T.C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ARKEOLOJİ ANABİLİMDALI
SUALTI ARKEOLOJİSİ BİLİMDALI

ANTİK ÇAĞDA DENİZ GÜCÜ VE ÖNEMLİ DENİZ SAVAŞLARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN

Doç.Dr. İ.Hakan MERT

HAZIRLAYAN
Belkan AĞAR

KONYA – 2007

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ i

GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM
ANTİK ÇAĞ'DA DENİZCİLİK

1.1. ANTİK ÇAĞ'DA DENİZCİLİĞİN GELİŞİMİ 3

1.1.1. Limanlar 4

1.1.2. Ticaret 7

İKİNCİ BÖLÜM
ANTİK ÇAĞDA GEMİLER

2.1. ANTİK ÇAĞ'DA GEMİLER 10

2.1.1. Yelken ve Yelkenli Gemiler 10

2.1.2. Antik Çağ'da Gemi Yapımı 11

2.1.3. Antik Çağ Gemi Ekipmanları ve Yapım Malzemeleri 18

2.1.4. Antik Gemi İnşasında Kullanılan Ağaçlar 22

2.2. ANTİK ÇAĞ GEMİ ÇEŞİTLERİ 24

2.2.1. Ticari Gemiler 24

2.2.2. Askeri Gemiler 27

2.2.2.1. Pentekonter 31

2.2.2.2. Triakonter 32

2.2.2.3. Triere (Trireme) 33

2.2.2.4. Tetrereis (Dört Bölmeli) - Pentereis (Beş Bölmeli) 38

2.2.2.5. Liburnia 40

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ANTİK ÇAĞDA DENİZ GÜCÜ VE ÖNEMLİ DENİZ SAVAŞLARI

3.1. ANTİK ÇAĞDA DENİZ GÜCÜ 41

3.2. ANTİK ÇAĞDA ÖNEMLİ DENİZ SAVAŞLARI 41

3.2.1. Lade Deniz Savaşı 41

3.2.2. Artemision ve Thermopylai Savaşları 43

3.2.3. Salamis Deniz Savaşı 44

3.3. DELOS DENİZ BİRLİĞİ VE PELOPONNESOS SAVAŞI 48

3.4. ACTİUM DENİZ SAVAŞI 56

SONUÇ 60

KAYNAKÇA 62

RESİMLER 68

ÖNSÖZ

İnsanoğlunun saz demetlerini bir araya getirip, keçi postlarını şişirerek su üzerinde kalmayı başarmasıyla başlayan yolculuğunun ilkel sallarla devam edip gemi yapım teknolojilerinde ki ilerlemeyle ilkel sallardan antik çağdaki daha büyük ve daha hızlı ticari ve askeri gemilere olan dönüşümü ve gelişimi bu gemilerin devletlerin savunma ve yayılma politikalarında ki yerleri ve antik çağda büyük değişimlere neden olan bazı önemli deniz savaşları bu çalışmanın konusunu oluşturmaktadır.

Bu çalışmanın hazırlanmasında her aşamada beni destekleyen, yapıcı eleştirileriyle kontrollü bir şekilde yönlendiren, değerli zamanını çalışmamın seyrini izlemek için ayıran, danışman hocam Doç.Dr. İ.Hakan MERT ‘e Teşekkür ederim. Ayrıca Araştırmalarım sırasında gerekli kaynaklara ulaşımda yardımını esirgemeyen arkadaşım İbrahim KARAOĞLAN’a teşekkür eder. Yaşamım boyunca olduğu gibi, çalışmam sırasında da cömertçe maddi ve manevi destekleriyle uygun ortamı sağlayan aileme şükranlarımı sunarım.

Belkan AĞAR

KONYA-2007

GİRİŞ

Denizle insanoğlunun ilişkisi ilk kez Doğu Akdeniz kıyılarında su taşımacılığına bağlı olarak doğup gelişmiştir. Başlangıçta saz demetleri, şişirilmiş keçi postları yada geniş ağızlı küpler içerisinde su üzerinde kalmayı başaran insanoğlu, bir süre sonra sazlık ve ağaçları kullanarak modern teknenin ilk örneklerini yapmayı başarmışlardır. Bu ilk insanların su üzerinde ne kadar uzaklaşabildiklerini bilemiyoruz ancak önce kürek sonra yelkenin icadıyla birlikte üretim fazlalarını uzak diyarlara getirebilecek seviyeye ulaşmışlardır.

Bu ilk yelkenlilerin tarihte ilk kez Mısır ve Mezopotamya'da yapıldığı düşünülmektedir. Böylece Doğu Akdeniz'in ilk deniz aşırı iletişimi ve etkileşimleri de başlamış olmalıdır. Öncelikle antik çağlarda kara coğrafyasının yer yer daha da zor olan ulaşım sıkıntılarını düşündüğümüzde deniz aşırı iletişimlerin ve etkileşimlerin uygarlıkları çok daha hızlı olarak geliştirdiğini anlayabiliriz.

Bu gelişim daha sonra kendisini farklı ve daha gelişmiş su taşıtlarının yapımına itmiştir. Bu gelişim sürecinde ise iki ayrı guruplaşma meydana gelmiştir. Bunlardan biri ticari uygulamaları ve taşımacılığı amaçlayan “ticari gemiler” diğeri ise gücün ve deniz hakimiyetinin sembolü olan “askeri gemiler”dir. Antik çağda askeri gemilere baktığımızda genel beş çeşit gemi karşımıza çıkar. Bu gemilerden hepsi farklı işlev ve farklı sayıda asker alabilen gemilerdir. Bir anlamda deniz gücünü de sembolize eden bu gemilerin yapılması diğer yandan sürekli çekişmelere ve mücadelelere sahne olan Antik Çağda deniz savaşlarının da oluşumunu sağlamıştır.

Antik çağ deniz mücadelelerinin başlangıcı kesin olarak bilinmemekle beraber M.Ö. 2. binde Mısırlıların deniz seferlerinden ve daha sonraki dönemlerde Hititlerin çeşitli deniz seferlerinden bu konuda bazı bilgiler öğrenmekteyiz. Fakat M.Ö. 7. yüzyıldan sonrasına baktığımızda ise önemli deniz mücadeleleri karşımıza çıkar. Bu savaşların bir çoğu stratejik ve tarihsel öneme sahip mücadelelerdir. Kimi büyük kayıplara kimi devletlerin yada kentlerin hakimiyetinin son bulmasına yol açan bu savaşlardan bir çoğu Perslerle Yunanlılar arasında geçen mücadelelerdir.

Daha sonraki dönemlerde uygarlıkların kendi aralarındaki mücadeleleri yada ticari çıkarları önemli deniz savaşları olarak karşımıza çıkmaktadır. Roma dönemine gelindiğinde

ise en önemli savaş olarak Actium Savaşı bir çok nedenden ötürü önem arz eder. Savaşın başlaması gelişmesi ve sonucu bir çok değişikliklerinde oluşmasına neden olmuştur. Nitekim Antik çağda denizcilik gerek ticari gerekse askeri bakımdan çok büyük öneme sahiptir. Bu konuda en önemli örneği sikkenin icadı sonrasında Ionia kentlerinin deniz ticareti ile sikke kullanımını kısa sürede tüm Akdeniz'de yaygınlaştırmaları teşkil etmektedir.

Gerek Antik dünyada gerekse günümüzde önemli bir askeri birimi deniz gücü oluşturmaktadır. Öyle ki Antik Çağda deniz gücü ticaret ve istikrar açısından önemli bir yere sahipti. Bu önem nedeniyle ele almaya çalıştığımız Antik Çağda Denizcilik ve Önemli Deniz Savaşları adlı çalışmamızın birinci bölümünde Antik Çağda denizciliğin gelişimini ikinci bölümde ise Antik Çağda gemiler ve gemi çeşitlerini incelemeye çalıştık. Son bölümde ise Antik dünyada meydana gelen önemli deniz mücadelelerinin sebepleri ve sonuçlarını ele aldık.

BİRİNCİ BÖLÜM
ANTİK ÇAĞ'DA DENİZCİLİK

1.1. ANTİK ÇAĞ'DA DENİZCİLİĞİN GELİŞİMİ

Su üzerinde yolculuk yapmak isteyen ilk insanlar, hiç kuşkusuz, batmayan basit bir ağaç kütüğünden yararlandılar. Bunu dengelemek için, ya başka ağaç kütükleriyle birleştirip bir sal yaptılar, ya da içini oyup piragua biçimine soktular. İ.Ö. 1500 yılına ait bir Teb lahitinin bulunuşu, bir Fenike gemisinin eskiye benzer bir gemi yapımını sağladı. Asur denizciliği üstüne hemen hemen tüm bilgi de iki alçak kabartmayla sınırlıdır. Bunlardan biri, odun yükleyen bir gemiyi (İ.Ö. 7. yy), öbürü, bir Sanherib kadırgasını betimler. Bunların yanı sıra bir de ziftle kaplanıp su geçirmemesi sağlanan kuffe adlı yuvarlak sepetler vardı. Bunlar Dicle ve Fırat nehirlerinde hâlâ kullanılmaktadır. Akdeniz dışına çıkmaktan çekinmeyen Fenikeliler ve Kartacalılar da hiç kuşkusuz iyi denizciydiler. Mısır denizciliğinde, tek parça piragualar ve papirüsten yapılma teknelerden sonra, IV. hanedan döneminden (M.Ö. 3000) başlayarak ağaç gemiler kullanıldı, ilk gemiler Nil'den dışarı pek çıkmadılar; ama daha sonrakiler oldukça uzun yolculuklar yaptılar. Bunlardan kraliçe Haçepsut'un Punt ülkesine çıktığı sefer ünlüdür. Deyr ül-Bahri yarında bulunan dev fresk bu seferi canlandırır.[1]

Hellenlerde ise erken arkaik döneminde, gemiler hem savaşlarda, hem de bunlardan ayrılmayan ticarî seferlerde kullanılıyordu. Daha sonra ticari gemiler (şişkin bordalı) ve savaş gemileri (uzun) ayrımı ortaya çıktı. Savaşta önce pentekontoroslar (50 kürekçi), VI yy.'ın ortalarından başlayarak da (en büyük donanma Sisam'lı Polykrates'in donanmasıydı) trieres'ler kullanıldı: bunların uzunluğu 36 m, genişliği 6 m, çektiği su 1 m, çektiği hava 2,20 m, yelken takımı 175 m^2, kürek sayısı 170, mürettebatı 200 kişiydi. 3 kata dağıtılan kürek takımında 62, 54 ve 54 olmak üzere 170 kürekçi yer alırdı. Generaller, deniz savaşlarında düşmanın küreklerini kırmak, triereslerin mahmuzuyla teknesini delmek için taktikler geliştirirlerdi. Bu çarpışmalar, çoğu kez düşman topraklarını yağmalamaya hedef olan çıkarmalar yapılmasıyla sonuçlanırdı (trieresler, bu amaçla epibates denilen denizci askerler ve okçular taşırdı). Klasik dönemde, en etkili yunan donanması, Atina'ya aitti. (Atina donanması, Laurion madenlerinin geliriyle, Delos birliği üyelerinin vergileri ve zengin yurttaşlara özgü trierarkhia ile finanse edildi.) Hellen döneminde, Rodos donanması deniz polisi görevini üstlendi; ancak korsanlar

[1] Büyük Larousse, 1992, s.293

(lemboi adlı hızlı sandallardan yararlanmada ustaydılar) onların güvenirliliğini azalttı. Marsilyalı (bu kent o dönemde Yunan sömürgesiydi) denizciler, özellikle de Pytheas ve Euthymenes, Herakles Sütunları'nın ötesine uzanan yolculuklarıyla ün yaptılar.[2]

1.1.1. Limanlar

Denizcilik kavramının ilk olarak MÖ IV. binyılda Mısır'da ortaya çıktığı düşünülmekledir. Erken bronz çağda Mısırlıların birbirine bağlanmış sazlardan yapılmış salları vardı.[3] İlk modern teknenin temeli küreğin icadı ile birlikte bir omurga etrafına tahtalar yerleştirilerek atılmıştır.[4] Daha sonra yelkenin icadı ile birlikte denizciler engin denizlerde yol almış ve uzak diyarlara ulaşabilmişlerdir. Denizaşırı ticari ilişkiler ise bu noktadan sonra başlamış olmalıdır.

İlk kullanılan limanlar doğal limanlar olmuştur. Denizciler gemilerini bu korunaklı ve elverişli yerlere demirleyerek deniz yolculuklarının en önemli beklentilerinden birini aşmış olmalıdırlar. Bu ilk zamanlarda yapılan alışverişler de kuşkusuz en ilkel ve düzensiz ticareti oluşturmuştur. Ayrıca Mısır'ın ilk zamanlarda Suriye kıyılarına asker taşımış olması gibi deniz ticaretine bağlı olarak askeri platformda da kullanmışlardır. Daha sonra ticari ve askeri isteklere bağlı olarak gemilerin çoğalması ve boyutlarının büyümesi doğal limanların yeterli olmamasına neden olmuş ve başka limanlara ihtiyaç duyulmuştur. Limanların ortaya çıktığı bu erken dönemlerde gerek nehir kenarlarında gerekse delta ya da kıyı boyunca, ekonomik çıkarlar topografik ve stratejik konum limanların yer seçiminde göz önünde bulundurulmuştur.[5]

Zamanla ticaretin gelişmesi, kolonizasyon hareketleri ve askeri deniz gücünün öneminin artması gibi sebepler liman olgusu ve mimarisinin çelişmesine neden olmuş ve limanların ağır tonajlı ve çok sayıda gemiyi barındırabilecek düzeye gelmesi sağlanmıştır.

En eskiçağ limanları ile ilgili antik döneni bilgilerimiz kısıtlıdır. Kaynaklar genellikle geç dönem yazarlarına aittir. En eski dönemlere ait bilgileri en çok gerek yapılan kazılardan gerekse eski medeniyetlere ait liman tasvirlerinden öğrenmekteyiz. Ancak bu liman

[2] www.denizce.com.tr Erişim Tarihi: 15.04.2007
[3] Casson L, 2002, s.9
[4] Casson L, 2002, s.9
[5] Özdaş H, 1995, s.259

tasvirlerine ait erken dönemlerdeki bilgiler de oldukça nadirdir. Elimizdeki bu türden bilgileri sadece Mısır tasvirlerinde bulabiliyoruz. Bu hususta en eski örneklerden birisi MÖ 1400 yılına tarihlenmektedir. Bu tarihe ait Teb"deki bir Mısır mezarında, bir limana gelen gemiler resmedilmiştir.[6] Ancak bu tasvir bize liman yapısı hakkında bilgi vermemektedir. Bu yüzyıllara ait deniz tasvirleri az da olsa mevcuttur. Klasik Yunan döneminin liman tasvirleri ise bazı İtalya kent sikkelerini saymazsak bulunmamaktadır. Elimizdeki liman tasvirlerinin çoğu Roma dönemine aittir. Roma dönemi limanları hakkında çok daha geniş bilgilere sahibiz. Liman kazılarına dönersek yine elimizdeki bilgilerin çoğu geç dönemleri İşaret etmektedir.

Antik limanlarla ilgili diğer bilgileri antik dönem yazarlarından almaktayız. Ancak bu tarz bilgileri de geç, dönem eserleri teşkil etmektedir. Skylaks'ın[7] Akdeniz ve Karadeniz antik limanlarıyla ilgili eseri bizim için çok önemlidir. Bu eserde sadece limanlar değil bazı Doğu Akdeniz rotaları ve mesafeler ile ilgili bilgilerde bulunmaktadır. Limanlarla ilgili olarak yine önemli eserler arasında M.Ö. 3. yüzyılda Philon'un yazmış olduğu kitap ve Vitruvius'un[8] M.Ö I. yüzyılda meydana getirdiği ve limanlara da yer verdiği mimari çalışması sayılır. Yine tarihçi Arrian"ın Kartacalı Hanno'nun batı Afrika sahillerine yaptığı yolculuğu ve B. İskender'in amirallerinden birisi olan Neanchys"in İndus Nehri"nden Fırat çevresine kadar yaptığı yolculuğu anlatan raporları konumuz açısından çok önem teşkil etmektedir. Antik dönem limanlarının yerleri "periptori" adı verilen antik dönem kayıt defterleri sayesinde tespit edilebilmektedir. Bunların dışında Strabon ve Herodotos gibi bazı gezgin ve tarihçiler bize antik dönem limanları hakkında bilgiler vermektedir. Ve gezginlerin yaptığı incelemeler örneğin: Bcaufort (1817). Spratt (1818) ve kardeşi Beechey (1828) bizlere gözleme dayalı çok önemli bilgiler aktarmaktadır.[9] Bunların dışında elimize ulaşmış yazıtlardan limanlardaki günlük yaşam ve ticaret hususunda ve daha birçok konuda bilgi almaktayız.

Antik çağda sadece deniz limanları değil nehir limanları da bulunmaktaydı. Hatta büyük limanlar genellikle nehir ağızlarında bulunuyordu. Böyle bir konum, limana gelen malları iç bölgelere, antik çağda her zaman en ucuz ve en etkili su taşımacılığıyla ulaştırmak için çok elverişlidir.[10] Ancak özellikle en eski çağlarda liman yapımının gelişmediği

[6] Casson L, 2002, s.35
[7] Skylaks, 1965,
[8] Vitruvius, 1998
[9] Blackman D.J, 1982, s.104
[10] Casson L, 2002, s.144

dönemlerde nehir ağızlarının gemiler açısından çok elverişli olduğunu söyleyemiyoruz. Bu dönemlerde bu ağızlar deniz taşıtları için elverişliydi. Ayrıca nehirlerin denize döküldüğü bu noktalar limanlar ve ticaret rotalarının belirlenmesi açısından çok önemli olmuştur. Elimizde bu konuda MÖ.5. yüzyıldan sonraki dönemlere ait bolca kanıt bulunmaktadır. Burada belirtmemiz gereken önemli bir husus eski çağlarda da geniş ölçüde kullanılmış ve yararlanılmış olan nehir ağızlarından, Helenistik ve Roma dönemlerinde inşa edilen büyük liman ve liman tesisleriyle çok daha geniş ölçülerde faydalanılmış olmasıdır. Nil Nehri ağzındaki konumuyla İskenderiye Limanı bu duruma iyi bir örnektir. Hatta İskenderiye Limanı önemini büyük ölçüde Nil Nehrine borçluydu diyebiliriz. Diğer bir Örnek olarak Tibet Nehri ağzındaki Ostia Limanı'nı verebiliriz. Bu limanı büyük gemiler açısından elverişli bir hale getirebilmek için nehrin ağzında büyük bir havuz oluşturulmuştur. Bu tür yapılanmalar sayesinde deniz ile iç bölgeler arasındaki ticari ilişkiler hızlı, canlı ve ucuz olarak gerçekleştirilmekteydi.

Önemli bir liman bölgesi de hiç kuşkusuz Ege bölgesi olarak bildiğimiz İoniya kıyılarıydı. Burada başta Ephesos ve Miletos olmak üzere Phokia, Teos, Priene, Didyma, Iasos, Halikarnasos gibi önemli limanlar bulunmaktaydı. Ayrıca daha yukarıda Aiolis ve Troas kıyılarında Troia, Abydos, Dardanos Assos gibi önemli limanlarda yer almaktaydı.

Doğu Akdeniz Ticari rotaları üzerinde önemli bir konumu teşkil eden ve büyük gemilere ev sahipliği yapabilecek limanların başlıcaları ise şunlardır. Yakın Doğu'dan yola çıkarak Güney Anadolu Kıyıları önünden Ege'ye çıkacak gemiler için önce Side (Selimiye), daha sonra Attaleia (Antalya) limanları Phaselis (Tekirova), Rhodos ve Knidos, Yunanistan'dan İtalya'ya ulaşan rota üzerinde Korkyra ve Tarentum limanlarıdır. Yakın Doğu'dan Batı Akdeniz'e ulaşan güney rotasında ise gemiler Kıbrıs ve Mısır limanlarını kullanarak Kartaca Limanına ulaşıyorlardı. Diğer önemli geçiş noktaları Bosporos üzerinden Karadeniz (Hukseinos) ve Marmara'yı (Propontis) birleştiren Byzantion Boğazı. Sestus (Yalıkabat), Gelibolu Yarımadasının balı kıyısı üzerinden Dardanos (Troas Bölgesinde) ve bunların arasında bulunan Kyzikos"tur. Bunların dışında Knidos önemli bir geçiş noktasıydı. Diğer bir rota ise Ege'den batıya Güney Yunanistan'dan güvenli bir geçiş olan Korinth'dir ve erzak yolunu da oluşturmaktaydı.[11]

[11] Blackman D.J, 1982, s.186-187

1.1.2. Ticaret

En eski çağlardan itibaren deniz ticareti kavramının ilk ortaya çıktığı ve geliştiği yer Doğu Akdeniz kıyıları olmuştur.[12] Deniz ticareti kavramı şüphesiz ilk deniz taşıtları ve yelkenin bulunmasıyla paralel olarak doğup gelişmiştir. Erken Bronz Çağ"da (MÖ 3000) bu ilk gemiler üretim fazlalarını deniz aşırı uzak diyarlara götürüp ihtiyaçları olduğu ürünlerle ülkelerine dönmüşler ve ilk deniz ticaretini başlatmışlardır. Bu ilk deniz ulaşım araçlarının ilk olarak Mısır'da geliştirildiği sanılmaktadır.[13] Bu nedenle ilk deniz ticareti de Mısır kıyılarında gerçekleştirilmiş olmalıdır. Söz konusu alışverişler zamanla gerçek bir ticari anlayışa dönüşmüş ve sanayileşme bilinci oluşmuştur. Böylece Doğu Akdeniz uygarlıkları sadece ihtiyaç duydukları ürünlere ve hammaddelere yönelmekle kalmamış aynı zamanda kar bilinciyle de hareket etmişlerdir.

Bronz Çağın'da gemilerin boyutları küçüktür ve tüm antik çağ boyunca söz konusu olduğu gibi ticaret mevsimi sıcak aylardı. Ayrıca deniz yeni bir dünya idi. Ticaretin boyutu da bu unsurlar etrafında değerlendirilmelidir. Ancak yine de Bronz Çağ"da Doğu Akdeniz deniz ticaretinin çok renkli ve canlı olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. Nitekim deniz ticareti devletlerin siyasi planlarını, ortaya çıktığı Bronz Çağ"dan itibaren yoğun olarak etkilemiştir. M.Ö. 500"e kadar Akdeniz'de siyasi kurumlar tam olarak şekillenmediğinden, denizi kontrol altına almak ve ondan faydalanmak bir hayal olarak kalmıştır.[14]

İlk alışverişler takas ve hediyeleşme seklinde yapılmıştır. Burada sözünü ettiğimiz hediyeleşmeler devletlerarasında genellikle ihtiyaca yönelik olarak gerçekleştiriliyordu. Bu görüşün doğruluğu. Doğu kültürlerinde ve Girit'in Minos kültüründe saptanan durumların yakın benzerleriyle kanıtlanır.[15] Bronz Çağın en önemli İhraç malları gemi yapımı için gerekli olan kereste, bakır, kalay, altın ve gümüş gibi metaller, değerli taşlar, şarap, zeytinyağı, özellikle Fenike ile Mısır tarzı tekstil ve tekstil ürünleri ve cam eserler olarak sıralanabilir.

Demir Çağı ve onu takip eden yüzyıllarda Doğu Akdeniz'de uygarlık adına doğup filizlenmiş kültürel, ticari ve siyasi birçok unsur batıya doğru kaymıştır.[16] Bu iletişim süreci

[12] Turanlı T., 1999, s.13
[13] Turanlı T., 1999, s.9
[14] Starr C.G., 2000, s.3
[15] Alexıou S., 1991, s.158
[16] Henn V, 1998, s.100

sonunda karşımıza çıkan ilk uygarlık Yunan uygarlığı olmuştur. Böylece bu çağda Doğu Akdeniz'in en önemli deniz uygarlığı olan Fenikelilerin karşısında Helenler önemli bir rakip olarak belirmiştirler. M.Ö 8. yüzyıl ile birlikte gerek Fenikeliler gerekse Yunanlılar tüm Akdeniz kıyıları boyunca yoğun kolonizasyon hareketlerine girişmişlerdir.[17] Kolonizasyon süreciyle bir anlamda Akdeniz dünyası küçülmüştür.[18] Bu hareketlerin en büyük ticari getirisi öncelikle yepyeni hammadde kaynaklarının ve pazarların ortaya çıkması olmuştur. Buna bağlı olarak rekabet daha da artmış ticari anlayış, ekonomik, siyasi ve askeri platformların tam ortasında yerini bulmuştur. Burada sözünü etliğimiz Bronz Çağ'dakinden çok daha gelişmiş ve planlı, yasaları her daim birebir etkileyen, tamamıyla kar bilinciyle oluşturulmuş bir siyasi altyapıdır.

Yine bu dönem içerisinde Lydialılar'ın sikkeyi keşfetmeleri[19] ile bu harika buluş hızlı bir şekilde yayılmış ve kullanılmıştır. Böylece ekonomik dünya çok daha rahat bir ticaret ortamına girmiştir. Ayrıca bu çağda gemilerin boyutları büyümüş, buna bağlı olarak yeni liman ihtiyaçları doğmuştur. Böylece liman ve liman teknolojisi ile mühendisliği gelişmiştir. Bu sayede sadece doğal liman olanaklarına sahip şanslı bölgeler değil, ticari olanaklara sahip, deniz ticareti ile uğraşmak isteyen her halk yapay inşa teknikleriyle oluşturdukları limanları sayesinde bu pazarda yerlerini bulmuştur. Ayrıca sadece ticari mal potansiyelleri değil aynı zamanda sahip olunan liman ve liman teknolojileri de her bölgenin kendi deniz ticaretine yapılacak en büyük katkılardan birisi olarak ortaya çıkmıştır.

Bu çağda rağbet gören ihraç ürünleri genellikle Bronz Çağ'a göre daha yaygın, yani birkaç alternatif bölgede elde edilebilecek düzeye geldiği için ihracatta kalite, ulaşım, fiyat gibi unsurlar daha da önemli hale gelmiştir. Şarap ve zeytinyağı gibi tarımsal anlayışlar zamanla öğrenilen ve geliştirilen unsurlar olduğu için Doğu Akdeniz medeniyetlerinin bu konuda şanslı olduğunu söyleyebiliriz. Ancak yine de bu ürünler her ne kadar da Doğu Akdeniz'den yayılmış olsa da Yunan dünyasında çok rağbet görmüş ve bu topraklarda büyük bir özenle geliştirilmesinde gecikilmemiştir. Bu dönemde çanak çömlek, cam eser ve metal eserlerin sadece bölgeye has olarak değil ticari anlayışa yönelik rağbet görecek şekilde,

[17] Mansel A. M., 1999, s.160
[18] Tekin O., 2001, s.55
[19] Akurgal E., 2000, s.286

hedeflenen uygarlıkların zevklerine göre yapılmış olduğunu görüyoruz. Bu da sanayileşme hakkında iyi bir fikir vermektedir.[20]

Bu çağa ait en önemli ihraç malları da Bronz Çağ'dakinden çok farklı değildir. Ancak sanatsal özellik taşıyan eserlerde belirgin bir gelişim meydana gelmiştir. Bunun haricinde özellikle Yunanistan ve Yunan kolonilerinin en önemli ihtiyaçlarından olan tahıl ve hububat ürünleri dönemin en önemli ihraç malları olarak karşımıza çıkmakladır. Bunun yanında heykeller dönemin lüks malları arasında yerini almıştır. Bu heykeller gönümüzde Akdeniz gemi batıklarından çıkarıldığı gibi açık denizlerde balıkçı ağlarına da sıkça takılıp çıkmaktadır.[21]

Doğu Akdeniz'de başlayıp daha sonra Yunanistan'da ve Yunan dünyasında da filizlenip gelişen uygarlık unsurları kolonizasyon hareketleri sonucu buradan Batı Akdeniz'e yayılmış, buradan Kartaca ve daha sonra Roma uygarlıklarına taşınmıştır. Kartaca'nın kültürel alanda bir lider olup olmadığı tartışılabilir ve gerçekle Hellen uygarlığından oldukça etkilenmiştir.[22] Bu ticari etkileşim İçerisinde sadece Akdeniz'e kıyısı olan uygarlıklar değil doğuda Pers ve batıda filizlenip tüm Doğu Akdeniz dünyasına yayılan B. İskender'in İmparatorluğuna kadar birçok uygarlığı siyasi, kültürel, ekonomik ve askeri açıdan yönlendirmiştir.

Akdeniz deniz ticareti ile ilgili antik kaynakların günümüze kadar gelmiş olanlarının çoğu Helenistik ve Roma dönemine aittir. Bunların da büyük çoğunluğunu Roma dönemi kaynakları oluşturmaktadır. Bu nedenle daha eski dönemlere ait bilgilere ulaşılması için Akdeniz'de gerek antik liman batıkları gerekse antik gemi batıkları üzerine sualtı kazı ve araştırmalarına ihtiyaç duyulmaktadır. Akdeniz sayısız antik liman ve gemi batıklarını barındırmaktadır. Bugün bunların çok az bir bölümünde sualtı kazı ve araştırmaları gerçekleştirilebilmiştir. Bu araştırmaların tamamlanması yalnızca ticari tarihe değil kültürel ve siyasi tarihe de ışık tutacaktır.

[20] Hamza L., 2006, s.6
[21] Hamza L., 2006, s.7
[22] Starr C.G., 2000, s.79

İKİNCİ BÖLÜM
ANTİK ÇAĞDA GEMİLER VE GEMİCİLİK

2.1.ANTİK ÇAĞDA GEMİLER

2.1.1. Yelken ve Yelkenli Gemiler

Bilinen ilk yelkenler M.Ö 3500 yıllarında Mısırlılar tararından sazlardan örülüp teknelerin burunlarında yer alan direklerde kullanılmışlardır.[23] Bu yelkenler seren adı verilen yatay gönderler ile birlikte direğe basılarak kullanılmaktadırlar. Günümüzde kullanılan üçgen biçimli markoni yelkenler ise ancak M.S XIX. yüzyılın sonu, M.S XX. yüzyılın başında kullanılmaya başlanmıştır. Bir yelkenli teknenin hareket etmesi için gerekli en önemli şey rüzgârdır. Rüzgârdan sonra ise dalga gelmektedir.

Modern markoni yelkenlerde rüzgâr, direğe basılan ve "orsa yakası" adı verilen kısmı sabit olan yelken yüzeyinin her iki tarafından geçerek tekneyi hareket ettirir. Bu nedenle tekneler "orsa seyri" adı verilen bir seyir ile 45° ila 15 arasında değişen açılarda rüzgâra doğru hareket edebilirler. Ancak antikçağ yelkenlilerinde böyle bir seyir söz konusu değildir. Bunun da nedeni kullanılan yelkenlerin kare biçimli olması ve sabit olan orsa yakasının bulunmamasıdır. Bu nedenden dolayı, yelkenin gerilmesi gereken yakalarından biri bu görevi yerine getiremez ve yüzeyin her iki tarafından geçmesi gereken rüzgâr, yelkenin yalnızca bir yüzeyinde hareket eder. Sonuç olarak M.S XX. yüzyılın başlarına dek yaygın biçimde kullanılmış olan kare yelkenler yani kabasorta armalı tekneler, rüzgârı en fazla 90° ile kullanabilmektedirler ve rüzgâra karşı yapılan orsa seyirde hareket edememektedirler. Rüzgârın yandan alınması ile yapılan apaz seyir, sert havalarda tekneleri kimi zaman gereğinden fazla yatırdığı için çok tercih edilen bir seyir değildir.[24]

Günümüzdeki yelkenli teknelerin balansı omurgaya bağlanan ve "salma" adı verilen ağırlıkla sağlanmaktadır. Salmanın görevi; direkli teknelerin devrilmesini önlemek ve yelkenle yapılan seyirlerde, rüzgar kuvvetinin yelkenin üzerine binmesi ile oluşan kayma momentini minimum düzeye indirgemektir. Antik Çağ'da ise teknelerin balansı "safra taşı" adı verilen ve teknenin iç kısmında alabandalara yerleştirilen taşlarla sağlanmaktaydı.

[23] Casson L, 2002, s.9
[24] Köyağasıoğlu O., 2006, s.3

Genellikle yumruk büyüklüğünde taşlardan oluşan safraların kenarları, ahşaba zarar vermeyi önlemek için yontulmuştur. Günümüzde araştırması yapılan pek çok batıkta bu safra taşlarından oldukça fazla sayıda ele geçmektedir. Antik gemilerde omurgaya yerleştirilen bir salma olmadığı için apaz seyirde, yelkene binen rüzgâr kuvveti ile teknenin yana kayışı artacaktır.[25]

Bu tür nedenlerden dolayı antik gemilerin seyirlerinde, yelkenli ticaret gemilerinin okyanus aşırı seferlerinde de kullandıkları gibi, kıç omuzluktan alınan rüzgar ile yapılan geniş apaz seyri ve arkadan alınan rüzgar ile yapılan pupa seyri tercih edilmiştir. Diğer taraftan antik gemilerin hidrodinamik yapılan gemilerin orsa seyirde seyretmelerine olanak tanımamaktadır.

2.1.2. Antik Çağ'da Gemi Yapımı

Ahşap tekne inşasında klasik anlamda iki temel yapım tekniği uygulanmaktadır. Bunlardan ilki günümüzde hala kullanılmakta olan "Yığma" tekniğidir. Bu teknikte öncelikle omurga inşa edilir. Bu omurganın üzerine teknenin formunu veren postalar monte edildikten sonra dışarıdan postalara bağlanan ve ahşap lataların bir araya gelmesi ile oluşturulan kabuk (forma) sarılır. Bu teknik kendi içersinde de çeşitli gruplara ayrılır.

Güney Asya'da ve Kuzey Avrupa'nın bazı kesimlerinde kullanılan bir başka teknik ise "Yığma" inşa tekniğinin tam tersidir; bütün latalar birbirlerine tutturularak bir kabuk elde edilir. Kabuğun iç kısmına postalar yerleştirilerek sağlamlaştırılır. "Armoz Kaplama" olarak adlandırılan bu teknikte latalar birbirlerine üç yolla birleştirilirler, ilki Vikingler tarafından oldukça yoğun biçimde kullanılmıştır: Her lata, altındakinin üstüne biraz içeriden ağaç kavelatalarla (ahşap kama) tutturulur.[26] Diğer iki yöntemde lataların armozları (yatay kenarları) birbirlerine birleştirilir. Aradaki tek fark birleştirilme biçimleridir. Birinde latalar birbirlerine armozlara yakın kısımlarda açılan deliklerden geçirilen sicimler ile bağlanırlardı. Diğerinde ise latalar birbirlerine kenet ve kavelatalar ile tutturulurlardı (Mortice & Tenon [Zıvana ve Kavelata] tekniği). Aynı yöntem Yunanlı, Romalı ve Fenikeli gemi ustaları tarafından kullanılmaktaydı.

[25] Köyağasıoğlu O., 2006, s.4
[26] Casson L, 2002, s.26

Ancak bu iki yöntemin bir karışımı olan başka bir gemi inşa tekniği ile ilk defa 2002 yılında Bodrum açıklarında yapılan Pabuç Burnu Kazısı'nda karşılaşıldı. M.Ö VI. yüzyıla tarihlendirilen bu batıktan ele geçirilen kaplama tahtaları birbirlerine hem kavelata ve zıvanalarla hem de sicimlerle tutturulmuşlardır.[27]

İncelenen batıkların çoğu, M.Ö IV. yüzyıl ve sonrasına aittirler. Bu karakteristik inşa tekniği en gelişkin evresindeydi ve uzun bir süre, M.S I. yüzyılın sonlarına kadar varlığını sürdürecekti. Bu süre içersinde gemi ustaları zıvana yuvalarını birbirine 10 cm., bazen daha az mesafe ile yerleştiriyorlardı. Bir örnekte gemi ustası, zıvanalardan birini latanın geminin içine bakan yüzüne yakın, bitişiktekini de kalasın geminin dışına bakan yüzüne yakın koyarak çakışmalarım önlemiş, arada nerede ise hiç boşluk bırakmamıştır. Ustalar genellikle 5 cm. genişliğinde büyük zıvanaları tercih etmişlerdir.[28] Fakat genişliğin iki katına çıktığı zamanlarda olmuştur ve bunlar latanın yarısına kadar içeri girmiştir. Lataları birbirlerine çaktıktan ve zıvanaları yuvalarına oturttuktan sonra, zıvananın her iki yansı armuzların alt ve üstünden tahta çivilerle mıhlayarak, ayrılmamaları garanti altına alınmıştır. Kabuğun kısmen ya da tamamen oluşturulmasının ardından, güçlendirmek için içersine kafes yerleştirilmiştir. Yerleştirilen bu kafes, günümüzde ahşap tekne yapımında kullanılan postaların temelini oluşturmaktadır.

Armozları birleştiren yakın konumlandırılmış zıvana yuvaları sayesinde, kalafatlama için yer kalmıyordu. Zaten buna da ihtiyaç duyulmamaktaydı. Gemi suya indiğinde ahşaplar şişiyordu, böylece su geçirmez hale geliyordu. Bazı teknelerde denizin aşındırıcı etkisinden korunmak için alt kısım katranlanıyor, üzeri büyük başlı bakır çivilerle tutturulmuş ince kurşun levhalarla kaplanıyordu.[29] Akdeniz çevresinde 57 bölgeden gelen batık raporlarında kurşun plakaların kullanıldığı görülmektedir. En erken kullanım ise M.Ö IV. yüzyılın ortalarına tarihlendirilen El Sec'tedir. Muhtemelen çok pahalı olduğundan dolayı kurşun kaplama Geç İmparatorluk döneminin ortalarında bırakılmıştır. Ancak M.S XIX. yüzyılın sonlarından itibaren lüks yatların ve bazı ticari gemilerin sualtları yosun tutmasına ve çürümeye karşı bronzla kaplanmaktaydı. Ancak motor kullanımının yaygınlaştığı M.S XX. yüzyılın ikinci yarısından sonra bu teknik terk edilmiştir, çünkü bronz tuzlu suda elektrolize yol açtığı için teknelerin pervanelerini eritmekteydi.

[27] Polzer M. E., 2004, s.8-9
[28] Casson L, 2002, s.27
[29] Casson L, 2002, s.31

M.Ö VI. yüzyıl ile M.S V. yüzyıl araşma tarihlendirilen tüm batıklarda bronz çivilere rastlanmıştır. En sık kullanım ise M.S I. yüzyılda karşımıza çıkmaktadır. Demir çivilerin ise M.S I. ve II. yüzyıllarda kullanımı azken M.S III. ve IV. yüzyıllarda kullanımı normal seviyeye ulaşmıştır.[30]

M. S V. yüzyıl antik gemi inşasında bir dönüm noktası teşkil etmektedir. Bu tarihten itibaren, gemi ustaları kabuk dayanıklılığını zıvana sayısını kademeli olarak indirerek azalttılar. Buna karşılık içe yerleştirilen postalara önem verdiler.[31]

Oldukça detaylı olan marangozluk işinde ağaç seçimi çok önemlidir. Eğer ağaç çok kuruysa çatlayabilir. Gereğinden fazla ıslaksa, kuruduğu zaman çeker ve kavelatalar yerlerinden oynayabilirler. Muhtemelen kavelatalar yerlerine oturtulurken yağlanıyorlardı ve yuvalarına oldukça sıkı biçimde çakılıyorlardı.[32]

Homeros, Odysseia'da bize gemi yapımı ile ilgili çok önemli bilgiler vermektedir. Kalypso'nun Adası'ndan ayrılmak için Odysseus kendisine bir tekne - sal inşa etmektedir: [33]

"...baltayla yontup düzeltti güzelce,
bir ip çekip denk getirdi hepsini.
Derken, delgiler getirdi Kalypso, yüce tanrıça,
O da delikler açıp takozlar yaptı,
Sonra birbirine çaktı tahtaları.
Bir marangoz ambar dibini nasıl ölçerse,
Geniş bir yük gemisini ustaca yaparsa nasıl,
Odysseus da öyle en ve boy verdi salın döşemesine,
sık mertekler dikip kurdu küpeşteyi,
sonra geniş tahtalarla kaplayıp tamamladı onu... "

Yukarıdaki metinden anladığımız kadarıyla, kesilen ağaçlan şekillendirmek için günümüzde kullanılan "keser" yerine antik çağda balta kullanılmaktaydı. Odysseus, teknesini

[30] Parker A. J., 1992, s.27
[31] Casson L, 2002, s.33
[32] Johnstone P., 1974, s.39
[33] Homeros, **Odysseia**, V:240–255

inşa edebilmek için yontmuş olduğu kaplamaların üzerine, Tanrıça Kalypso'nun getirdiği matkaplar ile delikler açmıştır. Yunanca orijinalinde deliklerden ve takozlardan bahsederken Gomphoi ve Harmoniai kelimeleri kullanılmaktadır. Yani bunlar kavelata ve zıvana anlamında kullanılmıştır. M.Ö V. yüzyılda denize hazırlanan gemilerin olduğu tersaneleri tasvir ederken Gomphoi'nin çakıldığından bahsetmektedir.[34] Buradan anlaşılan; Odysseus, Zıvana ve Kavelata Tekniğini kullanarak kaplama latalarını birbirlerine birleştirmiştir. İlyada'nın metninin Yunancasında Odysseus'un salım boyutlandırması bahsinde Edaphos, kelimesi teknenin yuvarlak gövdesi anlamında; Törnosetai kelimesi ise gövdenin yuvarlaklığını vurgulamak için kullanılmıştır. Buna göre, Odysseus'un yaptığı bir sal değil, yuvarlak gövdeli bir gemidir.

Kazısı bitirilen ve replikası yapılan en önemli batık şüphesiz ki Kıbrıs'ta bulunan ve M.Ö IV. yüzyıla tarihlendirilen ″Kyrenid″ batığıdır. Bu gemide de. Nemi, Porticello ve Marsala batıklarında kullanılan "Önce Kabuk" inşa tekniğinin karakteristik bir örneğidir.[35] Kaplamaların her biri, bir diğerine içlerine giren kenetlerin kalınlığındaki kavelatalar ile tutturulmuştur. Kaplamalarda ağaç olarak Aleppo Çamı (Pinus Halepensis), kavelatalarda ise Anadolu Meşesi (Quercus Cerrus L.) kullanılmıştır. Çünkü çam Kıbrıs'ta yetişmektedir ve yerel köknardan daha uygundur. Ayrıca daha hafif olduğu için hızlı ve manevra kabiliyeti yüksek savaş gemilerinde de kullanılmaktadır.[36]

Kyrenia Batığında antik gemi yapımı hakkında ilginç örneklere rastlanmıştır. Postalar, kaplamaların içine yerleştirilip bronz çivilerle gövdenin dışından içine doğru çakılıp sıkıştırılmaktaydılar. Batıktaki postaların ilginç tarafı birbirlerinden değişik ölçülerde olmalarıdır. Bunların yanı sıra, omurganın üzerinden geçen bir parçanın uzatması muhtemelen küpeşteye, bir sonraki ise omurganın hemen yakınından sintinenin dönüş yaptığı yere kadar uzanmaktadır. Bu postalar üzerinde kargoların taşındığı ahşap farşlar bulunmaktadır. Postaların üzerlerinde, nereye geleceklerini gösteren Grekçe harfler kazınmıştır. Gövdenin dışı ise siyahtan açık maviye, kahverengiye, mora ve yeşile kadar değişik tonlarda zift, balmumu, boya ya da bunların hepsinin karışımı maddeler ile kaplanmıştır. Parlak renkli boyalar ise süsleme amaçlı kullanılmıştır.[37]

[34] Aristopanes, **Acharnians**, 2002, s.252
[35] Pomey P., 2004, s.30
[36] Johnstone P., 1974, s.39
[37] Johnstone P., 1974, s.40

Deniz kurtlarına karşı büyük gemiler için pahalı ancak etkili bir çözüm bulunmuştur. Gövdenin dışı önce katrana batırılmış ketenle ve daha sonra Antik Çağ kaynaklarında "kurşun döşeme" olarak geçen kare ya da dörtgen biçimli ince kurşun levhalarla kaplanıyordu. Bu kaplamalar gövdeye çiviyle sabitleniyordu.[38]

Geminin orta bölümünde saklanan amphoralar, gemi ile ilgili iki anahtar özelliği daha günümüze kadar korumuşlardır: Direk ıskaçası ve sintine suyunu toplamak için kullanılan bir kuyu. Direk ıskaçası direk dibini kavrayan bir yuvaya sahip olan uzun bir kalastır; gemi omurgasının büyük bir kısmım kaplar ve direk kullanıldığı zaman açığa çıkan gerilimi dağıtır. Büyük gemilerde bu kalas, masif olduğu kadar uzundur da. Sintine suyunu biriktirmek için kullanılan kuyu, teknenin en dibinde yer alan kutu şeklinde bir haznedir. Çevresinde genellikle rastlanan kurşun borular, toplanan suyu sintine pompası vazifesi görerek dışarı atmayı sağlar.[39] Bu borular genellikle su hattının altına yerleştirilmişlerdir.[40] Safra olarak da kullanışlı olan bu kurşun boruların savaş gemilerinde kullanıldıklarına dair hiçbir kanıt yoktur.[41]

M.S. 70 yılına tarihlendirilen Madrague De Giens Batığı'nda "Önce Kabuk" inşa tekniğinin önemli örneklerindendir ancak diğer batıklara nazaran farş sistemi farklılık göstermektedir. Normalde farşlar omurgaya metal çivilerle bağlanırken, bu batıkta farşların omurgayla hiçbir bağlantıları yoktur. Tüm diğer postalar omurgadan tamamen bağımlıdırlar ve iskeleti oluşturan farklı parçalar arasında hiçbir bağlantı yoktur. Tam olarak birleşmemiş olan iskelet, dış kaplamaya geleneksel Zıvana ve Kavelata Tekniği ile birleştirilmiştir.[42]

Hesiodos, kendisinin de kabul ettiği gibi bir kara adamı olmasına rağmen "işler ve Günler" adlı eserinde dönemin denizcileri için önemli öğütler vermektedir. Örneğin mevsimlik bakım için;

"*... taşlar yığarsın dört yanına*
Islak soluklu rüzgârlardan korumak için
Geminin tıkacını da çıkar ki

[38] Landels J.G, 1998, s.180
[39] Casson L, 2002, s.119
[40] Greenhill B., 1976, s.165
[41] Greenhill B., 1976, s.166
[42] Pomey P., 2004, s.30

Zeus'un yağmurları tekneyi çürütmesin.
Bütün donanımı derli toplu içeri al,
Güzelce katla gemici geminin kanatlarım
Dümeni de ocak başına koy kurusun.
Ve bekle deniz mevsiminin gelmesini.
Gelince sür denize hızlı gemini...''[43]

Lataları birleştirmek için, uygun konumda tutmak ve doğru kavisi vermek amacıyla, yapım aşamasında omurganın çevresine bir dizi "kereste kelepçesi" *(Druokhoi)* yerleştiriliyordu. Ancak bu kelepçeler geminin bir parçası sayılmıyorlardı, çünkü gövdenin dışındaydılar. Aslında olağan uygulama, tekne çevrelerini, gövde tamamlandıktan sonra yada tamamlanmadan hemen önce yapmak ve gövdenin içine yerleştirmekti. Bu, üst üste binen latalarla yapılan tekne için izlenilen yöntemin tam tersi idi.

Bu yöntemle yapılmış bir gövdeyi güçlendirmek ve deniz fırtınalı olduğunda korumak için, yunanlılar Hypozamata, "alt - kayışları" adı verilen aletler kullanıyordu. Bunlara ilişkin en bilinen anlatım St. Paul'ün bir deniz yolculuğunu anlattığı oyununda geçer (Oyunlar, 27. Bölüm - 17. Cilt). Genel kabul gören görüş (Bununla ilgili çok tartışma olsa da) "alt - kayışlarının" tehlike anında palangalar yardımıyla gerilebilen, pruvadan kıç tarafa kadar gövdenin dış kısmı boyunca uzanan ağır halatlar olduğudur. Bu uygulama için günümüzde kullanılan terim ise "sıkı bağlama"dır.[44]

Trireme'ler diğer antik gemiler gibi zıvana ve kavelata tekniği ile inşa edilmekteydi; ancak dar ve uzun olduklarından, gemi omurgasının kamburlaşmasının önüne geçebilmek için Hypozomata'yı kullanıyorlardı. Hypozomata'da gerilimi sağlamak için bugatalar kullanılmaktaydı. Gemi hizmette olmadığı zamanlar bunlar gevşetilerek sökülüyordu, Bu germe işlemi gemi suya indirilmeden biraz önce yapılıyordu.[45]

Deneysel amaçlarla rekonstrüksiyonu yapılan Trireme Olympias'ın gövdesinin isometrik çizimlerine bakıldığı zaman, günümüz gemi inşa tekniği olarak kullanılan postaların

[43] Hesiodos, **İşler ve Günler**, 1991, s.625
[44] Landels J.G, 1998, s.150
[45] Casson L, 2002, s.69

ilk örneklerinin Bizans döneminde karşımıza çıkan yarım postalar olmayabileceği, belki de postaların ilk örneklerinin Klasik Çağ'a kadar geri gidebileceğini bizlere göstermektedir.

Athlit Mahmuzu, Antik Çağ'da savaş gemilerinde uygulanan konstrüksiyonu çok açık bir biçimde gözler önüne sermektedir. Gövde kaplamalarında kullanılan kavelataların çaplan 1,1 cm.dir ki bu, Kyrenia batığında ele geçenlerin iki katıdır. Zıvanalar ise 7,7 cm. genişliğinde ve 12 cm. derinliğindedirler. Bağlantılar, gittikçe incelen ve maksimum çapı yaklaşık 1,5 cm. olan meşe kavelatalarla sağlanmıştır. Bronz çiviler, kavelataların merkezlerine çakılarak kaplamalar ve yumrular mahmuza bağlanmışlardır.[46]

M. Ö 8. yüzyılın ortalarından itibaren vazo resimlerinde üst üste yerleştirilmiş iki kürek sırası görülür. Gemilerin çıkartma yapacak askerleri taşıyabilmesi yada düşman gemilerine yaklaşıp mürettebatına saldırarak denizde savaşabilmesi için, geminin uzunluğuna eşit, ancak genişliğinden daha dar yükseltilmiş bir güverte inşa edilir.[47]

Ele geçen batık kalıntılarına göre M.Ö V. yüzyıldan, M. S XII. yüzyıla kadar gemi boyutlarında büyük değişiklikler olmamıştır. Kazılardan ve yüzey araştırmalarından ele geçen sonuçlara göre gemiler üç sınıfa ayrılmaktadırlar.

1 — Küçük Gemiler: 75 tonun altında kargo veya 1500 amphora taşımaktadırlar. Bu grup, bahsi geçen tüm periyotlarda en çok kullanılan sınıftır.

2 — Orta Boy Gemiler: 75 ton ile 200 ton arasında değişen ağarlıkta kargo veya 2000 – 3000 adet amphora taşımaktadırlar. M.Ö I. yüzyıl ile M.S III. yüzyıl arasındaki periyotta kullanılan sınıftır.

3 —Büyük Boy Gemiler: 250 ton ve üzerinde kargo veya 6000'den fazla amphora taşımaktadırlar. Çoğunlukla Roma Cumhuriyeti'nin geç dönemlerinde kullanılmışlardır. Geç imparatorluk çağında ise bazı ağır mermer yükleri taşımışlardır.[48]

[46] Steffy J. R., 1994, s.59
[47] Landels J.G, 1998, s.155
[48] Parker A. J., 1992, s.26

2.1.3. Antik Çağda Gemi Ekipmanları ve Yapım Malzemeleri

Antik Çağ'da gemilerin, modern yelkenli gemiler gibi pek çok metal ekipmanları yoktu. Donanımlarda kullanılan makaralar ve ipler kullanışsız ve güçsüzdüler. Mürettebat ise beş veya altı kişiden oluşmaktaydı.

Homeros'un Odysseia'sında Antik Çağ'da kullanılan gemiler hakkında önemli bilgilere ulaşabilmekteyiz. Örneğin nasıl yelken bastıklarına hatta arma detaylarına bile rastlamaktayız.

"Kaldırdılar çam direği, diktiler oyuk yuvasına
çarmıhları gerip çektiler sağlam kayışlarla ak yelkeni"[49]

"Bir direk yaptı, sereni taktı ona "[50]

"Kopardı kasırga geminin her iki çarmık halatını "[51]

Elimizde armada kullanılan ahşabı belirtecek herhangi bir tasvir olmasa bile en azından bu cümleden; o dönemde direklerin çam ağacından imal edildiklerini ve sabit olmayıp elle ıskaçaya oturtulduğunu, seren ile basılan parçalı yelkeni basmadan önce direği sabitlemek amacıyla iki adet çarmığı gerdiklerini ve Homeros'un "kayış" olarak tabir ettiği ve örülmüş öküz postu şeritlerinden[52] yapılan mandarlarla beyaz renkte olan yelkeni bastıklarını öğrenmekteyiz. Çam ağacı günümüzde de hala hem kolay bulunur olmasından hem de esnek bir ağaç olmasından dolayı direk yapımında sıkça kullanılmaktadır.

Homeros'un metinlerinden öğrendiğimiz kadarıyla antik dönemde gemilerin renkleri siyah,[53] aşıboyalı, kırmızı aşı boyalı veya lacivertti.[54]

Antik Çağ'da donanmaya ait yapıların arasında bulunan siyah ve beyaz hypaloiphe'den bahsedilmektedir.[55] Bu kelimenin anlamı, kızaktan iyi kayması için geminin omurgasına

[49] Odysseia, II:424–425
[50] Odysseia, V:254
[51] Odysseia, XII:409
[52] Landels J.G, 1998, s.171
[53] Homeros, **İlyada**, I: 141
[54] Odysseia, IX:482
[55] Morrison J. S. ve Williams R. T., 1968, s.280

sürülen balmumu veya kuyruk yağıdır.[56] Kuyruk yağı günümüzde hala tekne çeken ve atan tersanelerde, kızakların daha iyi kayabilmeleri için üzerlerinde yürüdüğü ızgaralara sürülmektedir.

İster savaş gemileri, ister ticaret gemileri, ister Yunan ister Fenike kökenli olsun bütün tasvirlerde sadece dört köşe, geniş, serbest yakalı, prasya *{Hyperaı)* ve ıskotalara (Yunancası "ayaklar" anlamına gelen *Podes'tir)* sahip yelken görülmektedir. Yunanlı sanatçıların büyük bir ustalıkla yaptıkları resimler özellikle aydınlatıcıdır. Bu kadar geniş bir yelkeni ayarlayabilmek için seren, gittikçe incelen iki direğin kaim uçlarının birbirine bağlanmasından meydana gelmektedir. Yelkeni yanlara doğru hareket ettirmek amacıyla her bir seren koluna prasya halatları monte edilmiştir. Yelkenin alt köşelerine bağlanan ıskotalar sayesinde yelkeni, rüzgara göre ayarlamak mümkün olmaktadır. Eşit aralıklarla yerleştirilmiş istinga halatları, yelkenin alt yakasından başlayarak serene kadar ulaşıyor, buradan şeytan kilitlerini izleyerek kıç güverteye iniyordu. Böylece yelken üzerinde tam olarak hâkimiyet sağlanıyordu.[57] Kyrenia Batığı kazısında kazıcılar, geminin arka kısmında yüzün üzerinde kurşun halka bulmuşlardır. Genel kanıya göre bunların amacı istinga halatlarını yelkene bağlamaktır. Halatlar güvertede başlayıp şeytan kilidi olarak kullanılan bu halkaların içinden geçip, serenin üzerinden dolaşıp yelkenin alt yakasında bitmektedirler. İstinga halatlarının amacı; az mürettebatla ani fırtınalarda bunları çekerek yelkeni küçültmek yani camadana vurmaktır.

Küçük teknelerde, günümüzdeki Spinnaker tabir edilen balon biçimli yelkenin kullanıldığı şekilde rüzgar üstü ıskotası bir babaya voltalanıyor ve dümenci boşta olan rüzgar altı ıskotası ile yelkeni idare ediyordu.[58]

Sert rüzgârda tekne orsalayacağı için yani pruvasını rüzgârın geldiği yöne doğru çevirme eğiliminde olduğu için antik çağ denizcileri yelkenin rüzgâr üstü tarafındaki kısmım prasya halatları ile camadana vurarak küçültme çözümünü bulmuşlardır. Böylelikle Latin yelken tabir edilen yelken biçimine yalın bir biçim ortaya çıkmıştır.

[56] Greenhill B., 1976, s.168
[57] Casson L, 2002, s.42
[58] Johnstone P., 1974, s.41

M.Ö VI. yüzyılda yelken yüzeyine yatay olarak yerleştirilen ve yelken üzerinde bulunan iplerle birlikte ağ oluşturan bir halat sırası eklenmiştir. Amaç yelkenin yapıldığı malzemeyi sağlamlaştırmaktır: ağ gözü şeklindeki halatlar, yelkenin sert ve ani rüzgârda yırtılmasını önlüyordu.

M.Ö V. yüzyılın başlarına doğru, ön güvertede yer alan ve öne doğru meyilli olan pruva direğine basılı olan trinket yelkeni ortaya çıkmıştır. Yunanlıların *"Artemon"* olarak adlandırdıkları bu yelken, bundan sonra denize açılacak olan ticaret gemilerinin standart donanımı olacaktır.[59]

Gemiler denize indirildikten hemen sonra ağırlaşmıyorlardı. Gövdenin kuruması amacıyla çekilmeden önce geçmesi gereken süre olarak 18 ay, uzun bir süre olarak görülüyordu.[60]

Antik Çağ'da Yunan ve Roma gemilerinin ayırt edici Özelliklerinden biri de yönlendirme düzeneğidir. Kıç tarafa menteşe ile tutturulmuş bir dümen yerine, gövdenin bir kenarında, kıç omuzlukta bir dümen yelpazesi görevi gören kürekler kullanılmaktaydı. Çoğunlukla gövdenin her iki yanında bu dümen yelpazesinden birer adet bulunmaktadır. Bazı tasvirlerde yelpazelerin ucu dikdörtgen biçiminde görülmektedir ve savaş gemilerinde kıç taraftan biraz geriye doğru uzanarak suya genellikle yaklaşık 45'lik bir açıyla girerler. Geminin karaya kıç tarafından yanaşması gerektiğinde gemi karaya oturmadan önce dümen küreklerinin çıkarılması ya da en azından uçlarının su seviyesinin yeteri kadar üzerinde yatay konumda tutulması gerekiyordu.

Dümen yelpazelerinin gövdeye bağlanma yöntemi konusunda farklı görüşler vardır ve eldeki kanıtlardan kesin sonuçlar çıkartmak zordur. Savaş gemilerinde, uygun noktalara bağlanmış halat ilmekleri olduğu anlaşılmaktadır. Bu ilmekler gemi suya indirildiğinde, gövdenin dışındaki bir çeşit dikey ağaç kaveladan sarkıtılıyordu. Karaya yanaşmadan hemen önce kürekler pimlerinden çıkartılıyor ve havada yatay olarak tutuluyorlardı. Bazı teknelerde, özellikle büyük ticaret gemilerinde, dümen küreklerinin dikeye yalan olduğunu ve acemice yapılış bir yatağa yerleştirilen yuvarlak millere sahip olduğunu var saymak için kanıtlar da

[59] Casson L, 2002, s.45
[60] Greenhill B., 1976, s.168

vardır. Bu miller yatağın içinde, üst uçlarına yerleştiriliş dümen yekeleri yardımıyla hareket ettiriliyordu.

İki nedenden dolayı, savaş gemisinin bir ticaret gemisinin sahip olduğundan daha güçlü bir dümen düzeneğine gereksinimi olduğu düşünülebilir. İlk olarak, gövdesi daha uzun ve dar olduğundan, geminin yönünü değiştirmek için gereken itme daha büyük olacaktı, ikinci olarak da, geminin bazen düşman gemilerine şiddetle çarpma amacıyla çok dar bir çember içinde dönmesi gerekecekti. Ancak mürettebat yeteri kadar becerikli ise, geminin bir tarafındaki kürekçilerin suyu ters yönde iterek gemiyi istenilen tarafa döndürmesi mümkün olacaktı. Uzun bir zaman boyunca dümen küreklerinin günümüzde kullanılan dümenden daha verimsiz idaresi daha zor olduğuna inanıldı. Diğer üstünlüklerinin yanı sıra, ticaret gemilerindeki büyük dümen kürekleri merkezde bulunan bir milin çevresinde dönüyordu ve neredeyse simetrikti.[61] Böylece suyun itmesi her küreğe eşit ve ters yönde etki ediyor, dümen yekesini hafifletiyordu.

Yunanlıların ve Romalıların en çok kullandığı savaş gemisi türü, denizdeki çarpışmalar sırasında küreklerle hareket ettirilen bir "uzun gemiydi". Direk, seren ve yelken, uzun deniz yolculukları için kullanıyordu ancak en yüksek verimi almak için genellikle sökülüyor ve gemi düşmanla çarpışmak için denize indirildiğinde kıyıda bırakılıyorlardı.

Yunanlı ve Romalı kürekçiler, küreğin dayanarak çekildiği ve bir deri kayış yardımıyla bağlandığı sabit ıskarmozlar kullanıyorlardı. Iskarmozun yunanca karşılığı anahtar anlamına gelen "Kleis”ti ve çizimlerde ters L'ye benzeyen ilk anahtarlar gibi görünüyordu. Mekanikle ilgilen eski çağ yazarları, küreğin hareketini kaldıracınkine benzeterek, ıskarmozdan destek noktası olarak söz eder. Kürek dairesel bir milin çevresinde, milin çok fazla sürtünmeden "döndüğünde", aşınmasının ciddi bir sorun olmaması gerekir. Ayrıca Aristophanes'in bir anlatımında deri kayışın işlevinin tahta kısımların aşınmasını önlemek" olduğu belirtilir. Burada olasılıkla küpeştenin aşınmasından söz edilmektedir. Deri kayışın "döndüren" ya da "büken" anlamına gelen "tropos" ya da ″tropoter″ olarak adlandırılması bu yüzdendir. Küreği küpeşteden ayrı tutmasının dışında deri kayış, aynı zamanda kürekçinin anlık da olsa çeşitli nedenlerle küreği elinden bırakması durumunda küreğin küpeşteden

[61] Landels J.G, 1998, s.152

denize düşmesini önlüyordu. Öte yandan kürekçinin alet takımı listesinde ayrı bir parça olarak yer aldığından kayışın küreğe sabitlenmediği anlaşılmaktadır.[62]

Trireme iki adet kabasorta yani dört köşe yelken taşımaktaydı; bir mayistra yelkeni ve daha küçük bir trinket. Mümkün olduğunda gemi bu yelkenlerle hareket etmekteydi. Kürekçiler savaşa saklanıyordu. Kürekle ilerleyen bir savaş gemisi, savaş esnasında rüzgâra güvenemeyeceğinden kürekçiler hazır olmalıydılar. Ayrıca yelken donanımları deniz erlerine çapariz vereceği için savaştan önce bunlar neta edilirlerdi.[63]

2.1.4. Antik Gemi İnşasında Kullanılan Ağaçlar

Bugüne kadar verilen beş yüz civarında batık raporunda[64], gemilerin konstrüksiyonu ve arma donanımları için pek çok ağaç ismi geçmektedir. Akdeniz'de incelemesi yapılan 189 batıktan yalnızca 37'sinin ağaç konstrüksiyonu iyi biçimde korunmuştur. Bu batıklarda kullanılan ağaçların Akdeniz çevresindeki 59 farklı bölgeden geldikleri anlaşılmaktadır. Gemi yapımı sırasında postalarda çam, meşe veya karaağaç; kaplamalarda genellikle çam veya köknar; omurgada meşe kullanılmıştır.[65]

Antik Çağ'da gemilerin omurgalarının, kızaklar üzerinde durabilmesi için genellikle meşeden yapıldığı görülmektedir. Bazı kaynaklarda iç kısımlarda dut, karaağaç ve çınar kullanılırken, esnek ve güçlü olması gereken yerlerde kavak ağacının kullanıldığı geçmektedir.[66] Bunun doğruluğu tartışılır çünkü kavak, oldukça esnek olmasına karşın hiçte güçlü bir ağaç değildir. Theophrastus'a göre bazı gemi yapımcıları, hafifletmek için Trireme'lere çam ağacından postalar yapmaktaydılar.[67]

Triremeler tamamen meşe ağacından yapılmıyordu. Hafifliği dayanıklılıkla birleştirmek için çoğunlukla çam ve köknar gibi yumuşak ağaçlar kullanılıyordu. Bu ağaçlar Yunanistan'da her dönem bol değildi. Atinalılar genellikle Trakya ve Makedonya'dan büyük miktarda ağaç satın alıyorlardı.[68]

---

[62] Landels J.G, 1998, s.154
[63] Casson L, 2002, s.70
[64] Greenhill B., 1976, s.168
[65] Parker A. J., 1992, s.26
[66] Greenhill B., 1976, s.168
[67] Theophrastus, **Karakterler**, 1998, s.73
[68] Landels J.G, 1998, s.162

Yukarıda da belirtildiği gibi Kyrenia Batığı'nın yapımında Haleppo Çamı *(Pinus Halepensis)* kullanılmıştır ve bank kazısında birkaç Türkiye Meşesi *(Quercus Cerrus L.)* kalası ile beraber tonlarca Aleppo Çamı kalası bulunmuştur.[69]

Kuzey Akdeniz kıyılarında ve kuzeybatı Afrika'da yetişen Aleppo Çamı *(Pinus Halepensis),* Yunanistan'ın doğusunda özelliklede Kıbrıs ve Türkiye'de Kıbrıs Çamı *(Pinus Brutia)* olarak bilinmektedir.[70]

Antikçağ gemi ustaları, bazı ağaçları deniz kurtları tarafında kolay delinebileceğini düşünerek gövdede kullanmaktan kaçınıyorlardı. Plinius'a göre özellikle melez kuzey çamı böyleydi.[71]

Athlit Mahmuzu'na bağlı olan omurga ve kaplamalar çam ağacından yapılırken, mahmuz ve iç kısmı sedir ağacından; gövde kaplamalarını tutan kavelatalar ise meşeden yapılmıştır.[72]

Lübnan Sediri (Cedrus Libani) olarak bilinen ağaç aynı zamanda Kineret batığında ve bazı Mısır Gömü Teknelerinde kullanılmıştır. Madrague de Giens gemisinin omurgasında, tavanlarında, iç kaplamalarında, yarım postalarında ve döşeklerinde karaağaç; dış kaplamalarında köknar; ıskaçasında ise meşe kullanılmıştır. Pek çok antik çağ Akdeniz gemilerinin tersine bu gemide pek çok kısımda sert ağaç kullanılmıştır. Uluburun Batığı'ndan Amerika'nın Pasifik kıyılarında kullanılan uskunaklara kadar pek çok teknede köknar kullanılmıştır. Köknarın bir alt türü olan "Gümüş Köknar" {Abies Albo), Antik Akdeniz gemi inşası için önemlidir. Theoprastos, köknarın hafifliğinden dolayı triremelerde kullanıldığını söylemektedir. Geç klasik dönemde ise selvi (Cupressus) kullanımına rastlanmaktadır. Zıvana ve Kavelata Tekniği ile yapılmış Antik Çağ gemileri için en bilindik ağaç Türkiye Meşesi (Quercus Cerris)'dir. Bu ağaç, kavelataların, ağaç çivilerin ve yalancı omurganın ve bu tür işleri yerine getirecek parçaların yapılmasında idealdir.[73]

---

[69] Steffy J. R., 1994, s.43
[70] Steffy J. R., 1994, s.258
[71] Plinius, **Naturalis Historia**, 1982, s.16
[72] Steffy J. R., 1994, s.59
[73] Steffy J. R., 1994, s.256-257

2.2. ANTİK ÇAĞ GEMİ ÇEŞİTLERİ

2.2.1. Ticari Gemiler

Kürekli ticaret gemilerinin ve yuvarlak ticaret gemilerinin şekilleri, Akdeniz'de Bronz Çağı'ndan Bizans Dönemi'ne kadar çok önemli değişiklikler göstermemişlerdir.[74]

Değişik tekne türleri için kullanılan çok sayıda terim biraz gelişi güzel ve tutarsız kullanılmaktadır. Antik Çağ'da kullanılan gemilerde iki temel gövde çeşidi bulunmaktadır; bunlar için "uzun gemi" ve "yuvarlak gemi" gibi çok basit terimler kullanılmaktadır. Aslında "uzun gemi", yüksek hızda hareket etmesi için tasarlanmış küreli bir savaş gemisi yada korsan gemisiydi, devriye görevi veya uzun yolculuklar içinse yelkenliler kullanılıyordu. "Yuvarlak gemi", nehirlerde ya da limanlarda kürekle hareket eden en küçük çeşitleri dışında, yalnızca yelken kullanılan bir ticaret teknesiydi. Antik Çağ gemileri genellikle kıç taraflarından karaya yanaşırlardı. Pek çok tasvirde, kıç tarafa bağlanmış kısa bir iniş merdiveni gösterilmektedir.

Boyu, eninin yaklaşık dört katı olan "yuvarlak gemi" ise çok geniştir. Genellikle rüzgar gücü kullanıldığından ve savaş manevralarına katılamadığından mahmuzu yoktur. Taşıma kapasitesini arttırmak amacıyla pruva ve kıç taraf geniş ve yuvarlaktır. Karinası neredeyse dümdüzdür. Suda giderken böyle bir gövde üzerine etki eden direnç, uzun savaş gemilerine göre açıkça daha fazladır. Ancak ulaşmak istedikleri hız göz önüne alındığında, bu çok önemli bir sorun yaratmıyordu.[75]

M.Ö V. ve IV. yüzyıllarda yük gemileri "Ploion Strongulon" (Yuvarlak Gemi), "Holkadion Ploiori" ya da "Holkas" (çekilen gemi - mavna) olarak isimi verilmektey diler. Grekçe harf yazılışları bize, bu isimlerin Roma Döneminde de kullanımının sürdüğünü göstermektedir.[76] Demosthenes, 20 kürekli bir geminin 3000 amphora taşıdığından bahseder.[77] Bu tür gemiler, kürekli savaş gemilerinde de olduğu gibi limanlara girip çıkarken çekilmeye ihtiyaç duyan normal kargo gemilerine göre daha fazla hareket özgürlüğüne

[74] Greenhill B., 1976, s.167
[75] Landels J.G, 1998, s.151-152
[76] Greenhill B., 1976, s.165
[77] Demosthenes, **Demosthenes**, 1976, s.35

sahiptirler.[78] Ayrıca büyük gemiler tarafından taşınan ve "Epaktrokeles" adı verilen kayıklarda kullanılmıştır.[79]

Antik çağ denizcilerinin sosyal yaşantılarını ve o dönemde denizcilik için harcanan paralan M.Ö III. Yüzyılın ortalarına ait bir papirüsten takip edebilmekteyiz. Zenon, hayatının M.Ö 256 - 247 yılları arasındaki yaklaşık 10 yıllık dönemini II. Ptolemaios'un (M.Ö 282 - 246) güçlü memuru Apollonios'a bağlı olarak Fayum'daki büyük malikanenin sorumlusu olarak geçirdi. Buradaki sorumluluklarndan bir tanesi de; Nil Nehri'nde gezen, kendisinin ve malikânenin sahip olduğu veya kiraladığı tekneleri idare etmekti. Zeno'nun notlarında gemilere yapılan harcamalar ve gemi kaptanlarının yaptıklan harcamalar da bulunmaktadır.

Zeno, Grek kökenli olmasına karşın emrinde çalışan kaptan ve gemiciler Mısır kökenliydiler. Zeno'un döneminde II. Ptolemaios yarım yüzyılı biraz aşkın süre ile tahtta kalmasına karşın nüfusun çok küçük bir kısmım Grekler oluşturmaktaydı. Bunların çok azı, bin yıldır Nil'de yelken yapan yerli halk kadar burayı iyi biliyorlardı.[80]

Zenon'un kaptanları ile yaptığı yazışmalar, M.Ö III. yüzyılın ortalarında gemiler ve kaptanlar ile olan ekonomik meseleleri ve yapılan harcamaların sayısal boyutlarını örneklerle ortaya koymaktadır.

"Kaptan Phamounis 'ten Zenon'a not.

Nehirden aşağıya inip gemiyi benden alması için Sosos'a emir verdiniz. Aradan üç gün geçmesine rağmen O henüz gelmedi. Boşaltım yapan işçiler, önemli olan her şeyi aldılar. Tuniğimi bile sattım. Biliyorsunuz ki Proitos sahip olduğumuz her şeyi alıp gitti. Eğer doğru olduğunu düşünüyorsanız, gemiyi götürecek birini yollayın. Biz gemide altı kişiyiz. Onları aldığım yerde geri bırakmalıyım. Eğer mümkünse biraz peşin para ile bana yardım edin - parayı sizin için uygun bir zamanda geri ödeyeceğim ki elbiselerimi satmak zorunda kalmadan mümkün olduğu kadar çabuk buradan uzaklaşayım."

[78] Greenhill B., 1976, s.165
[79] Morrison J. S. ve Williams R. T., 1968, s.244
[80] Casson L, 2002, s.95

Genellikle iki veya üç mürettebatı bulunan gemilerin yanında bu, filodaki büyük gemilerden biriydi.[81] Yukarıdaki papirüsten de anlaşıldığı gibi bulunduğu limanda parası ve satacak malları biten gemi kaptanı oldukça zor bir durumdadır ve Zenon'dan yardım istemektedir.

Yelkenli gemiler Nil'de yalnızca belirlenmiş noktalarda demirleme yapabilmektedirler. Mecburi haller durumunda ise kaptanlar, en yakındaki polis merkezine bulundukları yeri rapor etmekle zorunluydular aksi takdirde cezalandırılmaktaydılar.

Zenon'a kaptanlarından biri tarafından gönderilen bir başka notta ise gemi için hazineye ve gemicilere maaş olarak ne kadar ödeme yapıldığından bahsedilmektedir.[82]

Kraliyet Hazinesine Vergi:	292 ½ Drahmi
3 gemiciye Ücret:	7 ½ Drahmi
Kaptanın Ücreti:	10 Drahmi
Yıllık Vergi:	390 Drahmi

Geminin tamiri için yapılan harcamalarda ise;

Yelken:	12 Drahmi
Dümen Palası için 8 Çivi:	6 Drahmi

Kyrenia Batığı'ndan bulunan Antigonos Monophthalmos (M.Ö.306–301) ve Demetrius Poliorketes (M.Ö 306 – 283)'e ait olan sikkelerden, geminin M.Ö. 306'da henüz batmadığı anlaşılmaktadır. Kargoda yapılan Radyo - Carbon tarihlendirmesinde M.Ö 288 ± 62 tarihi ile karşılaşılmıştır. Gövde ahşaplarında yapılan araştırmalarda ise M.Ö 389 ± 44 yılına rastlanmıştır. Bu da geminin yaklaşık olarak 80 yaşında battığını ortaya koymaktadır. Geminin batış nedeni muhtemelen yaşlılıktır çünkü battığı alanda ne bir sığlık vardır nede korsan ya da yaralanma izlerine rastlanmıştır.[83]

[81] Casson L, 2002, s.96
[82] Köyağasıoğlu O., 2006, s.23
[83] Johnstone P., 1974, s.42

2.2.2. Askeri Gemiler

Akdeniz'deki yuvarlak gövdeli gemilerde ve kürekli yük gemilerinde Bronz Çağı'ndan Bizans dönemine kadar önemli bir değişiklik görülmez ancak askeri gemiler için bu geçerli değildir.[84]

Boyu, enini yaklaşık 10 katı kadar olan "uzun gemi" çok dardır. Yandan bakıldığında görülebilen yukarı ve ileri doğru eğimli uzun kıç taraf bu geminin kendine özgü bir niteliğiydi.[85]

Savaş gemilerinde ilk gelişme, zırhla kaplanmış burundan oluşan mahmuz nedeniyle filo taktiklerinde olmuştur. Mahmuzlama taktiği, iyi manevra kabiliyeti ve kürek gücünün geminin uzunluğuna oranını arttırmak için kürek gücünü önemli kılmıştır.[86]

Gemi mahmuzunun ortaya çıkışı, deniz savaşlarında değişime yol açmıştır. Bundan önce savaş gemilerinin, başlıca görevi deniz erlerini savaşacakları noktaya kadar hızlı bir şekilde götürmek olan nakil gemilerinden çok az farkı vardı. Bu durum hala devam etmekteydi ve aslında kürekli gemilerin ölümüne kadar sürecekti. Şimdi en azından onun kadar önemli bir yöntem daha bulunuyordu.[87] Savaş gemileri artık tek başına hareket eden mermiler haline gelmişti. Mahmuzların düşman gemisinin gövdesine hedefleyerek onu kullanılmaz hale getiriyor yada tamamen tahrip ediyordu.

Mahmuz, deniz lojistiğim en az deniz savaşı kadar kökten etkilemiştir. Şimdiye kadar dayanıklı ve hızlı her tür gemi, savaş gemisi haline getirilebiliyordu; şimdi ise sadece mahmuzlu gemiler buna uygundu. Ayrıca bu gemiler mahmuzlanmanın şiddetine karşı koyabilecek kadar dayanıklı inşa edilmeli ve mahmuzun parçalanmasını önlemek için bronz ile kaplanmalıydı. Sonuçta bir donanma kurma eskisinden daha pahalıya mal olacaktı. Bunun tek sebebi bu tip gemilere uygun dayanıldı kereste ve tonlarca bronz gibi pahalı hammaddeler değil; aynı zamanda uzman iş gücü gerekiyordu: yeni tip pruva yapımında yetenekli

[84] Greenhill B., 1976, s.167
[85] Landels J.G, 1998, s.151
[86] Greenhill B., 1976, s.167
[87] Casson L, 2002, s.52

marangozlar ve bronz kaplamada maharetli metal işçileri gibi. Ancak Fenike ve Yunan şehir devletlerinin en zenginleri bir donanma kurabilirlerdi.[88]

M.Ö VI. yüzyıl öncesinde mahmuzun olduğuna dair hiçbir kanıt bulunmamaktadır.[89] Mahmuzdan ilk bahseden antik yazarlardan biri Herodotos'tur. M.Ö 535 yılında yapılan Alalia deniz savaşındaki mahmuzlu gemileri anlatır; "...zira gemilerin kırk tanesi batmış, kalan yirmisinin de mahmuzlan kırılmış, işe yarar hali kalmamıştı."[90]

Antik gemi tasvirleri, mahmuzun ortaya çıkışıyla gemi gövdesinde ne gibi değişikliklerin olduğunu gözler önüne sermektedir. Tasvirlerde mahmuz, masif bir tabandan çıkarken görülür. Buradan da anlaşıldığı kadarıyla bütün pruva kasıtlı bir çarpışmanın etkisine karşı koyabilecek şekilde güçlendirilmiştir.[91]

Günümüzde bilinen en önemli mahmuz, 1980 yılında bulunan ve şu anda Haifa Ulusal Denizcilik Müzesi'nde sergilenmekte olan bronz Athlit Mahmuzu'dur. Bu eserden tüm ele geçenler, bronz mahmuz ve on altı adet ahşap pruva fragmanıdır. Bu buluntu; süslenmiş, üç adet sivri ucu olan mahmuzlarla tahkim edilmiş savaş gemileri için önemli bir örnektir.

Athlit Mahmuzu'na bağlı olan omurga ve kaplamalar çam ağacından yapılırken, mahmuz ve iç kısmı sedir ağacından; gövde kaplamalarını tutan kavelatalar ise meşeden yapılmıştır.[92]

Mahmuzlar esas olarak üç grupta incelenebilir: birinci grup, ilk mahmuz tipi olan bronzdan, işsiz pruva uzantısıdır, ikinci tip domuz protomu biçiminde olanlar, üçüncü tip ise yüzgeçli olanlardır. M.Ö VI. yüzyılda pentekonterlerin mahmuzları, kare biçiminde küt bir surat figürüyle son buluyordu. Bu figürlere en güzel örnekler Phaselis sikkelerinin erken varyasyonlarında karşımıza çıkmaktadır. Peloponnessos Savaşı'nda, belki daha da erken bir tarihte, değişik bir örnek ortaya çıkmıştır. Bu tip, Athlit mahmuzundaki gibi ortasından dikey, sağlam bir parça geçen üç yatay yüzgeçten oluşmaktaydı. Bu mahmuz en az eskisi kadar etkili vuruş yapıyordu; aynı zamanda vuruştan sonra geminin düşman gemisine takılı kalma riskini

[88] Casson L, 2002, s.52
[89] Greenhill B., 1976, s.157
[90] Herodotos, I-166
[91] Casson L, 2002, s.55
[92] Steffy J. R., 1994, s.59

azaltıyordu. Mahmuz geminin en pahalı parçasıydı; sadece çok miktarda bakır değil, aynı zamanda yüksek metalürji bilgisi ve mahmuzların üretileceği dökümhanelere ihtiyaç vardı; zira Athlit mahmuzundan da anlaşılacağı kadarıyla mahmuzlar tek parça halinde döküyordu.

Mahmuzlama doğru yönde yapılmalıydı, aksi takdirde sonuç kurban kadar saldıran içinde felaket olabilirdi. Gemi komutanı bir kez hedefi seçtikten sonra, kürekçi subayına maksimum hız için emir veriyordu ve bu hız, gemi uygun vuruş pozisyonu alana kadar korunuyordu. Bu kritik noktada hız, "mahmuzlama hızı"na düşürülüyordu. Mahmuzlama hızı büyük bir kesinlikle hesaplanmalıydı. Bu, etkili bir vuruş yapmak ve vuruştan sonra düşman gemisinden tamamen kurtulmak için hızla geri kürek çekmeye imkan verecek maksimum hız olmalıydı. Bu ani manevra çok önemliydi; saldırıyı yapan taraf, düşman gemisine gerektiğinden fazla takılı kalırsa, karşı taraf borda kancaları atarak onu yakalayabilirdi.

Bir savaş gemisinin en savunmasız yeri bordaları ve pupa kısmıydı. Bu zayıf noktalara ulaşmanın bir yolu, Yunanlıların *periplus,* yani "çevreden dolaşmak" adını verdikleri manevrayı yapmaktı. En çok gemisi olan, dolaysıyla en uzun sıralı taraf düşman saflarının ucuna gidiyordu. Eğer bunu başarırsa, gemileri arkadan çevirerek kıçtan vurabilirdi. Daha ölümcül sonuç veren fakat uygulaması daha zor diğer yöntem ise *"Diekplus"* yarma idi. Bu manevrada bir gemi doğru düşman saflarına saldırıyordu içeri girdikten sonra dönüyor ve periplus'ta olduğu gibi düşman gemilerine pupa kısımlarından saldırıyordu. Farklı bir yol da, yine doğrudan saldırmak; fakat pruvayı es geçtikten sonra gemiye olan açıyı ayarlayarak çaprazlama vurmak ve mahmuzu kenara çarptırıp kürekleri kırmaktır.[93]

Bazı savaş gemilerine pruvadan kıça kadar uzanan bir güverte, yanlarda kürekçilerin oturması için boşluk bırakılmıştır. Kürekçilerin korunması amacıyla borda, baş hizasına kadar yükseltilmiştir. Bunlar önceleri bir çeşit parmaklık iken, daha sonra tamamen kapanmış, kürekçiler açılan dikdörtgen localar sayesinde kürek çekmeye başlamışlardır. Geminin ortasına güverte eklenmesi ve bordaların yükseltilmesi sayesinde pruva kısmı güçlendirilmiştir.[94]

Hellenistik savaş gemilerinde çok kürekçili kürekler, güverte kavisini takip etmeyen, burundan dik çıkan ve arkada bombe yapan kürekçi kafeslerinde çekiliyordu. Kürek kafesinin

[93] Casson L, 2002, s.78
[94] Casson L, 2002, s.55

önden üç boyutlu bir görünümü, M.Ö 180'de yapılmış ünlü Samothrake Nikesi heykelinde görülmektedir. Eserde zafer tanrıçası, olasılıkla bir Rodos Tetreisinin pruvasına inerken tasvir edilmiştir.[95]

Büyük gemilerin en önemli avantajları çok sayıda deniz eri taşımaya elverişli güverteleriydi. Triremelerle 14 deniz erinden fazlası taşınamazken I. Kartaca Savaşı'nda Romalıların Pentereisleri 120 deniz eri taşıyordu. Ayrıca bunların kullanımlarına pupa ve pruva güvertelerine yerleştirilen ahşap kuleler verilmiştir. Bunların üzerinde yer alan okçular ve mızraklılar düşmanı ateşe tutabiliyordu. Kuleler portatifti ve gemi savaşa girmeden önce toplanabiliyordu.

Boyların büyük tutulmasının bir diğer sebebi de güverteye mancınıkların ve balistaların yerleştirilmesiydi. Balistalar standart ölçülerdeydi ve 68,5 cm. uzunluğundaki bir oku fırlatabiliyordu ve genellikle neme daha dayanıklı olduklan için bunlar tercih ediliyordu. Tek katlı bir pentereisin on adet standart balistası ve 2,2 kg. taş fırlatabilen iki adet mancınığı olduğu hesaplanmıştır.

Savaş gemilerinde deniz erlerine daha fazla önem verilmesine karşın mahmuzlama sahneden çekilmemiştir.

Demetrios ve Ptolemaios'un devasa kadırgalarının ömürleri kısa oldu. M.Ö 2. yüzyılın ortalarına kadar yaşayabildiler. Ancak "yedili"lerden "onlular'a kadar alt sınıflar, M.Ö 31'deki Actium Savaşı'na kadar hizmette kaldılar. Çünkü savaşın galibi Augustus'un karşısında ona meydan okuyacak hiçbir donanma kalmamıştı ve bütün Akdeniz'in hâkimiydi.[96]

Bir pentekonter ve bir Trireme'nin itiş güçleri çeşitli varsayımlara dayanarak hesaplanabilir. Eski Yunanlı kürekçilerin, günümüzün sıradan erkekleriyle aynı dayanıklılıkta olduğu varsayımından hareketle, pentekonter için en yüksek itici güç 11,7 beygir gücü, bir trireme içinde yaklaşık 40 beygir gücüdür.

[95] Casson L, 2002, s.96
[96] Casson L, 2002, s.103

Teknelerde hız için en önemli öğelerden biri olan ıslak satıh, pentekonter de 57,5 m iken Trireme de yaklaşık 92,8 m dir.[97] Islak satıh bir gemide ne kadar küçük olursa sürtünme o denli azalacağı için hızlanma açısından önemlidir.

2.2.2.1. Pentekonter

Bir savaş gemisinde ne kadar kürekçi varsa, savaşlarda mahmuzun yaratığı çarpışma o kadar şiddetli oluyordu. İlyada ve Odysseia'da genellikle yirmi ve elli kürekli gemilerden bahsedilmektedir.[98] Her iki tarafında da 25'er kürekçiden toplam elli kürekli gemiler, savaşlarda en çok tercih edilenler olmuştur. Antik yazarların bu gemilere verdikleri isim ellili anlamına gelen Pentekontoros'tar ya da Pentekonter asıl yararı korsanlık ve kıyı saldırılarında gösteriyordu. Bilinmeyen sularda ilerleyen gemilere yönelecek saldırıları önlemek için gereken insan gücünü taşıyordu.[99]

Antik anlatımlar detaya girmemektedir; ancak her kürekçinin serbestçe hareket etmesi için 90 cm. alan bırakıldığı düşünülürse 25 kürekçi için yaklaşık 23 metre gerekmektedir. Ayrıca ön ve arka güverte ile mahmuz için de yaklaşık 12 metre ayrılmalıdır. Buna göre bir pentekonter yaklaşık olarak 35 metre uzunluğunda olacaktır.[100] Ancak M.Ö IV. yüzyılın gemi ambarlan 35 m. X 8 m. boyutlarındaki savaş gemileri için elverişliydi.[101]

Antik savaş gemilerinde kürekçi katları aşağıdan yukarıya sırasıyla: *Thalamos, Zygioi, Thranitai* olarak isimlendirilmekteydiler.

İki katlı pentekonterin alt kattaki kürekçiler gibi, thalamioi da yan tarafa açılmış lombar ağızları sayesinde çekebiliyordu. O kadar aşağıdaydılar ki, su hattı ile lombarlar arasında 45 cm kadar bir mesafe vardı ve suyun içeri girmesini önlemek için kürekle locanın kenarları deri fistan ile örtülüyordu.[102]

[97] Landels J.G, 1998, s.185
[98] Landels J.G, 1998, s.185
[99] Casson L, 2002, s.55
[100] Starr C.G., 2000, s.18
[101] Casson L, 2002, s.56
[102] Casson L, 2002, s.67

Tek katlı Pentekonterlerin kargo taşımak için yalnızca bir bölümleri bulunmaktaydı.[103] Odysseus, *"Zyga"* adı verilen bu bölüme ki burası muhtemelen geminin sintine bölümüdür. Kral Alkinoos'tan aldığı bütün içkiyi ve yerleştirmiştir.[104]

2.2.2.2. Triakonter

Bu dönemde sıkça görülen diğer bir kadırga tipi Triakonter *(Triakoneres),* yani "otuzlu" dur. Bu, bir tarafta 15 kürekçinin bulunduğu anlamına gelir. Yani, uzunluğu yaklaşık 23 metredir. Elimizdeki bütün kanıtlar iki tipin de dar ve uzunluğun genişliğe oranının 10:1 oranında olduğu yönündedir.

Bir gemi ne kadar büyük bir güçle hareket ederse, mahmuzu da o kadar etkili olacaktır. Daha fazla itme kuvveti sağlamanın tek yolu gemiye daha çok kürekçi yerleştirmektir; fakat bir tarafta uzun bir sıra halinde oturmuş 25 kürekçiye daha fazlası eklenirse, gövde tehlikeli biçimde uzun olacak, yani dayanıklılığı azalacaktır ve mahmuzlamanın neden olacağı çarpışmada dayanıklılık önemlidir. Gövdeyi uzatmadan dolayısıyla onu zayıflatmadan daha çok kürekçinin nasıl yerleştirileceği önemli bir sorundu. Ancak gemi ustaları bu sorunu çözmek için çeşitli çareler bulmuştur.

M.S. XVI.- XVII. yüzyıllarda Akdeniz donanmalarında bulunan gemilerde tek kişilik kürekler yerine, üç yada dört kürekçinin çektiği uzun kürekler kullanılarak bu sorunun üstesinden gelinmiştir. Bu sayede gövde boyu uzatılmadan güç arttırılmıştır (aslında posta sayısı zorunlu olarak artıyor, dolayısıyla gemi ağırlaşıyordu). Başka bir çözüm ise kürekçileri aynı seviyede yerleştirmek yerine, onları üst üste gelen düzlemle üzerinde düzenlemektir ve antik çağdaki gemi ustalarının seçtikleri yöntem budur. Uygulamanın en büyük avantajı, kısa tek kişilik küreklerin kullanılmasına izin vermesidir; kürekçiler otururken kürek çekebilirler. M.Ö VIII. yüzyıl içinde deniz indirilen savaş gemilerinde kürekçiler alt ve üst olmak üzere iki seki üzerinde oturmaktaydılar. Pentekonter söz konusu olduğunda iki katlı gövde, tek katlı gemilerden 1/3 oranında daha kısaydı; böylelikle açık denize daha dayanıklıydılar. Ayrıca düşman mahmuzlarına daha az hedef oluyordu. M.Ö.700'den itibaren gemi ustaları büyük ilerleme kaydetmişlerdir:

[103] Morrison J. S., 1993, s.13
[104] Odysseia, XIII-70

Daha derin bir gövde inşa edilerek, üst sıranın küpeşteden, alt sıranın lombarlardan kürek çekmesi sağlanmıştır. Herkesin alanı ekonomik kullanması amacıyla, katlardaki kürekler farklı şekilde düzenlenmiştir. Üst kattaki kürek alttaki iki küreğin arasına gelecek şekilde yerleştirilmiştir.[105]

M.O VI. yüzyıl da karşımıza çıkan tasvirler, mahmuzdaki önemli bir şekil değişikliğinin habercisidir: Mahmuz artık sivri bir şekilde son bulmaz; onun yerine bir yüz biçiminde biter. Genellikle bütün mahmuz yaban domuzu olarak şekillendirilmiştir; domuzun burnu da ön yüzü oluşturur. Mahmuzun bu şekle gelmesi olasılıkla savaş tecrübesinin sonucudur. Sivri uçlu mahmuz, teknede delik açarak düşman gemisini etkisiz kılar; ancak delik içinde sıkışma riskini de beraberinde getirmektedir. Eğer bu olursa ve saldırıyı yapan gemi kendini çabucak kurtaramasa, çevredeki düşman gemileri için savunmasız bir hedef haline gelir. Kör uçlu mahmuz ağır darbe vurur ve eğer bu vuruş uygun biçimde yapılırsa gövdeyi parçalamaz ama darbe alan noktanın en uzağındaki armozları bile zayıflatır.

Tek ya da çift güverteli pentekonterin denizlerdeki hâkimiyeti uzun sürmemiştir. M.Ö 500 civarında antik savaş gemisinde bir sonraki büyük ilerleme olan ünlü Trireme'nin ortaya çıkışıyla demode olmuştur.[106]

2.2.2.3. Triere (Trireme)

Triere ve Aeschylus'un alternatif olarak kullandığı eş anlamlısı Triskalmos kelimeleri, Naus (gemi)'un sıfatlandır. Triere'nin kelime anlamı "üç sıralı"dır.[107]

Araştırmacılar, Trireme'nin M.Ö VII. yüzyılda, zamanının önde gelen donanmasının sahibi olan Korinth'in, deniz gücü olarak rakibi olan kolonisi Korkyra ile çatıştığı dönemde ortaya çıktığını düşünmektedirler.[108] Bu tarih, trere kelimesini ilk kullanan şair Hipponax ve M.Ö VI. yüzyılın başında, Firavun Nekos'tan bahsederken değinen Herodotos[109] ile örtüşmektedir.

[105] Casson L, 2002, s.60
[106] Casson L, 2002, s.61
[107] Morrison J. S., 1993, s.11
[108] Greenhill B., 1976, s.167
[109] Herodotos, II-158

İngilizce'deki "Trireme" sözcüğü, Livius, Caesar ve diğer Latin yazarların kullandığı Latince "Triremis (Üç Kürekli)"nin türevidir. Romalılar kadar Yunanlı denizciler de kadırganın teknik adını, yani Trieres'i tercih etmişlerdir.[110] Kelime "üçlü" anlamına gelmektedir. Pentekonter ve Triakonter'in böyle adlandırılmasının nedeni kürekçilerinin sayısıdır. Pentekonter'de elli, Triakonter'de otuz kürekçi bulunur. Trieres'in farklı bir temele göre adlandırıldığı açıkça anlaşılmaktadır. Antik yazarlar bu konu hakkında açıklama yapmaya gerek görmemişlerdir. Çünkü okuyucuları zaten gemiyi biliyorlardı. Zaman içinde büyük gemiler inşa şekillerine göre tetreres (dörtlü), penteres (beşli), hekseres (altılı)dan, bir dev olan tessarakonîeres (kırklı)ya kadar isimlendirilmektedir.

Bu gemiler hakkındaki en erken teori, artık kullanılmadıkları M.S V. yüzyıla kadar geri gider. Teoriye göre sayı, kürekçilerin bulunduğu katları temsil eder. Dolayısıyla Trierelerde kürekçiler üst üste üç, tetrereste dört, pentereste beş kat üstünde yerleştirilmiştir.[111]

Triremeler, hafiflik için her şeyi feda edebilecek mahmuzlama makineleri olarak tasarlanan savaş gemileridir. Ancak bazı araştırmacılar M.S.VI. yüzyılda ölen yazar Prokopius'un bahsettiği Belisarius'un gemilerine dayanarak gemilerin sintinelerinde safra olarak kum taşıdığını düşünmektedirler. Fakat bazı araştırmacılar ise bu hafifleştirme çabalan ile taşınan safranın tezat oluşturduğunu fakat kürekçileri olmadan çekilen bir Trireme'nin açık denizde çok dengesiz olacağı için safra kullanılabileceğini düşünmektedirler.

Gelişmiş Trireme'lerin yan kısımlarırrm burunda, çapraz yerleştirilen bir ağaç ile arkaya doğru devam ettirilmesiyle oluşturulan kısma *epötides* adı verilir ki burası genellikle hayvan başı biçiminde gösterilmek için boyanmıştır.[112] Theophrastus'un söylediği kadarıyla *epötides,* armayı çarpışmadan korumak için özellikle güçlü ağaçtan yapılmıştır.[113] Göründüğü kadarıyla bu kısım her iki tarafa da yaklaşık 61 cm. kadar uzanmaktadır.[114]

Savaş gemilerindeki bir diğer önemli gelişme de çok kişi tarafından çekilen kürek sistemidir. Bu metot, M.Ö IV. yüzyılın ikinci çeyreğinde, yetenekli kürekçilerin azlığının bir

[110] Casson L, 2002, s.63
[111] Casson L, 2002, s.64
[112] Greenhill B., 1976, s.169
[113] Theophrastus, H.P.V. -73
[114] Greenhill B., 1976, s.169

sonucu olarak ortaya çıkmıştır.[115] Birden fazla kürekçi, basit savaş gemilerindeki tek kürekçi yerine geçiyordu. Genellikle dört veya beş olan bu sayı, Ptolemaios Philopatorun garip ve kullanışsız çift gövdeli tessarakonteres'ins kadar III. Aleksandros'un ardıllarının filolarında hızlı bir şekilde on ve üzerine çıkmıştır. Bu tür gemilerin bazıları hala trierika ploia olarak adlandırılmaktaydı. Bunun nedeni muhtemelen trierelerdeki gibi hala üç sıra kürekçinin kullanılıyor olmasıdır.[116]

Kürekler, üç ana kategoride isimlendirilmektedirler; thranites, zygian ve thalamios. Triremeler için kürekçilerin sayısı hiçbir gemide değişmezdi: Toplamda 170 kişi olmak üzere; thranite'de 62, zygian'da 54 ve thalamian'da da 54 kişi bulunmaktaydı (her iki taraf için 31, 27 ve 27).[117] Kürekçilerin küreklerini çektikleri localara thranatai adı verilmektedir.[118] Thalamios o kadar su seviyesine yakındı ki, su geçirmezliği sağlamak için kürekler, deriden imal edilmiş fistanların içersinden çıkmaktaydılar. Bu fistanlar Ruvo Vazosu'nda açık biçimde görülmektedirler.[119] Küreklerin yaklaşık boyları ise 4.30 metre civarındaydı.[120]

Vitruvius kürek ıskarmozları arasındaki mesafeden bahsederken diapelma deyimini kullanmıştır.[121] Bu da her bir kürekçinin sığabileceği alanı tanımlamaktadır. Heredot'ta ise bu kelimenin anlamı "iki kübitlik alan" olarak geçmektedir. Bir Attika kübiti 0,444 metre olduğuna göre, kürekçilerin kürek çektikleri bu alanın uzunluğu 0,888 metredir. Ancak Arkaik dönemdeki ölçü 0,487 metre ile 0,495 metre arasında değiştiği için bu alanın boyunun 0,982 metre olması daha akla yatkındır.[122]

Yazılı kaynaklara göre; bir tiriere'nin en uzun sırasında 31 kürekçi olduğuna göre geminin boyu yaklaşık 30 metre civarında olmalıdır.[123]

Atina Donanması'ndaki Triremelerin boyutları 1885'te Pireus'ta M.Ö IV. yüzyıla ait gemi hangarlarının ortaya çıkarılmasından beri biliniyordu. Hepsinin ana kayaya oyulmuş kızağı bulunmaktaydı ve her biri diğerinden çatıyı taşıyan sütunlarla ayrılıyordu. Kızakların

[115] Morrison J. S. ve Williams R. T., 1968, s.290
[116] Greenhill B., 1976, s.172
[117] Morrison J. S., 1993, s.17
[118] Greenhill B., 1976, s.171
[119] Morrison J. S., 1993, s.17
[120] Casson L, 2002, s.64
[121] Vitruvius, 1998, s.2-4
[122] Morrison J. S., 1993, s.11
[123] Morrison J. S., 1993, s.12-13

suyla buluştukları noktaya kadar olan uzaklıkları 32 metreyi biraz geçiyordu ve sütunların arasındaki genişlik neredeyse 6 metreye varmaktaydı. Bu verilere göre bir Trireme replikası olan Olympias, 36.8 metre uzunluğunda, 5.45 metre genişliğinde inşa edildi. Su hattı ise 32.2 X 3.62 metre boyutlarındaydı; yani boyun ene oranı 9:l'di.

Donanma kayıtları sayesinde her kattaki kürekçilerin sayısı da bilinmekteydi: en üstteki katin bir katında 31, alttaki diğer ikisinde 27'şer; toplamda 170 kişi. Bunun yanında 5 subay, 14 civarında deniz eri, çeşitli rütbelerde görevliler ve yelkenlerle ilgilenen denizcilerin oluşturduğu 30 kişi ile birlikte toplam mürettebat 200 kişiyi buluyordu.

Thalamioi'un üzerinde Zygioi olarak isimlendirilen kat bulunmaktaydı. Böyle adlandırılmasının sebebi, kürekçilerin iki katı pentekonter'm üst katındaki gibi, zyga'da, yani ahşap kürekçi sekilerinde oturmalarıydı. Trireme'yi iki katlı pentekonter 'den ayıran fark, Thranitai olarak bilinen ve geminin eğimine uyarak baştan kıça kadar giden çıkıntıdaki üçüncü kürek sırasıydı.[124]

Triremelerde görev yapan kişilerin sayıları çeşitli tarihi kaynaklarda verilmektedir. Herodotos, 200 kişilik bir Mytilene triremesinin M.Ö 525 yılında Kambyses'in Mısır seferinin bir parçası olduğundan bahseder .[125]

Bu gemilerde görevli kişilerin ise kimler oldukları ve hangi görevler ile uğraştıklarını en iyi biçimde öğrendiğimiz yerlerden biri "Themistokles'in Dekretleri'dir.

Fenike Trireme'leri M.Ö IV. yüzyılın ikinci çeyreğinden beri üç kürekçi sıralı olarak görülmüştür. Fenike kentleri Arados, Byblos ve Sydon'da M.Ö 450'den sonra basılmış olan sikke serilerinde savaş gemileri görülür. Ancak sadece M.Ö IV. yüzyılın ikinci çeyreğinde üç katlı gemiler görülür. Bu tarih Trireme'ler için önemli değildir.[126]

[124] Casson L, 2002, s.68
[125] Herodotos, 3.13.1-2
[126] Morrison J. S. - Coates J.F., 1986, s.38-39

Geç Yunan ve Roma savaş gemisi tasvirlerinin büyük kısmında kürekler, iki katlı olarak görülmektedir. Roma Cumhuriyet döneminde Roma ve Kartaca donanmalarının temelini Quinqueremeler oluşturmaktaydı.[127]

Trireme'lerin bir yerden başka bir yere giderken yaptıkları hızlar dikkate değerdir. Yelkenler taşınmaya başlandığından beri uygun koşullarda yelken kullanımı tercih edilmiştir. Ancak kürek kullanımı da yelkendeki kadar hızlıdır. Triremelerin kürekle yaptıkları hız hakkındaki en belirgin durum Karadeniz'in güney kıyısında, Byzantium'dan Heraklia'ya kadar kürek gücüyle yapılan yaklaşık 129 deniz millik (236 kilometre) yolculuğu anlatan Xenophon'dur.[128] Bir gün, güneşin doğuşundan önce ve batışından sonrası olarak toplam 16 - 18 saat olarak düşünülürse, 1 - 2 saatlik öğle yemeği molası, acele etmenin durumuna göre 7-8 saatlik iki kürek çekme periyodu ile birlikte Xsenophon'da 129 millik yol, 17 saatte, 2 saatlik ara ile birlikte 8.6 knot ortalama sürat ile geçilmiştir.[129]

Olympias ile hafif havada yapılan deneme seferlerinin polar diagramları incelendiğinde, ortalama 6 mil rüzgarda geminin en performanslı seyrinin 120º geniş apazdan gelen rüzgarda olduğu görülmektedir. Bu koşullarda gemi yaklaşık 2,7 knot hız yapmaktadır ki bu rüzgar koşullarında bu hız çok iyi sayılabilir.

Triremelerde beş subay bulunmaktaydı. En yüksek rütbeli olan "Trierarkhos" (Trireme kaptanı)'dır. Atina donanmasında bu siyasi bir mevkidir ve şehir tarafından bir triremeyi bir yıl için donatacak ve bakımını sağlayacak zengin tabakadan kişilere veriliyordu. Bu kişiler çoğunlukla denizcilik tecrübesinden yoksundu. Bu yüzden kumandayı kendilerinden sonraki en yetkili subaya, "Kybemethes" (Dümenci)'e bırakıyorlardı. Erken dönemlerde bunların dümen kullandıklarına şüphe yoktur ancak M.Ö V. yüzyıl ve sonrasında daha önemli görevleri vardı ve gemi idaresini levazım subayına bırakmıştı. Trierarkhos gemide olmadığı zaman gemi onun emrindeydi; diğer zamanlarda ise yardımcı komutan olarak hizmet ediyordu. Onun altında "Keleustes'" (Ritim tutucu) yer almaktaydı. Bu sıfat da yine eski zamanlara, yani bu subayın kürek çekmek için ritim tuttuğu günlere aitti; şimdi ise kürekçilerin eğitilmesinden ve performansından sorumluydu. Ondan sonra gelen "Pentekontarkhos", adından da anladığımız kadarıyla Pentekonter'in revaçta olduğu

[127] Greenhill B., 1976, s.172
[128] Xenophon, 2001, s.6
[129] Morrison J. S. - Coates J.F., 1986, s.103

zamanlarda bir Pentekonter kaptanıydı; Trireme'de ise maaş katibi, subay alımı gibi görevleri vardı. Emir komuta zincirinde en son halka olan " Proreus" yada "Prorates", Ön güvertede yer alan pruva subayıydı.[130]

Triremeler işlevlerine göre dört bölümde toplanmaktadırlar:

1-Hızlı Triremeler: En önemli özellikleri sürekli olarak hazır durumda beklemeleridir.

2-Stratioitisler : Öncü görevi olan triremelerdir. 85 kadar asker taşımaktaydılar.

3-Hippagogoslar : At taşımacılığında kullanılan gemilerdir. En üst sıradaki kürekçiler sabit tutularak diğer iki sıra iptal ediliyor ve bu boşluğa 29 at yerleştiriliyordu. 30. at ise pupa kısmındaki boşluğa yerleştiriliyordu.

4-Hoplitagogoslar : Hoplit taşımacılığında kullanılmaktaydılar.[131]

2.2.2.4. Tetrereis (Dört Bölmeli) - Pentereis (Beş Bölmeli)

M.Ö. 367 yılında Syrakusai Tyranı I. Dionysios öldüğünde, arkasında triremelerin yanında daha büyük tetreres (dört bölmeli) ve penteres (beş bölmeli)'lerden oluşan 300 gemilik bir donanma bırakmıştır. Aslında Penteres'in icadı kendisine atfedilmektedir.

M.Ö. 330'da Atina'da 400 triremenin yanında 18 adet tetreris vardı; M.Ö 325'e gelindiğinde bu sayı 50'ye çıkmıştı ve yedi adette pentereis eklenmişti. Dionysios'un oğlu ve ardılı II. Dionysios, M.Ö 334'teki ölümünden önce Syrakusai donanmasına "Altılılar"ı sokmuştur.

Ptolemaios, İskender'in ölümünden sonra donanmasına el koymuştu ve en büyük gemileri Pentereislerdi. M.Ö. 315'te Antigonos ve Demetrios bu donanmayı gölgede bırakan, içinde "yedililer" olan bir başkasını inşa etti. Demetrios daha sonra bundan da büyük gemiler inşa ettirmeyi sürdürdü. M.Ö 301'e gelindiğinde "sekizliler", "dokuzlular", "onlular", "on birliler" hatta bir tane de "on üçlü"ye sahipti. M.Ö 228'de "on beşliler" ve "on altıklar" ile çıtayı daha da yükseltti. Plutarkhos, Demetrios'ta bunların "hiçbir ölümlünün hayatında görmediği" gemiler olduğundan bahsetmektedir. Ayrıca "gemilerin güzelliği hiçbir zaman

[130] Casson L, 2002, s.72
[131] Morrison J. S. ve Williams R. T., 1968, s.244-246

geri plana atılmamıştı ve boyutlarına rağmen iş görüyorlardı. Aslında, hızları ve performansları boyutlarından daha da dikkat çekiciydi".[132]

II. Ptolemaios ilk "yirmiliyi", daha sonra da iki tane "otuzluyu" inşa etmiştir. IV. Ptolemaios (M.Ö 222 - 205) ise bir "kırklı" yaptırmıştır. Bu dev hiçbir zaman savaşta bulunmamış ve muhtemelen başlangıçtan beri sergilenmek için kullanılmıştır.

Bir tetrereis, her thranitai küreğine iki adam koyulacak şekilde modifiye edilmiş bir Trireme olabilir. Aynı şekilde bir pentereis'de thranitai küreğinin yanısıra, her zygioi küreğine yerleştirilen ikişer kürekçinin oluşturduğu bir Trireme olabilir. II. Dionysios'un altılısında üç katta da her küreğin başına iki adam koyarak, bu uygulamanın sınırına gelinmiş oldu. Söz konusu yöntem, Trireme üzerinde oynamalar yaparak kürek gücünü arttırmanın en son noktasıydı. Daha ileriye gidilmesiyle köklü değişikliklerin yolu açıldı. Bir küreğin başına üç kişi yerleştirildiği zaman küreğin çok uzun olması gerekiyordu ve oturarak kürek çekmek imkansızlaşıyordu. Kürekçilerin kürek palasın suya daldırmak için ayağa kalkmaları ve ardından kendilerini sekilerine doğru atmaları gerekiyordu. Hiçbir antik savaş gemisi üç kattan fazlasına sahip olmadığından, bir "yedilide", tek katta kürek başına en az üç adam bulunmaktaydı.[133]

Yeni kürek çekme tekniğinden sonra her kürekte üç adamla sınırlı kalmanın bir anlamı olmadığı anlaşılmış olmalıdır.

Ayrıca geniş kemere aynı zamanda geniş güverte demekti ve geniş güverte de ince tiplerin taşıdığından daha fazla deniz eri anlamına geliyordu. M.Ö 264'te Romalılar Kartaca ile genellikle denizde sürmüş I. Kartaca Savaşı'na girdiklerinde kendilerine pentereislerden bir filo kurmuşlardır ve her gemiye 120 lejyon askeri yerleştirmişlerdir.[134]

[132] Köyağasıoğlu O., 2006, s.37
[133] Köyağasıoğlu O., 2006, s.38
[134] Casson L, 2002, s.86-91

2.2.2.5. Liburnia

Augustus, Actium Deniz Savaşı'ndan sonra iki ana filo kurdu. Bu filolar genellikle triremelerden ve bu günkü destroyerlerin karşılığı olan hafif ve hızlı, iki katlı Liburnia'lardan oluşmaktaydı.[135]

Liburnialar, Dalmaçya kıyılarında korsanlık yapmak için geliştirilen ve kimi zaman Roma donanmasında kullanılan, iki katında kürekçileri olan hafif bir savaş gemisiydi. İskenderiyeli Appianus'a göre Liburnia ismi İllurya kabilesinden korsanların Ionia Denizinde ve adalarda kullandıkları hızlı ve hafif gemilerden gelmekteydi.[136] Romalılar ise hafif ve hızlı iki kürekçi sıralı gemilerine (Dikrotous) bu ismi vermişlerdir.

Liburniaların çeşitli tipleri bulunmaktaydı. En küçüklerinin yanlarında bir (Ordo), daha büyüklerinde iki, ideal boy olanlarda ise üç veya dört kürekçi sırası bulunmaktaydı. Kimi zaman bunlar dört sıraya kadar artmaktaydı. Bunlar, Actium Savaşma katılan daha büyük gemilerin yanında garip görülmemelidir.[137]

[135] Casson L, 2002, s.102
[136] Appianus, Roman History, 1982, s.10
[137] Morrison J. S. - Coates J.F., 1986, s.9

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ANTİK ÇAĞDA DENİZ GÜCÜ VE ÖNEMLİ DENİZ SAVAŞLARI

3.1. ANTİK ÇAĞDA DENİZ GÜCÜ

M.Ö. 4 bin yıllarında Mısır'da başlayan denizcilik faaliyetleri daha sonra Fenikeliler tarafından devam etti. Fakat deniz savaşı açısından tarihte kaydedilmiş ilk deniz savaşı M.Ö. 1210 yılında meydana gelmiştir. Hitit kralı II. Şuppililiuma Kıbrıs'tan gelen bir filoyu yenmiş ve tüm gemilerini yakmıştır.[138] Daha sonra ise deniz gücünde Pers ve Yunan çekişmeleri görülmektedir. Yalnızca her iki taraftaki düzinelerce triremenin birbiriyle mücadelesi değil aynı zamanda kara ve deniz harekâtları da bağlantılı olarak yapılmıştır. Antik çağlarda gemiler yalnızca sakin sularda ve ırmaklarda kullanılabiliyordu. Okyanuslar sınır ötesiydi. Donanmalar kara kuvvetlerine destek veriyor ve erzak taşımacılığı da yapıyordu. Kendi başlarına nadiren saldırıda bulunuyorlardı. Menzili sınırlı silahlar kullanıldığından deniz savaşları da aslında kara savaşları gibiydi ve çarpışmanın çoğu gemiye çıkan gruplar tarafından gerçekleştiriliyordu.

Pön savaşları ile birlikte açık denizlere de çıkılmaya başlandı. Roma o güne kadar daha çok İtalya yarımadası ile ilgilendiğinden deniz savaşlarına çok fazla eğilmemişti. Ticaret uygarlığı olan Kartaca ise geniş bir donanmaya sahipti. Romalılar Kartaca gemilerinin kalıntılarını inceleyerek etkili bir donanma kurmuşlardır. Düşman gemisine borda iskelesini yerleştirmek için corvus adlı bir alet de geliştiren Romalılar büyük avantaj sağladılar. Yakın düğüşte üstün olan Lejyonerler, kolaylıkla Kartaca gemilerine bordalayıp mürettebatı öldürebiliyordu. Kısaca bahsettiğimiz bu faaliyetler antik dönemin deniz gücünü de gözler önüne sermektedir.

3.2. ANTİK ÇAĞDA ÖNEMLİ DENİZ SAVAŞLARI

3.2.1. Lade Deniz Savaşı

Pers Kralı I. Dareios'un İ.Ö. 6. yüzyılın sonlarında (İ.Ö.513-512) yaptığı İskit Seferinden sonra Trakya ve Karadeniz'in batı kıyılarının Pers egemenliğine girmesi ile boğazların kontrolü de Perslerin eline geçmişti. Böylece Yunanistan ve Batı Anadolu

[138] www.wikipedia.org.tr Erişim Tarihi: 15.04.2007

kentlerinin özellikle Karadeniz de kapsamlı bir kolonizasyon yapan Miletos'un buradaki ticareti engellenmişti. Karadeniz'den Ege'ye gelen buğday trafiğine sekte vurulmuş oldu. Ayrıca Perslerin Batı Anadolu'da kurdukları Ionia satraplığı bu bölgedeki kentler için çokta hoş olmayan bir durumdu.[139]

O sıralar Perslerin desteği ile Miletos'un başında tyran olarak bulunan Histiaios, kent dışına çıktığı bir sırada, yerine vekaleten damadı Aristagoras'ı bırakmıştı. Demokrasi yanlılarının Naksos Adasında aristokratlara karşı başlattığı ayaklanmanın bastırılması için Miletos tyranı Aristagoras, Sardes Satrabı Artaphernes'i ikna eder. Perslerin Kyklad adalarında önemli bir üst elde edecekleri düşüncesiyle İ.Ö. 499 yılında Naksos adasına bir donanma gönderilir ve donanma başarı elde edemez. Aristagoras bunun üzerine faturanın kendisine kesileceği düşüncesine kapılarak Miletos'da bağımsızlığını ilan eder ve halkı Perslere karşı ayaklandırır.[140]

Bu nedenle İ.Ö. 499'da Anadolu'nun batı kıyısındaki diğer Ionia şehirleri de Pers hâkimiyetine karşı ayaklanırlar ve Miletos tiranı Aristagoras yardım istemek için Sparta'ya gönderilir. Ne yazık ki, Aristagoras Spartalılar için yeni bir şey olan dünya haritasını gösterme hatasında bulunur. Sparta kralı Kleomenes, Pers başkentinin üç aylık mesafede olduğunu öğrenince, Aristagoras'ın gece şehri terk etmesini ister. Böylece, Aristagoras'ın sefer için Kleomenes'e rüşvet verme planları suya düşer. Diğer taraftan, yeni filizlenen Atina demokrasisinin desteği sağlanır. Herodotos bu olay için, kalabalıkları ikna etmek, bir kişiyi ikna etmekten çok daha kolay görünüyor yorumunu yapmıştır. Atinalıların yirmi gemilik yardımına Eretrialılar da dört gemiyle katılırlar. Bu yardımın, Perslerin Anadolu'daki satraplık merkezi Sardes'i yağmalamak için kullanıldığını belirten Herodotos'a göre, "Yunanlılar ve barbarların (yani Perslerin) başına ne bela gelmişse bu gemiler yüzünden gelmiştir.[141] Başka bir açıdan bakarsak bu yardım, önemli sonuçlar doğuracak bir dizi olayın başlangıcıydı.

İlk önceleri elde edilen başarılardan sonra Ionialılar, sonunda Perslerin olanca azametiyle karşılaştılar. Diğer bütün imparatorluklar gibi Perslerin ordularını ki buna Fenike limanlarının sağladığı bir filo da dahildi toplaması zaman almıştı. Miletos'un 80 gemi ile

[139] Tekin O., 2001, s.73
[140] Tekin O., 2001, s.74
[141] Herodotos, 5.97

katıldığı bu mücadeleye Prieneliler 12 gemi katkıda bulunmuşlardı. Diğer Ion kentlerinin de katıldığı bu savaş birliğine gemi ile katılamayan kentler para yardımında bulundular.

İ.Ö. 495'te Lade açıklarında yapılan deniz muharebesinde isyancıların birliği Yunan gemilerinin geri çekilmesiyle yenilgiye uğradı.[142] Ege tarihinde ilk defa bir deniz savaşı nihai rolü oynuyordu. Ertesi yılın başlarında Persler Miletos'u ele geçirdiler ve ders olsun diye yakıp yıktılar. Atinalıları cezalandırmak için de İ.Ö. 490'da küçük bir deniz birliği yollandı. Atina ise düşman gemilerinin çoğunlukla karada kullanılacak atları taşımasına rağmen Pers kuvvetleriyle denizde karşılaşmaya cesaret edemedi; fakat Attika'nın doğu kıyısında büyük bir (Marathon Savaşı) kara zaferi kazandı. Yardım sözü veren Spartalılar ise dini bir bayram yüzünden gecikmişlerdi ve ancak savaş bittikten sonra varmışlardı. Spartalılar, Pers ordusunun kayıpları karşısında hayrete düşmüşlerdi. Böylece, Yunan dünyası ilk kez Medler'in ya da genellikle adlandırıldığı üzere Perslerin yenilmez olmadığını anlamaya başlıyordu.[143]

3.2.2. Artemision ve Thermopylai Savaşları

Marathon ovasındaki savaşının kazanılması sonrasında siyasi nedenlerden ötürü iktidardan indirilen Miltiades'in yerine devletin başına geçen Themistokles'in (İ.Ö. 515-450) çabasıyla, Atinalılar güçlü bir donanma meydana getirdiler. Sparta da, Perslere karşı Atina'nın yanında yer aldı. Fakat Persler Yunanistan'ın tamamını ele geçirmeden rahat edemeyeceklerini anladıklarından bu kez Marathon Savaşından 10 yıl sonra (İ.Ö.480) Kserkses komutasında Çanakkale Boğazından geçerek Trakya'ya ulaştılar ve Makedonya üzerinden güneye inerek Tesalya sınırına dayandılar. Bunun üzerine Atinalılar güneye çekilerek Thermopylai ve Artemision'da mevzilendiler.[144]

Perslerin yaklaşık 150.000 kişilik asker gücüne karşılık Yunanlılar 10.000 civarında bir orduya sahipti. Perslerin amacı Yunanlıları hem karadan hem denizden kuşatmaktı. Sparta kara ordusu ile Persleri durdurmaya çalışırken, Atinalılar donanmalarıyla onlara destek vereceklerdi. Fakat Atinalılar önceleri başarı kazandılarsa da fazla direnemediler ve

[142] Lateiner D., 1982, s.129
[143] Graf D. F., 1984, s.15-30
[144] Tekin O., 2001, s.79

Artemision'dan geriye çekildiler. Savaş sonrasında Yunanlılar hem denizde hem de karada yenildi ve Persler Atina'yı yakıp yıktılar.[145]

3.2.3. Salamis Deniz Savaşı

Kserkses Yunanistan sorununa eğilmeden önce egemenliğini sağlamlaştırmak için bir yıl harcadı. İmparatorluğun Asya ve Afrika'da uçsuz bucaksız toprakları vardı ve Pers kralları da Yunanlıları iç çekişmelerle boğuşan küçük bir yabancı halk olarak görüyorlardı. Fakat bu sefer Kserkses, askeri bir şeref kazanmak için seferi kendi yönetmeye karar verdi. Böylece, Yunan kuvvetlerinin iki katı bir ordu ve donanma İ.Ö. 481 sonbaharında Anadolu'da toplanmaya başladı.

Bu arada, Atina'da iki önemli olay meydana gelmişti. Hatta tanrıça Athena'nın gözde şehri için iki mucize gerçekleştirdiğini söyleyebiliriz. Bunlardan ilki, Laurion gümüş madenlerinde zengin bir damarın keşfiydi. Olağan hallerde madenin geliri 27 yurttaşlar arasında bölüştürülürdü; fakat içinde bulunulan durum bunu engelliyordu. İkincisi, Themistokles diğer rakiplerini saf dışı bırakarak Atina'nın tartışmasız lideri olmuştu. Thukydides onu geleceği en iyi gören adam' olarak över. Themistokles, vatandaşları maden gelirlerinin iki yüz gemilik bir donanma için harcanmasına ve Pire limanının bir üs olarak tahkim edilmesine ikna etti. Thukydides, ilk defa onun Atinalılar'a geleceklerinin denizde olduğunu söylediğini anlatarak Themistokles'in politikasını özetlemektedir;[146] fakat bu kadar kısa sürede kaç geminin inşa edildiğini ve kereste ile kenevirin nereden temin edildiğini tam olarak bilemiyoruz.[147] Bu dönemde Atina tarafından darb edilen dört drahmilik sikkelerde, bir Yunan darphanesinde basılmış en kalitesiz tasvirler yer almaktadır. Ayrıca Themistokles ince görünümlü ve manevra kabiliyeti yüksek gemilerde ısrar etmesine rağmen, gemiler de sikke darbı gibi gelişigüzel yapılıyordu.[148]

Böyle olduğu halde, bu gemiler Yunanistan'ın kurtarıcısı olacaklardı ve Atina elçilerinin Spartalılar'a söylediği gibi, Yunanistan'ın kaderi Atina donanmasının elindeydi.[149] Teslim olmayı reddeden Yunan şehirleri Yunanistan'ın sadece küçük bir bölümünü

[145] Tekin O., 2001, s.79
[146] Starr C.G., 2000, s.27
[147] Meiggs R., 1982, s.122
[148] Plutarkhos, 1967, s.12
[149] Starr C.G., 2000, s.28

oluşturuyordu; fakat Ionialı isyancıların iç çekişmelerinden önemli dersler çıkarmışlardı ve bütün imkânlarını, Spartalı önderlerin liderliğinde kara ve denizde üstün konuma gelmek için kullanmaktaydılar. İ.Ö. 480'in baharında şehirler bir plan yapmak üzere Korinthos'ta bir araya geldiler. Peloponnesoslular Korinthos Kıstağı boyunca bir duvar inşa etmek fikrini öne sürdüler; ancak bu fikir bir noktayı gözden kaçırıyordu: Persler engeli kolayca aşabilirlerdi ve Sparta'nın ezeli düşmanı Argos'un Persler'e katılma olasılığı yüksekti.

Themistokles'in olaya bakışı ise farklıydı. Pers ordusu 180.000 kişiydi (Herodotos, 1.700.000 gibi inanılmaz bir rakam telaffuz etmektedir); fakat hafif teçhizatlı birliklerden oluşuyordu. Dolayısıyla, açık arazide mızraklı phalanks ile baş etmeleri imkânsızdı. Denizde ise durum bu kadar elverişli değildi. Persler'in, belkemiğini Yunanlılar'dan çok daha iyi denizci olan Fenikeliler'in meydana getirdiği 600'den fazla savaş gemisi vardı. Yine de, Persler'in istila planında önemli bir zayıflık bulunuyordu ki, Themistokles'in keskin zekâsı bunu fark etmişti. Pers ordusu kalabalık olduğundan denizden gelecek tahıl desteği için kıyıya yakın ilerlemek zorundaydı. Donanmanın da erzak gemilerini korumak için sahile sokulması gerekiyordu. Eğer Yunanlılar Pers donanmasını bozguna uğratabilirse, Kserkses'in ordusunun yaratacağı tehlike azalacaktı. Bir deniz zaferine uygun zemin hazırlanması için iki adım atılması gerekiyordu. İlk olarak Yunanlı müttefikler özellikle de Atina, bütün güçlerini denize kaydırmalıydılar. İkinci olarak Yunan amiralleri de sığ sularda Pers donanmasını etkisiz hale getirebilecek yetenekte olmalıydılar. Zira buralarda Fenike gemilerinin manevra kabiliyeti kısıtlanacaktı. Themistokles çabuk bir kararla, Yunanlılar'ın deniz güçlerini ve küçük bir orduyu düşmanı oyalamak ve mümkünse zayıflatmak için kuzeye göndermelerini istedi.[150]

Başlangıçta, Yunanlılar savunma hattı olarak Kuzey Thessalia'daki Tempe Vadisi'ni seçtiler; fakat eğer Persler içeriye doğru daha dolambaçlı bir yol izlemeyi tercih ederlerse konumları tehlikeye düşebilirdi. Bu yüzden Thermopylai'ye geri çekildiler. Burada kıyı yolu deniz ve dağlarla kuşatılmıştı, genişliği de 15 m. civarındaydı. Thessalia'dan güneye Boiotia'ya inen diğer yollar ise oldukça içeriden geçiyordu; fakat Perslerin donanma ve kara ordusunu bir arada tutma zorunluluğu, bu yollarda ilerlemelerini engellemekteydi. Thermopylai açıklarındaki Euboia Adası, Pers donanmasını dar bir geçitten geçmek zorunda bırakacaktı. Boğazın kuzey ucunda Artemision'da, Yunan filosu girişi tutuyordu; güney çıkışında ise küçük bir müfreze bulunuyordu. Fakat bu konum sadece ilerlemeyi

[150] Starr C.G., 2000, s.28

geciktirebilirdi; dolayısıyla karadan da sınırlı bir kuvvet gönderilmişti. Sparta kralı Leonidas 300 Spartalı ve müttefiklerle birlikte 9000 kişinin başındaydı. Spartalı amiral Eurybiades ise, Atina donanmasının neredeyse tamamının da dâhil olduğu 271 triremeye komuta ediyordu.[151]

Kserkses'in görkemli konvoyu Çanakkale Boğazı'nı çift sıra gemilerin oluşturduğu köprü ile geçmiş, Kuzey Ege kıyıları boyuca ilerlemekteydi. Burada, Athos Dağı'nın yer aldığı tehlikeli yarımadadan geçmek için bir kanal açtı. Yol üzerindeki şehirler ve halklar teslim olmak zorunda kalıyordu. Kral Thermopylai'ye ulaştığında, üç gün süren bir fırtına yüzünden birçok gemisi battı. Yunan kuvvetleri ise Euboia'nın kuytu kesiminde hasar görmeden beklediler. Kserkses donanmanın büyük bir kısmını Yunan filosunu kıstırmak üzere Euboia'ya gönderdi; fakat ikinci bir fırtınada 200 gemi daha kayalıklara çarpıp yok oldu.

Taraflar üç deniz muharebesi yapmış, ancak son noktayı koyacak zaferi kazanamamışlardı. Pers donanması denizden geçiş yolu ararken, Kserkses de Thermopylai'ye saldırdı. İki gün boyunca kralın 'Ölümsüzler Bölüğü' inatçı Yunan saflarının önünde büyük kayıplar verdi. İkinci günün akşamı bir hain, dağların arasından Yunanlılar'ın arkasına inen bir patika olduğunu Persler'e bildirdi; fakat Pers kanadının hareketi Leonidas tarafından zamanında fark edilmiş, ordunun büyük bir kısmı oraya kaydırılmıştı. Sayıca üstün olan Persler karşısında, Leonidas ve Spartalılar düşmanı geciktirmek için kendilerini feda ettiler. Yunan donanmasının da Attika açıklarındaki Salamis Adası'na çekilmekten başka seçeneği kalmamıştı.[152]

Yunanlılar, ancak düşmanı sayıca azaltmalarından dolayı teselli bulabilirlerdi; zira Salamis kıyısında toplanan savaş meclisi Atina akropolisinde yükselen dumanları görebiliyordu. Persler rahiplerin direnişini zorlanmadan kırmış, Athena tapınağını ateşe vermişlerdi. Diğer bütün Atinalılar evlerini terk etmiş, Salamis'e ya da Peloponnesos'ta Troizen'e doğru yola çıkmışlardı.

Bazı Yunan amiralleri, Korinthos Kıstağı'na kadar çekilmeyi ve burada demir atmayı uygun görüyorlardı. Themistokles'e göre tek çıkış yolu deniz harekâtıydı. Kendisine, artık ne bir ülkesi ne de konuşma hakkı bulunduğunu söyleyenleri, Atina gemileri ve vatandaşlarıyla Batı Akdeniz'e gidip yeni bir şehir kurmakla tehdit etti. Bütün Yunanlılar Atina gemileri

[151] Starr C.G., 2000, s.29
[152] Starr C.G., 2000, s.29

olmadan şanslarının çok azalacağını biliyorlardı. Dolayısıyla bir kez daha Themistokles'in isteğine boyun eğdiler ve konumlarını korudular. Böylece iki taraf kararsız hallerini sürdürdü; zira Kserkses de Korinthos Kıstağı'na ilerlemek ve Yunan donanması ile ilgilenmek arasında seçim yapamamıştı.

Bu arada Yunanlılar arasında tekrar anlaşmazlık başlayınca Themistokles, Sikinnos adlı güvendiği bir köleyi Pers saflarına gönderdi. Köle, Kserkses'e Yunanlılar'ın birbirleriyle tartıştıklarını, Atinalılar'ın birliğe ihanet edeceklerini, eğer büyük bir zafer isteniyorsa hemen saldırıya geçilmesini söyleyecekti. Kral tuzağa düştü ve son darbeyi indirmek üzere filosuna hareket emrini verdi. Zaferini şansa bırakmamak için bir müfrezeyi de boğazın batı ucuna Yunanlılar'ı kıstırmak amacıyla gönderdi. Kral savaş alanını gören bir tepede tahtına oturdu. Böylece en cesur askerlerini görüp, ödüllendirebilecekti.

Eylül'ün sonlarına doğru bir sabah, 350 gemisi kalan Pers donanması Attika kıyısından demir alarak Salamis'e doğru bir hat halinde ilerlemeye başladı. İçinde hoplitlerin bulunduğu 300 gemiye sahip Yunanlılar arkadan kuşatılacaklarını bilerek nihai savaş için beklemeye koyuldular. Persler yaklaşmaya başladıklarında, yollarının üzerindeki küçük Psyttalia Adası yüzünden hattı ayırmak zorunda kaldılar. Yunanlılar'ın düşmanı körfezin dar girişinde görüp, görünüşte geri çekilmeleri Persler'in kafasını karıştırmıştı. Aslında bu taktik manevra, sadece Pers donanmasını daha da içeriye çekmek içindi. Yunanlılar birden cepheden geriye doğru kürek çekmeye başladılar ve kanatlardaki askerler Persler ile yakın savaşa girdiler. Persler'in ise manevra yapacak şansları kalmamıştı. Gün bitiminde Kserkses geri kalan gemilerinin tam bir bozgundan kaçtıklarını görebiliyordu. Yunanlıların 40 gemisine karşılık, Persler çoğunluğunu Fenikg'den gelenlerin oluşturduğu 200 savaş gemisi kaybetmişlerdi. I Kserkses çadırını toplayarak hızla Anadolu'ya döndü. Denizden gelecek destekten emin olamadığı için ordusunun büyük kısmını da beraberinde götürdü. Tarihte genellikle olageldiği üzere, deniz gücü zaferi kolaylaştırabilir; fakat kesin sonuç karada alınır. Ertesi yıl (İ.Ö. 479) Plataia'da, Sparta'nın liderliğinde toplanan müttefik kuvvetleri Pers güçleri ile eşitti ve düzenden yoksun bir savaştan sonra düşman ordusu yenilgiye uğratıldı.

Salamis Deniz Savaşı inanılmaz gibi görünen kurtuluşu sağlamıştı ve başarının mimarı hiç yılmayan Themistokles'ti. İ.Ö. 480-479'un parlak günlerinde başkalarının da payı olduğu gerçektir; Sparta, liderliği hiç kimsenin itirazı olmadan üstlenmişti. Salamis'ten sonra Aiginalılar oynadıkları rolün ödülünü aldılar. Atinalıların savaş gemileri için yeterli insan gücü yoktu. Artemision'da 127 gemi tedarik etmişlerdi. Bunların bazıları Plataialılar, yirmisi

de Khalkisliler tarafından idare ediliyordu. Salamis'te ise 200 Atina gemisi bulunuyordu ve yine Khalkisliler yirmi gemiyi donatmıştı.[153] Bu noktada Herodotos'un vardığı kanı doğru görünüyor.

"Burada, kendimi çoğu kişinin karşı çıkacağı bir görüşü açıklama zorunluluğunda hissediyorum. Fakat bunun doğru olduğuna inandığım için susmayacağım. Eğer Atinalılar yaklaşan tehlikeden korkuya düşerek yurtlarını terk etselerdi ya da kalıp Kserkses'e boyun eğselerdi, denizlerde kimse Persler'in karşısına çıkamazdı. Yunan donanmasının yokluğunda karadaki olayların ne yönde gelişeceğini tahmin etmek kolaydır. Pers kralını kovanlar elbette ki tanrılardan sonra Atinalılar'dır".[154]

Batı tarihindeki en önemli ve verimli deniz hâkimiyetini kurmak için, sebatla belki istemeden bu başarılardan çıkar sağlayanlar da yine Atinalılardı. Bu süreçte Themistokles hiçbir rol oynamamıştı; daha sonra Atina siyasetindeki şiddetli kavgaların kurbanı oldu ve sonunda Pers kralının ona Anadolu'da verdiği topraklarda yaşamaya başladı.

Sonuçta Persler ile Yunanlılar arasında M.Ö. 480 yılında yapılan Salamis deniz savaşında Pers donanması karşısında sürekli gerileyen Yunan donanması, Salamis Adası'ndaki Amplekia koyuna çekildi. Onları izleyen Pers donanması Phaleron açıklarına geldi. Yunan kumandanı Themistokles, Pers donanmasını koya çekti. 300 dolayındaki hafif ve hareketli gemiden oluşan Yunan donanması, 600-700 gemilik Pers donanması karşısında üstün duruma geçti. Kımıldayamaz duruma gelen Pers gemilerinin çoğu batırıldı. Savaşı karadan izleyen Pers Kralı Kserkses, bu savaştan sonra Yunan topraklarından çekilmek zorunda kaldı.

3.3. DELOS DENİZ BİRLİĞİ VE PELOPONNESOS SAVAŞI

İ.Ö. 480-479'da üzerlerine düşeni yapan Spartalılar artık durmaya hazırdı. Persler'in Ionia İhtilali'ndeki gibi güçlerini tekrar toplama ihtimaline karşı, Anadolu'daki Yunanlıları Yunanistan'a getirmeyi düşünmekteydiler; fakat Ionialılar, evlerini ve atalarının mezarlarını terk etme konusunda isteksizlerdi. İşte bu sırada Atina ortaya çıkarak, Persler'den öç almak ve Ege şehirlerinin bağımsızlığını sağlamak için gönüllü oldu. Thukydides, Sparta'nın Persler ile yapılacak bir savaştan kurtulmaya can attığını ve Atinalılara karşı iyi niyet beslediklerinden,

[153] Herodotos, 8.1-8.44
[154] Herodotos, 7.139

onların liderlik kapasitesine sahip olduklarını düşündüğünü belirtiyor. Bu gerekçe fazla basit gözükmektedir. Öte yandan, Spartalılar'ın yurtlarında kendilerini meşgul edecek yeteri kadar sorunu vardı.

Bu sırada Atina siyasetini yönlendiren kişi Sparta karşıtı bir aristokrat olan Kimon'du.[155]

İ.Ö. 477 yazında, Anadolu ve ada şehirlerinden bazıları kutsal bir ada olan Delos'ta bir araya gelerek bir birlik kurdular; buna göre her şehir birliğe savaş gemisi temin etmekle yükümlüydü. Küçük şehirler ise savaş giderlerini karşılamak için para yardımı yapacaktı. Liderlik gönüllü olarak Atina'ya verildi. Atina, amiralleri (ve en büyük donanmayı), hazine görevlilerini ve birlik meclisinin başkanlarını sağlayacaktı. Müttefikler, gösterişli bir törenle denize demir külçeler attılar ve külçeler su üzerine çıkıncaya kadar birlikte olacaklarına dair yemin ettiler; fakat gerçekte hiç kimse uzun sürecek askeri bir bağı düşünmüyordu. Modern bir tarihçinin açıkça belirttiği gibi 'şehirlerin şarta bağlamadıkları tek şey, ne kadar süre ile müttefik kalacaklarıydı.[156]

Atina, Persler'i Ege'den ve daha sonra Güney Anadolu kıyılarından atmak için müttefiklerini yönlendirdi. Bu sırada kazanılan en büyük zafer, Kimon'un İ.Ö. 460'ta toparlanma girişimindeki Pers filosunu Eurymedon Nehri civarında bozguna uğratmasıdır. Aynı yıllarda birliğin yapısı da yavaş yavaş değişiyordu. Euboia Adası'nda küçük bir şehir olan Karyastos bağımsızlığına kavuşturulduktan sonra istemediği halde zorla birliğe alınmaya çalışıldı. Birlik buna benzer yerel başkaldırılarla zayıflatılmamalıydı. Bir süre sonra, Naksos Adası da birliğe her yıl gemi temin etmekte güçlük çekmeye başladı; fakat Atina çabuk davranarak adayı tekrar müttefiklerin arasına girmeye zorladı. Fakat en kötüsü, büyük bir şehir olan Thasos'un İ.Ö. 465'te başlattığı isyandı. Ancak bir kuşatma sonucunda şehrin sadakati tekrar sağlanabildi. Sonuçta, gönüllü katılımlarla oluşan birlik giderek bir im-paratorluk halini almaya başlıyordu. Günümüz araştırmacıları bu sürecin İ.Ö. 454'te tamamlandığını kabul etmektedirler. Söz konusu tarihte birliğin hazinesi Delos Apollon Tapınağı'ndan alınarak Atina'ya, tanrıça Athena ve rahiplerinin onu ani bir Pers saldırısından daha iyi koruyacakları akropolise taşınmıştır.

[155] Meiggs R., 1982, s.40-43
[156] Ferguson W. S., 1983, s.s.74

Emperyalizmin bu ilginç örneği, emperyalist güçlerin yükselişinin ancak ekonomik şartlarla açıklanabileceğini savunan modern teoriler ile birebir örtüşmez. Bu görüşü ortaya atan ve Lenin'in de fikirlerini benimsediği Hobson, tezinin nerdeyse tamamını İngiliz emperyalizmine uygun bir örnek teşkil etmeyen Cecil Rhodes üzerine kurmuştur. Onu, belki de alternatif açıklama olarak akılda tutabiliriz. Örneğin Schumpeter, Pers İmparatorluğu'nun yükselişini tarih boyunca üst sınıfların gösterdiği ihtirasların iyi bir örneği olarak görür. W.V. Harris'in yakın tarihli ve etkili değerlendirmesi, Roma fetihlerini, önde gelen Roma ailelerinin şan ve şöhret ideolojisine bağlar. Zaferlerden elde edilen ganimetler ancak ikinci derecede önemlidir.[157] Atina'nın durumuna döndüğümüzde Atinalıları motive eden esas neden, Jacqueline de Romiuy'in sözünü ettiği gibi, şan ve şöhrete sahip olma arzusudur; güç kullanımı ise ikinci plandadır.[158]

Ekonomik kazanç kasıtlı olmadan elde ediliyordu. Gerçi Atinalı liderler otoritelerinin ekonomik anlamda, siyasi amaçlar için kullanabileceklerinin farkındaydılar ve özellikle Çanakkale Boğazı'ndaki nöbetçi birlikler (Hellespontophylakes) sayesinde diğer şehirlerin Rusya'dan yaptıkları tahıl ithalatını kontrol altında tutuyorlardı. İ.Ö. 431'de Peloponnesos Savaşı'nın başlamasına yol açan ilk nedenlerden biri, Atina meclisinin Perikles'in teşvikiyle çıkardığı, Megara'nın Ege'deki liman ve pazarlardan yararlanmasını yasaklayan kararnamesidir. Daha sonra Sparta müttefiklerinin Sparta'da savaş kararını tartıştıkları toplantıda Korinthoslular, ana ticaret yollarının dışında kalanlar için bile denizin hayati önem taşıdığı konusunda uyarıda bulunmuşlardı.[159]

Korsanlığı önlemek ve Atina'nın tahıl desteğini güvence altına almak faydalı görünse de, deniz hâkimiyetinin başlıca hedefi Ege dünyasında Atina'nın siyasi ve askeri üstünlüğünü kabul ettirmekti. Atina en parlak günlerinde belki iki milyon kişiyi barındıran 179 şehri direkt olarak yönetiyordu. Bunların en uzakta kalanı Atina'ya yalnızca sekiz gün mesafede (200-250 mil) bulunuyordu. Fakat Atina'nın denizlerde güçlü olduğu dönemde Sicilya'dan Mısır'a kadar etkin olduğunu hesaba katarsak, Atina siyasetini bir şekilde dikkate alması gerekenlerin sayısı yirmi milyon kişiye çıkar.[160]

[157] Flint J., 1973, s.228
[158] Romilly, 1963, s.69
[159] Starr C.G., 2000, s.31
[160] Ferguson W. S., 1983, s.42

Atina'nın deniz üstünlüğünün meyveleri çok ve çeşitliydi. Akropoliste, imparatorluğun gelirleri sayesinde o güne kadar inşa edilmiş en mükemmel ve pahalı Dor tapınağı olan Parthenon yükseliyordu. Hemen yanında Erekhtheion ve Propyleia bulunuyordu. Aşağıda, agorada diğer dini ve günlük binalar vardı. Daha uzaklarda, Eleusis'te gizli törenlerin yapıldığı Telesterion, Sounion kayalıklarını taçlandıran Poseidon Tapınağı ve başka muhteşem yapılar Atina hegemonyasının tanıklarıdırlar. Daha önceleri edebi bir merkez olmayan Atina'da, şimdi tragedya ve komedya türleri yeşermekteydi. Herodotos hayatının bir kısmını Atina'da geçiriyor, Thukydides yüzyılın sonuna doğru burada Peloponnesos Savaşı'nın kederli hikâyesini yazıyordu. Sokrates ise bir insanın nasıl yaşaması gerektiğini göstermeye çalışıyordu. Tragedya, komedya ve tarih yazarlığının doğuşunu Atina emperyalizmine bağlamak aşırı olur Aisykhlos nihayetinde I.O 480'de Salamis'te savaştığında yetişkin birisiydi- fakat Atina yaşamının canlı ve iyimser niteliği, seyircileri Dionysos Tiyatrosu'nda oynanan oyunları, okuyucuları da tarihin babası Herodotos'u alkışlamaya yönlendiriyordu.

Vatandaşların toprağa bağımlılığı devam etmekle beraber, Atina'nın endüstri ve ticaret bölgeleri ile Pire limanı büyük önem kazanmıştı. İ.Ö. 500'den önceki birkaç on yılda Atina'da yaşayanların sayısı on bini geçmiyordu; İ.Ö. 5. yüzyılın sonlarında ise nüfus yüz bine çıkmıştır. Sakinlerinin arasında 'gemi mühendisleri ve müteahhitleri, Kuzey Ege'den gelen kereste ve ziftle, Kea'dan zincifre, kenevir ve keten ile ilgilenen tüccarlar bulunuyordu'. Bunların yanında hancılar, hayat kadınları, korsan çeteleri gibi deniz gücünün ortaya çıkardığı diğer mahsulleri vardı.[161] Pire limanının kendisi, dini ve siyasi gereksinmeler kadar ekonomik koşulları da göz önünde bulunduran ilk şehir planlamacısı Miletoslu Hippodamos tarafından inşa edilmişti; bir komedi yazarı 'Pire de Parthenon kadar güzel' yorumunu yapmıştır.[162]

Atina, Kleisthenes'in reformlarından sonra tamamen demokratik bir yönetime kavuşmuştu; fakat İ.Ö. 5. yüzyıl boyunca meclis giderek güce düşkün bir hal almaya başladı. İşin tuhafı, Thukydides erken Yunan tarihini denize olan ilginin artmaya başlamasından itibaren anlatmasına rağmen, dışarıda sürdürülen emperyalist politika ile içerideki demokrasi rejiminin arasındaki ilişkiye hiç değinmez. Ancak başka bir yazar bu ilişkiyi ironik bir yorumla aktarır: 'Atina'nın yoksul ve sıradan insanlarının soylu ve zengin kişilerden daha önemli olduğu doğrudur. Filoyu adamla donatan ve şehri üstün hale getiren onlardır. Şehri gü-

[161] Fost F., 1976, s.70
[162] Starr C.G., 2000, s.34

ce kavuşturan ağır piyade, soylular ve zenginler değil, dümenci, pruvadaki gözcü, mürettebat sorumlusu, tersane işçisinden oluşan insanlardır.[163] İ.Ö. 450'den itibaren Atina'nın lideri olan Perikles nüfusun yaşlı kesimini oluşturan hâkimlere maaş bağlamıştır. Plutharkos'a göre şehirde başlattığı imar programının amacı da yoksullara iş sağlamaktı.

Atina'da deniz aşırı emperyalizmi ve onun içte yarattığı sosyal ve politik etkileri onaylamayanlar da vardı. Yaşlı Oligarkh söyle yazmaktadır gücünü donanmasına borçlu bir şehirde... kölelerimizin kölesi olduk.' Atina'da yaşayan bir yabancı olan Thasoslu Ste-simbrotos, suçu 'bütün Atinalılar'ı küreğe mahkûm eden The mistokles'e yükler.[164] İ.Ö. 445'de Melesias oğlu Thukydides (ünlü tarihçi değil) bir ostrakismos sırasında, Perikles'i birlik hazinesini sadece Atina'nın süslenmesi için harcamakla suçladı; fakat kendisi ortadan kayboldu. Vatandaşlar, daha sonra meclise deniz gücünün tiranlık anlamına geldiğini, fakat Atina'nın büyüklüğünün bunu gerektirdiğini söyleyen Perikles'i takip ettiler. Bundan sonra demokrasiye sadakat her zaman Pire limanına odaklandı.[165]

İmparatorluktaki en büyük külfet Atina'ya vergi ödemekti. İ.Ö. 431'e gelindiğinde elli yıl önceki gönüllü katkı artık zorla alınan ödemelere dönüşmüştü. Sadece birkaç şehrin gemi temin etme seçeneği hâlâ vardı. İ.Ö. 449'daki Sikke Kararnamesi ile Atina'nın sikke, ağırlık ve ölçü birimleri imparatorluk sınırları içinde standart hale getirildi. Artık vergiler daha önce hiçbir Yunan sikkesinin basılmadığı yoğunlukta basılan standart tetra drahmiler ya da diğer adıyla 'baykuşlar' ile ödeniyordu.[166] Bu fon, iyi bir banker gibi şehirlerin ödediği vergilerin onaltıda birini kendisine harç olarak ayıran Atina tarafından muhafaza ediliyordu. Neyse ki, ödemelerin işlendiği taş levhalar az çok eksiksiz zamanımıza kadar gelebilmiştir ve bize gelirlerin ayrıntılı bir listesini sunmaktadır.[167] Alınan vergiler, yılın büyük bir bölümünü imparatorluğu ayakta tutmak için denizde geçiren donanmanın ihtiyaç duyduğu harcamayı karşılamak için de kullanılıyordu.[168]

İtalya'daki müttefiklerinden para yerine asker talep eden Roma Cumhuriyeti'nin aksine, Atina böyle bir uygulamaya başvurmamıştır. Bunun tek istisnası Syrakusai'ya yapılan büyük seferdir. Normalde müttefikler, yoksul Atina vatandaşlarından oluşan kürekçilerin

[163] Starr C.G., 2000, s.34
[164] Momigliano A., 1976, s.52
[165] Garland R., 1987, s.18
[166] Starr C.G., 2000, s.35
[167] Meritt B. D., 1970, s.144
[168] Starr C.G., 2000, s.36

yanında paralı asker olarak görev yapıyorlardı.[169] Aksi halde Peloponnesos Savaşı'nda Atina büyük donanmasını kendi vatandaşları ile donatamazdı. İ.Ö. 5. yüzyılda günlük ücret bu yüzden üç oboldan altı obola yükseltildi.

Bununla birlikte Atina, imparatorluğunu kontrol altında tutmak için şüpheli gördüğü şehirlere garnizonlar ve klerukh denilen vatandaşlardan oluşan yerleşimcileri göndermiştir. Bunlar aynı zamanda bir çeşit inzibat ve seyahat müfettişi (episkopoi) olarak görev yapıyorlardı. İmparatorluğu gezmiş olan Aristophanes, bu kişilerin küstahlıkları ile dalga geçer. İ.Ö. 4. yüzyılda Aristoteles tarafından yazılan Atinalılar'ın Devleti adlı eserde denetleyicilerin her yıl 700 kişi olarak seçildiği belirtilmektedir. Çeşitli kararnamelerle yerel mahkemelerin yetkisi budanarak, büyük cezalarda (ölüm cezası, sürgün, vatandaşlık haklarının alınması gibi) sorumluluk Atinalı jürilere verilmiştir. Yaşlı Oligarkh'ın gözlemlediği gibi bu, en çok Atina'da otel işletenlere yaramıştı.[170]

İ.Ö. 431'e kadar uygulanan benzer tedbirler Atina'nın üstünlüğünü sürdürmesine yardımcı oldu; fakat bu arada Yunan demokrasisinin ana prensibi olan autonomia, yani bir şehrin kendi kanunlarıyla yönetilme hakkı zarar görmekteydi.[171] Atina tiranlık da dâhil olmak üzere yerel yönetimin her çeşidini onaylayabilir-di; ancak bir isyan halinde, isyancılara demokrasi rejimini zorla kabul ettirmekte tereddütte düşmüyordu. Birkaç yıl önce yayınladığı bir makalesinde Ste. Croix, şehirlerin yerel demokrasileri koruduğu için Atina'dan memnun olduklarını, sadece birkaç başkaldırı hareketinin galip geldiğini kanıtlamaya çalışmıştır.[172] İşin özüne baktığımızda Atina bir kölelik *(douleia)* sistemi yaratmıştı ve Peloponnesos Savaşı'nda Sparta'nın özgürlük diye yola çıkmasının sebebi diğer şehirlerin Atina'nın başında bulunan soylu gruba bağımlılığıydı. Tabii şehirlerin asıl düşüncesi, Atina'nın deniz egemenliğinden kurtulma şansını yakaladıkları ve İ.Ö. 404'te Atina İmparatorluğu'na son verdikleri zaman açığa çıkmıştır. Ne yazık ki Atinalı liderler, Sir Eyre Crowe'nm bir deniz gücünün varlığını sürdürebilmesi için alması gereken sorumluluklar ile ilgili zekice ve sade görüşlerinden yararlanamamışlardı:

Deniz gücü kara gücünden daha etkilidir; çünkü üzerinde varolduğu deniz gibi her yere sokulur. Heybetli karakteri, kendisinin doğrudan farkına varılmasını sağlar. Bir deniz

[169] Starr C.G., 2000, s.36
[170] Ostwald M., 1982, s.55
[171] Starr C.G., 2000, s.36-37
[172] Starr C.G., 2000, s.37

devleti, denizden ulaşılabilen her ülkenin kelimenin tam anlamıyla komşusudur. Bu yüzden, denizlerde üstün bir devlet genel bir kıskançlık ve korku uyandırmak, diğerlerinin birlik olma tehlikesine karşı tetikte olmalıdır. Böyle bir birliğe karşı hiçbir ulus, özellikle de halkı askerlik eğitimi almamış ve gıda ihtiyacını denizaşırı ticaretle karşılayan bir ada krallığı uzun süre ayakta kalamaz. Tehlikeyi pratikte ancak bir ada ve deniz devleti politikası güderek - ki tarih de bunu doğrular-, bütün insanlığın ortak idealleri ve istekleri doğrultusunda uyumla hareket ederek önlemek mümkündür. Bunu yaparken, özellikle çoğunluğun ya da diğer ulusların başlıca ve hayati istekleri göz önünde bulundurulmalıdır.[173]

İ.Ö. 431'de Atina İmparatorluğu ile Sparta ve müttefikleri, Thukydides'in ölümsüzleştirdiği ve başlangıcından itibaren Yunan tarihindeki en büyük mücadele olacağına kanaat getirdiği Peloponnesos Savaşı'nda karşı karşıya geldiler. Tarihçiye göre savaşın asıl nedeni, Sparta'nın Atina'nın gittikçe büyüyen kuvvetinden çekinmesiydi. Thukydides Perikles'i mazur göstermeye çalışmışsa da, Atinalı liderin savaşın çıkması için elinden geleni yaptığı açıktır. Günümüz araştırmacıları için uzun soluklu bu savaş, deniz gücünün faydalarının ve ona gereğinden fazla güvenmenin doğurduğu tehlikelerin anlaşılmasında en az İngiliz deniz tarihinin 17. yüzyıldan 20.yüzyıla kadar geçirdiği değişimler kadar değerli bir rehberdir.

Savaşın İ.Ö. 431'den İ.Ö. 421'e kadar süren ilk safhası bir fil ile balinanın mücadelesi şeklinde geçti. Peloponnesos Birliği'nin sınırlı bir deniz gücü vardı ve ne büyük bir donanma kuracak, ne de onu yürütecek kürekçileri kiralayacak kaynağa sahipti. Güçlü kara ordusu her ne kadar Attika'yı istila etmiş ve hasara sebep olmuşsa da, surların gerisinde güvende olan ve gıda ihtiyacını denizaşırı yerlerden sağlayan Atina'ya istenilen zarar verilememişti. Spartalılar da ordularını hasat mevsimi boyunca aktif tutamıyordu. Sparta bağımsızlığı temsil ediyordu ama Atina'ya tabi denizaşırı şehirlerin özgürlüklerini kazanmaları için yeterli yardımı yapamıyordu. Mitylene İ.Ö. 428-427'de ayaklandığı zaman Atina donanması bir kez daha şehri acımasızca itaat altına aldı.[174]

Öte yandan, Atina da Sparta'yı teslim olmaya zorlamaktan uzaktı; çünkü yenilmez Sparta hoplitleriyle karada karşılaşmaktan çekiniyordu. Perikles Atina'nın klasik savaş çizgisini belirlemişti: Düşman Attika'yı istila ettiği zaman vatandaşlar atalarının evlerini

[173] Starr C.G., 2000, s.38
[174] Starr C.G., 2000, s.38-39

terkediyor ve Spartalılar çekilene kadar Atina'da bekliyorlardı. Atinalılar Perikles'e başkaldırarak bir ara onu görevden uzaklaştırdılarsa da, Perikles Peloponnesos kıyılarına yaptığı deniz akınlarıyla düşmanı yorma politikasından vazgeçmedi. Hepsinden öte, Atina'nın gelirlerinin ve denizaşırı tahıl desteğinin temeli olan donanmaya zarar getirmemesi gerekiyordu. Napolyon ile yapılan savaşlardaki İngiliz deniz stratejisini andıran bu dikkatli yaklaşım zafer getirmeyebilirdi; fakat bozgunu önlemesi mümkündü.

İ.Ö. 421'e kadar Atinalılar dağınık saldırılarda başarılı oldular. Sparta'ya dokunamamalarına rağmen, Peloponnesos kıyılarına durumlarından hoşnut olmayan helotların ve başkalarının sığınabileceği kaleler inşa ettiler. Öte yandan Korinthos büyük zarar görmüştü. Atinalılar amiralleri Phormion'un başarılı savaşları sayesinde Korinthos Körfezi'nde üstünlük sağlamışlardı. Na-upaktos'taki üsten de Korinthos'in batıyla olan ticaretini engelliyorlardı. Şans eseri, Atina filosu Pylos'taki bir adada bir Sparta taburunun yolunu keserek onları teslim almayı başardı. Esirlerin arasında Sparta nüfusunun önemli bir kesimini oluşturan tam vatandaşlık hakkına sahip 'Eşitler' den 120 kişi bulunuyordu. Bu olaydan sonra Spartalılar yakalananların idam edilecekleri endişesiyle Attika'ya girmeye cesaret edemediler.[175]

Savaşın ilk safhasının son büyük harekâtları Makedonia kıyısı boyunca meydana gelmiştir. Burada, Sparta'nın zeki komutanı Brasidas Atina'ya tabi şehirleri kazanarak onları isyana teşvik etmeyi başardı. İ.Ö. 422'de Amphipolis'te yapılan savaşta Brasidas ve Atinalı lider Kleon öldü. Artık iki taraf da sonu gelmeyen savaşı durdurmaya istekli görünüyordu. Spartalıların kabul ettiği barış antlaşması, müttefiklerin arasında büyük hoşnutsuzlukla karşılandı ve çoğunun birlikten ayrılmasına neden oldu. Zira Atinalılar'dan yana olan şikâyetleri antlaşmada hiç göz önüne alınmamıştı.

Atina ise bu durumdan tahmin edilebileceğinden çok başarılı bir sonuçla çıktı. Kurduğu Ege imparatorluğu hâlâ yerli yerindeydi; batı sularında daha etkili hale gelmişti ve Peloponnesos Birliği fena halde yara almıştı. Tarih boyunca bir deniz gücü, karada kolladığı bir müttefiki olduğu sürece bir kara gücünü yenilgiye uğratabilmiştir. Fakat hiçbir büyük Yunan şehri Atina emperyalizmi ile ilişkide olmak niyetinde değildi. Sadece Argos, Sparta ile İ.Ö. 421'de sona eren anlaşmasının ardından Atina ile birlik oldu.

[175] Starr C.G., 2000, s.39

Yine de Atinalılar tam anlamıyla tatmin olmamışlardı; çünkü doymak bilmeyen genişleme isteklerinin önü kesilmişti. Savaşın baskısı altında meclisin hareketleri giderek sertleşiyordu. Özellikle Perikles'in Atina'da baş gösteren veba salgını sırasında İ.Ö. 429'da ölmesinin ardından, intikam peşindeki Kleon Atina siyasetinde söz sahibi oldu. Veba salgını ve aşırı nüfus herkesi etkilemişti. Kırsal bölgelerin tahrip edilmesi ve ordunun bazı savaşlarda verdiği kayıplar, en çok tarımla uğraşan kesimi zor durumda bırakmıştı.

Savaşın bitmesinden sonra Atina'da fikirler, dolayısıyla da liderlik bölünmüştü. Tutucu bir aristokrat olan Nikias, ikinci bir Perikles olma yolundaydı; fakat metaneti ve berrak düşünme yeteneği, dindarlığı ve sorumluluk duygusu kadar ön planda değildi. Sokrates'in öğrencisi yakışıklı ve popüler Alkibiades daha radikal bir kişilikti. Alkibiades, Atinalıları Argos ile müttefik olmaya ve Peloponnesos'ta yeniden harekâtlara girişmeye ikna etti. Bunun sonucunda Argosluların ve küçük bir Atina birliğinin İ.Ö. 428'de Mantinea'da bozguna uğratılmasına karşın barış bozulmadı.[176]

3.4. ACTİUM DENİZ SAVAŞI

Caesar'ın Mart'ın 14'ünde öldürülüşünün ardından, başlangıçta Antonius kontrolü ele almış görünüyordu; fakat Caesar'ın vasiyeti üzerine, evlatlığı olarak kabul edilmiş sadece 18 yaşındaki genç Caesar ile (Augustus) karşı karşıya geldi. Birkaç yıl boyunca çağrıldığı adıyla Octavianus, babasının katillerinden intikam almaya karar verdi. İlk önce Caesar'ın emekli askerlerinden kendine bir ordu oluşturdu ve İ.Ö. 43 yılı için konsül seçilmek için baskı yaptı. Antonius ve Lepidus ile katillerden öç almak için ikinci Triumviratus'u kurdu. Birlik, Cicero'nun da içinde bulunduğu birçok önde gelen Romalıyı yasal haklardan mahrum etti ve mallarına el koyarak kendisine kaynak yarattı. Nihayet, Antonius ve Octavianus doğuya hareket ettiler ve Makedonia'da Philippi mevkiinde Caesar'ın katilleri Brutus ve Cassius'u yenilgiye uğrattılar. Bundan sonra Antonius doğuyu, Octavianus da batıyı aldı ve terhis edilen askerleri ele geçirilen topraklara yerleştirdi.

Pek popüler olamayan Octavianus, bunun üzerine bir de Pompeius'un oğlu Sextus Pompeius ile uğraşmak zorunda kaldı. Sextus Pompeius babasına ait olan donanmanın büyük

[176] Davies K. J., 1981, s.20-21

bir kısmını elinde tutuyordu ve Sardunya ile Sicilya'daki üslerinden Tiren Denizi'ni kontrol etmek, dolayısıyla Roma'nın tahıl desteğini kesmek için bu donanmayı kullanıyordu. Köleler, yasal hakları ellerinden alınanlar ve durumdan hoşnut olmayan diğerleri Pompeius'un saflarına katılmıştı; fakat Octavianus'un denizden gelen bu tehdide karşı koymak için kuvveti bulunmamaktaydı. Antonius'un araya girmesiyle iki güç arasında I.O. 39'da geçici bir barış imzalandı; fakat ertesi yıl savaş patlak verdi. Sextus'un Roma'ya olan erzak sevkıyatının üzerindeki tehdidi ciddi boyutlara ulaşmıştı; hatta Octavianus bir keresinde Forum'da aç vatandaşların saldırısına uğradı. Octavianus Roma ve Raven-na'da filolar inşa etmeye girişti ve ustaca bir propaganda kampanyası başlattı. Kampanya süresince Octavianus kendini hükümdar, Pompeius'u da bir eşkıya gibi göstermeyi başardı. Kaçan köleleri kabul eden ve her yeri yağmalayan Pompeius'tan bıkan İtalya'nın zengin tabakası, gönüllü olarak ya da zorla Octavianus'a para ve adam yardımında bulundular. Üstelik Batı Akdeniz'de donanmaya adam bulmak çok kolaydı. İç savaşlar yüzünden birçok denizci kıyılara dağılmıştı.

Yine de, Octavianus'un ilk filoları fırtına ve savaş yüzünden bozguna uğradı. Sextus ile mücadele etmeyi kafasına koymuş olan Octavianus, İ.Ö. 37'de Gallia'dan askeri konulardaki yardımcısı Agrippa'yı yeni savaş gemileri inşa etmesi için çağırdı. Napoli yakınlarındaki yapay bir limanda bir filo oluşturuldu. Gemiler Sextus'un kilerden çok daha ağırdı ve Octavianus alışılmadık bir şey yaparak yirmi bin köleyi askere aldı; fakat kayıtlarını yapmadan önce hepsini azat etti.[177] Sonunda, Octavianus bir ara İtalya kıyılarına doğru geri çekilmesine rağmen, Agrippa İ.Ö. 36'da Sicilya açıklarında nihai savaşı kazandı. Sextus kaçtı, daha sonra Antonius'un valilerinden biri tarafından öldürüldü. Forum'a Octavianus'un altın kaplamalı bir heykeli dikildi. Heykelin üzerine 'O, uzun zamandır bozuk olan huzuru karada ve denizde yeniden kurdu' yazılmıştı.[178] Önceki kuşağın Romalı generalleri, denizler üzerinde sıkı bir denetim kurmaları gerektiğini başlarına gelen korsanlık felaketi sayesinde öğrenmişlerdi; aynı acı dersi Octavianus da böylece almış oldu.

Bir süre sonra, Vergilius'a göre doğulu güzel Kleopatra tarafından büyülenmiş olan Antonius, Octavianus ile savaşa girdi. Mücadelenin sonunu bir deniz savaşının tayin etmesi, deniz gücüne sahip olmanın önemini ortaya koymaktadır; fakat asıl sonuç, savaştan önce yaşanan psikolojik ve fiziksel çatışmalarla önceden belli olmuştur. İ.Ö. 32-31 kışında Antonius ve Kleopatra Yunanistan'a geçtiler; ancak kürekçilerinin birçoğu salgın hastalık

[177] Starr C.G., 2000, s.42
[178] Humphreys, 1985, s.225

yüzünden öldü. İ.Ö. 31 ilkbaharında Agrippa, Antonius'un Mısır ile olan erzak yoluna yaptığı cesur saldırılarla inisiyatifi hemen eline aldı. Eskiçağ'ın en ustaca yapılmış seferlerinden biriyle, Antonius'u yaz boyunca Balkanlar'ın batı kıyısında kuşatma altında tuttu. Eylül'ün ikisinde Action Körfezi'nden çıkmak için harekete geçti; ancak donanmasındaki morali bozuk askerler çok kötü savaştılar. Kleopatra kaçtı ve Antonius savaşı bırakarak onun peşinden Mısır'a gitti.

Yunanistan'da egemenliğini sağlamlaştıran Octavianus, üstün kara ve deniz kuvvetiyle Mısır'a doğru yola çıktı. Antonius ve Kleopatra intihar etti ve İ.Ö. 31 yılının 1 Ağustos'unda muzaffer Octavianus İskenderiye'ye girdi ve burada İskender'in mumyalanmış vücudunu gördü. Makedonia kralı hayatına tartışmasız tek kral olarak, Octavianus ise kariyerine ondan iki yaş genç bir çocukken başlamıştı. Şimdi ise bütün Akdeniz dünyasının hâkimiydi.

Horatius, Actium Savaşı ardından şu dizeleri döktürmüştür;[179]

Bu ode yazıldığı günlerde, Octavianus, Augustus unvanını alıyor, senato tarafından tanrı katına çıkarılıp, ibadethanelerde adının zikredilmesi sağlanıyordu. Yani bu ode, Agustus'a övgü niyetiyle yazılmıştır.

Hangi adama veya hangi kahramana rübabınla
[bir tür saz] veya keskin flütünle, kasideler çağıracaksın ey Clio?
Hangi ilaha? Şen yankılar onun adını tekrar edecektir?

İster Helicos'un gölgeli vadilerinde, ister pindus veya buzlu hemus üzerinde,
(o Hemus ki, ormanları, şarkı çağıran Oprheus'un arkasından yürüdü; ve bir ana sanatıyla ırmakların coşkun aşıkları ve tez rüzgarlar dururken, şarkı sesinin füsunu, saz nağmelerine takılmış çamları arkasından sürüklerdi.)

Dilimizin nakaratı olan baba'ya duadan evvel ne diyebilirsin?
O ki insanların ve ilahların işlerini idare eder
ve değişik mevsimler yoluyla denizin ,
toprağın ve dünyanın akışını nizama sokar.

[179] http://www.eksisozluk.com/show.asp?t=actium+deniz+savasi E.Tarihi: 15.04.2007

O kendisinden daha büyük veya kendisine benzer
veya kendisine yardımcı hiçbir şeye vücut vermez.
Yalnız, ondan sonra pallas birincilik şerefleriyle örtülüdür.

savaşlarda cesaretli liber, seni unutmayacağım,
ne seni, vahşi hayvanların düşmanı olan, bakire;
ne de seni, ey oklarının isabetiyle korkunç febus..

Biri atları, öbürü yumruklarıyla ünlü Alcides ile
Leda'nın çocuklarını da söyleyeceğim.
Onların ak yıldızı gemiciye parlar parlamaz,
kaynaşan köpükler kayalardan çekilir, rüzgarlar düşer,
bulutlar dağılır ve göz korkutucu dalgalar, onların istedikleri gibi, denizin içine çöker.

Onlardan sonra, önce Romulus'u, Pompilius'un rahat
ve sakin saltanatını, Tarquinius'un azametli baltalarını
ve Cato'nun asaletli ölümünü söyleyeceğim.

Regulus ve Scarus'ları ve punik ve fabricius zaferlerinden sonra
büyük ruhunu özgürce harcayan polus'u da
mousam [esin perisi] sayesinde övüp şereflendireceğim;

sonra, sert fukaralığın,
baba ocağıyla lar'larının her ikisini de
sırf savaş için yetiştirdiği curius ile camillus'u.

marcellus'un şöhreti ise,
zamanın gizli tesiriyle bir ağaç gibi, gittikçe büyümektedir.
julianus'un yıldızı, hepsinin arasında, tıpkı madun ışıklar ortasında ay gibi parlıyor.

İnsan cinsinin babası ve bekçisi ey zuhal yıldızının altında doğan,
caesar'ın mıkadderatının kaygıları sana düştü
ve caesar, senden sonra hüküm sürer.

İster latin dünyasını tehdit eden part'ları tam bir zaferle kendine rametmiş;
ister, şarka doğru ser'lerle hindu'ları itaate getirmiş olsun.

O, seneden sonra, bu geniş kâinatı, adaletle idare edecektir;
ve sen gerdunen altında olympos'u sarsacaksın
ve ulu ormana karşı kerahet işliyenlere öc alıcı yıldırımlarını göndereceksin.

SONUÇ

İnsanoğlu Neolitik Çağda yerleşime başladığı zamanlarda göl ve dere gibi su kenarlarını yerleşim için uygun görmüştür. Bu amaç onların sudan ve su ürünlerinden faydalanmalarını sağlamıştır. Daha sonra denizin eşsiz büyüklüğü karşısında büyülenmiştir. Nitekim Neolitik Çağda gelişen obsidyen ticareti bölgelerine baktığımızda bazı Yunan Adaları göze çarpar. Örneğin Melos adasındaki obsidyenlerin Yunan anakarasında görülmesi akla o dönemde nasıl olupta obsidyenin anakaraya getirildiği sorusunu getirir. Çünkü söz konusu dönemde Melos'un yerleşmeye sahne olmadığı bilinir.

Dolayısıyla bu konuda şu şekilde bir tahminde bulunabiliriz. Adadaki obsidyenin varlığını belki de bölgelerinden uzağa savrulan balıkçılar keşfetmiştir. Bu tarz örneklere Akdeniz'in çeşitli bölgelerinde rastlamaktayız. Fakat su araçlarının ilkine Mısır'ın Eski Krallık döneminde en erken kalaslı kayıklar şeklinde rastlamaktayız. Nitekim başlangıçta saz demetleri, şişirilmiş keçi postları yada geniş ağızlı küpler içerisinde su üzerinde kalmayı başaran insanoğlu, bir süre sonra sazlık ve ağaçları kullanarak modern teknenin ilk örneklerini yapmayı başarmışlardır. M.Ö. 2400 civarlarına tarihlenen Mısır kabartmalarında sazlardan yapılmış kayıklar göze çarpar. M.Ö. 2000-1500 yılına doğru ise kabartmalar kürekli büyük gemiye benzer Mısır kaynağının yapıldığını göstermektedir. Yine aynı dönemde yelkenlilerin görülmesi insanların daha uzak bölgelere planlı olarak gidebildiklerini göstermektedir.

Antik Çağda ise daha görkemli ve daha fazla insan taşıyan gemilerin yapılması ticaretinde çok geliştiğini belli eder. Öyle ki Ionia kentlerinin Karadeniz'i kolonileri haline getirmeleri de bu amaçladır. Fakat saydığımız bu dönemler uygarlıkların ve toplulukların sürekli çekişmelerine sahne olmuştur. Bu çekişmeler karada yapılırken daha sonra denizde de yaşanmaya başlamıştır. Bu savaşların en önemli olduğu dönem ise hiç kuşkusuz M.Ö. 700 ler

de başlamaktadır. Çünkü bu dönemde sikkenin icadı ve ticari ürünlerin çeşitliliği deniz gücünün de önemini arttırmıştır.

Bu gücü özellikle Akdeniz'de elinde bulunduranlar ticaretinde hakimi sayılmışlardır. Önceleri Mısırlılar ve Fenikelilerle başlayan bu amansız yarış Antik Çağda askeri alanda kullanılan gemilerinde oluşumunu sağlamıştır. Pentekonter, Triakonter, Triere (Trireme), Tetrereis (Dört Bölmeli) - Pentereis (Beş Bölmeli), Liburnia bu tip gemilerin en önemli örnekleridir.

Pers ve Yunan çekişmeleri geçmişin en önemli deniz savaşlarına sahne olması bakımından önemli bir dönemdir. Bu dönemde ilk olarak sayabileceğimiz Lade deniz savaşı Karadeniz'de kapsamlı bir kolonizasyon yapan Miletos'un ticaretinin engellenmesi sonucu çıkmış ve savaşta Yunan ve Ionia güçlerinin yenilerek Miletos yakılıp yıkılmıştır. Bu dönemin hemen hemen her yılına bir deniz mücadelesi eklemek mümkündür. Fakat önemlilerini sırlamak gerekirse Perslerin sonucunda Yunanlıları yenerek Atinayı bile yakıp yıktıkları Artemision ve Thermopylai Savaşları, Perslerin Yunan topraklarından çekilmesini sağlayan Salamis Deniz Savaşı, Perslere karşı oluşturulan Delos Deniz Birliği, Yunan ve Sparta mücadelelerine sahne olan Peloponnesos Savaşı ile Roma döneminde Antonius ve Augustus mücadelesinin sergilendiği Actium Deniz Savaşıdır.

Sonuçta saydığımız bu savaşlar dönemlerinin en önemli deniz mücadeleleridir. Bu mücadeleler söz konusu dönemlerde sonuçları bakımından da oldukça önemli mücadelelerdir. Çünkü günümüzde olduğu gibi Antik Çağda da deniz gücü ekonomik ve stratejik bakımdan önem arz etmekteydi. Yapılan mücadelelerde bunların bir göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

KAYNAKÇA

Akurgal E., **Anadolu Uygarlıkları**, Net Turistik Yayınlar, İstanbul, 2000

Alexiou.S., **Minos Uygarlığı**, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 1991

Appianus, **Roman History**, (Çev. Horace White) The Macmillan Company, New York, 1982

Aristopanes, **Acharnians**, (Çev. S. Douglas Olson) Oxford Universty Pres, Oxford, 2002

Blackman D.J, "Ancient Harbours in the Mediterranean I" **The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration**, 1982

Bosch C., Roma Tarihinin Anahatları, (Çev. Sabahat Atlan), İstanbul, 1940

Büyük Larousse, **Ansiklopedi**, İstanbul, 1992

Casson L, **Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler**, Homer Yayınları, İstanbul, 2002

Davies K. J., **Wealth and the Power of Wealth in Classical Athens**, Oxford, 1981

Demosthenes, **Demosthenes**, (Çev. Charles Miner Thompson), Houghton Mifflin Company, New York, 1976

Ferguson W. S., **Greek Imperalism**, Boston, 1983

Flint J., **Cecil Rhodes**, Boston, 1973

Fost F., **American Journal of Ancient History 1**, 1976

Garland R., **The Priraeus**, Londra, 1987

Graf D. F., "Medism" **Journal of Hellenic Studies**, 1984

Greenhill Basil, **Archaeology of The Boats,** a New Introductory Study, A. and C. Black, Londra, 1976

Hamza L., **Antik Çağda Doğu Akdeniz'de Deniz Ticareti**, S. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya, 2006

Henn V, **Zeytin Üzüm ve İncir Kültür Tarihi Eksizleri**, Ankara, 1998

Hesiodos, Hesiodos, **İşler ve Günler,** Çev. Sabahattin Eyuboğlu, Azra Erhat, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991

Homeros, **Odysseia**, (Çev: Azra Erhat) Can Yayınları, İstanbul, 1994

Homeros, **İlyada**, (Çev: Sabahattin Eyüboğlu- Azra Erhat), Can Yayınları, İstanbul, 1998

Heredotos, **Heredot Tarihi**, (Çev. Müntekim Ökmen), Remzi Kitabevi, İstanbul, 1991

Humphreys S., **The Craft of the Ancient Historian,** (Edt.J. Eadie ve J Ober), Lanham, 1985

Johnstone Paul, **The Archaeology of Ships,** The Bodley Head Press, Londra, 1974

Köyağasıoğlu O., **Antik Sikkeler Üzerinde Gemi Tasvirleri**, A. Ü. Sosyal bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir, 2006

Ksenophon, **Yunan Tarihi**, (Çev. Suat Sinanoğlu), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1999

Landels J. G., **Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik,** Ankara, Tübitak Yayınları,1998.

Lateiner D., "The Failureof the Ionian Revolt", **Historia**, 1982

Mansel A. M., **Ege ve Yunan Tarihi**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1999

Meiggs R., **Trees and Timber in the Ancient Mediterraen World,** Oxford, 1982

Meritt B. D. vd, **The Athenian Tribute Lists**, 4 cilt, Cambridge, 1970

Morrison John. S., ve R. T., **Williams Greek Oared Ships, 900 -322 B.C,** Cambridge University Press, Londra, 1968

Morrison John. S., "Triereis: The Evidence from Antiquity", **The Trireme Project,** Oxbow Books, Londra, 1993

Morrison John. S. ve Coates J. F., **The Athenian Trireme,** Cambridge University Press, Londra, 1986

Momigliano A., "Sea Power in Greek Thought", **Secondo Contributo**, Roma, 1976

Ostwald M., **Autonomia: Its Genesis and Early History**, Scholars Press, Oxford, 1982

Özdaş H, "Antik Çağda Liman Olgusu" **Eski Yakın Doğu Kültürleri Üzerine İncelemeler**, İstanbul, 1995

ParkerA. J., **Ancient Shipwrecks of the Meditcrrean & the Roman Provinces,** Bar International Press, Londra, 1992

Plinius, **Naturalis Historia,** Çev. Joyce Irene Whalley, Victoria and Albert Museum Yayınları, Londra, 1982

Polzer Mark E., "An Archaic Laced Hull in the Aegean: The 2003 Excavation and Study of the Pabuç Burnu Ship Remains"**, The INA Quarterly,** 31,3:, s. 3 -11, Sonbahar, 2004

Poraey Partice. "Pinciples and Methods of Construction in Ancient Naval Architecture", **The Philosophy of Ship Building,** A&M University Press, Texas,2004

Plutarkhos, **Moralia**, (Çev.F. C. Babbitt – W. C. Helmbold), Loeb Pup., Londra, 1967

Romilly, **Thucydides and Athenian Imperialism**, Oxford, 1963

Skylaks, **Geographi Graeci Minores I.,** (Edt. C. Müllerus), Hildesheim,1965

Starr C.G., Starr Chester G. **Antik Çağ'da Deniz Gücü,** Homer Kitapevi, İstanbul, 2000

Steffy J. Richard. Wooden Ship Building **and Interpretation of Shipwrecks,** A&M University Press, Texas, 1994

Strabon, **Antik Anadolu Coğrafyası**, (Çev.Adnan Pekman), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2000

Theophrastus, **Karakterler**, Mitos Boyut Yayınları, İstanbul, 1998

Tekin O., **Antik Nümizmatik ve Anadolu**, Arkeoloji Sanat Yayınları, İstanbul, 2002

Tekin O., **Eski Yunan Tarihi**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001

Turanlı T., **The History in Our Seas Sunken Treasures of Turkey,** İstanbul, 1999

Vitruvius, **Mimarlık Üzerine On Kitap,** (Çev. Suna Güven), Şevki Vanlı Mimarlık Fakültesi Yayınları İstanbul, 1998

Williams F., Ege Medeniyetleri Tarihi, (Çev. M. Kalaycıoğlu), Düşünen Adam Yayınları, İstanbul, 1993

Xenophon, **Onbinler**, Sosyal Yayınları, İstanbul, 2001

www.eksisozluk.com/show.asp?t=actium+deniz+savasi Erişim Tarihi: 15.04.2007

www.gemipersoneli.com.tr Erişim Tarihi: 10.04.2007

www.wikipedia.org.tr Erişim Tarihi: 15.04.2007

www.denizce.com.tr Erişim Tarihi: 15.04.2007

www.kultur.gov.tr Erişim Tarihi: 15.04.2007

RESİMLER LİSTESİ

LEVHA: I

Resim 1: "Pentekonter", M.Ö. VI. Yüzyıl,
www.denizce.com.tr E.Tarihi: 10.04.2007

Resim 2: "Trireme - Triere" Engin Ak, "Gemiciliğin Tarihi"
www.gemipersoneli.com.tr E.Tarihi: 10.04.2007

LEVHA: II

Resim 3: "Trireme Kesiti" Köyağasıoğlu O., 2006, s.332

Resim 4: "Trireme Planı" Köyağasıoğlu O., 2006, s.333

LEVHA: II

Resim 5: "İki Katlı Roma Savaş Gemisi" Casson, L., 2002, s.98

Resim 6: "Roma Liburniası" www.wikipedia.org.tr E.Tarihi: 10.04.2007

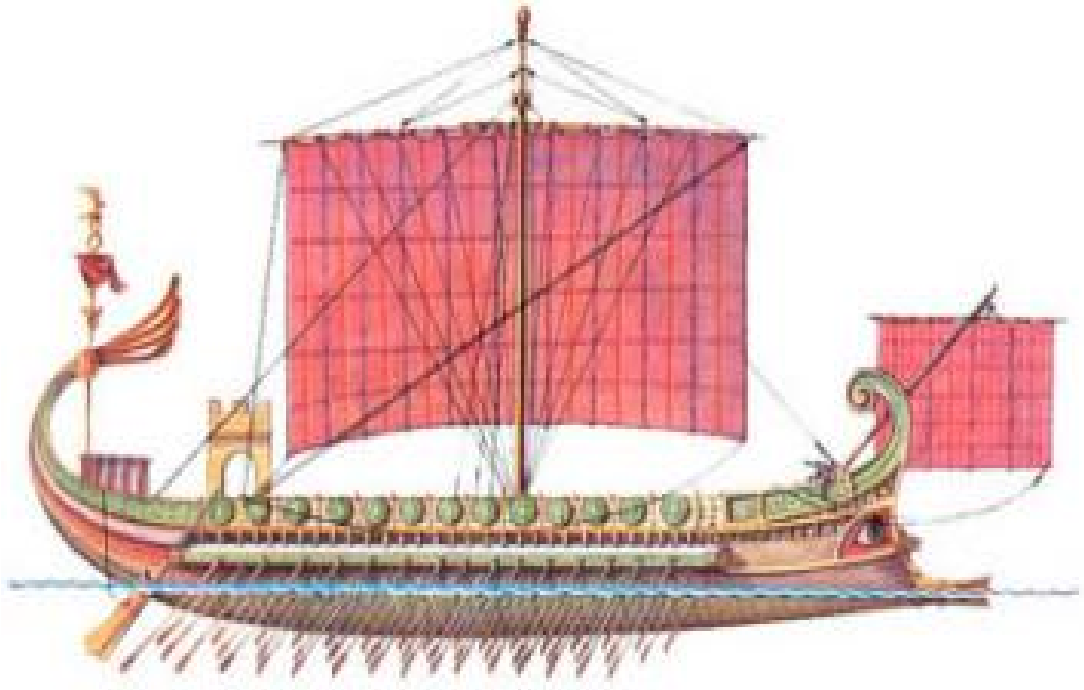
RESİMLER

LEVHA - I

Resim: 1

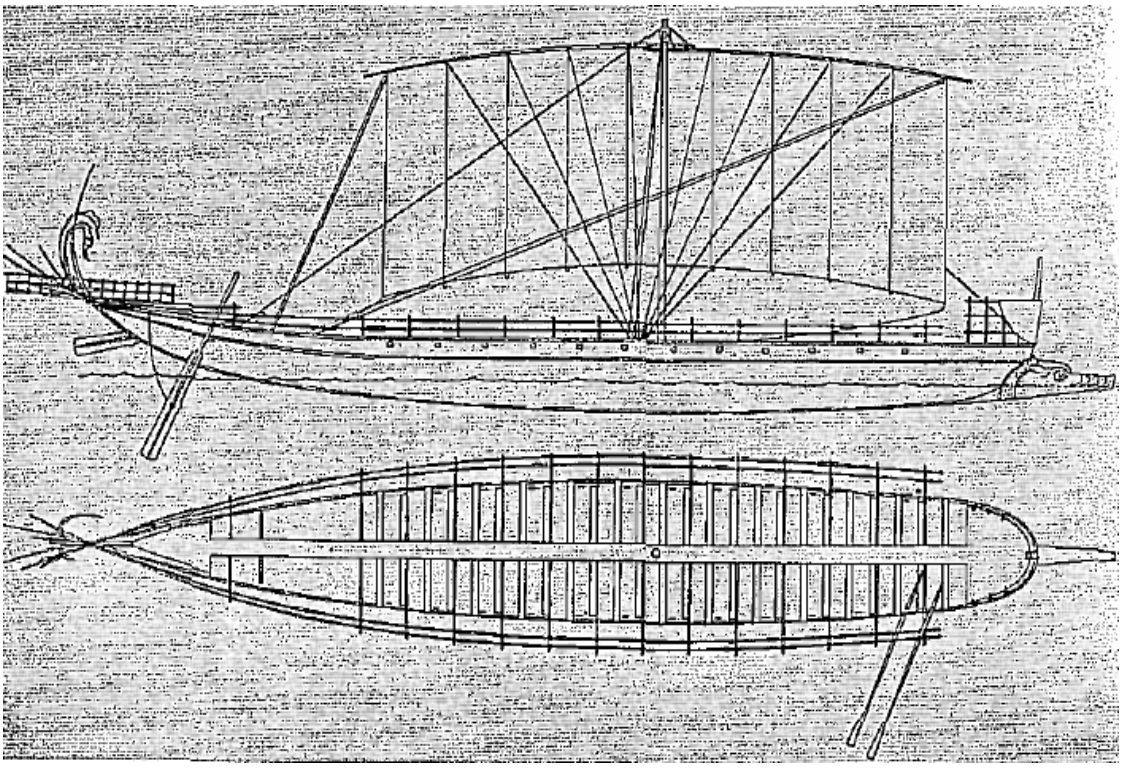


Resim: 2

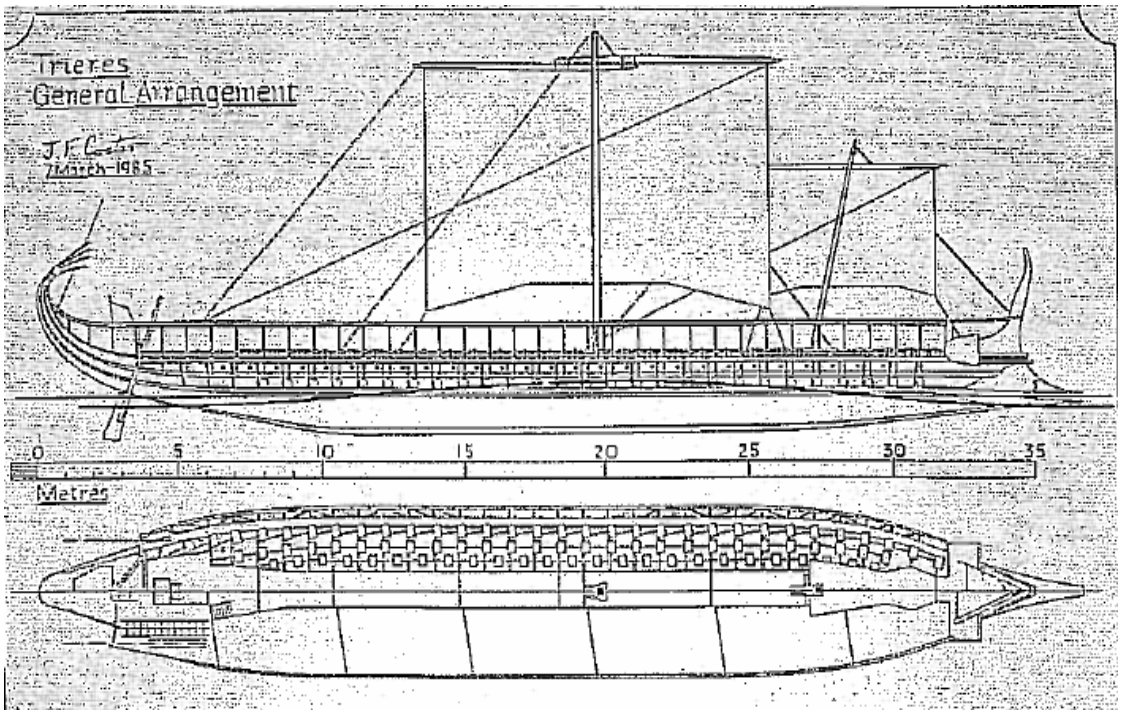


LEVHA - II

Resim: 3

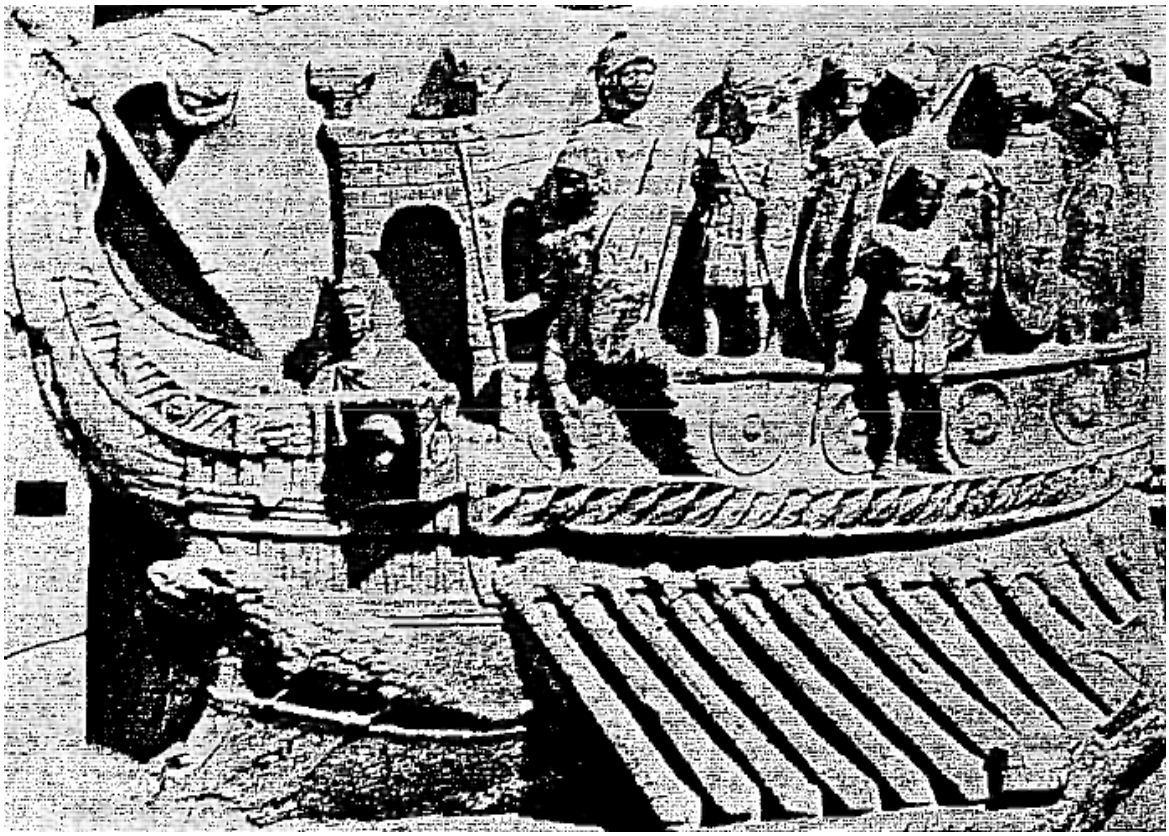


Resim: 4



LEVHA - III

Resim: 5



Resim: 6

