaki malların taşınmasında en ucuz yol, su taşımacılığı olmuştur. Bereketli Hilaldeki tüm nehirler, çevresindeki yerleşimleri bollukla beslemiştir. Bu bölgelerdeki insanların, Mısır ve Mezopotamya'ya hayat veren nehirler üzerinde yerel bir taşımacılık ağı kurduklarından daha önceki bölümlerde bahsetmiştik.

[32] C. Renfrew, "Further Analysis of Near Eastern Obsidians", **PPS** sayı:34, (1968), s.319-331.
[33] Renfrew, 1966, **a.g.e.**, s.53.

Nehir trafiği oldukça yoğun olan Mezopotamya da Eski Babil Dönemine ait yazılı tabletler, sadece tahılın değil; sığır, balık, süt, sebze,yağ, yün, meyve, taş, kerpiç, deri ve hatta insanlarında taşındığını göstermektedir[34].

[34] J.N.Postgate, "Early Mesopotamia". **Society and Economy at the Dawn of History**, (Londra, 1992), s.173-190.

4. DOĞU AKDENİZ'İN COĞRAFYASI VE SİYASİ TARİHİ

Arkeolojik çalışmalarda coğrafya çok önemli bir yer tutmaktadır. Bir bölgenin ada veya kıta olması, dağlık veya ovalık olması yada deniz kıyısına olan uzaklığı, o bölgenin hem siyasi, hem de ekonomik politikası hakkında belirleyici bir etkendir. Dolayısıyla bir bölgenin ekonomik ve ticari faaliyetleri, bölgenin coğrafyası ile yakından ilişkilidir. Bu bağlamda Doğu Akdeniz'in coğrafyası göz önüne alındığında hem deniz kıyısı oluşu hem de coğrafi olarak kolay ulaşılır olması yada diğer bir deyişle bölgeler arası kara bağlantılarının mümkün olması erken dönem Doğu Akdeniz ekonomisinde oldukça etkili olmuştur.

Doğu'da Mezopotamya ve Suriye, batıda Akdeniz, kuzeyde Anadolu ve güneyde Mısır topraklarıyla sınırlı olan ve Levant olarak da adlandırılan Doğu Akdeniz kıyıları (Harita I), büyük uygarlıkların ortasında yer alan konumuyla oldukça önemli bir bölgedir. Doğu ve batı kültürleri kadar kuzey ve güney kültürlerinin de geçiş sağladığı bir köprü olan Akdeniz, Levant ve Ege arasında bir engel olmaktan çok, kültür transferinin yapıldığı bir deniz olma özelliğindedir. Kısacası erken dönemlerden günümüze kadar doğu ve batı her zaman Doğu Akdeniz topraklarında buluşmuş, birbiriyle çatışmış veya kaynaşmıştır. Ayrıca Levant'ın Mısır'a sınır olan güney kıyıları da oldukça önemli bir konumdadır. Bu bölge, Akdeniz ile Kızıldeniz arasındaki kültürler için de bir köprü niteliğindedir.

Doğu Akdeniz toprakları genelde çok yüksek dağlarla kaplı bir coğrafyaya sahip değildir. Daha çok kıyının hemen arkasında yükselen dağlar, iç kesimlere geçiş olanağı tanımaktadır.

Bu özelliğiyle deniz yoluyla gelen malların limanlardan kervanlarla iç kesimlere taşınmasının kolaylıkla sağlanması bölgedeki ticaretin gelişimine etki eden en önemli faktörlerden biridir. Akdeniz kendine has bir iklime sahip büyük bir havzadır. Sıcak bir iklime sahip olan bölgede çok nadir olmakla birlikte kışın don olayları görülebilir. Yıllık yağış miktarı kuzeyden güneye gidildikçe azalmaktadır. İklimin karakteristik bitki örtüsü olan maki nerdeyse tüm kıyı şeridini kaplamıştır. Bunun yanında asma, buğday, zeytin ve çeşitli meyve ağaçları da bulunmaktadır. Daha nemli bölgelerde ise ceviz ve kavak ağaçları yer almaktadır. Ayrıca bölge için en önemli bitki örtüsü olan sedir ve servi ağaçları Lübnan Dağlarında yetişmektedir[35]. Bu ormanlar yüz yıllar boyunca Mısır ve Mezopotamya denizciliğine yön vermişler ve buna bağlı olarak bölgedeki deniz ticaretinin gelişimine direkt bir etki yapmışlardır.

Doğu Akdeniz kıyılarında görülen iklimsel uygunluklar özellikle yağışlar, buralarda tarımsal yaşantının oluşmasına sebep olmuşlardır. Yukarıda da bahsettiğimiz gibi Lübnan Dağları büyük ormanlık alanlarla kaplıydı ve ormanlar arasından akan ırmaklar tarım için gereken suyu temin etmekteydi. Ancak bu ormanlar günümüzde tükenmiş durumdadır. Dağlık bir ülke olan Fenike'ye baktığımızda bu bölgede iki türlü tarım yapıldığı görülmektedir. Vadilerde ve alüvyonlarla kaplı ovalarda arpa, buğday gibi bitkiler, kayalık yerlerde ise hurma, asma ve zeytin gibi ağaçlar yetiştiriliyordu[36].

[35] Ş. Günaltay, **Yakınşark III: Suriye ve Filistin**, (Ankara, 1947), s.163.
[36] Günaltay, **a.g.e.**, s.197.

Çöllerin ve yarı-kurak bölgelerin varlığı düşünüldüğünde, Doğu Akdeniz kıyılarının ılıman iklimi ve bitki örtüsü, çoğu kez aldatıcı bir zenginlik ve bolluk izlenimi yaratmaktadır. Ancak gerçekte kıyıların kaynakları sınırlıdır. Buğday, üzüm ve zeytinden oluşan sadece kendi kendine yeterli olan bir tarım, ancak kıyı şeridinin dar ve parça parça arazilerinde veya iç bölgelerin kısmen daha fazla yağış alan bazı tepelerinde uygulanabilmektedir. Daha önce de bahsettiğimiz Lübnan ormanları bölgenin akciğerleri konumundadırlar ve özellikle sedir ağaçları gemi yapımında olduğu kadar bina yapımında da kullanıldığı için çok önemli bir gelir kaynağı konumundadır. Doğu Akdeniz kıyılarındaki mineraller, Kıbrıs ve Anadolu'ya göre çok daha azdır. Yine Lübnan Dağlarında çok az değerli metal kalıntıları bulunmuş ancak bunların hiçbiri zengin cevherler olmadığı için faydalı olmamışlardır. Sonuç olarak, ırmaklar, dağlar ve çöller arasında kalan Doğu Akdeniz havzası, belirli yerleşim şekilleri, ticaret, yaşam ve kültürlerin belirlenmesinde oldukça etkili olmuştur.

Doğu Akdeniz'in siyasi tarihine baktığımızda, özellikle Mısır'ın ilk çağlardan beri bölgede sürekli söz sahibi olduğunu görmekteyiz. Buna karşılık Anadolu'da Hitit Devletinin kuruluşuna kadar küçük prensliklerin hüküm sürüdüğü (Harita II) ve Orta Doğu'da da baskın bir Asur egemenliği olduğu özellikle ticari kanıtlara bakılarak anlaşılabilir.

Özellikle Tunç Çağı'nda dikkatimizi çeken, bölge siyasetinin Mısır, Hitit ve Asur devletleri arasındaki dengeye göre belirlenmesidir.

Batıda ise Minos ve Miken uygarlıklarının etkisinin hiçbir zaman bölge siyasetine değil ancak bölgenin ticari ve ekonomik hayatına etki ettiğini görmekteyiz. Bu dönemde Levant kıyı şeridi ise, çok sayıda kent devleti tarafından idare edilmektedir. Özellikle bu dönemde Mısır ve Hitit devletleri, kendi varlıklarını devam ettirmek için Doğu Akdeniz kıyılarına gözlerini dikmişler ve bu toprakları ele geçirebilmek için uzun yıllar mücadele etmişlerdir. Dolayısıyla Doğu Akdeniz siyasi tarihi incelenirken, daha çok Mısır ve Hitit yazılı kaynaklarından yaralanmak gerekmektedir. Tunç Çağı'nda Ege'deki en büyük siyasi güçlerden biri olan Minos uygarlığı, yaklaşık M.Ö. 15. yüz yılın ikinci yarısından sonra, denizlerdeki ticari ve siyasi egemenliğini kaybetmiştir[37]. Minos uygarlığının bölgede sahip olduğu bu etkin gücü[38], M.Ö. 1450 yıllarında deniz egemenliğini elinde tutan Mikenliler devralmıştır. Minos uygarlığından sonra bölgenin deniz hakimiyeti ile beraber Suriye, Filistin ve Mısır pazarlarında da Miken malları boy göstermeye başlamıştır[39]. Aslında Mikenliler, daha M.Ö. II. bin yılın ortalarından itibaren Doğu Akdeniz ve Anadolu kıyılarında ticaret kolonileri kurmaya başlamışlardı. Böylece Ege havzasındaki tüm Minos kolonilerinin yerini de artık Miken kolonileri almış ve tüm ticari mallar Girit yerine Yunanistan'dan çıkmaya başlamıştır.

Arkeolojik kayıtlara göre, M.Ö. 16. yüz yılda Miletos'ta yerleşmiş olan ve Homeros'ta "Akhaioi" olarak anılan Akhaların diğer bir isimle Mikenler'in izlerine, Batı Anadolu kıyısındaki birçok merkezde rastlanmıştır[40].

---

[37] J. Boardman, **The Greeks Overseas:Their Early Colonies and Trade**, (1964), s.39.
[38] S. Alexiou, **Minos Uygarlığı**, (İstanbul, 1991), s.71.
[39] Boardman, **a.g.e.**, s.39, 47.
[40] C. Özgünel, "Batı Anadolu ve İçerilerindeki Miken Etkinlikleri", **Belleten XLVII/187**, (1983), s.697-743.

Yüzyıllardır yapılan kazılar bize Miken ve Levant arasındaki ticari ilişkiler hakkında önemli bilgiler vermiş, ancak Anadoluyla olan bağlantılar pek fazla ortaya çıkarılamamıştır. 20. yüz yılın ortalarında bu konunun üzerine giden çalışmaların başlamasıyla, ticari ilişkilerin bir anlam kazanması ve konu üzerinde fikir yürütme çabaları da artmıştır[41]. Ege'de bu tür geniş çaplı ticari faaliyetler organize edilirken ve hatta Levant kıyıları kadar uzak noktalarla bile bağlantı sağlanırken, Anadolu'daki küçük prenslikler, uluslararası ticarete, en azından deniz ticaretine, yoğun olarak katılamamışlar; ancak burada burada güçlü bir devlet kurmayı başarmışlardır. Bu prenslikler her ne kadar Yakındoğu'nun uluslararası deniz ticaretine katılamamış olsalar da, en erken dönemlerden beri bildiğimiz obsidyen ticareti ve M.Ö. II. bin yılın başından beri yoğun olarak gördüğümüz Asur ticaret kolonileri ile bu topraklarda gelişmiş ve Mezopotamya ile bağlantı kurmayı başarmış bir ticaret sistemi oluşturmuşladır[42]. Ege ve Orta Anadolu gibi iki farklı coğrafyada bu tür farklı kültürlerin oluşması, bu topraklarda kurulan uygarlıkların niteliklerini de belirlemiş ve devletler bu niteliklerle birebir uyum içerisinde varlıklarını sürdürmüşlerdir. Buna bağlı olarak tamamen karasal özelliğe sahip kimliğiyle karşımıza çıkan Hitit Devleti, kurulduğu andan itibaren, coğrafyanın kendine yüklediği bu niteliği zorlayarak, kendisine deniz aşırı ülkelerle ticaret yapmayı sağlayacak olan topraklara ulaşmayı hedef görmüş ve bunu elde etmek için askeri seferlerini bu noktalarda yoğunlaştırmıştır.

Bununla birlikte Hitit Devleti'nin bu karasal ülke olma özelliğini sadece coğrafi açıdan değerlendirmemiz yanlış olur.

---

[41] Özgünel, **a.g.e.**, s.697.
[42] Renfrew, **a.g.e.**, s.50.

Özellikle üç tarafı denizlerle çevrili olan bu toprakların, deniz aşırı ticarette söz sahibi olamamasının belki de en önemli nedeni, coğrafyadan çok siyasetti. Batıda Ahhiyawa ve Arzawa krallıkları ile kuzeyde Kaşka kavimleri, Hititlerin bölgede tam bir kontrol sağlamasına engel olmuştur[43]. Güneyde Akdeniz'e kıyısı bulunan Kizzuwatna krallığı ise zaman zaman bölgedeki deniz ticaretine katılıyor olmakla birlikte, bunu Hitit Devleti adına gerçekleştiriyor olmalıydı.

Bu açıdan, Hitit Devleti kuruluş aşamasını tamamlar tamamlamaz, ekonomik gücünü arttırmak için zengin bölgelere yönelik bir genişleme siyaseti izlemeye başlamıştır. Bu noktada, Tunç Çağı'nın hemen ortalarında Hititlerin bilinen ilk kralı olan I. Hattuşili'ye ait yazılı belgelerden edindiğimiz bilgilere göre, bu kralın ilk seferleri Kuzey Suriye'ye olmuştur[44]. Bu dönemde Kuzey Suriye'deki siyasi yapı genellikle kent devletleri şeklindeydi. Bu devletler ticaretle uğraşan zengin ülkelerdi ve özellikle Fırat nehriyle Akdeniz arasında kalan bölge tarımsal açıdan çok verimli ve askeri açıdan da jeopolitik öneme sahip olduğundan, yeni kurulmuş aktif bir krallık olan Hitit Devleti için büyük bir değere sahipti. Özellikle Kuzey Suriye'ye yapılan bu büyük seferle ele geçirilen Alalakh (Bugün "Tel Açana"), Levant bölgesine girişte bir kapı rolü oynamakta ve ticaret yollarının kesişim noktasında bulunmaktadır (Harita I). Yani bu kent, Levant ve Mezopotamya ile Anadolu, Mısır ve Ege arasındaki kültür alışverişinde önemli bir rol oynamaktadır.

Hattuşili'nin bu seferi sayesinde Hitit Devletinin Akdeniz ticaretine katılması sağlanmış ve devletin ekonomisi oldukça gelişmiştir. Bu dönemlerde Hititler, Fırat havzasının büyük bölümünde kontrolü sağlamışlardır.

---

[43] T. Bryce, **The Kingdom of the Hittites**, (Oxford, 1998).
[44] Bryce, **a.g.e.**, s.75.

Hitit Devleti sınırlarını bu derece genişletirken Mısır'da iç karışıklıklar söz konusuydu. Hiksoslar olarak bilinen bir kavmin saldırılarına uğrayan Mısırlılar, bir yüz yıl boyunca parçalanma tehlikesiyle karşı karşıya kalmışlar, ancak daha sonra bu tehlikeyi bertaraf etmeyi başarmışlardır[45]. Hititler de M.Ö. XV. Yüz yıl boyunca iç mücadelelerle uğraşmışlar ancak onlar da hızlı bir şekilde güçlerini geri kazanmışlardır. Mısır güçleri bundan sonra, başka tehlikelerle karşılaşmamak için, Hiksos kavminin geliş yolu olan Filistin ve Suriye üzerine yoğunlaşmışlardır.

Coğrafi konumu sebebiyle Levant, çevresindeki devletlerden en güçlü olanının kontrolü altına girmeye veya bu devletlerin rekabet ve çatışma alanı olmaya mahkumdu. Bu bölgedeki prenslikler ve kent devletleri, ancak çevrelerinde bulunan devletler güçlü olmadıkları veya bu devletlerin güçleri arasında eşitlik bulunduğu zamanlarda az çok bağımsızlık kazanabiliyorlardı[46]. Lübnan'da kıyıya dik olarak uzanan dağlar, kara yoluyla bir limandan diğerine gidilmesinde zorluk yarattığından dolayı, kentler arasındaki ulaşım en çok deniz yoluyla oluyordu. Gerek bu coğrafi durum, gerekse Levant bölgesindeki kentlerin bağımsızlıklarına olan düşkünlükleri, küçük prensliklerin birleşerek tek bir devlet kurmalarına imkan vermemiştir. Başka bir deyişle, her kentin kendi kendine yetecek ekonomisinin olması, diğer büyük ülkelerin boyunduruğu altına girme ihtiyacını ortadan kaldırmaktadır.

[45] A. İnan**, Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti**, (Ankara, 1992), s.90, 99.
[46] Günaltay, **a.g.e.**, s.103.

Bu durum, erken dönemlerden beri bölgedeki siyasi oluşumların genel bir karakteri olarak düşünülebilir. Her ne kadar, önce Sidon, sonra da Tyre gibi güçlü kentler hegemonya altına alınmışlarsa da, bu egemenlik askeri olmaktan çok ticari karakterliydi. Nitekim bu durum, egemenlik altına alınan kentlerin ticaretlerinin gelişmesini kolaylaştırdığı için birçok kent bunu isteyerek kabul etmiştir[47].

Bununla birlikte, Mısırlılar fethettikleri bölgelerdeki yöneticileri yerlerinde bırakmakla beraber, bunları Mısırlılaştırmayı da ihmal etmemişlerdir. Buna göre, bu yöneticilerin çocukları Mısır'a götürülerek, Mısır tarzında eğitim alırlar ve Suriye yada Filistin'deki krallardan biri öldüğü zaman, bu çocuklardan biri ölenin yerine tayin edilirdi[48].

Ülke içinde düzenin sağlanması, ticaret kervanlarının saldırılardan korunması ve çölden gelen akınların önlenmesi, bu yerli hükümdarlara ait görevlerdendir. Bu açıdan, bu derebeyler, ekonomik güçleri oranında bir orduya sahiptiler. Firavunlar, Suriye ve Filistin'deki bu krallarla imparatorluk valilerinin görevlerini ve durumlarını denetlemek üzere buralara bazı bakanlar gönderirlerdi. Mısır'lıların Suriye ve Filistin'de izledikleri siyaset, askeri ve mali konuları sıkı bir kontrol altında bulundurmak şartıyla diğer konularda yerel yönetime tam bir serbestlik vermek temeli üzerine kurulmuştur. Siyasi yönetim, her kentin ve ülkenin adet ve geleneklerini korumuş, Mısırlılar tarafından bunlara müdahale edilmemiştir. Hatta dini konularda bile, hiçbir zorlama söz konusu değildir.

Mısırlılar daha çok, barışın ve ticaretin korunmasına önem vermiş ve bunları daima göz önünde tutmuşlardır.

---

[47] Günaltay, **a.g.e.**, s.164.
[48] Günaltay, **a.g.e.**, s.93.

Bu dönemde Mısır'ın Filistin'deki yerel prenslikleri ekonomik açıdan sömürge altına aldığını, Mısır'dan ele geçen mektuplardan anlamaktayız. Özellikle askeri birliklerin, et, tahıl ve yağ ihtiyacı söz konusu bu yerel prensliklerden karşılanmıştır. Ancak muhtemelen, yerel prensliklerin bu duruma tepki gösterdiği çıkarımında bulunabiliriz. Mısır'da Tunç Çağı'nın ortalarından itibaren Suriye ve Filistin üzerinden gelebilecek tehlikelere karşı önlemler alınmaya başlanmıştır. Suriye-Filistin topraklarına yapılan en yoğun seferler III. Tutmosis döneminde (M.Ö. 1483-1450) gerçekleşmiştir[49]. Bu dönemde Yakındoğu'nun en güçlü devleti, Kuzey Suriye'ye kadar sokulmuş olan Mitanni Devleti idi. Suriye ve Filistin bölgesinde, bu dönemde, Mısır'ın bıraktığı yayılmacılık izleri görülmektedir. Levant dünyasının Mısır'a karşı gösterdiği bu uzun direniş, bölgedeki siyasi tablonun değişkenliği ve kolayca kurulup bozulan ittifakların varlığıyla açıklanabilir. Bu dönemlerde Mitanniler fırsat buldukça Suriye yerlilerini isyana sürüklemiş ve zaman zaman Filistin'e akınlar yapmışlardır. Bu yüzden Mısır'lılar büyük ordularla sık sık Suriye'ye gelmek zorunda kalıyordu. Bu dönemde bölgenin büyük kısmı ele geçirilmiş ve Kadeş zaptedilmiştir. Bu III. Tutmosis'in en büyük başarılarından biridir[50]. Bu fetihlerden sonra, Mısır, bölgeyi elinde tutmak için yeni bir sistem kurmuştur. Buna göre, bu ülkeler firavuna vergi veren ve onun egemenliğini tanıyan prensler veya Mısır'dan gönderilen valiler tarafından idare ediliyordu. Ülkenin her tarafına kaleler yapılmış, içine de Mısırlı subayların idaresi altında askerler konulmuştur. Firavunu temsil eden kişi, asayiş ve düzeni sağlamak, yıllık vergiyi toplamak, karışıklıkları bastırmak ve cezalandırmak ile görevliydi.

[49] İnan, **a.g.e.**, s.100-103.
[50] Günaltay, **a.g.e.**, s.78-79.

Mısır'ın Suriye ve Filistin'e hakim olmak için yirmi yıl boyunca sürdürdüğü mücadele, bölgede kesin olarak asayişi sağlayamamış, Mısır hegemonyasını tam anlamıyla yerleştirememiştir. Bununla beraber bölgedeki hakim güçlerden olan Mitanniler, yenilgiyi kabul etmiş görünmekteydi. Ancak oldukça karışmış ve savaşçı kabilelerle dolu olan Suriye ve Filistin'de, iç çarpışmalar ve baskınlar devam etmekteydi. Bu dönemdeki gücüne rağmen Mısır'lılar, Güney Suriye'yi sınırları içine almayı başaramamıştır.

Doğu Akdeniz'de M.Ö. 14. yüzyılda oldukça önemli gelişmeler yaşanmıştır. O sırada Mısır tahtında bulunan IV. Amenophis (M.Ö. 1370-1352), başa geçtikten sonra başkenti Teb'den alıp yeni kurduğu başka bir şehre taşımış ve Amon-Ra yerine Güneş Tanrısı Aton'u baş tanrı yapmış, hatta tek tanrı ilan edecek kadar ileri gitmiştir. Bu yenilik yüzünden, Mısır'ın Suriye ve Filistin üzerindeki hegemonyası sarsılmıştır. Anadolu'da gittikçe güçlenen ve Mitannileri yıpratan Hititler'in başarıları ise Mısır'ın zayıflığını fark eden Suriye-Filistin derebeylerinin gözlerini Hattuşa'ya çevirmiştir. Bu prensler, gücü gittikçe azalan Mısır boyunduruğundan kurtulmak için fırsat kollamaya başlamışlardır. Mısır'ın otoritesi zayıflayınca, bu yerli prensler arasında çatışmalar yeniden başlamış, bu yüzden yerleşik düzen ve ticaret hayatı bozulmuş, derebeyler müttefik arayışı içinde Mısır'ın düşmanlarıyla anlaşmak zorunda kalmışlardır. Bunun sonucunda da Mitannileri saf dışı eden Hititler, Suriye'nin bir kısmını ele geçirmişlerdir.

Amarna mektuplarından, Mısır'ın Filistin'deki otoritesini bu dönemde kaybetmiş olduğunu, gerek yerli prenslerin ve gerekse Mısırlı valilerin, Hititler'in artan saldırılarına karşı koyamadıklarını ve Hititler'in Kenan ülkesinin yerli prensleri arasında isyan çıkarmaya çalıştıklarını öğrenmekteyiz. Dolayısıyla Hititler, Suriye'yi nüfuzları altına alarak Kuzey Filistin'e dek dayanmışlardır. Yerli prenslerin bir kısmı Hitit saldırılarına karşı varlıklarını sürdürmek için Hititler'le birleşme yoluna gitmişler, bir süre sonra da Hititler'in hegemonyası altına girmişlerdir[51]. O sırada Hitit Devleti'nin başında bulunan Şuppiluliuma (M.Ö. 1344-1322), tahta çıktığı zaman ilk önce Anadolu içindeki kargaşanın yatışması ile uğraşmak zorunda kalmış, hemen sonra da Mitanniler ile mücadeleye başlamıştır[52]. Bu sırada Mitanni ülkesindeki taht çekişmeleri de Hitit Devleti'ne bir avantaj sağlamıştır. Diğer yandan Hititler, Mitanni etkisinden korunmaya çalışan Asur ile de iyi ilişkiler geliştirmişlerdir. Babil krallığının da özellikle doğudaki Mitanni vassalları ile çekişmesi söz konusudur. Böylece kaçınılmaz olarak Mitannilere karşı oluşan Hitit-Asur-Babil ittifakı bu devletin çöküşünü hazırlayacaktır. Nitekim Hititler, Kuzey Suriye bölgesine yönelmiş, Kadeş kenti ve Amurru bölgesini ele geçirmişlerdir. Ayrıca kıyı kesiminden içerilere kadar girerek, Hurri egemenliğinde bulunan Kargamış kentini de kuşatmıştır[53].

Sonunda Hititler, M.Ö. 1350 yıllarında Asur akınları yüzünden birliğini kaybetmiş olan Mitanniler'e son darbeyi indirerek Kadeş'e kadar tüm Kuzey Suriye'yi işgal etmiştir.

---

[51] Günaltay, **a.g.e.**,s. 94-96.
[52] A. Dinçol, "Hititler", **Görsel Anadolu Tarihi Ansiklopedisi 1**, (1982), s. 37.
[53] Dinçol, **a.g.e.**, s. 38.

Filistin'e kadar hiçbir Mısır müdahalesi ile karşılaşılmamıştır. Böylece, tüm Asi (Orontes) nehri vadisi Hitit hegemonyası altına girmiş olmalıdır[54].

Bu dönemde ön asyadaki en önemli güç Hititler idi. Hitit egemenliğine karşı çıkacak herhangi bir güç yoktu. Bölgedeki diğer hakim güçlere baktığımızda, karada Hititler dışında Mısır'da düzenin sağlandığı ve oldukça güçlendiği görülmektedir. Bunun dışında deniz egemenliğinin Miken uygarlığının elinde olduğunu bilmekteyiz[55].

M.Ö. 14. yüzyılın sonlarına doğru Mısır, Önasya'da kaybetmiş olduğu toprakları geri almaya karar verdiği için, önce Güney Filistin, sonra da Lübnan'a seferler düzenlemiştir. Fenike kıyılarına hakim olmuşlar, böylece Mısır'a deniz yolunu açmışlardır. Bundan sonra da tüm güçlerini kuzeye yönlendirmişlerdir. Tüm Suriye'yi geçerek Asi Vadisi'ndeki Hitit sınırlarına dayanmışlardır. M.Ö. 1318 yılında Kadeş önünde karşı karşıya gelen iki devlet arasındaki savaşın galibinin kim olduğu hala bilinememekle beraber, iki taraf arasında bir tampon bölge oluşturan Amurru'nun, bu savaştan sonra Hitit Devlet arşivlerinde adının geçmemesi Hitit'lerin bu bölgeyi kaybettiğinin bir kanıtıdır. Fakat daha sonra Kadeş bölgesinin Hititler tarafından geri alınması bize buradaki Mısır hakimiyetinin uzun sürmediğini gösterir.

Sonuç olarak kısa bir süre için de olsa Hititler'in Asi nehrinin güneyine yayılmaları durdurulmuş, Güney Fenike kıyılarıyla Filistin'de Mısır kontrolü yeniden sağlanmıştır[56].

[54] Günaltay, **a.g.e.**, s. 99-100.
[55] İnan, **a.g.e.**, s.111.
[56] İnan, **a.g.e.**, s. 114-115.

Bu tarihten sonra Mısır tahtına geçen II. Ramses, bölgedeki beylikler üzerinde hakimiyet kurmaya çalışmıştır. Ancak Hititlerle yine Kadeş'te karşılaşmalarından Hitit Devleti'nin avantajlı bir konumda çıktığı ve daha sonra iki taraf arasında Hitit Devleti'nin çöküşüne kadar sürecek bir barış yapıldığı bilinmektedir[57]. II. Ramses'in ölümünden sonra Mısır siyasetinde bir gerilim ve durgunluk yaşanmaya başlanmıştır. Bu dönemde, Libya sınırından gelen Deniz Kavimlerinin saldırıları ne kadar yıkamamışsa da, Mısır'ı oldukça zayıflatmıştır[58].

Tunç Çağı'nın sonunu getiren olay yaklaşık M.Ö. 1200 yıllarına tarihlenen büyük Deniz Kavimlerinin Göçü ya da istilasıdır. Bu olayın kuzeyden başladığı ve bütün bir çağı bitirip karanlık çağı başlattığı bilinmektedir. Bazı bilim adamları Mısır yazılı kaynaklarında geçen *Adalardan Gelen Halklar* tanımından yola çıkarak bu halkların bir kısmının Girit'ten geldiklerini önerseler de, bazıları yazıtlarda adı geçen Lukka ve Ahhiyawa ile bağlantılı olduğunu düşünerek bu halkların Batı Anadolu veya Ege Bölgesi'nden geldiğini ileri sürmektedir[59]. Bununla birlikte İtalya, Yunanistan, Anadolu, Kıbrıs ve Suriye'deki bazı yerleşim yerlerinin bu döneme tarihlenen tabaklarındaki yangın izleri bir göç veya istila hareketini doğrulamaktadır. Ancak Mısır kaynaklarından, bu göçlerin birdenbire ortaya çıkmadığı M.Ö. 13. yüzyılda başladığı ve M.Ö. 12. yüzyılda en yoğun dönemini yaşadığı anlaşılmaktadır.

[57] İnan, **a.g.e.**, s. 116.
[58] İnan, **a.g.e.**, s. 118.
[59] R. D. Barnett, "The Sea Peoples", **CAH II/1**, (Cambridge, 1969).

Güneye doğru ilerleyen Deniz Halkları Anadolu'ya geldiklerinde bu topraklarda Hitit Devleti söz sahibi idi. Ancak bir süre sonra Hitit Devleti'nin yıkılmasından sonra, bu yıkımda bölgeye gelen Deniz Halklarının etkili olduğu ileri sürülmüştür. Kilikya'daki sarayları da yıkan bu insanlar daha sonra Kargamış'a ilerleyerek bu kenti de yakıp yıkmışlardır. Bundan sonra dönemin en zengin kentlerinden biri olan Ugarit'i yerle bir etmişlerdir[60]. Mısır'a kadar inen bu halklar, Mısır firavunlarına oldukça zorluk çıkarmışlar ve nihayet III. Ramses döneminde bunların bir kısmı geri püskürtülmüştür (Levha XIII).

Deniz Kavimleri, kuzeyden başlayarak Anadolu'nun büyük bir kısmı dahil olmak üzere Ege, Suriye – Filistin kıyıları, Kıbrıs ve nihayet Mısır'a kadar olan tüm toprakları etkileyerek, buralarda karanlık çağın başlamasına sebep olmuşlardır. Olasılıkla kuzeyden gelen bu yeni halklar, söz konusu tarihten itibaren tüm bu topraklarda yeni bir çağın başlamasına da sebep olmuşlardır. Bir çok yerleşim yeri bir veya birden fazla kez yıkılmış, bazıları kısa sürede yeniden inşa edilmiştir. Bazıları ise bir süre terk edildikten sonra tekrar yerleşilmiştir. Alalakh ve Ugarit gibi yerleşimler ise bir daha yerleşilemeyecek kadar tahrip olmuşlardır.

Genel olarak Mısır'ın Suriye ve Filistin toprakları üzerindeki etkisine bakacak olursak, Mısır, siyasi bakımdan bu ülkelerde hiçbir zaman tam anlamıyla güçlü bir yönetim kuramamıştır. Bu ülkeler üzerinde yüzyıllardan beri devam eden Mezopotamya etkisini yok edecek veya onun yerini tutacak güçlü bir egemenlik oluşturamamıştır. Suriye ve Filistin, Mısır'ın bir eyaleti oldukları zaman bile Babil kültürünün etkisi devam etmiştir[61].

[60] Barnett 1969, **a.g.e.**, s.14.
[61] Günaltay, **a.g.e.**, s.98.

5. BRONZ ÇAĞINDA DOĞU AKDENİZ

5.1. GEMİCİLİK ve TİCARET

Önceki bölümlerde Mısır'da özellikle mezar buluntusu olarak ortaya çıkarılan teknelerin bizi ilk bronz çağındaki gemi yapım teknikleri konusunda bilgilendirdiğini söylemiştik. Elimizdeki ikinci kaynak ise 20. yüzyıl ortalarından başlayarak artık günümüzde bir bilim dalı haline gelmiş olan sualtı arkeolojisi ve bununla bağlantılı olarak yapılan batık dalışlarıdır. Bu yeni bilim ile ortaya çıkarılan teknelerin kullanımda oldukları kesin olduğu için bize verdikleri bilgilerin doğruluğu tartışılmaz niteliktedir.

Buna göre ahşap tekne inşa etmek için başlıca iki temel yöntem vardır: Bunlardan biri omurga ve kaburgaların iskeleti oluşturduğu ve bunun üstüne gövdeyi oluşturmak için kalaslar yerleştirilen tekniktir (Levha IXa). Burada kalaslar birbirlerine bir çeşit ip ile bağlanır, ancak daha sonraki dönemlerde özellikle Grek ve Fenikeli ustaların yaptığı gibi ip yerine çiviler ve zıvanalar kullanılmıştır. Daha önce de bahsettiğimiz gibi teknelerini yelkenle donatan ilk uygarlık Mısırlılar olmuştur. Bu şekilde inşa edilmiş olan ilk tekneler kadırgalardı, bu teknelerde yelkenler kürekçilerin işini hafifletmeye yarıyordu. Bir süre sonra bu gemiciler yelkenin tek başına da kullanılabileceğini keşfettiler. M.Ö. 2000'lerde dar ve uzun yelkenlerin yerini kısa ve geniş olanları almaya başladı (Levha X). Bu sayede güçlü rüzgarlarda gemiyi idare etmek çok daha kolay oluyordu. Bu değişimin nedenini Mısırlıların tüm Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrika'ya yayılan ticaretine bağlamak yanlış olmaz.

Bu tekneler, iskelete yapılan bir takviye dışında genellikle nehirde kullanılanlarla aynı yapıdaydılar. Yine M.Ö. 2. bin yıldan itibaren gemi yapımı geliştirilmiş ve talep doğrultusunda uzak mesafelere daha fazla yük taşıyabilmek amacıyla gemiler büyütülmüş olmalıdır. Bununla birlikte gemilerin açıkta demirliyor olmaları da muhtemeldir.

Uluburun batığından ve diğer bazı kazılardan ele geçirilen ağırlıkları yaklaşık yarım tonu bulan taş çapalar dönemdeki bir geminin en az 200 ton taşıyabileceği ve yaklaşık uzunluklarının 20 metre civarında olduğunu düşündürmektedir. Yine Mısır gemilerine baktığımızda bunların kısa kütüklerle inşa edildikleri görülmektedir. Nil vadisinde uzun keresteler bulunmadığından dolayı Mısır gemilerinin inşasındaki en karakteristik özellik bu tür birbirine eklenmiş küçük boydaki kerestelerin kullanılmış olmasıdır[62].

Mısır Yeni Krallık Dönemi kaynaklarında deniz ve nehir trafiği ile ilgili bilgiler oldukça iyi kaydedilmiştir. Büyük deniz aşırı gemileri ise, Dair el Bahri'deki tapınak resimlerinden çözebiliyoruz (Levha X). Kraliçe Hatçepsut'un Punt seferine gönderdiği filoyu tasvir eden bu bezemelerde abanoz ve tütsü ağaçları, fildişi, altın ve diğer değerli mallar, gemi yükleme ve boşaltma işçileri tarafından demir atmış geminin iskelesine taşınmaktadır, diğer küçük tekneler ise kürek çekerek bu gemiye yanaşmaktadırlar. Yeni Krallık Döneminin başlangıcından itibaren Mısırlı tüccarlar, önceki bölümlerde de bahsedildiği gibi yanlardan iki direkle desteklenen ortadan direkli gemilerde resmedilmişlerdir.

[62] Bass 1972, **a.g.e.**, s.30.

Doğu Akdeniz gemileri genellikle büyük boyutta ve oldukça fazla sayıda yapılmıştır. Bu gemilerin inşası için Karadeniz Dağları, Toroslar ve Lübnan Dağlarını kaplayan ormanlar kullanılmıştır. Antik Çağ'da tahrip edilen ormanların olduğu alanlarda, sayısı bilinmeyen, fakat muhtemelen irili ufaklı yüz binlerce geminin inşa edilmiş olabileceğini tahmin etmek mümkündür. Bu sayede Doğu Akdeniz'de yüzyıllardır süregelen gemi inşa faaliyetleri, tahmin edildiği gibi karayolları ile gelen malları, deniz yolu ile başka limanlara taşımak amacını gütmekteydi. Kara ticaretinin bu denizden nakil kısmının büyük çaplı olanlarını genellikle Fenike, Mısır ve Grek tüccarlar kontrol etmişlerdi. Mısır'a bakır getiren Kenan gemilerinin varlığı bilinse de bununla ilgili günümüze ulaşan tasvirler oldukça yıpranmıştır.

Bu tasvirlerden en iyi korunanı Thebes'de M.Ö. 14. yüzyıla tarihlenen Kenamun mezarındaki Kenan gemilerinin betimlemeleridir(Levha XIIa-b).

Tunç Çağının ortalarında Ege denizciliğinin hakimi olan Minoslular, Mısır'a kadar ulaşmayı başarmışlardır. Bu dönemde Minoslular için "Keftiu toprakları" ve "Keftiu gemileri" (Levha XIV) gibi tanımlar Mısır yazılı kaynaklarında sıklıkla kullanılmıştır. M.Ö. 1400'lerde Knossos'un yıkılışından sonra Miken varlığı kesin olarak belirmiş ve tüm Mısır, Suriye ve Filistin kıyıları ve hatta batıda Sicilya'ya kadar ulaşmışlardır[63]. Tunç Çağı'nda, Doğu Akdeniz ticaretine baktığımızda, deniz ticaretinin kara ticaretinden daha yoğun olduğu gözlenmektedir. Dolayısıyla Tunç Çağ ticareti hakkında ilk söylenmesi ve ele alınması gereken konu deniz ticaretidir.

[63] Bass 1972, **a.g.e.**, s. 22.

Tunç Çağında, devletler arası ilişkiler artmaya başlamış ve uzak ülkelerle deniz aşırı ilişkilerin kurulmasına başlanmıştır. Buna bağlı olarak kara ticareti, deniz aşırı ticaretin ikinci bir evresini oluşturmuş ve uzak ülkelerden gelen malların kıyı bölgelerinden iç bölgelere ulaştırılması için kullanılmıştır. Özellikle kıyı bölgelerindeki kara ulaşımı ve liman kentlerinin birbirleriyle olan kara bağlantısı, denizden yapılan ulaşıma göre daha zordu. Bu yüzden bu liman kentleri arasındaki bağlantı, denizden, daha kolay kuruluyordu. Örneğin; Nil vadisinden Fenike'ye yapılan bir kara yolculuğu 2-3 ay sürmüş olmalıydı. Bu yolculuk, belki de düşman bölgelerinden geçmekte ve taşımacılık çok güç şartlarda olmaktaydı. Bununla beraber denizde yapılan bu tür yolculuklar yabancı bölgeleri geçmeden, hiçbir güç harcanmadan çeşitli ağırlıktaki yüklerin rüzgar gücüyle taşınmasıyla birkaç günde tamamlanabiliyordu. Bu bağlamda Doğu Akdeniz ve Girit arasındaki uzaklık, bu bölge ülkelerinin herhangi bir bölgeler arası kara bağlantısından daha kısa olmalıdır[64]. Hatta M.Ö. 3. bin yılda Mısır Eski Krallık Döneminde bile askerlerin Filistin'e deniz yolu ile taşındığı bilinmektedir[65].

İnsanların toplayıcılıktan üretici duruma geçmeleri ile birlikte yeni gelişmeler ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu sayede yeni zanaatlar doğmuş ve özellikle erken dönemlerde çömlekçilik sanatı ilk sırayı almıştır. Aynı tür eserlerin hemen hemen çağdaş yerlerinde bulunmaları, bunların belirli üretim merkezlerinde imal edildikten sonra pazarlandıkları, diğer bir deyişle ticaretin veya değiş-tokuşun yapılmış olduğu görünümü vermektedir.

[64] A.Raban,"Minoan and Canaanite Harbours", **Aegeum 7**, (ed.L.Basch), (1991), s.144.
[65] C.G.Starr, **Antik Çağda Deniz Gücü**, (İstanbul, 2000), s.9.

Seramik buluntuları ithal malların en iyi göstergesi olduğundan, Tunç Çağındaki kültürlerin ticari yapısını anlamamız açısından ilk sırayı almaktadır.

M.Ö. 3000'lerde bakır, tunç, kereste ve taş şehirli nüfusun zorunlu ihtiyaç maddeleri haline gelmiştir. Büyük ölçüde tanrılar için altın, gümüş, kurşun ve diğer kıymetli maddeler de zorunlu ihtiyaç maddeleri olarak görülüyordu. Yani, günlük yaşam ile dini gereklilikler aynı düzeyde önemsenmekteydi. Bakır daha çok Basra körfezindeki Umman'dan, aynı zamanda doğudaki dağlardan da getiriliyordu. Kalay, İran'dan, Suriye'den, Anadolu'dan ve hatta Avrupa'dan sağlanmış olmalıydı. M.Ö. 2. bin yılın ilk yarısında Hititlerin kuruluşu ve buna bağlı olarak siyasi çekişmelerin ve savaşların başlaması ile, bu dönemden itibaren Anadolulular ihtiyaçları olan hammaddenin ve metalin peşine düşmüşler ve yaklaşık beş yüzyıl sürecek olan Suriye maceralarına başlamışlardır[66]. Hititler dönemine ait elimizde oldukça fazla sayıda yazılı belge varsa da, ticaret hayatının ayrıntıları hakkında çok fazla bir şey bilmiyoruz. Bununla birlikte ticaret hayatının devletin tekelinde olduğu ve bu ticareti devlet politikasının yönlendirdiği bir gerçektir.

Anadolu'nun, ticaret hayatı ile bu denli iç içe olması, onun hem kereste açısından zengin kaynaklara sahip olmasından, hem de bu topraklarda her tür tarımsal üretimin yapıla bilmesinden kaynaklanmaktadır. Bunun dışında Anadolu'daki dağlar maden kaynakları açısından da oldukça zengindi ve Orta Doğu'nun siyasi ve ekonomik tarihinde bu kaynaklar oldukça büyük önem taşımıştır.

[66] Dinçol, **a.g.e.**, s.29.

Tunç Çağında Doğu Akdeniz dünyasında ticaretin gelişmesini sağlayan ve bu dünyayı bir ticaret merkezi haline getiren en önemli sebeplerden biri, belki de deniz aşırı ülkelerin birbirleriyle bağlantı kurabilmesini sağlayan deniz trafiğinin gelişmiş olmasıdır. Ancak bu ağı kimlerin kurmuş olduğu hala kesin olarak bilinmemekte ve bilim adamları arasında farklı görüşlerin oluşmasına sebep olmaktadır.

Bazı bilim adamları, söz konusu dönem ticaretinde Ege dünyasının etkili olduğunu düşünmektedir. Onlara göre, M.Ö. 15. yüzyılın ikinci yarısına kadar olan dönemde Akdeniz'de önce bir Minos üstünlüğü, M.Ö. 1450'de Knossos'un yıkılışından sonra ise bir Miken üstünlüğü söz konusudur[67]. Bazı bilim adamları ise, merkezi bir konumda bulunmasından dolayı Kıbrıs'ın etkili olduğunu ve söz konusu ticareti onların yönlendirdiğini savunmaktadır. Diğer yandan bazı bilim adamları ise bu ticarette Suriyeli tüccarların etkin rol oynadığını ve ticareti onların organize edip yönlendirdiğini öne sürmüşlerdir. Buna bağlı olarak, Doğu Akdeniz kıyılarındaki ticari hareketlenmenin M.Ö. 9. ve 8.yüzyıllarda, önceleri Kenaan olarak adlandırılan Fenikelilerle birlikte geliştiği ve daha sonra bu ilişkilerin arttırılarak Batı Akdeniz kıyılarına kadar ulaştığı ve buralarda ticaret kolonilerinin kurulduğu bilinmektedir. Böylece gerçek bir açık pazar sistemine dönüştürülen Doğu Akdeniz ticareti doruk noktasına ulaşmıştır.

Doğu Akdeniz deniz ticaretinde gemilerin izlediği bir güzergah olup olmadığı ya da eğer bir güzergah varsa bunu belirlemede hangi etkenlerin rol oynadığı kesin olarak bilinmemektedir.

Bazı bilim adamları, eski denizcilerin asla açık denizlere gitmediğini, mevsim dışı yolculuk ve gece yolculuğu yapmadıklarını savunurlar. Denizciler her

[67] G.Bass, "Sailing Between the Aegeanand the Orient in the Second Millenium", **Aegeum 18**,1998, s.184.

zaman umulmadık olaylara hazır olmak zorundaydılar yolculuklar direkt olmak zorunda değildi ve mallar, geçilen diğer bölgelerden de yüklenebililirdi[68]. Ege'de denize açılma dönemleri çok uzun değildi.

Olasılıkla ya yaz başında Nisan ortalarından Haziran ortalarına kadar olan dönemde, ya da sonbahar başında Eylül ortalarından Ekim ortalarına kadar olan dönemde denize açılmak mümkündü. Bununla birlikte bu sınırlı dönemler de tamamen tehlikesiz değildi ve ani fırtınalarla yüzyüze kalma olasılığı vardı[69]. Bu yüzden eski denizciler kış aylarındaki sert koşullarda ve tehlikeli fırtınalardan korunmak için özellikle yaz aylarında seyahat etmişlerdir[70].

Tunç Çağı'ndaki deniz ticaretinde, gidilecek olan yerlerle ilgili güzergahı belirleme çalışmalarında başlıca iki seçenek vardı. Birincisi, deniz yolculuğunu belirleyen fiziksel olasılıklardır. Bunlar yüzey akıntıları, rüzgarlar ve kullanılan geminin yapıldığı malzeme ve türüyle ilgilidir. Bir geminin açık deniz yolculuğu yapabilmesi için sadece yapısal olarak uygunluk göstermesi yeterli değildir. Aynı zamanda sığınak, yiyecek ve su gibi mürettebatın hayatını devam ettirecek şeylere de ihtiyacı vardır. Bununla birlikte çok büyük olmasa da bazı küçük olaylara karşı koyabilmeli ve rüzgarın yol açtığı umulmadık yer değiştirmelere hazırlıklı olmalıdır.

İkincisi, oluşturulan güzergah, farklı kurumlar tarafından geliştirilen ticari mekanizmanın belirlenmesine de yardımcı olmaktadır. Diğer bir deyişle, ticaret

[68] H. Frost, "Harbours and Proto-Harbours", **Proceedings of the İnternationals Symposium** (ed. V. Karageorghis), (Kıbrıs 1995), s.1.
[69] Raban, **a.g.e.**, s.130
[70] S., Wachsmann, **Seagoing Ships and Seamanshps in the Bronze Age Levant**, Londra (1998).s.295.

organizasyonuyla ilgili olarak kural koyan kişiler, ilişki kurulacak olan ülkeyi, kentleri veya insanları belirlemektedir.

Akdeniz ticareti üzerine araştırma yapan bazı bilim adamları Tunç Çağı Doğu Akdeniz deniz ticaretinin güzergahıyla ilgili bazı önerilerde bulunmuş ve çoğu bu ticaretin saatin ters yönünde olduğu noktasında birleşmişlerdir[71].

Buna göre Mısır'dan yola çıkan bir gemi kuzeye doğru ilerlemekte ve Levant kıyısındaki limanlara geçerek batıya yönelmektedir. Mısır ve Levant arasındaki deniz yolunun kullanıldığına dair yazılı kaynaklar bilgi vermektedir. Amarna mektuplarında, Mısır'daki Levant gemilerinden bahsedilmektedir. Bu da bize söz konusu dönemde Levant gemilerinin Mısır'a ulaştığını göstermesi açısından önemlidir[72].

Ugarit, Biblos, Beyrut, Sidon, Tyre, Akko ve Gazze gibi Levant kıyılarında bulunan limanları izleyen gemiler, yol boyunca gerekli olduğundan bu limanlara uğramaktaydılar. Gemilerin limanlara uğramasına sebep olan en önemli etkenler, ya fırtınadan korunmak, ya su ve yiyecek gibi ihtiyaçları karşılamak, yada malını yüklemek veya boşaltmak gibi durumlardır. Levant kıyılarından sonra batıya yönelen güzergah olasılıkla Anadolu'nun güney kıyılarını geçmektedir. Güzergahın Kilikya'dan geçerek devam ettiğini gösteren en önemli kanıt ise Ugarit'in Geç Tunç Tunç Çağında Hititlerle Akdeniz kıyılarında yapmış olduğu ticarettir.

Bu aşamada Kıbrıs'ın da Doğu Akdeniz ticari güzergahları içinde yer alan önemli bir ada olduğunu belirtmemiz gerekmektedir (Harita III). Kıbrıs mallarının hem Uluburun batığında hemde Mısır, Levant, Anadolu, Girit ve Yunanistan'da ele

[71] Bass., **a.g.e.** s.190.
[72] Wachsmann, **a.g.e.** s.295.

geçmiş olması adanın güzergah üzerindeki çok önemli bir uğrak nokta olduğunu kanıtlamaktadır. Kıbrıs kültürü ile ilgili herşey adanın Doğu akdeniz kültürleri için bir geçiş noktası olduğunu göstermektedir. Özellikle Enkomi ve Hala Sultan Tekke gibi yerleşim yerlerinden gelen kanıtlar bu bölgelerle kurulan ilişkileri net bir şekilde ortaya koymaktadır. Söz konusu yerleşim yerlerinde Miken seramiği, Girit'in üzengi kulplu kapları, Suriye-Filistin'in Kenan kapları çeşitli Mısır kökenli objeler ve Anadolu'daki Troya'dan gelmiş gri seramik ele geçirilmiştir[73]. Buna bağlı olarak Kıbrıs, Doğu Akdeniz ticaretinde olasılıkla merkezi bir rol oynamakta ve olası deniz güzergahlarınında ortasında bulunmaktadır. Ancak akla gelen ilk soru ada ile nasıl bağlantı kurulduğudur. Yani gemilerin Kıbrıs'a nasıl ulaştığı ve nasıl ayrıldığı en önemli sorudur. Olasılıkla adayla kurulan en erken ilişkiler küçük sallarla veya kanolarla sağlanıyordu. Ancak zamanla rüzgar gücünün kullanıldığı daha büyük tekneler kullanılmaya başlanmıştır. Bir yazılı kaynakta yazar Lucian, Mısır'dan İtalya'ya giden bir İskenderiyeli tahıl gemisinden bahsetmektedir. Yolculuğun yedinci gününde Kıbrıs göründüğünde güçlü bir batı rüzgarı gemiyi Sidon'a taşımıştır. Daha sonra gemi Kıbrıs'ın kuzeyinden devam ederek Likya kıyılarına geçmiştir[74].

Dolayısıyla, Mısır'dan yola çıkan bir gemi, Levant kıyılarından Kıbrıs'a ve buradan da güneybatı Anadolu kıyılarına geçmiş olmalıdır. Ayrıca bir Amarna mektubunda Ugarit ve Kıbrıs arasında deniz yolculuğunun yapıldığından bahsedilmiş olması, o dönemde açık deniz yolculuğunun yapılmış olabileceği

[73] P.Aström, "Cannanite Jars from Hala Sultan Tekke" **Bronze Age Trade in the Mediterranean** Vol.XC (ed.N.Gale), Jonsered 1991 s.149.
[74] W.M. Murray, " Ancient Sailing Winds in the Eastern Mediterranean", **Proceedings of the International Symposium. Cyprus and The Sea,** (ed.V. Karageorghis) Kıbrıs, 1995 s.39.

önermesine sebep olmuştur[75]. Bununla birlikte Ugarit'in Ege'yle olan bağlantısı sadece yazılı kaynaklardan değil aynı zamanda arkeolojik olarak da saptanmıştır. Ugarit'de gerçekleştirilen kazılar sonucunda ortaya çıkarılan Kıbrıs ve Miken seramikleri, bu yerleşim söz konusu dönemde deniz ticaretinde yer aldığını ve Ege'yle bağlantı kurduğunu göstermektedir.

Ayrıca Ugarit dışında Tyre'den ele geçen seramikler de bu kentin deniz ilişkilerini açıklamakta ve yoğun olarak Kıbrıs seramiğinin varlığını ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak Nil deltasından Fenike kıyılarına yapılan bir yaz yolculuğunda, Kıbrıs ve buradan da Kilikya'ya bir veya iki hafta içinde ulaşılabilirdi. Uzun kıyı şeridinin izlenmesi daha fazla zaman almasına rağmen, geceleri sığınakların bulunması; suyun, yiyeceğin ve değiş-tokuş mallarının bulunması gibi ihtiyaçların karşılanmasını mümkün kılmaktadır[76]. Ayrıca Kilikya'dan sonra Anadolu'nun güney kıyıları takip edilerek olasılıkla Rodos ve Kiklad Adaları üzerinden Kıta Yunanistan'a ulaşılmaktadır (Harita III).

Doğu Akdeniz ticaretindeki deniz güzergahı üzerinde bulunan bir diğer önemli ada ise Girit'tir. Girit ve Levant arasında bağlantı olduğuna dair en erken bilgiler Mari'den gelmektedir.

M.Ö. 18. yüz yıla tarihlenen yazıtlarda Minoslular'dan bahsedilmektedir[77]. Girit'in Levant dışında Mısır'la da bağlantısı olduğu bilinmektedir. Ancak Minosluların bu bölgeye hangi yolla ulaştıkları bilkinmemektedir. Bazı bilim adamları Minosluların Mısır'a Anadolu ve Levant kıyılarını izleyerek saat yönünde

[75] Wachsmann, **a.g.e.**, s.295.
[76] Raban, **a.g.e.**, s.131.
[77] Wachsmann, **a.g.e.**, s. 296.

bir güzergahla ulaştıklarını ileri sürmüşlerdir. Bu görüşü izleyen tüm bilim adamları, buna bağlı olarak Girit ile Mısır arasında hiçbir zaman direkt bir bağlantı olmadığını savunmuşlardır. Diğer yandan bazı bilim adamları ise, Girit ve Mısır arasında direkt ilişkilerin olduğunu ve hatta Mısır'ın yazıtlarda Girit'i bir batı ülkesi olarak tanımladığını ileri sürmüşlerdir.

Onlara göre, eğer Girit ve Mısır arasında Doğu Akdeniz kıyıları aracılığıyla endirekt bir bağlantı olsaydı, Mısır Girit'i yazıtlarında bir batı değil kuzey ülkesi olarak tanımlardı[78]. Gerçekten de bu iki bölge arasında direkt bir ticaret bağlatısı olmadığını savunmak hatalı olacaktır. Ancak bölgeler arasında uğrak noktalar olduğunu düşünmek yanlış olmayacaktır.

Doğuyla Ege arasındaki deniz bağlantısı Levant kıyıları ve adalar vasıtasıyla batıya doğru olsa da, Ege'den yola çıkan bir gemi için aynı güzergah söz konusu değildir. Deniz akıntılarının yönü ve rüzgarlar Ege'den ayrılan bir geminin doğrudan açık deniz yoluyla doğu yönüne hareketini mümkün kılmaz[79]. Doğuya doğru ilerleyebilmenin başlıca yolu anadolu'nun güney kıyılarını izleyerek Levant kıyılarına ve buradan da Mısır'a inen yoldur. Ancak Ege'nin Mısır'la olan bağlantısında her zaman bu güzergahın izlenmesi zorunlu değildir.

Ege'den yola çıkan bir geminin güneye doğru inerek Girit'ten Mısır'a ulaşıp daha sonra Mısır'dan Doğu Akdeniz kıyılarına doğru gitmesi de mümkündür[80].

Ege'den Mısır'a giden bir gemi olasılıkla Doğu Girit'in dağlık burunlarını da geçmiş olmalıdır[81]. Tunç Çağı'nda, kuzey ve kuzeybatı rüzgarları Girit'ten Mısır'a

[78] Wachsmann, **a.g.e.**, s. 297.
[79] Wachsmann, **a.g.e.**, s. 297-298.
[80] Wachsmann, **a.g.e.**, s. 296.
[81] Strabon, 10.4.5.

seyahat etmek için oldukça uygundur. Bu yolculukta gemi, rüzgarı arkasına almaktadır.

Bu yüzden Girit'ten Mısır'a yapılan yaz yolculuğunda kuzey ve kuzeybatı rüzgarları kesinlikle uygun olmalıdır. Homeros'un ünlü destanı Odysseia'da, Troia'dan Libya'ya giden bir geminin Mısır'a ve daha sonra Fenike'ye geçtiğinden bahsedilir[82]. Burada kuzey rüzgarlarının etkili olduğundan ve rüzgar yönünde merkezi bir yol izleyerek Girit'e ulaşılabildiğinden sözedilir.bu yolculuğun ilk kısmı Girit'in güney kıyılarına kadar açık denizi geçmek, ikinci kısmı ise Girit'in güneyinden yine açık deniz yoluyla Libya'ya inmektir. Odysseia'da yazılana göre bu güzergah merkeziyoldur ve alternatif başka bir güzergah daha olmalıdır. Bunlardan biri Levant'tan kıyı boyunca güneye Nil bölgesine ve daha sonra Batı Afrika'ya ulaşan yol, diğeri ise kuzeye doğru yapılan bir kıyı yolculuğu ve sonrasında batıya dönerek Anadolu ile Adalar arası yolla Girit'e ulaşan güzergahtır[83].

Mısır'dan Girit'e doğrudan yapılan bir yolculuk ise oldukça farklıdır. Kuzeye doğru yapılan yolculuklarda güney ve güneydoğu rüzgarları uygun olsa da, bu durum yolculuğun tamamı için geçerli değildir ve hatta olumsuz etkiler de yapmaktadır. Bunun en önemli sebebi bu rüzgarların daha çok kış aylarında güçlü esmesidir. Bu durum hem antik dönemde, hem de günümüzde denizcilere tehlike oluşturmaktadır. Çünkü Girit'e ulaşabilmeyi sağlayan tek rüzgarlar olan bu rüzgarların gücü belki de yetersiz olacaktır.

[82] Odysseia, 14., 200-290.
[83] S. McGrail, "Bronze Age Seafaring in the Mediterranean", **Bronze Age Trade in the Mediterranean,** Vol.XC (ed.N.Gale), Jonsered, 1991, s.88.

Ayrıca Akdeniz'deki yüzey akıntılarının yaz aylarında Girit'e ters olması da diğer bir olumsuz koşuldur. Bu noktada Girit'ten Mısır'a olan uzaklık, Mısır'dan Girit'e olan uzaklıktan 5-10 kat daha kısa olmalıdır. Aynı özellikler direkt ticari ilişkiler içinde bulunan Tyre ve Kıbrıs için de geçerli olmalıdır[84]. Mısır veya Doğu Akdeniz'den Kıbrıs'a gitmek için yaz mevsimi en kötü dönemdir, çünkü güneyden veya doğudan asla rüzgar esmez[85]. Bu koşullar, Mısır'dan Girit'e yolculuk yapan denizciler için oldukça problem yaratmıştır. Ayrıca Tunç Çağı denizcilerinin Fenikelilerden önce gökyüzüne bakarak yön belirlemeyi bilmediklerini de hesaba katarsak, bu yolculuğun ne denli zor olduğunu anlamamız mümkün olur[86].

Doğu Akdeniz'de yolculuk yapan gemilerin deniz yolculuğu sırasında karşılaştığı tehlikeler, sadece bu bahsettiğimiz sorunlaradn oluşmuyordu. Özellikle Mısır'ın Akdeniz kıyısı düz, korunmasız bir yapıya sahipti ve Tunç Çağı boyunca burada güvenli bir liman yoktu. Bununla birlikte Nil nehrinin sığ suyu ve korumasız sahil şeridi nedeniyle Eski Mısır limanları, nehrin yukarılarına kadar uzanırdı.

Bu yüzden çok yüklenmiş, açık deniz ticaret gemileri zorluklarla ulaşılan lagünlerde yük boşaltmak istemidiği için mümkün olduğu kadar iç kesimlerde yük boşaltımı yapmışlardı.

Diğer yandan durgun olması nedeniyle Nil'in başlıca kolları birçok çıkmaz kanaldan ayırt edilemez nitelikteydi[87]. Eğer bir kaptan gemisini güvenli bir şekilde Nil'in kollarından birine getirmeyi başarmış olsa bile, hala tehlikeden kurtulmuş sayılmaz ve diğer bir önemli tehlike olan korsanlarla karşılaşabilirdi.

---

[84] E. H. Cline, "Sailing the Wine-Dark Sea", **BAR İnternational Series 591**. Oxford, 1994, b:XVII.
[85] Raban, **a.g.e.**, s.131.
[86] C. Lambrou-Phillipson, "Seafaring in the Bronze Age Mediterranean", **Aegeum 7**, (ed.L.Basch), (1991), s.13.
[87] A. Altman, "Trade Between the Aegean and the Levant in the Late Bronze Age", **Proceedings of the İnternational Symposium**, ed. M. Heltzer ve E. Lipinski, (Leuven, 1988), s. 231-232.

Suriye kıyılarında da oldukça büyük tehlikeler vardı. Bu kıyılardaki ani rüzgar değişimleri gemileri kayalara çarpabilirdi. Bu tehlike, Tyre'nin güneyinden Nil deltasına kadar olan limanlara baktığımızda daha açık anlaşılmaktadır. Buradaki limanlarda yokluk ve malzeme kıtlığı söz konusudur. Buna bağlı olarak eğer bir gemi burada kayalara çarptıysa veya kıyıya oturduysa, geminin yükü ve tayfaları yerel halk tarafından yağma edilirdi. Bunun gibi bir çok olay, gemilerin içindeki eşyaların yağmalanmasıyla ve mürettebatın öldürülmesiyle sonuçlanmıştır. Buna ilişkin bir kanıt, Tyre kralının Ugarit kralına yazdığı bir mektupta bulunmuştur. Buna göre, Tyre kralı kendi kıyılarında kazaya uğrayan bir Ugarit gemisinin yağmalanmasını önlemiştir[88].

Doğu Akdeniz kıyılarındaki korsanlık oldukça ciddi boyutlarda olmuştur. Bu bölgedeki korsanlık faaliyetlerine ek olarak, deniz yolları üstünde egemelik kurulması yönünde yabancı tüccarlara karşı da oldukça sıkı biçimde mücadele edilmiştir. Buna karşılık bazı kıyı kentlerinin bu tip tehlikelere karşı çeşitli anlaşmalar yaptıkları ve ittifaklar kurdukları bildirilmektedir[89].

5.2. LİMAN TEKNOLOJİSİ

Akdeniz'deki gemiciliğin erken dönemlerinde insanlar herhangi bir liman yapısı inşa etmeye ihtiyaç duymamışlardır. Kullanılmakta olan botlar oldukça küçüktü ve yüklemek yada boşaltmak için kıyıya sürülmekteydi, bu botları fırtınadan korumak için de sahilin içlerine doğru çekerlerdi. Bu dönemlerde liman olarak düşünebileceğimiz tek materyal muhtemelen bir grup bir araya getirilmiş taş, bir kütük veya en iyi ihtimalle bir kulübe olmalıydı. Deniz kıyısında, ticaretin

[88] Altman, **a.g.e.**, s.232.
[89] Altman, **a.g.e.**, s.234.

gelişimine veya bir limana girecek ölçüde gelişim gösterip büyümüş olan bir ticaret gemisinin ortaya çıkışına kadar herhangi bir liman yapısı yapılmamıştır. Doğu Akdeniz'de bu gelişim için de muhtemelen M.Ö. 2. bin yılı göstermek yanlış olmaz ki bu dönemde dahi ticaret gemisinden daha küçük botlar ve savaş gemileri hala kıyıya insan gücüyle çekilmekteydi[90]. Bu tarihlerde yapılmış liman yapılarına rastlanmamış olmasına rağmen bunların varlığından pek az kuşku duyulmaktadır (Levha XV). Özellikle bu kadar erkene tarihlenen liman yapılarının Mezopotamya nehirlerinde bulunmuş olması, bu bölgedeki gemiciliğin gelişimi göz önüne alındığında şaşırtıcı değildir.

Ancak bu limanların en büyük sorunu nehir taşkını sonucunda oluşan tahribattır. Bu durum denizlerdeki az korunan sahil yapıları için de geçerlidir.

Doğu Akdeniz uygarlıklarının deniz faaliyetlerinden birçok yazılı kaynak bahsetmektedir. Ancak hiçbir kaynak tam olarak bir limanın mevkisini veya fonksiyonunu belirtmemiştir. Bazı kaynaklar iskelelerden ve yüklenen mallardan bahsediyorsa da kesin bir bilgi yoktur. Elimizdeki en önemli kaynak olan Mısır'da bazı liman tasvirleri varsa da, bunlar daha çok şematik bilgilerdir.

III. Tutmosis'in 34. krallık yılında Kuzey Suriye'de yaptığı faaliyetleri anlatan bir metinde Suriye'deki limanlar için yeni bir kelime kullanılmıştır. "**mrj.t**" olarak yazılan bu kelime "**menit**" olarak okunmuş ve Yunan terminolojisindeki "**limen**" kelimesine köken teşkil ettiği ortaya atılmıştır[91].

Doğu Akdeniz ticaretinin çok canlı olması, gemi yapımına yansıdığı gibi, liman inşasında da etkili olmuştur. Bölge insanları için çok önemli olan limanların

[90] D.J.Blackmann,"Ancient Harbours in the Mediterranean", **İJNA.** (Cambridge, 1982), s.90.
[91] A.Raban,**a.g.e.**, s.34.

inşa edildiği yerler, yüzyıllar boyunca ticaret merkezlerinin belirlenmesinde önemli rol oynamıştır. Mesela Mezopotamya kıyılarında M.Ö. 3. ve 2. bin yıllarda rıhtımların ve çamurdan tuğlalar kullanılarak yapılan nehir kenarı depolarının inşa edilmiş olduğu söylenmektedir[92]. Elbetteki bu fikir akla yatkındır. Çünkü özellikle Tunç Çağı başlarında bu bölgede varlığı bilinen nehir taşımacılığında teknelerin sığınacak barınaklara ihtiyaç duymuş olduğunu düşünmek yanlış olmaz.

Mısır'da önemli büyüklüklerdeki gemilerin tasvir edildiği bazı kabartma ve duvar resimlerinde, sağlam olarak inşa edilmiş nehir kenarındaki setlerin de rıhtım özelliği gösterdiği düşünülmektedir. Bazı kaynaklar bize bu küçük limanların zaman zaman tapınak olarak da kullanıldığından bahsetmektedir. Ancak bu görüşü destekleyen pek fazla kanıt yoktur. Bu dönemdeki en büyük yenilik muhtemelen limanların, nehir kenarlarına bir havza kazılarak yapılması olmalıdır (Levha XVIa).

Bronz Çağının sonlarına doğru Doğu Akdeniz'de kullanılmaya başlanan en önemli liman yapılarının kaya kesme örnekler olduğunu görüyoruz (Levha XVIb). Bu tip liman yapılarının en erken örneğinin İskenderiye limanı olduğu tahmin edilir (XVIIa), ancak Kıbrıs'taki bazı limanlarında çok erkene tarihlenebileceği söylenmektedir.

M.Ö. 1. bin yıla gelindiğinde Doğu Akdeniz'de Fenikelilerin gemicilikte hakim güç olmasıyla liman teknolojisinde özellikle yukarıda bahsettiğimiz su baskınları nedeniyle oluşan hasarı önlemek için dalgakıranlar kullanılmaya başlanmış ve ayrıca liman temelleri su altına kadar inerek yapılmışlardır.

[92] Blackman, **a.g.e.**, s.92.

5.3. ULUBURUN BATIĞI IŞIĞINDA TİCARET

Bakırla kalayın hem yeni hem ikisinden de güçlü bir alaşım, yani tunç üretmek için karıştırılabileceğinin keşfi, insanlık tarihinin seyrini çarpıcı biçimde değiştirmiştir. Yaklaşık M.Ö. 3000'den itibaren, bu müthiş alaşımdan yapılmış olan aletlerin ve silahların taştan, ahşaptan, kemikten ve bakırdan yapılmış olan ilkel ve kaba gereçlerin yerini almaya başladığı biliniyor. Çiftçilerin toprağı işlemesi bir zamanlar günler sürerken, bu iş için artık saatler yeterli oluyordu. Tunç aletler kullanan gemi inşa ustaları, bu sayede görece artan hızlarıyla, büyük miktardaki yükü, uzun mesafelerde ve yalnızca rüzgar gücüyle taşıyabilecek tekneler inşa edebiliyorlardı. İşte bu gibi ilerlemeler Doğu Akdeniz'de ticaretin gelişip yayılmasını sağladılar.

Uluburun gemisinin M.Ö. 14. yüzyılda battığı sıralarda, merkezi Akdeniz olan ve Afrika'dan Ortadoğu'ya, oradan da Kuzey Avrupa'ya dek uzanan bölgedeki farklı etnik ve dil grupları arasında uçsuz bucaksız bir ticaret ağı kurulmuştu. Batan geminin ne kadar önemli bir kayıp olduğu, malların gemiye yüklenmeden önce karada ve denizde aldığı yolun uzunluğundan anlaşılıyor. Gemideki bakır külçelerini elde etmek için gereken cevher büyük olasılıkla, antik Alasia olduğu düşünülen Kıbrıs (Harita II) adasından çıkarılmıştı. Ancak külçelerin kendine özgü dört bacaklı yada tutamaklı biçimleri belki de Ortadoğu etkisinin bir sonucuydu (Levha XVIII).

Bu biçimdeki külçeleri dökmekte kullanılan bilinen yegane kalıp örnekleri, Suriye kıyısındaki eski Ugarit kenti yakınlarında bulunmuştur. Benzer külçelere, Sardinya kadar uzak batıda da rastlanmıştır.

Her ne kadar bu külçelerin yerel maden cevherlerinden yapıldığına inanılıyorsa da, biçimleri Geç Tunç Çağı'nda Akdeniz'in batısında Ortadoğulular olduğunu düşündürüyor[93]. Külçelerin saltanat hazinesinde istiflenişini yada firavuna yollanan vergileri taşıyan Suriyeli hamalları betimleyen Mısır mezar resimleri, çok sayıda benzer külçenin Mısır'a da getirildiğini kanıtlıyor.

Uluburun batığında bulunan kalayın zengin madenlere sahip Batı Avrupa yada Uzak Doğu değil de yerel bir maden yatağından çıkarılmış olması çok daha mümkün gözükmektedir. Batıktaki küplerin çoğu Doğu Akdeniz kıyılarındaki Tunç Çağı kültürüne verilen isimle "Kenan" işi. Daha egzotik sayılabilecek ticari mallar arasında, Afrika'da, Mısır'ın güneyinde yetişen abanoz benzeri ağaç sayılabilir. Diğer buluntular arasında, bulunduktan sonra Kuzey Avrupa kökenli olduğu anlaşılan ve Baltık kehribarı diye bilinen bir madde de vardır. Batıkta büyük olasılıkla kökenleri Suriye-Filistin kıyıları olan fil ve suaygırı dişlerinin yanı sıra, deve kuşu yumurtaları da yer alıyordu. Tüm bu malların Tunç Çağı'nda geniş bir alana dağıtıldığı kesinlikle biliniyor. Mikenliler'e, yani Yunanistan'ın Tunç Çağı'ndaki halkına özgü çömlekler, Kıbrıs'tan Nil vadisine ve Suriye'den en batıda Sardinya Adası'na uzanan tüm ülkelerde görülüyor. Kenan amphoraları hem Mısır'da hem de Miken'de bulunurken, Kıbrıs çömleklerine Girit'teki Kommos'ta ve Mısır'ın çeşitli bölgelerinde rastlandı.

Uluburun'daki gibi Tunç Çağı gemilerinin Akdeniz'de dairesel bir rota izlediği görülüyor. Suriye-Filistin kıyısından Kıbrıs'a, oradan Ege'ye gidiyor, bazen Sardinya'ya uğruyor, sonra rotalarını Kuzey Afrika ve Mısır'a çeviriyorlardı.

[93] G. Bass, "Tunç Çağı'nın İhtişamı", **NG**, no:7 (İstanbul, 2001), s. 85.

Uluburun batığından çıkarılan tunç silahlar ve aletler farklı kültürlere ait; yani Miken, Kenan ve Mısır tasarımları (Levha XVIII), takılar ise genellikle Kenan işi gibi görünmektedir. Gemiden çıkarılan Mezopotamya silidir mühürleri, Kıbrıs ve Yunanistan'da da bulunmuştu. Bunların firavunlara armağan olarak yollandığı bilinmektedir. Son olarak da, şimdiye kadar batıktan çıkarılan 16 adet taş çapanın benzerleri, Kıbrıs, Mısır ve Suriye'de de bulunmuştu. Yani Uluburun batığı , 3000 yılı aşkın bir süre önce Akdeniz'deki yük gemilerine ve ticaret yollarına dair ayrıntılı ve renkli bir haritayı gözler önüne seriyor.

Uluburun'da kazısı yapılan gemi, Geç Tunç Çağı'nın en parlak döneminde[94] (yaklaşık M.Ö. 1600 ile M.Ö. 1050 arası), bronz yerine demirin tercih edilmeye başlandığı dönemde batmıştı. Gemi içinde, Mikenliler, Kenanlılar, Kıbrıslılar, Mısırlılar, Kassitler, Asurlular ve Nübyeliler gibi en az yedi kültürün özelliklerini barındırıyordu.

Bu farklı ürünler, günümüzde çoğu zaman ayrı coğrafi birimler olarak ele alınan Tunç Çağı devletleri arasında kurulmuş ekonomik bağların altını çiziyor. Uluburun gemisinin büyük olasılıkla yelken açtığı M.Ö. 14. yüzyıl boyunca, bugünkü Yunanistan topraklarında yaşayan Mikenliler, adlarını aldıkları Miken'deki büyük saraylarını inşa etmekle uğraşıyorlardı. O sıralarda ileri ticaret karakolları kurup Ege denizini ve Anadolu'dan İtalya'nın güneyine dek uzanan tüm adaları ve kıyıları da kolonize ettiler.

Bundan yaklaşık bir yüzyıl sonrasını anlatan Homeros'un İlyada'sı kuşkusuz o dönemde Ege'nin en büyük deniz gücüne sahip olduğu anlaşılan bu halklarına öykünerek yazılmıştır.

[94] C. Pulak, "İhtiyar Akdeniz", **ArkeoAtlas**, sayı:3, (İstanbul, 2004), s. 89.

Aslında Mikenliler, M.Ö. 14. yüzyılda, fetihten çok ticaret için yelken açmışlardı. Seramikleri, Doğu Akdeniz'deki hemen her kente ve batıda Sardinya kadar uzak yerlere ulaşmıştı. Ancak Miken deniz ticaretinin nasıl bir yapısı olduğu bilinmiyor. O çağın Mısır sanatında, Miken gemilerine yada denizcilerine dair bilinen tek bir betimleme bile yok; dahası, Miken dilinde tacire karşılık gelen bir sözcüğe de rastlanmış değil. Belki de Miken malları çoğu zaman yabancı gemilerle taşınıyordu. Mikenliler'in, Batı Anadolu kıyılarında kolonileri bulunmasına karşın, onlarınkiyle akraba bir dil konuşan ve Anadolu'nun daha içlerinin büyük bölümüne hakim olan Hititlerle çok az ilişkileri varmış gibi görünüyor. En az Mikenliler'inkiler kadar heybetli kalelerde oturan ve bir kara halkı olan Hititler, daha o dönemde demir işlemenin sırrına erişmişlerdi. Hitit kralları ile Mısır firavunları, Kenanlıların yaşadığı topraklar için çekişiyorlardı.

Kenanlı terimi, Suriye-Filistin kıyısının M.Ö. 2. bin yıldaki sakinleri için kullanılır. Bu kıyı şeridi Mısır, Mezopotamya ve Hitit devletini bağlayan ticaret yollarına hakimdi; limanları ise Kıbrıs, Girit ve daha uzak diyarlarla yapılan deniz ticaretine egemendi. Açık denizlerde seyreden Kenan gemileri, M.Ö. 14. yüzyılın Mısır sanatında betimlenir. Daha doğuda, Babil'de, arkalarında çok az iz bırakan ve haklarında çok az şey bildiğimiz Kassitler hüküm sürüyordu.

Kıbrıs'ta bulunan, M.Ö. 12 yüzyılın başlarında yapılmış ve dört tutamaklı bir bakır külçe kaideye oturan tunç savaşçı figürü (Levha XIX), belki de adanın bakır yataklarını koruyan bir tanrıyı temsil ediyordu. Ancak bu figür, Tunç Çağı Kıbrıs'ının en az kendisi kadar muammadır.

Uzmanlar, Mısırlılardan, Hititlerden, Kenanlılardan ve Mikenlilerden kalan belgeleri okuyabilmelerine rağmen Tunç Çağında Kıbrıs'ta konuşulan ve yazılan dilin ancak birkaç sözcüğünü çözebildiler. Bu çağda Hititlerin, Kenanlıların, Mısırlıların, Mikenlilerin ve Nübyelilerin giyim tarzları hakkında bilgimiz var, ancak Tunç Çağı Kıbrıslılarının ayrıntılı betimlerinden yoksunuz. M.Ö. 14. yüzyılda Nefertiti'nin (Levha XI) kocası olan Akhenaton'un hükmü altındaki Mısır'ın, kendi sınırları dışındaki etkisi yani ticari ve kültürel alandaki yayılımı sönmeye yüz tutmuştu. Daha sonra tahta çıkan Tutankhamon'un da genç yaşta ölmesi ile M.Ö. 14. yüzyıldaki uluslararası ticaretin gerçek doğası tam olarak anlaşılamamıştır. Birçok malın fiyatını listeleyen kil tabletler, özel girişimin varlığını düşündürmektedir. Ticaret aynı zamanda saltanat armağanlarının değiş tokuşu şeklinde de sürüyordu. Tell-el Amarna'da bulunan kil tabletlerde bu türden pek çok değiş tokuş kayıtlıdır.

Bu tabletlerin çoğunluğunu Suriye ve Filistin'deki Mısır tebaasından gelen resmi evrak oluştursa da, aralarında Kıbrıs, Hitit, Asur, Kassit hükümdarlarının ve daha başka hükümdarların Mısır krallarına gönderdiği belgelerde var.

Böylesi sıkı ilişkilerle örülmüş bu dünya kısa süre sonra dağılmaya başlayacaktı. İlk olarak M.Ö. 1200 civarında Miken uygarlığı şiddet kullanılarak sona erdirilmişti ki bunun kimlerin eliyle yapıldığı halen gizemini korumaktadır.

Hitit İmparatorluğu da benzer biçimde, barbar kabileler tarafından saldırıya uğradı. Ardından Kıbrıs'ta ve Kenan ülkesinde toplu bir yıkım yaşandı. Bu saldırıları yalnızca Mısır püskürtebilmişti.

Tunç Çağının neden böylesine bir şiddetle son bulduğunu hala kesin olarak bilmiyoruz, ancak Uluburun batığı bu parlak dönemin bitmeden önceki halinin büyüleyici bir tablosunu çiziyor.

6. DEMİR ÇAĞINDA DOĞU AKDENİZ TİCARETİNİN GELİŞİMİ

6.1. FENİKELİ TÜCCARLAR

Fenikelilerin kendilerine verdikleri isim tam olarak bilinmese de Akad dilinde "**Kinahna**" denilen "**Kenaani**" adını kullandıkları düşünülmektedir. Kenaani sözcüğü İbranice'de tüccar anlamına gelmektedir ve bu da Fenikelileri çok iyi tanımlayan bir ifadedir.

Samilerin yaşam alanı, Kilikya'dan Kızıldeniz'e, Akdeniz'den Suriye bozkırlarına kadar uzanıyordu. İnsanlarla uygarlıkların birbiri içinde eridiği bir pota olarak nitelendirilebilecek bu topraklara M.Ö. 3. bin yılın sonlarında yerleşmiş olan Samiler, Kenan'ın yani Fenike'nin ilk halkı sayılabilir. Kenanlılar, sınırları Asi ve Ürdün ırmaklarıyla Akdeniz tarafından çizilen bir bölgede, deniz kıyısına yakın yaşıyorlardı. O sırada Kuzey Suriye'de Amurru olarak adlandırılan bir halk yaşamaktaydı. Göçebe Sami ırkından gelen Aramiler M.Ö. 1200'den başlayarak bölgeye sızdı. Bunu Ege'den saldıran denizci halkların yoğun ve şiddetli akınları izledi. Bir sonraki yüzyılda geriye kalan Kenanlılar kıyı şeridine yerleşti; bunlar Fenikelilerdi.

Fenikelilerin başlıca kentleri Byblos, Sidon ve Tyre idi. Güneylerinde deniz kavimlerinin bir kolu olan Filistiler yerleştikleri bu bölgeye Filisti ülkesi anlamına gelen Filistin adını vermişlerdi.

Bu bölgede yaşayan diğer halklar İbraniler ve Yahudilerdi. Aramiler ise doğuda Lübnan dağlarına kadar olan bölgede küçük krallıklar kurmuşlardı[95].

Kenan ülkesi dönemin büyük güçleri arasında stratejik bir öneme sahipti. Burada kurulan kentlerden Ugarit (Harita II), özel konumu sayesinde kozmopolit ve zengin bir kent, bir anlamda Doğu Akdeniz ticaretinin merkezi durumuna gelmişti.

Ugarit'in yeniden keşfedilmesi 20. yüzyılda gerçekleşti. Arkeologlar, 1929'da Suriye'nin kuzey kıyısında bulunan Ras Şamra'da o zamana değin bilinmeyen bu kenti gün ışığına çıkarmaya başlamışlardı. Çok büyük bir araziyi kaplayan Ugarit'te, M.Ö. 8. bin yılda küçük köylerle başlayan yerleşim, M.Ö. 3.bin yıla gelindiğinde kent niteliği kazanmıştı. En parlak dönemini Bronz Çağının sonlarında yaşayan bu kent hiçbir uygarlığın egemenliği altında olmayan bir ticaret merkeziydi. Kenan uygarlığının M.Ö. 12. yüzyılda Doğu Akdeniz'de yayılmaya başladığı sırada Ugarit yok olmuş, Filistinliler de daha güneye yerleşmişlerdi. Bu dönemde Girit ve Miken uygarlıklarının deniz gücünün yok olması, Fenikelilerin yayılmalarını kolaylaştırdı. Deniz halklarının Bronz Çağını bitiren istilasından sonra Doğu Akdeniz şehir devletlerinin tekrar ortaya çıkışı Fenike kültürünün temelini oluşturur. Yani bu Deniz Halklarıyla, yerli halkın karışımı Fenike uygarlığının başlangıcını oluşturmuştur. Fenikeliler denizlere açıldı ve 8. yüzyılda Yunan seferlerinin başlamasına kadar rakipsiz kaldılar. Atlas Okyanusuna kadar ulaşan bu seferler, ticaret amacıyla yapılıyordu. Böylelikle batı keşfedilmiş, uğrak ticaret limanları kurulmuş, ileride bağımsızlaşacak yeni siteler doğmuştu. Fenikeliler için ticaret ve keşif neredeyse aynı anlama geliyordu.

[95] G. Tok, "Fenikeliler", **Bilim ve Teknik**, cilt:34, sayı:399, (Ankara, 2001), s. 91.

Keşfettikleri her bölge, gittikleri her yer, kurdukları her yerleşim birimi aslında tüm Akdeniz'i kapsayan ticaret ağının bir halkasıydı.

Adalara ve yerleşimlere verdikleri isimler bize bu bölgelerin ne tip kaynak potansiyeline sahip olduğunu göstermekteydi. Mesela bakır adası dedikleri Kıbrıs'tan bakır getirtiyorlar, Malakit adını verdikleri Sina yarımadasından yine malakit adını taşıyan yeşil bir bakır taşı çıkartıyorlar ve Gümüş Dağı dedikleri Toroslar'dan gümüş alıyorlardı.

Keşfedilen her bölge, bulunan her maden, beraberinde yenilikleri de getiriyordu. Maden filizleri eritilerek baltaya dönüştürülüyor, baltayla gemi yapılıyor, gemilerle denize açılarak bilinmeyen ülkelere gidiliyordu.

Fenikeliler, Lübnan Dağlarının eteklerindeki sedir ağaçlarını kesiyor, gemi ustaları baltayla ağaç gövdelerini yontuyordu. Ağaç gövdesinden kesilen uzunca bir kiriş, gerilen ipe göre tesviye edildikten sonra bu kirişe, tahtalar yerleştirilirdi. En üste de kaburgaları bağlamak için bir güverte döşenirdi. geminin arka kısmı balık kuyruğu, burun kısmı da kuş başı şeklinde yapılırdı.

Fenikelilerin ticaretini yaptığı, sadece kap-kacak, köle yada kumaş değildi. Bölgedeki uygarlıklar arasında kültür alışverişi de söz konusuydu. Buna bağlı olarak hiyeroglif, Mısır'dan Fenike'ye, Fenike'den de Yunanistan'a geçerken değişikliğe uğramış, harflere dönüşmüştü. Yazı, Fenikeliler için çok büyük bir öneme sahipti. Öyle ki, her Fenike gemisinde bir katip bulunur ve hesap tutma, not alma gibi işleri bu katip hallederdi.

Fenikelilerin tüm Akdeniz ticaretine hakim olmasıyla alfabeleri de bilinen dünyanın tümüne yayılmış ve yüzyıllar boyunca bölge kültürüne etki etmiştir[96].

Ticaret kelimesi Fenikelileri akla getirmekte ve pazarlamanın bir parçası olan ticaret, Fenike sanatını kesin olarak açıklar. Fenike sanat eserlerinin çoğu, yabancı pazarlarda görülmüştür. Bu fenike mallarının büyük bir cağrafyaya yayıldığını göstermektedir. Batıda İspanya'dan Fas'a, doğuda Rusya ve Mezopotamya'ya kadar Fenike malları görmek mümkün olmuştur.

Gerçekte Fenike sanatı tanımımız, kolonilerinde ve Fenike tüccarlarının uzak pazarlar olarak oluşturduğu dış bölgelerde bulunan eserlerle temellendirilir. Dış bölgelerde Fenike malları olması kuvvetli bir ekonomik gerçeği yansıtır. Bu da yabancı pazarların Fenike sanatçıları ve deniz tüccarlarına odaklanmış olmasıdır. Fenikelilerde sanatçılık ve deniz ticareti birbiri ile ilgiliydi. Tarihçi Philo'ya göre Fenikelilerin sanatkar tanrısı "Chousor", teknenin kaşifi ve denize açılan ilk kişidir[97].

Tüccar olarak Fenikeliler ihracat pazarının ekonomik potansiyelinden çok memnun bir hale gelmişlerdir. Doğal kaynaklar, özellikle kereste, bakımından yetersiz olan ülkeler için, bu işlenen malların gerekliliği ticarette önemli bir rol oynar. Gerçekte Fenike ekonomisi ithal edilen malzemelerden ve hammaddelerden işlenen ürünleri satmaya dayalıydı. Tevratta adı geçen Ezekiel peygamber, bu malların listesini vermiştir. İlk üretilen mallarda, özellikle kaplama ve pişmiş toprak eserlerde, Mısır sanatı örnek alınmıştır.

[96] G. Tok, **a.g.e.**, s. 91.
[97] G. Markoe, "A Nation of Artisans", **Archaeology**, vol:43 no. 2, (1990). s.32.

Zengin ve önemli kişilerin Fenike mallarına hayran olduğu düşünülmektedir. Buna en iyi örnek olarak Asur kralının Nemrud'daki sarayının deposunda bulunan fildişi eserlerdir. Bu nesnelerde de Mısır mitolojisinin etkisi görülür.

Fenikeli ustaların ortaya çıkardığı en bol bulunan ve pazarlanabilir iki mal tekstil ve ahşap oyma eserlerdir. Fenike sanatının diğer bir önemli eseri de fildişidir. Fenike hakimiyetindeki Doğu Akdeniz'in özellikle iç bölgelerinde bulunan ve ticareti yapılan fildişi eserler oldukça değerli maddelerdir[98].

Elbette Fenikeliler gibi denizci bir halk için en önemli madde kereste idi. Çünkü özellikle bulundukları bölgede uygun ağaçların sadece bazı belirli bölgelerde bulunması hammadde olarak keresteyi değerli kılmıştır. Keresteye ek olarak, Fenike'de cam yapmak için gerekli olan temiz kum oldukça boldu. Ayrıca kıyafet boyası olarak kullanılan istiridyeler de bol bulunan ve önemli ticaret mallarındandı. Böylece Fenikeliler, zenginliklerini, tahta, cam ve mor kıyafet boyalarının ticareti üzerine kurmuşlardı. Diğer mallar ise ticaret yoluyla ellerine geçmiştir. Antik kaynaklardan öğrendiğimiz kadarıyla altın, gümüş, demir, kalay, kurşun ve bronz da fildişi, atlar, abanoz, mercan, değerli taşlar ve baharat gibi maddeler kadar ticareti yapılan mallardı. Sonuç olarak, Grekler karanlık çağda ve Mısır politik karışıklık içinde iken Fenike gelişmişti. Bu döneme ait çok az belgeye sahibi, ancak bunlardan bir tanesi sahildeki şehir devletlerinin ne kadar güçlü ve bağımsız olduğunu gösterir. M.Ö. 1100 civarında Wen-Amon adındaki ufak bir Mısır memurunun Biblos'a gidip sedir tohumu aldığından bahsedilir. Görünen o ki Fenikeliler, deniz aşırı ticareti direkt olarak bağlantılandırmıştır.

[98] Markoe, **a.g.e.**, s. 32.

Ancak tek gemi veya filoların düzensiz aralıklarla gidecekleri yerlere varmaları mal ihtiyaçları ile uyuşmamaktaydı. Böylece zaman içinde Akdeniz'in çeşitli stratejik noktalarında kalıcı olarak yerleşmiş koloniler satış temsilciliği görevini üstlenmişlerdir[99].

Bunlar, gelen malları alan ve bunları depolayan ve ayrıca hammadde satın alarak bir filo gelene kadar bunları bekleten kişilerdi. Bu durum Doğu Akdeniz ticaretinde sabit bir mal sirkülasyonu sağlamıştır. Bu ticaret sebebi ile Tyre, zengin ve ünlü bir kent konumuna gelmiştir ve burada göreceli olarak çok az savaş olmuştur. Bundan dolayı kontrolsüz bir nüfus artışı olmuş, insanlara etki eden muhtemel bir felaket ise ülkeyi fakirleştirmiştir.

M.Ö. 9. yüzyıldan önce kurulmuş olan Cition (Kıbrıs) Fenikelilerin ilk kolonisi idi. Bir kaç yüzyıl içinde tüm Akdeniz havzası Fenike kolonileri ile çevrilmiştir. Bu kolonilerin en önemlisi Greklere ve daha sonra Roma'ya kafa tutan Kartaca olmuştur.

Ticaret şebekesi Cebelitarık'ın kuzey ve güney civarında, Atlantik kıyısına kadar yayılmıştır. Kıbrıs ve Girit'teki erken Fenike varlığının kanıtları ise yok denilecek kadar azdır. Mezopotomya kralları özellikle Asurlar gemiler yaparak Fenikelilerle savaşmış ve Akdeniz'e hakim olmayı amaçlamışlardır.

Fenike gemilerine üç tipte toplayabiliriz. Bunlardan biri "Hippoi" (Levha XXb) dir (Yunanca = at). Bu tanımın sebebi teknenin önünde at başı olmasıdır. Bununla beraber bu genelleme hepsi için geçerli değildir. Bu gemilerin altı düzdür ve yukarı doğru kıvrılan pruvası genellikle hayvan kafası (Levha XXa) ile süslenir. Bunlar genelde sahil taşımacılığı için kullanılan teknelerdir.

[99] P. M. Bikai, "The Phoenicians", **Archaeology**, vol:43 no. 2, (1990), s.30.

Bununla beraber bazı farklılıklar vardır. Bu tekneler alçak olduğu için büyük ihtimalle sahil tekneleri oldukları düşünülür ve adalar ile anakara arasında düzenli seferler yaptıklarına inanılmaktadır.

Diğer bir tekne tipi savaş gemileridir (Levha XXII), ancak konunun dışına çıktığı için bu gemilerden bahsedilmeyecektir. Üçüncü tip olan ticaret kadırgaları iki kategoriye ayrılır. Birincisi mükemmel bir simetriye sahip kürekli gemi, diğeri ise asimetrik tipte, bir koç başı taşıyan, kürek ve yelkenle giden gemidir (Levha XXIa). Simetrik gemiler, yuvarlak bir gövdeye ve simetrik şekilde yukarı doğru kıvrılan aynı hizada baş ve kıç kenarlıklarına sahiptir. Bu kenarlıkların üst kısmı yataydır ve bunların dekoratif karakteristiğine ek olarak bazıları gaga şeklini alır. Üstyapı kalkanların asıldığı yüksek küpeşteli bir güverte idi. Bu kalkanların gerçek olduğunu düşünebiliriz (Levha XXa), çünkü bu gemilerde mızraklı askerler taşınmakta ve üst güvertede yer almakta idiler.

Güverte, alt ve üstteki güçlendirme elemanları ile takviye edilmiştir ve bazen çıkarılan puntellerle (güvertenin kenarına çekilen korkuluk tellerinin geçmesi için dikilmiş çubuklardan her biri) desteklenmiştir. Bu punteller takılı olduğu zaman genellikle kürekçiler arasına yerleştirilirdi. Küpeştede dört ya da beş kürekçinin göründüğü düşünülmektedir. Bunların altında ise bir başka dörtlü kürekçi sırası yer almaktaydı ve muhtemelen bunlar üsttekilerin yedeği durumundaydılar.

Savaş gemilerine uzun gemiler, ticaret gemilerine ise yuvarlak gemiler denilirdi. Bu ticaret gemilerine yuvarlak gemi denmesinin nedeni gövdelerinin dairesel bir yapıya sahip olmasıydı. Fenike tekneleri genelde yelkensiz, Yunan tekneleri ise sadece yelkenli idi.

Ayrıca bu teknelerin üstyapısının tipi, bir kargo aracı olarak oldukça kullanışsızdı. Bu yüzden sözkonusu teknelerin kargo gemisi yerine yolcu gemisi oldukları düşünülür. Özet olarak bu tekneler, Yunan ticaret gemileri ile çok az ortak özelliğie sahipti ve Suriye ticaret gemilerine de pek benzemezdi[100].

6.2. GREK KAŞİFLER

M.Ö. 8. yüzyılın sonlarına doğru, yüzyıllar önceki Mikenlerin torunları olan Grekler Doğu Akdeniz'de görülmeye başlamıştır. Greklerin Doğu Akdeniz'deki faaliyetleri konusunda yazılı kaynaklardaki bilgiler kısıtlıdır. Asur kayıtlarında M.Ö. 8. yüzyılın sonlarına doğru İonyalıların denizde Asur güçlerine yenildiğinden söz edilmektedir. Öyle anlaşılıyor ki İonyalılar Doğu Akdeniz'e bu tarihten önce gelmiş olmalıdırlar. M.Ö. 9. yüzyılın sonunda Kıbrıs ve Suriye ile ilk kontağı kuran Grekler olan Euboialılar, aynı zamanda Akdeniz bölgesinde ticaretin yanında kültürlerinde kaynaşmasına yardımcı olmuşlardır[101].

Greklerin yaşantısının denizle içiçe olduğunu söylemek yanlış olmaz. Yerleşim yerlerinin çoğunu genellikle yakında gemilerin demirlemesine uygun bir kıyı olduğu için seçmişlerdi. Mal alışverişinin büyük bölümü deniz yoluyla gerçekleştiriliyordu, çünkü karayolu taşımacılığı yavaş ve pahalı idi. Atinalıların M.Ö. 5. yüzyılın büyük bölümünde bölgeye hakim olmalarını ve ortak savunma anlaşması imzaladığı çeşitli toplulukları, Atina İmparatorluğunun yönetimi altına almalarını sağlayan şey Ege'deki üstün deniz güçleriydi.

[100] M. C. De Graeve, **The Ships of the Ancient Near East**, (Leuven, 1981), s.123-131.
[101] N. Arslan, "Kilikya Bölgesindeki Grek Kolonizasyonu", **OLBA IV**, (Mersin, 2001), s.3.

Bu üstünlük Atinalıların korunaklı deniz taşımacılığı yapmalarına ve bir çok yerden büyük miktarda tahıl almalarına olanak veriyordu. Bu, Spartalıların karayolu bağlantısını kestiği ve bölgedeki ekinleri yaktığı Peloponnesos Savaşı sırasında özellikle önem kazanmıştı. Savaş bittikten sonra da bu deniz ticareti yaşamsal önemini sürdürdü.

Deniz ile içiçe olmanın kaçınılmaz biçimde teknoloji ile ilgili önemli sonuçları da vardı. Bir şehir devletinin egemenliğini koruması için gemilerinin yalnız sayıca değil, aynı zamanda tasarım ve işleyiş bakımından da üstün olması gerekiyordu. Günümüzde çoğu ahşap tekne gövdesi, "bindirme" ya da "bindirme kaplaması" olarak adlandırılan bir yöntemle yapılmaktadır. Önce, üst kısmında ağır bir kalas (iç omurga) bulunan gemi omurgası inşa edilir. Pruva ve kıç taraftaki direkler bu omurganın içine yerleştirilir. Daha sonra, gövdenin son biçimini belirleyen dikey çerçeveler belli aralılarla sabitlenir. İç omurganın bir yanından başlayarak kaplama tahtaları yerleştirilir. Bu tahtalardan her biri diğerinin biraz altına girer. Üst üste binen tahtaları sıkı bir biçimde bağlamak için kalasların teknenin bütün uzunluğu boyunca tek parça ve uygun esneklikte olması gerekir. Bu yöntem Kuzey Avrupa'ya, özellikle de İskandinavya'ya özgüdür. Ancak ortaya çıkış zamanı ve tam yeri belirsizdir. Yunanlılar tarafından kullanılan, Doğu Akdeniz'e ait (büyük ihtimalle Mısır'da ortaya çıkmış) karavela olarak bilinen daha eski bir yöntem de vardır. Bu yöntemde dış iskeletin kalasları üst üste bindirilerek değil, kenarları yan yana gelecek biçimde birleştirilir (Levha IXa). Çok eskiden bu kalaslar, üzerlerine açılan deliklerden geçen halatlar ya da iplerle bir arada tutuluyordu. Yani Greklerin ifadesi ile birbirlerine dikiliyordu.

Teknenin göreceği işe bağlı olarak gövdenin şekli ve boyutları büyük ölçüde değişiyordu. Değişk tekne türleri için kullanılan çok sayıda terim biraz gelişi güzel ve tutarsız görünmektedir. Bir önceki bölümde de bahsettiğimiz gibi iki temel gövde çeşidi vardır. Bunlar uzun gemi ve yuvarlak gemidir. Uzun gemiler genellikle kürekli savaş gemileri ya da korsan gemileri idi. Bu teknelerin özellikleri, hızları ve manevra kabiliyetleriydi. Yuvarlak gemi ise, nehirlerde ya da limanlarda kürekle hareket eden en küçük çeşitleri dışında yalnızca yelken kullanan ticaret tekneleriydi. Boyu eninin yaklaşık dört katı olan yuvarlak gemiler oldukça genişti. Genellikle rüzgar gücü kullandığından ve savaş manevralarına katılmadığından mahmuzu yoktu. Taşıma kapasitesini arttırmak amacıyla pruva ve kıç taraf geniş ve yuvarlaktı. Tabanı neredeyse tamamen düzdü. Suda giderken böyle bir gövde üzerine etki eden direnç çok daha fazlaydı, ancak ulaşmak istedikleri hız gözönüne alındığında, bu çok önemli bir sorun yaratmıyordu.

Ticaret gemileri ile ilgili kanıtlar genellikle yazılı kaynaklara dayanır, son zamanlarda bulunan bazı batıklar da bu kanıtları desteklemektedir. Eskiçağ'a ait pek fazla çizim yoktur, ancak bir çok yönden en ilginç dönem olan M.Ö. 5. yüzyıla ait hiç çizim yoktur. Bu nedenle, gemi tasarmının pek değişmediğine inanmak zorundayız. Daha önce de belirttiğimiz gibi bütün antik çağ kargo gemileri yelkenliydi. Yalnızca açıkta demirleyen teknelerin yükünü boşaltan liman botları ve nehirlerde kullanılan küçük tekneler kürekliydi.

Eski bir Yunan yelkenlisi ile günümüzün yelkenlileri arasındaki en çarpıcı fark yelkenin kendisidir. Çizimlerden anladığımız kadarıyla nerede ise bütün Yunan tekneleri, günümüzün değişmez düzenlemesi olan teknenin omurgası ile aynı çizgide uzunlamasına yerleştirilmiş yelkenler ve yelken direkleri yerine, gövdeye enlemesine yerleştirilmiş kare biçimli bir yelken takımına sahiplerdi (Levha XXIIIa). Gemi direği, gemiyle aynı yönde esen güçlü bir rüzgara karşı prasyalar yani seren direğine bağlanan halatlar tarafından destekleniyordu. Gemi direğinin alt ucu omurgadaki bir çeşit yuvanın içinde duruyordu. Direk yerine yerleştirildiğinde ve halatlar gerildiğinde, yelkenin asıldığı yatay seren, üzerinde yelken sarılı olarak orta noktasından yukarı kaldırlıyordu. Makara sistemi ancak M.Ö. 5. yüzyılda kullanılmaya başlanmış olmalıdır. Günümüze ulaşan makara düzeneği kalıntıları çok sonraki zamanlara aittir. Bu yüzden kesin bir bilgiye sahip değiliz. Yelkeni açmak ya da toplamak için bir grup ince halat yani istinga halatları kullanılıyordu.

Akdeniz ve bu bölgenin iklimi denizcilik ile ilgili her türlü faaliyeti, özellikle de yelkenli gemilerin kullanımını ciddi bir biçimde kısıtlıyordu. Manyetik pusulaları olmayan Grek gemiciler geceleri yıldızlar yardımıyla, gündüzleri de kerteriz alarak yolculuk yapıyorlardı. Bu nedenle görüşün iyi olmadığı zamanlarda özellikle kışın tehlikeler oldukça fazlaydı. Bu yüzden yılda beş ay boyunca ticari limanların pek etkinliği olmuyordu.

Daha sonra geliştirilen ticari gemilerde iki ya da daha fazla yardımcı yelkenin olduğu görülmektedir. Yardımcı yelkenleri olan bir teknenin çeşitli rüzgar koşullarındaki işleyişi hep tartışma konusu olmuştur. Rüzgarı arkalarına alan Grek yelkenlilerinin dört ya da beş deniz millik hızlara ulaşabildiği kabul edilir.

Küçük bir tekne bakım için kıyıya çekilebildiği halde, daha büyük ticaret gemileri bir kez suya indirildi mi hep suda kalmak zorundaydı. Bu, bakımla ilgili ciddi sorunlara yol açıyordu. Gemi gövdeleri yalnızca suyu emerek ağırlaşıp çatlamıyor aynı zamanda ahşap gemilere delikler açan böceklerden de zarar görüyordu.

Sıradan Grek ticaret gemilerinin taşıma kapasitesi ile ilgili çeşitli kaynaklar vardır ve bunların dikkatli bir biçimde yorumlanması gerekmektedir. Günümüze dek ulaşan bazı liman kurallarından, 70 – 80 tondan daha düşük taşıma kapasitesi olan gemilerin bu limanlardaki rıhtımlara yanaşmalarına ve olanaklarından yararlanmalarına izin verilmediği anlaşılmaktadır.

Sıradan, küçükçe bir ticaret gemisi muhtemelen 120 – 150 tonluk bir taşıma kapasitesine sahipti. Kaba bir tahminle uzunluğu 18,3 metre, genişliği ise 6 – 7 metere idi. Orta büyüklükte bir gemi 400 – 500 tonaj idi. 1000 tonun üzerinde olan gemilere antik kaynaklarda özellikle değinilmesi, sayılarının az olduğunu gösterir[102].

Antikçağ Grek ticaret gemilerine ilişkin bilgilerimiz çok fazla değildir. Ancak Fenike gemilerinden çok da farklı olmadığı ve Miken teknelerinin bazı özelliklerini de taşıdığını söyleyebiliriz. Elbette Grekler, ticarette de bu dönemin önemli ulusları arasında yer almaktaydı. Buradan da özellikle kendi yurtlarında az bulunan ürünleri ithal ettiklerini bunun karşılığında zeytin ve üzüm gibi Ege ürünlerinin ihracatını yaptıklarını çıkarmak yanlış olmaz.

[102] J. G. Landels, **Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik**, (Ankara, 1998), s. 145-182.

7. DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Doğu Akdeniz ticaret ve gemiciliğinin paralel olarak anlatılıp ele alındığı bu çalışmada, özellikle dikkatimizi çeken gelişme, ilk çağlarda önemli teknolojik ve ticari aşamalar kaydeden Mezopotamya'nın, daha sonraki dönemlerde bu üstünlüğünü Ege ve Levant denizcilerine bırakmış olmasıdır. Bunun en önemli nedenleri kaçınılmaz olarak Mezopotamya'nın daha iç kısımda kalan konumu ve doğal kaynaklar açısından pek fazla zengin olamamasıdır. Bununla beraber özellikle Demir Çağında Fenike uygarlığının ortaya çıkışı ile Doğu Akdeniz, deniz ticareti konusunda tam bir ana üs konumuna yükselmiştir. Bu ticaret elbette ki sadece bölge kentlerinin katıldığı bir organizasyon değildi. Özellikle batıdan gelen Minos, Miken ve daha sonra da Grek ticaret gemileri bölgenin gelişimine katkıda bulunmakla kalmamış, aynı zamanda yüzyıllar boyunca iki kıta arasında neredeyse hiç kesilmeyecek bir bağlantının devamlılığını sağlamışlardır. Gerçektende deniz, Levant kıyılarında doğu ile batının buluşmasını sağlayan en önemli unsurdur. Erken dönemlerden itibaren kullanılan deniz, Tunç Çağında gemi teknolojisinin gelişmeye başlaması ile birlikte yoğun kullanım görmeye başlamış ve dönemin en ucuz, aynı zamanda da en hızlı taşımacılık şekli haline gelmiştir. Her ne kadar deniz yolculuğunda rüzgar, akıntılar ve korsanlık gibi tehlikeler olsa da, deniz taşımacılığı tüm çağlar boyunca önemini korumuştur.

Doğu Akdeniz kıyılarındaki ticarete baktığımızda, söz konusu ticaretin sadece bu kıyılarla değil, aynı zamanda Batı Akdeniz'e kadar ulaştığı gözlenmektedir.

Dolayısıyla söz konusu dönem için bir deniz güzergahı oluşturulmak isteniyorsa, bu güzergah sadece Doğu Akdeniz kıyılarıyla sınırlı değil, aynı zamanda Batı Akdeniz'i de içine alan tüm bölge için oluşturulmalıdır. Söz konusu güzergah Mısır'dan başlayıp kuzeye doğru ilerleyerek Levant kıyılarını geçmekte ve Anadolu'nun güney kıyılarından Ege'ye ulaşmaktadır. Bu arada Kıbrıs'ın da bu güzergah üzerinde bulunan uğrak bir liman olduğu bilinmelidir. Ancak batıdan özellikle de Ege'den yapılacak dönüş yolculuğu için aynı güzergahı izlemek deniz akıntıları ve ters rüzgarlar nedeniyle pek mümkün olmamıştır. Buradan izlenen rota ise güneye doğru inilip Girit Adası geçilerek Mısır'a ulaşmak olmalıdır. Girit'ten Mısır'a ulaşmak oldukça kolay iken Mısır'dan Girit'e gitmek çok zordur. Bunun en büyük sebebi deniz akıntılarının ters yönde olması ve güney rüzgarlarının Mısır'dan yola çıkan bir gemiyi Girit'e ulaştırmakta yetersiz kalmasıdır. Yani antik denizcilikte en önemli olan şey güzergahı tanımak ve özellikle tehlikeli bölgelerden kaçınmaktır. Yönünü yıldızlara bakarak tayin eden, antikçağ denizcileri için elbetteki en büyük sorun ani fırtınalar idi. Bu yüzden özellikle geceleri yolculuk etmek ve fırtınaların yoğun yaşandığı kış mevsiminde demir almak pek akıllıca olmasa gerektir. Ancak Doğu Akdeniz ticaret rotaları göz önüne alındığında, ortalama bir yolculuğun bir hafta kadar sürdüğü ve buna bağlı olarak da gece yolculuğunun kaçınılmaz olduğu söylenebilir. Bununla beraber, bu denizciler, kıyıya yakın bir rota izleyerek bu tip sorunları en aza indirgemişlerdir. Elbette tehlikelerden tamamen kurtulamamışlar, kayalıklara çarpma sorununu halletmek için de ustalıklarına güvenmişlerdir.

Sonuç olarak antikçağ Levant denizcileri ticaret yapmanın kolay yolu olan gemiciliği çağlar boyunca geliştirerek sosyal hayatı da kolaylaştırmışlar, aynı zamanda büyük donanmalar inşa edip askeri güçlerini de pekiştirmişlerdir. Böylece insanların önünde yeni ufuklar açılmış, özellikle Fenikelilerin yoğun olarak kurduğu koloniler ile de halklar birbiriyle karışarak bilinen dünyanın daha küçük bir yer haline gelmesine ve iletişimin artarak refah düzeyinin yükselmesine neden olmuşlardır.

KAYNAKÇA

Alexiou, S., **Minos Uygarlığı**, (İstanbul, 1991).

Altman, "Trade Between the Aegean and the Levant in the Late Bronze Age", **Proceedings of the İnternational Symposium**, (ed. M. Heltzer ve E. Lipinski), (Leuven, 1988).

Arslan, N., "Kilikya Bölgesindeki Grek Kolonizasyonu", **OLBA IV**, (Mersin, 2001).

Aström, P., "Cannanite Jars from Hala Sultan Tekke" **Studies in Mediterranean Archaeology** Vol.XC (ed.N.Gale), (Jonsered 1991).

Barnett, R.D., "Early Shipping in the Near East". **Antiquity**, vol.32, (London, 1958).

Barnett, R. D., "The Sea Peoples", **CAH II/1**, (Cambridge, 1969).

Bass, G., **A History of Seafaring,** (London, 1972).

Bass,G., "Sailing Between the Aegeanand the Orient in the Second Millenium", **Aegeum 18**,(1998), s.183-191.

Bass, G., "Sea and River Craft in the Ancient Near East", (ed. Jack M. Sasson), **Civilizations of the Ancient Near East**, (Newyork, 2000).

Bass, G., "Tunç Çağı'nın İhtişamı", **NG**, no:7 (İstanbul, 2001).

Bikai, P.M., "The Phoenicians", **Archaeology**, vol:43 no. 2, (1990).

Blackmann, D.J.,"Ancient Harbours in the Mediterranean", **İJNA,** (Cambridge, 1982).

Boardman, J., **The Greeks Overseas:Their Early Colonies and Trade**, (1964).

Bryce, T., **Kingdom of the Hittites**, (Oxford, 1998).

Caesar, **Bell. Civ.**

Casson, L., **Antikçağda Denizcilik ve Gemiler,** (İstanbul, 2002).

Casson, L., **Ships and Seamanship in the Ancient World,** (Princeton, 1971).

Cline, E. H., "Sailing the Wine-Dark Sea", **BAR İnternational Series 591**. (Oxford, 1994).

Culican, W., **The First Merchant Venturers**, (Londra, 1966).

De Graeve, M.C., **The Ships of the Ancient Near East**, (Leuven, 1981).

Dinçol, A., "Hititler", **Görsel Anadolu Tarihi Ansiklopedisi 1**, (1982).

Frost, H., "Harbours and Proto-Harbours", **Proceedings of the İnternationals Symposium** (ed. V. Karageorghis), (Kıbrıs 1995).

Günaltay, Ş., **Yakınşark III: Suriye ve Filistin**, (Ankara, 1947).

Homeros, **Odysseia**, (çev. A. Erhat-A. Kadir), (İstanbul, 1992).

Herodotos, **Herodot Tarihi**, **(**çev. Müntekim Ökmen), (İstanbul, 1991).

İnan, A., **Eski Mısır Tarih ve Medeniyeti**, (Ankara, 1992).

Lambrou-Phillipson, C., "Seafaring in the Bronze Age Mediterranean", **Aegeum 7**, (ed.L.Basch), (1991).

Landels, J. G., **Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik**, (Ankara, 1998).

Landström, B., **Ships of the Pharaoh**, (London, 1970).

Markoe, G., "A Nation of Artisans", **Archaeology**, vol:43 no. 2, (1990).

Murray, W.M,. " Ancient Sailing Winds in the Eastern Mediterranean", **Proceedings**

of the International Symposium. Cyprus and The Sea, (ed.V. Karageorghis), (Kıbrıs1995).

Özgünel, C., "Batı Anadolu ve İçerilerindeki Miken Etkinlikleri", **Belleten XLVII/187**, (1983).

Postgate, J. N., "Early Mesopotamia". **Society and Economy at the Dawn of History**, (Londra, 1992).

Pulak, "İhtiyar Akdeniz", **ArkeoAtlas**, sayı:3, (İstanbul, 2004).

Raban, A., "Minoan and Canaanite Harbours", ed.L.Basch, **Aegeum 7**, (1991).

Renfrew, C., "Obsidian and Early Cultural Contact in the Near East ", **PPS** sayı:32, (1966).

Renfrew, C., "Further Analysis of Near Eastern Obsidians", **PPS** sayı:34, (1968).

Saville, L. H., "Ancient Harbours", **Antiquity,** Vol:XV, no:59, (London, 1941).

Starr, C.G., **Antik Çağda Deniz Gücü**, (İstanbul, 2000).

Tok, G., "Fenikeliler", **Bilim ve Teknik**, cilt:34, sayı:399, (Ankara, 2001).

Wachsmann, S., **Seagoing Ships and Seamanshps in the Bronze Age Levant**, (London, 1998).