T.C.

SELÇUK ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ARKEOLOJİ ANABİLİM DALI

SUALTI ARKEOLOJİSİ BİLİM DALI

SİKKELER IŞIĞINDA LİMAN BETİMLEMELERİ

L. Ufuk ERDOĞAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Ertekin M. DOKSANALTI

Konya – 2010

L. Ufuk ERDOĞAN	**SİKKELER IŞIĞINDA LİMAN BETİMLEMELERİ**	**Yüksek Lisana Tezi 2010**

T.C.

SELÇUK ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ARKEOLOJİ ANABİLİM DALI

SUALTI ARKEOLOJİSİ BİLİM DALI

SİKKELER IŞIĞINDA LİMAN BETİMLEMELERİ

L. Ufuk ERDOĞAN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Ertekin M. DOKSANALTI

Bu çalışma **S.Ü. Bilimsel Araştırma Koordinatörlüğü** tarafından **09203009 no'lu** Yüksek Lisans tez projesi olarak desteklenmiştir.

Konya – 2010

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ ..... *i*

ÖZET ..... *iii*

SUMMARY ..... *iv*

KISALTMALAR ve KAYNAKÇA ..... *v*

HARİTALAR LİSTESİ ..... *xx*

ÇİZİMLER LİSTESİ ..... *xxi*

RESİMLER LİSTESİ ..... *xxiv*

1. GİRİŞ *1*

1. 1. Konu **1**

1. 2. Amaç **1**

1. 3. Yöntem ve Materyal **2**

2. PAX ROMANA VE ROMA LİMAN KENTLERİ *3*

3. ROMA LİMAN MÜHENDİSLİĞİ *6*

4. AKDENİZ HAVZASINDA YER ALAN LİMANLARIN, ROMA SİKKELERİ ÜZERİNDE BETİMLENİŞLERİ *19*

4. 1. Aigeai Kenti **19**

4. 1. 1. Aigeai'nin Yeri 19

4. 1. 2. Aigeai'nin Tarihçesi 19

4. 1. 3. Aigeai Limanı ve Liman Yapısı 22

4. 1. 4. Aigeai Liman'ının Sikkesi 24

4. 2. Aegina Kenti **26**

4. 2. 1. Aegina'nın Yeri 26

4. 2. 2. Aegina'nın Tarihçesi 26

4. 2. 3. Aegina Limanı ve Liman Yapısı 27

4. 2. 4. Aegina Liman'ının Sikkesi 31

4. 3. Kenchreai (Korinth) Kenti **32**

4. 3. 1. Kenchreai'nin (Korinth) Yeri 32

4. 3. 2. Kenchreai'nin (Korinth) Tarihçesi 32

4. 3. 3. Kenchreai (Korinth) Limanı ve Liman Yapısı 34

4. 3. 4. Kenchreai (Korinth) Liman'ının Sikkesi 42

4. 4. Methone Kenti **47**

4. 4. 1. Methone'nin Yeri 47

4. 4. 2. Methone'nin Tarihçesi 47

4. 4. 3. Methone Limanı ve Liman Yapısı 48

4. 4. 4. Methone Liman'ının Sikkesi 49

4. 5. Ostia Kenti 51

4. 5. 1. Ostia'nın Yeri 51
4. 5. 2. Ostia'nın Tarihçesi 51
4. 5. 3. Ostia Limanları 54
4. 5. 3. 1. Ostia'nın Limanı ve Liman Yapısı 54
4. 5. 3. 2. Claudius Limanı ve Liman Yapıları 58
4. 5. 3. 2. 1. Claudius Liman'ının Sikkesi 63
4. 5. 3. 3. Traianus Limanı ve Liman Yapıları 66
4. 5. 3. 3. 1. Traianus Liman'ının Sikkesi 71

4. 6. Patrai Kenti 73

4. 6. 1. Patrai'nin Yeri 73
4. 6. 2. Patrai'nin Tarihçesi 73
4. 6. 3. Patrai Limanı ve Liman Yapısı 74
4. 6. 4. Patrai Liman'ının Sikkesi 75

4. 7. Soli / Pompeiopolis Kenti 77

4. 7. 1. Soli / Pompeiopolis'in Yeri 77
4. 7. 2. Soli / Pompeiopolis'in Tarihçesi 77
4. 7. 3. Soli / Pompeiopolis Limanı ve Liman Yapısı 79
4. 7. 4. Soli / Pompeiopolis Liman'ının Sikkesi 81

4. 8. Side Kenti 85

4. 8. 1. Side'nin Yeri 85
4. 8. 2. Side'nin Tarihçesi 85
4. 8. 3. Side Limanı ve Liman Yapısı 88
4. 8. 4. Side Liman'ının Sikkesi 92

4. 9. Caisereia Germanikeia 95

4. 9. 1. Caisereia Germanikeia Liman'ının Sikkesi 95

5. SONUÇ 97

TABLOLAR 103

GRAFİKLER 106

HARİTALAR 108

ÇİZİMLER 118

RESİMLER 137

ÖNSÖZ

İnsanların yeryüzünde var olmalarının ve hayatlarını idame ettirebilmelerin en önemli etkeni olan su, yaşamımızın birçok farklı alanında var oluştan günümüze kadar çok önemli bir şekilde yerini almıştı. Teknolojide günümüze göre çok geride olan Antik dünyada ulaşımın gözbebeği, teknelerle yapılan deniz yolculuklarıydı. Buna bağlı olarak gelişen limanlarsa medeniyetlerin giriş kapılarıydılar.

Birçok materyalde (Duvar resimleri, kabartmalar, mozaikler, madalyonlar, sikkeler) betimlenmiş olan limanlar, onların yaşamda ne kadar önemli bir yer tuttuklarının açık bir kanıtıdır. Bu çalışmamızın konusu da Akdeniz havzasında yer alan limanların, aynı zaman da bir propaganda aracı olan Roma dönemi sikkelerinin üzerindeki işlenişleridir.

Dünya da ki arkeolojik çalışmalarda sualtı ve liman mimarisi çok uzun bir süre üvey evlat muamelesi görmüştür. Son elli yılda bilim adamlarının yapmış olduğu çalışmalar ve bu konu üzerine eğilmeleri sualtı arkeolojisinin popüler bir disiplin haline gelmesini sağlamıştır. Ülkemizde ilk kurulan ve tek sualtı arkeolojisi bölümünün yüksek lisans ve doktora programlarının bulunduğu Selçuk Üniversitesi Arkeoloji bölümü, üç tarafı denizlerle çevrili bir kültür beşiği olan Anadolu'muzda bu çalışmaları yapabilmemizin kapılarını sonuna kadar aralamıştır. Bu konuda başta Prof. Dr. Ahmet Adil TIRPAN ve Prof. Dr. Mustafa ŞAHİN olmak üzere bütün bölüm hocalarıma teşekkür ederim.

Antik liman mimarisi ile ilgili bu çalışmaya başından sonuna kadar benden desteğini esirgememiş ve yol göstermiş olan değerli hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Ertekin M. DOKSANALTI'ya sonsuz ilgi ve yardımlarından dolayı teşekkür ederim. Gerek lisans gerekse yüksek lisans öğrencilik dönemim boyunca her konuda yardımlarını gördüğüm ve tez çalışmam da benim için en zor ve güç olan almanca metinlerimle istisnasız ilgilenen sevgili hocam öğretim üyesi Sayın Dr. Deniz PASTUTMAZ SEVMEN'e çok minnettarım ve şükranlarımı sunarım. Çalışmam hakkında görüşlerinden yararlandığım hocam Sayın Prof Dr. Ramazan ÖZGAN'a ve

Prof. Dr. K. Levent ZOROĞLUN'a da teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca aramızda mesafeler olmasına rağmen e-posta ile bana yardımcı olmaya çalışan Uludağ Üniversitesi Arkeoloji Bölümünden Doç. Dr. İ. Hakan MERT'e ve The Zinman Institute of Archaeology de araştırma akademisi üyesi olan Dr. Zaraza FRIEDMAN'a teşekkür ederim.

Sualtı Arkeoloji bölümünün ilk öğrencilerinden olan ve şu anda doktora çalışmalarını sürdüren geleceğin ilk Sualtı Arkeoloji hocası olacak Arş. Gör. Sayın Erdoğan ASLAN'a bilimsel paylaşımları ve yardımlarından dolayı yürekten teşekkürlerimi sunarım. Çalışmam için gerekli olan İngilizce metinlerimle ilgilenen ve bilimsel literatürün bana ulaştırılmasını sağlayan geleceğin bilim adamları olacakları konusunda şüphem olmayan Arkeolog Burak Bünyat AYKANAT ve Arkeolog Volkan YILDIZ'a çok teşekkür ederim. Yüksek lisans süresince maddi desteğini benden esirgemeyen Semra DEMİRLEK'e, çalışmamın araştırılması ve düzenlenmesi aşamasında vermiş olduğu destekten ötürü Arkeolog İbrahim KARAOĞLAN'a ve devamlı desteklerini gördüğüm; Arkeolog Tarık TÜRKÜSEVER'e, Arkeolog Ahmet BİLİR'e, Arkeolog Güzin ÖZKAN'a, Arkeolog Hatice KORKMAZ'a, Arkeolog Kasım OYARÇİN'e Arkeolog Mustafa ÇİMEN'e sonsuz teşekkürler. Ayrıca her zaman yanımda olan Ailem ve Arkeolog Aslı İVDİK'e de teşekkürü bir borç bilirim.

L. Ufuk ERDOĞAN

KONYA – 2010

ÖZET

Antik kentlerin, kent yapılarının bir parçası olan limanlar, dış dünyaya açılan en önemli ticaret ağlarının istasyonudurlar. Roma Döneminde limanlar arkalarındaki medeniyetin görkemini yansıtan büyük bir mimari kompleks halini almışlardır. Çalışmamızın ana konusu da sikkeler aracılığıyla propaganda için kullanılan Akdeniz Havzasındaki Roma Dönemi limanlarının sikkelerin arka yüzlerinde betimlenmesinin incelenmesidir.

Bu çalışma, sikkeler üzerinde betimlenmiş olan limanların günümüz kalıntılarından, antik metinlerden ve diğer benzer materyallerden yararlanılarak gerçekte bu şekilde olup olmadıkları ve eğer gerçekte bu şekildeyse liman havzalarının biçiminin bir tipoloji verip vermediklerini tespit etmek amacıyla yapılmıştır.

Çalışmamız için sikkelerde betimlenen limanların ait oldukları kentin konumu, tarihçesi ile ilgili kısa bilgiler verilmiş, daha sonra ise genel bir liman incelemesinden sonra liman yapıları hakkındaki teknik bilgilere değinilmiş, hemen takibinde ise sikkeler üzerindeki betimlemelerden ayrıntılı bir şekilde söz edilmiştir. Ayrıca tezin başlangıcında sikkelerimiz ait olduğu bu dönem ile ilgili siyasi durumuna ve Roma limanlarının teknik açıdan devrim niteliğindeki değişikliklerine başlıklar halinde değinilmiştir. Nihayetinde ise önce sikke üzerinde ki betimlemeyle orijinal durumların örtüşüp örtüşmediği ve biçim bakımından bir tipoloji oluşturup oluşturmadıkları sorularının yanıtlarıyla çalışmamız son bulmaktadır.

SUMMARY

The ports which are an integral part of cities, antique cities are the most important stations of commercial network that open to extern world. In Rome Period, those structures become huge architectural complex where reflect the grandeur at their back side. The main theme of our study is to define back side of coins of Rome Period Ports in Mediterranean Region; those coins had been used for propaganda in mentioned term.

It has been done to determine whether those ports that are defined on the coins are still protecting their views as on the coins or not through getting benefit from antique tasks and some other materials and if they are in same as on the coins, whether they reflect the typology of port regions.

In our study, short information about history, position of cities where including those ports described on coins, then a general port examination and technical information about port structure and then descriptions on the coins has been mentioned in detailed. Also the general and political situation of period which the coins belong to and the changes of Rome Ports which has revolution feature has been stated in our study under headings. Finally, our study ends replying the questions as the descriptions on the coins and original situation of ports are coherent or not and whether it compose a typology form or not.

KISALTMALAR ve KAYNAKÇA

Bu bölümde kullanılan kısaltmalar Deutsches Archäologisches Institut'nün internet sayfasında yer alan yayın rehberinde gösterilen biçimi ile kullanılmıştır.

Bkz.	:	Bakınız	MÖ	:	Milattan Önce
Çev.	:	Çeviren	MS	:	Milattan Sonra
Çiz.	:	Çizim	m	:	Metre
cm	:	Santimetre	m²	:	Metrekare
Dip.	:	Dipnot	Örn.	:	Örneğin
Ed.	:	Editör	Pl.	:	Plate
Fig.	:	Figür	Res.	:	Resim
GB	:	Güneybatı	S.	:	Sayfa
GD	:	Güneydoğu	Şek.	:	Şekil
Har.	:	Harita	Taf.	:	Tafel
km	:	Kilometre	Vd.	:	Ve devamı
KB	:	Kuzeybatı	Vol.	:	Volume
KD	:	Kuzeydoğu	Yun.	:	Yunan
Lat.	:	Latince	Yük.	:	Yükseklik
Lev.	:	Levha	Yy.	:	Yüzyıl

AnadoluKonf	:	Anadolu Medeniyetleri Müzesi Konferansları
ANMED	:	Anotolia's Mediterraneum Areas
AJA	:	American Journal of Archaeology
AST	:	Araştırma Sonuçları Toplantısı
ArtB	:	The Art Bulletin
BAR	:	British Archaeologral Reports (British Series)
BJb	:	Bonner Jahrbücher des Rheinischen Landesmuseums in Bonn
CAH	:	The Cambridge Ancient History
ClJ	:	The Classical Journal
IntJHautA	:	Internationel Journel of Nautral Archaeology
JFieldA	:	Journal of Field Archaeology
JRS	:	The Jurnal of Roman Studies
Klio	:	Klio. Beiträge zur alten Geschichte
KST	:	Kazı sonuçları Toplantısı
RE	:	Pauly – Wissowa, Real Encyclopädie der Classischen Altertumswissenschaft
RIC	:	The Roman Imperial Coinage
ROMACONS	:	The Roman Maritime Concrete Study
TTKY	:	Türk Tarih Kurumu Yayınları

Akarca 1972 : A. Akarca, Şehir ve Savunması, Ankara.

Akurgal 1988 : E. Akurgal, Anadolu Uygarlıkları, İstanbul.

Altan 1967 : S. Altan, Side'nin MÖ V. ve IV. Yüzyıl Sikkeleri Üzerinde Araştırmalar, Ankara.

Arslan 2001 : N. Arslan, Kilikya Bölgesindeki Grek Kolonizasyonu, Olba IV, 1–17.

Arslan 2003 : M. Arslan, İ.Ö. 188 Yılından İ.Ö.67 Yılına Kadar Lykia, Pamphylia ve Kilikia Trakheia Sahillerindeki Korsanlık Faaliyetleri: Nedenleri ve Sonuçları, Adalya VI, 91-116.

Bayburtluoğlu 1982 : C. Bayburtluoğlu, Arkeoloji, Ankara.

Baydur 1998 : N. Baydur, Roma Sikkeleri, İstanbul.

Bartoccini 1958 : R. Bartoccini, II Porto Romano di Lepnis Magna, Bollettino dell Centro Studi per la storia dell'Architetura, Suppl. 13. Rome.

Beaufort 2003 : F. Beafourt, Karamanya, Çev. Ali Neyzi – Doğan Türker, Antalya.

Been 1999 : G. E. Been, Eski Çağda Güney Kıyıları, Çev. İ. Delemen – S. Çokay, İstanbul.

Blackman 1973 : D. J. Blackman, Marine Archaeology, London.

Blackman 1982 a : D. J. Blackmann, Ancient Harbours in the Mediterranean, Part 1, IntJNautA, 11. 2, 79 – 104.

Blackman 1982 b : D. J. Blackmann, Ancient Harbours in the Mediterranean, Part 2, IntJNautA, 11. 3, 185 – 221.

Blackman 1995 : D. J. Blackman, Some Problems of Ship Operation in Harbours, Tropis lll, (IIIrd International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Athens 24th-27th August 1989), Ed. H. Tzalas, Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, Athens, 73 – 81.

Blackman 2008 : D. J. Blackman, Sea Transport, Part 2: Harbors, The Oxford Handbook Engineering and Technology in The Calassical World, Ed. J. P. Oleson, Oxford, 638 – 670.

Boyce 1958 : A. A. Boyce, The Harbor of Pompeiopolis: A Study On Roman Imperial Ports and Dated Coins, AJA, Vol. 62 No 1, 67 – 78.

Boyce 1966 : A. A. Boyce, Harbour Sestertii, AJA, Vol 70 No 1, 65 – 66.

Brand – Kolb 2005 : H. Brandt – F. Kolb, Lycia et Pamphylia, Maınz.

Brandon– Hohlfelder – Oleson – Rauh – Yağcı 2010 : C. Brandon – R. L. Hohlfelder – J. P. Oleson – N. K. Rauch – R. Yağcı, Soli / Pompeiopolis'in Roma Dönemi Limanı: ROMACONS 2009 Arazi Çalışmaları, ANMED, 2010-8, 195 – 198.

Casson 1959 : L. Casson, The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times, New York.

Casson 1965 : L. Casson, Harbour and River Boats of Ancient Rome, JRS, Vol. 55 No.1/2, Parts 1 and 2, 31 – 39.

Casson 1995 : L. Casson, Ship and Seamanship in the Ancient Word, Baltimore – London.

Calza – Nash 1959 : R. Calza – E. Nash, Ostia, Florence.

Chevallier 1986 : R. Chevallier, Ostie Antique Ville & Port, Paris.

Cowper 1927 : A. D. Cowper, Lime and Lime Mortars, London.

Cummer 1971 : W. W. Cummer, A Roman Tomb at Corinthian Kenchreai, Hesperia, Vol. 40 No. 2, 205–231.

Delgado 1997 : J. P. Delgado, Encyolopaedia Underwater and Maritime Archaeology Harbour Studies, London.

Donaldson 1859 : T. L. Donaldson, Architecture Numismatica; Architectural Medals Classic Antiquıty, London.

Donaldson 1966 : T. L. Donaldson, Architecture Numismatica: Ancient Architecture on Grek and Roman Coins and Medals, Chicago.

Dunbabin 2003 : K. M. D. Dunbabin, Mosaics of The Greek and Roman World, Cambridge.

Encyvlopædia Britannica 1971 : Encyvlopædia Britannica, Vol. 17, USA.

Erhat 2001 : A. Erhat, Mitoloji Sözlüğü, İstanbul.

Eti 2006 : E. L. Eti, Aigeai Sikkeleri (Roma İmparatorluk Dönemi), Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Favro 2006 : D. Favro, The IconiCİTY of Ancient Rome, Urban History, Vol. 33 No. 1, Cambridge, 20 -38.

Flemming 1972 : N. C. Flemming, Cities in the Sea, London.

Flemming 1980 : N. C. Flemming, Archeology Underwater, An Atlas of the Word's Submerged Sites, Ed. Keith Muckelroy, McGraw – Hill book company, New York.

Franke 2007 : P. R. Franke, Roma Dönemindeki Küçük Asya Sikkelerinin Yansımasında Yunan Yaşamı, Çev. N. Baydur, İstanbul.

Frazer 1930 : J. G. Frazer, Gracıa Antıqua Maps and Plans, Londan.

Friedman 2003 : Z. Friedman, Ship Iconography in Mosaics – An Aid to Understanding Ancient Ship and Their Construction, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Haifa.

Gazda 1981 : E. K. Gazda, Kenchreai: Port of Corinth. Results of Investigations by the University of Chicago and Indiana University Fort he American School of Classical Studies at Athens. I. Topography and Architecture by Robert Scranton; Joseph W. Shaw; Leila Ibrahim., ArtB, Vol. 63 No. 2, Jun., 316 – 317.

Gough 1954 : M. Gough, The Plain and The Rough Places, London.

Graves 1839 : T. Graves, Town and Ports of Aegina.

Güven 2000 : S. Güven, Vitruvius'un Gözüyle Mimarın Yetki ve Sorumluluğuna İlişkin Güncel Saptamalar, Olba III, Mersin, 57 – 70.

Güven 2001 : S. Güven, Roma liman Kentleri Pompeiopolis'e Bir Bakış, 2000 Yılı AnadoluKonf, Ankara, 22 – 28.

Hakkert 1995 : A. M. Hakkert, Aegina, Lexicon of the Greek and Roman Cities and Place Names in Antiquity, Fascicule 3, Amsterdam, 345 – 354.

Hanfmann 1975 : M. A. Hanfmann, Roman Art A Modern Survey of The of Imperial Rome, New York.

Hasol 1993 : D. Hasol, Ansiklopedik Mimarlık Sözlüğü, İstanbul.

Hawthorne 1965 : J. G. Hawthorne, Cenchreae Port of Corinth, Archaeology, Vol. 18 No. 1, 191 – 200.

Hild – Hellenkemper 1990 : F. Hild – H. Hellenkemper, Aigaiai Kilikien und Isaurien (Tabula Imperii Byzantini 5), Wien, 160 – 163.

Hohlfelder 1970 : R. Hohlfelder, Pausanias, II, 2, 3: A Collation of Archaelogical and Numismatic Evidence, Hesperia, Vol. 39 No. 4, 326–331.

Hohlfelder 1976 : R. Hohlfelder, Kenchreai on the Saronic Gulf: Aspect of its Imperial History, ClJ, Vol. 71 No. 3 (Feb-Mar), 217–226.

Imhoof – Blumer / Gardner 1887 : F. Imhoof – Blumer / P. Gardner, A Nümismatic Commentary on Pausanias, Londan.

Karwiese 2004 : S. Kaewiese, Antik Nümizmatiğe Giriş, İstanbul.

Knoblauch 1969 : P. Knoblauch, Neuere Untersuchungen an den Häfen von Ägina, BJb 169, 104 – 116.

Knoblauch 1977 : P. Knoblauch, Die Hafenanlagen und die anschliessenden Seemauren von Side, Ankara.

Kostof 1985 : S. Kostof, A History of Architecture, New York.

Kraft – Aschenbrenner 1977 : J. C. Kraft – S. E. Aschenbrenner, Paleogeographic Reconstructions in the Methoni Embayment in Greece, JFieldA, Vol. 4, 19 – 44.

Kretzschmer 2000 : F. Kretzschmer, Resimlerle Antik Roma'da Mimarlık ve Mühendislik, Çev. Z. Z. İlkgelen, İstanbul.

Kurtuluş 1998 : Z. Kurtuluş, Antik Dönem Liman Yapım Teknikleri ve Sedimentle Dolmuş Limanların Bugünkü Durumu, II. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, 19 – 21 Kasım, 454 – 468.

Lanckoronski 2005 : K. G. V. Lanckoronski, Pamphylia ve Pisidia Kentleri, Çev. S. Bulgurlu Gün, Pamphylia Cilt 1, İstanbul.

Landes 2004 : J. G. Landes, Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik, Çev. Barış Bıçakçı, Ankara.

Leake 1968 : W. M. Leake, The Travels in the Morea, Amsterdam.

Lehmann– Hartleben 1963 : K. Lehmann – Hartleben, Die Antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres: Beiträge zur Geschichte des Städtebaus im Altertum, Klio XIV.1, Wiesbaden.

Lucan 1930 : Lucan, The Civil War, Çev. J. D. Duff The Loeb Classical Library, Book III, London.

MacDonald 1986 : W. L. MacDonald, The Architecture of The Roman Empire: An Urban Appraisal II, London.

MacDonald 1983 : W. L. MacDonald, The Architecture of The Roman Empire, An Introductory Study I, New Haven.

Mansel 1978 : A. M. Mansel, Side 1947 – 1966 Yılları Kazıları ve Araştırmalarının Sonuçları, Ankara.

Mansel 1995 : A. M. Mansel, Ege ve Yunan Tarihi, TTKY, 6. Baskı, Ankara.

Mansel – Bosch – İnan 1951	:	A. M. Mansel – E. Bosch – J. İnan, 1947 Senesi Side Kazılarına Dair Ön Rapor, Ankara.
Magie1950	:	D. Magie, Roman Rule in Asia Minor, Vol. I-II, New Jersey.
Meiggs 1973	:	R. Meiggs, Roman Ostia, London.
McCann 1987	:	A. M. McCann, The Roman Port and Fishery of Cosa, Princeton.
McCann – Lewis 1970	:	A. M. McCann – J. D. Lewis, The Ancient Port of the Cosa, Archaeology, 23. 2, 200 – 211.
Meijer 1986	:	F. Meijer, A History of Seafaring in The Classical World, London.
Morgan 1936	:	C. H. Morgan, Ancient Corinth A Guide to the Excavations.
Négris 1904	:	P. Négris, Vestiges Antiques Submergés, Athenische Mitteilungen 29, 340 – 363.
Nollé 1995	:	J. Nollé, Aigeai Lexicon of the Greek and Roman Cities and Place Names in Antiquity, Fascicule 3, Amsterdam, 345 – 354.
Norberg – Schulz 1978	:	C. Norberg – Schulz, Meaning in Western Architecture, New York.

Oleson 1984 : J. P. Oleson, Greek and Roman Mechanical Water – Lifting Devices: The History of a Technology, Toronto.

Oleson 1985 : J. P. Oleson, Herod and Vitruvius Preliminarj, Thoughts on Harbour Engineering at Sebastos, The Harbour of Caeseria Maritime, Harbour Archaeology, Ed. A. Raban, Haifia, 165 – 172.

Oleson 1988 : J. P. Oleson, The Technology of Roman Harbours, IntJNautA, Vol.17 No. 2, 147 – 157.

Oleson–Brandon–Cramer–Cucıtore–Gottı–Hohlfelder 2004 : J. P. Oleson – C. Brandon – S. M. Cramer – R. Cucitore – E. Gotti – R. L. Hohlfelder, The Romacons Project: A Contribution to the Historical and Engineering Analysis of Hydraulic Concrete in Maritime Structures, IntJNautA, Vol. 33 No. 2, 199 – 229.

Özbayoğlu 1999 : E. Özbayoğlu, Soli (Cilicia) ve Soloecismus Olba 2, 209 – 219.

Özdaş 1995 : A. H. Özdaş, Antik Çağda Liman Olgusu, İ. Metin Akyurt – Bahattin Devam Anı Kitabı, İstanbul.

Packer 1979 : J. Packer, Kenchreai Eastern Port of Corinth. I, Topography and Architecture by Robert Scranton; Joseph W. Shaw; Leila Ibrahim, AJA, Vol. 83 No. 4, 496 – 497.

Parker 1868 : J. H. Parker, Historical Photographs of Rome and İtaly, Egpty, Greece, Oxford.

Price – Trell 1977 : M. J. Price – B. L. Trell, Coins and Their Cities, London.

Raban 1981	:	A. Raban – R. L. Hohlfelder, The Ancient Harbors of Caesarea Maritima, Archaeology Vol. 34. No. 2, Boston, 56 – 60.
RE 1924 Supplement IV	:	Korinth (Lenschaw).
RE 1949 XVIII. 4	:	Patrai (Kastell)
RE 1893 XV.2	:	Methone (Kolf)
RE 1893 I.1	:	Aegina (Escher)
RE 1893 I. 1	:	Aigai (Schmidt)
Reynolds 1967	:	C. E. Reynolds, Concrete Construction, London.
Rife – Morison – Barbet – Dunn – Ubelaker – Monier 2007	:	J. Rife, M. Morison, A. Barbet, R. K. Dunn, D. H. Ubelaker, F. Monier, Life and Death at a Port in Roman Greece: The Kenchreai Cemetery Project 2002 – 2006, Hesperia 76, 143 – 181.
RIC I	:	C. H. V. Sutherland, The Roman Imperial Coinage Vol. I: From 31 BC to AD 69, London, 1984.
Rollo 1934	:	W. Rollo, Ostia, Greece & Rome, Vol. 4 No. 10. Oct., 40 – 53.
Sayar 2008	:	M. H. Sayar, Kilikya Yüzey Araştırmaları 2006, XXV. AST. 2. Cilt, Ankara, 277 – 293.

Sayar 2000	:	M. H. Sayar, Antik Kilikya'da Şehirleşme XII. TTKY (Ayrı Basım) 1999 Ankara, 193 – 225.
Sayar 1999	:	M. H. Sayar, Kilikien und die Seleukiden, Asia Minor Studien, Band 34, Studien zum antiken Kleinasien IV, Bonn, 125 – 136.
Sayar 1998	:	M. H. Sayar, Kilikya Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları 1996, XV. AST. 1. Cilt, Ankara, 331 – 361.
Sayar 1992	:	M. H. Sayar, Doğu Kilikya Epigrafi ve Tarihi Coğrafya Araştırmaları 1991, X. AST. I. Cilt, Ankara, 175 – 197.
Schall 1957	:	H. Schall, Ostia, Frankfurt.
Schläger 1971	:	H. Schläger, Die Texte Vitruvs im Lichte der Untersuchungen am Hafen von Side, BJb 171, 150 vd.
Scranton – Ramage 1964	:	R. L Scranton – E. S. Ramage, Investigations at Corinthian Kenchreai, 1963, Hesperia, Vol. 33 No. 2, 134 – 145.
Scranton – Ramage 1967	:	R. L Scranton – E.S. Ramage, Investigations at Corinthian Kenchreai, Hesperia, Vol. 36 No. 2, 124 – 186.
Scranton – Shaw-İbrahim 1978	:	R. Scranton, J. W. Shaw, L. İbrahim, Kenchreai Eastern Port of Corinth I. Topography and Architecture, Leiden.
Shaw 1967	:	J. W. Shaw, Shallow – Water Excavation at Kenchreai, AJA, Vol. 71 No. 3, 223 – 231.

Shaw 1970 : J. W. Shaw, Shallow – Water Excavation at Kenchreai: II, AJA, Vol. 74 No. 2, 179 – 180.

Shaw 1972 : W. J. Shaw, Grek and Roman Harbours Works, Ed. G. F. Bass, A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology, London, 87 – 112.

Spanu 2003 : M. Spanu, Roman Influence in Cilicia Through Architecture, Olba VIII, 1 – 38.

Starr 2000 : C. G. Starr, Antik Çağ'da Deniz Gücü, Çev. G.Ergin, İstanbul.

Strabon : Strabon, Geographika: Kitap XII, XIII, XIV, Çev. A. Pekman, İstanbul, 2000.

Strong 1934 : E. Strong, The Art of The Augustan Age, The Augustan Empire, 44 BC – 70 AD, Ed. S. A. Cook – F. E. Adcock – M. P. Charlesworth, CAH, Vol. X, Londan.

Taşkıran : C. Taşkıran, Soloi / Pompeiopolis (Viranşehir).

Talbet 2000 : R. J. A. Talbet, Barrington Atlas of the Greek and Roman World, Princeton.

Testaguzza 1964 : O. Testaguzza, The Port of Rome, Archaeology 17. 3, 173 – 179.

Testaguzza 1970 : O. Testaguzza, Portus, Roma.

Tekin 2008 : O. Tekin, Eski Yunan ve Roma Tarihine Giriş, İstanbul.

Tekin 1994 : O. Tekin, Grek ve Roma Sikkeleri, İstanbul.

Texier 2002 : C. Texier, Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi, Çev. A. Suat, Ankara.

Thorpe 2002 : M. Thorpe, Roma Mimarlığı, Çev. R. Akbulut, İstanbul.

Tilley 2004 : A. Tilley, Seafaring on the Ancient Mediterranean, Ed. J. W. Hedges, BAR, Oxford.

Thubron 2004 : C. Thubron, The Seafarers Ancient Mariners, London.

Turani 1983 : A. Turani, Dünya Sanat Tarihi, Ankara.

Ünal – Girginer 2007 : A. Ünal – S. Girginer, Kilikya-Çukurova İlk Çağlardan Osmanlılar Dönemi'ne Kadar Kilikya'da Tarihi Coğrafya, Tarih ve Arkeoloji, İstanbul.

Welter 1938 : G. Welter, Aigina.

Williams 1976 : P. F. C. Williams, Roman Harbours, IntJNautA, Vol. 5 No 1, 73 – 79.

Vitruvius : Vitruvius, Mimarlık Üzerine On Kitap, Çev. S. Güven, Ankara, 1998.

Wordsworth 1839 : C. Wordworth, Greece: Pictorial, Descriptive, Historical, London.

Wurster 1974 : W. W. Wurster, Alt – Ägina I, 1, Mainz.

Yağcı 1999 : R. Yağcı, İ.Ö. III.-II. Binde Kilikia'da Ticaret, Olba 2, 17 – 26.

Yağcı 2001 : R. Yağcı, Soli / Pompeiopolis Kazıları 1999, XXII. KST, 2. Cilt, Ankara, 259–272.

Yağcı 2002 : R. Yağcı, Soli / Pompeiopolis Kazıları 2000, XXIII. KST, 1. Cilt, Ankara, 285–294.

Yağcı 2003 : R. Yağcı, Soli / Pompeiopolis 2001Kazıları, XXIV. KST, 1. Cilt, Ankara, 513–520.

Yağcı 2003 : R. Yağcı, Beyaz Astarlı (White Slip) II Kapları ve İÖ II. Binde Kıbrıs Soli İlişkileri, Adalya VI, 1 – 19.

Yağcı 2004 : R. Yağcı, Soli / Pompeiopolis Kazıları 2002, XXV. KST, 2. Cilt, Ankara, 49–60.

Yağcı 2005 : R. Yağcı, Soli / Pompeiopolis Antik Liman Kenti Kazıları 2003, XXVI. KST, 1. Cilt, Ankara, 415–420.

Yağcı 2007 : R. Yağcı, 2005 Soli / Pompeiopolis Kazıları, XXVIII. KST, 2. Cilt, Ankara, 175–184.

Yağcı 2007 : R. Yağcı, Soli / Pompeiopolis 2006 Kazıları, Anmed, V, 73 – 78.

HARİTALAR LİSTESİ

Harita 1	İskenderun Körfezi ve Aigeai'nin konumu.	Talbet 2000, 67.
Harita 2	Aegina adasının konumu.	www.holylandphotos.org/browse.asp?s=1,4,12,30
Harita 3	Aegina adasında Aegina kentinin konumu.	www.greekisland.co.uk/maps/map_aegina.jpg
Harita 4	Kenchreai'nin konumu.	Rife – Morison – Barbet – Dunn – Ubelaker – Monier 2007, 144 fig. 1. (Joseph L. Rife)
Harita 5	Kenchreai'nin konumu.	Scranton – Shaw – Ibrahim 1978, çiz. 1.
Harita 6	Methone'nin konumu.	www.learningonline.com.au/images/books/ancient_greek_history/large/classical%20greece%20map%20gr.jpg
Harita 7	İtalya yarım adasında Ostia ve Portus'un konumu.	www2.rgzm.de/Navis2/Home/FramesE.cfm
Harita 8	Ostia ve Portus'un konumu.	www2.rgzm.de/Navis2/Home/FramesE.cfm
Harita 9	Ostia ve Portus.	Kostof 1985, 192, fig. 9.1.
Harita 10	Ostia ve Portus.	Kostof 1985, 192, fig. 9.1.
Harita 11	Patrai'nin konumu.	home.att.net/~a.a.major/gkmap.jpg
Harita 12	Pompeiopolis'in konumu.	Arkeo Atlas 2007.
Harita 13	Akdeniz ticaret yolundaki Pompeipolis.	-
Harita 14	Side'nin konumu.	Been 1999, XII.

ÇİZİMLER LİSTESİ

Çizim 1	Aegina limanı.	Lehmann – Hartleben 1963, plan 8.
Çizim 2	Aegina limanı.	Wurster 1974, Taf. 3, Abb. 3.
Çizim 3	Kenchreai limanı.	Scranton - Ramage 1967, 126, fig. 1.
Çizim 4	Kenchreai liman'ının dalgakıranları.	Shaw 1972, res. 9.
Çizim 5	Kenchreai, erken dönem dalgakıran kesiti.	Lehmann - Hartleben 1963, 53 abb. 2.
Çizim 6	Kenchreai GB rıhtımı.	Scranton - Shaw - Ibrahim 1978, 128.
Çizim 7	Kenchreai, ambar kanalları.	Shaw 1967, pl. 63 fig. 4, çiz. II ve III.
Çizim 8	Kenchreai, güney rıhtım yapıların A bölümünün planı.	Scranton - Ramage 1967, 131, fig. 3.
Çizim 9	Kenchreai, güneybatı mendirekteki çeşme binası ve İsis tapınağı.	Scrraton - Shaw - Ibrahim 1978, fig. 31.
Çizim 10	Kenchreai, kuzeydoğudaki MS 300 yılındaki durumunun çizimi.	Scranton - Shaw - Ibrahim 1978, çiz. 39.
Çizim 11	Kenchreai liman sikkesinin çizimi.	Hawthorne 1965, 200.
Çizim 12	Methone, körfez ve liman'ın, modern ve antik durumunun çizimi.	J. C. Kraft. - S. E. Ascenbrenner 1977, fig. 3.
Çizim 13	Methone'nin planı.	www.polyolbion.org.uk/Fortifications/Fortifiedplaces.html#Methone
Çizim 14	Portus limanın günümüzdeki dolmuş durumu ile eski durumunun çizimi ve Theodoric dalgakıranı.	Rollo 1934, 47.

Çizim 15	Claudius liman'ının planı.	www.ostia-antica.org/portus/portus.htm
Çizim 16	Claudius limanı dalgakıranın yapımında kullanılan kalıba harç dökülmesi yöntemi.	www2.rgzm.de/Navis2/Home/FramesE.cfm
Çizim 17	Claudius, mendirekte yer alan fener.	Shaw 1972, 98, fig. 11.
Çizim 18	Claudius liman sikkesinin çizimi.	Donaldson 1859, çiz. no 89.
Çizim 19	Traianus liman'ının kuzeyden görünümünün rekonstrüksiyonu.	Testaguzza 1970, pl. 154 – 155.
Çizim 20	Traianus limanın planı.	www.ostiaantica.org/portus/portus.htm
Çizim 21	Traianus limanı, Horrea'nın güneybatıdan görünümünün rekonstrüksiyonu (By. Italo Gismondi), Museo della Romana.	Testaguzza 1970, d. 192.
Çizim 22	Traianus limanı, Septimius Severus horreası (depo) rekonstrüksiyonu.	Lugli - Filibeck 1935, şek. 51. (www.ostia-antica.org/portus/portus.htm)
Çizim 23	Traianus liman sikkesinin çizimi.	Donaldson 1859, çiz. no 90.
Çizim 24	Pompeiopolis liman'ının Beaufort tarafından çizimi.	Beaufort 2003, 247.
Çizim 25	Pompeiopolis'in MS 2. yy. liman'ının eskiz görüntüsü. (C.Brandon)	Brandon - Hohlfelder - Oleson - Rauh - Yağcı 2010, 196, res. 1.
Çizim 26	Pompeiopolis liman'ının da kesme taştan kalıcı kalıplara dökülen betonun rekonstrüksiyon eskizi. (C. Brandon)	Brandon - Hohlfelder - Oleson - Rauh - Yağcı 2010, 196, res. 2.
Çizim 27	Pompeiopolis dalgakıran'ının kesiti.	Kurtuluş 1998, 456, şek. 3. 3.

Çizim 28	Side liman'ının Beaufort tarafından çizimi.	Beaufort 2003, 147.
Çizim 29	Side şehir planı.	www.exclusivetravelturkey.com/side-map.jpg
Çizim 30	Hellenistik dönem liman'ının çizimi. (H. Schlaer, P. Knablauch)	Mansel 1978, 74, res. 75.
Çizim 31	Geç dönem liman'ının çizimi. (H. Schlaer, P. Knablauch)	Mansel 1978, 74, res. 77.
Çizim 32	Side Gallianus sikkesi liman çizimi.	Donaldson 1859, çiz. no 91.

RESİMLER LİSTESİ

Resim 1	Aigeai'nin hava fotoğrafı.	-
Resim 2	Aigeai'nin uydudan fotoğrafı.	Google Earth.
Resim 3	Aigeai batı mendireği.	-
Resim 4	Aigeai sahil'inin karşısındaki ada.	3.bp.blogspot.com/_kdvS8s9wtqw/R432szbEVrI/AA...
Resim 5	Aigeai sahil'inin karşısındaki ada ve liman.	-
Resim 6	Aigeai liman'ının fenerinin yer aldığı sikke.	Price - Trell 1977, 42, fig. 66.
Resim 7	Aigeai liman sikkesi.	Eti 2006, 138, lev. 6, res. 154.
Resim 8	Aegina'nın uydudan fotoğrafı.	Google Earth.
Resim 9	Aegina, sualtındaki taş kütleleri.	Knoblauch 1969, 109, res. 6.
Resim 10	Aegina, sualtındaki taş yığını.	Knoblauch 1969, 109, res. 5.
Resim 11	Aegina, savaş liman'ının kuzeyindeki kesme bloklar.	Knoblauch 1969, 122, res. 10.
Resim 12	Aegina, savaş liman'ının girişi civarındaki sualtı bloklarının görünümü.	Knoblauch 1969, 113, res. 12.
Resim 13	Aegina liman sikkesi.	Lehmann - Hartleben 1963, nr. 4.
Resim 14	Kenchreai'nin uydudan fotoğrafı.	Google Earth.
Resim 15	Kenchreai liman'ının hava fotoğrafı.	Shaw 1972, res. 8.

Resim 16	Kenchreai limanı kuzey dalgakıran'ının blokları.	Scranton - Shaw - Ibrahim 1978, res. XIIA, XIIB.
Resim 17	Kenchreai limanı kuzey dalgakıranı.	Shaw 1972, res. 13.
Resim 18	Kenchreai, Güneydeki iskeleden, güneydoğuya doğru bakış.	Scranton - Shaw - Ibrahim 1978, pl. 33 b.
Resim 19	Kenchreai, Güney iskeledeki deponun, batıdaki doğu duvarının 2. yy.daki duvar işçiliği.	Scranton - Shaw - Ibrahim 1978, pl. 35 b.
Resim 20	Kenchreai, Güney iskeledeki depoların duvarlardan geriye kalan kalıntılar.	Scranton - Shaw - Ibrahim 1978, pl. 35 a.
Resim 21	Kenchreai, Apsidal formlu bölme.	Shaw 1972, res. 12.
Resim 22	Kenchreai, MS 375 yılına ait 1.68 m ye 0.82 m'lik camdan opus sectile bir panelde Kenchreai limanı.	Dunbabin 2003, 267, fig. 282.
Resim 23	Kenchreai liman sikkesi.	Hohlfelder 1970, Pl. 80, fig. a.
Resim 24	Kenchreai farklı bir liman sikkesi.	Price - Trell 1977, 83. fig. 146.
Resim 25	Methone'nin uydudan fotoğrafı.	Google Earth.
Resim 26	Methone kalesinden köprü ile ulaşılan fener kulesine bakış.	mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/18805686.jpg
Resim 27	Methone fener kulesinden kaleye ve sağ tarafta kalan limanın içine bakış.	mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/27218733.jpg
Resim 28	Methone liman sikkesi.	Lehmann - Hartleben 1963, nr. 5.
Resim 29	Ostia'nın hava fotoğrafı.	www.ostia-antica.org/photo/aerial.jpg

Resim 30	Ostia ve Portus'un uydudan fotoğrafı.	Google Earth.
Resim 31	Claudius liman'ının kuzey dalgakıranın traverten blok kaplaması.	Testaguzza 1970, 87.
Resim 32	Claudius liman'ının,1959 yılında Arena yakınındaki kuzey dalgakıran kalıntıları.	Testaguzza 1970, 84.
Resim 33	Claudius limanı kuzey dalgakıran'ın traverten bloklarının detayı.	www2.rgzm.de/Navis2/Home/FramesE.cfm
Resim 34	Claudius limanı dalgakıran'ının temeline ait büyük bazalt bloklar. (Jan Theo Bakker)	www.ostia-antica.org/portus/portus.htm
Resim 35	Mozaik üzerinde Ostia feneri.	www.ostia-antica.org/portus/portus.htm
Resim 36	Claudius ve Traianus limanları arasında ki darsena (iç liman). Artık toprakla doludur. (Jan Theo Bakker)	www.ostia-antica.org/portus/portus.htm
Resim 37	Claudius liman sikkesi.	Karwiese 2004, s. 85, res. 66; RIC I, pl. 20, no. 182.
Resim 38	Claudius liman sikkesi.(Farklı basım)	Lehmann - Hartleben 1963, nr. 1.
Resim 39	Mezardaki bir freskte yer alan, Ostia'da rıhtımdan tekneye çuval taşınması sahnesi.	Calza - Nash 1959, res. 147.
Resim 40	Torlonia kabartması, Portus limanı betimlenmiştir.	Testaguzza 1970, 171.
Resim 41	Traianus limanı, altıgen liman havzası. (Jan Theo Bakker)	www.ostia-antica.org/portus/portus.htm
Resim 42	Traianus liman palamarı.	Testaguzza 1970, 104.

Resim 43	Traianus limanı travertenden bağlama bloğu (palamar).	Testaguzza 1970, 170.
Resim 44	Roma'dan aslan şeklinde bir palamar.	Williams 1976, 76, fig. 2.
Resim 45	Traianus limanı, Septimius Severus depo kalıntıları. (Jan Theo Bakker)	www.ostia-antica.org/portus/portus.htm
Resim 46	Traianus limanı, Septimius Severus depo içi. (Jan Theo Bakker)	www.ostia-antica.org/portus/portus.htm
Resim 47	Traianus liman sikkesi.	Boyce 1958, pl. 13, fig. 12.
Resim 48	Patrai'nin uydudan fotoğrafı.	Google Earth.
Resim 49	Patrai liman sikkesi.	Lehman - Hartleben 1963, nr.6 .
Resim 50	Patrai liman sikkesi.	Lehman - Hartleben 1963, nr.8.
Resim 51	Patrai liman sikkesi.	Lehman - Hartleben 1963, nr.7.
Resim 52	Pompeiopolis liman'ından sütunlu cadde.	Kendi arşivimden.
Resim 53	Pompeiopolis liman'ının hava fotoğrafı.	Kendi arşivimden.
Resim 54	Pompeiopolis, sütunlu cadde.	Kendi arşivimden.
Resim 55	Pompeiopolis batı mendireği.	Kendi arşivimden.
Resim 56	Pompeiopolis batı mendireği.	Kendi arşivimden.
Resim 57	Pompeiopolis batı mendireğin sonar verileri.	Kendi arşivimden.
Resim 58	Pompeiopolis'de Kumun altında kalmış mendirek blokları.	Kendi arşivimden.

Resim 59	Pompeiopolis liman dalgakıran'ının bloklardaki kırlangıç kenet zıvanaları.	Kendi arşivimden.
Resim 60	Pompeiopolis liman dalgakıran'ının bloklardaki kırlangıç kenet zıvanaları.	Kendi arşivimden.
Resim 61	Pompeiopolis liman'ının sualtındaki liman blokları kaplamış olan kekamoz.	Kendi arşivimden.
Resim 62	Pompeiopolis liman'ında, su içindeki blokların kenet yerleri.	Kendi arşivimden.
Resim 63	Pompeiopolis liman sikkesi.	Boyce 1958, pl. 10, fig. 1.
Resim 64	Bithyna'da ki Nicomedia sikkesi.	Boyce 1958, pl. 15, fig 17.
Resim 65	Side'nin hava fotoğrafı.	www.propertyturkeysale.com/images/stories/side.jpg
Resim 66	Side, E1 liman'ının genel görünümü.	Mansel 1978, 73, res. 73.
Resim 67	Side, E1 liman'ının dalgakıranı. (P. Knablauch)	Mansel 1978, 73, res. 74.
Resim 68	Side limanını, Geç Antik Dönem de çeviren "Filippus Attius" surundan bir parça.	Mansel 1978, 76, res. 77.
Resim 69	Side'nin E 2 limanının dalgakıran'ından bir parça.	Mansel 1978, 78, res. 79.
Resim 70	Side'nin antik liman kalıntılarının üzerine yapılan yeni liman.	img2.blogcu.com/images/e/z/g/ezgim86/side2_1_.jpg
Resim 71	Side liman sikkesi. (Ön yüz de Maximinus Thrax).	Franke 2007, lev. 218.
Resim 72	Side liman sikkesi. (ön yüz de Gallianus)	Lehmann - Hartleben 1963, nr. 9.

Resim 73	Caisereia Germanikeia Liman sikkesi.	Price - Trell 1977, 40, fig. 37.
Resim 74	Caisereia Germanikeia Liman sikkesi.	Boyce 1958, pl. 10, fig. 10.

1. GİRİŞ

1. 1. Konu

Konumuz esas olarak, Antik Dönem denizciliğinin doruğa ulaştığı Roma Dönemi'nde Akdeniz havzasında bulunan, mimari gelişim ve ticari yönden kentin gücünü yansıtan, Roma imparatorluk dönemine tarihlenen antik limanların sikkeler üzerinde ki betimlemesi, öncelikle limanın kendi içinde, sonra da birbirleriyle karşılaştırılmasıyla değerlendirilerek, limanların günümüze ulaşan kalıntıları ve antik yazarların anlatıları desteğinde sikke üzerinde işlenişlerinin yorumlanmasıdır. Buna bağlı olarak ele alacağımız eserler üzerinden gerek tipolojik açıdan değerlendirilmesi, gerekse limanın orijinaliyle örtüşüp örtüşmediğinin tespitidir. Ayrıca Roma imar faaliyetlerinin doruğa ulaştığı Pax Romana'yı kapsayan dönemde, incelemiş olduğumuz limanlarımızın elde edilen refahla imparatorluk hanedanları için yeni ve uluslararası bir propaganda unsuru haline gelmesiyle Roma mühendisliğinde de başlı başına bir alana sahip olduğu anlaşılan limanların Pax Romana Kavramı önderliğinde gösterdiği mühendistik gelişiminin sikkeler yoluyla takibinin yapılmasıdır.

1. 2. Amaç

Sualtı arkeolojisinin bilimsel bir disiplin olmasından uzun bir süre önce limanlar sikkelerden bilinirdi. Bizim de bu konuda öncelikli amacımız daha önce sikkeler, diğer görsel meteryaller ve antik metinlerden bilinen limanların kazı ve araştırmaları yapıldıktan sonra ortaya çıkarılan kalıntılardan yola çıkılarak, özgün durumları ile sikke üzerinde ki görünümleri arasında bir bağın olup olmadığının tespiti, sikkeler üzerindeki betimlemelerin yorumlanması ve herhangi bir tipoloji oluşturup oluşturmadıklarını sorgulamaktır.

1. 3. Yöntem ve Materyal

Değişik koleksiyonlarda, müzelerde bulunan ve geniş bir literatür incelemesi yapılarak konumuzun kapsamına giren, arka yüzünde liman betimlemeleri yer alan Roma İmparatorluk dönemi sikkeleri araştırmamızın ana materyalini oluşturmuştur. Buna bağlı olarak Akdeniz havzasında yer almakta olup ve sikkeler üzerinde betimlemesi bulunan on bir adet liman tespit edilmiştir. Bu limanların, Aigeai limanı, Aegina limanı, Kenchreai (Korinth) limanı, Methone limanı, Claudius ve Traianus limanı, Patrai limanı, Soli / Pompeiopolis limanı, Side limanı, Caisereia Germenikeia ve Akko limanları olduğu görülmektedir. Bu limanlardan yalnızca Akko[1] limanı çalışmamızın dışında tutulmuştur. Ayrıca limanlardan bazılarının sikkeler üzerindeki farklı versiyonlarına da ulaşılmış bunlarda çalışmamıza dahil edilmiştir. Böylelikle toplamda on yedi adet sikke çalışmamızın materyalini oluşturmuştur.

Konuyla ile ilgili olarak öncelikle sikkelerin bulunduğu kentin konum olarak tanımı, kısaca tarihsel sürecinin anlatılması daha sonra ise limanının mimari yönden incelenmesi ve sikkelerin üzerinde işlenişlerinin tanımı yapılarak yorumlanmasıyla çalışma tamamlanacaktır.

[1]İsrail'de yer alan Akko limanı, değerlendirme dışında tutulmuş ve bu sikke daha sonra tarafımdan ayrıca makale olarak yayınlanacaktır.

2. PAX ROMANA VE ROMA LİMAN KENTLERİ

Roma sınırlarının en geniş noktasına ulaştığı İmparator Traianus döneminden çok önce Roma egemenliği altında bulunan topraklar hem demografik, hem de coğrafi bakımdan son derece geniş ve heterojen bir araziyi kapsıyordu. Cumhuriyet devrinin sona erip imparatorluk devrinin başladığı devir de gerek politik ve sosyal alanda, gerekse sanat ve mimarlıkta kökten ve çabuk değişimlere sahne oluyordu. Julius Caesarla başlayan büyük mimari gelişim imparator Augustus tarafından devam ettiriliyordu. Özellikle Roma her geçen gün görkemli ve zengin mermer binalarla süsleniyordu[2]. Augustus daha MÖ 27 yılında başa geçtiğinde, kendini o zamana dek görülmemiş büyüklükte bir yönetimin başında buldu. Doğaldır ki, bu denli geniş bir alana yayılmış bir imparatorluk sisteminde yaşayan çeşitli halk toplulukları da üzerinde dağıldıkları coğrafyalar kadar değişkenlik gösteriyorlardı. Değişik ırk ve geleneklerin yerel özelliklerinin tümüyle yok edilerek bu kadar geniş bir alanın tek bir kimliğe kavuşturulması mümkün olamayacağına göre, Roma İmparatorluğunun bütünlüğünün korunması için uygun koşulların yaratılması gerekliydi[3].

Bunun sırrı, Roma'nın gücünün etkin olduğu yerlerde *"Roma Barışı"* anlamına gelen, esas olarak Roma İmparatoru Augustus ile telaffuz edilmeye başlanan *Pax Romana'nın* yayılmasıdır[4]. *Pax Romana'nın* temelinde ise kaba güçten çok, kentleşme olgusunun ivme kazanmasıyla Romalılık bilincinin pekişmesi yatmaktadır. Ancak bu Romalılık bilinci kesinlikle derinliği olmayan bir etkileşim değildir. Tam tersine, esnek ve çok sesli bir dışavurum söz konusudur. Ama zengin ve yerel farklılıklar içeren bu çok seslilik Roma'nın süzgecinden geçerek kendi sentezini oluşturduğu için, aynı zamanda imparatorluk genelinde belirgince çarpıcı bir ortak kültür görüntüsü verir. İmparatorluğun neresinde olursa olsun, Roma kültür birliğinin birleştirici özelliğini en iyi yansıtan veri kentler ve kentleşme olgusudur[5].

---

[2] Vitruvius, XIII.
[3] Güven 2000, 22.
[4] Tekin 2008, 222.
[5] Güven 2000, 22

Roma kentlerinin mekansal ve yapısal kurgusu "Romalılaşma" diyebileceğimiz bir sürecin izlerini taşır. Bu kentlerde anıtsal binalar tekil olarak ön plana çıkmazlar. Kentsel bir dokunun profilinde, çoğulcu bir bütünlük içinde ama farklılığı yok etmeyen bir uyum sergilerler. Dolayısıyla kent imgesi *Pax Romana* ile bütünleşir.

Yaşayan Roma kentlerinin omurgasını anıtsal girişler, taklar ve sütunlu caddeler gibi bağlantı öğeleri oluşturur. Belki de bu yüzden, Romalılar görkemli ve vurgulu giriş yapılarına - savunma amacının ötesinde - büyük önem vermişlerdir. Hatta daha ileri giderek başlangıçların, girişlerin ve kamu kapılarının tanrısı olan Ianus'u yaratmışlardır[6].

Bu bağlamda, Roma liman kentlerinin özel bir öneme sahip olduğu düşünülebilir. Zira onlar, tehlikelerle dolu ve bilinmezleri simgeleyen açık denizden karaya girişi sağlayan birer uygarlık kapısı idiler. Dolayısıyla karadaki yol şebekelerine geçiş veren transit işlevleri yanında bu simgesel yönleriyle ön plana çıkıyorlardı.

Pax Romana çerçevesinde Roma liman kentleri de kentleşmeden paylarını almışlardır. Limanların etrafındaki yapılaşma yalnızca depo, ambar veya ofis gibi salt işlevselliğe yönelik değildi. Arkeolojik ve nümizmatik veriler Pozzuoli, Sabratha ve Side'de mendirek ve dalgakıranlara görsel etkisi olan sütunlu kolonadlar, ya da revakların yapıldığını göstermektedir. Bazen de, Lepcis Magna ve Kaisareia Maritima'da olduğu gibi, limanı çember gibi saran klasik üsluptaki yapı dizilerinin tam ortasında, sahne dekorlarını aratmayan azametli bir kompozisyon içinde bir tapınak binasının yükseldiğini görmekteyiz. Bu gibi yapıların denizden görüntüsü, arkadaki bayındır ve düzenli kentsel merkezin öncüsü ya da habercisi oluyordu[7]. Etkileyici bir başka düzenleme ise Ephesus, Leptis Magna, Miletus ve Soli-Pompeiopolis'te olduğu gibi, iki tarafı sütunlu gösterişli ve geniş caddelerle doğrudan limandan kente giriş yapılmasıydı[8].

---

[6] Norberg – Schultz 1978, 84, 114.
[7] MacDonald 1986, 262.
[8] Güven 2000, 24.

Kısacası Roma'nın savaştan daha çok *Pax Romana* ile kentsel oluşuma verdiği önemden limanlar da paylarını almışlar, yalnız işlevsellik veya mimari bakımından değil, propaganda açısından da görkemli kompleksler haline gelmişlerdir.

3. ROMA LİMAN MÜHENDİSLİĞİ

Liman mühendisliği ile ilgili yazılmış antik kaynakların birçoğu günümüze ulaşmamıştır. MÖ geç 3. yy.da mühendis Philon örneğini bilmiş olmamıza rağmen antik liman yapısı ile hiçbir tarihi antik el kitabı elimizde değildir. Bazı yazarların adları günümüze kadar gelebilmiş olmasına rağmen, liman başlığı altındaki derlemelerin neredeyse tamamı kayıptır. Hemen hemen bu tarihlerde özellikle Alexandria ve Rhodos'da mühendislik okulları gelişmeye başlamıştır. MÖ 1. yy da mimari üzerine çalışmasını yazan Vitruvius çalışmasının on ikinci bölümü için antik liman yapıları üzerine teknik bir bölüm yazmıştır[9]. Vitruvius'un teknik bilgilerin çoğunluğu, Hellenistik – Yunan el kitaplarına ve MÖ 3. yy.da yazılan "*limepik* (Liman Yapımı)" ile üçüncü kitabı *"Mehaike Syntexis"* e dayanmaktadır[10]. Mimarlık mühendislik konusunda antik çağdan günümüze gelebilen tek bilimsel eser Vitruvius'un " *De Architectura"sıdır.* On bölümden oluşan bu çalışmanın en önemli özelliği kendisinden önce yazılmış fakat kaybolmuş birçok Yunan ve birkaç Roma teorik ve teknik yayınların bir nevi özeti olmasıdır[11].

Sualtı arkeolojisinde bir alt disiplin olarak gelişen *" Liman Arkeolojisi "* ne dair araştırmaların tarihçesine bakıldığında oldukça geç kalındığı görülmektedir. Limanların da tıpkı diğer şehir kalıntıları gibi, çağdaş yapılar yüzünden alt üst olduğunu, değişip çirkinleştiğini göz önünde bulundurmak gerekir. Limanlar, her türlü faaliyetini ne kadar eski devirde kaybetmişse orada arkeolojik kanıtlar bulma şansı o kadar fazladır[12]. Yunan döneminden kalan kalıntılar, Roma İmparatorluğu Döneminde son şeklini aldıkları için Roma limanlarının çoğu liman çalışması hakkında açık seçik fikir verebilir[13]. Bu sebeple antik Roma limanlarının mühendisliklerini incelemek, öncesine göre daha rahattır.

Romalılar MÖ 100 ve MS 100 yılları arasında daha önceki dönemlere ait birçok Akdeniz limanını yeniden donatarak, düzenlemişler ve genişletmişlerdir. Önceden ulaşılamayan sahillerde pek çok yeni limanlar kurmuşlardır. Augustus

[9] Blackman 1982 a, 79.
[10] Özdaş 1995, 263.
[11] Vitruvius, I.
[12] Flemming 1980, 176-177.
[13] Blackman 1982 a, 80.

zamanı için konuşursak batıdaki liman yapıları mühendislik yönünden diğerlerine hükmeder durumdaydı. Claudius'un oluşturduğu yenidünyanın başkenti Roma'nın limanı her yönden ışıltılıdır. Antik limanların nasıl yapıldığı düşünüldüğünde ve bu limanlara verilen önem göz önüne alındığında bu döneme yumuşak bir Rönesans demek mümkündür. Limanlar sürekli bir yenilenme çabası içinde olduğundan bu durum mucize değildir[14]. Bu mühendislik ve mimari başarıları o kadar eksiksizdir ki araştırma için buralarda yapılan dalışlar sonucu çoğu eski limanda Roma yapılarının buralara egemen oldukları tespit edilmiştir.

Roma inşa ve modernizasyonunun hayrete düşüren patlaması, imparatorluğun başarısında ve sürekliliğinde limanların ne kadar yaşamsal rol üstlendiklerini ispat etmektedir. Ticaretin, yönetimin ve askeri harekatlarının çoğu denize açılan limanların sunduğu olanaklarla mümkündü. İmparator ve bölgesel yöneticiler bu bilinçle buralara çok önem vermişler, Klasik ve Hellenistik Dönemden Roma Dönemine kadar Akdeniz'deki limanların yapımında düzenli bir artışın olması verilen bu önemi açıklamaktadır[15].

Ekonomik ve coğrafi nitelikler ile tekne boyutlarına bağlı olarak gelişen limanların yerleri, binlerce yıl önce keşfedilip, çoğu günümüze kadar sürekli olarak kullanılmıştır. Teknolojik gelişmeler ve artan mühendislik bilgileri liman yapımında büyük kolaylıklar sağlamış ve buna bağlı olarak insanın doğa üzerindeki hakimiyeti güçlenmiştir. Özel bir mühendislik bilgisi gerektiren liman inşaları, sualtının yapısına bağlı olarak ilerlemiştir[16].

Mimari açıdan bakıldığı zaman şehirlerin, büyük havalandırma alanları yani uzaklardaki diğer medeniyetlerle en kolay bağlantının sağlandığı yol olan limanların[17], Klasik ve Hellenistik Çağdan Roma Dönemlerine kadar limanların boyutlarında giderek artan bir büyüme fark edilir[18]. Bununla beraber Romalılar yeni teknikler de bulmuşlardır. Bunlar: Hidrolik harcın bulunması, su sirkülasyonunu sağlamak ve alüvyon çökmesini önlemek amacıyla kemerli dalgakıran veya

[14] Lehmann – Hartleben 1963, 182.
[15] Blackman 2008, 645.
[16] Özdaş 1995, 263.
[17] Lehmann – Hartleben 1963, 162.
[18] Blackman 1982 b, 185.

mendireklerin yapılması[19], kapsamlı taş yapılı fener kulelerinin inşası, her bir taş bloğun arasına çapraz kilit taşlarıyla döşenmiş taş duvar işçiliği, doğal avantajlardan yoksun olan sahillerde mühendislerin daha büyük ve düzenli limanları inşa etmelerini sağlayan tasarım üstünlüğünün yenilikleridir.

Roma limanlarında Roma teknolojisinin önemi pek çoktur: tasarı, nehir ve tortuların idaresi, materyallerin seçimi ve hazırlanması yapım sırasında materyallerin yerleştirilmesi, devamlılık ya da tamiri, liman faaliyet ve servisleri vb[20]. Romalılar, bütün Akdeniz çevresinden almışlar ve dolayısıyla Asya, Afrika ve Avrupa gibi ülkelerin çeşitli mimarlık biçimlerini benimsemiştir. Fakat Romalı, mimari unsurlarını toplamış olmakla beraber, yapısına Roma damgasını vurmuştur. Bu unsurların toplanmasına paralel olarak Romalılar, kendi imparatorluğunun ve imparatorunun görkemine uyacak biçimi hangi ülkede bulmuşsa oradan almakta tereddüt etmemiştir[21]. Bu bağlamda Roma limanlarında uzun mesafeler boyunca ekonomik toptan taşımacılığın ihtiyaçlarına cevap veren, birbiriyle alakalı teknolojilerin geniş çeşitliliğini görebiliriz.

Liman mühendisliğindeki esas gelişme Yunanlılarda birleştirilen yontma taşçılıktan, Romalılarda harçla birleştirilen duvar işçiliğinden sonra desteksiz durabilen yapılar için katı çimentoya geçiştir. Romalı mühendisler liman yatakları kazmaya başlamaları, aynı zamanda suyun altında donan harcın bulunmasıyla birlikte, bu bilgileri onlara imparatorluk döneminde limansız sahillere liman inşa etmelerini sağlamıştır (örn. Pompeiopolis, Antium)[22].

Roma'nın, liman teknolojisine can alıcı katkısı, bütün liman tasarımında en son değişikliklerle birlikte, materyal ve materyallerin yerleştirilmesi alanındadır. Diğer birçok yan işlerle alakalı deniz feneri, kanallar, demir tamiri, kuru rıhtımlar ve su sağlayan kurulumlar gibi teknikler, Helenistik Dönemde zaten biliniyordu. Bu alana Roma katkısı, içerdiği tasarımların mükemmelliği ve onların daha genel

[19] Kemerli mendirekler için bkz. Schall 1957, taf. X, XI.; Shaw 1972, res. 17.
[20] Oleson 1988, 148.
[21] Turani 1983, 170.
[22] Blackman 1982 b, 185.

uygulamasıdır[23]. Bunların dışında Roma'nın tek başına geliştirdiği şey tabi ki Roma hidrolik betonudur. Bu bağlayıcı hidrolik beton istenen şekle sokulmakla kalmadı; suda kayadan daha sert olan bir yapıyı, uygar mühendislik alanında çığır açacak bir değişikliği meydana getirmiştir[24]. Bu malzeme hem karada hem de denizde, statü göstergesi olarak, Roma'nın gücünün ve dehasının görsel bir ifadesi olarak kullanılmıştır[25]. Roma'nın liman mühendisliğine getirdiği yeniliklere Roma hidrolik betonundan başlamak gerekir. Önceden beri kullanılan ve havada kuruyan harcın sertliği azdı ve açık hava şartlarında dayanıklı değildi[26]. Bu nedenle, daha Cumhuriyetin son döneminde resmi bayındırlık işlerinde bir çeşit hidrolik harç kullanılmasına başlanmıştı. İlk zamanlarda, hidrolik harç çok kullanışlı olmasına rağmen çok yaygın değildi[27]. Bu, kireç ve puzzolan denilen maddenin karışımıyla elde edilirdi. Puzzolan ise volkanik kökenli bir küldür. Baiae yakınlarında ve Vesuvius Dağının eteklerinde kentlerin çevresinde bulunur[28]. Sualtı inşaatları için kullanılan Roma betonu sönmüş kireç, puzzolan ve agrega karışımından ibaretti. Puzzolan Napoli Körfezindeki Puteoli yakınında bulunan özel bir volkanik kül olup alüminyum silikatlar açısından zengin kumlar içerir. Bu parçacıklar su bulunan ortamda kireç ile tepkiyerek bir dizi hidratlı kalsiyum alüminat ve silikat üretir[29]; bu maddeler ise atmosferik karbondioksit yokluğunda – ki, sualtı yapılarının karakteristik özelliği budur – bile harcın agrega ile katı bir kütle haline dönüşmesini sağlar. Agrega *(caementa),* kompresyona dayanıklılığı artırıp gereken harç miktarını azaltmak için eklenirdi[30].

Bu hidrolik harçtan, çok katlı ve iri taneli ocak taşının tutturucu ara maddesi olarak Vitruvius'un *"res admiranda*[31]*"* dediği çok iyi sonuçlar alınmıştır. Kendisi bugünkü betona tam benzeyen bir yapı malzemesidir[32]. Bugünküne çok benziyor

[23] Oleson 1988, 148.
[24] Delgado 1997, 188.
[25] Brandon – Hohlfelder – Oleson – Rauh – Yağcı 2010, 195.
[26] Kretzschmer 2000, 30.
[27] Lehmann – Hartleben 1963, 168.
[28] Vitruvius, 32.
[29] Oleson – Brandon – Cramer – Cucitore – Gotti – Hohlfelder 2004, 199.; Cowper, 1927;Lechtman ve Hobs, 1987: 89.
[30] Oleson – Brandon – Cramer – Cucitore – Gotti – Hohlfelder 2004, 199-200.
[31] Lat. Hayran olunacak şey.
[32] Kretzschmer 2000, 32.

olmasının nedeni santimetrekareye 100 kg düşecek sertlikteydi, su geçirmiyordu ve sualtında donabiliyordu[33]. Roma, hidrolik harcı, MÖ 3. yüzyılın sonları ve 2. yüzyılın ilk başlarında liman inşasına derin bir değişiklik getirmiş fakat birçok eski materyal ve prosedür de yenisinin yanında kullanılmaya devam etmiştir[34]. Olasılıkla MÖ 4. yy.dan MÖ 2. yy. sonlarına kadar Puteoli limanının dalgakıran ve sualtı iskele ayaklarının[35] inşasında da kullanılmıştır[36]. Şimdiye kadar bilinen en eski ulaşılabilir lav - kireç betonu örneği MÖ 1. yüzyılın başlarında ve 2. yüzyılın sonlarında Cosa Liman'ında sel basmış bir yapıda bulunmuştur[37] ve dalgakıran üzerine inşa edilmiş büyük iskele de bu betondan yapılmıştır[38]. Bazı kaynaklarda ilk uygulanan yerin Caesarea olduğu da söylenir[39]. Traianus ve Claudius tarafından Ostia'da inşa ettirilen limanlarda[40] da bu harç kullanılmıştır[41]. Ne zaman ortaya çıktığı aşağı yukarı bilindiğinden Roma betonu bize tarihlendirmede de kolaylık sağlamaktadır[42]. Hidrolik beton yer yuvarlağına ait yapılarda olağanüstü kararlılık ve uzun ömürlülük ve tatlı ya da tuzlu suya batırarak iyileştirme avantajına sahiptir. Bu muhteşem yeni materyalin limanlar (rıhtım duvarları, dalgakıranlar, rıhtım tesisleri), köprü ayakları ve su kemerleriyle bağlantılı olarak yapılan yapılara uygunluğu hemen açık bir şekilde görülmektedir[43]. Genellikle karışık mühendislik yetenekleriyle birleşmiş olan hidrolik beton kullanımı Romalı mühendislere, Vitruvius'un söz ettiği "konumlarında kavis yapan, içe dönük çıkıntı veya burunlar gibi doğal avantajları olmayan"[44] yerlerde askeri, politik nedenlerden dolayı cazip gelen herhangi bir yerde liman inşa etmek için olanak sağlamıştır[45]. Bu sayede mühendisler artık geniş bir

[33] Kretzschmer 2000, 32.
[34] Oleson 1988, 148.
[35] Puteoli'deki kemerli dalgakıran için bkz. Flemming 1972, A.23. Blackman 1982 b, fig. 7.
[36] Özdaş 1995, 263.; Oleson 1985, 170-171.
[37] Oleson 1988, 149.; McCann 1987.
[38] Blackman 2008, 644.
[39] Özdaş 1995, 263.; Oleson 1985, 170-171.
[40] Bkz. S. 61, 69.
[41] Thorpe 2002, 110.
[42] Williams 1976, 74.
[43] Oleson 1988, 149.
[44] Vitruvius, 121.
[45] Blackman 2008, 645.

seçenek oranına sahiptir ve limanların yapımında mühendisler hidrolik betondan her zaman yararlanmışlardır[46].

Romalıların getirmiş oldukları bir diğer yenilik ise dalgakıranların kemerli yapılmasıdır. Dalgakıran kemeri, moloz tümseği oluşumunun tepesinde hidrolik betondan inşa edilmiş dayanıklı dikdörtgen şeklindeki kemer serilerinden oluşmaktadır. Hidrolik beton yontma taşa, tuğlaya ya da Roma yeniliği olan kemerlerle birbirine bağlanan iskelelere destek verir. Bu kemerlerin yapımında önemli rol oynayan hidrolik harç, taştan daha iyi bir dayanıklılık ve ağırlık oranına sahiptir[47]. Bu kemerli yapı MÖ 1 yy. ve MS 1 yy. da kısa bir süre için İtalya'nın Latium ve Campania'nın sınırlı bir bölgesinde denenmişti[48]. Bu kemerler İtalyan kıyıları boyunca bulunan eski Roma limanlarının tipik bir özelliğidir. Örnek olarak Claudius, Puteoli ve Misenum limanlarında inşa edilmiştir[49]. Modern zamana göre, bu tasarı, bu gemileri havzada dalgalara maruz bırakıyor gibi görülür fakat denize dökülen nehirler çok miktarda tortu taşıdıkları için, Roma döneminde keşfedilen kemerli mendirek yapıları yapılarak liman havuzu içindeki suyun sirkülasyonu sağlanmış olur[50]. Özellikle limanlarda görülen alüvyonlaşma problemi, kemerli dalgakıranlar sayesinde çözüme kavuşmuştur. Onların adlandırdığı şekilde "*pilae*" deniz gücünün en şiddetli kısmını kırıyor fakat aynı zamanda toprak ve çökelme sonucu oluşan çamur tabakasının askıda kalması için havza içinde yeterli su dolanımının devinimine de izin veriyor. Kapalı havzalar Portus'ta olduğu gibi tortularla hemen zorluklara düşerler. "*Pilae*" tasarımının en önemli örneği kemerlerinin üst yüzeylerinin uzun geniş kaldırımları destekleyen alçak beton yapılarıyla birbirine bağlanmış olan Puteoli limanlarıdır. Cosa'da bu yürüyüş yolu ahşaptan inşa edilmiş olabilir. Cosa'da ve diğer yerlerde kullanılan materyalin kalitesi neredeyse 2000 yıldır denizin bütün gücüne maruz kalmasına rağmen kemerlerinin hala bulunuyor olmasında açıkça görülür. Bazı durumlarda betonun içinde bulunduğu ahşap oluşumların izlerinde bile hala görülebilir[51]. Yeni bir yapısal

[46] Blackman 2008, 645.; Hohlefelder 1985, 1996.; Oleson 1996.
[47] Thorpe 2002, 111.
[48] Lehmann – Hartleben 1926, 164.
[49] Bkz. Dip. 19 ve 32.
[50] Blackman 1982 b, 199.
[51] Oleson 1988, 149.

ilke olan kemerin, yeni bir malzeme olan harçla birleşimi üzerine kurulmuş yeni ve tamamen Roma tarzı bir mimarinin doğuşuna işret etmektedir[52].

Dalgakıranlarla ilgili diğer bir yenilikte MS 2. yy'ın daha sonraki bir gelişmesi olan, kıyıdan biraz uzakta, kıyıya paralel uzun dalgakıranların ve mendireklerin artık inşa edilmesi gibi görünmektedir. Gerçekten bunlar, limanın tamamen korunmasını kıyı ile hiç bağlantı olmadan sağlar. Örnek olarak Sabratha ve Patrai[53] gösterilebilir[54]. Böyle yapılmasının sebebi kıyısal akıntının tıkanma yapmadan geçmesine izin vererek alüvyonlaşmayı önlemektir.

Hidrolik betonun bulunmasından sonra, yalnızca doğal alanlarla sınırlanan demir atma ve demirleme yerleri değil, aynı zamanda demirleme olanaklarının miktarı, rıhtımlar ve rıhtım kenarlarındaki binalarda da büyük gelişme gözlenmektedir[55]. Limanların dalgalardan korunması için inşa edilen dalgakıranın özel bir amacı olmasaydı ve liman içindeki mevcut palamar yerlerini genişletmek için de kullanılmasaydı, bir yapı olarak oldukça işe yaramaz olurdu. Dalgakıranlarda şu şekilde doğal bir gelişme ortaya çıkmıştır. Bu gelişme şudur: Liman mendireklerinin iç taraflarının iskele görevi görmesi için inşa edilmesi ve daha sonra, belki de sadece Hellenistik ve Roma Dönemlerinde bu mendirekler üzerinde, olasılıkla deniz feneri ve işaret kuleleriyle başlayan diğer yapıların inşa edilmesi gerçekleşmiştir.

Deniz ticaretindeki artış gemilerin boyutlarında büyümeye neden oluncaya kadar, kıyıya daha fazla bir şey yapmaya gerek yoktu. Daha sonra bu gemiler o kadar geniş oldular ki bunları boşaltmak için bir rıhtıma yanaştırmak çok daha uygun olacaktı[56]. Roma döneminden önce mendireklerin üzerinde şehir duvarları bulunduğundan çoğu zaman dar bir iskele vardı ya da hiç yoktu. Mendireklerin iç kısımları sıklıkla iskele olarak kullanılmasına rağmen olasılıkla zaman geçtikçe giderek kıyıda yer aldıkları görüldü. Ticaret gemileri kıyı şeridinde ki iskelelerde yüklerini boşaltmak için beklerken, hiç değilse etrafı çevrili limana güven içinde

[52] Thorpe 2002, 111.
[53] Bkz. S. 73.
[54] Blackman 1982 b, 198.
[55] Blackman 1982 b, 185.
[56] Blackman 1982 a, 90.

demir atabiliyordu ya da yüklerini hiç iskeleye yanaşmadan yükleme – boşaltma gemisine aktarabiliyordu. İlerleyen zamanlarda limanların gelişmesiyle iskele yapımı da gelişti. İskele inşa yöntemleri, mendireklerle kabaca paralel olarak, Sidon adasındaki gibi kayadan iskelelerden, Delos'taki gibi molozlarla kabaca döşenmiş ve kaplanmış iskelelere, sonra güzelce süslenmiş toprak setlerine ve sonra büyük sağlam ve çoğunlukla Roma Döneminin opus reticulatum veya tuğla, bazen de keresteden ile kaplanmış yapılarına geçilerek iskeleler gelişti[57]. Roma Dönemi'nde ise boşaltım ve binalar için daha fazla iskele alanı bırakılarak daha geniş bir iskele oluşturulmuştur[58]. Bu iskelelere örnek ise Traianus Liman'ının tek başına sadece 358 m uzunluğunda, insan yapımı ve neredeyse tamamı iskele olarak kullanılan altı tarafı olan Roma Dönemi iskelesidir. Birkaç sağlam kalan Roma iskelesinden anlaşıldığı üzere, iskele tuğladan kemerlerle kaplanmış ve sanat eseri olan bu iskeleler hiçbir yere dayanmayan kemerler üzerinde yer almaktaydı.

Liman inşasında kullanılan teknikler temelde aynı olmakla birlikte kalıp sistemleri ve kullanılan malzeme, bölgelere göre çeşitlilik gösterir. Dönemin mühendisleri, topografik yapı ve zeminin durumuna göre bir takım düzenlemeler yapmışlardır. Side'de, Caesarea'da kullanılan kalıplar[59], temelde Vitruvius'un tanımlarına uymakla birlikte, uygulamada ve detayda farklılıklar göstermektedir. Örneğin Caesarea'da harçtaki volkanik malzeme de büyük ihtimalle İtalya ya da Ege'den ithal edilmiştir[60]. Yapılan araştırmalarda, Vitruvius'un sözünü ettiği ahşap kalıpların Roma limanlarında kullanıldığı ortaya çıkmaktadır. Bunun dışında daha önceki dönemlerde de sualtında da inşa tekniklerinin olduğu bilinmektedir. Fakat bunlar basit düzeydedirler[61].

Bazı örneklerin analizi denizcilikle ilgili yapılarda kullanılan Roma hidrolik kalıbının şaşırtıcı bir şekilde yumuşak ve delikli olduğunu gösterir; fakat yine de dayanıklıdır[62]. Su altındaki yerler için kalıp yapılırken, önceden belirlenmiş bir yerde

[57] Blackman 1982 b, 202.
[58] Blackman 1982 b, 198.
[59] Caesarea'nın kalıp çizimi için bkz. Oleson 1988, s. 154, fig. 6.; Kurtuluş 1998, şek. 3.4.
[60] Oleson 1985, 165.
[61] Özdaş 1995, 263.
[62] Blackman 2008, 645.

suyun içinde kenarları birbirine bağlanmış meşe kazıklarından oluşan bir sututmalık çakılarak sağlam bir şekilde tutturulmalı[63], sonra suyun altında dip yüzeyi karşıdan karşıya döşenmiş kirişlerden başlayarak düzeltilmeli ve taranmalı der. En sonunda ise harç teknesinden alınan hidrolik betonu[64] sututmalığın duvarı içinde kalan boşluk kapanıncaya kadar yığılması gerektiğini söyler[65]. Vitruvius'un liman yapımıyla biraz önce anlattığımız ünlü ve çoğunlukla alıntılanan pasajı ne yazık ki, yerleştirmede karşılaşılan uygulama sorunları hakkında belirsizlik taşımaktadır.

Devam eden paragrafta Vitruvius, dalgalı denizdeki kalıp yapımı işinde karşılaşılan sorunlardan bahseder ve dalgakırana sahil hareketinin doğal güçleriyle ulaşım için zemine beton yerleştirilmesiyle ilgili bir yöntem önerir. Vitruvius'un açıkta bulunan ve korunmasız olan sahillerdeki inşaatlarla başa çıkma teşebbüslerinden haberdar olduğunu göstermektedir[66]. Vitruvius, puzzolanalı olmayan yerlerde, birbirine bağlarla tutturulmuş yanık kazıklardan oluşan çift kenarlı bir sututmalık, belirlenen yerde inşa edilerek, kazıkların arasına, bataklık sazlarından yapılmış sepetler içerisinde kil bastırılması gerektiğini yazar. Bunu iyice bastırıp sıkıca pekiştirdikten sonra su burgularınız, çarklarınız ve silindirlerinizle, şimdi kapatılmış olan alanı boşaltarak kurutulmalıdır der. Sonra bu kapalı yerin dibi kazılarak ana zemine ulaşılmasını ve buranın inşa edilecek duvardan daha geniş hale getirilmesi gerektiğini, sonra buranın temizlenip kurutulması yapıldıktan sonra moloz, kireç ve kumdan oluşan bir dolgu ile doldurulması gerektiğini söyler[67].

Tabi ki, kalıpların hedeflenen noktalara, tam olarak nasıl yerleştirileceği merak edilebilir. Bazen su dışında hazırlanan kalıp Caesarea Liman'ında olduğu gibi yüzdürülerek gerekli noktaya getirilebiliyordu[68]. Kullanılan terminoloji, arkeolojik benzerlikler ve modern uygulamalar; dikey kolonların sık aralıklarla dibe koyulduğunu, böylece yatay kalasların destekleneceğini ve tüm bunların enine bordalar yoluyla güçlendirildiğini ortaya koymaktadır[69]. İzole edilmiş dik kolonların

[63] Su tutmalık yapımı için bkz. Oleson 1985, 167, fig. 2.
[64] Resim için bkz. Blackman 2008, fig. 25.2.
[65] Vitruvius, 121.
[66] Oleson 1988, 150.
[67] Vitruvius, 122.
[68] Bahsedilen iskelenin çizimi için bkz. http://www2.rgzm.de/Navis2/Home/FramesE.cfm
[69] Oleson 1988, 151.

kurulması, bir salın üzerine yığılmış şahmerdanları içermektedir. Döşemelerin eklenmesi, deniz altında hızlı, marangozluğa yetenekli ciğerleri sağlam bir dalış takımını gerektirmiş olmalıdır. Buna alternatif olarak, tüm kalıplar sığ suda inşa edilebilirdi; dik kolonların sivri uçları döşeme seviyesinin altına çıkıntı oluşturur, sonra üzerine ters şekilde yatırılır, suya bastırılır ve ana kızaklar denize batırılırdı[70]. Son operasyonu, tamamlanmış kutu şeklinde kalıbı büyük bir basınç uygulamadan yerine getirmek belki zor olabilirdi; böylece belki de –Vitruvius bundan bahsetmese de- kalıbın dört katlı yan tarafları ayrı ayrı kurulmuştu ve daha sonra da yüzdürülmüş ve yerine yerleştirilmişti. Köşelerin su geçirmez ve sıkı yapılması zorluklar getiriyordu ancak muhtemelen bu zorluklar aşılamaz değillerdi[71].

Kalıp işi bir kere yerine konulduğu zaman, pompalama makinesinin olasılıkla kıyıdan taşınmalıydı. Kalıbın ve harcın çeşidine göre yükleniyor olmalıydı[72]. İnanılmaz miktardaki harç hazırlanmış ve özenli bir programa uygun olarak yerleştirilmiştir. Olasılıkla, özel olarak tasarlanmış botlar kullanılmıştır. Betonun su içindeki kalıp içine dökülmesi kolay değildir. Artık betondan çok daha homojen kıvamda olan modern deniz betonu bile, su yüzeyinden su içindeki kalıp içine dökülemez. Bir tüp vasıtasıyla kalıbın dibine taşınmalıdır ya da dikkatlice, su yüzeyine yaklaştırılmış olan teknenin dibinden salınmalıdır[73]. Aksi takdirde, suya düşen sıva ve çakıl, boyutuna ve yoğunluğuna göre ayrılır ve sonuç hiç gerginliği olmayan ya da çok az gerginliği olan bir katmandır. Vitruvius, ne yazık ki sadece " yapı oraya bir miktar çakıl ve sıva karışımıyla taşınmalıdır." demiştir[74].

Roma deniz yapılarında kullanılan çakılın düzensizliğine ve boyutuna bakarak, sıva çakıl karışımının sert deri tüpler ya da tahta kanallar yoluyla su içindeki kalıplara döküldüğünü söylemek zordur. Harç, yalnızca bir tahta ya da deri tüpten dökülmüş olabilir; kalıbın etrafında istenen kalınlığa ayarlanmış, bir katman çakıl atılmış, inceltilmiş ve yerine preslenmiş ve tüm bu işlem kalıp dolana kadar

[70] Oleson 1988, 151.
[71] Oleson 1988, 151.
[72] Oleson 1984, 108 – 109.
[73] Reynolds 1967, 226 – 227.; van Leonen, 1973, 197–201.; Taylor 1977, 330, 543 – 546.
[74] Vitruvius, 121.

tekrarlanmış olabilir[75]. Garip görünüyor ancak farazi işlem için gereken uzun, hantal tüpler Vitruvius'un yorumunda yer almamaktadır. Bu işlem için kalıp dolduğundan, birbirinden sökülebilen ve harcın yükselen üst yüzeyini çıkış seviyesine tutmaya izin veren ve aynı zamanda harcın ve çakılın üst tarafta durmasına da izin veren deri ya da tahta tüpler, bölümler halinde üretilmiş olmalıydılar. Bu bölümler dayanıklı, esnek, sıkı, içi yumuşak, çabuk ve kolayca sökülebilir olmak zorundaydı. Bu özellikler, günümüz kalan Roma kanalları ya da hidrolik mekanizmalarla paralellik göstermemektedir. Açık "U" şeklinde tahtadan oyulmuş bir tüp, ek yeri olmadan iş görebilirdi, çünkü tek bir girişle sınırlandırılmamıştı ve dolayısıyla bu eğim buna göre daha kolay uydurulabiliyordu. Bununla beraber bu bile hantal olmuş olmalıydı. Denizaltındaki inşaatlar için gereken katı harç karışımı yeterince çabuk kayıp düşmüştür. Ayrıca, bu düzenlemeyle bile, çakılın varlığı tıkanıklığa yol açabilirdi ve çalkantı açık taraftan bu çakılı silip süpürmüş olmalıdır. Daha inanılır bir işlem şu olabilir: üst taraflarında iplerin geçmesi için dayanıklı sapların olduğu ve böylece kalıbın harçla, çakılla ya da ikisinin uygun bir orandaki karışımıyla ipler yardımıyla alçaltılara doldurulduğu çok sayıda derin sepetlerin kullanımı olabilir[76]. Antik Roma yapıları sepetlerin, harcın ve diğer yapı malzemelerinin şantiyelere taşınmasında en çok kullanılan araçlar olduğunu göstermektedir[77].

Liman mühendisliğinin bir özelliği de hakkında çok az şey bilinen, kargoları boşaltmak için kullanılan mekanik yardımlardır. Basit vinçlerin kullanıldığına dair yazılı kaynaklar vardır. Vitruvius *"De Architectura"* adlı kitabında bundan bahseder[78]. Örnek verecek olursak, Cosa'nın iç limanında gemilere eşya yüklemede kullanılan aletler için tırmanma vazifesi gören iki tane kare biçiminde sütun vardır[79].

Limanlarda iskelenin gerisinde çoğunlukla bir yol ve sonra depo ve ticari iş binaları: stoalar ve portikolar ve basit depolar; ticari merkezin içinde veya ötesinde atölyeler ve meyhaneler vardır[80]. Yine tatlı su kaynağı limanlarda önemli bir

[75] Oleson 1988, 151.
[76] Oleson 1988, 151.
[77] MacDonald 1983, 158, pl. 127, 130b.; Adam 1984, 76 – 79, 87 – 90.
[78] Vitruvius, 209.
[79] McCann – Lewis 1970, 210.
[80] Blackman 1982 b, 204.

hizmettir. Leptis Magna'nın güneydoğusunda iskelede bir su sarnıcı yer alır. Cosa kazılarında bir sulama noktası açığa çıkarılmıştır ve Portus'ta bir su kemerinin kalıntıları bulunmuştur.

Karışık yapılara dayalı olan limanlar eski dünyanın en ağır ve en karışık makineleri olan gemileri yerleştirirken, aynı anda iki ortamın (su ve hava) baskısına da dayanabilecek nitelikte olmak zorundaydılar. Hidrolik betonun İtalya'da MÖ 3. ya da 2. yüzyılda icadı, liman tasarımında devrim niteliğindeki değişiklikleri mümkün kıldı ancak Arkaik ve Klasik Yunan limanlarında görülen aynı teknik ve malzemelerden bazıları imparatorluk boyunca da kullanılmaya devam etti. İnşa boyunca malzemelerin yerleştirilmesi yenilikçi prosedür ve araçları da gerektirdi: yüzen vinçler ve kazık varyosu, su altında temel atma sandıkları, tulumbalar ve profesyonel dalgıçlar[81]. Yapay liman havuzları ebat olarak büyüdüğünde, nehir akışı, okyanus akıntıları ve birleştirilmiş tortulların analiz ve yönetimi kritik hale geldi ve dibi tarama pahalı bir çözümdü. Buna karşılık kıyıdan bağımsız ve kemerli dalgakıran yapımı ile kayda değer çözümlere ulaştılar. Deniz feneri, depo, kuru rıhtımlar, tamir pusulaları ve vinç, su kaynağı birleştirilmiş ulaşım, kanal ve yolları gibi alt yapı sistemini destekleyici sistemler daha çok teknolojik uzmanlık gerektirir. Roma limanlarında uzun mesafe ekonomik yük taşıma ihtiyacını karşılayan birbiriyle bağlantılı çok çeşitli teknolojileri görebilmekteyiz.

Diğer bir konuda yukarıda anlatılan teknik durumlar neticesinde Roma limanlarının hangi ölçülerde standartlaştırılmış olduğudur. Doğal olarak limanlar bölgenin doğal özelliklerine uymak için şekil ve boyut olarak değişiklik gösterirler. Örneğin, bazı dalgakıranlar kayalıklara yükseklik kazandırmak için inşa edilmiş bazıları ise tamamıyla yapaydır. Yerel şartlar ve kaynaklara bağlı olarak kullanılan meteryallerde de değişiklikler olabilir[82]. Fakat demirleyen gemiler için detaylarda bir derece standart bulunması beklenebilir. Örneğin ticaret gemilerinin yüklerini boşaltmaları için iskelelerin yapımında bir standart arayabiliriz.

[81] Oleson 1988, 155.
[82] Williams 1976, 74.

Sikkeler üzerinde betimlenen limanlarımız, aşağı yukarı bu tekniklerin kullanıldığı, Roma teknolojisinin güzel örnekleridirler.

4. AKDENİZ HAVZASINDA YER ALAN LİMANLARIN, ROMA SİKKELERİ ÜZERİNDE BETİMLENİŞLERİ

4. 1. Aigeai Kenti

4. 1. 1. Aigeai'nin Yeri

Kilikya, Akdeniz boyunca uzanan kıyıları nedeniyle Doğuda gerçekleştirilen kolonizasyon ve ticari faaliyetler sırasında önemli bir konuma sahiptir[83]. Aigeai, Ovalık Kilikia, bir diğer deyişle *Kilikia Pedias* olarak isimlendirilen bölgeye dahildir. Aigeai, Pyramos (Ceyhan) nehri vadisinden, Akdeniz sahillerine ulaşan ve olasılıkla kentin territoriumu içinde yer alan, Pa(g)rion Dağları'nın (bugün Misis Dağları veya Davudi Dağı) da güneyindedir. Batıdaki Mallos kenti (Kızıltahta), Mopsuhestia (Misis/Yakapınar) ve doğuda Epiphaneia (Gözneler), Aigeai'ya komşudur[84]. Aigeai antik kenti kalıntıları bugün Adana ilinin, Yumurtalık ilçesi sınırları içinde yer almaktadır. Adana'ya uzaklığı 85 km, Ceyhan'a uzaklığı ise 35 km'dir (Har. 1).

4. 1. 2. Aigeai'nin Tarihçesi

Strabon'nun[85], *demirleme yeri ve küçük bir köy* olarak tarif ettiği Aigeai'nin Makedonyalılar tarafından kurulduğu ve kurucusunun da Büyük İskender olduğu iddia edilir. Büyük İskender'den önce, bu bölgeyle ilgili hiçbir şey bilinmemektedir. MS 2. yy.da, Aigeai halkı, Argoslularla akraba olduklarına inanıyorlardır[86]. Fakat bu geleneğin ardında herhangi tarihi bir gerçeklik olup olmadığı belirsizdir. Özellikle İmparator Hadrianus (MS 117 – 138) tarafından kurulan Panhellenion'dan sonra pek çok şehir, Yunan topraklarındaki ana kentlerle ilişki kurmak veya mevcut ilişkilerini tazelemek konusuyla ilgilenmeye başlamış ve kanıt olarak da mitler yaratmışlardır. Özellikle Roma İmparatorluğu zamanında, Aigeai halkı, İskender tarafından kurulmuş olmasıyla ve Makedon kökenleriyle gurur duymuştur. Gerçekte ise kent, muhtemelen Büyük İskender'in ölümünden sonra İskenderun Körfezi'nin (Issos)

[83] Arslan 2001, 1.
[84] Nollé 1995, 345.
[85] Strabon, 18.
[86] Nollé 1995, 346.

kuzey girişini kontrol edebilmek için bu körfezin güneyindeki Aleksandreia'nın (İskenderun) tam karşısına kurulmuştur[87]. Bu durum kentin Makedonyalı askerler tarafından inşa edilmiş olabileceğine işaret etmektedir.

IV. Seleukos'un ölümünden sonra (MÖ 95 – 94) Aigeai, korsanların şehre saldırmasını engellemek için **"***hiera kai asylos*" veya **"***hiera kai autonomos*" olduğunu ilan etmiş ve bu durumu belirten lejantlı sikkeler basmıştır. Söz konusu dönemde Doğu Akdeniz sularında hala korsanlar dolaşmaktaydı. MÖ 1. yy.ın son çeyreğinde korsanlığın katlanarak çoğalması Romalılar açısından da önemli bir tehdit unsuruydu[88]. MÖ 67 yılında ise korsanlık faaliyetleri son haddine ulaşmıştı. Korsanların en önemli sığınakları Kilikia bölgesiydi. Bu tarihte Roma, denizleri korsanlardan temizlemek için bir yasa hazırladı. "*Lex Gabinia"* yasası olarak adlandırılan bu kanun Senatus tarafından onandı. Bunun üzerine Pompeius MÖ 67 yılı yazında 60 gemilik bir donanma ile Kilikia'ya yelken açtı. Kısa bir sürede korsanları dize getiren Pompeius'a korsanlar bütün gemilerini teslim ettiler. Bu tarihten sonra da korsanlık devam etmiştir ancak artık bir tehdit oluşturamayacak kadar dağılmışlardır.

MÖ 47 yılında Caesar, kentin ayrıcalıklarını kabul ederek özgür olduğunu ilan etmiştir. O günden sonra Aigeai, yeni bir takvim kullanmaya başlamıştır. İskender'in ölümünden sonra, Romalıların gelişine kadar, bölgeye Seleukosların hakim olduğu görülmektedir. Bu dönemde, yoğun bir "*Hellenleştirme*" faaliyetine sahne olmuştur.

Kent, Roma döneminde denize doğru uzanan geniş bir tepenin ucunda, yüksek bir noktada yer alıyordu. Tepenin doğu-batı yönünde denize doğru eğimli olarak alçalıyordu. Kuzeye doğru tepenin ucu alçak bir sırta dönüşüyordu. Batıda ise yazın bile suyu olan küçük Yeniköy Deresi ile kesişiyordu. Bu dere o zamanlar şehrin içinden geçerek, denize akardı. Kent özellikle Roma hâkimiyetindeyken çok değer görmüş ve hatta zaman zaman imparator isimleriyle onurlandırılmıştır. Kentin tarih

[87] Sayar 1999, 198.
[88] Arslan 2003, 94 vd.

boyunca kullandığı isimlerin bazıları şunlardır: Kommodiane, Makrinopolis, Hadriane, Severiane, Antoneinopolis, Alexandropolis, Makedonike[89].

İmparator Hadrianus'un MS 129'da Tarsos'tan gelip karayoluyla Antiokheia'ya giderken Aigeai'dan geçtiği ve kenti "*Hadriane*" ismiyle onurlandırıldığı tahmin edilmektedir[90]. Kilikia'da yaygın bir şekilde görülen Hadrianus'u onurlandırma arzusu, onun bölge halkına kişisel olarak iyilik bahşettiğini göstermektedir. Bölgede en az yedi yer (Germanikopolis, Diokaesaria, Olba, Adana, Aegaeae(Aigeai), Mopsuhestia ve Tarsos) Hadriane adını almıştır[91].

Kent, İmparator Commodus (MS 177 – 192) zamanında "*Commodiane*" ve İmparator Septimius Severus (MS 193 – 211) -belki 200 – 201 yıllarında- II. Parth Savaşı zamanında da "*Severiane*" ismine layık görüldü. Septimius Severus'un Aigeai'yi ziyaretinden sonra da Roma imparatorları Aigeai'ya büyük ilgi göstermişlerdir. MS 215'te şehri ziyaret eden ve Aigeai'daki Asklepios sayesinde hastalığından kurtulan İmparator Caracalla'nın (MS 198 – 217) şehre "*Makedonike*" ismini verdiği sikkeler sayesinde bilinmektedir[92].

MS 218 – 219'da İmparator Macrinus'un (MS 217 – 218) egemenliği zamanında Aigeai, "*Macrinupolis*" ismiyle onurlandırılmıştır.

MS 228 – 229'dan itibaren kent "*Aleksandrupolis*" olarak adlandırıldı[93]. Severus Alexander döneminde kentin ekonomisi de canlandı. Aigeai önemli bir din ve tedavi merkezi haline geldi.

MS 260'ın yaz veya baharında, I. Valerianus'un, Sasanî Kralı Sapur tarafından esir düşürülmesinden sonra, Persler ikinci kez bu bölgeyi işgal etmişlerdir. Aigeai diğer Kilikia şehirleri gibi Pers güçleri tarafından mağlup edilmiş şehir ve hinterlandı büyük zarar görmüştür[94]. Aigeai topraklarının da bu karmaşa ve saldırılardan payını

[89] Sayar 1999, 205.
[90] Nollé 1995, 347.
[91] Magie 1950, 620.
[92] Nollé 1995, 346.
[93] Nollé 1995, 347.
[94] Nollé 1995, 348.

alması kaçınılmaz olmuştur. Bu felaket sonrasındaki Aigeai'nin tarihi hakkında uzun süreli bir boşluk vardır.

Erken Bizans zamanına kadar kutsal olan Asklepios tapınağı, İmparator I. Constantinus'un emriyle MS 326 yılında yıkılmış ve yerine bir kilise inşa edilmiştir. MS 362 yılında İmparator Iulianus, Asklepieion'un yeniden inşa edilmesi emrini verdiyse de bu inşaat gerçekleşmemiştir.

MS 4. yy.da, Aigeai'nın adı tekrar duyulur. Buna göre Aigeai'nin en ünlü tapınım merkezi Asklepieion, Hıristiyanlar ve onlara sahip çıkan Roma imparatorları tarafından saldırıya uğramıştır. Eusebios, I. Constantinus ve Libanius'un emriyle, "*Pro templis*" adlı hitabetinde (MS 386) ibadethanenin yıkımını rapor eder; buna göre Constantinus şehri yağmalamıştır [95].

Aigeai bir ticaret merkezidir. MS 6. yüzyılda adı oldukça duyulmaktadır. Şehir, işlevi Ortaçağda da liman şehri ve ticaret yeri olma özelliğini devam ettirmiştir[96].

Şehir, MS 13. yy. boyunca yeniden önem kazandı. *Lajazzo* adıyla Doğu – Batı deniz ticaretinde önemli bir değiş tokuş merkezi oldu. Anadolu'nun kuzeyi (özellikle Amisos-Trapezous arası) ile güneyini bağlayan yolun başlangıç noktasıydı.

MS 1266 yılında Memlûklar Kilikia'ya saldırmışlar ve Tarsos, Adana ve Aigeai gibi büyük şehirleri ele geçirip yıkmışlardır.

4. 1. 3. Aigeai Limanı ve Liman Yapısı

Aigeai Ovalık Kilikya'nın en büyük ve en önemli liman kentidir. Sadece Ovalık Kilikya değil, Doğu Akdeniz ticareti için de çok önemli bir liman kentiydi. Kent iyi bir doğal limanı bulunan küçük tepe üzerinde inşa edilmiştir (Res. 1). Liman antik dönemde fenerin, günümüzde ise Armenia kalesinin yer alan küçük bir adayla çevrelenmiştir[97]. Aigeai, İskenderun Körfezi'ni kontrol edebilecek bir noktadaki

[95] Hild – Hellenkemper 1990, 160.
[96] Nollé 1995, 346.
[97] Nollé 1995, 345.

konumu ile doğuya giden yolcular için son derece önemli bir liman kenti olmuştur[98]. Yolcular Kilikia Kapıları'nı (*Kilikiai Pylai*) geçip ovaya çıkıldığı anda, Aigeai'ya giderek gemilerini yükleyebilir ve körfezin etrafından dolanarak yapılacak uzun ve zahmetli bir yolculuktan kurtulmuş olurlardı.

Antik dünyanın çok önemli bir liman kenti olan Aigeai, Seleukoslar kralı III. Antiokhos'un (MÖ 223 – 187) MÖ 197 yılı baharında V. Suriye Savaşı'nın akışı içerisinde, Ptolemaiosların Kralı V. Ptolemaios'a karşı başlattığı büyük deniz harekatının çıkış noktasıydı[99]. Kent, aynı zamanda Roma İmparatorluğu için de çok büyük stratejik değer taşıyordu. Çünkü İssos körfezine hakim, hem de Anadolu içlerine uzanan birçok ticaret yolu bağlantısının başlangıç noktası[100], doğu sınırına giden askerler için önemli bir liman ve donanma üssüydü[101]. Aleksandreia (İskenderun) veya Seleukeia (Samandağ) ile bağlantılı tersanenin (tersanelerin?) varlığı, Roma İmparatorluk Dönemin de Roma ordusuna lojistik destek sağlamasıyla[102] ve sikkeleri üzerinde tasvir edilmiş limanı ve gemiler de Aigeai'nin bir liman kenti olarak çok önemli olduğunu göstermektedir. Yakındaki Pagrion Dağları'ndan veya daha uzaktaki Toros Dağları'ndan Pyramos Nehri yoluyla getirilen keresteler, buradaki tersanede (tersanelerde?) kadırgaya dönüştürülüyordu[103].

Aigeai, MS 4. yüzyılda gerçekleştirilen, 40 gün fuarı (40 *dies commercia*) ile de ünlüydü. Bu ticari nitelikli fuar kentin uzun yıllar boyunca ticarete verdiği önemi gösterir[104]. Kent, bir liman ve ticaret merkezi olarak uzun yıllar önemini korumuştur.

Günümüzde de mendirek izleri belli olan antik kent, Yeniköy Deresi kenarında korunaklı doğal bir barınağın hemen üzerindeki bir yükseltide kurulmuştur[105] (Res 1). Beaufort Aigeai için kendisinin buraya gidemediğinden, yalnız giden subayların bazılarının orada bir liman ile insan yapısı bir iskelenin parçalanmış kalıntılarını

[98] Nollé 1995, 345.
[99] Sayar 1999, 135.
[100] Sayar 2008, 285.
[101] Sayar 1992, 182.
[102] Nollé 1995, 346.
[103] Lucan 1930, 227.
[104] Hild – Hellenkemper 1990, 160.
[105] Ünal – Girginer 2007, 534.

gözlemlediklerini söyler ve Beaufort'da buranın da Aigeai olduğunu söylemiştir[106]. Strabon ise Mallos'tan sonra, demirleme yeri olan bir köy olduğundan söz eder[107].

Limanın günümüze ulaşan önemli kalıntılarından olan dalgakıranlar, zarar görmüş olsalar da bir kısmı suyun altında, bir kısmı da suyun üzerinde görülmektedir (Res 2). Dalgakıranlarının arası yaklaşık 800 m civarındadır. Dalgakıranlar kıyıdan daralmaya başlayarak aralarının en yakın olduğu, girişin yapıldığı yerde 450 m'ye kadar yaklaşırlar. Batı tarafta yer alan mendirek (Res 3) aynı doğu tarafta yer alan mendirek gibi yaklaşık 400 m uzunluğundadır. Yalnız genişlik olarak Batı mendireği 30 m civarında olup, Doğu mendireğinden yaklaşık 10 m. daha geniştir. Bu durumun sebebi Akdeniz kıyılarında Batı rüzgarlarının daha etkili olması olabilir. İki dalgakıranın uçları arasında yaklaşık olarak 130 m uzunluğunda bir ada bulunur (Res. 4 – 5). Bu ada liman girişini ikiye bölmekte ve antik dönemde üzerinde bir deniz feneri bulunmaktadır. Bu deniz feneri taş bloklardan yapılmış bir kule olarak inşa edilmiştir[108]. Günümüzde bu limanın yapısı hakkında fazla bilgi edinememekteyiz. Modern yerleşimin, antik kentin üzerine yapılmış olması, limanın Batı mendireği üzerine modern mendireğin inşa edilmiş olması daha ayrıntılı bilgilere ulaşmamızı engellemektedir. Ayrıca bu limanda geniş kapsamlı bir çalışma yapılmamıştır.

4. 1. 4. Aigeai Liman'ının Sikkesi

Aigeai kenti Roma İmparatorluk Dönemi sikkeleri üzerine de mitolojik figürler olarak tanrı ve tanrıçalar; liman, fener ve kadırgalar; Hayvanlar ve diğer betimlemeler yer almaktadır[109].

Bir liman kenti olan Aigeai'nin sikkeleri üzerindeki; liman, kadırga ve deniz feneri tasvirleri İmparator Septimius Severus döneminden başlayarak, Traianus Decius dönemine kadar görülür. Macrinus dönemi sikkelerinde ise; deniz feneri

[106] Beaufort 2003, 296.
[107] Strabon, 18.
[108] Price – Trell 1977, 40.
[109] Eti 2006, 5.

üzerinde Poseidon ve kadırgalar limana girerken görülür (Res 6). Çünkü o dönemde kentin limanı oldukça hareketlidir.

Bizim liman sikkemiz Severus Alexander (MÖ 222 – 235) iktidarında darp edilen sikkelerden biridir (Res. 7). Arka yüzündeki lejant da "CEV AAP AAESANAPOVn ATTEAION M [E?] n 0" yazmaktadır. Burada yer alan betimlemede Tykhe ve yanında (Aigeai halkından?) üç kişi, bir çizgi halinde verilmiş zemine basmaktadırlar. Bu figürler bize göre sikkenin sol tarafında yer almakta olup, cepheden verilmişler ve boy sırasına göre uzundan kısaya doğru yan yana dizilmişlerdir. Sağ tarafta ise figürlerin basmış olduğu zemine temas ettirilmeden üst tarafa doğru işlenmiş bir gemi görülür. Geminin yelken direği dışında başka bir özelliğinden söz etmek mümkün görülmemektedir.

Limanın sikke üzerine işlenirken uygulanmış olan bakış açısına bakıldığı zaman şunları söyleyebiliriz: Ayrıca gemi profilden, yelken direği ise cepheden verilmiş ve biraz önce bahsettiğimiz, zemine temas ettirilmeden üst tarafa doğru işlenerek geriye doğru verilmesiyle de az da olsa bir perspektif kazandırılmaya çalışmış. Bu perspektiften yola çıkarak kıyıda duran figürlerin limanın rıhtımında yer aldıklarını ve geminin de limanın içinde olduğunu söyleyebiliriz. Fakat limanın şekli ve etrafındaki yapılar işlenmediğinden sikke üzerinden liman hakkında daha fazla bir çıkarım yapamamaktayız.

4. 2. Aegina Kenti

4. 2. 1. Aegina'nın Yeri

Saronian körfezinde, Argolis'in doğu kıyısı ile Attika'nın batı kıyısı arasında yer alan, yaklaşık 85 km² büyüklüğünde, dağ sıralarından ve kuzeybatı sahilinde çok az verimli bir ovası olan adadır[110](Har. 2). Aegina bulunduğu ada ile aynı adı taşımaktadır. Şehir adanın kuzeybatısında bulunmaktadır (Har. 3).

4. 2. 2. Aegina'nın Tarihçesi

Yerleşime ait en eski izler MÖ 4 bine kadar gitmekte, aşağı yukarı MÖ 950 de, Dorlar olasılıkla Epidaurus'tan yerleşmişlerdir[111]. MÖ 8. yy.dan 5. yy.a kadar ada bölgenin önemli ticaret merkezlerin biri olmuş, önemli ithalat ve ihracat yeridir[112]. Aegina'da ilk Grek ifadesi yaklaşık olarak MÖ 650 de bir gümüş sikke üzerinde görülmekte olup ve Aegina sikke basmaya başladığı dönemlerden itibaren civarda bulunan Doğu Yunanistan kentleri ile yakın bir ticari ilişki içerisine girmiştir[113]. Bu ticaretin temelini deniz ticareti oluşturmaktadır[114]. Erken dönemlerde Akha beyleri zamanında burada oturanlar, adayı deniz seyahati yaparken kullanmışlardır[115].

MÖ 6. yy.ın başlarından beri Atina ve diğer güçlü adalar arasında ciddi rekabet vardır. MÖ 580 ve MÖ 550 arasında Atinalılar adayı almaya uğraşmışlar, Pers savaşı sırasında Persleri yanlarına çekmişler fakat sonuç olarak Atinalıların yanında yer almışlar ve MÖ 480 yılında Salamis mücadelelerine katılmışlardır[116]. MÖ 459 yılında Aeginalılar Atinalılara saldırmalarına rağmen, Attik Delos Birliği'nin üyesi olmuşlar ve katılmak için çok yüksek miktarda katkı payı ödemişlerdir[117].

MÖ 431 yılında Peleponnesos savaşı başladığında Perikles Atina'nın savunulması için adada ki insanları zorunlu göçe tabi tutmuş, MÖ 405 yılında

[110] RE 1893 I.1., 964.
[111] Hakkert 1995, 360.
[112] Hakkert 1995, 360.
[113] RE 1893 I.1., 966.
[114] RE 1893 I.1., 966.
[115] RE 1893 I.1., 966.
[116] Hakkert 1995, 360.
[117] Hakkert 1995, 360.

Aigospotamoi mücadelesinden sonra Spartalı Lysandros Aeginalıları adaya tekrar getirmiştir ve daha sonra MÖ 404 – 394' de adaya Sparta egemen olmuştur[118].

Spartalılardan sonra ada MÖ 371 yılından MÖ 362 yılına kadar Thebailelilerin egemenliği altına girmiş, MÖ 328 – 229 yıllarında Makedonya hakimiyetindeki 1 yüzyıl boyunca Akha birliğine dahil olmuş, fakat kısa bir süre sonra P. Sulpicius Galba tarafından alınmış ve onlarda adayı Kral II. Attalos'a satmışlardır[119]. Attalos burada uzun vakitler geçirmiş ve birkaç yapı inşa ettirmiştir. İskender hakimiyeti zamanında burası Makedonyalıların savaş deposu olarak kullanılmıştır[120].

Sonuç olarak ada ve Pergamon MÖ 133 yılında Roma hakimiyetine girmiş, MÖ 30'larda ise Marcus Antonius zamanında Atinalılara verilmiştir[121]. MS 267 yılında kent Alman Herulian'ın kuşatması altında büyük acılar çekmiş, MS 350'dan sonra daimi olarak bir Hıristiyan birliğinin içinde yer almıştır[122].

4. 2. 3. Aegina Limanı ve Liman Yapısı

Burada güvenli ticaret ve savaş limanı vardır. Aegina akropolünü oluşturan Kolonna Tepesi etrafında üç liman bulunmaktadır (Res. 8, Çiz 1). Limanlardan ikisi Kolonna Tepesinin güneyinde, diğer liman ise kuzeyinde yer almaktadır (Çiz 2). Bunlardan birinin kalıntıları tamamen sualtında bulunmakta, diğer limanlar ise deniz seviyesindedir[123]. Her iki limanın arasında kent surlarının ve limanlar arasında bağlantıyı sağlayan yapıların kalıntıları yer alır ve bu kalıntılar da denizin sürekli aşındırmasına maruz kalmıştır[124]. Üçüncü liman ise günümüzde hala kullanılmaktadır. Yeni yapılaşma ve tadilatlar nedeniyle erken dönemlere ait durumunu kesin olarak anlayabilmek mümkün değildir. Denizin sürekli etkisi daima değişikliklere neden olduğundan her kalıntıya anlam yüklemek yanlış olur.

---

[118] Hakkert 1995, 360.
[119] Hakkert 1995, 361.
[120] RE 1893 I.1., 967.
[121] Hakkert 1995, 361.
[122] Hakkert 1995, 361.
[123] Knoblauch 1969, 104.
[124] Knoblauch 1969, 104.

G. Welter savaş limanın kuzey kısmının set şeklinde olduğunu ve Pausanius, zamanında kuzey kısım için kalın kabarık bir set oluşturmaktaydı der[125]. Yalnız günümüze kadar birçok değişiklik olmuştur. P. Knablauch burada yaptığı araştırmada böyle bir şeyin olmadığını söyler[126]. Leake[127] ise limanın zayıf olduğundan bahseder.

1839 da yapılan İngiliz deniz kuvvetleri haritasında (Thomas Graves) kuzey kıvrım yalnızca duvar kalıntıları ile betimlenmiş ve orada bulunan dalgakıran ile ilgili hiçbir şey söylenmemiştir[128]. Buna rağmen Kolanna Tepesi'nin güneybatı tarafında kalan şehir duvarı gayet belirgin durumdadır. Savaş limanın kalıntıları ve o zamanki harabelerin bugün liman olarak tekrar kullanılan yerde olduğu anlaşılmaktadır. Konrad Bursian 1868 yılında "Geopraphie von Griechenland" burayı yayınlamıştır. Üç limanı da göstermekte, iki limanın yapay, diğer limanın ise doğal liman olduğunu ve kuzey duvarındaki setin daha etkili ve daha iyi korunduğuna işaret etmiştir. Bu kuzey koydaki, kuzey duvarının nasıl korunduğuna işaret eden önemli bir bilgidir.

J.G. Frazers Pausanias'ı yorumlamış, 1890'lı yıllarda limanın kuzeyinde kalan bir dalgakırandan bahsetmiş ve buranın eski şehir duvarının denize doğru uzatılmasıyla oluşturduğunu söyler. Karl Lehmann – Hartleben ise çalışmalarında bir takım materyalleri göz önüne sermiştir. Aegina'yı tasvir eder ve Kolanna Tepesi'nin her iki tarafında da iki liman olduğunu söyler. Bunlardan kuzeydekinde daha erken dönemlere ait yapay bir dalgakıranı olduğundan bahseder. [129] Kuzey limanda bir pazar vardır ve yalnızca kalıntıları göze çarpar, sağa sola kıvrılarak kıyı boyunca uzanır ve kuzey rüzgarından korunmuş dalgakıranın karşısındadır.[130] Aegina'nın batısında yer alan kayalıkların antik dönemde burada konaklayan gemiler için tehlike oluşturmakta olduğundan, bu nedenle de *"Heros Aeakos"* diye anılan savunma kuralları çıkartıldığını [131] ve neredeyse 1.5 km uzunluğunda dalgakıran

[125] Knoblauch 1969, 104.; G.Welter, Aigina, 1938. *Passim.*
[126] Knoblauch 1969, 104.
[127] Knoblauch 1969, 104.; W. M. Leake, The Travels in the Morea, 1830. .
[128] Knoblauch 1969, 104.; Thomas Graves, Town and Ports of Aegina, 1839.
[129] Lehmann – Hartleben 1963, 52.
[130] Lehmann – Hartleben 1963, 52.
[131] Lehmann – Hartleben 1963, 10.; Paus. II, 29, 6 ff.

oluşturulduğundan [132] ve bu işin oldukça ciddiye alındığından söz eder.[133] Bu dalgakıranın antik dönemde kemerli olabilir.[134] Tiersch[135] ise liman yapısından özel olarak bahsetmez. Tiersch'in planına göre kuzey kıvrımın kalıntısı yalnızca bir duvar kalıntısı olarak görülür[136]. Büyük dalgakıran tam anlamıyla aydınlatılamamıştır. G. Welter[137]'de kuzeydeki koyu incelemiş buradaki dalgakıranla ilgili bir şeyden bahsetmemiştir. Yine Tiersch'e göre MÖ 480 yılında Aegina'nın en büyük genişliğine ulaştığı dönemlerde her ikisi de Kolonna Tepesi'nin güneyinde şehir duvarlarına bağlı olan iki liman bulunmaktadır. Aegina'daki birbirinden ayrı askeri ve ticaret limanları ile ilgili olarak; kireç taşı bloklarından oluşmuş etkileyici ve kalın duvarlar sahilden yayılmakta ve bir kaç küçük kıvrım ile birbirlerine dönük açılarla, bu yapıtların bittiği yerde, bir seferde sadece bir kaç geminin geçebileceği bir aralıkla ayrılmış, ayakta duran dikdörtgen kuleler bulunmaktadır[138].

Bu limanların şekillenmesini, Philip Négris' 'Vestiges Antiques Submergés' adlı eserinde anlatmış ve üç limanın taş dizilişlerinden bahsetmiştir. Liman derinliklerini yaklaşık 2.70 m olarak verir[139].

Kuzey koyun kuzey ve güney yarılarında eşit yükseklikte taş işçilikleri görülebilir. Burada taş kütleleri göze çarpar ve dalgakıran görülür (Res. 9). Bu dalgakıran 241 m uzunluğunda ve her boyutta taştan oluşan taş yığınını (Res. 10) gösterir, bu taşlardan 50 cm uzunluğa ve 35 cm genişliğe ulaşanlarda vardır. Ancak bu taşlardan hiçbiri 20 cm den küçük değil ve yontulmamışlardır. Kolonna Tepesi'nin batı sahili ile savaş limanına doğru tepenin kayaları dik olarak uzanır. Burada kumsal ile hemen bitişik dar bir moloz sırası vardır. Bunlar kırılmış taşlardan oluşur. Birbirine yapıştırılmış molozlar ya da kare yüzeyler buralarda görülemez. Deniz seviyesi 0 m'den 3 m'ye nadiren gelir. Ama iç kısımlarda 10 – 15 m kadardır. Savaş limanın burada yalnızca şehir duvarlarıyla bağlantısı olan duvara ait kalıntıları

[132] Lehmann – Hartleben 1963, 10.; Negris Athen Mitt. 1904 S. 348 mit plan.
[133] Lehmann – Hartleben 1963, 10.
[134] Lehmann – Hartleben 1963, 167.
[135] Knoblauch 1969, 106.; H. Tiersch, Äginetische Studien, 1928. Nachr. Der Gesellschaft der Wissenschaften zu Göttingen 1928, 135-194.; Knoblauch 1969, 106.
[136] Knoblauch 1969, 106.
[137] Knoblauch 1969, 106.; G.Welter, Aigina, 1938. *Passim.*
[138] Shaw 1972, 90.
[139] Négris 1904, 348.

göze çarpar. Güneyde ise sualtında beton levhalar görülmekte, burasının yüzen kişilere konfor sağlamak amacıyla yapıldığı düşünülmektedir. Zaten günümüzde de yüzme yeridir. Savaş limanın kuzey yönündeki taş işliği incelendiğinde görebildiğimiz kenet deliğine sahip tek blok burada bulunur. Hiçbir yerde harç izi yoktur. Sadece Kuzey kısım da bir kare blok üzerinde opus ıncertum'a rastlanmıştır[140].

Kuzey yüzün batı tarafında tersane olma olasılığı yüksektir. Burada kare bloklar görülebilir. Blok kalıntısının genişliği 6 m'dir. Ayrıca geneli 5.75 m – 6.17 m arasında değişir. Ancak bu yapının suyun altında kalan kısmı bulunamamıştır. Kuzey yüz ile liman girişi arasındaki bağlantıyı sağlayan kısım tamamıyla su altındadır. Bazı yerlerde ise deniz hizasında kare blok dizisi göze çarpar (Res. 11). Burada açıkça görülen durum duvarın Kuzeybatı köşesindeki çok şiddetli su etkisidir. Bu duvarın Knoblauch tarafından MÖ 459 yılında Atinalılar tarafından yapıldığı tahmin edilmektedir[141]. MS 250 yılında deniz seviyesi en üst düzeye ulaşmıştır (Res. 12). Kuzey kulesi tarafındaki bloklar yaklaşık 60 cm ile 35 – 40 cm uzunluğunda değişmektedir. Liman girişinin sağında kalan dalgakıranın ucunda harçsız kare blok taş işçiliği görülmektedir. Ayrıca küçük bir bölümünde çok az harç tabakası vardır ve beş ya da daha fazla tabaka ile kare blokların harçla tutturulduğunu anlaşılmaktadır. Bugün bile belli olan savaş limanının girişi o zamanlar güney ucu daha yakın olmalıydı. MS 250 yılında bile burası kullanımda olmalıydı. Liman girişinin derinliği yaklaşık 2 m derinliğindeydi. Julia Domna zamanında ticaret limanı genişletilmiştir[142].

Bugünkü ticaret limanı ve savaş limanı, savaş limanın doğusu ve ticaret limanının tamamı ölçümlü ve çizilmiş yapılmıştır. Savaş limanın çoğu toprak altında ve yıkıntı halindedir. Ticaret limanı için ise durum biraz farklıdır. Çünkü doğal bir konumu vardır. Ticaret limanının ölçümleri pek sağlıklı değildir. Buraya dökülen lağım ve antik kalıntıların üzerine yapılan modern inşalar burada tatmin edici sonuçlara ulaşılmasını engellemektedir.

---

[140] Knoblauch 1969, 112.
[141] Knoblauch 1969, 116.
[142] Knoblauch 1969, 115.

4. 2. 4. Aegina Liman'ının Sikkesi

Bir Julia Domna (MS 193 – 211) sikkesinde Aegina limanı betimlemesi vardır (Res 13). Bu sikkede lejant ise okunamamaktadır. Ayrıca sikke çok iyi durumda olmadığından ince ayrıntılardan bahsetmek güçleşmektedir. Bu sikkede ki betimleme de liman yarım daire formunda verilmiştir. Limanın içinde, iki dalgakıranın arasında bir gemi betimlemesi vardır. Limandan sonra basamaklarla çıkılan kapının ortasında colonad (üstü kapalı sütun sırası) ya da hexastyle planlı bir tapınak yer alır[143].

Aegina da iki dalgakıran tarafından çevrilen ve sikkeler üzerindekilerle ilişkilendirilen iki liman kalıntısı hala bulunmaktadır[144]. Pausanias bu iki limandan birinin Aphrodite tapınağının yanında olan genel liman olduğunu, diğerinin ise büyük tiyatronun yanındaki liman caddesinin bulunduğu yer de olduğundan bahseder. Sikke üzerindeki arka plandaki yapının tiyatro, alışveriş yeri ya da iskele yerinde daha çok bir tapınak gibi görünmektedir[145]. Büyük ihtimalle buradaki betimleme de yer alan liman ticaret limanıdır. Limanın bize göre sol dalgakıranının denize doğru uzanan ucunda hafif sola doğru bir ek şeklinde yapılmış dalgakıranın çıkıntısı fark edilmektedir. Buranın limanın çizilmiş bazı planlarında da yer aldığını görmekteyiz. Bunun yapılış nedeni büyük ihtimalle kuzeybatı rüzgarlarına karşı koyabilmek içindir.

Limanın sikke üzerine işlenirken uygulanmış olan bakış açısına bakıldığı zaman şunları söyleyebiliriz: Dalgakıranlar ve liman havzası kuşbakışı verilmiş, içinde yer alan gemi profilden ve kıyıda yer alan tapınak olabileceğini düşündüğümüz yapı ise cepheden verilmişlerdir. Yalnız ilginç bir şekilde yapının ortasında yer alan merdiven ise dörtte üçlük bir dönüşle verilmeye çalışılmıştır. Yer alan figürlerin birbirleri arasındaki orantılamasına ise açıkça dikkat edilmediğini görmekteyiz. Betimlemede bir perspektiften bahsetmenin de çok mümkün olmadığını söyleyebiliriz. Sikke üzerindeki diğer ayrıntılardan söz etmek mümkün değildir.

---

[143] Imhoof – Blumer / Gardner 1887, 44.
[144] Leake 1968, 436.
[145] Imhoof – Blumer / Gardner 1887, 45.

4. 3. Kenchreai (Korinth) Kenti

4. 3. 1. Kenchreai'nin (Korinth) Yeri

Peleponnesos'u (Mora) Yunan anakarasına bağlayan Korinth Kıstağı'nın üstünde yer alan bir şehir devletiydi. Kabaca bir üç noktayla Korinthia'yı ele alırsak merkezde Korinth, batısında da Korinth körfezi kıyısında Lechaeum, doğusundaki Saronik körfezinin kıyısında Kenchreai yer alır[146] (Har. 4). Kenchreai şimdiki karayoluyla Atina'ya 85 km, Lechaeum'a 18 km, Korinth'e 15 km ve günümüz Korinth kanalına 7 km uzaklıktadır (Res. 14).

4. 3. 2. Kenchreai'nin (Korinth) Tarihçesi

Korinth'deki en erken Grek yerleşimi MÖ 9. yy.a tarihlenir. Bu yerleşme Korinth akropolünün yamaçlarında yer alır. Buraya kurulmasının amacı Peleponnesos ve Argos ticaret rotasının üzerinde yer alan toprakların ticaretini kontrol altına alabilmektir [147].

MÖ 8. yy.da Syracuse ve Corcyra'da (Corfu) yer alan kolonizasyonlar, erken Korinth varlığını kanıtlamışladır. Burada hüküm sürmüş Bacchiadlar'ın gücü tarihsel verilerden bilinir. MÖ 613 yılında Kypselos tyran olmuş, 30 yıllık hükümdarlığı boyunca kendisini endüstriyel ve ticari gelişmelere adamıştır[148].

Daha sonra oğlu Periander (MÖ 583 – 543) hükümdar olmuştur. Bu zamanda Korinth'i, çömlek ve bronzu ticaret gemileriyle Grek dünyasının en uç noktalarına kadar taşımış oldukları görülür. MÖ 5. ve 4. yy.lar da meydana gelen Peleponnesos Savaşı (MÖ 431 – 404) ve Korinth Savaşı (MÖ 395-387) ile şehrin nüfusunda ve zenginde büyük bir düşüş gerçekleşmiştir. Fakat MÖ 350 den 325'e kadarki dönemde Grek anakarasındaki şehirlerin en popüleri ve en revaçta olan şehridir.

[146] Shaw 1967, 223.
[147] Morgan 1936, 7.
[148] Morgan 1936, 11.

Devam eden yıllarda Akha birliğinin temel üyesi olarak Roma ile keskin bir uzlaşmazlık içine girmişler ve kendi sonlarını hazırlamışlardır[149].

Grek şehri olan Korinth MÖ 146 yılında ki Achaean savaşında büyük zarar görmüştür. Romalı general L. Mummius'un lejyonları tarafından zarar verilmiş ve bazı senato komisyonundaki kişiler tarafından yağmalanmıştır. Bu şehrin insanları ise kölelik için satılmışlardır[150]. Bundan sonraki 100 yıllık süre boyunca burası ıssız ve terk edilmiş durumdadır[151].

Erken imparatorluk döneminde yazan Strabon, arkeolojik kalıntıların o zamanda birçoğunun yapım aşamasında olduğunu veya bitmiş olduğunu söylemesine rağmen Kenchreai'nin özel yapılarına hiçbir şekilde değinmeden sadece oradan sıradan bir yerden bahseder gibi söz eder[152].

MÖ 44 yılında Korinth'in uzun tarihinde yeni bir bölüm başlamıştır. Caesar'ın başkalarının yardımı olmadan karar verebilme yeteneği sayesinde Isthmian başkentine[153] orayı yeniden koloni haline getirecek kişiler yollamış ve Julius Caesar, kilit bölge olan Korinth'i yeniden kullanabilmek için burada bir Roma kolonisi oluşturarak yerleşime açmıştır[154]. Strabon yeni Korinth'in İtalikler tarafından kurulduğunu söyler[155]. Bu başlangıçtan sonra Roma kolonisi olan Korinth büyük bir gelişme göstermiş ve *Pax Romana* ile iyice zenginleşmiştir[156]. Korinth şehrinin yeniden şehirleşmesinin sağlanması için en başarılı plan ve çalışmalardan biri buranın limanı için yapılmıştır. Daha sonraları buraya yabancılar ve Grekler de gelir[157]. Bu yabancılar içinde çoğunlukla Yahudiler vardır. Vespasianus hükümdarlığı sırasında şehir büyük bir deprem geçirir. Hadrianus döneminde ise kent

[149] Morgan 1936, 12.
[150] Hohlfelder 1976, 222.
[151] Morgan 1936, 12.
[152] Hohlfelder 1976, 222.; Strabon 8. 6. 22.
[153] RE Supplementband IV 1924, 1033.
[154] Hohlfelder 1976, 218.; Strabo 8. 6. 23.; Plut. Caes. 57. Tenny Frank, Ceasar'ın planında Korinth'in rolünün çok büyük olduğunu belirtir. "Eğer Ceasar Isthmaian kanallarının kazımının projelerini yapabilecek kadar yaşayabilseydi, Korinth doğunun en büyük şehri haline gelen bu mücadelenin bilirdi." der. Tnny Frank, "Rome and Italy of the Republic," An Economic Survey of Ancient Rome, I, ed. Tenny Frank (Baltimore 1933) 318.
[155] Morgan 1936, 13.
[156] Hohlfelder 1976, 218.
[157] Morgan 1936, 13.

mimari açıdan güzelleştirilmiştir. MS 2. yy.a kadar Grek'in ticaret başkenti ve doğu Akdeniz'in en önemli kozmopolit merkezlerinden biri olmuştur[158].

MS 267'de Herulians işgaliyle şehrin bir bölümünde yıkım olmuştur. MS 361-363 yılları arasında Julian dönemine denk gelir. Bu dönemde buranın Hıristiyanlığa yönelmesini engelleme yolunda imparatorluk çok büyük uğraş vermiştir. Bu mücadelenin bir göstergesi antik pagan tapınaklarını restore etme çabasıdır. Bir pagan merkezi olan Kenchreai civarında yer alan İsis tapınağını onarım ve işlevsellik kazandırması bunun bir göstergesidir.

Depremler ve oluşturduğu dalgalar Saronik körfezini vurmuştur (MS 365 – 375)[159]. Yapılardan bazıları deniz seviyesi altında kalmıştır. MS 395 de şehir Goth Alarıc tarafından saldırıya uğrar ve yıkılır[160]. Bu doğal afetin açmış olduğu büyük tahribat ve imparatorluğun başarısızlıkları nedeniyle bölge yalnızlığa terk edilmiştir.

4. 3. 3. Kenchreai (Korinth) Limanı ve Liman Yapısı

Kimi şehirlerin kıyıdan uzakta kurulmasına neden olan faktörlerin başında bunların elverişli topraklara veya stratejik bir yerde iyi savunma olanaklarına sahip olması gelmektedir. Liman ihtiyacına bağlı olarak, bu yerleşimlerin kıyılarında ikinci bir şehir kurması zorunlu olmuştur. Küçük yerleşimler olan liman şehirlerinin çoğunun ayrı bir ismi bulunmaktadır. Bu özel isimlilerden olan Korinth'in liman kasabaları olan Kenchreai ve Lechaeum'dur[161].

İlk zamanlarda bir kıstak biçiminde yerleşmiş olan Korinth, doğu – batı trafiğini denizden ve güney – kuzey trafiğini de karadan kontrol edebilmek için Korinth Körfezi'nde yer alan Lechaeum ve Saronik Körfezinde yer alan Kenchreai adında iki liman kurdu. Bunların ilkini batıda yer alan Korinth Körfezine ve diğerini doğuda yer

---

[158] Hohlfelder 1976, 218.
[159] Hohlfelder 1976, 225.; Zoisous 4. 18; N. N: Ambraseys, "Data for the Investigation of the Seismic Sea-Waves in the Eastern Mediterranean", Bulletin of the Seismological Society of America 52 (1962) 899-900.
[160] Morgan 1936, 14.
[161] Akarca 1972, 22.

alan Saronik Körfezi'nin elverişli koyuna yerleştirdi[162] (Har. 5). Lechaeum limanı İtalya ve Sicilya limanları, Kenchreai limanı ise Doğu Akdeniz limanları ile ticarette bağlantı noktaları olmuşlardır. Bunlardan Kenchreai incelemiş olduğumuz sikkelerde betimlenen limanlardan biridir. Bu nedenle daha çok Kenchreai limanı çalışma alanımıza girmektedir.

Kenchreai Antik Çağlardan beri bilinmektedir[163]. Yunan Döneminden ilk çağlara kadar Kenchreai kıyısı, Korinth ve merkez Yunan şehirleri için Ege ve Doğuya açılan bir yol olmuştur[164]. Kenchreai, antik dönemde Saronik Körfezinden Korinth Körfezine veya bunun tam tersi yönünde yolcuların ve malların kara yoluyla sevk edildiği önemli bir liman kentidir.[165] Burası Korinth'in Doğu ile karlı ticari faaliyetler yaptığı bir üs olarak kullanılmıştır[166].

Yapılan kazılar sonucunda Kenchreai'nin bir Roma yerleşkesi olduğu ortaya çıkmıştır[167]. Eliptik biçimde olan Korinth limanı MÖ 146 da Korinth'in tahribinden önce yalnızca demir atma yeridir[168]. Kenchreai'de ki Roma limanı 450 – 500 m'lik kıyı şeridi olan, kuzeydoğuya bakan bir burunda yer alan doğal bir koya sonradan inşa edilmiştir[169]. Kalıntıların birçoğu su yüzeyinde görülebilir olan elips biçimindeki havzanın Kenchreai limanı olduğu düşünülmüş, fakat kazılar yapay limanın Roma döneminde yapıldığını göstermiş olması nedeniyle Roma limanın batısındaki üçgen şeklinde ki alüvyon ova, Grek zamanındaki Kenchreai'nin ana limanı olduğunu düşündürmüştür.

Uluslararası ticarette üst sırayı yeniden almak için Korinth'in birçok liman araç gereçlerine ihtiyacı olmuştur. Korinth yeniden kurulduğunda ya da kurulmasından kısa bir süre sonra Kenchreai'nin Grek limanını iyileştirmekten ziyade bir öncekine komşu yeni bir liman inşasına başlamak için yüksek bir yönetici tarafından bir karar alınmıştır.

---

[162] Shaw 1970, 90.
[163] Shaw 1967, 223.
[164] Gazda 1981, 316.
[165] Shaw 1967, 223.
[166] Shaw 1967, 223.
[167] Hohlfelder 1976, 220.
[168] Packer 1979, 497.
[169] Hohlfelder 1976, 220.

Kenchreai derin denize ve bazı özel avantajlara sahipti. Aynı zamanda liman yapımı için uygun ve korunaklıydı. Bu liman yapısının güneyi korunmuştur.[170] Antik dönemden beri özellikle bu koruma kuzeydoğu rüzgarı içindi [171]. Ayrıca liman doğal bir dip kayanın üzerinde yer almaktadır[172]. Buradaki çalışmalar kentte açılan sondajların yanı sıra daha kapsamlı kazılar ile kıyı boyunca uzanan sualtında kalmış yapı temelleri, rıhtım ve dalgakıranlar ile sualtında görülebilen yapısal elemanları da kapsayan bir çalışma olup, buranın liman özellikleri dört ana bölümde toplanabilir[173].

Helenistik hamamdan başlayarak, yarım mil güneydeki burnuna kadar sahil boyunca uzanan liman, kıyıyı koruyan doğal bir limandır (Res. 15). Korinthia'nın bu bölgesinin, günümüzde olduğu gibi antik dönemde de hakim olduğu düşünülen, güçlü esen doğu – kuzey rüzgarlarına karşı, derin içbükey kıvrımı sayesinde elverişli doğal bir barınaktır. Liman kendisini doğudan ve güneyden rüzgara kapatan iki burna sahiptir (Çiz. 3). Bazı dönemlerde rıhtım ve dalgakıranlar doğal biçimi kullanılarak veya bazı çeşitli yapıların eklenmesiyle geliştirilmiştir[174]. Her iki burunda kısmen doğaldır fakat Roma Dönemi ve olasılıkla Antik Grek Dönemleri boyunca birtakım genişletme, yükseltme ve eklemeler yapılmıştır. Bütün bunların yapılışının amacı bugün bile fırtınadan kaçan gemilerin demirlediği limanı güçlü kuzey – doğu rüzgarından korumaktır[175].

Kuzeydoğu burnu (Çiz. 4), liman alanının arkasındaki platodan inen tepenin birinin alçak eğiminden oluşur. Dalgakıran burnunun şekillendirdiği uzun, dar, yüksek alan denizle güney yönde yaklaşık 110 m sonra buluşmaktadır[176] (Res. 16-17). Yamaç, bölgenin karakteristik yapısı olan kaba konglomeralar; gözenekli kireç taşları ve ayrıca killi topraktan oluşur. Bu yamacın en yüksek noktası 35 m'den 45 m'den deniz seviyesine düşer[177]. Kuzeydoğu burnunun batı bölümü, antik dönemde demirlemek veya yanaşmak için ideal derinlikte ve korunaklı bir dalgakırandır. Bu

[170] Lehman – Hartleben 1963, 53.
[171] Shaw 1967, 223.
[172] Gazda 1981, 317.
[173] Ön rapor ve ilk sezon çalışmalarının planlarını görmek için Hesperia, 33 (1965) 134-145 bakabiliriz.
[174] Scranton – Ramage 1964, 127.
[175] Shaw 1967, 223.
[176] Hohlfelder 1976, 221.
[177] Shaw 1967, 223.

mendirek kıyıda henüz tarihlenmemiş kuleden başlayarak, güneye doğru 130 m uzanır. Mendireğin güney kıyısının derinliği 4 m'dir. Mendireğin doğusu yamaç biçimine uygun olarak daha kademeli bir eğimle alçalırken, batı ve güney kıyısı boyunca aniden 10 m'ye veya daha derine düşüşler görülür. Mendireğin doğu ve batı kenarında, özellikle de batı kenarı boyunca moloz dolgu malzemeleri kullanılarak, yan eğimlerde yataklaşma ve düzeltme yapıldığı görülmektedir[178].

Güneybatı dalgakıranı denize bakan düz, dar ve yüksek yerlerin fırtınalardan korunaklı olması ve düzenli hava şartları sunması moloz, kaya, kum içeren iki geniş dalgakıranın inşasıyla daha çok değer kazanmıştır. Güneydoğudaki tepeden uzatılarak yapılmış burun en eski dalgakıran yapılarına benzerlik gösterdiği bölümler vardır (Çiz. 5).[179] Buranın en önemli yeri bu dalgakıranın sonunun bir rıhtımla birleştirilmiş olarak devam eden kısmıdır[180]. Güneybatıya uzanan dalgakıran iki parçadan oluşur. Birçok yapı tarafından ayrılmış olan iskele denize 100 m – 150 m kadar uzanmaktadır. Güneybatı rıhtımının sonundan denize doğru mendirek 90 m güneydoğu yönünde devam eder[181] (Çiz. 6). Güneybatı burnu diğer burna göre daha kapsamlı araştırılmıştır. Yalnız, en erken dönemlerden beri var olan karanın doğal uzantısı hakkında üstünü kaplayan toprak ve sonraki yapılaşmadan dolayı çok fazla bilgi sahibi olmak söz konusu değildir. Liman içindeki çamurun kalkarak kuzeydoğudan güneybatıya doğru ilerlemesi, kuzey burundaki çamurun kalkarak hiç durmadan, güney rıhtımın güneyine ve kuzeyine birikmesine yol açmıştır. Güneybatı burnu veya daha basitçe güneybatı rıhtımı, kıyıdan 150 m ileridedir. Geniş bir rıhtım ve dalgakırandan oluşan güney rıhtımının en geniş yeri 60 m'dir. Dalgakıran ve rıhtım, farklı derinliklerdedir. Erken dönemdeki antik dolgu, kum ya da doğrudan anakaya üzerine dökülen moloz yığınlarından oluşmuştur. Güneydeki yapı sahası aşağı yukarı kıyının doğal eğimiyle aynı seviyedeyken, kuzeyde özellikle de mendireğin kenarları boyunca dik uçurumlar vardır[182].

[178] Shaw 1967, 224.
[179] Lehman – Hartleben 1963, 53.
[180] Scranton – Ramage 1964, 125.
[181] Hohlfelder 1976, 221.
[182] Shaw 1967, 224.

Kuzey mendireğin bulunduğu alanda sualtında yapılan araştırma ve kazılar eşliğinde birkaç antik yapı meydana çıkarılmıştır. Mendireğin kuzeydoğu sınırı boyunca MS 2. ve 6. yy. arasına ait büyük bir Bizans yapısının sualtında kalan uzantısı ve sualtında izlenebilen kalın moloz yığını, sıvalı duvar ve aşınmış harç zemin bulunur. Kıyıdan doğuya doğru gidildiğinde 1.63 m derinlikte, düzensiz yerleştirilmiş kireç taşı bloklardan oluşan geniş bir yol bulunur, bu da antik iskeleyi gösteriyor olabilir. Kıyıdaki kuleden başlayarak mendireğin ortası boynunca belkemiği gibi uzanan bir duvar, moloz temel ve kalın harç üzerine yerleştirilmiş devşirme kireçtaşı bloklardan oluşur[183]. Bu duvarın içine ortalama çapı 1.05 m olan küçük bir kemer yerleştirilmiş, devşirme 13 kolon tamburu bulunmuştur. Bu tamburların kullanım amacı tam olarak bilinmemektedir. Duvar, karadan ayrıldıktan 120 m sonra, seviyenin birdenbire 6 m'den 21 m'ye düştüğü noktada sonlanır. Burada moloz yığını arasında 2.50 m'ye 1.50 m ölçüsüyle duvarın son bloğu görülür[184].

Güney rıhtımının üzerinde ise daha ilginç yapılar bulunur (Res. 18 – Çiz. 8). Burası tarih boyunca değişime uğramıştır fakat hiçbir yerinde güneybatı kutsal alanı ve daha sonraki Hıristiyan yerleşmesi hariç, başka bir detay takip edilemez[185]. Burada üç büyük yapı sahası bulunur. Rıhtımın bir uzantısı olan mendirekte ise mendireğin kenarı boyunca uzanan kalın istinat duvarının desteklediği, kısmen taş döşeli yoldan başka bir kalıntı yoktur[186]. Yukarıda bahsedilen üç büyük yapı sahasından birincisi, güney rıhtımın kuzey kenarı boyunca üç yapı temelinden oluşan, zemin seviyesindeki duvarlardır. Bu üç yapı boyutları farklı olmasına rağmen ortak kullanımlı arka duvarları ile planda benzerlik gösterirler. Bu binalar kuzeydeki ve güneydeki dar yollar ile ayrılmışlardır. Bu yapı kompleksi, kuzey kenar boyunca uzanan yolu güçlendirmek için örülmüş kalın iki istinat duvarı arasında kalmıştır. Bu kompleksin 2. ve 3. binalarını izlemek daha zordur. Çünkü kompleksin duvarlarının karadaki uzantısı bir kilisenin geçit ve neflerinin altında kalmıştır. Bu üç yapı gerek rıhtımdaki pozisyonları, gerek boyutları, gerekse de birbirleriyle alakalı

[183] Shaw 1967, 224.
[184] Shaw 1967, 225.
[185] Scranton – Shaw – Ibrahim 1978, 53.
[186] Shaw 1967, 225.

düzenlenişleri ve de kullanımları, bağlantılı oldukları yollar için yapılacak tahmine göre depo yapılarıdırlar[187](Res. 19 – 20) . Kenchreai'de MS 1. yy.ın ilk yarısından itibaren depolar büyük ve önemli yapıtlardır[188].

İkinci yapı merkezi deponun güneyinde yer alır. Burası bazen su seviyesinin üzerine çıkan duvarlarıyla birlikte dört veya daha fazla bitişik odayı kapsar. Buradaki büyük apsidal formlu bir oda içinde iyi korunmuş bir mozaik zemin vardır[189] (Res. 21).

Üçüncü yapı alanı ise rıhtımın güneydoğu bitiminde bulunur. Burada su seviyesi 1 m – 3 m dolaylarındadır. Burada 60 m genişliğindeki alan üzerine konumlandırılmış 40 m²'lik en doğuda yer alan deponun bir bölümü görülür. Aynı zamanda burası son derece kalın gözenekli blok yollar ve temellerle kaplıdır. Kısmen de olsa moloz ile kaplanmış bu alanda suyun derinliği 1.50 m'den 3.00 m'ye kadar değişir. Altı veya daha fazla bölmeden oluşan bir grup oda, ortalama birbirlerine 60 cm'lik eşik veya kanalla bağlantılı olarak yolun kenarında yer alır (Çiz. 7)[190]. Buradaki geçitler, karşılıklı kesilmiş iki oyuğun içine oturtulmuş taş, ahşap veya pişmiş toprak levhalarla açılıp kapatılabiliyorlardı. İskeledeki çok sayıdaki yapı birbirine bağlı ve kanallarla da denize bağlantıları olan bir dizi dikdörtgen havzalardan oluşmaktadır. Bu kanalların birçoğu temizlendiğinde, su akışını kontrol etmede kullanılan çift kapılara yerleştirildikleri görülmüştür. Bu balık tanklarının ya da piscina'nın eski Akdeniz kültüründen bilinen iki ana tür ile karşılaştırılması sonucu, tasarım bakımından birçok yönden Kenchreai'dekinin eşsiz olduğunu gösterir[191]. Kenchreai'de tanklarda bulunan kalıntılar MS 1. yy.dan kalmadır. Kanalların, doldurulduğu Geç Roma Dönemine kadar kullanımı devam etmiştir[192]. Kullanım amaçları net olarak bilinmediğinden buraya geçici olarak kanal kompleksi

[187] Shaw 1967, 225.; R. Scranton and E. Ramage, op. Cit. (supra n. 4) 138. Bkz. O. Testaguzza, " The Port of Rome", Archaeology 17 (1964) 173-180; A. Zanelli, " II Porto Romano Di Leptis Magna", Bolletino del Centro Studi per La Storia Dell Architettura 13, Suppl. (1958).
[188] Cummer 1971, 231.
[189] Shaw 1967, 225.
[190] Shaw 1967, 225.
[191] Gazda 1981, 316.
[192] Gazda 1981, 316.

adı verilmiş[193]. Ayrıca bu rıhtımdaki deponun tarihi, seramik kalıntılarına bakılarak MS 1. Yüzyıl olarak düşünülmektedir. Bu liman kıyısındaki yapılar Augustus Döneminde inşa edilmiş ve Geç Antik Döneme kadar kullanılmaya devam etmiştir.

Kenchreai'nin en karışık mimari kalıntıları iki tapınağa aittir (Çiz 9). Biri güneybatı dalgakıranın güneye doğru ucunda yer alır. Augustus döneminden MS 7. yy. kadar, 11'den fazla yapı dönemini bulunmuştur. Bu tapınağı geliştirme ve yeniden yapılandırma MÖ 1., 2., 3. ve 4. yüzyıllarda (dörtten sekize kadar olan zaman, MS 100 – 375) yapılmıştır. Bu zaman süresinde üst bölge; çeşme, tapınak ve uzun bir yoldan oluşan ikinci yapıya bir dromos ile bağlanır. Milattan sonra 375'te ikinci bir felaket ile bu çalışma yarıda kesilmiştir. Kurulumunu beklerken çeşmede depolanan paneller terk edilmiştir ve çeşme yapısı yıkılmıştır. Beşinci yüzyılın başında, bu alan yeniden yapılandırılmış ve Hıristiyanların kullanımına tahsis edilmiştir. Daha sonra, tüm bina yıkılmış, 6. ve 7. yy.da kısmen yeniden inşa edilmiştir. Hıristiyanların kullanımından önce tapınakta herhangi bir dine hizmet ettiğine dair bir kanıt olmamasına rağmen buradaki cam mozaikte betimlenen figürlerin Mısırlı karakterleri, coptic stilde yapılmış insan figürleri, biçimsel bordür desenleri bir İsis kutsal mekanı olduğu havasında verilmiştir[194]. Burada betimlenen portreler Homeros, Platon, Theophrastus ve diğer birçok örnekteki heykel betimlemelerine benzerdir ve bu adlandırılmamış portreler Memphis Serapieion'daki Grek bilginlerini hatırlatır. Pausanias ve Apuleius'ın kalıntıları, iki tane yazıt, imge incelemesi ve opus sectile panellerinin şekilleri de bunlar arasındadır. Ayrıca bu yapı Mısır dininin birçok dinsel törenlere uygun olabilirdi. Bu tapınaktaki Isis'in ibadeti, 4. yüzyılın son çeyreğinde muhtemelen Hıristiyanlığa hizmet etmiştir. 5. yüzyılın başlarına kadar vaftiz etme vardı. Ayrıca burada yapılan kazılar sonucunda Asklepios kutsal alanının olduğu anlaşılmıştır.

Limanın kuzeybatısında sonradan Aphrodithe'ye ait olduğunu söylediği diğer bir tapınakta mimari gelişimin dokuz aşaması tespit edilir (Çiz. 10). İlk üç aşama sadece birkaç duvardan oluşur. Fakat diğer dönemlerin kalıntıları da vardır. Dördüncü dönemden, birkaç oda ve avlu seçilebilir. Binanın Aphrodithe'nin tapınağı

[193] Shaw 1967, 225.; Reported by J. Hawthorne op. Cit. (supra n. 4).
[194] Scranton – Shaw – Ibrahim 1978, 73.

olarak görülmesini destekleyen tanım Pausanias tarafından yapılmıştır. Eğer bu doğruysa, en azından 4. yy.ın sonuna kadar Kenchreai'de dinin varlığını sürdürdüğü sonucuna varılabilir[195]. Ayrıca liman çalışmalarında MS 375 yılına ait, camdan opus sectilelerle yapılmış 1.68 m X 0.82 m ebatlarında Kenchreai limanın betimlemesi yer alır (Res. 22). Bu betimleme de dörtte üçlük bir açıdan sütunlu revaklardan oluşan liman binası ve tapınaklar göze çarpmaktadır[196].

Bir diğer yapı da burada MS 6. yy.da oluşturulmuş görkemli bir deniz feneri yapısıdır.

Limanın genel planı Prof. Dr. Joseph tarafından yeniden yapılmıştır, bu plan Portus'un büyük Claudius limanıyla karşılaştırılarak yapılmış olabilir. Kenchreai'nin olasılıkla çağdaşıdır. Her iki Portus limanına göre Kenchreai'nin dalgakıranlar arasında su derinliği daha fazlaydı. Limanların girişlerinin boyutu karşılaştırılabilir fakat Kenchreai limanı Claudius limanına göre daha korumasızdır. İlaveten Portus'un büyük liman kompleksleri gibi kapalı yapıları alüvyona karşı koyamamış aynen Kenchreai de kıyıdan sürüklenenler ve çevreden gelen kumullarla Portus gibi zarar görmüştür. Tabi ki Kenchreai'nin yakınında büyük bir nehir yoktur. Fakat Kenchreai'yi çevreleyen tepelerden limana alüvyonlar birikmiştir. Bunlar hareketli kumullardır. İlk olarak limanın güneyinde görülmüştür. Bu kumullar ve sürüklenenler dalgakıran dışında deniz ticaretine zarar vermemiştir. Bugün bile bakımsızca geçen yüzyıllar sonucunda Kenchreai hala kolaylıkla Roma ticaret gemilerini alabilirken[197] Portus ise uzun zaman önce değişen alt kumlarıyla bu mücadeleyi kaybetmiştir. Kenchreai ise Roma deniz mühendisliğinin zekasına tanıklık etmiş bulunmaktadır[198].

[195] Gazda 1981, 317.
[196] Friedman 2003, 78.
[197] Kenchreai'nin iki dalgakıran arasındaki suyun derinliği bugün 30 m civarındadır.
[198] Hohlfelder 1976, 222.

4. 3. 4. Kenchreai (Korinth) Liman'ının Sikkesi

Grek şehirleri Roma'ya sonsuz saygılarını ve bağlılıklarını göstermek zorundaydılar. Sikkelerin üzerine darp edilecek şekil ve figürlerin seçiminde özgürdüler yalnız bu figürler gelenekleri, dönemleri ve çağdaş olayları yansıtmalıydılar ve de yansıtırlardı. Yani imparatorluğun onurunu zedeleyecek hiçbir figür sikkelerin üzerinde yer almazdı. Korinth'in Kenchreai sikkelerinde, limana direkt bağışta bulunan imparatorlar anılırdı[199].

Pausanias limanın en çok gelişme kaydettiği zamanı Antoninus Pius'un (MS 138 – 161) imparatorluk dönemi olarak ifade eder. Bu kanı imparatorun sikkelerinde ön yüzde kendi portresi arka yüzde ise Kenchreai'nin liman betimlemelerinin olması ile desteklenmektedir (Res. 23 – Çiz 11). Bu darp Pausanias tarafından tarif edilen limanı betimler. Limanın sonunda tapınaklar vardır. Sikkenin arka yüzünde limanın içine konumlandırılmış durumda bir Poseidon heykeli yer alır. Strabon ve Pausanias limanın iki ucunda sonlandıran yapıları limandaki en büyük yapılar olarak görürken orta yerde bulunanlardan söz etmezler[200].

Yaklaşık yarım dairesel formlu bir liman manzarası sikkenin ana konusudur. Bu limanın her iki sınırında tapınaklar yer almaktadır. Bu tapınaklar ya sütun sıraları, ya bir grup gemi, ya da iskele kızağı gibi görünen şekliyle birbirlerine bağlanmışlardır. Kenchreai sikkesinde dalgakıranının bir ucuna Isis tapınağı, dalgakıranın diğer ucuna ise Asklepios tapınağı simgesel olarak yerleştirilmiştir[201]. Limanın dışında girişin tam karşısında ise denizin üzerinde üç tane gemi yer almaktadır. Limanın tam içinde üç dişli yaba ile yunus balığını tutan Poseidon'un bir heykeli bulunur. Yalnız limanda önemli bir yer tutan depo binalarının sikkenin üzerine işlenmemesi çok ilginçtir. Bu taslak üzerindeki olan lejantta C(OLONİA) L(AVS) J(VLIA) COR(INTHUS) yazmaktadır. Tasvir edilen liman, Korinth'e hizmet etmiş iki ticaret merkezi olan Lechaeum ya da Kenchreai'dir. Limanın özel bir kimliği olmasa da Pausanias'ın metninin ışığında buranın Kenchreai olduğu konusunda şüphe yoktur.

---

[199] Hohlfelder 1976, 223.
[200] Hohlfelder 1976, 223.
[201] Price – Trell 1977, 82.

Bu Korinth sikkesi, Antoninus Pius'un imparatorluğu sırasında denizcilik olaylarında askeri ilgiyi anmak için imparatorluk boyunca kullanılmış birçok benzer yerel baskıdandır.

Aline Abacherli Boyce tarafından bu sikke detaylı bir şekilde incelenmiştir. Historia Augusta'da[202] kesinlik ifade eden Antoninus Pius'un çalışmaları nümizmatik bir kanıt sağlamış olur.[203]

Sikke üzerinde tasvir edilen Korinth'in kurulduğu yıl olan MS 44'de, liman girişine yerleştirilen bu colossal bronz heykel büyük bir olasılıkla Caesar kolonisi olduğu döneme aittir[204]. Kenchreai'nin yeniden kolonileşmesinden kısa bir süre sonra Strabon[205] yapmış olduğu ziyarette tapınaklardan veya bir heykelden bahsetmemiştir. Onun bu yapılardan bahsetmemiş olması bu büyük yapım çalışmalarının gelecekte olduğunu gösterir. Strabon'un ziyaretinden kısa bir süre sonra veya Pausanias'ın ziyareti ve yazdıklarından önce, Antoninus'un egemenliği sırasında ya da hemen sonra liman tesisleri inşa edilmiş ve Poseidon heykeli dikilmiştir[206]. İmparatorluk dönemi boyunca Korinth kent darphanesi, genelde bölgesel önemi olan olayları bronz sikkeler üzerinde göstermiştir. Pausanias tarafından yaklaşık olarak açıklandığı gibi Antonin'ler dönemine kadar liman, Korinth sikkelerinde bir yapı olarak görülmemiştir.

Lehmann – Hartleben tarafından ele geçirilecek kanıta bakılacak olursa tapınağın olduğu liman sahnesi genel tip olarak Antonin'ler Dönemi sırasında basılan iki seri sikkede görülmektedir[207]. İlki ve olasılıkla en erken olanı, diğer sikkedeki betimlemelerden farklı olarak, Poseidon sola dönük, ayakları çapraz şekilde açılmış ve sol kolu yana doğru uzatılmış şekilde verilmiştir. Ayrıca sol taraftaki tapınağın girişinde sütunların arasında da bir figür verilmiştir (Res 24). Bu serinin özel ya da genel anısal amaçları bir tarafa bırakılacak olursa, limanın nümizmatik yorumu

[202] Boyce 1958, 67 – 68.; S.H.A. Pius, 8, 2-3.
[203] Boyce 1958, 67 – 68.
[204] Imhoof – Blumer – Gardner 1887, 17.
[205] Hohlfelder 1970, 327.; Strabon VIII,6. 2.
[206] Hohlfelder 1970, 327.; H. N. Fowler and R. Stillwell, Corinth, I, Introduction-Topography-Architecture, Cambridge, 1932, p. 74.
[207] Lehmann – Hartleben 1963, Taf. III. 10 – 11.

Pausanias'ın açıklamasıyla aynı zamana rastlamaz. Hem sikkede hem de Pausanias'ın yorumunda, limanın bir ucunda bir tapınağın diğer ucunda ise başka bir tapınağın varlığının bildirilmesine rağmen, Poseidon imgesinin yeri üzerinde uzlaşılamamaktadır. Sikkenin üzerinde Poseidon figürü açık bir şekilde dalgakıranların arasına, limanın tam ortasına yerleştirilmiştir. Pausanias'ta ise denize doğru uzanan dalgakıranın üzerinde yer almaktadır.

Leake'in önerisi Antonine parası üzerindeki ifadeyle aynı doğrultudadır ve heykelin limanı oluşturan iki burunun üzerinde değil de batmış bir resif veya kaya üzerinde durduğu yönündedir. Pausanias olan yorumunda Frazer, Facius'un düzeltmesi ile Antonine parası üzeride tasvir edilen liman sahnesini uzlaştırmaya çalışmıştır. Frazer[208] şunları söyler: "……. orta noktaların birinde (kıyının iki sınırından birindeki iki rıhtım arasında) limana ulaşan bir dalgakıran Poseidon'un bir imgesini taşımıştır."

1968 de kuzey dalgakıranının son durağının dışına yakın bir yerde daha geniş bir platform keşfedilmiş ve araştırılmıştır. Bu, büyük bir ihtimalle heykelin yeri olabilir.

Chicago ve Hindistan üniversiteleri tarafından yapılan toprak ve sualtı kazıları Pausanias, II,2,3[209] ile ilgili bazı özel bilgiler ve Kenchreai limanının doğasına ilişkin daha yeni genel bilgiler ortaya çıkarmıştır. Para üzerinde tasvir edilen ve Pausanias'ın bahsettiği ibadethanelerin varlığını desteklemek için bazı arkeolojik kanıtlar meydana çıkarılmıştır. Limanın kuzeydoğu durağındaki(C bölgesi) kazılar, bu bölgede bir ibadethanenin görüntüsünü öne süren önemli bilgiler sağlanmıştır[210].

Burnun güneybatısında (A Bölgesi ve Güney dalgakıranı) karada ve deniz altında geniş araştırmalar yürütülmüştür. Burada, bazıları şuan batmış olan birçok yapı izleri keşfedilmiştir. Dini bir yapıya ait olabilecek bu yapısal kalıntılar İmparatorluk devrinin birçok dönemine kadar dayanır. Bu kompleks yapıda, gemi kasalarında sağlam bulunan içinde çok çeşitli opus sectile panelleri olan çokgen bir

[208] Bkz. J. G. Frazer, Pausanias's Description of Greece, London, 1930, 65.
[209] Bkz. Joseph W. Shaw, " Shallow-Water Excavations at Kenchreai," A.J.A., LXXI, 1967, 223-231.
[210] Hohlfelder 1970, 329.; Scranton and Ramage, op. cit., pp. 159f.

oda bulunur. Birçok paneli ayıran Nilotik (Nil yöresine ait) bir tema yer alır, bu da İsis tapınağı arasında muhtemel bir bağ ileri sürmektedir[211].

Sikke üzerinde tasvir edildiği gibi, limanın genel şeklinin kesin olduğu söylenemez. Bugünkü Kenchreai köy bölgesi ile antik limanın yarım dairesel nümizmatik resmi hemen hemen aynı zamana rastlasa da, kara ve denizaltının çeşitli noktalarında yapılan kazılar antik liman için Anthedon yakınlarındaki Geç Roma - Bizans liman ustalıklarına benzer bir dizaynı olduğu görülür[212]. Denizdeki üçgenin içeri girişini ya da dalgakıranların ve tapınak formlarının hemen dışını gösteren limanın resimli sunumu gerçekçi olmaktan çok geleneksel olarak görülebilir. Bu durum ayrıca rıhtımları birleştiriyor gibi görünen eğri ya da yarım dairesel sütun dizileri veya gemi kızakları için de doğru olabilir. Ne karada ne de böyle yorumlanan hiçbir yapının kalıntıları açığa çıkarılmamıştır. Poseidon'u ya da onu destekleyen temelin ya da platformun izlerini bulmak ümidiyle hem şuan batmış dalgakıranlara hem de limanın ağzına çok yakın bölgelerde detaylı bir sualtı araştırması yapılmıştır. Yüz ayak derinliği aşan liman içi ve dışında sürdürülen bu yoğun araştırmalar bronz heykelin ya da üçüncü bir dalgakıranın herhangi bir kalıntısını, batmış bir kaya ya da resifi ve büyük heykeli destekleyen kalıcı bir yapıma dair herhangi bir kalıntıyı ortaya çıkarmamıştır. Dahası limanın ağzında suyun büyük derinliğini (bazen yüz ayağı aşkın), Kenchreai koyunu bazen hala şiddetle vuran sert fırtınaları ve liman girişinin genişliğini (200m) düşünürsek, limanda "hareketli" bir heykelin varlığı çok düşük bir ihtimaldir. Hareketli bir platformu olası tüm hava koşullarına dayansın diye palamarla bağlamak zor bir iş olurdu. Palamarla bağlanarak desteklenen nesnenin doğası, değeri ve önemi göz önünde bulundurulursa karşılaşılabilecek riskler çok fazla olurdu.

Öyle görünüyor ki Kenchreai liman sikkesinin metal kalıp oymacısı, ters yüz dizaynı içerinde daha iyi bir artistik denge elde etmek ve belki de heykelin kendisini

[211] Hohlfelder 1970, 330.; Robert L. Scranton, "Glass Pictures from the Sea," Archaeology, XX, 1967, pp. 163-173, for a discussion and illustrations of the opus sectile panels.
[212] Hohlfelder 1970, 330.; H. Schlager, D. J. Blackman, and J. Schafer, " Der Hafen von Anthedon mit Beitraigen zur Topographie und Geschichte der Stadt," Arch. Ans., LXXXIII, 1968, plans 2 and 4.

vurgulamak için ki eğer özellikle konunun niyetine göre olduysa, imgeyi limanın ortasına yerleştirmiştir.

Limanın sikke üzerine işlenirken uygulanmış olan bakış açısına bakıldığı zaman şunları söyleyebiliriz: Resim 23 de, liman havzası kuşbakışı verilmiştir. Limanda yer alan yedi sütunlu üzeri kapalı yapıya 45 derecelik bir açıdan bakılmıştır. Yalnız bize göre sol tarafta ki dalgakıranın sonunda yer alan, Isis tapınağı olduğunu düşündüğümüz üçgen çatılı yapı ve bu yapının solunda bulunan ağaç tamamen cepheden verilmiştir. Diğer tarafta ki dalgakıranın sonunda yer alan tapınak olduğunu düşündüğümüz yapı ise dörtte üçlük bir açıyla işlenmiştir. Sikkenin alt tarafında yer alan gemiler profilden verilmekle birlikte, yelkenlerinin verilişinde ki dörtte üçlük görünüm de gözen kaçmamaktadır. Limanın ortasında yer alan Poseidon heykeli cepheden verilmiş olup, sol kol ve bacak hariç vücudunda dörtte üçlük bir dönüş görülmektedir. Bu sikkede söz ettiğimiz özellikler hemen hemen aynı şekilde resim 24 de yer alan Kenchreai limanının betimlendiği diğer sikkemizde de aynıdır.

Gemilerin aynı hatta değil de biraz altta ve üstte verilerek, ayrıca üstte olanların boyut olarak küçük verilmesi, altta olanların ise daha büyük verilmesiyle betimlemeye bir perspektif kazandırılmak istediği açıkça fark edilebilmektedir. Yalnız bu verilen derinliğin yeterliliği çok azdır. Figürlerin birbirine orantısallığına bakacak olursak, orantıya dikkat edildiğini söylemek çok da doğru olmaz.

4. 4. Methone Kenti

4. 4. 1. Methone'nin Yeri

Peleponnesos' un güneybatı ucunda, Messenia'da yer alan bir kenttir (Har. 6). Kentin yerel adı Methone'dir. Orta Çağda ve modern zamanda adı Mothoi ya da Modon'dur. Bu yer Antik Dönemde de, Orta Çağda da aynen bugünkü yerindedir[213].

4. 4. 2. Methone'nin Tarihçesi

MÖ 8. yy.dan itibaren antik kaynaklarda aynı adı taşıyan beş kentten bahsedilir. Bazen bu altıya da çıkar (Stephanos ve Plutarkhos)[214]. Grek Homer anlatıcılarının Methone'nin Messenia'nın yedi şehri arasında sayıldığını söylemektedir. Agememnon ile Akhilleus arasındaki mitoloji de buradan bahsedilir. Ovalık bir alan olan Methone, Argos'dan gelen yerleşmeciler tarafından yani Nauplia'dan gelen Spartalılar tarafından yerleşim görmüştür. Pausanias'a göre Argos kralı Damokratidas zamanında (6. yy.ın sonu) II. Messenia savaşı oldu. Methone Spartalı Perioiken şehirlerindendir. Diodoros' a göre Tolmides kendi döneminde Peleponnesos'dan Methone' ye göçmüştür. Burada kısa zaman durmuş ve Methoneliler tarafından el üzerinde tutulmuştur. Bütün bu anlatılanlar tam tarihsel gerçekler olmayabilir ama Thukydides'de bunlardan bahseder. Messenia şehirlerini tasvir ederken Naupliyalılar'dan ve Spartalılar'dan Methone'de oturanlar vardır[215].

Skylax da bütün bu adamların Spartalılar'a karşı sorumlu olduklarından bahseder. Messenia ile olan bağlantılarını da Spartalılar'a bildirirlerdi[216]. Olasılıkla ilk defa Makedonyalı Philip MÖ 338 yılında Messenia ile olan bağlantısını sonlandırmıştır. 3. yy.ın başlarında Methone İliryalı deniz korsanlarının saldırısına uğrar. Pausanias da bundan bahseder. Burada şöyle yazar: Arad'dan Mısır'a kadar Ptolemaios II'nin korumasında olmak istiyorlar ve bunu teklif edenler vardı. Daha sonrası için şöyle bir görünüm çizilir bu yüzyıl boyunca Methone bağımsız olmuş

[213] RE 1932 XV. 2, 1382.
[214] RE 1932 XV. 2, 1385.
[215] RE 1932 XV. 2, 1383.; Pausanias IV 35, 2. 24, 4. 27, 8.
[216] RE 1932 XV. 2, 1384.; Weil Ztschr. Für Numism. IX 1882, 227. Athen. Mitt. VII 1882, 211. Kolbe IG VI s. 275.

olmalıdır. Bakır sikkeler üzerinde şehrin otonom zamanlarına ait "MO" baskısı görülür. Bu zamanda şehrin bağımsızlığına işaret eder. MÖ 191 yılında Titus hakem kararı ile zorla Messenia'dan ayrılır. Akha bağlantısı ortaya çıkartılır. Methone yanında bulunan diğer şehirlerle beraber diğer yerlerden ayrılır. Bu çok büyük bir ayrılıktır. Bundan sonra bu yerler büyük ihtimalle kendi özerk birliklerini oluşturmuşlardır. Aktium savaşında yani MÖ 31'in ilkbaharında Agrippa bu şehri ele geçirmiş ve burada Mauretanialı Kral Bogos Antoniusla parti yoldaşı olmuştur[217]. Şehir böylelikle özgürlüğünü kaybetmiştir. MS 365 yılında Methone sel felaketine uğrar ve çok zarar görür. Orta Çağ da bu yer liman yeri olarak kullanılır ve sur duvarlarıyla ayrı bir önem kazanır[218].

4. 4. 3. Methone Limanı ve Liman Yapısı

Pausanias'a göre Mothon olarak adlandırılan şehir tehlikeli kayalıkların bulunduğu noktada yer alır. Liman Geç Antik Çağ da ve Ortaçağda daha da gelişmiştir. Klasik döneme tarihlenen limanlardan olan Methone'nin konumu Roma için de bir köken oluşturmuştur. Buradaki kayalık bir burun üzerinde oturan eski şehrin üzerine Romalılar devam etmişlerdir[219]. Burada ki antik liman doğal bir dalgakıran konumundadır (Res. 25). Burada deniz feneri olarak kullanılan eski bir kule yer alır (Res. 26). Şehir ile kule arasında kırılmış, yakılmış bir köprü vardır (Res. 27). Antik liman ile buranın bir bağlantısı olmuştur. Kayalıklardan kuzeye doğru şehir duvarının doğusunda paralel şekilde uzanan bir dalgakıran vardır. Bu dalgakıran küçük kumlu bir limancık oluşturmuştur[220]. Bu dalgakıran kalıntılarından anlaşıldığı üzere liman yarım daire biçimindedir (Çiz. 12 - 13). Antik dalgakıran kuzeye doğru 100 m, güneydoğuya doğru 80 m sonra tekrar kuzeye doğru 220 m uzayan ve duvarlara paralel devam eden yerde olan kalenin girişinde başlar. Antik kalıntılardan çok azı geriye kalmıştır. Bu liman MÖ 5. yy.da güçlendirilmiştir. Arkeolojik ve tarihsel veriler ışığında dalgakıran yapısı bir Roma yapısı olduğu ve

[217] RE 1932 XV. 2, 1384.; Strabon VIII 4, 3 s. 359.
[218] RE 1932 XV. 2, 1384.
[219] Lehmann – Hartleben 1963, 206.
[220] RE XV. 2 1932, 1382.

MS 2. – 3. yy.a yerleştirilmesi gerekir[221]. Yalnızca Venedik Dönemi şehir duvarına ve dalgakırana ait bir parça sütun kalıntısı görülebilir[222].

Liman ve rüzgar tanrıçasının her ikisi de burada yer alırlar. Burun o kadar rüzgar alır ki bugünde bu özelliği ile tanınır. Özellikle Leake ve Philippson bu durumdan bahsetmektedirler[223].

4. 4. 4. Methone Liman'ının Sikkesi

MS 212 yılında milyonlarca insanın Caracalla idaresi altında "Antonine Constitution" ile tam anlamıyla imtiyazlı Roma yurttaşlığı elde etmesiyle büyük bir refah ortamı sağlanmıştır[224]. Refah ortamının hakim olduğu MS 2. yy.da İmparatorluğun doğusunda yoğun bir liman gelişimi vardır[225]. Bizde bulunan limanın betimlendiği sikke ön yüzünde Caracalla portresinin yer aldığı, MS 198 – 205 (Septimus Severus) arasına tarihlendirilen, arka yüzünde ise Methone limanın betimlendiği bir Roma sikkesidir (Res 28).

Arka yüzdeki betimleme şu şekilde anlatılabilir: Liman yarım daire formlu verilmiştir. Dalgakıranın her iki ucunda kare bir yapı yer alır. Yalnız dalgakıranın bize göre sağ ucunda ki bölüm zedelendiği için ne olduğu sikke üzerinden tam anlaşılamamaktadır. Liman dalgakıranın sol ucunda ise yine kare bir yapı ve içinde bir insan figürü yer alır. Limanın her iki ucundaki yapıların hemen arkasından başlayan ve liman ile paralel üstü kapalı sütun sırasının yer aldığı bir portiko bulunmaktadır. Limanın dışında, girişin tam karşısında ise sola doğru ilerleyen iki Roma kayığı görülmektedir. Limanın içinde tam ortada sol elinde bereket boynuzu sağ elinde ise dümen olan Fortuna bulunur. Sikkenin alt tarafında iki tane tekne görülmektedir.

---

[221] Kraft – Aschenbrenner 1977, 30.
[222] RE 1932 XV. 2, 1383.
[223] RE 1932 XV. 2, 1383.
[224] Hanfmann 1975, 27.
[225] Blackman 1995, 75.

Limanın sikke üzerine işlenirken uygulanmış olan bakış açısına bakıldığı zaman şunları söyleyebiliriz: Liman havzası kuşbakışı olarak verilmiştir. Limanın etrafını saran yarım daire şeklinde ki sekiz sütunlu ve üzeri kapalı olan yapı 45 derecelik bir açıdan verildiğini söyleyebiliriz. Yalnız bize göre sikkenin solunda yer alan dalgakıranın sonunda ki yapı ve içinde yer alan figür cepheden verilmiştir. Limanın orta yerinde yer alan Fortuna cepheden, alt tarafta yer alan tekneler ise profilden verilmiştir. Burada perspektifin çok zayıf bir şekilde verildiğini söyleyebiliriz. İşlenen figürler arasındaki orantıya da pek önem verilmediğini söyleyebiliriz.

4. 5. Ostia Kenti

4. 5. 1. Ostia'nın Yeri

Ostia limanı, Roma'nın 35 km güneyinde Tiber nehrinin ağzında bulunur (Har. 7). Bu liman işlevini kaybettikten sonra Tiber ağzının yaklaşık 3 km kuzeyine Claudius ve Traianus limanları kurulmuştur.

4. 5. 2. Ostia'nın Tarihçesi

Roma'nın büyük liman kasabası hakkında, büyük imparator tarihçilerinin eserlerinde çok az bilgi bulunması ve edebi geleneğin gösterdiği üzere yazarların da fazla bilgi sunmaması bir hayal kırıklığıdır[226].

Livius, Cicero, Halikarnassos'lu Dionysios, Eutropius ve diğer Roma yazarları Ostia'nın kuruluşunu MÖ 6 yy.da Kral Ancus Martius'a dayandırırlar[227]. Bu bağlamda Annaeus Florus'un söyledikleri tipiktir, o şöyle diyor: "Denizin ve ırmağın birleştiği noktada Ancus Martıus Ostra kolonisini kurdu; görünüşe bakılırsa, bütün dünyanın yiyecek stoklarının ve servetinin bir gün anavatanın limanına akacağını önceden gördü"[228]. Cicero ayrıca, Romulus'u Roma'yı Tiber'in kıyısına inşa etmeye ikna eden çok ilginç konu dışı bir nedenle Ostia'nın kuruluşunu Ancus Martius'a ayırdı. *De Republica*[229] da yer alan bu metin, ölümsüz şehrin ve limanının avantajlarının en iyi özetidir[230]. Fakat Ostia'nın kuruluşunu Ancus Martius'a atfetmek şüphelidir. Aslında Ostia'da MÖ 4. yy.ın ortasından öncesine kadar bir karargah, kale, şehir veya koloni yapısından bahsedilemez ama o günden bu yana şehrin bahsi sık sık geçmeye başlamıştır. Ancak bu tarihten itibaren, Roma İmparatorluk Dönemine kadar, Roma tarihinin bir parçası olarak Ostia tarihi

[226] Rollo 1934, 41.
[227] Rollo 1934, 42.
[228] Rollo 1934, 43.
[229] Rollo 1934, 43.; Cicero,D e Republica,ii . 3.
[230] Rollo 1934, 43.

hakkında büyük hacimli erzak ve tahıl depolarının olduğu bir yer olarak adının geçtiğini görmeye başlarız[231].

W. Rolla'ya göre, "MÖ 348'de Ostia'nın ilk bahsinin, tam da bu dönemde ortaya çıktığını söyler"[232]. Ostia'da yapılan arkeolojik kazılarda ortaya çıkarılan en eski duvarların ve binaların kalıntılarının 4. yy'ın ortalarına uzandığını ortaya çıkarılmış ve bu yüzden büyük bir ihtimalle Tiber ağzındaki Roma istilasının bu dönemde olduğu düşünülür. Bunun ilginç bir kanıtı Romalıların parayı ilk 4. yy'ın ortasında basmasıdır; sadece bir ticaret kenti kendi parasını basar ve bu ilk Roma paraları, bir gemiyi kendi belirteçleri olarak taşırlar[233].

Bir İtalya haritasının incelemesi, Tiber'in İtalya merkezinin bütün batı kıyıları için gerçek bir liman olduğunu gösterir. Dahası bu limanın içeriye geniş bir suyolu ile bağlanması, kara yolu ile taşımanın çok pahalı, zor ve yavaş olduğu bir zamanda büyük bir avantaj sağlamıştır[234].

5. yy'ın ortalarında İtalya'nın önceki bazı büyük limanları önemini kaybetmeye başlamış yerlerini Ostia ve Napoli gibi yenileri almıştır. Bu dönemde gemilerin karinaları daha derin ve daha dardır[235]. Artık kıyıya çekilmeyen gemilerin, sularda güvenli bir şekilde durabildiği limanlar yapılmaya başlanmıştır.

MÖ 278'de Kartacalılar, Pyrrhus'a karşı Romalılara yardım etmek için bir donanma gönderirler. 267'de dört tane *Praefecti Classis* atandı[236]; bunlardan biri Quastor Ostiensis adlı olan Ostia sakiniydi. MÖ 266 yılında Ostia'ya questorluk makamı gelmiştir. MÖ 215'te ise Sardunya'dan gelen tahıl Ostia'da karaya çıkmasına karşın, gemiler Ostia'dan yelken açarlar ve tahıl buradan çeşitli bölgelere dağıtılır[237]. II. Pön savaşı sırasında Ostia bir ticari liman olmaktan daha çok donanma üssü olarak kullanılmış, MÖ 87'de Marius ve Sulla arasındaki iç savaş sırasında Ostia Marius tarafından alınmış ve onun askerleri tarafından yağmalanmış, MÖ

[231] Rollo 1934, 42,43.
[232] Rollo 1934, 43.
[233] Rollo 1934, 44.; Leopold, Uit de Leerschool van de Spade, vol. v, pp. I46 ff.
[234] Rollo 1934, 44.
[235] Rollo 1934, 44.; Leopold, *op. cit.y* vol. v, pp. 146 ff.
[236] Rollo 1934, 45.; Calza, Ostia, Historical Guidet o the Monuments, pp. 7 ff.
[237] Rollo 1934, 45.

67'de ise Kilikyalı korsanları yok etmek amacı ile Ostia'da toplanan Roma donanmasına, aynı korsanlar tarafından saldırılmış ve donanma neredeyse yok edilmiştir. Bu dönem esnasında Ostia tarihindeki en önemli olaylar MÖ 266'da questorluk makamı ve MÖ 217'de Sardunya'dan tahılın gelmesidir. Questor atanması buranın büyümeye başladığının ve Sardunya'dan tahıl ithali de düzenli bir limana sahip olduğunun göstergesidir.

Bu yüzden MÖ 350'lerde Tiber Nehri'nin ağzının korunması için bir kale inşa edildiğini, bu yerleşimin 3. yy.da bir deniz istasyonuyla bir koloni olduğunun ve 2. ve 1. yy.larda önemli bir ticaret merkezi haline geldiğini çıkarabiliriz.

MÖ yaklaşık olarak 2. yy.ın başlarında Roma donanması Napoli ve Puteoli'de daha güvenli ve daha iyi bir barınak aramak zorunda kaldı. Çünkü o sıralarda Tiber Nehri'nin ağzı kumla o kadar dolmuştu ki, düşman bir donanma Ostia'da bir orduyu muhtemelen karaya çıkaramazdı. Ancak Mısır gemileri ve kargo botlarının donanması Ostia'yı bu kadar kolaylıkla bırakamazdı, çünkü kara yoluyla Napoli gibi uzak bir limandan nakliye çok ağır taşıma ücreti ortaya çıkaracaktı[238].

3. yy.ın ortalarına doğru Ostia gerilemeye başlar, Kayıtlar MS 270'te tamamen bitene kadar, Ostia gittikçe geriler. Açıklama ise şudur: Ostia sadece transit ticaret için vardı ve bu ticaret bozulur bozulmaz da Ostia gerilemeye başladı. Traianuslar MS 110'da güvenli bir liman inşa ettiklerinde bile liman hızla gelişmekteydi. Ticaretle ilgili faaliyetler için geniş bir alan vardı. Tüm şehir, limanın çevresinde gelişti. Evleri ve yolları inşa etmek için ne gerekiyorsa - taş, cam pencere, tesisat için kullanılan parçalar bile - Ostia'dan alınıp yeni şehir liman'a getirildi. Sonunda MS 313'te İmparator Constantine[239] Ostia'yı yönetim haklarından mahrum bıraktı ve bu hakları liman'a verdi ve bu tarihten itibaren, Ostia hızla gerilerken, şu anda piskoposluk[240] yeri olan Porto "*Portus Romae"* ismiyle büyümeye başladı. 408'de Alariklerin ve 455'te Genseriklerin tahıl stoklarına el koyarak ve bu şekilde Roma halkını aç bırakarak Portus'u işgal etmesi, Portus'un önemini göstermektedir. Ostia

[238] Rollo 1934, 45.
[239] Rollo 1934, 52.; Leopold, Leerschool van de Spade, vol. ii, p. 288.
[240] Rollo 1934, 52.; Migne, Patrologia Latina,vii, pp. 747, 8I5 ff.; G. Calza, Monumenta dei Lincei, XXlll. 4I0-30.

çok geçmeden işgalcilerin dikkatini çekmeyecek kadar önemini kaybetti. Portus'un zenginliği de kısa süreliydi ve çok geçmeden o da varlığını borçlu olduğu ana şehirle birlikte gerilemeye başladı[241].

4. 5. 3. Ostia Limanları

4. 5. 3. 1. Ostia'nın Limanı ve Liman Yapısı

Ostia Ancus Martius tarafından inşa edilen küçük bir şehirdir ve yaz döneminde yurttaşlar tarafından daha çok yüzme yeri olarak kullanılan bu yer Roma'ya 29 km uzaklıktadır[242] (Res. 29 - Har. 8). Ancus Martius 24 yıl hüküm sürmüş ve döneminin son 10 yılı Ostia'yı üst seviyelere taşımıştı. Daha sonra burası ilgisiz bırakılmış fakat bakımsızlığını tamir eden Claudius tarafından yenilenmiştir[243]. Tarihlerinin hiçbir döneminde denizcilikle gerçekten ilgilenen bir toplum olmayan Romalıların başkenti kıyıdan 29 km içerideydi ve denizle bağlantıları Tiber nehri üzerinden yalnızca küçük teknelerle sağlanıyordu[244]. Tiber nehrinin denize döküldüğü yer olan Ostia, İmparator Claudius'un, Roma'nın deniz aşırı ülkelerinden çok miktarda tahıl almak zorunda kaldığı MS 1. yy. ortalarında temel liman işlerini tamamlamasına kadar önemsiz bir kıyı şehriydi[245].

Roma Cumhuriyet Dönemi sonundaki dünya limanı yani dış ülkelerle ilişkisini yürüttüğü liman Tiber Irmağı'nın ağzındaki Ostia idi. Cumhuriyet Dönemi Ostia'sı basit bir nehir ağzı limanına sahiptir. En geriye gitmiş haliyle Erken Hellenistik bir başlangıçtır ve başkentle dünya trafiğini yönlendiren, çok büyük bir anlama sahip olan liman şehridir.[246] Ostia Roma'nın hep "*panem et circenses*"[247] talep eden dur durak bilmez halk tabakasının bu isteğinin birinci bölümünün karşılandığı, yani ekmeğin, topluca *annona* diye adlandırılan tahılın ülkeye sokulduğu kapıydı. Buğday koca koca donanmalarla deniz aşırı ülkelerden, başta

[241] Rollo 1934, 52.
[242] Donaldson 1859, 332.
[243] Donaldson 1859, 332.
[244] Landels 2004, 150.
[245] Landels 2004, 150.
[246] Lehmann – Hartleben 1963, 182.
[247] Lat. Ekmek ve sirk (isteriz).

Mısır olmak üzere, Suriye, Tunus, Cezayir ve Sicilya Adasından gelir, yüklerini Ostia'da boşaltırdı[248]. Yük, besleme bakanlığı gibi bir makamın başında bulunan *praefectus annonae* tarafından verilen buyruk üzerine Tiber ırmağı boyunca yukarı doğru yol alan yedekçi kayıklarıyla Roma'ya gönderilirdi[249]. Roma'ya Tiber'in yukarılarındaki küçük gemiler tarafından ulaşılabilir durumdaydı ve Tiber boyunca büyük rıhtımlar vardı[250]. Yükleri ise Tiber'e gidecek küçük kıyı gemilerine koyarlar ve bu gemiler o kadar küçük değillerdi, yaklaşık 200 ton yük taşırlardı[251].

Ostia, Roma denizciliği, liman inşası, Roma ve Ostia arasında yapılan nehir taşımacılığı, devasa tahıl ambarları, depoları, iskele işçilerinin loncaları, kayıkçılara ya da nehir taşımacılığı yapan işçileriyle büyük bir kompleks olmuştu.[252].

Roma zamanında, liman kentlerinde yabancı toplumlar yer alırdı ve Ostia, Puteoli gibi liman kentlerinde oturan birçok yabancı tüccar toplulukları olduğunu biliyoruz ve burada özellikle Yahudi halkı oldukça yaygın olan[253] orta sınıf Romalıların yaşadığı Roma'nın büyük liman kasabasıydı[254]. Haliyle bu kasabanın limanları antik dönem liman mimarisi ve işlevi için çok önemli bilgileri taşımaktadır.

MÖ yaklaşık olarak 2. yy.ın başlarında Roma donanması Napoli ve Puteoli'de daha güvenli ve daha iyi bir barınak aramak zorunda kalmış ve bunun nedeni de Tiber'in denize döküldüğü Ostia'da biriken nehrin beraberinde getirdiği alüvyon tabakasıdır. Puteoli, Roma Cumhuriyeti dönemi boyunca mükemmel bir limanken, Ostia Limanı imparatorluk süresince ticaret kontrolünü ele geçirmiştir[255]. Ostia'nın Tiber Nehri'nin Tyrrhenian Denizi'ne döküldüğü yerin hemen güneyindeki konumu, batıdan yaklaşan Roma eşkıyalarını engellemiş, elverişli topraklar ve nehir yoluyla Roma'ya gönderilecek olan sevk edilmiş erzaklar için depo alanları sağlamış, aynı zamanda Roma deniz seferleri için bir üs görevi görmüş olmasıydı[256]. İlk

[248] Kretzschmer 2000, 132.
[249] Kretzschmer 2000, 133.
[250] Blackman 1982 b, 187.; Lanciani (1897), 510-32.; Gatti (1936).; Le Gall (1953), 194-204.
[251] Casson 1965, 32.
[252] Rollo 1934, 40.
[253] Blackman 1982 b, 196.
[254] Rollo 1934, 41.
[255] Rollo 1934, 45.
[256] Shaw 1972, 98.

yüzyılın ortasında Claudius'un Portus büyük limanı resmen açılana kadar, Tiber'in ağzında sıradan normal bir yoldan başka bir şey değildir[257]. Trafiğin yoğun olduğu Augustus zamanına kadar, Ostia uzun rıhtımlara ve birçok ambar alanına sahiptir[258]. Ancak rüzgara ve dalgalara karşı hiçbir koruması yoktur[259]. O sıralarda Tiber[260] ağzı kumla o kadar dolmuştu ki düşman bir donanma Ostia'da bir orduyu muhtemelen karaya çıkaramazdı. Ostia limanında gittikçe alüvyonlaşma sorunu yaşandığı için MS 1. yy.da tüccarlar kum engeline takılmışlardır[261]. Kuzey delta alanlarındaki yapay limanların gelişiminden önce, Ostia'ya yaklaşan tedarik gemileri yükünü açıktaki mavnalara boşaltıyordu[262]. Ancak Mısır gemileri ve kargo botlarının donanması Ostia'yı bu kadar kolaylıkla bırakılamazdı çünkü kara yoluyla Napoli gibi uzak bir limandan nakliye çok ağır nakliye ücretleri gerektirecekti[263].

Tiber'in ağız kısmındaki balçıklaşmanın nedeni oldukça ilginçtir, bilindiği kadarıyla daha önceleri Tiber düzenli bir akışı olan temiz, derin akıntılı bir nehirdir. Bu duruma gelmiş olmasından Kartacalılar sorumlulardır. Çünkü Romalılar onlarla denizde savaşabilmek için çok sayıda gemi inşa etmek zorundaydı ve gemilerin inşası için oduna ihtiyaçları vardı ve bu ihtiyaçlarını nehrin yanındaki Apennines'deki ağaçları keserek sağladılar ve ulaşımı kolaylaştırdılar. Yıllarla birlikte artarak tahrip edilen ormanlık alanlar ve Apennines'in çoraklığı durumun bu hale gelmesine neden olmuştur. Çünkü Romalılar yeni ağaçlar dikmemişler ve bu durum toprak erozyonuna neden olmuştur. Tiber'i düzenli bir akıntısı olan bir nehirden bir zamanlar tamamen kurak olan ve çevredeki tarlalardan uzakta bulunan sarı ve kumlu bir dağ akıntısına çevirdi ve nehir suyu denize ulaşır ulaşmaz kum serpilir ve bu Tiber'in iki yakasındaki sahilinin yılda yaklaşık 8,20 m oranında denize doğru ilerlemesine neden oldu[264].

---

[257] Casson 1965, 32.; Strabo V, 3, 5 (231).; Cf. Dion. Hal. III, 44, 3; Dio Cassius LX, II, 2.
[258] Casson 1965, 32.; Meiggs 124 (warehouse of the Pre-Sullan period); 126 und 132 (Warehouses of the Julio-Claudian period).
[259] Casson 1965, 32.; Tac., Ann. XV, 18, 3.
[260] Rollo 1934, 46.; *Encyclopedia Britannica.*
[261] Blackman 1982 b, 187.
[262] Shaw 1972, 98.
[263] Rollo 1934, 45.
[264] Rollo 1934, 46.

Tiber'in ağız kısmında şu an elverişli bir liman yoktur ve ağır yüklü kargo botları iyi giden hava ile daha küçük botların gelmesine ve yüklerini boşaltmasına izin vererek onların güvenli bir giriş yapmasını sağlayana kadar nehrin ağız kısmında beklemek zorundaydı, bu çok tehlikeli ve uzun bir süreçti. Su üzerinde eskisinden daha hızlı ilerleyen kısmen boş gemilerin bazıları deltanın yüzeyini aşabildilerdi[265]. Ancak açık sularda eşyaların aktarılması riskliydi, çünkü fırtınalar, yük indirme sırasında oluşan problemler ve muhtemel gecikmeler hem gemiyi hem de kargoyu tehlikeye atıyordu[266]. Büyük ve güvenli bir liman ihtiyacı gün geçtikçe daha da arttı; İkinci Punic savaşındaki yağmalar, ülke nüfusunun büyük bir kısmının Roma'ya göç etmesine neden oldu. Aynı zamanda daha önce de belirtilen orman tahribatının sonucu olarak ırmaklardaki kuraklık ve sel baskınları özellikle Tiber'in civarındaki ve tabi ki Roma'daki tarlalarda tarım yapmayı oldukça güçleştirdi. Bu arada Roma, bir numaralı mısır tarlalarına sahip Sicilya ve Tunus'un gerisinde kaldı ve böylece bu kadar olumsuz koşullar altında geri kalan İtalyan köylüsü böylesine sıkı bir rekabete karşı koyamadı ve bu yüzden iş bulma amacıyla şehrin yolunu tuttu.

Roma'da onlar için hiçbir iş yoktu, Roma bir ticaret ve endüstri şehri değildi ve her şeyini yurtdışından ithal ediyordu[267]. Zaman geçtikçe hükümetin maaş desteği diyebileceğimiz aşırı oranda bir dağıtım sistemine neden oldu ki bu sistemin varlığı düzenli ve yeterli orandaki mısır ve diğer şeylerin depolanmasına bağlıydı[268].

Ostia'da iyi ve elverişli bir limanın olması kesinlikle gerekliydi. Direkt bir yoldan Roma'ya yaklaşan gemiler için barınak tedarik etme problemi, farklı Roma imparatorları tarafından düşünüldü[269]. Ancak var olan zorluklara çözüm bulmak yıllar sürdü. Julius Caesar, Augustus ve Tiberius yetenekli mühendislerin yardımıyla bile bir planı uygulamak da başarısızdı[270]. Daha sonraki yıllarda ise bu gerçekleştirildi.

[265] Shaw 1972, 98.
[266] Shaw 1972, 98.
[267] Rollo 1934, 47.
[268] Rollo 1934, 47.
[269] Shaw 1972, 98.
[270] Rollo 1934, 48.

İtalya'dan Mısır'a olan yolculuk çok hızlıydı. İki üç hafta gibi bir sürede Mısır'a varırlardı. Kaptanları, İmparator Galigula gibi "onları yarış atları gibi sürün" derdi[271]. Her yıl haziran ve ağustosta Akdeniz rüzgarı ile birlikte Puteoli ve Ostia'ya geri dönülüyordu[272]. Teslimatın İtalya'daki ayağını kolaylaştırmak için ilk önce Claudius, daha sonra da Traianus Ostia'da yapay limanlar inşa ettirmişlerdir[273]. Burada büyük ticaret gemileri yüklerini indirip nehir teknelerine yükleyip, kanallar aracılıyla Tiber nehrinden Roma'ya iletiliyordu.

Sonuç olarak Roma'nın büyük, korunaklı yeni bir limana ihtiyacı vardı. Bu da Claudius'un Tiber Nehri'nin yakınına yaptırdığı yeni limanla mümkün oldu.

4. 5. 3. 2. Claudius Limanı ve Liman Yapıları

Dış ülkelerde bulunan birçok malın ithalatçısı İtalya ve özellikle Roma'ydı. İthalatçılıktaki büyük artış ticaret limanlarının gelişimine önem kazandırdı[274]. Bu nedenle Ostia'ya elverişli bir liman gerekliydi. İnşa edilip edilemeyeceği sorusu gündemdeki en önemli sorulardan biriydi, ta ki Claudius şahsi olarak kalabalık Roma halkına tahıl dağıtımının bir iki gün geciktirilmesini tecrübe edene kadar[275]. Düşünmediği hiçbir şey kalmamıştı ve Claudius beklendiği gibi Ostia'da çengel şeklinde, büküşlü uygun ve elverişli bir liman inşa etmeye karar verdi[276]. Bu liman Tiber ağzının 3 km[277] kuzeyinde, denize doğru dev kıskaçlar gibi kıvrılan beton ve kesme taşlardan yapılmış dev dalgakıranların inşaatından sonra içi su dolu 2700 metrekarelik bir alanı kaplıyordu[278].

[271] Thubron 2004, 152.
[272] Starr 2001, 70.
[273] Starr 2001, 70.
[274] Blackman 1982 b, 188.
[275] Rollo 1934, 48.
[276] Rollo 1934, 48.
[277] Blackman 1982 b, 187.
[278] Shaw 1972, 98.

Fiumicino'da, Roma'nın yeni uluslar arası hava alanı yapımı sırasında şans eseri ortaya çıkan Claudius Liman'ın da yapılan kazılar sayesinde birçok bilgiye sahibiz[279].

Bu yeni limanı tasarlayan ve inşa eden mühendislerin isimlerini bile bilmiyoruz. Bu gerçekten müthiş bir başarıdır. Claudius şahsi olarak Ostia'ya gitmiş, inşaatı yönetmek ve kontrol etmek için dikkate değer bir süre orada kalmıştır. Bu büyük ölçüde onun mühendislerinin uzunca bir süre üstesinden gelinemeyecek gibi görünen bir problem için böylesine pratik ve muhteşem bir çözüm bulmayı başarmalarına duyduğu şahsi ilgisinden kaynaklanmaktadır. Onların üstesinden gelmek zorunda kaldıkları zorluklar iyice anlaşılmazsa, başarılarının değerini tam olarak takdir etmek imkansızdır; çünkü ırmak ağzının balçıklaşmasının yanı sıra su seviyesi işe yaramayacak kadar azdı ve bu yüzden başka çare düşündüler. Ostia kıyılarının 3 km kuzeyinde aşağı yukarı kuzeybatı yönüne doğru bakan, sırtını doğuya veren kıvrımlı bir koy formu, Tiber nehrinin etkileyemeyeceği bir bölgede bulunuyordu ve bu koy formunu Claudius büyük bir liman havzası olarak tayin etmişti (Har. 9 - 10). Claudius limanın havzasını bu kıvrıma kazdırdı. Juvenal'ın dediği gibi limanı kucaklayan ve denize çıkıntı yapan iki dalgakıran inşa edildi, iki uç arasında büyük bir gemi batırıldı ve bu temele İskenderiye'nin ünlü adasından esinlenerek Pharos denilen bir deniz feneri inşa edildi[280]. Bu yapı sikkelerde ve duvarlarda bu şehrin sembolü olarak kullanılamaya başlandı[281]. Bu plan yeni bir fikirdir, yalnız şekli antik düşünceden bağımsız bir takipçi değildir.[282]

Liman kuzey – batı yönüne baktığından ve nehrin kuzeyinden 3 km kadar uzak olduğundan limana doğru esen tek rüzgar olan kuzey – batı rüzgarı, limanın ağız kısmında balçık oluşturacak kum taşıyamıyordu. Deniz fenerinden görünen ve kuzeydoğuya doğru kavis yapan küçük çıkıntı özel bir önem taşır, üzerinde bir deniz

[279] Casson 1965, 33.
[280] Rollo 1934, 48.
[281] Favro 2006, 22.
[282] Lehmann – Hartleben 1963, 182.; Ostia liman tarihi üzerine en temel ve zengin kaynaklar için: Canina, Achitetture III Taf. 155; Preller, Ber. Sächs. Ges. 1849, 134 ff.; Texier, Mém. Sur les ports antiques situés à l'embou chure du Tibre (Rev. gén. de l'archit. Et des trav. Publ.) 1857, 262 ff.;Dessau CIL. XIV. 3 ff.; Zeri in port. ant. pen. It., 234 ff.; Mél. éc. fr. 1910, 397 ff.; 1911, 156 ff. Vor allen die gründliche Monopraphie von Paschetto, Ostia, in Diss. Ac. Pont. II, 10, 2, 1912. Vaglieri Guida di Ostia 1914; Hülsen, Internet. Monatsschrift 1913, 1422.

feneri bulunan bu küçük dalgakıran Theodoric[283] tarafından 6. yüzyılda inşa edildi (Çiz. 14) ve Claudius'un limanın doğu girişinin kendi zamanında hala gemilerin yüzebileceği kadar derin olduğunu kanıtladı[284].

Yeni limanın, ithal edilen tahılların ve malların depolanması için Ostia'ya veya doğrudan Roma'ya ulaştırılması için Tiber'le bağlantılı olması gerekiyordu. Bu bağlantı şu şekilde kuruldu. Limanın doğusuna Tiber'i denize, limanın biraz güneyine katan bir kanal kazıldı. Bu kanal bugün hala ayakta ve ağız kısmında modern Roma'nın Fiumicino limanı bulunmaktadır (Res. 30). Daha sonra limanı Tiber kanalına bağlayan ve liman ile Ostia'dan geçen ırmaklar için gerekli bağlantıyı sağlayan bir kanal daha kazıldı. Bu dahice çözüm nehir suyunun doğruca limana akmasını ve taşıdığı kumu oraya boşaltmasını önledi. Ancak Romalı mühendisler henüz hoşnut değildilerdi ve oldukça etkili olan kuzeybatı rüzgarının kanaldan limana giren tortullu ırmak suyunu taşıması için aşağılara birçok açıklıktan oluşan güney iskelesini inşa ettiler. Bu açıklıklar sayesinde tortullar batmıyordu. Bu açıklıklar aynı zamanda fırtınalı havalarda oluşan aşırı deniz dalgalanması için bir çıkış alanı sağladı.

Claudius liman sorununa bu kadar ustaca bir çözüm bulmasına rağmen onurlanamadı[285]. Nero'nun isteği üzerine Seneca'nın onun için yazdığı taşlama muhafaza edildi ve Nero limana son dokunuşlarını yaparak ve sikke temin ederek onun başarısını tebrik etmeyi kendisine bir onur olarak gördü.

Yeni liman muazzam bir gelişmeydi ve limanın kumla dolma tehlikesi şimdilik önlenmiş oluyordu. MÖ 2. yy.da başlayan tahıl ithali zamanla miktarı tonlarca olmuştur. Bu yükü taşıyan standart gemiler 340 tona kadar tahıl taşıma kapasitesine sahiptir ve bu gemiler tek tek değil toplu halde limana ulaşırlardı[286]. Claudius limanın kalabalık olduğu bir gün Tacitus'un dediğine göre MS 62 yılında bir fırtınanın Portus'ta limanla birlikte 200 gemiyi mahvettiğini söyler[287]. Claudius

[283] Rollo 1934, 49.See Grossi, Gondi, and Cancani, Descrizione delle rovine di Ostia Tiberina e Porto, Rome, I883, p. 42.
[284] Rollo 1934, 49.
[285] Rollo 1934, 50.
[286] Casson 1965, 31.
[287] Blackman 1982 b, 193.

limanı yaklaşık olarak bir yandan bir yana 1000 m olan geniş bir limandı ve eğer kalabalıksa bütün gemiler rıhtımda yer bulamazlardı, bu durumda birçoğu limanın ortasında ani bir fırtınaya yakalanırdı[288]. O gün liman fırtınaya maruz kalmış ve dalgakıranlarında yeterli korumayı sağlayamamıştı.

Liman bir uçtan diğerine 1000 m uzunluğundadır[289] (Çiz. 15). Limanın sağ bölümü kara boyunca uzanır ve birçok güverte ve ambar sağlardı, sol bölüm ise iki parçadan oluşuyordur; ilki kıyıdan limanın sağ bölüme kadar paralel uzanan kara parçası, ikincisi ise kara parçasının sonunda, sağ bölümün dış yüzeyine kadar uzanan büyük bir dalgakırandı[290]. Juvenalis'in dediği gibi "limanı kucaklayan", adeta iki kolu andıran dalgakıranlar yapılmıştır. Bunlar her biri 580 m uzunluğunda ve 55 m genişliğinde, yüzeyi kireçtaşı bloklarla kaplı puzzolan çimentodan oluşturulmuş ve güçlendirmek için ağır kerestelerle yatay olarak desteklenmiştir[291]. Buna göre 1300 m²'lik geniş bir demirleme alanı oluşmuştur.[292] Kuzey dalgakıran parçası, dört ya da daha fazla tabaka yüksekliğinde kurulmuş ve demir kıskaçlar ve kurşunla kaplanmış takozlarla bağlı dikdörtgen traverten kireçtaşı bloklardan yapılmıştır[293] (Res. 31 – 32 – 33). Rıhtımlar ve mendireklerin temeli dökme betona oturtulmuş keson[294] ya da palplanş[295]tı yani geçmeli duvardandı[296] . Dalgakıran tabanında büyük bazalt taşlarda vardı (Res. 34). Başka yerde, dikey tahta kazıklar sonradan betonla doldurulmuş büyük dubaların yanlarını şekillendiriyordu[297] (Çiz 16).

Fener ve mendirekler arasında kesin ilişki kurulana kadar, limanın biçimsel yapısından emin olunamaz. Genellikle limanın, güneybatı yönünden sık sık kuvvetli bir şekilde esen fırtınanın tehlikelerinden kaçınmak için, kuzeybatı yönüne doğru

[288] Lehmann 1923, 248-249.; Tacitus, Ann., 15.18.3.
[289] Wheeler 2004, 39.
[290] Casson 1965, 33.
[291] Shaw 1972, 98.
[292] Casson 1959, 225.
[293] Shaw 1972, 98.
[294] Keson terimi için bkz. Hasol 1993, 254.
[295] Palplanş terimi için bkz. Hasol 1993, 345.
[296] Kretzschmer 2000, 132.
[297] Bass 1972, 98.

şekillendirildiği varsayılır. Alanın en geniş çapı neredeyse 1000 metredir ve şiddetli akımlarda bir dereceye kadar sığlaşan su, gemiler için tehlikeli olabilirdi[298].

Girişin solundaki (kuzey) mendirek ise şiddetli fırtınaya, sürüklenen kum ve alüvyona karşı dayanabilecek şekilde tasarlanmıştı. Girişin sağındaki (güney) mendirek, Puteoli'de benimsenen uygulamalar izlenerek yapılmış, Nero'nun sikkesi üzerinde de betimlendiği gibi üzerinde kemerli bir yapı bulunduğu izlenimini bırakır[299].

Portus'da Claudius limanının girişindeki deniz feneri için temel olarak bir ada inşa edilmiştir (Çiz. 15). Burada bir ticaret gemisi batırılmış ve galiba temellerin merkezi için sualtında bir temel atma sandığı olarak kullanılmıştır[300]. Son zamanlardaki kazılar mendirekteki sert betonun içindeki geminin kalıntılarını ortaya çıkarırken, bir yandan da deniz fenerinin soldaki mendireğin bitimine yakın bir yerde bulunduğunu ve bazı eski kaynakçaların ayrıca madeni sikke resimlerinin ima ettiği gibi liman girişindeki ayrı bir adanın üzerinde bulunmadığını göstermiştir[301](Çiz. 17). Beklide başlangıçta bir adanın üzerindeydi, daha sonra soldaki mendirek ile birleşti[302]. Bu fener üst üste dizilmiş dört bölümden oluşmaktaydı ve aşağıdan yukarıya doğru ilk üç bölüm kare şeklinde ve son bölüm olan en üst bölüm silindirik şekilliydi (Res. 35).

Ayrıca, liman zamanla çok geniş tahıl depoları yapıları ile de ün yapmış bir ticaret merkezi haline gelmişti. Bu yönüyle Ostia bizlere Girit saray tapınaklarının büyük magazinlerini anımsatır[303].

Liman yüksek tonajlı 200 geminin rahatlıkla yüklerini boşaltabilecekleri bir rıhtıma sahipti[304]. Roma ticaret gemileri rüzgar yönünde seyreden gerçek bir yelkenli

---

[298] Meiggs 1973, 157 - 158.
[299] Meiggs 1973, 157 - 158.
[300] Blackman 1982b, 198.
[301] Blackman 1982b, 198.; Sumer: A.L. Oppenheim, Ancient Mesopotamia (Chicago 1964), 78-9, 116; but cf. K. Polanyi in Polanyi & others (1957), 12-26. Naucratis: Herodotus 2.178; the excavator, W. M. Filinders Petrie, thought he found remains of a dock by the ancient lines of the canal, closer to the site than the present canal [Naukratis, I (2nd ed. 1888), 10-11].
[302] Blackman 1982b, 198.
[303] Bkz. S. Alexiou, Minos Uygarlığı, Çev. Elif Tül Tulunay, İstanbul, 1991, 159-160.
[304] Testaguzza 1970, 170.

ve boyutları tam olarak bilinmemesine rağmen, Casson'un önerdiği[305] gibi büyük bir gemi[306] ise Claudius Limanı gemilere çapa atmak ya da bağlanmak için küçümsenmeyecek bir şekilde geniş alan sağlamış olduğu görünmektedir.

Claudius yeni limanı ile bağlantı kurmak için, Tiber'den denize birden fazla kanal kazdırmıştı. Günümüzde sadece bir kanal görülür ve o da Traianus'a atfedilir. Traianus ve Claudius Limanları arasındaki alan "darsena" olarak adlandırılmıştır (Res. 36). Dolayısıyla burası da aynı kanalla bağlantılıdır. Lugli, modern ve Claudius dönemine ait üç kanal yolu tespit eder. Claudius tekneler için biri yukarıya, yani Tiber'e diğeri ise aşağıya doğru, yani Tiber'den limana gidecek şekilde iki kanal yaptırdı. Bu kanallar daha sonra dahil olan Traianus Limanı havzasının içinden, kabaca düz bir çizgi şeklinde geçerek, yaklaşık 1.5 km yukarıdaki Capodue Rami'de Tiber'e katılıyorlardı.

4. 5. 3. 2. 1. Claudius Liman'ının Sikkesi

Limanları betimleyen sikke ve madalyonlar arasında ilk akla gelen Roma'nın Tiber nehri ağzındaki denizle bağlantısını sağlayan Claudius limanıdır[307] .

Nero'nun (MS 54 – 68) sestertiilerinde ilgi çekici tipler görülür. MS 64 yılında basılmış olan ve belki de adanışının 10. yıl dönümünü kutlayan bazı ünlü Nero sestertiileri Ostia yakınındaki Portus'ta ki yeni limanı gösterir[308]. Bunlardan birinde (Res. 37, Çiz. 18) arka yüzde, Tiber nehri ağzındaki Claudius limanı ve girişinde, ünlü İskenderiye fenerine benzer fener ve Tiber'i simgeleyen nehir Tanrısı ve POR(tus) OST(ient-sis) AVGVSTI yazısı vardır ve bu limanın Claudius tarafından yaptırıldığı, Suetonius'dan bilinmektedir[309]. Bu liman Roma'ya buğday ithalini kolaylaştırmak için yaptırılmıştır. Nero sikkesi üzerinde yer alması, onun zamanında son rötuşlarının verilmiş olmasındandır.

---

[305] Casson 1995, XXV.
[306] Tilley 2004, 97.
[307] Donaldson 1966, 332.
[308] Blackman 1982a, 82.
[309] Baydur 1998, 38.

Roma'da Nero'nun son yıllarında basılan bu sikkenin arka yüzünde, gemilerle dolu olan ve çevresinde çeşitli tesislerin görüldüğü Ostia limanı dikkati çekmektedir. Bu sikkenin denizle ilişkili olduğu, alt kesimde yer alan Oceanus figürü ile anlatılmak istenmiştir[310].

Ayrıntılı bir şekilde sikke üzerindeki limanı tarif etmek gerekirse şu şekildedir: Liman daire formundadır. Karşılıklı bir kol gibi uzanan iki adet dalgakıranın koruması altındadır. Sikkenin sol dalgakıranının üzerinde en uç noktasında önünde sunağı, çatısı ve alınlığı ile birlikte peripteral bir tapınağın sütun dizileriyle ve o tapınağın önündeki sunakta bir insan figürü bulunmaktadır. En ucunda ise tam olarak adlandırılamayan yalnız bir ihtimal fener olması düşünülebilecek (yalnız bize göre değil) bir yapı yer almaktadır. Yalnız bu ihtimal düşüktür. Sunu yapan insanın gerisinde ise kiremitleri, çatısı, alınlık ve sütun sırası açıkça görülen iki yapı takip etmektedir. Bunlar büyük olasılıkla cepheleri hareketlendirilmiş ambar binaları ya da stoalardır. Sağ tarafta bir dalgakıran görülür. Üzerinde ise bir yapı görülmemektedir yalnız modern tonozlu strüktür[311]üyle göze çarpan suyun sirkülasyonun sağlanması için yapılmış on dört adet kemeri görebiliyoruz. Kemerli bir şekilde yapıldığı açıkça görülebilmektedir. Bunu Romalı mühendisler oldukça etkili olan kuzeybatı rüzgarının, kanaldan limana giren tortullu ırmak suyunu taşıması için bu güney iskelesini inşa etmişlerdir. Bu açıklıklar sayesinde tortullar batmıyordu. Bu açıklıklar aynı zamanda fırtınalı havalarda oluşan aşırı deniz dalgalanması için bir çıkış alanı sağlardı[312]. Sikkenin alt bölümünde, içteki Traianus limanından dıştaki Claudius limanına uzanan kanal ortasına yerleştirilmiş, uzanmış bir şekilde sağ elinde dümen ve sol elinde yunusla beraber verilmiş bir tanrı yer alır. Bu figürün kalçalarının altından geçen bir elbisenin kıvrımları görülmektedir[313]. Saç ve sakalı gür bir şekilde verilmiştir. Yalnız Pompeiopolis'dekinden farkı dümeni omzunda değil, sağ elinde dik olarak tutmasıdır. Sikkenin üst kısmındaysa limanın girişini ikiye ayırır şekilde verilmiş, birinci kattaki kare kaide üzerinde silindirik bir yapı ve en üstte bir elinde mızrak,

[310] Karwiese 2004, 85.
[311] Strüktür terimi için bkz. Hasol 1993, 416.
[312] Rollo 1934, 49.
[313] Donaldson 1859, 334.

ileriye uzattığı diğer elinde ise ne olduğu tam anlaşılamayan, çıplak şekilde ayakta resmedilmiş bir imparator heykeli bulunmaktadır. Bu yapının fener olma olasılığı vardır. Limanının içinde görülen yedi adet gemi vardır. Gemilerden biri iki mendireğin uçlarının ortasında bulunan heykelin bize göre solundan, yelkenlerini rüzgarla doldurmuş ticaret gemisi limana giriş yapmakta, bir diğer savaş gemisi ise heykelin sağından limandan çıkış yapmaktadır. Bunların dışında sikkede beş adet gemi daha yer alır. Bu gemiler, limana demirlemiş halde yelkenleri toplanmış 3 ticaret gemisi, 1 savaş gemisi ve 1 römorkörden (?) oluşur. Teknelerde yer alan görevlilere kadar ayrıntılı verilmiştir.

Bu limanın başka bir sikke betimlemesinde ise (Res 38) genel anlamda üstte anlattığımız sikkeye benzemesinin yanında bazı farklılıklar içerdiği gözümüze çarpar. Örneğin, liman içindeki gemilerin farklı olarak yerleştirilmesi ve gemi tiplerinin aynı olmadığını görüyoruz. Ayrıca sol taraftaki mendireğin üzerinde, en uç noktada yer alan tapınağın ilerisindeki, bazı bilim adamları tarafından fener olduğu düşünülen yapı yoktur. Ek olarak ise yine sol dalgakıranın üzerinde yer alan ambar veya stoa olarak adlandırabileceğimiz sütunlu yapıya, liman içinde demirlemiş gemiden iskele uzatılarak, iskelenin üzerinde sırtına bir çuval almış insan figürünün karaya çıkmakta olduğunu açık bir şekilde görmekteyiz. Sikkedeki sırtına çuval almış iskele kurup rıhtıma taşıyan insan figürü, farklı materyallerde de karşımıza çıkmaktadır (Res. 39 – 40).

Claudius'un limanındaki yapı türleriyle biçemsel ayrıntıların sikkenin sınırlı yüzeyine ustaca bir kompozisyonla yerleştirildiği kolaylıkla anlaşılabilmektedir. Roma basımlarında da en ince ayrıntılar büyük bir ustalıkla verilmiştir; öyle ki fotoğrafik büyültmeler yapıldığında, gemilerin donanımları ve gemilerde görevli olan denizciler bile fark edilebilmektedir.

Nero zamanında arka yüzünde Claudius limanı basılan sikkeler genel olarak aynı şekilde olsa da bazı ayrıntılarda değişiklikler söz konusudur.

Limanın sikke üzerine işlenirken uygulanmış olan bakış açısına bakıldığı zaman şunları söyleyebiliriz: Liman havzasına kuşbakışı bakılmaktadır. Bize göre sol tarafta bulunan dalgakıranın üzerinde ki depo yapıları cepheden verilmiş, giriş kapısı

ise dörtte üçlük bir açıyla verilmiştir. Bu dalgakıranın sonuna doğru yer alan tapınak dörtte üçlük bir görünümle yansıtılmıştır. Karşı tarafta yer alan kemerli dalgakıranın kuşbakışı bakıldığı zaman görülemeyecek olan kemerleri cepheden verilmiş ve kemer sırası olduğu gibi yansıtılmıştır. Liman içinde betimlenen gemilerin biri hariç (yelkenlerini hava ile doldurmuş bir şekilde içeriye giriş yapmakta olan) diğerleri profilden verilmiştir. Yelkenlerini hava ile doldurmuş bir şekilde içeriye giriş yapmakta olan gemi diğerlerinden farklı bir açıyla verilmiştir. Gemide ki yelken ve geminin gövdesi de olmak üzere dörtte üçlük bir görünüm kazandırılmıştır. İki dalgakıranın ortasındaki girişi ikiye ayıran deniz fenerinin görüntüsü ise cephedendir. Limanda yer alan gemilerin üstlü ve altlı dizilişinin dışında pek de perspektiften bahsedebileceğimiz söylenemez. Orantısal bozukluk yer yer bu sikkede de net bir şekilde görülmektedir.

4. 5. 3. 3. Traianus Limanı ve Liman Yapıları

Roma imparatorluğunun en geniş sınırlarına ulaştığı MS 2. yüzyılda Akdeniz'i *(Mare internum* veya *mare nostrum)* tümüyle çevreleyen ve onun ötesine uzanan uçsuz bucaksız topraklar üzerinde kuzeyde Britannia, güneyde ise Mauretania, Africa Proconsularis ve Arabia Deserta'ya kadar yayılmış olan mimarlık ürünlerini düşünecek olursak, Roma inşaat sektörünün ne denli büyük bir ölçekte olduğunu anlamak hiç de zor olmayacaktır[314]. Traianus Ostia yakınında yer alan Claudius liman'ının arka tarafına kendi adına bir liman inşa ettirerek bu mimarlık ürünlerinin içine bir yapıyı daha eklemiştir (Çiz. 19). Muhtemelen MÖ 62 de yaşanan tehlikeli kriz, Traianus için bir ders olmuş ve Claudius limanına eklenen Traianus limanın kara içindeki emniyetli bir yere yapılmasının nedenlerinden birini oluşturmuştur[315].

Gerekli koruma temini Traianus İmparatorluğu'na bırakıldı ve o da Claudius'un limanının yanına, doğuya, daha küçük, form olarak altıgen şeklinde 350 m² alanı kaplayan[316] bir liman inşa etti ve iki liman birbirine kısa kanallarla

[314] Güven 2000, 57.
[315] Meiggs 1973, 161.
[316] Lehmann – Hartleben 1963, 196.; Tomassetti a. a. O. Texier S. 304, Zeri S. 228.

bağlanıyordu[317] (Çiz. 20). Traianus yeni limanın güvenliğini, çevresine tahıl ambarı, depo, liman ofisleri yaparak arttırdı ve sonuç olarak bu, güvenli bir demirleme yeri sağladı, şişmeye ve rüzgara karşı tamamen korunmuş oldu[318]. Traianus limanının karmaşık girişi kum ve taşla dolmayı önlemede öyle başarılıydı ki bugün limanın havzasında hala su bulunmaktadır (Res 41).

Kompleks bir yapıya sahip olmasına karşın, limanın mil tabakasından iyi bir şekilde korunmuş olması Traianus limanın altıgen havzası içinde hala su olması ile doğrulanabilir. Günümüzde Traianus limanının hala su ile dolu havzası, Roma ile Fiumicino arasındaki, Claudius limanının üzerinden geçen tren yolunun sağ tarafında yer alır. 1923 yılında yapılan çalışmalarla bataklık sahası olan bu havza temizlenip restore edilmiştir.

MS 110'dan beri, Traianus döneminde Ostia ile ona 3 km uzaklıktaki çifte limana sahip Portus Ostia'nın kuzeyine inşa edilmiştir. Çünkü bu şekilde ağır yüklü mavnalar Ostia'dan aşağı gidecek ve yukarı boş olarak kolayca çıkacaktı[319].

Traianus'un yaptırdığı limandan antik kaynaklar açık bir şekilde bahsetmezler. Onun 6. konsüllüğünde 112'de veya bunu takip eden yıllarda "Portus Traiani" hükmünün sınırlı sayıda darp edilmiş sikkelerde geçtiğini görürüz ki bu tanım tam olarak yazıtlarda "Portus Traiani Felicis" olarak kullanılır[320], "O, Claudius Limanı'na yakın bir yerde altıgen bir havza kazdırdı" diye sözü geçer. Burada Claudius Limanı'nın çevresinde gelişen yapılar ve Claudius kanallarının kısmen ekonomik kullanımı, havzanın kazılacağı alanın seçiminde etkili olmuştur.

Genel itibariyle altıgen plan, depolar ve gemilerin liman içindeki dağılımı için oldukça kullanışlıdır. Limanın girişi, güneybatı tarafının ortasına kuruldu. Claudius'un kuzey kanalı, iki liman arasındaki ilişkiyi sağlayacak şekilde ayarlandı, güney kanalı ise yeni limanın güney kıyısına paralel olacak şekilde tekrar düzenlendi. Bu kanal yeni

[317] Lehmann – Hartleben 1963, 196.
[318] Rollo 1934, 50.
[319] Rollo 1934, 50.
[320] Meiggs 1973, 162.

yatağında genişletildi ve daha küçük bir kanalla her iki Claudius kanalı birbirine bağlandı[321].

Traianus'un limanı şaşırtıcı bir biçimde organize edilmiş ve son aşamalarında bünyesinde imparatorun seyahatleri ve teftişleri sırasında kullanılmış olabileceği görkemli bir saray[322], bir deniz feneri, bir su kemeri, marketler, hamamlar, bir otel ve aynı zamanda imparatorların dev heykellerini içeren değişik yapıları bulunduran, simetrik olarak düzenlenmiş ambar dizisi yer alır[323].

Sonraki iki yüzyılda *Portus Romae*'den ayrılan Porto, Ostia limanı gibi iş görmüş, küçümsenemeyecek şekilde refah ve zenginliğe katkısı olmuştur. MS 117'den 138'e kadar hüküm süren Hadrianus'un emri altında Portus oldukça genişletildi. Yeni ambarlar, büyük depolar, iskeleler ve apartmanlar inşa edildi çünkü Portus Roma halkına tüm ihtiyaçlarını sağlayan transit ticaretin merkezi haline gelmişti[324]. Sicilya, Mısır, Afrika ve İspanya'dan gelen tahıl, yağ ve odun gibi ihtiyaçlar Portus'un depolarında muhafaza ediliyordu[325].

Claudius limanı ve özellikle de gemilerin bağlandığı Traianus'un birçok rıhtımının[326], çok yoğun olduğu zamanlar oluyordu. Rağbet gören büyük bir limana sahip olmanın tek yolu gemilerin hafif olması ve açık liman ağzında yüklerini kolayca boşaltabiliyor olmasıydı ancak şimdi ne açık liman ağzı vardı ne de mavnalara ihtiyaç vardı, tek gerekli olan şey Claudius limanına gireceği zaman her türlü gemiyi toplayabilecek çok sayıda römorkör ve yedek bir rıhtımdı[327]. Bunlarda son olarak yapılan Traianus limanıyla tamamlanmış oluyordu.

[321] Meiggs 1973, 162.
[322] Wheeler 2004, 39.
[323] Shaw 1972, 99.
[324] Rollo 1934, 51.
[325] Rollo 1934, 51.
[326] Casson 1965, 34.
[327] Casson 1965, 34.

Geç Roma Döneminde bu liman ve çevresindeki binalar bir duvarla çevrelenmiştir[328]. 4. yy.da ise tüm kompleks Portus adıyla anılan bir bağımsız kasaba haline gelmiş ve atası olan Ostia'dan daha uzun süre ayakta kalabilmiştir[329].

Beş tarafı uzun, derin depolar ve bazıları en az iki kat uzunluğunda olan diğer binalarla kaplanmıştır[330]. Altıncı taraf hala kısmen kullanılan eski limandan gösterişli bir giriş olarak kısmen açık bırakılmıştır[331]. Altıgen formunda olan bu limanı Claudius'un formuna uydurmak gibi bir kaygı güdülmemiştir. Fossa Traiana (Çiz. 20) ve Tiber arasında bir bağ olsun diye uğraşılmıştır. Traianus limanın büyük çapı, bağlı olduğu nehir ve Claudius limanının kuzey dalgakıran ile alakalıdır. Bu şekilde bölümleme Claudius limanıyla alakalı değil kanal bağlantısıyla alakalıdır. Temeli fossaya doğru gider ve burada 118 m²'lik bir açıklığa ulaşır. Orta kısmı en kuvvetli yeridir. Bütün çanak kütlece büyük bloklarla örülmüş bir halka şeklindedir. Kenarların her biri 12 m genişlikte, zemin ise 4 – 5 m'yi bulur[332] ve döşenmiştir. Bu döşemenin yapılmasının sebebi temizliği kolaylaştırmak içindir.[333] Zeminin bütün yüzeyi kuzeye doğru eğimlidir. Molozların su altında kalan kısmı ve döşemeler, alçı ve puzzolan harcıyla sağlamlaştırılmıştır. Rıhtımda bulunan taşlar ve yarım sütunlar numaralandırılmıştır. Böylelikle bulundukları yer tam olarak anlaşılabilir ve gemileri bağlamak için hangisinin kullanılacağı da açığa kavuşmuştur.[334] Rıhtımın arkasında bir koruma duvarı ve bu duvarın o civardan geçen bir caddeyle bağlantısı vardır. Zengin geçitlerle kullanışlı bir trafik akışı sağlanmıştır.[335] Rıhtım anıtsal bir şekilde düşünülmüştür ve burada kesinlikle bir grup anıtsal sütun özellikle köşelerde bulunmak zorundaydı.[336] Limanın büyük bir kısmı Annona Magazinine bağlıydı. Anlaşılabildiği kadarıyla uzun ve bir yandan rıhtıma paralel devam eden koridorlarla

[328] Wheeler 2004, 40.
[329] Wheeler 2004, 40.
[330] Shaw 1972, 98.
[331] Shaw 1972, 98.
[332] Lehmann – Hartleben 1963, 196.; Lanciani a. a. O. 165. Zeri a. a. O. 268.
[333] Lehmann – Hartleben 1963, 196.; Vgl. o. S. 78 Anm. 1.
[334] Lehmann – Hartleben 1963, 196.; Texier S. 304. Lanciani 164.
[335] Lehmann – Hartleben 1963, 196.;Texier a. a. O. Lanciani a. a. O.
[336] Lehmann – Hartleben 1963, 196.; CIL XIV, 113.

elde edilen alanlar vardı.[337] Bu yapı sikkelerde de görülür ve iki katlı olarak tasvir edilmiştir.[338] Traianus limanın karada bulunan bölümü yarım ada gibi düzenlenmiştir.

Altıgen limanın her kenarının uzunluğu 357,77 m, maksimum çapı 715,54 m ve toplam alanı 321,993 m² dir[339]. Burada yer alan iskelelerse 12 m genişliğindedir[340]. İskelelerin kendisi tuğlayla örülmüş ve kireçtaşı bloklarla döşenmişti[341]. İskele duvarlarında kullanılan tuğlaların arası kırık çatı kiremidi, kireç ve puzzolandan oluşan bir harçla doldurulmuştur[342]. İki iskele seviyesinin en düşüğüne sıralanmış delik traverten bloklar, burada konaklayacak 200 ya da daha fazla gemiye palamar halkası olarak hizmet ediyordu[343](Res. 42 – 43). İşlek bir liman olan Traianus limanında gemiyi rıhtıma yanaştırma ve geminin yükünü boşaltma işlemlerinin düzenlenmesi oldukça karışıktı. Bu nedenle palamar yerleri özel plakalarla açıkça düzenlenmiş ve bu Traianus limanının rıhtımında muhtemelen palamar yerini numaralandıran, üzerinde sayılar bulunan kısa sütunların bulunmasıyla[344] köşeden geriye doğru ayarlandığı anlaşılmıştır[345]. Traianus Liman'ında metal liman babaları 14 - 15 santimetre aralıklarla, bir kısmı rıhtımın yüzeyine, bir kısmı mendireğe, bir kısmı da rıhtımın alt seviyesine gelecek şekilde yerleştirilmiştir. Muhtemelen babaların tamamının 100 adet olması gerekmektedir ve bazılarının aslan başı şekilli oldukları görülmektedir. Traianus Limanı'nın sadece güney tarafında 24 adet traverten palamar taşı bulunmuştur. Bu sayı tüm liman çevresi boyunca 100'ün üzerine çıkmaktadır. Bunlar oldukça iyi durumda ve sağlam olarak günümüze gelen tuğla ve harç gibi yapı elemanları kullanılarak yapılmış rıhtımın üzerinde bulunurlar[346] ve genellikle yatay hizadaki bir delikle fakat daha çok dikey olarak iskeleye yerleştirirler[347]. Bu taşların çoğu iskelenin en aşağıdaki dikey yüzeyine yerleştirilirler fakat bazıları Leptis Magna

[337] Lehmann – Hartleben 1963, 197.
[338] Lehmann – Hartleben 1963, 196.; Texier 315 ff. Lanciani 170 ff.
[339] Meiggs 1973, 162.
[340] Donaldson 1859, 338.
[341] Shaw 1972, 99.
[342] Donaldson 1859, 338.
[343] Shaw 1972, 99.
[344] Testaguzza 1970, 171.
[345] Blackman 1982b, 204.; Testaguzza (1970), 163, 169, 171. Böyle sütunların temel amacı bir çatıyı ihmal etmemiş olmayı destekleme amaçlı olduğu mümkündür. (cf. Giannutri: Bruno 1973b).
[346] Meiggs 1973, 162-163.
[347] Williams 1976, 75.

ve Roma'daki Tiber kıyısında olduğu gibi yüksek bir duvara yerleştirilir[348]. Bunlar üzerindeki babalara da gemiler bağlanmaktaydı ve benzerleri Lepnis Magna'nın çok iyi korunmuş limanında da rastlanmaktadır[349]. Bu palamar taşlarından Roma da olanlarından bazıları aslan kafası şeklinde yontulmuştur (Res. 44)[350].

Traianus limanı çok büyük ticari sevkiyata ev sahipliği yaptığından, dönem dönem yeni erzak depoları yapılmıştır. Örneğin, Traianus, Marcus Aurelius ve Septimus Severus dönemlerinde altıgen limanın çevresine arka arkaya derin odalardan oluşan ve en az iki katlı olan birçok depo binası eklenmiştir (Çiz 21 – 22, Res 45 – 46).

4. 5. 3. 3. 1. Traianus Liman'ının Sikkesi

Daha sonra inşa edilen Traianus limanının betimlemesinde de Claudius liman sikkesinde olduğu gibi mimari biçimlenmenin aktarılmasında özen gösterildiğini söyleyebiliriz. Sikkemizin ön yüzünde Traianus'un (MS 98 – 117) portresi verilmiştir. Arka yüzünde ise Traianus limanı betimlenmiştir (Res. 47, Çiz. 23). Arka yüz lejantında PORTVM TRAIANI / S C yazısı bulur.

Yeni limanın başlıca özelliği olan geometrik görünümü yeni limanı kutlayan sikkelerde, sahip olduğu düşünülen altısının yerine yedi yönden veriliyor[351]. Bir tiyatro sahnesi gibi limanı çevreleyen binaların konumlarını, birbirleriyle olan ilişkilerini tek veya çift katlı colonadlı veya kemerli olduklarının hemen ayrımına varabiliyoruz[352]. Sikkenin limana girilen açıklığın sağ ve solunda kemerli yapıların olduğunu görüyoruz. Havzanın diğer beş tarafında iki veya üç katlı, sütunlu yüksek gösterişli yapılar vardır. Girişin sol tarafından sırasıyla yapılar şu şekildedir: Profilde 4 sütun sırası bulunan çatısı kemerli bir yapı, devamında üçgen bir çatısı olan başka bir yapı sonra da tekrar kemerli çatısı olan bir yapı ve yanında yine görülebildiği kadarıyla üç sütun üzerinde yükselen üçgen çatılı başka bir yapı daha vardır. Liman girişinin tam

[348] Bartoccini 1958, pl. LIII; Parker 1868: 1785-6.
[349] Wheeler 2004, 40.
[350] Parker 1868, pl. XIV.
[351] Blackman 1982a, 82.
[352] Donaldson 1859, 339.

karşısında yer alan limana her gireni etkileyen bu görkemli mimarinin odak noktasında iki katlı, cephesi sütunlar arasında heykellerle bezenmiş, diğerlerinden daha büyük bir antik citadel[353] bulunmaktadır. Yapının önemi iki yanında yükselen ve üzerlerinde birer heykel bulunan anıtsal sütunlarla bir kez daha vurgulanmıştır. Bunun devamında da sütunlar üzerinde yükselen iki katlı yapılar göze çarpmaktadır. Bu yapılar hakkında farklı yorumlar yapılmakla beraber tam olarak ne oldukları bilinmemektedir[354]. Limanın içinde ise bir veya iki insan figürünün bulunduğu üç adet, yelkenleri toplanmış durumda yük gemisi bulunmaktadır. Bunlardan ikisi limandan çıkmak üzereyken betimlenmiştir.

Bu gibi sikkedeki mimari ayrıntıların netliği, arkeolojik verilerin azlığında göz ardı edilemeyecek bir şekilde bize bu liman hakkında bilgi vermektedir.

Limanın sikke üzerine işlenirken uygulanmış olan bakış açısına bakıldığı zaman şunları söyleyebiliriz: Liman havzası kuşbakışıdır. Liman girişinin sağı ve solunda yer alan kemerli yapılar dörtte üçlük verilmişlerdir. Liman girişinin solundan başlayarak ilk kemerli yapı dörtte üçlük bir açıdan verilmekle beraber girişi cepheden yansıtılmıştır. Bu yapının yanında yer alan sütunlu üçgen çatılı yapı da dörtte üçlük bir açıdan verilmeye çalışılmıştır. Devamında yer alan kemerli ve üçgen çatılı yapılar cepheden yansıtılmıştır. Girişin tam karşısında bulunan görkemli bir yapı olduğu anlaşılan bina ve yanında yer alan sütunlar üzerindeki heykeller cepheden verilmişlerdir. Geriye kalan diğer yapı ise cepheden verilmiştir. Limanın içinde bulunan üç gemi ise profilden olmakla beraber içindeki insanların bazıları cepheden bazıları profilden verilmiştir. Gemilerin yelken direkleri ise dörtte üçlük bir açıyla yansıtılmıştır. Yapıları bu görüş açılarıyla verdiklerinden dolayı altıgen olan liman havzası yedigenmiş gibi görülmektedir. Bunun yedigenmiş gibi olmasının sebebi liman girişinin yanındaki iki yapının dörtte üçlük verilmeye çalışılmasıdır. Bu yapıların normalde düz bir hat üzerinde olması gerekiyor. Burada birçok yerde perspektiften yararlanıldığını söyleyebiliriz.

[353] Donaldson 1859, 339.
[354] Donaldson 1859, 339.

4. 6. Patrai Kenti

4. 6. 1. Patrai'nin Yeri

Antik Patrai, Yunanistan'ın bugünkü Patras kasabasının sınırları içerisinde, Akha yerleşimlerinin kuzeybatı ucunda yer alır[355]. Kuzeyinde Kap Rhion, akropolden denize doğru ise düz ve bereketli ovalara sahip, sahile 600 m uzaklıkta[356] bulunan bir Akha kentidir[357] (Har. 11).

4. 6. 2. Patrai'nin Tarihçesi

Antik Yunan efsanesinde Eumelus üç kasabayla (Aroe), Antheia ve Mesatis kurulmuştur; Aroe Dor istilasından sonra Petreus (şehre adını veren) tarafından bir Akha kolonisine dönüştürülmüş ve Akha'nın 12 şehrinden biri olmuştur. MÖ 419'da Alkibiades'in tavsiyesiyle şehir, limanıyla büyük uzun duvarlar aracılığıyla bağlanmıştır. Aşağı yukarı MÖ 280'de Akha birliğinde anti Makedon düşüncesinin biçimlendirilmesinde Patrai oldukça aktiftir. Fakat MÖ 146'da Romalıların Yunanistan'ı fethinden önce kent önemini yitirmeye başlamıştır[358].

Caesar, Pompeius ve Antoninus arasında sürdürülen savaşta Patrai limanı çok önemli rol oynar[359]. İmparator Augustus Actium zaferinden sonra burayı ordu kolonisi olarak yeniden düzenlemiştir ve Colonia Augusta Aroe Patrensis adı altında MS 3. yy.ın sonuna kadar Yunan şehirleri arasında ticari anlamda en fazla refah düzeyine sahip şehirlerden biri olmuştur[360].

Roma döneminin en parlak zamanın da kent sahilden biraz geriye çekilmiştir. Pausanias'da buradan bahsederken liman yakınlarında pek çok yapının olduğunu

[355] Wordsworth 1839, 302.
[356] RE 1949 XVIII, 2195.
[357] RE 1949 XVIII, 2191.
[358] Encyvlopædıa Brıtannıca 1971, 463.
[359] RE 1949 XVIII, 2209.
[360] Encyvlopædıa Brıtannıca 1971, 463.

söyler. Şehir ve liman arasında kalan ovalık bölgede Roma döneminden kalma yapılar yer almaktadır[361].

Hıristiyanlık Patrai'de erken olarak kurulmuştur. 8. ve 9. yy.lar da buranın popülasyonu Peleponnesos'a Slav mültecilerinin gelmesiyle artmıştır ve MS 807'de bir Slav kuşatmasına direnmek zorunda kalmışlardır. Bizans İmparatorluğunda Patrai önemli ipek üreticisi olarak görülmüştür[362].

4. 6. 3. Patrai Limanı ve Liman Yapısı

Roma döneminin en parlak zamanın da kent sahilden biraz geriye çekilmiştir. Burada doğal bir liman varmış gibi görünse de Strabon'un söylediklerinden anlaşıldığı gibi buraya ilk olarak Roma döneminde yapay bir liman kurulmuştur. Kent Strabon zamanında bile burada büyük bir limana sahiptir[363]. Daha sonraki dönemlerde geliştirilmiştir[364].

Pausanias limanda kutsal alanlar olduğundan, yakınınında küçük bir koruluk olduğundan, bu koruluk civarında gezinti yolları olduğunu ve yaz aylarında botlarla bu yakınlarda bulunan Apollon – Aphrodite tapınakları arasında gezinti yapıldığından bahseder[365]. Ayrıca liman ve karanın arasında Demeter tapınağı yer alır.

Dalgakıran kıyıdan biraz açıkta, kıyıya paralel uzanır durumda yapılmıştır. Dalgakıranın kıyı ile bir bağlantısı bulunmamaktadır. Bu şekilde dalgakıran yapımı MS 2. yy.da başlamış olup, Roma liman mühendisliğinin getirdiği yeniliklerden biridir[366]. Bu liman günümüzde ise birçok yıkım gördükten sonra geçmişin izleri fazlasıyla silinmiştir. Yalnız limanın formu Roma dönemindeki gibi kıyıdan bağımsız ve paralel, olarak tasarlanmıştır (Res. 48).

---

[361] RE 1949 XVIII, 2195.
[362] Encyvlopædıa Brıtannıca 1971, 463.
[363] Lehman – Hartleben 1963, 210.
[364] RE 1949 XVIII, 2195.
[365] RE 949 XVIII, 2195.
[366] Blackman 1982b, 198.

4. 6. 4. Patrai Liman'ının Sikkesi

Roma'da 3. yy. sikkelerinde daha çok mimari yapılar olduğu görülür. Bu sikkeler üzerinde mimari yapılar; sütunlu yollar, pek çok tapınak ve kült heykelleri ayrıca bazı liman betimlemeleri ve hatta ayırıcı ufuk çizgisi arasında betimlenmiş gemilerde görülür[367].

Patrai'de liman alanında birkaç sikke bulunmuştur. Sikkedeki betimlemeler Pausanias'ın tasvirlerinden biraz daha erken bir döneme rastlamaktadır. Bu sikkelerden ikisi (Res. 49 – 50) birbirine paralel iki rıhtımı gösterir[368]. Bunun dışında resim 50'deki sikkede sahilden denize, resim 49'deki sikkede ise denizden sahile doğru bakılır ve çok gerçekçi yapılmıştır. Bu betimlemeler karadan serbest dalgakıranlar olduğunu da göstermektedir[369]. Ayrıca Septimus Severus Dönemine (MS 193 – 211) ait resim 49'deki sikke de karadan serbest dalgakıranların yanı sıra rıhtımla dalgakıran arasında seyir halinde olan yelkenli bir gemi ve arka planda tapınak içinde Poseidon figürü göze çarpar[370].

Septimus Severus Dönemine (MS 193 – 211) tarihlenen resim 50'deki sikke de dalgakıranlar anıtlarla süslenmişlerdir. Örneğin bir yuvarlak yapıyı gösteren bir betimleme bulunur. Bu yapı fener yapısı olabilir fakat emin olmak mümkün değildir. Bu yuvarlak yapının yanında yer alan bir equestrian yer almaktadır[371]. Sikkenin alt tarafında ise sütunlar üzerinde yükselen bir yapı görülmektedir yalnız tam olarak bir tanımlama yapılamamıştır. Bu yapı ve yuvarlak yapı birbirine paralel iki dalgakıran tarafından ayrılmış aralarında deniz ve ilerlemekte olan iki tane gemi yer almaktadır.

Commodus döneminde üzerinde "*COL. A. A. PATRA"* yazan sikkeler basılmıştır. Bizim Patrai limanı betimlemesi bulunan sikkemizde de bu lejant görülmektedir. Commodus Dönemine (MS 180 – 192) tarihlenen liman betimlemesi olan üçüncü bir sikkede (Res. 51) yine denizi gösteren bir tasvir yer almaktadır[372].

---

[367] RE 1949 XVIII, 2200.
[368] Lehmann – Hartleben 1963, 211.; Imhoof – Gardner Q 21 u. 23.
[369] Lehmann – Hartleben 1963, 211.
[370] Imhoof – Blumer – Gardner 1887, 81.
[371] Imhoof – Blumer – Gardner 1887, 81.
[372] Lehmann – Hartleben 1963, 212.; Commodus e Gordian III., Imhoof – Gardner Q 22.

Dalgakıran belirgin değildir ve bir imparator yontusu olabileceğini düşündüğümüz bir betimleme bulmaktadır. Buranın arkasında portikuslu bir rıhtım görürüz ve pek çok yapıdan oluşur[373]. Bütün bunlar anıtsal bir kalabalığa işaret eder ve burada egemen olan bir gücü gösterirler. Bunun yanı sıra teknik olarak baktığımızda dalgakıranın anlam kazandığını ve önemli olduğunu anlamak hiç de zor değildir[374]. Ayrıca bu anıtsal yapının karşısında, ayakta yer alan heykelin iki tarafında iki tane gemi yer almaktadır.

Limanın sikke üzerine işlenirken uygulanmış olan bakış açısına bakıldığı zaman şunları söyleyebiliriz: Öncelikle resim 49 da, Patrai liman sikkemiz de yer alan tapınak tamamıyla profilden verilmiştir. Aynı şekilde kıyı rıhtımı ve dalgakıran arasında kalan limandan geçen gemilerde profilden verilmişlerdir. Tekneler ve tapınak profilden verilirken liman havzası ise kuşbakışı verilmesiyle resme bir derinlik perspektif kazandırılmaya çalışılmıştır. Aynı durum, resim 50 deki Patrai'nin sikkesindeki limanda da görülür. Karadaki dört sütunu görülen yapı, dalgakırandaki fener ve limandaki gemiler profilden verilmişler, yalnız liman havzası kuşbakışı yansıtılmıştır. Resim 51 deki Patrai limanı ise denizden karadaki yapılara 45 derecelik bir açıyla bakılmaktadır. Sikkede görülen gemiler profilden, sikkenin alt bölümünün ortasında yer alan tanrı figürü ise cepheden verilmiştir. Kıyıda yer alan yapıların ön kısımlarda büyük verilip geriye doğru küçültüp ve daraltılması ile betimlemeye verilen perspektifin hakimiyeti çok açık bir şekilde fark edilir. Figürler arasındaki orantı içinse olumlu bir şey söylemek zor gözükmektedir.

[373] Imhoof – Blumer – Gardner 1887, 81.
[374] Lehmann – Hartleben 1963, 212.

4. 7. Soli / Pompeiopolis Kenti

4. 7. 1. Soli / Pompeiopolis'in Yeri

Mersin'in 11 km batısındaki[375] Mezitli yakının da, Dağlık Kilikia ile Ovalık Kilikia arasında sınır oluşturan antik Lamas çayı bugünkü adıyla Limonlu çayı ve Lamos kentinin birkaç kilometre doğusunda şimdiki Viranşehir de kalıntıları yer almaktadır[376](Harita 12 – 13).

4. 7. 2. Soli / Pompeiopolis'in Tarihçesi

Strabon'un tanıklığı doğruysa Soli adını ilk kullanan Hesiodos'tur. İlkçağda adı Soloi (Lat. Soli), MÖ 64 yılında ise Pompeius'un buraya gelmesiyle kentin adı Pompeiopolis olmuştur[377]. Herodotos kentin başlangıçta bir Fenike kolonisi olduğundan söz eder ve kentin Fenike'den sonra bir Rhodos kolonisi olduğu ilkçağ tanıklıklarıyla sıkça vurgulanır. Polybios Rhodosluların Roma senatosunun önüne gelerek Soli halkının da kendilerinin olduğu gibi bir Argos kolonisi olduğundan söz ettiklerinden bahseder[378]. Mela'ya göre Soli bir Rodos ve Argos kolonisi olarak, Strabon'a göre ise kent, Akhalar ve Lindos'tan gelen Rhodoslular tarafından kurulmuştur [379]. Yunan orta çağının sonunda başlayan büyük kolonizasyon hareketinde Dorlar doğuya doğru ilerleyerek Kilikia da Soloi kolonilerini meydana getirdikleri de söylenir[380].

Pers hükümdarı Darius (MÖ 521 – 485) zamanında, Kilikya'yı ele geçiren Persler için, Soloi önemli bir liman kenti olmuş ve adına sikke darbedilmiştir. Pers – Yunan Savaşları sırasında, MÖ 449 yılında Kilikya'yı bir süre işgal eden Atinalılar, Soloi'yi yönetim merkezi yapmışlarsa da, bir yıl sonra yapılan barış ile burayı Perslere geri vermişlerdir. MÖ 334'de Asya seferine çıkan Alexander, Soloi'yi Pers işgalinden kurtarmıştır. Seleukoslar devrinde II. Antiochos Teos (MÖ 264 – 261)

[375] Akurgal 1988, 552.
[376] Özbayoğlu 1999, 209.
[377] Özbayoğlu 1999, 210.
[378] Özbayoğlu 1999, 209.
[379] Strabon, 258.
[380] Mansel 1995, 98.

döneminde Soli bir müddet Mısır'ın eline geçmişse de MÖ 197 de III. Antiochos kuvvetli bir donanma ile Kilikia sahilleri boyunca Soli kentini yeniden ele geçirmiştir[381].

Kurucusu İskender'in komutanlarından Seleukosl Nikator döneminde Soli en parlak çağını yaşar[382]. Seleukosların parlak dönemini izleyen düşüş yıllarında Armenia kralı Tigranes Soli'yi yağmalatır, aralarında Soli'nin de bulunduğu on iki yunan kenti halkının büyük bir bölümünü, MÖ 83'te, kendisi tarafından inşa ettirilen başkent Tigranocerta'ya nakleder[383].

MÖ 69 da korsanlar Delos'u kaplayıp limanlarını yağmalayınca Roma sonunda tepki verir[384]. MÖ 70 yılında konsül seçilen Pompeius'a MÖ 66 yılında kabul edilen bir kanunla (Lex Gabinia)[385] büyük yetkiler verilerek Akdeniz komutanlığına atanmış ve korsanları yok etmek için görevlendirilmiştir. Akdeniz'deki yönetim zayıflığının yol açtığı korsan faaliyetine son vermiş ve kentin nüfusu azaldığından, Büyük Pompeius geriye kalan korsanlardan en önemli ve bağışlanmaya layık olanlarını buraya yerleştirmiş ve MÖ 66'nın sonbaharında kentin adını Pompeiopolis olarak değiştirmiştir[386].

Pompeiopolis Roma İmparatorluk Çağın'da, özellikle Hadrianus'un ziyaretinden sonra, sadece Anadolu'nun değil tüm Doğu Akdeniz'in en büyük ve önemli limanlarından biriydi[387].

Romalılar Pompeius'un bu zaferinden sonra Kilikia da kurdukları eyaletin ilk merkezi olarak burayı seçmişlerdir. Bu kent ileriki yıllarda Kilikia merkezi özelliğini Tarsus'a kaptırır. Daha sonraki yıllarda da Bizans döneminde piskoposluk merkezi olmuştur[388].

MS 525 de meydana gelen bir depremden sonra bu şehir harabeye dönmüştür.

---

[381] Özbayoğlu 1999, 212.
[382] Özbayoğlu 1999, 212.
[383] Özbayoğlu 1999, 212.
[384] Thubron 2004, 113.
[385] Eti 2006, 6.
[386] Strabon, 258.
[387] Spanu 2003, 7.
[388] Ünal-Girginer 2007, 516.

4. 7. 3. Soli / Pompeiopolis Limanı ve Liman Yapısı

Texier Kilikia'yı gezerken Tarsus'un batısında bir Roma limanının olduğundan bahseder[389].

Beaufort Soli / Pompeiopolis limanından, paralel kenarlı, yuvarlak uçlu güzel bir liman olarak tanımlayarak elli ayak kalınlığında, 7 ayak yüksekliğinde mendirekle çevrelenerek biçimlendirilmiş bütünüyle yapay bir liman olduğunu kaydeder[390]. Ayrıca liman girişinin karşısında bir portikonun yükseldiğini ve bunun sütunlu bir caddeye açıldığını yazar[391] (Res. 52).

Beaufort'un çizdiği planda (Çiz. 24) da rahatlıkla anlayabileceğimiz gibi liman kavisli bir forma sahiptir. Denize bakan cephesiyle etkileyici ve tiyatrovari bir mimari düzenin varlığı görülür[392]. Anadolu da antik dönemden kalan en orijinal mendireklerden biridir (Res. 53).

Pompeiopolis'i 50'li yılların başında ziyaret eden bir başka İngiliz olan Mary Gough da, iç ve dış limanlardan geriye kalan ve sadece kaplaması yok olmuş bazı dolgu ve temellerle denize uzanan dalgakıranların olduğundan söz eder[393].

Günümüzde ise limanın büyük bir kısmı hâlâ iyi korunmuş durumdadır ve hidrolik beton çekirdek etrafına güzelce kenetlenmiş kesme taş duvar örgüsüne sahiptir. Kısmen doğal bir resif üzerine kurulmuş olmasına karşın simetrik geometrik tasarımlı büyük oranda yapay bir limandır[394] (Çiz. 25).

Hadrianus zamanının sevilen formu olan yuvarlak ve oval limanlar Roma şehir yapılaşmalarına damgasını vurmuşlardır. MS 1. yy.ın sonu ile 2. yy.ın ortası ile sonu arasında bir dönem[395] içine yerleştirebileceğimiz Pompeiopolis limanı da bu

---

[389] Texier 2002, 29.
[390] Beaufort 1818, 257.
[391] Beaufort 1818, 258.
[392] Güven 2001, 26.
[393] Gough 1954, 134.
[394] Brandon – Hohlfelder – Oleson – Rauh – Yağcı 2010, 195.
[395] Brandon – Hohlfelder – Oleson – Rauh – Yağcı 2010, 195.

oval formdan nasibini almıştır[396]. Bu limanın bir kısmı şehre değer, arkasında anıtsal bir cadde vardır ve 450 m uzunluğunda ki cadde K – G yönünde uzanır. Bu caddenin aksı limana tekabül eder[397] ve liman agorasıyla devam eder.

İmparator Hadrianus'un MS 130 da bölgeye bir seyahat gerçekleştirdiği diğer uğradığı kentlerdeki gibi burada da kapsamlı bir imar faaliyetleri başlattığı bilinir[398]. Limanın geliştirilmesi ve kentte bugünde görülen sütunlu cadde (Res. 54) bu imar faaliyetinin bir parçasıdır[399].

Güçlü bir harca (Puzzolan) gömülü moloz taşlardan yapılmış olan duvarlar, demirden kırlangıçkuyruğu kenetlerle birbirine bağlanan, sarımsı kabuklu kireçtaşı bloklarla kaplanıp, örtülmüştür[400]. Bu taşın kabukları kolayca sökülmekte ve ilk parlaklıklarını da korumaktadır. Her iki mendirek de dıştan kesme taş örgülü çifte duvarla çerçevelenmiştir. Düzensiz aralıklarda inşa edilen ara duvarlar ile dış duvarlar arasını içine hidrolik betonun dökületeği büyük sandıklar, bir tür kalıcı kalıplar halinde bölümlenmiştir (Çiz. 26 -27). Dış duvarların hemen hemen tek tip (1.6x0.6x0.6 m) taş bloklarla örülen alt kısımlarının kalınlığı 2.8 m'ye ulaşır[401]. Burada iki ayrı tip beton kullanılmış; altta açıkça hidrolik malzeme görülürken üstlerde kireçli veya daha zayıf puzzolan kireç harcı kullanılmıştır. Pompeiopolis betonu ile daha önce incelediğimiz diğer betonlar arasında dikkat çeken belirgin bir fark, büyük agreganın harca olan orantısıdır. İtalya sahillerinde, İskenderiye ve Caesarea'da alınan Örneklerde ortalama %40 agrega ve %60 harç saptamıştır. Ancak Pompeipolis'te agrega %64 ile %54, harç ise %36 ile %46 arasında değişir. Bu orantı Roma kara yapılarındaki orana daha yakındır[402]. Pompeiopolis limanın bu liman teknolojisinin kullanım örneklerine Kyme ve Side limanlarında da rastlanmaktadır[403].

---

[396] Lehmann – Hartleben 1963, 204.; Vor allen Beaufort, Karamania 259 m Plan, danach unser Plan. Ferner: Arch. miss. sc. IV 1856, 50 ff.; Rev. arch. 1853, 358 ff.; Bull. corr. hell. I, 375, 316 ff.; Heberdey – Wilhelm, Denkschr. Wien Ak. 1896 42ff.; Schaffer, Cilicia (Erg. Heft Pet. Mitt. 141) 1903,35; Mon. Line 1914,87 ff.; oest. Jahrh . 1915 Beih. 48 ff. Abb. 17 ff.

[397] Lehmann – Hartleben 1963, 204.; Heberdey – Wilhelm a. a. O.

[398] Boyce 1958, 72.

[399] Güven 2001, 26.

[400] Beaufort 1818, 257.

[401] Brandon – Hohlfelder – Oleson – Rauh – Yağcı 2010, 195.

[402] Brandon – Hohlfelder – Oleson – Rauh – Yağcı 2010, 197.

[403] Brandon – Hohlfelder – Oleson – Rauh – Yağcı 2010, 195.

Mendireğin uçları şimdi yıkıktır ve limanın iç bölümü kumun birikimiyle deniz yüzeyinin üzerine çıkmıştır; burası bir miktar kazılmış, ancak yarı saydam cam parçacıklarından, kırık çömleklerden ve kiremitlerden başka bir şey bulunamamıştır[404]. Denizden 500 m kadar uzanan liman havzasının genişliği birbirinden takriben 200 m aralıkla uzanan iki mendirekten oluşur[405]. Batı mendireği şu anda daha sağlam olanıdır (Res. 55 – 56). Ayrıca mendireğin sonar taramasına bakarak sualtındaki kısımları ile daha net bilgiye ulaşabilmekteyiz (Res. 57). Limanın doğu mendireği batı mendireğine nispeten daha çok tahrip olmuş ve blokları geniş bir alana yayılmıştır. Ana karadan uzaklaşıldıkça mendireğin bloklarının boyut olarak kıyıya yakın olanlara oranla daha büyük olduğu gözlemlenmiştir.

Limanın iç kısmı çok miktarda kum dolduğu için (Res. 58) mevcut gözlenebilen dörtte birlik kısmının da liman içindeki derinliği 30 – 40 cm'ye kadar düşmektedir.

Mendireğin içe doğru dönen uç kısımlarında kullanılan bloklar su üstünde korunmuş ve kenetlerle bağlanmış olan kesme taş bloklardan daha büyük inşa edilmiştir (Res. 59– 60).

Yapı sualtında yüzeydeki kadar korunamamıştır, bloklar dağınık haldedir ve blokların üzerini kaplayan aşırı kekamoz[406] (Res. 61) nedeniyle detaylı taş işçiliği veya birleştirmeye ilişkin detaylar görülememektedir. Yalnız blokların birbirlerine kırlangıç kenetlerle bağlandığı açıkça görülmektedir (Res. 62).

4. 7. 4. Soli / Pompeiopolis Liman'ının Sikkesi

Bu sikke Amerikan Nümizmatik Derneğinin Newell koleksiyonun da yer alır[407]. Antoninus Pius (MS 138-161) dönemine tarihlenen bronz bir sikkedir[408]. Üzerinde Soli/Pompeiopolis limanının betimlemesi yer alır (Res. 63).

---

[404] Beaufort 1818, 257.
[405] Güven 2001, 26.
[406] Kekamoz: deniz canlıların uzun süre denizde suyla temasta bulunan kısmına yapıştıktan sonra sert kabuk oluşturup (artık tamamen oraya yerleşip) taşlaşmış tabakaya denir.
[407] Boyce 1958, 67.

Liman at nalı biçiminde resmedilmiştir. Karşılıklı dalgakıranların koruması altındadır. Sikke üzerinde görünüşe göre iki kat yüksekliğinde uzatılmış yarım daire şeklinde bir yapı görürüz. Yapının çatısını düzgün aralıklarla yerleştirilmiş çömlek gibi nesneler süsler ve ilk iki çömleğin arasında tek bir kuş tüyü şekilli bir obje yer almaktadır. Limanın içindeki boşluğu dolduran, uzanmış bir figür yer almaktadır. Bu figür sağ omzunda bir dümen tutar. Sol kolu alışılmışın dışında içinden su akan bir çömleğe dayanmazken sol omzunun arkasında A ve Δ harfleri arasında kuyruğu olan bir yunus görülür. Bu figürün altındaki nesneler ya dalga ya da balık olabilir. Onların kabataslak görünüşü balığa benzer; Ancak çok sayıda örneği olan[409] deniz tanrılarının alışılmış sunumları bu şekilleri denizi simgeleyen dalgalar olarak görmemizi gerektirir[410].

Uzanan figürün altında ve üstünde yapının uç noktalarında resmedilen öğeler vardır. Figürün başının üstünde yapının uç noktasında elinde asa tutan bir tanrı vardır. Açıkça daire şeklinde olan farklı bir kaide, yapının daha alt köşesinde durur. Bu üzerinde heykel duran kaideden daha yüksektir ve bir deniz fenerine benzemesine rağmen değildir. Figürün başının alt kısmında ki uçta ise silindirik bir kaide üzerinde silindirik bir yapı yükselir. İki katlı liman binasından yüksek olduğu açıkça fark edilebilmektedir. Yalnız bu silindirik yapının en üstte nasıl sonlandırıldığı sikke üzerindeki bir zedelenme sonucu görülememektedir. Anlaşıldığı üzere sikkede bir liman feneri yer alıyorsa o da bu silindirik yapıdır. Ayrıca kolu üzerine yaslanan uzanmış figürün üstündeki yunusun başını zedelenmiştir. Yunus ve gemi dümeni atribütleriyle uzanan figür, daha önce ileri sürdüğümüz gibi bir deniz tanrısıdır. Onun duruşu yapımızın bir stadyum veya circus olması ihtimalini çürütür. Çünkü yapı stadyum için çok kısadır ve circus içinde bir ucu açıktır. Ancak bu yapı bir liman olabilir ki bu da Pompeiopolis limanıdır. Coğrafyacı Sir Francis Beaufort'un geçen yüzyılda Küçük Asya'nın güney kıyılarına yaptığı keşif gezilerinin anlatıldığı Karamania adlı eserinde betimlenmiş olan liman kalıntılarının varlığı ile kesin bir şekilde onaylanır. Yapının yeni çalışmalar ışığında incelenmesi neticesinde Beaufort'un yaptığı çizimler ve sikkeyi darp edenin sadakati doğrulanmış olur.

---

[408] Boyce 1958, 67-78, lev.1,fig. 1.
[409] Bkz. F. Imhoof-Blumer, Fluss-und Meergötter auf griechischen und römischen Müzen (Genf 1924).
[410] Boyce 1958, 68.: Cf. the waves on the coins illustrated on our pls. 14 ve 15.

Sikke üzerindeki çömlekler geceleyin ya da kötü havalarda içeri giren gemilerin yolunu aydınlatmak için liman yapısının çatısı boyunca konmuş uyarı işaretlerini (fener ateşi) simgeler. Kuş tüyü benzeri nesne ise olimpik oyunların sembolü palmiye yaprağı şeklinde tasarlanmış olduğu düşünülemez. Prof. Dr. Gilbert Bagnan bunun bir tür işaret olabileceğine dair çok makul bir öneride bulunur: Bu nesne limana giren ve çıkan gemilere bir rehber olarak rüzgarın yönüne göre hareket eden bir yelken olabilir der[411]. Sikkenin durumu çok iyi olmadığından dolayı kaide üzerinde duran tanrının tanımlaması zordur. Uzun bir asayı sol elinde tutmaktadır. Tahmini olarak heykel Neptün ya da imparatoru simgelemektedir. Bu figürü Roma'nın ünlü sestertiilerinde resmedilmiş Ostia limanın girişinde merkezi bir pozisyona yerleştirilmiş heykel ile karşılaştırabiliriz (Res. 37). Yapının içinde uzanan figür ise deniz tanrılarına ait semboller olan yunus ve gemi dümeniyle ilişkilendirilmiş olması onun Oceanus ya da limanın tanrısı olduğu ihtimallerini güçlendirir. Dümenli su tanrıları öncelikli olarak denizle ilişkilendirilirler[412]. Buna benzer bir figür Bithyna'daki Nicomedia sikkelerinde görülen "Körfez" (stolos) simgesidir (Res. 64). Liman tanrılarının varlığının bir sonucu olarak uzanan bu tanrının Pompeiopolis limanın gözeten tanrı olduğu söylenebilir. Fakat bizim sikkemizdeki tanrıya benzeyen dümene dayalı, bir tanrıyı gösteren Roma imparatorluğu yerel sikkelerinden bir limanın tıpkısı olan başka bir örnek bilinmez[413]. Bu figürün gemi dümenli Oceanus[414] olduğuna kanıt Ostia sikkesinde yer alan tanrı figürü gibi zaten bir tanrının (Neptün) olmasıdır. Bu sikke Nero sikkesinin arka yüzündeki Tiber nehri ağzındaki Claudius liman sikkesine çok benzemektedir[415].

Sikkenin tarihi kentin kuruluşunun 209. yılıdır. Fakat sikkenin tarihi ile ilgili hususlar ve ön yüzdeki kutlama özelliği sikkenin Pompeiopolislilerin şehirlerinin kuruluşunun 200. yılını onurlandırmak için basıldığını anlatır. Bu yıl dönümü dokuz yıl önce olduğu için yıldönümü ile anma parasının basımı arasındaki gecikme şöyle açıklanabilir: Anma on yıllık kutlama sürecinin sonuna denk geldi ve aynı yıla ait

[411] Boyce 1958, 69.
[412] Boyce 1958, 70.
[413] Boyce 1958, 71.
[414] Bkz. Erhat 2001, 227.
[415] Baydur 1998, 38, lev. XIII resim 108.

sikkemizdeki resmedilmiş liman gibi inşa projelerinin tamamlanmasıyla çakıştı. Böyle bir on yıllık dönem yaklaşık olarak MS 130'da bölgeyi ziyaret eden ve aralarında liman yapılarının da bulunduğu inşa projelerini başlattıktan sonra bölgeden ayrılan imparator Hadrianus döneminde başlamış olmalıdır[416]. Sikke üzerindeki liman baskısını Antoninus Pius dönemine atfedebiliriz. Edebi kaynaklar ve yazıtlar limanların inşasının ve restorasyonun Antoninus Pius tarafından uygulamaya geçilen genel bir politikanın parçası olduğunu gösterir. Pompeiopolis sikkesi Traianus ve Hadrianus'un izinden giden Pius'un imparatorluğun limanlarının durumuyla ilgilendiğini gösterir. Pompeiopolis sikkemizde dahil olduğu Antoninlerin liman inşa politikası için literatürden, yazıtlardan ve sikkelerden önemli kanıtlarımız vardır. Bu Antoninus Pius'un İtalya kadar, İtalya dışındaki limanlarla da yakından ilgilendiğini ve bu bakımdan Hadrianus'un politikasını sürdürdüğünü gösterir. Daha önce bahsettiğimiz gibi Pompeiopolis sikkenizde resmedildiği gibi Ostia limanının içinde uzanan tanrının ve Pompeiopolis liman tanrısının biçimlerindeki benzerliğini belirtmiştik. Bu Ostia'nın emperyal limanı ile Pompeiopolis limanı arasındaki önemli bir bağlantıdır[417].

Limanın sikke üzerine işlenirken uygulanmış olan bakış açısına bakıldığı zaman şunları söyleyebiliriz: Liman havzası kuşbakışı olarak işlenmiştir. Limanın etrafını saran sütunlu iki katlı yapı ve üzerindekiler, dalgakıranın iki ucunda yer alan heykel ve deniz feneri cepheden verilmiştir. Sikke de işlenen limanda herhangi bir perspektife rastlanamamaktadır. Figürler arasındaki orantıdan açık bir şekilde olumlu olarak söz etmek mümkün değildir.

[416] Boyce 1958, 72.; W. Weber, Untersunchungen zur Geschichte des Kaisers Hadrianus (Leipzig 1907) 140-41 (Smyrnrna); 212-14 (Ephesus); 213, 265-66 (Trapezus, projected plan). Cf. CIL X, 1640 (Dessau, 336).
[417] Boyce 1958, 77.

4. 8. Side Kenti

4. 8. 1. Side'nin Yeri

Side alçak bir yarımadanın üzerinde yer alır ve çevresi surlarla çevrilidir[418]. Bugünkü Antalya ilinin, Toros Dağları ile deniz arasında çeşitli teraslar halinde sahile doğru alçalan bölgesine tekabül eden, antik Pamphylia'nın en önemli liman şehri olan Side, Antalya'dan kuş uçuşu 60 km doğuda ve Melas'a tekabül eden Manavgat Çayının 6 km batısında, güney-doğu yönün de uzanan küçük ve yassı bir yarımada üzerinde bulunmaktadır[419] (Har. 14).

4. 8. 2. Side'nin Tarihçesi

Strabon'a göre, Side İzmir'in kuzeyinde bulunan Aiol kentlerinden birini oluşturan Kymeliler tarafından kurulmuştur[420]. Eusebios'a göre [421] bu kuruluş, MÖ 1405 senesinde olmuştur. Arrianos'un yazdıklarında, Kymeli kolonistlerin bu şehrin ilk kurucularından olmadıklarını söyler[422]. Kentin en alt yerleşim tabakasında bulunan Helen seramiğinin kanıtladığı gibi yerleşmenin tarihi MÖ 7. yy.ın ikinci yarısına kadar gitmektedir[423]. Koloni Batı Anadolu kentlerinden gelen büyük göçler sırasında kurulmuştur[424].

Bütün bu hususları göz önünde tutarsak Side'nin kuruluş itibariyle bir Grek şehri olmayıp, eski Anadolu şehirlerinden bir olduğunu ve ancak Hellenistik devirde veya İskender'den biraz önce Grekçe ile Grek devlet şekli ve nizamlarının kabulü sonucunda tamamıyla Helenleştiğini kabul edebiliriz[425].

Anadolu tarihinde Side'nin büyük bir rol oynamadığı ve Pamphylia bölgesinin kaderini paylaştığı söylenebilir. MÖ 6. yüzyılda şehrin Lidya krallığının ve onun 547 / 546' da yıkılışından sonra Pers kralı I. Dareios zamanında oluşturulan

[418] Beaufort 2003, 145.
[419] Altan 1951, 1.
[420] Strabon, 249.
[421] Altan 1967, X.
[422] Altan 1967, X.
[423] Akurgal 1988, 545.
[424] Akurgal 1988, 545.
[425] Altan 1967, X.

satraplık örgütünde, şehir birinci satraplığın içine girmiştir. Fakat Side'nin Pers egemenliği altında belirli bir özgürlüğü olduğunu, buranın sikke basma hakkına sahip oluşundan görürüz. Nitekim MÖ 500 yılından İskender işgaline kadar şehir kendi adına devamlı sikke bastırmıştır[426].

MÖ 4. yy.ın ilk yarısında Pers merkezi idaresinin zayıflaması üzere geniş krallıktaki satraplar yer yer isyan etmeye başlamışlardır. Tarih kaynaklarında adı geçmeyen Side'nin diğer Pamphylia kentleri gibi isyan olaylarına karışmış olduğunu, Likya hükümdarlarından Artumpara'nın, Side'de basmış olduğu bir gümüş sikke ispatlamaktadır[427].

MÖ 334'de Büyük İskender'in Anadolu seferinde Side hiçbir direniş göstermeden kapılarını Makedonya kralına açmıştır. Daha sonra Side, İskender'in kurmuş olduğu büyük sikke basım merkezi olmuştur[428].

MÖ 301 – 218 yüzyıl süresince önce Ptolemaiosların ve daha sonra da Seleukosların egemenliği altına girmesine rağmen, Hellenistik krallar arasındaki rekabetten yararlanmıştır[429].

MÖ 215 – 189 yılları arasında Seleukosların egemenliği altındadır. Romalılar tarafından MÖ 129'da Anadolu da ilk kez kurulan Asya eyaletine (Provincia Asia) katıldığına bir kayıt olmadığına göre Pamphylia'nın, dolayısıyla Side'nin hür olmaya devam ettiği kabul olunabilir[430]. Fakat bu parlak dönem, Pisidia ve dağlık Kilikia'da başlayıp günden güne gelişen korsanlığın Pamphylia'ya da el atmasıyla sona ermiştir[431]. Romalı konsül Publius Servilius MÖ 78 yılında Pamphylia'yı işgal ederek burayı Roma eyaletine bağlamıştır.

MÖ 50 / 51 yıllarında bu Kilikya eyaletinin valiliğini yapmış olan Cicero'dan Side'nin bu tarihte bu eyalete bağlandığını öğreniyoruz[432].

---

[426] Mansel 1978, 7.
[427] Mansel 1978, 8.
[428] Mansel 1978, 8.
[429] Akurgal 1988, 548.
[430] Mansel 1978, 10.
[431] Mansel 1978, 11.
[432] Altan 1967, XIII.

Amintas'ın MÖ 25 yılında ölümü üzerine Augustus, Pamphylia'yı doğrudan doğruya kendine bağlı bir memur (legatus propraetore Augusti provinciae Pamphyliae) tarafından yönetilen bir eyalet haline getirmiştir[433].

Side en parlak dönemini MS 2. yy. süresince ve 3. yy.ın ilk yarısı boyunca yaşamıştır[434]. Hiçbir zaman ne daha önce ne de daha sonra kent böyle bir gelişme göstermemiştir. Şehir aynı zamanda büyük gemi tezgahları barındırıyor ve sahip olduğu büyük ticaret filosu sayesinde en çok da Doğu Akdeniz ülkeleriyle sıkı ticaret alışverişinde bulunuyordu[435].

MS 3. yüzyılın sonlarına doğru bu altınçağ yavaş yavaş sönmeye yüz tutmuş, Pamphylia'nın kuzeyindeki dağlık bölgelerde oturan kavimler, Roma devlet otoritesinin zayıflamasından faydalanarak kıyı bölgelere inmeye ve buraları yağma ettikten sonra yakıp yıkmaya başlamışlardır[436].

MS 4. yy. boyunca günden güne fakirleşen bir Hıristiyan şehri görünümünü takındığı söylenebilir[437].

MS 5. ve 6. yüzyıllarda Side tekrar bir metropolis olmuş fakat bu sefer dini anlamda Doğu Pamphylia'nın başkenti olmuş ve son parlak dönemini yaşamıştır[438].

MS 7. yüzyıldan itibaren Side, Arap akınlarından zarar görmeye başlamıştır[439]. Bu şehir Ortaçağda, Antalya'nın Side'nin bütün ticaretini ele geçirmesiyle terk edilmiştir[440].

---

[433] Mansel 1978, 11.
[434] Akurgal 1988, 548.
[435] Mansel 1978, 14.
[436] Mansel 1978, 15.
[437] Mansel 1978, 16.
[438] Mansel 1967, 9.
[439] Mansel 1978, 17.
[440] Texier 2002, 475.

4. 8. 3. Side Limanı ve Liman Yapısı

Anadolu sahillerinde en iyi araştırılmış limanlar içinde Side en başta gelmektedir[441]. Deniz limanı ve sağlam bir yeri olan Side (Res. 65), az zamanda müthiş bir deniz kuvveti oluşturmuştur. Side kenti, kıyı ve içteki şehirlerden alınan ve toplanan malların adeta bir ambarı olmuştur[442].

Gezgin Charles Texier, Side Liman'ından şöyle söz eder: "Surların şehir tarafındaki bölümünde limanda, mahzen ve bodrum gibi kemerli bir sıra yer alır ve dört kapısından biri denize açılır. İki dalgakırandan birinin büyük taşları, denizin içinde görülebilir. İkincisi şu anda mevcuttur; küçük liman şehrin güney tarafındadır"[443]. Tuğamiral Sir Francis Beaufort ise Side limanını şu şekilde anlatır: "Görünüşe göre kalenin, biri kara tarafına, üçü deniz tarafına açılan dört giriş kapısı vardı. Deniz kapılarının ana girişi, açıklıkları sonradan kapatılan iki paralel duvar arasından geçerek, geniş bir iskele ile rıhtım kalıntılarından kuzeybatıya doğru uzanan iki küçük dalga kırana karşılık gelir. Yarımadanın en uç noktasındaki çifte limanla bağlantılı bir başka giriş daha olmalı ise de, surlar burada yıkılmış ve kesin yerini belirtecek hiçbir şey kalmamıştır. Üçüncü deniz kapısı kentin güney tarafında, bir körfezciğin başından yukarı doğru çıkan bir kat merdivenin hâlâ var olduğu yerdedir; kara kapısı ise, dış duvarlardaki pahın yakınında idi; ancak onu örten kule ile birlikte tümüyle yok edilmiş bulunmaktadır. Her ikisinin konumu yıkıntılarında kolayca saptanabilir. Rıhtım ve ana deniz kapısı ile bağlanan iki küçük dalgakıranlar 50 yarda kadar uzaklıktadır, ama eskiden çapraz yönde üçüncü bir mendireğin, onlar ile beraber, tekneler için elverişli bir limanı çevrelemiş olması da söz konusudur. Yarımadanın ucunda, daha büyük tekneler için iki yapay liman daha vardı; belki de bitişikteki kumsal çok sığ olduğundan, daha derin suyun uğruna oraya yerleştirilmişlerdi; şimdi her ikisi de denizin içeri taşıdığı kum ve taşlarla neredeyse dolmuş durundadır. Onlardan biri, biçimsiz büyük kayalardan bir mendirekle oluşturulmuş ve orta yerinde dar bir giriş bırakılmıştır. Diğerinin ise geride yalnız bir kenarı, yani yaklaşık 260 yarda uzunluğunda, yontulmuş taşlardan içbükey yüzü denize dönük bir mendirek kalmış olup, bu durumdan, onun dış tarafında, ters yönde

[441] Knobluch 1977, 22.
[442] Texier 2002, 474.
[443] Texier 2002, 475.

kıvrılan ve aradaki limanı kuşatan bir mendireğin daha karşılıklı yer almış olması gerektiği sonucuna varılabilir. Bu iki limandan birincisini oluşturan işlenmemiş mendirekteki kıvrımın neredeyse devamı olan ve birazı deniz altında, birazı da üstünde kalan siyah kayalardan bir sırt, ortadan kalkan bu mendireğin nerede bulunduğunu gösteriyor gibidir. Bu her iki limanın başlangıçta birbiriyle birleşik olması, şimdi onları ayıran bir duvarın ise dış mendirek denizin yıkımına uğradıktan sonra yapılmış bulunması olasıdır. Bu durumda, limanın tümü 500 yarda kadar uzunlukta ve Livius'tan anlaşıldığına göre, denizcilikteki beceri ve yiğitlikleriyle ün salan Sidelilerin kadırgaları için çok geniş bir durak olmalı idi. " der[444] (Çiz. 28).

Hellenistik dönemde E 1 olarak adlandırılan liman ve onunla ilgili tesisler (E 1) yarımadanın güneydoğu ucunda yer almakta, bugün dahi balıkçı kayıkları tarafından kullanılmaktadır (Res. 66). Şehir planına bakacak olursak, limanın düzensiz bir üçgen halinde karanın içine nüfuz ettiğini görürüz ve böyle bir havuz vücuda getirebilmek için büyük toprak kitlelerinin kaldırılmış olduğunu anlarız (Çiz. 29). Limanın etrafı oldukça düzenli işlenmiş konglomera bloklarından oluşmuş, ortalama genişliği 9.50 m'yi bulan bir rıhtımla çevrilidir[445]. Bugün limanın yarısından fazlası denizin karaya sevk ettiği kumullarla dolmuş, hatta son zamanlarda bu kumulların üzerinde evler bile yapılmıştır. Rıhtım kalıntılarını ise bahçe duvarları arasında ot ve kumlarla örtülü alanlarda yer yer izlemek mümkündür[446].

Liman güneybatıda lodos rüzgârlarına karşı bir dalgakıranla korunmuştu ve bu dalgakıran Beaufort'un planında (Çiz. 28) gösterildiği gibi, yayvan bir kavis meydana getirmek suretiyle limanı koruyor ve uzunluğu 300 m'ye yaklaşıyordu[447] (Res. 67). Üst kısmı deniz tarafından tümüyle tahrip edilmiş olan bu dalgakıranın, deniz altında ve deniz üstündeki kısımları ve rıhtımları Dr. Ing. Schlager ve arkadaşları tarafından esaslı bir incelemeye tabi tutulmuş, limanın bir planı yapılmıştır[448] (Çiz. 30). Dalgakıranın bazı yerlerinin uzunlukları 3.50 m ve yükseklikleri 1.50 m'yi bulan bloklardan, bazı yerlerinin ise harç kullanmak suretiyle yine taş bloklardan sağlam

[444] Beaufort 2003, 146.
[445] Bayburtluoğlu 1982, 454.
[446] Mansel 1978, 71.
[447] Beaufort 2003, 147.
[448] Mansel 1978, 71.

bir tarzda yapılmış olduğu anlaşılmakta, bu suretle dalgakıran, ortalama 10 m. genişliğinde bir platform meydana geliyor. Akdeniz'in su düzeyi eskiçağlara göre 1 – 1.50 m kadar yükselmiş olduğundan eski zamanlarda platform 1 m kadar denizden dışarı çıkmış durumdaydı. İşte bu platform üzerinde, şehrin ilk parlak döneminde, yani MÖ 2. yy.da yapılmış sur oturuyordu. Dalgakıranın surun gerisinde kalan kısmı gemilerin yanaşmasını sağlayan bir rıhtım görevini görüyordu. Platform ve suru dalgalara karşı korumak üzere onların deniz, yani dış tarafına çok miktarda taş yığılmış ve bu suretle dalgaların ilk hızının kırıldığı anlaşılmaktadır (Çiz. 30). Sur ve onu taşıyan dalgakıran zamanla birtakım onarımlar görmüştür. Bugünkü kalıntıların bir kısmı geç dönem inşaatıyla ilgilidir[449].

Dalgakıranın ortasında 10 m genişliğinde bir giriş bulunur ve bu girişi korumak üzere onun sağında ve solunda birer kule ve onu gereğinde kapamak üzere bazı tertibatın bulunmuş olması olasıdır. Daha küçük bir giriş ise onun sonunda ve dirsek yaptığı noktada bulunuyor, sur ikinci geçitten sonra güneybatıda 90 dereceye yakın bir dirsek yapıp kuzeybatıya dönüyor, bu tarafta limanı sınırladıktan sonra (U 3) karada kuzey yönünde devam ediyordu. Limanın kuzeyinde (U 3) suruna aşağı yukarı 60 m'lik bir dolma yolla bağlı bir dörtgen fener kulesi yer alıyordu (Res. 67, solda)[450].

Fakat Manavgat çayının ağzına yığdığı çamur ve kum kitleleri, lodos rüzgarlarının etkisinde, çayın ağzı ile Side yarımadası arasındaki kıyı bölgesini ve bu arada Side limanını sürekli olarak doldurmakta, limanın kuzeyinde bir giriş bulunmadığından ve bu yüzden içinde su akımı sağlanamadığından kumlar dışarıya atılamamaktaydı. Çünkü Side limanı bir kez temizlendikten sonra rüzgâr ve dalgaların etkisi ile tekrar dolmakta, bu yüzden onun içine girmek ve demirlemek güç bir hal almaktadır[451].

MS 4. yüzyılda şehir "Filippus Attius suru" ile ikiye bölündükçe, limanın kara tarafı bir surla çevrilmiş, bu suretle liman çeşitli tesisleri, dalgakıranları ve fener kulesi ile tahkimat şebekesinin dışında bırakılmış, bu surun 160 m'lik bir kısmı iyi

[449] Mansel 1978, 71.
[450] Mansel 1978, 72.
[451] Mansel 1978, 73.

durumda bize kadar gelmiştir. Sur parçası liman hamamının (S) yakınlarından başlayıp güneye doğru uzanmakta, en altta her biri 0.40 m yükseklikte olan dört taş sırası, onların üzerinde dikine duran iki taş sırası (ortostat'lar) (yük. 0.92 m) ve onun da üzerinde yer alan daha alçak üç taş tabakasından oluşmaktadır (Res. 68). Duvarın ortalama yüksekliği 4 m'yi, genişliği ise 1.33 m'yi bulmaktadır. Devşirme kesme taşların arasına ufak taş ve tuğla parçalarının sıkıştırılmış olması, bu sur parçasının oldukça geç bir döneme ait olduğunda şüphe bırakmamakta, duvarda bugün görülen kapıların ne zaman açıldığı bilinmemektedir. Limanın ana kapısı büyük bir ihtimalle limanın ucunda, hamamın yakınında bulunuyordu[452].

Bu dönemde limanın sürekli olarak kumlarla dolduğu ve onu temizlemenin günden güne güçleştiği anlaşılıyor, fakat liman Side için hayati bir önem taşıdığından, bu tüm elverişsiz koşullara rağmen onu temizlemek için teşebbüslerde bulunulmaktan geri kalınmamıştır. Nitekim bir yazıtta, bir gemi sahibi olduğu anlaşılan Eurikles ya da Kaystris adında bir yurttaş, limanı temizletmiş olan Pamfilya valisi Flavius Areianus için bir heykel diktirmiş ve kaide yazıtında onu "limanın ve şehrin kurucusu (ktistes)" olarak göstermiştir[453]. Bu yazıt, harf şekilleri ve valinin taşıdığı "Flavius" önadından dolayı, büyük bir ihtimalle, Büyük Konstantinus ve onun ilk halefleri, yani MS 4. yy.ın ilk yarısına tarihlenmektedir.

Side 4. yy.ın ikinci yarısında şehir günden güne fakirleşince limana bakamaz bir duruma düşmüş, limanın büyük bir kısmı tekrar dolmuş, fakat MS 5. yüzyıldan itibaren, şehir son parlak dönemini yaşamağa başladığı bir zamanda, liman problemi aktüel bir konu olarak tekrar ortaya çıkmıştır[454]. Eski limanı temizlemektense, yeni bir liman (E 2) inşası daha elverişli bulunmuş olacak ki, fener kulesi eski yerinden kaldırılarak (U 3) duvarından yaklaşık olarak 100 m'lik bir mesafede yeniden yapılmış, onun gerisinde 10 - 11 m'lik aralıklarla dirsek yapmak suretiyle 225 m uzunluk ve 7 m genişlikte bir kuzeydoğu dalgakıranı (U 2) oluşturulmuştur (Çiz. 31)[455]. Bu dalgakırana (Res. 69) üç tane giriş açılmıştır ki, bunlardan ortadaki, yeni limanın girişi idi. Bu suretle, hem güneyden gelen kumullar kuzey girişlerinden

[452] Mansel 1978, 75.
[453] Mansel 1978, 76.
[454] Mansel 1978, 76.
[455] Mansel 1978, 76.

dışarıya çıkıyor, hem de gemiler dalgalı havalarda yeni limanın etrafını dolaşıp rahatça havuzun içine girebiliyorlardı. Bugün de (E 2) limanının (E 1) e nazaran çok daha derin oluşu, kuzey menfezlerinin gereği gibi işlediklerini açıkça göstermektedir[456].

Bu ikinci dalgakıranın batı ucu, Vitrivius'un tanımladığı II. Kalıp tekniğine daha yakındır[457]. Vitruvius'un tariflerine uygun olarak (*De architectura* V, 12, 3-4), denize çakılmış kazıklar arasında vücuda getirilmiş tahta kalıplar içine dökülmüş moloz taşlan ve kireç harcından ibaret masif bir kitle, ya da bir çeşit antik beton *(opus caementicium)* olarak yapılmıştır. Gerçi kazıklar ve kaplamalar bugün mevcut değildir; fakat dolgu kitlelerinin cephelerinde görülen dikey oyuntular bu hususu açıkça göstermektedir. Aynı zamanda yeni limanın etrafına büyük taş kitleleri yığılmış, bu suretle dalgakıranlar deniz dalgalarına karşı bir dereceye kadar korunmuştur. Bu dönemde büyük bir ihtimalle (U 3) kesiminin surları ortadan kaldırılmış, bu suretle bu taraftaki rıhtımlara gemilerin dıştan ve içten yanaşmaları sağlanmıştır[458].

Bugün (E 1) limanı hemen hemen tümüyle kumlarla dolmuştur; hatta içinde evler ve gazinolar bile yapılmış bulunmaktadır[459]. Ayrıca antik limanın üzerine modern liman kurulmuş birçok iz yok edilmiştir (Res. 70).

4. 8. 4. Side Liman'ının Sikkesi

Maximin Thrax (MS 235-238) dönemine tarihlenen, üzerinde ΣΙΔΗΤΩΝ yazan lejantın yer aldığı bir sikke limanın, Roma imparatorluk dönemindeki durumu hakkında bir fikir vermektedir (Res. 71). Liman dairesel formlu olarak işlenmiştir. Liman dalgakıranın her iki ucunda da kayığa binmek üzere olan insan figürleri

[456] Mansel 1978, 77.
[457] Özdaş 1995, 263.
[458] Mansel 1978, 78.
[459] Mansel 1978, 78.

bulunur. Liman, etrafı revaklı galerilerle çevrili yuvarlak bir havuz şeklinde gösterilmiştir[460].

İçinde yunus balıkları ve dört tane geniş karınlı yelkenleri toplanmış durumda olan ticaret gemisi demirlemiş bulunmaktadır ki, bunlar herhalde yük gemileriydi, beşinci gemi ise, limana girmek üzeredir. Sikkenin alt tarafında ise bir balıkçı, kayığının içinde, yakalamış olduğu bir balığı oltası ile yukarıya çekerken tasvir edilmiştir[461].

Ayrıca yine üzerinde Side limanın betimlendiği üzerinde CIΔHTΩNNЄΩKOPΩNNAYAPXIC: bir lejant bulunan Gallianus sikkesi vardır (Res. 72, Çiz. 32). Burada gördüğümüz limanda tonozlu bir mimari kullanıldığı ve on sekiz adet tonozlu kemerle çevrelenen yuvarlak bir yapı olduğu anlaşılmaktadır[462]. Büyük bir ihtimalle tersaneyi tasvir eder.[463] Lehmann – Hartleben bu yuvarlak kemerli yapının tersane olabileceğini söylemiş olmasına rağmen Franke buranın galeri olabileceği düşüncesindedir. Limanın içinde tam ortasında limanın içini doldurur büyüklükte betimlenmiş içinde kürekçilerinde görülebildiği bir savaş gemisi yer alır. Bu savaş gemisinin içinde beş adet kürekçi kürekleri çekmektedirler. Kürekçilerin oturdukları ve kürekleri çektikleri yöne bakılarak limana yeni girmiş oldukları düşünülebilir. Geminin altında da bir yunus betimlemesi dikkatlerden kaçmamaktadır.

Sikkelerde görülen revaklı galerilerden bugün bir iz kalmamıştır. Bunların rıhtıma esas itibariyle paralel olarak yapıldığı, hemen gerilerinde ise antrepoların bulunduğu kabul olunabilir[464]. Bu sonuncu yapıların temellerine limanın kenarındaki bazı evlerin bahçelerinde bugün dahi rastlanmıştır[465].

Limanın sikke üzerine işlenirken uygulanmış olan bakış açısına bakıldığı zaman şunları söyleyebiliriz: Liman havzası kuşbakışı verilmiştir. Fakat içindeki

[460] Franke 2007, 66.
[461] Franke 2007, 66.
[462] Güven 2001, 25.
[463] Lehmann – Hartleben 1963, 238.
[464] Mansel 1978, 75.
[465] Mansel 1978, 75.

gemilerin profilden verildiği görülmektedir. Liman etrafında yer alan sütunlu üzeri kapalı olan yapı ise cepheden bir görünüm ile yansıtılmıştır. Perspektiften bahsetmek ise çok güçtür. Figürler arasındaki bir orantıdan söz etmek zordur.

4. 9. Caisereia Germanikeia

4. 9. 1. Caisereia Germanikeia Liman'ının Sikkesi

Septimius Severus (MS 193 – 211) dönemine tarihlenen Caisereia Germanikeia sikkesi arka yüzünde bu kentin limanı betimlenmiştir (Res. 73). Bu kentin lokalizasyonu tam olarak yapılamadığından, sadece sikkenin bize vermiş olduğu veriler üzerinden çıkarım yapmaktayız.

Sikke üzerinde yer alan lejant iyi durumda olmadığından anlaşılamamaktadır. Sikkenin ortasında omega (Ω) formlu liman bulunur. Limana girişin sağ tarafında fener yapısı olarak adlandırabileceğimiz, gövde ve alt kısmı silindirik, üst bölümü ise üçgen formlu yapı bulunur. Bu girişin ucunda ki dönüşten sonra aşağıya doğru hafif bir uzama görülmektedir. Limana girişin sol tarafında ise giyimli bir heykelin belden aşağı kısmı verilmiştir. Limanın dışında sikkenin sol tarafında üçgen formlu mimarisi ve uzun çatısı olan yapı bulunur. Limanın ve sikkenin alt kısmında ise yer uzanmış, başını yukarıya yani limana doğru uzatmış bir boğa figürü bulunur. Limanın iç kısmında da hem kürekli hem de yelkenli bir gemi yer alır.

Bu liman betimlemesinin başka bir versiyonunda ise Pescennius Niger dönemine aittir (Res. 74). Genel itibari ile diğer betimlemeye benzemesine rağmen bazı farklılıklarda yer alır. Bu betimlemede limanın girişinin sağında silindirik bir kaide üzerinde yükselen bir heykel, girişin solunda ise bir heykelin göbeği ile boynu arasında kalan yer betimlenmiştir. Sikkenin bize göre en solunda yer alan üçgen çatılı yer burada daha gerçekçi verilmiştir. Tapınak olma olasılığı vardır. Aşağı tarafta verilen hayvan deveye benzemektedir fakat yine de kesin bir şey söylenemez.

Limanın sikke üzerine işlenirken uygulanmış olan bakış açısına bakıldığı zaman şunları söyleyebiliriz: Liman havzası kuşbakışı bir açıdan yansıtılmıştır. Liman içindeki gemi profilden, limanın girişindeki sağ ve solda yer alan figürler ise cepheden verilmiştir. Sikkenin alt kısmında yer alan hayvan figürü ise dörtte üçlük bir görünüm göstermektedir. Bize göre sikkenin en solundaki tapınak olabileceğini düşündüğümüz üçgen çatılı yapının girişi cepheden, çatısı ise 45 derecelik bir açıyla ön kısımdan arka kısma doğru daralarak işlenmiştir. Bu daralma bize birazda olsa

perspektiften yararlanılmaya çalışıldığını düşündürüyor. Figürlerin birbirleri arsındaki orantıdan söz etmek ise mümkün değildir.

5. SONUÇ

Roma dönemi sikkeleri üzerine propaganda amacı ile yapılan liman betimlemelerinin incelenmesi sonucu bazılarının özgün kalıntılarla örtüştüğünü bazılarının ise yalnızca temsili olduğunu görmüş bulunmaktayız (Tablo 1). Sırasıyla bir değerlendirme yapmamız gerekirse durum şöyledir:

Küçük Asya'da Kilikia bölgesinin doğusunda yer alan Aigeai limanın sikkesinde tam olarak bir liman tipi verilmemekle beraber yalnızca rıhtımın betimlenmesi bizim açık bir şekilde yorum yapmamıza müsaade vermemektedir.

Yunanistan'da Aegina adasının kuzeybatı ucunda yer alan Aegina limanın sikkesi liman çevresinden ve liman yapısından geriye kalan materyaller ışığı altında ve Pausanias'ın bu limandan birinin Aphrodite tapınağının yanında olan genel liman olduğundan bahsetmesi ve özgün halinde de yer aldığı tespit edilen tapınak betimlemesi sikkedeki mimarinin gerçekliğe yakınlığını ortaya koymaktadır. Sikkede ki liman betimlemesinin arka planında, limandan sonra basamaklarla çıkılan bir kapının ortasında hexastyle planlı bir tapınağın[466] yer aldığı çok net bir biçimde anlaşılmaktadır. Sikkede yer alan bu yapı, limanın çevresindeki tapınak kalıntılarıyla örtüşmektedir. Fakat sikkenin dairesel formu çerçevesinde sikkeye sığdırıldığından tapınağın görünümü gerçeklikten uzak kalmaktadır. Limanın dalgakıranları ise ayrıntılara yer verilmeden kaba olarak temsilen iki kol gibi hafif içe büküşlü olarak temsil edilmiştir. O da ne yazık ki bu şekilde işlenerek gerçekte olmayan bir düzensizlik içinde verilmiştir[467].

Yunanistan'da Korinth Kıstağı'nın üzerinde, Saronik körfezine kıyısı olan Kenchreai limanı sikkesinde liman yapısının her iki noktasında yer alan tapınak yapılarının antik dönemde de orada oldukları kazılar sonucunda tespit edilmiştir. Yay şeklinde verilmiş sütunlu üzeri kapalı bir biçimde sikke üzerinde görülen liman betimlemesinin, limanda yapılan kazılar sonucunda burada sikkedeki betimlemeyi destekleyecek bir liman yapısına rastlanmamıştır. Buranın gemi yapım kızaklarını

[466] Imhoof – Blumer / Gardner 1887, 44.
[467] Lehmann – Hartleben 1963, 239.

temsil edip etmediğini anlamak da çok güçtür[468]. Yalnız Kenchreai'de bulunmuş olan bir mozaikte liman sahnesi betimlenmiş ve sikkede yer alan sütunlardan oluşan revaklı yapı burada görülmüştür. Buradan anlaşıldığı kadarıyla gemi yapım yeri olduğunu kanıtlayacak bir betimleme (içinde gemi veya gemi yapım kızakları gibi) yer almamaktadır. Ayrıca sikkede betimlenen cepheden verilmiş tetrastyle tapınak burada görülür. Sikkedeki betimlemeler, sütunlarla yapılmış revaklı yapı hariç bazı eksikliklerıyle beraber orijinal durumuna uygun olarak verildiğini söyleyebiliriz. Liman şekli olarakta orijinaliyle yakın olarak yarım daire şeklinde verilmiştir. Dalgakıranlar arasında yer alan Poseidon heykeli konusunda da somut bir kanıta ulaşılamamıştır.

Yunanistan'da Peleponnesos yarımadasının güneybatı ucunda, Messenia'da yer alan Methone limanının sikkesinde betimlenen yapılar ile ilgili çalışmaların yetersizliğinden elde somut bir veri yer almamaktadır. Limanın ortasında duran Fortuna ile ilgili kayda değer bir veri yoktur. Limanın iyi bir çalışması gerçekleştirmediğinden belli belirsiz ayakta olan dalgakıranın oluşturmuş olduğu liman formu üzerine yorum yapabilmemize rağmen sikkede verilmiş olan yarım daire formundaki limanın gerçeği ile aşağı yukarı bir benzerlik içinde olmasına karşın yalnız sikkeye bakarak limanın formu hakkındaki düşüncelerimiz çok eksik kalmış olacaktır.

İtalya yarımadasının güneybatısında, Tiber nehri ağzındaki Portus'da iki ayrı dönemde yapılmış birbirleriyle bağlantılı iki liman yer almaktaydı. Bunlardan biri Claudius limanı, diğeri ise Traianus limanıydı. İlk önce Claudius limanını sikkesini ele alırsak girişte iki dalgakıranın ortasın da yer alan küçük bir ada üzerindeki fener yapısının temellerine ulaşılmıştır. Sikkede girişin sağında kalan dalgakıran üzerindeki ambar olarak düşünülen sütunlu yapıların kazılar sonucu ambar yapıları olduğu kanıtlanmıştır. Girişin solun da kalan kemerli bir mendirek olarak düşünülen yapıda doğrulanmıştır. Mendireklerle şekillenmiş limanın formuna bakacak olursak, orijinalinin dışında bir formdur. Kesin olarak söyleyebiliriz ki sikkenin dairesel şekline paralel yapılmış, gerçeğinde ise daha oval olduğu görülmektedir. Diğer liman

[468] Blackman 1982 a, 82.

ise Claudius limanının doğu tarafına kara kazılarak yapılmıştır. Traianus limanının betimlendiği sikkede yedigen bir liman havzasının etrafını çevreleyen sütunlu veya kemerli iki katlı binalar görülmektedir. Bu mimari betimlemeler anıtsallık durumuna uygunluk gösterirler[469]. Kazılar neticesinde bunların birçoğunun limanın etrafındaki tahıl depoları oldukları anlaşılmıştır. Sikke üzerinde bu binalar birbirlerinin üzerinde gibi verilmişlerdir[470]. Yalnız liman gerçekte altıgen olarak yapılmışken bu sikkede yedigen olarak işlenmiştir. Yani sikkenin dairesel formuna uygun olması amacıyla limanın özgün formu değiştirilmiş bir şekilde sikkenin üzerine aktarılmıştır. Etrafına yapılmış olan tahıl deposu binaları ve diğer binaların olduğu bir gerçektir fakat bunların hepsi için sikke üzerinde verildiği yerlerde olduklarını söylememiz yanlış olur.

Yunanistan'da Akha yerleşimlerinin kuzeybatı ucunda yer alan Patrai'nin üç adet farklı işlenmiş liman sikkesi bulunur. Bu sikkelerden birinde (Res. 51) denizden rıhtıma doğru bir bakış açısıyla işlenmiş sikke de, rıhtım da sütunlu bir yapı yer alır, arkasındaysa giderek küçülür bir durumda işlenmiş benzer yapılar bulunur. Elbette buranın rıhtımında bu şekilde yer alan yapılar olabileceğini bilmemize rağmen bunları orijinal yerdeki yapılar örtüştüremeyiz. Bu sikkelerden diğer ikisinde (Res. 49 – 50) ise birbirine paralel rıhtımlar işlenmiştir. Yani düz bir şekilde karada yer alan rıhtımın karşısına paralel bir dalgakıran yapılarak bir rıhtımda orada oluşturulmuş bu durum da gerçeği ile birebir doğru olarak sikkeye işlenmiştir. Bu iki sikke üzerindeki çok doğal ve dairesel sikke formunu doldurmayı çok da önemsemeyen betimlemeler vardır. Gerçekçilik açısından türünün en güzel örneğidir[471].

Küçük Asya'da Kilikia bölgesinin ortasında yer alan Pompeiopolis'in liman sikkesinde liman etrafında yer alan iki katlı bir yapı limana paralel olarak uzanmıştır. Bu yapının nasıl olduğu konusunda bir bilgi yoktur. Limanların ucunda yer alan biri kaidenin üzerinde bir heykel diğeri ise olasılıkla bir fener yapısı olan iki

[469] Lehmann – Hartleben 1963, 239.
[470] Lehmann – Hartleben 1963, 239.
[471] Lehmann – Hartleben 1963, 239.

betimlemenin izine rastlanılmamıştır. Yalnız limanın at nalı şeklinde verilmiş formu orijinaliyle hemen hemen örtüşmektedir.

Küçük Asya'da Pamphylia bölgesinde yer alan Side'nin liman sikkesinde daire formunda bir liman ve etrafı kemerli bir yapıdan oluşan liman yer aldığını söylemiştik. Bu, iki ayrı liman sahneli basımı olan sikkelerin ikisinde de bu şekildedir. Bu yapılar hakkında tersane veya galeri olabileceği düşünceleri bulunmaktadır. Yapılardan geriye bunlarla ilgili somut bir veri olmadığından sikkenin gerçeği yansıtıp yansıtmadığı hakkında bir yorum yapılamaz. Ayrıca Side limanın ayakta kalan kalıntılarından ve yazılı kaynaklarda söz edilenlerden anlaşıldığı kadarıyla Side'nin daha sonraki dönemlerinde limanı, gerçekte düzensiz bir üçgen iken dairesel olarak verilmiştir[472]. Sikkenin yapısına bağlı olarak limanın dairesel formda olduğu söyleyebiliriz[473]. Sikke üzerindeki betimleme neredeyse tamamen semboliktir. Gerçeği ile uzaktan yakından bir benzerlik söz konusu değildir.

Bithynien'de yer alan Caisereia Germanikeia kentinin ve kent limanının henüz lokalizasyonu yapılamadığından orijinal hali ile ilgili bir karşılaştırma yapamamaktayız.

Limanların, sikkeler üzerindeki betimlemeleriyle orijinal halleri arasında yapmış olduğuz karşılaştırmada liman çevresindeki yapıların aşağı yukarı ikisinde de yer aldığını görmekteyiz. Sikkeler üzerindeki liman biçimleri ise biri hariç (Side limanı) gerçeklerinden çok da farklı yapılmamışlardır (Tablo 1).

Liman betimlemelerinin birde sikkeler üzerindeki işleniş açılarına bakmak gerekir (Tablo 2). Genel olarak liman betimlemeleri sikkeye işlenirken, işlenmiş olan figürlerin gösterildikleri açılar çeşitlidir. Tespitlerimizden biri liman havzasının verilişinin bütün sikkelerde kuşbakışı olmasıdır. Bu şekilde verilmesinin nedeni tarafımızca limanın az çok nasıl bir biçimi olduğunu fikrinin oluşması içindir. Bunda da liman havzası biçiminin verilmediği fakat yine de kuşbakışı verilmiş iki sikkemiz (Aigeai res. 7, Patrai res. 51) ve tamamıyla farklı verilmiş olan Side limanımız hariç

[472] Blackman 1982 a, 82.
[473] Özdaş 1995, 263.

başarılı olduklarını söyleyebiliriz. Diğer bir tespitimiz ise sikkelerde yer alan gemi betimlemelerinin Claudius limanı sikkesindeki limana girmekte olanını haricinde hepsi profilden yansıtılmasıdır. Gemilerin bu şekilde verilmesiyle tiplerinin vurgulamak istediklerini düşündürmektedir. Ayrıca gösterilebilecek en iyi açının bu olduğu görülmektedir. Cepheden verilmiş betimlemelerde ise büyük yapılarda oranda görüntü kaybı olduğunu görülür. Sikke üzerindeki diğer betimlemeler içinse bir genelleme yapılamaz. Hepsinin de değişik açılardan verilmiş halleri görülebilir. Bunların verildiği açıların amacı ise istediklerin betimlemelerin daha iyi anlaşılmasını sağlamak oldu söylenebilir.

Perspektif Roma sikkesi üzerindeki birçok liman betimlemelerinde görülmektedir[474]. Çalışmamızda yer alan bazı sikkelerde ise betimlemelere perspektif kazandırılmak istendiğini fark edilmektedir. Her ne kadar perspektifin var olduğunu söylesek de istinasız hepsinde hatalı perspektif vardır (Tablo 2). Bu sikkelerdeki derinliği de figürlerin veriliş açıları ve sikke üzerine farklı yerlere yerleştirmeleriyle sağlamaya çalışmışlardır. Perspektifin yoğun olarak hissedildiği sikke Patrai ve ayrıca perspektifken yararlanılmaya çalışıldığını gördüğümüz Traianus limanı sikkeleridir. Patrai sikkesinin daha önce bahsettiğimiz gibi gerçekçi olmasının nedenlerinden biri de diğerlerine göre daha küçük bir alan sikkeye işlenmesi ile birlikte figürlerin veriliş açılarıyla beraber perspektifin betimlemeye hakim kılınmaya çalışılması diyebiliriz. Daha geniş bir alanı kapsayan liman betimlemelerinde ise işlenen figürler daha genel hatlarıyla verilmiştir.

Bir sikke üzerinde sanatçı için kullanılabilir olan bölge, küçük ve kısıtlayıcıydı ve doğru yapılmak istense bile şemasal şekiller, bunları çizmekte perspektif vermekte ve manzarasını daraltmakta zorlanılırdı[475]. Fotoğrafik gerçeklik sağlamak için bu tür betimlemelere çok fazla yaklaşmak sakıncalıdır. Örneğin Claudius, Traianus, Aegina, Kenchreai, Methone ve Pompeiopolis limanlarının aslında sikke üzerindeki betimlemelerinin açıkça gerçek limanın şeklini aktardığını biliriz fakat bunu söz konusu olan mevkiinin kalıntılarının delili olmadan idrak etmemiz çok güçtür. Side sikkesini ele alırsak en açık bir şekilde limanın gerçekte

[474] Pirice – Trell 1977, 24.
[475] Blackman 1982 a, 82.

olduğundan çok farklı bir şekilde sikkeye yansıtıldığını görürüz. Patrai sikkeleri bu konu da açık bir ayrıcalık taşır. Bunlar gerçeğe çok yakın yapılmış sikke betimlemeleridir.

Bunların yanında, gelişen teknoloji ile sadece ölçülerdeki artışı değil aynı zamanda liman havuzlarının şekillerindeki düzenliliğe karşı olan eğilimi de gün yüzüne çıkarmıştır. Bu hem kıyı şeridi iskeleleri, altıgen düz kenarlı havuz (Portus Traianus), yuvarlak havuz (Kenchreai) ve deniz için hazırlanan mendirekler, düz çizgilerden oluşanlar (Patrai), ve at nalı olanlar (Pompeiopolis) gibi (Grafik 2). Roma sikkelerinin üzerindeki liman resimleri bu etkiyi kuvvetlendirirler fakat gördüğümüz kadarıyla bu kanıtta hala şüphelidir. Kısmen de olsa sikkeler üzerinde bir liman tipolojisinin oluşturulduğunu söyleyebiliriz.

TABLOLAR

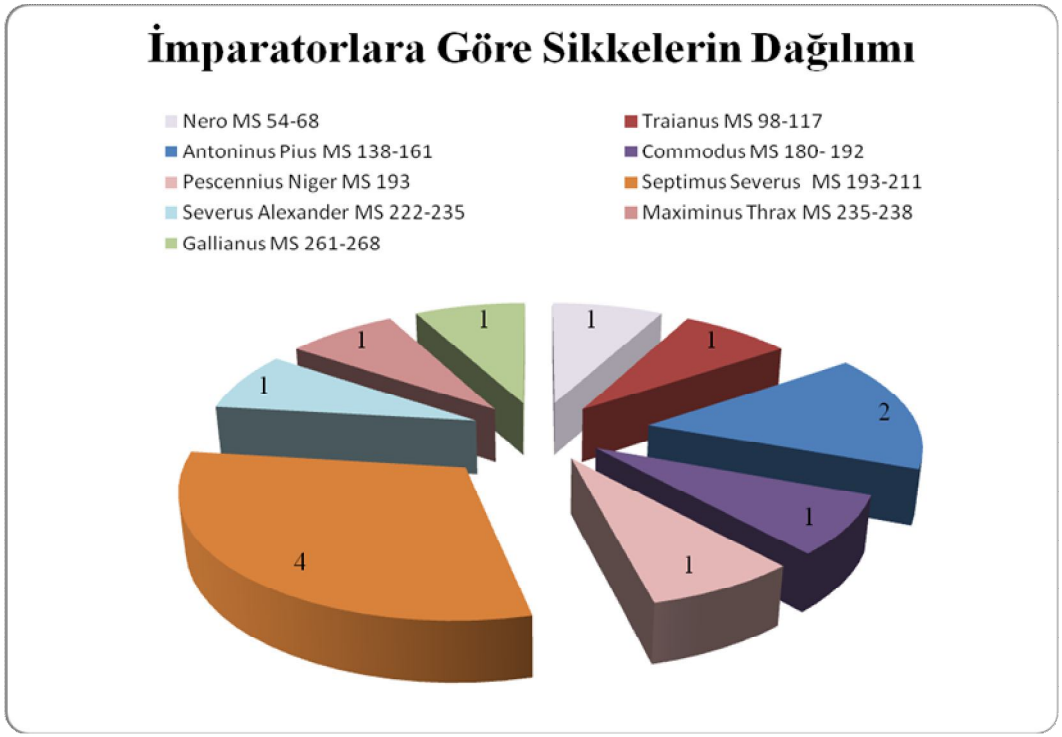
	AİGEAİ	AEGİNA	KENCHREAİ (KORİNTH)	METHONE	CLAUDİUS (OSTİA)	TRAİANUS (OSTİA)	PATRAI			SOLİ / POMPEİOPOLİS	SİDE	KAISERREİA GERMANİKEİA	
							Res. 49	Res. 50	Res. 51			Res. 74	Res. 74
45° LİK GÖRÜNÜM	-	-	*Üzeri kapalı yedi sütunlu portiko	*Üzeri kapalı sekiz sütunlu portiko	-	*Genel itibariyle liman yapıları	-	-	*Kıyıdaki yapılar	-	-	-	-
KUŞBAKIŞI GÖRÜNÜM	*Limanın havzası *Rıhtımdaki insan ve tanrı figürü *Geminin yelkeni	*Liman havzası *Dalgakıranlar	*Liman havzası	*Liman havzası	*Liman havzası	*Liman havzası	*Liman havzası	*Liman havzası	*Liman havzası	*Liman havzası	*Liman havzası	*Liman havzası	*Liman havzası
CEPHEDEN GÖRÜNÜM	-	*Tapınak	*Isıs tapınağı *Ağaç	*Tapınak	*Depo yapısı *Kemerli dalgakıran	*Liman girişinin karşısındaki yapı *İki kemerli yapı *Üçgen çatılı yapı *Sütunlar üzerindeki heykeller	-	-	*Tanrı figürü	*Heykel *Deniz feneri *Sütunlu, iki katlı portiko	*Kemerli portiko	*Üçgen çatılı yapının girişi *Deniz feneri	*Üçgen çatılı yapının girişi *Kalde üzerindeki heykel
PROFİLDEN GÖRÜNÜM	*Gemi	*Gemi	*Gemiler	*Gemiler	*Demirlemiş dört gemi	Gemi	*Tapınak ? *Gemi	*Üzeri kapalı dört sütunlu yapı *Deniz feneri? *Gemiler *Equestrian figürü	*Gemi	-	*Gemi	*Gemi *Heykel	*Gemi *Sikkenin alt tarafındaki heykel
¾ LÜK GÖRÜNÜM	-	*Yapı içindeki merdiven	*Aphrodithe tapınağı *Gemilerin yelkenleri *Poseidon	-	*Depo giriş kapısı *Limana girmekte olan gemi *Tapınak	*Liman girişinin iki yanındaki bina *Girişin solundaki kemerli çatılı yapı	-	-	-	-	-	*Hayvan figürü	*Üçgen çatılı binanın çatısı *Hayvan figürü
PERSPEKTİF	*Kısmen var	*Yok	*Kısmen var	*Kısmen var	*Yok	*Kısmen var	*Kısmen var	*Kısmen var	*Kısmen var	*Yok	*Yok	*Kısmen var	*Yok

Tablo 2
Sikkelerde yer alan betimlemelerin görünüş açıları

LİMAN SİKKESİ	KONUMU	DÖNEMİ	SİKKENİN ARKA YÜZÜNDE													LİMAN TİPİ	
			TANRI HEYKELİ		GEMİ	TAPINAK		DEPO/ PORTİKO		TERSANE		DENİZ FENERİ		İNSAN	HAYVAN	SİKKEDE	ORİJİNALDE
			SİKKE	ORİJİNAL	SİKKE	SİKKE	ORİJİNAL	SİKKE	ORİJİNAL	SİKKE	ORİJİNAL	SİKKE	ORİJİNAL				
AİGEAİ	Kilikya'nın GD'sundadır.	Severus Alexander MS 222 – 235	X	-	X	-	-	-	-	-	-	-	-	X	-	Belli değil.	Ovaldir.
AEGİNA	Saronik Körfezinde aynı adla yer alan adanın KB'sındadır.	Julia Domna MS 170 – 217	-	-	X	X	X	-	-	-	-	-	-	X	-	Yarım dairedir.	Ovaldir.
KAİSEREİA GERMANİKEİA	Bithynia'da yer alıyor fakat net olarak lokalizasyonu yapılmamıştır.	Septimius Severus MS 193 – 211	-	-	X	X		-	-	-	-	X	-	-	X	Omega biçimlidir.	Yok.
		Pescennius Niger MS 193	X (?)	-	X	X		-		-	-	-	-	-	X		
KENCHREAİ (Korinth)	Peleponnesos'un kuzeyinde Korinth Kıstağı'nın doğusunda yer alır.	Antoninus Pius MS 138 – 161 (Res. 23)	X	?	X	X (2 tane)	X	X	X	-		-		-	-	Yarım dairedir.	Yarım daireye yakındır.
		Antoninus Pius MS 138 – 161 (Res. 24)	X	?	X	X(2 tane)	X	X	X	-		-		X	-		
		Antoninus Pius MS 138 – 161	X	?	X	X(2 tane)	X	X	X	-		-		-	-		
METHONE	Peleponnesos' un GB ucunda, Messenia'da yer alır.	Septimus Severus MS 193 – 211 (MS 198- 205)	X	X	X	X	-	X	-	-	-	-	-	-	-	Yarım dairedir.	Yarım daireye yakındır.
CLAUDİUS (Portus)	İtalya yarımadasının GB'sında denize dökülen Tiber nehrinin kuzeyinde yer alır.	Nero MS 54 – 68 (MS 64)	X	X	X	X	-	X	X	-	-	X	X	X	-	Dairedir.	Ovaldir.
		Nero MS 54 – 68 (MS 64)	X	X	X	X	-	X	X	-	-	X	X	X	-		
TRAİANUS (Portus)	İtalya yarımadasının GB'sında denize dökülen Tiber nehrinin kuzeyinde yer alır.	Traianus MS 98 – 117	-	-	X	X	X	X	X	-	-	-	-	-	-	Yedigendir.	Altigendir.
PATRAİ	Yunanistan da Akha yerleşimlerinin kuzeybatı ucunda yer alır.	Septimus Severus MS 193 – 211 (Res. 49)	X	-	X	X	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Kıyıya paralel bir dalgakıranın oluşturduğu dikdörtgen biçimli diyebileceğimiz bir tiptir.	Kıyıya paralel bir dalgakıranın oluşturduğu dikdörtgen biçimli diyebileceğimiz bir tiptir.
		Septimus Severus MS 193 – 211 (Res. 50)	-	-	X	X (?)	-	X (?)	-	-	-	X	-	X	-		
		Commodus MS 180 – 192 (Res. 51)	X (?)	-	X	X (?)	-	X (?)	-	-	-	-	-	-	-		
SOLİ / POMPEİOPOLİS	Dağlık Kilikia ile Ovalık Kilikia arasında sınır oluşturan antik Lamas Çayı'nın doğusunda yer alır.	Antoninus Pius MS 138 – 161 MS (144 – 145)	X	-	-	-	-	X	-	-	-	X	-	-	-	At nalıdır.	Ovaldir.
SİDE	Pamphylia Bölgesinin GD'sunda yer alır.	Maximinus Thrax MS 235 – 238 (Res. 71)	-	-	X	-	-	X (?)	X	X (?)	-	-	-	X		Dairedir.	Düzensiz bir üçgen diyebiliriz.
		Gallienus MS 261 – 268 (Res. 72)	-	-	X	-	-	X (?)	X	X (?)	-	-	-	-	-		

Tablo 1
Sikkelerin Toplu Halde Karşılaştırılması.

GRAFİKLER



Grafik 1



Grafik 2

HARİTALAR


MOPSOU(H)ESTIA/
Seleukeia pros to Pyramo
Kirkota
Tardequela
Amanikai Pylai/
Ciliciae Portae
Katabolos/
Moutloubake
ISSUS/Nikopolis
PARION ORO
Pyramus
(H)Alai
AIGAI(AI)/AEGEAE
MALLOS/
Anfiochia ad Pyramum
Baiae
Karaylan
Kilikiai Pylai
Kodrigai
Serretillis/Serraipolis
ISSICUS SINUS
ALEXANDRIA AD ISSUM
MYRIAND(R)OS
Trapezon
Meleagrum
Platanoi/Pictanus
Syriai Pylai
AMANUS
36°
30'

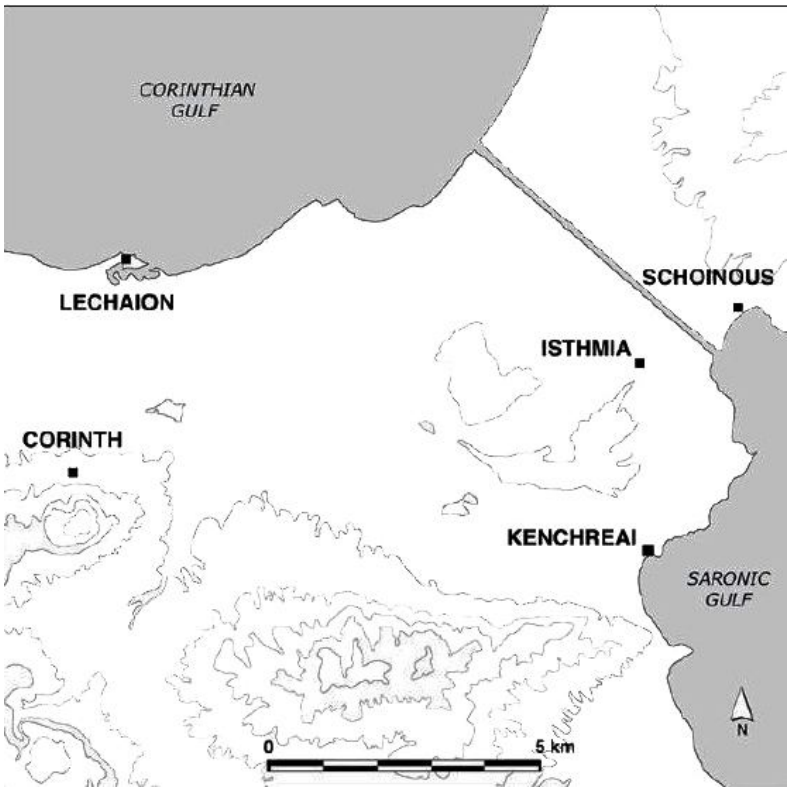
Harita 1



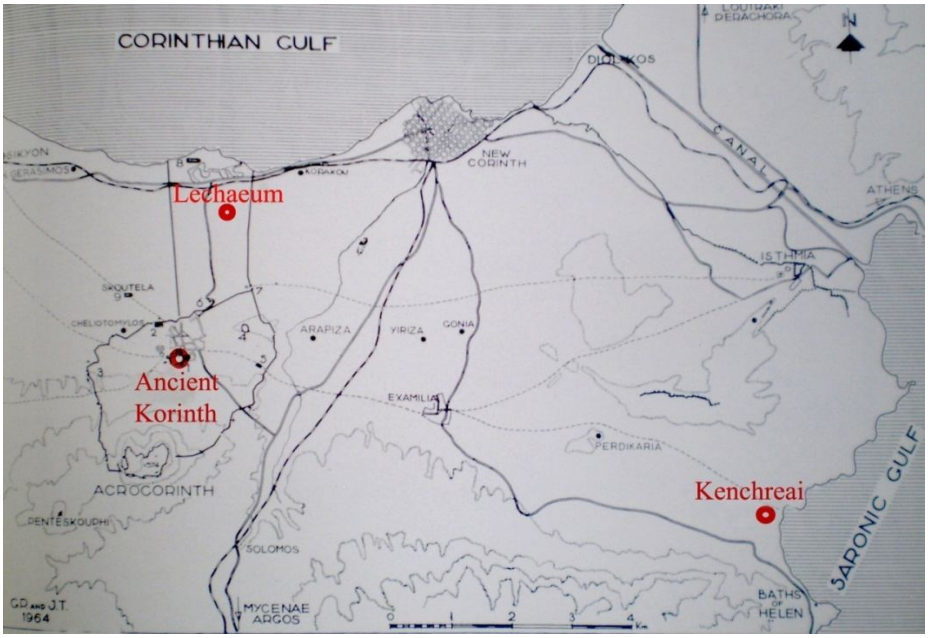
Harita 2



Harita 3



Harita 4



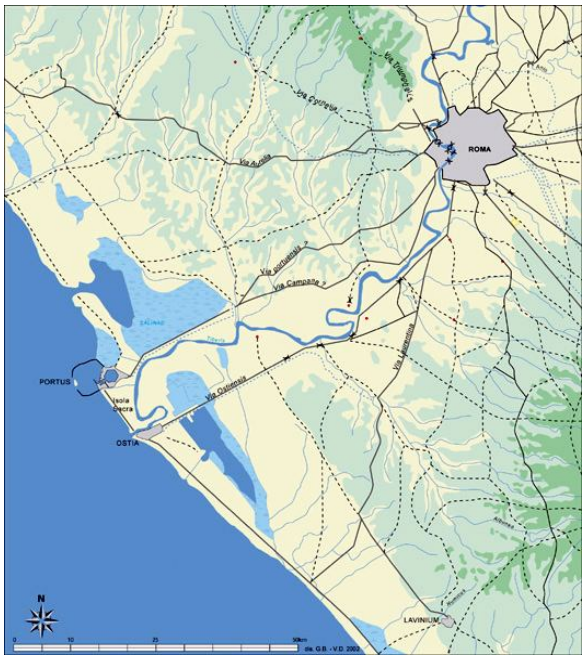
Harita 5


SEA
MACEDONIA
Therma
Pella
Thasos
Chalcdice
Athos
Lemnos
Troy
Paleste
Mt. Olympus
Epirus
AEGEAN
SEA
Corcyra
Thessaly
Cynoscephalae
Pharsalus
Lesbos
Artemisium
Actium
Thermopylae
Aetolia
Chalcis
Euboea
Eretria
Delphi
Chaironea
Boeotia
Chios
Cephalonia
Patroe
Thebes
Plataea
Marathon
Megara
Athens
Achaea
Cornith
Salamis
Phaikrum
Piraeus
Andros
Arcadia
Argos
Aegina
Tenos
Ceos
Mykonos
Mantinea
Cyclades
Delos
PELOPONNESUS
Messene
Naxos
Paros
Messenia
Sparta
IONIAN SEA
Sphacteria
Laconia
METHONE
SEA OF CRETE
CLASSICAL GREECE
SCALE OF MILES
0 25 50 75 100
N
Crete

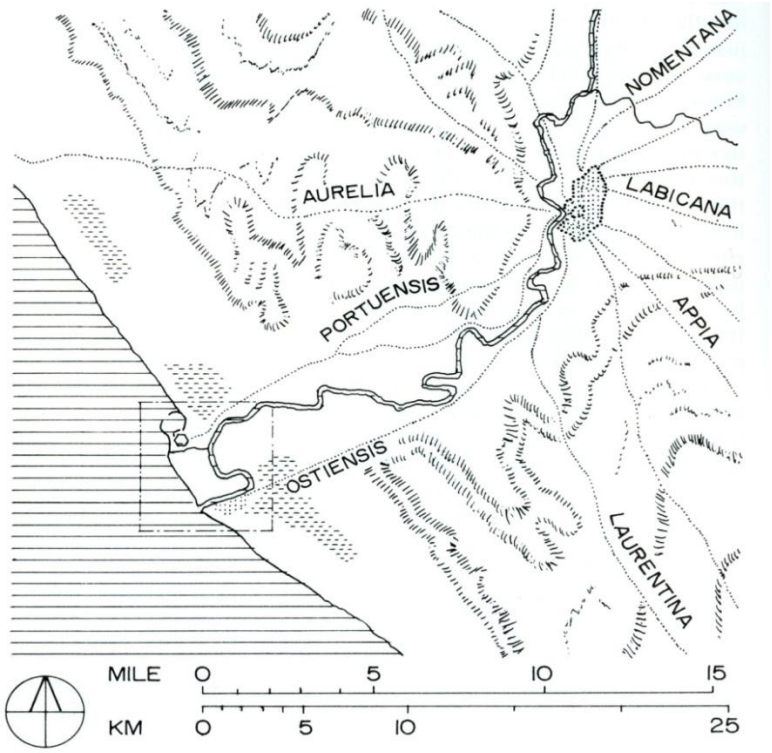
Harita 6



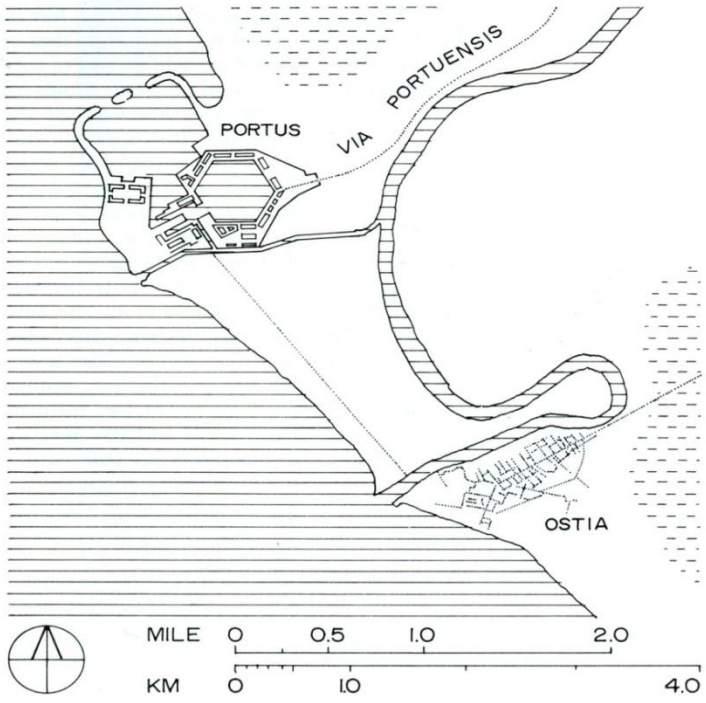
Harita 7



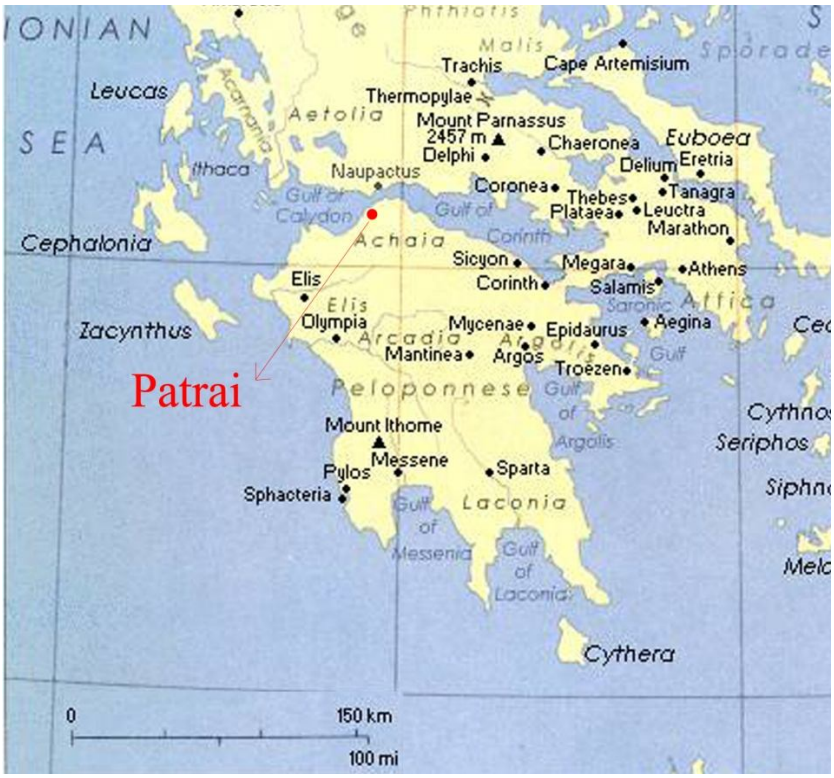
Harita 8



Harita 9



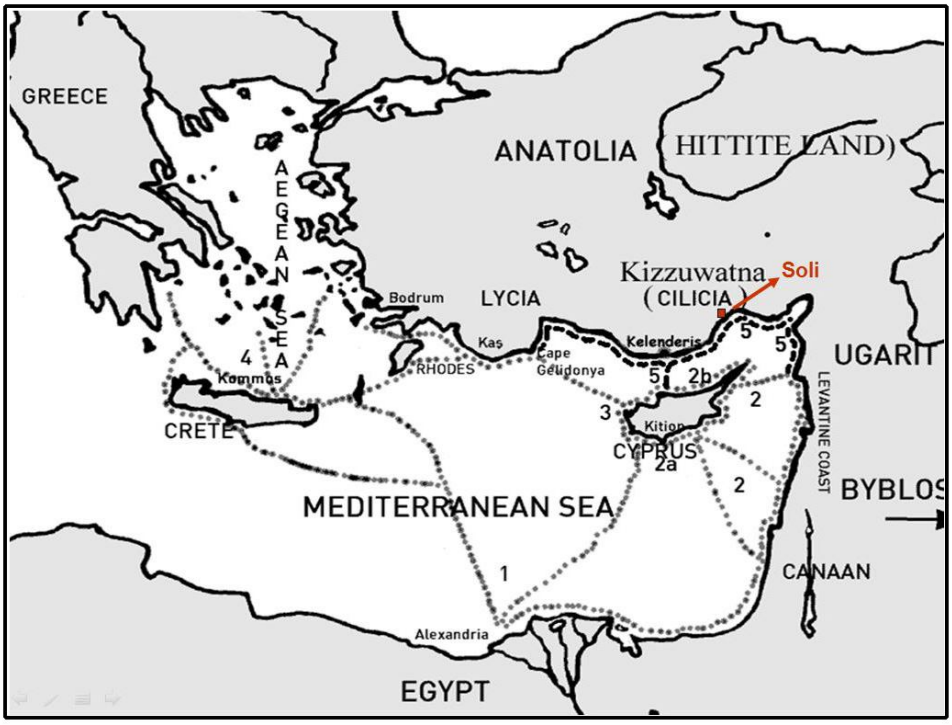
Harita 10


IONIAN
SEA
Leucas
Acarnania
Aetolia
Ithaca
Naupactus
Gulf of Calydon
Cephalonia
Achaia
Elis
Zacynthus
Olympia
Patrai
Arcadia
Mantinea
Peloponnese
Mount Ithome
Messene
Pylos
Sphacteria
Gulf of Messenia
Laconia
Gulf of Laconia
Cythera
Phthiotis
Malis
Trachis
Cape Artemisium
Thermopylae
Mount Parnassus
2457 m
Delphi
Chaeronea
Euboea
Delium
Eretria
Coronea
Thebes
Tanagra
Plataea
Leuctra
Marathon
Gulf of Corinth
Sicyon
Megara
Athens
Corinth
Salamis
Saronic Gulf
Attica
Mycenae
Epidaurus
Aegina
Argolis
Argos
Troezen
Gulf of Argolis
Seriphos
0
150 km
100 mi

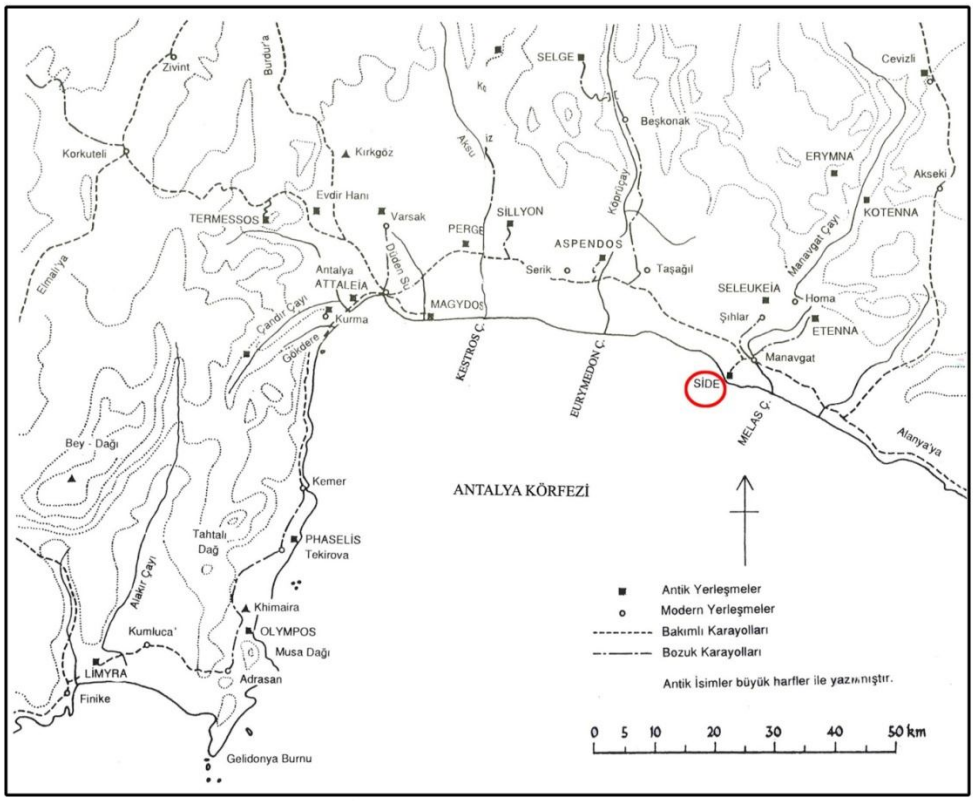
Harita 11



Harita 12

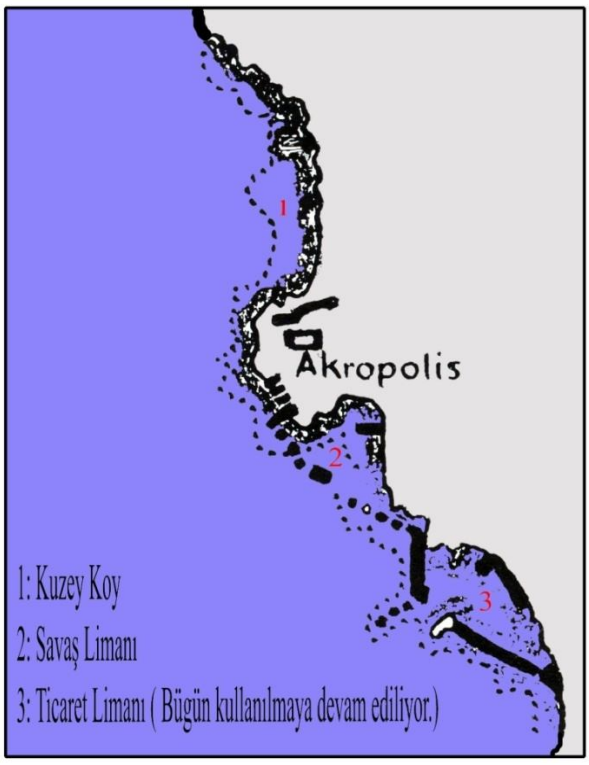


Harita 13

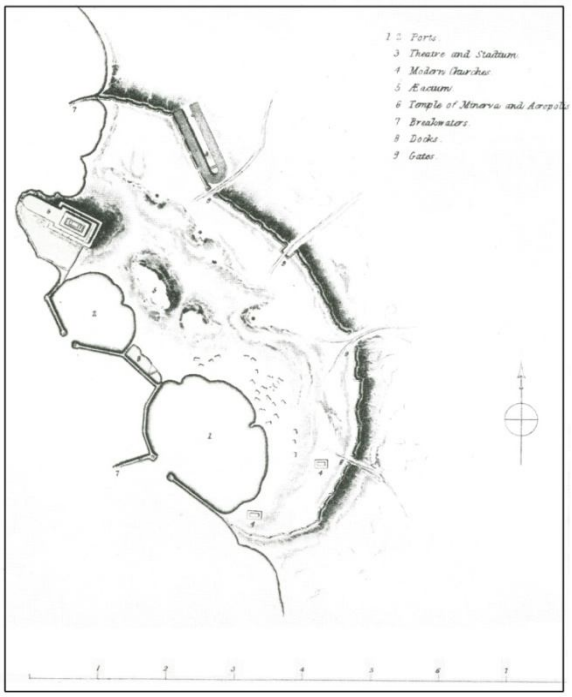

Zivint
Burdur
SELGE
Cevizli
Beşkonak
Korkuteli
Kırkgöz
Aksu
ERYMNA
Akseki
Evdir Hanı
Varsak
TERMESSOS
SILLYON
KOTENNA
PERGE
Köprüçay
ASPENDOS
Manavgat Çayı
Elmalıya
Antalya
ATTALEIA
Düden Su
Serik
Taşağıl
SELEUKEIA
Homa
MAGYDOS
Şıhlar
Çandır Çayı
Kurma
ETENNA
Gördere
KESTROS Ç.
EURYMEDON Ç.
Manavgat
SİDE
MELAS Ç.
Alanya'ya
Bey - Dağı
ANTALYA KÖRFEZİ
Kemer
Tahtalı Dağ
PHASELİS
Tekirova
Alaköl Çayı
Khimaira
Kumluca
OLYMPOS
Musa Dağı
LİMYRA
Adrasan
Finike
Gelidonya Burnu
Antik Yerleşmeler
Modern Yerleşmeler
Bakımlı Karayolları
Bozuk Karayolları
Antik İsimler büyük harfler ile yazılmıştır.
0 5 10 20 30 40 50 km

Harita 14

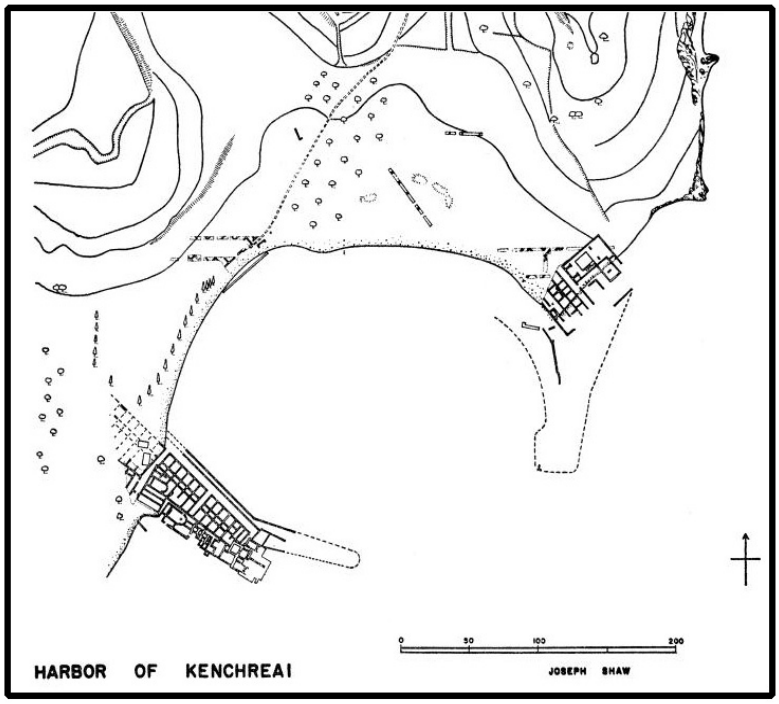
ÇİZİMLER



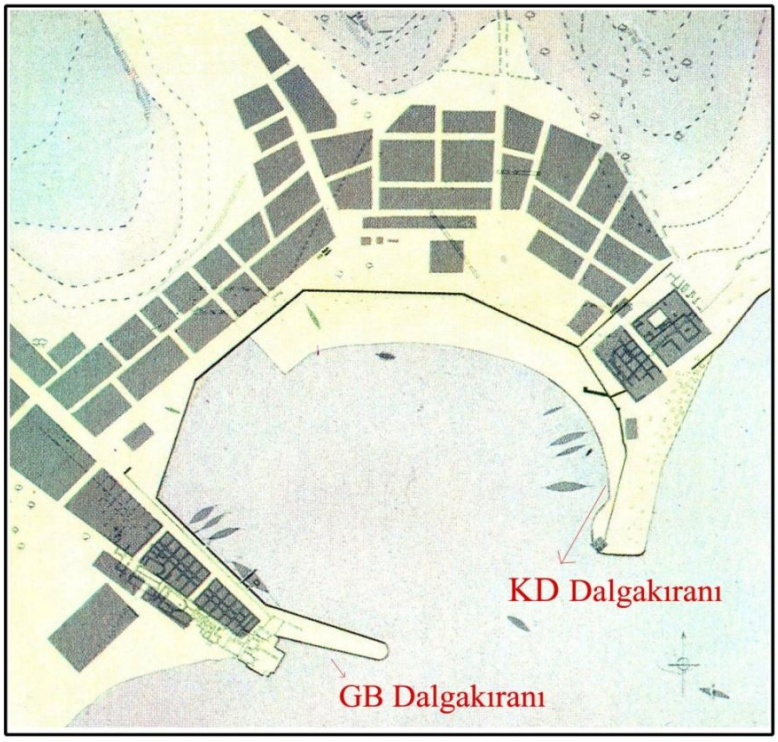
Çizim 1



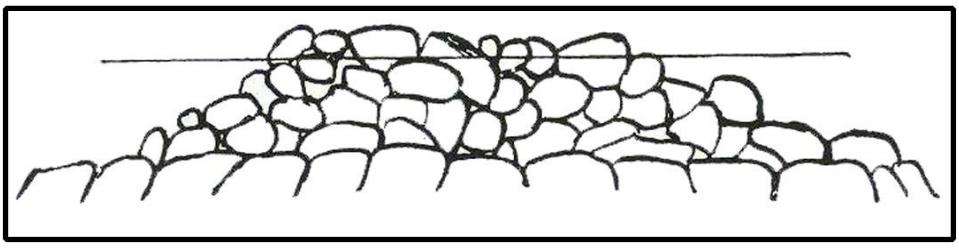
Çizim 2



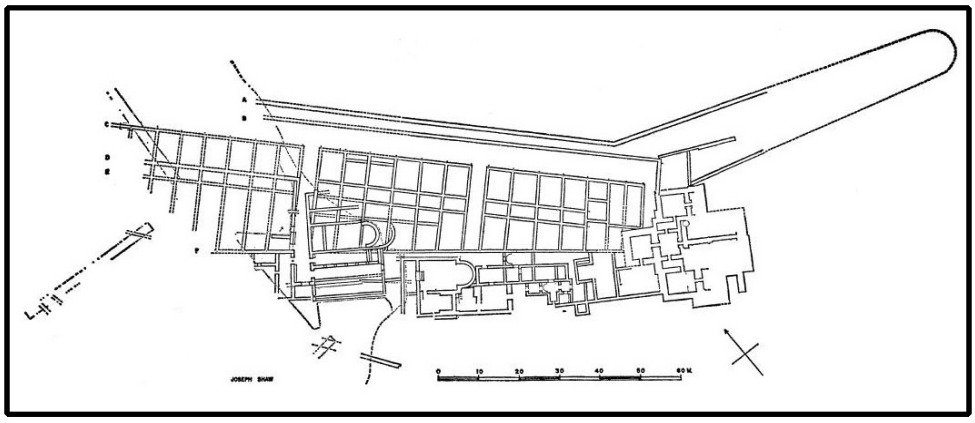
Çizim 3



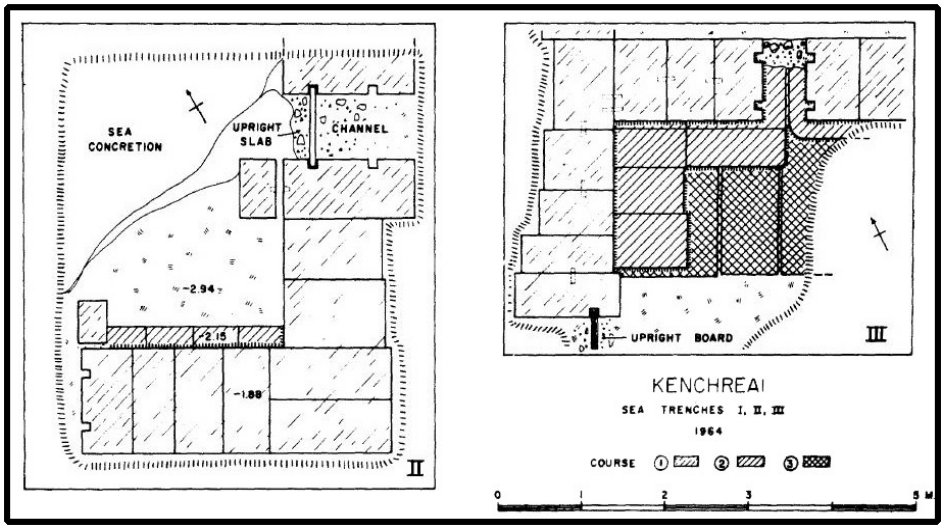
Çizim 4



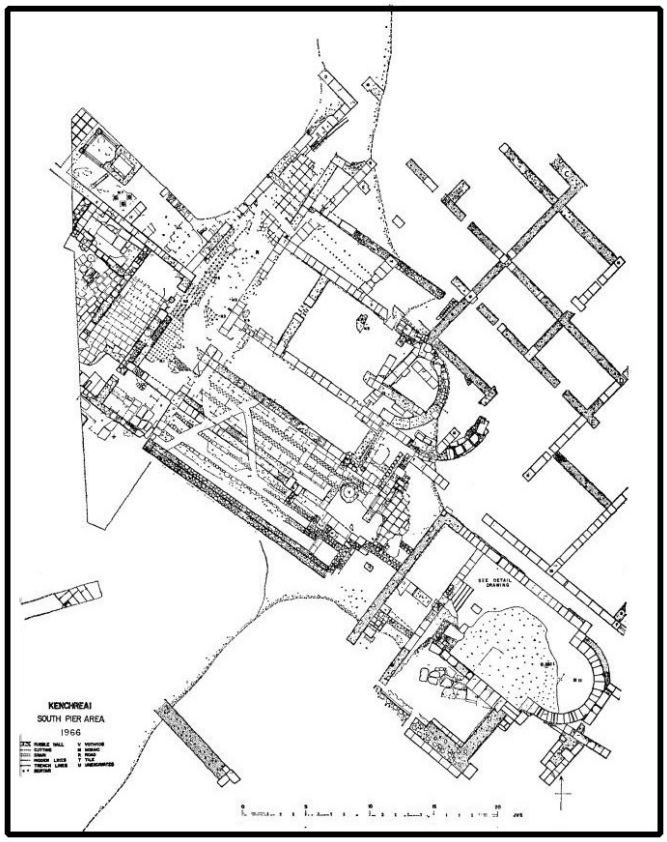
Çizim 5



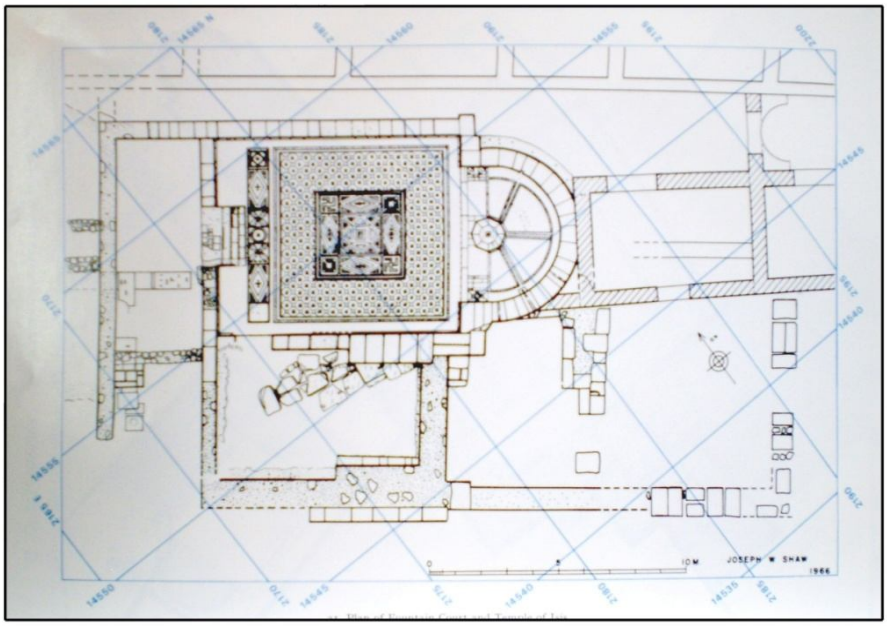
Çizim 6



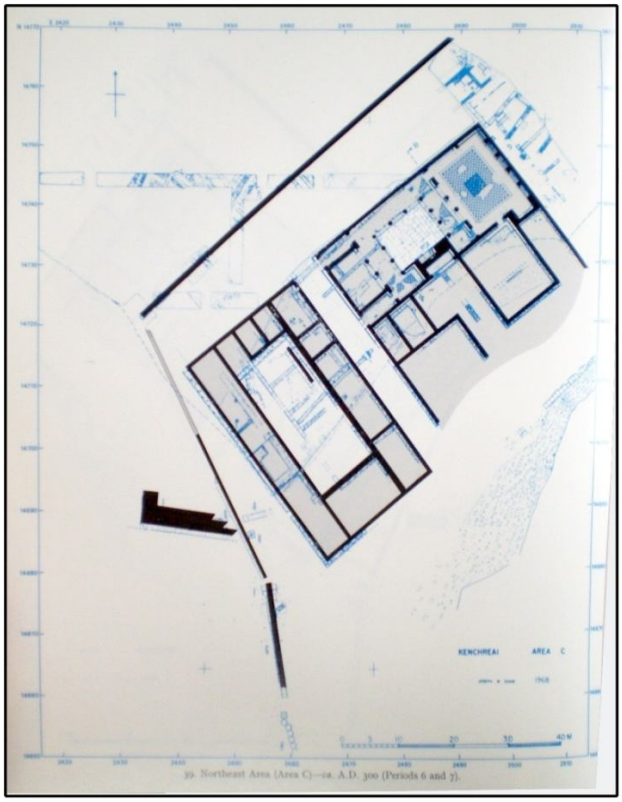
Çizim 7



Çizim 8



Çizim 9

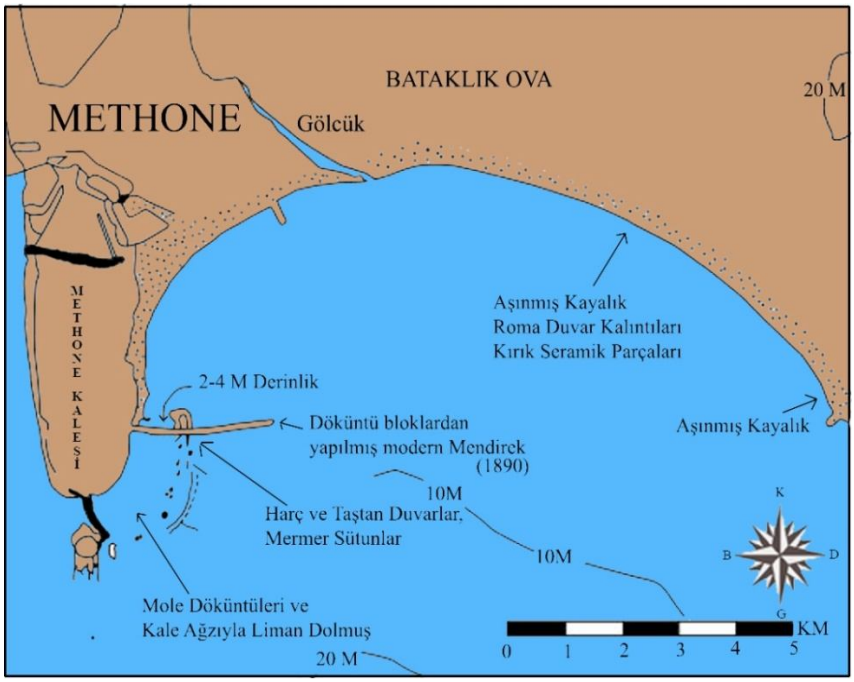


39. Northeast Area (Area C)—ca. A.D. 300 (Periods 6 and 7).

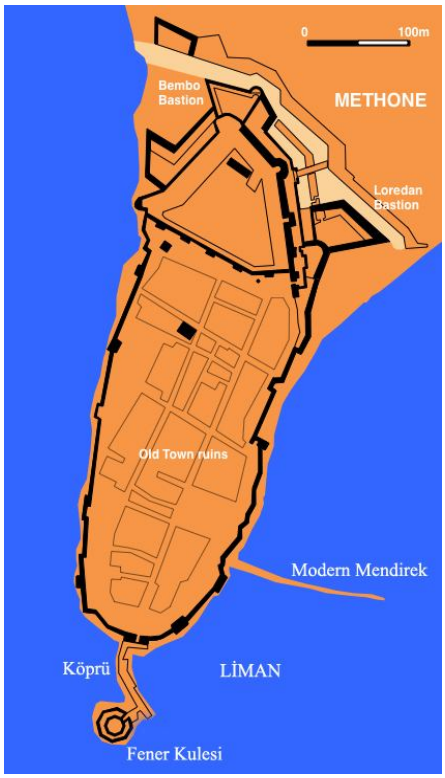
Çizim 10



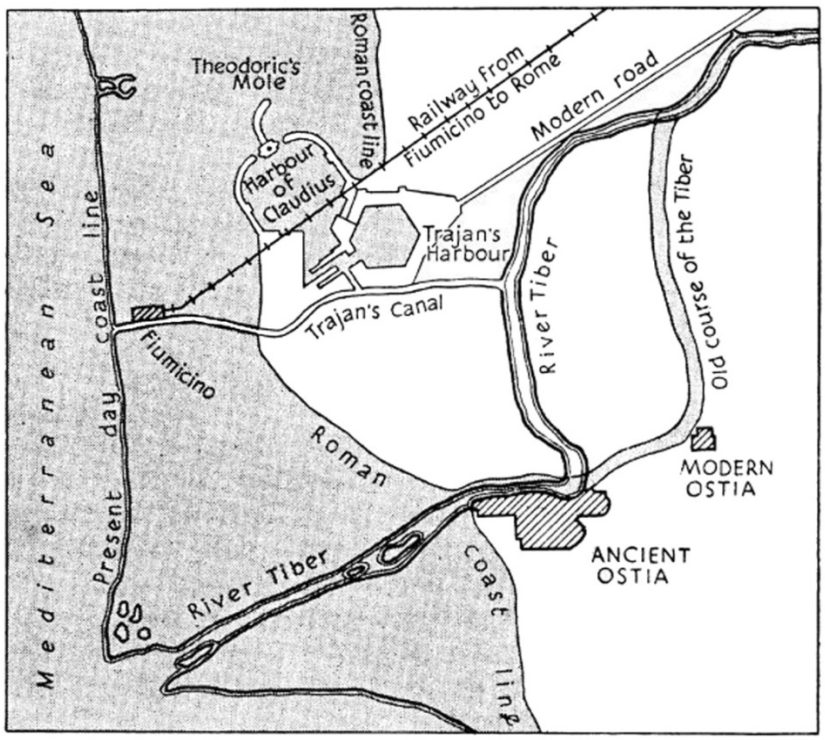
Çizim 11



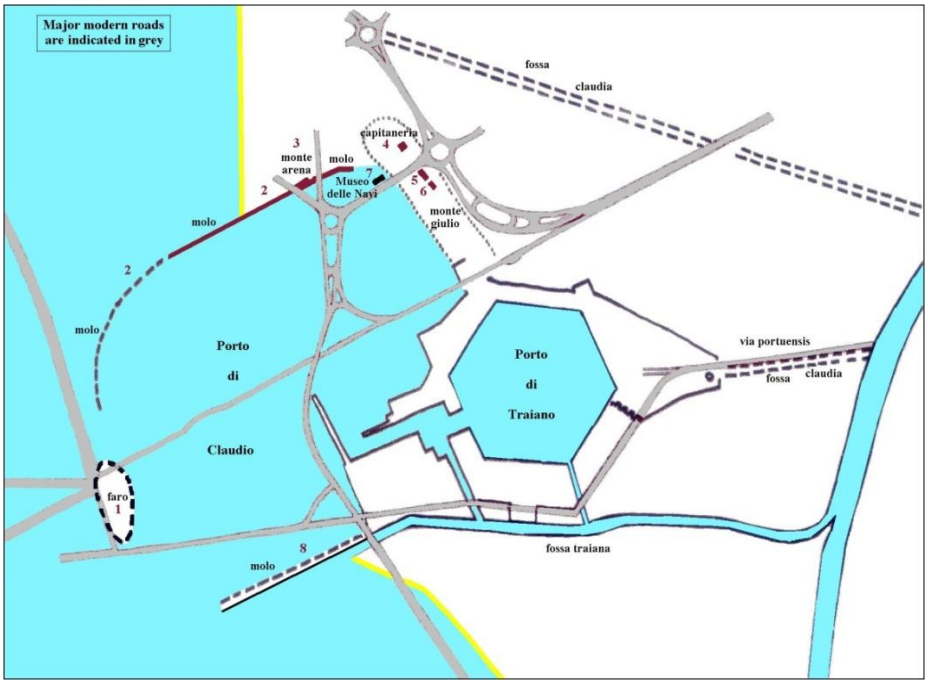
Çizim 12



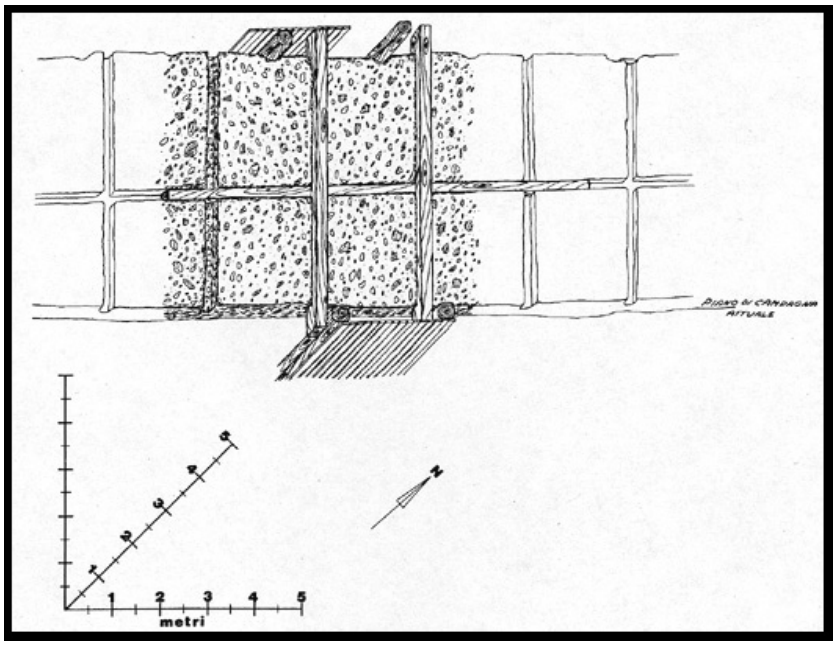
Çizim 13



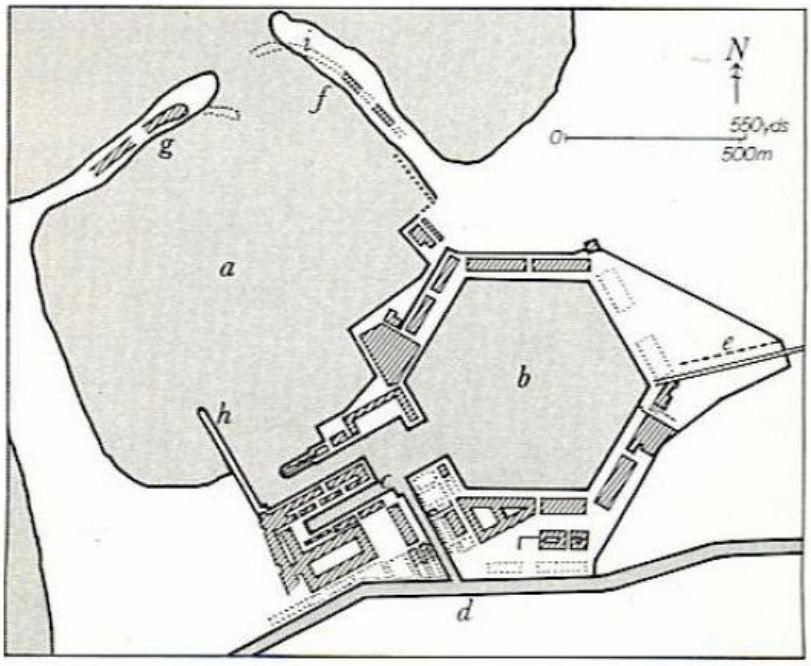
Çizim 14



Çizim 15



Çizim 16

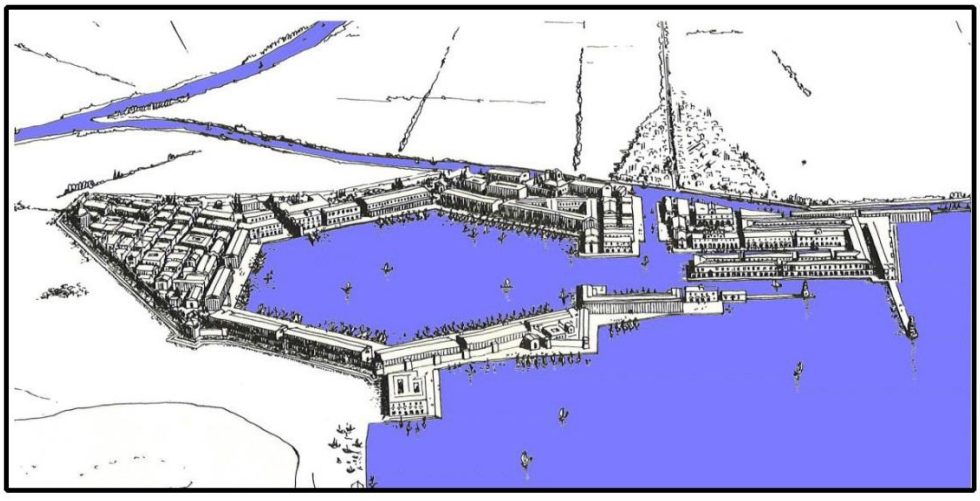


a	Claudius Limanı	b	Traianus Limanı
g - f	Dalgakıranlar	c	Tersane, Koruma ve Giriş Kanalı
i	Fener	e	Su Kemeri
		d	Kanal

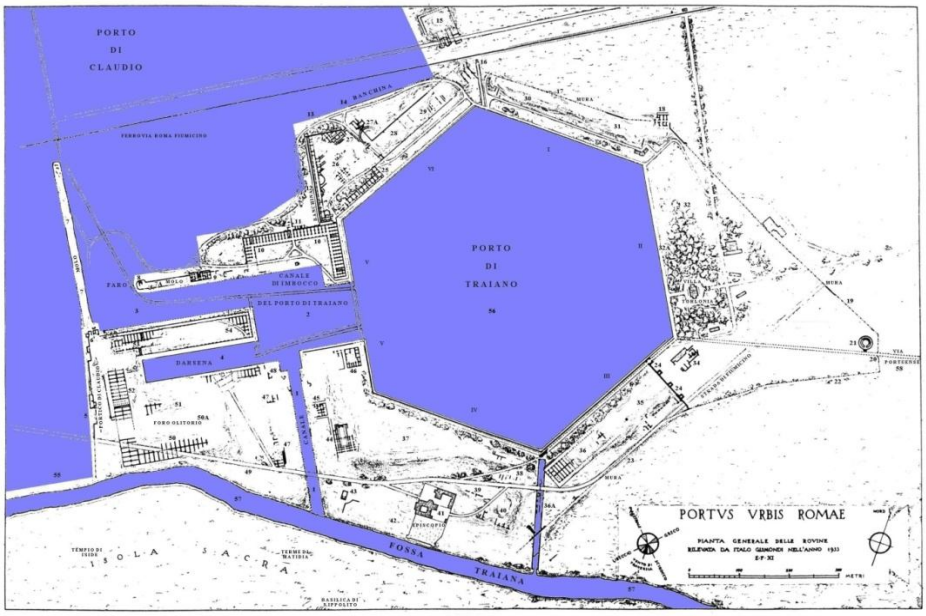
Çizim 17



Çizim 18



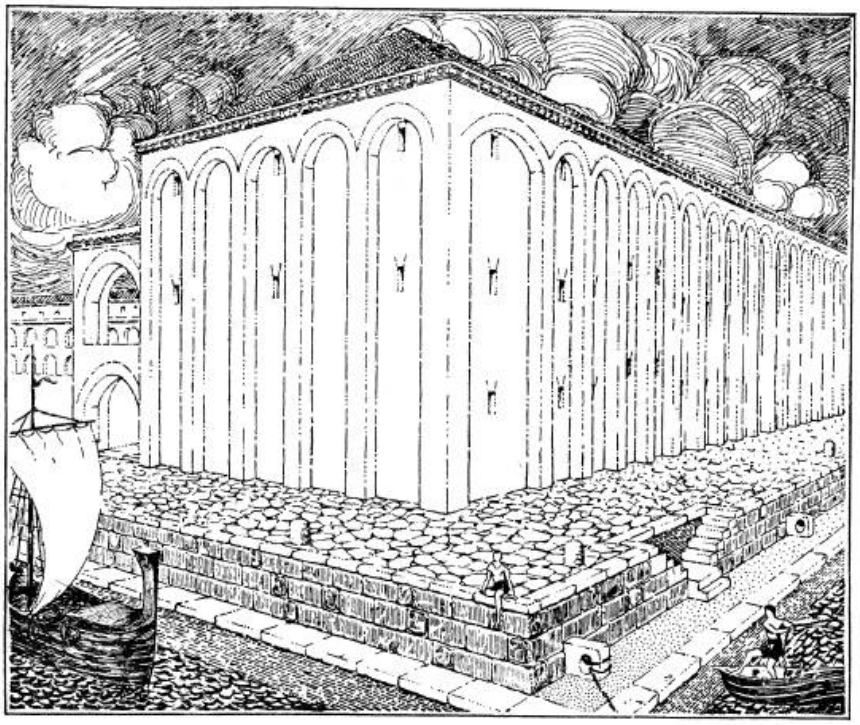
Çizim 19



Çizim 20



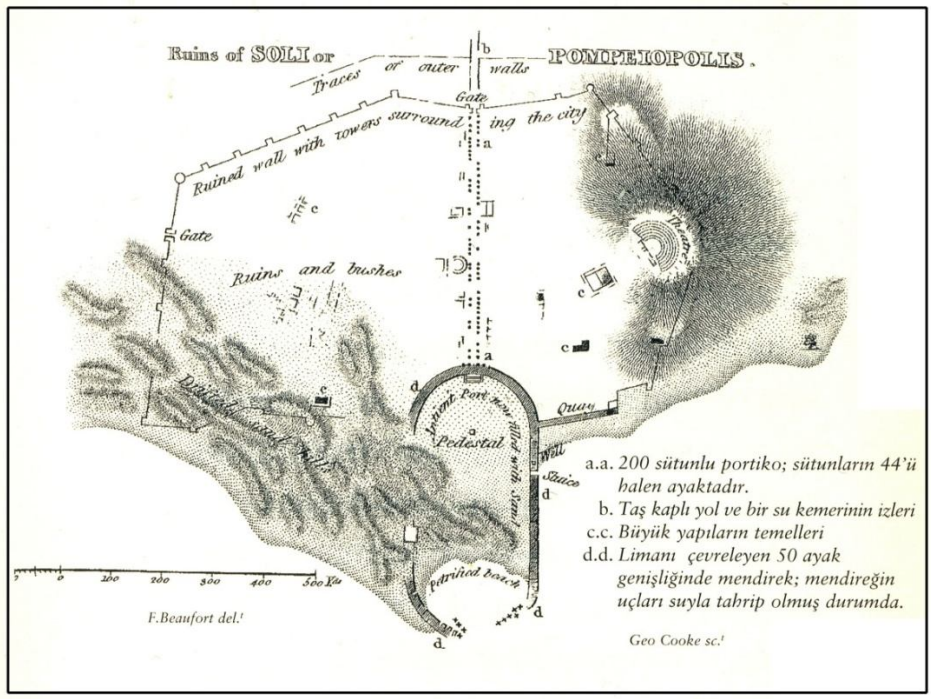
Çizim 21



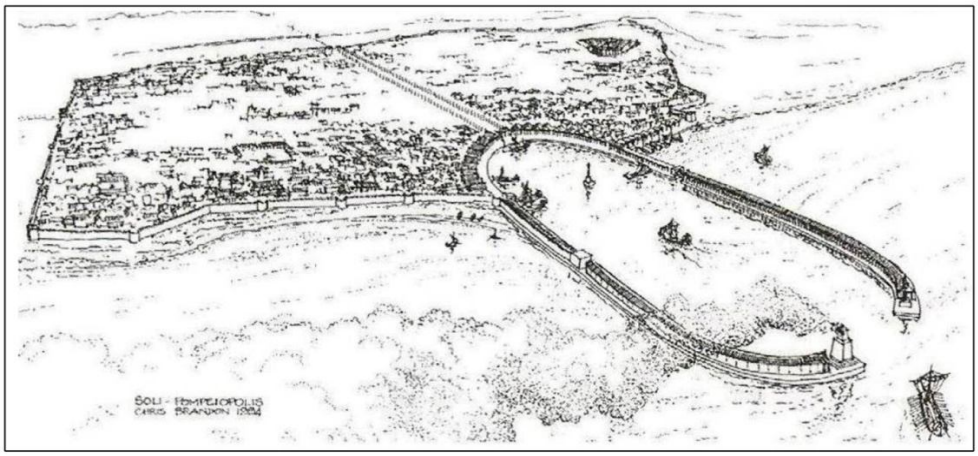
Çizim 22



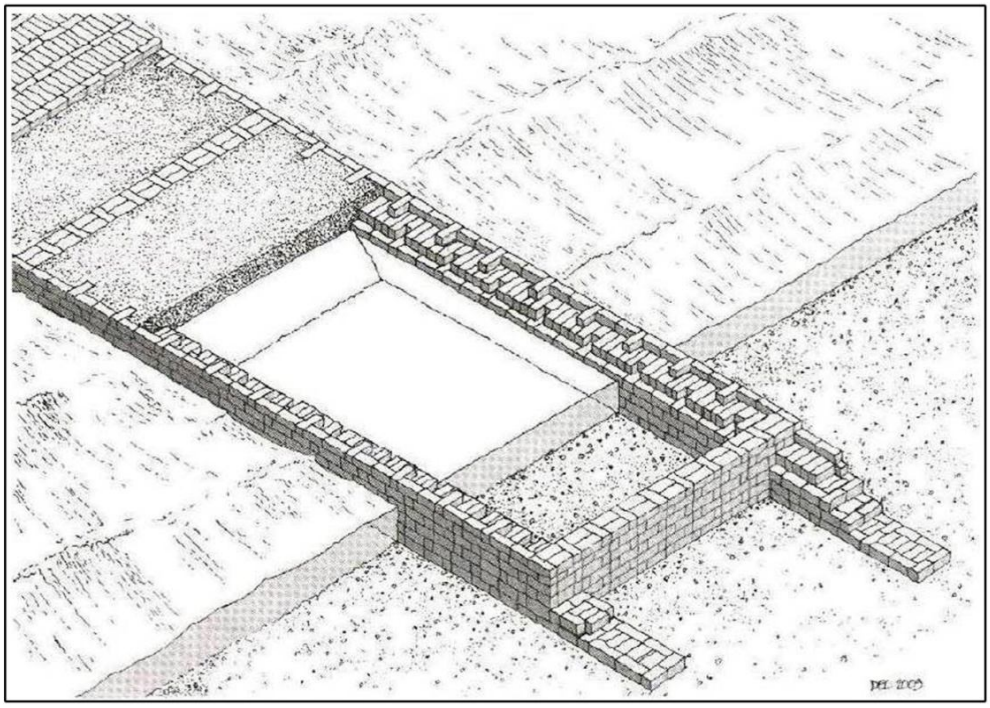
Çizim 23



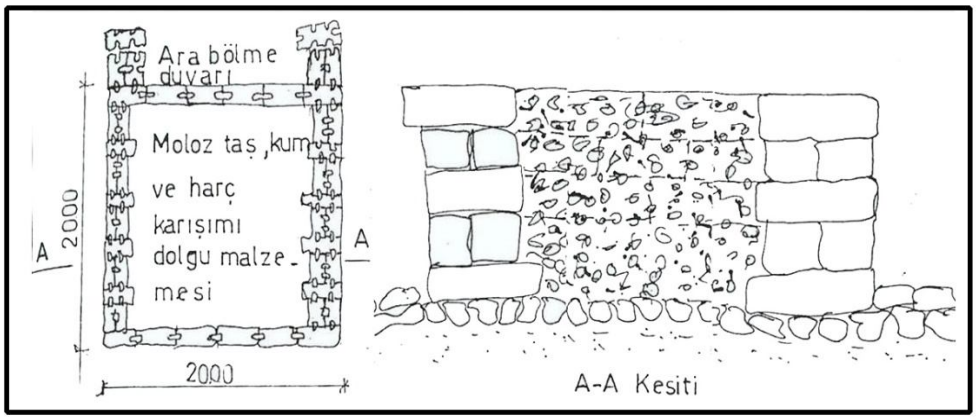
Çizim 24



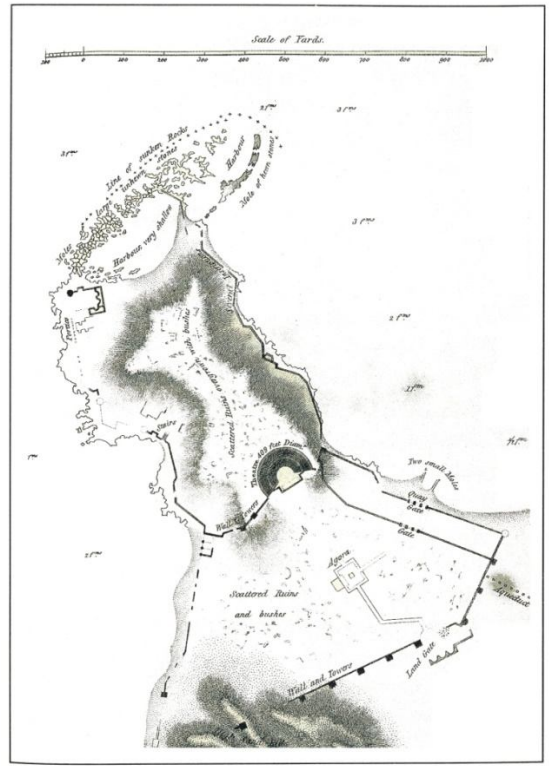
Çizim 25



Çizim 26



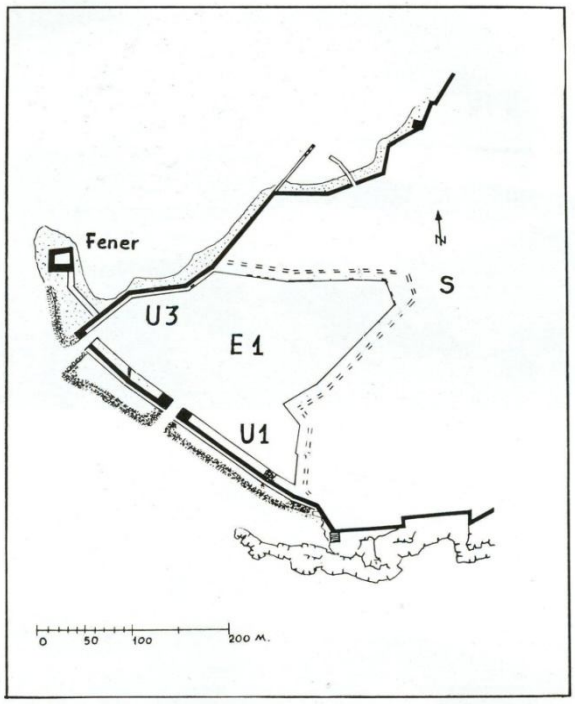
Çizim 27



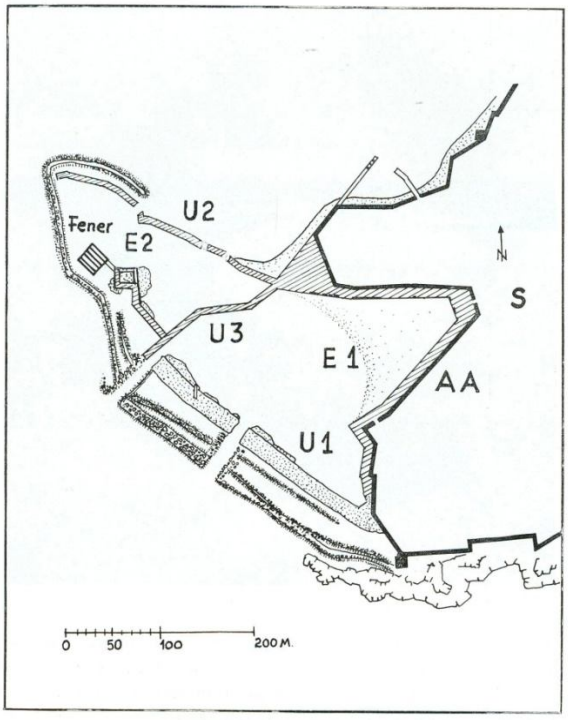
Çizim 28



Çizim 29



Çizim 30



Çizim 31



Çizim 32

RESİMLER



Resim 1



Resim 2



Resim 3



Resim 4



Resim 5



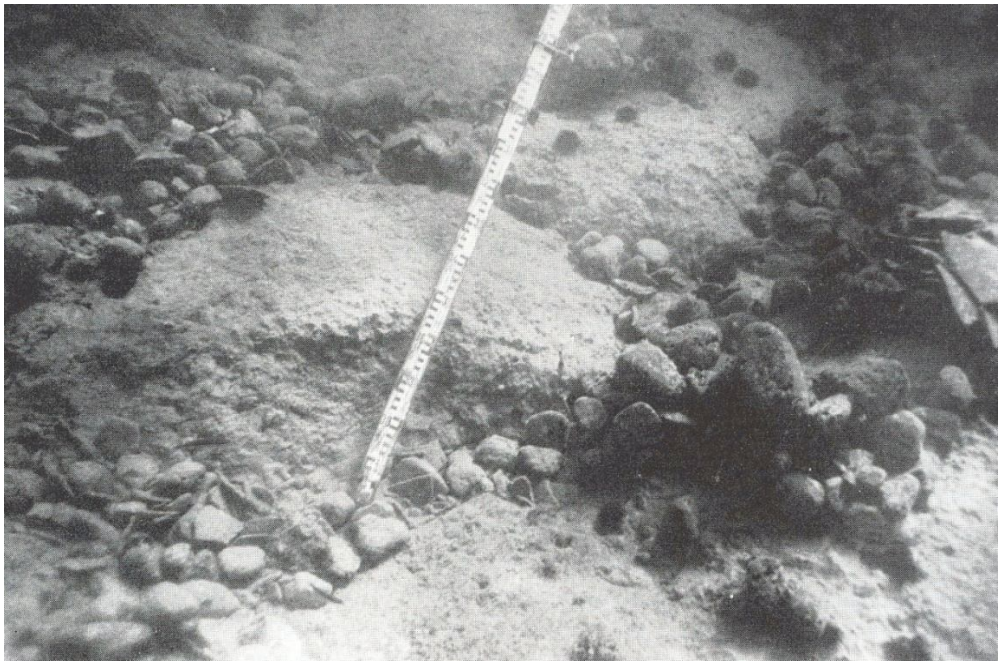
Resim 6



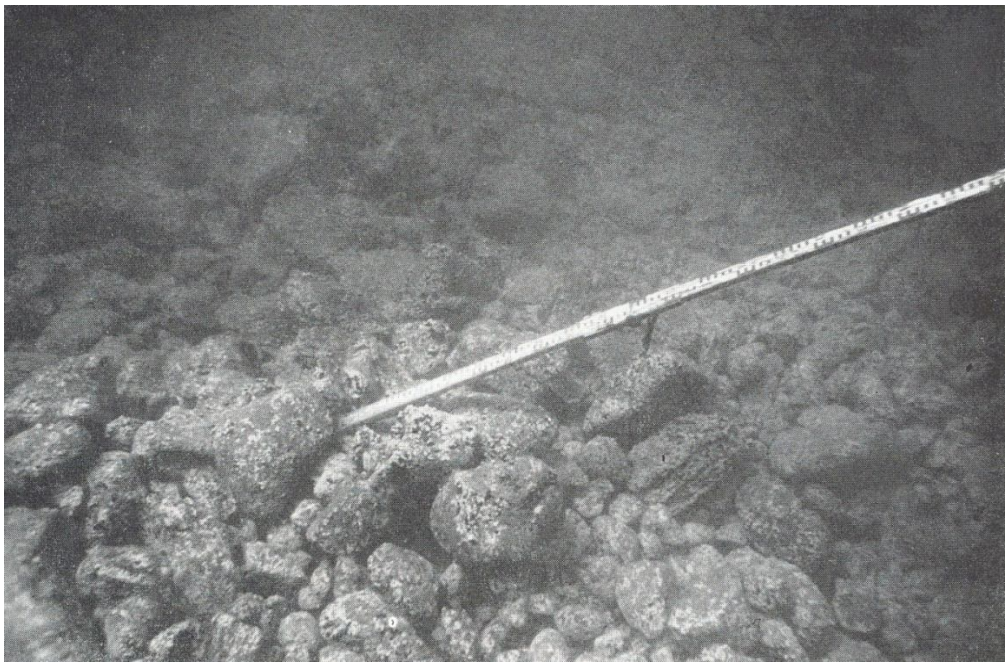
Resim 7



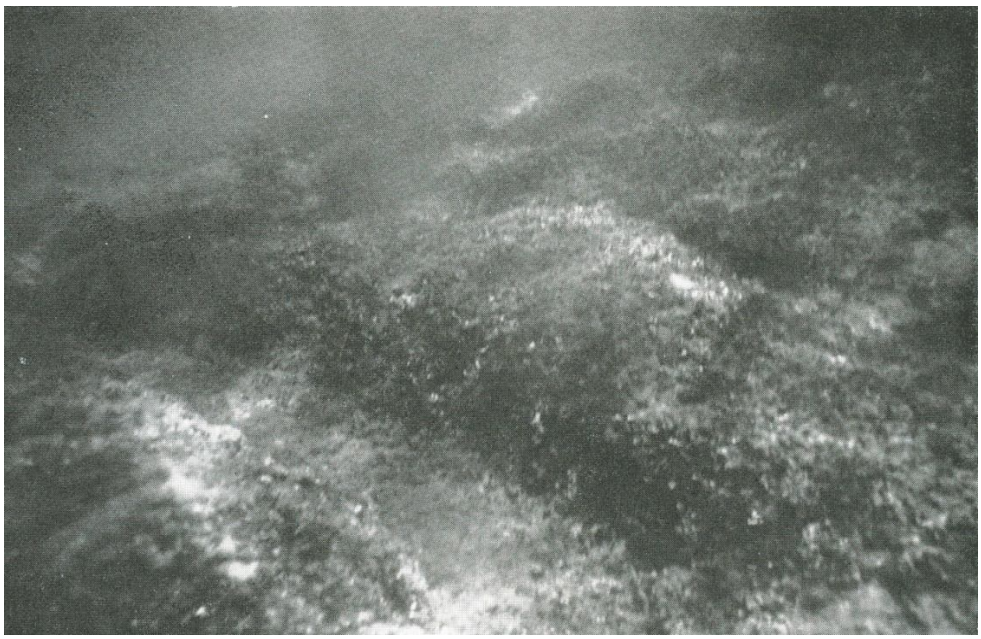
Resim 8



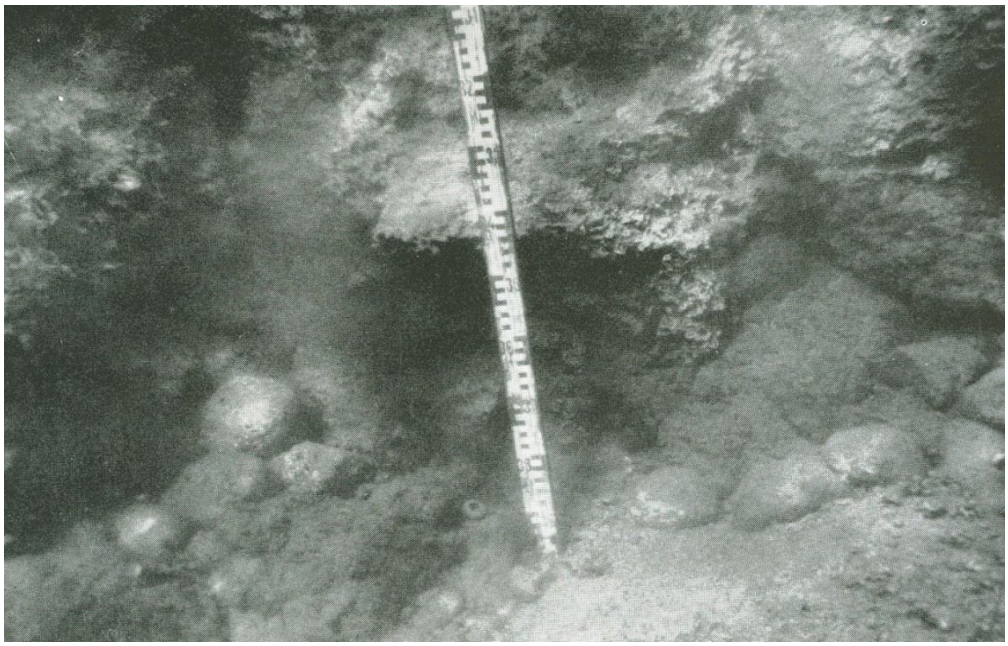
Resim 9



Resim 10



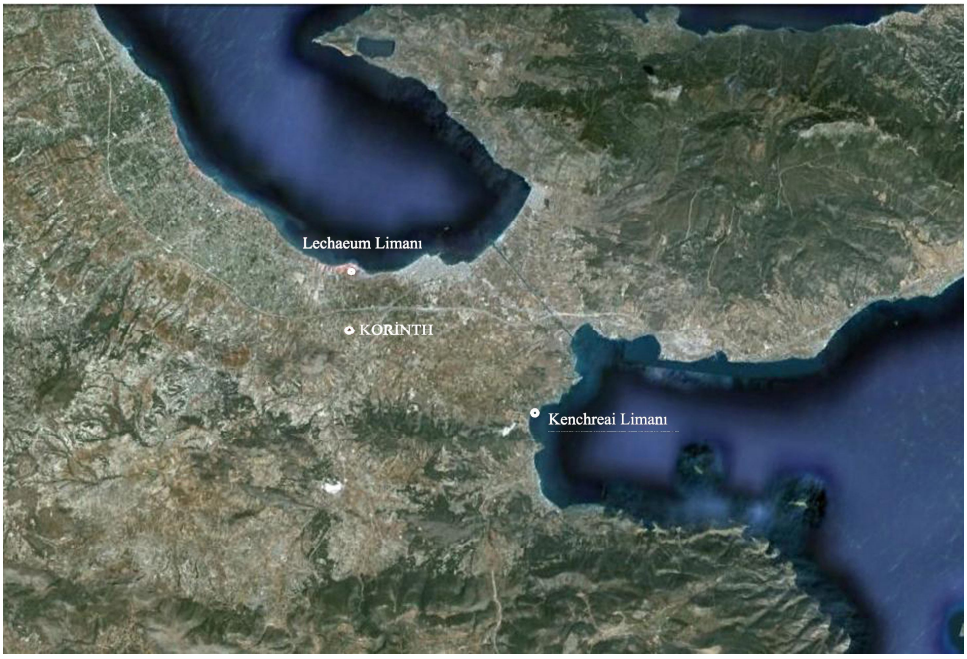
Resim 11



Resim 12



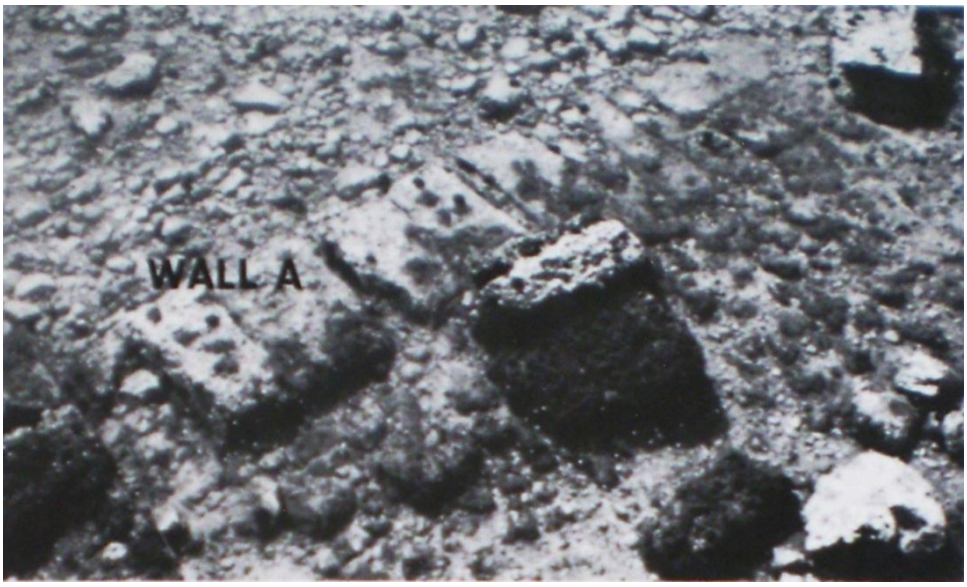
Resim 13



Resim 14



Resim 15



Resim 16



Resim 17



Resim 18



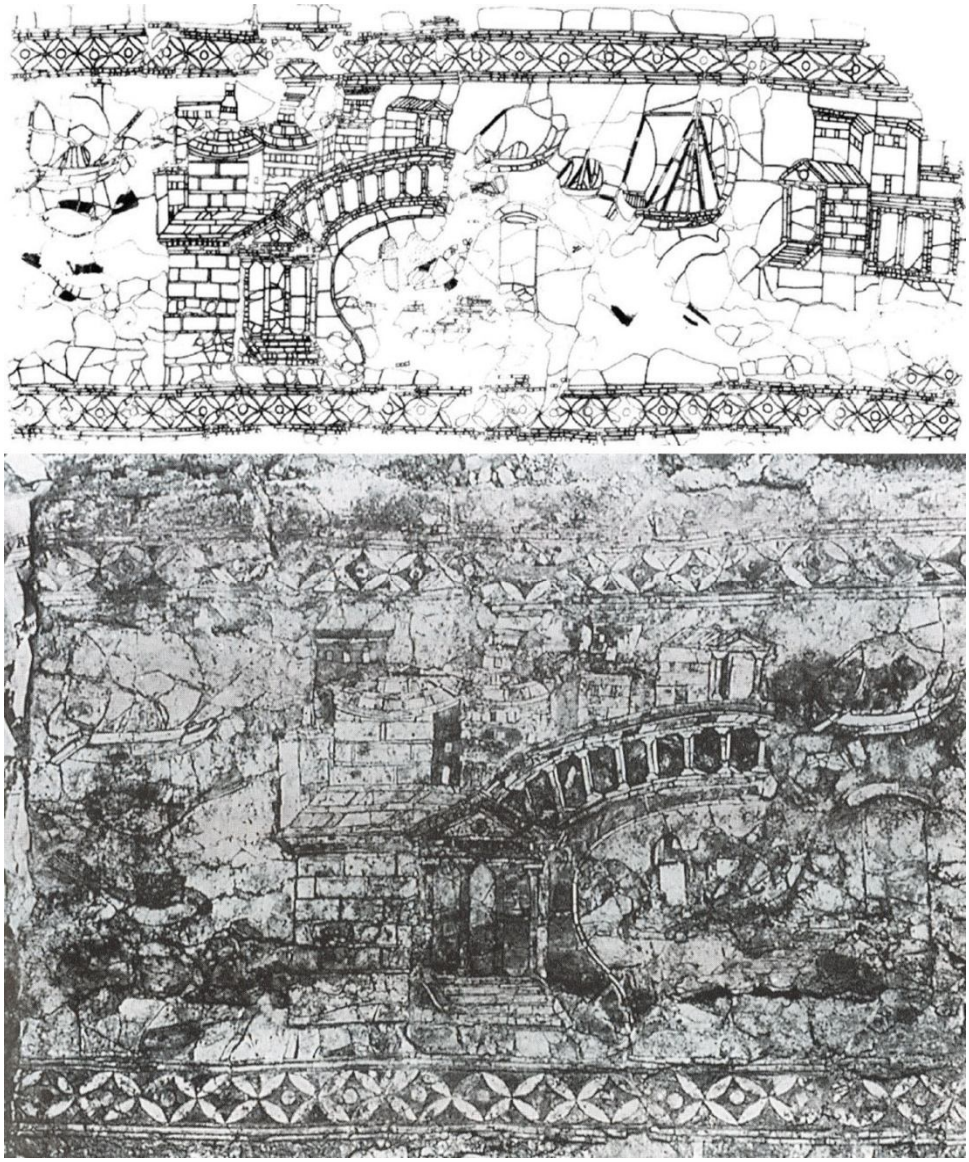
Resim 19



Resim 20



Resim 21



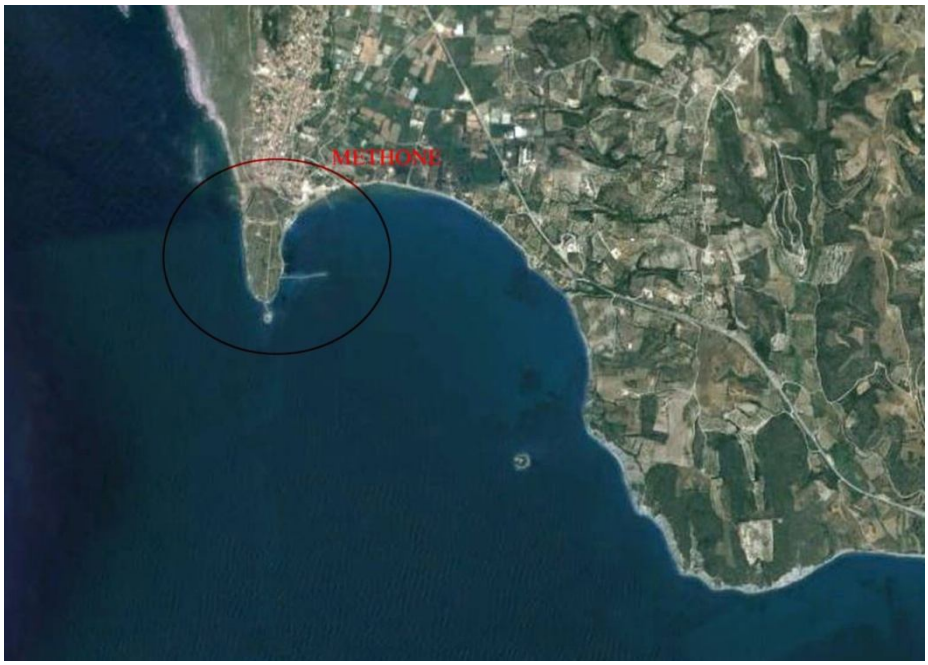
Resim 22



Resim 23



Resim 24



Resim 25



Resim 26



Resim 27



Resim 28



Resim 29



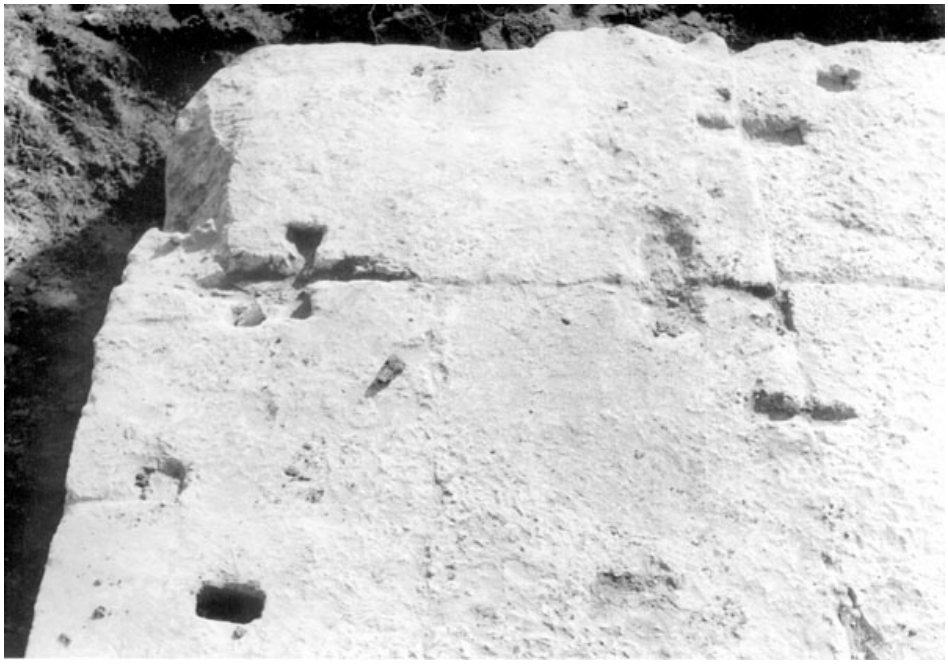
Resim 30



Resim 31



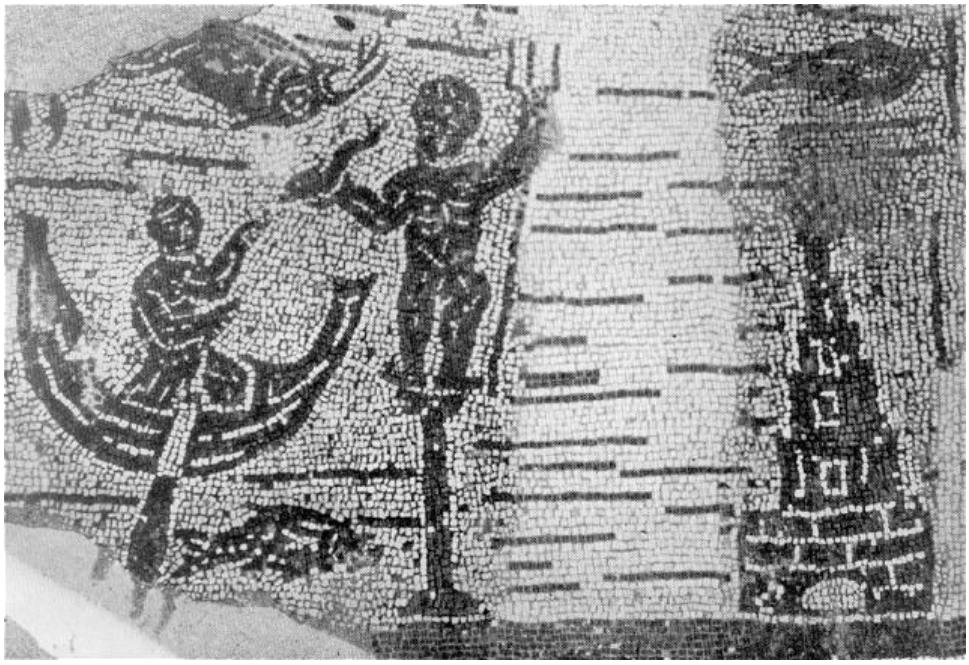
Resim 32



Resim 33



Resim 34



Resim 35



Resim 36



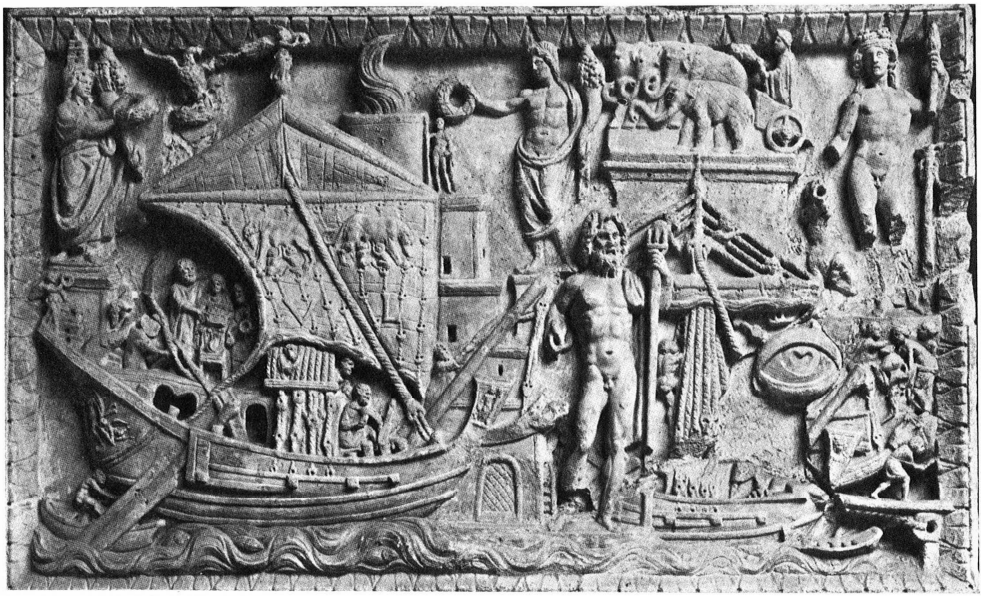
Resim 37



Resim 38



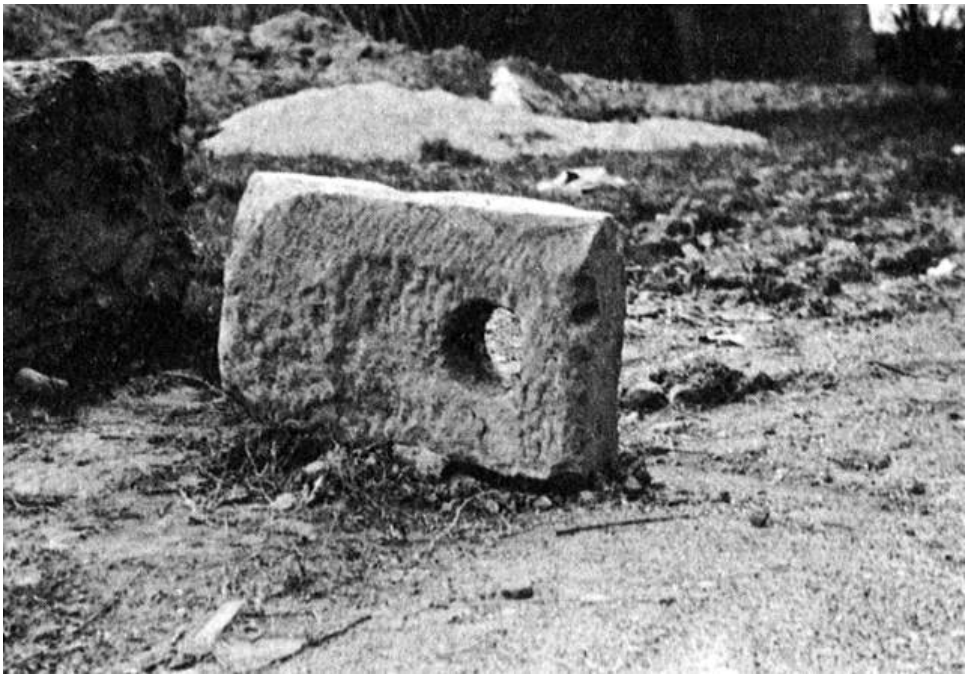
Resim 39



Resim 40



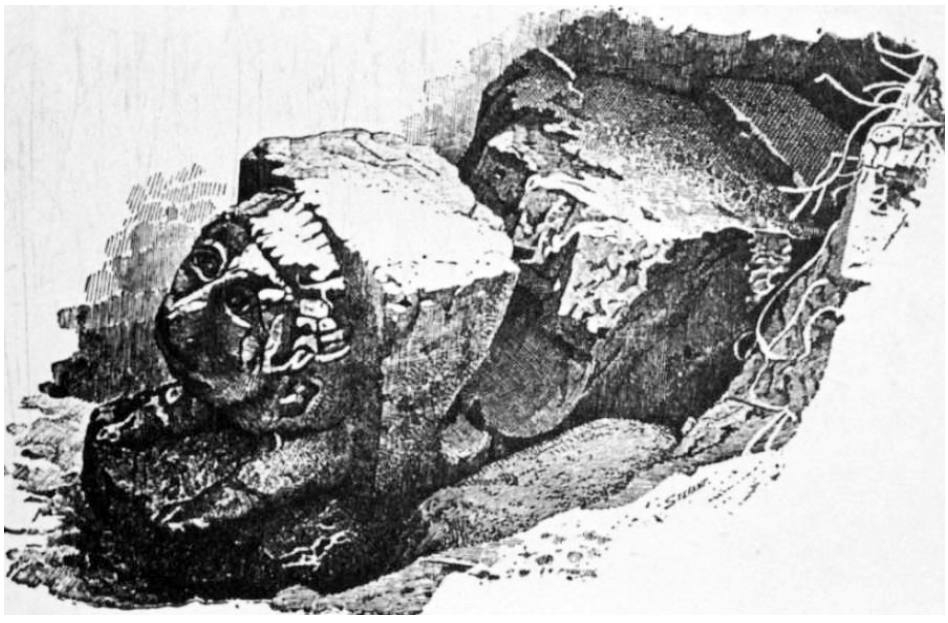
Resim 41



Resim 42



Resim 43



Resim 44



Resim 45



Resim 46



Resim 47



Resim 48



Resim 49



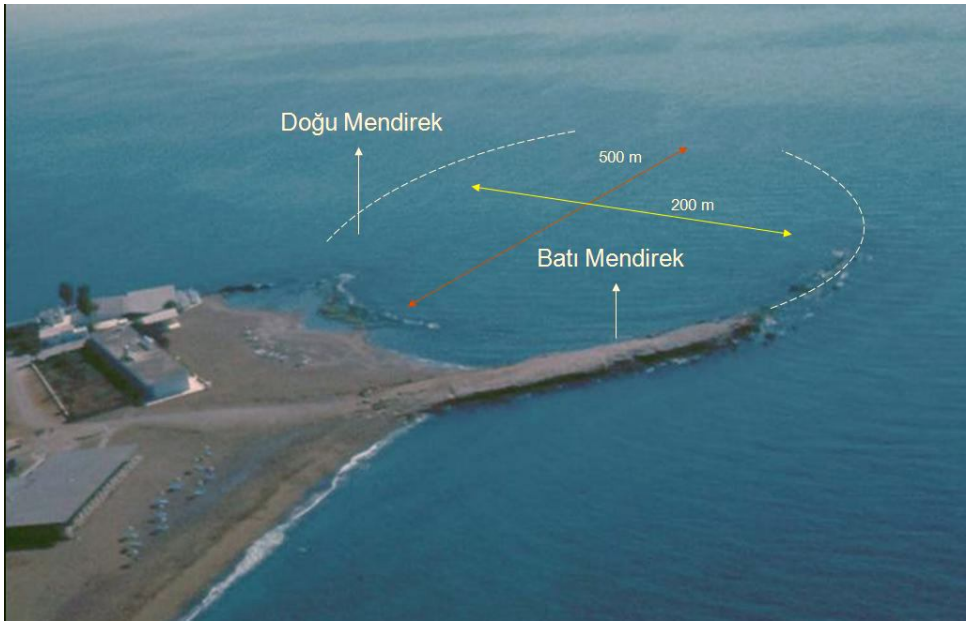
Resim 50



Resim 51



Resim 52



Resim 53



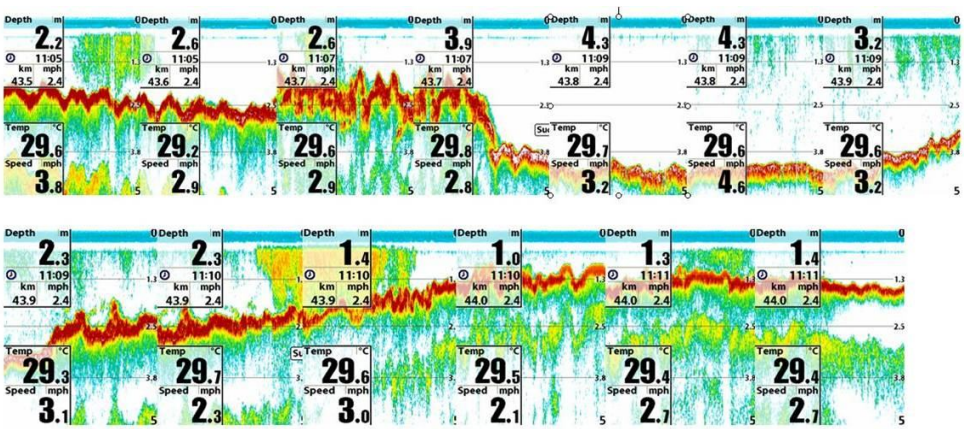
Resim 54



Resim 55



Resim 56



Resim 57



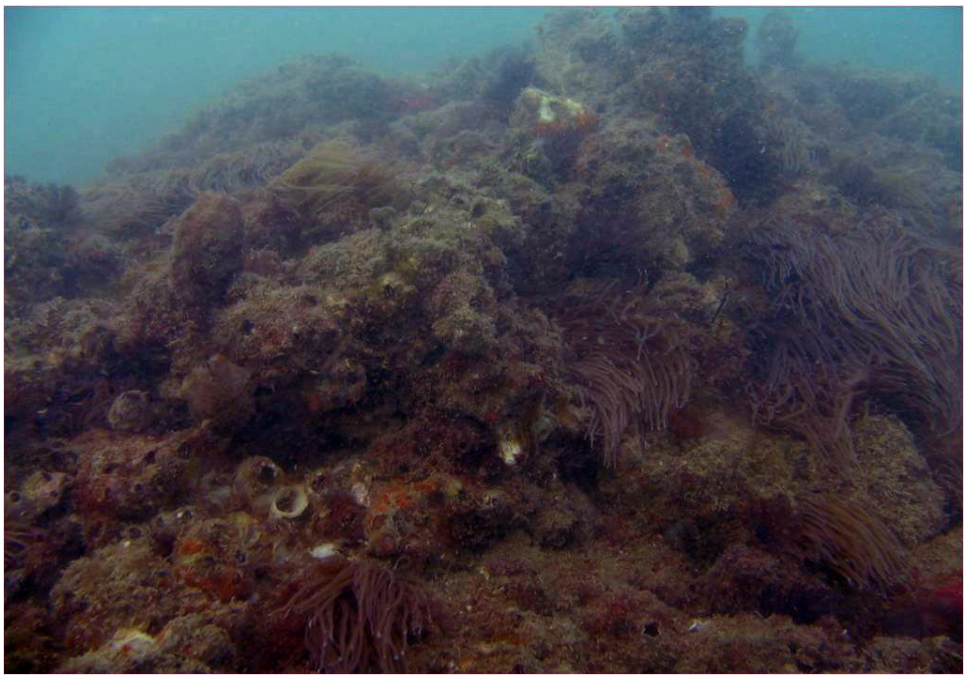
Resim 58



Resim 59



Resim 60



Resim 61



Resim 62



Resim 63



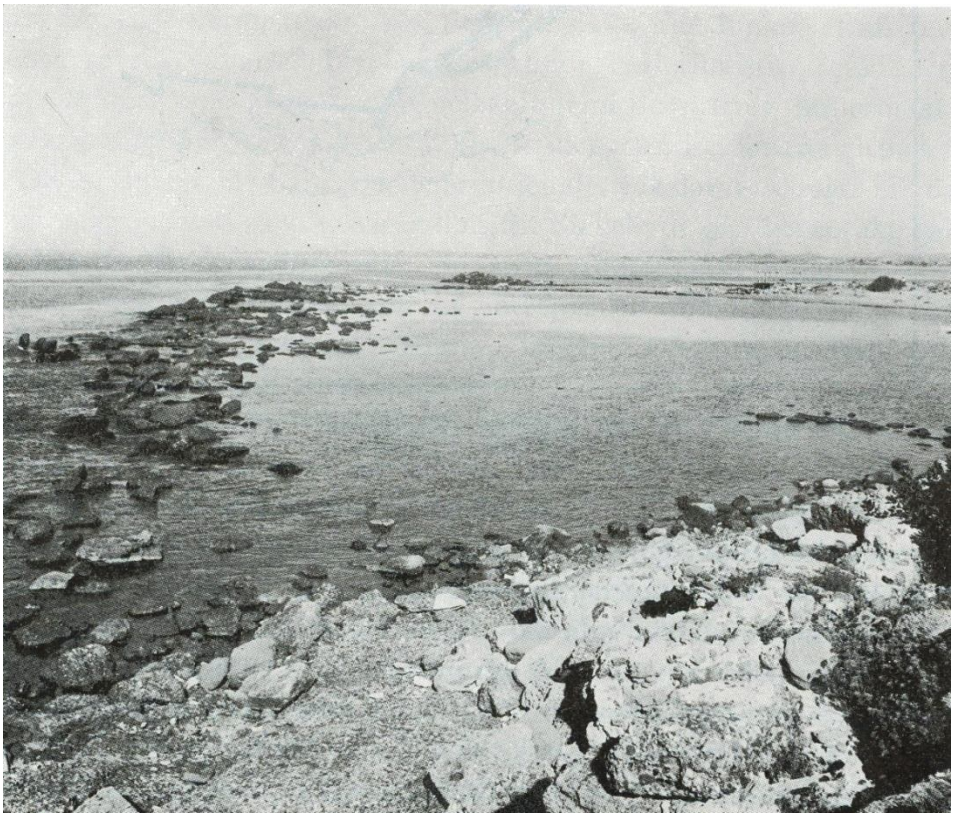
Resim 64



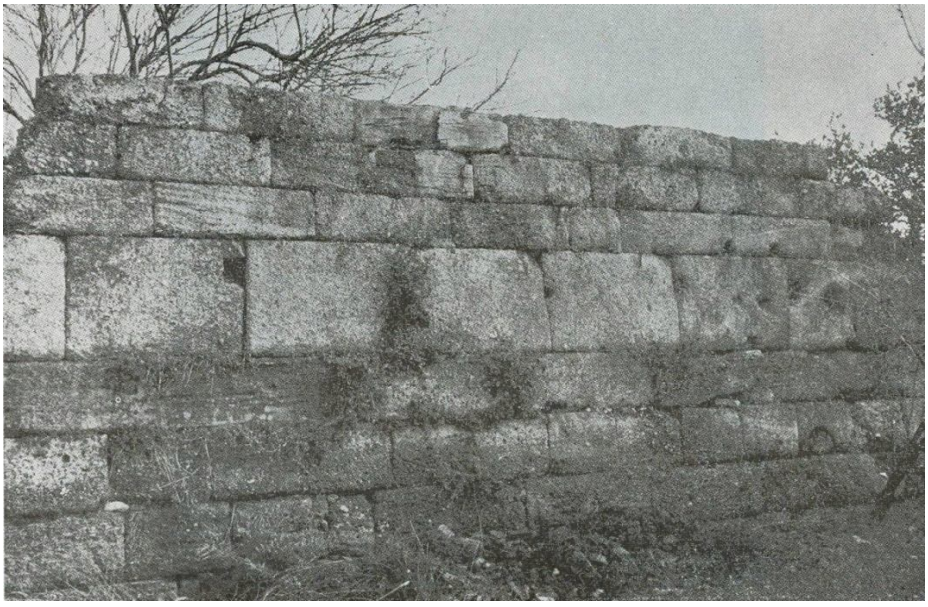
Resim 65



Resim 66



Resim 67



Resim 68



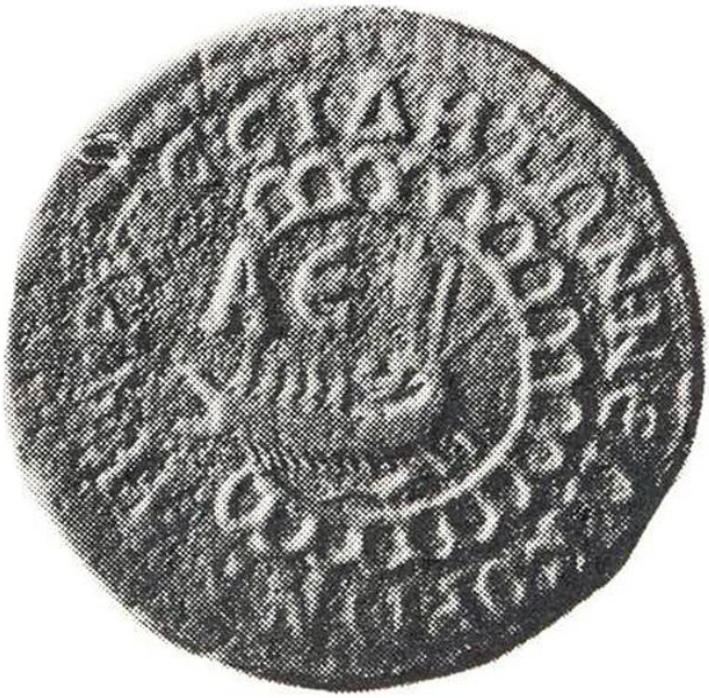
Resim 69



Resim 70



Resim 71



Resim 72



Resim 73



Resim 74