T.C.

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

COĞRAFYA ANABİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

ANTİKÇAĞ'DA BATI ANADOLU'DA DENİZ TİCARETİ VE LİMANLAR

HÜSNİYE ESRA TUFANOĞLU

2502080292

TEZ DANIŞMANI:

PROF. DR. SUNA DOĞANER

İSTANBUL, 2017

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

DOKTORA
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN;

Adı ve Soyadı	:	Hüsniye Esra TUFANOĞLU	**Numarası**	:	2502080292
Anabilim Dalı / Anasanat Dalı / Programı	:	Coğrafya	**Danışmanı**	:	Prof.Dr.M.Suna DOĞANER
Tez Savunma Tarihi	:	23.10.2017	**Saati**	:	10:30
Tez Başlığı	:	"Antikçağ'da Batı Anadolu'da Deniz Ticareti ve Limanlar "			

TEZ SAVUNMA SINAVI, İÜ Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliği'nin **50. Maddesi** uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜNE** OYBİRLİĞİ / ~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-Prof.Dr.M.Suna DOĞANER		kabul
2-Prof.Dr.Barbaros GÖNENÇGİL		Kabul
3-Prof.Dr.Nurten GÜNAL		Kabul
4-Prof.Dr.Cemalettin ŞAHİN		Kabul
5-Doç.Dr.Mehmet BAYARTAN		Kabul

YEDEK JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
1-Doç.Dr.Hüsniye DOLDUR		
2-Doç.Dr.Mehmet ÜNLÜ		

ÖZ

ANTİKÇAĞ'DA BATI ANADOLU'DA DENİZ TİCARETİ VE LİMANLAR

HÜSNİYE ESRA TUFANOĞLU

Bu çalışmada, Tunç Çağı'nda yoğunlaşan M.Ö.VII. ve VI.yy.'larda altın çağını yaşayan Ege Bölgesi Deniz Ticaretinin gelişimi, coğrafi unsurlar esas alınarak incelenmiştir. Kolonileşme hareketleriyle Karadeniz'e kadar yayılan bu ticaret ağının nasıl düzenli ve sistematik bir geçim kaynağına dönüştüğü araştırılmıştır. Bu gelişmeye bağlı olarak limanların ortaya çıkışı, liman kentlerinin coğrafi konumu ve jeomorfolojik özellikleri, geçim kaynakları, ticareti sağlayan mallar incelenmiştir. Dönemin ticari ilişkilerine dayanarak limanların, sosyo-kültürel, bilimsel, mimari, siyasi ve ekonomik süreçlerine değinerek tarihi coğrafyası araştırılmıştır. Antikçağ denizciliğinde ticaretin gelişmesi, liman yapıları ve gemi teknolojisi ile kent planlamacılığını etkilemiş, bilimsel, kültürel, sanatsal açıdan birçok ilerlemeye katkısı olmuştur. Bu nedenlerle araştırma alanımızda ve döneminde Ege dünyası insanlık tarihinin en önemli gelişmelerine sahne olmuştur. Bütün bu hususlar, başta sualtı araştırmaları ve arkeolojik buluntular, batıklar olmak üzere farklı antik kaynakların sağladığı veriler, deneysel arkeolojik çalışmalar ve projeler yardımıyla aydınlatılmıştır. Antikçağ denizciliği ve limanlarının tarihi coğrafyasını yaptığımız bu araştırmada farklı bilim dallarından yararlanarak multidisipliner bir çalışmanın önemi de vurgulanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ticareti, Antik Liman, Efes, Milet, Sualtı Arkeolojisi, Amphora.

ABSTRACT

IN WESTERN ANATOLIA MARITIME TRADE AND PORTS IN ANCIENT TIMES

HÜSNİYE ESRA TUFANOĞLU

In this research, the development process of maritime trade in Western Anatolia, where gold ages are living in the BC 7th. and BC 6th. centuries by focusing on the Bronze Age, has been examined on the basis of geographical factors. Geographical location of the port cities, its geomorphological caracteristics, geographical resources, livelihoods, commercial goods have been investigated as to how this trade network which has spread to the Black Sea by colony movements has become a regular and systematic source of livelihood. Based on the commercial relations, socio-cultural, scientific, architectural, political and economic processus, the historical geography of the port cities have been investigated. In ancient time maritime, the development of the trade has been the results such as the technological developments on the ship technology experienced, urban planning systems, port structures improved and have contribuated also scientific, cultural and artistic progresses. By this reason this trade network has helped the most important developments of the human history in our research time in Aegean world. It was aimed to gain cultural heritage with the help of experimental archaeological studies, collected mainly through archaeological finds, underwater remains and submerged ancient sources. This research, which we have illuminated ancient maritime trade and the historical geography of the ports, is a multidisciplinary work that has benefited from different sections of science.

Key Words: Maritime Trade, Ancient Ports, Ephesus, Miletus, Underwater Archeology, Amphora.

ÖNSÖZ

Denizcilik ve arkeolojiye duyduğum büyük ilgi ve çok sevdiğim Ege'nin eşsiz doğasında Antikçağ'dan beri yaşayan uygarlıklar ve bunların oluşturdukları kültür varlıklarına olan merakım nedeniyle Deniz Ticareti ve Liman Kentlerinin Tarihi Coğrafyasını araştırmak her zaman istediğim bir konu olmuştur. Batıklar ve sualtı arkeolojisi çalışmalarının bize bu konuda verdiği önemli bilgileri, günümüzde değerlendirirerek yaşatabilmek ve sürdürülebilirlik kazandırmak amacıyla yürütülen ve yürütülebilecek projeleri ele almak, kültürel miras bilincinin önemini vurgulamak ta bu çalışmanın önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Coğrafi açıdan Ege Bölgesi tarihi liman ve kentlerinin mekânsal analizini çıkarmak suretiyle sürdürülebilir turizm ve arkeoloji politikalarıyla, sorunlara çözüm getirmek, kültürel miras bilincini oluşturmak ve bunu gelecek kuşaklara aktarmak amacıyla sözkonusu tarihi ve coğrafi alanları, çağdaş yaşam koşullarına adapte eden bir yaklaşım ortaya konmuştur.

Tez çalışmam boyunca bana ışık tutan, sabırla yol gösteren, fikir ve görüşleriyle her zaman destek olan, hiçbir yardımı esirgemeyen çok değerli hocam, danışmanım Sayın Prof.Dr. Suna Doğaner'e ve tez izleme komitesi üyelerinden Prof.Dr. Nurten Günal'a çok teşekkür ederim.

Yüksek Lisans tezimden itibaren beni Tarihi Coğrafya konusunda yetiştiren ve doktora yapmaya teşvik eden değerli hocam Prof.Dr. Metin Tuncel, engin bilgisi ve zengin kütüphanesiyle bu çalışmamın her aşamasında bana destek olmuştur. Değerli katkılarını ve fikirlerini benden esirgemeyerek büyük yardımda bulunan ve tezin her satırında emeği geçen, öğrencisi olmaktan gurur duyduğum çok kıymetli hocam Sayın Prof.Dr. Metin Tuncel'e minnetim ve teşekkürüm sonsuzdur.

Tezin yazımı sırasında teknik konulardaki büyük yardımlarından dolayı Coşkun Yıldırımtürk'e çok teşekkür ederim. Yine bu uzun süreçte, bana daima enerji ve moral vererek desteklerini esirgemeyen canım anneme ve hayat arkadaşım Selmi Çakır'a çok teşekkür ederim.

İstanbul, 2017
Hüsniye Esra TUFANOĞLU

İÇİNDEKİLER

ÖZ iii
ABSTRACT iv
ÖNSÖZ v
ŞEKİLLER LİSTESİ ix
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ xii
KISALTMALAR LİSTESİ xv

GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM
ANTİKÇAĞ EGE UYGARLIKLARI VE DENİZ TİCARETİ

A. Antikçağ Ege Uygarlıkları 6
B. Antikçağ Akdeniz Dünyasında Deniz Ticareti 15
1. M.Ö. II. Bin-M.S. IV. yy. arası dönemde Deniz Ticareti 15
2. Limanların Doğuşu ve Gelişimi 26
3. Antikçağda Yön Bulma Yöntemleri (Navigasyon) 29
a. Gökyüzünü Kullanarak Yön Bulma 30
b. Mekanik Aletlerle Yön Bulma 34
4. Deniz Ticaretini Etkileyen Koşullar 41
a. İklim Özellikleri 43
b. Korsanlık 51
5. Akdeniz ve Ege' de Ana Ticaret Yolları 58
6. Deniz Ticaret Araçları 64
a. Ticaret Gemileri/Yelkenliler 65
b. Yük Taşıma Araçları-Amphoralar 81
7. Antikçağ Denizciliğinde Ticareti Yapılan Mallar 101
a. Bitkisel Gıda ve Yiyecekler 102
(1) Zeytin ve Zeytinyağı 102
(2) Şarap 107

(3) Tahıl 112
(4) Baharatlar ve Şifalı Otlar 116
(5) Et ve Balık Ürünleri 117
(6) Bal 119
(7) Sebze-Meyveler 122
b. Madenler, Kayaçlar ve Ürünleri 124
c. Orman Ürünleri 132
d. Kozmetik ürünleri 134
e.Tekstil ürünleri 137
f. Köleler 144
g. Mobilya ve parçaları 148
h. Cam ve cam eserleri 149
i. Tıbbi Malzeme (İlaçlar) 151
j. Papirus ve Ürünleri 155
k. Deri Ürünleri ve Parşömen 157

İKİNCİ BÖLÜM
ANTİKÇAĞ'DA EGE LİMANLARI

A. Limanların Yerseçimi 162
B. Liman Yapıları 165
C. Ege Liman Kentleri 172
1. Büyük Limanlar 172
a. Ephesos (Efes) Limanı 173
b. Miletos (Milet-Balat) Limanı 193
c. Knidos (Datça) Limanı 206
d. Smyrna (İzmir) Limanı 224
2. Küçük Limanlar 234
3. Limanların Yerleşimlere Etkisi 301
D. Günümüzdeki İşlevlerine Göre Ege Limanları 315

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ANTİKÇAĞ DENİZCİLİĞİNİN TURİZM AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

A. Müzelerde Antikçağ Denizciliği 320
1. Antikçağ Ticaret Gemileri Sergilemesi 324
2. Amphora Sergilemesi 328
3. Ticari Mallar Sergilemesi 329
B. Deneysel Arkeoloji ile Turizm İlişkisi 334
C. Sergiler ve Turizm İlişkisi 342
D. Antik Liman Kalıntıları ve Turizm 343
E. Denizcilik ve Turizmle İlgili Yeni Projeler 345

SONUÇ 356
KAYNAKÇA 367
ÖZGEÇMİŞ 379

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Batı Anadolu'da Liman Kentleri. 4
Şekil 2: Ege Kıyılarına Göçler 12
Şekil 3: Kiepert Haritası'nda Antikçağ Anadolu Uygarlıkları 14
Şekil 4: M.Ö.415'te Kentler ve Ticaret Yolları 21
Şekil 5: M.Ö.192'de Kentler ve Ticaret Yolları 22
Şekil 6: M.S.14'te Kentler ve Ticaret Yolları. 23
Şekil 7: M.S.362'de Kentler ve Ticaret Yolları. 26
Şekil 8: Klepsydra (M.Ö.V.yy.) 35
Şekil 9: Usturlab 35
Şekil 10:JacobSopası 36
Şekil 11: Kamal çizimi 37
Şekil 12: a.Kamal b.Usturlab c.Çapraz çubuk d. Arkalı çubuk 37
Şekil 13: Nocturnal çizimi 38
Şekil 14: Nocturnal 38
Şekil 15: Rüzgâr Gülü 39
Şekil 16: Parateke örneği 40
Şekil 17: Akıntılar, hâkim rüzgârlar ve ana rotalar (Yaz mevsimi için) 45
Şekil 18: 3a Kış: Normal deniz seviyesi basınç sistemleri, cephe sistemlerinin izlediği yollar ve hâkim rüzgârlar. 3b Yaz: Normal deniz seviyesi basınç sistemleri, cephe sistemlerinin izlediği yollar ve hâkim rüzgârlar. 49
Şekil 19: (Mavi noktalar) Korsanlık, (Kırmızı noktalar) Haydutluk, ...56
Şekil 20: Bireme maketi (24X3mt.) 67
Şekil 21: Kürekçi dizilimleri 80
Şekil 22: Batıktan ele geçen collyrium örnekleri 154
Şekil 23: Günümüzde Efes Kenti ve Limanının Lokasyonu" 174
Şekil 24: Artemision yakınındaki bataklık alan ilk limandır. 175
Şekil 25: Ephesos II'e ait eski liman ve caddesi, kent surları. 177
Şekil 26: Küçük Menderes Deltası Kıyı İlerlemesi 178
Şekil 27: K.Menderes'in döküldüğü alan. 179
Şekil 28: Ephesos Genel Kent planı. 184
Şekil 29: 1890 tarihli haritada Panormus limanı 189
Şekil 30: 1900'lü yıllardaki Ephesos'un haritası (Beadeker) üzerinde eski yerleşimleri 192

Şekil 31: Günümüzde Miletos kenti lokasyonu ve denize uzaklığı. 194
Şekil 32: Antikçağda kentin konumu.....196
Şekil 33: Miletos genel kent planı. 199
Şekil 34: Miletos genel kent planı.....199
Şekil 35: Büyük Menderes Deltasının Tekâmül Safhaları.....203
Şekil 36: B.Menderes Delta Ovası Kıyı İlerlemesi ve Milet'in konumu. 204
Şekil 37: B.Menderes'in döküldüğü alan-İon dönemi ve bugünkü kıyı çizgisi.....205
Şekil 38: Günümüzde Knidos kenti ve Limanlarının lokasyonu. 206
Şekil 39: Knidos Hippodamik kent planı. 212
Şekil 40: Knidos'un L1-L4 ve L2-L3 limanları. 214
Şekil 41: Genel kent planı (Askeri liman solda, ticari liman sağda).....216
Şekil 42: C.Texier'e göre 1811'de kentin ve limanların genel planı 223
Şekil 43: Günümüzde İzmir kenti ve lokasyonu. 225
Şekil 44: Yeni Smyrna'nın planı. 228
Şekil 45: 1907 tarihli Philippson-İzmir haritası üzerinde kentin eski yerleşimleri. 230
Şekil 46: Smyrna kent planı. 232
Şekil 47: Assos kentinin ve antik limanın lokasyonu. 236
Şekil 48: Assos kent planı.....238
Şekil 49: Adramytteion kenti lokasyonu ve limanın yeri.....240
Şekil 50: Atarneus kenti bugünkü lokasyonu. 247
Şekil 51: Pitane'nin bugünkü lokasyonu ve limanının konumu 249
Şekil 52: Elaia kentinin bugünkü lokasyonu ve denize kıyısı.....251
Şekil 53: Elaia genel kent planı.....252
Şekil 54: "Bakırçay Deltası Jeomorfolojisi ve Elaia kenti" 253
Şekil 55: Kyme'nin bugünkü lokasyonu ve limanın konumu. 254
Şekil 56: Kyme kalıntıları planı. 257
Şekil 57: Phokaia'nın bugünkü lokasyonu ve limanının konumu. 258
Şekil 58: Kent kalıntılarını gösteren plan. 261
Şekil 59: Erythrai'ın bugünkü lokasyonu ve limanı 262
Şekil 60: Eythrai kentinin genel planı. 268
Şekil 61: Klazomenai'ın bugünkü lokasyonu, Limanı ve Karantina Adası. 269
Şekil 62: Teos'un bugünkü lokasyonu ve limanının konumu. 275
Şekil 63: Africano mermeri 279
Şekil 64: Kolophon'un bugünkü lokasyonu. 283
Şekil 65: Notion kentinin bugünkü lokasyonu ve limanın konumu.....286

Şekil 66: Priene'nin günümüzdeki lokasyonu. 288
Şekil 67: İassos'un bugünkü lokalizasyonu ve limanın görünümü. 294
Şekil 68: İassos'un ünlü kırmızı mermeri. 295
Şekil 69: Halikarnassos'un bugünkü lokasyonu ve limanın yeri. 297
Şekil 70: Halikarnassos'un kent planı ve 8 no'la gösterilen açık ticari liman. 299
Şekil 71: Milet ve Priene kentlerinin Hippodamik Planları. 302
Şekil 72: İzmir Ticaret Tarihi Müzesi'nden ticari gemi maketi. 322
Şekil 73: Alt ve üst kirişlere sahip dikey dokuma tezgâhı 340
Şekil 74: Uçları ağırlıklı dikey dokuma tezgâhı 340
Şekil 75:Yatay ve yer dokuma tezgâhı 340
Şekil 76: Elde edilen kanvas ketenin mukavemeti 341
Şekil 77: Antik Limanın Görüntüsü 349
Şekil 78: Roman Bireme Maketi 350
Şekil 79: Roman Bireme çizimi 350
Şekil 80: Bireme çizimi 351
Şekil 81: Corbita maketleri 351
Şekil 82: Corbita Çizimi 352
Şekil 83: Roman Bireme ve Corbita Maketleri 352

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 1: Bodrum Müze Bahçesi'nde bir amphora ve taşıma çizimi. 81
Fotoğraf 2: Bodrum Müzesi'nde bir istifleme örneği. 82
Fotoğraf 3-4: Deniz taşımacılığının sualtı kanıtları buluntular. 83
Fotoğraf 5: Sualtı kazısında amphoraların yeryüzüne çıkarılması 83
Fotoğraf 6: Sualtında amphoraların toplanması 84
Fotoğraf 7: Bodrum Müze bahçesinden bir grup amphora. 85
Fotoğraf 8-9: Bodrum Müzesi'nden farklı amphora tipleri 86
Fotoğraf 10: Bodrum Müzesi'nden Knidos amphora grubu. 87
Fotoğraf 11: Monte Testaccio. 88
Fotoğraf 12: Kantharos ailesi 91
Fotoğraf 13:Salkımailesi 91
Fotoğraf 14: Gemi pruvası mühürü 91
Fotoğraf 15: Yunus üzerinde kartal 91
Fotoğraf 16: Sinop Müzesi'nde Canlandırılan Amphora Fırını 92
Fotoğraf 17: Serçe limanı Batığı'nda, sepetlenmiş cam eserler, çuvallar ve 95
Fotoğraf 18: Bodrum Müzesi'nde Uluburun Gemisi'nde malların istiflenişi 96
Fotoğraf 19: Sepetlerin, değişik ürünlerin, amphoraların limanda taşınması. 96
Fotoğraf 20-21: Bodrum Müzesi'nde yüklenmiş gemi ambarları 96
Fotoğraf 22: Bodrum Müzesi'nde bir çizim: Yüklerin taşınması 97
Fotoğraf 23: Bodrum Müzesi'nde yükleme ve taşıma sahnesi. 98
Fotoğraf 24: Bodrum Müzesi'nde amphora yüklü gemi canladırması. 100
Fotoğraf 25: Adatepe Zeytinyağı Müzesi. 102
Fotoğraf 26: Bugünkü Liman Caddesi ve sonundaki dolgu alanı. 185
Fotoğraf 27: Büyük Liman Anıtı kaidesiyle sular içinde görülmektedir. 198
Fotoğraf 28: Bizans Kilisesi, Menderes alüvyonları ve bataklık bölgesi 206
Fotoğraf 29: Knidos Fenerinin muhtemel yeri. 210
Fotoğraf 30: Krio Burnu, Doldurulan alan 211
Fotoğraf 31:Günümüzde Knidos: Ticari (Doğu) ve Askeri (Batı) Limanları 212
Fotoğraf 32-33: Günümüzde Ticaret Limanı ve mendireği 224
Fotoğraf 34-35: Büyük (Ticari) liman ve Askeri limanın kalıntıları 224
Fotoğraf 36-37: Yukarıdan Assos limanının görünümü ve iskelesi 239
Fotoğraf 38: Deniz yüzeyinde görülen liman kalıntıları. 242

Fotoğraf 39: Limana ait bloklar ve kenet yuvaları.....243
Fotoğraf 40: Adramytteion gemi maketi.....244
Fotoğraf 41-42: Adramytteion sikkeleri ve kazı alanındaki Pegasus heykeli.....245
Fotoğraf 43: Adramytteion Antik Limanı ve Bergaz Tepe.....246
Fotoğraf 44: Çandarlı antik liman kalıntıları ve bugünkü liman-plaj.....249
Fotoğraf 45-46: Alüvyonla dolmuş Elaia limanı ve zeytinlikleri.....253
Fotoğraf 47-48: Elaia limanının in situ kalıntıları.....254
Fotoğraf 49: Kyme Limanı sualtında.....256
Fotoğraf 50: Denizde liman taşları.....256
Fotoğraf 51: Phokaia limanının girişinde bulunan Liman Kutsal Alanı.....261
Fotoğraf 52: Eryhtrai liman kalıntıları.....267
Fotoğraf 53-54: Sahilde görülen Erythrai liman taşları.....267
Fotoğraf 55: Limantepe limanı ve mendireği ile üzerindeki kazı alanı.....273
Fotoğraf 56-57: Sualtı Araştırma Merkezi Çapa örnekleri ve Gemi maketi.....274
Fotoğraf 58-59: Klazomenai Liman taşları - Karantina adası.....274
Fotoğraf 60: Teos'un günümüzdeki genel planı.....277
Fotoğraf 61: Bağlama halkaları.....278
Fotoğraf 62: Güney liman kuşbakışı.....278
Fotoğraf 63: Teos Güney limanı.....281
Fotoğraf 64-65: Kıyıda görülen Teos liman taşları.....281
Fotoğraf 66-67: Deniz yüzeyinde görülen liman kalıntıları.....281
Fotoğraf 68: Akropolis'ten Ephesos'a doğru bakış.....287
Fotoğraf 69: İassos liman kalıntısı ve mendirek kulesi.....296
Fotoğraf 70: Bugün çıplak gözle görülen liman taşları.....300
Fotoğraf 71: Kalenin ardında görülen antik liman kalıntıları.....300
Fotoğraf 72-73: Bodrum Müzesi'nden çapa çizimi ve örnekleri.....321
Fotoğraf 74-75: Çeşme Kalesi Arkeoloji Müzesi taş çapa ve amphoraları.....322
Fotoğraf 76: Side Sualtı Müzesi'nden yerleştirilen çapa örnekleri.....323
Fotoğraf 77: Zeytinyağı işliği kazı alanı.....331
Fotoğraf 78: Ayvalık Müzesi'nden Zeytinyağ sıkım araçları.....331
Fotoğraf 79: Ayvalık Müzesi'nden Zeytinyağ sıkım araçları.....332
Fotoğraf 80: Bodrum Müzesi Uluburun buluntuları.....333
Fotoğraf 81: Uluburun canlandırması.....335
Fotoğraf 82: Foça Meydanı'nda Kybele maketi.....337
Fotoğraf 83-84: Klazomenai zeytinyağı işliği.....339

Fotoğraf 85-86: İşlik depo yapısı ve İç mekân 339
Fotoğraf 87: Efes antik limanını denizle birleştiren kanal 353
Fotoğraf 88: Canlandırılan gemi. 353
Fotoğraf 89: Canlandırılan geminin son durumu 354

KISALTMALAR LİSTESİ

a.g.e.	**:** Aynı geçen eser
AJA	**:** American Journal of Archeology
ANKÜSAM	**:** Ankara Üniversitesi Sualtı Arkeolojisi Araştırmaları ve Uygulama Merkezi
bkz.	**:** Bakınız
C.	**:** Cilt
CNRS	**:** Centre National des Recherhes Scientifiques
Çev.	**:** Çeviren
DETAD	**:** Deniz Tarihi Araştırmaları Derneği
Dia	**:** Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
Ed.	**:** Editör
INA	**:** İnstitut of the Nautical Archeology
SAD	**:** Sualtı Araştırmaları Derneği
TINA	**:** Turkey İnstitut of Nautical Archeology
Ünv.	**:** Üniversite
Yy.	**:** Yüzyıl

GİRİŞ

Tezin konusu "Antikçağ'da Batı Anadolu'da Deniz Ticareti ve Limanlar"dır. Bu tezin yazılmasındaki gerekçe, deniz ticaretinin coğrafyanın içinde yer alması ve tarihi coğrafya için önemli bir konu olmasıdır.

Tezin inceleme alanı, Assos-Knidos arası Ege kıyıları olarak seçilmiştir. Ege Bölgesi'ne hinderlandı olan, iç bölgelerle ulaşım kolaylığına sahip ve bu coğrafi avantaj sayesinde ticarette daha çok gelişen liman kentlerinin Batı Anadolu'da özellikle bu bölgede yoğunlaştığı görülmüştür. Ege'nin hemen kuzeyindeki Edremit Körfezi'nden itibaren kurulan yerleşimler, Ege'nin iç bölgeleriyle bağlanıp birleşmekteydi. Kral Yolu'nun da Batı Anadolu kıyılarına ulaşması nedeniyle bu bölgedeki liman kentleri antik yolların buluşma noktasındaydılar. Bu sebeple bu kentler ticarette daha çok söz sahibi olmuşlardır. İnceleme alanımızda limanların ticaretin gelişmesinde ve ünlenmesinde rol alan, hinderlandla bağlantısı olan, iç bölgelerle kolayca bağlanan, kısaca ticaret merkezi olan bölge esas alınmıştır.

Tez üç bölüm olarak planlanmıştır. Antikçağ Deniz Ticareti başlıklı I. bölümde, Deniz ticaretini oluşturan genel durum aydınlatılmış, ticaretin yürümesini sağlayan ya da etkileyen faktörler ele alınmıştır. Limanların doğuşu ve gelişimi incelenmiş ve ticareti yapılan mallar ile bunların taşınmasında kullanılan araçlar tanıtılmıştır. Bu ticari bağlamda kentlerin gelişim sürecini coğrafyanın nasıl etkilediği gösterilmiştir. II. bölüm Antik Limanlara ayrılmıştır. Limanların coğrafi yer seçimine değinilerek, önemlerine göre Büyük ve Küçük olarak iki grupta incelenmiştir. Bu kıyılarda kurulan antik liman kentleri, jeomorfolojik yapılarına göre konumları ve kuruluş yerleri, fiziki ve beşeri coğrafya özellikleri, florası ve sahip olduğu yerüstü, yeraltı kaynaklarına göre şekillenen ticaret hayatları, bunun sonucunda yaşanan ekonomik gelişmelere bağlı olarak kentiçi arazi kullanımı ve şehir planlaması, liman merkezli yerleşim düzeni gibi mimari açılardan incelenmiştir. Bütün bu bilgiler arkeolojik kazı raporlarıyla birarada değerlendirilerek multidisipliner bir çalışma yapılmıştır. Antikçağ'daki işlevleri esas alınarak düzenlenen bu limanların günümüzdeki durumlarına da ışık tutulmuştur. III.bölüm Antikçağ Denizciliğinin Turizm açısından Değerlendirilmesine ayrılmıştır ve tezin uygulamalı bölümüdür; bu araştırmalarla elde edilen sonuçların günümüzde

değerlendirilmesi açısından turizmde ve kültürel mirasımızda korunması, artı değere dönüştürülebilmesi için yapılan çalışmalar, sergiler, kurulan özel müzeler, çeşitli deneysel arkeoloji örnekleriyle, projelere yer verilmiştir.

Araştırmamız, coğrafi, arkeolojik, tarihi, ekonomik, mimari, turistik ve kültürel verilerin sentez yapılarak bir bütün oluşturacak şekilde değerlendirilmesi ve bu bilgiler ışığında ele alınması sonucunda multidisipliner bir çalışma özelliği kazanmıştır.

Amaç

Tez çalışmamızda amaç, inceleme alanındaki liman ve kentlerinin tarihi coğrafyasını aydınlatmak ve yaşanan sosyo-kültürel, sanatsal, teknolojik, bilimsel her tür gelişmenin temelinde coğrafyanın oynadığı rolü göstermek ve önemini vurgulamaktır. Bununla beraber, bölgenin mekânsal değerlendirme analizini çıkararak sürdürülebilirlik politikalarıyla liman ve kentlerini, turizmde değerlendirmek, artı değere dönüştürmek ve kültürel mirasa kazandırmak için günümüze adapte etme gerekliliği gösterilmiştir. Tezin yazılma amacına yönelik olarak cevap aranan sorular şunlar olmuştur: Antikçağ'da deniz ticareti nasıl yürütülüyordu? Antikçağ deniz ticaretini aydınlatan batık gemiler ve buluntuları nelerdir? Antikçağ denizciliğini şekillendiren faktörler nelerdir? Antikçağ deniz ticaretinde ticarete konu olan mallar içinde hangileri inceleme bölgesinin ihraç yerli ürünleridir? Bu ticareti yöneten limanlar hangileri olmuştur? Efes ve Milet'in büyük ticaret limanı olmasını etkileyen coğrafi faktörler nelerdir? Hangi antik kentlerde liman kazıları ve sualtı araştırmaları yapılmıştır? Antik kentlerde liman yapılarına dair günümüze gelen kalıntılar nelerdir? Antikçağ deniz ticaretiyle ilgili kalıntılar ve bulgular günümüzde nasıl değerlendirilebilir? Antikçağ deniz ticareti ve liman kentleri, turizme nasıl kazandırılabilir ve bunun kültürel mirasa katkıları nelerdir?

Araştırmanın önemi, bugüne kadar yapılmış jeomorfolojik, paleocoğrafik ve jeoarkeolojik çalışmalarla daha çok fiziki coğrafyada ele alınan konunun beşeri coğrafyayı kapsayan açılardan incelenmesidir. İnsanın içinde yaşadığı çevreyle varolduğu fikri, yeni şehir planlamasını da beraberinde getirmiştir. Kalabalıklaşan kentlerin mimari planlaması, büyüyen, ticaretle gelişen liman kentlerin görkemini ve medeniyet düzeyindeki yükselişi ortaya koyması bakımından önemli olmuştur. Bu

doğrultuda incelememizde hem şehir coğrafyası ve kent planlamacılığı hem ekonomik gelişmenin sonucu olan nüfus artışı gibi konular ele alınmış ve bunlar arkeoloji-sualtı arkeolojisi buluntularıyla beraber değerlendirilerek birçok bilim dalında yararlanılabilecek özellik kazanmıştır. Elde edilen sonuçlar, kültürel mirasın korunması ve geliştirilmesinin önemine dikkat çekmiştir. 3 tarafı denizlerle çevrili ülkemizde birçok noktada çok sayıda batık gemi bulunması nedeniyle Deniz Ticareti konusunda sualtı araştırmalarının önemini de vurgulayan çalışmamızda, sualtı arkeolojisinin geliştirilmesi, kazılarda liman bölgesine daha fazla yer verilmesi, sualtı arkeoloji araştırmaları sonucunda ele geçen buluntuların ayrı seksiyonlarda sualtı müzelerinde sergilenmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda, deneysel arkeoloji çalışmalarının çeşitlendirilmesi, deniz ve denizcilik tarihini aydınlatan özel ve/veya tematik müzelerin açılması gerekliliği ortaya konmuştur.

Yöntem

Araştırmaya öncelikle doküman toplanmakla başlanmıştır. Literatür taraması yapılmıştır. Bunlar kazı raporları, arkeoloji dergileri ve kitapları, antikçağ eserleri olmuştur. İnceleme alanında Büyük limanların tamamında Küçük limanların birçoğunda kazı yapıldığı görülmüştür. Devam eden kazılar arasında, her yıl yayınlanan Efes, Milet, Knidos gibi kentlerin kazı raporları sonuçları okunmuştur. Yukarıda sözü geçen konulardaki yayınların taranması ve bölgenin arazi incelemesi yapılmıştır. Bu yayınlar; kitaplar, dergiler, makaleler, kazı raporları ve sempozyumlardan oluşmaktadır. Veriler elde edilirken dökümanların güvenilir ve orijinal olmasına dikkat edilmiştir, bu nedenle kazı raporları ve arkeologların yazdığı kaynaklar esas alınmıştır. Dökümanların analiz edilmesinin yanı sıra, alan araştırması için bütün antik kentlere ve limanlara gidilerek günümüzdeki durumları belirlenmiştir. Arazide fotoğrafları çekilmiştir. Dipnot gösterilmeyen tüm fotoğraflar tarafımdan çekilmiştir ve şahsıma aittir. Bazı fotoğraflar, kaynağı akademik yayın olmasa da, anlatılanları açıklayıcı, aydınlatıcı, güvenilir görsel malzeme oluşturması sebebiyle kullanılmıştır. Efes, Milet, Knidos, Elaia, Pitane, Assos, Adramytteion, Smyrna, Erythrai, Teos, Klazomenai, Phokaia, İassos, Halikarnassos antik kentlerine gidilmiş, bütün arkeolojik kazı alanı gezilerek liman bölgesi tespit edilmiştir. Bazılarının alüvyonlarla dolmuş bataklık alanın altında kaldığı görülmüş, bazılarının

liman yapıları sualtında gözlemlenmiş, bazılarının ise sadece yüzey araştırması yapılarak liman kazılarına başlanmadığı görülmüştür. Bununla beraber, ilgili müzeler ve sergiler ziyaret edilmiştir. İzmir Arkeoloji Müzesi, Çeşme Kalesi Arkeoloji Müzesi, Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi, Milas Arkeoloji Müzesi, Selçuk Müzesi, Marmaris Arkeoloji Müzesi, Burhaniye Kuvay-ı Milliye Müzesi, Muğla Arkeoloji Müzesi başta olmak üzere her kentin arkeoloji müzesine gidilmiştir. Ayrıca, antik kent ören yerleri ve tematik müzeler; ticarete konu olan malların her birine ilişkin ayrıntılı bilgi sunan mekânlar ziyaret edilmiştir.

Liman haritalarının lokasyonları için Google map'ten yararlanılmış ve bunun üzerine lokasyonları işaretlenmiştir. Antik kent haritaları ve planları, liman yapıları için de arkeolojik eserlerden, bilimsel çalışmalardan seçilmiştir.



Şekil.1: Batı Anadolu'da Liman Kentleri.

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.yandex.com.tr.'den yararlanılarak düzenlenmiştir. 21/02/2017.

Araştırmanın sınırlılıkları şunlardır; M.Ö.VIII.yy. ile M.S.IV.yy.'a kadar ki süreçte ele alınan konu, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde zayıflayarak ta olsa devamlılık arz etmektedir ancak konunun geniş kapsamlı olması nedeniyle böyle bir tarihi sınır da koyma gerekliliği görülmüştür. Ancak, söz konusu limanların günümüzdeki durumları da kısaca açıklanmıştır. Araştırma, liman kentlerin kalıntıları, limanların arazide ya da sualtında görünen kalıntıları, incelenen batıklar, kazılarda ele geçen ve müzelerde sergilenen denizciliğe yönelik buluntularla sınırlandırılmıştır. Limanların büyük bölümü alüvyonlar altında bir kısmı ise su altındadır. Bu alanlarda henüz kazı planlanmamışsa da ileride yapılabilir. Kazı raporları, sualtı araştırmaları, kitap, makale, antikçağ yazarlarının kaynakları gibi dökümanların ve müzelerdeki eserlerin, sergilerin, deneysel arkeoloji projelerinin, araştırmanın amaçlarına hizmet edeceği varsayılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

ANTİKÇAĞ EGE UYGARLIKLARI VE DENİZ TİCARETİ

A. Antikçağ Ege Uygarlıkları

Araştırmamız, Ege liman kentlerinin M.Ö.VIII.yüzyıl ile M.S.IV.yüzyıl arasındaki durumunu ve deniz ticaretini kapsamaktadır. İnceleme alanında kuzeyde *Assos*'tan başlayarak güneyde *Knidos*'ta sona eren liman kentlerinin kuruluşu ve Akdeniz'de deniz ticareti daha eski yüzyıllara inmektedir. Bilinen en eski batık olarak M.Ö.3.binyıla tarihlenen Uluburun'dan hareketle Akdeniz'de deniz ticaretinin Antikçağ'da başladığı kabul edilebilir. İlk sonuçlara göre, bölgenin ilk sakinleri M.Ö.II. binin başında Anadolu'da varlığı çokça duyulan Hurriler'di. II. binde, Hint-Avrupalı diğer bir kütle ise, batı, güney ve güneybatı bölgelerinde görülen Luviler'di.[1] Bunların Anadolu'ya M.Ö.2300 yıllarına doğru Balkanlar'dan girdiği kabul edilir, Ege'de M.Ö.2300-1200 yılları arasında yaşamışlardır. Luviler, *Ephesos*, *Kolophon*, *Teos* ve *Smyrna* halklarının ataları kabul edilir. Anadolu'nun en eski yerli halkları arasında Lelegler ve Pelasglar da mevcuttur. Batı Anadolu'da en önce Lelegler, Karlar ve Mysler oturuyordu, Misler kuzeybatıda, Karlar güneybatıda, Lelegler Bodrum Yarımadası'nda yaşıyordu. Lelegler çok eski bir halk olup hakkında geniş bir araştırma yapılmadığından başta Herodot ve Strabon'un ve diğer antik eserlerin verdiği bilgilere dayanarak, Bodrum Yarımadası'nda 8 ya da 6 kent kurdukları, *Miletos'*un da kurucusu oldukları bilinmektedir. Karlar ve Lelegler, Pelasglarla beraber Ege'nin en eski halkları olmuştur.[2] Anadolu'da Demir Çağı'nda (1200-700) siyasal boşluktan yararlanan göçebe halklar çeşitli yönlerden bölgeye girmişlerdir. Mısırlılar'ın *Deniz Halkları* dediği toplulukların neden olduğu kargaşa ve kıtlık sonucunda, Anadolu III. binyılın sonu ile II. binin başlarındaki gibi, tekrar

---

1 Ekrem Akurgal, **Anadolu Uygarlıkları**, İstanbul, Net Yayınları, 1995, s.119.

2 Arif Müfid Mansel, **Ege ve Yunan Tarihi**, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2004, s.20

çeşitli güçler arasında paylaşılmıştır.[3] Demir Çağı'na ait bu Anadolu devletleri, M.Ö.XI. yy.'da Anadolu kıyılarına gelen Aioller (M.Ö.XI- VII.yy), M.Ö.X. yy.'da gelen Ionialılar (M.Ö.X.-VII.yy), Hitit ve Mısır tabletlerinde adı geçen Luviler'in devamı olduğuna inanılan Kar'lar- Karia'lılar (M.Ö.II. Bin- VII.-VI. yy.) olmuştur. Aynı sırada, iç bölgelerde, Frigler (750-300) ve Lidyalılar (697-547) egemendi.[4] Kıyıdaki kent devletlere komşu Lydialılar için başkentleri *Sardes*'in kara ticaretinin deniz ticaretiyle bağlantısı önem taşıyordu. Bu nedenle, kıyıdaki liman kentlerini savaşarak, anlaşarak veya evlenerek almaya çalışmışlardır. Demir Çağ, Batı Anadolu halkları arasında Karia'lılar ve Lykia'lılar da özel bir yere sahip olmuştur. Güçlü bir merkezi devlet olan Frigler, Lydialılar ile dost ilişkiler kurmuştur. *Ephesos*'tan başlayıp dünyanın en eski serbest pazarı olan başkent *Sardes*'ten geçerek Ninova'da son bulan ünlü Kral Yolu aslında, Lydia devletinin tarih sahnesinden çekilmesine de neden olmuştur. Pers kralı, bu yolun önemini göz önüne alarak, M.Ö.547'de Lydia devletini yıkmış ve Ege kıyılarına kadar tüm Anadolu'yu ele geçirmiştir. Ege liman kentleri için önemli olan bu tarih Anadolu için bir dönüm noktasıdır.[5] Yerli kültür geleneklerine darbe vuran Pers egemenliği (M.Ö.547-333), Büyük İskender'in Anadolu'ya gelişine kadar sürmüştür. Bu dönemde, Anadolu'nun siyasi olarak tamamına egemen olan Persler, Anadolu'yu satraplıklara ayırmıştır.[6] M.Ö.499-494 İon İsyanı başarısızlıkla sonuçlanmıştır, bu isyanın merkezi *Miletos*'u tahrip eden Persler, M.Ö.492-479 Pers Savaşlarını başlatmıştır.[7] M.Ö.479'daki yenilgiden sonra, Hellenler savaşı Küçük Asya topraklarına taşımış, M.Ö.477'de Attika-Delos Deniz Birliği'ni kurmuş, M.Ö.454'ten itibaren Atina, Deniz İmparatorluğu'na dönüşmeye başlamıştır. M.Ö.449 Salamis muharebesinin kaybedilmesiyle Anadolu Hellen kentlerinin otonomisi garanti altına alınmıştır.[8] Pers istilasının Anadolu'ya verdiği tahribattan sonra, Ege'de Hellen egemenliği sağlanmış, kentler düzenli planlı yeni bir sisteme göre kurulmaya başlanmıştır. Ancak, Ege'deki birçok kentin de katıldığı

3 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.136,138.

4 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.142.

5 Arif Müfid Mansel, **a.g.e.**, s.253.

6 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.204.

7 Bülent İplikçioğlu, **Helen ve Roma Tarihinin Anahatları**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2007, s.35,36.

8 Bülent İplikçioğlu, **a.g.e.**, s.36.

Peloponnessos savaşının ardından yapılan Kral Barışı'na göre, bu Batı Anadolu kentleri yeniden Persler'e bağlanıyordu. Ancak Büyük İskender'in Pers Devleti'ne karşı giriştiği fetih seferi bu egemenliğe son verebilmiştir. M.Ö.334'te Granikos (Biga çayı)'ta Perslere karşı kazandığı zaferle Anadolu'ya girmiştir. Pers İmparatorluğu'na ait deniz eyaletlerinin fethine yönelerek, *Hellespontos*'tan *Aspendos*'a kadar tüm Ege ve Akdeniz kıyılarını egemenliği altına almıştır. Bunun stratejik ve ekonomik açıdan önemli olması nedeniyle tercih etmiştir. Anadolu'nun batı kıyılarındaki *Ephesos* gibi başlıca limanları ve içerdeki *Sardes* (Salihli) gibi önemli kentleri teslim olma ve anlaşma ile almıştır. Anadolu'da yalnızca iki kent teslim olmayarak mücadele etmiştir; kurduğu kolonilerle bir deniz imparatorluğu olan *Miletos* (Balat) ve *Halikarnassos* (Bodrum)'tur. Onları da savaşarak ele geçirmiştir. Ardından Akdeniz'e yönelerek Persler'in emrindeki Fenike kentlerini de almıştır.[9] O'nun sefer hattını belirleyen önemli bir unsur, kara ve deniz ticaret yolları olmuştur. M.Ö.333-30 arasında Hellenistik Çağ'da, Helenizm güçlenmiştir. Büyük İskender'in M.Ö.323'te ölümünün ardından yaşanan Diadokhlar (Halefler) döneminde, Anadolu küçük krallıklara bölünmüştür. Bu süreç, krallıklar ve beylikler arasında yaşanan çatışmalar ve çekişmelerle bir kargaşa dönemi olmuştur. Generallerin arasında yapılan paylaşımda, M.Ö.301'den itibaren, Trakya ve Batı Anadolu, General Lysimakhos'un denetimine girmiştir. Anadolu'nun kentleşme sürecinde, Büyük İskender sonrası dönemde ortaya çıkan krallıklar, Roma'nın şehirleşme politikasında çok büyük bir rol oynamıştır. Bu krallıkların en önemlileri, Mısır'da Ptolemaios, Makedonya'da Antigonos, Ön Asya'da Seleukos Krallıkları, Anadolu'da Bergama, Pontos Krallığı ve Roma ile Epiros, Bithynia gibi küçük kent devletleri olmuştur.[10] Bu dönemde M.Ö.278'de büyük Kelt akınlarıyla Boğazlar'dan Anadolu'ya giren Galatlar, Sakarya ile Kızılırmak arasına yerleşerek Galatia'yı kurmuş böylece yeni bir topluluk daha Anadolu'ya eklenmiş olur. Sürekli savaşlarla yıpranan bu devletler sonunda, M.Ö.241'da Bergama Krallığı kurulmuştur. M.Ö.188'de Bergama Krallığı ile Seleukoslar arasında yapılan Apameia Anlaşmasına göre, Anadolu'nun büyük bölümü Bergama Krallığı'na geçmiştir. Buna

9 Bülent İpikçioğlu, **a.g.e.**, s.43

10 Bülent İplikçioğlu, **a.g.e.**, s.46,47.

göre, *Hellespontos*'tan Büyük Menderes vadisine kadar olan kıyı ve İç Ege ile iç kısımda Galatia, Bithynia ve Kapadokia ile sınırlanmıştır.[11] M.Ö.133'te son Bergama Kralı III. Attalos'un vasiyetiyle her şey Roma egemenliğine geçmiştir. Asia M.Ö.129'da Roma'nın Küçük Asya'daki ilk eyaleti yapılmıştır.[12] Bir dünya devleti olan Roma, M.Ö.129-74 arasında, Anadolu'da, İonia, Aeolia, Phrigya, Lydia, Karia, Lykia, Kilikya, Mysia, Pontus-Bithynia, Paphlagonia, Psidia, Pamphylia, Kappadokia gibi eyaletlere ve sayıları üç düzineye yakın Roma'ya bağımlı ya da bağımsız kent devletçiklere sahipti. M.Ö.133-30 Roma'da iç savaş dönemi olmuştur. M.S. 41-54 arasında, Claudıus'un uyguladığı eyalet politikası, Anadolu eyaletlerinin Romalılaştırılmasını amaçlamıştır. M.S. II. yy Anadolu'daki eyaletler bakımından altın çağ, özellikle M.S.114-117, Roma'nın en geniş yayılma alanı olmuştur.[13] Roma İmparatorluğu (M.Ö.27-M.S.476), M.S.395'te, hızla yayılmış olan Hıristiyanlık'ın ortak bir kültür birliği yaratamaması ve bazı karışıklıklara neden olması sonucunda ikiye ayrılmış; Batı Roma, M.S.476'da yıkılmış, Bizans denilen Doğu Roma ise, M.S.1453'e kadar varlığını sürdürmüştür.[14] İnceleme alanımızın tarihi de, Antikçağ'ın bitişine tekabül eden M.S.395'le sınırlandırılmıştır.

Kuzeyden güneye doğru inceleme alanındaki liman kentlerinin kuruluş tarihçesine bakılırsa ***Assos*** *(Behramkale)* Lelegler tarafından kurulmuş, M.Ö. VII. yy.'da Midilli Adası'ndan gelen Aioller'in yerleşmesiyle liman olarak önem kazanmıştır. M.Ö.VI.yy.'da Pers, M.Ö.IV.yy.'da Büyük İskender'in egemenliğine girmiştir. Sırasıyla, Seleukos, Bergama Krallığı ve Roma İmparatorluğu'na bağlanmıştır.[15] Bulunduğu verimli coğrafya sayesinde zenginleşerek deniz ticaretindeki önemini arttırmıştır. Mysia bölgesinde bulunan liman kentlerimiz *Adramytteion (Edremit), Atarneu'dur (Dikili).* Bölge adını Anadolu'ya Thrakia ve Boğazlar üzerinden yaklaşık M.Ö.1200'lerde giren Thrak boylarından Mysler'den almıştır. Tüm Antikçağ yazarları Thrak kökenli oldukları konusunda görüş birliği

---

11 Veli Sevin, **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası**, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2001, s.53.

12 Bülent İplikçioğlu, **a.g.e.**, s.48.

13 Bülent İplikçioğlu, **a.g.e.**, s.95.

14 Bülent İplikçioğlu, **a.g.e.**, s.97.

15 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.69.

içindedir.[16] Roma döneminde M.S.I.yy.'da Bergama'nın yargı merkezi (conventus) bölgesi olmasıyla *Atarneus* gibi yerleri içine alarak büyüyüp gelişmiştir. Bu conventus, batıda *Elaia, Pitane* ve *Tiare'*yi, doğuda kuzey Lydia'yı kapsamaktaydı.[17] Tüm Ege havzasına açık deniz ticaretine olan elverişlilik sayesinde, bu bölge birçok kültüre evsahipliği yapmıştır. Kentler, deniz ticaretinde önemli bir yere sahip olmalarını Bergama Krallığı'nın deniz üssü ve limanı olarak kullanılmalarına borçludur.[18] Aiolis Bölgesi'nde, konfederasyona ait 12 kentin büyük bir bölümü Elaitikos Kolpos (Çandarlı Körfezi) etrafında toplanmıştı. Kuzeyden güneye doğru bölgenin ilk kenti *Pitane'dir (Çandarlı).* Batıya doğru Kaikos Irmağı (Bakırçay) geçildikten sonra, diğer liman *Elaia (Kazıkbağları)* gelir. Körfezin güneybatısında Aiolis kentlerinin en büyüğü ve en iyisi olarak nitelenen *Kyme'ye (Namurt Limanı)* varılır. Efsaneye göre, Aioller, yerli halk Pelasglar'ı egemenliklerine alarak kenti kurmuşlardır.[19] Anadolu'nun Lelegler ve Pelasglar gibi yerli halklarınca iskan edilen bölge, Kuzey Yunanistan'dan M.Ö.XI. yy.'da gelen Hint-Avrupalı göçmenler Aioller'den adını almıştır.[20] Bölgenin en zengin zeytinliklerine sahip olan en önemli kenti, M.Ö.III. ve II.yy.'larda Bergama Krallığı'nın deniz üssü ve limanı olarak kullanılmış, İmparatorluk döneminde önemini kaybetmiştir. *Pitane* ile beraber Hıristiyanlık döneminde piskoposluk merkezi olmuşlardır.[21]

12 Aiol kentinden *Smyrna (Bayraklı), Notion (Ahmetbeyli),* İonia sınırlarına dahil edilen kentlerdendir. İonia, önceleri, Lelegler, Karia'lıar ve Lydia'lılarca iskan edilen bölgeyken, M.Ö.XI.-X.yy.'lar arasında gelmeye başlayan İon halkının göçüne sahne olmuştur. Anadolu'ya göçen İonlar, buranın yerel halklarıyla karışıp kaynaşmış ve melez bir topluluk ortaya çıkmıştır.[22] En avantajlı coğrafi konuma sahip *Smyrna* tüm dönemlerde deniz ticaretinde ana liman görevini korumuştur. Kuzeyden güneye bölgenin ilk kenti, adını yörede halen yaşayan bir fokbalığından

16 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.42.

17 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.53.

18 Veli Sevin, **a.g.e**., s.77.

19 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.76,79.

20 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.72.

21 Veli Sevin, **a.g.e.** s.77.

22 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.81.

alan *Phokaia'dır (Foça).* İlk halkını Anadolu'lu yerli Lelegler oluştururken, M.Ö.XI.yy.'da Aioller, M.Ö.IX.yy.'dan önce, Phoskis'li ve Peloponnesos'lu göçmenlerce kolonize edilerek İonlaştırılmıştır. *Phokaia*'dan güneye inildiğinde, *Smyrna (İzmir-Bayraklı)* yer alır. İon etkisiyle gelişen kent, M.Ö.VII.yy.'da Lydialılar'ın, M.Ö.VI.yy.'da Persler'in, M.Ö.IV.yy.'da İskender'in egemenliğine girmiştir. Kentin güneyinde, Urla Yarımadası'nda *Klazomenai (Urla-Limantepe)* gelir. İlk iskânı, M.Ö.3.binyıla Tunç Çağı'na dayanmaktadır. Bunun hemen batısında İonlar'ın en güçlüsü olarak tanımlanan *Erythrai (Ildırı)* gelir. Önceleri, Girit'ten gelen Erythros yönetimindeki göçmenlerce iskân edilen sonraları ana kütlesini Attika'lıların oluşturduğu Euboia ve Khalkidikia'lı İonlar'ın yerleşmelerine sahne olmuştur.[23] Kral Yolu'nun buradan geçmesi ve kolonileşme sayesinde deniz ticaretinde adını İmparatorluğun en batısına kadar duyuran *Phokaia* ve *Smyrna* uzun süre M.Ö.V.yy.'dan M.Ö.I.yy.'a kadar bölge ticaretinde önemli bir yere sahip liman kentlerdir. Kıyıları güneye doğru takiben sıra, yerli halkı Karlar'dan oluşan *Teos'a (Sığacık)* gelir. Buraya önce Boiotia sonra Atina'dan gelen göçmenler yerleşmiştir. Makria Burnu'ndan doğuya doğru kıyıdaki *Lebedos'un (Gümüldür)* yerli halkı Karialılar olup, sonraları, İon kökenli göçmenlerce ele geçirilmiştir. *Lebedos*'tan kıyı boyunca ilerleyip *Kolophon (Değirmendere)* kentine gelinir. Yerli halkını Karia'lıların oluşturduğu kent, önce Girit'liler sonra İonlarca ele geçirilmiştir. Deniz kıyısındaki *Notion (Ahmetbeyli)* önce Aiollerce kurulmuş, İon göçünden sonra İonia sınırları içinde kalmıştır.[24] Bölgenin ekonomik durumu en güçlü olan en zengin ve önemli liman kenti *Teos*'tur. Bu büyük denizciler, birçok denizaşırı koloni kurmuşlardı ve ana geçim kaynakları deniz ticareti olmuştur. Özellikle M.Ö.V.yy.'da ödediği vergiler bunu kanıtlamıştır.

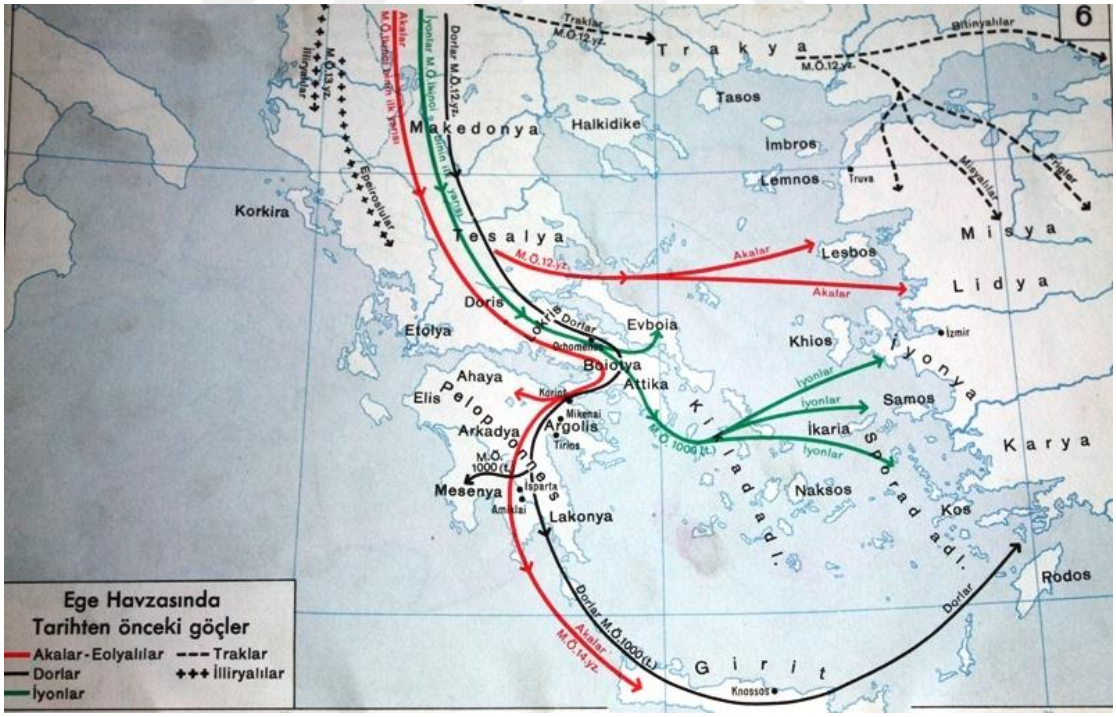
Güneye doğru, Kaystros'un (Küçük Menderes) denize döküldüğü körfezde İonia'nın en önde gelen iki kentinden biri *Ephesos (Efes)* gelir. İlk yerleşmenin M.Ö.3.binyıla dayandığı kentte, Kar, Leleg ve Lydialılar gibi Anadolu'lu yerli halklar bulunuyordu. Latmos körfezinin doğu ucundaki *Herakleia,* Karialı karakteri ağır basan bir kenttir. Körfezin kuzey kıyısındaki *Priene (Güllübahçe),*

---

23 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.87,90.

24 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.92,93.

M.Ö.1000'lerde Attika'lılarca kurulmuştur. Herodotos'a göre, yerli halkı Karia'lılardır. Priene'nin güneydoğusundaki kıyıda *Myous (Avşar kalesi)* önceleri Karia'lı yerli halka aitken M.Ö.1000'lerde İonlar tarafından iskân olmuştur. Aynı körfezin kıyısında en ünlü kent, İonlar'ın adeta başkenti *Miletos (Balat)*'tır. İlk Tunç Çağ'dan beri yerleşmelere sahne olup M.Ö.1500'de Giritlilerce iskân edilmişti. Homeros yerli halkının Karialılar olduğunu söyler.[25] *Ephesos* ve *Miletos* kentlerinin bu bölgede olmasıyla M.S.II.yy.'ın sonuna dek liman ve deniz ticaretinde bölgenin kalbi burada atmıştır. Hıristiyanlıkla beraber ticari merkez dini bir merkeze dönüşmüştür. Kral yolu'na bağlanması ve hinderlandıyla iç bölgelere ulaşması sayesinde *Ephesos* Antikçağ deniz ticaretinin candamarı olmuştur. En uzun süreli ve zengin yaşayan bu liman kentini, *Miletos* izler ama daha çok kurduğu kolonilerle anılan bu deniz imparatorluğu ticaret hayatını özellikle M.Ö.IV.-M.Ö.I.yy. arasında kontrol etmiş, Akdeniz'in tamamına hakim olmuştur.



Şekil 2: Ege Kıyılarına Göçler

Kaynak:Faik Reişt Unat, **Tarih Atlası**, İstanbul, Kanaat Yayınları, t.y., s.6.

25 Veli Sevin, **a.g.e.**, s. 98,100.

Adını Karlar'dan alan Karia bölgesi'nde, Herodotos'a göre, önceleri Lelegler yaşamıştır. Anlaşıldığına göre, Karlar; bir yandan kökeni M.Ö.2.binyıla giden Ege'li halklar ile Anadolu'ya M.Ö.1200'lerde giren Thrak göçmenlerin karışımından doğmuştur.[26]

Latmos Herakleia'sından güneye inildiğinde, körfezin güneydoğu ucunda *İassos (Kıyıkışlacık)* yeralır. M.Ö.I.binyıl başlarında Peloponnesoslar'ın yerleşimine sahne olan kentin tarihi, İlk Tunç Çağı'na dek uzanır. *Halikarnassos (Bodrum),* yarımadanın en başta gelen yerleşim merkeziydi. Yerli halkını Karlar ve Lelegler'in oluşturduğu kent, sonraları Dor kökenli göçmenlerin yerleşimine sahne olmuştur. İnceleme alanımızın son liman kenti olan *Knidos (Datça Yarımadası batı ucu-Tekir Burnu),* Karia'daki Dor Hexapolisi'nin en önemli kentiydi. Dorlar tarafından kurulan kentin en eski izleri, M.Ö.VII.yy.'a aittir.[27] *Knidos* coğrafi konumuyla bu bölgenin deniz ticaretindeki en önemli limanı olmuştur, çok sayıda ürünüyle ticarette en geniş yelpazeye sahip kentlerden biridir.

Sonuç olarak, inceleme alanındaki limanlar ve kentleri, M.Ö.VIII.yy.'dan itibaren Ege adalarından ve ana karadan gelen Dorlar, Aioller ve İonlar'ın Batı Anadolu'ya göçlerine sahne olmuştur. Ege göçlerinin sonucunda Dorlar, Rodos ve Güneybatı Anadolu'ya, Ionlar, Orta batı Anadolu'ya ve Sisam, Sakız gibi adalara, Aioller ise, Batı Anadolu'nun kuzey kıyılarına ve Midilli adasına göç etmişlerdir. Bu göçlerin sonucunda yerleştikleri kıyılarda, Hurriler, Luviler, Lelegler, Karlar ve Pelasglar gibi yerli halkların kentleri üzerine veya yakınına kendi kentlerini kurmuşlardır. Bunların kültürel zenginliklerini kendi kültürlerine dâhil ederek ortak yeni kültürler meydana getirmişlerdir. Ege göçleri dünya tarihinde bir dönüm noktası olmanın yanı sıra Anadolu coğrafyasının siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel yapısını büyük ölçüde değiştirmiştir.[28]

M.Ö.VIII.yy. ile M.S.IV.yy arasında yoğunluk gösteren bu kentleşme hareketleri, Persler'in Anadolu'ya egemen olduğu 200 yıl boyunca duraklama yaşamıştır. M.Ö.VI.yy. ile M.Ö.IV.yy arasında büyük bir gelişme gösterememiş olan

---

26 Veli Sevin, **a.g.e.** s.106.

27 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.120,122,126.

28 Engin Eroğlu, "Ege Göçleri ve M.Ö.I. Binde Anadolu", **Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, cilt1, sayı:1, 2014, s.55.

bu limanlar, ancak Büyük İskender'in bu kıyıları almasıyla Hellenistik Dönemde tekrar canlanmıştır. Bu gelişme sonraki dönemlerde de artarak devam etmiştir. Özellikle Bergama Krallığı, Pontos Krallığı ve Roma İmparatorluğu'nun M.S.II.yy.'ında liman kentleri ve deniz ticareti önemli ölçüde etkilenmiştir. Bunu etkileyen unsurlar arasında bir kent devlet olan *Miletos*'un rolü de oldukça büyüktür. *Miletos* gibi Atina ve Korinthos, Kartaca kent devletleri kilit rol üslenmiştir.[29]

Bu bölümde araştırma konumuzda ele aldığımız liman kentlerinin Antikçağ'dan itibaren taşıdığı uygarlık izlerine açıklık getirilmiştir. İleriki sayfalarda her kenti kendi başına ele aldığımız bölümde, coğrafi özelliklerine, kuruluş yeri seçimlerine, limanlarına ve deniz ticaretindeki önemlerine ayrıntılı olarak yer verilmiştir. Burada, inceleme alanının yerleşim tarihi ve liman kentlerinin sahne olduğu göçler ile taşıdığı uygarlık izleri haritalar yardımıyla aydınlatılmıştır.



Şekil 3: Kiepert Haritası'nda Antikçağ Anadolu Uygarlıkları.

Kaynak:(Çevrimiçi)http//www.davidrumsey.com/mapcollections,26/10/2017.

29 Lionel Casson, **Antikçağ'da Denizcilik ve Gemiler**, çev.: Gürkan Ergin, İstanbul, Homer Kitabevi, 2002, s.52.

B. Antikçağ Akdeniz Dünyasında Deniz Ticareti

1. M.Ö. II. Bin-M.S. IV. yy. arası dönemde Deniz Ticareti

Antikçağ'da Batı Anadolu uygarlıkları ile bölgenin siyasi gelişimine değindikten sonra o günün dünyasına egemen olan diğer uygarlıklar ve ticaret hayatını da incelemek, uygarlıklar arasında gelişen kültürel, sosyal, bilimsel, ticari hatta siyasi olayları anlamak, doğru yorumlamak açısından oldukça önemli ve faydalı olacaktır.

Ticaret, malların takas edilmesinin dışında, farklı toplumların bir araya gelerek kültürel açıdan birbirlerini etkiledikleri bir olgudur. Bu bağlamda Ege Bölgesi'nde Ticaret ve Kültürler arası ilişkilerin, ilk yerleşimlerin kurulduğu Neolitik Çağ'dan itibaren deniz yolundan da gerçekleştiği konusunda arkeolojik veriler bulunmaktadır. Bunun en güzel örneği Melos adası obsidyeninin Ege'nin farklı kesimlerinde bulunmasıdır. Yalnızca belli bölgelerde bulunan malzemeler, hammaddeler, kültürler arası ilişkilerin itici gücü olmuş bu nedenle hem Neolitik Çağ'da hem de sonraları peşine düşülmüştür. Obsidyen, Neolitik Çağ'dan itibaren Melos Adası'ndan Kara Yunanistan'daki Tesalya bölgesine dek yayılmıştır. Kyklad Adaları erken dönemlerden itibaren Ege Dünyası'nda gerçekleşen alışverişin odak noktası olma doğrultusunda gelişmişlerdir.1 Melos Adası'ndan gelen obsidyenin, Yunanistan anakarasında görülmesi, Kythnos Adası'ndaki kazılarda, M.Ö.8. ve 7.binyılda Peloponnesos kıyıları ve Adriyatik arasındaki bağlantıların gün ışığına çıkarılması, M.Ö. 4.binyılda, Mısır ve Suriye'nin muhtemelen sedir ağaçları nedeniyle sürekli ilişki içinde olması, çeşitli coğrafyalara ait malların havzalar arası hareketinin binlerce yıl öncesine dayandığını ispatlamaktadır.2 Limantepe kazılarında Erken Tunç Çağı tabakasında ele geçen ve M.Ö. 3000-2000 yılları arasına tarihlenen 104 obsidyen buluntunun bir bölümü, Melos Adası kökenli olup

---

1 Hartmunt Matthaus, "Geç Tunç Çağı'nda Akdeniz'de Kültürler Arası İlişkiler, Ticaret ve Deniz Seferleri", **Uluburun Gemisi, 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti**, ed.Ünsal Yalçın, Cemal Pulak, Rainer Slotta, Deutsches- Bochum Müzesi no:139, İstanbul, Ege Yayınları, s.335

2 Chester Starr, **Antikçağ'da Deniz Gücü**, çev: Gürkan Ergin, İstanbul, Homer Kitabevi, 2000, s.5.

Yunanistan Anakarası, Ege Denizi ve Adaları ile Anadolu arasındaki obsidyen ticaretine işaret etmektedir.3

Deniz ticareti Mısır'da ilk deniz araçlarının geliştirilmesi ve yelkenin icat edilmesine paralel olarak ilerleyip gelişmiş ve Bronz Çağ'dan itibaren, devletlerin siyasi planlarını yoğun olarak etkilemiştir. Arkeolojik veriler, Erken Bronz Çağ'da, M.Ö.3000'de, ilk deniz taşıtlarıyla üretim fazlasını deniz aşırı ülkelere götürüp ihtiyaç duyulan ürünü alarak başlayan deniz ticaretinin ortaya çıktığını ve geliştiği yerin Doğu Akdeniz kıyıları olduğunu göstermektedir. Demir Çağı ve sonrasında, çok sayıda ticari, kültürel ve siyasi unsur, batıya kaymış, bunun sonunda en büyük ve önemli deniz uygarlığı olan Fenikeliler'in karşısına Hellenler çıkmıştır. M.Ö.VIII. yy.'da Fenikeliler ve Hellenler, tüm Akdeniz kıyılarında yoğun bir kolonizasyon hareketine girmişlerdir. Ticari anlamda, bunun en önemli getirisi yeni hammadde kaynaklarının ve pazarlarının ortaya çıkması olmuştur. Bunun sonucunda rekabet artmış, böylece Bronz çağ ticaretinden çok daha gelişkin, planlı, yasaları etkileyen, tamamen kar bilincine dayalı siyasi bir altyapı oluşmuştur. Buna göre, insanoğlunun Neolitik dönemde gerçekleştirdiği ilk devrim, toprak devriminin ardından gelen Geç Tunç Çağı bir serpilme dönemi olmuştur. Bu dönemde, Yakındoğu hükümdarlarına gönderilen hediyelerden ve gelen sipariş ve mektuplardan bilindiği gibi, Firavunun, hükümdar dostları hep altın istemişlerdir, Mitanni kralı "Mısır ülkesinde toz kadar çok altın var" diyerek Mısır'ın altın yatakları bakımından her yerden daha çok altını olduğunu göstermektedir. Firavunun elçileri de gittikleri yerlere keten, fildişi ve abanoz kakma eşyalar götürürlerdi. Yakındoğu hükümdarları da karşılığında at ve iki tekerlekli araba, lacivert taşı ve demirden silah ve süsler yollarlardı. Demir, bu dönem içim çok yeni ve pahalı bir teknolojiydi, bu nedenle sadece krallar bu masrafı karşılayabiliyorlardı. Mısır'lılar *Kıbrıs*'tan bakır, *Tyros* ve *Askelon*'dan cam alırlardı, nitekim bu iki Doğu Akdeniz kenti zamanla cam imalatında uzmanlaştı, *Kıbrıs* o dönemden itibaren önemli bir bakır üreticisi olmuştur.[4] Anadolu'nun güney sahillerinde bulunan ve Geç Tunç Çağı'na tarihlenen iki batık ta bu bilgileri

---

3 N.K. Bostancı 2007, "Liman Tepe Erken Tunç Çağ II Dönemi Obsidyen Alet Üretiminde Uzmanlaşma ve Organizasyon", ***EFD,*** Ankara, 24, 2007, s.144.

4 Colin McEvedy, **Antikçağ Tarih Atlası**, çev.: Ayşen Anadol, İstanbul, Sabancı Üniversitesi Yayınları, 2005, s.40.

doğrulamaktadır. Bu tür belgelemelerde yararlanılan en önemli kaynaklar şüphesiz batıklardır. M.Ö.1316'ya tarihlenen Uluburun batığı 6 ton Kıbrıs bakırı, 1 ton kalay, günlük dolu 145 Filistin amphorası, sedir kütükleri, bağa, su aygırı dişi, fildişi, abanoz ve kehribardan yapılmış irili ufaklı eşya taşıyordu. Daha küçük olan Lykia'nın güneydoğu kıyılarındaki Gelidonya batığı ise, 1 ton bakır, birkaç kalay tabakası taşıyordu. Filistin'den ham cam ve günlük, Anadolu ve Kıbrıs'tan bakır, Suriye'den İran kalayı taşıyordu. Akdeniz'in doğusunda saat yönünün tersine bir rota takip eden bu iki gemi mallarını muhtemelen Miken çanak-çömleği, Mısır altın, fildişi ve abanozuyla değiş tokuş ediyordu.[5] M.Ö.2. binde dağılımı yapılan araç-gereçler arasında, çanak-çömlek, mühür, metal, fildişi ve taş malzemelerin yanı sıra organik malzemeden üretilmiş buluntular da yer almaktadır. Söz konusu buluntuların ele geçtiği Uluburun Batığı, Gelidonya ve Argos Körfezi İria Burnu'ndaki batıklar sayesinde, deniz yoluyla kurulan bölgeler arası ilişkilerin niteliği, ticaretin boyutları, rotalar ve ticareti yapılan mallar tanımlanabilmektedir. Bugün bilinen en kapsamlı, en zengin buluntu topluluğu Uluburun Gemisi'ne aittir; buna göre, öküzgönü külçeler halinde bakır ve kalay, disk külçeler halinde ham cam, süslemecilikte kullanılan fildişi ve su aygırı dişleri, abanoz gibi değerli ahşap ve mobilya parçaları, kozmetik ve ilaç yapımında kullanılan çam reçinesi, baharatlar, zeytin çekirdekleri, nar taneleri, kuş üzümü ve incir çekirdeği ile farklı türde aletler bulunmuştur.[6] Ticaret ağı çerçevesinde en önemli yeri tutan keramikler çok işlevlidir, bunlar, iyi kalitede sofra keramiği, yağ, parfüm, şarap gibi sıvılar için kullanılan saklama kapları, malların nakledilmesinde kullanılan amphora taşıma kapları, büyük küpler, içki kapları diye sınıflandırılabilir. Lüks mallar arasında, altın ve değerli taşlarla süslü takılar, üst sınıfın sofra geleneklerine uygun tuzlanmış balık, garum (balık sosu), yağ, şarap, parfümler yer alır. Ele geçen fildişi kakma parçalarla, Kıbrıs, Levant Bölgesi ve Ege'de mobilya kullanıldığı anlaşılmaktadır. Tüm bu tanımlamalar sonucunda, Doğu Akdeniz'de en geç M.Ö.3. binden itibaren ticaret

5 Colin McEvedy, **a.g.e.**, s.40.

6 Harmunt Matthaus, "Geç Tunç Çağında Akdenizde Kültürler Arası İlişkiler, Ticaret ve Deniz Seferleri", **Uluburun Gemisi**, **3000 Yıl Önce Dünya Ticareti,** ed.:Ünsal Yalçın, Cemal Pulak,Rainer Slotta, Deutsches-Bochum Müzesi Sergi Katalogu, İstanbul, Ege Yayınları, 2006, s.341,342.

yapıldığı söylenebilir.[7] İlk Tunç Çağ başlarından itibaren metal ticaretinin önemli bir rol oynadığı düşünülmektedir; çünkü bakır, kalay ve değerli metallerin orantısız dağılımı Doğu Akdeniz'de farklı kültür bölgelerinin metal ihtiyacını ancak ithalat yoluyla sağlaması maden ticaretini gerekli kılmıştır.[8]

Deniz ticaretinin başlangıcı esas olarak toprakları tarıma elverişli olmayan Fenikeliler'in denizcilikle yaşamayı seçmesiyle başlamıştır. Bu sayede yaptıkları keşifler, buldukları yenilik ve zenginlikler, kurdukları koloniler ve bununla kazandıkları güç ve refahın yanı sıra tanıştıkları yeni halklarla olan sosyal ve kültürel ilişkilerin hız kazanması sonucu, denizcilik ve deniz ticareti gelişmiştir. İlk ve en büyük denizciler olarak tanınan bu halkın, M.Ö.2000'de devletleri kurulmuş olup *Phoinikes,* adını onlara Yunanca, kan kırmızısı anlamına gelen *phoinos* sözcüğünden türeterek, Yunanlılar vermiştir. Bu, Fenikeliler'in, "mor insanlar", yani mor boya tüccarları olarak betimlenmelerine neden olan ünlü Fenike mor boyasına bir atıf olabilir. Bazılarına göre ise, Fenikeliler'in adının kaynağı, hurma anlamına gelen *phoinix* sözcüğüdür, çünkü hurmayı Akdeniz havzasına sokanlar Fenikeliler olmuştur.[9] Toprakları tarıma elverişsiz olduğundan denizcilikle yaşamayı seçen Fenikeliler, yaptıkları deniz ticareti sayesinde çok sayıda koloni kurmuşlardır. Şimdiki Suriye, Lübnan ve İsrail kıyıları boyunca ticaret yerleri ve kasabaları vardır. Kuzeyde *Tarsus*'tan, *Antakya, Byblos, Beyrut* ve *Yafa* üzerinden güneyde *Gaza*'ya kadar deniz üzerindeki egemenliklerini pekiştirmişlerdir. Gerçek bir ülkeleri olmasa da, tek ortak çıkarları ticaretti ve krallıklar, prenslikler düşse de, kültürler değişse ya da gerilese de, mal pazarları ve Fenikeliler'in becerileri her zaman baki kalmıştı.[10] Ayrıca, Suriye kıyısının coğrafi konumu, Lübnan'ın ünlü sedir ağaçları da (Cedrus libani) Fenikeliler'in yardımcısıydı. Fenike topraklarında bolca bulunan çam, köknar, servi ve meşe ağaçları, savaş ve ticaret gemilerinin omurga, direk ve kürek yapımında kullanılıyordu.[11] Sonuç olarak, M.Ö.2000'de Minos Uygarlığı'nın, Doğu

---

7 Harmunt Matthaus, **a.g.e.**, s.358.

8 Harmunt Matthaus, **a.g.e.**,s.336.

9 Ernle Bradford, **Akdeniz, Bir Denizin Portresi**, çev.:Ahmet Fethi, İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 2004, s.51.

10 Ernle Bradford, **a.g.e.,** s.53.

11 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.51.

Akdeniz'de özgün bir kültür yaratmış olması ilişkilerin yoğunluğunu arttırmıştır. M.Ö.2. binin birinci yarısında Girit ile Doğu Akdeniz bölgesinin başlıca kültürleri arasında düzenli, yakın ve köklü ilişkiler yaşanmıştır. M.Ö.1600-1550 arasında Geç Tunç Çağ'ında bu ilişkiler Batı'ya doğru yayılmıştır. Bu dönemde, Anadolu kıyılarını izleyerek Mısır'dan Kıbrıs ve Levant Bölgesi'ne ya da doğrudan Mısır'a ulaşan deniz rotaları olduğu ve bunların düzenli olarak kullanıldığı belgelenmektedir.[12]

M.Ö.670'larda artık kentler ve ticaret yolları arasında çarpıcı değişiklikler meydana gelmiş, denizciler Akdeniz'in her yerinde kâr peşinde koşmaya başlamıştır. Batıda yerel üsler kuran Fenikeliler, *Rio Tinto* gümüş madenlerini toplayıp genel dolaşıma sokuyor, kuzeybatıda Yunanlılar ve Fenikeliler, Etrüskler'den düşük maliyetli demir ve bakır satın alıyorlardı. Karadeniz'de keşif yolculukları önemini koruyor ve Doğu Akdeniz'de eski mevsimsel düzen dönmeye devam ediyordu. Bölgenin geleneksel malları olan Mısır'ın papirüsü, keteni ve çinisi, Afrika'nın fildişi ve abanozu, Levant camları ve dokumaları, Arap reçinesi ticari dolaşımdaydı.[13] Ticari mallar listesine en son giren reçineye talep çok fazlaydı, pelesenk, günlük ve mür, reçine ve tütsü olarak yakılıyor, merhem ve parfüm yapımında kullanılıyordu. Reçinenin pazarlaması çok zordu, çünkü Saba'dan (bugünkü Yemen) alınıp Bereketli Hilal kentlerindeki tüketicilere ulaştırılması çetin bir yolculuktan sonra mümkündü. Yakındoğu'nun geleneksel yük hayvanı eşek bu susuz yolculuğa dayanamıyordu ve M.Ö.1200'lerde ehlileştirilen tek hörgüçlü Arap devesi, M.Ö. X. yy.'ın ortasında artık yük hayvanı olarak kullanılıyordu. Deve kervanlarının Hicaz'da düzenli gidip gelmesiyle Arap reçinesi yaygın bir ticari mal haline gelmişti. Daha çok ticaret daha büyük ticari kentler demekti, bu nedenle Yakındoğu'daki bazı önemli kavşaklar kent statüsüne yükselmişti. Fenikeliler'in başlıca limanlarından *Tyros* ve *Sidon* (Sayda) buna en güzel örnektir.[14] M.Ö.650-545 arası, dünyanın en gelişmiş ticaret, bilim, sanat ve kültür merkezlerinin

12 Harmunt Matthaus, **a.g.e.**, s.336.

13 Colin McEvedy, **a.g.e.**, s.52.

14 Colin McEvedy, **a.g.e.**, s.52.

toplandığı Ege'nin, altın çağı olmuştur.[15] Dış pazara yönelik sanayinin varlığı, ün kazanmış malların çeşitliliği ticareti güçlendiriyordu. Kolonileşmedeki yer seçiminde rol oynayan bu ticaret ve ticareti yapılacak mallardı. Olağandışı nüfusu ve zengin kaynakları, alfabedeki öncülükleri ve bu sayede olağanüstü yüksek okuryazarlık oranı, yeni kolonilerin kurulması, ticaretin artması, paranın daha yaygın kullanılması Atina'yı Yunan dünyasının kültür başkenti yapmıştı. M.Ö. VI. yy.'da bütün bu faktörlerin bir araya gelmesiyle İonia canlanması başladı ve insanın çevresini sorgulama ruhu ilk kez özgürlüğe kavuştu. İnsan, tabiatı araştırmaya başladı, kendini keşfetti, sofistik felsefe ortaya çıktı. İnsan düşüncesi temelini oluşturan pozitif bilimin kurucuları, düşünürler, Socrates, ahlak biliminin kurucusu, Lirik şair Pindaros, Atina-Dionysos Tiyatrosu'nda, Aeskhilos, Sophokles ve Euripides, Batı tiyatrosunun başlangıcını oluşturan tragedyalar sundular. Platon'un Akademisi'nde ve Aristoteles'in Lykeum'unda yeni felsefeler açıklandı. Herodotos burada **Tarih**'ini okudu. Thukydides, eleştirmeli tarihin temelini attı. Atina İmparatorluğu'nu oluşturan 190 Ege yerleşimi, siyasi ve ticari anlamda söz sahibi olmadıkları ve varlığından hiçbir kazanç sağlayamadıkları için bu durumdan rahatsızdı.[16]

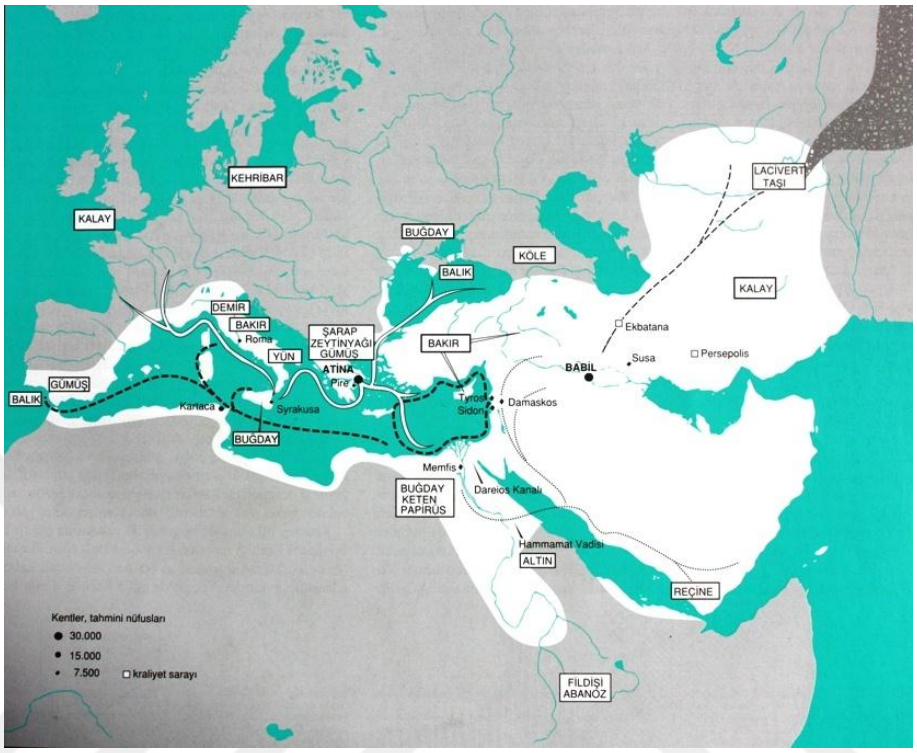
M.Ö. V. yy.'da, Atina, en parlak dönemini yaşıyor, o zamana dek görülmemiş yükseklikte devlet gelirleri kazanıyordu. Aşağıdaki şekilde görüldüğü gibi, Antik dünyanın bilinen bütün zenginlikleri bu duruma katkıda bulunuyordu, çok sayıda çanak-çömlek imalat ve demir işleme atölyeleri mevcuttu, buraya bütün Akdeniz'den talep yağıyordu. Attika'nın güneyinde önemli gümüş madenleri vardı. Attika tepelerinde, zeytinyağı, şarap ve bala yönelik tarım yapılıyordu. *Pire* limanının merkez olduğu ticaret ağı da önemli bir kazançtı fakat bütün bunlardan daha önemlisi Ege'deki müttefiklerinin (Atina İmparatorluğu'nu oluşturan 190 Ege yerleşimi) ödediği haraçtı, çünkü yıllık 1000 talent gelirin 600 talenti buradan geliyordu. M.Ö. V.yy.'ın sonunda bu zenginlik doruğa ulaştığında, kentin nüfusu 35.000 civarındaydı, adeta kendi başına bir sınıf oluşturmaktaydı. Ege ticaretine egemen

---

15 Engin Eroğlu, "Ege Göçleri ve M.Ö.I. Binde Anadolu", **Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, cilt1,sayı:1, 2014, s.44.

16 Colin Mc Evedy, **a.g.e.,** s.66.

olmanın yanı sıra Karadeniz'deki Yunan topluluklarının buğday tarımı ve hamsi avcılığını geliştirmesi, büyük ölçüde Atina'nın talebi sayesinde olmuştur.[17]



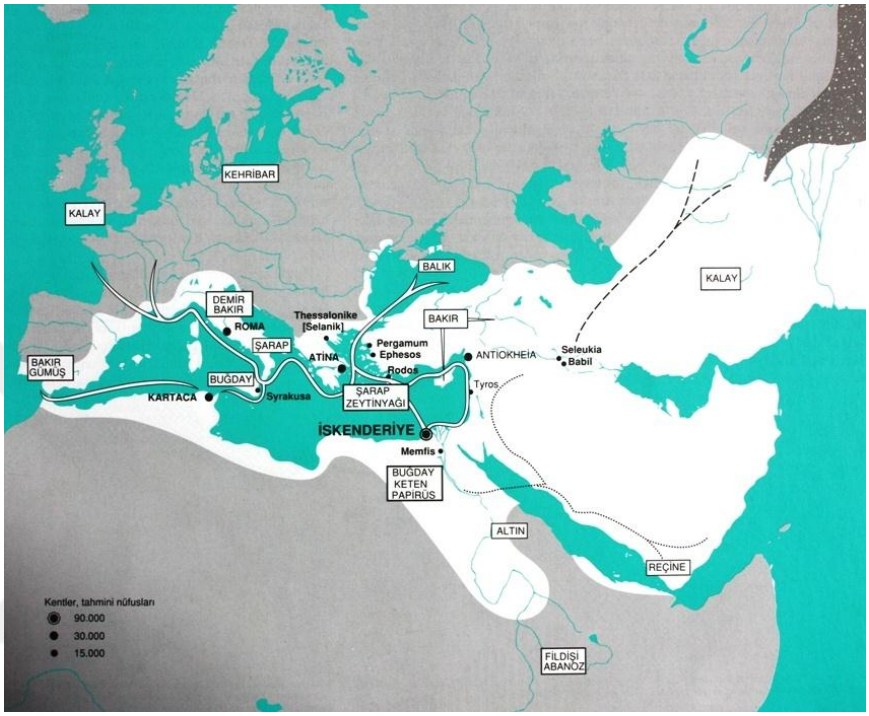
Şekil 4: M.Ö.415'te Kentler ve Ticaret Yolları

Kaynak: Colin McEvedy, **Antikçağ Tarih Atlası**, İstanbul, Sabancı Üniveristesi Yayını, 2005,s.67.

M.Ö.336 yılında Büyük İskender'in kurduğu Hellenistik dünya Klasik dönemden çok daha büyüktü, Atina'nın dorukta olduğu dönemde yıllık geliri 1000 talent idi. Ptolemaios hanedanının Mısır'dan elde ettiği gelir ise bunun 12 ila 15 katıydı, bununla beraber Mısır'ın buğday fazlası, Ege pazarında satılabiliyor ya da yardım olarak müttefiklere gönderilebiliyordu. Mısır'ın Helenleşmesini ve bunun bir sonucu olarak *İskenderiye* (Alexandria) kentinin hızla gelişmesini sağlayan bu kaynaklar olmuştur. M.Ö.192 tarihinde, Atina'nın en büyük rakibi olan *İskenderiye* artık nerdeyse tüm dünyanın bir numaralı kenti olmuştu (bkz. Şekil 5). Akdeniz'in hem ticari hem de entellektüel başkenti olması için ihtiyaç duyulan bilim adamları kente akmıştı. M.Ö.415'te 75.000 olan kent nüfusu, artık 345.000'e ulaşmıştır ki bu fark, Hellenistik dönemdeki ekonomik gelişmenin bir ölçüsüdür. Akdeniz ticaretinde dolaşıma giren mallarda önemli bir değişiklik olmamıştır. Buğday ve şarap büyük

17 Colin McEvedy, **Antikçağ Tarih Atlası**, İstanbul, Sabancı Üniveristesi Yayını, 2005, s. 66.

miktarda alınıp satılmaya devam etmiştir. Buğday Mısır'dan Ege'ye giderken şarap, Ege'den Mısır'a, İtalya'dan Galya'ya gidiyordu. Mısır buğdayının düşük maliyeti Karadeniz üreticilerini iflas ettirmiş ve bu bölgenin ihracat faaliyeti M.Ö. III. yy.'da bitmiştir.[18] Aşağıdaki haritada bu ticaret yolları görülmektedir.



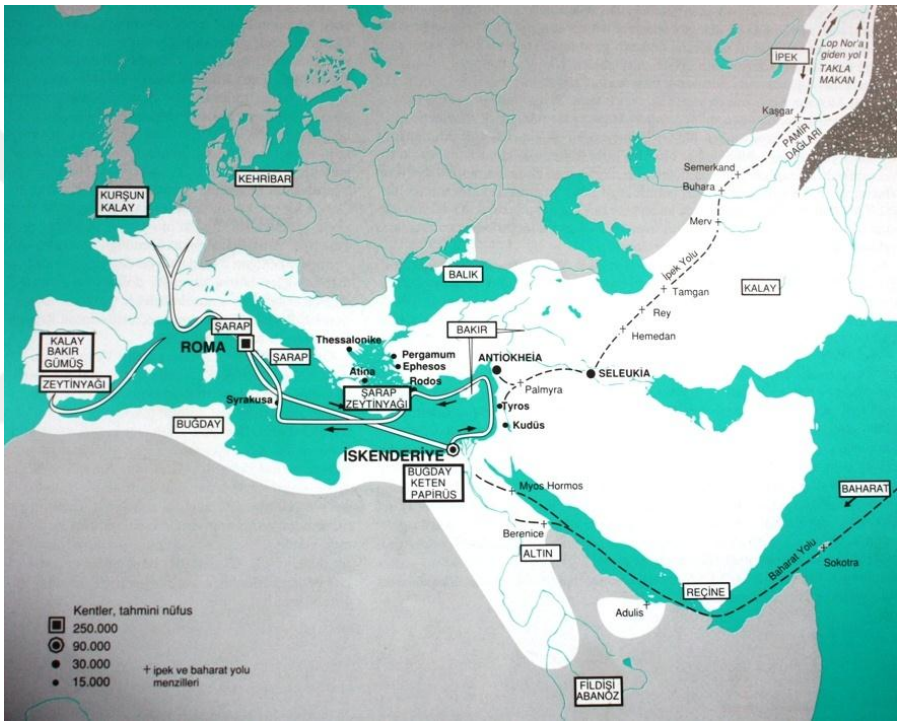
Şekil 5: M.Ö.192'de Kentler ve Ticaret Yolları

Kaynak: Colin McEvedy, **a.g.e.,** s.83.

Roma'nın giderek güçlenmesinin en önemli ekonomik sonucu, *Roma* kentinin büyümesi olmuştur. Bedava buğday dağıtımı kaynaklarından kent nüfusunun yaklaşık 250.000 olduğu bilinmektedir, bu *İskenderiye*'nin bile 2 katıdır. Bu kadar insanı doyurmak, su sağlamak dönemin teknolojisini oldukça zorlayan bir durumdu. Bununla beraber, *İskenderiye*'nin o kadar büyüyebilmesi, mükemmel bir tarımsal tabana ve güvenle üretebildiği tahıl fazlasını, *Roma*'ya doğrudan ulaştırabilecek bir suyoluna, Nil'e sahip olmasına bağlıydı. Oysa *Roma*'nın bu tür avantajlara sahip olmaması her zaman büyük sorun yaratmıştı. Buğday, en erken çağlardan beri deniz aşırı ülkelerden getiriliyordu, Sicilya, Sardinya ve Afrika gibi ilk eyaletler vergilerinin çoğunu tahılla ödüyordu, Cumhuriyetin son yıllarında bu geleneksel kaynakların artık yetmemesi, gözleri Mısır'a çevirtmişti. Ancak bu çözüm, hem

18 Colin McEvedy, **a.g.e.**, s.82.

İskenderiye'nin hem de *Roma*'nın tüm yükünü Mısır'ın sırtlanması demekti ki, Mısır yoksullaştı, zira *İskenderiye*'nin aksine *Roma* aldığı tahılın karşılığında hiçbir şey ödemiyordu. Roma'nın ihtiyacı olan buğday nakliyatı 1000 ton hatta daha fazlaydı. Bu durum, devasa gemiler inşa etmeyi gerektiriyordu. Dönemin basit yelkenlileriyle bu gemiler yazları esen kuzeybatı rüzgârlarına karşı *Roma*'ya gitmekte zorlanırdı. *Kıbrıs*'ın kuzeyinden geçerek Anadolu kıyılarına varmak talih sayılırdı, çoğu zaman bu sert rüzgârlar gemileri Doğu Akdeniz kıyılarını dolaşmaya zorlardı.[19] Bu güzergâh aşağıda görülmektedir.



Şekil 6: M.S.14'te Kentler ve Ticaret Yolları.

Kaynak: Colin McEvedy, **a.g.e.,** s.93.

Oradan *Rodos*'a, *Malta*'ya, oradan da *Girit*'e geçilir, sonra da *Syrakusa* ve *Pozzuoli* yoluyla kıyıdan kuzeye doğru yol alınırdı. Böyle bir yolculuk 70 gün sürerdi. Dönüşte ise, rüzgârı arkadan almak suretiyle, Messina Boğazı'ndan dosdoğru *İskenderiye*'ye yelken açarak bu yolculuğu 20 günde tamamlayabiliyorlardı. Batı Akdeniz'de bulunan bu döneme ait batıklar arasında İtalya şaraplarını Galya'ya taşıyan gemiler bulunur, bu ticarette kullanılan teknelerin her biri 25 lt.'lik

19 Colin McEvedy, **a.g.e.**, s.92.

500 amphora taşıyan 25 tonluk ve 15 mt.'lik yük gemilerinden 2000-3000 amphora taşıyabilen 125 tonluk büyük gemilere kadar çok çeşitliydi.[20]

M.Ö. I. yy.'da Akdeniz ticaret ağının Roma yararına yeniden düzenlenmesi, Akdeniz dünyası ile Çin ve Hindistan arasında ilk kez doğrudan ilişki kurulması bakımından önem taşır. Ünlü İpek yolu ve bunun devamında uzanan, Roma İmparatorluğu sınırlarından Seyhun ırmağı kıyılarına kadar uzanan Pers ticaret ağı da mevcuttur. M.Ö. I. yy.'da bu iki ağ birleştirilmişti. Hindistan yolu ise, Tunç Çağı'ndan beri açıktı. Ancak son Ptolemaioslar döneminde, Hippalos adlı bir Yunanlı kaptan, Kızıldeniz'in ağzından Hindistan'ın güneyine giden kestirme bir yol bulmuştur. Burada önemli olan mevsim rüzgârlarını doğru kullanabilmekti, zira rota kolaydı, yol boyunca aynı enlemde (12 derece kuzeyde) kalmak yeterliydi. Mayıstan ekime kadar güneybatıdan esen Muson rüzgârlarını Hindistan'a gitmek için kullanıyorlar, kasımdan marta kadar da, kuzeydoğudan esen Muson rüzgârlarını geri dönmek için arkalarına alıyorlardı. Böylece, *Sokotra*'dan *Malabar* kıyılarına (bugünkü Kerala) kadar uzanan açık denizde yol almak üç haftadan fazla sürmüyordu. Augustus döneminde (M.Ö.27-M.S.14) yılda 120 geminin bu yolu kullandığı bilinmektedir.[21] Bu tür uzun mesafe trafiği ticaretinde, mallar yükte hafif pahada ağırsa mümkün olurdu, ipek buna en güzel örnektir. Karabiber, karanfil ve muskat, Hintli tüccarlar tarafından Bengal Körfezi'ni geçip, Hindistan'ın ucundan dolaşarak *Malabar*'a getiriliyordu. Burada, Arap ve Yunan gemileri, baharatı yükleyip Kızıldeniz'in Mısır tarafındaki limanlarına getiriyor, oradan da Roma dünyasına dağıtıyorlardı.[22]

Romalılar'ın hiçbir zaman düzgün bir bankacılık sistemi olmamıştır. Hükümet, kötü yılların açığını iyi yılların kapatması umuduyla eldeki fazla parayı biriktirirmiş. Giderlerin nakit gelirden (M.S. II. yy.'ın ortasında yılda yaklaşık 37.500 talentti) fazla olması durumunda ya zenginler ödeme yapar ya da askerlere ödenen (hükümet harcamalarının dörtte üçü) gümüş sikkelerin değeri düşürülürdü. M.S. II. yy.'ın son yarısında, sikkenin gümüş içeriği üçte bir oranında, M.S. III.

---

20 Colin McEvedy, **a.g.e.**, s.92.

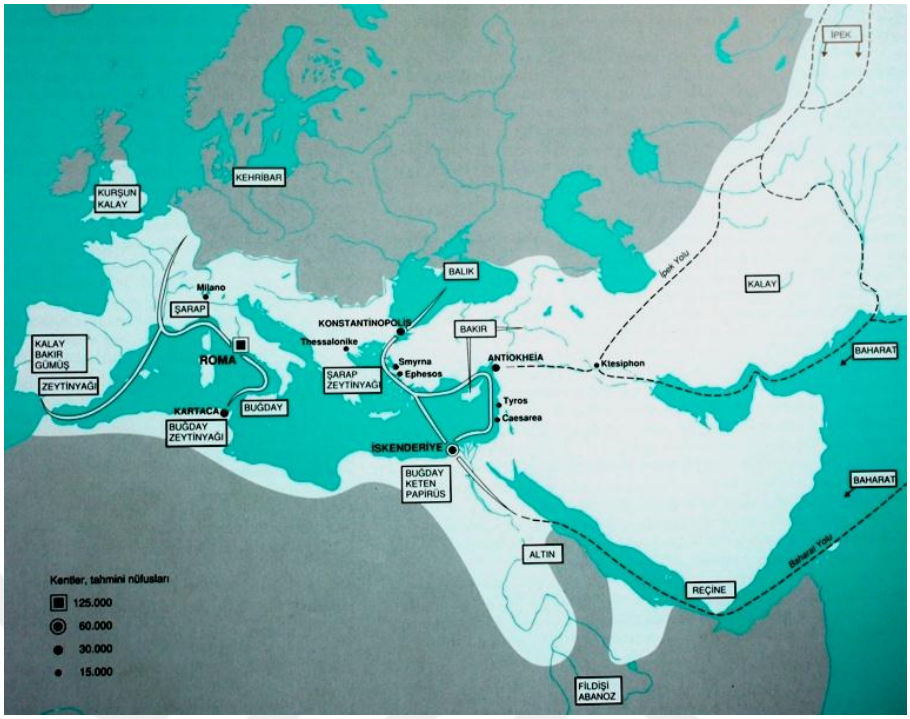
21 Colin McEvedy, **a.g.e.**, s.92.

22 Colin McEvedy, **a.g.e.**, s.92.

yy.'ın ilk çeyreğinde yine üçte bir oranında düşürülmüştü. Sikkenin gümüş içeriğinin düşmesine paralel olarak fiyatlar artmış, maaşlar neredeyse pula dönmüştür. Diocletianus (M.S.284-305) bu durumu bir düzene sokma amacıyla, bütün mal ve hizmetlere narh koymuş, resmi fiyatların üstüne çıkmaya kalkışan herkesi ağır cezalara çarptırmakla tehdit etmişti, ancak bunun tek sonucu, para ekonomisinin ortada kalkması olmuştur. Constantinus'un (M.S.312-337) yeni altın sikkeleri dolaşıma sokmasıyla, ticaret tekrar hareketlenmiş, metropollere çeki düzen vermiştir. *İskenderiye*'nin gerilemesi, *Atina* ve *Rodos*'un haritada yer almayı hak etmeyecek kadar çok küçülmeleri, kentlerde görülen dikkate değer bir değişiklikti.(Bkz.Şekil:7) Augustus'un kurduğu Kartaca, Afrika'nın metropolü olarak eski konumuna kavuşmuştu. Constantinus ve halefleri sikkenin altın içeriğine istikrar kazandırmıştır. Praetoria, 200.000 buğday tayının 80.000'ini *Constantinopolis*'e (İstanbul) aktararak *Roma*'da tasarrufa gitmiştir. Bu durum, Mısır'dan Roma'ya buğday taşıyan gemilerin sonunun gelmesi ve İmparatorluğun iki bölgeye ayrılma sürecinin güçlenmesiyle sonuçlanmıştır.[23] İki ayrı ekonominin ortaya çıkması, ekilen toprakların azalmasına, İmparatorluğun tarımsal temelinin ve ona dayanan nüfusun zayıflamasına neden olmuştur. Sonuç olarak ticaret azalmıştır. M.S.150-300 arasına tarihlenen batık sayısı, M.Ö.150-M.S.1 ve M.S.1-150 dönemleri batık sayısının sadece yarısıdır. Antikçağ ekonomisinin temel sorunu, talebin kolayca yerel olarak karşılanabilmesiydi ve gerek makroekonomik gerekse mikroekonomik çapta kendi kendine yetebilirlik olgusuna doğru durdurulamaz bir yöneliş vardı. Akdeniz dünyasının toplumsal değerleri gerilemekteyken Constantinus'un, M.S. IV. yy.'da, Roma'ya yeni bir düzen getirmesi, Hıristiyanlığın yükselişi ile pagan dünyasının çöküşü arasındaki dönem de bunda çok önemli rol almıştır.[24]

23 Colin McEvedy, **a.g.e.,** s.106.

24 Colin McEvedy, **a.g.e.,** s.106.



Şekil 7: M.S.362'de Kentler ve Ticaret Yolları.

Kaynak: Colin McEvedy, **a.g.e.,** s.107.

2. Limanların Doğuşu ve Gelişimi

Akdeniz'de Fenikelilerle başlayan deniz ticareti zamanla bütün Akdeniz havzasına yayılmış burada kurdukları kolonilerle gelişimini sürdürmüştür. Bugünkü Suriye, Lübnan, Ürdün ve İsrail kıyıları boyunca uzanan zamanla Akdeniz'in batısına ve Portekiz ile Afrika'nın Atlas okyanusu kıyılarına kadar yayılan bölgede ticari ve ekonomik ihtiyaçlar gerektirdiği sürece varolan Pazar ve küçük ticaret yerleri zamanla büyüyerek büyük liman kentleri olmuştur; özellikle *Sidon* (Sayda)'nun yeri ayrıdır. Ülkemizde *Tarsus'tan* (Tarsos), *Antakya*'ya (Antiokheia), *Byblos*, *Beyrut* ve *Yafa* üzerinden güneyde *Gaza'*ya kadar deniz üzerindeki egemenliklerini pekiştirmişlerdir.[25] Fenikeliler, *Aradus* (Arvad-Arados), *Simyra, Tripoli (*Trablus*), Byblos* (Beyrut'un kuzeyinde Cebel kenti), *Beryte* (Beyrut), *Sidon* (Sayda), *Tyros* (Sur), *Akkho* (Akka, İsrail'in kuzeyi) liman kentlerini kurmuşlardır. M.Ö. III. Bin yılından M.Ö. VI. yy.'ın sonuna kadar egemenliğini sürdürdüğü dönemde, başlıca limanları *Tyros* ve *Sidon* olup sırasıyla Malta-*Melite*, Sardinya,

25 Ernle Bradford, **a.g.e.,** s.53.

Sicilya, İspanya'da *Malaga* ve Kuzey Afrika'da Kartaca'da kolonilerini kurmuşlardır. M.Ö. IX. yy.'da kurdukları Kartaca kolonisi ileri karakollarından biriydi. Ancak, büyük bir ticaret devleti olan Kartaca'nın Roma savaşını kaybetmesiyle Akdeniz ticaret ve hâkimiyeti, M.Ö. II. yy.'da Roma'ya geçirmiştir.[26]

M.Ö. VII. yy.'da artık denizciler Akdeniz'in her yerinde kâr peşinde koşuyor, batıda yerel üsler kuran Fenikeliler, kuzeybatıda Yunanlılar ve Etrüskler'le ticaret yapıyordu. Karadeniz'de keşif yolculukları önemini korurken Doğu Akdeniz'deki mevsimsel düzen dönmekteydi. Daha çok ticaret daha büyük limanlar ve ticari kentler demekti, önemli kavşak olan, Fenikeliler'in başlıca limanlarından *Tyros* ve *Sidon* buna en güzel örnektir.[27] *Tyros*, Sur kenti daracık bir ada üzerinde kıyıdan birkaç km. ilerde Lübnan'ın Akdeniz kıyısında kurulmuş bir limanken bugün bir yarımada üzerindedir. Çok gelişmiş bir kent olan *Tyros* zaman zaman *Sidon*'u egemenliği altına almıştır. Beyrut'un kuzeyinde kurulan *Byblos* limanın, yaklaşık 75 km. güneyinde Akdeniz sahilinde yer alan liman kent *Sidon* ise, bir zamanlar Antik dünyanın en büyük ticaret merkezi olmuştur. Lidyalılar'ın M.Ö. VII. yy.'da parayı icat etmesi ve bunun hızla yayılmasıyla ticaret çok daha rahat bir ortam kazanmış ve bu dönemde gemilerin boyutları büyümüş, yeni limanlara ihtiyaç doğmuştur. Böylece liman ve teknolojisi ile mühendisliği gelişmeye başlamıştır. Rağbet gören ihraç ürünleri çok daha yaygınlaştığı ve birkaç bölgede elde edilebilecek düzeye geldiği için ihracatta kalite, ulaşım, fiyat gibi unsurlar daha çok önem kazanmıştır. İlk dönemlerde ilkel ve düzensiz ticaretin sonraları profesyonelleşmesi, buna bağlı olarak, Çanak-çömlek, cam ve metal eserlerin ticari anlayışa yönelik olarak rağbet görecek şekilde hedeflenen uygarlıkların zevklerine göre üretilmiş olması, sanayileşmeyi doğurmuştur. Bronz Çağ'ın en önemli ihraç mallarını, gemi yapımında kullanılan kereste, bakır, kalay, altın ve gümüş gibi metaller, değerli taşlar, şarap, zeytinyağı, özellikle Mısır ve Fenike tarzı tekstil ürünleri ve cam eserler oluşturmaktaydı. Ayrıca, Yunanistan ve kolonilerinin en önemli ihtiyaçlarından tahıl ve hububat, en önemli ihraç malları, heykeller de lüks mallar arasındaydı. Bunun sonucunda, M.Ö.192'de, *Atina*-Pire limanı en büyük rakibi olan *İskenderiye* artık

---

26 Bülent İplikçioğlu, **Hellen ve Roma Tarihinin Ana Hatları**, İstanbul Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2007, s.80.

27 Colin McEvedy, **a.g.e.**, s.52.

nerdeyse tüm dünyanın bir numaralı kenti olmuştur.[28] Ticaretteki bu durum gemilerin çoğalması ve büyümesine, doğal limanların yetersiz kalmasına neden olmuş, başka yeni limanlara ihtiyaç artmıştır. Limanlar, ilk ortaya çıktığı dönemlerde gerek nehir kenarlarında gerekse delta ya da kıyı boylarında kurulmuş olup, ekonomik çıkarlar, topografya ve stratejik konum, yer seçiminde esas alınmıştır. Ticaretin zamanla gelişmesi, kolonizasyon hareketleri, deniz aşırı göçler ve askeri deniz gücünün öneminin artması gibi nedenlerle liman olgusu değişerek mimarisi gelişmiş, liman-kentler oluşmuş ve limanlar, büyük tonajlı çok sayıda gemiyi barındırabilecek düzeye ulaşmıştır. Liman kent oluşumuyla, limanlar, kent içinde önemli bir yer kazanmıştır.

Ticaretin batıya doğru yayılım göstermesine paralel olarak limanlar da batıya doğru ilerleyerek Ege Denizi'ne ulaşmış, koloni kentler kurulması suretiyle Karadeniz'e yayılmıştır. İnceleme alanımızdaki limanlara gelince, Batı Anadolu'da M.Ö.1200-1050 arası yaşanan karanlık çağdan sonra M.Ö.1050 yılından itibaren, İon ve Aiol liman kentleri, Batı ve Güneybatı Anadolu kıyılarında kurulmaya başlanmıştır ve M.Ö.1050-M.S.395 arasındaki 1500 yıllık dönemde, Ege dünyasında insanlık tarihinin en önemli sosyal, bilimsel ve kültürel gelişmeleri meydana gelmiştir. İon ve Aiol kentlerinin hemen hepsi, hem denizci olmaları ve yöre yerlilerinden çekinmeleri hem de yarımadanın doğu ve batısında iki liman olmasından dolayı küçük bir yarımada üzerinde kurulmuştur. Ege'nin kuzeyinde Akdeniz ticaret yollarından uzak kalan Aioller'in aksine, İon kentleri, M.Ö. IX. yy.'da Akdeniz aracılığıyla Doğu'yu tanıyarak refah bir yaşam seviyesine ulaşmış, M.Ö. VIII.-VII. yy.'larda ticaret kolonileri kurmaya başlayarak bütün Akdeniz pazarını ele geçirmiş ve zengin olmuşlardır. Sadece Karadeniz'de *Miletos* kolonilerinin sayısı 90'a ulaşmıştı. Fenikeliler için olduğu gibi, keşfedilen her yeni toprak, yeni bir ürün, zenginlik ve ticareti daha iyi yürütmek demektir. M.Ö.VI. yy.'da bir deniz imparatorluğuna dönüşen *Miletos,* Karadeniz kıyılarında başlıcaları, *Sinope* (Sinop), *Kerasos (Giresun), Amisos* (Samsun), *Trapezos* (Trabzon), *Herakleia Pontika* (Karadeniz Ereğlisi) *Kotyora (Ordu)* gibi ticaret ve balıkçılık merkezlerinde koloniler kurmuştur. Karadeniz'in (Euxeinos) kuzey kıyılarında,

[28] Colin Mc Evedy, **a.g.e.,** s.82.

Olbia (Yuzhne), Tomis-Costanta (Köstence), *Pantikapeon* (Kerç), *Chersoneseus* (Kırım)'u kurarak, her tarafı kolonize edilmiştir.

M.Ö. VII.-VI.yy.'lar arasında Altın çağını yaşayan Ege İon kentlerinde dış pazara yönelik sanayi, geniş bir ürün yelpazesine sahipti; bu sayede Ege kıyılarında en önemli limanlar kurulmuştu; *Ephesos, Miletos, Knidos, Phokaia* bunların başlıcaları olup, *Khios, Klazomenai, Erythrai, Smyrna* şaraplarıyla, *Kolophon,* Mısır pazarında bile alıcı bulan reçineleriyle, *Khios, Teos, Phokaia, İassos* mermerleriyle, *Erythrai* değirmen taşlarıyla, *Miletos, Ephesos, Teos, Erythrai, Phokaia,* yünlü tekstil parçalarıyla, *Miletos, Samos, Teos* keramikleriyle ün kazanarak ticareti güçlendiriyordu.Kolonileşmedeki yer seçiminde rol oynayan, ticaret ve ticareti yapılacak mallardı. Bu sayede, M.Ö. III. Binyıldan itibaren Suriye-Filistin kıyı şeridine yerleşen Fenikeliler kurdukları ticari işlevli kolonilerle Doğu Akdeniz kültürünü, Orta ve Batı Akdeniz'e taşımışlar ve bütün Akdeniz'de Atlas Okyanusuna kadar kıyılardaki bu kolonileşme, limanların doğuşunu ve gelişimini gerçekleştirmiştir.

3. Antikçağda Yön Bulma Yöntemleri (Navigasyon)

Bu denli gelişmiş bir deniz ticareti açık denizlerde ve uzun mesafelerde geniş zaman dilimlerinde yapılıyordu, fakat bu kadar geniş çaplı bir ticaretin güvenli bir şekilde gerçekleştirilebilmesi ve bir limandan diğerlerine yüklerin sağlam ulaştırılabilmesi için hiç kuşkusuz belirli bir seyir sistematiğine ihtiyaç duyulmaktaydı. Bunda Antikçağ koşullarında Yön Bulma Yöntemleri (Navigasyon) son derece önemli bir rol üstleniyordu.

Uzak mesafe deniz ticareti Açık denizlerde yapılıyordu ancak hızlı ve güvenli bir seyir kaçınılmazdı. Pusulanın bulunmadığı dönemlerde yön bulmak için gündüz güneş, gece gökcisimleri ve yıldızlar büyük önem taşıyordu. Bunların yanında zamanı da bilmek zorunluydu. Yön bulma yöntemlerinin ilk önceleri Mısır ile bugünkü Lübnan'da doğduğu tahmin edilmektedir. Bulutlar görüş mesafesini azalttığında, kaptanlar yönlerini sürekli esen rüzgârların oluşturduğu uzun ve düzenli dalgalar sayesinde bulur, bununla beraber yıldızlar ve gündoğumu ile günbatımına göre rotalarını takip ederlerdi.

Rota, hız ve seyirde geçen zamana göre belirlenirdi. Ancak hızın yanlış tahmin edilmesi ve akıntılar, rotadan sapma konusunda sorun çıkarabiliyordu. Yön belirlemede ilk önceleri rüzgâr esas alınıyordu. Bu sayede Rüzgâr Gülü ortaya çıkmıştır. Önceleri, rüzgârın esiş yönü, gündüzleri güneşin hareketleri takip edilerek, geceleri ise kutup yıldızının yardımıyla tespit ediliyordu. Rüzgârın sıcaklığı, rutubeti gibi özellikleriyle de esiş yönü anlaşılabiliyordu. Pusulanın icadına dek en güvenilir yöntemlerden biri bu olmuştur.[29] Ancak, yön bulma sistemine çağ atlatan pusulanın icadı olmuştur. İtalyanca küçük kutu anlamındaki *boussola*, yani pusulanın ilk kez Çin'de M.Ö. III-II. yy.'da kullanıldığı sanılmaktadır. Pusulanın bu ilk kullanımından sonra Rusya nehirleri ticaret yoluyla Kuzey Avrupa'ya ulaştığı ve M.S. VIII.-IX. yy.'larda Vikingler'in uzun deniz yolculuklarında bu aletten yararlandıkları bilinmektedir.[30] Pusulanın XII. ve XIII. yy.'larda yaygın olarak kullanıldığı bilinmekle beraber Christophe Colomb bunu yön bulmak amacıyla 1492'de kullanmıştır. Ancak Avrupa'da pusula kullanımı, XII. yy.'dan sonra başlamıştır.

a. Gökyüzünü Kullanarak Yön Bulma

Ön Asya uygarlığını Ege havzasına taşıyanlar, yine Fenikeliler olmuştur. Fenikelilerin denizcilik bilgisi, astronominin oldukça gelişkin olduğu Asur, Pers ve Mısır'dan kaynaklanıyordu, onlar, bu astronom ulusların bilgilerini, pratik kullanıma sokan gemicilerdi. Fenikeli denizciler astronomi bilgileri dışında denizde doğan ve denizle beslenenlerde rastlanan sezgisel özelliği denizciliklerine taşımışlardır.[31]

Antikçağ'da, Yön Bulma (navigasyon) yöntemlerinin temelini oluşturan gök cisimlerinin hareketlerinin incelenmesi ve mesafe ölçme bilgileri, denizciler tarafından çok az ya da hiç bilinmemekteydi. 360 Derece Araştırma Grubu, antik gözlem aletlerinin aynılarını imal ederek Uluburun II seferinde kullanmış ve günümüz seyir aletleriyle kıyaslayarak bilimsel bir yayın haline getirmiştir. İnsanlığın her döneminde denizcilik ve yön bulma yöntemleri çok önemli ve gizli olmuştur. Bu gizlilik, birçok navigasyon bilgisinin günümüze ulaşmasını

---

29 (Çevrimiçi) http//www.360derece.info/navigasyon, 03/05/2017.

30 Yavuz Unat, "Pusula", **İslam Ansiklopedisi DİA**, Cilt 34, İstanbul, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2007, s.363,364.

31 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.56.

engellemiştir. Akdeniz'in içinde olsa da, açık denizde yön bulma bilgileri ile donatılmamış bir kaptanın emniyetli seyir yapması düşünülemez. Antik rotalar değerlendirildiğinde, rotaların ve varış zamanlarının çok uzun süren deniz yolculukları ile varılabilecek yerler olduğu görülmektedir. Özellikle Doğu Akdeniz'de ve Ege'de havanın değişkenlik göstermesi navigasyon zorunluluğunu arttırmaktadır. Bu konu ile ilgili olarak 360 Derece Grubu'nun ele aldığı ve üzerinde düşünerek, aydınlatabilmeyi amaçladığı sorular; Limandan limana seyir yapacak olan bir tüccar teknesi, yol bilgileri, rota, yükü ve havanın durumu gibi sayılabilir, bunların cevabı, rastlantı bilgilere dayandırılamayacağından bilgi aktarma ve kayıt geleneği o dönemde çok önemliydi. Ama bu bilgilerin özel ve gizli oluşu, günümüze ulaşmasını ciddi olarak engellemiştir. Yakın zamanlara kadar, kalyon ve ticari gemi kaptanları kimsenin eline geçmemesi için haritalarını, seyir günlüklerini kurşun sandıklar içinde saklıyorlardı. Kıyılarda seyir yapılsa da, birçok nedenden dolayı gece seyri zorunluydu. Bu duruma, bazen rüzgâr etkileri, bazen rotanın uzaklığı ile çok sık rastlanırdı. Gece yön bulma zorunluluğu, deniz astronomisi bilgilerinin zorunluluğunu da beraberinde getirmekteydi. Ancak gök cisimlerinin açılarının okunması ve bunların bir referansa oturtulması konusu merak konusudur. Bu açı-ölçerlerin nasıl olduğu veya olabileceği de araştırma konusudur. Gündüz yön bulmada, kıyıların tanınması, mesafelerin kestirilmesi ve emniyetli seyir için uzaklık ölçen aletlerin bulunduğu sanılmaktadır. Ancak bunlar da ayrı araştırma konularıdır. Tüm bunlara bakıldığında kroki ve çizim zorunluluğu ortaya çıkar ki bu da, ilkel haritaların varoluş nedenini oluşturmaktadır. Bilgilerin çizim yolu ile aktarılması insanlık tarihinin en eski geleneğidir. Gece seyrinde gök cisimleri ne kadar önemli ise, gündüz seyrinde de güneş aynı öneme sahiptir. Pusulayı bilmeyen Yunan ve Romalı denizciler, geceleri yıldızlar yardımıyla, gündüzleri de kılavuzluk görevi gören işaretlerden yaralanarak yolculuk yapıyorlardı.[32] Gündoğumu ve günbatımı, temel doğu ve batı yönünü verir. Kaptanlar, güneşin konumunu, görünmeye devam eden yıldızların konumuyla karşılaştırıp ne ölçüde yer değiştirdiklerini hesaplayabiliyorlardı. Akdeniz enlemlerinde güneş öğlen güneydedir, bu nedenle gün

32 J.G.Landels, **Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik**, çev.:Barış Bıçakçı, Ankara, Tübitak Yayınları, 1996, s.172.

ortasında yol alınan yönü kabaca hesaplamak kolaydır.[33] Geceleri ise, akşam karanlığıyla beraber beliren Kutup Yıldızı'nın (Polaris) sayesinde kuzeyde nerede olduklarını anlayabiliyorlardı. Güneyde ise, Güneyhaçı parlak takımyıldızı, Güney Kutbu'ndaki yerlerini belirlemeyi sağlıyordu. Bu sayede yıldızlı berrak bir gecede bütün denizlerde, gökyüzü denizcilere rehberlik ediyordu. Yıldızlar, gökyüzünü kullanarak yön bulmada yararlanılan en önemli coğrafi öğelerdir. Fenikeliler, Minoslular ve Mikenlerin, Hellenlerden çok önceleri denizde seyir için yıldızlardan yararlandıklarını bilmekteyiz ancak Yazılı tarihte bu amaçla yıldızları kullanan ilk insan Odysseus olmuştur.[34] M.S.I. yy.'da Neron dönemi şairlerinden Lucan, *Pharsalia* adlı eserinde, denizde seyir için yıldızların kullanılmasıyla ilgili kanıtlar veren bir gemi sahnesi betimlemektedir. Burada gemi kaptanı bir yolcuya, gemiyi yönlendirirken hangi yıldızlardan yararlandığını şu sözlerle açıklamaktadır:

> *"Gökyüzünde dolaşan serseri yıldızları izlemiyoruz, çünkü zavallı gemicileri aldatırlar. Sadece hiç batmayan Kutupyıldızı'nı, ikiz Ayılar'daki en parlak yıldızı izleriz. Gemilere yol gösteren budur. Bu yıldız tepemde yükselip serenlerde durunca, İskit sahillerine doğru kıvrılan Boğaziçi'ne ve Karadeniz'e bakıyoruzdur. Ama Çobanyıldızı direk başından aşağı inince ve Küçük Ayı ufka yaklaşınca, o zaman gemi bir Suriye limanına yaklaşıyor demektir."*[35]

Homeros'un zamanında olduğu gibi, bugün de, temel seyir yıldızı Kutupyıldızıdır. Yeri hiç değişmediği için buna Demirkazık ta denir. Gemi kuzeye çevrildiğinde, açıkça Kutupyıldızına dönük olur, bu yüzden ana direkteki uzun seren cundasının yukarısında görülür. Tersinden, gemi Suriye'ye gidiyorsa, Kutupyıldızı alçalıp ufuk çizgisine yaklaşır. O zaman da bugün olduğu gibi, yekeci-dümenci yıldız yüksekliklerini direğine ve serenlerine göre kabaca ölçerdi. Modern yelkenli bir teknede bile, bir pusula yönü saptandıktan sonra Kutupyıldızının donanımın bir parçasına göre konumunu saptamak ve onu bu konumda tutarak yol almak oldukça yaygındır.[36]

---

33 Ernle Bardford, **a.g.e.**, s.188.

34 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.61.

35 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.187.

36 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.187,188.

M.Ö. II. yy.'da Yunan coğrafyacı ve astronom Eratosthenes, bir derecenin değerini saptamıştı. Bu bilgi; Kutup yıldızının yükselişi ve boylam geçişleriyle ilgili açı ölçümleri kuzey ve güney mesafeleri hesaplama konusunda çok daha doğru bir fikir veriyordu. Bu gözlemlerden sonuç çıkararak, Ekvator'dan açısal uzaklığı göstermek için gökyüzü gibi 0'dan 90'a kadar numaralanmış paralel enlemlere bölünen bir yerküre üzerinde yer konumları sapatanabiliyordu. Enlemesine demek olan enlem terimi, sistemin, gemiciler uzun Akdeniz'i geçerken yaptıkları gözlemlerle başlağını göstermektedir.[37] M.S. II. yy.'da İskenderiyeli ünlü matematikçi ve coğrafyacı Ptolemaios (Batlamyus), enlemli ve boylamlı bir harita yapmıştı, bundan önce kaptanlar, boylam hesaplarından Akdeniz çizelgeleri kullanır ama pek emin olamazlardı. Fakat bir denizci, harita olmadan da, geceleri Kutupyıldızı, gündüzleri güneş yardımıyla pusulanın kertelerini kestirebilir. Gündoğumu ve günbatımı temel doğu ve batı yönünü verirken, eskiler, kış doğusu-batısı ile yaz doğusu-batısını ayırt ederdi.[38] Akdeniz enlemlerinde güneş öğle vakti güneydedir; bu nedenle gün ortasında teknenin yol aldığı yönü hesaplamak kolaydır. İnsanlık tarihi özellikle güneş referanslı yön ve zaman tayini konusunda örneklerle doludur. Zamanın devamlı olarak bilinmesi gereği de bir zaman ölçerini gerekli kılmaktadır. Antikçağ'da kıyı seyrinin temel olduğu tezinden çok, yukarıda sayılan gerekçelerden ötürü açık deniz seyri sanıldığından daha önemliydi. Çünkü kıyı seyri denizcilik açısından zor ve tehlikeli bir seyirdir. İyi bir denizci, rüzgârların çok hızlı değiştiği, dalgaların çok etkili olduğu, sığlıkların bol olduğu bir rota yerine rotasını daha açık deniz üzerinden düşünür. Açık denizde doğal olarak bunların tam tersi mevcuttur.[39] Günümüzden 3000 yıl önce, Fenikeliler göksel araçlarla yön bularak Batı Akdeniz ve Kuzey Batı Atlantik kıyılarında dolaşmaktaydılar. Kuşkusuz Fenikelilerden de önce, uygarlıklar, denizde yollarını bulabilmek için yıldızları kullanıyorlardı. Göksel yön bulmaya dayanan seyir için, çeşitli yıldızların ve kuzey yıldızının tanınması gerekiyordu. Antik dönem uygarlıkları bu bilgiye sahipti.

---

37 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.188.

38 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.188.

39 (Çevrimiçi) http// www.360derece.com/info, 11/05/2015.

İlk dönemlerde denizciler kısıtlı bilgilerinden dolayı gündüzleri seyir yapar, geceleri de demirlerlerdi. Öncelikle karayı kaybetmeden, onu izleyerek varacakları yere ulaşmaya çalışırlardı. Ancak insanlığın gökyüzünü tanıması, onun karaya olan bağımlılığının sonunu getirdi ve böylece denizciler açık denizlere açıldılar. Antikçağ'ın denizcileri açık denizlerde yön tayin etmek gibi önemli bir sorunla karşı karşıya kalınca bunun çözümü için ilk olarak doğada onlara yol gösterecek işaretler aradılar, daha sonra aynı amaçla aletler geliştirdiler.

b. Mekanik Aletlerle Yön Bulma

Ege Üniversitesi Astronomi ve Uzay Bilimleri Bölümü'nden Prof. Dr. Serdar Evren, 09 Eylül Ünv. Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksekokulu Öğretim Üyelerinden Selçuk Nas ve Tevfik Aslan danışmanlığında yürütülen araştırmaya göre, Yıldızlar dışında yön bulmada yararlanılan en önemli coğrafi öğelerden ve incelenerek kullanılacak antikçağa ait yön bulma aletlerinden bazıları; Kamal, Nocturnal, Quadrant, Rüzgâr Gülü, Güneş ve Su saatleridir.

Yön bulmada en çok su saatleri kullanılmıştır. Güneş saati günün belirli bir zamanını gösterirken, su saatleri, suyu belli bir sürede boşalttığından ne kadar zaman geçtiğini göstermeleri bakımından çok daha yararlı olmuştur. Ayrıca güneş saatleri güneşin olduğu gün ve saatlerde kullanılabilirken Antik dönem uygarlıklarında geceleri zamanı belirlemek için su saati kullanılırdı. Su saati veya etimolojik olarak Su hırsızı adı verilen Klepsydra ilk önceleri dibi delik bir kovadan ibaretti. Çalışma prensibi bu kova içerisindeki suyu tahliye kanalından belirli bir sürede boşaltması prensibine dayanmaktadır. İçerisine konulan su aşağıdaki delikten boşaldıkça içerdeki işaretler ne kadar zaman geçtiğini göstermekteydi. Su saatleri küçük veya büyük ölçekli yapılabildikleri gibi anıtsal ölçekte yapılmış su saatleri de bulunmaktadır.[40]

[40] İsmail Yakıt, Recep Külcü, "Ktesibios'un Su Saatinin Bilim Tarihi ve Mekanik Açısından Değerlendirilmesi", **Academia Journal of Engineering and Applied Sciences**, Vol. 1, Issue 2, 2016, s. 25.



Şekil 8: Klepsydra (M.Ö.V.yy.)

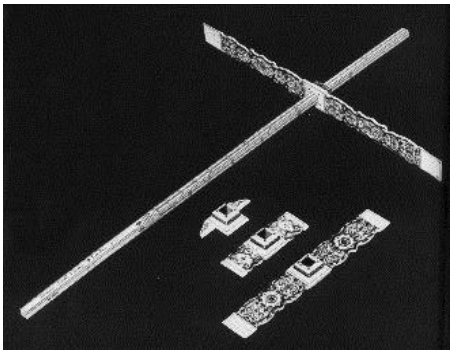
Kaynak:(Çevrimiçi)http//www.people.clas.ufl.edu/wolpert,03/05/2017.

Uzun süre geliştirilerek kullanılan bu sistemden sonra navigasyon teknikleri astronominin gelişmesine bağlı olarak ilerlemiş, M.Ö. 250'de Eratosthenes Gökyüzü cisimlerinin yeryüzüne uzaklığını ölçmekte kullanılan usturlabı icad etmiştir. Bazı kaynakların İskenderiye'li matematikçi Hypatia'nın bulduğunu yazdığı bu ilk basit Usturlab'ı, Jacob Sopası ve Sekastant takip etmiştir.



Şekil 9: Usturlab

Kaynak: (Çevrimiçi) Kaynak: http//www.britishmuseum.org/research, 03/05/2017.



Şekil10:JacobSopası

Kaynak:GünalpKocakanat,"AntikçağınNavigasyonTeknikleri I", (Çevrimiçi) http//www.rideturkey.com/ 21/01/2017.

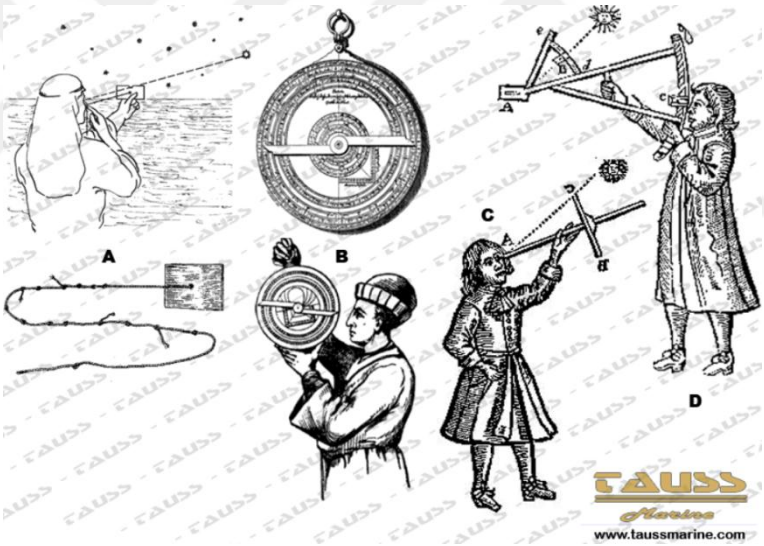
IX.yy.'da Araplar'ın icat ettiği gök cisimlerinin yüksekliğini ölçmeye yarayan **Kamal** kullanılmaya başlandı. Açık denizde seyir yapmak üzere icat edilen bu navigasyon aletinin prensipleri, Geç Dönem Roma İmparatorluğu'ndaki Yunanlı bilim adamları ve denizcilerin bilgilerine dayanmaktaydı. Arap denizciler tarafından VI. yy. boyunca, Kızıldeniz ve Hint Denizi dolaylarında, gök cisimlerinin yüksekliklerini ölçmek için kullanıldı. Kamal en basit haliyle, dikdörtgen bir tahta plaka ortasına tutturulmuş ve çeşitli aralıklarla düğümlenmiş bir sicimden oluşmaktaydı. Gözlemci bir eliyle tableti tutarken diğer eliyle sicimi kullanırdı. Böylece tabletin alt tarafı ufuk çizgisine, üst tarafı da seçilen gök cismine gelecek şekilde plaka göz hizasında tutulurdu. Sicim göz hizasında tutulurken, plaka tam olarak ufuk çizgisi ve gök cismi arasını kapatacak şekilde tutulurdu. Plakanın sabit uzunluğunun göz ile plaka arasında kalan sicimin uzunluğuna oranı, ölçümün sonucunu verirdi. Sicimin uzunluğu ve üzerindeki düğümler isbâ (Arapların kullandığı bir ölçü, 1 isbâ = 360°/224 = 1° 37′) üzerinden dikey açı ölçüsünü verirdi. Düğümler ne kadar az olursa açı o kadar büyük olurdu. Bu sistem, döneminde gayet kullanışlı bir yöntemdi. Gözlemci karanlıkta düğümleri el yordamıyla sayabilirdi. Gemideki sallantıdan etkilenmemek ve sağlıklı ölçüm yapabilmek için gözlemci gözlemi oturarak yapardı. [41]

41 (Çevrimiçi) http/www.360 derece.com/info,21/02/2017.



Şekil 11: Kamal çizimi

Kaynak: (Çevrimiçi) http/www.360derece.com/info,21/02/2017.



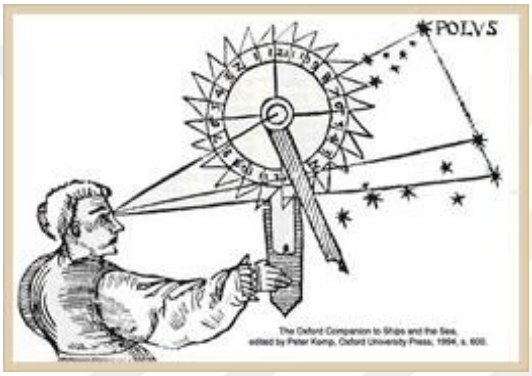
Şekil 12: a.Kamal b.Usturlab c.Çapraz çubuk d. Arkalı çubuk

Kaynak: Çağrı Sezgin, "Geçmişten Günümüze Navigasyon Araçları", (Çevrimiçi) http//www.taussmarine.com/seyirdefteri, 21/02/2017.

Arkalı çubuk ve Çapraz çubuk, enlem bulmaya yarayan açıölçerler olarak Avrupalılar tarafından geliştirilmiştir. Yukarıda fotoğrafta görülen bu 4 alet, enlem ölçümü yapmak için geliştirilen yönbulma araçlarıdır.[42]

42 Çağrı Sezgin, "Geçmişten Günümüze Navigasyon Araçları", (Çevrimiçi) http//www.taussmarine.com/seyirdefteri/21/02/2017.

Nocturnal; Eski dönem denizcileri tarafından, geceleri Kutup Yıldızı, Büyük Ayı ve Küçük Ayı takımyıldızları gözlemlenerek, zamanın tespit edilmesi için kullanılırdı. Nocturnal, en basit haliyle, iki tahta veya pirinç tabağın üst üste tutturulmasıyla oluşturulmuştu. Büyük yuvarlağın yüzü 12 eşit parçaya ayrılmıştı. Bunlar ayları göstermekteydi. Küçük olan yuvarlak ise 24 eşit parçaya ayrılmıştı. Bunlar gün içindeki saatleri göstermekteydi. 1600'lere kadar kullanılmıştır. Bu aletleri, daha ileriki yüzyıllarda Quadrant, Sekstant ve Kronometre takip etmiştir.



Şekil 13: Nocturnal çizimi
Kaynak:(Çevrimiçi)http//www.360derece.com/info, 21/02/2017.



Şekil 14: Nocturnal
Kaynak:GünalpKocakanat, "Antikçağın Navigasyon TeknikleriI", (Çevrimiçi) http//www.rideturkey.com/ 21/01/2017.

Rüzgâr Gülü, yön tayin etmek üzere bulunan ilk aletlerden biridir. Rüzgâr Gülü'nün ilk olarak Fenikeliler tarafından kullanıldığı bilinmektedir. Sonraları Antik Yunan'da kullanılmış ve İtalyan denizciler tarafından geliştirilmiştir. Rüzgâr Gülü'nün prensibi, rüzgârın geldiği yöne bakarak yön tayin etmek ve seyir yapmaya dayanmaktaydı. Homeros zamanında, M.Ö. 900 yıllarında Yunanlı denizciler dört yönden gelen rüzgârları navigasyon için kullandılar. Bu rüzgârlar; Boreas (kuzey), Euros (doğu), Notos (güney) ve Zephuros (batı) rüzgârlarıydı. Sonraları yolculuk mesafelerinin uzamasıyla bu rüzgârlara, dört rüzgâr yönü daha eklendi. Bunlar, Kaikias (kuzeydoğu), Apeliotes (güneydoğu), Lips (güneybatı) ve Skiros (kuzeybatı) rüzgârlarıydı.

Rüzgârın karanın gözükmediği yerlerde nerden estiğini tespit etmek için çeşitli yollar vardı. Gündüzleri güneşin gün içindeki hareketlerini izlemek, rüzgârın

geliş yönünü bulmak açısından önemli bir yoldu. Ancak bu yön tayini, geceleri Kuzey Yıldızını izleyerek yapılan gözlemin sonucu kadar güvenilir değildi. Özellikle geceleri, denizciler kuzey yıldızının yardımıyla tam olarak rüzgârın esiş yönünü ve böylece gidecekleri yönü tespit edebiliyorlardı. Bunun yanında, denizciler, rüzgârın sıcaklığından ve rutubetinden de, bu rüzgârların estiği yönü kestirebiliyorlardı. Bu yöntem manyetik pusulanın icadına kadar kullanılan en güvenilir yollardan biri olmuştur. Ancak XIII. yy.'da manyetik pusulanın yaygınlaşmasıyla kullanılırlığını yitirmiştir.

Yunanlıların sekizli rüzgâr sistemini İtalyanlar geliştirerek rüzgârlara; Tramontana (kuzey), Greco (kuzeydoğu), Levante (doğu), Scirocco (güneydoğu), Mezzodi (güney), Garbino sonraları Africus veya Affricone (güneybatı), Ponente (batı), ve Maestro (kuzeybatı) adlarını verdiler. Bu sistem daha sonraları sırasıyla 12, 16 ve 32 rüzgâr yönüne kadar genişletildi.



Şekil 15: Rüzgâr Gülü[43]

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.360 derece grubu/info, 21/02/2017.

Denizde mesafe ölçümü, kaptanın gemisini tanımasına bağlıydı. İlk denizciler, muhtemelen, Hollanda-İngiliz savaşlarından kalma aşağılayıcı bir terim olan "Hollandalı Paratekesi" olarak bilinen suyla hız kaydetme yöntemini kullanıyorlardı. Üst güvertede sabit bir uzunluk ölçülür, bir ağaç parçası suya bırakılırdı. Ağaç, birinci kerteyi geçince, bir kum saati ters çevrilir ve ikinci kerteyi geçince geçen zaman not edilir. Bu şekilde, suyla teknenin hızı nispeten doğru hesaplanır. Roma dünyasında, saatlik kum saatleri, dakikalık kum saatleri, hatta çok

43 (Çevrimiçi) http//www.360 derece grubu/info, 21/02/2017.

karmaşık kum saatleri yaygın olarak kullanılırdı.[44] Önceleri hız, teknenin bordasında akan su ve rüzgârın takip edilmesiyle hesaplanırken 1400'lerden itibaren bir halatın ucuna bağlı ağırlık eklenmiş üçgen bir ahşabın suya atılmasıyla belirli bir zaman aralığında boşalan ipin miktarına göre hesaplanmaya başlandı. Halat üzerindeki her 13mt.'de bir düğüm bulunurdu (knot). Halat denize atıldıktan sonra 30 saniye serbest bırakılır sonra gemiye çekilip geçen düğüm sayısı okunurdu. Bu sayı saatteki hızı deniz mili olarak gösterirdi.[45]



Şekil 16: Parateke örneği

Kaynak: Güralp Kocakanat, "Antikçağın Navigasyon Teknikleri I", (Çevrimiçi) http//www.rideturkey.com, 21/02/2017.

M.Ö.I. yy.'da mimarlık üzerine yazdığı **De Architectura** adlı eserinde Vitrivius, XX.yüzyılın pervane paratekesine kadar bir daha rastlanmayacak olan bir aygıtla denizde mesafenin nasıl ölçüldüğünü betimlemiştir. Su gücünü kullanma bilgisi bakımından en önde olan İskenderiyeliler'in bulduğu düşünülen bu aygıt, geminin her iki tarafına paletli çark olarak yerleştiriliyordu. Teorik olarak, gemi yol aldıkça, bunlar dönüyor ve bir dizi dişli yardımıyla çarkın her dört yüzüncü dönüşünde bronz bir kefeye bir taş düşürülüyordu. Roma Akdenizi'nin gemicileri, Fenikeliler ve Yunanlılar gibi, haritaları, sınırlı sayıda mekanik aygıtları ve teknik bilgileri dışında, gemiyle seyrettikleri alanları yakından tanıyorlardı.[46]

---

44 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.189

45 Çağrı Sezgin, "Geçmişten Günümüze Navigasyon Araçları", (Çevrimiçi) http//www.taussmarine.com/seyirdefteri, 21/02/2017.

46 Ernle Bradford, **a.g.e.,** s.189.

Günümüzde olduğu gibi, kıyı ticareti yapan gemilerin ve balıkçı teknelerin çoğu bunlara pek gerek duymadan da seyir yapabilmektedir. O dönemde de, modern aletlere pek ihtiyaç duymadan, tutulan kayıtlar ve nesilden nesile geçen bilgiler ışığında gemiciler deneyimleriyle her şeyi öğrenmiştir. Deniz ticaretinin işleyişinde yön bulma dışında da önemli faktörler söz konusu olmuştur.

4. Deniz Ticaretini Etkileyen Koşullar

İnsanlık tarihinde deniz, toplum ve kültürleri birbirine bağlayan bir rol oynamıştır. Uygun hava koşullarında denizler çabuk aşılabilirdi ve tüm tehlikelere rağmen deniz yolculuğu iletişimi kolaylaştırırdı, esasen Akdeniz alışveriş ve ticaret açısından uygun koşullar sunmaktaydı.[47]

Antikçağ'da denizciliği ve ticareti etkileyen faktörlerin başında iklimsel özellikler gelmektedir, bu konuda gerek hava koşulları ve rüzgârlar gerekse akıntılar olumlu ya da olumsuz etkilere sahiptir. Bununla beraber coğrafi keşiflerin henüz yapılmamış olması, haritacılık bilgisinin eksikliği, pusulanın olmayışı, ticareti etkileyen olumsuz faktörler arasında yer almaktaydı. Bu nedenle, navigasyonun yapılabilmesi için geniş bir gökyüzü bilgisi ihtiyacı bulunmaktaydı, zira seyirler geceleri ancak yıldızları takip ederek yapılabiliyordu. Tüm bu zorlukların yanı sıra bir de akıntı ve rüzgârların iyi tanınması kaçınılmazdı. Birçok durumda sorunsuz seyir sağlayan ve kara tarafında yol gösterici olarak belirlenebilecek, önceden tanınan yerşekilleri mevcuttu. Her şeyin yolunda gittiği koşullarda dahi, bu defa da, korsan saldırıları gibi beşeri faktörler yolculuğu tehdit edebiliyordu. Deniz yolculuklarını etkileyen faktörleri en güzel özetleyen antikçağ yazarı Hesiodos olmuştur; **İşler ve Günler** adlı eserinde *Denizcilik üzerine* Hesiodos'un (M.Ö.VIII.yy) kaleme aldığı satırlar, bize, hem coğrafyanın, denizcilik ve ticaret üzerindeki etkisini göstermekte hem de beşeri faaliyetlerin akışını nasıl yönlendirdiğine ilişkin bilgi edinmemizi sağlamaktadır.

---

47 Hartmut, Matthaus, "Geç Tunç Çağı'nda Akdenizde Kültürler Arası İlişkiler: Ticaret ve Deniz Seferleri", **Uluburun Gemisi, 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti**, ed.: Ünsal Yalçın, Cemal Pulak,Rainer Slotta, İstanbul, Ege Yayınları, 2006, s.358.

"Tehlikeli deniz yolculukları mı çekiyor seni?
O zaman unutma ki Ülker burcu
Orion'dan kaçıp sisli denize gömülünce
Bütün rüzgârların coşacağı zamandır.
Deniz şarap küplerine döner o zaman,
Gemilerle açılmaya gelmez.

Yukarıdaki satırlardan Antikçağ'da denizcilerin gökyüzündeki yıldızlardan rüzgârın hızının ne kadar artacağını öğrenebildiklerini görüyoruz.

Ve bekle deniz mevsiminin gelmesini.
Gelince sür denize hızla gemini,
Ne yükleyeceksen yükle içine
Yurduna karla dönebilmek için.

Kıştan önce seferini tamamlamış olmak gerektiğini öğütlemektedir.

Unutma, Perses, her işini mevsiminde yap,
Hele denize ne zaman açılacağını iyi bil.
Küçük gemileri övebildiğin kadar öv
Ama malını büyük gemiye yüklemeye bak:
Yükün çok oldu mu, kazancın da büyük olur,
Yeter ki rüzgârlar ters esmesin.
Uçarı gönlün kazanç peşine düşerse,
Kurtulmak istersen borçlardan
Ve yürekler acısı açlıktan,
Öğretirim sana yasalarını
Uğultusu birden gökleri tutan denizin,

Ticarette büyük kazanç sağlandığını ama bunun için denize açılmak için doğru mevsimi ve rüzgârları iyi bilmek gerektiğine dikkat çekmektedir.

Yaz ortasındaki gün döneminden sonra
Elli gece elli gün sürer insanların
Denize açıldıkları mevsim.
O mevsimde gemilerin paralanmaz,
Deniz, tayfalarını elinden almaz.
…….
O mevsimde rüzgârın nereden eseceği bellidir,
Ve belalı değildir dalgalı deniz.
Korkma o zaman, rüzgârlara güven
Sür hızlı gemini denize, yükle yükleyeceğini,
Ve bir an önce dönmeye bak yurduna.

Yaz ortasında gün dönemi 21 Haziran olduğu düşünülürse 50 gün süren deniz mevsimi buna göre 11 Ağustos gibi sona erer. Dönüş yolunu da hesaba katınca karla beraber yurda dönmek Ekim ayını bulmaktadır. En güvenli dönem bu aralıklardadır.

Ne yeni şarabı bekle, ne de güz yağmurlarını,
Ne de kış habercisi Lodos fırtınalarını.
O Lodoslar altını üstüne getirir denizin,
Güz yağmurları boşanır ve deniz belalı olur.

Yukarıdaki satırlarda kıştan evvel dönmek gerektiğini vurgulayarak lodos rüzgârının ne kadar tehlikeli olduğunu, denizde kalmak için uygun olmadığını belirtmiştir.

Bir başka mevsimi daha vardır denizciliğin:
İlkbaharda incir ağacının tepesinde
Kuzgun pençesi gibi yapraklar gördün mü
Açıl denize; bahar seferlerinin zamanıdır.

Yukarıda incir ağaçlarının yapraklanmasıyla baharın ve denize açılmak için uygun zamanın geldiğini haber vermektedir.

Bir geminin karnına yükleme varını yoğunu,
…...
Ölçülü ol, neyi ne zaman yapacağını bil."[48]

Ticareti nasıl ve ne zaman yapacağını, zarara uğramamak için ölçülü ve denize karşı temkinli olmanın önemini vurgulamaktadır.

a. İklim Özellikleri

İncelemelerimize göre, iklim özellikleri, deniz ve nehir yolu işbirliği, ticareti etkileyen jeomorfolojik ve klimatolojik koşullar açısından ilk sonuçlar, Akdeniz'in temelde alışveriş ve ticaret bakımından uygun koşullar sunduğunu, yılın daha fazla ayında denizde seyir için elverişli olduğunu göstermektedir. Bazı noktalarda, sert rüzgârların neden olduğu kısa süreli ama tehlikeli olabilen dev dalgalar söz konusu olsa bile, Akdeniz genel dünya coğrafyası ve hava koşulları anlamında küçük bir deniz olduğundan, seyrüseferi tehlikeli kılan dalgalar Akdeniz'de pek görülmezdi.[49] Aynı şekilde, bazı boğazlar dışında gelgit olayına dahi Akdeniz'de nerdeyse hiç rastlanmazdı. Ahmet Ardel de, **Hidrografya** adlı kitabında, medcezirin, Akdeniz'de önemsiz olduğunu belirtmektedir.[50] Denizin kuzeyine serpilmiş irili ufaklı pek çok ada sayesinde uzun yolculuklar kısalmış ve deniz ulaşımı kolaylaşmıştır. Akdeniz'de yaz gecelerinin açık gökyüzünde, yıldızlar yol göstermiştir ve yine yazın rüzgârlar

---

48 Hesiodos, **İşler ve Günler**, çev.: Eyüboğlu,S., Erhat,A., Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1977, s.162-164.

49 John Pryor, **Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş**, çev.: Füsun Tayanç-Tunç Tayanç, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2004, s. 29.

50 Ahmet Ardel, **Hidrografya: Okyanuslar ve Denizler (2. baskı)**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, No: 19, 1975, s.240.

oldukça istikrarlı olmuştur.[51] Yaz aylarında, Yunanistan'dan Suriye'ye kadarki bölgede düzenli olarak kuzeybatı rüzgârı esmekteydi. Kuzeybatı rüzgârı, Ion Denizi ile Tyrrhen Denizinde de hâkimdi. Ancak bazı bölgelerde yazları da dikkat edilmesi gereken tehlikeli durumlar olurdu. Fransa'nın güneyinde, mistral, Ege'de ise meltemler dikkat gerektirirdi, çünkü her ikisi de fırtınalara neden olacak kadar güçlü eserlerdi, ama bu durum birkaç saat ya da birkaç gün sürerdi.[52] Rüzgârların genellikle istikrarlı olması, deniz yolculuklarına uygun zamanların hesaplanmasını kolaylaştırırdı, ama Yunanistan'dan Mısır'a doğru yazın sorunsuz gidilen bir güzergâhtan geri dönüş, genelde hâkim olan kuzey ve kuzeybatı rüzgârlarına karşı seyretmenin verdiği güçlük nedeniyle daha çok zaman alırdı. Akdeniz'de gelgitin çok zayıf olması nedeniyle, bu tür olaylar ve akıntılar deniz yolculuklarında pek önemli bir rol oynamazlardı. Akıntılar da, önceden hesaplanabilen ve belli bölgelerde kendisini hissettiren etmenlerdendir. Bilinen zorlayıcı akıntılar arasında, Marmara ve Çanakkale Boğazı akıntıları, Messina Boğazı akıntısı, oldukça yoğun olan Euboia ile Kara Yunanistan arasındaki Euripus (Eğriboz) akıntısı bulunur. Lykia kıyılarında yer alan Gelidonya Burnu (Kırlangıç burnu) akıntısı da bunlardan biridir.[53] (Rumca Kelidonya kırlangıç karşılığıdır.)

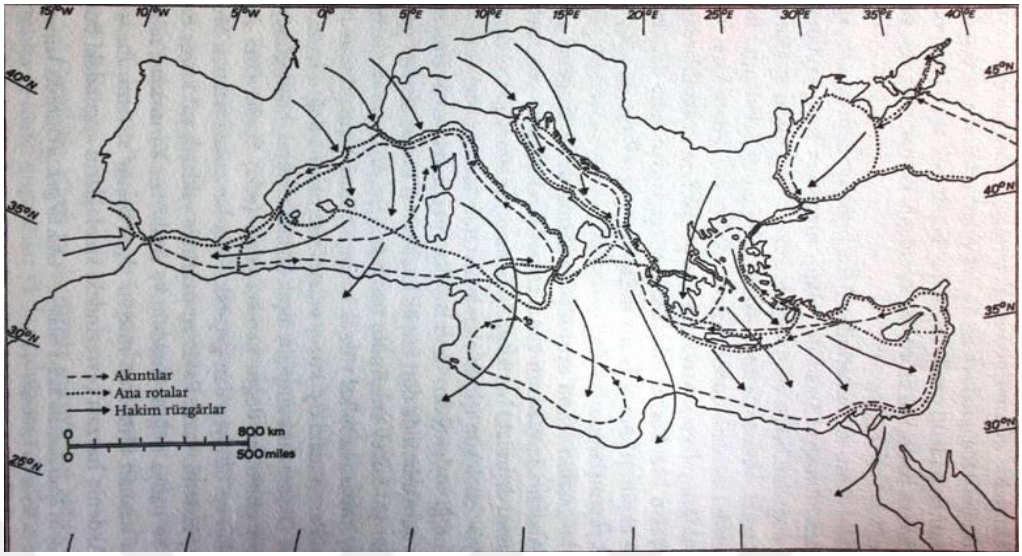
Ancak Akdeniz her ne kadar daha elverişli koşullara sahipse de, coğrafi ve meteorolojik faktörler, yolculukların mevsimler arası dağılımını, rotaların seçimini ve gemi tasarımını önemli ölçüde etkilemiştir. Gününümüz koşullarında, ileri gemi teknolojisi sayesinde akıntılar çok önemli olmasa da, gemi teknolojisinin geri olduğu antikçağda akıntılar, deniz trafiğinde olumlu, olumsuz çok önemli rol oynuyordu.

---

51 John Pyror, **a.g.e.**, s.29.

52 Harmunt Matthaus, **a.g.e.,** s.359.

53 Harmunt Matthaus, **a.g.e.**, s.359.



Şekil 17: Akıntılar, hâkim rüzgârlar ve ana rotalar (Yaz mevsimi için)

Kaynak: John Pyror, **a.g.e.**, s.32.

Bu nedenle, başta akıntılar olmak üzere, hâkim rüzgârların, kıyıların özelliklerinin, bazı yerlerdeki hava olaylarının ritminin, karasal ve denizsel günlük meltemlerin, kürekli ve yelkenli gemiler döneminde seyrüsefer üzerinde daima güçlü bir etkisi olmuştur.[54] Denizlerdeki akıntı sistemlerinden hem antikçağ hem de ortaçağ seyirlerinde yararlanılmıştır. Özellikle hâkim rüzgârlara karşı yapılmak zorunda kalınan doğudan batıya ve güneyden kuzeye yolculuklarda çok yardımcı olmuşlar, bu sayede ana rotaların yaygınlaşarak kullanılmasına önemli katkıda bulunmuşlardır. Bu hâkim rüzgârlara karşı yelken açmaya kalkışan gemiler, hem akıntılardan hem de çok daha etkili olabilen sabah ve akşamın karasal ve denizel meltemlerinden yararlanarak genellikle kıyı seyri yapmışlardır.[55]

Akdeniz kıyılarında batıya yönelen genel akıntı sistemi, Rodos açıklarında Ege denizine girer ve kıyılarımız boyunca kuzeye doğru çıkar. Kuzey Ege'de Çanakkale Boğazı'ndan gelen akıntının etkisi altında Orta Ege adaları civarında güneye dönerek Yunanistan kıyılarını takip eder ve güneye devam eder. Bu akıntı sebebiyle, Ege'nin batı kıyıları doğu kıyılarına göre daha az tuzludur. Akıntı, adalar arasındaki boğazlarda ve özellikle rüzgârla aynı yönde olduğunda çok şiddetlidir. Matapan burnunda, akıntı, batı yönündedir, ilerde ise Mora kıyılarını çevirerek

54 John Pryor, **a.g.e.**, s.29.

55 John Pryor, **a.g.e.**, s.31.

Yunan Denizi'ne girer. Akıntı burada ikiye ayrılır; bir kol, Korfu kanalından Adriyatik'e gider, diğeri güneybatıya doğru Sicilya kıyılarını takip eder. Bu şekilde, Doğu Akdeniz eğrisi kapanır. Görüldüğü üzere, burada da, Batı Akdeniz'de olduğu gibi saat akrebinin ters yönünde bir akıntı sistemi mevcuttur. Bütün bu akıntılar üzerinde rüzgârların etkisi olduğu düşünülmektedir.[56] Ardel'in doğruladığı bu ifadeye, bütün Akdeniz'de deniz yüzeyindeki temel sirkülasyon saat yönünün tersinedir diyen Bradford ve Pyror'un eserlerinde (bkz.s.28-s.30) de yer verilmiştir.

Deniz yolculukları, Klasik dönem süresince hatta Ortaçağ ve Yeniçağ boyunca da Mart ve Kasım ayları arasında yapılırdı. Mart sonundan Ekim sonuna kadar süren bu dönemin büyük bölümünde, açık bir gökyüzü, mutedil rüzgârlar ve sütliman bir deniz hâkim olurdu.[57] Kış yolculukları büyük bir risk kabul edildiğinden ticaret sadece 7 ay süresince yapılırdı. Ege'de birden bire görülen meltemler nedeniyle de bazı bağlantılar tehlikeye girerdi. Kış fırtınaları, bulutlu günler yolculuklara ara verilmesini gerektiren ve seferleri etkileyen koşullardı.[58] M.Ö. I. Binden Ortaçağ'a kadar ve Erken Yeni Çağ'da bilinen yelken hızları ile yolculuk zamanları arasındaki önemli oynamalar rüzgârlara bağlıydı. Antik Roma'da uygun bir rüzgârda, Ostia ile Cebelitarık arası 935 mil, ortalama 5-6 knot hız ile 7 günde alınırdı. Helenistik dönemdeyse, Kartaca'dan Cebelitarık'a kadarki 820 mil ortalama 5 knot hızla 7 günde aşılırdı. Görüldüğü gibi, yelkenlilerin hızı, Klasik dönemle Roma İmparatorluk dönemi arasında çok farklılık göstermez. Bu hız, Ortaçağ'da ve Erken Yeni Çağ'da ulaşılan hızdan çok az farklıdır. Rüzgârlar uygun olmadığında, yolculuk çok uzardı, 30 hatta 50 güne kadar uzayan yolculuklar az rastlanan bir durum değildi. Ancak ekonomi açısından vazgeçilmez olan hammaddelerin sağlanması ve bu yönde geniş bir alışveriş yelpazesi sağlanması, ilişkilerin sürdürülebilmesi amacıyla, güçlü devletlerin siyasi denetimi altında iyi oturmuş bir alışveriş ağı yaratılmış ve bu sayede Akdeniz uygarlıkları arasında sıkı dokunmuş kültürel bir birlik ortaya çıkmıştır.[59]

---

56 Ahmet Ardel, **Hidrografya: Okyanuslar ve Denizler (2.baskı)**, İstanbul, İst.Ünv. Yayınları, No: 720, 1975, s.238.

57 John Pryor, **a.g.e**., s.29.

58 Hartmut Matthaus., **a.g.e.,** s.362.

59 Hartmut Matthaus, **a.g.e.,** s.363.

"Güvenilir fakat tutku nöbetlerine yakalanır" ifadesi, Ege denizine uygun bir tanımdır. Akdeniz'de denizcilerin yaz boyunca düzenli rüzgârlarından emin olduğu tek alan burasıdır. Bu rüzgârlar her zaman kuzeyden eserler ve etezyen rüzgârları olarak bilinirler; bu isim Yunanca *Etos* kelimesinden türemiştir, bir yıl, her yıl, güvenilir anlamındadır. Halk arasında meltem olarak bilinir.[60] Meltem rüzgârı, Ege'den aşağıya doğru, Girit'in güneyinden İskenderiye'ye kadar eser. Bu Yunan denizciliğini besleyen rüzgârdı, tüccarlara Yunanistan ile Asya arasında elverişli bir borda rüzgârı ve Ege'den aşağı doğru yol alırken hoş bir pupa rüzgârı sağlıyordu. Ticaretleri genişleyince, yazın Mısır'a kolayca yelken açmalarını sağlıyordu. Mısır'dan da, kürekle ya da yelkenle Yunanistan'a ya da adalarına geri dönebilecekleri bahara kadar İskenderiye'de veya Nil'in ağzında bekliyorlardı. Yazın, Ege, yaz rüzgârları bakımından sakin ve güvenilir olsa da öfke nöbetlerine yakalanabiliyordu. Yine de denizcilerin, düzenli rüzgârlarından emin oldukları tek yer Ege Denizi'dir.[61] Sadece kışın Ion denizi öfekelenirdi; o zamanlarda sert bir poyraz Yunanistan'dan ve eski Yugoslavya dağlarından aşağı doğru Cerbe adasına ve Kuzey Afrika kıyısına kadar tüm denizi birbirine katardı.[62] Antikçağ'ın ünlü etezyen rüzgârları, Ege'nin kuzeyinde kuzeydoğudan, Akdeniz'in güneyinde, kuzeybatıdan olmak üzere mayıstan eylüle düzenli olarak eserdi. Hatta bu rüzgârlar, öylesine düzenli esebilirlerdi ki, Roma döneminde, Mısır'dan Roma'ya yolculukları haftalarca önleyebilirdi.[63] Hâkim kuzey rüzgârlarından farklılık gösteren tek rüzgâr, sciroccunun farklı biçimleridir. Çok şiddetli olan bu sıcak rüzgârlar, Akdeniz'in bütün güney kıyılarına kum fırtınası getirirler; yine de şiddetli ve tehlikeli esintisi seyrüsefere pek yardımcı olmaz.

Tunç Çağı'ndan beri yapıldığı bilinen kıyı takipli yolculuklar hakkındaki önemli kaynaklar arasında **Genç Plinius'ın Mektupları** ve Aziz Paulus'un yaptığı yolculuklar da yer alır. Genç Plinius Mektupları'nda deniz ve kara yolculuğunun olumlu ve olumsuz yönlerini sıralar. Aziz Paulus ta, çoğunlukla kıyı gemileriyle yolculuk yapmıştır. Bu yolculuklarda gemilerin kıyıyı takip etmelerinin sebebi,

60 Ernle Bradford, **a. g. e.,** s.24.

61 Ernle Bradford, **a.g.e.,** s.24,25.

62 Ernle Bradford, **a.g.e.,** s.24.

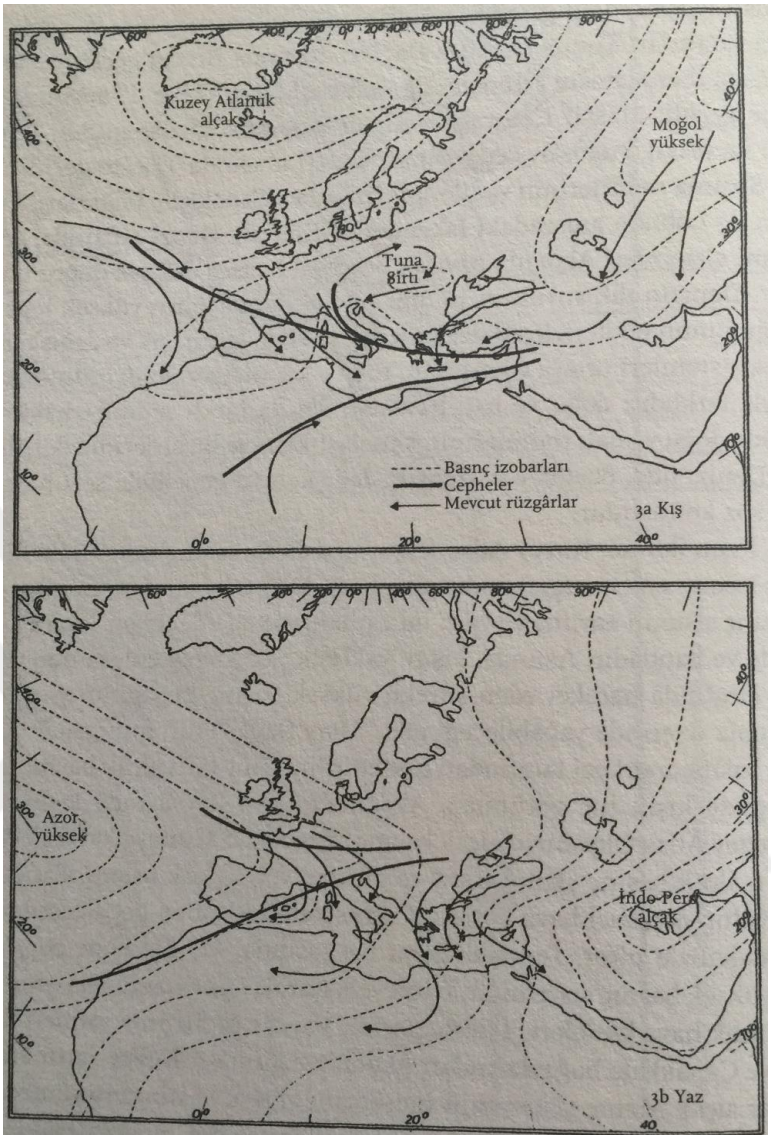
63 John Pyror, **a.g.e.**, s.37.

sıksık limanlara uğrayarak mal alıp boşaltmalarıdır. İncil'in Havarilerin İşleri bölümünde, Paulus'un yolculuklarından söz ederken sık sık değişik örneklerde deniz yolculuğu hakkında bilgi verdiği görülmektedir. Bu, Antikçağ yolculuk koşulları konusunda sahip olduğumuz en iyi kaynaktır. Paulus ve arkadaşları, *Roma*'ya yaptıkları yolculuğun ilk bölümünde Asia eyaleti kıyısı boyunca limanlara uğrayan bir gemiye binerler.[64] Karadeniz kıyısında bir kente sürgüne gönderilen Ovidius yolculuğunu anlattığı şiirinde, bindiği geminin Paulus'unki gibi üst üste birçok limana uğradığını söyler.[65] Böyle deniz yolculuğu mevsimi boyunca yani marttan kasıma kadar nereden yük ve yolcu çıkarsa oradan alarak limandan limana dolaşan "dilenci vapuru" misali tüm Antikçağ ve Ortaçağ boyunca devam etmiştir.[66]

64 İncil, Havarilerin İşleri, 27, 2.

65 Wallace, R., Williams, W. **Tarsus'lu Paulus'un Üç Dünyası**, çev.:Z.Zühre İlkgelen, Homer Kitabevi, s.36.

66 Wallace, R., Williams, W., **Tarsus'lu Paulus'un Üç Dünyası**, çev.:Z.Zühre İlkgelen, Homer Kitabevi, s. 36.



Şekil 18: 3a Kış: Normal deniz seviyesi basınç sistemleri, cephe sistemlerinin izlediği yollar ve hâkim rüzgârlar. 3b Yaz: Normal deniz seviyesi basınç sistemleri, cephe sistemlerinin izlediği yollar ve hâkim rüzgârlar.

Kaynak: John Pyror, **a.g.e.,** s.34

M.Ö. VIII. yy.'da Boitia'da Hesiodos, ilkbahar başlarında, kısa ama tehlikeli bir süreyi kabul etse de, güvenli deniz mevsimini yazın ortasından yaz sonuna, yaklaşık olarak 21 Haziran'dan 10 Ağustos'a kadar uzanan 50 güne sıkıştırmıştır.[67] (Bkz. Denizcilik Üzerine) Bazı Roma İmparatorlarının buyruklarında, kışın

67 J.G., Landels, **a.g.e.**, s.172.

seyretmenin sınırlandığı görülmektedir. Bunlardan biri, M.S.380'de Gratian'ın buyruğuyla, Afrika-Roma arasında tahıl götürüp getiren gemilerin 15 Ekim ile 1 Nisan arasında denize açılmalarının yasaklanmasıdır. M.S. V.yy'da Vegetıus, seyir mevsimini biraz daha uzatarak, denize açılma yasağını 11 Kasım ile 11 Mart arasına almıştır. 10 Mart ile 15 Mayıs arasında da seyredilebilirdi, ancak riski yüksekti, 27 Mayıs ile 24 Eylül arasında deniz güvenliydi, ama sonra 11 Kasım'a kadar yine tehlikeli ve riskliydi.[68] Yunanlılar'ın ve Romalılar'ın, ticaret gemilerini genel olarak ekimden nisana kadar limanda tuttukları söylenebilir. Bu her zaman geçerli olmasa da, bazen de hiç geçerli olmadığı görülmüştür. Yine de, XI. ve XII. yy.'larda bile, Mısır'da gemiler, kasımdan marta kadar hiç denize açılmıyordu. Batı'da da, örneğin Pisa'da, gemisini limana bağlayanların 1 Kasım ile 1 Mart arasında denize açılmalarına izin verilmezdi. Ancak, XIII. yy'ın sonuyla XIV. ve XV. yüzyıllarda deniz pusulasının yaygınlaşması ve kog ile karak'ın gelişmesi, kışın denize açılmayı mümkün kılmıştır.[69] Theophrastos'un **Karakterler** adlı eserinde hava durumuyla ilgili bilgi verip yılda 5 ay boyunca ticari limanların hiçbir etkinliği olmadığı belirtilmiştir.[70]

Sonuç olarak, Antikçağ'da, Ege'de denize açılma dönemleri kısa olmuştur; deniz yolculukları, Klasik dönem süresince hatta Ortaçağ ve Yeniçağ boyunca bahar başlangıcında Mart ve Ekim ayları arasında yapılırdı. Mart-Ekim arası büyük bölümünde, açık bir gökyüzü, mutedil rüzgârlar ve sakin bir denizin hâkim olduğu dönem en uygun mevsim kabul edilirdi. Kış aylarının sert koşullarından ve tehlikeli fırtınalardan korunmak amacıyla özellikle yazın seyahat ederlerdi ama yine de sınırlandırılmış bu dönemlerde de ani fırtınalara yakalanma olasılığı vardı ve deniz mevsimi de tamamen tehlikesiz değildi. Yine de denizcilerin, düzenli rüzgârlarından emin oldukları tek yer Ege Denizi'dir. Lodos ve lodos fırtınaları en korkulan rüzgârlar olup en sevilen uygun rüzgâr meltemlerdi. Meltemler, Yunan denizciliğini besleyen rüzgâr kabul edilirdi. Tüccarlara, Yunanistan ile Asya arasında elverişli bir

68 John Pyror, **a. g. e.,** s.96.

69 John Pyror, **a. g. e.**, s.97.

70 J.G.Landels, **a.g.e.**, s.172,173.

borda rüzgârı ve Ege'den aşağı doğru hoş bir pupa rüzgârı sağlıyor, yazın Mısır'a kolayca yelken açmalarını kolaylaştırıyordu.

Klimatoloji bilgilerimiz her ne kadar tarih dönemleri içinde bazı yüzyılların soğuk, bazı yüzyılların ise sıcak geçtiğini bildirirse de, bu küçük çaplı iklim değişiklikleri hiçbirzaman jeolojik devirlerdeki büyük çaplı iklim değişikliklerine benzemez. Bu nedenle tarihi dönemlerdeki küçük çaplı iklim salınımları deniz ticaretini kesintiye uğratacak boyutlara ulaşmamıştır. Görüldüğü gibi Akdeniz'de iklim koşulları antikçağ boyunca denizciliğin gelişmesine elverişli bir ortam ve imkân sunmuştur.

b. Korsanlık

Coğrafyanın korsanlığa imkân sağlayan yapısı nedeniyle korsanlık deniz ticaretini etkilemiş önemli bir faktördür. Eski Yunanlıların inanışına göre, insanlar denize açılmaya başladığından beri korsanlık vardı; Thukidydes'in deyişiyle;

> *"çünkü en eski Hellenler ile gerek anakaranın kıyılarında yaşayan Barbarlar, gerekse adalarda yerleşmiş halklar, gemileriyle birbirlerinin ülkelerine gidip gelmeye başlar başlamaz, korsanlık ta aldı yürüdü. Aralarında en güçlü ve becerikli olanları yönetimi ele alarak hem kendilerine kazanç, hem de güçsüzlere yiyecek sağlıyorlardı."*[71]

Bu satırlar, korsanlığın en eski dönemlerinde saygınlık gören bir meslek olduğunu, bu meslek mensuplarının şöhretli sayıldıklarını göstermektedir. Henüz egemen gücü temsil eden bir devlet söz konusu değilken, savaşlar özel mesele kabul edilir, yabancılara düşmanlık beslenirdi. O dönemlerde Akdeniz'de, Yunanlı, Fenikeli ve Etrüsklü denizciler mesleklerini icra ederken, bunların en ünlüsü Odysseus *Troia*'nın yıkılışının ardından, yandaşlarıyla beraber denizlerde dolaşıp birçok tehlike atlatmış, macera yaşamıştır. Bir seferinde yanaştıkları bir sahilde karşılaştıkları yerli halkın sorduğu sorular neticesinde, korsanlarla bir tutuldukları ama bundan hiç alınmadıkları anlaşılmaktadır.[72] Çünkü Yunanlılar, korsanlığı şerefsiz bir iş olarak görmüyordu, kendi halkına dokunulmadığı sürece, korsanlık olağan hatta onurlu bir iş kabul ediliyordu, ayrıca, mal alım satımıyla uğraşan bütün denizciler yeri geldiğinde korsanlık ta yaparlardı. Odysseus ve arkadaşları da bu

---

71 Thukydides, **Peleponnesos Savaşı**, i, çev.:Tanju Gökçal, İstanbul, Hürriyet Yayınları, 1976. s.5.

72 Kai Brodersen, **Asteriks ve Roma dünyası**, çev.:Noyan T., İstanbul, Kitap Yayınevi, 2003, s.103,104.

korsanların en yamanlarıydı, zira Homeros'un **Odysseia** adlı eserinde, kadın kaçırma, ganimet olarak silah toplama ve sığır çalma gibi olayları konu alan birçok denizci öyküsü vardır. Agamemnon ve Odysseus gibi soylu erkekler, mal gaspetmeyi, ganimet toplamayı sosyal konumlarına en uygun uğraş kabul ederlerdi.[73]

Küçük Asya kıyılarında hızla artan korsan saldırılarından M.Ö.75'te nasibini alan Gaius Julius Caesar da, korsanlığı bizzat aralarında yaşayarak tanıyan isimlerden biri olmuştur. 25 yaşındayken retorik eğitimi görmek üzere *Rodos* adasına giderken, *Miletos* ile *Halikarnasos* arasındaki *Pharmakussa* adası açıklarında korsanların eline düşmüştü.[74] M.Ö.I. yy.'da Akdeniz'de korsanların hiçbir engelle karşılaşmadan hüküm sürdüğü bu dönemde, ticaret giderek zayıflamakta hatta Roma bile erzak sıkıntısı çekmekteydi. Romalılar bu sorunu uzun yıllarca hiç dikkate almamışlardır.[75] Tarih boyunca ve özellikle ticaret yollarını kontrol eden güçlü bir donanma bulunmadığı zamanlarda Akdeniz bir korsan yuvasıydı. Girintili çıkıntılı yapısı ve sayısız adasıyla Ege'de korsanlık eskiden beri yaygındı ve Yunanistan, kardeş kavgalarıyla her bölündüğünde, akıncı gemiler, adalarda harekete geçerdi.[76] Korsanlık faaliyetleri, M.Ö.II. yüzyıl boyunca ve sonrasında Lykia, Pamphylia ve Kilikia Trakheia'da artmış ve Güney Anadolu sahilleri üzerinde kontrol sağlamak için Romalılar, M.Ö.I. yy.'ın ortalarında önlemler almışlardır. Aslında, M.Ö. 188 yılındaki Apameia Antlaşması'ndan sonra, Hellenistik Krallıkların statüleri değişmiş, Seleukoslar, Toros Dağları'nın kuzeyindeki topraklardan çekilmeye zorlanmış ve Doğu Akdeniz'deki donanmaları küçülmüştü işte bu durum, Küçük Asya'nın güney sahillerinde korsanlık faaliyetlerinin artmasının başlıca nedeni olmuştu.[77] Rodos'un M.Ö.168'den sonra ciddi olarak zayıflaması ve korsanlarla mücadele edemeyecek olması, Seleukos krallarının iktidarsızlığı diğer bir etken olup korsanların, Dağlık Kilikya'dan Pamphylia'ya ve Doğu Lykia'ya kadar kontrolü ele almalarını kolaylaştırmıştır. Suriye'den başlayıp Ege ve Batı Akdeniz'e uzanan ve bu sahillerden

---

73 Kai Brodersen, **a.g.e.**, s.104.

74 KaiBrodersen, **a.g.e.**, s.100.

75 Kai Brodersen, **a.g.e.**, s.103.

76 ErnleBradford, **a.g.e.**, s.190.

77 Murat Arslan,"M.Ö.188 Yılından M.Ö.67 Yılına Kadar Lykia, Pamphylia ve Kilikia, Trakheia Sahillerindeki Korsanlık Faaliyetleri: Nedenleri ve Sonuçları ", **Adayla Dergisi**, s:VI, İstanbul, 2003, s.91.

geçen deniz ticaret yolu, korsanlık faaliyetleri için çok uygundu. Başlangıçta küçük teknelerle denize açılıp, gelip geçen ticaret gemilerini taciz eden ve korsanların sayıları giderek artmış, zamanla daha büyük gemiler kullanmaya ve 'tiran' ya da 'kral' olarak anılan liderlerin etrafında örgütlenmeye başlamışlardır. Bu liderlerin bazıları büyük ün kazanarak tarihte iz bırakacak kadar güçlenmiş ve çok geçmeden, korsanlar Suriye ve Fenike sahillerindeki zengin kentleri ve Ege Denizi'nden geçen ticaret gemilerini yağmalamaya başlamıştır. M.Ö.II.yy.'da, hem korsanlık faaliyetlerinden hem de köle ticaretinden öylesine para kazanır oldu ki; köle ticareti son derece karlı bir iş haline döndü. *Side, Girit, Rodos* ve *Delos* gibi köle pazarları, korsanları gönüllü olarak desteklemeye başladılar. M.Ö.100 dolaylarında, Romalılar Helenistik dönem krallarını yenerek onların güçlerini yok etmişlerdi, bu nedenle Doğu Akdeniz'de bir güç boşluğu meydana gelmiş, bunu da korsanlar doldurmuştur. Korsanlar bu dönemde korsan devletler kurmuşlar ve Akdeniz ve Ege'ye hâkim olmuşlardır. Sonunda, M.Ö.II. yy.'ın sonuna gelindiğinde korsanlık o kadar yaygınlaşmıştı ki, Romalılar duruma el koymak zorunda kaldı. Marcus Antonius'un yaklaşık M.Ö.102'de düzenlediği sefer başarısız olunca, M.Ö.101-99 civarında korsanlığa karşı bir Senatus Consultum yayımlayan Roma, korsanları, Roma halkı ile Romalıların dostlarının ve müttefiklerinin düşmanı ilan etti. Ancak bu yine de Güney Anadolu'daki korsanları yok edemedi bunun üzerine M.Ö. 90-63 yılları arasındaki üç Mithridates savaşı sırasında Mithridates Eupator'un yanında yer alan korsan güçleriyle savaşmaya devam etmek zorunda kaldı.[78] Kilikia proconsul'ü Publius Servilius Vatia, M.Ö.78-74 arasında korsanlara karşı düzenlediği çok sayıda sefer sayesinde, stratejik açıdan önemli olan Lykia'yı, Pamphylia'yı ve Kilikia Trakheia'nın bazı kısımlarını kontrol altına almayı başarmıştır. Buna rağmen korsanların oluşturduğu tehdit büyümeye başlayıp önde gelen Romalılar da korsanların kurbanı olunca; adalar ve kentler ya korsanların korkusundan terk edildi ya da onların eline geçti. *Knidos, Kolophon, İassos, Klazomenai, Notion* ve *Samos* gibi liman kentleri ve ticaret merkezleri talan edildi. Korsanların gücü tüm Akdeniz'de hissedilirken artık deniz yoluyla herhangi bir yere gitmek mümkün değildi ve ticaret durma noktasına

78 Murat Arslan, **a.g.e.,** s.101.

gelmişti.[79] O kadar ki; Roma artık serbetçe ne ihracat ne de ithalat yapamaz olmuştu. Korsanlar, Roma'nın en önemli limanlarını yağmalıyorken, Roma da artık ne Akdeniz'i ve eyaletleri ile limanlarını ne de Appia yolunu denetim altında tutamıyordu. Yolcu, ticaret, savaş ve yük gemilerini yakıyor, yolculuk eden soylu kadınları tutsak alıyorlardı. Hatta Romalılar için hayati önem taşıyan limanları ele geçirmeye başlamışlardı.[80] Durum o denli kötüleşmiş ki, Mısır'dan gelen büyük tahıl gemileri sürekli kaybolduğu için Roma'nın tahıl arzı ciddi bir tehlike içine girmiş, başkentteki yiyecek maliyeti inanılmaz boyutlara ulaşmıştı. Kentlerin yiyecek temininine olan tehdidin en acil sorun olduğunu vurgulayan Plutarchos'un ifadesiyle;

> *"korsanların gücü, Akdeniz'in tüm kesimlerinde hissedildi, bundan dolayı, herhangi bir yere gemiyle gitmek mümkün değildi ve tüm ticaret durma noktasına geldi. Romalıların doğrulmaları ve harekete geçmeleri bundan dolayıydı. Pazarlarında yiyecek azalınca ve kıtlık belirince, denizleri korsanlardan temizlemek için Pompey görevlendirildi."*[81]

Senato, M.Ö. 67'de Akdeniz'i korsanlardan temizlemek üzere bir yasa hazırladı. Gnaeus Pompeius Magnus, Akdeniz'deki korsanlık faaliyetlerini bir kerede ve sonsuza kadar durdurması için, Akdeniz'in tamamını ve 80 km. içeriye kadar olmak üzere sahil şeridini kapsayacak şekilde sınırsız bir yetki ile donatılarak üç yıllığına komutan olarak atandı. Appianus'un verdiği bilgilere göre, *O'nun sayesinde birkaç gün içinde savaş sona erdi. 71 gemiyi zorla aldı, 306 gemi korsanlar tarafından teslim edildi; yaklaşık 120 kent, kale ve korsanların bulunduğu başka yerleri de ele geçirdi. Yaklaşık 10.000 korsan öldürüldü.* Bu başarıdan sonra, M.Ö.63'te eyaletler yeniden düzenlenmiştir.[82] Pompeıus, Cebelitarık'tan başlayan 3 yıllık örgütlü süpürme hareketiyle görevini 9 ayda tamamlamıştır. Aynı sene içinde, Roma'da tahıl fiyatları istikrara kavuşmuş ve ticaretin can damarı denizin her yerinde işler güvenle yürümeye başlamıştır. Bu zafer, Roma'nın belki de en büyük deniz zaferi olmuştur.[83] Pompeius, olağanüstü askeri becerileri ve taktikleri sayesinde kazandığı başarısının büyük bir kısmını, teslim olan korsanlara çiftçi olarak yeni bir

---

79 Murat Arslan, **a.g.e.,** s.98.

80 F.D.Öztürk, "Gnaeus Pompeıus Magnus ve Korsanlık", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:24, İstanbul, Kasım-Aralık 2011, s. 98,99.

81 P.,Souza, "Kilikya Korsanları ve Roma ", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:24, İstanbul, Kasım-Aralık 2011, s.62.

82 F.D.Öztürk, "Gnaeus Pompeıus Magnus ve Korsanlık", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:24, İstanbul, Kasım-Aralık 2011, s.100.

83 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.190,191.

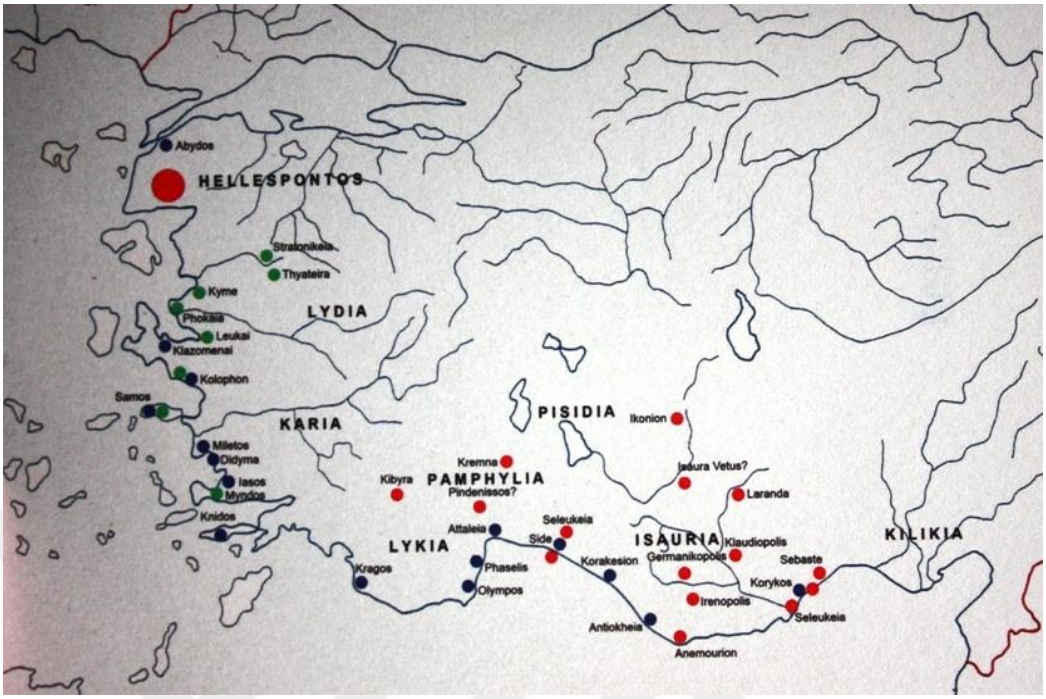
hayata başlamaları için toprak önermesine ve dolayısıyla korsanların denizlere dönmek için bir sebeplerinin kalmamasına borçluydu. Pompeius'un zaferinden sonra, Augustus döneminde korsanlığın sorun olmaya devam ettiği bilinmektedir. Ankara'daki Res Gestae yazıtında, *deniz barışını sağladı ve denizleri korsanlardan temizledi* ifadesi yer almaktadır. Ayrıca, o dönem, yolculuk ve ticaret için Roma ordusu tarafından sağlanan oldukça güvenli ortamın hâkim olduğu Pax Romana diye bilinen barış sürecine tekabül eder.[84]

Deniz kıyılarında kolonizasyon hareketleri aslında dünyayı hem büyültmüş hem de küçültmüştür, çünkü insanlar eskisine göre giderek daha sık birbirlerinin yolunu keserek çıkar alanlarını daraltmıştır. Saldırılardan korunma gereksinimi, insanların bir araya gelerek savunma birlikleri kurmalarına ve böylece şehir devletlerinin doğmasına neden olmuş, bu gelişmeler de, korsanlığın giderek gözden düşmesine yol açmıştır. Buna göre de, iki devlet arasında *asylie* anlaşmaları yapılmaya başlanmıştır. Sylan mal gasp etmek demektir, a-sylie, karşılıklı olarak birbirlerinin mallarını gaspetmekten vazgeçmek demektir. Bu anlaşma gereğince iki devletin yurttaşları, birbirlerinin mallarını gasp etmeyeceklerine, insanlarını da esir alıp esir pazarlarında satmayacaklarına dair karşılıklı güvence vermişlerdir. Ancak, bu ilk korsanlığı önleme çabaları, kayda değer bir sonuç vermemiştir.[85]

---

84 P.Souza, "Kilikya Korsanları ve Roma", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:24, İstanbul, Kasım-Aralık 2011, s.65.

85 Kai Brodersen, **a.g.e.,** s.105.



Şekil 19: (Mavi noktalar) Korsanlık, (Kırmızı noktalar) Haydutluk,

(Yeşil noktalar) Antigonos'un başlıca faaliyet alanları.

Kaynak: Gürkan Ergin, **Anadolu'da Roma Hâkimiyeti, Direniş ve Düzen**,

İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 2013, s.XVII.

Görüldüğü gibi, tarih boyunca özellikle de ticaret yollarını kontrol eden güçlü bir donanma olmadığında Akdeniz bir korsan yuvası olmuştur. Pompeius'un büyük başarına rağmen, M.S.V-VI.yy.'larda korsanlık tekrar canlanmış ve sıkıntılı dönemlerde tekrar sahneye çıkmışsa da, çoktandır Akdeniz'i rahatsız eden bir sorun çözülmüştü. Bu çözümle birlikte, deniz, her biri kara eyaletine bağlı birkaç eyalete bölünmüş ve her eyaletin valisi kendi bölgesinin deniz güvenliğinden sorumlu ilan edilmiştir.[86] M.Ö. II. yy.'ın ortalarında Anadolu'nun güney kıyılarını koruyan Rodos Deniz Birliği'nin dağılmasıyla, korsanlık, *Coracesium* (Alanya)'dan *Seleukeia* (Silifke)'e kadar uzanan sahilde başlayıp kısa sürede komşu bölgelere yayılmıştı. Bu bölgelerin coğrafi yapıları nedeniyle korsanlara yataklık yapması ve kötü ününden dolayı korsan yerine "Kilikyalı" adı kullanılmıştır[87]; zaten Dağlık Kilikya, korsanlar ve eşkiyalar için geçit vermeyen Toroslar'ın sayesinde son derece elverişli bir yapıya

86 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.191.

87 H.Öztürk,"Diodotos Tryphon", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:24, İstanbul, Kasım-Aralık 2011, s.68.

sahipti. Bu dağların ortasındaki birkaç vadiye bölünmüş verimli düzlük gizlenme imkânı sağlarken silahlanmış bölge halkı dağların yamaçlarında ve mağaralarda yaşar, duvar görevi gören etraftaki dağlar sayesinde çevre bölgelere saldırırlardı. Doğu Akdeniz ve Pontos'tan bölgeye gelenler, kazançlı bir iş gördükleri korsanlık faaliyetlerine katılmışlardı.[88] Doğu Akdeniz'in efsanevi korsanlarından biri, Diodotos Tryphon'dur. M.Ö. II. yy.'ın ortalarında yaşayan azılı korsan lideri Diodotos Tryphon, bugünkü Alanya kalesinin olduğu yerde *Coracesium*'u ele geçirerek üs olarak kullanmış, son derece korunaklı bu harekât üssünden korsanları örgütleyerek bütün Doğu Akdeniz sahillerini yağmalamış, kentin adına sikkeler bastırmıştır. Diodotos'un ölümünden sonra takipçileri, *Coracesium*'u kötülüklerin garnizonu haline getirerek, Suriye ve Lübnan ile Ege'nin liman kentlerine akınlar düzenlemeye devam etmiştir. Diodotos'un örnek olduğu bu girişim, M.Ö.I.yy'da tarihe geçecek birçok korsan şefinin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Kral ya da şef olarak söz edilen bu korsanlar arasında bazıları çok büyük bir üne sahip olmuş ve adını tarihe yazdırmıştır. İşte, Zeniketes ve Niko adları tarihe geçecek kadar kötü bir üne sahip bu korsanlardandır.[89] Pamphylia'da birçok kenti ve *Olympos, Phaselis, Korykos*'u zapteden korsan şef Zeniketes, M.Ö. I.yy.'ın başında diğer Doğu Lykia kentlerinde Vatia beyliğini sona erdirecek kadar hâkimiyet kurmuştur.[90] Strabon'un ifadesiyle, "*Korykos korsanlarıyla tanınıyordu."*[91] *Olympos*'ta yaşayan Zeniketes'in egemenlik alanı kıyıda *Phaselis* ve Pamphylia içlerine kadar yayılmıştır. Zeniketes ve akrabalarınca kent, M.Ö.78-77'ye kadar yaklaşık 20 yıl boyunca yönetilmiştir. Roma ordusu *Olympos*'u fethedince kendini korsanların kralı olarak tanıtan Zeniketes**,** M.Ö. I. yy.'da, yenileceğini anlayıp kendini ve ailesini ateşe vererek intihar etmiştir. Korsanlarla işbirliği yapan *Olympos* Romalılar tarafından ağır biçimde cezalandırılmış, yağmalanmış, ne varsa Roma'ya götürülmüş, halkının

88 H.Öztürk, "Diodotos Tryphon", **Aktüel Arkeoloji Dergisi,** s:24, İstanbul, Kasım-Aralık 2011, s.66.

89 H.Öztürk, "Diototos Tryphon", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:24, İstanbul, Kasım-Aralık 2011, s.69.

90 O.Y.Uçkan, "Olympos Bir Korsan Kent, Zeniketes Bir Korsan Kral", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:24, İstanbul, Kasım-Aralık 2011, s.75.

91 Strabon, **Geographica**, xıv.i., çev.Adnan Pekman, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, Antik Kaynaklar Dizisi I, 1987, s.32.

büyük kısmı köleleştirilmiş sonunda kent önemini yitirerek M.S.I.yy'a kadar bir daha anılmaz olmuştur. Strabon, Toros dağları yakınında korsan Zeniketes kalesinin bulunduğunu, tüm Lykia, Pamphylia'yı gördüğünü söyler.[92] *Olympos* (Yanartaş-chimeira), zirvede oluşu nedeniyle hem askeri hem de stratejik bir önem taşımaktaydı. Yaklaşık 14-15 hektarlık bir alanda kurulu kent, aşağı kentten 5 kat daha büyüktü. Likya'da anılan diğer bir ünlü ve güçlü korsan lider Nico'dur. Zeniketes'in çağdaşı olarak faaliyet göstermiştir. Nico da, Romalılarca ele geçirilmiş ve ortadan kaldırılmıştır.[93] M.Ö. 80'de korsan Verres, *Halikarnassos*'ta egemen olmuş daha sonra, Cicero tarafından Senato'da dava edilmiştir.

Korsanlık antikçağ boyunca, ekonomiyi, siyaseti derinden etkilemiştir. Bazı dönemlerde ticaret durma noktasına gelerek Roma İmparatorluğu'nda ekonomik krize neden olmuştur. Ticaretin güvenli bir şekilde yürütülmesi için önemli bir engel oluşturmuş, bu durum güzergâhların seçiminde dikkate alınmıştır. Bununla beraber sürekli korsan saldırılarına uğraması yüzünden *Knidos, Kolophon, Teos* gibi bazı liman kentlerin sönükleşmesine neden olmuştur.

5. Akdeniz ve Ege' de Ana Ticaret Yolları

Tunç Çağı'ndan itibaren deniz ticaretinde, gidilecek limanla ilgili güzergâhı belirleme çalışmalarında, yüzey akıntıları, rüzgârlar, kullanılan gemi tipi ve güvenlik açısından korsan faaliyetleri gibi deniz yolculuğunu etkileyen konular incelenmiştir. Ticareti etkileyen bu duruma değindikten sonra, bu bölümde ana ticaret yollarını ele alacağız.

Deniz ticaretinin gelişmesinde hiç kuşkusuz deniz yolculuğunun kara yolculuğuna göre daha hızlı, daha güvenli ve daha ekonomik olması da etkili bir rol oynamıştır. Roma'nın ünlü yolları her ne kadar askeri amaçlarla yapılmışsa da, ticareti de kolaylaştırmıştır ancak kara yolculuğu her zaman yavaş, tehlikeli ve zahmetli olmuştu, bu nedenle tüm Antikçağ boyunca deniz yolculuğu açık farkla

92 Elif Uğurlu,"Olympos ve Zeniketes'in Kalesinin Lokalizasyonu", **Adalya**, s.:X, İstanbul, 2007, s.89.

93 O.Y.Uçkan, "Olympos Bir Korsan Kent, Zeniketes Bir Korsan Kral", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:24, İstanbul, Kasım-Aralık 2011, s.75

ondan üstün tutulmuştur.[94] Taşıma fiyatları konusunda elimizdeki tek kanıt, uzun bir mal ve hizmet listesindeki fiyatları saptama amacıyla düzenlenen ve M.Ö. IV. yy.'da İmparator Diocletianus tarafından yayınlanan buyruktur. Buna göre, 6-7 km.'lik bir karayolunda buğdayın fiyatının iki katına yükseleceği görülürken, İskenderiye'den Roma'ya yani yaklaşık 1700 mil'lik bir deniz yolcuğunda, fiyatta %16'lık bir artış oluyordu. Taşımanın daha pahalı olduğu Suriye'den İspanya'ya ise bu oran sadece %26'yı buluyordu. Bu durum, yani deniz yolunun kara yoluna oranla karlılığı trenin icadına kadar da sürmüştür.[95] Mal taşınmasında ortaya çıkan bu büyük fiyat farkı, insan yolculuğunda o oranda değildi ama bu da kara yolculuğunun rahatsızlığı ve yavaşlığından dolayı oluşan bir durumdu. Deniz yolculuğu yapmak isteyenler ticaret gemilerine binmek zorundaydılar. İmparator Hadrianus da bu yolu iki kez kullanmıştır.[96] Tarih boyunca, deniz ticaretine ve denizlere hâkimiyetin ekonomik, siyasi, askeri ve sosyo-kültürel açıdan ne denli önemli olduğu defalarca görülmüştür. Bunun yanı sıra, hem askeri faaliyetler hem kentlerin büyümesi ve nüfusun artması sonucu ortaya çıkan yiyecek sağlama sorunları, ticaretin yoğunlaşmasını gerektirmiştir. Bunun bir sonucu olarak, M.Ö.600-545 arasında, Altın çağının doruk noktasına ulaşmış olan Ege- Ion kentleri, yalnızca ticarette değil, ticaretin getirdiği zenginlik, refah ve yeniliklerin yanı sıra mimarlık, sanat, heykeltıraşlık, pozitif bilimler, felsefe ve edebiyat gibi alanlarda da kültürel bir öncülüğe sahip olmuştur.

M.Ö. VIII. yy.'da başlayan kolonileşme hareketleri sonucu yoğunluk kazanan ticaret faaliyetler, Akdeniz ve Ege'de yer alan tüm yerleşmeleri etkilemiştir. Bu yüzyılla beraber yaşanan tüm istila ve iç çekişmelerin yarattığı karmaşanın atlatılması sonucunda birçok alanda hızlı ve kontrollü bir gelişme yaşanmıştır. M.Ö.500'e kadar ki zamanda deniz egemenliğini oluşturan siyasi ve ekonomik temeller Akdeniz'in çeşitli bölgelerinde somutlaşmıştır. Doğal ortam ve Akdeniz'in ortalama rüzgâr ve akıntı koşulları göz önüne alındığında arkeolojik buluntulardan, epigrafik ve edebi kaynaklardan edinilen izlenime göre, daha Tunç Çağı'nda deniz yolculuğunun genellikle kıyıları izleyerek yapıldığı anlaşılmaktadır. Birçok limana

---

94 Richard Wallace, Wynne Williams, **Tarsus'lu Paulus'un Üç Dünyası**, çev.:Z.Zühre İlkgelen, İstanbul, Homer Kitabevi, 2012, s.33.

95 Richard Wallace, Wynne Williams, **a.g.e.** s. 33.

96 Richard Wallace, Wynne Williams, **a.g.e.**, s.35.

sahip Filistin ve Suriye kıyıları boyunca ilerleyerek, Mısır ve Batı Ön Asya'ya bağlanılırdı. Ana deniz yolları, Levant Bölgesinin batısındaki önemli bir yükleme limanı olan *Kıbrıs*, daha sonra Anadolu kıyıları boyunca uzanırdı. Lykia kıyılarından geçtikten sonra Ege'deki *Rodos* adası sıkça uğranan bir limandı, buradan Onikiada'ya, *Miletos* ve *Ephesos*'u geçerek Batı Anadolu kıyılarına ve oradan kuzeye açılırdı. Çanakkale Boğazı'nın girişinde *Troia*, stratejik yönden çok uygun olan konumu sayesinde baskın bir denetleme işlevi üstlenirdi. Karadeniz'e düzenli olarak açılırlardı. Ege Denizi'nde ikinci önemli ana durak *Girit* Adası'ydı. Özellikle Tunç Çağı'nda Ege'ye ve adalarına olan bu yoğun ilginin, deniz yollarının ve duracak ara limanların denetim ve güvence altına alınmasında yattığı sanılmaktadır.[97] Ege bölgesindeki ulaşım güzergâhlarının güvence altına alınması, Minos döneminde *Girit*'te, Myken döneminde Yunanistan'da adalara hükmetmek için itici bir güç oluşturuyordu. Kykladlar'da, Onikiada'da ve Batı Anadolu'da, *Iassos* ve *Miletos*'ta kurulan Minos yerleşmeleri bu türde sıkı bir denetim ağının oluşturulduğunu göstermektedir, bunun önemini anlamak için M.Ö. I.yy.'ın başında Roma Cumhuriyeti'nin yaşadığı bunalım ve olayları hatırlamak yeterlidir.[98] Zira merkezi otoritenin zayıflamasına yol açan korsanlık ve deniz yağmacılığı her zaman limanlardan yayılmış olup, deniz ticaretini etkileyen koşullar arasında karşılaşılan zorluk ve tehlikelerin başında gelmiştir. Genellikle Güney Ege ve Lykia kıyıları yapısal özelliği nedeniyle korsan yuvaları olarak kullanılırdı. Ancak korsan yatağı olarak nam salmış Orta Ege Bölümü'nde yer alan Birgi kasabası da, Antikçağ'dan XV. yy.'a kadar Küçük Menderes ve Birgi çayı yoluyla Ege Denizi'ne açılan bir korsan yatağı olarak tanınmaktadır. Burası aynı zamanda, deniz/nehir yolu ticari işbirliğine de güzel bir örnek oluşturmaktadır. Küçük Menderes'in bir kolu olan *Birgi*'de (Dioshieron) antikçağda kadırgaların seyri mümkün idi. Birgi Beyliği, yarımadayı haraca bağlayan korsanların en acımasız, cüretkâr ve gözü kara olanıdır. Osmanlı döneminde de ticari gemilere saldıran bu korsan beyliğinden ancak mühendislerce nehrin yatağının değiştirilerek suyu da başka yerlere aktarılarak

97 Hartmut Matthaus, **a.g.e.**, s.359.

98 Harmunt Matthaus, **a.g.e.**, s.361.

denizle bağlantısının kesilmesi sayesinde kurtulmuşlardır.[99] Birgi, daha sonraki çağlarda sapa bir yerde bulunmasının ve *Hypaia-Sardes* yolunun, yani Ödemiş yöresini, Bozdağ'ı aşarak Salihli yöresine bağlayan yolun eski önemini kaybetmesiyle sönükleşmiştir.[100]

Bu konudaki ikinci önemli engel, Akdeniz iklim koşullarıdır. M.Ö. VI. yy.'da yaşayan Hekataois'tan beri, Akdeniz halklarının tasviri kıyı şeridini takip etmiştir ve Akdeniz'in Yunan ve Roma dünyası faaliyetlerinin odağında olduğu hemen görülür. Antikçağ'ın siyasal, sosyal ve ekonomik yapısının temel öğeleri dikkatle incelendiğinde Akdeniz'in oynadığı temel rol göze çarpar. Siyasi güç tarımsal temellere sahip unsurların etrafında toplanıyordu. Ayrıca, antik dünyada, deniz ticareti güç ve refahın esası olarak değil ancak soylulara lüks mallar taşıyan bir araç olarak görülüyordu.[101] M.Ö. VIII. yy.'da Suriye'den Mezopotamya'ya uzanan ticaret yollarının yeniden işlerlik kazanmasıyla beraber Fenikeli ve Suriyeli zanaatkârların ürünü olan fildişi, altın ve diğer metallerden yapılan lüks mallar gelmeye başlamıştı. Fenikeliler, M.Ö.800'den önce *Kıbrıs*'a yerleşmişler, sonra batıya ardından da Afrika kıyılarına, Sicilya'nın batısına, Sardunya ve İspanya'ya yayılmışlar, etki alanlarının merkezi ise Tunus olmuştur.[102] Odysseus'un yolculuklarına göre, M.Ö.1000'lerde Ege, izole bir yerleşim gibi gözükmekteydi, fakat sonraları koloniler ve ana kentler arasındaki ticari bağlar bir iletişim ağı oluşturmuştu ve denize ilgi doğal olarak artmıştı.[103] M.Ö. VIII. yy.'ın sonlarında, Hesiodos, **İşler ve Günler** adlı eserinde, denizcilik ve gemiler hakkında hiçbir bilgisi olmadığı halde deniz ticareti için uygun mevsim hakkında tavsiyelerde bulunur. Bu satırlarda gördüğümüz gibi akıntılar ve hâkim rüzgârlar rotaların belirlenmesinde esas rolü üstlenmişlerse de, kıyıların durumu da bu konuda önemli olmuştur; zira bütün bunların yanı sıra, kıyıların özellikleri belli rotaların tercih edilmesinde rol oynamıştır. Akdeniz'in kuzey kıyılarından çok açıkta olmayan ve kötü havalarda gemilere sığınabilecekleri bir

---

99 Sevgi Ünal, "Korsan Çıkmazı", **Anafilya Edebiyat Dergisi**, sayı:84, İstanbul, Haziran 2008, s.26.

100 Bilge Umar, **Lydia**, İstanbul, Ak Yayınları Kültür Kitapları Serisi:4, 1981, s.32.

101 Chester Starr, **Antikçağda Deniz Gücü**, çev.:Gürkan Ergin, İstanbul, Homer Kitabevi, 2000, s.2.

102 Chester Star, **a.g.e.**, s.12,13.

103 Chester Starr, **a.g.e.**, s.13,14.

liman olan, onarım ve ticari imkân sağlayan bazı adalar mevcuttur; bunlar arasında en elverişli olanları Ion denizinde yer alan *Girit, Eğriboz, Naksos, Rodos, Kıbrıs* ve Ege adalarıdır. Bu elverişli coğrafi imkân, buraların sürekli liman olmalarını sağlamıştır.[104] M.Ö. VI. yy.'da yaşamış Karyanda'lı Skylaks'ın, Akdeniz ve Karadeniz antik limanlarıyla ilgili eseri, hem limanlar hem bazı Doğu Akdeniz rotaları ve mesafelerine dair verdiği bilgiler sebebiyle son derece önemli bir kaynaktır. Skylaks'a atfedilen **Periplous** (İskân edilmiş Avrupa, Asya ve Afrika Denizi'nin Çevresindeki Seyr-ü Seferi) adlı coğrafi eser Karadeniz, Akdeniz ve Afrika sahillerindeki yüzlerce kentin tarihi coğrafyası hakkında bilgi verir ve bilinen ilk kuramsal/teorik coğrafya çalışmalarından biri kabul edilir.[105] Ancak metinde M.Ö. IV. yy.'da kurulan kentlere gönderme yapılmış olması eserin bu çağda yaşamış başka biri tarafından yazılmış olma tezini doğruladığından eserin yazarı Pseudo-Skylaks olarak adlandırırlır.[106] M.Ö. IV. yy.'a kadar iskân edilen üç kıtadaki bölgeleri, kentleri, adaları, limanları ve hangi tarzda anakarayla ilişki içinde bulunduklarını ayrıca, bunların soylarını, sayılarını, halklarını, ırmaklarını anlatır. Akdeniz ve Karadeniz'in saat yönünü seyr-ü seferiyle beraber Herakles Sütunları'ndan ileriye denizaşırı Batı Afrika'ya dek olan kıyı kentlerinin birbirlerine olan uzaklıkları ve mesafenin hangi rotada ne kadar zamanda katedileceğini söyler.[107]

Rotaların oluşumunda büyük ölçüde etkili olan doğal koşullar, yeni pazar ve hammadde kaynaklarına bağlı insani seçimler ve ilerleyen liman yapım tekniklerinin de etkisi altında kolonizasyon hareketlerinin sonucunda, ticaretin merkezi dengesi değişmiş, her türlü uygarlık unsuru, Doğu Akdeniz'den önce Batı Akdeniz'e, buradan Kartaca ve Roma Uygarlıkları'na doğru yayılmıştır. Özellikle M.Ö. V.yy.'dan sonra, Doğu Akdeniz Uygarlıkları, tekelindeki sömüren ticari gücünü

---

104 John H. Pryor, **Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş**, çev.: Füsun Tayanç-Tunç Tayanç, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2004, s.41

105 Murat Arslan, "Pseudo-Skylaks:Periplous", **Mediterranean Journal of Humanities** II/I, 2012, s.239,(çevrimiçi) http// www.mediterra.org/wp./20/05/2015

106 Murat Arslan, "Pseudo-Skylaks:Periplous", **Mediterranean Journal of Humanities** II/I, 2012, s.239,(çevrimiçi)http// www.mediterra.org/wp./20/05/ 2015.

107 Murat Arslan, "Pseudo-Skylaks:Periplous", **Mediterranean Journal of Humanities** II/I, 2012, s.239,(çevrimiçi)http// www.mediterra.org/wp./20/05/ 2015.

kaybederek başka hegemonyalar altına girmiştir; bu ticari etkileşim, o dönemde hüküm süren denize kıyısı olan ya da olmayan bütün uygarlıklara, kültürel, siyasi, askeri ve ekonomik açıdan yansımıştır. M.Ö.2. binyılın son yarısında Doğu Akdeniz'de oluşan kültürel çevre, süregelen alışverişin, farklı yönetim ve sosyal yapıda grupların arasında gerçekleşen çok yönlü ilişkilerin, değişik ekonomik olanakların, dinsel-ideolojik düzenlerin bir sonucu olmuş ve Akdeniz bölgeleri arasında düzenli bir ilişki sistemi ortaya çıkmış, bununla beraber deniz ticareti hız kazanmıştır. *Melos* Adası'ndan Yunanistan'a daha Neolitik çağ'da obsidyen taşınırken Kyklad Adaları, Ege dünyasında daha M.Ö. 3.binde gerçekleşen alışverişin odak noktası olmuştur.[108]

M.Ö.500'lerde *Korinthos, Atina, Miletos* ve diğer kıyı şehirleri kısmen de olsa, Sicilya, Mısır ve Çanakkale Boğazı yoluyla Rusya'dan gelen hububata ihtiyaç duyuyordu.[109] İmparatorluk çağında, ticaret yolları daha çok standartlaşmıştır; gemi yolları, İskenderiye'den Doğu Akdeniz'e ve Küçük Asya'ya, kuzeye doğru Yunanistan limanlarına, Selanik'e ve önemi giderek artan Bizans'a yayılırdı. Karadeniz'in etrafındaki topraklardan tahıl ve hammadde ticareti, Sinop üzerinden Bizans'a gelirdi.[110] Bugün Sinop'un amphora çeşitliliği ve zenginliği, kente ayrıcalık kazandırmaktadır.(Bkz. Yük Taşıma Araçları). Arabistan'dan ve Mezopotamya'dan baharat ve lüks eşyalar getiren kervanlar ile Hindistan tüccarları da *İskenderiye*'ye gelirdi. Akdeniz ticaretinin iki ana damarı olduğu görülebilir; bütün yollar, dünyanın en büyük pazarı *Roma*'ya çıksa da, başlıca arz kaynağı, doğudaki ana damar *İskenderiye*'ydi. Asya'nın ve kuzey bölgelerinin hammaddeleri ile Doğu'nun lüks ürünleri burada buluşurdu. Doğu'daki kazanımlarla birlikte Roma'nın çıkarları da, giderek Doğu'ya yöneldi. Doğu'nun eski uygarlıkları, dinleri, lüks malları ve kültürleri, Romalıları oldukça etkileyecekti.[111]

---

108 Hartmunt Matthaus, **a.g.e**., s.335.

109 Chester Starr, **a.g.e.**, s.14.

110 Ernle Bradford, **a.g.e.,** s.191.

111 Ernle Bradford, **a.g.e.,** s.191.

Doğu Akdeniz'de ticari rotalar üzerinde önemli bir konumu oluşturan, büyük gemilere ev sahipliği yapabilecek başlıca limanlar ile **Ege ve Akdeniz'deki ana ticaret hatları** şunlardır: Ege-Batı Akdeniz kıyıları hattında gemilerin uğradığı başlıca limanlar, *Ephesos, Miletos, Kıbrıs, Girit, Rhodos* olmak üzere Yunanistan'dan İtalya'ya ulaşan rota üzerinde *Korkyra* ve *Tarentum* limanları ile *Pireus, Sicilya, Ostia, Kartaca* ve *Leptis Magna* limanları geçiş noktalarıdır. Ege'den batıya Güney Yunanistan'a güvenli bir geçiş olan ve erzak yolunu oluşturan kent *Korinth* ise diğer önemli bir geçiş noktasıdır.[112] Ege-Doğu Akdeniz kıyıları boyunca, *Sidon, Tyrus, Alexandreia, Antiocheia*, limanları başta olmak üzere Güney Anadolu kıyıları önünden Ege'ye çıkacak gemiler önce *Side, Attaleia* (Antalya), *Phaselis* (Tekirova), *Rhodos, Girit, Knidos* (Datça Yarımadası batı ucu), Ege'de başta *Ephesos* ve *Miletos* limanlarına uğrarlardı. Ege-Akdeniz güney kıyıları hattında, *Kıbrıs, Ephesos, Alexandria*, Güney Yunanistan'da *Korinth* gibi limanlar sayılır. Yakındoğu'dan Batı Akdeniz'e ulaşan güney rotasında, *Kıbrıs* ve Mısır limanları kullanılarak *Kartaca* limanına ulaşılmaktaydı. Ege-Marmara-Karadeniz hattı boyunca *Knidos, Miletos, Ephesos* ve *Bosphoros* (Boğaziçi) üzerinden Karadeniz ve Marmara'yı birleştiren *Byzantion* Boğazı, *Sestus* (Yalıkabat-Nara Burnu karşısı), Gelibolu Yarımadası'nın batı kıyısı üzerinden *Dardanos* (Troas Bölgesinde) ve *Kyzikos* (Erdek civarı) önemli geçiş noktalarıdır. Karadeniz'de ise *Amastris, Herakleia Pontike* ve *Trapezus* gelir.[113]

6. Deniz Ticaret Araçları

Akdeniz'de insanlık tarihini kronolojik olarak ele almak, insanoğlunun Minos uygarlığıyla birlikte başladığı denizcilik faaliyetlerini anlatmakla başlar. Ancak su üzerinde yolculuk etme becerisi ve zanaatları büyük ölçüde Doğu'dan geldiği için Fenike uygarlığı da göz ardı edilmemelidir. Girit'teki kazılarda, Minos'luların büyük tüccarlar ve denizciler olduğu, Akdeniz'in bir ucundan öbür ucuna ticaret yaptıklarının ortaya çıkmasına rağmen, Minos gemileri hakkında halen hiçbir şey

112 D.J.Blackmann, "Ancient Harbours in the Mediterranean II"**, Internatıonal Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration**, 1982, s.186,187.

113 D.J.Blackmann, "Ancient Harbours in the Mediterranean I"**, Internatıonal Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration**, 1982, s.104.

bilinmemektedir. Fenikelilerden asırlar önce denize atılan Girit'li denizcilerin denizde seyir yöntemleri ve yaşamları kayıtlara geçmemiştir.[114] Eski Yunanlılar'ın yaşantısı denizle iç içeydi, yerleşim yerlerinin çoğu, yakınında gemilerin demirlemesine uygun bir kıyısı olduğu için seçilmiştir. Yunanlı şairlerin kullandığı pek çok benzetme, onların deniz ve gemilerle olan bu yakın ilişkisini göstermektedir. Bu durum kaçınılmaz olarak teknolojiyi de etkilemiştir.[115] Eski çağ gemileri, Minos Uygarlığı'ndan Bizans'a kadar uzanan dönemde her tipolojide, her çeşit malı taşımada kullanılan amphoralardan, altın, cam, bakır ve kalay külçeleri gibi hammaddelere kadar taşıdıkları yüklerle bize ayrı bir araştırma yelpazesi sunmaktadır. Ayrıca geminin açık deniz yolculuğu yapabilmesi için yapısal uygunluk göstermesi gerektiği gibi; aynı zamanda sığınak, yiyecek, içecek ve su gibi hayati öneme sahip konularda da yeterli olması zorunludur. Bununla beraber rüzgârın yol açtığı umulmadık yer değiştirmelere karşı koyabilmelidir.

a. Ticaret Gemileri/Yelkenliler

Su üzerinde taşımacılığın ilk örnekleri nehirlerde görülmüştür. Mezopotamya'da Fırat ve Dicle'nin kolları hem kayalık ve sığdır hem de rüzgâr ters yönde eser. Bunun için, burada nehir taşımacılığı şişirilmiş postların taşıdığı sallar üzerinde yapılırdı.[116] İç denize yüzyıllarca egemen olan teknelerle akraba olan en erken tekne temsilcilerine M.Ö.3000'de, Mısır'da rastlanır. Bunların bazıları yalnızca Nil için bazıları Kızıldeniz için tasarlanmıştır. Her iki tekne türü de klasik kadırganın öncüsü sayılıp, taşıdıkları asıl yük sığırdır.[117] Nil, iki yönde seyahat etmeyi kolaylaştıra akıntısı ve rüzgârı sayesinde sorunsuz bir yolculuk sağlıyordu. Bölgenin uygun şartları, M.Ö.3500'lerde, Mısırlılar'ın yelkeni icat etmelerini ve denizcilikte ilerlemelerini sağlamıştı. Bu nedenle, en erken yelkenle donatılan gemi tasvirleri, yelkeni icat eden Mısırlılara aittir.[118] Keten yetiştirme, ip yapma ve ipleri keten bez biçiminde örme teknikleri ilk önce Nil Deltası'nda geliştirilmiştir.

---

114 Ernle Bradford, **a.g.e.,** s.59.

115 J.G.Landels, **Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik,** çev.:Barış Bıçakçı, Ankara, Tübitak Yay.,1996, s.145.

116 Herodotos, **Historia**, I, çev.: M.Ökmen, İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 1991, s.194.

117 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.47.

118 Lionel Casson, **a.g.e**, s.34.

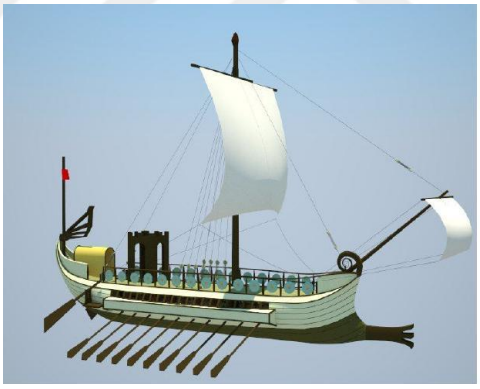
Dolayısıyla dünyada, ilk büyük ve etkili yelkenleri yapanlar da, Mısır'lılardı. Klasik edebiyatta, hem bir giyim malzemesi olarak, hem yelken bezi olarak Mısır keteninin mükemmelliğine birçok gönderme bulunmaktadır. Eski dünyanın ticaret gemilerini ve savaş kadırgalarını yürüten yelkenlerin büyük bölümü, Mısır'da dokunuyordu.[119] Bu sebeplerden dolayı, Mısır'da, gemi yapımında kullanılacak sağlam, uygun ağaçlar olmamasına rağmen, Akdeniz ticareti ile ilgili özellikle Mısır'dan çok sayıda görsel malzeme ve belge mevcuttur. Buna istinaden, Mısır kraliçesi Hatşepsut (M.Ö.1498-1483)'un Punt Ülkesine (muhtemelen Ümit Burnu) ticari amaçla 5 gemi göndererek, mür ağacı reçinesi, fildişi, kozmetikler, birçok egzotik hayvan getirttiği bilinmektedir. Ayrıca, M.Ö. XIV. yy.'a tarihlenen Uluburun batığı, Yunanistan, Mezopotamya, Kıbrıs ve Mısır'dan, bakır, kalay külçeleri, cam, menengiç reçinesi, fildişi, mühürler ve silahlar gibi mallarla dolu olması ile ticaretin ne kadar önemli boyutta olduğunu göstermeye tek başına bile yetmektedir. M.Ö. XII. yy.'ın sonlarında Akdeniz'in büyük kesiminde, meydana gelen yıkımlar sonucu, yaklaşık 200 yıl boyunca Karanlık Çağ hüküm sürmüştür. M.Ö.900'lerde, yazılı kaynakların artmasıyla beraber denizlerde hâkim iki büyük güç karşımıza çıkar: Fenikeliler ve Yunanlılar. Özellikle Fenikeliler, denizcilikteki yetenekleri ve cesaretleri ile ün kazanmış ve Akdeniz'de deniz ticaretinin gelişmesinde büyük bir rol oynamışlardır. Fenike gemilerine ait en erken tasvirler Mısır'lı Kenamun mezarında (M.Ö.1400) görülür. Asur kralı Sennaherib'in sarayından bir kabartmada (M.Ö. VII. yy.) görüldüğü gibi, Fenike gemileri herkesin alanı ekonomik kullanacağı şekilde ayrı katlardaki kürekleri farklı düzenleyerek yapılmıştır, daha derin bir teknenin inşa edildiği gemilerde ustalar büyük ilerleme kaydetmişlerdir.[120] Akdeniz'in kuzey kıyılarında hâkim güç ise Yunanlılardı. Mısır kralı Nekhos (M.Ö.609-593) Fenikeli denizcileri bir keşif gezisi için Cebelitarık Boğazı'nı aşarak Afrika'nın çevresini dolaşmak için göndermiştir. Herodotos, yolculuk boyunca güneşin hep Fenikeliler'in sağında kaldığını yazması bunun gerçekleştiğini kanıtlamaktadır.[121] Deniz, antikçağ uygarlıklarının her zaman temel unsurlarından biri olmuş, teknoloji ve teknikler de uzun süre değişiklik olmadan kullanılmıştır. Ancak M.Ö. VI. yy.'da yeni bir gemi

119 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s. 49.

120 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.60

121 Ernle Bradford, **a.g.e**, s.55 (Herodotos, **a.g.e.**, IV., s.42).

tipinin geliştirilmesi bazı değişikliklere sebep olmuştur; korsanlığın daha da artması bunlardan biridir, bu yeni gemilerle hareket halinde olan başka gemiye rampalayıp zapt etme olanağı doğmuştu. Savaş gemisi olarak inşa edilen bu gemiler, özel girişilen korsanlık seferlerinde de işe yarıyordu, hem daha hızlı hem de manevra kabiliyeti daha fazlaydı. Teknik bakımdan deneyimli korsanlar bireme adını verdikleri bu gemileri, özel gereksinimleri için daha da geliştirmişlerdir. Korsan gemisi olarak kullanılmak üzere inşa edilen ilk gemilere Samaina (yapıldıkları Samos adasına gönderme yaparak) ve Hemiolia adı verilmiştir. Bu gemilerin ortaya çıkmasıyla beraber korsanlar için gemi artık bir silah haline gelmiştir.[122] İki kürekli anlamına gelen biremeler, iki kürekçi güvertesine sahipti. Kürekçi dizilimi; çift sıra halinde 60 kürekçi sağda, 60 kürekçi solda toplam 120 kişidir. Fenikeliler'in etkisi altında Yunanlılar da, ticaret gemilerine iki sıra kürekçi eklemişti. Bireme tipi gemiler Julius Caesar'ın Britanya istilasında Romalılar tarafından çok kullanılmıştır. Daha sonra Biremeler geliştirilerek üç kürekli Trireme tipi gemiler icat edilmiştir.



Şekil 20: Bireme maketi (24X3mt.)

Kaynak: Burak Acar, Sadık Özüm, (çevrimiçi) http//poseidonltd.com.

Roma Bireme, 21/01/2016.

Bugüne dek verilen batık raporlarına göre, gemilerin yapımında ve arma donanımlarında kullanılan pek çok ağaç cinsi bulunmaktadır. Bu batıklarda kullanılan ağaçların, Akdeniz ve çevresindeki 59 farklı bölgeden getirildiği anlaşılmaktadır. Gemi yapımında postalarda, çam, meşe ve karaağaç; kaplamalarda;

122 Kai Brodersen, **Asteriks ve Roma dünyası**, çev.: Noyan T., İstanbul, Kitap Yayınevi, 2003, s.105,106.

genellikle çam veya köknar; omurgada meşe kullanılmıştır.[123] Antikçağ'da, gemilerin omurgalarının, kızaklar üzerinde durabilmesi için genellikle meşeden yapıldığı görülmektedir. Bazı kaynaklarda, iç kısımlarda, dut, karaağaç ve çınar kullanılırken, esnek ve güçlü olması gereken yerlerde kavak ağacının kullanıldığı belirtilmektedir.[124] Theophrastus'a göre, bazı gemi yapım ustaları, triremelere, hafifletmek için, çam ağacından postalar yapmaktaydı.[125] Hafifliği dayanıklılıkla birleştirmek için çoğunlukla çam ve köknar gibi yumuşak ağaçlar kullanılıyor, bunlar Yunanistan'da her dönemde bol olmadığı için, genellikle Trakya ve Makedonya'dan büyük miktarda ağaç satın alınıyordu.[126] Geç klasik dönemde, selvi *(cupresus)* kullanımına rastlanır, zıvana ve kavelata tekniği ile yapılmış antikçağ gemileri için en bilinen, en tanındık ağaç, Türkiye meşesidir (*Quercus Cerris*)'dir. Bu ağaç, kavelataların, ağaç çivilerin, yalancı omurganın ve bu tür işleri yerine getirecek parçaların yapımında kullanılan en ideal ağaçtır.[127] Antikçağda, yine gemi inşasında, kalasları, sağlamlığı ve esnekliği ile en çok tercih edilen ağaç sedir ağacıydı ve Fenikeliler ile yakın ilişki içindeki Lübnan'da bol miktarda mevcuttu.

Yunanlılar ve Romalılar, ticaret gemilerine, yelkenlilere, teknelerinin geniş, derin ve kavisli olmasından dolayı *yuvarlak gemi*, savaş gemilerine de *uzun gemi* demişlerdir.[128] Boyu eninin yaklaşık 4 katı olan ticaret gemilerinin taşıma kapasitesini arttırmak amacıyla kıç ve pruvası yuvarlak yapılmıştı. Bu durum, geminin suya direncini açıkça arttırıyordu.[129] Ticaret gemileriyle ilgili kanıtlar genellikle yazılı kaynaklara dayanır, daha önce de belirtildiği gibi Antikçağ yük gemilerinin nerdeyse tamamı yelkenlidir. Savaş gemilerindeki gibi, yelkenin ve

---

123 A.J.Parker, **Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces**, Londra, Bar International Press, 1992, s.26.

124 Basil Greenhill, **Archeology of the Boats**, Londra, a New Introducy Study, A.and C. B.Black, 1976, s.168.

125 Theophrastus, **Karakterler**, İstanbul, Mitos Boyut Yayınları, 1998, s.73.

126 J.G.Landels, **Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik**, çev.:Barış Bıçakçı, Ankara, Tübitak Yayınları, 1998, s.162.

127 J.Richard Steffy, **Wooden Ship Building and Interpretation of Shipwrecks,** Texas, A/M University Pres, 1994, s.256,257.

128 J.G.Landels, **a.g.e.**, s.154.

129 J.G.Landels, **a.g.e.**, s.151.

küreklerin ticaret gemilerinde bir arada kullanıldığına dair pek kanıt yoktur.[130] Ticari gemilerin küreksiz ve yelkenli olduğu bilinmekle beraber Xenophon bunların rüzgârsız havalarda tamamen işlevsiz kaldığından söz ederek bu bilgiyi doğrular.[131]

Savaş gemilerinin omurgaları için Başan meşeleri kullanılırdı; çünkü bunlar, çürümemeleri, kurtlanmamaları, zararlı otlardan uzak tutulmaları için düzenli olarak karaya çekilirlerdi ve bir savaş gemisi için hız her şeyden önemliydi; bu nedenle sert meşe omurgalar vazgeçilmezdi; ancak ticaret gemileri, tersanelerden aylarca uzak kalmak zorundaydı; genellikle çam bir omurgası olurdu, çam daha ucuzdu ama buna bile tekne sürtündüğünde yumuşak çamı korumak için meşe kaplama bir omurga verilirdi. Sonraları, Yunan ve Roma dönemlerinde, Korinthos kıstağından geçen deniz yolunu düzenli olarak kullanmak zorunda olan ticaret gemileri değişmez bir biçimde meşe kaplama omurgalarla donatılmıştır. Fenikeliler'de bol miktarda sedir ağacı vardır ancak Hezekiel'e göre, bu, gemi yapımında çok fazla kullanılamayacak kadar değerli bir ağaçtır ve direkler için sedir kesinlikle kullanılmamıştır. Fenike savaş ve ticaret gemilerinde, direkler ve küreklerde olduğu gibi çok büyük ihtimalle çam ya da köknar kullanılmıştır.[132] Oysa yukarıda belirtildiği gibi, Landels buna zıt bir görüş olarak, Fenikelilerin daha çok sedir ağacı kullandığını ifade etmiştir. Ancak ağacın değerliliği düşünüldüğünde Hezekiel'in fikri daha doğru görünse de günümüzde Akdeniz dünyasında sedir ormanlarının azalmış olması yüzyıllardır gemi yapımında kullanılmış olmasına bağlıdır. Kürekler, deri ya da ip çevirme sapanlarla tutturuldukları ağaç ıskarmozlarla çalıştırılırdı, tıpkı bugün Akdeniz'deki kürekli teknelerle aynı tarzda olduğu gibi.[133]

Ticaret gemilerinde istingalarla kontrol edilen bir ana direk standarttı, ama daha büyük olan kalyon tipi gemilerin pruvasında ayrıca bir trinketa yelkeni bulunurdu. Savaş gemileri, su emerek çatlamalarını ve deniz kurtları yüzünden tahrip olmalarını önlemek amacıyla karaya çekilebilecekken, ticaret gemileri hantaldı, dolayısıyla suda kalıyorlardı. Gövdenin zarar görmemesi için tekne katrana batırılmış

130 J.G.Landels, **a.g.e.** s.169,170.

131 Xenophon, **a.g.e.**, 172.

132 Ernle Bradford, **a.g.e**., s.51,52.

133 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.98.

keten ya da kurşun levhalarla kaplanmaktaydı. Ticaret gemilerinin büyüklükleri, taşıdıkları amphoraların sayısı veya tahıl miktarı ile ölçülmekteydi. Çok sayıda amphora ile uğraşmak istemeyenler, gemilerine dolia denilen 4000 lt.'lik hacme sahip konteynerler yüklerlerdi. Tahıllar, yaklaşık 35 lt.'lik çuvallarda, sıvılar da dibi ve boynu dar, gövdesi geniş amphoralarda taşınmaktaydı.[134]

Antikçağ'da deniz ticaretinde kullanılan gemilerin tipolojisi, gemi yapım teknikleri, malzemeleri ve ekipmanlarına ilişkin bilgiler araştırılmış, özellikle ticari gemilerin seyrine dair temel bilgiler verilmiştir. Buna göre, Teknenin ilk formları, M.Ö.7190-6540'larda, nehir ve göllerde kullanılan bilinen en eski form, oyma kayıktır. Bunu M.Ö. VI.-V. yüzyıllarda, sallar, deri tekneler ve çömlek tekneler takip eder. Daha sonrakiler bilgiler, kaplama tahtaların birbirine raptedilerek kuvvetli bir kabuk inşa edildiği, sonra iskeletin bu kabuğun içine yerleştirildiğini göstermektedir. Kaplama-önce yöntemiyle yapılan teknelerde üç farklı yol kullanılmıştır: Dikiş tekniği, Yabancı zıvanalı birleştirme, Bindirme kaplama. M.S. II. yy. eski gemi yapımcılığında bir dönüm noktası oluşturur. Artık birleştirmenin önemini azaltarak kabuğun mukavemetini düşürmüş, iskeletin önemini arttırmışlardır. Bu geçiş dönemi, Bodrum Yassıada batığında tespit edilmiştir. Bizans döneminde, iskelet önce tekniğine geçiş yapılmıştır. Günümüzde de kullanılan bu yöntemde, önce omurga ve postalardan oluşan iskelet inşa edilir, sonra plakalardan oluşan bir kaplama bunun üzerine raptedilir. Bu yöntemle, daha gelişmiş ve büyümüş olan armayı taşıyabilecek güçte ve büyüklükte gemilerin inşa edilmesi sağlanmıştır. Serçe Limanı Cam batığının gemi inşa teknikleri açısından önemi, modern bir biçimde inşa edilmiş olduğu bilinen ilk örnek olmasıdır. Akdeniz dünyasında, 1000 yıl önce terk edilen kaplama-önce tekniği, son yıllarda tekrar gündeme gelmiştir.[135]

M.Ö.V. yy.'da yaygın olan, 100-150 tonluk gemilerdi. Helenistik dönemde yelkenli ticaret gemilerinin boyutları, savaş gemileri gibi büyümüştür. Bunların en büyüğü, antik kaynaklara göre, Archimedes'in inşa ettirdiği 1700 tonluk 3 direkli bir

---

134 Lionel Casson, **Antikçağ'da Denizcilik ve Gemiler**, çev.: Gürkan Ergin, İstanbul, Homer kitabevi, 2002, s.111.

135 Ufuk Kocabaş, "Eskiçağda Gemi Yapımı:Kaplama-önce Tekniğinden İskelet-önce Tekniğine Geçiş", **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri**, Mayıs 2004, Bildiriler, İstanbul, Globus Dünya Basımevi, 2005, s. 20-24.

tahıl gemisidir. Roma döneminde ise, kente İskenderiye'den tahıl taşıyan gemilerin kapasitesi 1300 tondan az değildi. M.S. II.yy.'da, Lukianos, Atina'nın Pyraeus limanına demirlemiş 54 m. uzunluğunda, 13 m. genişliğinde bir gemiden söz etmektedir.(Luc. Nav.5) *Gemideki tahılın Atina'daki her boğazı bir yıl boyunca besleyecek kadar çok olduğunu söylediler* diyerek ne kadar büyük bir gemi olduğunu da belirtmektedir.[136]

Aslında görüldüğü gibi, bu kadar büyük gemilerin ortaya çıkmasında, Roma'nın Mısır'dan ithal ettiği tahılın büyük rolü vardı. Roma'nın toplam tahıl ihtiyacının üçte birine tekabül eden 130.000-150.000 ton tahıl, her yıl, Mısır'dan taşınıyordu ve bu nedenle kısa sürede çok yük taşıyacak büyük gemilere ihtiyaç vardı.[137] Gemiler, seyahat mevsimi sınırlı olduğu için yılda en çok iki sefer yapabiliyordu. Nisan başında (hafif yüklerle ya da denge ağırlıklarıyla) yola çıkar, Mayıs başında *İskenderiye*'ye varırlardı. Burada yüklendikten sonra, Temmuz bitmeden 65-70 gün içinde Ostia'ya ulaşırlardı. Eğer yüklerini hemen boşaltabilmişlerse, Ağustos sonunda yeniden sefere çıkıyor ve mevsim sonundan önce İskenderiye'de olabiliyorlardı. Kışı burada geçirdikten sonra ancak yelken açabiliyorlar ve Haziran başında tamamen yüklü olarak *Ostia*'ya varıyorlardı. Fakat taşıma mevsimi boyunca *Ostia*'ya ikinci yolculuk her zaman mümkün olmuyordu, çoğunlukla bir sefer gerçekleştirebiliyordu. Sınırlı zamanda çok miktarda yük taşıma sorunu ancak büyük yük gemileriyle çözülebilmiştir.[138] Bunlar hakkındaki bilgiler aşağıdaki bölümde ele alınmıştır.

M.Ö.490-480 yılları, tüm Yunanistan ve Doğu Akdeniz'de hummalı bir gemi yapım dönemine tanık olmuş, Ionia kıyılarındaki tersanelerde tarihte eşi görülmemiş bir faaliyet yaşanmıştır.[139] Bunların planlarıyla ilgili bilgilerin kaynağı klasik yazarlardır. Tarihçi Thukydides, trireme ve kökeni hakkında bilgi veren ilk yazardır. "*Korithosluların, modern tarza en çok yaklaşan ilk kişiler olduğu söylenir ve*

---

136 Lionel Casson, **Antikçağ'da Denizcilik ve Gemiler**, çev.:Ergin,G., İstanbul, Homer Kitabevi, 2002, s.134.

137 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.133.

138 J.G., Landels, **a.g.e.**, s.183,184, Lionel Casson, **a.g.e.**, s.133.

139 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.95.

triremeler ilk kez Yunanistan'da Korinthos'ta yapılmıştır." der.[140] Thukydides, ilk triremeleri, neden Korinthos'un yaptığını şöyle ifade eder: "*Yunanistan güçlenip gelirleri artınca, donanmalar inşa etti ve denize daha çok önem verdi. Korinthos'lular şimdiki usülde gemi yapan ilk halk olmuştur ve ilk triremeler de Korinthos'ta yapılmıştır.*"[141] İlk Korinthos triremeleri muhtemelen M.Ö. VII. yy.'ın ortalarında inşa edilmiştir ancak geminin tüm donanmalarda standartlaştırılması M.Ö.500 yıllarına denk gelir. M.Ö.500'den M.Ö.300'e dek denizleri egemenliği altına almış ve Roma'nın görkemli zamanlarının tüm filolarındaki en önemli gemisi olmuştur.[142] Denizcilik tarihinde çok önemli bir rol oynadıklarından Yunanlı ve Romalı yazarlar sıklıkla bahsetmiştir. Triremeler, her iki yanda birbiri üzerine gelen üç kattaki kürek sıralarından oluşur ve üçlü anlamına gelir. Sıraların üstte olanı *thranitai*, onun altındaki *zygoi* ve en alttaki *thalamioi* olarak adlandırılmaktadır. Kürekçi sıraları birbirinin tam üzerine gelmediği için yüksek değildir, uzunluğu korunmuştur ama kürekçi sayısı ve tabii, geminin hızı ile manevra kabiliyeti de artmıştır. Triremelerin maliyeti çok fazladır, toplam kürekçi sayısı 170'i bulmaktadır. Pire limanı tersanesinde bulunan bir envantere göre, küreklerin boyu 4,5 m.'yi geçmezdi, Zea limanındaki bir onarım kızağının boyutlarına göre de, triremenin uzunluğu yaklaşık 45 m., gövde genişliği ise 4,2 m. kadardır.[143]

Üçlü sıra halinde sağ ve sol tarafta, eşit olarak oturan kürekçiler dizilidir. Akdeniz havzasında özellikle Fenikeliler, Yunanlılar, Kartacalılar ve Romalılar tarafından kullanılmıştır. Antikçağda önemli bir yeri olan triremeler, Atina'da M.Ö. IV. yy.'da, 15-20 piyade kapasitesindeyken, Roma triremeleri, bu sayıyı 120'ye çıkarmıştır. Gücünün zirvesindeki Atina, filosunun devamlılığı için yılda 20 trireme inşa etmekteydi. Ayrıca, bir trireme için standart mürettebat, klasik dönem boyunca, deniz erleri, tayfalar, trierarkhos (trireme kaptanı), dümenci ve diğer gemi subayları ile toplam yaklaşık 200 kişi kadardı. İlk triremelerde her katta 50 olmak üzere 150 küreğin bulunması, geri kalan 50 kişinin de seyir ve savaş personelini oluşturması muhtemeldir. Kürekçilerin yaşamı, modern standartlara göre akıl almaz boyutta

140 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.95.

141 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.62.

142 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.62.

143 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.96.

zordu. Kürekçiler özgür vatandaşlardan seçilir, köleler kullanılmazdı.[144] Syrakusai tiranı Dionysos'un M.Ö.399 yılında *tetreres* (dörtlü) ve *penteres*'i (beşli) inşa ettirmesinin ardından, Hellenistik dönemde, triremeden daha büyük gemilerin yapımına başlanmıştır.[145] Bunun başlıca nedenleri arasında, bu dönemde kuşatma ve taktik ve makinelerinin (mancınık ve kule) gelişmesi, şehirlerin denizlerden kuşatılmasına ağırlık verilmesi vardır. Ancak Helenistik dönemde, devasa boyutlara ulaşan savaş gemileri, manevra ve hız konusunda çok hantaldı. Bu nedenle, çok daha avantajlı olan eski küçük gemiler, Roma donanmasının ileride bel kemiğini oluşturmuştur. M.Ö.31 Actium deniz savaşı ile Roma, Akdeniz'in tek hâkimi olmuştu. Bu savaşta, donanma, dörtlülerden onlulara kadar uzanan gemilere sahipken, Octavianus'un donanmasında altılılardan büyüğü yoktu ve büyük kısmı daha da küçüktü.[146]Artık Roma donanması gemileri triremenin değişen tiplerine göre düzenlenecektir. İmparatorluk döneminde, Roma donanmasının belkemiğini quinquireme (beşliler) oluşturmaktaydı. Bunlar, iki katlı, kürek başına iki ya da üç kürekçili veya tek katlı, kürek başına beş kürekçili kadırgalardı. Öncüllerinden farklı olarak, düşman gemisine geçişi sağlamak üzere, pruvasına ucunda kanca bulunan bir borda iskelesi yerleştirilmişti. Bu haliyle Roma savaş gemileri daha çok üzerinde savaşılan bir basit platform haline gelmişti. Quinquiremede, kürekçiler dışında, 120 asker bulunuyordu. Diğer bir tip ise, Dalmaçya kıyılarında kullanılan iki katlı, hafif bir saldırı kadırgası olan liburnadır.[147]

Yukarıda söz edildiği gibi, Antikçağ'da yapılmış bazı savaş kadırgalarının ve ticaret gemilerinin ölçüleri şaşırtıcı olmuş, Roma'nın çöküşünden sonra bir daha bu boyutlarda gemiler görülmesi için birkaç asır geçmiştir.[148] Bu devasa gemilere örnek olarak şunlar verilebilir: Mısır kralı IV. Ptolemaios'un M.Ö. III. yy.'da yaptırdığı 130.5 metre uzunluğundaki dev gemiye, Athenaios'un ifadesiyle 7250 kişi bindirilmişti.[149] Kırklı olarak bilinen ve iki pruvalı, iki kıçlı adeta yüzen bir saray

144 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.98.

145 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.83.

146 Chester Starr, **a.g.e.**, s.48.

147 Lionel Casson, **a.g.e.** s.86,87.

148 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.185.

149 J.G.Landels, **a.g.e.**, s.168.

olarak tanımlanan bu dev gemi, nehir için yapılmış göz kamaştırıcı kamaralara sahip bir katamarandı. Bunun kalıntıları 19. yy.'da İtalya'da Nemi Gölü'nde bulunmuştur.[150]

M.Ö. III. yy.'da Siracuzai tiranı II. Hieron'un tahıl taşımak için yaptırdığı üç direkli gemi antikçağın en büyük yelkenlisiydi ve 4000 tondan fazla yük kapasitesi olduğu söyleniyordu. M.S. II. yy.'da ancak, bin tonluk ve daha büyükleri, İspanya'dan *İskenderiye*'ye ve Doğu Akdeniz'e kadar her yerde yaygınlaşmıştı.[151] Archimedes'in gözetiminde inşa edilen bu olağanüstü yük gemisinin ayrıntılı tanımını Athenaios aktarmış, buna göre, 2000 ton civarı ağırlığında yük listelenmiştir.[152] Bu tür gemilere en güzel örneği, yazar Lukianos ayrıntılarıyla yer vermiştir: M.S. II. yy.'da *İskenderiye*'den *Roma*'ya tahıl taşıyan ve kötü hava koşullarından dolayı *Pire*'ye sığınan İsis adlı gemi, 55.5 mt. uzunluğunda, 13.9 mt.'den fazla genişlikte, sintine-güverte arası yüksekliği ise 13.4 metreydi. Ünlü tahıl filosunun bu gemisinin yük kapasitesi, bu rakamlardan hareketle yaklaşık 1200 ton olarak tahmin edilmiştir.[153] Geminin, Atina limanı *Pire*'ye gelişi o dönemde büyük heyecan yaratmış, şehirdeki herkes gemiyi görmeye gelmişti. Bu gemiye yaklaşık olarak 1000 yolcu sığabiliyordu. İmparator Caligula döneminde, bir geminin 1335 tonluk yük kapasitesi vardı ve Mısır Dikilitaşı'nı Roma'ya taşımıştı.[154] İsis, ebatları itibarıyla XIX. yy.'da İngiltere-Hindistan arasında çalışan ticaret gemilerinin en büyükleriyle karşılaştırılabilir. 1000 tonun üzerinde tahıl taşıyabilen bir gemi 1820 yılından önce Avrupa ile Amerika arasında çalışan bir ticari gemisinin taşıdığının üç katını taşıyor demektir. Eğer bu geminin kardeşleri de en az onun kadar büyükse, 80 gemilik bir filo her yıl Mısır'dan Roma'ya 135.000 ton tahıl taşıyabilir. Bu önemli bir saptamadır, zira Antikçağ ve sonrasının büyük tahıl filosunun ortaya çıkmasına neden olan Mısır tahılıdır. Mısır, Roma'nın hâkimiyetine girdikten sonra,

> *"Roma nüfusunu doyuran tahılın üçte biri, yani yılda 135.000 ton tahıl Mısır'dan gelmiştir. Bu kadar büyük bir miktarın taşınması için gelişmiş bir organizasyona ve büyük gemilere ihtiyaç vardı. Acil durumlar dışında Mısır'a yolculuk, havanın güvenilir olduğu Nisan*

150 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.147,148.

151 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.185.

152 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.132,133.

153 J.G.Landels, **a.g.e.,** s.177.

154 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.185.

başı ile Ekim arasında yapılmaktaydı… İskenderiye'den demir alan gemiler bir dönemde iki seferden fazlasını yapamıyordu…"[155]

Ticaret gemileri esas olarak, simetrik karinalı ve asimetrik karinalı olmak üzere iki ana gruba ayrılmaktadır; Karina; bir denizcilik terimi olup, teknenin su altında kalan ıslak, dış kısmıdır ve ticaret gemilerinin büyük çoğunluğunu da bu birinci gruptaki simetrik karinalılar oluşturmaktadır. Mezar stelleri üzerindeki gemi motiflerinden yola çıkarak yapılan çalışma sonucunda, ticaret gemilerinin büyük çoğunluğunu simetrik karinalı gemilerin oluşturduğu anlaşılmaktadır. Bu tip gemilerin, Marmara'da, İonia'da, Ege Adalarında, Batı Yunanistan'da ve Roma'da, M.Ö. II. yy.'dan M.S. II. yy.'a kadar kullanıldığı görülmektedir. Asimetrik karina formuna sahip ikinci grup ticaret gemilerini daha çok Yunanistan ve Roma'da, M.S. II. ve III. yüzyıllarda görmekteyiz. Mezar stelleri üzerinde gördüğümüz gemiler, mezar sahibini kimliği ve mesleği hakkında da fikir vermektedir.

Keten yetiştirme, ip yapma ve ipleri keten bez biçiminde örme teknikleri ilk önce Nil deltasında geliştirilmesi sebebiyle en etkili ve eski yelkenlerin Mısır'da dokunduğuna değinmiştik. Yelkenler, yüzyıllardır ketenden ve öbür liflerden dokunurken kenarları, halatlarla güçlendirilir, fakat ilk zamanlar deriyle bağlanırdı. Bunun için özellikle fok ve sırtlan derileri revaçtaydı, çünkü yıldırımları uzak tuttuğuna inanılırdı. Yelkenler daha az dikkat çekmek için, maviye boyanırdı. Amiraller, imparatorlar, ayırt edici mor veya turuncu renk tercih ederlerdi. Yelkenler süslenirdi, kuyruk dikmeleri çoğunlukla kuğu boynu gibi kıvrılan ve kıçları ince oymalarla süslenen büyük teknelere zenginlik katardı.[156] Bilinen ilk eğreti yelkenleri, Mısırlılar M.Ö.3500'lerde, sazlardan örülerek teknelerin burunlarına yerleştirilmiş bir direğe takılan gerçek bir yelkenle değiştirmişlerdir.[157] Bu dört köşe yelkenler seren diye adlandırılan yatay gönderler ile birlikte direğe basılarak kullanılmaktaydı. Günümüzde kullanılan üçgen biçimli markoni yelkenlerse ancak M.S. XIX. yy.'ın sonu, M.S. XX. yy.'ın başında kullanılmaya başlanmıştır. Yelkenli bir teknenin hareket etmesi için en önemli, hatta olmazsa olmaz faktör rüzgârdır. Modern yelkenlilerde, rüzgâr, direğe basılan ve orsa yakası denilen kısmı sabit olan yelken

155 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.133,134.

156 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.186,187.

157 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.9.

yüzeyinin her iki tarafından geçerek tekneyi hareket ettirir, bu nedenle; tekneler, orsa seyrinde 45 ila 15 derecelik açılarda hareket ederler. Oysa antikçağ yelkenlilerinde, yelkenlerin kare olması ve sabit orsa yakasının bulunmaması nedeniyle böyle bir seyir söz konusu değildir. Bundan dolayı, yelkenin gerilmesi gereken yakalarından biri bu görevi yerine getiremez ve yüzeyin her iki tarafından geçmesi gereken rüzgâr, yelkenin yalnızca bir yüzeyinde hareket eder. Sonuç olarak, M.S. XX. yy.'ın başına dek yaygın olarak kullanılan ilk kare yelkenler yani kabasorta armalı tekneler, rüzgârı en fazla 90 derece açıyla kullanabilmiş ve orsa seyirde hareket edememişlerdir. Rüzgârın yandan alınması ile yapılan apaz seyir, sert havalarda tekneleri bazen gereğinden fazla bayılttığı için çok tercih edilen bir seyir olmamıştır.[158]

Roma İmparatorluğu döneminde (M.Ö.27-M.S.395), standart bir ticaret gemisinin yaklaşık 250 tonluk yük kapasitesi vardı ve yaklaşık 18m. Uzunluğundaydı.[159] M.S. I. yy.'da kullanıma giren gabya yelkeni önemli bir yenilikti. Bir yelken ne kadar yüksek olursa geminin yelken verimliliğinin o kadar iyi olduğu yüzyıllardır gözlemlenmekteydi. Ana serenin yukarısına konulan ve serene dipten tutturulan üçgen yelkenin gelişiyle birlikte, teknenin dengesini bozmadan ve direğin tepesine çok fazla yük bindirmeden büyük bir ek yelken bezi edinmek olanağı olmuştur. Avrupa ve Akdeniz suları, Roma'nın şanlı günlerinde limandan limana düzenli olarak dolaşan bu tekneler kadar etkili büyük kargo gemilerini, XV. yüzyıla kadar bir daha görmeyecekti.[160] Günümüzdeki yelkenli teknelerin dengesi omurgaya bağlanan ve salma denen ağırlıkla sağlanmaktadır, bunun görevi, direkli teknelerin devrilmesini önlemek ve yelkenli seyirlerde rüzgâr kuvvetinin yelkenin üzerine binmesiyle oluşan kayma momentini minimum düzeye indirgemektir. Ancak, Antikçağ'da, teknelerin dengesi safra taşı denen ve teknenin iç kısmında alabandalara yerleştirilen taşlarla sağlanmaktaydı. Genellikle, yumruk büyüklüğünde taşlardan oluşan safraların kenarları, ahşaba zarar vermeyi önlemek için yontulmuştur. Günümüzde araştırması yapılan çok sayıda batıkta, bu safra

158 Yücel Köyağasıoğlu, **Denizin Kanatlı Perileri, Yelkenliler**, çev.:Noyan T., İstanbul, Naviga Yayınları, 2014, s.27.

159 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.185.

160 ErnleBradford, **a.g.e.**, s.185.

taşlarından oldukça fazla sayıda ele geçmiştir. Antikçağ gemilerinde omurgaya yerleştirilen bir salma olmadığı için apaz seyirde, yelkene binen rüzgâr kuvveti ile teknenin yana yatışı artacaktır.[161] Bütün bu nedenlerden dolayı, antikçağ gemilerinin seyirlerinde, yelkenli ticaret gemilerinin okyanus aşırı seferlerinde de kullandıkları gibi, kıç omuzluktan alınan rüzgâr ile yapılan geniş apaz seyri ve arkadan alınan rüzgârla yapılan pupa seyri tercih edilmiştir. Öte yandan, antikçağ gemilerinin hidrodinamik gemilerin orsa seyirde seyretmelerine imkân tanımamaktadır.

Batık araştırmalarında ele geçen bulgulara göre, M.Ö. V. yy.'dan M.S. XII. yy.'a kadar geçen zaman diliminde gemi boyutlarında önemli, büyük değişiklikler görülmemiştir. Kazılardan ve yüzey araştırmalarından ele edilen sonuçlara göre bu gemiler, boyutları itibarıyla, üç sınıfa ayrılmaktadır; buna göre:

1/Küçük Yelkenli Gemiler: 75 tonun altında yük veya 1500 amphora taşımaktadırlar. Bu sınıf gemiler, söz konusu dönemde en çok kullanılan sınıftır.

2/Orta boy Yelkenli Gemiler: 75 ton ile 200 ton arasında değişen yük veya 200 ila 3000 adet amphora taşıma kapasitesine sahiptirler. M.Ö.I. yy. ile M.S.III. yy. arasında kullanılmışlardır.

3/Büyük boy Yelkenli Gemiler: 250 ton ve üzeri yük veya 6000'den fazla amphora taşıma kapasitesine sahiptirler. Çoğunlukla, Roma Cumhuriyeti geç dönemlerinde kullanılmışlardır. Geç İmparatorluk döneminde ise ağır mermer yüklerin taşınmasında kullanılmışlardır.[162]

Sıradan Yunan ve Roma ticaret gemilerinin taşıma kapasitesiyle ilgili günümüze gelen kaynaklar çeşitlidir ve bunların dikkatli yorumlanması gerekir; "*bazı liman kurallarından, 70-80 tondan daha düşük taşıma kapasitesi olan gemilerin bu limanlardaki rıhtımlara yanaşmalarına ve yararlanmalarına izin verilmediği anlaşılmaktadır.*"[163] İmparator Claudius, Roma tahıl stoklarını iyileştirmek için önerdiği devlet sigortasında, en düşük taşıma kapasitesi sınırı tekne

---

161 Yücel Köyağasıoğlu, **Denizin Kanatlı Perileri,Yelkenliler**, çev.Noyan T., Naviga Yayınları, İstanbul, 2014, s.4

162 A.J.,Parker, **Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces**, Londra, Bar International Pres, 1992, s.26.

163 J.G., Landels,, **Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik**, çev.:Barış Bıçakçı, Ankara, Tübitak Yay. 1996, s.181.

başına 65-70 tondur.[164] M.Ö. I.yy.'dan itibaren deniz ticaret yollarına egemen olmaya başlayan büyük ticaret Roma gemilerinin adı **Corbita'**dır. Bunlar yelkenli gemilerdi ve bazıları bir tonu aşmaktaydı.[165] Bu gemi tipine dair ayrıntılı bilgi ve fotoğraf, son bölümdeki ilgili başlıkta verilmiştir (Bkz. III. Bölüm). Ephesos Antik Limanı Canlandırma Projesi kapsamında 2011'de inşa edilerek Pamucak'ta suya indirilen bu gemi önemlidir, çünkü *Ephesos*'un deniz ticaretini simgeleyen ticaret gemisi Roman Grain Vessel, Roma döneminin askeri deniz gücünü simgeleyen savaş gemisi Roman Bireme'dir**.** Her iki geminin, teknik çizimleri ve dönemin mühendislik şartlarına uygun olarak inşa edilmiş örnekleri aslına uygun şekilde bir rıhtıma bağlı olarak sergilenmektedir.

Sonuç olarak, Antikçağ ticari gemilerinin şekilleri, Akdeniz'de Bronz Çağ'ından Bizans dönemine kadar çok önemli değişiklikler göstermemiştir. Antik çağ gemilerinde iki temel gövde çeşidi bulunmaktadır, bunun için, "uzun gemi" ve "yuvarlak gemi" terimleri kullanılmıştır. Uzun gemi, yüksek hızla hareket etmesi için tasarlanmış kürekli bir savaş gemisi veya korsan teknesiydi, devriye görevi ya da uzun yolculuklar yapmak içinse yelkenliler kullanılıyordu. Yuvarlak gemi, nehirlerde ya da limanlarda kürekle hareket eden en küçükleri hariç, yalnızca yelkenle kullanılabilen bir ticaret teknesiydi.[166] Şekilleri arasındaki fark isimlerinin çağrıştırdığı gibidir, boyu eninin 10 katı kadar olan uzun gemi çok dardır. Uzun kıç taraf, bunun kendine ait bir özelliğiydi. Antikçağ gemileri, karaya genellikle kıç taraftan yanaşırlardı. Yuvarlak gemi ise, boyu eninin yaklaşık 4 katı olup çok genişti. Genellikle rüzgâr gücü kullanıldığından ve savaşa katılmadığından mahmuzsuzdu. Taşıma kapasitesini arttırmak için pruva ve kıç taraf geniş ve yuvarlaktı. Tabanı hemen hemen dümdüzdü. Suda ilerlerken böyle bir gövde üzerine etki eden direnç, uzun savaş gemilerine göre açıkça daha fazlaydı.[167] Ticaret gemileri, her ne kadar limanda manevra yapabilmek için bir miktar kürek bulundururlarsa da, normal olarak orta yerlerinde yükselen tek bir direğe çekilmiş tek bir kare yelkenle hareket ederlerdi. Baş ve kıç tarafa daha ufak yelkenler eklendiği olurdu ama bunların önemi

164 J.G. Landels, **a.g.e.**, s.182.

165 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.184.

166 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.55.

167 J.G. Landels, **a.g.e.**, s.151.

ikinci derecede kalırdı. Bazen gabya yelkeni de eklenirdi. Seneca'nın *İskenderiye*'den Caesarea Maritima'ya (İsrail-Kayseri) tahıl getiren gemileri anlatan yazılarına göre, normal olarak bu gemilerde böyle bir yelken bulunur ve pupadan esen rüzgârda kullanılırdı. Bu tür gemiler bir dereceye kadar rota değiştirebilir ama bunu kolaylıkla uygun biçimde yapamazlardı.[168] Bu nedenle İskenderiye'li tahıl gemileri işlerini zorlukla yürütürlerdi. Caesarea Maritima'dan *İskenderiye*'ye kadar gemiler o bölgede sürekli esen rüzgârlarla yol alırlar ve çok rahat giderlerdi. Yaşlı Plinius, normalde 2-3 hafta süren bu yolculuğu, 9 gün kadar kısa bir sürede yaptığını yazarken, İmparator Gaius'un Herodes Agrippa I.'e Brindisi'den geçen yavaş rotayı seçeceğine, İskenderiye'ye dönen bu gemilerden birine binmesini, Filistin'e oradan geçmesini öğütler; çünkü "*bunların çok hızlı giden ticaret gemileri olduğunu, arabacının atlarını sürüp götürmesi gibi yolcularını düze çıkaran becerikli kaptanlarıyla insanı oyalamayan bir yolculuk sağladıklarını"* yazar.[169]

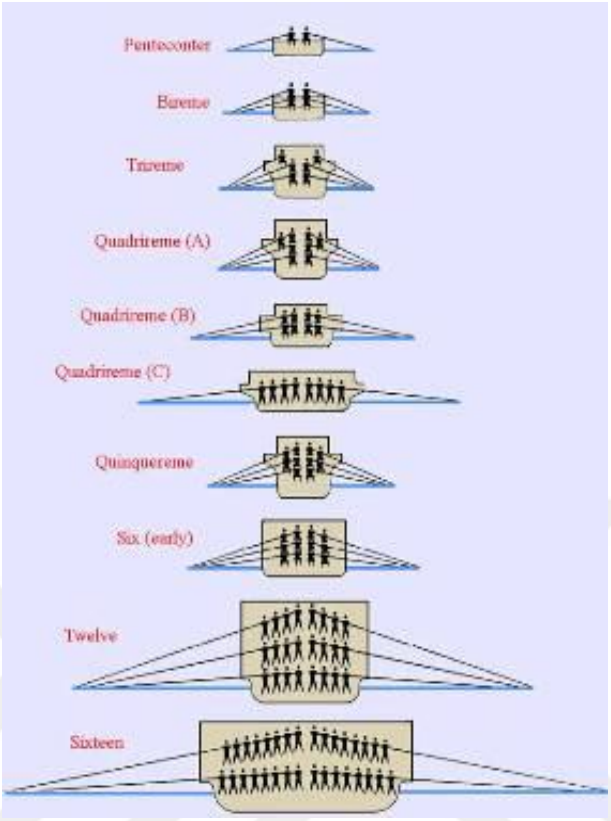
Plinius'tan edindiğimiz bilgilere göre; ilk uzun gemi yolculuğu Philostephanos tarafından Jason'a, Hegesias tarafından Parhalus'a, Ktesias tarafından Semiramis'e, Archemachos tarafından Aegaeas'a yapılmıştır. Bunu takip eden gelişmeler şöyledir: Biremeler, Erythrai'lılarca keşfedilmiştir, Triremeler, Korinthos'lu Aminochles, Quadriremeler, Kartaca'lılar, Quinqueremeler, Salamis'liler, 6 sıralılar Syrakusa'lılar, 10 sıralıdan çok kürekliler Büyük İskender, 50 sıralıdan çoklular, Tryphon lakaplı Ptolemaios Philopator tarafından keşfedilmiştir.[170]

---

168 Lionel Casson, **Antikçağda Seyahat**, çev.:Nalan Özsoy, Ankara, MB Yayınevi, 2008, s. 239-243.

169 Richard Wallace, Wynne Williams, **Tarsus'lu Paulus'un Üç Dünyası**, çev.:Zühre İlkgelen, İstanbul, Homer Yayınevi, 2012, s. 38.

170 Cevdet Bayburtluoğlu, **Erythrai,** Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1975, s.47.



Şekil 21: Kürekçi dizilimleri

Kaynak: (çevrimiçi) http//hellenicaworld.com./rowers, gemiler, 01/05/2017.

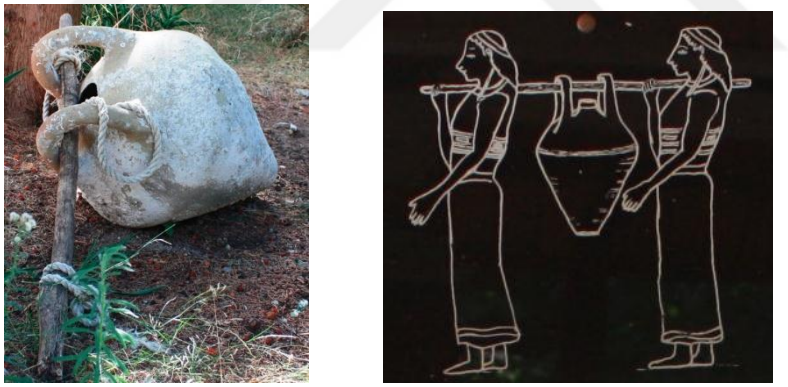
M.S. III. yy.'da Roma İmparatorluğu'nun siyasi ve ekonomik karışıklıklarına, barbar akınları ve peş peşe darbeler eklenince bir zamanların mükemmel donanması çürümeye terk edilir. M.S. IV. yy.'da triremeler, liburnalar ve diğer gemilerden oluşan filolar Akdeniz'den silinmişlerdir. Bizans İmparatorluğu döneminde ise, sahneye çok daha farklı kadırgalar çıkmıştır.[171] Antikçağ denizcilerinin sosyal yaşantılarını ve o dönemde denizcilik için harcanan paraları, M.Ö. III. yy.'a ait bir papirüste görmekteyiz. Zenon, Nil nehrinde gezen teknelerin idaresinden sorumlu olmuştur; notlarında, kaptanlar ile yaptığı yazışmalar, M.Ö. III. yy.'da gemiler ve kaptanlarla olan ekonomik sorunları, konuları ve yapılan harcamaların boyutlarını örneklerle daha ayrıntılı olarak ortaya koymaktadır.

171 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.103.

b. Yük Taşıma Araçları-Amphoralar

Antikçağ'da yüklerin taşınmasına dair bilgileri batıklardan, arkeolojik ve sualtı buluntularından, yazılı antik kaynaklardan, vazo ve duvar resimleri üzerindeki sahnelerden elde etmekteyiz.

Uzun mesafeli yolculuklarda kara ve deniz taşımacılığı yapılsa da, büyük miktarlardaki en ucuz taşıma için en uygun yol deniz taşımacılığıydı ve denizaşırı ticarette en çok kullanılan araç, kolay taşınabilir olmaları nedeniyle amphoralar olmuştur. Farklı dönemlerde birçok bölgede üretilen ticari amphoraların hacimleri, ağırlıkları farklılık göstermektedir. Kısa mesafelerde insanlar tarafından taşınan amphoraların uzak yerlere nakliyesinde arabalar ya da yük hayvanları kullanılmıştır.[172] Kısa mesafede taşıma, insan gücüyle yapılmaktaydı, gerek bir kişi çok ağır olmaları sebebiyle iki kişinin taşımasına uygun şekilde üretilmişlerdir. Bu taşıma şekline ilişkin kaynaklar, figürlü vazolardır. Kulplarından geçirilen iplerin bir değneğe bağlanması yoluyla iki kişi tarafından taşınabilmekteydiler.[173]



Fotoğraf 1: Bodrum Müze Bahçesi'nde bir amphora ve taşıma çizimi.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Limana at arabaları ya da yük hayvanlarıyla getirilen amphoralar geminin dengesi de düşünülürek, kat kat istiflenirdi. En alt sıra yerleştirildikten sonra, üst sıradakiler alttakilerin arasındaki boşluklara sokulurdu, bu şekilde iki veya üç sıra amphora yüklenebiliyordu. Zarar görmemesi için araları ve etrafları, saman ve çalı çırpıyla doldurularak destekleniyordu. Dalgadan etkilenmemeleri için, halatla ya da

172 Ersin Doğer, **Antikçağ'da Amphoralar**, İzmir, Sergi Yayınevi, 1991, s.52.

173 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.58.

kulplarından geçirilen sırıklarla sağlamlaştırılıyordu. Bazen de sivri diplerinin sağladığı imkânla geminin ambarında bulunan ringa balığı kemiğinden veya ağaçtan yapılmış delikli raflara ya da samanlar üzerine yerleştiriliyordu. Bazen ambarların yanısıra güvertedeki uygun alanlara birbirlerine destek olacak şekilde dayatılıyor veya taşlar, filikalar arasında sıkıştırılıyordu. İstifleme sırasında amphoraların daha geniş yüzeylerle birbirlerine temas etmeleri hasar görme riskini ortadan kaldırmaktaydı.[174]



Fotoğraf 2: Bodrum Müzesi'nde bir istifleme örneği.

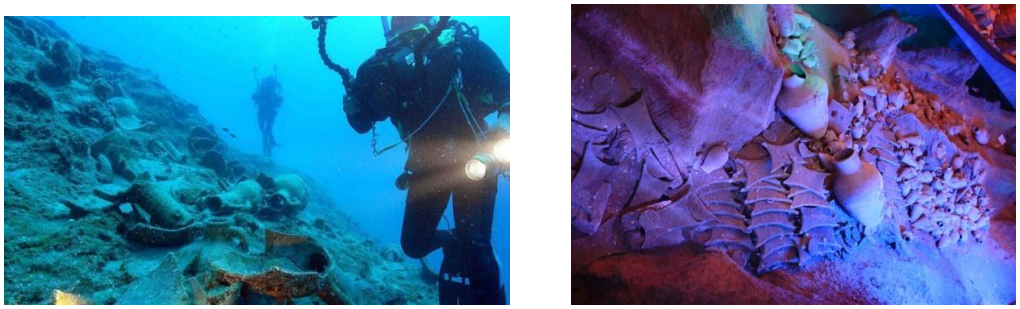
Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Gemi ambarlarında, 50-60 cm. yüksekliğinde kum oluyordu, bu, ambar dibinde bir tabaka ve gemi stabilitesi için safra oluşturuyordu. Dipleri sivri, bazıları çam kozalağı gibi boğumlar taşıyan amphoraların ilk sırası bu kum tabakasına, sivri dipleri gömülerek istifleniyordu. Yarı beline yakın kuma gömülü bu amphora sırasının üzerine sivri dipleri alt sıranın boyun kısımları arasındaki boşluklara girecek şekilde, bir üst sırayı oluşturan amphoralar konuyordu. Açık denizde gemi sallandığında yükün oynamasını engellemek için bu uygulama en güvenli yöntem olarak asırlarca sürmüştür.[175] Amphoralar, kara taşımacılığında yapıları gereği kolay kırılabilecek olduklarından tercih edilmemiş, sıvılar karada "culleus" denilen deri tulumlarda taşınmıştır. Nadiren Anadolu'nun iç bölgelerinde amphoralar ele geçmiş, antik vazolar, at arabalarında taşınan amphoraların da var olduğunu belgelemiştir.

174 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.53,54.

175 Oktay Sönmez, **Knidos**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2007, s.282.

Deniz taşımacılığında yüklerin gideceği yere güvenli bir şekilde ulaştırılması için belirli bir taşıma sistemi düzenlenmişti. Bu taşımacılığın sualtı kanıtlarına dair örnekler aşağıdaki fotoğraflarda görülmektedir.



Fotoğraf 3-4: Deniz taşımacılığının sualtı kanıtları buluntular.
Kaynak: (çevrimiçi)http:www.denizhaber.com/21/03/2017.

Sualtı buluntularının günyüzüne çıkarılmasına dair canlandırma maketleri Bodrum Arkeoloji Müzesi'nden fotoğraflarla aşağıda gösterilmiştir.



Fotoğraf 5: Sualtı kazısında amphoraların yeryüzüne çıkarılması

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.



Fotoğraf 6: Sualtında amphoraların toplanması

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Deniz taşımacılığının en somut kanıtları ve en zengin bilgi kaynağı olan amphoraların çoksayıda örneği bulunmaktadır. Bu bağlamda, Antikçağ'ın bu temel taşıma ve depolama kapları hakkında ayrıntılı bir tarihçe vermek gereklidir. Amphora kelimesi, Yunanca, iki taraflı anlamına gelen "**amphi-αμφι**" ile taşımak anlamına gelen "**pherein**" fiilinden türetilen taşınabilir-"**phoros-φορος**", kelimelerinin birleşiminden oluşur.[176] Kelime kökeni; M.Ö. 2. bin yılda Akha Uygarlığı'nın kullandığı resim yazısı Miken Linear B ile yazılmış tabletlerindeki "amphoreus","amphiphoreus"a dayanmaktadır.[177] Etimolojik olarak iki tarafından taşınan anlamına gelen amphora, uzun yolculuklara dayanıklı, pişmiş kilden üretilmiş, esasen sıvı ve kuru gıda maddelerini taşımak amacıyla kullanılan çift kulplu kap olarak tanımlanır. Daha fazla amphoranın taşınması, formlarının değişiklik göstermesinde önemli rol oynamıştır. İlk örnekleri, *Troia*'da bulunan ve M.Ö. 3. bin yıla tarihlenen amphoraların yoğun olarak kullanılmasına Akdeniz'de ticaretin parlamasıyla birlikte özellikle M.Ö. VIII.-VII. yy.'lardan itibaren başlanmıştır. Deniz ticaretinin gelişmesiyle beraber, uzun mesafe taşıma kaplarının, M.Ö. 2. bin yılda üretimi yoğunlaşmıştır. Ticari amaçlı kullanan ilk uygarlık, Fenikeliler'in atası Kenaanlılardır. Bundan esinlenen Mısır ve Fenikeliler, benzer

176 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.7

177 Serap Yakar, Gürşans Uzala, **Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi**, Muğla, Alternatif Matbaa, 2006, s.21.

kapları şarap için kullanmışlardır.[178] M.Ö. VIII. yy.'da Ege havzasındaki birçok kent, Doğu ve Batı Akdeniz ile Karadeniz kıyılarında birçok koloni kenti kurmuş, M.Ö. VI. yy'a kadar yüzlerce koloni kentin meydana gelmesinin sonucunda ticari hareketlilikte önemli bir artış olmuş, şarap ve zeytinyağı üretimi için yeni pazarlar ortaya çıkmıştır. Bu kolonizasyon hareketlerinin oluştuğu M.Ö. VIII. yy'dan itibaren ilk Yunan ticari amphoraları görülür.[179] Batı Anadolu'da İonia ve Aiolis kentleri, M.Ö. VII. yy'ın ortalarından itibaren kendilerine özgü formlarda ticari amphoralar üretmeye başlamış, Roma ve Bizans dönemine değin devam etmiştir. Bu tarihten itibaren, şarap ve amphora üreten merkezlerin başında Ege adaları ve Batı Anadolu kıyısında *Klazomenai, Miletos, Knidos* gelir. Bu kentler, M.Ö. VI. yy'da şarap ve zeytinyağı üretim fazlalarını kurmuş oldukları kolonilere ihraç etmişler, sonraları, bu tüketici kolonilerden önemli şarap, zeytinyağı ihracatçısı ve amphora üreticisi merkezler doğmuştur; *Phokaia* (Foça) kolonisi *Massalia* (Marsilya) ilk amphoralarını, M.Ö. VI. yy'ın sonlarında üretmeye başlar.[180]



Fotoğraf 7: Bodrum Müze bahçesinden bir grup amphora.

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.

178 Ersin Doğer, **a.g.e.,** s.9,10.

179 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.11.

180 Ersin Doğer,. **a.g.e.**, s.14




Fotoğraf 8-9: Bodrum Müzesi'nden farklı amphora tipleri

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.

M.Ö. V. ve IV. yy.'larda *Khios* amphoralarıyla yapılan şarap ihracatının yayılmasıyla ağırlık Karadeniz kolonilerine kaymıştır. *Herakleia Pontika* (Karadeniz Ereğlisi) ve *Sinope* (Sinop) bağcılıktaki başarıları ve kendi isimleriyle mühürlü amphoralarla dikkat çekerler.[181] Dağlarla Karadeniz arasındaki toprak çok verimliydi. Yunan kolonilerinin buradaki varlığı, sahil şeridinin ekonomisini ve kültürünü Helenistik döneme dek derinden etkilemiştir. Karadeniz'in güvenli sığınak oluşturan doğal limanları çok azdır oysa Antikçağda kurulan yerleşim ve koloniler hep bu doğal limanların çevresinde yoğunlaşmıştır. Bozburun Yarımadası'nın en dar kesiminde yer alan *Sinope* coğrafi özelliği bakımından doğal bir liman kentidir. Hem bölgenin doğal bir liman oluşu hem de Anadolu'nun içlerine kolay bağlanması nedeniyle ticarette her dönemde avantajlıdır. M.Ö. VII. yy. ortalarında *Miletos*'lu kolonicilerin kurduğu kent, sonra bir deniz üssü haline gelerek ticari merkeze dönüşmüş ve *Miletos*'lular Karadeniz ticaretinde söz sahibi olmuştur. Kırım Yarımadası, Ege ve Akdeniz arasındaki deniz ticaretinde önemli bir rol oynayan *Sinope*'ta, 20.000 kadar mühürlü amphora ve kiremit bulunmuştur. Bu rakam bile tek başına Sinop'un Karadeniz'deki en büyük amphora üretim merkezi ve ihracatçısı

181 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.16.

olduğunu göstermeye yeter. Bugün Sinop Müzesi'nde farklı menşeili 650 civarında amphora bulunması tüm bu ticari ilişkileri açıklamaktadır. Bunların yanı sıra sadece 20 km.'lik bir alanda 10-12 civarında atölye ele geçmesi, yaklaşık 167 astynom adıyla beraber 257 çömlekçi ve 75 çömlekçi ailesi bulunması da bunun ne kadar büyük bir endüstri ve markalaşmayı beraberinde getirdiğini kanıtlamaktadır. *Sinope* amphoraları, genellikle havuç formlu olarak tanınsa da, son derece zengin bir çeşitliliğe sahiptir.

M.Ö.V. yy'da Persler'in Ege tahribatından sonra birçok kent şarap ve amphora üretimini durdurmuş, yalnızca kıyıya yakın adalar devam etmiştir. Ege adaları ve liman kentleri için M.Ö. IV.yy., şarap üretimi ve ihracatında altın dönem olmuştur. *Knidos, Kos* ve *Rodos* bu dönemde öne çıkan kentlerdendir. M.Ö. 323'te, Büyük İskender'den sonra askerlerin şarap ihtiyacını karşılamak üzere geniş bağ alanları yaratılmıştır. M.Ö. II. yy. sonu ve M.Ö. I. yy'da Ege'de şarap ve zeytinyağı fiyatlarının düşmesiyle, pazar, İtalya ve Balkanlar'a doğru kaymış, bu durum Batı Akdeniz'de şarap ve amphora üreten yeni merkezlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur.[182]



Fotoğraf 10: Bodrum Müzesi'nden Knidos amphora grubu.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Akdeniz'de ticaretin kapsamını ve gelişmişliğini gün ışığına çıkarması bakımından ayrı bir öneme sahip olan amphoralar, bugün *Roma*'da dünyanın en büyük ticaret arşivlerinden biri kabul edilen Monte Testaccio adında yapay bir tepe oluşturmaktadır. M.S. I.- M.S.III. yy.'lar arasında kullanılarak atılmış amphora

182 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.17

parçalarından oluşan bu çöplük, 20.000 m² lik bir alanda ve 45 mt. yüksekliğindedir. Buradaki, her bir amphora, hangi ürünü içerdiği, ne kadar tartıldığı, nerede ve hangi tüccar tarafından üretildiği, ne zaman *Roma*'ya gönderildiği ve ne kadar ithalat vergisi ödenildiğini gösteren bir yazıtla boyalı veya damgalıydı.[183] Bu nedenle birçok açıdan çok değerli bilgiler, kanıtlar sunmaktadır.



Fotoğraf 11: Monte Testaccio.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.archaeological.org, Monte Testaccio, 11/05/2017.

Böyle bir tepenin oluşması, işlevini tamamlayan ticari amphoraların ikinci kez kullanılmayıp atıldığını da göstermektedir. Ancak yoksulların bunları birkaç kez kullandığı, bazı yazıtlarda boş amphora fiyatları verildiğinden bilinmektedir.

Her bir amphora tipi diğerine esin kaynağı olduğundan, kentler arasındaki ticari ilişkinin en somut kanıtları olmuştur. Ahşap fıçı kullanımının Ege'ye İtalya'dan daha geç ulaşması, ticari amphora üretimini M.S. VII.yy.'a dek devam ettirmiştir. Hıristiyanlık dönemine kadar süregelen amphoralar, M.S. XIV. yy.'da ahşap fıçıların kullanılmaya başlamasıyla tamamen ortadan kalkmıştır.[184] M.S. XIX. yy.'da su taşımada kullanılan çift kulplu testiler, amphoraların son türleri olmuştur. Günümüzde amphoralar halen varlık gösterse de, konteynerler taşımacılıkta amphoraların yerini almıştır. Bugün aynı coğrafi bölge içinde, antikçağ ticari amphoralarından esinlenerek çift kulplu testiler, plastik kaplar yoğun rekabetine rağmen, özellikle kırsal bölgelerde varlığını sürdürmektedirler. Anadolu'nun birçok yöresinde, halk, kendilerine özgü değişik formlarıyla yaşayan testilerin 5000 yıllık

183 (çevrimiçi) https:// www.archaeological.org, Monte Testaccio, 11/05/2017.

184 Ersin Doğer, **a.g.e.,** s.29.

kültürel mirasını halen yaşatmaktadırlar. Burada Gediz nehrinin taşıdığı killerden yapılan **Menemen testisi** örneğinden bahsetmek yerinde olacaktır. Zira Ege'de bağcılık ve şarapçılığa bağlı olarak amphora yapımının gelenekselleşmiş olması yörede çömlekçiliğin gelişme ve devam etme nedenlerinden biridir. Çevrenin çömlek yapımına uygun hammaddeden yani kilden zengin oluşu da diğer bir nedendir. Bu çömlekçiliğin önemi üretiminde kullanılan hammaddenin demir oksit oranı yüksek ve kırmızı renkte olmasıdır. Bazı atölyeler kırmızı renkli hammaddeyi gri renkte diğer bir hammaddeyle %50 oranında harmanlayarak kullanmaktadır. Kırmızı hammaddeye ova toprağı, gri hammaddeye Gediz toprağı denilmektedir.[185] Anlaşılacağı üzere, Amphora geleneğinin, bugün Menemen testisine uzandığı görülmektedir. Günümüzde Menemen çömlekçiliği markalaşarak bir projeye dönüştürülüp kültürel mirasın korunması ve sürdürülebilirliği açısından güzel bir örnek oluşturmaktadır.

Antik kaynaklar, amphoraların, çok farklı amaçlarla da kullanıldığını doğrulamaktadır. Kazılarda çok fazla amphora-mezarın bulunması, çoğunlukla bebek ve çocuk mezarı olarak kullanıldıklarını kanıtlamıştır. Homeros'un **İliada** ve **Odysseia** adlı eserlerinde Anadolu'da amphoraların, hem şarap, bal, zeytinyağı taşımada hem mezar olarak kullanıldığı görülmektedir. **İliada**'da, "*Akhilleus'un zeytinyağı ve bal dolu amphoraları ölü hediyesi olarak Patroklos'un mezarına bıraktığını"* anlatır. Ayrıca, para sandığı, sınır işareti, saksı, kireç taşıyıcısı, soğutucu ve cadde köşelerinde pisuar olarak kullanılmıştır. İdrar taşıyan amphoralardan Plinius ta bahseder.[186] En çarpıcı kullanım alanı ise, iyi bir ısı tutucu olarak ocak, tandır, fırın ve hamam yapılarının duvarları, kiremit olarak çatılar ve atık suyu kanalize etmek üzere kanalizasyon borusu, akustik sağlayıcı olarak tiyatroların, stadyumların duvarları olmuştur.[187] Akustik sağlayıcı olarak Osmanlı döneminde Mimar Sinan tarafından cami kubbelerinde kullanıldığı da bilinmektedir. Aristoteles, oy taşlarının amphoralara atıldığını söyler.[188]

---

185 Sevim Çizer, Füsun Uludinç, "Menemen Çömlekçiliğinin Dünü, Bugünü, Yarını", **Türk Kültüründe Menemen Sempozyumu**, İzmir, t.y., s.93.

186 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.64.

187 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.65.

188 Aristoteles, **Politika**, çev.:Mete Tunçay, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2000, 68.3.

Ticari amaçla üretildiklerinden formları ve hacimleri genelde amphoraları ihraç eden devletin veya tüccarın tescilli markasıydı, bu nedenle, taşıdıkları ürün ya da üreticinin ismini temsil eden markalar taşırlardı ve ait oldukları dönem ve mekâna göre değişiklik gösterirlerdi.[189] Bir amphora ustası kendi isteğine göre amphora üretemezdi çünkü bunlar günümüzde olduğu gibi antikçağda da, Attika-Delos Birliği gibi uluslararası ekonomik anlaşmalar çerçevesinde standartlaştırılmıştır. Bu bakımdan ticarette, Markalama ve Mühürleme önemliydi; kullanılan Grafitto (kazıma) teknikli markalarda[190], satın alanın ve tüccarın isimleri, kapların taşıdığı ürünün fiyatı veya hacmi kısaltılmış olarak belirtilirdi, Yassıada Bizans Batığı'na ait amphoralarda bunun örnekleri görülmektedir.[191] Mühürler, ticari malların kontrolü ve kalitesinin korunmasını sağlamak ve devlet denetimini göstermek amacıyla konmaktaydı. Antik Yunan'da, sistemli mühürleme M.Ö. V. yy.'da *Thasos*'da başlamıştır. Bunu, *Sinope, Herakleia Pontike, Rodos, Kos* ve *Knidos* izlemiştir.[192] Mühürlerde kent ve kent yöneticisinin isimleri ile kentleri simgeleyen semboller yer alırdı. Örneğin *Rodos* mühürlerinde kentin simgesi Güneş Tanrısı Helios büstü ya da gül motifi vardı zaten Eski Yunanca, *Rhodos*'un kelime anlamı *Gül'*dür. M.Ö.III. yy.'a ait kozalak tutamaklı *Knidos* amphoralarında, Knidos Mamülü anlamında *Knidion* yazısı okunmaktadır. Sivri dipleri sayesinde antikçağ boyunca üst üste istiflenerek taşınmışlardır.[193] Genellikle üretim merkezlerinin adıyla sınıflandırılır, merkezlerin çoğu Anadolu kıyıları ve civarında bulunurdu. *Khios* (İstanköy) amphoraları, ikiz kulplarıyla ve yengeç mühürüyle tanınırdı.[194] Karadeniz kolonilerinden *Sinope* amphoraları, çok sayıda üretici aile-mühür görülmesi nedeniyle mühürleme sistemine en güzel örnekleri sunar. Bu amphoralar, M.Ö.IV. ve II. yy.'lar arasında düzenli olarak mühürlenmiş olup atölyeler, çömlekçi aileleri, bunlar arasındaki akrabalık ilişkileri ve üretimin sosyo-ekonomik organizasyonu hakkında çok önemli bilgiler vermiştir. Conovici'ye ait sınıflandırmaya göre, en eski

189 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.113.

190 Ersin Doğer, **a.g.e.**,s.71.

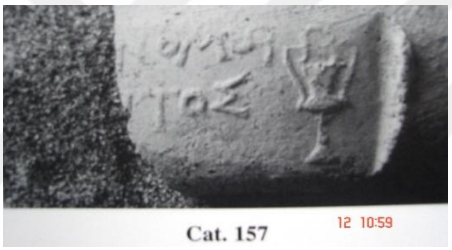
191 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.73.

192 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.75.

193 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.76.

194 Yaşar Yıldız, "Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi", **Aktüel Arkeoloji Dergisi** sayı:5, İstanbul, 2008**,** s. 47.

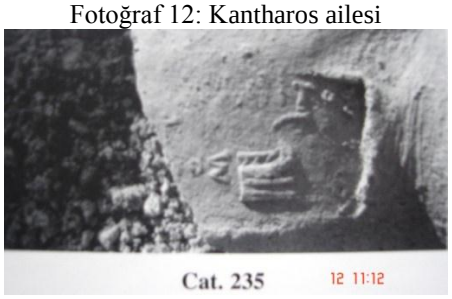
ilk iki astynom Phormion ve Polon'dur. Diğer ilk dört astynom ise, Endemos, Apollodoros, Dıonusıos I, Histıaıos I'dur.[195] Garlan, 167 *astynom,* 256 çömlekçi ve 75 çömlekçi ailesinden oluşan çok zengin bir katalog hazırlamıştır.[196] Mühürler genellikle (3 x 5 cm.) dikdörtgendir. Kulba veya boyuna vurulan mühürlerde 3 öğeye yer verilirdi; *Astynom* (yılda bir seçimle atanan yönetici), Çömlekçi ustası (genelde bu atölye sahibi olurdu), bir Sembol. En sık kullanılan semboller; Yunus üzerinde kartal, kantharos, üzüm salkımı, yılan, çiçek, bereket boynuzu, pruva, çapa, krater, aslan başı, mask, Tanrı başları, Nike, yapraktır. Bazılarını sürekli kullanan aileler, Çiçek ailesi, Salkım ailesi, Kantharos ailesi olarak adlandırılırdı. 72 levhada 639 mühür örneğinin yer aldığı; Garlan'ın katalogundan seçilen en sık kullanılan mühürlerden bazıları aşağıda görülmektedir. Ama hangi aileye ait olduğu bilinmeyen çok sayıda mühür daha bulunmaktadır.[197]



Fotoğraf 12: Kantharos ailesi



Fotoğraf13:Salkımailesi



Fotoğraf 14: Gemi pruvası mührü



Fotoğraf 15: Yunus üzerinde kartal

Kaynak: Yvon Garlan, "Classification des timbres astynomiques de Sinope, Timbres céramiques sinopéens sur amphores et sur tuiles trouvés a Sinope", De Boccard, İst-Paris, I, Presentation et Catalogue, **Varia Anatolica** XV, 2004, s.27-35.

195 N.Conovici, "Les timbres Amphoriques de Sinope", **American Journal of Archeology**, Vol.2, 105, no:3, t.y., s.533-537.

196 Yvon Garlan, "Classification des timbres astynomiques de Sinope, Timbres céramiques sinopéens sur amphores et sur tuiles trouvés a Sinope", De Boccard, İst-Paris, I, Presentation et Catalogue, **Varia Anatolica** XV, 2004, s.27-35.

197 Yvon Garlan, "Classification des timbres astynomiques de Sinope, Timbres céramiques sinopéens sur amphores et sur tuiles trouvés a Sinope", De Boccard, İst-Paris, I, Presentation et Catalogue, **Varia Anatolica** XV, 2004, s.27-35.

M.Ö.IV.yy.'dan I.yy.'a kadar ticari amphora üreten *Sinope*, hem Karadeniz'e hem batıdaki birçok kente satış yapmıştır. Mevcut çok sayıdaki atölyede ele geçen fırınlar, aslına uygun olarak birebir bir amphora fırını yapılmasına esin kaynağı olup Müze Müdürü Tatlıcan'ın çabasıyla Sinop Müzesi'nde canlandırılmıştır. Gerçek boyutlarındaki bu fırın, ziyaretçilere amphoraların nasıl üretildiğini görsel olarak tanıtma imkânı sunmuştur.



Fotoğraf 16: Sinop Müzesi'nde Canlandırılan Amphora Fırını

Kaynak: (çevrimiçi)http//www.sinopkulturturizm.gov.tr/sinop arkeolojimüzesi, 21/03/2017.

Amphoralar, taşınan malın, cinsini, yöresini, kalitesini de belirtirdi, örneğin, *Piccatum Vinum Excell* (Picctea yöresinin kaliteli şarabı), *Amineum Vinum Vetus* (Aminea'nın yıllanmış şarabı), *Olivas Sailtas* (Tuzlu zeytin), *Oliva Nigra Exdefruto* (Üçüncü sınıf şaraba batırılmış siyah zeytin).[198] Bunun yanı sıra, reklâm niteliğinde satın alanların ve satan tüccarların isimleri, kapların fiyat ve hacimleri gibi bilgiler bulunmaktadır. En iyi ticari amphoralar en ince cidarlı ve en geniş hacimlilerdir. Bu oran ne kadar yüksekse, gemiyle yapılan taşımacılık ta o kadar ekonomik olacaktır.[199] Karakteristik özellikleri; kapatılmaya elverişli yeteri kadar dar bir ağız ve dışa taşkın dudak kenarı, taşınan yükü koruyacak dar bir boyun, uzun veya kısa mesafelere taşımaya elverişli düşey ve simetrik kulplar ve dipte malı boşaltmaya yarayan üçüncü bir kulp görevinde ayak ya da tutmaklardır. Taşıyabilecek ağırlık ve yüksekliği aşmaması ve uzak mesafe taşımalarda, verimli olması için yeterli bir hacimde sıvı veya katı yükü taşıyabilmesidir.[200] Genel tanımlama çok yanlış olsa da,

198 Ersin Doğer, **a.g.e.** s.37.

199 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.69

200 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.8.

üretildikleri yerin özellikleriyle tarımsal ihraç ürünlerinin ve üretildiği dönemin ticari ve siyasi koşulları da, formları belirlemede rol oynamıştır. Üretici kentler ve formlar arasındaki bu ilişkiler, hem kent sikkeleri üzerindeki amphora tasvirlerinde hem mühürlerde yeralan ethnikon **(**kent isimleri) ile kendini gösterir.[201] Anadolu kıyılarındaki başlıca gruplar; *Miletos, Knidos, Klazomenai, Erythrai, Kolophon, Kyme, Sinop*'tur. Büyük miktarlarda ve kazançlı bir taşıma için, formlar, şişkin ve bodur gövdelerden, ince-uzun, silindirik ve konik gövdelere doğru gelişim göstermiştir.[202] Yukarıdaki merkezlerin dışında kıyılarımızda, Yalıköy'den Kefken'e, Akçakoca'dan Samsun'a, Giresun'dan Trabzon'a kadar farklı üretim merkezleri bulunmaktaydı. Karadeniz kıyılarındaki en büyük 3 merkez, *Sinope, Herakleia Pontike, Amastris'*dir.

Tüm keramikler gibi fırınlanan amphoralar, pişmiş toprak üretimidir. Bugünkü bilgilerin çoğu Antikçağ metinlerinden edinilse de, amphoraların kendileri sayesinde hangi amaçlarla kullanıldıkları ve ne gibi malzemeler taşıdıkları bilinmektedir. Uluburun, Gelidonya, Taşlık Burnu, Yassıada, Serçe Burnu Cam batığı, Çamaltı gibi gemiler malların ve amphoraların taşınmasıyla ilgili somut bilgiler vermiştir. Sualtı buluntularına göre, yükler gemilere değişik yollarla istifleniyordu. Amphoraların yanı sıra, çuvallar, sepetler, kutular kullanılıyor, yükler halatlarla bağlanarak limana güvenli ulaştırlması sağlanıyordu. Taşınan mallar, kuru ve sıvı yükler olmak üzere ikiye ayrılırlar.

(1) Kuru Yüklerin Taşınması

Taşınan katı yükler arasında, başta zeytin olmak üzere, tahıl, üzüm, balık, erik, şeftali, incir, hurma, kiraz, fasulye, mercimek, bezelye, un ve ceviz, badem gibi kuru gıda maddelerinin bulunduğu bilinmektedir. Yazar Seton Lloyd, **Bir Gezginin Gözüyle Anadolu Uygarlıkları ve Türkiye'nin Tarihi** adlı kitabında, M.Ö.100'de, Pontus'lu Karadeniz'lilerin amphoralara doldurdukları ürünleri şöyle anlatır:

> *"Romalılar zamanında başka ürünler de, örneğin bal ve balmumu, güzel kokulu sakızlar, harbak ve pelin otu gibi çeşitli ecza bitkileri de dış satıma değer görülürdü. Ancak kıyı köylerinde en büyük gelir balık avcılığından sağlanırdı. Orkinoslar yumurtalarını*

201 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s:19,20.

202 Ersin Doğer, **a.g.e.** s.52.

bıraktıktan sonra İstanbul Boğazı'na giderken kolayca yakalanır, tuzlanır, dışarı satılırdı. İtalya gibi uzak yerlerde bunlar çok pahalıya giderdi."[203]

Antikçağ'ın ünlü coğrafyacısı Strabon, *Sinope*'tan çok güzel palamut dalyanları ve çok ileri balıkçılığıyla söz eder. İşte bu balıkların, balıkyağının, ünlü şarabının ve zeytinyağının pazarlamasının yapıldığını amphoralar kanıtlamıştır. Tarihçi Xenophon **Anabasis** adlı eserinde amphoralarla tuzlanmış yunus eti pazarlandığını söyler. Kuru gıdaların bozulmasına neden olan nemi engelleyecek nitelikte amphoralar kullanılıyordu. Çeper yalıtımı bunlardan biridir.[204] Kıbrıs-Girne açıklarında bulunan M.Ö.IV. yy.'a tarihlenen batıktaki amphoralarda badem olduğu saptanmıştır.[205] Kuru gıda maddelerinden zeytinin ve üzümlerin toplanması ve sıkılan yağın amphoralara doldurulması gibi işlemlerde at arabalarının ve eşeklerin kullanıldığı bilinmektedir. Katı yükler limana insan gücüyle, eşeklerle veya at arabaları ile taşınmış olup, gemilere insan gücüyle yüklenmiştir. Meyvelerin, zeytinin ve üzümlerin toplama aşamasında sepetler içinde taşındığı bilinmekte ve canlandırma resimlerinde de görülmektedir. *Olivas Salitas* (Tuzlu Zeytin), *Oliva Nigra* (Siyah Zeytin), *Oliva Nigra ExDefruto* (üçüncü sınıf şaraba batırılmış siyah zeytin) markalarda belirtilmiştir. İsviçre'de içinde kömürleşmiş zeytin çekirdekleri bulunan bir amphora bu taşımacılığın bir örneğidir.[206]

Tanıtıcı markalar, üzerinde, Cerasa (kiraz), Mella (Bal), Fabae (Bakla) gibi gıdalar yazarken, birçok Romalı yazar, üzüm, erik, şeftali, mürdüm eriği, incir, hurma (İsviçre'de ele geçen bir Roma amphorasında bulunan), fındık, biber, fasulye, mercimek, hububat, un, mısır zikreder.[207] Mısır hiyeroglif metinlerinde, tereyağı, bal, hububat, baklagiller, tuzlanmış balık, kurutulmuş kümes av hayvanlarının etleri, peynir, göz boyası, Arap tutkalı, badem, ceviz gibi ürünler sıralanmaktadır.

Tahıllar çuvallarda taşınırdı. Tahılın gemilerde kuru saklanması kesinlikle zorunluydu. Aksi takdirde, mal ıslanırsa hem ziyan olur hem de şişen tahıl, geminin güvenliğini tehdit ederdi. Bu nedenle, tahıl gemi ambarı içinde belirli bir yükseklikte,

---

203 Seton Lloyd, **Türkiye Tarihi:Bir Gezginin Gözüyle Anadolu Uygarlıkları,** çev.: Ender Varinlioğlu, Ankara, Tübitak Yayınları, 1989, s.198.

204 Ersin Doğer, **a.g.e.,** s.39.

205 Ersin Doğer, **a.g.e.,** s.36.

206 Ersin Doğer, **a.g.e.,**s.37.

207 Ersin Doğer, **a.g.e.,**s.38

sintine suyu almayacak biçimde istiflenmeli ve ambar ağızlarının su geçirmez olması gerekiyordu. Tahılın şişip geminin dengesini tehlikeye sokmaması için önlemler alınırdı.[208] Tahıl, genellikle yaklaşık 35 lt. hacmindeki çuvallarda, taş veya metal gibi ağır yükler sintenin hemen üzerindeki zemin üstüne yerleştiriliyordu.[209] Cam gibi nadir malların sepetlerle taşındığı görülmektedir. Aşağıdaki Serçe Limanı Batığında bu örnekler açık olarak görülür.



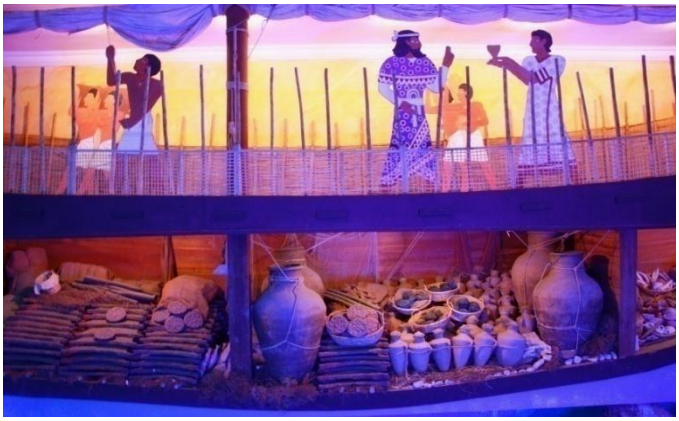
Fotoğraf 17: Serçe limanı Batığı'nda, sepetlenmiş cam eserler, çuvallar ve taş maddelerin bir arada istiflenmesi.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Maden levhaları düzenli bir şekilde birbirine halatla bağlanmış olarak ambarlarda taşınmıştır. Arkalarında taş parçalarının ve çuvalların yerleştirildiği ambarda amphoraların da bağlandığı Uluburun'da, küçük ürünler ufak sepetlerde korunaklı şekilde istiflenmiştir. Bu yükleme sisteminin belirli bir düzen içinde ve her şeyin güvenli olarak ulaştırılmasını sağlayacak hesapların yapıldığı anlaşılmaktadır. Bodrum Müzesi'nde çektiğimiz tüm fotoğraflarda bu durum açıkça görülmektedir.

208 Richard Wallace, Wynne Williams, **a.g.e.**, s.37.

209 J.G. Landels, **a.g.e.**, s.182.



Fotoğraf 18: Bodrum Müzesi'nde Uluburun Gemisi'nde malların istiflenişi

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.



Fotoğraf 19: Sepetlerin, değişik ürünlerin, amphoraların limanda taşınması.

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.





Fotoğraf 20-21: Bodrum Müzesi'nde yüklenmiş gemi ambarları

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.



Fotoğraf 22: Bodrum Müzesi'nde bir çizim: Yüklerin taşınması

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.

Fotoğrafta maden külçeleri, taş yükler, amphoralar, irili ufaklı malların elden ele yüklenmekte olduğu birbirlerine halatlarla bağlanarak güvenliğinin sağlandığı görülmektedir.

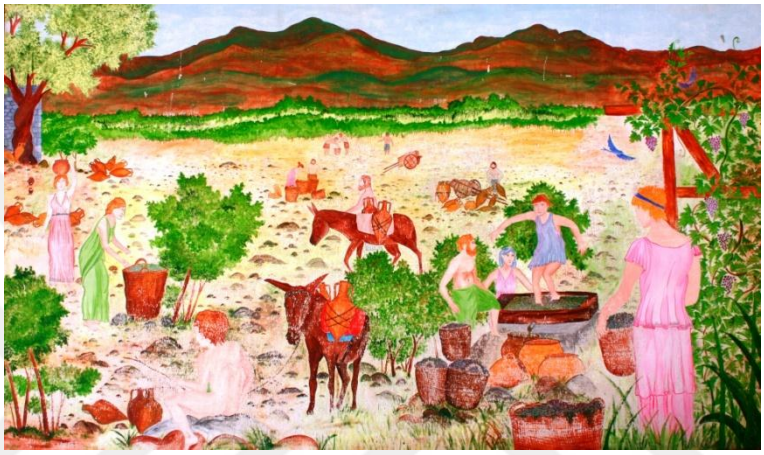
(2) Sıvı Yüklerin taşınması

Antik kaynaklar ışığında amphoralarla taşınan sıvı yükler arasında başta şarap ve zeytinyağı olmak üzere, bal, su, süt, balık yağı ve sosları gibi sıvı gıda maddeleri olduğunu bilmekteyiz. Sıvılar da çoğunlukla dibi ve boynu dar, gövdesi geniş amphoralarda yükleniyordu. Bu konudaki en eski yazılı belge, Suriye'den ballı şarap getirildiğini söyleyen Firavun Tutmosis'in yıllıklarıdır; Mısır hiyeroglif metinlerinde amphoralarla taşınan yükler arasında şarap, zeytinyağı, bira, süt gibi farklı ürünler sayılmaktadır.[210] Xenophon **Anabasis** adlı eserinde amphoraların tuzlanmış yunus eti ve yağı ile şarap taşımada kullanıldığını söyler.[211] Herodotos amphoralardan bahsederken "*ölçü birimi olarak* (Herodotos i, 70), *çölde gezen koruma birliklerine su* (Herodotos iii, 6), *ve zift taşımak amacıyla"*(Herodotos iv, 163) kullanıldıklarını söylemektedir. Herodotos'a göre, "*Fenike'den şarap getiren Mısır'da, şaraplar getirildikleri amphoralarda saklanmak zorundadır. Demarkhos adlı her yerel yönetici bu testileri toplayıp Memphis'e göndermekle yükümlüdür. Bu amphoralar*

210 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.33

211 Xenophon, **Anabasis,** v, 4.28; vı, 1.15.

sonradan su ile doldurulup, Suriye çölünü geçecek olan koruma birliklerine verilmektedir."[212] Euripides, **Kykloplar** adlı eserinde Kykloplar'ın mağarasında ağzına kadar süt dolu amphoralar olduğundan söz etmiştir. Sepetlere doldurulan üzümlerin toplanması, ezilmesi gibi işlemleri gösteren aşağıdaki panoda kadınların da toplama, taşıma ve yükleme işlerinde çalıştığı, taşımada eşek gibi hayvan gücünden yararlanıldığı görülmektedir.



Fotoğraf 23: Bodrum Müzesi'nde yükleme ve taşıma sahnesi.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Çoğunlukla zeytinyağı ve şarap gibi sıvıların taşınmasında kullanılan bazı amphora tipleri Roma döneminde değişik nitelikli malların yüklenmesi için üretilmiştir, boya-yazılarda, *Sum Vetus Vbaeter* (Ben Baeterra'nın 5 yıllık şarabıyım), *Amineum Vinum* (Aminea'nın yıllanmış şarabı) gibi tanıtıcı markalarla belirlenmiştir.[213] Çok pahalı olan Garum'un kaliteleri de farklıydı, *Picti Garum, Liquamen, Halex, Muria* olarak geçen balık soslarının taşınması için özel tip amphoralar üretilmiştir.[214]

Bu sıvı yüklerin taşınmasında kullanılan kapların sıvıları sızdırmaması, havayla temas etmemesi ürünlerin kalitesini korumak önemliydi. Aksi takdirde, denizaşırı ticaret imkânsız olurdu. Gözenekli bir yapıya sahip olduklarından yalıtım kaçınılmazdı. Özellikle sıvı maddelerin taşınmasında sızdırmazlık sağlamak üzere amphoraların iç çeperlerine koyu kıvamlı zift, katran ya da özellikle şarap

212 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.35.

213 Ersin Doğer, **Antikçağ'da Amphoralar**, İzmir, Sergi Yayınevi, 1991, s.37.

214 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.38.

amphoralarında reçine gibi yalıtım sağlayıcı maddeler sürülmekteydi.[215] Kabın dış yüzeyine sürülen firnis ile kireç dış yalıtımı sağlamaktaydı. Kireç fırınlamadan sonra katılaşarak amphoranın sızdırmaz bir yapıya kavuşmasını sağlıyordu.[216] Uzun deniz yolculuklarında taşınanların bozulmaması, şarabın sirke olmaması için uygulanan çeper yalıtımı tek başına yetersizdi, bu nedenle amphoraların ağızları, mantar, balmumu ve reçine ile hava almayacak şekilde kapatılırdı. Bunda çiğ kil tıpalar ya da pişmiş toprak kullanılıyordu. Şarap amphoraları çiğ kille tıpalandığında, şarap ile kilin birbirine temas etmemesi için araya bir kumaş parçası ya da asma yaprakları konulurdu. Mısır mezarlarındaki amphoraların tıpalarında bulunan asma yaprağı ya da kumaş izleri bunu doğrulamaktadır.[217] Çiğ kil tıpalara göre daha çok kullanılan pişmiş toprak tıpalar kenarlarından sızıntıları önlemek için çamurla kapatılır bazen mühürlenirdi. Amphoraları kapatmak için kullanılan diğer malzeme, bugün de kullanılan, mantar meşesi ağacının kabuğundan elde edilen mantarlardı. İlk kez M.Ö. III. yy. başlarında rastlanan mantar tıpalar, su, yağ ve diğer sıvıları geçirmemeleri nedeniyle, her dönem kullanılmışlardır.[218] Akdeniz ikliminin hüküm sürdüğü ülkelerde ve özellikle İspanya ve Portekiz'de yetişen mantar meşesi *(Quercus suber)*, M.Ö. 79-63 yıllarında fıçı benzeri kaplarda tıkaç olarak kullanılmıştır.[219] Plinius eserinde, bunun için, reçine ve balmumunun kullanıldığından da bahsetmektedir.

---

215 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.39.

216 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.39.

217 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.44.

218 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.46.

219 Selma Güven, "Şarap Şişelemede Kullanılan Mantar Tıpa ve Alternatifleri" **Türkiye 9. Gıda Kongresi**, Bolu, 24-26 Mayıs 2006, s.230, (çevrimiçi) http//www.gidadernegi.org, 11/01/2017.



Fotoğraf 24: Bodrum Müzesi'nde amphora yüklü gemi canladırması.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Görüldüğü gibi, M.Ö. 3. bin yıldan, M.S. XIV.yy'a kadar geçen dönem boyunca, deniz taşımacılığının temel taşı olan amphoralar, günümüz sualtı kazı ve batık araştırmaları sayesinde kullanıldıkları çağın aydınlatılmasında her açıdan en güvenilir kanıtlardır. Özellikle batıklarda farklı eserlerle bir arada bulunmaları sayesinde, onları taşıyan geminin nasıl bir rota izlediğini, batığın hangi döneme ait olduğunu, hangi kentler arasında ticari ilişki bulunduğunu göstermesi bakımndan önemli rol oynamaktadır. Formları, nerede ve hangi dönemde üretildiklerini, ne taşıdıklarını gösterirken, marka ve mühürler, dönemin yöneticisinin, amphora ve şarap imalatçısının isimleri ile amphoranın hacmi gibi önemli bilgiler vermektedir. Yine de, amphora tiplerinin çeşitliliği, zaman zaman sınıflandırma yapılmasını zorlaştırmaktadır.

Antikçağ ticaretinin günümüze gelen bu tanıkları, bugün trol avcılığı, batık alanlarına yapılan kaçak dalışlar ve bunların yetersiz denetimi nedeniyle gittikçe zarar görmekte ve yok olmaktadır. Denizlerimizde daha ele geçmemiş çok sayıda batık ve yükü olduğu düşünüldüğünde, Bilim adamlarınca geçmişi aydınlatacak bu somut ve değerli eserlerin yok olması engellemeli ve gelecek nesillere, zamana yenik düşmemiş biçimde kazandırılmalıdır.

7. Antikçağ Denizciliğinde Ticareti Yapılan Mallar

Akdeniz ve Ege'de ticareti yapılan başlıca mallar arasında, zeytinyağı, şarap, tahıl, baharat ve bitkisel ürünler, şifalı otlar, madenler ve kayaçlar arasından mermer, bakır, demir gibi metaller ile değerli ve yarı değerli taşlar, keramik ürünleri, gemi yapımında kullanılmak üzere ahşap ve kereste, reçine gibi orman ürünleri, bal, incir, üzüm, zeytin gibi tarım ürünleri, dönemin entelektüel birikimini oluşturan eserlerin yazıldığı papirus ve parşömen, hayatın her alanında kullanılmak üzere köleler, bunun yanı sıra parfüm gibi kozmetik ürünler, cam ürünler, tekstil ürünleri yer almaktadır. Yukarıda ayrıntılı olarak anlatılan taşıma ve depolama kapları amphoralar, sualtı ve arkeolojik buluntular, antik metinler bu ürünlerin ticaretini kanıtlamıştır.

Anadolu gerek yerüstü gerekse yeraltı kaynakları bakımından yüzyıllarca üzerinde yaşayanlara refah bir yaşam sunmakla kalmamış üretim fazlası olan birçok mal ihraç edilmiş ve Romalılar'ın bu topraklara egemen olmasıyla birlikte acımasız bir sömürüye maruz kalmıştır. Ünlü hatip ve devlet adamı Cicero, *"Anadolu, topraklarının verimliliği, ürünlerinin çeşitliliği ve ihraç mallarının bolluğu açısından birçok ülkeyi geride bırakır"* diyerek bu konudaki gerçeği doğrulamaktadır. *"Romalılar, ülkelerine gemiler dolusu mal taşımakla kalmamış, artan işsizlik karşısında emekli askerlerini kitleler halinde Anadolu'ya getirmiş ve çok sayıda koloni kentler kurmuştur."* Şair Hermippos'un (M.Ö.450) dizelerinde, "*Hellespont'tan uskumru ve herçeşit tuzlanmış balık türleri, Thessalia'dan tuz, Mısır'dan yelkenler ve kitaplar için papirus, Suriye'den günlük, Afrika'dan fildişi, Rodos'tan kuru üzümler ve kuru incirler, Paphlagonia'dan kutsal meşe palamudu ve parıldayan bademler, Finike'den hurma ve en iyi buğday unları*" diye sıraladığı bu zenginlik en güzel şekilde dile getirilmiştir.[220]

Bu bölümde söz konusu temel ticaret mallarını birer başlık altında ayrıntılı olarak ele alarak bunların ekonomi ve ticaretteki önemini vurgulamayı amaçlıyoruz.

220 Serap Yakar, Gürşans Uzala, **a.g.e.**, s.60.

a. Bitkisel Gıda ve Yiyecekler

(1) Zeytin ve Zeytinyağı

"***Olea prima ominum arborum***": Roma'lı Tarım yazarı Columella (M.S. I.yy.), "*Zeytin insanlığın ilk ağacıdır*" sözü ile zeytinin anlam ve önemini çok güzel ifade etmiştir.[221] Başka bir deyişle, "*Zeytin ağaçlar arasında birincidir*" diye çevrilen, Adatepe Zeytinyağı Müzesi'nde yer verilen bu ifade, aşağıdaki fotoğrafta görüldüğü gibi, ürünün Antikçağ'dan beri taşıdığı değeri vurgulamaktadır. Bu bölgede, günümüzde zeytincilik halen birinci geçim kaynağıdır.



Fotoğraf 25: Adatepe Zeytinyağı Müzesi.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Yunanca *elaia,* Latince *olea* isim kökeninden gelen zeytin, oleaceae familyasından olup boyu 2 ila 10 mt. arasında değişen bir Akdeniz bitkisidir.[222] Zeytinin anavatanı konusunda farklı görüşler olsa da, ilk kez M.Ö. 4000'lerde Samiler'in ıslah ettiği bir kültür bitkisi olduğu düşünülmektedir.[223] Zeytin ağacı, yazları sıcak ve kurak, kışları ılık ve yağışlı geçen Akdeniz ikliminin, bütün

---

221 Mehmet Ali Göktaş, "Zeytin ve Zeytinyağının Türkiye Ekonomisindeki Rolü", Basılmış Doktora Tezi, Ege Üniversitesi, İzmir, Ege Bölgesi Sanayi Odası Yayınları, 1966, s.3.

222 R.Dara, **Sofralara Geldi Bahar, Baharatlar, Kokulu Otlar Yerel Evrensel Tatlar**, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2010, s.473.

223 Jared Diamond, **Tüfek, Çelik, Mikrop**, çev.:Ülker İnce, Ankara, Tübitak Yayınları, 2008, s.151.

ayrıntılarıyla sınırlarını çizen en karakteristik bitkisidir.[224] Bu bölge medeniyetinin sembolüdür. Bu ağacın ilk kez Anadolu'dan çıktığı sanılmaktadır. Bir kültür bitkisi olarak Homeros devrinde önce Yunanistan'a geçmiş, sonra diğer Akdeniz ülkelerine yayılmıştır. Zeytin ağacının çekirdeği kuşlarla dağıldığından Yakın Doğu bunu bir kültür bitkisi haline getirmeden önce, bütün Akdeniz Havzası'na yayılmış ve kendiliğinden yetişmiş olması mümkündür.[225] Zeytinden yağ çıkarılması ve kullanımının yaygınlaşması ise, bundan 1500-2000 yıl sonra gerçekleşmiştir. Kazılarda ele geçen, yağ presleri, saklama kapları, zeytin figürlü vazo ve duvar resimleri hatta zeytin çekirdekleri gibi arkeolojik buluntular, Tunç Çağı ve sonrasında, Akdeniz'de zeytinciliğin yaygınlaştığını göstermektedir. Ticareti, önce Fenikeliler ile başlayıp, Mısır, Kıbrıs, Girit'e ardından Anadolu yoluyla Yunanistan'a, M.Ö. 700'lerde, Libya ve Tunus'a kadar yaygınlaşmış, böylece tüm Akdeniz coğrafyasını kaplamıştır.[226]

Kutsal Kitaplarda adı geçen ve bütün dinlerde kutsal kabul edilen, Antikçağdan günümüze dek önemini ve değerini koruyan zeytin ağacının varlığı, bir Akdeniz alanında bulunulduğunun kesin işaretidir. Zeytin ağacının, bütün Akdeniz'e dağılımı o kadar geniştir ki, bulunduğu her yerin, gerçek bir Akdeniz iklimine sahip olduğu söylenebilir. Pırnal ağacı ve Halep çamı, bu iklimin diğer iki işaretidir. Zeytin ağacı, toprak donmasının çok ender olduğunun da bir garantisidir, çünkü zeytin ağacı, 6 derecenin altında ısıya dayanamaz.[227]

Zeytinin adına Hitit metinlerinde de sıkça rastlanmaktadır: "*Nasıl zeytinin kalbinde yağ bulunuyorsa, Ana Tanrıçanın da Hatti ülkesinin kralını, kraliçesini, prenslerini ve Hatti ülkesinin insanlarını kalbinde ve ruhunda arkadaşça bulundurmasını dilemektedir*."[228] Bu satırlar, zeytinin ve yağının Hititler için önemini açıkça göstermektedir.

---

224 Ali Tanoğlu, **Ziraat Hayatı I**, 2.baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, no.8, 1968, s.219.

225 Ali Tanoğlu, **a.g.e.**, s.218.

226 Artun Ünsal, **Ölmez Ağacın Peşinde-Türkiye'de Zeytin ve Zeytinyağı**, 8.baskı, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2011, s.15,16.

227 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.29.

228 H.Guterbock, "Oil Plants in Hittite Anatolia", **Journal of American Oriental Society**, vol:88, no.1, Ocak-Mart 1968, s.66,67.

Eski Mısır'da da zeytin kutsal kabul edilirdi, Güneş Tanrısı Ra için yaptırılan tapınağın aydınlatılmasında kullanılacak zeytinyağı için kurulan özel zeytinlikler bunu desteklemektedir.[229]

Yunan Mitolojisinde, zeytin Tanrılar'ın insanlara armağanı olan üç unsurdan biridir, tahıl ve şarapla beraber bunlar olmadan Yunan mutfağı düşünülemezdi.[230] Roma'nın yemek kültüründe de vazgeçilmez bir yer alan bu ürünlerin, Roma yaşamı ve ekonomisindeki önemi apaçıktır. Kandillerde yakılan zeytinyağ aydınlatmanın birinci unsuru olmuştur. Çok çeşitli kandillerden sonra daha ağır olan candelabrumlar (şamdan) gelirdi.[231] Kısacası zeytinyağı bugün olduğundan daha önemliydi, margarin, sabun ve elektriğin günümüzde yaptığını antikçağda zeytinyağı tek başına yerine getiriyordu, insanlar onunla yemek yapıyor, temizleniyor ve aydınlanıyordu.

Fenikeliler'in ticaretini yaptığı mallar arasında başı çeken zeytinyağı, Suriye ve Filistin pazarları için ihraç, Mısır, Yunanistan ve Roma içinse ithal maddesiydi. Bu ülkeler de zaman içinde zeytin üretmeye başlamıştır. Uzun ve huzurlu bir ömür için, insanlık iki sıvıya muhtaçtır diyen Plinius'un ifadesi "*Dahilen şarap, haricen zeytinyağı*" Romalılar'ın atasözü olmuştur. Romalılar mutfakta kullandıkları zeytinyağını aynı zamanda bir kozmetik malzemesi olarak kullanırlardı. Antik Yunan'da zeytin yetiştiriciliği, özellikle Attika'da, M.Ö.VII.yy.'ın ortalarından itibaren çok artmış, Klasik ve Helenistik dönemlerde bu artış devam etmiştir. Roma'nın zeytin yetiştiriciliğine başlaması, Güney İtalya'daki Yunan Kolonileri sebebiyle olmuş ancak M.Ö.I.yy'dan itibaren zeytin ihraç etmeye başlamıştır.

Xenophon ve Theophrastos, zeytin üretimiyle ilgili ayrıntılı bilgi veren temel antik kaynakların sahibidir. Antikçağ'ın önemli siyasetçisi Solon (M.Ö.639-559), zeytin ağacının korunmasına ilişkin çıkardığı yasa ile ünlüdür. Dünyada zeytin ağacını ilk koruma yasasına göre de, her zeytinlikte senede en fazla iki ağaç kesilmesine izin verilmişti, fazlası yasaklanmıştı, hatta ölüm cezası verilmişti.[232]

---

229 Artun Ünsal, **a.g.e.**, s.20.

230 P.Freedman, **Yemek: Damak Tadının Tarihi**, çev.:Nurettin Elhüseyni, İstanbul, Oğlak Güzel Kitaplar, 2008, s.73.

231 Hilary J. Deighton, **Eski Roma Yaşantısında Birgün**, çev.:Hande Ökten Ersoy, İstanbul, Homer Kitabevi, 2002, s.67.

232 Artun Ünsal, **a.g.e.**, s.25.

Bununla beraber, zeytinyağı dışında bütün tarım ürünlerinin ihracatını yasaklamıştı. Bu durum Atina'nın o çağdaki ekonomik ihtiyaçlarına uygun bir tedbir olarak ta kabul edilebilirdi.[233]

Herodotos'un ifadesiyle, Athena zeytin ağaçları *(moriae),* yukarıda belirttiğimiz gibi, özel yasalarla koruma altına alınmıştı. Antikçağ'ın, her 4 yılda bir düzenlenen Panathinaikos müsabakalarında, geleneksel olarak, zeytin ağaçlarının dallarından taçlar takılır, kazanan atletlere de ödül olarak bu zeytinlerden sıkılıp amphoralara doldurulmuş zeytinyağlar verilirdi. Olimpiyatlarda ise, kazananların ödülü, Herakles'in Zeus Tapınağı'na diktiği yabani zeytin ağacının dallarından yapılan taçlar olurdu.[234] Panathinaikos ve Olimpiyat gibi önemli spor müsabakalarında, zeytin dallarından taç takmak bir gelenekti.

Girit kazılarında ele geçen linear B yazıtlarında da yabani zeytinin sadece besin maddesi olarak değil aynı zamanda kozmetikte parfüm ve tıpta merhem olarak kullanıldığını ortaya koyarak bu durumu ispatlamaktadır.[235] Kozmetikte, Antikçağ'da zeytinyağının kullanımına dair, Plinius şöyle demektedir: "*İnsan vücudu için iki sıvı vardır ki, biri vücudun için şarap, diğeri dışı için zeytinyağıdır."* Aynı zamanda, vücudun kirinin temizlenmesi için de zeytinyağı kullanılırdı; vücut zeytinyağıyla ovulduktan sonra strigilis ile sıyrılarak temizlik tamamlanırdı.[236] Zeytinyağının bu temizleyici özelliğinin farkına varılmış olması eski zamanlardan günümüzde dek halen zeytinyağından sabun yapılmasına ilham vermiştir diye düşünebiliriz. Uzun seyahatlere çıkacak olanlar, ayakları yara olmasın diye zeytinyağı sürer, güreşçiler, koşucular müsabaka öncesi kaslarını yumuşatmak ve ısıtmak için zeytinyağıyla ovarlardı. Bunun dışında, Myken tabletlerinde, zeytinyağından tekstil yapımında ve tabaklamada yararlanıldığı bilinmektedir.[237]

---

233 Arif Müfit Mansel, **Ege ve Yunan Tarihi,** 8.baskı, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2004, s.191.

234 Mahmut, Z.Boynudelik, **Zeytin Kitabı, Zeytinden Zeytinyağına**, 21-24 Kasım 2011'de VIII. Milletlerarası Türk Halk Kültürü Kongresi'nde sunulmuş bildirinin yeniden gözden geçirilmiş hali, İzmir, Oğlak Yayınları, 2011, s.11.

235 Ümit Aydınoğlu, **Dağlık Kilikya Bölgesinde Antikçağda Zeytinyağ ve Şarap Üretimi: Üretimin Arkeolojik Kanıtları,** İstanbul, Ege Yayınları, 2009, s.14,15.

236 Ümüt Aydınoğlu, **a.g.e.**, s.14,15.

237 Ümit Aydınoğlu, **a.g.e.**, s.14,15.

Yukarıda verdiğimiz bilgiler ışığında, antikçağ coğrafyasında, zeytin ve zeytinyağının ne kadar geniş bir kullanım alanına sahip olduğu görülmektedir. Mutfaktan, aydınlatmaya, tıptan kozmetiğe, spordan sağlığa kadar her alanda yararlanılmış olup bu durum günümüzde de devam etmektedir. Bütün bu kullanım alanları göz önüne alındığında, zeytinyağ tüketiminin oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Buna göre, Yunan toplumunda kadınların yıllık olarak 1.5 lt. zeytinyağını, vücutlarına ve yüzlerine sürdüğü, erkeklerin ise 5-10 lt. kullandığı düşünülmektedir.[238]

Aydınlatmada kullanılan temel madde, zeytinyağı olup, zeytin yetişmeyen yerlerde, sadece bunun için zeytinyağı ithal edilmekteydi. Kandillerde yakıt olarak, Antik Atina'da evlerde veya dini törenlerde kullanılan yıllık miktar yaklaşık 90-110 litreydi.[239] Liman yapılarından Fenerler'in aydınlatmasında da zeytinyağı kullanılmıştır. Mutfakta, Antikçağ Yunan ve Roma yemek kültüründe çok önemli bir yeri olup, içeriğindeki glikozit sebebiyle tuzlama gerektirdiğinden salamura yapılan zeytin, antikçağ mutfağının vazgeçilmeziydi. **Tarım Üzerine** adlı eserinde Yaşlı Cato (M.Ö. III-II.yy.), zeytin yetiştiriciliğine dair önemli bilgilerin yanısıra, o dönem tüketilen zeytin mezesi tarifi ve madde madde zeytincilere öğütler vermiştir. Buna ilişkin pano, Adatepe Zeytinyağı Müzesi'nde bulunmaktadır. Columella da, **De Re Rustica** adlı xii. kitabında bir zeytinyağı işliğinde olması gerekenlerin listesini vermiştir. Zeytinin kalitesi, yağı çıkarma ve saklama yöntemine, yağın kalitesine ve bunun sonucunda da fiyatlandırmada farklılıklaşmalara neden oluyordu.[240] Dolayısıyla, Romalılar zeytinyağını sınıflandırarak, en kaliteli birinci sıkım ürüne *olei flos,* ikinci sıkım ürüne, *oleum sequens*, yere düşen zeytinlerden yapılan sıkıma *caducum* demişlerdi. Kandillerde yakmak üzere kullanılan ve hastalıklı zeytinden sıkılan yağ ise *cibarium* olarak adlandırılmıştı.[241]

---

238 Artun Ünsal, **a.g.e.**,s.25,26.

239 Artun Ünsal, **a.g.e.**, s.26.

240 P.Freedman, **a.g.e.**, s.77.

241 Artun Ünsal, **a.g.e.**,s.28.

Tıpta zeytinyağının kullanımı, Hippokrates (M.Ö.460-377) ve Galenos'un tavsiye ettiği ilaçlar arasında olmasıyla dikkat çekmektedir.[242] Galenos, zeytinin mideyi güçlendirdiği, iştah açan bir meyve olduğunu söylemektedir.[243] Sağlık için, zeytinyağı masajda kullanılmıştır; masajda yağ kullanımı, hastayı rahatlatmakta olup masaj, sağlık için önerilen yöntemlerinden biridir; Celsus'un bu konudaki ifadesi şöyledir: "*Hem dinç, hem de kendisinin efendisi olan sağlıklı bir insan, zorunlu kurallara bağımlı olmamalıdır ve ne tıbbi bir bakıcıya, ne bir masöre ne de bir yağlayıcıya ihtiyacı vardır.*"[244] Bunun yanı sıra, yara ve yanıkların tedavisinde kullanılmak üzere merhem gibi ilaçların yapımında zeytinyağından yararlanılmaktadır.[245]

Bodrum Arkeoloji Müzesi'nin bahçesindeki bir duvar resminde, zeytin toplama, eleme ve ezme ile zeytinyağı elde etme süreçlerini gösteren sahneler canlandırılmıştır. Adatepe Zeytinyağı Müzesi, Ayvalık Müzesi ve deneysel arkeoloji örneği Klazomenai Zeytinyağı İşliği fotoğraflarıyla zeytin ve zeytinyağı konusu tekrar ele alınmıştır.

(2) Şarap

Tarihçi Thucydides (M.Ö. V. yy.)'in ifadesiyle; *"Akdeniz halkları ne zaman ki zeytin ve asmayı yetiştirmeyi öğrendiler, barbarlıktan kurtuldular."*

Asmanın aradığı iklim, ana çizgileriyle Akdeniz iklimidir ve bu bölgenin en karakteristik bitkilerindendir.[246] İyi güneş alan tepeler, bağlar için çok uygundur, güneş asma yapraklarının arasından geçer, rüzgâr sayesinde hava daha temizdir. Varro'nun ifadesiyle, "*buğday ovaya, asma tepelere daha iyi uyum gösterir*."[247]

---

242 Artun Ünsal, **a.g.e.**, s.26.

243 Mark Grant, **Galen on Food and Diet**, London and NewYork Poutledge, 2000, s.131.

244 Ralph Jackson, **Roma İmparatorluğu'nda Doktorlar ve Hastalıklar**, çev.: Mumcu Şenol, İstanbul, Homer Kitabevi, 1999, s.26.

245 Ralph Jackson, **a.g.e.,** s.69.

246 Ali Tanoğlu, **a.g.e.**, s.207.

247 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.39.

Bağların güneşe uygun konumlandırılması Antikçağ bağcılığında önemli bir rol oynamıştır, bu sayede iklimin yararları çoğaltılabilmiştir.[248]

Anadolu ikliminin gerek kıyı kesimlerinde gerekse iç bölgelerin nerdeyse tamamının asma yetiştirmeye uygun olması sayesinde tarih boyunca elde edilen şarap, ticari açıdan en önemli ürünlerden biri olmuş ve kentlerin ekonomik gelişimine büyük katkı sağlamıştır. Şarap, antikçağda günümüzde olduğundan daha değerliydi. Yunanlılar ve Romalılar için şarap yemeğe eşlik ederdi, *Knidos* ve *Rodos*, *Atina*'ya gemiler dolusu şarap göndermekteydi. *İskenderiye* ve diğer şehirlerde talep yerel üretimle karşılanamayacak kadar fazlaydı. Kargolar çok yüklüydü bazen binlerce amphorayla olabiliyordu bu sebeple bazıları, antikçağın tankeri olan *dolialar* kullanıyordu; bunlar kilden yapılmış, 2 mt. çapında ve yüksekliğinde büyük konteynerler taşıyordu ve 4000 lt.'lik hacimleri vardı. Demosthenes, bir defasında şaraplarıyla meşhur *Mende*'den aldığı 3000 küp şarap karşılığında Yunan kentlerinin bulunduğu Kırım'dan Güney Rusya tahılı alan bir gemiyle ilgili davada avukatlık yaptığından söz eder.[249] Antikçağ'da şarabın ticarette ne denli büyük bir yer tuttuğu ve önemli bir kazanç olduğu böylelikle görülmektedir. Bunda Akdeniz beslenme rejiminin önemli bir parçasını şarabın oluşturmasının (bağcılık) payı büyüktür; bu da en önemli tarımsal ürün olarak üzümün karşımıza çıkmasının bir sebebidir.[250]

Hellenistik dönemde yoğunlaşan bu faaliyet, Anadolu'da şarap üreten kentlerin önemli bir gelir kaynağı haline gelmiş buna bağlı olarak, şarabı pazara taşıyacak amphora üretimi de yoğunluk kazanmıştır. Özellikle kıyı kentlerinde yoğunlaşan bu üretim, şarap üretiminin boyutunu da göstermekte ve amphora buluntuları, bu satışa bağlı ticari faaliyetleri belgelemektedir.

Yapılan arkeolojik kazılarda, Anadolu'da, Neolitik yerleşimlerden Nevali Çori (M.Ö.8400) ve Canhasan III'de yabani üzüm çekirdekleri tespit edilmiştir.[251] Diyarbakır-Ergani yakınlarındaki Neolitik merkez Çayönü ve Gürcistan-Shulaveri kentinde M.Ö.7000'lere tarihlenen dünyanın en eski üzüm çekirdekleri bulunmuştur.

---

248 Ersin Doğer, **a.g.e.** s.40.

249 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.110,111.

250 Yusuf Sezgin, **İonia Üretimi Ticari Amphoralar**, İstanbul, Ege Yayınları, 2012, s.143.

251 Ersin Doğer, **a.g.e.,** s.156.

Çorum-Alacahöyük kral mezarlarında bulunan altın şarap kadehleri ve sürahiler, erken dönem şarapçılığının en önemli kanıtlarıdır. M.Ö. 3.binyıla tarihlenen bu Alacahöyük buluntuları, tarihin en eski altın şarap kadehleridir. M.Ö.1950-1750 arası, Asur Ticaret Kolonileri döneminde, çok fazla sayıda pişmiş toprak şarap kabı bulunmuştur. Kültepe-Kaniş Karum'un Kızılırmak havzasındaki konumu, kentin şarap ticaretinde öne çıktığını göstermektedir.[252] Hititlerin, çok sayıda üzüm bağları vardı, üzümden şarap, arpadan mayalandırarak bira yapıyorlardı.[253] Bu nedenle, Anadolu'da asma ziraatının Hititler dönemine kadar dayandığı bilinmektedir. Hatta asma ve şarabın Latince adları *Vinea* ve *Vinum* menşelerinin Hititçeden aldıkları bile ileri sürülmektedir.[254] Şaraba bugünkü adını veren uygarlık olarak Hititler, aynı zamanda tarihte ilk kez şarap sınıflandırması yapmıştır. Ali Tanoğlu'nun da desteklediği gibi, günümüzde birçok dilde, Wine, Wine, Vin, Vino, Vinum sözünün Hititçe şarap, Wiyana'dan türediği düşünülmektedir. İçmek üzere ayrılan şarap, Gestin.Nag, kırmızı şarap Sa Gestin, ballı şarap Lal Gestin, eski şarap Gestin Emsa, yeni şarap, Gestin Gibil gibi sümerogramlar kullanılmıştır. Hitit yasalarında, 'bağcılık', 'asma çubuğu' ve 'şarapla' ilgili hükümler ve yaptırımlar bulunur, örneğin, tarım yapılan alanlara karşı verilen zararların düzenlenmesine dair yasa maddeleri vardır.[255] Hititler'in şarap tüccarları (*Tamkaru*), farklı Hitit kentlerinden ve yabancı ülkelerden şarap alımını, talep fazlası şarabın ihracatını organize ediyorlardı. Saraya şarap alımlarını düzenlemekten ve krala sunulacak şarabı seçmekten sorumlu yüksek rütbeli bir komutan (*GalGestin)* olması Hitit kültüründe şarabın önemini göstermektedir. Bunlar, Geç Hitit döneminde, kralın en önemli danışmanlarından biri olup, kentin ileri gelenleri arasında sayılmıştır.[256] Ancak, Prof. Dr. Sedat Alp'e göre, Eski Hitit Çağı'nda 'üzüm başı', 'şarap başı' olarak yorumlanan bu ünvanın daha geç dönemlerde üzüm ya da şarapla bir ilgisi kalmamıştır.[257] Günümüzde yalnız Eski

252 Murat Yankı, "Şarabın Yıllandığı Toprak Anadolu", **Tarih Dergisi,** İstanbul, Aralık 2014, s.66

253 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı**, İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 2011, s.15.

254 Ali Tanoğlu, **a.g.e.,** s.206.

255 Ersin Doğer, **a.g.e.,** s.158.

256 Murat Yankı, **a.g.e.,** s. 67.

257 Ersin Doğer, **a.g.e.,** s.160.

Dünya'da ekilen 5000 çeşit asma bilinmektedir ki, bunların çoğu bir tipe atfedilmektedir: *Vitis Vinifera*.[258] M.Ö. IX ila VI. yy.lar arasında, Batı Anadolu'dan nerdeyse Ankara'ya dek uzanan bir coğrafyaya yerleşen Frigler, bağcılık ve şarapçılığı daha ileriye taşıdılar. Çeşitli içki sunu kaplarıyla ünlü olmaları dışında, kral Midas'a sunulan yemek ve içki kalıntıları önemlidir. M.Ö. VI.-III. yy.lar arasında, şarapçılık, *Troya*'dan İtalya'ya, *Foça*'dan Fransa-*Marsilya*'ya kadar daha geniş bir coğrafyaya yayılmıştır. Bu dönemde, Akdeniz'de ticaret Fenikeliler'le çok ilerlemişti. M.Ö. VIII. yy'.da Homeros'un söz ettiği *Smyrna, Lesbos, Pramnos* şarapları asırlarca üretildi ve başkent *Roma*'nın sofralarında baş tacı edildi. M.Ö. V.yy.'da Herodotos, *Smyrna*'nın şaraplarını överek oradan geçenlere gül ve bal kokulu moskhatos içmelerini öneriyordu ve ilk kez bir üzüm ismi telaffuz ediliyordu ki, bu günümüzün Bornova Misket üzümüydü. Şarap üretiminde, Çeşme yakınlarındaki *Erythrai, Urla* yakınlarındaki *Teos* ve *Klazomenai,* güney Ege'de *Halikarnassos* ve *Knidos* öne çıkmıştır. Antikçağ'da M.Ö. V.-III. yy.'larda, Çanakkale Boğazı'nda, *Lampsakos,* Kapıdağ yarımadasında *Kyzikos,* Amasra, Sinop ve Trabzon, şarap ve amphoralarını üreten önemli merkezler arasında yer alıyordu.[259]

M.Ö.546'da Persler'den kaçmak isteyen Foçalılar, Anadolu'dan göç ederken yanlarında en önemli tarım bitkileri olan asmayı da aldılar. Bu durum, bitki göçüne çok güzel bir örnek oluşturmaktadır. Bugünkü Nice kentinde yaptıkları savaşı kazanarak yeniden kurdukları kente, Yunan mitolojisinde zafer tanrıçası Nike'nin adını verdiler. Fransa'nın bağcılıkla tanışması da böyle gerçekleşmiş oldu. Ayrıca, *Massilia* (Marsilya) kolonisini de Foçalılar kurdular.[260]

Helenistik dönemde, şarap üretiminde bir patlama yaşandığını net olarak gösteren amphora buluntuları ve atölye izleri mevcuttur. Şarap imparatorluğu denebilecek Roma'nın tüm seferlerinde hatta fetihlerinde etkili olan üç unsur; şarap, zeytinyağı ve su olmuştur. Anadolu, bu üç unsurun hepsinin bir arada bulunduğu en zengin coğrafya idi. M.Ö. II. yy.'dan itibaren başlayan Roma egemenliği süresince, şarap hem sarayda hem halk arasında yaygınlaştı. Askerler için de çok önemli olan

---

258 Emmanuel De Martonne, **Traité de Géographie physique**, cilt III, Biogéographie, Paris, Librairie Armand Colin, 1934, s.1250 (Ali Tanoğlu, **a.g.e.**, s.206.)

259 Murat Yankı, **a.g.e.**, s.69.

260 Murat Yankı, **a.g.e.**, s.69

şarap üretimi, M.S. I-II. yy.lar arasında Anadolu'da en üst düzeye ulaşmıştı. Strabon, Malatya şarabı ve İzmir yakınlarındaki *Metropolis* şarabını överken, Yaşlı Plinius da Kilikya şaraplarını methetmekte ve her ikisi de bunların Yunan ve Sicilya şaraplarıyla yarışacak kadar iyi olduklarını söylemektedir.[261] Roma dünyasında, şarap, yalnızca bir içki olarak sofraların vazgeçilmezi değildi, aynı zamanda yemeklere katılan sıvılar arasında yer alırdı. *Passum* (misk içerikli üzüm şarabı), *mulsum* (bal ve şarap karışımı), *hydromel* (üzüm şırası ve ballı su) gibi özel şarapların yemek pişirmede seçilmesi yaygındı.[262] İmparatorluk döneminde, Akdeniz'e kıyısı olan nerdeyse tüm Roma kentlerinde şarap ve amphora üretimi yapılmaktaydı. Farklı şaraplar, formu az değişiklik gösterse de farklı amphoralarda taşınırdı. Yaşlı Plinius **Naturalis Historia** adlı eserinde şarap kültürü üzerine bir kitaba da yer vermiştir.[263]

Dönemin tıp dünyasında önemli bir yere sahip olan şarap; Antikçağ hekimleri tarafından tedavi edici ilaçlar arasında kullanılıyordu; mayalı olması, antibakteriyel özelliği, özellikle reçineyle birlikte olduğunda güvenilirliğini arttırıyordu.[264] *Bergama*'lı hekim Galenos'un tedavisinde şarap öyle önemli yer tutuyordu ki, şarap denince akla gelen ilk isimlerdendi; *Bergama*'nın kuzeyindeki Kozak yaylasındaki şarapların tedavi edici özelliklerini çok beğeniyordu, günümüzde de bu yöre çam fıstığı ve üzümleriyle ünlüdür. Salihli yakınlarındaki *Tmolos* dağı (Bozdağ) şarapları da Galenos'un tedavilerinde kullandığı bir üründü. Hekimin ünü o kadar yayılmıştı ki, Marcus Aurelius bile hastalanınca, Galenos Roma'ya çağrılmıştı.[265] Hippokrates, Dioskorides, Alexandros'un şarabın tedavi edici yönleri üzerine yazdıkları günümüze dek ulaşmıştır. Roma ordusunda hasta askerlere ilaç olarak şarap dağıtımı yapılmaktaydı.[266] Bodrum Müzesi'nde resmedilen üzüm toplama ve şarap üretimi sahneleri, kültürün yaygınlığını gösterme bakımından önemlidir.

---

261 Murat Yankı, **a.g.e.**, s.70.

262 Hilary Deighton, **a.g.e.**, s.60.

263 Hilary Deighton, **a.g.e**, s. 69.

264 Ersin Doğer, **a.g.e.**,s.149.

265 Murat Yankı, **a.g.e.**, s.70.

266 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.150,155.

Antikçağ ekonomisinde, şarap çok önemli bir yere sahipti. Bizans ve hatta Osmanlı döneminde de artarak devam eden bir şarap tüketimi birçok kaynakta görülmektedir. Araştırma sahamız içerisinde yer alan Batı ve Güneybatı Anadolu merkezleri arasında, en iyi şarap üreten kentler, *Smyrna, Klazomenai, Erythrai'*dır.[267] Bölgemiz dışında *Sinope* ve Pamphylia gibi önemli merkezler de mevcuttur. Şarap, sahip olduğu geniş kullanım alanları sayesinde antikçağ dünyasında, günümüzde olduğundan çok daha değerliydi.

(3) Tahıl

Uluslararası ticarette, şarap ve zeytinyağı gibi başta gelen iki malın en yakın takipçisi tahıldır. Antikçağ'ın en kayda değer kitle taşımacılığı, çeşitli kaynaklardan alınan bilgilere göre, *İskenderiye* ve *Roma* arasındaki buğday nakliyatıydı. En çok 8-9 ton yük alabilen gemiler, buğday ve diğer tahılları dökme olarak yüklüyor ve her defasında 8-10 gemiden oluşan gruplar halinde sefere çıkıyorlardı. Hayatını Nil'in bereketine bağlayan ve yılda iki kez hasat yapan Mısır ve Sicilya, asırlarca görkemli *Roma*'nın tahıl ambarıydı. *İskenderiye, Roma*'da pişecek ekmek için gerekli buğdayın yüklendiği, Akdeniz'in en önemli limanı olmuştu. Gemiler buradan denize açılıp bazen 40 bazen 60 günde *Roma*'nın Ostia ve Paestum limanlarına ulaşıyorlardı. Nisan'da yola çıkan gemiler önce Kıbrıs'a sonra *Myra* ve *Rodo*s'a sonunda *Knidos'*a varırlardı.[268] Ardından, *Girit*'i takiben *Malta*'ya, ordan da *Messina* rotasına girirlerdi. Bir Roma limanında son bulan yoculuğun ardından geri dönüş başlardı, Mısır-Roma arasındaki buğday hareketinin güvenilir kaynaklara göre, yılda 150.000 ton kadardır. Bu da, yıl boyu süren, sürekli bir gemi trafiğinin olduğunu göstermektedir.[269] Roma'nın dünya limanı yani dış ülkelerle ilişkisini yürüttüğü liman, Tiber Irmağı'nın ağzındaki Ostia idi. Ostia, Roma'nın hep *panem et circenses* talep eden dur durak bilmez halk tabakasının bu isteğinin ekmeğinin karşılandığı, topluca annona diye adlandırılan tahılın ülkeye sokulduğu kapıydı. Buğday kocaman donanmalarla deniz aşırı ülkelerden, başta Mısır, Suriye, Tunus, Cezayir, Sicilya'dan

---

267 Strabon, **a.g.e.**, xıv, s. 637, Plinius, **Naturalis Historia**, xvi, ed.H.R.Rackham, Cambridge, Harvard University Press, 1938, s.115.

268 Oktay Sönmez, **Knidos,** İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2007, s. 40,41,42.

269 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.43.

gelirdi. İmparator Claudius ve Traianus bütün bu işler için çok büyük bir liman tesis etmişti. Bu limanlar, tahıl, zeytinyağı ve şarap gibi gerek sıvı gerek kuru yüklerin depolandığı ardiyeler bulundurduğundan çok büyük bir kompleks oluşturuyordu. Gemi seferleriyle ilişkisi olan her iş adamının Ostia'da bir yazıhanesi bulunurdu.[270] Ostia'da bir ticaret odası, gemi ambarı ücretlerinin, tahıl fiyatlarının tartışılıp saptandığı bir borsa bulunduğu düşünülebilir. İşyeri girişine asılan tabelalardan anlaşıldığı üzere, mavnalardan mal indirip yükleyecek işçilere simsarlık edenlerin, yükçülerin, kalafatçıların, dalgıçların, çektiri tayfasının işyerleri de vardı. Nakliyeciler, halat örenler, yelken dikenler, gemi kerestesi ithal edenler de mevcuttu. Bir mühendis odası, gemi yapımı tekniği derneği, armatörlük sendikası olan *collegium navicullariorum*, meslektaş birlikteliği ve dayanışmasının daha o zamanlar varolduğunu göstermektedir.[271] *Mensores frumentarii* denen tahıl ölçücüleri gelen gemilerin belgelerini, yükün kalitesini ve miktarının doğruluğunu denetlemekle görevli oldukları gibi resmi makamlar adına yükleme işini de yapmak zorundaydı. Deniz ticaretinde bir yük gemisinin ortalama yaklaşık 20 mt. uzunluğunda, 6 mt. genişliğinde olması ve 200-500 ton yalın yük alabilmesi gerekliydi. Bu yelkenli gemilerin hızı saatte 7.5 ile 14.4 km. arasında değişirdi.[272]

Klasik dönemde de, akademik yazına göre, tahıl, zeytinyağı ve şaraptan sonra ticareti yapılan temel mal idi ve ticaret *Atina*'yla da bağlantılıydı.[273] Likya'nın en büyük kentlerinden *Patara*'da, Yunanistan'dan ve İtalya'dan gelen buğdayın depolandığı bir *granarium* (tahıl ambarı) vardı, liman alanında ama kent yaşam alanından bağımsız işlev görürdü.[274]

Herodotos M.Ö.494-493 yıllarında ticari gemilerin *Pontus*'tan işlediklerini söylese de, Atina ile Karadeniz arasında tahıl alışverişi konusunda sağlam bir bulgu yoktur, ancak M.Ö.IV. yy.'dan itibaren tahıl ticaretiyle ilgili doğrudan belge

---

270 Fritz Kretschmer, **Roma'da Mimarlık ve Mühendislik**, çev.: Zühre İlkgelen, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2000, s.132,133.

271 Fritz Kretschmer, **a.g.e.**, s.134.

272 Fritz Kretschmer, **a.g.e.,** s.135.

273 Helen Parkins, Christopher Smith, **Ticaret, Tüccarlar ve Antik Kent**, çev.:Harmanşah Ö., İstanbul, Homer Kitabevi, 2010, s.58.

274 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı,** İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 2011, s.32.

bulunmaktadır. Yunanistan'ın M.Ö.V. yy. ortalarından sonra Karadeniz pazarına muhtemelen tahılına ihtiyacı olması ilgisini arttırmış olabilir. I.Leucon döneminde, *Atina, Bosphoros* ile olan tahıl ticaretinde çok sayıda ticari ayrıcalıklara sahipti, bunun en önemlisi; gümrük vergisinden (triakoste) muafiyetti, Demosthenes'e göre bu vergi miktarı, yıllık 13.000 ölçek tahıl (medimnoi) hediyesi değerine denk geliyordu. Strabon'a göre, Leucon, Theodosia'dan Atina'ya 2.100.000 ölçek tahıl yollamıştır. Demosthenes'e göre ise, Leucon Atina'ya yıllık 400.000 ölçek tahıl buğday gönderir, ancak büyük kıtlık yılında (yakl. M.Ö.360) sadece *Atina*'ya yetecek miktarı sağlamakla kalmaz, aynı zamanda Atinalılar'ın daha sonra 15 talent kârla sattığı bir artık değer miktarı da gönderir.[275] Görüldüğü gibi, Bosphoros Krallığı'ndan *Atina*'ya tahıl ticareti son derece büyük ölçeklerdeydi. Klasik dönemde, tahılın *Atina*'ya Karadeniz'den ihraç edildiği konusunda şüphe yoktur. Ancak, eldeki bulgular incelendiğinde, eskiçağ yazarlarının *Atina* ekonomisinde özellikle *Pontus* ile olan tahıl ticaretinin önemini abarttıkları sonucuna varılmaktadır.[276] M.Ö.IV.yy.'da, tahıl ve türleri başlıca besin kaynağıydı ve Helenistik çağ boyunca gittikçe büyüyen devletler ve başkentleriyle beraber denizlerdeki tahıl ticareti artmış, Roma İmparatorluğu döneminde getirilen tahılın miktarı düzenli olarak çoğalmıştır.[277] Şehirlerde tahıl işiyle, tahıl tedarikçisi denilen memurlar ilgilenirdi. Tahıl tedarikçilerinin doğu eyaletlerinde batıdan daha fazla görülmesinin nedeni, Anadolu'nun belli bir kısmında ve doğunun diğer bölgelerinde hububat üretiminin nüfusa göre düşük oluşu ve ürün çeşitlerinin fazlalılığıdır. Geç Cumhuriyet döneminden itibaren kaynaklar Anadolu'da tahıl sıkıntısından bahseder. Cicero'nun zamanında *Kyme*'de Athenagoras adlı biri, şehrin kıtlık çektiği bir zamanda tahıl ihraç ettiği için şehir meclisi tarafından suçlu bulunmuştu. *Ephesos*, şanslıydı çünkü çok önemli bir liman kentiydi ve Mısır'dan tahıl ithal edebiliyordu. İç kesimler ulaşım zorluğundan ve ekonomik ağa entegreolamamaktan dolayı Capadoccia *Caisareia*'da baş gösteren yiyecek sıkıntısına ilişkin olarak Nazianze'li Gregorios denizden uzak oldukları için kıtlıkta dışarıdan yiyecek getiremediklerini ve ticaret yapamadıklarını ifade eder ancak bu doğru değildir, sadece nakliye

275 Helen Parkins, Christopher Smith, **a.g.e.,** s.59,60.

276 Helen Parkins, Christopher Smith, **a.g.e.,** s.61,65.

277 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.110.

masraflarının yüksek olduğu gerçektir.[278] Kara ve deniz taşımacılığı konusunda, **Tarsus'lu Paulus'un Üç Dünyası** adlı kitapta ilginç örneklerle karşılaştırma yapılmış ve deniz ticaretinin avantajları ortaya konulmuştur. Buna göre, 6-7 km.'lik bir kara yolundan buğdayın fiyatı iki katına çıkarken, *İskenderiye*'den *Roma*'ya yaklaşık 1700 mil'lik bir deniz yolunda fiyat, %16'lık bir artış gösteriyordu. Ortaya çıkan bu büyük fiyat farkı, deniz yolculuğunun daha hızlı, daha güvenli olmasıyla birleşince deniz yolculuğu hep üstün olmuştur.[279] *Roma'*ya tahıl sağlanması değişik bir durumdu çünkü bunun için özel düzenlemeler yapılması gerekirdi. Paulus da, Roma yolculuğunun son aşamalarını *İskenderiye*'den Mısır tahılı getiren gemilerde yapmıştır. Roma, bu dönemde, çok büyümüş, genişlemişti ve nüfusuna yiyecek sağlamak bakımından, tümüyle dışarıya bağımlıydı. Mısır'ın tüm tahıl ürününün belki yarıdan fazlası *Roma*'ya gönderilirdi. Bu işte hizmet veren koskocaman bir donanma vardı, donanmayı oluşturan çok büyük gemiler özel kişilere aitti ama bunların özendirilmesi ve düzenlenmesi devletin elindeydi. İmparator Claudius'un tahıl gemisini yapımını geliştirme girişimleri sırasında ihaleye girebilecek gemiler için 68 tonilato dolaylarında bir alt sınır saptamıştır. Gemilerin birçoğu bu sınırın üzerindeydi. Standart gemi hacminin 340 tonilato olduğu sanılmaktadır. M.S.II. Yy.'da Lukianos **Gemi** adlı eserinde, dev bir tahıl gemisini anlatır. Buna göre 80 gemilik bir filo her yıl Mısır'dan *Roma*'ya 135.000 ton tahıl taşıyabilirdi.[280] Bu ifadeden, yaklaşık 1000 tonu aşan bir yük hesaplanmışsa da, retorik ustası olduğu düşünüldüğünde biraz abartmış olabileceği dikkate alınmalıdır.[281]

Celsus tarafından en besleyici gıdalar arasında görülen ekmeğin önemi, *Roma*'nın çok uzun süre sürekli tahıl tedariki, Annona, yapmak yoluna gitmesinden anlaşılabilir. *Roma'*nın tahıl ambarı olarak görülen Mısır ve Afrika, dikkatle düzenlenmiş bir ikmal ağı ile orduya her gittiği yerde erzak ulaştırıyordu. Kıtlık dönemlerinde, en zorda kalanlar en yoksul kesimlerdi. Iulıus Caesar zamanında

278 Gürkan Ergin, **Anadolu'da Roma Hâkimiyeti**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2013, s.146.

279 Richard Wallace, Wynne Williams, **a.g.e.**, s.33.

280 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.134.

281 Richard Wallace, Wynne Williams, **a.g.e.**, s.37.

Roma'daki 150.000 yoksul aileye idare ile kısıtlı gıda dağıtılıyordu, M.Ö. II. yy.'ın sonunda bu rakam 175.000 olmuştur.[282]

Görüldüğü gibi, artan nüfusun beslenme ihtiyacını karşılamak amacıyla hızlanan kolonizasyon hareketleri M.Ö.700'den M.Ö.500'e kadar devam etmiş, kentler, kendine yeterlilik idealini terk ederek gereken tahılı ithal etme yoluna gitmişlerdir. Tahıl, toprakları bugün gibi zengin ve bol ürün veren Güney Rusya'dan, bir bölümü de Mısır'ın Nil kıyılarından sağlanmaktaydı. Hellenistik Çağ'da denizlerdeki tahıl ticareti artmış, Roma İmparatorluğu döneminde tahılın miktarı düzenli olarak yükselmiş, Kuzey Afrika ana kaynaklar arasına katılmıştır. Günümüzde petrol ne ise, antik dünya için de tahıl o olmuştur. M.Ö. VI. yy.'dan, antikçağın sonuna kadar Akdeniz ve Karadeniz bu hayati yükü taşıyan farklı ebatlarda gemilerle dolmuştur.[283]

(4) Baharatlar ve Şifalı Otlar

Antikçağ'da, baharat, uzun ve zorlu seyahatler sonunda elde edilen, nadir bulunabilen ve pahalı ürünler arasında gelmekteydi bu nedenle lüks mallar arasında ilk sırada kabul edilirler. Baharatların ve Şifalı Otların, Bitkilerin, mutfakta, kozmetikte ve tıpta ilaç olarak kullanıldığı görülmektedir.

Gerek Yunan gerek Roma mutfağında, yemeklerde baharatlar ve bitkiler çok sık kullanılıyordu. Bunların bazısı bahçelerden toplanırken bazısı da son derece pahalı ithal mallarıydı. Biber, zencefil, kişniş, kekik, keklikotu ve kereviz tohumu gibileri günümüzdeki kadar yaygındı. Yaban kerevizi, yapışkanotu, yaban fesleğeni, sedefotu ve andızotu bitkisel ilaç olarak kullanılan diğer bitkilerdir. Sakız ve Hint sümbülü gibi bitki ve baharatlar da mevcuttu.[284] Günümüzde halen kullanılan Sakız (mastika), sakız ağacından elde edilen bir reçine türüdür. *Anacardiaceae* familyasına ait olan Sakız ağacı (*Pistacia lentiscus L.*), Akdeniz Bölgesi'nde yetişen karakteristik bir maki elemanıdır. Özellikle Ege'de Çeşme Yarımadası'nda ve Sakız adasında

282 Ralph Jackson, **a.g.e.,** s.33.

283 Lionel Casson, **a.g.e.**, s.110.

284 Hilary Degihton, **a.g.e.**, s.60

yoğun olarak yetişmektedir.[285] Hoş kokulu ve lezzetli olan sakız; çeşitli tatlılara katılarak başta mutfakta olmak üzere kozmetikte ve tıpta ilaç olarak eskiden günümüze halen birçok alanda kullanılan doğal bir reçinedir. Doğu Akdeniz ve Hindistan'dan ithal edilen Hint sümbülü, eski Mısırlılar'ın çok sevdiği bir baharattır. Silphium, bir çeşit dev rezeneden elde edilirken, o kadar çok sevilmiştir ki M.S. I. yy.'da Kuzey Afrika'da tamamıyla tükenmiş, Romalılar onun yerine çadıruşağı otunu (*asafoetida*) kullanmışlardır.[286] Libya'da (*Kyrene*) yetiştirilen sylphium o kadar değerliydi ki, hem Yunan hem Roma'da, devlet hazinesinde saklanırdı.

Kimyon, kişniş, silphium adı sık duyulan baharatlardandır. Roma döneminde rezene de sık kullanılmıştır. Adaçayı, biberiye, pelin otu, üzerlik otu, altın otu, karabaş otu, kantaron, sumak, dereotu, nane, kekik, fesleğen en sık kullanılan şifalı otlar arasındadır.

(5) Et ve Balık Ürünleri

Roma İmparatorluğu Dönemi'nde Anadolu'nun bazı kentlerinde tuzlama ya da sos olarak balık ticaretinin gerçekleştiği ve *Ephesos, Smyrna* gibi kentlerde balıkçı loncalarının olduğuna dair epigrafik veriler mevcuttur. Balığın tuzlanması ya da sos olarak işlenmesi Antikçağ dünyasının tek büyük sanayisi olmuştur. Ege bölgesinde bazı kentler balık ticaretiyle ön plana çıkmıştır. *Klazomenai'ın* ürettiği balık sosunun kalitesinden antik kaynaklarda bahsedilmektedir. Strabon "*Azak Denizi Kıyılarında Klazomenailılar'a ait ton balığı avcılarının gözetleme kuleleri"* olduğunu söyler.[287] Karadeniz ve Marmara'da avlanan ton ve palamut balıklarının tuzlanmasıyla elde edilen konservenin amphoralarla ihraç edildiği ve bu sanayi sayesinde ucuza satılan ana besin maddelerinden balığın fakir halkı doyurduğu bilinmektedir. İşlenmiş balık ürünlerinin yanı sıra çok çeşitli, tuzlu ve tatlı su balığının, et ve balık pazarlarında satıldığı, hatta bazı Anadolu kentlerinde, Mısır veya Doğu Akdeniz'den ithal edilmiş balık türlerinin bile bulunduğu bilinmektedir.

---

285 Nurten Günal, "Türkiye'de Yöresel Olarak Sakız Elde Edilen Bitkiler", **Türk Coğrafya Dergisi**, sayı:36, İstanbul, 2001. s.26.

286 Hilary Degihton, **a.g.e.**, s.61.

287 Strabon, **a.g.e.**, xi., s.2.4.

Balık sosu *garum* ve fermante edilmiş balık bağırsağından elde edilen temel sos *liquamen,* Roma mutfağının olmazsa olmazlarıdır. Öyle ki, Roma'nın olduğu her yere bu sos gitmiş ve İmparatorlukta büyük miktarlarda dolaşmıştır.[288] Hem Helen hem Roma mutfağında tuzlanmış balık çok rağbet görüyor, gelişen ticarete paralel olarak oldukça ucuza satın alınabilen balık salamurası halk tarafından çok seviliyordu; ton balığının birinci sırada kullanıldığı balık salamurasının (*salsamentum*) yapımına ilişkin ayrıntılı tarife Columella eserinde yer vermiştir.[289] *Garum Scombri Flos Excellens Vetus* (Uskumrudan eski, birinci kalite garum) ve *Graum Hispanıum* (İspanya Garumu) markalarda görülen sos türleri arasındadır. Küçük balıkların iç organları tuzlanarak, kokulu baharatlarla mayalanır ve güneşte kurutulduktan sonra süzülürdü. Çok pahalı olan *Garum, Liquamen, Halex, Muria* gibi soslar o kadar kullanılırdı ki, bunların taşınmaları için özel amphoralar tasarlandığı bilinmektedir.[290] Görüldüğü gibi, balık ve ürünleri, halkın ana besin kaynağını oluşturuyordu. Bu nedenle gelişkin bir balık ticaretinden söz etmek mümkündür, Yakındoğu kendi deniz, nehir ve göllerindeki kaynağı kullanırken Helen pazarları ihtiyaçlarını, Ege kıyıları, Marmara ve Karadeniz'den karşılıyordu.

Çok çeşitli balık ve kabuklu deniz ürünleri büyük miktarlarda Akdeniz'den sağlanırken, içerdeki göl ve nehirlerle, İngiltere'nin istiridye yatakları gibi uzak yerlerden de su mahsülleri ithal ediliyordu. Roma Mutfağı'nda, istiridye ve kalamar, mürekkep balığı önemli bir yere sahipti.

Et ürünleri arasında tavuk, domuz, oğlak, günlük olarak, geyik, yaban domuzu, tavşan, sülün gibi av hayvanları, bazen yunus, flamingo, horoz hayâları yenirken, en akla gelmeyecek organlarına kadar kullanılıyordu, pazar tezgâhlarında flamingo dili ve tavuş kuşu beyni bile bulmak mümkündü.[291] Bu sebeple, Et tüketiminde avcılık önemli bir yere sahipti. En önemli av hayvanları geyik, domuzdu. Bunun dışında kırmızı et soylu kesimin yiyeceği olarak görülüyordu; *Atina*'nın Lykia'dan et ithal ettiği bilinse de, önemli bir et ticaretinden söz edilemez.

---

288 Hilary Deighton, **a.g.e.,** s. 60.

289 Columella, **De Re Rustica**, xii. 55.4., çev:Harrison Body Ash, LOEB, 1979.

290 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.38.

291 Hilary Deighton, **a.g.e.**, s.61.

Et ancak sıradan insanların güçlükle ulaştığı destanlarda kahramanların olağan besinidir ve genellikle şenliklerde yenen bir yiyecektir. Taze etten yoksun sayılabilecek bu beslenme tablosunda domuz, süt, peynir, yumurta ve balık başlıca protein kaynaklarıydı. Et pahalı ve sınırlı olduğundan protein bakımından çok zengin olan ve büyük bir eksikliği dolduran baklagiller de, günlük besin ihtiyacının önemli bir parçasını oluşturuyordu. Theophrastos'un belirttiği bu grup besinlerde, mercimek, nohut, bezelye ve fasulye bulunmaktadır.[292]

Hellenler ve Romalılar, sütü daha çok peynir ve krema yapımında kullanmış ve koyun ya da keçi sütünü tercih etmişlerdir. Roma'lı Tarım yazarı Columella bu konuda ayrıntılı bilgi vermiştir.

(6) Bal

Bal, Prehistorik çağlardan beri, en önemli beslenme kaynaklarından biri olup, Antikçağ'da tıp, eczacılık ve mutfakta kullanılan en temel maddelerden biri olmuştur. Antikçağ mutfağında tatlandırıcı olarak kabul görüp, şaraba da sıksık karıştırılırdı, ayrıca, bal, tarımda, kozmetikte (parfüm yapımında), kuyumculukta, boya işlerinde, cenaze törenlerinde, mumyalamada kullanılırdı. Aydınlatma, resim, bronz işleri, yazı araç gereci ile mühür ve ilaç yapımında kullanılmak üzere artan peteklerden yararlanarak balmumu üretilirdi. En kaliteli ballar, lüks mallar arasındadır.[293] Antik kaynaklarda da belirtildiği gibi, bal üretimi antikçağ ekonomisinin temel unsurlarından biridir. Tarıma elverişsiz arazilerden, kırlık alanlardan ve ormanlardan gelir elde etmenin en kazançlı yolu kabul edilen arıcılık, tarımla uğraşan orta ve büyük ölçekli işletmelerin gelir kapısıdır.[294] Akdeniz havzasında çok geniş bir coğrafyaya yayılan arıcılık ve bal üretim alanları hakkında bilgi veren epigrafik ve arkeolojik bulgulara göre, en çok arananlar, Ege Havzası'nda

---

292 Aşkım Özdizbay, **Eski Yunan'da Tarım**, İstanbul, Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Yayınları, 2004, s.27.

293 Savaş Lenger, "Antikçağda Karia Bölgesinde Bal", **Arı ve Bal**, ed.:Emine Gürsoy Naskali-Hilal Oytun Altun, İstanbul, Tarihçi Kitabevi, 2013, s:55,

294 Savaş Lenger, **a.g.e.**, s.56.

üretilen ballardı. Dünyanın en kaliteli ikinci balları, Karia bölgesi ballarıdır. Arıcılık, bu bölgede üretilen şarap ve incir kadar önemli bir yere sahiptir.[295]

Bal, gerek Yunan ve Roma dünyasında gerek Anadolu'da ve Mezopotamya ve Mısır'da çok önemli bir yere sahip olup eski Anadolu halklarının yaşamında da önemli bir yer tutardı. Arkeolojik buluntular M.Ö.2000'lerde, Hitit yazılı kaynaklarında ve tabletlerinde, balın çok önemli olduğu anlaşılmaktadır.[296] Bu konuda çok sayıda belge olduğu bilinmektedir. Sümerler'de kayınpederin damada bir ay boyunca yetecek miktarda bal hediye etmesi geleneğinden doğan ve bugün de kullanılmaya devam eden balayı kelimesi de, bu ürünün kültür tarihinde ne kadar önemli bir yere sahip olduğunu göstermektedir. Günümüzde ise bal, halen önemini korumakla beraber Aydın ve Muğla'nın büyük bölümüyle Denizli'nin batı uç kesimlerini kapsayan Karia bölgesi bugün de, çam ormanlarıyla, Türkiye'nin en büyük bal depolarıdır. David Magie, **Batı Anadolu ve Zenginlikleri** adlı kitabında bölgede yetiştirilen bala ilişkin olarak "*Bu bölgenin ihraç malları arasında, komşu kasaba Theangela (KaplanDağı-Bodrum)'dan M.Ö. III. yy.'da Mısır'a gönderilen bal bulunmaktadır.*"[297] demektedir. Bodrum'un 14 km. kuzeydoğusunda Etrim köyüne hâkim bir tepede yeralan *Theangela* antik kentinde bal üretiminin kent ekonomisi için önemli bir gelir kaynağı olduğunu epigrafik veriler doğrulamaktadır: M.Ö. IV. yy.'a ait yazıtta, *Theangela*'lılar ile komutan (yerel bey) Eupolemos arasında imzalanan bu kapitülasyon anlaşmasının ilk satırında, kentin Eupolemos'a arı kovanları başına ödemek zorunda olduğu vergi belirtilmiştir.[298] Ancak günümüzde durum tamamen değişmiştir. Bölge civarındaki çam ağaçlarının çoğunun kesildiği buna bağlı olarak arıcılığın bittiği ve balcılığın önemini kaybettiği görülmüştür. Ancak bir iki aile balcılık yapmaya devam etmektedir. Oysa M.Ö. III. yy.'da, Karia balı, denizyoluyla Mısır'a kadar gönderilmekteydi.[299] *Kaunos*'lu Zenon'un arşivinden gelen papirüs kayıtları Helenistik dönemde *Theangela*'da

295 Savaş Lenger, **a.g.e.**, s.56.

296 Sedat Erkut, "Hititlerde Arı ve Bal", **Arı ve Bal**, ed.:Emine Gürsoy Naskali-Hilal Oytun Altun, İstanbul, Tarihçi Kitabevi, 2013, s.69.

297 David Magie, **Anadolu'da Romalılar 2: Batı Anadolu ve Zenginlikleri**, çev.: Nezih Başgelen, Ömer Çapar, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2002, s.36

298 David Magie, **a.g.e.,** s.116

299 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.130,131.

üretilen balın diğer üretici ülke Mısır'a ihraç edildiğini belgelemektedir. Diğer bir kanıt, M.Ö.259 tarihli bir papirüste yüküyle birlikte listelenen bir gemi kaydıdır, buna göre listedeki kargoda, "*7 yarım kavanoz Theangela, 1 yarım kavanoz Rodos, 1 stamnos Attika, 1 yarım kavanoz Lykia ve 4 yarım kavanoz Korykos ve küçük kavanozlarda Suriye balı"* olduğu yazmaktadır.[300] Mısır-*İskenderiye* kazılarında bulunan *Theangela* damgalı bir amphoriskos, kent ile Mısır arasındaki bal ticaretinin varlığının arkeolojik kanıtıdır. Özellikle Karia'dan gelen arıcıların üretim metotlarını kullanmaya başlamasıyla Mısır'da arıcılık yeniden organize edilmiştir. Karia'lı Zenon, arıcılığı iyi bilmekte ve ticaretini yapmaktadır. Marmaris-Bozburun arasındaki M.Ö. III. yy.'a tarihlenen Serçe limanı batığında bulunan Zenon damgalı Mısır amphoraları, Karia ve Mısır arasındaki ticari faaliyeti kanıtlamaktadır.[301] Mısır Krallığı'nın ilk hanedanından itibaren yazıtlarda görülen bir makam olan "bal mühürdarlığı", hem balın, Mısır'lılar için bir memur tayin edecek kadar önemli olduğunu hem de ülkedeki bal üretiminin endüstriyel boyutlara ulaştığını göstermektedir.[302] Mısır'da, temel tatlandırıcı baldı ve balın gündelik hayatın içinde olmadığı bir sosyal aktivite nerdeyse yoktu. Bal ve balmumu, tıpta birçok reçetede ve büyücülükte, mumyalamada, ölü gömmede, kutsal törenlerde kullanılıyordu.[303] Bugün Milas ile Bafa gölü arasında bulunan *Pidasa* kenti de, ormanları ve maki bitki örtüsüyle bal üretimi için ideal bir ortama sahipti, arıcılık kentin ekonomisinde önemli bir rol oynamaktaydı. *Miletos* kentinin arşivlerinde bulunan bir anlaşma metnine göre, "*kent Miletos topraklarına dâhil edilerek en önemli geçim kaynakları arasında olan zeytincilik, hayvancılık, arıcılık, bağcılık ve buğday üretiminden Miletos'lulara üç yıl boyunca vergi vermeleri gerekmektedir."*[304] *Milas*'ın 12 km. kuzeyinde bulunan *Olymos* (Kafaca köyü) kentinin de, arıcılık yapmak üzere bir alanın kiralanmasına ilişkin sözleşme yapması önemli bir bulgudur. Epigrafik çalışmaları ve etnolojik bulguları değerlendiren Wiegand ve Robert L.'nin, bölgenin

300 Savaş Lenger, **a.g.e.,** s.58,

301 Savaş Lenger, **a.g.e.**, s.59.

302 İsmail Gezgin, "Tarihöncesinden Antikçağ'a Kadar Bal", **Arı ve Bal**, ed.: Emine Gürsoy Naskali-Hilal Oytun Altun, İstanbul, Tarihçi Yayınevi, 2013, s.76.

303 İsmail Gezgin, **a.g.e.**, s.78,80.

304 Savaş Lenger, **a.g.e.,** s.60,61

kuzeyinde gerçekleştirdikleri yüzey araştırmaları, *Pidasa* ve *Olymos'un* yer aldığı coğrafyada yoğun bal üretimini belgelemiştir. Bafa gölü kıyısındaki *Latmos Herakleia* kenti ve çevresinde bu iki bilim insanın tespit ettiği arı kovanları, antikçağdan beri süren geleneğin somut izleridir.[305]

Herodotos, Strabon, Ovidius, Athenaeus, Plinius eserlerinde, bal ve arıcılık konularına yer vermiştir: Athenaeus, bal yiyerek uzun yaşamayı başaran isimlerden örnek vererek, bedeninin içi için balın, dışı için yağın önem taşıdığını, uzun ve dinç yaşamını sadece balla beslenmeye borçlu olduğunu söyleyen Democritus'un (M.Ö.460) hikâyesini aktarmıştır.[306] Sikkelerde de bu konuda önemli işaretler vardır, örneğin *Ephesos* elektron sikkelerinin ön yüzünde arı betimi bulunmaktadır. Bütün bunlar, arıcılığın ve balın gelişmiş bir sektör olduğunu, gerek lüks tüketim maddesi gerekse ilaç yapımında hammadde olarak ithal edildiğini kanıtlamaktadır. Günümüzde Muğla'nın ormanlık ve maki bitki örtüsü kaplı dağlık kısmı halen bölgede önemli bir bal üretimi sağlamaktadır.

(7) Sebze-Meyveler

Antikçağ uygarlıklarında insanlar, yazın mevsimine göre bol miktarda taze sebze ve meyve yiyip kışın kuru meyve tüketiyorlardı. Lahana, ıspanak, pazı, ebegümeci, kuşkonmaz, pırasa, soğan, bezelye, mercimek, fasulye ve bakla en sık tüketilen gıda maddeleridir. Roma döneminde sebzeler boldu, salatalık, soğan, pırasa ve kabak nerdeyse tüm evlerin bahçelerinde yetiştirilebiliyordu bu sebeple ticaretinden söz etmek doğru değildir. M.Ö. II. yy. sonlarında ticaretle zenginliğin iyice artması sonucunda, sebzeler yoksul halk dışındaki çevrelerde gözden düşmüşse de enginar, lüks sebze olarak zengin evlerde tüketiliyor, mercimek ve bezelye ise, her evde bulunuyordu. Theophrastos, lahana, pancar, şalgam, sap kerevizi, soğan ve sarımsağın yetiştirildiğinden bahseder.[307]

---

305 Savaş Lenger, **a.g.e.**, s.62,

306 İsmail Gezgin, **a.g.e.**, s.90,91.

307 Aşkım Özdizbay, **a.g.e.**, s.27.

En sevilen meyveler, incir, üzüm, dut ve elmadır. İncir, yaş veya kuru olarak tüketilir hatta ilaç olarak kullanıldığı da bilinmektedir. İnciri, Kuzey Afrika'ya getiren, kalitesini yükselten Fenikelilerdir. Cato, Afrika incirlerini överek bu konuda bilgi vermiştir. Diocletianus'un Kararnamesi'nde yiyecek maddesi olarak sadece incir yer almıştır.[308] Geç Rodos amphoralarında ise, şarabın yanı sıra incir gibi meyve ve reçine de taşınıyordu. Athenaeus, *Rodos*'tan yapılan incir ihracatını doğrularken, yapılan batık analizleri de, kuru incir ve bal taşındığını ortaya koymaktadır.[309] Bunların geniş bir dağılımı vardı, Doğu ve Batı Akdeniz'de özellikle askeri yerleşim merkezlerindeki ihtiyaç sebebiyle, Ren Nehri yoluyla İngiltere'ye kadar ulaştırıldıkları bilinmektedir.[310] *İskenderiye*'de bulunan 90.000 mühürlü amphoranın.% 85'i Helios büstü ve gül motifi taşıyan Rodos amphorasıdır.

M.Ö. V.yy. gelişen ticaret ve ekonomi, doğu ile yakın ilişkiler kültürel alanda olduğu gibi beslenmede de yenilikler getirmiştir, çeşitililikte görülen artış sonucu, Atina Fenike'den hurma, Suriye'den incir, Paphlagonia'dan badem ve ceviz ithal ediyordu. Fenike'de sık bulunan ağaçlardan elde edilen hurma ve hurma şarabının ithal edildiği bilinmektedir.

Dut, çok eski çağlara dayanan bir üretimin de ana malzemesidir, botanikteki 3 türüyle meyve olarak yenmesi ve eczacılıkta ilaç olarak kullanılmasının dışında Helen ve Roma'ya kadar uzanmış, İpek yolu'yla Çin'den Pers Krallarına, Anadolu'ya gelmiş ipek denen o muhteşem kumaşa dönüşmüştür.[311]

Rosaceae familyasından *amydalus communis* diye tanınan badem, insanlık tarihi kadar eski bir geçmişe sahiptir, ilk önce Asya ve Kuzey Afrika'da görülmüştür. Mezopotomya ve İran'da, Asurlular ve Persler tarafından tarımı yapılan badem sonra Batı Anadolu, Ege, İonia kıyıları, Kyklad adaları ve Hellen dünyasına yayılmıştır. Eczacılıkta ilaç yapımında da kullanılmıştır.[312]

---

308 Mükerrem Anabolu, **Antikçağ'da Et ve Balık Pazarları**, İstanbul, Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Yayınları, 2003, s.11.

309 Kaan Şenol, **Marmaris Müzesi Ticari Amphoraları**, Ankara, T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 2003, s.27.

310 Kaan Şenol, **a.g.e.**, s.30.

311 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.228.

312 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.234.

b. Madenler, Kayaçlar ve Ürünleri

Anadolu coğrafyası zenginlikleri arasında geniş mermer yatakları antikçağ'dan beri varlıklarını sürdürmektedir. Burada adı ün yapmış mermerler mevcuttur. Afyon bölgesinde, Dokimeion mermeri, Marmara adasında, Prokonnessos mermeri, Denizli'de Honaz dağı mermerleri, Aydın'da *Tralleis* mermerleri ve *Ephesos* mermerleri bunlardan bazılarıdır. *Tralleis* mermerleri, yalnızca kalitesi değil, aynı zamanda kolay işlenebilir olması sayesinde çağın en ünlü heykeltıraşlık okulunun burada gelişmesine sebep olmuştur. Bu okullarda yetişen ustaların ünü, Roma'ya dek öylesine yayılmıştı ki, kendi kentleri için özel siparişler buraya verilirdi. Heykeltraşlığın en güzel örneklerinin yapıldığı Anadolu toprakları hiç şüphesiz, mermer konusunda, son derece önemli ve zengin kaynaklara sahiptir bu sebeple ticarette çok önemli bir yer almıştır. Batıklarda ele geçen buluntular arasındaki mermer blok ve sütunlar, mimaride kullanılacak öğeler olup, sanat eseri niteliğinde heykeller de bunun en sağlam kanıtlarıdır. Bodrum Pabuç Burnu batığı yükü, *Prokonnesos* mermeri doluydu. Kızılburun batığında görüldüğü gibi, Helenistik ve Roma dönemleri boyunca *Prokonnesos* mermerinin, Marmara Adası taş ocağından çıkarıldığı ve ihraç edildiği bilinmektedir. Burası, *Troia* ve *Pergamon*'daki Bergama Büyük Sunağı gibi sayısız mimari projeye mermer kaynağı sağlayan bir adaydı. M.S. II. yy.'dan itibaren Akdeniz üzerinden, Karadeniz, Adriyatik, Mısır ve Suriye'deki kentlerde *Prokonnesos* lahitleri görülmeye başlanmıştır. Dr. Nuşin Asgari'nin *Prokonnesos* taş ocakları üzerine yaptığı araştırma, M.S. II. yy.'dan VI. yy'a kadar bu taş ocağında tamamlanmış lahitler, heykeltraşlık eserleri ve mimari öğeleri ortaya çıkarmıştır. Boyutların ve oranların birbiriyle uyumlu olmaması, bu parçaların önceden hazırlanıp ihraç etmek üzere stoklanmadığını, özel amaçlara uygun olarak müşteri siparişiyle yapıldıklarını göstermiştir. Diğer batık kargolarından elde edilen *Prokonnesos* ihraçları da, *Prokonnesos*'ta üretilen taş ocağı ürünleri hakkındaki bu sonucu desteklemektedir. Kızılburun yükü bu taş ocağı ürünlerinin M.Ö. I.yy.'a kadar erken bir tarihte bu yolla yapıldığını gösterir. *Prokonnesos* adası, yüksek fiyata alıcı bulan beyaz mermeri ile tanınmıştı. Bunun *Kyzikos*'daki yapılarda, *Halikarnassos*'taki Maussolos sarayında

ve *Herakleia Pontike*'deki bir tapınakta kullanıldığı bilinmektedir.[313] Hatta bu adanın günümüzdeki adı (Marmara adası) ve bulunduğu denizin adı (Marmara denizi) mermer kelimesinden gelmektedir. Batı dillerinde dahi, Marbre, Marmol, Marble, Marmore gibi mermeri çağrıştıran kelimeler kullanılmakta ve Marmara isminin nereden kaynaklandığını hatırlatmaktadır.

Mermeleriyle ünlenmiş diğer bir yer, Afyon yakınlarındaki *Dokimeion* (İscehisar)'du. Hafif ve yarı saydam, beyaz ve erguvani desenli mermer buradan çıkarılır, *Roma*'ya ihraç edilirdi. Anadolu'da lahit yapımında kullanılmanın yanı sıra, *Synnada* üzerinden *Ephesos* limanı aracılığıyla esas olarak *Roma*'ya gönderilirdi.[314] *Hierapolis* yakınındaki *Thiunta* daha az tanınan başka bir mermer kaynağıydı. Lydia'nın zengin Gediz (*Hermos*) vadisinde *Sardes*'in kuzeyinde bulunan Gölmarmara'da mavimsi bir mermer çıkarıldığı bilinmektedir.[315] Strabon, Milas'taki kaliteli beyaz mermerleri anlatır. *Aizanoi* (Çavdarhisar) kentinin de mermer ocakları vardır. Saydam, erguvan desenli mermer, lahit yapımında kullanılır veya *Ephesos* limanından *Roma*'ya ihraç edilirdi. Gelişmiş olan tunç işçiliği ürünleri, kentin ihraç ürünleri arasında yeralırdı.[316]

Ephesos yakınlarındaki Kuşini tepesindeki büyük mermer ocaklarından beyaz mermer çıkarıldığı ve bunun Artemis Tapınağı'nın yapımında kullanıldığı bilinmektedir.[317] *Miletos* yakınlarında Menteşe yöresi dağlarında bulunan mermer ocağının beyaz mermerleri de Didim Apollon Tapınağı'nın yapımında kullanılmıştır. Roma döneminde *Teos*'un africano adıyla bilinen kırmızı, siyah ve beyaz renkli mermerleri ün kazanmıştı.[318] *İassos*'ta kırmızı-pembe damarlı ve beyaz desenli mermer çıkaran bir ocak ve *Alabanda*'da çıkan siyah mermer bölgenin önemli zenginlik kaynakları arasındadır.[319] *İassos*'tan çıkan bu mermerler, İstanbul Aya

313 Strabon, **a.g.e.,** xii, s.589.

314 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.211.

315 Hasan Malay, "Batı Anadolu'nun Antikçağ'daki Ekonomik Durumu", **Ege Üniversitesi Arkeoloji ve Sanat Tarihi Dergisi,** II, İzmir, 1983, s.56.

316 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**,s.19.

317 Vitrivius, **De Architectura**, x, çev.:S.Güven, İstanbul, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, 1993, 2.11.

318 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.103.

319 Pliniius, **a.g.e.**, xxxvi, s.62.

Sofyası'nın yapımında kullanılmıştır.[320] *Alabanda*'da çıkan siyah mermer, ihracata konu olmuş aynı zamanda kentin zengin dağ kristali yataklarına ve üzüm zararlılarına karşı kullanılan kükürt yataklarına da sahip olması zenginliğinin kaynağını oluşturmuştur. Bu nedenle Strabon burayı halkı lüks ve safahat içinde yaşayan bir kenttir sözleriyle anlatmıştır.[321]

Prokonessos (Marmara adası) ve *Taşoz* adası denizdeki coğrafi konumları sebebiyle, mermerleri, deniz taşımacılığının ilk kazananlarından olmuştur: Deniz taşımasında nakliye ücreti kara taşımacılığına göre daha ucuz ve avantajlı olup buna bir de kalitesi eklenince önemli bir fırsat kazanmışlardır. Mermer yataklarının denize yakınlığı ticarette önemli bir avantaj sağlamaktadır.[322] *Taşoz*'da bu mermer yataklarının günümüzde halen son derece zengin olduğu ve yoğun biçimde kullanıldığı görülmektedir. Doğu'daki taşımacılık çoğunlukla heykeller ya da bloklar çok ağır olduklarından ancak deniz yoluyla yapılırdı, örneğin; Efes Artemis Tapınağı'nın inşası, Vitrivius'un söylediği gibi, *Prokonessos, Paros, Taşoz* ve *Herakleia*'dan getirilmişti, *Halikarnassos* Mausolesi de aynı örneklerden olup mimari öğe olarak mermer taşımacılığının en önemli iki unsurudur.[323]

Yunanistan ve Küçük Asya'da kurulan önemli kentlerin halka açık alanlarında, mimari bir kural olarak beyaz mermer kullanılırken renkli mermerler şahsa özel mimarlıkta kullanılmıştır.[324] Klasik dönemde mermer kullanım alanları, genellikle tapınaklar ve önemli kamu binaları olmuştur. Hellenistik dönemde kral saraylarının iç dekorasyonunda prestij ve şan, şöhret için mermer sıksık kullanılırdı.[325] Bu nedenle, Roma Doğu'yu fethettiğinde, yönetici sınıfı aynı geleneği takip etmişti.[326] Küçük Asya'daki askeri seferlerde, *Frigya* ve *Teos*'taki mermerleri,

---

320 Veli Sevin, **a. g. e**., s.131.

321 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.20.

322 T.Hackens, M. Miro, "Le Commerce Maritime Romain en Méditerranée Occidentale", Colloque International tenu a Barcelone, le 16/18 mai 1988., **PACT** no:27, 1990, s.234.

323 T.Hackens, M.Miro, **a.g.e.**,s.232.

324 T.Hackens, M.Miro, **a.g.e**, s.231.

325 T.Hackens, M.Miro, **a.g.e.**, s.236.

326 T.Hackens, M.Miro, **a.g.e.**, s.237.

Roma'ya getirten ilk zengin Licinio Lucullo olmuştur.[327] Roma'nın temel yapıtlarının "mermerleştirilmesi" yolunu açan, öncülüğünü yapan İmparator Augustus olmuştur.[328] Beyaz mermerler ve renkli taşlar, sosyal ve siyasi prestij sembolü aynı zamanda bir ideolojik üstünlük olmuştur; örneğin; daha önemli kamu binalarında, barbar figürleri yontmak için Frigya ve Numidya'dan gelen antik sarı renk sıksık kullanılıyordu.[329] Mermer yataklarının yakınlığı, *Atina* ve *Afrodisias* gibi kentlerin ekonomik hayatını, gerek taşımacılık gerek ulaşım yönünden etkilemekteydi. Heykeltraşlık okulu, dükkânları, sanatsal faaliyetleri, yerel üretim merkezleri gibi sadece yerel zenginlik değil ihraca bağlı olarak çevreye de katkı sağlamaktaydı, *Afrodisias* bunların en önemlilerinden biriydi; güçlü ekonomisi mermer çalışmalarına dayanmaktaydı, özel bir mermer çalışma alanı geliştirilmişti.[330] Antikçağ'ın en iyi ve ünlü heykeltıraşlık okulu *Aphrodisias*'taydı.

Zımpara taşı, çok değerli olmasa da, dünya ticaretinde günümüzde iki ülkenin Türkiye-Dilek Yarımadası ve Yunanistan-Naksos adasının söz sahibi olduğu bir yeraltı kaynağıdır. Antikçağ'da, *Hattuşa/Boğazköy*'de, 5300 metrekarelik bir yapı kompleksini anlatan çivi yazılı bir tablete göre, burası bir işevi olup, rahipler, müzisyenler, şarkıcılar, tablet yazıcılarını barındıran bir mekândır ve zarif taş işçiliği ve çekiç kullanımı ile dikkat çekmektedir. Buradaki sert taşların yontulmasında, Ege Bölgesi'nden gelen zımpara taşı kullanılmıştır. *Smyrna* (İzmir) sözcüğünün de, zımpara kelimesinden geldiği sanısı bu nedenle düşünülmektedir.[331] Günümüzde halen en zengin rezervlerin Ege bölgesi'nde bulunduğu ve ticaretinin yapıldığı düşünülecek olursa zımpara taşının antikçağ ticaretinde de yeraldığı sonucuna varmak yanlış olmayacaktır.

Madenler ve buna bağlı olarak gelişen kuyumculuk ta, Anadolu'nun önemli geçim kaynakları arasındaydı. Antik dünyada altın ve gümüş kuyumculuğu çok ileri düzeydeydi, çok yetenekli kuyumcuların olduğu ve ileri teknikler kullandıkları

---

327 T.Hackens, M.Miro, **a.g.e.**, s.239.

328 T.Hackens, M.Miro, **a.g.e.**, s.239.

329 T.Hackens, M.Miro, **a.g.e.**, s.242.

330 T.Hackens, M.Miro, **a.g.e.**, s.252.

331 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı,** İstanbul, İşBankası Kültür Yayınları, 2011, s.14.

bilinmektedir. Değerli taşlarla kakma ve perdahlama yaygındı. Romalılar Mısır'dan gelen (*İskenderiye*, mücevher bakımından büyük merkezlerden biridir.) safir, aquamarin, topaz, yakut, zümrüt, gibi taşları doğal kristal biçimlerinde kullanır, bunların yanında kuvars, lal, lazuli gibi yarı değerli taşlara da yer verirlerdi. İnci, en sevilen ve en çok övülen mücevherken, nadiren kesilmemiş elmaslara rastlanırdı. Pandantif küpeler sevilirdi, bilezikler, kolyeler, diademler, saç süsleri, fibula olarak tanınan broşlar en çok görülen takılardı.[332] *Sardes'te* Paktolos sularında yıkandığı ve efsanevi Lidya Kralı Kroisos ile onun soyunun zenginliklerinin kaynağını oluşturduğu birçok antikçağ yazar tarafından anlatılan büyük altın madeni yataklarının ise Manisa dağında (*Spylos*) olduğu ancak bunun daha Strabon zamanında tükendiği bilinmektedir.[333]

Herodotos, Paktolos nehrinden (Sart suyu) gelen altından bahseder ve Yunanlılar'ın *Sardes*'i özellikle değerli madenlerin yüklü miktarlarda elde edildiği bir pazar olarak gördüğünü kanıtlar. Heraklitos'a ait bir parça, "Dağ Altını"nı ergitme işlemini tasvir eden metaforlar içerir. Kazılarda, M.Ö.620-550'ye tarihlenen en erken altın ergitme atölyesi *Sardes*'te bulunmuştur. Karadeniz'deki kolonizasyon dönemi süresince, İonia kentlerinin çevresinde altın ergitilmekteydi.[334]

Birincil kaynakları altın içeren kuvars damarları oluşturur. Bu damarlar Sart *(Paktolos)* vadisinin güney yamaçlarını oluşturan Menderes Masifinin metomofizmaya uğramış paleozoik serilerinde bulunmaktadır. Gediz *(Hermos)* nehri ve Sart suyu *(Paktolos)* ise bu serilerde altın içeren kuvars damarlarını aşındırarak taşırlar ve düzlüklere tekrar bırakırlar. Böylece bugün bile bu akarsuların getirdiği alüvyonlarda altın bulmak mümkündür. Altın içeren ırmak kumlarının kaynağını konglomeralar oluşturmakta, konglomeralardaki altın ise yine kuvars damarlarından gelmektedir.[335] Lidya'nın 600 yıl boyunca Sart suyundan altın çıkarması dolayısıyla paranın da burada bulunmuş olmasına şaşırmamak gerekir. Kral Gyges döneminde

---

332 Hilary Deighton, **a.g.e.,** s.30.

333 Strabon, **a.g.e.**, xiv, s.680.

334 Helen Parkins, Christopher Smith,, **Ticaret, Tüccarlar ve Antik kent**, çev.: Harmanşah Ö., İstanbul, Homer Kitabevi, 2010, s.66.

335 Dietrich Klemm, "M.Ö.1300'lerde Doğu Akdeniz Bölgesi'nde Altın Üretimi", **Uluburun Gemisi**, **3000 Yıl Önce Dünya Ticareti,** ed.:Ünsal Yalçın, Cemal Pulak,Rainer Slotta, İstanbul, Ege Yayınları, 2006, s.532.

basılan ilk altın sikkeler, *Sardes* bölgesinin rafine edilmemiş ham elektron nügelerinden oluşur.[336] Altın dışında, gümüş ve bakır ile boya yapımı için arsenik, ilaç ve boya yapımında kullanılan zencefre, civa ve antimon diğer yeraltı zenginlikleridir.[337]

Öte yandan, Aydın dağlarının *(Messogis)* kuzey yamacında ve Ödemiş'e 20 km. kadar uzakta bir bölgede antimon madeni bulunduğu bilinmekte ve burada Helenistik döneme kadar dayanan bazı galerilere rastlanmaktadır, buradan çıkan antimonun, Antikçağ'da ayna yapımında kullanılmış olması kuvvetle muhtemeldir.[338]

Myndos (Gümüşlük) civarı tepelerde önemli gümüş madenleri, Latmos dağında demir ocağının bulunduğu, bakır madeninin ise, *Sigeion*'da bir bakırcılar loncası olduğunu gösteren yazıt sayesinde, bu esnafın kullandığı bakırın, merkezi *Troas*'dan ve *Adramytteion*'dan çıkarıldığı kesinlikle bilinmektedir.[339] Ayrıca, Bergama Krallığı'nın ekonomik varlığını sağlayan önemli doğal kaynaklardan biri de zengin bakır cevherleridir. Bununla beraber, kent, yüksek rezervli gümüş ve kurşun madenlerine de sahipti. Bergama'nın kuzeyinde *Argyria* (Pazarköy) adını gümüşten almıştır.[340]

M.Ö. II. binin sonunda, başta Bakır olmak üzere, bunun gibi madenlerin büyük ve geniş kapasiteli maden yataklarından elde edilmiş olduğu Uluburun buluntularıyla belgelenmiştir. Tunç Çağı'ndan itibaren ticareti en yoğun yapılan bu madenler arasında bakır ilk sırayı almaktadır; özellikle *Kıbrıs*'ın merkez kabul edilmesi, adının latince *cuprum/ aes cyprium'*dan gelmesi bu adanın ne kadar önemli olduğuna dikkat çeker.[341] *Byblos* bu nedenle ilk sömürgeyi *Kıbrıs*'ta kurarak oranın bakır, gümüş ve demir kaynaklarından faydalanmıştır. Uluburun'da bulunan yaklaşık bir tonluk kalay

---

336 Dietrich Klemm, **a.g.e.**, s.531.

337 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.29.

338 Hasan Malay, **a.g.e.**, s.57.

339 Hasan Malay, **a.g.e**, s.55.

340 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.27.

341 Thomas Stöllner, "Tunççağında Hammadde Olarak Kullanılan Minerallere Genel Bir Bakış" **Uluburun Gemisi**, **3000 Yıl Önce Dünya Ticareti**, ed.:Ünsal Yalçın, Cemal Pulak,Rainer Slotta, İstanbul, Ege Yayınları, 2006, s.453.

külçeler de önemli miktarda ticarete işaret etmektedir.[342] M.Ö. III. binin ortalarından itibaren gümüş, altın ve bakır ödeme aracı olarak kullanılmış hatta gümüş tüm Akdeniz Bölgesi'nde yaygınlaşmıştır. Gümüş, kurşun ve çinko doğada genelde benzer nitelikteki maden yataklarında bulunur; Doğu Akdeniz ve Önasya'da ağırlıklı olarak Balkanlar, Ege, Anadolu, Kafkaslar ve Orta Asya'da mevcuttur.[343] Demir, M.Ö. II. binin ortalarından itibaren ticaret ve yüksek düzey diplomaside armağan aracı olmuş, farklı yerlerden gelen ve değişik şekillerde işlenmiş demirin ticareti yapılmıştır.[344]

Antikçağ'da ticaret konusu olan bazı maddeler arkeolojik kalıntı bırakmasalar da, insan ve hayvanlar için vazgeçilmez öneminden dolayı ticaretinin yapıldığı bilinmektedir; bunun en önemli örneği tuzdur. Besin kurutma ve saklama, temizlik, deri tabaklama ve madencilik, dini ritüeller ve besin kaynağı olarak çok farklı kullanım alanları olan tuz, Romalı askerlere verilen tuz tahsisatını ifade ederdi.[345] Bu nedenle para yerine kullanılacak kadar değerli olduğuna dair en açık gösterge adının kendisi olmuştur; Latince, *salarium*, Fransızca salaire, İngilizce salary, maaş, ücret anlamındadır. Halen Afrika'da tuz bir ödeme şeklidir.[346] Tuz, tarih boyunca ticareti yapılan ilk mallarından birisi olmuştur. Anadolu'da tuz kullanımına ait belgeler, ekmeği tuz, kimyon, çörekotu, kişniş, bal ile tatlandıran Hititler dönemine aittir.[347] *Boğazköy*'de bulunan çiviyazılı bir tablet, kaya tuzunun çıkartılmasının yanısıra tuz ticaretinin yapıldığına dair kanıtlar sunmuştur.[348] Krallar arasında yapılan bir anlaşma tabletinde ise, barış karşılığında, tuz yataklarının ve bunlara ait tüm gelirlerin verilmesi kararına varılmıştır.[349] Ortadoğu'da Romalılar, Keltler'a karşı kazandıkları savaş sonrası onların işlettikleri tuz madenlerini sahiplenerek, bir tuz

342 Thomas Stöllner, **a.g.e.**, s.459.

343 Thomas Stöllner, **a.g.e.**, s.462,463**.**

344 Thomas Stöllner, **a.g.e.**, s.464,465.

345 Plinius, **Naturalis Historia**, XXXI.

346 David Bloch, "Salt as Money",1996, (çevrimiçi)http//www.salt.org.il/frame_econ.html, 26/04/2017.

347 Birgit Brandau, Harmut Schickert, **Hititler (Bilinmeyen Bir Dünya İmparatorluğu),** çev.:Nazife Mertoğlu, Ankara, Arkadaş Yayınevi, 2003, s.82.

348 Sedat Erkut, "Hititlerde Tuz Kullanımı I", **Belleten**, cilt LIV, s:209, Ankara, 1990, s.4,5.

349 Birgit Brandau, Hartmut Schickert, **a.g.e.,** s.288.

tekeli oluşturmuşlar, bunun fiyatını denetim altında tutarak halkın desteğini kazanmışlardır. Ayrıca, denizden tuz elde etmeyi öğrenerek iç kesimlere ve *Roma*'ya taşımak üzere ilk Roma Tuz Yolu'nu (*Via Salaria*) inşa etmişlerdir; hâkim oldukları Akdeniz çevresinde yaklaşık 60 önemli tuzlayı kontrolleri altına almışlardır. *Roma*'nın başlıca tuz limanları arasında *Ravenna, Aquilea, Classis, Ostia, Ephesos, Leptis Magna* gelmekteydi; çalışma alanımızdaki liman kenti *Ephesos* Limanı, Tuzgölü'nden elde edilen tuzun ticaretinde *Halikarnassos* ve *Miletos* ile birlikte önemli bir yere sahipti.[350] Tuz, gerek et ve balık gibi gıda maddelerinin korunmasında gerek insan ve hayvanların beslenmesinde sürekli tüketilen dinsel olarak kutsal kabul edilmiş, Plinius'ın ifadesiyle *insanlık için önemli bir elementtir.* İnsanlar ve hayvanlar için, tuz yaşamsal olarak vazgeçilemez. Bu nedenle, ticaretinin vergilendirilmesi üzerinden devlet gelirlerinde sürekli artış sağlayan bir unsurdu ve ticareti önemli bir yere sahipti.[351]

Keramik ürünler arasında çömlekçiliğin asıl merkezi İonia'dı. M.Ö. VII. yy.'da *Teos* kökenli kadehler çok revaçtaydı. İlerleyen dönemlerde *Miletos* ve *Samos* çömlekçileri de geniş pazarlar edinmiştir. Kazılardan elde edilen bilgiler, *Miletos* keramiğinin yalnızca İonia'da değil tüm Karadeniz kolonilerinde ve Mısır'da kullanıldığını göstermektedir. M.S. III. yy.'da *Thyateira*'lı çömlekçilerin bir örgüt kurdukları ve *Pergamon* ve *Tralles*'in de bu alanda ileri oldukları bilinmektedir.[352] Zengin akarsular sayesinde bu akarsu yataklarında bolca bulunan kil, çömlek yapımını kolaylaştırmıştır. Özellikle Gediz vadisi, Küçük ve Büyük Menderes vadilerinin killeri bu yörelerde çömlekçiliğin gelişmesinde büyük rol oynamıştır; bunun sonucu olarak, **Menemen testisi** adeta markalaşarak günümüzde halen bir gelenek olarak devam etmektedir. Benzer şekilde, aynı havzadaki Salihli'nin Gökeyüp köyünde de çömlekçilik geleneği devam etmektedir.[353] Avanos'ta da halen çömlekçilik önemli bir geçim kaynağı olmaya devam etmektedir. Kızılırmak

350 David Bloch, "Salt as Money", 1996, (çevrimiçi)http//www.salt.org.il/frame_arch.html, 26/10/2017.

351 Samuel Adrian Miles Adshead, **Salt and Civilization**, St. Martin's Press, New York, 1992, s.7.

352 Hasan Malay, **a.g.e.**, s.61.

353 Füsun Baykal,"Kırsal Yerleşim Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Gökeyüp Köyü (Salihli/Manisa) ve İlkel Çömlekçiliğin Köy Ekonomisindeki Yeri", **Ege Coğrafya Dergisi** s:5, İzmir, 1998, s.55-74.

sayesinde zengin kil yataklarından yararlanılmaktadır; tarih boyunca olduğu gibi çömlekçilik hem bir elsanatı hem de mutfak gereci olarak varlığını sürdürmektedir. "Çanak-Çömlek, profesyonel tüccarlar ile Yunan dış pazarları arasında bir aracıydı." Yunan kolonistler, Yunan atölyelerinden çıkmış malları talep etmekteydiler; bu durum, *Korinthos, Atina* ve diğer şehirlerin M.Ö.600'den itibaren gerçek birer kent olmalarını sağlamıştı.[354]

c. Orman Ürünleri

Orman ürünleri dendiğinde akla ilk gelen, özellikle gemi yapımında kullanılan sedir ağaçları gibi orman bitkileri yani kerestedir. Antikçağ gemi inşasında, kalasları, sağlamlığı ve esnekliği ile en çok tercih edilen ağaç sedir ağacı idi; Fenikeliler ile yakın ilişki içerisinde olan Lübnan'da bol miktarda mevcuttu ve ticareti yapılırdı. Ayrıca, Gemi yapımında postalarda, çam, meşe ve karaağaç; kaplamalarda; genellikle çam veya köknar; omurgada meşe kullanılmıştır.[355] Bugüne dek verilen raporlara göre, Akdeniz'de batıklarda bu iş için kullanılan farklı ağaç türleri ve nerelerden getirildikleri, Ticari Gemiler/Yelkenliler başlığında ele alınmıştır. Buna göre, gemilerin yapımında ve arma donanımlarında kullanılan pek çok ağaç cinsi bulunmaktadır. Ormancılık ticari sebeplerden özellikle Fenike'de gelişmiştir; burada çam ve abanoz ağaçları da yetiştiriliyordu ve birçok bölgeye gemi ve ahşap eşya için malzeme sağlamaktaydı. Fenikeliler'in marangozluktaki becerileri de buna dayanıyordu.

Meşe palamudu (*quercus ithaburensis*) ağacının kabuklu meyveleri, tekstil boyacılığında kullanılırdı, farmakolojide de ilaç olarak kullanılan bu ürün, önemli bir ihraç malıyken günümüzde üretimi oldukça düşmüştür.[356] Deri tabaklamada halen yoğun olarak kullanılmaktadır. Keçiboynuzu ağacı da, Anadolu'ya Suriye'den gelmiştir, boya sanayisinde kullanıldığı gibi, pırlantanın ağırlığı yani karat değeri, Antikçağ'da keçiboynuzu çekirdeklerinin ağırlığıyla ölçülmüştür.[357] Özellikle

---

354 Chester Starr, **a.g.e.**, s.13.

355 A.J.Parker, **Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces**, Londra, Bar International Press, 1992, s.26.

356 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.223.

357 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.225.

Antikçağ'da değerli taşları tartmada kullanılan bu çekirdeklerin her biri 0,2 gr.'dır. Günümüzde de 0,2 gr. karşılığı bir karat adını keçiboynuzundan *(Ceratonia)* almıştır.

Orman ürünleri arasında parfüm yapımında kullanılan günlük ve sığla ağaçları, defne yaprakları, çeşitli bitki ve çiçekler ile tıpta yararlanılan endemik bitki ve çiçekler de yer almaktadır. *Kolophon*'daki (Değirmendere) ormanlardan parfüm yapımında kullanılan sarı renkli reçinenin, Mısır'a kadar ihracatının yapıldığı bilinmektedir.[358] Ancak tekrardan kaçınmak amacıyla bu konuya kozmetik bölümünde ayrıntılı yer verilmiştir. Reçine antikçağda yalnızca kozmetikte kullanılmıyordu, hem tıpta ve mumyalamada hem de ticari amphoraların ortaya çıkışından Bizans dönemine kadar amphora iç çeper yalıtımında yoğun olarak çam, sedir, köknar ve sakız (mastika) ağaçlarından elde edilen reçine kullanılıyordu. 70-80 derecede ısıtıldığında eriyen bu reçineye *Kolophonion* deniyordu. Kuzey Suriye, Lübnan ve Güney Anadolu'daki ormanlardan elde edilen bu reçinenin ticareti Akdeniz'de oldukça yaygındı. Bazı batıklarda bulunan reçine dolu amphoralar bu ticaretin önemli kanıtlarıdır. Bunun dışında, reçinenin mayalanma sonrası zayıf kalan şarapların korunmasında ve kalitelerinin yükseltilmesinde kullanıldığını Plinius'tan öğrenmekteyiz. Özellikle, sakız reçinesi şaraba özel bir koku ve tat katıyordu. Nitekim günümüzde Yunanistan'da sakızlı şarap ve rakılar makbul içkiler arasındadır.[359] Ayrıca, sakız ve reçinesi, sakız yağı, binlerce yıldır, ilaç, kozmetik, gıda, boya sanayisinde ve mumyalamada da kullanılmıştır.

Ormanlık alan ve doğal bitki örtüsüne paralel olarak, Arıcılık ta gelişmiştir. Ticarette önemli bir rol üslenen bal üretimi de en önemli orman ürünleri arasında yerini almıştır. Prehistorik dönemden beri, bal en önemli beslenme kaynaklarından biri olup, mutfakta, tıpta, eczacılıkta, kozmetikte, kuyumculukta, cenaze törenlerinde kullanılırdı. Günümüzde bazı alanları kaybetse de önemini besin maddesi olarak korumaktadır. Muğla'nın ormanlık ve maki bitki örtüsü kaplı dağlık kısmı, bölgede önemli bir bal üretimi sağlamaya devam etmektedir.

358 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.31.

359 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.42,43.

d. Kozmetik ürünleri

Kozmetik ürünler arasında birinci sırayı alan hiç şüphesiz parfümlerdir. Antikçağ'ın temel süslenme malzemesi olup, kadınların tuvaleti sokağa çıkmadan önce mutlaka parfüm sıkarak tamamlanırdı. Doğu'dan veya Capua pazarlarından gelen kokular, kozmetik koleksiyonunda yerini alırlardı. Bunlar daha çok cam şişelerde saklanırdı. Parfüm, cesetlerin güzel kokması için hediye olarak mezarlara da konurdu. Bu amaçla seçilen kokular arasında sığla, günlük ve mürün yanı sıra, tuz, sediryağı, sakız yağı, gülyağı, bal ve mür içeren bir tür reçine saptanmıştır.[360] Mür, en eski parfüm ve en kutsal esans olarak tarihte özel bir yere sahiptir. Çalımsı bir ağacın reçinesinden elde edilen ve dini törenlerde mekâna hoş bir koku yaymak için kullanılan kırmızı toprak renkli yağlı sakız, *Myra* (Demre) kentine adını vermiştir. Erken adının "Muri" olması ve Artemis Myrhh olarak özel bir vejetasyon tanrıçasına sahip olması bunu desteklemektedir.[361] Kazılardan çıkan mür yağı şişeleri, kilise çevresindeki yağ işlikleri kentin adına her dönemde kesintisiz yansıyan özelliğini sunarak; günümüze dek Myrhh–*Myra* olarak gelmiştir. İsim kaynağı, Adonis'in annesi Myrhha'ya da adını veren mersin bitkisidir.[362] Ancak, Yunan mitolojisindeki efsaneye dayandırılsa da bitki coğrafyacıları bu ikisinin ayrı bitkiler olduğunu söylemektedir. Latince isim benzerlikleri de bu yanılgıyı kolaylaştırmaktadır. Mersin ağacıyla (*myrtus*-murt ağacı) mür ağacının (mürrüsafi) aynı bitki olmadığını burada özellikle vurgulamak gerekmektedir. *Commiphora Myrrha* adlı bu çalımsı dikenli bodur ağaç, Hıristiyanlıkla beraber kiliselere girmiştir. Uygarlık tarihinin başından beri kullanılan Myrrh, Mısır, Hellen, Pers, Roma ve Bizans saraylarında soyluların parfümü olarak şöhretini kutsal mekânlarda kazanmıştır. Tevrat ve İncil gibi kutsal kitaplarda adı geçen mür kokusu, Musevi havralarında da çokça duyulmuştur. Bu yoğun balsamik yağın kokusu, mür üretiminde öncü Mısır, Yemen, Habeş ve Somali yerleşimleriyle rekabet edecek kadar ileri gitmiştir. *Myra,* tarihinden mür fışkıran bir kentti ve ticareti, ekonomisi

360 Hillary Deighton, **a.g.e**, s.30.

361 Nevzat Çevik, "Myra ve Limanı Andriake, Kazılar Başlarken Ön Düşünceler", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, sayı:20, İstanbul, 2011, s.53.

362 Nevzat Çevik, **a.g.e.**, s.57.

Andriake limanından yönetiliyordu.[363] Aziz Nikolaos nedeniyle Hıristiyanlık hac merkezi olan kent İmparator Constantinus Porphyrogenitus'un ifadesiyle, "*Tanrı'nın hizmetkârı kudretli Nikolaos'un üç kez kutsadığı ve adına uygun olarak mür fışkırttığı mür soluyan şehri*"dir.[364] Antikçağ'da sakinleştirici ilaç olarak ta kullanılan bu kutsal bitki mür, *Myra*'nın tarihine her dönem damgasını vurmuştur.[365] Burada Büyük İskender'in seferinden sözetmek ve coğrafyaya sağladığı katkılar arasındaki bitki göçünü hatırlatmak yerinde olacaktır; çünkü bu sefer sayesinde Helenler yeni bitkilerle tanışmış ve bunların yayılım alanlarını öğrenmişlerdir. Baharat, parfüm, tütsü elde edilen bitki ve ağaçların yeni kaynakları bu sefere katılan tüccarlar tarafından bulunmuştur. Gedrosia çölünü geçerken tüccarlar Mira adlı (Mürrüsafi) küçük ağaçlardan ilaç ve parfüm elde etmek üzere balsam çıkarmış ve bunu yüklerine eklemişlerdir. Böylece, Arabistan Yarımadası'nda bulunan *Commiphora* türlerinden olan bu ağaççığın yeni bir yayılım alanını bulmuşlardır.[366] Hellen kentlerinde tapınaklarda yakılan reçineli ve hoş kokulu günlük ağacının yongası tüccarlarla gelmekte ve kıymetlidir. Mısır-Gazze'yi alan İskender, buradan ülkesine 500 talanton günlük 100 talanton buhur yollamıştır. Günümüzde halen günlük ağaçları parfüm yapımında yoğun olarak kullanılmaktadır.

İnceleme alanımızda yer alan *Sardes* (Salihli) ve *Ephesos* (Efes) kentlerinin de parfümeri yapımında öncü olduklarını, *Smyrna* (İzmir) ve *Pergamon*'da (Bergama) da kaliteli parfümeri üretildiğini Plinius eserinde anlatmaktadır.[367] Lydia bölgesinde yer alan Bozdağlar'da *(Tmolos)* yetişen safran, parfüm ve krem yapımında kullanılmaktaydı. Lydia krallığı döneminde *Sardes*'te üretilmiş olan krem ve parfümler, antik dünyanın hemen her köşesine dağıtılmıştı.[368] *Kolophon*'daki

---

363 Ahmet Yeşiltepe, "Kalıntıları Bile Heyecan Verici", (çevrimiçi) http//www.ntv.com.tr, 02/03/2011.

364 Nevzat Çevik, **a.g.e.**, s.55.

365 Ahmet Yeşiltepe, "Kalıntıları Bile Heyecan Verici", (çevrimiçi)http//www.ntv.com.tr, 02/03/2011.

366 Suna Doğaner, "Büyük İskender: Coğrafyacı Bir Savaşçı Kral", **Türk Coğrafya Dergisi**, sayı:48, İstanbul, Çantay Yayınları, 2007, s.50.

367 Plinius, **a.g.e.**, xiii, s.10, xx, s. 177.

368 Veli Sevin, **a.g.e.,** s.190.

(Değirmendere) ormanlardan parfüm yapımında kullanılan sarı renkli reçinenin, Mısır'a kadar ihracatı yapılırdı.[369]

İnceleme alanımızın dışında olsa da parfüm ticaretinde önemli bir yere sahip olan *Phaselis*'ten de söz etmek gerekir, zira Antikçağ'da güzel koku elde etmede en sık kullanılan çiçeklerin başında güller gelmektedir ve Lykia liman kenti *Phaselis* te, yaban gülleri, bundan elde edilen parfümü ve gülyağı ticaretiyle tanınmıştır.[370] Plinius'un ifadesiyle; "*uzun zaman en çok Corinth'in susam yağı beğenilirken sonraları Cyzicus'un ve Phaselis'in gülyağı beğenildi ve bunların ünü Neapolis, Capua ve Praeneste'ye kadar yayılmıştı"*[371] Kültür tarihçisi Athenaios da, Apollonios'un "Güzel Kokular Hakkında" yazdıklarına dayanarak *"heryerde güzel kokulu bitkiler yetişir; Elis ve Kyzikos'ta çok iyi irisler, Phaselis'te en iyi gülyağı elde edilir, bu Neapolis ve Capua'dan da sağlanabilirdi"*[372] diyerek *Phaselis* gülünün ve gülyağının ününün Uzakdoğu'ya kadar ulaştığını doğrulamaktadır. *Phaselis*'te gülyetiştiriciliği antikçağ ölçeğinde ihraç ürünleri arasında ön sıralardadır ve burada işlenerek ticari bir ürün haline getirilen gülün kente hiç azımsanamayacak bir kazanç sağladığı çok açıktır. *Rosa phoenicia Boiss* (Finike Gülü) adlı türün antikçağda gül yağı elde edilmesinde kullanıldığı ve *Phaselis* ekonomisine önemli katkılar sağladığı belirtilmektedir. Bir litre gül yağı elde etmek için, iki milyon gül yaprağı, yani 4-5 ton gülün işlemden geçirildiği kentte güllerin oldukça büyük bir alan kapladığı düşünülmektedir.[373] Binlerce yıldır kentte yetiştirilen güller, günümüzde Isparta'da ünlü ve büyük bir sanayiye dönüşerek devam etmektedir. Antikçağ'da en çok sevilen çiçeklerin başında gelen güller ve zambaklar Homeros'un eserinde benzetmelere konu olmuşlardır.[374] Plinius ta bununla ilgili olarak şöyle demiştir:

---

369 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.31.

370 Veli Sevin, **a.g.e.,** s.149. (Plinius, **a.g.e.** xxi, s.11).

371 Plinius, **a.g.e.,** xiii, s.5.

372 Athenaios, **a.g.e.,** xv.,s.38.

373 R. Süleyman Göktürk, "Phaselis Antik Kenti Florası II", **Disiplinlerarası Akdeniz Araştırmaları Dergisi** cilt II, 2016, s.90.

374 Egon Friedell, **Antik Yunan'ın Kültür Tarihi**, çev.:Necati Açа, Ankara, Dost Kitabevi, 1999, s.30.

"Beyaz zambaklar herşekilde güllerle aynı şekilde üretilir…..Kırmızımsı bir zambak daha vardır, Yunanlılar'ın krinon dediği bu çiçeklere diğerleri köpek gülü derler.En çok Antiokheia zambakları ve Suriye-Laodikeia'daki zambaklar rağbet görürken, daha sonra Phaselis'in zambakları tercih edilirdi…..erguvan renkli zambaklar da vardır."[375]

Görüldüğü gibi, kırmızı zambaklar da *Antiokheia* (Antakya) ve Suriye *Laodikeia* zambaklarından sonra dönemin en çok beğenilen zambaklarıdır. Bunlar da hem parfüm hem de ilaç yapımında kullanılmaktaydı.[376] Bu konuda kazı çalışmalarını sürdüren Prof. Dr. Murat Arslan parfüm üretimiyle öne çıkan *Phaselis*'te üretilen parfümlerin *Atina* ve *Rodos*'a gönderildiğini belirterek deneysel bir çalışma yapacaklarını, hangi bitkilerden, çiçeklerden ne çeşit parfümler üretildiğini, bunların endemik olarak yeniden yetiştirilmesini sağlamayı ve *Phaselis*'e özgü kokuyu deneysel olarak yeniden üretmeyi amaçlamaktadır.[377] Güzel kokunun yanı sıra, kadınların güzellik reçeteleri de kozmetikte geniş yer tutuyordu. Bu amaçla yine bitkilerden yararlanıyorlardı. Örneğin saç boyamada, kına, günümüzde olduğu gibi kullanılıyordu, saçın rengini açtığı bilinen, kayın ağacı külü ve keçi yağından yapılan bir tür sabun renk açıcı olarak kullanılıyordu. Yüz bakımı için dövülmüş haşhaş tohumları kullanılırdı. Boynuz tozu, tahıl ve bal da kullanılan çok yararlı, etkili maddelerdendi. Makyaj ürünleri arasında, pudra için dövülmüş acı bakla çekirdekleri veya Illyria süsenleri gibi maddelerden yararlanılırdı. Plinius'un anlatımıyla, "*ayı yağı ve kandil isinden maskara, karınca yumurtası ve ezilmiş sinekler"*; Ovidius'un söz ettiği "*göz farı olarak safran ve kül"*, Iuvenalis'in yazdığı "*kaş kalemi olarak kurum"* bulunmaktadır.[378]

e.Tekstil ürünleri

Anadolu'nun batısında, Yunanistan'da ve Ege adalarında Erken Tunç Çağı'na ait çok sayıda dokuma tezgâhı ağırlıkları bulunması, dokumacılığın Tunç Çağı'yla birlikte büyük bir gelişme kaydettiğini göstermektedir. Dokumacılıktaki bu gelişme ile ketenin dokumada kullanılması arasında ilişki kurulabilir. Anadolu'da yünün dokumada kullanılması, M.Ö.6000'lere dayanmaktayken, ketenin dokumada kullanılması Tunç Çağı'na tekabül eder. Keten gibi bitkisel liflerin dokumada

375 Plinius, **a.g.e.,** xxi, s.24,25.

376 Murat Arslan, (çevrimiçi)http//www.phaselis.org./Antik Kokunun İzinde, 01/09/2013.

377 Murat Arslan, (çevrimiçi)http//www.mediterra.org,/Antik Parfümün İzinde, 19/08/2013.

378 Hilary Deighton, **a.g.e.,** s.29.

kullanılmasıyla hammadde miktarının çok fazla artması dokumacılık ticaretinin doğmasına neden olmuştur.[379] Zaman içinde bir tekstil endüstrisi oluşmuş, nüfusun önemli bir kısmı geçimini bu endüstriden sağlar olmuştur. Özellikle ihracata yönelik üretim yapan *Sardes, Miletos, Thyateira, Saittai, Kolossai, Laodikeia* ve *Hierapolis* şehirleri, Ege limanları ile sıkı bir ilişki içindeydiler.[380]

M.Ö. II. bin yıllarına tarihlenen tabletler, hem Anadolu'dan diğer bölgelere hem de diğer bölgelerden Anadolu'ya büyük çapta bir kumaş ticaretinin yaşandığını hatta dokumacılığın bir sanayiye dönüştüğünü göstermektedir. Bunlar ayrıca, dokumanın nasıl yapıldığı, kumaş isimleri ve kalitelerine ilişkin önemli bilgiler vermektedir. Buna göre, yünlü bir kumaş olan *Pirikannu* Anadolu'da çok yaygın olarak dokunmuştur. Hititler'in yün dışında, keçi kılından elde edilen ipliklerden kumaş dokumuş oldukları ve tiftik keçisinin Hitit eserlerinde resmedilmiş olması nedeniyle kıllarının dokumacılıkta o dönemde de kullanıldığı anlaşılmaktadır.[381] M.Ö. I. binden itibaren, vazo resimleri ve antik yazarlar, gerek dokuma ve dokuma tezgâhları, ağırlıkları, gerekse dokumacılığın günlük hayat içerisindeki yeri hakkında bilgi vermektedir. Anadolu'da keten dokumacılığının daha geç dönemlerde görülmesinde en önemli etken iklime bağlıdır, Mısır ve Mezopotamya gibi daha sıcak bir iklimde gelişip yayılan ketenin, Anadolu'daki dokumacılığı konusunda *Sardes*'ten söz edilmelidir. Anadolu daha soğuk bir iklime sahip olduğundan yün dokumacılığı en erken buluntularını burada vermiştir. Romalılar'ın da, yünlü kumaş dokuyup giydikleri bilinmektedir. Kışın, toga denen veya hirta adı verilen kalın yünlü kumaşlar, yazın ise toga tirta veya rosa denilen daha ince kumaşlar kullanmışlardır.[382] Anadolu'da, *Laodikeia* ve *Hierapolis* bölgesinin çok ünlenmiş kuzguni siyah renkli koyunundan elde edilen son derece yumuşak yünü, *Sisam*, *Atina* ve *Roma*'ya gönderilen mallar arasındaydı ki Romalı hükümdarların bile buradan giyinmeye başladıkları bilinmektedir.[383] Üstelik *Laodikeia*'nın bu parlak siyah

379 İsmail Fazlıoğlu, **Eskiçağ'da Dokuma**, İstanbul, Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Yayınları, 2001, s.3.

380 Hasan Malay, "Batı Anadolu'nun Antikçağdaki Ekonomik Durumu", **Ege Üniversitesi Arkeoloji ve Sanat Tarihi Dergisi** II, İzmir, 1983, s.57,58.

381 İsmail Fazlıoğlu, **a.g.e.,** s.4.

382 İsmail Fazlıoğlu, **a.g.e.**, s.6.

383 Celal Şimşek, "Laodikeia", **Atlas Dergisi**, s: 227, İstanbul, Şubat 2012, s.96.

yünleri *Miletos* yününden bile üstün kabul edilmekteydiler.[384] *Laodikeia*, C.Şimşek başkanlığında yürütülen kazılarda bulunan bir tekstil boyama atölyesi, 2000 yıllık tekstil boya tortuları ve 4000 yıl öncesine giden dokuma tezgâhı ağırlıkları ile Denizli'nin simgelerinden tekstilciliğin önemini kanıtlamaktadır. Kent, günümüzde halen devam başarısını bu uzun geçmişe dayandırmaktadır.[385] Strabon, *Laodekia*'dan parlak yünüyle söz eder, ancak, kent dokumacılık ve konfeksiyonda da ünlüdür çünkü *Hierapolis*'in kireçli sıcak suyu kumaşın boyanmasında da kullanılmaktadır. *Hierapolis, Laodekia* ve *Kolossai*, Roma döneminde geniş çapta dokumacılık yapmış ve *Roma*'yla yaklaşık olarak 500 yıl ticari ilişki içinde kalmışlardır.[386]

Miletos'un da yün konusunda şöhret kazanmış önemli bir yeri vardır. M.Ö. VI. yy.'da *Miletos*'ta üretilen yün o kadar ünlüydü ki, Polykrates adlı bir Samos yöneticisi, aynı cins koyunlardan yetiştirmek üzere *Miletos*'tan damızlık hayvan satın almıştı. Aynı yün, sonraki yüzyılda *Atina*'da ve tüm antik dünyada büyük önem kazanmıştı.[387] *Miletos* kumaşları ve kilimleri uzak bölgelere lüks mallar arasında ihraç ediliyordu. *Miletos* kumaşlarının ünü geç devirlere kadar sürmüş ve M.S. III ila IV. yy.'larda bile erguvani *Miletos* kumaşları büyük bir değer taşımışlardır.[388] Roma devrinde, *Ephesos*'ta, şehrin ticari ve siyasi yaşamına varlıklı yün ve palto tacirleri egemen olmuşlardı. Buradaki *lanarioi*, yani yün işçileri Latince *lanarii*, yün tacirleri ise *eriopolai* olarak ifade edilir.[389] Diğer kıyı kentlerinden *Phokaia* ve *Smyrna*'da da erguvani renkte kumaşlar dokunur ve elbiseler diklirdi.[390] M.Ö. IV. yy.'da kabul edilen bir yasa ile *Erythrai*'lıların standartlardan düşük kalitede yün (kırmızımsı renkli betimlenen *Erythrai* yünü) imal etmeleri yasaklanmıştı.[391] Yine aynı yüzyılda, *Teos*'lular da, *Miletos*'tan satın aldıkları yünlerle palto üretmekteydiler.[392]

---

384 Veli Sevin, **a.g.e.**,s.211.

385 Celal Şimşek, **a.g.e.**, s.227.

386 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.22.

387 Strabon, **a.g.e.**, xii, s.578, Plinius, **a.g.e.**, viii, s.190, xxix, s.33.

388 Hasan Malay, **a.g.e.**,s.58.

389 Hasan Malay, **a.g.e.**, s.58.

390 Hasan Malay, **a.g.e**., s.58.

391 Plinius, **a.g.e.**, viii, s.191.

392 Hasan Malay, **a.g.e.**, s.58.

Miletos ve *Kolophon*, dokumacılıkta ve özellikle yün boyacılığında önemli birer merkezdiler.[393] *Hierapolis*'te hem yün dokumacılığı ve halıcılık hem de erguvan renkli boya sanayisi bulunmaktadır[394], buranın bol kireçli suyunun boyama için oldukça uygun olması sayesinde bitkisel boyalarla boyanan erguvani yün, kırmızı böceğinden elde edilen boyalarla boyanan yünlerle rahatça rekabet edebiliyordu.[395] Boyamacılık, Erken Tunç Çağı'nın başlarında doğadan elde edilen maddelerle başlamıştı. M.Ö. II bin yıllarında *Tyros* (Sur) kenti boyamacılıkta ileri gitmiştir. İpek boyacılığında kullanılan şap, Sümerler, Mısırlılar ve Anadolu'da Hititler tarafından üretilmiştir. Bu tür doğal boyamacılık 1860'lara kadar devam etmiştir.[396]

Antik dünyada dokumacılık konusunda bazı kentler özel bir ün yapmıştır, bunlar arasında *Sidon,* Anadolu'da, *Trabzon, Rize, Pergamon, Tralles, Laodikeia* yeralır. Ayrıca, *Miletos* ve *Kolophon* dokumacılığın yanı sıra özellikle de yün boyacılığında önemli bir merkez olmuşlardır.[397] *Phokaia* kenti de, mor renkli özel bir boyasıyla adından söz ettiriyordu.[398] Ovidius'a göre, *Kolophon*'lu bir kumaş boyayıcısının kızı olan Arakhne, *Phokaia*'nın mor boyasıyla yün boyar, ekmeğini kazanırdı.[399] İp eğirmede ve dokumada o kadar ileri gitmiştiki, Tanrıça Athena'dan üstün olduğunu ileri sürerek yarışma teklif eder. Yaşlı bir kadın kılığına giren Tanrıça, rakibinin işinde hiçbir kusur ve eksik bulamayınca çok kızar, yarışmayı onun kazanacağını anlayınca genç kızı Örümcek şekline sokar. Ama o hala dokumaya devam eder.[400] Bugün tüm Latin kökenli dillerde, örümceğin karşılığı Aragneé, Arana olarak adını Arakhneden almış olması ilginçtir, ancak daha ilginç olanı, Doğu Karadeniz bölgesinde halk arasında Rahna olarak adlandırılması ve

---

393 İsmail Fazlıoğlu, **Eskiçağ'da Dokumacılık**, İstanbul, Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Yayınları, 2001, s. 8.

394 W.M.Ramsay, **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası**, **Phrygia I**, çev: Mihri Pektaş, İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, 1960, s.545

395 Strabon, **a.g.e.**,xiii, s.630.

396 Emre Dölen, **Tekstil Tarihi**, İstanbul, y.y., 1992, s. 458,461.

397 İsmail Fazlıoğlu, **a.g.e.,** s.8.

398 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.291.

399 Bilge Umar, **Lydia**, İstanbul, Ak Yayınları Kültür Kitapları Serisi:4, 1981, s.31.

400 Ovidius, **Metamorphoses**, vi, çev.: F.J.Miller, G.P.Goold, Cambridge, Harvard University Press, 1916, s.53,58.

günah diye öldürülmesinin yasaklanmasıdır. Bu örnek, mitolojinin Anadolu'da da yer bulmasının güzel bir örneğidir.[401] Grek mitolojisinde dokuma iğlerinin keşfi de, Arakhne'nin oğlu Kloster'e maledilir. Geleneksel olarak, dokumacılık tarihinin en önemli ve en eski tekstil merkezi kuşkusuz *Sardes* olmuştur çünkü koyunyünlerinin boyanmasını ilk kez Sardes'lilerin bulduğuna inanılmaktadır.[402] *Lydia* ve *Sardes*'in dokumaları, M.Ö. VI. yy.'da Sappho'nun şiirlerine girecek kadar ün kazanmıştı[403]. En eski çağlardan beri görüldüğü gibi, dokumacılığın öncülüğünü bu kent yapmıştır. *Sardes*'te dokunan muhteşem halılar, Pers İmpatorluğu saraylarına gönderiliyor, erguvani renkteki divan örtüleri M.Ö. V. yy.'da Atina'da bile tanınıyordu. Yine bu kentin palto tacirleri M.Ö. IV. yy.'da bir lonca kurmuşlardı.[404] *Sardes* daha çok mor boyalı yatak örtüleri ve kırmızı battaniyeleri ile tanınıyordu.[405]

Tekstil endüstrisinde antikçağın öncü merkezleri arasında, Yün İmalatçıları Birliği'ne sahip olan *Philadelphia* (Alaşehir), benzer bir organizasyona sahip olan *Thyateira* (Akhisar) ve yün işçilerinin dayanışma amacıyla kurdukları Yün İşçileri Birliği bulunan *Saittai* (İcikler) bulunmaktaydı. *Thyateira* kenti, boyamacılık alanında da önemli görevler üstlenmiştir.[406] Ticaret hayatına yeni bir düzen getiren, modern ekonominin temellerini atan, değiş tokuş sistemine karşılık ilk kez parayı bulan ve ilk dükkân sahibi olan insanlar Lydia'lılar olmuştur. Bu sebeple ticaret hayatı içinde apayrı bir yerleri vardır.[407] Lydia ve İonia bölgelerinin dokuma endüstrisi daha çok yün üzerine kurulu olsa da, aynı zaman da, ketenli dokumaları ile de tanınmaktaydılar. Ketenli dokumanın en eski merkezleri, Mısır, Fenike ve Karadeniz'in doğusundaki Kolkhis olsa da, bu dokuma Anadolu'nun Roma dönemindeki, önemli geçim kaynaklarından biriydi. Roma döneminde *Miletos,*

401 İsmail Fazlıoğlu, **a.g.e.**, s.10.

402 Plinius, **a.g.e.**, vii, s.196.

403 Veli Sevin, **a.g.e**., s.191.

404 Hasan Malay, **a.g.e.**, s.59.

405 Veli Sevin, **a.g.e.,** s.191.

406 Hasan Malay, **a.g.e.,** s.59

407 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.191.

Thyateira, Saittai ve *Tralles*'de bile ketencilerin kurduğu güçlü loncalar vardı. Sardes te, ketenden yapılan balık ağları ile ün kazanmıştı.[408]

Dokumacılıkta kullanılan malzeme ve araç-gereçlere gelince, keten, yün ve benzerleri eğirilip ip haline getirilerek dokuma tezgâhlarında dokunmuşlardır. Bu tezgâh çeşitlerini ve dokuma ağırlıklarını kazılarda elde edilen veriler ve vazo resimlerinde çizilen örneklerle tanımlayabilmekteyiz. Buna göre 3 çeşit tezgâh kullanılmaktaydı. Dokuma malzemeleri arasında keten ve yünün yanı sıra, ipek, Anadolu'da erken dönemlerde süs olarak kullanılmıştır. Roma döneminde, ipek ticareti için antrepo konumunda olan *Kos,* ipek ve keten karışımından bir dokuma üreterek Roma'ya gönderiyordu fakat bunlar daha çok kadınların kullandığı kumaşlardı.[409] Anadolu'da ise, tamamen ipekten dokunmuş kumaşlara, M.S. III. yy.'da Roma İmparatorluk Dönemi'nde rastlanmaktadır. Roma'da bir dönem lüks bulunduğu için M.S. 16'da yasaklanmıştır. M.S.369 yılında ipek dokumacılığının sadece kadınlar tarafından yapılabileceğine dair bir kanunun çıkması, Roma'da ipek dokumacılığının yapıldığını göstermektedir.[410]

Dokumacılıkta kullanılan diğer bir önemli bitki, kenevir (kendir)'dir. Önceleri yalnızca urgan yapımında ve kaba dokumalarda kullanılmış, Anadolu'da ilk önce M.Ö.1500'lerde yetiştirilen kenevir Hititler'de *azallu* olarak adlandırılmıştır. Hititler, kenevir tohumlarını ilaç yapımında da kullanmışlardır.[411] Bitki, Ege ticareti içindeki önemini, *Ephesos*'ta bulunduğu bahsedilen kendir tüccarlarından (*kannabarioi*) almaktadır.[412] Karia bölgesinin iç kesimlerinde yetiştirilen kenevir daha çok ağ yapımında kullanılırdı, ayrıca *Mylasa* (Milas) civarındaki verimli *Kybersos* (Sarıçay veya Kandakdere) vadisinde de kaliteli kendir üretilmekteydi.[413]

Roma dönemi giysilerinin dokumasında kullanılan iplikler öreke ve kirmen yardımıyla elde iğrilmiş ve genellikle dikey tezgâhlarda dokunmuştur. Erkeklerin

---

408 Hasan Malay, **a.g.e,** s.60.

409 Hilary Deighton, **a.g.e.**, s.5.

410 İsmail Fazlıoğlu, **a.g.e.**, s.7.

411 İsmail Fazlıoğlu, **a.g.e.**, s.6.

412 Recep Meriç, "Antik Dönemde Küçük Menderes Havzasının Tarihsel Coğrafyası", **Ege Coğrafya Dergisi**, s: 4, İzmir, 1988, s.205.

413 Plinius, **a.g.e.**, xix, s.174.

tüniklerinde alışılagelen renk beyaz iken, kadınların renkli kumaşları tercih ettiği bilinmektedir. Yün, ham haliyle zengin ve çekici renklerde bulunuyordu. Ovidius'a göre, "*onlara uyacak renkler, mavi, deniz yeşili, safran rengi, ametist moru, pembe, gri ve kahverengilerdir."* O'na göre, "*bunların her biri mükemmel kaliteye sahipti*"[414] Doğal boya maddesi olarak, kırmızı için kızılkök, sarı için safran, siyah için mazı ağacı, açık yeşiller için likenler kullanılıyordu. Bu maddelerin bazıları günümüzde halen kullanılmaktadır. Alum, renk sabitleştirici, sülfür ise ağırtıcıydı.[415] En ünlü, en lüks ve en pahalı boya, krali mor yani erguvandı, çünkü bu, kabuklu deniz canlılarından elde ediliyordu ve çok az miktarda boya için bile çok sayıda kabuklu deniz canlısı tüketilmesi gerekiyordu. Bu nedenle de, bu renk sadece, dikkat çekmesi gereken ürünlerde ya da toga ya da tüniklerde üzerinde ayırt edici çizgilerin yapımında kullanılıyordu.[416] Bu renk, tarih boyunca özel bir kullanım alanına sahip olmuş, Bizans'a kadar özelliğini sürdürmüştür. Bizans İmparatorlarının giysilerine özel ayrıcalıklı bir renk olarak tanınmaktadır. Midyelerin demir aletlerle kırılması sırasında darbeler mor bir sıvının damlalar halinde akmasını sağlar, sonra havanlarda dövülerek hazırlanır. Deniz midyelerinden elde edilen bu boyaya *ostrum* denir.[417] Yazıtların yanı sıra geniş kabuk katmanları da Fenike'deki Mor boya sanayisinin kanıtlarıdır. Burada kentlerin çoğu boya üretiminde kullanılan deniz kabuklularını yetiştirip satıyordu, *Sur* bu deniz havyanlarını bulmak amacıyla Ege kıyılarına kadar seferler düzenliyordu.[418]

Gösteriş ve israfın hâkim olduğu dönemlerde, Lydia'lıların dokuma iplikleri arasına altın iplikler karıştırdığı lüks kumaşlar da rağbet görmüştür. Bölgede dokunan yine pahalı bir kumaş türüne *Attalicum* denmiştir, *Pergamon* (Bergama) saraylarında kullanıldıklarından dolayı böyle adlandırılan kumaşın, *Roma*'da ticari bir marka olarak kullanılmış olması da mümkündür.[419] Bu kumaşlar, Plinius tarafından Kral Attalos'un buluşu olarak nitelendirilir. Attalicum sıfatı belki de bir

414 Hilary Deighton, **a.g.e.,** s.27.

415 Hilary Deighton, **a.g.e.,** s.27.

416 Hilary Deighton, **a.g.e.,** s.27.

417 Vitrivius, **a.g.e.**, s.162,163.

418 "Akdeniz Fatihleri Fenikeliler", **National Geographic,** s.100, İstanbul, Ekim 2004, s.123.

419 Hasan Malay, **a.g.e.**, s. 60.

lüks simgesi olarak kullanılmaktaydı. Nitekim Romalılar da, *phrygio* ve *phrygionius* terimlerini altın işlemecileri veya yaptıkları iş için kullanmıştır.[420] Plinius'a göre, iğneyle nakış işleme Phryg halkının buluşuydu, bu yüzden de nakışlı giysilere *Phryg* adı veriliyordu.[421] Ayrıca deri tabaklamada kullanılan Phrygia taşı denen şap bolca bulunuyordu.

Günümüzde Anadolu'nun tekstil sanayisinde bu denli gelişmiş olması geçmişin bir tür devamıdır. Dokumacılığın gelişmeye başladığı bölgelerin bugün de aynı görkemini korumasının bir tesadüf olmadığı anlaşılmaktadır.

f. Köleler

Tunç Çağı döneminde henüz ticari mal olarak köle ticareti yapılmıyordu, ancak daha sonraları büyük ölçüde köle ticaretinin yoğunluk kazandığı ve Roma döneminde büyük boyutlara varan bir köle ticaretinin varlığı görülmektedir.[422] Bilindiği gibi, Antikçağda Yunanlılar ve Romalılar'da köle ticareti önemli bir yer tutar. Buna göre, genç ve sağlıklı bir erkek köle için en çok 30.000 denarius ödenebilirdi. Köle ticaretinin merkezi, Anadolu'da, Pamphylia'nın önemli limanı *Side*'ydi.[423]

Karadeniz çevresindeki yerel halkların fazlalılığı göz önüne alındığında, Pontus'un Yunan dünyası için en önemli köle kaynağını oluşturduğu ve sağlıklı bir köle ticareti için gerekli olduğu düşünülür ki, zaten Strabon ve Polybius, eserlerinde, Karadeniz'den çok sayıda köle tedarik edildiğini belirtmektedirler.[424] Ancak, Yunanistan'daki Pontus'lu köleler hakkında M.Ö. V. yy. öncesine tarihlenen kaynaklar mevcut değildir ve Helenistik dönemdeki, tüm bulgular, özellikle de *Kolkhis* köleleri hakkındaki bulgular bu kölelerin hepsinin de zaman zaman azat edilebilen kadınlar olduğunu göstermektedir. Bu nedenle eldeki bulgular aslında, Karadeniz'in Yunan dünyası için pek te büyük bir köle kaynağı olmadığını

420 Plinius, **a.g.e.**, viii, s. 196, xxxiii, s. 63.

421 Veli Sevin, **a.g.e**., s.212.

422 Olaf Höckmann, "M.Ö.2.Binde Doğu Akdeniz'de Gemi Yolculuğu", **Uluburun Gemisi, 3000 Yıl Öncesinin Deniz Ticareti**, ed.:Ünsal Yalçın, Cemal Pulak,Rainer Slotta, İstanbul, Ege Yayınları, 2006, s.313.

423 Mükerrem Anabolu, **a.g.e.**, s.13.

424 Helen Parkins-Christopher Smith, **a.g.e.**, s.68.

göstermektedir.[425] M.Ö. I.yy.'da *Kilikia Trakheia* ile tüm kıyı şeridi ve Toroslar'ın iç kısımlarında korsanlar hâkimiyet kurmuşlardı, bu dönemde *Side* korsanlar için bir tersane ve *Delos*'tan sonra ikinci önemli köle pazarı olmuştur.[426] Yıllar içinde sayıları giderek artan korsanlar, hem korsanlık faaliyetlerinden hem de köle ticaretinden para kazanmaya başladılar ki, köle ticareti son derece kârlı bir iş gibi görünüyordu. *Side, Girit, Rodos* ve *Delos* gibi köle pazarları, korsanları bu faaliyetlerinde gönüllü bir şekilde destekliyordu.[427] Korsanlığın ana unsurlarından biri de zaten köle pazarında satılmak üzere insanları tutsak almaktı. Antikçağda hemen her limanda bir köle pazaı vardı; bunlardan *Side, Phaselis, İskenderiye, Rodos* ve *Delos*'takilerin ticaret hacmi diğerlerini gölgede bırakıyordu.[428]

Akdeniz'in bu bölgesinde korsanlar cirit atıyor, güçsüz olanlar ele geçirdikleri ganimetlerle yetinirken, güçlü olanlar özellikle insan kaçırmada uzmanlaşmışlardı. Ellerine geçirdiklerini esir pazarlarında satmak çok kârlı bir ticaretti. Esirlerin paraya dönüştürüldüğü en önemli pazaryeri, Ege'deki *Delos* adası idi. Hergün on binlerce insanın satıldığı bu esir pazarında, Roma devleti bu kârlı ticareti desteklemek amacıyla, M.Ö.166'da, *Delos*'u serbest liman ilan etmişti. İnsan, ticari bir mal olarak gümrük ödemeden satın alınabiliyordu. Bu pazarın çoğunlukla Romalı olan müşterileri de, çiftliklerinde, konaklarında, işliklerinde, dükkânlarında, hizmetkâr, tezgâhtar, zanaatkâr, öğretmen, hekim, müzisyen, aktör veya fahişe olarak çalıştırmak üzere yeni esirler satın almaya doyamıyorlardı. Bu alışverişi sağlayan korsanların eline bazen de soylu kişiler geçiyordu. Caesar da, *Rodos* yolculuğu sırasında, *Miletos* önlerinde, korsanlara esir düşmüş ve *Pharmacusa* adasındaki karargâhlarına götürülmüştü.[429] Kilikyalı korsanların kimsenin müdahelesi olmadan gelişip güçlenmesi hatta belli konularda Roma'dan destek görmesi, Strabon (XIV,668) tarafından şu sözlerle eleştirilmektedir:

---

425 Helen Parkins-Christopher Smith, **a.g.e.,** s.69.

426 Elif Uğurlu, "Olympos ve Zeniketes'in Kalesinin Lokalizasyonu", **Adalya Dergisi**, s:X, İstanbul, 2007, s.82.

427 Murat Arslan, "M.Ö.188 Yılından M.Ö.67 Yılına Kadar Kilikya, Lykia ve Pamphylia Bölgelerinde Artan Korsanlık Faaliyetleri:Nedenleri ve Sonuçları", **Adalya Dergisi**, s:VI., İstanbul, 2003, s.102.

428 Gürkan Ergin, **Anadolu'da Roma Hâkimiyeti, Direniş ve Düzen**, İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 2008, s.251.

429 Kai Brodersen, **a.g.e.**,s.100,101,102.

"Kilikyalılara göre, korsanlığın sebebi, hem Kilikya'daki hem de Suriye'deki kralların iktidarsızlığıdır... Bu kötü işi cazip hale getiren olay, köle ihraç etmenin çok kârlı bir ticaret haline gelmesidir. Köleleri ele geçirmek gayet kolay olduğu gibi, çok yakınlarda da bol para getiren bir pazaryeri olan Delos vardır. Burası bir günde 10.000'lerce kölenin getirilip götürülmesine uygun bir yerdir. Sebebi de, Romalıların Kartaca ve Korinthos'un tahrip edilmesinden sonra zengin olup çok sayıda köleye ihtiyaç duymalarıdır. Korsanlar bu kolay kazanç olanağını fark edince, her yana kol atıp denizlerde gasp ve insan ticaretiyle meşgul olmaya yöneldiler….. Ancak Romalılar henüz Toros dağlarının ötesindeki ülkelerle ilgilenmiyorlardı…. Ne var ki gelişmelerini engellemedikleri bu korsanları, ileriki yıllarda güçlerinin doruk noktasında silah zoruyla ve savaşarak yok etmek zorunda kaldılar."[430]

Strabon'un bu durumu eleştirmesi aslında şuna dayanmaktadır; *Rodos*'un Romalılarca zayıflatılması korsanların işine gelmişti, onları Ege'den uzak tutan *Rodos*'un Ege'deki egemenliğinin azalmasıyla *Delos*'taki köle pazarı gelişerek Akdeniz'deki köle pazarlarının en önemlisi haline gelmişti. Hem en çok köle satın alan hem de köle pazarlarını yöneten merci olarak *Roma*, köle ticaretini teşvik etmek amacıyla *Delos* limanını serbest ticaret bölgesi ilan etmişti.[431] M.Ö. III. yy.'ın sonlarında *Delos*'un köle ticaretindeki yeri ve M.Ö. II. yy. başında korsan üssü konumu bazı yazıtlardan bilinmektedir.[432] Ancak, ileriki yıllarda bunların kendilerine ne büyük zararlar vereceğini görememişlerdir. Köle pazarının önemli bir müşterisi de Laurion gümüş madenlerini işletmede gereken büyük miktardaki işgücünü karşılamak için korsanlık faaliyetlerini uzun süre görmezden gelen Atina'dır. Özellikle Doğu'dan gelen Suriye'li ve Kilikya'lılar, Sicilya ve Spartacus köle ayaklanmalarında büyük roller üstlenmiştir.[433]

Delos'un yanısıra, *Khios* da asıl ününü önemli bir esir pazarı olmakla kazanmıştır. Belirli bir gündelik karşılığında çalışan işçilerin yerine boğaz tokluğuna ve istenilen her alanda ve her şekilde çalışabilecek iş elemanları sağlamayı göz önünde bulunduran kölelik ilk önce sanayisi ilerlemiş olan Ionia'da meydana gelmiş, sonraları Yunanistan'da *Istmos* bölgesine yayılmıştır. İlk kez geniş ölçüde esirler kullanmakla ün kazanan yer *Khios* adası olmuştur.[434] Thukydides de burasının köle

---

430 Kai Brodersen, **Asteriks ve Roma dünyası**, çev.:Noyan,T., İstanbul, Kitap Yayınevi, 2003, s.110.

431 Kai Brodersen, **a.g.e.**, s.111.

432 Gürkan Ergin**, a.g.e.**, s.251.

433 Gürkan Ergin, **a.g.e.**, s.252.

434 Arif Müfid Mansel, **Ege ve Yunan Tarihi**, 8.baskı, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2004 s. 174.

ticaretinin merkezi olduğunu söylemektedir. Diğer bir tarihçi Theopompos, *Khios*'ta M.Ö. IV. yy'a kadar dayanan bir geleneğin sonucu olarak çok sayıda kölenin bulunduğunu ve *Khios*'luların köle satın alan ilk Hellenler olduklarını belirtmektedir.[435] Ticaret hayatının varlığı, kötü biçimde olsa da ünü, zengin bir kent olduğunu düşündürmektedir. Strabon (XIV.15). *Khios* adasında en iyi şarapların üretildiğinden de bahseder.

Köle ticaretine ilişkin olarak; Herodotos **Tarih**'te geçen bahiste şöyle demektedir: (…) "*Khios'lu Panionios adında birisi Hermotimos'u satın aldı, bu adam geçimini ticaretlerin en bayağısı ile sağlardı; parlak oğlanlar satın alır, iğdiş ettirir, sonra götürür Sardes'te, Ephesos'ta büyük paraya satardı."*[436]

Pamphylia'nın en önemli limanı *Side* de, Antikçağ'da köle ticaretinin merkezi olmasıyla ünlüdür.[437]

Köleler genellikle, ya ağır işlerde ya da evlerde efendilerine hizmetkârlık veya dadılık gibi görevlerde kullanılırdı. Tarlalarda da çalışacak çok sayıda köle vardır ancak evlerde dadı olarak görev alanlar genellikle sadık köleler arasından seçilirdi. Bunlara *paidagogos* denirdi, çocuk yürümeye ve söyleneni anlamaya başlayınca bakımını bir *paidogogos* üstlenirdi. Homeros'un **Iliada** destanında verdiği Akhilleus'un *paidagogos* örneğinde gösterildiği gibi, bunların, malını mülkünü kaybeden kültürlü aile çocukları olması da büyük bür olasılıktır.[438] M.Ö. VI. yy'da, Yunanistan'a ithal edilmeye başlanan özellikle *Roma*'da geliştirilen papirüsün, inceliğine, bünyesine, beyazlığına, cilasına ve boyutlarına göre çeşitleri ve farklı kaliteleri vardı, bu papirüslerin *İskenderiye*'de Ptolemaios Krallığı'na bağlı köleler tarafından üretildiği bilinmektedir.[439]

M.Ö. V.yy.'da, sanayinin gelişmesi ve özgür vatandaşların siyasal kurumlarda görev sahibi olması sebebiyle, kölelerin ekonomik hayattaki önemi daha

---

435 Moses Finley, **Antikçağ Ekonomisi**, çev.:Hatice Palaz Erdemir, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2007, s.177.

436 Herodotos, **Historia**, viii, s.105.

437 Mükerrem Anabolu, **a.g.e.**, s.13.

438 Ian Jenkıns, **Antik Devirde Çocuk Eğitimi**, çev.: Hasan Malay, İstanbul, Arkeoloji Sanat Yayınları, 1993, s. 11.

439 Nuray Yıldız, **Antikçağ Kütüphaneleri**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2003, s. 22,23.

da artmıştır. Üretim ve ev hizmetleri büyük oranda köleler tarafından yapılıyordu. Öyle ki, her türlü tarım işlerinde, madenlerde, taş ocaklarında çalışan köleler vardı. Maden ocaklarında 1000 köle çalıştıran patronlar bile vardı. Köleler buralarda gece gündüz hizmet görürdü. Köleler, bir malı efendilerinin istediği şekilde üretir ve satarlardı. Bazı köleler, sahiplerince kiraya verilirdi, kiralık kadın köleler, ya erkek kölelerle beraber madenlerde çalıştırılır ya da fahişe ve flütçü olarak hizmet ederlerdi. Ev işlerinde, hizmetçi, çamaşırcı ve kapı bekçisi olarak çalışırlardı. Zengin evlerde, 20 kadar köle çalıştırıldığı olurdu. M.Ö. V.yy.'da, açık artırmayla satılan kölelerin fiyatı, erkekler için 168, kadınlar için 147,5 drahmiydi.[440]

Görüldüğü gibi, köleler her türlü işte çalıştırıldıklarından, antikçağın ticaret hayatında önemli bir meta grubunu oluşturmaktaydılar. Bu sebeple, Köle ticareti, tüccar sınıfının yükselişinde ve kentlerin yüksek bir refah seviyesine ulaşmasında önemli bir rol oynamıştır. Antik dünyanın en zengin ilk 10 insanı arasında 3 tüccarın ve *Mnason* (M.Ö.IV.yy.) adlı bir köle tüccarının bulunması, köle ticaretinin ne denli büyük olduğunu ve önemli kazanç sağladığını göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Bu bilgi, isimleri, meslekleri ve gelirleri gösterilmek suretiyle, Bodrum Müzesi'nde "Klasik Çağda Antik Dünyanın En Zengin İnsanları" adlı bir panoda belgelenmiştir.

g. Mobilya ve parçaları

Değerli ya da yarı değerli taş ve madenlerle yapılmış süs eşyaları ve mobilya parçaları ve bunları süsleyen fildişi işlemeler lüks mallar arasında kabul edilirler. Özellikle fildişinin kullanıldığı mobilya parçalarının daha Tunç Çağı'ndan beri ele geçen ve Uluburun batığı olmak üzere sıkça rastlanan eserlerdir. Mısır dışında kalan bölgelerde mobilya parçaları ender ele geçmiştir. Korunan kısım genelde fildişi kakmalardır; mobilyaların ahşap kısmı yok olmuştur. Uluburun'da ele geçen plakalar halinde fildişinden yapılma, domuz dişi miğfer takmış savaşçı başları lüks mobilya ticaretin belgelemektedir. Bu plakaların süslenmiş ayak dayama taburelerinin ya da başka mobilyaların parçaları olduğu düşünülmektedir.[441] Doğu Akdeniz'de fildişi

---

440 Nahit Bilgin, **Antik Yunan Dünyası**, İstanbul, Arkeoloji Sanat Yayınları, 2004, s.87,88.

441 Hartmut Matthaus, **a.g.e.**, s.349.

kaplar, Levant'ın ünlü ördek biçimli kutuları, zengin kesimin severek kullandığı lüks mallardandır; kozmetik malzemenin saklandığı bu kutular, Ege Bölgesi'ne kadar ihraç edilmiştir.[442] Fildişi kullanımının, Suriye-Filistin ve Akdeniz'in birçok yerine yayılması, Fenikeliler'in denizlerdeki başarısı ve karakteristik özellikleri olan süs objesi ticaretiyle ilişkilidir. Nitekim Fenikeliler'in marangozluktaki becerileri, özellikle *Ugarit* ve *Gebal*'in ahşap oymacığında çok ileri olduğu herkesçe kabul edilmiştir. Bölgenin yerel zenginlikleri olan ormanlar ve sedir, çam ve abanoz ağaçları bu konuda onlara imtiyaz sağlamıştır. Anadolu topraklarında bu konuda Phrygler (M.Ö.700-500) ünlüdür. Fildişi ticareti, Fenike'ye Kızıl Deniz yoluyla Hindistan'dan, Arabistan'dan ya da Afrika'dan yapılıyordu. Fildişi sanatını, sunaklar, buhurdanlıklar, tahtlar, tabureler, yataklar, masalar ve benzeri mobilyalar gibi kutsal ya da krallara ait objelerin süslemesinde uygulanıyordu. Tapınakların ve sarayların duvar bezemelerinde de kullanılmıştır.[443]

h. Cam ve cam eserleri

Cam Eserler, sanatsal bağlamda üretilen eşyalar olduğu için alışılagelmişin dışında ilginçtir. Romalı yazar Plinius'a göre, Venedikli denizciler, soda ve güherçile ticareti yaparken bir kıyıda demirlerler. Demirledikleri o kıyı, o tarihte bol miktarda silis kumu ve kireç içermektedir. Venedikliler de gece ateş yakıp bu üç maddeyi şans eseri karıştırırlar ve cam bir raslantıyla o tarihte parıldamaya başlar. Bu hikâyenin doğruluğu şüpheli olsa da, bu üç ana hammadde, silis kumu, kükürt ve soda camın yapımıyla birebir örtüşmektedir.[444]

İlk cam örnekler, kaplama ve glazür şeklinde imal edilmiş dekorasyon malzemeleri ve boncuklardır. Tarihleri, M.Ö. IV. ve III. binli yıllara kadar inmektedir. Önceleri, cam yapımı için merkez Mısır ve Mezopotamya iken, daha sonra M.Ö. I.binde Doğu Akdeniz kıyılarına yayılmıştır.[445] Mısır'lı cam işçileri eskiden beri eserlerinin kalitesiyle ünlüydüler ve ürettikleri camlar dış piyasada çok

442 Hartmunt Matthaus, **a.g.e.**, s.350.

443 Kitab-ı Mukaddes, I.Krallar, 22; s.39

444 "Tarihin Kırılgan Şahidi Cam", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, sayı 33, İstanbul, 2013, s.34.

445 Serap Yakar, Gürşans Uzala, **Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi**, Muğla, Alternatif Matbaa, 2006, s.39.

değerliydi. Zengin cam kumu yatakları, Mısırlıları dünyada cam yapma işini oldukça gelişkin bir zanaata dönüştüren ilk halklar arasına sokmuştur. Roma İmparatorluğu'nda, *İskenderiye*'den gelen cam özellikle değerliydi, bunların sanatsal niteliği yoktu ancak büyük kısmı Roma ve diğer büyük Akdeniz kentlerindeki pazarların gereksinimlerini karşılamak üzere üretilen ucuz, seri üretim ticari cam eşyadan ibaretti.[446]

Aslında Cam işçiligi tipik bir Fenike zanaatıdır. M.Ö. VII. yy.'dan sonra camcılık Fenike kentlerinin önemli bir sanayisi olmuş, camın kullanım alanı yaygınlaşmıştır. Mısır'da kullanılan mat camın yanı sıra antikçağda değerli olan şeffaf ve yanar-döner tipte camı Fenikeliler üretmiştir. M.Ö. I. yy.'da cam üfleme yöntemini icat etmişlerdir. Plinius, *Sidon*'un cam işçiliğini överken *Sidon* ve *Sur* kentleri, cam yapımını geliştirerek Atlas Okyanusunun birçok ülkesine yaymışlar, Roma döneminde Batı'ya bol miktarda ihraç etmişlerdir. Fenikeliler beyaz cam, renkli şeffaf cam ve şeffaf olmayan porselen cam olmak üzere üç çeşit cam üretmiştir. Cam objeler, *Ugarit*'te bir sanayi oluşmasında ve çevre bölgelere yayılmasında etkili olmuştur. Hayvan şeklinde vazolar ve üzerine cam geçirilmiş keramik şişeler Kıbrıs'ta bulunanlarla büyük benzerlik taşımaktadır. Ege denizi'nden Mezopotamya veya İran'a ulaşan bu etkileşim, kadehler, çiçek taçları ve camla dekore edilen kolyelerde görülmektedir.

Geç Helenistik Çağ'da, M.Ö. I.yy.'da cam üfleme yönteminin bulunması ve üfleme çubuğunun keşfedilmesiyle, Roma'da seri üretim örnekleri eserler de oluşmuştur. Önceleri, çubuklar şeklinde hazırlanan cam bir iç kalıp üzerine sarılarak istendiği gibi şekillendirilir veya kalıplara dökülürdü. Camın daha sonraları üflenerek şekillendirilmesi bir devrim olmuştur. Roma kalıntıları arasında cam fırınlarına çok az rastlanmıştır. Camın temel maddeleri, silika yani kum, soda ve kireçtir. Yüksek kalitede cam elde etmek için kullanılan kumun saflığı esas olduğu için, Levant'tan, Cumae yakınındaki İtalya sahillerinden, Gaulle ve İspanya'dan alınan kum çok önemliydi. Asıl rengi mavimtrak yeşil olan cama, Romalı zanaatkârlar mineral katkılarından yararlanarak değerli taşların renklerini veren zengin bir çeşitlilik

446 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.96.

kazandırmışlardır.[447] Antikçağ'da önceleri saraylarda yapılmış, soylular için üretilmiş ve altın eşya kadar değerli sayılmıştır ancak, Roma döneminde cam malzeme ucuzlamış ve orta tabakaya da yayılmıştır. Anadolu'da cam yapıldığı bilinmekle birlikte, bilinen tek üretim merkezleri, Batı Anadolu ve Akdeniz bölgeleridir.[448]

Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'nin Cam salonunda, M.Ö. XIV. yy.'dan M.S. XI. yy.'a kadar tarihlenen cam buluntular sergilenmektedir. Cam batığı olarak tanınan Serçe Limanı batığı ve Uluburun'da bulunan cam eserler ve işçiliği bunun adeta bir sanat haline dönüştüğünü müzede sergilenen örneklerle kanıtlamaktadır. Gaziantep'te 21 Haziran 2008'de açılan Gorgo Medusa Cam Eserler Müzesi, ülkemizin ilk özel cam eserler müzesi olup, barındırdığı değerli örnekler sebebiyle ziyaret edilmelidir.

i. Tıbbi Malzeme (İlaçlar)

Bitkilerin antikçağdan günümüze değin yalnızca mutfak ve kozmetikte kullanılmadığı tıpta ilaç olarak ta yararlanıldığı bilinmektedir. Bazı bitkilerin yanı sıra, mineral ve hayvansal maddelerin iyileştirici özellikleri olduğu insanlık tarihi kadar eski bir bilgidir. Özellikle kırsal kesim nüfusunun büyük bölümü kendi bölgelerine özgü bitkilerin ve doğal kaynakların tıbbi özelliklerini bilir ve kullanırdı. Roma İmparatorluğu'nun hızla büyümesiyle farklı kültürler tıbbi bilgilerini paylaşmaya başladı. *Materia medica* ticareti giderek büyüdü ve hazır pazarlarda çok sayıda insanı etkisi altına aldı. Farmakolojiye düzen veren tıp yazarları, örneğin Theophrastus 550 kadar bitkiyi tanımlamıştır. Antikçağ'ın en ünlü farmakologu Dioscorides, **De Materia Medica** bitki kitabında 600'e yakın ilaç tanımlarken, Galenos ta bir o kadar ilacı tanımlamıştır.[449] **Naturalis Historia**'nın XX-XXXII. kitaplarında 900'e yakın maddeyi anlatırken bitki derlemenin zorluklarından bahseder. Hekimler, eğer zenginlerse özel bir bitki bahçesi düzenliyordu, ancak iklime bağlı olarak kendi bölgelerinde yetişmeyen egzotik bitkiler için ecza pazarlarına yöneliyorlardı. En büyük kasabalarda bulunan bu pazarlarda çok sayıda

---

447 Hilary Deighton, **a.g.e.**, s.32.

448 Serap Yakar, Gürşans Uzala, **a.g.e.**, s.39.

449 Ralph Jackson, **Roma İmparatorluğu'nda Doktorlar ve Hastalıklar**, çev.: Mumcu Ş., İstanbul, Homer Kitabevi, 1999, s.71.

çeşitli malları pahalıya satan ve nadir bulunan bu dükkânlar kök kesiciler (*rhizotomoi*), baharat tacirleri (*aromatopoles*), merhemciler (*unguentarigi*) ve belirsiz ilaç satıcıları (*pharmacopolae*) olarak adlandırılıyordu.[450] Aslında bu tür yerler kötü bir üne sahiptiler, Plinius bu konudaki endişelerini dile getirirken İtalya'nın bu egzotik bitkilerin ithali karşısında gördüğü zarardan bahsetmektedir. İnsanların çıkarcılığı, kurnazlığı yüzünden oluşan şarlatan laboratuarlardan, yeni yaşam bağışlama sözlerinden söz etmektedir. Martialis ve Phaedrus ta aynı şekilde, şarlatanlıklardan, hırs ve bilgisizlik yüzünden oluşan medet ummalardan, kandırılmalardan şikâyet eder ve bu durumun ilaç dükkânlarını beslediğini anlatırlar. İlaç piyasası çok kâr getirmekle beraber, sulandırılmış veya sahte maddelerin tıbbi maddelere katılmasının yaygınlaştığı tehlikeli bir ortam doğurmuştur, çünkü bu durum bazen zarara bazen ölümlere yol açıyordu, bu sebeple Galenos gibi seçkin hekimler, *Roma*'da doğrudan İmparatorun kendi kaynaklarından yani aracısız birinci elden bitki alıyordu. Suriye'den, gerçek Mekke balsamı (*Commiphora Meccanensis*), Hindistan'dan çok değerli Teke dikeni (*Hint Lyciumu*) almıştı. Bu iki bitki, o dönemin eczacılığının en önemli ve pahalı maddeleriydi. Bu balsamdan elde edilen reçine ile yaprak, tohum ve dalların kaynatılmasıyla elde edilen esans, yaraların temizlenmesinde, iltihap kurutmada, nevralji tedavisinde ağrı kesici, göz merhemlerinde ve idrar söktürmede kullanılırdı. *Lycium* ise adını Anadolu'nun Lykia bölgesinden almıştır. Doku ve damar daraltıcı olup, göz, kulak ve burun enfeksiyonlarında, ülser tedavisinde, kanama durdurmada kullanılırdı ama özellikle göz hastalıklarında etkili idi.[451]

Sakız, hoş kokusuyla hem ağız kokularını gidermek için hem de tedavi edici antiseptik özelliklerinden dolayı kullanılırdı. En değerli kabul edilen Sakız türü *Pistacia lentiscus*'dur.[452] Yunanlılar ve Romalılar, tıpta ve eczacılıkta, sakızı çok kullanmışlar, birçok yerde reçinesi ve meyvelerinden ilaç olarak yararlanmışlardır. Sakız ağacı reçinesi (mastic), yapısında bulunan bileşenlerinden dolayı Mısırlılar ve Araplar tarafından; kuduz hastalığı, uyuz ve yılan ısırmaları, mide yanmaları, balgam söktürücü olarak akciğer hastalıklarında çok kullanılmıştır. Mısır'da bazı maddelerle

450 Ralph Jackson, **a.g.e.**, s.73.

451 Ralph Jackson, **a.g.e.**, s.74,75.

452 Nurten Günal, **a.g.e**., s.27,28.

karıştırılarak mumya hazırlanmasında, diş hastalıkları tedavisinde ve ağız kokusunu gidermede yararlanılmıştır. Günümüzde, ağız ve sindirim sistemi rahatsızlıkları üzerine olumlu etkisini bilimsel olarak kanıtladığından sakız halen ilaç sanayinin önemli bir hammaddesidir.[453]

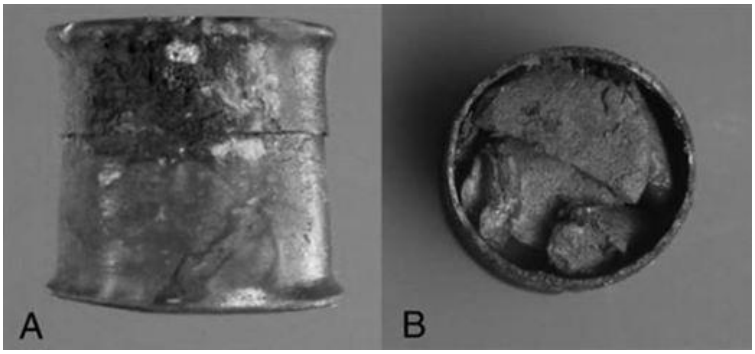
Bakır, kurşun, çinko ve demirin tek başına veya farklı karışımlar halinde antikçağ farmakopelerinde en sık rastlanan maddeler olduğu saptanmıştır. Bunlar yara ve ülser tedavisinde, kanamayı durdurmada, göz merhemlerinde kullanılıp, doku ve damar daraltıcı, yakıcı, temizleyici, kurutucu, soyucu ve yumuşatıcı olarak yararlanılıyordu.[454] Göz merhemlerine istinaden, İtalya'da bir Roma batığında bulunan 2000 yıllık göz ilacı en güzel örneklerden biridir. Batıklarda nadiren de olsa ele geçen bu tür örnekler medikal malzemelerin de taşındığına güzel bir kanıt oluşturmakla beraber, bulunan bu maddenin aynı zamanda antik dönemin tedavi yöntemlerinin anlaşılmasına da katkı sağlamaktadır. 1974'te Toscana bölgesinde Baratti Körfezi'ndeki batık Relitto del Pozzino'da bulunan gri tabletlerde mevcut çinko ve balmumunun, göz ilacı olarak kullanılmış olduğu düşünülmektedir. M.Ö.140'a tarihlenen bu geminin kalıntılarında yapılan son araştırmalarda 6 adet, 4cm.'ye 1cm. ölçülerinde tablet bulunmuştur. Tabletlerin tümü büyük bir kalay kutu içinden çıkmıştır ve %80 inorganik madde içerdiği ve bu oranın %75'inin çinkodan geldiği anlaşılmıştır. Yaşlı Plinius (M.S. I.yy.), çinkonun antikçağda deri ve göz hastalıklarına müdahalede ilaç olarak kullanıldığını belirtmiştir. Tabletlerde çinkonun yanı sıra, nişasta, çamsakızı, balmumu ile bitkisel ve hayvansal yağlar bulunmuştur. Romalılar'da nişasta, kozmetikte, zeytinyağ parfüm ve ilaç üretiminde, çamsakızı, antiseptik özelliği sayesinde yağı taze tutarak mikroplara karşı kullanılıyordu. Tabletlerin üzerinde, görebilecekleri hasarı azaltmak için keten lifi kullanıldığı görülmüştür. Live Science, Latince'de göz yıkamayı *(collyrium)* ifade eden kelimenin Yunanca *collyra'*dan geldiğini, küçük yuvarlak somunlar anlamı taşıdığını belirterek küçük medikal eşyalarla göz sağlığı arasında bir ilişki olduğunu ifade etmiştir. Yuvarlak şekilleri de buna benzerlik göstermektedir.[455]

---

453 (çevrimiçi) http//www.ogm.gov.tr/Sakız Eylem Planı, 11/01/2017.

454 Ralph Jackson, **a.g.e.**, s.70.

455 (çevrimiçi) http// www.archeotoscana.wordpress.com/relitto del pozzino, 08/03/2014.



Şekil 22: Batıktan ele geçen collyrium örnekleri

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.livescience.com/ancient shipwreck,eye medicine, 08/03/2014.

Populonia açıklarında bulunan geminin battığı yıllarda kent, İtalya'nın kuzey ve güneye açılan ticaret noktaları arasında merkez görevi görmekteydi. Batık buluntuları arasında, şarap dolu çömlekler, mürekkep şişeleri, kalay ve bronz sürahiler, Suriye ve Filistin'den getirilen cam çanaklar ve Efes kandilleri mevcuttur. Proceedings of the National Academy of Sciences dergisinde yayınlanan araştırmada "*bulunan kargo, geminin doğudan geldiğini ve muhtemelen Yunan kıyıları ve adalarından geçtiğini göstermektedir*" ifadesi kullanılmıştır. Roma ticaret gemisinde, ilaç gibi maddelerle beraber medikal eşyaların da bulunması, yaralanma ve hastalıklara gemide müdahele edilerek tedavi yapıldığını göstermektedir. Bronz kaplar ve dokuya müdahalede kullanılan demir malzemelerin, kan almak ve acıyı dindirmek amacıyla kullanıldığı düşünülmektedir.[456]

Yiyeceklerin tıbbi kullanımı da çok yaygındı, çoğu spesifik ve her derde deva ilaç, temelde bitki ve sebzelerden oluşuyordu, bunlara inorganik veya hayvansal maddeler ile bazen de baharatlar karıştırılıyordu. Şarap ve sirkenin hafif, zift ve neftyağının daha kuvvetli antiseptik özelliği olduğu Yunan ve Romalı tıp yazarları tarafından biliniyordu. Şarap, diyare ve soğuk algınlığı tedavisinde de öneriliyordu. Ayrıca, Roma yerleşim merkezlerinde bulunan incir kalıntıları muhtemelen ilaç olarak alınmışlardı. Kömür ateşinde pişirilen incir, öksürükte suyundaki şeker de yara ve ülser tedavisinde kullanılıyordu. Kantaron, yaralarda, göz hastalıklarında, yılan sokmasında antidot olarak, boy otu (*trigonella foenumgraecum*) plörezi ve pnömoni tedavisinde, ban otu, ağrı kesici ve uyku ilacı olarak, baa yaprağı (*plantago*

456 (çevrimiçi) http//www.livescience.com/ancient shipwreck,eye medicine, 08/03/2014.

major) tüberküloz, kanamalar, dizanteride, binbirdelik otu (*hypericum perforatum*) mesane taşlarını düşürmede ve ünlü antidot mithridatiumun içeriğinde kullanılmıştır. Bütün bu bitkiler kazılarda saptanmıştır.[457] Görüldüğü gibi, arkeoloji, yalnızca tıp ve eczacılık aletleri değil, tıpta kullanılan bitki ve minerallerin de saptanmasını sağlamış, uygulanan tedavilere ışık tutmuştur. Bununla beraber, Roma'nın sınırlarının gittikçe genişlemesi sonucu, ordu, tıbbi bilgileri hem yeni katılan bölgelere götürmüş hem de buralardan yeni tıbbi bilgiler edinmişlerdir. Mevcut olan tıp kitapları ve farmokopelere yeni kaynaklar eklenmiştir. Özellikle askeri doktorlar, Roma tıbbının ufkunu genişletmiştir, çünkü ordunun sürekli hareket halinde oluşu sayesinde yeni şifalı bitkilerle tanışıp, toplamışlardır. Bu durumun aynısı Büyük İskender'in Seferinde de yaşanmıştır ve o zaman olduğu gibi bir bitki göçü yaşanmıştır. Askeri hareketlilik sırasında, sınırların çok ötesinde bulunan barbarum adında ünlü yeni bir şifalı bitki keşfedilmiştir. Bunun gibi çoğaltılabilen örneklerle, Roma ordusunun tıbbın gelişmesinde en etkili güçlerden biri olduğu görülmektedir.[458]

j. Papirus ve Ürünleri

Ticaret malları ışığı altında kültürler arası etkileşim özellikle kitap ticareti sayesinde artmıştır. M.Ö. V.yy.'da, Yunanistan'da demokrasinin yerleşmesi, bilim ve sanata önem verilmesi, bu konuda çok sayıda eserin yazılması, sofistlerin insana ağırlık veren eğitici tutumları, kişilerin kitaba gitgide daha çok ilgi duymaya başlamasına neden olmuş, bunun sonucunda da kent devletlerinde birbirinden ayrı küçük koleksiyonlar oluşmuştur. Bu özel koleksiyonların çoğalıp yaygınlaşmasında sofistlere ilişkin yazılı belgelerin artması ve bunlara duyulan ilgi sebebiyle kitap ticaretinin gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Oluşan özel kütüphanelerin de etkisiyle, *Atina* dışında yayılan kitap ticareti ve kültür ilişkileri sonucunda, kolonilerde de özel kütüphaneler kurulmuştu. M.Ö. V.yy.'da yazılı ürünlerin artması kitap ticaretinin geliştiğini göstermektedir, *Atina*'dan sonra *Rodos*, önemli yollar üzerinde bulunma ve gelişmiş bir deniz ticareti sayesinde ikinci kitap pazarı

457 Ralph Jackson, **a.g.e**., s.77.

458 Ralph Jackson, **a.g.e**., s.135.

olmuştu.[459] Bununla beraber aynı dönemde, Peloponnesos savaşında *Atina* agorasındaki kitap çarşısı sadece Atinalılar'a kitap satmıyor aynı zamanda kolonilere de kitap ihraç ediyordu. Örneğin Xenophon **Anabasis** adlı eserinde Karadeniz'e kadar kitap ticaretinin, yayıldığını, *Salmydessos*'da (Midye) karaya oturan gemilerin yükleri arasında kitapların da bulunduğunu belirtmiştir. Yüzyılın sonunda uzak ülkelere de kitap satışlarının yapıldığı bilinmektedir.

Aristoteles, Platon gibi filozofların kurdukları okullar, akademiler ve burada yapılan çalışmalar, okunan kitaplar ve her türlü bilim dalında yaşanan yenilikler, tartışılan fikirler bu sayede kültürler arasında yayılmış hatta bugünkü bilimlerin temelleri atılmıştır. Bütün bunların yanı sıra, kitap ticaretinin kültürel alanda sağladığı en büyük fayda, parşömenin icadı olmuştur. M.S.I.yy.'a kadar kullanılan papirustan sonra pergamino gibi bir yazı malzemesinin icat edilmesi ve bu sektörün gelişmesi tüm bu yaşananlara borçludur. Bilindiği gibi antikçağda kullanılan en önemli ilk yazı malzemesi, Mısır'dan ihraç edilen bitkisel kökenli papirus olmuştur.

Papirus imalatında Mısır özellikle de *İskenderiye* tam bir tekele sahipti. Nil deltasında yetiştirilen kâğıt kamışı, *cyperus papyrus*, parşömenin icadına kadar eskiçağın tek temel yazı malzemesiydi. İmparator Tiberius döneminde, Mısır'da papirus hasadı başarısız olmasıyla birlikte Roma İmparatorluğu'nun yönetim ve bürokrasisi neredeyse durma noktasına geldi. Papirus bitkisi, heryerde kullanılır zerresi bile boşa gitmezdi. Papirus sapından yazı kâğıdı, yelken, hasır, bez ve ip yapılırdı. Herodotos, rahip sandallarının da papirustan yapıldığından ve bu bitkinin özünün yaygın bir yiyecek maddesi olduğundan bahsetmektedir. Plinius ise, papirustan yapılan çeşitli yazı malzemelerini sayarken, bu kâğıdı oluşturan örme tabakalara dönüştürülürken kullanılan yöntemleri ve işlemleri betimlemektedir.[460] Sapındaki özünden mum fitili yapımında, köklerinden de yakacak olarak yararlanılırdı. *İskenderiye* Kütüphanesi bu avantajı sayesinde antikçağın en büyük ve ünlü kütüphanesi olmuş; fizikten biyolojiye, matematikten filolojiye, tıptan edebiyata kadar çok çeşitli konularda kitaplara sahip olmuştur.

---

459 Nuray Yıldız, **a.g.e.**, s.158.

460 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.196.

Mısır'dan gelen papirüs Ostia'ya, oradan da Tiber nehri yoluyla *Roma*'ya getirilip *horrea chartaria* denen doklara konur, İmparator'un azatlı köleleri bunlar için defter tutarlardı. Papirüs ticaretini yapan tüccarlara *chartopolae, chartopsatae, chartarii* deniyordu. Mısır'la yapılan bu ticaret zor olduğundan papirüs fiyatları da yüksekti. İmparator Diocletianus'un (M.S.284-305) M.S.301'de çıkardığı emirnameye göre, kitabın maliyet fiyatı 100 satır 40 denarius olarak belirlenmişti. İmparator Aurelianus (M.S.270-275) zamanında *Roma*'ya belli miktarda papirüs verme zorunluluğu vardı. Ancak, Mısır'ın Aurelianus'a karşı ayaklanmasının ardından ilişkiler bozulmuştu.[461] Antikçağ'da çok geniş bir kullanıma sahip olan papirusun en eski örneklerine, M.Ö.620'de yazılan ilk Yunan koro lirik yazarlarından Alkman'da rastlanır ve M.S. VIII. yy. ortalarından itibaren yerini kâğıda bırakmaya başlar.[462] *Byblos* kentinde kâğıdın atası kabul edilen papirus başlıca ticaret maddesiydi; bu nedenle Yunanlar kitaba *byblos* demiştir. Çoğul haliyle *Ta Biblia* terimi, bugünkü Batı dillerinde Bibliotheca (Kütüphane) olarak geçmektedir.

k. Deri Ürünleri ve Parşömen

Hayvancılığın getirdiği doğal bir sonuç olarak deri işlemeciliği de, Anadolu halkının önemli bir kısmının geçim kaynağı olmuştur. Bu konuda akla gelen ilk önemli ürün Parşömen olup, kitap ve ayakkabı sanayisi önemli bir yer tutmuştur.

Dericiler, yaydığı kötü koku nedeniyle şehir merkezinden uzakta kurulan işliklerde konumlanırlardı. Dericilik ve tabaklamada kullanılan bir şap türü olan Frigya taşı, Frigya bölgesinden temin edilirdi.[463] Deri, özellikle sandalet yapımında kullanılırdı, ürünlerine *Kolophonia* denen *Kolophon* kenti ve *Ephesos* ayakkabı sanayisinde gelişmişlerdi.[464] Diocletianus'un *En Yüksek Fiyat Kararnamesi*'ndeki listede bir yerde ayağa giyilen sandalları yapmak için kullanılmış olduğu anlaşılan "Sparta derisi"deyimi geçer.[465] İonia kıyısındaki *Kolophon* ile *Ephesos*'un yanı sıra, Lydia'daki *Saittai* kenti de, ayakkabı sanayisinde öncü kentlerdendi. *Saittai*'daki

461 Nuray Yıldız, **a.g.e.**, s.23.

462 Nuray Yıldız, **a.g.e.**, s.24.

463 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.19

464 Plinius, **a.g.e.**, xiii, s.10, xx, s.177.

465 Mükerrem Anabolu, **a.g.e.**, s.12.

ayakkabıcıların bir cadde üzerinde toplanmış olduklarını gösteren bir yazıt mevcuttur. Ayrıca, *Mitylene, Thyateira, Saittai* ve *Apameia* kentlerinde, deri işçilerinin mesleki birlikler kurmuş oldukları yazıtlardan anlaşılmaktadır.[466] Deri sandalet yapımı, günümüzde de, Bodrum ve Gaziantep'te önemli bir meslek kolu olarak devam etmektedir.

Derinin çok önemli diğer bir kullanım alanı ise, kitaplar olmuştur. Adını *Membranon Pergamenon* olarak yani Bergama derisi ifadesinden alan parşömen, Bergama Kralı, II. Eumenes tarafından kurulan büyük kütüphanede kullanılmak amacıyla bol miktarda üretiliyordu.[467] Tamamı papiruslerden oluşan ve Antikçağ'ın en önemli ve zengin kütüphanesi olan İskenderiye Kütüphanesi'ni *Bergama* izler. Zamanla Bergama Krallığı'nın yaşadığı büyük kültürel gelişimin ve Mısır'la yaşadığı büyük rekabetin sonucunda Mısır'ın papirusun ihracatını yasaklamasıyla Bergamalılar hayvan derisinden ürettikleri yeni bir malzemeyi kullanmaya başlamışlardır ki, buna Pergamino yani parşömen denmiştir. Zamanla parşömen yaygınlaşmış ve her bir tarafta kullanılmaya başlanmıştır. Bergama Kütüphanesi döneminin en önemli ikinci büyük kütüphanesi olmuştur.[468] Kitaplar, zararlı böcekler, güveler ve küften korunmak amacıyla sedir yağına (*cedrium*) bulanıyordu.[469] Yazı malzemelerinin, imkânlarının fazlalaşması, hiç şüphesiz kitap üretiminin artmasına katkı sağlamıştır. Örneğin, yazım için özel kalemler kullanılıyordu, papirüs ve parşömen üzerine *calamus'la* (kamış kalem) yazılıyordu ve bunların en iyileri Mısır ve *Knidos'*tan geliyordu. Kullanılan siyah mürekkep ise, Plinius'un verdiği bilgilere göre, Akdeniz'de yaygın olan mürekkep balığından elde edilen *sepia* idi.[470]

Roma İmparatorluk döneminde Helenistik örneklerden etkilenerek yüksek okullar ve kütüphaneler kurulmuş bunlar Roma'da gelişerek Batı dünyasının okul ve kütüphanelerine örnek olmuştur. Roma'daki yüksek okullar, İmparator Vespasianus'un emriyle gymnasıonlardan ayrılarak kendilerine tanınan bazı haklarla, devlet kurumları düzeyine getirilmiştir. M.Ö. IV. yy.'dan itibaren önem kazanan

---

466 Hasan Malay, **a.g.e.** s.61.

467 Plinius, **a.g.e.**, xiii, s.70.

468 Nuray Yıldız, **a. g.e**., s.140.

469 Nuray Yıldız, **a.g.e.**, s.34.

470 Nuray Yıldız, **a.g.e.**, s.35.

gymnasionlarda edebiyat ve müzik eğitimi, beden eğitiminin yanında yer almaya başladı. Gymnasionlar, Helenistik dönemden itibaren, kent halkınını eğitiminin yapıldığı yerler olarak kullanılmaya başlanmıştır.[471] İmparator Hadrianus'un İskenderiye'deki Museion'u örnek alarak kurduğu Atina'daki Hadrian Stoası ve Roma'daki Athenaeum belli başlı yüksek okullar olup bunlar daha çok Küçük Asya'nın batı kıyılarında kurulmuştur. M.S. III.yy.'da tıp biliminin gelişmesiyle kitap sayısı artmış, tıp okulları ve kütüphaneler çoğalmıştır. İmparatorluk döneminde Roma kültürü ve kurumları, eyalet ve kolonilerini etkisi altına alarak okul ve kütüphaneler buralarda da hayata geçmiştir. Antikçağ kültürünün yayıldığı Akdeniz çevresindeki tüm bu gelişmelerin söz konusu kitap ticaretine bağlı olduğu çalışmamızda çeşitli örneklerle gösterilmiştir.

Sonuç olarak, Kitap ticaretinin sağladığı kültürel gelişimin gitgide yayılmasıyla, kültürel etkileşim, pozitif bilimlerin ve sanatın, edebiyatın gelişmesine büyük katkılar sağlamıştır. Kentlerde kurulan kitap dükkânları, hazırlanan kopyalar, koleksiyoncular sayesinde bu alanda rekabetin her geçen gün fazlalaştığı görülmüştür. M.Ö. V.yy.'dan itibaren *Atina* başta olmak üzere birçok kentte kitapçı dükkânlarının olduğu, Anadolu'nun kuzey kıyılarına gemilerle kitap getirilerek satıldığı, bu şekilde her çeşit kitabın yaygın olarak ticaretinin yapıldığı bilinmektedir. Galenos, *İskenderiye* ve *Bergama* Kütüphaneleri arasındaki rekabetin piyasayı körüklediği ve talebin artmasıyla sahte yazmaların bile ortaya çıktığını söylemiştir.[472] Bunu günümüzdeki korsan kitap piyasasına benzetebiliriz.

Antikçağ'da Yunanistan, Küçük Asya ve Akdeniz kıyılarında kitap ticareti yapılan dükkânların olduğu bilinse de, kitap sağlama politikası yalnızca ticarete bağlı değildi. Galenos'a göre, *İskenderiye* limanına çeşitli yerlerden gelen gemiler bir süre limanda alıkonulup aranır ve gemide bulunan yazmalara, kitaplara el konulurdu. Kopyaları yapıldıktan sonra, kopyaların gemiye verildiği, orijinallerinin ise *İskenderiye* Kütüphanesi'ne gönderildiği belirtilmektedir. Bunlar için de bir miktar tazminat verilirdi.[473] Bununla beraber, önemli filozof, matematikçi, tıp ve bilim insanlarının aralarında kitap değiş tokuşu yaptıkları ve birbirlerinde bulunan

---

471 Nuray Yıldız, **a.g.e.**, s.154,155.

472 Nuray Yıldız, **a.g.e.**, s.139.

473 Nuray Yıldız, **a.g.e.**, s.90.

başyapıtlardan faydalandıkları bilinmektedir. Yine bu önemli isimlerin kurdukları özel kütüphaneler, kitapların kopyalanarak çoğaltıldıkları *scriptorium* denen yazı odaları sayesinde kitap üretimi daha da atmıştır. Satın alma ve bağış yolunun beraberinde, bir de savaş ganimeti olarak toplanan kitaplar vardı. M.Ö.86'da Romalı komutan Sula, *Teos* (Sığacık)'taki Apellikon kütüphanesini gaspederek savaş ganimeti olarak Roma'ya taşımıştır. Kütüphane için kitap toplama faaliyetinin Akdeniz hatta Karadeniz sahillerine kadar uzanmış olması sonunda bir kitap piyasası oluşmuş ve metin sayısı arttıkça kolay kullanım için bir ölçü ihtiyacı doğmuş ve böylece kitap çoğaltma faaliyetleri kopya atölyeleri sayesinde gelişmiştir.[474]

474 Nuray Yıldız, **a.g.e.**, s.121,122.

İKİNCİ BÖLÜM

ANTİKÇAĞ'DA EGE LİMANLARI

Antikçağ boyunca etkin bir deniz ticareti kıyıda gelişen limanlara bağlı olmuştur. Bu limanların asıl işlevi deniz ticaretine hizmet etmesidir, bununla beraber limanlar kentin ticari güç olmasında önemli bir rol üstlenmiştir. Limanlar bu nedenle hem kent ekonomisi ile doğrudan bağlantılı olmuş hem de ticaretin kapasitesine paralel olarak liman mühendisliği gelişmiştir. Bu nedenlerden deniz ticareti ve limanlar arasında doğrudan doğruya bir ilişki bulunur: Antikçağ'da limanlar günümüzde olduğu gibi gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirip bindirmelerine yarayan yani yolcu ve yük taşımacılığının yapıldığı kıyı tesislerdir.

Araştırma alanımızda Ege Bölgesi'ne hinderlandı olan, iç bölgelerle ulaşım kolaylığına sahip ve bu coğrafi avantaj sayesinde ticarette daha da gelişen liman kentleri esas alınmıştır. Ege'nin hemen kuzeyinde yer alan Edremit Körfezi'nden itibaren kurulan yerleşimler, Ege'nin iç bölgeleriyle bağlanıp birleşmekteydi. Kral Yolu'yla *Sardes*'ten, *Laodikeia*'dan geçerek kıyıda *Ephesos*'a ulaşması gibi antik yolların buluşma noktasındaydılar. Bu sebeple bu kentler ticarette daha çok söz sahibi olmuşlardır. İnceleme alanımız kuzeyde Edremit Körfezi ve güneyde Hisarönü Körfezi arasındaki limanlar olup kuzeyden güneye doğru şöyle sıralanır; *Assos* (Behramkale), *Adramytteion* (Edremit), *Atarneu* (Dikili), *Pitane* (Çandarlı), *Elaia* (Zeytindağ-Kazıkbağları), *Kyme* (Namurt limanı), *Phokaia* (Foça), *Smyrna* (İzmir), *Erythrai* (Ildırı), *Klazomenai* (Urla), *Teos* (Sığacık), *Lebedos* (Gümüldür), *Kolophon* (Değirmendere), *Notion* (Ahmetbeyli), *Ephesos* (Efes), *Priene* (Güllübahçe), *Myous (*Avşar kalesi), *Herakleia Latmos* (Latmos Herakleiası), *Miletos* (Milet-Balat), *İassos* (Kıyıkışlacık), *Myndos* (Gümüşlük), *Halikarnassos* (Bodrum), *Knidos* (Datça Yarımadası batı ucu) limanlarıdır. Bunlar arasında, *Ephesos* (Efes), *Miletos* (Milet-Balat), *Knidos* (Datça Yarımadası batı ucu), *Smyrna* (Bayraklı-İzmir), ana liman diğerleri ise yerel iskeleler şeklindedir.

A. Limanların Yerseçimi

Tunç Çağı'ndan beri, insanoğlu için büyük önem taşıyan limanların nereye ve nasıl inşa edileceği konusu, yüzyıllarca ticaret merkezlerinin varolmasında en önemli rolü üstlenmiştir. Tarih boyunca, insan toplulukları, yaşayacakları yerleşim birimlerini, temel ihtiyaçlarına göre seçmişler, buna göre, su kaynaklarının etrafı, bataklıklardan uzak yamaç ve tepeler, verimli toprak alanları, tarıma elverişli sahalar, ormanlık alanlar, göl veya deniz kenarları, doğal kaynak alanlarının bulunduğu yerler tercih edilmiştir. Limanları kurmak için ise yer seçiminde öncelikle rüzgâra karşı korunaklı körfezler ve koylar tercih edilmiştir. Ege kıyılarında çok sayıda koy ve körfez bulunmaktadır, bu kıyı girintileri ve adaların çokluğu tarihi çağlardan beri her zaman ilgi çeken yerler olmasını sağlamıştır. Denizciliğe bağlı olarak gelişen Ege kıyılarındaki antik kentler daima akarsuların ağzında gemilerin güvenli barınmasına elverişli koy ve körfezler etrafında kurulmuştur. Batı Anadolu kıyılarının girintili çıkıntılı yapısı yüzlerce liman olabilecek koy yaratmıştır. Yoğun olarak görülmelerinin en önemli sebebi de coğrafik yer şekillerinin etkisidir. Bu nedenle oldukça fazla koyda kurulu doğal limana rastlanmaktadır ve bu bölgelerdeki tüm yerleşimlerin küçükte olsa birer doğal limanı mevcuttur. Doğal limanlara örnek olarak Anadolu kıyılarından *Smyrna, Myndos, Side, Phaselis, Kyzikos* sayılabilir.

Yine, çok girintili-çıkıntılı yapısı, doğu-batı yönlü çöküntü hendekleri boyunca akan büyük akarsuları, geniş deltaik ova birikintileri, alüvyonlanma sorunları gibi nedenlerle Ege Bölgesi, aynı zamanda, tarihi ve güncel değişikliklerin en çok gözlendiği, terkedilmiş tarihi limanların en çok görüldüğü bölgedir. Bu Ege limanları, Ege nehirleri düzensiz rejimde olduklarından dolayı nehir taşımacılığına uygun değildir. Dolayısıyla söz konusu bölgede nehir taşımacılığından söz edemeyiz. Ege Bölgesi akarsu rejimlerine ilişkin olarak, Sırrı Erinç, Hamit İnandık tarafından kaleme alınan yararlandığımız makaleler bu durumu ortaya koymaktadır.

Limanların bir kısmı deltalarda kurulmuştur. Bunun nedeni günümüzde Anadolu'da olmayan denizyolu-nehir yolu işbirliğini sağlamak ve gemiciler için daima kolay bulunan sığınma yerleri olmasındandır. Orta Ege kıyılarında Edremit Körfezi ile Büyük Menderes (*Maiandros*) vadisi arasını kapsayan ve Ege'ye özgü graben içi deltaların üzerine veya kenarına kurulmuş tarihi limanlar ve delta

şehirlerinin toplandığı kısımda, kuzeyden güneye en önemli limanların başında, *Adramytteion* (Edremit), *Atarneu* (Dikili), *Pitane* (Çandarlı), *Elaia* (Zeytindağ-Kazıkbağları), *Kyme* (Aliağa), *Phokaia* (Foça), *Smyrna* (İzmir), *Erythrai* (Ildırı), *Teos* (Seferihisar), *Notion* (Ahmetbeyli), *Ephesos* (Efes), *Priene* (Güllübahçe), *Miletos* (Milet-Balat) gelir. Bu adı geçen limanlar Ege tipi delta limanlarıdır, ancak aralarında, *Assos* (Behramkale), *Pergamon* (Bergama), *Pitane* (Çandarlı), *Phokaia* (Foça) gibi denize dik kıyılarla ulaşan tepelik alanlarda, koy, koy-kale tipi limanlar da mevcuttur. Bu tip limanlar genellikle askeri savunmaya yönelik olup alüvyonlaşma sonucu zayıflamış ya da kaybolmuş delta tipi limanların alternatifi olarak gelişmişlerdir. Bunlara örnek olarak, Ayvalık, Karaburun Yarımadası limanları, Çeşme, Dalyanköy, Alaçatı, Eski Lebedos, Kuşadası, Akköy-Didim gibi yeni limanlar verilebilir. Foça yarımadasının batı ucunda jeomorfolojik yönden uygun koylar kenarında *Phokaia* (Eski Foça) koy ve kale tipinde bir liman kenti olarak gelişmiştir.[1] Biga yarımadasının güneybatı ucundaki *Assos,* kale-koy tipinde bir yer olup ana kaya üzerinde ve alüvyonlaşma alanlarından uzak olduğu için etkinliğini bugüne kadar sürdürmüştür. Çeşme Yarımadası'nın kuzey ve güney kıyılarında, Karaburun Yarımadası'nda koyların içinde yaklaşık 20 kadar büyük yerel liman ve Foça'nın yanı sıra, *Klazomenai* (Limantepe-Urla), *Teos* (Seferihisar), *Lebedos* (Gümüldür), *Notion* (Ahmetbeyli) kentlerinin hemen hepsi, uygun koylar içinde ve tarihi Yunan ve Roma kentleri genellikle bir kalenin eteğinde kurulmuşlardır.[2]

Ege kıyılarına bakıldığında, Troia savaşından sonra kurulan, Aiol, İon ve Dor kentlerinin nerdeyse tamamının bir yarımada üzerinde kurulduğu görülmektedir. Bu konum seçimi, Hellenlerin denizci olmalarından kaynaklanmaktadır. Bu sayede, kent sakinleri, hem karadan hem denizden gelmesi beklenen baskınlara karşı güvence altına alınıyorlardı. Yarımadada yerleşmenin diğer bir önemli nedeni de, iki limana birden sahip olmalarıydı. Hava elverişsiz olduğunda yelkenliler, diğer limandan yararlanıyorlardı. Böylece yarımadanın iki tarafı liman olarak kullanılır bir taraf

---

1 Oğuz Erol, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi", **İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni,** sayı:8, İstanbul, 1991, s.21.

2 Oğuz Erol, **a.g.e.,** s.22.

rüzgâr alırsa gemiler diğer tarafa yanaşırdı. Bu şekilde yarımada üzerine kurulmuş olan bazı limanlar şunlardır; *Pitane, Priene, Smyrna, Halikarnasos, Knidos*. Delta ovasının kök kısmında kurulan tarihi *Bergama* kentinin limanları ise *Atarneu, Pitane* ve *Elaia* limanları delta dolgularının karayla birleştiği noktalarda kurulmuş olup delta kenarı geliştikçe yerleri ve etkinlikleri değişmiştir. *Pitane* bir tombolo üzerinde kurulu olduğundan çift taraflı bir liman özelliğindedir ve askeri bir önem taşımıştır.[3]

Tarihi *Knidos* limanı korunaklı bir tombolo üzerinde kurulmuş olup iki taraflıdır, bu özellik ona ticari öneminin yanısıra askeri önem de kazandırmıştır. Yöredeki diğer tarihi limanlar, Güllük Körfezi'nde *Baryglia, İassos, Halikarnassos, Theangela*, Marmaris genellikle askeri önemi olan koy ve kale tipi yerleşmelerdir. Eski *Knidos* limanının tarihi gelişimi ile deniz kıyısı değişimleri arasındaki ilgi çekici ilişki İlhan Kayan tarafından incelenmiştir.[4]

Sonuç olarak, Ege bölgesi vadileri ve düzlükleri, aradaki dağlar nedeniyle birbirinden kopuktur, bu nedenle Ege kıyılarındaki yerleşimler Roma dönemine dayanan karayollarının gelişimine kadarki süreçte, birbirleriyle olan ulaşım sorununu denizyolunu kullanarak çözmüştür. Bu nedenle kendi bölgelerinin pazaryeri işlevini gören Batı Anadolu kentleri yerseçiminde, Ege Denizi kıyı çizgisi boyunca yoğunlaşmıştır.[5] Ancak kurulduklarında uygun yerlerde olmalarına rağmen, alüvyonlaşma ve deniz seviyesi değişimleri nedeniyle kıyı çizgisi yer değiştirince, bu olumsuzluklarla mücadele edebilen limanlar günümüze dek gelmiş, edemeyenlerse uygun jeomorfolojik durumlarını koruyamadıkları için terk edilmişlerdir.[6]

İnsanların genellikle alüvyonlaşmanın neden olduğu olumsuzluklara rağmen delta kıyılarında limanlar kurması, ilk gemiciler için daima kolay bulunan sığınma yerleri olmasındandır. Ancak Roma döneminde büyümüş olan şehirlerin dolmaya başlayan limanlarını canlı tutmak için oldukça fazla çaba ve para sarf edilmesi gerekmiş, bu yeterli olmayınca, ticari ve ekonomik güçleri azalan bu eski liman

---

3 Oğuz Erol, **a.g.e,** s.20.

4 Oğuz Erol, **a.g.e.**, s.25.

5 Sevgi Aktüre, **Anadolu'da Bronz Çağ Kentleri**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s:68,69.

6 Oğuz Erol, "Türkiye'de Deniz Düzeyi Yükselmesinin Geçmişte ve Gelecekteki Etkileri Bu Yönden Alınması Gerekli Önlemler", **İst.Ünv. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni,** no:9, İstanbul, 1992, s.32.

kentleri Bizans döneminden itibaren terk edilmeye başlamıştır. Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde yeni oluşumlar gözlenmiş fakat bu limanların uygun jeomorfolojik konumlarda olması gerekliliği ortaya çıkmıştır.

B. Liman Yapıları

Antikçağ'da önemli bir pazaryeri olan *Karum*'un kökeni, liman anlamına gelir. Mezopotamya'da ticaretin daha çok suyolları aracılığıyla yapılması nedeniyle, tüccarların iş görmek amacıyla bir araya geldiği "kent limanı ve alışveriş mahalli" anlamı kazanmıştır.[7] Asur Ticaret Kolonileri ile Anadolu arasındaki ticareti denetleyen bir "ticaret odası" olarak nitelendirilecek en önemli Karum Kaniş'te bulunmaktadır, görevleri arasında kervanların düzenli gelip geçmesini, gerekli vergilerin ödenmesini, gümüş ve altın transferlerinin zamanında yapılmasını, fiyatların belirlenmesi ve anlaşmazlıkların çözüme bağlanmasını sağlamak bulunur.[8]

Ekonomik olarak potansiyel bir deniz egemenliği için gereken temeller M.Ö.500'den itibaren oluşmuş, ticaret alt yapısının gelişmeye başlamasıyla gemi sayısı çoğalmıştır. Bu gelişmelerin sonucunda, büyük limanlarda dalgakıranlar ve tesisler inşa edilmiştir.[9] Roma İmparatorluğu'nda deniz ticareti konusunda bilgiler veren büyük bir taş abidede şunlar yazmaktadır:

> *"Canavar gibi olan Nero veya zeki bir adam olan Traianus gibi ekonomik faaliyetlere ilgi duyan imparatorlar, bu ilgileri dolayısıyla birçok muhteşem eser yaptırmıştır. Limanların yapılması veya genişletilmesi, Nil'in Kızıldeniz'le bağlantısının Pelusion ağzıyla sağlanabilmesi için bir kanalın yapılması ve bunun için temizleme çalışmalarının yaptırılması… tehlikeli yerlerde ve liman girişlerinde deniz fenerlerinin yaptırılması… kendilerini bu faaliyetlere adamış Roma İmparatorlarının aynı zamanda Roma'nın yiyecek ihtiyaçlarını karşılamak için de belli önlemler aldıklarını görüyoruz. "*[10]

Ticari limanların vazgeçilmez unsurları arasında mendirek ve dalgakıranların yanısıra, iskele ve rıhtım alanları da bulunmaktadır. Bu rıhtım alanlarının gerisinde de diğer liman yapıları mevcuttu. Dükkânlar, depolar, stoalar, işlikler, atölyeler ve

---

7 Sevgi Aktüre, **Anadolu'da Demir Çağ Kentleri,** İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 2003, s.33.

8 Sevgi Aktüre, **Anadolu'da Bronz Çağ Kentleri**, İstanbul, Tarih Vakfı Yayınları, 1994, s.124.

9 Chester Starr, **a.g.e.**, s.15,18.

10 Moses Finley, **Antikçağ Ekonomisi**, çev.:Hatice Palaz Erdemir, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2007, s.191.

meyhaneler yeralmaktaydı.[11] Özellikle işlek ve büyük limanlarda, denizcilerin ihtiyaçlarını karşılayacak dini ve sosyal yaşam alanları, ticari malların yükleme boşaltması sırasında ihtiyaç duyulan görevlilerin çalışma alanları rıhtım gerisinde bulunurdu.[12] *Ephesos* buna en güzel örnektir; kentin Macellumu, limana ve kent kapısına yakın konumuyla ticaret için ne kadar önemli bir yerde kurulduğuna dikkat çekmektedir. Bunun yanı sıra, büyük limanlarda bulunan *Horrea* veya *Grannarium*'lar antrepo veya tahıl ambarları olarak kullanılıyordu. Ambarlar, gemi barınakları, mendirek, dalgakıran, rıhtım, deniz fenerleri ve *Ephesos* Liman Caddesi gibi limanı kente bağlayan cadde veya yollar en önemli öğelerdir. Gemi yapımı ve tamiratlarında kullanılmak üzere bir tersane bölümü yanında, tüccarların konakladığı evler, yıkandıkları Liman Hamamları ve özellikle kente gelen misafirler için kurulduğu bilinen genelevler mevcuttu. *Ephesos*'ta en güzel ve somut örneği görülen Aşk evi ve burada çalışan fahişelerin ödediği vergiler devlet için şüphesiz çok önemli bir yer tutuyordu. Görüldüğü gibi, Liman, rıhtımının yanı sıra arkasında sıralanan bu tür öğelerle bir yapı kompleksi oluşturuyordu. Limanlar, ticaret hayatını aydınlatmada ne kadar önemli bir rol üstlense de, yaptığımız arazi çalışmaları sırasında liman kazılarına gereken önemin verilmediği görülmüştür. Batı ve Güney Anadolu kıyılarında birçok kentte liman araştırmalarına ya çok geç dönemlerde başlanmış ya da kazı çalışmaları birçok kentte yarım bırakılmıştır. Bu sebeple liman yapılarına dair verebildiğimiz antik dönem bilgileri kısıtlıdır. En eski dönemlere ait bilgilerin çoğu, antikçağ yazarlarından ve çok nadir bazı liman tasvirlerinden öğrenilmektedir. Önemli arkeolojik buluntular arasında sikkelerin de, Klasik Yunan dönemi liman tasvirleri ve mimarisi hakkında bilgi verdiği bazı İtalya kent sikkelerinde olduğu gibi görülmektedir.[13] Elimizdeki liman tasvirlerinin çoğu Roma dönemine ait olduğundan daha çok bu limanlar hakkında geniş bilgi sahibi olmakla beraber liman kazılarına ait bilgilerin çoğu geç dönemlere aittir. Strabon, Herodotos, Skylaks, Plinius, Arrianus, Vitrivius gibi antik dönemin yazarları, limanların yerleri,

---

11 D.J.Blackmann, "Ancient Harbours in the Mediterranean II"**, Internatıonal Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration**, Part II, 1982, s.204.

12 W.J.Shaw, "Greek and Roman Harbours Works", **A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology**, ed.:G.F.Bass, London, 1972, s.91.

13 D.J.Blackmann, "Ancient Harbours in the Mediterranean I"**, Internatıonal Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration**, Part I, 1982, s.80.

inşa teknikleri ve bazı liman yapıları hakkında bilgi vermişlerdir. Günümüze ulaşmasa da, M.Ö. III. yy'a ait coğrafyacı Philon'un eserleri önemli bir kaynaktır. M.Ö. I. yy.'da Vitruvius eserinde xii. bölümde Limanlar başlığı altında önemli bilgiler vermektedir:

> *"Limanların gemileri fırtınalarda nasıl koruduklarını açıklamam gerekiyor. Konumlarında, kavis yapan veya içe dönük çıkıntı veya burunlar gibi doğal avantajlar varsa, bu limanlar kuşkusuz çok elverişlidir. Bunların etrafında revaklar veya tersaneler inşa edilmeli veya revaklardan iş merkezlerine geçitler yapılmalı, her iki tarafta makine yardımı ile zincirlerin gerilebileceği kuleler dikilmelidir. Ancak doğal avantajların bulunmadığı, gemileri fırtınalarda korumaya elverişsiz durumlarda; yakınlarda bir nehir yoksa karşı taraftan duvar veya setlerle ilerleyerek bir kapalı liman oluşturulmalıdır."*[14]

Antik dönem limanlarının yerleri Arrianus'un düzenlediği periptori adı verilen antik dönem kayıt defterleri sayesinde tespit edilebilmektedir. Limanlar, içinde bulundukları doğal coğrafik koşullara göre konumlandırılıyorlardı çünkü bu konum gemiler için korunaklı olması açısından oldukça önemliydi. En eski çağlarda ticaret gemileri doğal limanları rahatlıkla kullanabilirken ticaretin gelişmesine bağlı olarak zamanla gemi boyutları büyümüş ve donanımlı limanlara ihtiyaç duyulmuştur. Bu durum liman inşa teknikleri gelişmesine neden olmuştur. Liman inşasında kullanılan teknikler de bölgelere göre çeşitlilik göstermiş ve topografik yapı ile zemin bu tekniklere yön vermiştir. Teknolojik gelişmeler ve artan mühendislik bilgileri limanların inşasında büyük kolaylıklar sağlamıştır. Liman inşalarında sualtı yapısı da göz önünde bulundurulmuştur. Limanlarda yapılan dalgakıranların, bugünkü bilgilere göre en erken örnekleri, M.Ö. VI. yy.'a tarihlenen üst üste yığılmış taşlardan oluşturulmuştur. Düzenli taş bloklarından oluşan dalgakıranlar ise M.Ö. V. yy.'dan itibaren yapılmıştır. Dalgakıranlar deniz şartlarına karşı güvenlik oluşturmak için olduğu kadar askeri saldırılara karşı korunmak için de inşa edilmişlerdir. İskeleler ise limanlarda Bronz Çağ'dan itibaren yapılanmıştır. Önceleri mendireklerin iç kısımları iskele olarak kullanılmıştır. Daha sonra ise kıyıya yakın yerlerde kurulmuşlardır. İskele inşa teknikleri dalgakıranların gelişimi ile paralel gitmiştir. Geç Tunç Çağı'yla beraber, *Kıbrıs* ve Doğu Akdeniz kıyılarındaki liman yapılarında kare taşlar kullanılmaya başlanmıştır. Ana limanlar bütün mevsimlerde güvenli olmak zorundaydı ama bakımları oldukça zahmetliydi, çünkü devamlı olarak fırtınalı günlerde kırılır bu yüzden onarıma ihtiyaç olurdu. Önceleri ön yüzler

14 Vitrivius, **a.g.e.**,v.,12.

Sidon'da olduğu gibi küçük kaya parçalarıyla döşenmiştir. Daha sonra ise düzgün taşlar kullanılmıştır. Roma Çağı'nda ise harç, ahşap ve tuğla gibi malzemeler düzgün taşların yanında yerini almıştır. Bu şekilde en son iskele örnekleri büyük beton yapılar şeklini almıştır. Liman yapımında kullanılan malzemeler yöreye göre değişiklik gösterirken, genellikle ahşap, taş, kum, bağlayıcı olarak antik çimento kullanılmıştır. Taşlar, antik çimento ve kireç karışımıyla hazırlanan harçla tutturulmuştur.[15]

Helenlerin mühendislik becerileri sonucunda limanlar, dalgakıranlar yaptıkları bilinmektedir; mendirek ve dalgakıranlar, liman yapılarının olmazsa olmaz öğeleridir çünkü kıyıdaki yapıları, tekneleri, dalgalardan korumak ve gemilerin güvenle yük alıp boşaltmasını sağlamak amacıyla inşa edilmişlerdir. Antikçağ'da ve günümüzdeki işlevleri aynıdır. Dalgakıran ile mendirek arasında temelde işlevsel bir fark olmasa da inşa ediliş biçimleri farklıdır. Her ikisi de limanı dış etkilerden korumaya yarayan yapılar olup dalgakıranlar, üzerlerinde herhangi bir inşaa yapılmamış taşların veya blokların dizilmesi ile oluşturulmuş, mendirekler de ise dizilen bu taşların veya blokların üzerlerine (veya iç kısmında) bir yapılaşmaya sahiptir.

Limanlarda ana öğe olan mendirekler de limanlar gibi malzeme ve şekil bakımından coğrafi şartlara bağlı olarak yapılmışlardır. Genellikle hâkim rüzgârlar göz önüne alınarak hilâl şeklinde ve limanı cepheden doğrudan gelebilecek darbelere karşı koruyacak biçimde inşa edilmişlerdir. Mendirek inşasında, antik dönemde hazırı kullanmak tercih edilmiştir. Liman girişinde bir ada yok ise koyun her iki tarafından girişine mendirek inşa etmişlerdir. Bu iki taraftan gelen mendireğin arası genellikle en derin yerde az sayıda geminin aynı anda geçebilmesine olanak sağlayacak kadar açık bırakılarak giriş kısmı oluşturulmuştur.

Dünyanın eski mendireği sayılan *Klazomenai* mendireği, kazılarda, M.Ö. III.bine tarihlenen 100 mt. uzunluğunda, 40 mt. genişliğinde, küçük boy taşlarla duvar tekniğinde örülmüş olarak bulunmuştur.[16] Buna karşın, ilk önceleri, mendireklerin

---

15 Zübeyde Kurtuluş, "Antik Dönemde Liman Yapım Teknikleri ve Sedimentle Dolmuş Limanların Bugünkü Durumu", **2.Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu**, Ankara, t.y., s.455,456.

16 (çevrimiçi) http//www.mpa.gov.tr.cultural ressources/10/03/2014.

inşaasında malzeme olarak genellikle düzensiz büyük blok taşlar kullanıldığı, M.Ö. V.yy.'a kadar mendireklerin düzensiz büyük blok taşların yığılması ile yapıldığı bu tarihten itibaren ise düzenli bir şekilde taş blokların üst üste oturtulduğu bilinmektedir.[17] Yapım tekniği olarak genelde Vitrivius'un bahsettiği ahşap kalıp tekniği kullanılmış, bu sayede liman yapımı daha da hızlanmıştır.[18] *Side, Leptis Magna, Caesarea, Cosa* ve diğer birçok Roma limanında bu teknik kullanılmıştır.[19]

Antikçağ limanlarında gemi barınakları ve kızaklar da bulunmaktaydı. Bu dönemde gemiler, çoğunlukla su içinde demirleyerek beklemekteydi. Bu demirlemeler için önceleri ahşap kızaklar kullanılmıştır. Sonraları çürümeyi engellemek için ahşap kızaklara zift ve yağlı boyalar sürülmeye başlanmıştır. Antikçağ'da denizler kışın kullanılmadığından dolayı bu uzun bekleme dönemi için kapalı gemi barınakları inşa edilmiştir.

Koyların, limanın havzası görevini gördüğü doğal limanlarda, liman ağzının daraltılması sırasında doğadan maksimum düzeyde faydalanılmıştır. Eğer liman girişinde bir ada mevcutsa o adayı bir basamak olarak kullanarak bir yandan ada ile anakarayı birleştirip yaşam mahallerini genişletilmiş, diğer yandan daha az malzeme kullanarak daha sağlam bir koruma sağlanmıştır. Bu tip limanlara en güzel örnek *Myndos* antik kenti limanıdır. Bu türde limanlara tüm Akdeniz havzasının kuzeyinde ama özellikle girintili çıkıntılı kıyı şeridiyle Batı Anadolu'da oldukça fazla sayıda rastlanmaktadır. Yapay limanlara, kıyı şeridinin düz olduğu koyların pek bulunmadığı yerlerde zorunluluktan ihtiyaç duyulduğu için, Anadolu kıyılarında bu tür limanlara pek rastlanmamaktadır.

Antik limanlarda bulunan tersanelerin nasıl olması, nerede kurulması gerektiği gibi özellikler, yine Vitrivius'tan öğrenilmektedir:

> *"....tersanelerin genel kuralı kuzeye bakmalarıdır. Güneye bakmaları, sıcağın etkisiyle çürümeye, tahtakurusu, gemi kurdu ve daha birçok zararlı yaratığın üremesine, güçlenmesine ve canlı kalmasına neden olur. Ayrıca, bu binalar, yangın tehlikesi nedeniyle kesinlikle ahşaptan yapılmamalıdır. Büyüklüklerine gelince, kesin bir sınıra gerek yoktur;*

---

17 Gülay Tigrel, "Alanya Yöresinde Antik Bir Liman", **Belleten** 39, s. 624. (Schäfer, Jörg, "Zur Erforschung Antiker Hafenanlagen", Mansel'e Armağan II, ed.: A. M. Mansel, Ankara, y.y., 1974, s.669.)

18 Zübeyde Kurtuluş, **a.g.e.**,s.456.

19 D.J.Blackmann, "Ancient Harbours in the Mediterranean II"**, Internatıonal Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration**, Part II, 1982, s.197.

ancak, en büyük gemi türüne uygun olarak inşa edilirlerse, büyük gemiler durduğu zaman bile bol yer bulunabilecektir."

Limandaki depolar ve konaklama tesislerinin yanı sıra önemli bir liman yapısı da Fenerler'dir. Antikçağ boyunca fenerler, esas olarak limanların girişini gösteren işaret kuleleri görevi görmüştür. Dünyanın ve Anadolu'nun bilinen en eski feneri, Çanakkale-Kumkale'de yer alan *Sigeion* liman kentine ait olup M.Ö.VII. yy.'a tarihlenir. Bu en eski deniz fenerinin, Fenikeli tüccar denizciler tarafından yapıldığını bilinmektedir. Bir başka veriye göre, ilk ışık kulesi, M.Ö. 280'de *İskenderiye*'deki *(Alexandreia)* Faros Adası'na yapılmış İskenderiye Feneri'dir. Tarihi kaynaklar, Roma döneminde bunun benzeri İmparatorluk Fenerlerinin olduğunu ve Karadeniz'den Atlantik Okyanusu'na kadar 30 civarında İmparatorluk Fenerinin inşa edildiğini belirtmektedir. Ortaçağ'da denizciliğin de gerilemesiyle beraber fener yapımında durağanlık yaşanırken Bizans döneminde erken dönem deniz fenerlerinin halen kullanıldığı bilinmektedir.[20] Günümüzde *Patara* kazıları buluntularına göre, buradaki fener, Neron dönemine ait olup, Batı Anadolu'da bulunan somut tek fenerdir. Yanmaları için, zeytinyağı ve odun kullanılırdı. Fenerler, ilk M.Ö.600'de yapılmaya başlanmıştır. Bunların en ünlüsü Antikçağ'ın yedi harikasından biri olan M.Ö.280'e tarihlenen *İskenderiye* Feneri'dir. Günümüze kadar gelmemiş olsa da, en erken ve en iyi belgelenmiş fener olarak fenerler hakkındaki en geniş bilgiyi vermektedir. Zira Doğu Roma İmparatorluğu'nun çöküşünün ardından, denizlerarası yolculuk güvenli olmadığından ticaret önemli ölçüde zayıflamış ve Ortaçağ boyunca meydana gelen depremler, doğal afetler ve savaşlar sonucu özellikle fenerler yıkılmış, kaybolmuştur. İskenderiye feneri *Pharos*, Akdeniz'in tüm deniz fenerleriyle o kadar özdeşleşmiştir ki, deniz fenerini karşılayan sözcük Fransızca Phare, İtalyanca Faro'dur. Bu mühendislik harikasının yüksekliği 30 metreden fazla muhtemelen 45 metre civarındaydı ve M.Ö. III. yy.'da Ptolemaios Philadelphos döneminde Yunanlı mimar Sostratos tarafından tasarlanmıştı. Sütunlu bir avlunun üzerinde yükselen fener, 4 katlıydı, gemileri korumak ve hava tahmini için gerekli olan her türlü mekanik alete sahipti. Tepedeki heykel güneşin geçişini işaret eder, bir diğeri rüzgârın yönünü gösterir, biri günün saatlerini diğeri de düşman filosunu haber

20 Atilla Tuna, "Dünya'da ve Türkiye'de Deniz Fenerlerinin Tarihi ve Mitoloji, Ufukta Bir Işık", **Deniz Fenerleri Sempozyumu**, Işık Üniversitesi Yayınları, 2010, s.120,126.

verirdi. İskenderiyeliler'in mekanik oyuncaklara olan tutkunluğu ve Mouseion'un bilim adamlarının bu tarz yaratıcı otomatlar yapma konusundaki yetenekleri göz önüne alındığında, bu anlatım imkânsız görünmemektedir.[21] *Pharos*'un tayfası, 300 odalı olduğu söylenen kare biçimli alt katta barınırdı. Hidrolik mekanizma, tepedeki büyük aydınlatma yerine odun-yakıt çıkarırdı. Kubbe 8 sütunla desteklenirdi, altında büyük bir reçineli odun ateşi yakılırdı. Askerler ve köleler, ilk deniz feneri bekçileri olarak kazanlarda ateş yakıp gece seyreden denizcilere yol gösterirlerdi. Farklı anlatımlara göre, ateşin ışığı, cam ya da sırlı metal aynalarla yoğunlaştırılır ve yansıtılırdı. İskenderiyeli matematikçilerin ve usta cam işçilerinin, mercekleri bulmuş olmaları gerçekten akla uygundur hatta teleskopu icat ettikleri bile öne sürülür, ancak yine de, M.S. 641'de Arapların kenti fethinden sonra Fener çökünce bu bilginin izi de kaybolmuştur.[22] Ateş, içbükey bir ayna önünde yanardı. Flavius Josephus'un (M.S. I.yy.) yazdığına göre, gemiler bu fenerin ışığını 57 km. uzaktan görebilirmiş. Araplar dönemine kadar işleyen fener XIV. yy'da yıkılmıştır.[23] Işığın, yakılan büyük bir ateşten sağlandığına ve aynalarla yansıtıldığına dair bilgiye tüm antik yazarlarda rastlanmaktadır. *Pharos*'un alttan yukarı doğru daralan kare bir yapısı, onun üzerinde sekizgen planlı bir kat ve en yukarıdaki bölümdeyse fenerin bulunduğu 7 mt. yüksekliğinde bir Poseidon heykeli bulunmaktadır.

Strabon; "*Knidos'lu Sostratos, kralın arkadaşı, bu eseri denizlerde gezenlere onların güvenliği için adadı"* demektedir.[24] Kral Ptolemaios, mimara eserinin istediği yerine ismini yazıt olarak koyma izni vermiştir.[25] X. yy.'da Arap tarihçilerden Al-Masudi, bunun, *Pharos*'un doğu yüzünde yer aldığını ve girip çıkan bütün gemilerin görebileceği bir konumda olduğunu belirtmiştir.[26] *Pharos* fener kulesi, diğer fenerler

21 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.197.

22 Ernle Bradford, **a.g.e.**, s.197,198.

23 Fritz Kretschmer, **Antik Roma'da Mimarlık ve Mühendislik**, çev.: Zühre İlkgelen, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2000, s.60.

24 Strabon, **a.g.e.**, viii, s.6.

25 Plinius, **a.g.e.**, xxxviii,8.

26 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.307.

için doğal bir model oluşturmanın yanı sıra, bir görüşe göre de Araplar'a minare fikrini vermiştir.[27]

Kentin zenginliğine göre farklı şekillerde inşa edilen fenerlerin örneklerine sikkelerde, mozaiklerde ve duvar resimlerinde rastlanır, genellikle sütun, kule ya da heykel şeklinde görülürler. Karşımıza çıkan örnekleri arasında en pahalı, en masraflı olanı kule biçimindekilerdir. Nitekim Yaşlı Plinius'dan öğrendiğimize göre; *Pharos*'un inşasına 800 talent (yaklaşık 7 milyon dolar) harcanmıştır.[28] Çok farklı bölgelerde ve önemli limanlarda en yaygın olarak kule tipi görülmüştür; Anadolu'da *Patara,* Roma'da *Ostia*, Doğu Akdeniz'de *Alexandreia*, Afrika'da *Leptis Magna* fenerleri buna en güzel örneklerdir.

Antikçağ'da liman yapıları, rıhtım, mendirek ve dalgakıran, ambarlar, gemi barınakları ve tersaneler ile fenerlerden oluşurdu. Günümüzde, Antikçağ limanlarının çoğu, nehirlerin taşıdığı alüvyonlar ve deniz kıyısındaki kum taşınımı nedeniyle dolarak kullanılamaz durumdadır. Liman yapıları, depremler, dalgalar, doğal afetler, savaşlar ve insanların özellikle turistik bölgelerde üzerlerinde yapılaşmaya gitmesiyle tahrip edilmiştir. Sualtı araştırmalarının zor ve pahalı olması, ülkemizde sualtı arkeolojisi biliminin yeni yeni gelişmesi nedeniyle bunların pek az bölümü ortaya çıkarılmıştır. Yine de, sualtı araştırmalarında, *Ephesos*'ta iç ve dış limanlar, bir tersane, ambar ve dükkânlar, *Miletos*'ta ve *Knidos*'da 4 liman, *Klazomenai*'da 2 liman ve bir mendirek, *Elaia*'da, bir dalgakıran, *Myous*'ta bir tersane ve liman, diğer kentlerde, mendirek, dalgakıran, rıhtım, tersane gibi kalıntılar bulunmaktadır.

C. Ege Liman Kentleri

1. Büyük Limanlar

Bu bölümde, limanlar, kuruluş yerlerine, antikçağdaki işlevlerine ve ticarette oynadıkları rolün önemine göre, büyük-ana limanlar ve küçük limanlar olarak sınıflandırılmıştır. Bir kıyıda limanların kurulması, gelişmesi, işlevini sürdürmesi veya terk edilmesi hem doğal ve jeomorfolojik olaylara hem de hinderlandındaki

---

27 Andre Bonnard, **Antik Yunan Uygarlığı: Euripides'ten İskenderiye'ye**, çev.: Kerem Kurtgözü, 3.cilt, İstanbul, Evrensel Basım Yayın, 2004, s. 213.

28 Plinius, **a.g.e.**,xxxvi,18.

toplumsal, ekonomik ve siyasi koşullara bağlıdır. Bir liman, az değişken koşullar sözkonusu olduğu ya da değişimlere uyum sağlayabildiği sürece canlılığını ve varlığını koruyabilir. Aksi takdirde, işlevini başka bir liman üstlenir. Bu nedenle, limanlar, günümüzdeki işlevlerine göre ayrı bir bölümde varlığını devam ettiren, önemini kaybeden ve işlevi sona erenler olarak gruplandırılmıştır.

Araştırmanın sınırları, hinterlandı Ege Bölgesi'ne uzanarak iç bölgelerle antik yollar üzerinden bağlanan kentlerle çizilerek seçilmiştir; şüphesiz bir limanın büyüklüğü ve önemi, hinderlandının ekonomik gücüyle doğru orantılıdır. Bu güç ne kadar büyükse, limanın gelişmesi de o kadar fazla olmuştur.[29] *Ephesos* ve *Miletos* bütün ticareti üzerinde toplamıştır. Bu nedenle, inceleme alanımızda da ilk iki sıra bu kentlere ayrılmıştır. *Knidos* ve *Smyrna* ise, ikinci derecede önemli diğer iki büyük limandır. Sonuç olarak inceleme alanımızda, Antikçağ'ın en önemli ana limanları olarak belirlenen *Ephesos, Miletos, Knidos, Smyrna* gerek uluslararası ticarette birinci sırada rol oynamış gerek iç pazarda hatırı sayılır bir ekonomik güce sahip olmuştur. Limanlardan ithal veya ihraç edilen mallar, limanların hinderlandında hüküm süren coğrafi koşullar tarafından şekillendiği için, limanların büyüklüğü ve önemi de bu hinderlandın ekonomik gücüne bağlı olmuştur.[30] Araştırmada söz konusu limanlar, kısa bir tarihçeyle ve coğrafyasına bağlı olarak kuruluş yeri, yerel ürünleri ile ticaretin gelişmesi ve önemi bakımından incelenmiş, sonunda limanın sönükleşmesi ve günümüzdeki kalıntıları şeklinde sentez edilmiştir.

a. Ephesos (Efes) Limanı

Ephesos, 1863'dan beri yürütülen kazı çalışmaları sayesinde hakkında çok yayın yapılan bir liman kenttir. Kazı raporları ve çalışmaların zenginliği konumuz olan limanlar arasında en ayrıntılı bilgiyi vermektedir. Bununla beraber sahip olduğu büyük gücü ve önemi bakımından *Ephesos* liman ve kenti ayrı bir yere sahip olmuştur. Aşağıdaki yer verilen uydu fotoğrafında kentin kalıntıları, liman önündeki dolgu alanlar ve günümüzdeki kıyı şeridine olan uzaklığı açıkça görülmektedir.

---

29 Süha Göney, **Şehir Coğrafyası I**, 3.baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayın no:3908, 1995, s.183.

30 Süha Göney, **a.g.e.,** s.187.



Şekil 23: Günümüzde Efes Kenti ve Limanının Lokasyonu"

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.google.map'ten yararlanarak düzenlenmiştir./21/02/2017.

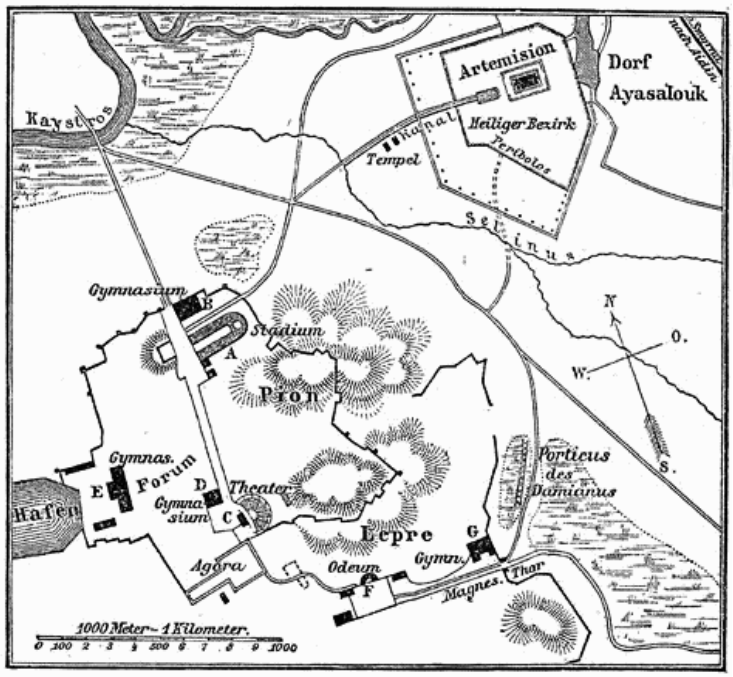
Günümüzde İzmir'in Selçuk ilçesine bağlı *Ephesos* antik kenti Kuşadası'na 19 km. mesafede ve denizden 7 km. uzaklıktadır. Kent, yerleşim tarihçesinde 3 defa yer değiştirmiştir. İlk kurulan kent günümüzde alüvyonlar altında kalan ve hakkında fazla bilgimiz olmayan kentidir. (Ephesos I.) Anadolu'da, alüvyonlanma gibi doğal olaylar sonucu yer değiştiren kentler arasında en tipik, en güzel örnek *Ephesos*'un bağlı bulunduğu Selçuk'ta görülmektedir. Selçuk, Küçük Menderes (*Kaistros*) delta ovasının kara tarafındaki bitimi yakınında ova üzerinde ada gibi yükselen bir tepe çevresinde yer almaktadır. Küçük Menderes nehrinin (*Kaistros*) döküldüğü yerde kıyı antik dönemde Ayasuluk tepesine kadar içerideydi. *Ephesos* ilk olarak bu tepenin eteğinde deniz kıyısında yer almaktadır. Ortaçağ'dan itibaren Ayasuluk denen ve *Ephesos*'un ilk kurulduğu yer olan tepe, M.Ö. VI. yy.'da deniz kenarındaydı. Sığ olan bu körfezin alüvyonlanması yüzünden M.Ö.250 yılında kent daha batıya, şimdiki harabelerin bulunduğu yere taşınmıştır.(Ephesos II.) Zamanla buranın da aynı nedenle kıyıdan uzaklaşması sonucunda *Ephesos* sönükleşmiş ve terkedilmiş ve Ortaçağ başlarında ilk kuruluş yeri olan Ayasuluk tepesinin çevresinde, bir kara kenti olarak kurulmuştur. Ephesos I, Ephesos II ve Ayasuluk olmak üzere üçlü bir yer değiştirme söz konusudur.[31] Bu kentin sakinleri, antik kaynaklara göre Amazonlar'a dayanmaktadır. Yine bu bilgiler, ilk sakinlerinin

31 Metin Tuncel, "Türkiye'de Yer Değiştiren Şehirler ve Selçuk Örneği", **Geçmişten Günümüze Selçuk**, İzmir, Selçuk Belediyesi Kültür Yayınları, 1997, s.19,21.

Anadolu'nun yerli halkı Karlar ve Lelegler olduğunu, M.Ö.X. yy.'da Atina kralının oğlu Androklos önderliğinde Ege Denizi'nin karşı kıyısından gelen Athenalılar tarafından bir yaban domuzu efsanesine dayanarak kurulup kolonize edildiğini göstermektedir.[32] Strabon, *Ephesos*'un kuruluş öyküsüne ilişkin olarak;

> *"Ephesos kenti, hem Karialılar hem de Lelegler tarafından iskân edilmişti. Fakat Androklos bunları sürerek kendisiyle gelenlerin çoğunu Athenaion ve Hypelaion dolayına yerleştirdi. Koressos dağının yamaçlarındaki ülkenin bir kısmını da bu yerleşmenin içine aldı ve kent Lydia kralı Kroisos'un eline geçinceye kadar burada kaldı. Kroisos'un kenti alışından sonra, halk, dağ yamaçlarından aşağı indi ve Büyük İskender dönemine kadar Artemision çevresinde oturdu. Lysimakhos bugünkü kentin etrafına bir sur yaptırdı. Halk istemeyerek bu yeni kente taşınmak zorunda kaldı." demektedir.*[33]

Aşağıda bu yerleşim noktaları açıkça görülür; Artemis Tapınağı'nın etrafı ve yakınındaki bataklık alan Ephesos I'e ait olup Panayır dağı ile Bülbül dağı arasındaki bölgede görülen tiyatro ve agoranın etrafı Ephesos II'e aittir. 3. yerleşim ise Ayasuluk Tepesi'ndeki ilk kuruluş yerine dönmüştür.



Şekil 24: Artemision yakınındaki bataklık alan ilk limandır.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.efesharabeleri.com/25/02/2017.

Strabon'un açıklamasına dair, Pausanias ta, Lelegler ve Lydialılar'ın hem kutsal alan yakınında hem de yukarı kent Akropolis'te oturduklarını, bunların daha

32 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.322.

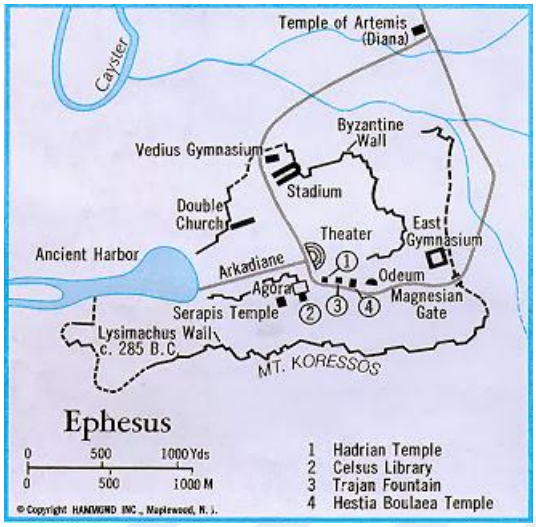
33 Strabon, **a.g.e.**, xiv, s.641.

sonra Androklos ve adamlarınca kovulup, burasının kutsal alanla birleştiğini yazmaktadır. Kutsal alan denen bölge hiç şüphesiz Artemision ve çevresi, yukarı kent ise Ayasuluk tepesidir. Çeşitli zamanlarda yapılan farklı araştırmalar sonucuna ve antik kaynaklara göre prehistorik dönemde Ayasuluk tepesinin çevresinde yerleşmeler bulunmuş, İon döneminde Eski *Ephesos* olarak anakent görevini üstlenmiş, çevresinde Artemision, Koressos, *Smyrna* gibi liman yerleşmeleri ve kutsal alanlar devam etmiştir. Lydia kralı Kroisos dönemine kadar üstlendiği anakent görevini sonra kaybetmiştir. Bu bilgilere göre, *Ephesos*'taki en eski yerleşimler Kalkolitik Çağ'a dayanır. M.Ö.3. binyılda kurulan Ayasuluk yerleşmesi yüzyıllar boyunca bölgenin en önemli merkezi olmuştur. Burası, hem denize hem de diğer üç yöne hâkim bir yükseltidir, yapısında bulunan mermerler ve bunların yatay katman eğimleri, tabakalaşmaya dik yönde gelişmiş çatlak sistemleri ile değişik boyuttaki karstik boşlukları nedeniyle topluluklarca yerleşme yeri olarak tercih edilmiştir. İnsanlar buradaki kayaları kullanarak yapılarını inşa etmiş, hem zamandan hem giderden tasarruf sağlamıştır. Tarihi yapıların taşlarının %90'nın Ayasuluk'tan sağlandığı gözlemlenmiştir.[34] *Ephesos*'un ise önceleri bugünkü Selçuk Kalesi'nin güney eteklerinde Artemis tapınağı çevresinde geliştiği (Ephesos I) sonraları batıya doğru Panayır Dağı'nın doğu ve kuzey eteklerine uzandığı, daha geç dönemde batıda Bülbül Dağı eteğinde (Ephesos II) liman olarak kullanılan çukurluk çevresinde en görkemli dönemini geçirdiği bilinmektedir. Günümüze kadar gelen araştırmalara göre, kentin iç limanlarının yerleri yeterli ölçüde belirlenmiştir. İlk liman olan Kutsal Liman, Artemission'da yer alıyordu, Artemision'un 1200 mt. batısındaki Koressos Limanının da stadyumun doğusundaki koyda bulunduğu düşünülmektedir.[35] Aşağıda görülen bataklık alan bu ilk limanın olduğu yerdir bugün alüvyonlar altında hiçbir şey kalmamıştır. Lysimakhos şehir limanı ise, Panayır dağı ile Bülbül dağı arasında yer almaktaydı. Aşağıdaki planda Lysimakhos dönemi surları, Ephesos II'e ait eski liman, Liman Caddesi net olarak görülmektedir.

---

34 Hasan Gümüş, "Selçuk'un Jeolojik Yapısı ve Şehircilik Açısından Önemi", **Geçmişten Günümüze Selçuk**, İzmir, Selçuk Belediyesi Yayınları, 1997, s. 65,66.

35 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.322.



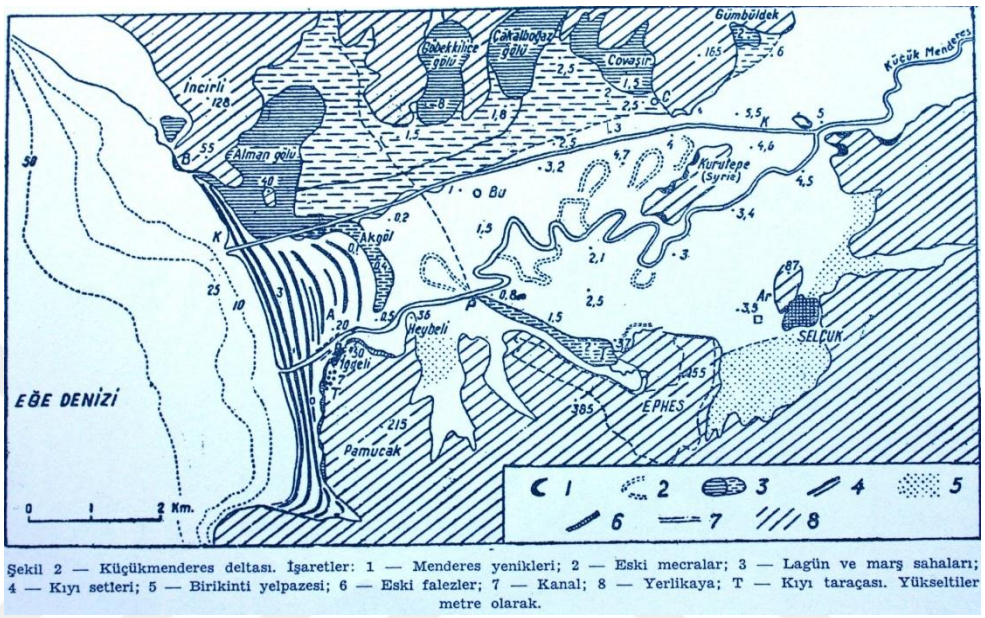
Şekil 25: Ephesos II'e ait eski liman ve caddesi, kent surları.

Kaynak: (çevrimiçi) http//the-stonehenge-enigma.info, 11/05/2017.

Bu kesimler, denize daha yakın, çekici çevre özelliklerine sahip, içme ve kullanma suyu bakımımdan daha olumluydu. Buranın yapısında da mermer bulunmaktaydı ve yapılar, Panayır dağında birçok antik mermer ocağı bulunduğuna işaret etmektedir. Bu yer değişikliği ovanın jeomorfolojik gelişimiyle doğrudan ilişkilidir. *Ephesos*'ta, 1863-1883 arasında J. Turtle Wood tarafından yürütülen ilk kazı çalışmalarının yanı sıra bölgedeki jeoarkeolojik çalışmalar, Prof. J.C.Kraft, Prof. Brückner ve Prof. İlhan Kayan tarafından 1989'da başlatılmıştır. Bu çalışmaların amacı *Ephesos* kıyı-liman kenti çevresindeki alüvyal düzlüğün gelişimi ile kent gelişimi arasındaki ilişkileri değerlendirmektir. Buna göre, ovayı oluşturan alüvyal dolgunun kalınlığı ve denizin ne kadar içeriye sokulduğu belirlenmeye çalışılmıştır.[36] Bugün Panayır Dağı ile Selçuk Kalesi arasındaki alan, denizden 5-10 m. yüksektedir. Yapılan sondajlarda bugünkü deniz seviyesine ulaşıncaya kadar çok homojen bir alüvyon katmanı aşılır. Bu dolgu Derbent Deresi'nin taşkınları ile yayılıp birikmiştir. Sondajlarda bugünkü deniz seviyesine inildiğinde genellikle bataklık sedimanlarına girilmesi nedeniyle alan, sığ bir kıyı gerisindeki bataklık olarak nitelendirilmektedir. Bataklık tabakalarının hemen üzerinde karasal dolguların ilk tabakalarında insan

36 İlhan Kayan, "Efes'te Artemision ile Coresus Kapısı Arasında Eski Kıyı Çizgisi Üzerine Paleocoğrafya Çalışmaları", **XII. Arkeometri Sonuçları Toplantısı Bildirileri Kitabı,** Ankara, y.y., 1997, s.81.

kullanımına ait küçük buluntulara rastlanmaktadır.[37] Denizin, Derbent vadisine fazla sokulmadığı en çok ilerlediği kıyı çizgisinin bugünkü Kuşadası yolundan yaklaşık birkaç yüz metre güneyde, Ayasuluk ile Panayır Dağı arasında kaldığı belirlenmiştir.[38]



Şekil 2 — Küçükmenderes deltası. İşaretler: 1 — Menderes yenikleri; 2 — Eski mecralar; 3 — Lagün ve marş sahaları; 4 — Kıyı setleri; 5 — Birikinti yelpazesi; 6 — Eski falezler; 7 — Kanal; 8 — Yerlikaya; T — Kıyı taraçası. Yükseltiler metre olarak.

Şekil 26: Küçük Menderes Deltası Kıyı İlerlemesi

Kaynak: Sırrı Erinç, "Gediz ve Küçük Menderes Deltalarının Morfolojisi",

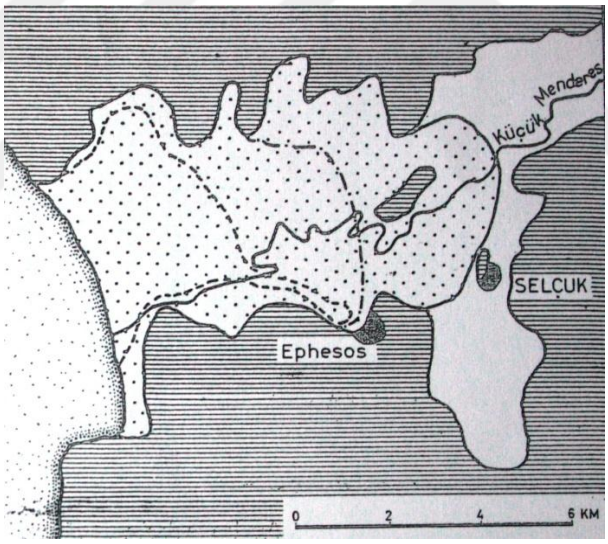
Tebliğler ve Konferanslar, İstanbul, **Türk Coğrafyası Kurumu Yayınları**, sayı:2, 1955, s.51.

Panayır Dağı ile Artemision arasındaki alan, M.Ö.500'lerde deniz altında bulunmayıp kıyı çizgisinin de buradan çok uzak olmadığı görülmektedir. Panayır Dağı'nın kuzeybatısından Artemision güneyine kadar eski kıyı çizgisi bugünkü asfalt yola paralel uzanmaktadır. Panayır Dağı kuzeyinde, kıyı çizgisinin dağ eteğine çok yaklaştığı ortaya çıkarılmıştır. Doğuda Artemision kazılarında yapılan sondajlarda tapınağın ilk önce kıyı çizgisi üzerinde inşa edildiği, Hellenistik tapınak yapıldığında ise kıyının buradan uzak olduğu anlaşılmaktadır. Batıda bugün görkemli kalıntıların bulunduğu *Ephesos* kenti çevresi ve limanda yapılan sondaj çalışmalarında denizin

37 İlhan Kayan, **a.g.e.,** s.81,83.

38 İlhan Kayan, John C.Kraft, "Selçuk Ovasında Efes Kültürünün Gelişimine Coğrafi Çevrenin Etkileri", **Geçmişten Günümüze Selçuk**, İzmir, Selçuk Belediyesi Kültür Yayınları, 1997, s.118.

en çok ilerlediği dönem, Panayır ve Bülbül dağları arasındaki çukurluğu tamamıyla kapladığı belirlenmiştir. Tiyatro önünde ve Agora alanında yapılan sondaj çalışmalarında dağ eteğinde biriken, dalgalarla işlenmiş kıyı birikintileri bulunmuştur, bunun hemen önünde ise denizin dağ yamaçlarına uygun olarak hızla derinleştiğini gösteren sedimanlar saptanmıştır. Başlangıçta *Ephesos*'un kent alanını kaplayan deniz, kentin yıkıntı materyali ile dolmuştur. Bu durum sık sık meydana gelen depremlerle ilişkilendirilmektedir. Buna göre, dar kıyı şeridine yapılan binalar depremlerle yıkıldıkça enkaz kıyı şeridini doldurmuş bunun üzerine tekrar tekrar yapılanlar da zeminin zayıflığından yeniden yıkılmıştır. Eski körfezin burada alüvyonlardan çok kentin yıkıntılarıyla dolduğu ve kıyı şeridinin giderek genişlediği görülmüştür.[39] Aşağıdaki şekilde, K.Menderes'in sırasıyla İon dönemi, Roma dönemi, Eskiçağ sonunda ilerlediği kıyı çizgileri ve bugünkü hali görülmektedir.



Şekil 27: K.Menderes'in döküldüğü alan.

Kaynak: Reinhard Stewig, **Batı Anadolu Bölgesi'nin Kültürel Gelişmesini Gösteren Kartografik Bilgiler,** çev.:Ruhi Turfan, İstanbul, İst.Matbaa Sanat Enstitüsü, 1968, s.XIX.

M.Ö.VII. yy.'dan itibaren önce tiranlar, sonra oligarşik hükümet, M.Ö.334'e dek *Ephesos*'u yönetmiştir. Bir tapınak etrafında kurulmuş olan Panionion Birliği'nin üyesi kent, M.Ö.546'a kadar, Lydia kralı Kroisos'a bağımlı dost bir devlet olarak

39 İlhan Kayan, "Yedi Bin Yıllık Paleocoğrafya: Kayıp Denizi Keşfetmek", **Atlas Dergisi** s.161, İstanbul, 2006, s.126-139.

tanınmıştır. Özellikle zenginliğiyle ünlü Kroisos'un çabalarıyla genişleyen, güzelleşen kent, M.Ö.546'da, diğer İonia şehirleriyle Pers egemenliğine girmiştir.[40] I. Darius (M.Ö.521-486), Persler'in Susa'daki başkentini *Ephesos*'a bağlayan Kral Yolu'nu yaptırmış; kent, bu yolun inşaatından sonra Anadolu'nun Ege sahillerindeki en büyük limanı haline gelmiştir. M.Ö.467'de, Persler'e karşı kurulmuş siyasal bir ittifak olan Attika-Delos Deniz Birliği'nin üyesi olup Birlik içinde, Vergi listelerinde ödediği miktarlara göre ekonomik durumu oldukça iyi ve düzenli vergi ödeyen bir kenttir. Liman gelirleri ve önemli bir ticaret yolu oluşu, ticarete elverişli bir körfezin kenarında kurulmuş olmasıyla her türlü imkâna sahip bir liman olduğu anlaşılmaktdır. M.Ö.334'te Büyük İskender, *Ephesos*'ta, Persler'e ödenen vergiyi kaldırmıştır.[41] İskender'in İmparatorluk sınırları içerisinde, demokratik yönetime sahip kent, ölümünden sonra Diadokhlar döneminde kargaşa içinde yaşamıştır. Lysimakhos, *Ephesos*'u Batı Anadolu'nun tek egemeni olarak tanımıştır. M.Ö.294'ten M.Ö.281'e kadar, O'nun kraliyet merkezlerinden biri olup sonra, genellikle Suriye Krallığı egemen olmuştur. Batıda yayılmaya başlayan Roma'lılar ile Afrika'nın kuzeyinde Kartacalılar'ın girdikleri savaşta, Hannibal'in ordusu yenilmiştir. Bu dönemde *Ephesos*, Hıristiyan hacıların, orduların ve ünlü kişilerin uğrak yeri olup, Anadolu'ya gelen krallar, prensler, generaller ve diğer tüm ünlüler burada karşılanırdı. Bunun başlıca nedeni, *Ephesos*'un Anadolu'nun batıya açılan kapısı olmasıydı. Bu savaşlar sırasında kentin limanı alüvyonlarla dolmuştu. Sığ olan bu körfezin alüvyonlanması yüzünden M.Ö.250'de (Ephesos II.) kent daha batıya, şimdiki harabelerin bulunduğu yere taşınmıştır. Burada siyasi karışıklıklarla el değiştirmiştir.[42] Lysimakhos kenti buraya, limanı ise, Panayır dağı ile Bülbül dağı arasına taşıyarak limanın bir kanalla denize bağlanmasını sağlamış ve ticari faaliyetleri tekrar canlandırmıştır. Zamanla dolan bu kanal ve liman, günümüzde sazlık ve bataklık olarak denize kadar devam etmektedir ve kent 7 km. içerdedir.

---

40 Mehmet Ali Kaya, "Eskiçağ'da Efes'in Bağımsızlığı", **Geçmişten Günümüze Selçuk**, İzmir, Selçuk Belediyesi Yayınları, 1997, s.24.

41 Mehmet Ali Kaya, **a.g.e.,** s.25.

42 Besim Darkot, Metin Tuncel, **Ege Bölgesi Coğrafyası**, 3.baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, no:99, 1995, s.55.

M.Ö.197'de III. Antiokhos, *Ephesos'*u ele geçirmiştir. Batı Anadolu şehirlerinin bağımsızlığını güvenceye alan anlaşma, M.Ö.188'de Apameia'da imzalanmış, *Ephesos,* Bergama Krallığı'na bırakılmıştır.[43] M.Ö.133'te Bergama Krallığı'nın Roma'ya miras bırakılmasıyla, özgür ve otonom bir şehir olarak M.Ö.129'da Asia Eyaletinin başkenti ilan edilmiştir. M.Ö. II. yy. sonlarında, sınırları *Pygela* (Kuşadası)'yı içine alacak kadar genişleyen kent, M.Ö.29'da, J.Caesar için bir kült merkezi olmuş, Augustus döneminden itibaren iki asır boyunca en parlak günlerini yaşamıştır. Uluslararası Akdeniz pazarına katılması, yabancı tüccarların buraya akın etmesi ve lüks mal talepleri, ticari faaliyetlerin muazzam boyutlara ulaşmasına neden olmuştur. Özellikle M.S.I. yy.'ın sonunda iman gelişerek, Ön Asya'nın en önemli limanlarından biri haline gelmiştir. M.S.IV. yy.'a kadar, Artemis kült merkezi ve ticari ve ekonomik bir merkez iken, bu dönemden itibaren Hıristiyanlığın tanınması ve serbest bırakılmasıyla tamamen dini bir üs olmuştur. Limana ilgisizliğin boyutları tekrar alüvyonlarla dolmasıyla sonuçlanınca 3. kent, Ortaçağ başlarında ilk kuruluş yeri olan tepenin çevresine bir kara şehri olarak Agios Theologos (Ayasuluk)'ta kurulmuştur, tekrar önemli bir ticari merkez olmuş, XVII. yy.'da tamamen ölü bir kente dönüşmüştür.[44]

Görüldüğü gibi, *Ephesos* limanı ve kentinin kuruluş yeri ile arazi kullanımı ve kıyı çizgisi ile alüvyal şekillenme arasındaki ilişkiler alüvyonlarla dolan antik liman kentleri için klasik bir örnek oluşturmaktadır.[45] Bütün bu olumsuzluklara rağmen, *Ephesos* limanının gelişmesi ve ticaretin merkezi durumuna gelmesi, yine de şüphesiz, coğrafi konumuna bağlıdır. İç kısımlarla, gerek Kral Yolu gerekse güney karayoluyla birleşerek doğrudan ulaşım imkânları sağlaması, deniz kadar kara ticareti için de kentin gelişiminde çok önemli bir rol oynamıştır. Antikçağ boyunca Küçük Menderes (*Kaistros*) havzasının, bereketli topraklardan oluşması, tarıma dayanan ekonomiye sahip olması ve havzanın tarımsal zenginliği özellikle liman şehri *Ephesos*'un gelişiminde büyük rol oynamıştır; diğer İon şehirlerinin aksine, hiç

---

43 Mehmet Ali Kaya, **a.g.e.,** s.27.

44 Besim Darkot, Metin Tuncel, **a.g.e.**, s.55.

45 İlhan Kayan, John.C.Kraft,1997, "Selçuk Ovasında Efes Kültürünün Gelişimine Coğrafi Çevrenin Etkileri", **Geçmişten Gününümüze Selçuk**, Selçuk Belediyesi Kültür Yayınları, s.117.

koloni kurmamış olmasının nedeni, Küçük Menderes gibi zengin bir hinterlanta sahip olmasıyla açıklanabilir.[46] Antik dönemde, *Ephesos*'tan başlayan ticaret yolu *Hierapolis*'e oradan da *Laodikeia*'ya uzanıyordu. Bu güzergâh, bu iki kentin, antik dünyada tekstil üretiminde büyük üne kavuşmasına yol açmıştır. Bölgenin kuzguni siyah renkte koyunundan elde edilen son derece yumuşak yün çok ünlüydü, tüm Lycos (*Çürüksu*) vadisi kentleri, *Laodikeia* dâhil ürünlerini *Ephesos*'a oradan da *Sisam, Atina* ve *Roma*'ya gönderiyordu. Eski Roma hükümdarları bile buradan giyinmeye başlamıştı. Denizli'nin tekstilcilikte günümüzde halen devam eden başarısı, bu binlerce yıllık geçmişine dayanmaktadır.[47] Görüldüğü gibi, Anadolu'nun iç bölgelerinde üretilen malları ve doğal zenginliklerin *Ephesos, Miletos* gibi liman kentlere ulaştıran anayol kavşağındaki *Laodikeia* gibi kara ticareti kentler sayesinde de, *Ephesos*, yüzyıllar boyunca, coğrafi konumu sebebiyle birinci derece önemli bir liman kent olmuştur. Hem doğuya gitmek isteyen Batılılar, hem de batıya gitmek isteyen Doğulular için en elverişli liman *Ephesos'tu.* Üstelik burası, bütün Anadolu'yu geçerek güneydoğuda *Sus* kentine kadar giden Kral Yolu'nun başlangıç noktasını oluşturuyordu. Bu durum da, kara ticaretiyle deniz ticareti bağlantısını sağlama açısından son derece elverişli bir noktadaydı. Orta Anadolu ve Ege adalarından getirilen obsidyenden yapılan kesici ve delici aletler, Tunç Çağı'yla beraber hem Anadolu'nun iç kesimleri hem de Ege adaları ile olan ticari bağları ortaya koymaktadır.[48] Artemis Tapınağı'nın öneminin yanısıra, *Ephesos* bu nedenle en çok tüccarlar için önem taşıyordu. Burası Akdeniz'in en büyük ticari merkezi niteliğindeydi, hem doğunun hem batının bütün mallarını *Ephesos*'ta bulmak mümkündü.[49] Kumaştan baharata kadar her şey alınıp satılır, başka ülkelere sevk edilirdi. Küçük Menderes havzasının antik dönemdeki en önemli bitkilerinden biri kendirdi, *Ephesos*'ta bulunan bazı yazıtlar kendir tüccarlarından *(kannabarioi)* söz eder, ayrıca havzanın tarımında, zeytin, üzüm, incir büyük miktarlarda

---

46 Recep Meriç, "Antik Dönemde Küçük Menderes Havzasının Tarihsel Coğrafyası", **Ege Coğrafya Dergisi**, sayı:4, İzmir, 1988, s.205.

47 Celal Şimşek, "*Laodikeia*", **Atlas Dergisi**, s:227, İstanbul, Şubat 2012, s.96.

48 Celal Şimşek, "*Laodikeia*", **Atlas Dergisi**, s:227, İstanbul, Şubat 2012, s.107.

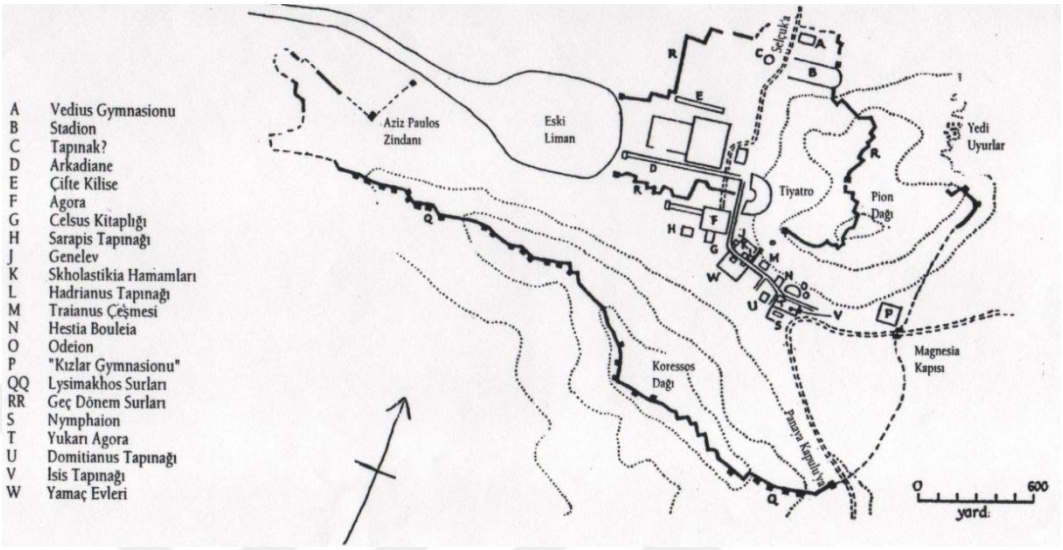
49 Sabahattin Türkoğlu, **Efes'in Öyküsü,** İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 1999, s.50,51.

yetiştirilmekteydi.[50] Bir yandan İran, Suriye ve Hindistan'dan gelen mallar yüklenirken, diğer yandan Yunanistan ve Akdeniz ülkelerinin malları boşaltılırdı. Kısacası, *Ephesos'*ta bulunmayan bir şey yoktu. Rıhtıma yelkenlilerden biri yanaşır biri demir alırdı. Ticaret nedeniyle kentin nüfusunu oluşturan halk kozmopolit hale gelmişti; Ionialılar, Lidyalılar, Romalılar ve çok sayıda Musevi bulunuyordu, dolayısıyla çeşitli ülkelerin parası da dolaşımdaydı ve kentin nüfusu 250.000 civarındaydı. Limanda birçok antrepo ve tersane durmaksızın çalışıyordu. Roma İmparatorluk Çağı'nda en gelişkin devrini yaşadığı ve Asya'nın ilk ve tek anakenti olduğu söyleniyorken, Strabon, *Ephesos*'un avantajlarla dolu, kazancı her gün artan bir kent ve Toroslar'ın içindeki *Asya'daki en büyük pazar* olduğunu yazıyor, aynı dönem tarihçileri, *"Asya'nın en büyük ticaret, finans ve bankacılık merkezi"* olarak tanımlıyordu. Liman civarında çok sayıda banker bulunuyordu. Böylece *Ephesos,* Anadolu'nun Ege sahillerindeki en hareketli limanı olarak, *Smyrna*'yı geride bırakmıştı.[51] Roma İmparatorluğu döneminde, ticaret yolları giderek daha çok standartlaşmıştı, ticaretin can damarı, Herkules Sütunları, Akdeniz'in içinde, Kartacalılar'ın kurduğu *Carthago Nova* idi. Kuzeyde, Aslanlar Körfezi'nin girişinde *Narbo* ve körfezin öbür yakasında, eski Yunan yerleşim yeri *Massilia* yani tüm Fransa'nın ve Kuzey'in sanayi ve ticaret ana limanı vardı. Doğu'ya yönelen yol doğrudan *Ostia*'ya uzanıyor oradan *Kartaca*'ya iniyordu. *Kartaca* ve *Ostia'*dan iki önemli yol doğuya, tüm kuzey ve doğu taşımacılığının buluştuğu *İskenderiye*'ye giderdi. Gemi yolları, *İskenderiye*'den Doğu Akdeniz'e ve Küçük Asya'ya, kuzeye doğru Yunanistan limanlarına, *Selanik*'e ve önemi giderek artan *Bizans*'a, Karadeniz etrafındaki topraklardan tahıl ve hammadde ticareti *Sinope* üzerinden ulaşırdı. Arabistan ve Mezopotamya'dan baharat ve lüks eşyalar getiren kervanlar, Kızıldeniz'deki *Arsinoe* ve *Berenice* limanlarında karaya çıkan Hindistan ticareti de *İskenderiye*'ye gelirdi. Akdeniz ticaretinin iki ana kalbi vardı, bütün yollar, dünyanın en büyük pazarı *Roma*'ya çıksa da, başlıca arz kaynağı, doğudaki kalp

50 Recep Meriç, **a.g.e.**, s.203.

51 Sabahattin Türkoğlu, **Efes'in Öyküsü**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 1999, s.51.

*İskenderiye'*ydi.[52] *Ephesos* ta, *İskenderiye'*den sonra doğunun en büyük ikinci limanı ve kenti olmuştu.

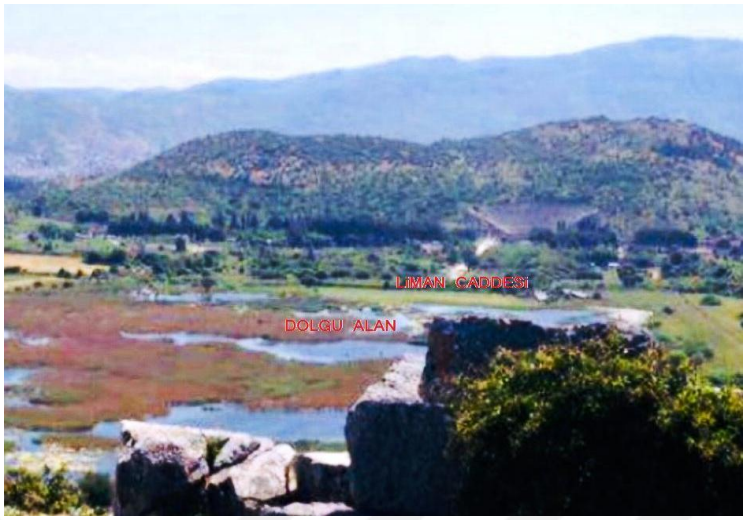


Şekil 28: Ephesos Genel Kent planı.

Kaynak: Metin Tuncel, "Tarih Boyunca Türkiye'de Kent Kuruluşları", **Doğumunun 100.yılında Atatürk'e Armağan**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1981, s.332.

Şüphesiz liman olgusu, *Ephesos* ve *Miletos* gibi liman kentleri için çok büyük öneme sahipti zira çok zor şartlarla yürütülen karayolu ticaretini büyük çapta kolaylaştırıyor, ülkelerin ve kentlerin birbiriyle bağlantılarını sağlıyordu. *Ephesos* Limanı İonia Bölgesi'nin bu özelliklere sahip en önemli üç limanından biridir. Liman ile kent (Ephesos II.) bağlantısı ise, doğu-batı yönünde uzanan ve *Ephesos* Limanına ulaşan Batı Caddesi, Arcadiane ve Liman Hamamı'nın kuzeyindeki caddelerle sağlanmıştı. Bu caddelerin başında ve sonunda limanla buluştuğu yerlerde Güney, Orta ve Kuzey Liman kapıları bulunurdu. Kazı sonuçlarına göre, Orta Liman Kapısı olan Arcadiane'nin bitiş noktasındaki liman kapısı, birbirine bağlantılı üç geçitli zafer takı görünümündedir. Muhtemelen, Hadrianus Dönemi'nde inşa edilmiştir. Kuzey Liman Kapısı, günümüze gelebilmiş olsa da çok kötü durumdadır. Bu kapıların batısında kavisli rıhtım duvarlarının bir bölümü kazılarda ortaya çıkarılmıştır. Bir zamanlar denizle son bulan Liman caddesinin günümüzdeki durumunu ve alüvyonla dolmuş alanı aşağıdaki fotoğraf açıkça göstermektedir.

52 Ernle, Bradford, **a.g.e.**, s.191.



Fotoğraf 26: Bugünkü Liman Caddesi ve sonundaki dolgu alanı.

Kaynak: Murat Kuyucuklu tarafından çekilmiştir.

Her dönem önemli bir liman olan *Ephesos*, Hellenistik ve Roma Çağı'nda kentin batısındaki limanı kullanmıştır. Erken Roma İmparatorluk Dönemi'nden itibaren gelişen deniz ticareti *Ephesos* (II.) limanını olumlu etkileyerek bölgenin en işlek limanlarından biri haline getirmiştir. Doğu-batı arasında yapılan yük ve eşya taşımacılığından insanlar da yararlanarak gidecekleri yerlere götürülüyorlardı. Daha büyük gemiler ise Strabon'a göre limanın açığında mayna eden gemiler yardımıyla yükleme-boşaltma yapıyorlardı. Limandaki düzenden sorumlu kişiler, *limanark* olarak adlandırılmıştı.

Günümüze kadar gelen araştırmalara göre, kentin iç limanlarının yerleri yeterince belirlenmiştir. İlk liman olan Kutsal Liman, Artemission'da yer alıyordu, Koressos Limanı ise stadyumun doğusundaki koyda bulunmaktaydı. Lysimakhos şehir limanı ise, Panayır dağı ile Bülbül dağı arasında yer almaktaydı. Lysimakhos döneminde Küçük Menderes nehrinin getirdiği alüvyonların körfezi doldurması sonucu limanlar kullanılamaz hale gelmiştir. Bu nedenle limanın bir kanalla denize bağlanması mutlak bir gereklilik kazanmıştır çünkü Küçük Menderes'in dağlardan, vadilerden söküp getirdikleri hep bu körfeze yığılınca, liman bataklığa dönüşüyor ve sivrisineklere yuva oluyordu. Bu durum da, kentteki insanların sağlığını ve geleceğini olumsuz yönde etkiliyordu. Liman dolmuş, gemiler rıhtıma yanaşamaz olduğunda ise, sıtma kol geziyordu. *Ephesos*, bir ticaret kentiydi, önemi, gücü,

şöhreti daha çok bir liman kenti olmasından kaynaklanıyordu. *Ephesos* limanından ihraç edilen yünlü kumaşlar, mermer ve kereste gibi ürünler nedeniyle kentin artı gelirleri vardı. Ancak limanı temizlemek çok masraflıydı, pek kolay bir iş değildi ve imkânlar yeterli değildi.[53] Nitekim söz konusu kanal yapılmış ancak bu da limanla birlikte dolmuştur ve günümüzde sazlık, bataklık olarak denize kadar devam etmektedir. Kanalın sonunda bulunan yığınların, liman temizliğinden çıkan atıklar olduğu sanılmaktadır. Büyük İskender'in ölümünden sonra buraya egemen olan General Lysimakhos, savaş ganimeti olan 9000 talentlik (yaklaşık 5 milyon altın) hazineyi *Bergama*'da saklamış ve Philetteros adlı bir subayı muhafız olarak görevlendirmişti. Bu sırada *Ephesos* limanının bataklıktan temizlenmesi olanak dışı göründüğünden yeni bir kent yapılması gerekmiştir.[54] Bu yeni kentin (Ephesos II.) kurulması için bulunan en uygun yer bugünkü Panayır Dağı ile Bülbül Dağı arasındaki vadiydi. Yeni kentin inşası kısa sürede tamamlanarak adı Lysimakhos'un sevgili karısı Arsinoe olarak değiştirildi. Ancak yeni kentin kutsal Artemis tapınağından uzak olması ve adının değiştirilmesinden duydukları rahatsızlık nedeniyle halk sivrisineklerin kol gezdiği eski kentte yaşamaya devam ediyordu.[55] Yazın sıcağında eski limanda sivrisinekler vızıldarken, Lysimakhos sabırla yağışlı günleri bekliyordu. O gün gelip herkesin evini sular basınca, yeni kente taşındılar, kentin kanallarının kralın emriyle gizlice tıkandığını ise çok sonradan öğrendiler. Böylece yeni *Ephesos*'un ilk yerleşmesi de başlamış oluyordu. Daha sonra üzerine Roma ve Bizans dönemi yapılar yapılmıştır. İlerleyen yıllarda, Küçük Menderes'in taşıdığı alüvyonlar limanı tekrar doldurmaya başladığında, bunu önlemek üzere ilk müdahale Bergama Kralı II. Attalos tarafından gelmiş; limanın açık yönünü derinleştirip çok geniş olan ağzına bir dalgakıran, bir set inşa ettirerek limana girişin, büyük ticaret gemileri için yeteri kadar uygun olacağını zannetmiş bunun üzerinde mühendisler, kralın emrine uyarak ağzı daraltmışlardır ancak Küçük Menderes taşıdığı sürüntü maddeleriyle limanı, bir kez daha doldurup kullanılamaz hale

53 Sabahattin Türkoğlu, **a.g.e.**, s.40,41.

54 Sabahattin Türkoğlu, **a.g.e.**, s.39,41.

55 Sabahattin Türkoğlu, **a.g.e.,** s.44,45.

getirince, bu önlemin de etkisiz olduğu anlaşılmıştır.[56] Strabon'un şu sözlerle aktardığı gibi liman, Küçük Menderes'in alüvyonları içinde kalmıştır:

> *"Kentin bir tersanesi ve bir de limanı vardır. Limanın ağzı mühendisler tarafından daha dar olarak yapılmıştı, fakat onlar bu işi yaptıran kralla birlikte, Attalos Philadelphos'u kastediyorum, sonuçta yanılmışlardı, çünkü kral, şayet çok geniş olan ağız tarafına bir dalgakıran yapılırsa girişin büyük ticaret gemileri için yeteri kadar derin olacağını zannettiğinden-limanın da vaktiyle Kaysteros nehrinin getirdiği mil birikintisi nedeniyle sığ yerleri vardı-böyle bir dalgakıran yapılmasını buyurdu. Fakat sonuç tamamen tersi oldu, çünkü mil birikintisi böylece içeride kaldığı için ağız kısmına kadar bütün limanı doldurdu. Bundan önce gelgit akıntısıyla mil dışarıya denize doğru alıp götürülürdü. İşte liman böyledir. Kent, diğer hususlardaki avantajlı durumu nedeniyle her gün gelişmektedir ve Asia'da Tauroslar'ın beri tarafından en büyük ticaret merkezidir."*[57]

İmparator Hadrianus, M.S.123 yılında *Ephesos*'a (II.) geldiğinde, limana dökülen K. Menderes'in yatağını değiştirmeyi denemiştir. M.S.146/147'de *Ephesos* Prokonsülü Antonius Albus limanı temizleterek derinleştirmiş, yayınladığı bir genelge ile limanın dolma tehlikesine karşı, limanla ilgili sorun çıkaranların, Roma İmparatoru Antoninus Pius'un (M.S.138-161) isteğiyle cezalandırılacağını bildirmiştir. *Ephesos* katrağının dörtlü lamasının saatte yalnızca 3-5 cm. kesme gücü olduğu ve bunun sonucunda 60-100 kg. atık üreteceği saptanmıştır. Bu işlemlerden çıkan mermer tozu ve zımpara kumu o kadar büyük yığınlar oluşturmuştur ki limanın bu nedenle kapandığı belirlenmiştir. Bu konudaki belgelerden biri, *Ephesos* valisi Albus'un aşağıdaki yazıtta görülen genelgesidir:

> *"Hem Asya eyaletinin en büyük metropolisi olan Ephesos, hem de tüm dünya ülkeleri için çok gerekli olan ve her yerden bu kente gelenlere hizmet veren limanın kapanması kabul edilemez. Bu nedenle limana nasıl zarar verildiğini öğrendiğim zaman, bir genelgeyle bunu engellemeyi ve karşı gelenlerin uygun cezalara çarptırılmasını gerekli gördüm. Buna göre ahşap ithal edenlerin, limanda ahşap depolamaları; taş ithal edenlerin limanda taşları testereyle kesmeleri yasaklanmaktadır. Çünkü ahşap tacirinin yüklerinin ağırlığı, limanın temel direklerine zarar verirken, taş tacirinin testere kullanımıyla çıkan mermer tozu limanı doldurarak, su seviyesinin düşmesine ve böylece liman akıntısının tıkanmasına neden olmaktadır. Fakat tarafımdan görevlendirilen sekreterim Marcellus'un onları yola getirmeyi başaramamasından sonra, artık o kişiler bilmelidirler ki, bu yasakları çiğnendiği saptanan her kişi, yasakları bilmiyor olsa da, bu görkemli Ephesos kentine …ödemek zorunda kalacak ve bu itaatsizliğin hesabını da bana şahsen vermek zorunda kalacaktır. Çünkü eğer büyük İmparator, limanın emniyetini kendine sorun ediyor ve bu konuda talimatlar veriyorsa, bu zararı verenlerin, sadece bir para cezası ile işledikleri suçların cezasını ödemiş sayılmaları beklenemez. Herkesin bilgisine. Sekreter ve Asiarch Cladius Polydeukes Marcellus'un görev döneminde sunulur. "*[58]

---

56 Zübeyde Kurtuluş, **a.g.e.**, s.458,459.

57 Strabon, **a.g.e.**,xiv,1, s.24.

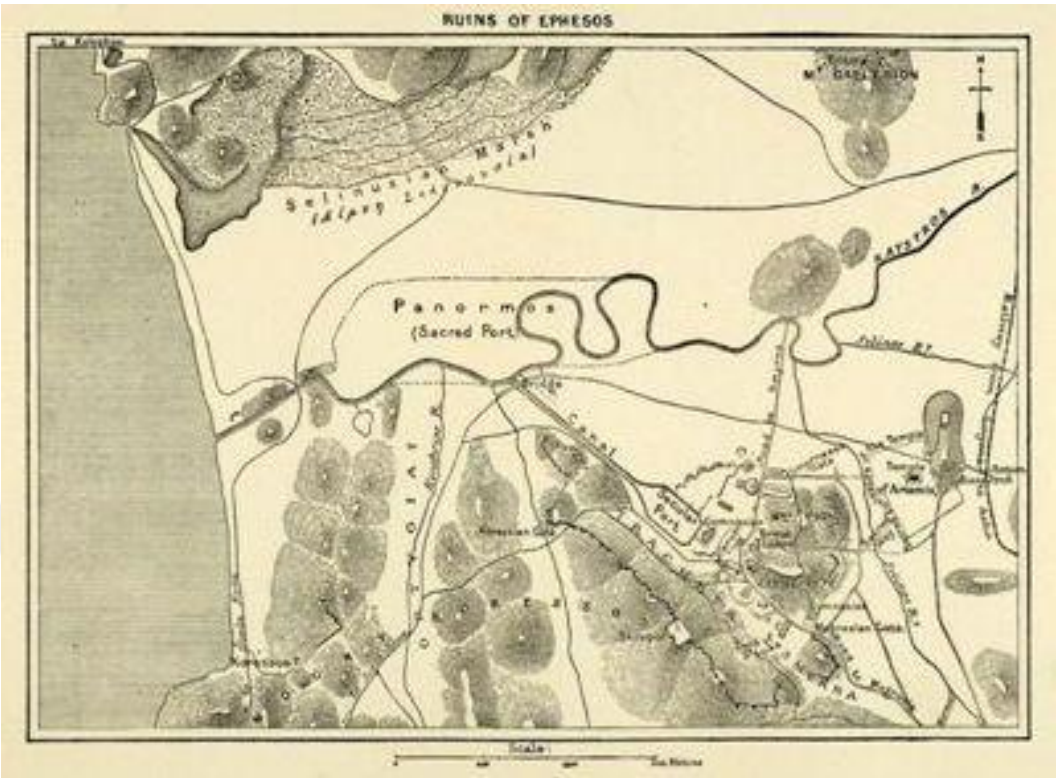
58 Orhan Bingöl, **Arkeolojik Mimaride Taş**, İstanbul, Homer Kitabevi, 2004, s.123.

Ephesos için gerekli olan büyük bir levha üretimi potansiyeli ve çevreden dış alımlarla gelen mermerin de deniz yoluyla kente ulaştığı düşünüldüğünde, limanda onlarca katrağın olması ve bunların şikâyetleri arttırdığı anlaşılmaktadır. Görüldüğü gibi, *Ephesos* limanını açık tutabilmek, işleyişini koruyabilmek için her dönem zorluluklar, sorunlar yaşanmıştır. Ancak bu uğraşlar sonuç vermemiş ve liman kullanılmaz hale gelmiştir. M.S.431'de Efes Konsili'ne gelen din adamlarının liman çevresindeki bataklıkların neden olduğu sıtmadan şikâyetçi oldukları bilinmektedir. Yine de, liman çevresi, *Ephesos*'un benzersiz özelliklerinden biridir. Yapay bir liman havzası, kanal, birkaç farklı ek dış liman ile yanıbaşındaki nekropolün bir arada olması *Efes* limanını antikçağda eşi benzeri olmayan yegâne örnek yapmıştır. Üç kapı, kentten altıgen biçimli dalgakıranla ve birbirine bitişik iskele, gemi barınakları ve ambarlar ile temsili sütunlu caddeyle çevrelenmiş liman havzasına açılır. Daha M.S. II. yy.'da havza geniş bir kanalla denize bağlanmış ve bu kanal III. yy.'da daraltılmıştır. Kanalın her iki yanında M.S. III.-V.yy.'lara tarihlenen mezarlar bulunmuştur. *Ephesos*'un hemen yakınındaki çevrede kanal ve Küçük Menderes Nehri boyunca ilave liman havzaları için farklı yerler mevcuttur. Bu yapılar dış limanlar olarak hizmet vermiştir.[59] Panormus olarak adlandırılan dış limanın yeri, tartışmalı olmasa da büyük bir ihtimalle, diğer kanal yapılarıyla beraber sedimentle dolarak işlemez hale gelen, Aydınoğulları tarafından kullanılmış olan ve yine sedimentle dolarak günümüzde Alaman bataklığı olarak adlandırılan yerdeki dış limandır.[60]

---

59 Sabine Ladstatter-Lilli Zabrana, "Efes Antik Kenti", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, sayı:28, İstanbul, Temmuz-Ağustos 2012, s.93.

60 Zübeyde Kurtuluş, **a.g.e**., s.458,459.



Şekil 29: 1890 tarihli haritada Panormus limanı

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.periodpaper.com/collections/maps/asia, 25/01/2017.

Liman yapı kompleksine gelince bunun ağzında bulunan Liman hamamlarına ait çok sayıda kalıntı vardır, kente dışardan gelenlerin temizlenmesi amacıyla yapılmış olan bu yapının içinde frigidarium (soğuk oda), caldarium (sıcak oda), tepiderium (ılık oda), apoditerium (soyunma odası) gibi çeşitli odalar mevcuttur. Liman Hamamları'nın batısında, rıhtım duvarına kadar uzanan büyük meydanın kuzey ve güneyinde 25 m. genişliğinde iki yapı yer alıyordu. Üç nefli stoalar şeklinde planlanan yapılar, her ne kadar şimdiki depo anlayışına pek uygun olmasa da Antik Dönem'de limanın çok yakınındaki gümrük tesisleri ve depoları olarak algılanması doğru görünmektedir. *Ephesos* Anıtı olarak adlandırılan ve Erken Roma Çağı'nda (M.S.62) limana dikilen "Asia Eyaleti Gümrük Yasası" bize gümrüklerdeki sistem hakkında detaylı bilgiler sunmuştur. Devlet eliyle kiraya verme, müsadere edilen mallar, köleler gibi konuları içeren yasanın özellikle müsadere edilen mallar bölümünde "30 günlük bekleme süresinden sonra gümrükçüler tarafından istenilen kişiye satılabilir" maddesi liman çevresindeki bu depoların işlevi hakkında bir fikir

verebilir. Ayrıca köle ticaretinin yoğun olduğu bu dönemlerde deniz yoluyla getirilen kölelerin belli sürelerde bu tip yapılarda kalabilmeleri de söz konusudur. Hamam Kompleksinin doğu kısmında bulunan, İmparator Gymnasion'u olan Liman Gymnasionu 90x90m.'lik bir alandır. Doğusunda, "Xystoi" olarak adlandırılan Verulanus spor alanıyla organik bir bağı olup Roma Çağı'nda çeşitli kültürel ve ruhsal faaliyetler için kullanılmıştır.[61] Üç nefli portiklerde üzeri açık olan orta nefin koşu pisti olarak kullanıldığı düşünülmektedir. Yazıtlara göre, imparatorluk kültü rahibi C. Verulanus, stoa duvarlarının mermer kaplamalarını yaptırmış, burada 13 çeşit renkte mermer kullanıldığı saptanmıştır.[62] İmparator Antonius Pius (M.S.133-161), kente Asya'nın başta gelen en büyük metropolü ünvanını vermiştir. *Ephesos*'lu zenginlerden Vedius Antonius kent stadı yakınına yaptırdığı bir gymnasionu ona ithaf etmiştir.[63] *Ephesos* (Ephesos II.), Altın çağını Roma döneminde I. ve II. yüzyıllarda yaşamıştır. Ticari ve ekonomik bir merkez olarak o günün dünyasında ne kadar büyük ve önemli bir güç olduğunu en güzel anlatan Ünlü hatip Aristides olmuş, o çağın *Ephesos*'undan şöyle söz etmiştir:

> *"Bütün insanlar, Hercules Sütunlarıyla (Cebelitarık) Phasis ırmağı (Karadeniz'in doğusu) arasında oturanların tümü, gidiş-geliş araçlarının uluslararası karakteri ve konaklama olanaklarının eksiksiz oluşu nedeniyle Ephesos'u tanırlar.Herkes oraya kendi vatanıymış gibi gider. Orası, Asya'nın genel bankası ve krediye muhtaç olanların sığınacak yeridir."*[64]

Böylesine güçlü bir kentin sönükleşmesi ve sonu, limanın işlevini kaybetmesi, kullanılamaz hale gelmesine bağlıydı. *Ephesos,* döneminin dünya kenti olmuştur. *Ephesos* ve çevresinde yaşayanlar ilk olarak tepe ve yamaçlarda yerleşmiş sonra düzlük kesimlere ve deniz kıyılarına doğru yer değiştirmiştir. Küçük Asya'nın en büyük başlıca ticaret merkeziyken *Ephesos*'un sönükleşerek terk edilmesi tarih boyunca tekrarlanan bir durumdur; *Ephesos* ve Selçuk'un, Küçük Menderes deltasına yakın oluşu, sürekli alüvyon taşıması ve bataklıkların oluşması sonucunda yaşamı güçleştirmiştir. Alüvyonlaşma denizden sürekli uzaklaşmaya neden olmuş, bu sorunun giderilmesi de çok masraflı ve uğraştırıcı olmuştur. İlk olarak M.Ö.250'de

---

61 John Freely, **Türkiye Uygarlıkları Rehberi 3, Ege Kıyıları**, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 2002, s.104,105.

62 Ekrem Akurgal, **Anadolu Uygarlıkları**, İstanbul, Net Yayınalrı, 1995, s.334.

63 Sabahattin Türkoğlu, **a.g.e.,** s.66.

64 Sabahattin Türkoğlu, **a.g.e.,** s.63.

bulunduğu körfezin alüvyonlarla dolmasıyla terkedilmiş, daha sonra şimdiki harabelerin bulunduğu yerin de alüvyonlar nedeniyle yine kıyıdan uzaklaşması sonucunda kent sönükleşerek bırakılmıştır. Ortaçağ'da, Aydınoğulları zamanında (1333) buraya gelen Arap gezgin İbn Batuta'nın "15 kapılı eski ve büyük bir ticaret şehri " diye anlattığı, deniz kıyısındaki şehir sonraları sönükleşti. XVI. yy.'da biraz canlansa da, Ayasuluk'ta XVII. yy.'da sönükleşme belirginleşmiştir.[65] Ayrıca, *Ephesos,* fayların bulunduğu sahada kurulmuş olduğundan, yüzyıllarca birçok depremden zarar görmüş, can ve mal kaybına uğramıştır. Bu durumun da, insanların kenti terk etmesinde oynadığı rol göz ardı edilmemelidir. *Ephesos* limanının ticari önemini yitirmesinin bir diğer nedeni ise dini olmuştur. M.S.IV. yy.'dan itibaren kıyıdan uzaklaşan kentte, Hıristiyanlığın İmparatorluk tarafından tanınarak serbest bırakılması ve birçok dini şahsiyetin bu yeni dini yaymak için Anadolu'ya gelmesi ve burasının inananlarca bir hac yeri olarak ziyaret edilmeye başlanması sonucunda, *Ephesos* dini bir merkez niteliği kazanmıştır. Anadolu'daki en büyük ve en zengin ticaret merkezinin *Ephesos* olması, Hıristiyan kilisesinin oluşumunda büyük rol oynamıştır. Küçük Asya'da kurulan ilk yedi kiliseden birincisi ve en önemlisi burası olmuştur. Hıristiyanlık tarihinde, *Ephesos*'un önemi, Meryem Ana'nın, Tanrı'yı doğuran olduğunun resmen ilan edildiği, Theotokos niteliğinin onaylandığı Efes konsili nedeniyle büyüktür. M.S.431 Ekümenik konsilinin yapıldığı yapı daha sonra Meryem Ana'ya adanarak, Asya kıtasında O'nun adını taşıyan ilk kilise olmuştur. Bu, Havarilerden Aziz Paulus'un, Galatyalılar'a Mektubu M.S.48-49'da muhtemelen *Ephesos*'ta yazılmıştı. Ephesoslular'a Mektubu, O'nun kenti ilk ziyaretinden sonra yazılmıştır. Hz. İsa'nın, Annesini emanet ettiği İncilci Yahya ve Meryem Ana yaşamlarını *Ephesos*'ta kaybetmişlerdir. Bazı söylenceler, *Ephesos*'un, Maria Magdelena, Timotheus, Lazarus gibi başka aziz ve azizelere yaşamlarının son yıllarında ev sahipliği yaptığı yolundadır.[66] Görüldüğü gibi, kentte M.S.IV. yy.'dan itibaren dini inançlar her şeyin önüne geçmiş ve liman kenti *Ephesos'*u yok etmiştir.

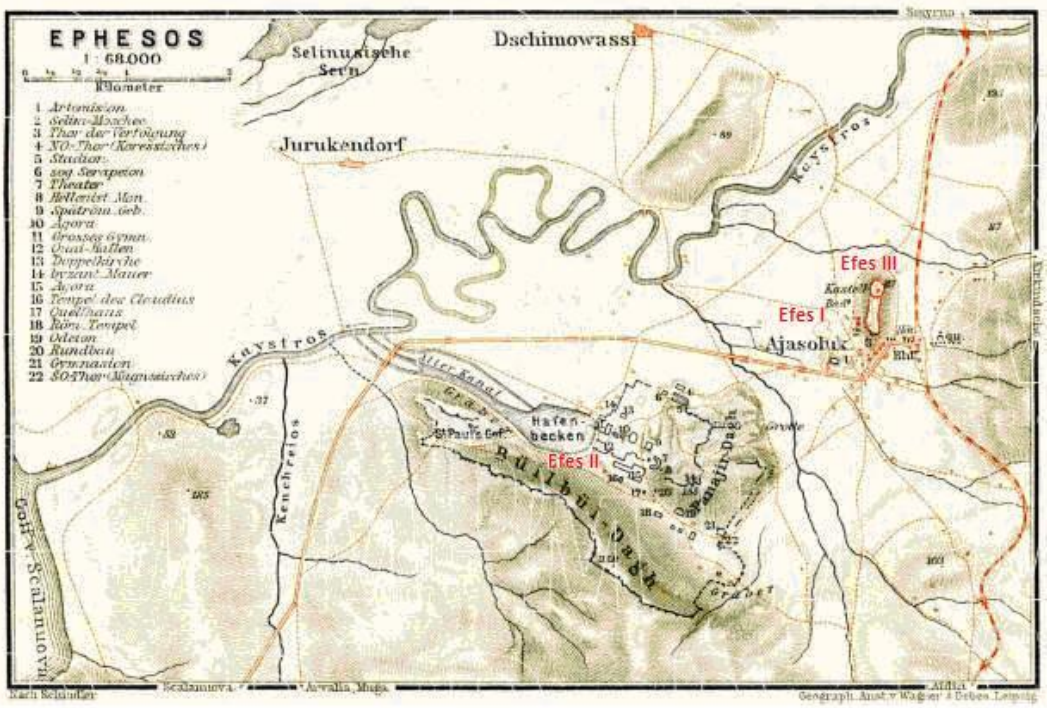
---

65 Metin Tuncel, "Türkiye'de Doğal Olaylar Sonucunda Yer Değiştiren Kentler", **İstanbul Yerbilimleri Dergisi**, sayı 1-2, İstanbul, 1981, s.115-124.

66 Zeynep Mercangöz, "Efes ve Çevresinde Hıristiyanlık", **Geçmişten Günümüze Selçuk**, İzmir, Selçuk Belediyesi Kültür Yayınları, 1997, s.51,52.

Jeolojik ve coğrafi özellikler, o dönemde bilinmese de, yer seçiminde görünür çevre özellikleri başta olmak üzere dini inançlar da kentin terk edilmesinde etkili olmuştur.

Ayasuluk önemli bir ticaret merkezi olarak Aydınoğulları'ndan sonra Osmanlılara geçmiş ama deltaya yakın olması ve bataklıklar yaratması nedeniyle terk edilmiştir. XV. yy.'dan sonra, artık ne *Ephesos* ne de Ayasuluk, tarihteki ticari, dini önemlerini korumuyordu. Osmanlı döneminde bir süre önemli olsa da, Kuşadası ve İzmir limanlarının gelişmesi ve kendi limanının işe yaramaz hale gelmesi sonucunda, artık ölü bir kente dönüşmüştür. Cumhuriyet döneminde, bataklıkların kurutulması, demiryolunun yapılması gibi faaliyetlerle Selçuk'un gelişmesi sağlanmıştır.[67]



Şekil 30: 1900'lü yıllardaki Ephesos'un haritası (Beadeker) üzerinde eski yerleşimleri.

Kaynak:(çevrimiçi) http//www.discusmedia.com/maps/turkish_city_maps'den düzenlenmiştir.25/01/2017.

Günümüzde bölge, Batı Anadolu'nun en önemli arkeolojik ören yeri *Ephesos*'un yanı sıra, Bülbül dağı yamacında Hıristiyanlarca kutsal hac yeri olarak kabul gören Meryem Ana evi sebebiyle turistik bir bölge niteliği kazanmıştır. Ephesos antik kenti, bugün Kuşadası'na 19.km. uzaklıkta yer almaktadır. Kent

67 Besim Darkot, Metin Tuncel, **Ege Bölgesi Coğrafyası**, 3.baskı, İstanbul, Coğrafya Enstitüsü Yayınları, no:99, 1995, s.55.

limanlarından günümüze alüvyonlaşma nedeniyle çok fazla kalıntı kalmamıştır. Ephesos I'e ait kalıntılar Artemis tapınağının olduğu yerde bütünüyle alüvyonlar altındadır. Ephesos II'ye ait kalıntılar günümüzde liman caddesinin bittiği kesimde koyda kalan bataklık çevresindedir. Mendirek, alüvyonlar altındadır. Bu birinci derecede önemli kentin en büyük mimari topluluğu olan liman yapılarından, günümüzde ayakta kalmış olan liman gymnasionu ve hamamları görkemle görülmektedir. Tersane, rıhtım duvarlarının bir bölümü, liman caddesinin batı ucundaki liman kapıları, ticari agora ve dükkân sıraları görülmektedir.

b. Miletos (Milet-Balat) Limanı

Miletos antik kenti, günümüzde, Aydın ili Söke ilçesinin 40 km. güneybatısında bulunmaktadır. Balat köyü civarında, Menderes'in doldurduğu kalıntılar arasında bulunan kentin limanı denizden yaklaşık 10 km. içeridedir. Büyük Menderes (*Maiandros*) Nehrinin hemen ağzındaki deniz kıyısında, Latmos Körfezi'nin güneybatı ucunda bir yarımada üzerine kurulan yerli halkını Karialıların oluşturduğu *Miletos,* bu körfezin kıyısındaki kentlerin en ünlüsü ve güçlüsü olmuştur.[68] Marmara ve Karadeniz kıyılarında kurduğu kolonilerle beraber büyük bir ticaret ağı oluşturan ve ticari merkez görevi görerek zenginleşen *Miletos,* kültür, felsefe ve bilime de başkentlik yapmıştır.

Kentin kuruluşuna dair farklı anlatımlar vardır; buna göre, Strabon, *Miletos*'un *Girit*'ten gelenler tarafından kurulduğunu hatta bunların *Knossos*'un kuzeyindeki *Miletos* isimli kentten gelenler olduğunu ve bu kolonistlerin kurdukları kente de geldikleri kentin adını verdiklerini söyler.[69] Yapılan arkeolojik kazılarda, *Girit*'ten ithal edilmiş keramiklerin bulunması, Giritlilerce kurulduğunu göstermeye yetmese de, o çağda *Miletos*'ta, *Girit* ile ticari ilişkilerde bulunabilecek bir yerleşmenin var olması Strabon'un verdiği bilgiyi desteklemektedir.

---

68 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.99.

69 Strabon, **a.g.e.**, xiv, 6.



Şekil 31: Günümüzde Miletos kenti lokasyonu ve denize uzaklığı.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.google.map'ten yararlanarak düzenlenmiştir. 21/07/2017.

Thukydides, bu deniz imparatorluğunun kurucusunun, Girit-Minos hanedanı Kral Minos olduğunu ileri sürer.[70] Pausanias ise, *Miletos'*un "*Atina kralı Kodros'un oğlu Neleus liderliğinde İonialılar'ca kurulup kentteki tüm erkekleri öldürüp dul eşleriyle evlendiklerini* " söyler.[71]

Latmos Körfezi kıyısındaki kentlerin en ünlüsü, Plinius'un *İonlar'ın başkenti* dediği *Miletos*'tur.[72] İonia'nın başkenti olarak, M.Ö.VII.ve VI. yüzyıllarda en parlak dönemini yaşamış adeta deniz imparatorluğu haline gelmiştir. Özellikle M.Ö.650 sonrası Karadeniz ve Akdeniz'de kurduğu koloniler sayesinde çok zenginleşmiş ve İon dünyasının metropolü olmuştur. *Miletos*'un bu denli önem kazanmış olmasında tiranların rolü de büyüktür. M.Ö.VII. yy.'ın sonuna doğru, Tiran Thrasybulos, kenti hem Lydialılara karşı başarıyla savunmuş hem büyük bir refaha kavuşturmuş hem de Miletos'luların Karadeniz kıyılarında koloniler kurmalarında etkili olmuştur. Mısır Kralı Amamis döneminde, Nil nehrindeki *Naukratis* kenti, İonialılar'a orada yerleşmek isteyenler için tahsis edilmişti. Büyük ticaret kentlerinden biri olan *Miletos* ise kendisi için burada bir Apollon Tapınağı kurmuştur.[73] Lade'de *Miletos*

70 John Freely, **a.g.e.**, s.129.

71 Pausanias, **a.g.e.**, vii, 2.

72 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.99.

73 Herodotos, **a.g.e.**, ii, s.178.

açıklarında M.Ö.494'te gerçekleşen savaşta Persler *Miletos*'u ele geçirmiştir.[74] Bunun sonucunda İonia kentleri Persler'e bağlanınca, bazı halklar yurdunu terk ederken, büyük ve güçlü *Miletos'ta,* İonia ticaret yaşamının temeli olan ekonomik bunalım başlamış, Persler'in ağır gümrük vergileri ve koruduğu Fenikeliler'in ticaretteki rekabetleri ekonomik krize yol açmıştı. M.Ö.V.yy.'ın ortalarında, Attika-Delos Deniz Birliği'ne, nerdeyse *Ephesos* kadar katkıda bulunmalarından anlaşıldığına göre, kent tekrar zengin bir liman ve ticaret merkezine dönüşmeyi başarmıştı. Hippodamos planına göre yeniden inşa edilen kent, M.Ö.334'te Büyük İskender'in ardından Antigonos ve Seleukoslar'ın ve M.Ö.188'de Bergama Krallığı'nın egemenliğine girmiş, M.Ö.133'te Roma'nın Asia Eyaleti sınırları içinde kalmıştır. Roma İmparatorluğu döneminde parlak günler yaşamış, Erken Hıristiyanlık döneminde, Karia bölgesi piskoposluk merkezi olarak önemini sürdürürken, limanlarının alüvyonlarla dolmaya başlaması yüzünden giderek ıssızlaşmıştır. Bizans döneminde, oldukça küçülerek XIII.yy.'da Türk egemeliğinde Balat adını almıştır.[75]

İonia'da kurulan bu deniz kenti, Panionion Birliği'nin ilk kentlerinden olup, Pontus, Mısır ve dünyanın diğer birçok bölgesindeki büyük kentlerin anası olarak söz edilen çok önemli bir yere sahiptir.[76]

---

74 John Freely, **a.g.e.**, s.131.

75 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.100.

76 John Freely, **a.g.e.**, s.128.



Şekil 32: Antikçağda kentin konumu

Kaynak: Veli Sevin, **a.g.e.**, s.100.

Miletos, biri doğuda üçü batıda olmak üzere 4 limana sahipti. Deltasında kurulmuş olduğu Büyük Menderes ırmağının Anadolu içlerine kadar sokulan geniş hinderlandı ve bunun tarımsal zenginliği sayesinde önemli ölçüde bir ekonomik güce sahip olmuştur. Ege'nin en önemli limanlarından biri olan *Miletos,* bir yarımada üzerine ve Lade adası karşısına kurulmuştur. Yarımadanın batısında, kentin limanları görevini gören iki koy vardır, güneyde bugün Tiyatro limanı, diğeri Aslanlı Liman olarak bilinen bu iki koy arasındaki küçük bir tepenin çevresine yayılmıştır.[77] Düz ve geniş bir arazide konumlu kent merkezi, iki liman bölgesi tarafından çevrelenmektedir. Kent merkezindeki agoranın iki yanından geçen iki ana cadde

77 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.100.

limanlarla agoraları birbirine bağlamaktadır. Büyük Ambar, M.Ö.II.yy'ın ortalarında güney agoranın batısında 163.4x13.4 m.boyutlarında inşa edilmiştir. Güney agorayla ilişkinin çabuk kurulabilmesi ve buğday ile diğer satılık eşyaları depolamak için yapılmıştır. Bir yanında liman agorası, öbür yanında denizle doğrudan doğruya bağlantısı olmayan işlere, eğlenceye ve genel amaçlara yönelik büyük güney agora ile sınırlanan Meclis, siyasal merkezdi.[78] Doğuda, kuşkusuz arkasında dükkân ve depo işlevi gören odalar bulunan, önündeyse bir dizi sütunla tamamlanan uzun bir stoa yapılmıştır.[79] Stoa boyunca 80 civarında üçer odalı dükkânlar vardır, bu dükkânlara giriş önden ve arkadan iki taraflıdır. Batıda ön yüzleri ona dönük olmak üzere L biçimli iki stoa yer alıyordu. Önlerinde iki sütun dizisinin uzandığı bu stoalardan yalnız güneydekinin gerisinde odalar vardı.[80] Güneydeki tek sıralı odalar da çift girişlidir. Kuzey agora, Roma döneminde büyütülmüş olup, Aslanlar Limanı'nın güneyine inşa edilmiştir. Önce Aslanlar Limanı'na bakan L şekilli bir stoa inşa edilmiştir. Arkasında, ilişkili olduğu küçük, kare bir avlunun çevrilediği dört stoadan oluşan bir yapı vardı. Son aşamada, pazaryerinin doğu tarafına içinde dükkânlar olan çift taraflı stoa inşa edilmiştir.[81] Kuzey agorada, arkasında küçük odaları bulunan, ön yüzü kuzeydeki limana bakan uzun bir stoa yapılmıştır. Kentte güzel bir deniz kıyısı oluşturmasının yanı sıra *Miletos*'un ticari refahı geri gelirken tüccarlara da kolaylık sağlamıştır. Doğaldır ki, ilk önce liman bölgesi gelişmiştir.[82] *Miletos*'un kuzey agorasında geniş "at nalı"nın doğusundaki açık alan tümüyle imarlaştırılmıştır.[83] Aslanlar Limanının güneybatısında iki güzel mermer anıt yükselmekteydi: Büyük Liman Anıtı ve Küçük Liman Anıtı. Büyük Anıt, Liman Stoasının batı kanadının önünde yerleşikti. Dört kattan oluşan anıt, Küçük Asya kıyılarındaki kentlere zarar veren korsanların ünlü avcısı Pompeius'a ve Augustus'un Actium deniz zaferi onuruna adanmıştır. Anıtın köşelerinde *Miletos'un* simgesi olan iki aslan heykeli bulunurdu. Küçük anıt, M.S.I. yy.'da kuzey agora yakınında

78 R.E.Wycherley, **Antikçağda Kentler Nasıl Kuruldu ?**, çev.:Nur Nirven, Nezih Başgelen, 3.baskı, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 1993, s.67.

79 R.E.Wycherley, **a.g.e.**, s.65.

80 R.E.Wycherley, **a.g.e.**, s.65.

81 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.375.

82 R.E.Wycherley, **a.g.e.**, s.64.

83 R.E.Wycherley, **a.g.e.**, s.66.

yapılmıştır. Küçük içbükey, üç cepheli bu anıt, limandaki büyük anıt örnek alınarak yapılmış olmalıdır.[84] Kuzey ve güney agora arasında bulunan *Miletos* Bouleuterion'u vardı ve stoalarla çevriliydi.[85]



Fotoğraf 27: Büyük Liman Anıtı kaidesiyle sular içinde görülmektedir.
Kaynak: (çevrimiçi) http//www.mapcarta.com./25/01/2017.

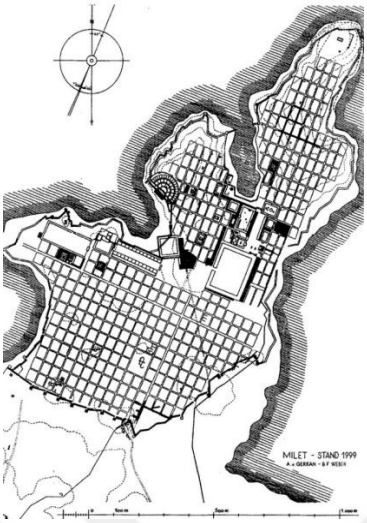
Aslanlar Körfezi, antikçağda kent savunması için stratejik bir öneme sahipti, son derece dar olan girişi zincirle kapatılıyor böylece çok iyi savunulan bir deniz üssü limanı oluşuyordu. Girişin iki yanında limana adını veren iki aslan heykeli tam bu noktaya zincirlerle kapatılan *Miletos* Limanını korusunlar diye tılsım olarak konmuştur. Kazılarda ortaya çıkarılmışlarsa da, Menderes (*Maiandros)* nehrinin taşıdığı alüvyonlarla, delta bataklığına dönüşen kentin içinde tekrar çamura gömülmüşlerdir.[86] Ünlü ticaret merkezi *Miletos*'un Aslanlar Limanı da bu ticaretin en önemli noktalarından biriydi. Aslan Limanının iç bölgesinin en ucu, *Miletos*'un bütün hatırı sayılır ticari işlerinin merkeziydi. Buradaki liman bölgesi Liman Stoası denilen ve Roma İmparatorluğu'nda yapılan sütunlu bir revakla çevriliydi. Bu stoa limanın güneyini 150 mt., güneybatısını 20 mt.çevreleyen 75 sütun dizisinden oluşan arkasında 36 dükkanlı bir yapıydı. Liman stoasının güneybatısında kalıntıları bulunan bazilika, Aziz Paulus'un Nisan 57'de Kudüs'e giderken *Miletos*'a uğradığında *Ephesos*'lu dostlarıyla vedalaştığı yerdir.[87]

84 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.376,377.

85 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.375,377.

86 John Freely, **a.g.e.**, s.137.

87 John Freely, **a.g.e.**, s.136.



Şekil 33: Miletos genel kent planı.
Kaynak: (çevrimiçi) http//www.users.class.ufl.edu/ 21/02/2107.



Şekil 34: Miletos genel kent planı.
(çevrimiçi) http//www.fhw.gr/choros/Miletus/ 21/02/2017.

Günümüzde denizden 10 km. içerde kalan kent, M.Ö.VI. yy.'ın ortalarında bir deniz imparatorluğu iken, en önemli kolonileri arasında, Çanakkale kıyısında, *Abydos* (Nara burnu) ve *Lampsakos* (Lapseki), Marmara güneyinde, *Kyzikos* (Kapıdağ Yarımadası karaya birleştiği yerde-Erdek) ve *Kios* (Gemlik), Karadeniz'in güneyinde, *Sinope, Amisos* (Samsun civarı), Trapezos (Trabzon), Karadeniz'in doğu kıyılarında, *Phasis* (Poti), *Dioskurias* (Sukhumi), Kırım Yarımadası'nda, *Pantikapaion* (Kerç), *Hermonassa* (Taman), batı kıyılarında, *Tyras* (Belgorod), *Istros* (Histria), *Tomis* (Kostanza), *Odessos* (Varna), *Apollonia Pontika* (Sozopol) gelmektedir.[88] Yaşlı Plinius'un ifadesine göre, 90 tane koloni kurmuştur.[89] Sahip olduğu yüze yakın kolonisi ve coğrafi yayılımı ile *Miletos,* başkent sıfatını ne denli hak ettiğini açıkça göstermektedir. Limanın önemi ve ticaretin gelişmesi kentin antik dünyanın en büyük koloni kurucusu olarak, kolonizasyon hareketinde sahip olduğu önemli yerle paraleldir. M.Ö.VI.yy.'da bir deniz imparatorluğu haline gelen kent, ekonomik gelişimini bu deniz aşırı kolonileri sayesinde elde etmiştir. 4 limana sahip olmak, kenti Helenistik dönemin ticaret merkezi düzeyine çıkarmıştır.[90] *Miletos*'a, coğrafi konumu deniz ticareti için gereken her tür olanağı sunmuş bununla beraber,

88 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.99.

89 Plinius, **a.g.e.**, v., s.122.

90 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.25.

iç kesimlerdeki kentlerle bağlantısı sayesinde kara ticareti de oldukça gelişmiştir, M.Ö.454 ve 417 arasında Delos Birliği'ne ödediği vergiler, kentin ekonomik koşullarının çok iyi olduğunu göstermektedir.[91]

M.Ö.334 yıllarında çevresinin en önemli limanı olan *Miletos*, milatın başlangıcıyla beraber Büyük Menderes'in alüvyonlarıyla dolarak karalaşmaya başlamış, M.S.200 yılından itibaren sönükleşmiştir.[92] Bu olumsuzluğa rağmen vadinin sunduğu büyük imkânlardan yararlanan *Miletos,* B.Menderes vadisiyle içeriye kolayca bağlanır ve çok miktarda mal toplayabilirdi. B.Menderes'i besleyen Çürüksu *(Lycos)* nehri vadisinden ve dağ yollarından geçerek antik yollarla birleşir ve birçok bölgeyi, kenti birbirine bağlardı. Çürüksu vadisi buradaki kentleri bağlayan bir anayol üzerindedir. Böyle bir geçiş noktasında konumlanmak hiç şüphesiz ticaretin gelişmesini sağlamıştır. Kısacası, burası İç Anadolu'yu Ege dünyasıyla birleştiren Kral Yolu'nun bir kolu olmuştur.[93]

Miletos arazisi, Hellen yaşamının temel öğelerinden biri olan zeytin yetiştiriciliği için uygun koşullara sahiptir. Gerçekleştirilen yüzey araştırmaları, zeytin ve zeytin yetiştiriciliğine bağlı tarımsal yaşamın önemini göstermiştir. Herodotos'un üç farklı yerde *Miletos*'un tarlalarından söz etmesi, kentin büyük boyutlu tarımsal üretimi hakkında fikir vermektedir.[94] Kent, tarımsal üretime dayalı bir ekonomiye sahip olmuştur. Kalabaktepe, Zeytintepe ve Athena Tapınağı kazılarında çok sayıda zeytin çekirdeği ele geçmiştir. Aslanlı Liman'dan alınan polen örnekleri her tabakada % 2,6-7,7 arasında zeytin bulunduğunu göstermiştir.[95] Yine Kalabaktepe'de bulunan mermer bir zeytinyağı presi bu üretime dair en önemli verilerden biridir. *Miletos*'un zeytin yetiştiriciliği ve zeytinyağı üretimine ait iki yazılı kaynak bilinmektedir. Bunlardan biri yukarıda da bahsi geçen Herodotos diğeri Aristoteles'tir. Aristoteles'in *Miletos*'lu filozof Thales'le ilgili anlattığına göre, Thales zeytinin bol olacağını önceden kestirip *Miletos* ve *Khios*'taki tüm zeytinyağı

---

91 Hülya Boyana, "Vergi Listelerine Göre Attika-Delos Deniz Birliği ve İonia ile İlişkiler", **Tarih İncelemeleri Dergisi,** cilt:XXI, Sayı:1, Temmuz 2006, s.39.

92 Oğuz Erol, "Büyük Menderes Deltasının Foto-Jeomorfolojik İncelemesi", **Ege Coğrafya Dergisi**, no:9, İzmir, 1996, s.20.

93 Ramsay, **a.g.e.**, s.85.

94 Herodotos, **a.g.e.**,i. s.17, i. s.19, v. s.92.

95 Yusuf Sezgin, **İonia Üretimi Ticari Amphoralar**, İstanbul, Ege Yayınları, 2012, s.143.

preslerini kiralayarak önemli oranda maddi kazanç sağlamıştır. Zenon arşivlerinde yer alan bir papirüste, M.Ö.259/258'te, *Miletos* ve *Samos*'tan *İskenderiye*'ye gemilerle 25.000 litreden fazla zeytinyağı taşındığı kaydedilmiştir. Bu durum, *Miletos*'un Helenistik dönemde bile zeytinyağı ihracatına yönelik büyük boyutlu üretiminin varlığını kanıtlamaktadır.[96] *Miletos*'ta ciddi bir zeytinyağı üretimi yapıldığını hem paleobotanik veriler hem de antik kaynaklar desteklemektedir. Kentin, ikinci önemli tarımsal ürün üzümdür. *Miletos*'un arazisi, bağcılık için de tıpkı zeytincilik için olduğu gibi gerekli uygun koşullara sahiptir. Ancak şarap üretimine dair arkeolojik ve epigrafik verilerin yetersizliğine rağmen, Kalabaktepe'de ele geçen karbonlaşmış üzüm çekirdekleri, kentteki bağcılık ve şarap üretimine ilişkin en önemli paleobotanik verilerdir.[97] Arkaik Dönemin en önemli ticari amphora üreticileri arasında yer alması da, *Miletos*'un önemli bir şarap üreticisi olduğunu düşündürmektedir. Kargosunun büyük bölümünü *Miletos* amphoralarının oluşturduğu Pabuç Burnu Batığı'nda ele geçen amphoralarda, üzüm, zeytin çekirdekleri, yemiş kabukları ve ağaç kabuğundan yapılmış tıpa parçaları belirlenmiştir. Sağlam amphoraların içlerindeki üzüm çekirdekleri öncelikli bir şarap yüküne işaret etmektedir.[98] *Miletos*'ta M.Ö.VII. yy.'da başlayan amphora üretimi, M.Ö.IV.yy.'a kadar devam etmiştir. Bunların dağılımı; öncelikle kentin ticari egemenliğinin görüldüğü Karadeniz kolonilerinde ve özellikle Doğu Akdeniz merkezlerinde yoğunlaşmıştır. Didim ve Karia Bölgesi dışında, Ege'nin kuzeyinde, Yunanistan-*Eleusis*'te ve *Aegina* adasında ele geçmiştir.[99]

Hayvan varlığının zenginliği, kentin adıyla tanımlanan bir yün üretimini sağlamıştır. *Samos* adası ve *Atina, Miletos'*tan koyun ithal etmekteydi. Yünün varlığı, kilimciliği ve dokumacılığı canlı kılmıştı.[100] *Miletos*'un yünlü kumaşları, özellikle kilim ve giysileri dönemin dış dünyasında aranan lüks mallardan olup keten dokumacılığı da önemliydi. Roma çağında *Miletos*'lu ketenciler güçlü bir lonca

96 Yusuf Sezgin, **a.g.e.,** s.143.

97 Yusuf Sezgin, **a.g.e.,** s.143.

98 Yusuf Sezgin, **a.g.e.**, s.142.

99 Kaan Şenol, **Marmaris Müzesi Ticari Amphoraları**, Ankara, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 2003, s.8,9.

100 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.26.

etrafında birleşmişlerdi.[101] *Miletos* kumaşlarının ünü geç döneme kadar sürmüş, M.S.IV. yy.'da bile erguvani *Miletos* kumaşları çok değerli olmuşlardır.[102] Görüldüğü gibi, bölgenin hayvan zenginliği ve buna bağlı olarak gelişmiş sanayi dalları kentin ekonomisinde önemli roller oynamaktaydı. Kentte varolan gelişkin mobilyacılık ve çömlek üretimi de ekonominin gelişmesini sağlamıştır. Bu keramik ürünler, Mısır ve Karadeniz kıyısındaki ülkelere ihraç edilirdi. Kentin ekonomik zenginliğinin bir diğer göstergesi de, Küçük Asya'da kullanılan üç temel para ağırlık biriminden birine sahip olmasıdır. Lidya-Miletos sistemi olarak bilinen ve 14,1 gramlık ağırlığa sahip bu para, Klasik dönemde, *Miletos, Ephesos, Didyma ve Lidya*'da yaygınlaşmıştır.[103]

Limanın önemi, kentin gelişmesinde ve refahının artmasında önemli bilim insanlarının da burada yetişmiş olması büyük rol oynamıştır. En parlak dönemini geçirdiği sıralarda bilim de altın çağını yaşıyordu: Dünyanın 7 bilge kişisinden biri sayılan, matematik ve doğa felsefesi bilimini başlatan Thales ve öğrencisi Anaksimandros ve Anaksimenes ile **Historia**'nın yazarı Hekataios,[104] Aya Sophia'nın mimarlarından İsidoros, hatip Aiskhines, *Miletos*'ta yetişen ünlüler arasındadır.[105] Anaximandros günümüzde bilinenlere göre büyük yanlışları olsa da ilk dünya haritasını çizmiştir, bu nedenle *Miletos*'un coğrafya bilimi için ayrı bir yeri vardır. Thales, güneş tutulmasını hesaplamış, astronomi çalışmaları yapmıştır. Düzenli kent planlamasına en önemli katkıda bulunan *Miletos*'lu mimar Hippodamos, ızgara-dama tahtası planlı kentlerin öncüsü olmuştur. Bilim tarihinin bu çok önemli isimlerinin kente katkısı, *Miletos*'un hızla gelişmesinde ve ünlenmesinde büyük etki yaratmıştır. Klasik Batı kültürünün ilk adımlarının burada atıldığı söylenebilir. Erken Hıristiyanlık döneminde kent bir piskoposluk merkeziyken, bölgenin alüvyonlarla dolması ve gitgide ıssızlaşmasıyla liman sönükleşmeye başlamıştır. Ege'nin üç nehri, Gediz, Büyük ve Küçük Menderes'in kıyı şeridi topografyasında olumsuzluklar yaratması sonucu M.S. VIII. yy.'da

101 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.103.

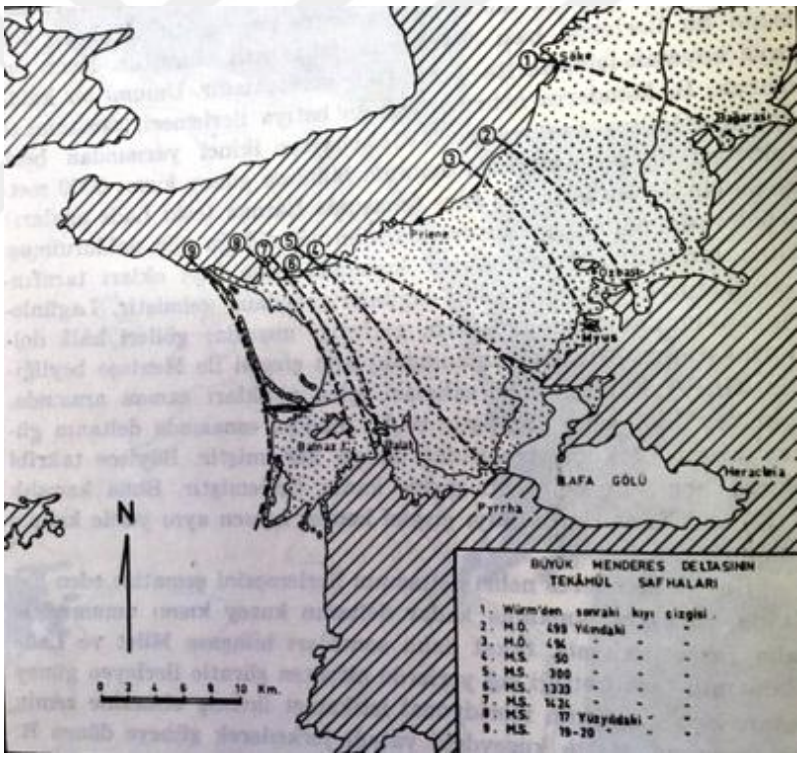
102 Hasan Malay, **a.g.e.**, s.58.

103 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.26.

104 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.99.

105 Strabon, **a.g.e.**, xiv,1,7.

Miletos'ta limanlar bir daha kullanılamaz hale gelmiştir. Kentin altın çağı böylece sona ermiş ve devamında bir önemi kalmamıştır. Geç antik dönemde, B. Menderes nehrinin Latmos Körfezi'ni mille doldurmuş olması, kıyı çizgisini kentten çok uzağa batı yönüne taşımıştır.[106] Süha Göney'in ifadesiyle, M.Ö.VI.veV. yy.'larda, Büyük Menderes'in taşıdığı unsurların kıyıda birikmesiyle, delta her asırda yaklaşık 1km., yani kıyı çizgisi her sene 10 mt. batıya ilerlemiş bulunuyordu. Bu dönemde Latmos Körfezi, denizle bağlantı içinde, *Miletos* ta 4 limanlı önemli kentti.[107] Deltanın batıya ilerlemesine paralel olarak kent küçülmüş, M.S.IV.yy.'da delta adalara doğru yaklaşmış, *Myous, Priene*'nin denizle ilişkisi kesilmişti. Latmos Körfezi kapanarak göl haline gelmiştir.[108] M.Ö.V.yy.'dan beri, delta denize doğru 2300 mt. ilerlemiştir ancak aşağıdaki haritada bu ilerlemenin hızında farklılıklar olduğu da görülmektedir.



Şekil 35: Büyük Menderes Deltasının Tekâmül Safhaları

Kaynak: Süha Göney, **a.g.e.,** s.60.

106 John Freely, **a.g.e.**, s.131.

107 Süha Göney, **Büyük Menderes Bölgesi**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları no:79, 1975, s.54.

108 Süha Göney, **a.g.e.,** s.55.

Oğuz Erol'un ifadesiyle; Büyük Menderes Deltası, Erken Holosende yükselen deniz suları bu Egeye özgü tipik çöküntü hendeğini ovasını yaklaşık 40 km. içerilere, Söke dolaylarına kadar doldurmuştur. Holosen transgresyonunun bugünkü düzeyine erişmesinden sonra Büyük Menderes ırmağı deltasını oluşturmaya ve kıyı çizgisini denize doğru ilerletmeye başlamıştır. Deltanın bu ilerlemesi sırasında eski körfezin kuzey kıyısında bulunan *Priene* ve *Miletos* limanları alüvyonlaşma nedeniyle kurumuş ve eski bir koy olan Bafa gölü'nün önü alüvyonlarla tıkanmıştır. Bu gölün kıyısında bulunan *Herakleia* (Kapıkırın) da denizden koparak etkinliğini kaybetmiştir. Bu eski liman kentlerin yerine daha güneydoğuda, açık deniz kıyısında bugün Akköy ve Didim limanları bulunmaktadır.[109]



Şekil 36: B.Menderes Delta Ovası Kıyı İlerlemesi ve Milet'in konumu.

Kaynak: Oğuz Erol, "Büyük Menderes Deltasının Foto-Jeomorfolojik İncelemesi",

Ege Coğrafya Dergisi sayı:9, İzmir, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1996, s.39.

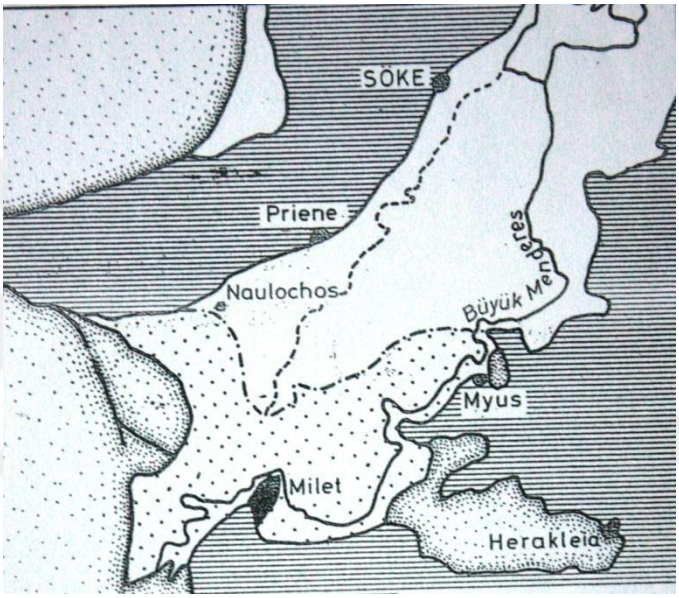
Strabon, Ege kıyılarındaki jeomorfolojik yapı değişimini eserinde şöyle anlatmıştır:

> *"Toprak gevrek ve kolay ufalanabilen türdendi, tuzlarla dolu ve kolay yanabilirdi belki bu nedenlerle nehirde akıntının yönü sıksık değişirdi ve Büyük Menderes kıvrılarak akardı. Nehir, aşağya değişki zamanlarda, kıyının farklı kısımlarına alüvyon yığar bununla*

109 Oğuz Erol, "Büyük Menderes Deltasının Foto-Jeomorfolojik İncelemesi", **Ege Coğrafya Dergisi**, no:9, İzmir, 1996, s.24.

beraber, sel toprağının bir kısmını da açık denize sürükler.[110] *40 stadia (180x40 mt.) uzunluğundaki sel toprağı yığınları önceleri deniz kıyısında bulunan Priene'yi iç kent yapmıştır. Kendi kıyılarındaki ülkelerin sınırlarını değiştirdiği, çıkıntılı dirsek şeklindeki toprakları silip süpürdüğü için Maiandros'un Tanrı tarafından dava edilerek mahkûm olduğu ve para cezasını karşıdan karşıya geçen nehir taşıtlarından alınan ücretle ödediği söylenir."*[111] *"Maiandros'un meydana getirdiği Karia ile Lydia arasındaki sınır akıntısı o denli kıvrımlıdırki, bu derece kıvrımlı olan her şeye Maiandroslamak adı verilir."*[112]

Aşağıdaki haritada, *Miletos* limanları alüvyonlaşma nedeniyle kuruyup eski bir koy olan Bafa gölü *(Latmos)*'nün önünün alüvyonlarla tıkandığı ve bu gölün kıyısında bulunan *Herakleia* kentinin denizden koptuğu görülmektedir.



Şekil 37: B.Menderes'in döküldüğü alan-İon dönemi ve bugünkü kıyı çizgisi

Kaynak: Reinhard Stewig, **a.g.e.**, s.XIX.

Günümüzdeki kalıntıları arasında, Aslanlı Limanı ve Tiyatro limanı, en iyi örneğinin *Miletos* olduğu liman dükkânlarının yer aldığı stoalar, büyük ambar ve ticari agora bulunmaktadır. Kalıntılar ziyaret edilirken kentin alt seviyelerinin günümüzde Menderes Nehri'nin taşıdığı alüvyonlarıyla dolduğu ve yağışlı dönemlerde su seviyesinin oldukça yükseldiği aşağıdaki fotoğrafta olduğu gibi görülmektedir.

110 Strabon, **a.g.e.**, xii, s.79.

111 Strabon, **a.g.e.**, xii, s.80,81.

112 Strabon, **a.g.e.**,xii, s.77,78.



Fotoğraf 28: Bizans Kilisesi, Menderes alüvyonları ve bataklık bölgesi

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

c. Knidos (Datça) Limanı

Günümüzde Datça Yarımadası'nın batı ucunda yeralan *Knidos* antik kenti, Datça merkezinin 1.5 km. kuzeydoğusunda Burgaz'da bulunmaktadır. İlk önce bugünkü Datça İskelesinin 1-2 km. kuzeyinde Dalacak Burnu'nda ve Burgaz Düzlüğü'nde kurulmuştur. Dalacak kıyılarının gerisi Datça Yarımadası'nın tarıma en elverişli yerleridir. Tarıma dayalı bir gelişme gösteren kent, M.Ö.IV.yy.'da, deniz ulaşımı ve ticaretine daha uygun olan Datça Yarımadası'nın batı ucundaki Tekir Burnu'na taşınmıştır.[113]



Şekil 38: Günümüzde Knidos kenti ve Limanlarının lokasyonu.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.google.map'dan yararlanarak düzenlenmiştir.21/02/2017.

113 İlhan Kayan, "Datça Yarımadası'nda Eski Knidos Yerleşmesini Etkileyen Doğal Çevre Özellikleri", **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi** no:11, 1988, s.52,53.

Gökova Körfezi *(Keramikos Kolpos)* güneyini Datça ya da diğer adıyla Reşadiye yarımadası oluşturmaktadır. Anadolu'dan 600 m'lik bir kıstakla (Balıkatladı veya Balıkaşıran) ayrılan ve batıya doğru 63 km. uzanan, Herodotos'un Bybassos adını verdiği bu ince uzun yarımadanın batı ucundaki *Knidos*, Karia'daki Dor Hexapolisi'nin en önemli kentidir. *Eski Knidos*'un ilk yeri bugün Datça iskelesi yakınındaki Burgaz'daydı. Buradaki en eski izler, M.Ö.VII.yy.'a aittir. Yeni *Knidos* yarımadanın en batı uç kesiminde ve düzenli bir planlamayla kurulmuştu. Bu yeni kentten Strabon şöyle bahsetmektedir:

> *"Sonra çifte limanlı Knidos'a gelinir. Bunlardan biri açık, ötekisiyse içine trierleri alabilen 20 gemilik bir donanma merkezi olan ve kapatılabilen bir limandır. Ondan uzakta yaklaşık olarak çevresi 7 stadia olan ve bir tiyatroyu andırır biçimde görkemle yükselen ve karaya mendireklerle bağlantılı bir ada uzanır, bu bir bakıma Knidos'u çifte kent yapar. "*

Datça Yarımadası'nda, *Eski* ve *Yeni Knidos*'tan başka, Dor Hexapolisi'nin toplantı yeri Triopion vardır. Thukydides burayı Apollon'a adanmış yüksek bir burun olarak betimler.[114] Apollon ve Triopas efsanesi, kentin kuruluş efsanesidir. Dor Yarımadası'nın batı ucu Antikçağ'da Triopion burnu olarak biliniyordu; burun adını efsaneye göre, Troia savaşından birkaç asır sonra buradaki ilk Hellen yerleşimini gerçekleştiren Argos'lu kahraman Triopas'tan almıştır. *Knidos*'un kurucularından biri Triopas'tır.[115]

Knidos'un ilk kurulduğu yerin Datça yakınındaki Dor Yarımadası'nın güney sahili olduğuna inanılır; buraya *Eski Knidos* denir. George Bean, *Eski Knidos*'un yerinin Dalacak olduğunu düşünür, burada yaklaşık M.Ö.400'e ait bir savunma hattının kalıntıları ve M.Ö.VII.yy.'dan Hellenistik döneme kadar uzanan çömlek parçaları bulmuş olması bu görüşü doğrulamaktadır. Ayrıca, Apollon Triopios Tapınağının bulunduğu Triopion adlı küçük bir kentin de olduğu görüşündeydi. Buranın konumu hakkında farklı fikirler olsa da, günümüzde, G.Bean'in yarımadanın güneyinde, Datça'nın 22 km. batısında Palamut koyunda olduğuna dair görüşü kabul görmektedir. Knidoslular, kentlerini M.Ö.360'da terk ederek yarımadanın batısındaki Tekir mevkiine yerleştiler. Orada Anadolu sahilleri boyunca gelip Akdeniz'le Ege'nin birleştiği stratejik noktadaki Krio Burnu'na uğrayan ticaretten daha iyi

---

114 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.126.

115 John Freely, **a.g.e.**, s.215.

yararlandılar.[116] Kısacası, *Eski Knidos* önce Dalacak-Burgaz'da kurulup gelişmiş sonraları DatçaYarımadasının batı ucundaki Tekir Burnu'na taşınmıştır. Günümüze ulaşan en zengin arkeolojik bulgular da Tekir Burnu'ndaki *Yeni Knidos*'a aittir.[117]

Bilinen ilk yerli halk Karialılardır. Kentte ilk yerleşme, M.Ö. XI. yy.'da Trakya üzerinden geçerek Yunanistan'dan gelen Dorların Anadolu'nun güneydoğu kıyılarındaki kolonizasyonuyla başlamıştır. Kentin en parlak dönemi Dorlar zamanında yaşanmıştır. M.Ö.540'dan sonra yaklaşık iki asır boyunca *Knidos* ta, Pers egemenliği altındadır. M.Ö.468'de, *Knidos*, Atina'nın kontrolünde ve Delos Deniz Birliği'nin üyesidir. Bu birlik, Batı Anadolu'daki tüm Hellen kolonilerini ve Kyklad adalarını içine alan, Akdeniz'deki deniz ticaretini disipline eden ve denizden yararlanan kent devletlerle aradaki rekabeti önleyen bir örgütlenmedir.[118] Ancak, M.Ö.411'de, kent, bu birlikten ayrılarak Sparta yanlısı yönetimin egemenliğine geçer. Büyük İskender'in egemenliğinin ardından, M.Ö.297-296'da, komutanlarından Seleukos'un Krallığı'na geçerek vergi ödemeye mecbur bırakılmış, bu egemenlik M.Ö.III. yy. sonlarına dek sürmüştür. M.Ö.192'de, Seleukos kralı III. Antiochos ve Roma arasında çıkan savaşta, kral, *Ephesos*'ta karargâh kurarak, Ege liman kentlerini işgal etmeye başlamıştır. *Khios* ve *Samos, Roma* karargâhları olarak kullanılırken, *Kos, Mytilene, Erythrai, Smyrna,* Roma filosuna gemi sağlamış, *Knidos, Miletos, Halikarnassos* ve *Myndos,* Roma donanmasının özellikle buğday gereksinimini karşılamıştır. Bu yardımla M.Ö.190'da Roma'nın zaferinin ardından, *Knidos, Halikarnassos, Myndos* ve *Mylasa* bağımsızlığını kazanmıştır.[119] M.Ö.88'de *Knidos*, Akdeniz'i saran Kilikia ve *Phaselis* kıyılarını üs tutan korsanların yağmasına uğramıştır. O dönemde, bütün zengin kıyılar özellikle Güneybatı Anadolu kentleri, büyük bir korsan tehdidi altındaydı. Bu korsan tehdidi, daha sonra ortadan kaldırılmıştı.[120] M.Ö.48'de, Roma ile birlik ve dayanışma anlaşması imzalayan *Knidos*, vergiden muaf tutulmuştur. Bu ayrıcalık, Roma döneminde, civita libera

116 John Freely, **a.g.e.**, s.215.

117 İlhan Kayan, "Datça Yarımadası'nda Eski Knidos Yerleşmesini Etkileyen Doğal Çevre Özellikleri", **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi** no:11, 1988, s.56.

118 Oktay Sönmez, **Knidos**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2007, s.45.

119 Oktay Sönmez, **a.g.e.,** s. 46.

120 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.47

uygulaması olarak adlandırılır.[121] Roma Asia Eyaleti içinde olan *Knidos*'un bağımsızlığı, Augustus tarafından da onaylanmıştır. Kentin bundan sonraki tarihine ilişkin bilgiler kısıtlıdır. Hıristiyanlık döneminde piskoposluk merkeziyken Geç Roma'dan itibaren, sönmeye başlamış, M.S.VI.yy.'da kimliğini kaybetmiş, ve M.S.VII.yy.'da Arap akınlarına uğramıştır.[122]

Kent, bilim alanında M.Ö.VI.yy.'dan itibaren önemli bir rol oynamıştır. *Knidos*'ta, tarihin en önemli astronom ve matematikçilerinden Eudoxos (M.Ö.408-355) doğmuştur. Yıldız yüklü gökyüzü öylesine yakın ve parlaktır ki, *Knidos* geceleri, dünyanın ilk ünlü astronom ve matematikçilerinden birini kazandırmıştır insanlığa. Eudoxos, ilk olarak Conopus yıldızını belirlemiş ve hareketlerini, konumunu inceleyerek ona ismini veren bilgin olmuştur. Kazılarda ele geçen mermere oyulmuş bir güneş saati de Eudoxos'a aittir. Zaman dilimleri ve mevsimleri gösteren çizgileri halen korunan, çok yalın, basit ama gerçek ve bilimsel bu güneş saati ve güneşe dair hesaplamaları, Eudoxos yapmıştır.[123] *Knidos*'taki ünlü gözlemevini kurmuş, orada yaptığı astronomi ölçümleri ile gezegenlerin hareketleriyle ilgili matematik teorileri, bilim tarihinin çok önemli iki başarısından biri olmuştur.[124] Kentin ünlülerinden biri de, dünyanın 7 harikasından biri olan İskenderiye Feneri'ni inşa eden mimar Sostratos (M.Ö.279)'tur.[125] Kazılarda kentin fenerine ait buluntu ele geçmese de, kentin konumu itibariyle mutlaka olması gerektiği düşünülmektedir. Bugün kuzeybatı yönünde Ege'ye bakan tepede görülen yeni fener eskisinin muhtemel yerine de işaret etmektedir.

---

121 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.47.

122 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.48.

123 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.310.

124 John Freely, **a.g.e.**, s.217.

125 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.409.



Fotoğraf 29: Knidos Fenerinin muhtemel yeri.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Limanın ve ticaretin gelişmesinde en önemlisi iki rüzgâr arasında bir yerde olmasıdır. Biri kuzeydoğudan, Batı Toros yamaçlarından, diğeri, batıdan Cebelitarık'tan *(Gibraltar)* gelirdi. İki rüzgâr arasında yaşayan kentin iki limanı sayesinde gemiler, hangi rüzgârdan kaçmak istiyorsa ona göre tercih edebildikleri iki güvenli limandan birine sığınıyordu. Her geminin seferinde mutlaka *Knidos* durağı vardı. Batıya doğru gökle deniz arasında, her an için bir can pazarı olan, yaklaşık bir ay süren seyahatin gerektirdiği her şey; yelkenlerin, avadanlıkların bakımı, onarımı, yenilenmesi için en uygun yer *Knidos*'tu.[126]

Binlerce yıllık yaşamı coğrafyayla çok ilişkilidir. Doğanın kendisine o noktada yer vererek şekillendirmesi, *Knidos*'u bu derece önemli bir kent yapmıştır. Herodotos'un, *Tanrılar uzun yaşamasını istediklerini Datça'ya bırakırmış* deyişi, yerleşimin coğrafi açıdan ne kadar özel olduğunu desteklemektedir. *Knidos, Ephesos* ve *Miletos* gibi geniş bir hinterlanda sahip değildi, limana ulaşan önemli bir yol da yoktu ancak bulunduğu yarımadanın Doğu Akdeniz ve Ege arasında deniz ulaşımı için önemli olan konumu, gemilerin burada kuzeye veya güneye ayrılmaları, kentin deniz ticaretinde önemli bir yer edinmesini sağlamıştı. Etrafında gelişmiş ve ticareti üzerinde toplayan başka bir kent bulunmaması da avantaj sağlamıştı. Böylece *Knidos,* bir denizci ve ticaret cenneti olmuştur. Batı Anadolu kıyı kentlerinin en

126 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.43.

önemlilerinden olup, coğrafi konumu sayesinde gelişen kent, tarıma uygun geniş bir hinderlanda sahip olmasa da, Betçe düzlükleri ve Datça berzahı, yarımadanın tarıma elverişli, verimli alanlarıdır. Doğu-Batı yönünde denize uzanan görkemli yarımadada, bu kesimlerde tarıma dayalı olarak gelişmiş yerleşimler kurulmuştur. Bunlardan birisi, Betçe düzlüklerindeki Triopion'dur.[127] Triopion olarak adlandırılan kara uzantısı burun, iskeleler yoluyla kente bağlıydı. Böylece çift limanlı bir kentti. Günümüzde iskeleler kumla örtülüdür. İki kara parçasını birleştiren bir kıstak (berzah) oluşturmuştur, ancak görünürdeki duvar izleri burada iki limanı birleştiren 10 mt. genişliğinde bir kanalın açıldığını göstermektedir.[128]



Fotoğraf 30: Krio Burnu, Doldurulan alan.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.nauticalarch.org/knidos, 30/01/2017.

Uygun topografik yapıdan faydalanarak teraslar üzerinde Hippodamos planıyla kurulan kente iki liman kazandırılmıştır. Doğu-batı yönünde uzanan geniş bir ana cadde ile onu dik kesen sokaklardan oluşan kent, tamamen denize ve limanlara bağımlı olarak gelişmiştir.[129] Yamaçlarda uygulanan ızgara planlı kentin ortasından geçen doğu-batı doğrultulu cadde, batıda limanların gerisinde kuzey-güney doğrultulu ikinci bir önemli caddeyle kesişiyordu.[130]

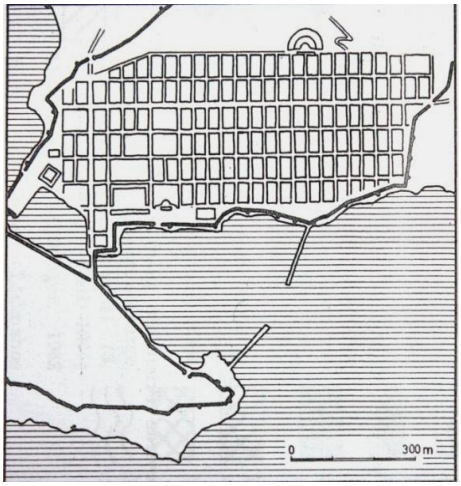
---

127 İlhan Kayan, **a.g.e.**, s.56.

128 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.409.

129 Özlem Sertkaya Doğan, "Datça Yarımadası'nda Yerleşmenin Tarihsel Süreci", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Dergisi** sayı:16, 2008, s.50.

130 Metin Tuncel, "Tarih Boyunca Türkiye'de Kent Kuruluşları", **Doğumunun 100.Yılında Atatürk'e Armağan**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1981, s.331.



Şekil 39: Knidos Hippodamik kent planı.

Kaynak: Reinhard Stewig, **a.g.e.**, s.IX.

Bu limanlardan doğudaki Ticaret Limanı batıdaki ise Askeri Liman olarak kullanılmıştır. Biri, adayı anakaraya bağlayan dar kıstağın bir yanında diğeri öbür yanında uzanıyordu. Daha küçük ve neredeyse tamamen kapalı (askeri) Kadırga Limanı kuzeybatıdadır, daha büyük ve daha açık olan Ticaret Limanı ise güneydoğudadır, girişini kısmen kapatan iki dalgakıranın kalıntıları bugün suyun üzerinde görülebilmektedir.



Fotoğraf 31:Günümüzde Knidos: Ticari (Doğu) ve Askeri (Batı) Limanları

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.

İstihkâm duvarları, adanın kuzeyinin dörtte üçlük kısmı hariç her yanını kaplamaktaydı; güneybatı tarafı sarp kayalıkların koruması nedeniyle açıkken, duvarlar Krio burnunun batısında birleşiyormuş. Başka bir duvar anakarada kentin ana kısmını çevrelerken; bu alan doğudan batıya 1000, güneyden kuzeye 300 mt.

civarındaymış.[131] G.Bean'in, Babada açıklarında limanda sualtında bulduğu mendirek kalıntıları, M.Ö.VI.-V.yy.'a tarihlenir. Triopion'un burada olduğunu söyler. Güney limanı batı kıyısı boyunca Triopion'da depolar, teraslar, dükkânlar ve evler bulunmaktadır.[132] Ticaret Limanı, özellikle Krio Burnu kıyılarındaki yapıları ile kentin ticari faaliyetlerinin merkezi konumundaydı. Bu kıyılardaki rıhtım alanları ve Krio Burnu terasları üzerindeki dükkânlar ve işlikler kentin ticari fonksiyonlarını açıkça göstermektedir. Askeri Liman, Krio Burnu ve anakaradan devam eden surların liman girişine kadar devam etmesi, girişinin oldukça dar olması ve çevresinin çok sayıda kule ile desteklenmesi gibi nedenlerden dolayı Yunanca "Limen Kleistos" olarak bilinen kapalı veya kapatılabilen liman özelliğindedir. Daha çok Hellenistik Dönem'de görülen kapatılabilen limanların erken örneklerinden biri durumundadır.

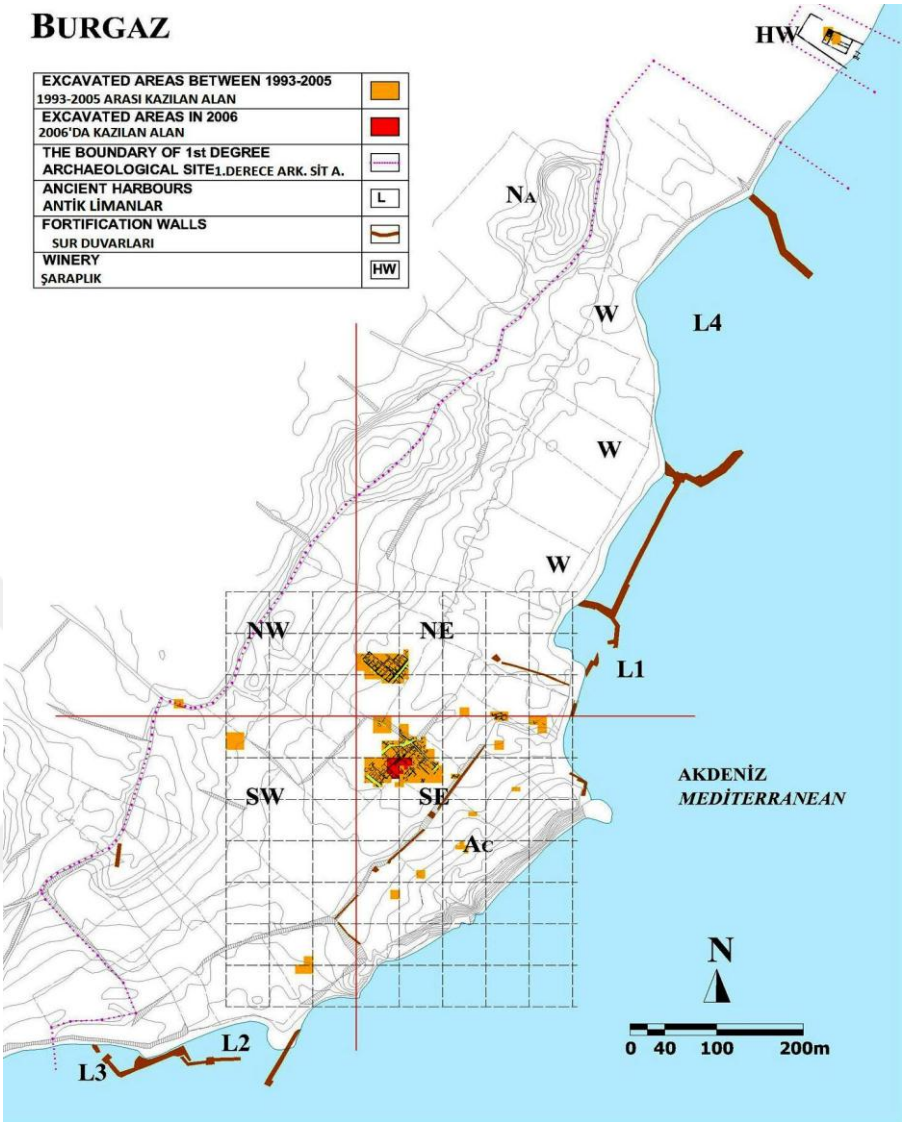
Knidos'a denizden gelen ilk koloniciler lodosa karşı korunaklı olduğu için L1 limanını iyi bir barınak olarak kullanmışlardır. Dalacak burnunda yapılış sırasına göre numaralandırılan limanlardan kuzeydeki L1 ve L4 limanları ticari, L2 ve L3 limanları askeri olduğu düşünülmektedir. Bu 2 askeri liman kuzeydekilerden daha çabuk dolmuş ve daralmıştır. Buraya alüvyon taşıyan önemli bir nehir yoktur ancak kıyı boyu taşınımla gelen sürüntü maddeleri L1 limanının güneyinde yığılmaya kuzeyinde aşınmaya sebep olmuştur, yani kentin kuzey ve güney limanlarındaki kıyı hareketleri aşınma ve birikme olarak farklı yönde oluşmuştur. Bunu kuzey ve güney yönlü faylar da depremlerle farklı etkilemiştir. Dalacak burnunun kuzeyindeki L1 ve L4 limanlarının taş duvarlarla çevrili 2 küçük liman baseni oldukça sığlaşmıştır, L4 limanı girişinde su derinliği 1mt., L1 limanındaysa 0.8 mt.'dir.[133]

---

131 John Freely, **a.g.e.**, s.215.

132 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.88.

133 İlhan Kayan, "Datça Yarımadası'nda Eski Knidos Yerleşmesini Etkileyen Doğal Çevre Özellikleri", **Ankara Üniversitesi Dil, Tarih ve Coğrafya Fakültesi Dergisi**, sayı:11, 1988, s.63,65.



Şekil 40: Knidos'un L1-L4 ve L2-L3 limanları.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.nauticalarch.org/four harbours of Burgaz, 31/01/2017.

İki rüzgâr arasında yaşayan ve her daim iki limanlı bir kent olan *Knidos*'ta, Deveboynu'nda hiç rüzgârsız günde, deniz, nefes alır verir gibi 4 mt. yükselir alçalır. Kuzeybatı karayelinde, Filistin ve Kıbrıs'tan gelen gemiler, batmaktan korunmak için buraya sığınırlardı. Kentin, gelen gemileri barındıran iki güvenli limanı vardı. Aslında nereden gelirse gelsin, nereye giderse gitsin, her geminin seferinde, kesinlikle *Knidos* bir uğrak limanıydı. Gemi ve gemicilerin, su, kumanya, erzak gibi her türlü ihtiyacı, buradan sağlanırdı. Batıya doğru yapılacak yolculuğun

gerektirdiği, yelkenlerin bakımı, onarımı veya yenilenmesi için en uygun yer, *Knidos*'tu. Hatta tayfa değişimi bile burada yapılırdı.[134]

Knidos'un 40.000'e yaklaşan nüfusuna karşılık, limanı besleyen bir ardıl yolunun olmaması kentin, ticareti deniz yoluyla yaptığını göstermektedir.[135] Strabon limanlardan birisinin gerektiğinde kapanabilen askeri bir liman olduğunu, 20 trireme barındırabildiğini ve kentin, teraslar üzerinde kurulu kıyıdan akropolise doğru yükselen iki limana sahip olduğunu söyler.[136] Herodotos, Plinius, *Knidos*'u görenler olarak, burayı "*Çift limanlı*", kuzey limanı için "*Trieres limanı 22 gemi barındırırdı*", "*Güney limanı ticaret içindi, Knidos şarabı yüklenirdi*", "*Roma'dan, Kartaca'dan, Sicilya'dan, Eleusis'ten, Karadeniz'den ziyaretçiler gelirdi gemilerle*" gibi ifadelerle tanıtmışlardır.[137]

Denizcilikleriyle ünlü Knidoslular, ticaret için Akdeniz'in doğusunun her yanını gemilerle dolaşırlardı. M.Ö.610'da Nil deltasındaki *Naukratis'*te bir ticaret istasyonu kurmak için diğer Yunan kentleriyle birleşmiş, M.Ö.VI.yy.'da Sicilya'nın kuzey sahili ile Lipari adalarında koloni kurmuşlardır. Bu girişimler, *Knidos*'u arkaik dönem boyunca Helen dünyasının en zengin kentlerinden biri haline getirmiştir.[138] Helenistik dönemden itibaren, Doğu Akdeniz Ticaretinde ekonominin, nüfus hareketlerinin ve deniz ticaretinin gelişmesiyle kent, bağcılığa ve şarap üretimine ağırlık vermiş, Akdeniz ile Karadeniz pazarlarında önemli bir yer edinmiştir.[139]

---

134 Oktay Sönmez, **a.g.e.,** s.42.

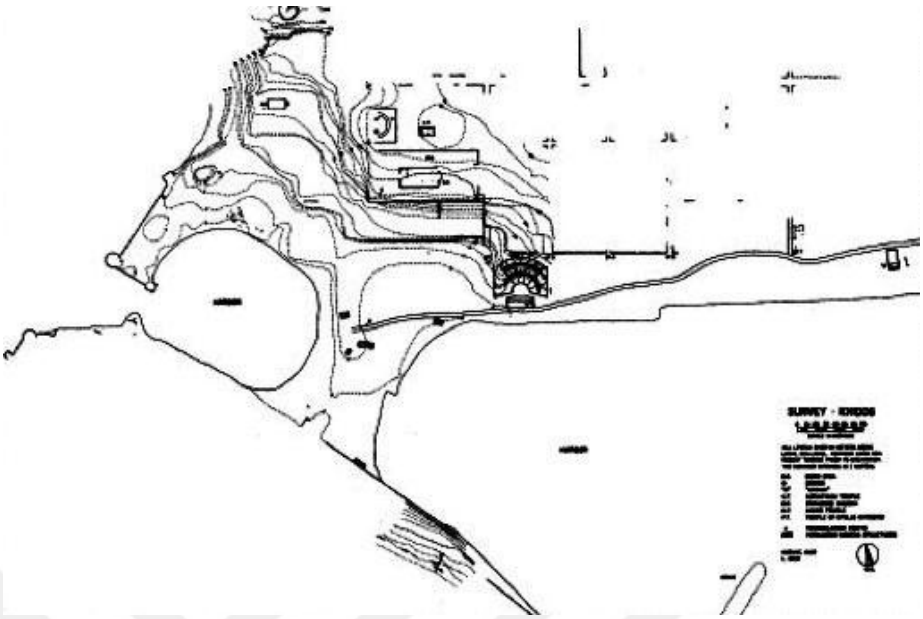
135 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.,** s.25.

136 Strabon, **a.g.e.,** xiv, 656.

137 Oktay Sönmez, **a.g.e.,** s.40.

138 John Freely,. **a.g.e.,**s.216.

139 Ersin Doğer, **a.g.e.,** s.178.



Şekil 41: Genel kent planı (Askeri liman solda, ticari liman sağda)

Kaynak: (çevrimiçi)http//www.nauticalarch.org/**American Journal of Archaeology** 74:149-155 (plate 37, Fig.1), 31/01/2017.

Tarih boyunca bütün Datça yarımadasında yetiştirilen asmalardan elde edilen şarabın satışından önemli gelirler elde edilmiştir. Şarap üretimi ve ihracatıyla gelişip ekonomisinin temeli buna dayandığından amphora yapımı da ilerlemiştir. Agorası da, *Knidos*'un bu zenginliğini yansıtmaktadır.[140] Doğu Akdeniz tüketim merkezlerinin yanı sıra ticari faaliyetlerini özellikle kuzeydeki merkezlere yöneltmiş ve Hellenistik dönemde bu bölgedeki pazarlarda yer edinmiştir. Arkaik dönemden M.S.VII.yy.'a dek süren amphora üretimi Reşadiye keramik atölyeleri kazılarında ve yüzey araştırmalarında açıkça görülmektedir. Hızırşah köyü çevresindeki kazılarda ele geçen fırın kalıntıları, amphora üretim artıkları, *Knidos*'un amphora ve şarap üretiminin boyutlarını aydınlatmaktadır.[141] M.Ö.IV-III.yy.'lar itibarıyla amphoralarında mühür kullanmaya başlayan üreticilerin seçtiği üzüm salkımı motifi, bunların şarap taşımacılığında kullanıldığını kanıtlamaktadır. *Knidos,* dış ticarete yönelik şarap üretimi gerçekleştiren merkezler ve Anadolu kentleri arasında hiç

140 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.,** s.25.

141 Gonca Cankardaş Ş., *"*Amphora Üretim Merkezleri Işığı Altında Hellenistik Dönemde Anadolu'da Şarap Üretiminin İzleri*",* **Antikçağ'da Anadolu'da Zeytin ve Şarap Üretimi Sempozyum Bildirileri** (Mersin 2008), İstanbul, Ege yayınları, 2008, s.127.

şüphesiz şaraptan büyük gelir elde etmiştir. İhraç ettiği bir tür özel şarap ta mevcuttu. Helenistik dönemde en büyük rakibi, ucuz şarap üreten ve satan *Rodos* olmuştur.[142] *Kıbrıs, Rodos, Kos, Halikarnassos, Girit* ve *İskenderiye* ile *Knidos* arasında bir deniz trafiğinin, mal alışverişinin varlığını belgeleyen, arkeolojik buluntular, yazıtlar, eserler mevcuttur.[143] M.Ö.IV.yy.'dan I.yy.'a kadar amphora üretimi, şarap üretimine paralel olarak sürekli yükselmiştir. Strabon'un kalitesini övdüğü kent, aynı zamanda tıbbi amaçlı şarap üretmiştir. Kentin 1/3'ünün bağlara ayrıldığı teraslardan, *Knidos* ekonomisine yılda 1.600.000 lt. şarap kazandırıldığı tahmin edilmektedir. Sikkelerinde üzüm salkımlarının bulunduğu kentin şarabı, çok geniş bir coğrafyada satılıp tüketiliyordu. Bu ticaretin, Helenistik dönemde, diğer üretici kentlere göre daha uzun sürdüğü anlaşılmaktadır.[144] *Knidos* şarabının dış pazarlardaki değeri ve onların talepleri, kentin tarımdaki uzmanlaşması, halkı bağcılığa yönlendirmiş, şarap üretimi hızla ve büyük ölçüde gelişmiştir. Bu durum işgücünde artışı beraberinde getirmiştir. %0,2 normal nüfus artışı dışında şarap üretimindeki işgücü artışını karşılamak için kente dışarıdan getirtilen köleler ve ticaret için çok uygun bir ortam olması nedeniyle gelip yerleşen, iş kuran yabancılarla büyüme ve nüfus hızla artıyor ve buna bağlı olarak dışalım kaynaklı tahıl ihtiyacı büyüyordu. Bu durum, ekonomik dengesizlik, dış borç, bütçe açığı oluşturuyordu. Bu ekonomik sıkıntı ve açık, ünlü *Knidos* şarabı sayesinde kapatılarak kente giderek gelişen bir zenginlik getirdi. Yeni bağlık ve zeytinlik alanların açılması, M.Ö.IV.yy.'dan sonra hızla gelişti. Yarımadanın batısındaki tüm yamaçları kaplayan ve günümüzde halen görülebilen yapay teraslar ne denli yoğun bir insan gücü gerektirdiğini göstermektedir.[145] Teraslar haline getirilmiş bu antik tarım alanları hava fotoğraflarıyla, 3689 hektar olarak hesaplanmıştır. O çağın yöntem ve tekniklerine göre, bunun 1031 hektarı bağcılığa dayalıydı, buradan toplam 1.604.000 lt. şarap üretilebiliyordu. Antikçağ'da piyasa değeri olarak şarap ve tahıl oranı 5/29 olduğuna göre 1031 x 40=40.124 hektarlık tahıl üretimine eşdeğer bir şarap üretimi yani dışsatımı

142 Gonca Cankardaş,Ş., **a.g.e.**, s.127.

143 Oktay Sönmez, **a.g..e.,** s.40.

144 Ersin Doğer, **a.g.e.**,s.178.

145 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.275.

gerçekleştiriyordu.[146] Bu dışsatımla kazanılan gelirle 20.000 kişilik ek nüfusu doyuracak 3200-3500 ton buğday dışalımı yapılabiliyordu. Hellenistik dönemden önce şarapçılıkta uzmanlaşmış bulunan *Knidos*'lular, önceleri 18.000 olan nüfusu barındıracak bir tarımdan, bağcılığın ekonomilerine girmesiyle 38.000 kişilik bir demografik büyümeyi gerçekleştirmişlerdir.[147] Yarımadanın 45.900 hektarlık yüzölçümünün %20'si tarıma elverişli topraklardan oluşmaktadır. Buna göre, Antikçağ koşullarında kentin 2900-3400 ton arasında tahmin edilen bir tahıl üretimi potansiyeli vardı. Buna dayanarak, kişi başı 235 kg. olan bir tahıl tüketimi hesaplanmaktadır. Bu potansiyel, M.Ö.IV.yy. öncesinde kapalı bir ekonomi içinde olan *Knidos*'luların nüfusunu tahminde de esas alınabilmektedir. Tahıl için özellikle ayrılan topraklar dışındaki alanlarda önceleri iç tüketimi karşılamak amacıyla meyve, sebze, zeytincilik, özellikle de bağcılık yapılıyordu. Bu ürünler sınırlı olsa da, kent halkını besleyecek tahıldaki açığın kapatılması için kaynak oluşturuyordu. Zamanla ekonomik ilişkilerin değişmesi ve yarımadanın dış pazarlara açılması, nüfus ile tarımsal kaynakların bu nüfusu besleme potansiyeli arasındaki dengeyi değiştirmiştir.[148]

Doğu Akdeniz'deki siyasi dengeler ve ilişkiler ekseninde, ekonomik ve ticari faaliyetler de değişiyordu. Mısır, *Knidos* şarabının M.Ö.IV.yy.'dan itibaren sürekli pazarı olmuşken M.Ö.III.yy.'dan sonra Rodos'un Akdeniz'deki ticari üstünlüğü sonucu yerini Rodos şarabı almıştır. Bunun üzerine, *Knidos*'lular, çok eskiden beri ticari ilişki içinde oldukları *Atina, Korinthos, Delos, Kyme* ve *Pergamon*'a yönelmişlerdir. M.Ö.II.yy.'da, *Rodos* hegemonyasının gücünü kaybettiği, *Knidos*'un *Atina* ile ticaretinin özellikle şarap dışsatımının artarak sürdüğü bilinmektedir.[149] Şarabın ticaretteki rolü sonucunda, Arkaik dönemden M.S.VII. yy.'a kadar, nerdeyse sürekli olarak amphora üreten *Knidos* atölyeleri, gerek yoğun üretimleri gerek 1000 yılı aşan devamlılığıyla, Batı Anadolu'nun en büyük amphora üretim merkezi olmuştur. Akdeniz'in her yerinde dolaşan *Knidos* şarabının tadını bilen Herodotos ve Strabon gibi tarihçi, coğrafyacı gezginler, hakkında mideyi şişirmez, zarar vermez ve

146 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.276.

147 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.276.

148 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.275.

149 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.277,278.

şifalıdır, bütün Akdeniz ülkelerinde ilaç olarak kullanılır, gemilerle Mısır'a gönderilirdi diye yazıyorlardı.[150] M.Ö.IV.yy.'ın başında tarımsal üstünlüğü sayesinde ekonomisinde belirgin bir canlılık oluşmuş, zeytinyağı ve şarap üretiminin çok arttığı görülmüştür.[151] M.Ö.III-I.yy.'lar arasında Akdeniz piyasasında iyice yaygınlaşıp yerleşmiştir. M.Ö.240-220 arasında kulplarında imalatçı adı, tarihi ve etnik kökeni belirleyen *Knidion* isimli amphoralar piyasada görülüyordu.[152] Helenistik dönemde *Knidos*'un şarap ihracatında Akdeniz'in neredeyse yarısında söz sahibi olarak denizaşırı pazarlarda hâkimiyet kurması, *Delos* adasının serbest liman haline getirilmesiyle ilişkilidir.[153] *Knidos* amphoralarının kapasiteleri 27-40 lt. olarak belirlenmiş, M.Ö.86'da azalan talep doğrultusunda kapasiteleri düşmüş, üretimi azalmıştır. M.Ö.I. yy.'ın sonunda tarihsel olaylara rağmen *Knidos* üretimine devam etmiştir. M.S.VII.yy.'da sona eren üretimin yoğunlaştığı M.Ö.III.yy.'ın başından itibaren sistemli olarak mühürlenen kulplarda, sikkelerinde görülen pruva simgeleri, bazı isimler ve kısaltmalar ilk mühür örneklerindendir. Yüzyıllar içinde mühürlerde kerykerion, kalp, gemi çıpası, pruvası, kürek gibi simgeler yeralmıştır. M.Ö.III.yy.'dan M.Ö.I. yy.'ın sonlarına kadar, yönetici ve üretici isimleri, atölye simgeleri ve *Knidos* ethnikonunun olduğu mühürler sıklıkla kullanılmıştır.[154] Bu nedenle, en kolay tanınan tiplerdir. *Knidos* gibi ekonomik temeli şarap olan kentler, denetleme mekanizmalarına ağırlık vererek, kulplarını mühürleme sistemlerini, dönemin gereksinimlerine göre şekillendirmiş ve ihtiyaçlara göre değiştirmiştir. Böylece, mühürleme, liman giriş-çıkışlarında gümrük kontrolünü kolaylaştırmakta, vergilendirmede ve her türlü ticari değerlendirmede standart birim elde edilmesini sağlamaktaydı.[155] M.Ö.IV.yy.'ın sonundan itibaren ticaret yollarının açılmasıyla Akdeniz'de artan ekonomik canlılık, *Knidos*'u etkileyerek üretimlerinde artışa neden olmuştur. Bu tarihten itibaren, tüm Akdeniz kentlerinde dolaşan *Knidos* amphoralarının mühürlerinde, gemi pruvası yer alıyordu. Bu, *Knidos* şarabı anlamına

150 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.281.

151 İlhan Kayan, **a.g.e.**, s.63,64.

152 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.277

153 Kaan Şenol, **a.g.e.**, s.34,35.

154 Kaan Şenol, **a. g. e,** s.36.

155 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.279.

geliyordu.[156] Plinius'un **Naturalis Historia'**da bahsettiği gibi, *Knidos* ve *Rodos* şarapları, katılan deniz suyu nedeniyle ucuz şaraplar arasındaydı ve ucuz şarap pazarında edindiği yere paralel olarak amphoraları, Akdeniz pazarında önemli ölçüde yer edinmiştir. Özellikle, *Atina, Delos* ve Mısır'da *Knidos* mühürlü amphoralara çok sık rastlanması kentin ihracat yoğunluğunu göstermektedir. *Atina'*da bulunan 40.000 mühürlü amphora kulbunun % 65'ini, *Delos*'ta bulunan kulplardan % 61'ini, *Knidos* amphoraları oluşturmaktadır.[157] Erken Helenistik dönemde görülen şarap ihtiyacına paralel olarak, üretimin büyük kısmına sahip kentin, Akdeniz ve Ege'deki merkezler başta bütün önemli merkezlerin şarap ihtiyacını büyük ölçüde karşıladığı bilinmektedir. *Knidos* şarap ihracatının en çok yapıldığı *Atina* ve *Delos*'tan başka özellikle M.Ö.II.ve I. yy.'larda, *Histria, Tomis* ve *Callatis* ve Batı Karadeniz merkezlerine yoğun bir ihracat yapılmıştır.[158]

M.Ö.VII.yy.'dan itibaren, sürekli bir ekonomik gelişme ve yoğun bir ticaretin içinde olan, M.Ö.IV.yy.'da her bakımdan en parlak ve zengin sürecini yaşayan kent, İtalya'nın batısında ve Adriyatik'te kolonileşmiş, *Naukratis*'in kuruluşuna katılmıştır.[159] Özellikle M.Ö.V. ve IV. yy.'larda, hızla gelişmiş, Akdeniz'in en ünlü limanı olmuştur.[160] Bununla beraber, *Knidos*, bembeyaz ünlü mermerleriyle bir mermer ocağı olarak kullanılmış, heykeltıraşlığın en ünlü eserlerinden biri olan *Knidos Aphrodite*'si burada üretilmiştir. Florasındaki çeşitlilik, Antikçağ'ın ünlü *Knidos* Tıp Okulu'nun kurulmasına ve doğa kaynaklı farmakolojinin ilk çalışmalarına imkân sağlamıştır. Daha sonra bunlar gelişerek, tıp ve eczacılık bilimine dönüşmüş, günümüz farmakolojisinin temellerini oluşturmuştur. Tıp ve eczacılığın bilgiler sistematiği ve okulu olarak gelişen Batı Anadolu kıyıları, İonia, Karia ve Ege adaları'dır. Bu konudaki tüm kaynaklarda *Knidos* ve *Kos* Tıp Okulları bilim tarihine adını yazdırmıştır. Tıp literatürünün tarihinde, M.Ö.400'ler ve sonrasında bu bilim merkezlerinde yetişen doktorlar, antikçağın yaşadığı birçok sağlık felaketinde, kolera ve veba gibi salgınlarda önemli rol almışlardır. Strabon,

156 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.277.

157 Kaan Şenol, **a.g.e.**, s.37.

158 Kaan Şenol, **a.g.e.**, s.38.

159 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.43.

160 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.40.

Historika Hypomnemata adlı eserinde, *Knidos*'tan şarabı ve limanıyla sözederken, Pers kralı Artaxexes'in ölümcül yarasını iyileştiren ve uzun yıllar özel doktorluğunu yapan Ktesias adlı ünlü bir doktordan bahseder.[161] *Knidos*'ta, ünlü tıp adamı Euryphon yaşamıştır.[162] Bu doktorların becerileri, bilgileri, deneyimleri, ustadan çırağa aktarılarak ilerliyordu. Anatomi, patoloji, dermatoloji, epidemoloji, cerrahi müdaheleler tıbbın temel bölümleri doğrudan o dönemde oluşturulmuş olup, jinekoloji, prematüre doğum ve kısırlık üzerinde yoğun çalışılmıştır. *Knidos* Tıp Okulu özellikle ünlü bir şifa yurduydu; Akdeniz'in en uzak yerlerinden, Mısır, Arap Yarımadası, İran ve Anadolu'nun her yerinden hastalar buraya gelir, şifa arardı. Antik kaynaklar, özellikle ruhsal hastalıklar, depresyon, epilepsi vakalarının iyileştirildiği inancının yaygın olduğunu göstermektedir.[163] Kentin gelişmesinde son derece önemli bir rol oynayan antikçağın tıp ve eczacılığı, bu ününü, yarımadasının binlerce bitki ve çiçeğine borçludur. Doktorlar burada yörenin bitkilerinden hazırladıkları çeşit çeşit ilaçları uygulayıp, beraberinde en kalitelisi, lezzetlisi ve birçok türüyle *Knidos*'ta üretilen balı da birçok ilacın bileşimine katıyorlardı.[164] M.Ö.III.yy.'da Mısır'a kadar gönderilen Karia balı ve arıcılığın bölgede önemli bir yeri vardı.[165]

Knidoslular'ın denizi, hem canlı bir ticaret arenası, hem de kullanmasını bilene en çabuk ve ucuz bir yol olarak gördükleri apaçıktır ki, kent ile Karadeniz'deki Hellen yerleşimleri ve kent devletleri arasındaki yoğun ilişkiler kesin olarak saptanmıştır. Bu nedenle, Çanakkale ve İstanbul Boğazları *Knidos*'lu tüccar gemiciler için en işlek suyolu haline gelmiş ve *Knidos* şarabı Pontos kıyılarına ulaşarak kalitesiyle sürekli aranır olmuştur. *Knidos*'lulardan öğrendikleri şarap üretimini geliştiren Trabzonlular, M.Ö.IV.yy.'da kendilerinden söz ettirmeye başlamış, Hristiyanlığın yayılmasından sonra, *Knidos* yıkılırken bile, Bizans saraylarının şarap talebini Trabzon yerine getirmiştir.[166]

---

161 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.245,247.

162 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.241,242.

163 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.246.

164 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.254.

165 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.131.

166 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.280.

Kuzeyde, Büyük Menderes vadisi boyunca uzanan büyük doğu-batı doğrultulu yol dışında, ana yollardan uzak olan bölgede özellikle deniz ticareti önemli bir rol oynamıştır. Datça yarımadasında, nüfus, geçimlerini büyük çapta denizden elde ediyordu. Son yıllarda, bu bölgelerde ele geçen, çeşitli dönemlere ait batıklar, taşıdıkları yüklerle birlikte bu ticaretin en önemli ve belirgin tanıklarıdır.[167] Yarımadanın Akdeniz'den Ege'ye ve Karadeniz'e dek uzanan konumu, korsanları da cezbetmiştir. Sürekli yaşanan korsan saldırı nedeniyle kent zamanla gücünü kaybetmiştir.[168] M.Ö. IV. yy.'dan M.S. VI.-VII.yy.'lara kadar kullanılan limanlar, zamanla önemini kaybedince kent te eski gücünü kaybetmiştir. Hıristiyanlıkla beraber ekonomik ve askeri dengelerin değiştiği dönemde, Anadolu'da yeni güçler egemen olmuş, kentin eski stratejik ve mali önemi kaybolmuş, teraslardan o hayat dolu limana inen mermer merdivenli caddelerdeki fenerler sönmüş, bağlar bakımsızlıktan yok olmuş ve şarap üretimi son bulmuştur. Amphora fırınları kapatılmış, antik dünyanın en güzel ve önemli ticaret, finans, kültür ve sanat merkezi doğal afetlerle yok olmuştur. M.S. XII. yy.'a kadar Bizans döneminde bir piskoposluk merkezi olarak varlığını sürdürse de, yağmalama devam etmiş, Hıristiyanlığın yayılmasıyla *Knidos* yıkılmış, M.S.VI. yy.'da ise tüm kimliğini kaybetmiştir. Tarihçi ve arkeologlar, M.S.VII.yy.'da, Akdeniz kıyılarının önemli liman kentlerine Araplar'ın deniz yoluyla akınlarına uğrayarak büyük ölçüde tahrip edildiklerini kaydederler. *Yeni Knidos* ta bunlar arasındadır. Ancak *Eski Knidos*'un bu akınlardan ne kadar etkilendiğine dair bir bilgi olmasa da bu nedenle tahrip olduğu kuvvetli bir görüştür.[169] *Eski Knidos*, M.S.V. yy.'da şiddetli bir depremle tahrip olmuş olabilir. Bu şekilde yerlebir olan kent, daha sonra, bölgedeki sosyal ve siyasi gelişmelerin etkisiyle tekrar eski durumuna gelememiştir. Datça Yarımadası genç tektonik hareketlerin çok etkilediği, faylarla çok parçalanmış bir yapıdadır.[170] Anadolu'daki birçok kent gibi gezginler tarafından tekrar keşfedilinceye kadar tarih

---

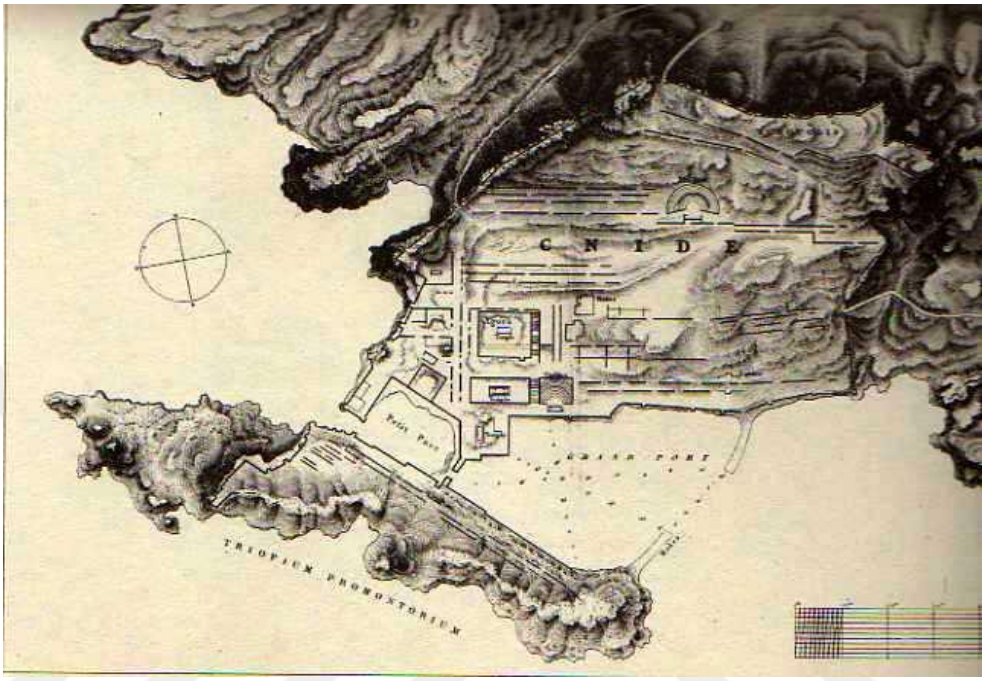
167 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.131.

168 Özlem, Sertkaya Doğan, "Datça Yarımadası'nda Yerleşmenin Tarihsel Süreci", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Dergisi** sayı:16, İstanbul, 2008, s.52.

169 İlhan Kayan, "Datça Yarımadası'nda Eski Knidos Yerleşmesini Etkileyen Doğal Çevre Özellikleri", **Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Coğrafya Dergisi** no.11**,** 1988, s.66.

170 İlhan Kayan, **a.g.e.**, s.67.

sahnesinden silinmiştir. Kenti, ilk keşfeden 1857'de kazı çalışmalarına başlayan Charles Newton'dur.[171] J.Beaufort, C.Texier gibi Batılı seyyahlar 1800'lü yıllarda kenti gezmiş, Texier eserinde kent ve limanları aşağıdaki gibi betimlemiştir.



Şekil 42: C.Texier'e göre 1811'de kentin ve limanların genel planı

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.arkeolojidünyası.com/antik kentler/knidos/31/01/2017.

Günümüzdeki kalıntıları arasında, kuzey limanından mendirek, rıhtım ve depolar ile güney limanından sapasağlam bir mendirek bulunmaktadır. Ticaret limanında günümüzde de halen tekneler dolaşmaktadır. Liman kentlerinde rastlanan genelev *Ephesos* gibi burada da ortaya çıkmıştır.

Bin yıllardır ters yöndeki iki rüzgâr arasında yaşayan ve kentin bu rüzgârlara karşı korumalı çifte limanı arasında bir yerde *Knidos,* halen, *ben antik dünyanın en önemli limanıyım, bana gelmeyen gemi gemi değildir, beni görmeyen gemici gemici değildir* der gibi, bugün ayağa kaldırılan stoa sütunları, frizleriyle tanrılar denizinin mavisini selamlamaktadır.[172]

171 John Freely, **a.g.e,** s.218.

172 Oktay Sönmez, **a.g.e.**, s.357.





Fotoğraf 32-33: Günümüzde Ticaret Limanı ve mendireği

Kaynak: Tarafımdan çekilmişlerdir.





Fotoğraf 34-35: Büyük (Ticari) liman ve Askeri limanın kalıntıları

Kaynak:Tarafımdan çekilmişlerdir.

d. Smyrna (İzmir) Limanı

Günümüzde, antik kentin ilk kuruluş yeri İzmir Körfezi'nin kuzeydoğu ucunda yer alır. M.Ö.III. binyıla tarihlenen *Palaia Smyrna* (Eski İzmir), çift limanlı bir yarımada görünümündedir. M.Ö.1000 yıllarındaki ilk Aiol yerleşmesinden sonra İon etkisine girerek Panionion Birliği'ne üye olmuştur.[173] M.Ö.VII.yy.'ın sonunda, körfezin kuzeydoğusunda, Bayraklı tepesi üzerinde, etrafı surlarla çevrili, ızgara planlı bir kentti.[174] Kentin kurulduğu alan, yaklaşık 500 mt. uzunluğunda ve 100 mt. genişliğinde bir yarımada olduğundan, bu konumu, ona deniz ulaşımı açısından büyük bir kolaylık sağlıyordu. Zaman içinde İzmir Körfezi'ne akan çayların getirdiği molozlar, körfezin doğusunu ve güneyini, yaklaşık, 2-3 km. kadar doldurdu. Bu süreçte, M.Ö.IV.yy.'ın sonunda, Bayraklı tepesi terk edilerek, yeni İzmir kenti, Kadife kale *(Pagos Dağı)* deniz kıyısı arasındaki alanda kurulmuştur.[175]

---

173 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.88.

174 Aşkıdil Akarca, **Şehir ve Savunması**, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1972, s.31.

175 Sevgi Aktüre, **Anadolu'da Bronz Çağı Kentleri**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s.76.



Şekil 43: Günümüzde İzmir kenti ve lokasyonu.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.googlemap.com'dan yararlanılarak düzenlenmiştir.21/2/2017.

İzmir'in kuruluş söylencelerden birine göre, ilk kurucuları Amazonlar'dır. Diğerine göre, Phrigya kralı Tantalos'a ait olduğu iddia edilen bir mezarın varolması nedeniyle Tantalos'a ithaf edilir. Diğer bir söylenceye göre, kentin kurucuları, Lelegler'dir. Ama bunların hiçbirisi, arkeolojik kazıların yapıldığı Bayraklı'dan elde edilen verilerle kanıtlanmamıştır. Pausanias ve diğer antik yazarlar, kentin kuruluşunu Büyük İskender'e atfeder.[176] İzmir'in kuruluşu hakkındaki bilgileri, tarihsel kayıtlar ve arkeolojik veriler oluşturmaktadır. Kentin ilk kuruluş yeri olan Bayraklı'da kazı çalışmaları, Ankara Ünv. adına Ord. Prof. Dr. Ekrem Akurgal ve Prof. Dr. James Cook tarafından 1948-1951'de yapılmıştır. Bu kazılarda elde edilen bulgular, *Smyrna*'nın özgün merkezinin kent merkezinden 3 km. uzakta ve körfezin kuzeydoğusunda bulunan Bayraklı'da olduğunu, bu yerleşimin, M.Ö.3000 yıllarına dayandığını göstermektedir.[177] Yapılan araştırmalara göre, *Smyrna,* bir Aiol kentidir. Kurulduğu yarımadanın, Aiolis ve İonia bölgelerinin sınırında konumlanması, *Palaia*

176 John Freely, **a.g.e.**, s.50.

177 John Freely, **a.g.e.**, s.49

Smyrna'nın geleceğinde önemli rol oynamıştır; çünkü İonia'lıların konumunun avantajlarından dolayı, ticari faaliyetlerini İzmir körfezi'nin *(Hermios Kolpos)* son noktasına kadar ulaştırmak istemesi kenti ele geçirmelerini sağlamıştı. Bu gelişmelerle beraber, 12 İon kenti kurdukları güçlü birlikle ticaret ağını Ege kıyılarına taşımış, artan faaliyetlerle zenginleşmiş, güçlenmiş ve canlı bir ticari ortam yaratılmıştı. *Smyrna*'yı ele geçirenlerin daha çok *Kolophon*'lular olduğu sanılmaktadır. M.Ö.700'lerde, *Kolophon*'da halkın bir bölümü, kentlerini terk ederek *Smyrna*'ya sığınır, yerlileri kentten sürerler. Herodotos'a göre, böylece *Smyrna*, bir İon kenti haline gelir. Bu durumun asıl nedeni, İonia kentleri birlik sayesinde güçlenip ticari açıdan önemli bir konumda bulunan *Smyrna*'yı kontrolleri altına almak istemeleridir. M.Ö.650-545 yıllarında İon uygarlığı en parlak dönemini yaşayarak kurdukları ticaret kolonileri aracılığıyla çok zenginleşmişlerdir. Bu gelişmeden faydalanan *Smyrna* da tarımla yetinmeyip Akdeniz ticaretine katılmıştır, bu durum hızla kentin sosyal ve fiziksel yapısına yansımıştır.[178] Kentin zenginliği ve gelişmişliği karşısında Lydia'lılar M.Ö. 610-600'da kenti ve Ionia'yı ele geçirmiştir. *Smyrna* kazıları, M.Ö.500'de onarılan Athena Tapınağı'yla bu durumu doğrulamaktadır.[179] *Palaia Smyrna*'nın çöküşü, Pers istilasının sonucudur; M.Ö.545'teki tahribattan sonra Bayraklı'da bir daha kent düzeninde yerleşilmemiş ancak köy büyüklüğünde ve örgütsüz bir yerleşme olarak devam etmiş böylece *Smyrna*'nın ilk evresi sona ermiştir. İki asır, Büyük İskender'in gelişine kadar kent kendi halinde yaşamıştır. Limanlarının Meles çayının taşıdığı alüvyonlarla dolması ve kentin önemini yitirmesi sonucu, B.İskender'in isteğiyle Kadifekale *(Pagos dağı)* eteklerine bugünkü yerine taşınmıştır.[180] Kente eski Smyrnalılar'ın soyundan gelenlerin toplanarak yerleştirilmesini istemiştir. Hellenistik dönemde bağımsız kalan *Smyrna* M.Ö.133'e kadar, Bergama Krallığı'na bağlı kalmış, son Bergama Kralı III. Attalos'un ölümüyle vasiyeti gereğince,[181] M.Ö.129'da Roma'nın Asya Eyaleti'ne bağlanmıştır. Roma egemenliği süresince, *Smyrna* giderek önem kazanmış

178 Ümit Çiçek, "İzmir Limanı'nın Tarihsel Gelişimi", **Ar&Ge Bülten**, İzmir Ticaret Odası, Haziran 2006, s.26.

179 John Freely, **a.g.e.**, s.50.

180 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.89.

181 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.89.

ve ticaret kenti olma özelliğini geliştirmiş, önemini hep korumuştur. Tiberius (M.Ö.14-M.S.37), Hadrianus (M.S.II.yy.), Caracalla (M.S.III.yy.) gibi İmparatorların sağladığı ayrıcalıklarla giderek gelişmiş ve büyümüştür. Pax Romana boyunca huzur ve refah içinde yaşamış, M.S.I.yy.'da bir conventus yargı bölgesi merkezi olmuştur. M.S.178'de tarihinin en kötü depremiyle yıkılmıştır.[182] Yerle bir olan kenti, büyük imar faaliyetleriyle önemli katkıda bulunan İmparator Marcus Aurelius yeniden kurmuştur. Gittikçe kullanılamaz olan *Miletos* ve *Ephesos* limanlarının aksine, büyük körfezin sağladığı elverişli olanaklar sayesinde liman önem kazanmıştır. Asia Eyaleti'nin ilk 7 kilisesinden biri burada kurulmuştur. M.S.V.yy.'da *Ephesos* Metropolitliği'ne bağlı bir piskoposluk merkeziyken M.S.VI.yy.'da metropolis konumuna yükselmiştir.[183] Roma İmparatorluğu'nun M.S.395'te ikiye ayrılmasıyla, Doğu Roma'ya bağlı olarak varlığını ve önemini sürdürmeye devam etmiştir.

Kurulan *Yeni Smyrna*'nın yerinde daha önceye ait bir yerleşimin ve Kadifekale civarında kutsal bir alanın varlığından söz edilir. Kadifekale, kentin aynı zamanda iç kalesi konumundaydı, kentin kuruluş hikâyesinde yer alır. İkinci kurulduğunda kent, Kadifekale yamaçlarından aşağıya, denize doğru uzanıyordu, burası ile küçük bir koydan oluşan doğal bir liman arasında bulunduğu için, kent deniz ticaretiyle yakından ilgiliydi. *Yeni Smyrna* aslında bu doğal limanın varettiği bir yerleşim olacak ve bunun getirdiği canlılığa göre şekillenecektir. Büyük İskender'in Kadifekale'ye inşa ettirdiği liman, kale surlarının genişletilmesiyle canlanmaya başlamıştır. *Smyrna* Antik Limanı'nın kontrolü Bergama Krallığı'ndan sonra Roma İmparatorluğu'na geçmiştir. Bu dönemde, çok daha korunaklı hale getirilmek amacıyla limanın, tam girişine *Neon Kastron* (yeni kale) inşa edilmiştir. Aşağıda, bu plan net olarak görülmektedir. Günümüzde bu kale, adını verdiği, Kemeraltı Çarşısı'nda bulunan Hisar Camisi'nin hemen yanındadır.

182 John Freely, **a.g.e.**, s.51.

183 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.89.



Şekil 44: Yeni Smyrna'nın planı.

Kaynak: Tümay Sönmez, "Smyrna Antik Limanı'ndan Günümüz Kemeraltı Çarşısı'na", (çevrimiçi) http//www.izmirdergisi.com.tr/kültür turizmi, 02/02/2017.

Körfezin batı girişinde körfez güvenliğini kontrol eden noktalardan biri Sancak burnu yarımadasında bulunan Sancak kale benzer bir işleve sahipti. Bunun gibi Çeşmealtı doğal limanı üzerinde kurulan *Klazomenai* da aynı ihtiyaçla kurulan kentlerden biridir. Burası, Ege adalarından ve karadan gelecek saldırıları önlemek açısından bir üs niteliği taşıyordu. Ayrıca antikçağda körfezin kuzeyinde, Yamanlar dağı yamaçlarında yer alan Kaletepe de kente giriş çıkışların kontrolü ve savunmanın sağlanmasında önemli bir mevki oluşturuyordu.[184]

İzmir körfezinin girişini kuzeyden denetleyen bir yer de, M.Ö.400'lerde kurulmuş olan *Leukai* (Üçtepeler) liman kenti olmuştur. Bu kentin, körfezin bu kesiminde bulunan bir ada üzerinde kurulduğu ama daha sonra Gediz deltasının genişlemesiyle kara içinde kaldığı tahmin edilmektedir. Gerek kuzeydeki *Leukai* gerekse güneydeki *Klazomenai* iç körfezi her iki kıyıdan denetleyerek İzmir'in tarihteki savunması için büyük önem taşıdığı ve kentin varlığı ile devamında rol

184 Arife Karadağ, **Kentsel Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları ile İzmir**, İzmir, Ege-Koop. Yyn. 2000, s.45.

oynadığı söylenebilir.[185] Görüldüğü gibi, İzmir Körfezi, kentsel açıdan Ege denizinden gelecek saldırılarda stratejik bir önem taşımış ve kentin deniz ticaretine katılmasına olanak sağlamıştır. Kente, ekonomik güç sağlayan asıl unsur, körfezin korunaklı bir limana, yakın çevresinin ve hinderlandının verimli topraklara sahip olmasıdır. Çeşitli tarım etkinliklerine imkân veren bu ovaların verimliliği ile elverişli iklim koşullarının bir araya gelmesi, doğal çevrenin kent gelişimine sağladığı katkıyı ve avantajları ortaya koymaktadır.

İzmir, kuzeyde Menemen ovası yoluyla alüvyal Gediz ovasına, güneyde Melez çayı vadisi aracılığıyla Küçük Menderes havzasının verimli topraklarına açılmaktadır. Sahip olduğu zengin tarım hinderlandı ile doğal ve korunaklı limanı, kentin kuruluşunda, tarih boyunca gelişimi ve devamlılığında son derece etkili olmuştur.[186] İzmir'in ilk kuruluşunda yakın çevresindeki verimli toprakların ve denizin varlığı birinci derecede rol oynamıştır. M.Ö.3000'de kent kurulduğunda, körfezin doğu ucunda yer alan küçük bir yarımada üzerinde doğal liman ve verimli kıyı ovasının varlığına bağlı olarak kurulmuştur. Gerçekten İzmir körfezi, Ege Denizi'nin karaya çok sokulmuş ve savunması mümkün olan doğal bir liman olma özelliğini taşımaktadır.[187] Bir liman kenti olması nedeniyle de her dönemde farklı toplumların kolayca ulaştığı bir yer olmuştur. *Ephesos* ve *Miletos*, antikçağda her bakımdan çok daha üstün özelliklere sahiplerken zaman içinde önemlerini kaybetmiş ve günümüzde varlıklarını sürdürememişlerdir. Oysa İzmir, üstün coğrafi konumu ve elverişli doğal çevre olanaklarının kaçınılmaz bir sonucu olarak yukarıda söz ettiğimiz özelliklerini tarih boyunca korumuş ve her çağda varlığını sürdürmeyi başarmıştır. Günümüzde, Türkiye'nin en büyük ihracat limanıdır.

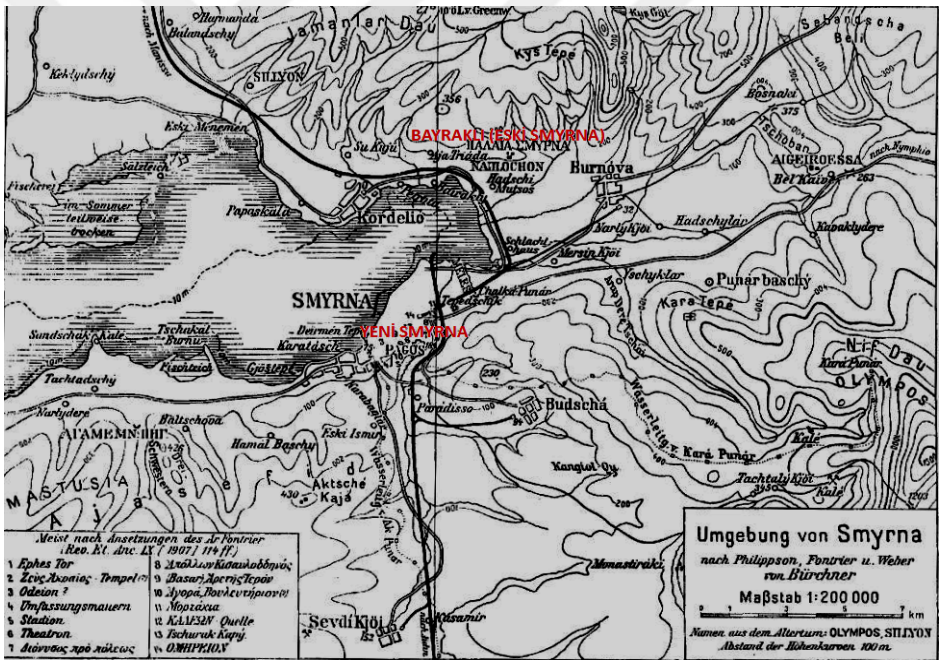
Bayraklı, yarımada üzerinde kurulmuş yerleşmelerin en güzel örneklerinden biriydi. Körfezin kuzeydoğu köşesinde yer alması, kuzeyinde sarp kayalı Yamanlar dağının yükselmesi açısından, karadan gelebilecek baskınlara karşı güvence altındaydı. Güneye bakan ön tarafı, imbata, serin deniz rüzgârına açıktı. Bu nedenle *Smyrna*, 3000 yıla yakın zaman o günkü kıyı çizgisinde varolan küçük bir yarımada

185 Arife Karadağ, **a.g.e.**, s.45.

186 Arife Karadağ, **a.g.e.**, s.1.

187 Arife Karadağ, **a.g.e.**, s.44.

üzerinde yer almış ancak M.Ö.IV.yy.'ın sonlarında oluşan büyük nüfus patlaması sonunda Kadifekale eteklerine taşınmıştır.[188] *Palaia Smyrna*'dan geriye kalan şehrin kendisidir. Bugüne kadar yapılan çalışmalarda, kentin ızgara planlı olduğu görülmüştür. Tarihi kaynaklar ışığında, İzmir'in tarihsel gelişiminde, sosyo-ekonomik etkenler de önemli rol oynamıştır. Doğal bir limana sahip olmanın beraberinde kentin hinderlandında, ulaşımı kolaylaştıran topografik avantajların olması, önemli kervan yollarının kente ulaşması ve eski çağlardan beri verimli ve geniş bir hinderlandın tarımsal ürünlerini toplayıp, iç pazarın yanı sıra özellikle uzun mesafe ticaretinin merkezi olmasını sağlamıştır. Gerek zengin doğal kaynakları gerekse tarımsal ve endüstriyel üretim ve ticaret açısından Avrupa ve adalardan gelen tüccarların ilgisini çekmiştir. Bu sayede bir ticaret merkezi rolünü de üstlenmiştir.[189]



Şekil 45: 1907 tarihli Philippson-İzmir haritası üzerinde kentin eski yerleşimleri.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.commons.wikimedia.org, 31/01/2017.

Ticareti, coğrafi avantajlarının sayesinde büyük gelişme göstermiştir. *Smyrna*'da ele geçen Fenike orijinli eserler, Kıbrıs orijinli heykel ve heykelcikler, Önasya veya Akdeniz orijinli figürinler uluslararası ticaretin yapıldığını ispatlayan

188 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.293.

189 Arife Karadağ, **a.g.e.**, s.46.

arkeolojik kanıtlardır. M.Ö.IV.yy.'da Kadifekale yamaçlarında yer alan doğal liman, kurulan yeni kentin ticaretinde yoğun olarak kullanılmaya başlamıştır.[190] Gediz (*Hermos*) ve kolları sayesinde bölge, meyve ve hububat bakımından son derece zengindir.[191] Antik yazarlar, *Smyrna*'da bağcılık yapılıp şarap üretildiğinden bahsetse de somut kanıtlar vermek güçtür. Sadece *Bergama*'da bulunan birkaç amphora mührü kentin olası bir amphora üretimi olduğunu belgelemektedir. Homeros'un ve Plinius'un sözünü ettiği Pramnios şarabı en başta gelmektedir. Strabon da, bunu tıbbi kullanımı bakımından değerli şaraplar arasında saymaktadır.[192]

Smyrna parfümeri yapımında ünlenmiştir. *Klazomenai*'da sevilen ve terbiye edilen garum *Smyrna*'dan ihraç edilir. Burada liman, silo ve agora bir saçayak görevi görürdü. Silo, kentin depolama ve dağıtım işlevini yerine getiren bir *emporium* yani dağıtım merkezi olduğunu kanıtlamaktadır. Bu üçlü oluşum kentin ileri ekonomik seviyesini göstermektedir.[193] Hadrianus'un inşa ettirdiği silo, limanın yanındaydı.[194] Kazılarda elde geçen Deniz Tanrısı Poseidon ile Tarım ve Bereket Tanrıçası Demeter'in heykelleri, *Smyrna*'nın zenginliğinin iki ana kaynağını simgeleyen önemli eserlerdir.[195] Heykellerin agoranın merkezinde olması, *Smyrna*'lıların, kara ve deniz ticaretine egemen olduklarını göstermektedir.[196]

Strabon'un ifadesiyle; kentin büyük bölümü düz arazi üzerinde liman çevresinde toplanmıştı.[197] Liman istendiği zaman kapatılabilmekteydi. Dönemin en güzel kentlerinden biri olan Kadifekale eteklerindeki *Yeni Smyrna*, Roma döneminde iki agoralı büyük bir ticaret merkeziydi. Agoralardan biri limanın yakınlarında, diğeri bugünkü Namazgâh semtindeydi. Uğradığı tüm tahribata rağmen günümüze kadar ulaşan devlet agorası, çok iyi korunmuş Roma dönemi yapısıdır. M.S. 178 depreminin ardından yapılan haliyle görülen agoranın bir kısmı da halen toprak

---

190 Ümit Çiçek, **a.g.e.**, s.26.

191 David Magie, **a.g.e.**, s.36.

192 Ersin Doğer, **Antikçağ'da Bağ ve Şarap,** İstanbul, İletişim yayınları, 2004, s.163.

193 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.31.

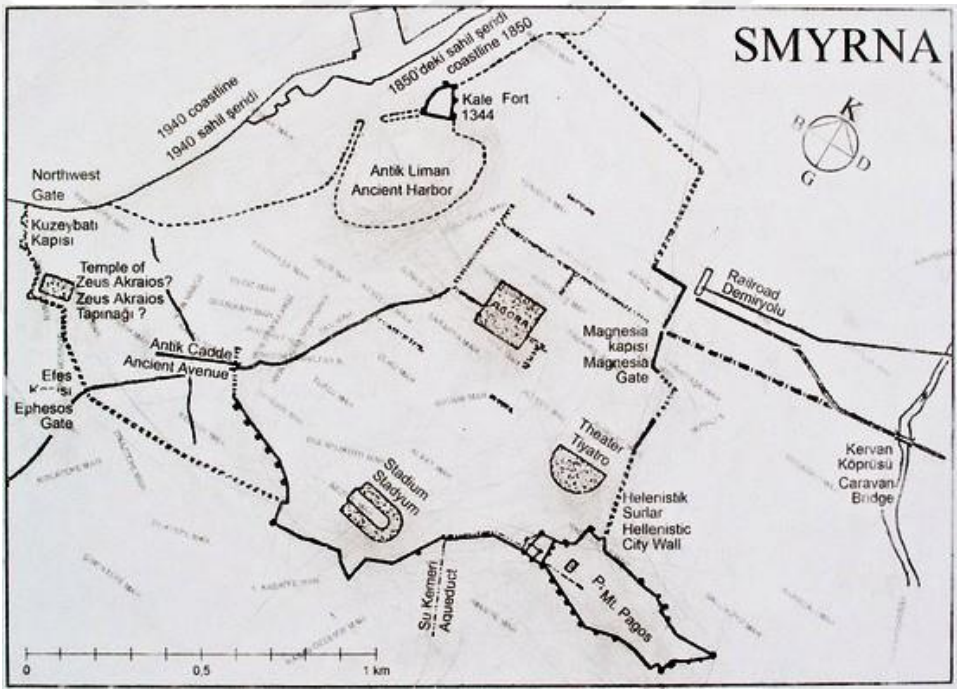
194 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.301.

195 John Freely, **a.g.e.**, s.55.

196 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.302.

197 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.301.

altındadır. Homeros'un doğduğu kente onun adını taşıyan bir gymnasion (*Homereion*) ve kentin içinden akan Meles çayının kaynağında şiirlerini düzenlediğine inanılan bir mağara bulunuyordu.[198] *Smyrna* agorası, M.Ö. IV. yy'da kentin taşındığı Kadifekale'nin kuzey yamacındadır. M.S.II.yy'a tarihlenen bu Pazaryeri yapısı, kamu yapılarıyla çevrili devlet agorasıdır.[199] Kuzey stoa plan özellikleri açısından bir bazilikadır ve kentin ticari yaşamını şekillendiren tüccar ve bankerlerin faaliyetlerinde kullanılan ve hukuk işlerinin görüldüğü bir tür adliye sarayıdır. Bazilikanın kuzey cephesinde gün ışığına çıkarılan tonozlu dükkân sıraları, Roma dönemi sonlarında devlet agorasının giderek ticari bir boyut almaya başladığını göstermektedir.



Şekil 46: Smyrna kent planı.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.convertmac.it/icon/fotos./10/05/2014.

M.Ö.VII.yy'dan itibaren Hippodamos planlı kentlerin en erken örneği olup İon Uygarlığı'nın en eski parke döşeli yolu da burada bulunmuştur.[200] Doğu-batı

198 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.89.

199 John Freely, **a.g.e.**, s.55.

200 Ekrem Akurgal, **a.g.e.,** s.298.

doğrultulu paralel caddelerden biri agoradan geçerek iki eşit bölüme ayırır, agoranın batı girişinde Marcus Aurelius'a atfedilmiş görkemli, iki gözlü kapı bulunduğu düşünülmektedir.[201] Aristeides, bu iki ana caddeyle kentin denizden gelen esintiyle serinlediğini söyler.[202] İç limanın yakınlarında olduğu düşünülen *Smyrna*'nın ticaret agorası günümüze ulaşmamıştır.

Palaia Smyrna'nın, üzerinde kurulduğu yarımadacıkta Meles Irmağı ve Yamanlar (*Sipylos*) dağından gelen sellerin taşıdığı miller günümüzün Bornova ovasını oluşturmuş ve bir tepeye dönüşmüştür. Şimdilerde Tepekule denen bu höyükte kazılar devam etmektedir ancak limanlara dair hiçbir buluntu ele geçmemiştir.[203]

Yeni Smyrna'nın ve limanının sönükleşmesi de, taşınan alüvyonlarla dolmasına bağlıdır. Ancak, İzmir Körfezi, diğer Ege grabenleri gibi bir çöküntü hendeği olsa da, onlar kadar doğuya sokulmamış olması, içinde büyük bir akarsu ve ağzında bir delta ovası gelişmemiş olduğundan çok daha olumlu jeomorfolojik koşullara sahiptir. Bu olumlu koşullar sayesinde, İzmir Körfezi, alüvyonlarla dolmamış ve hala canlı bir tarihi liman olan Bayraklı-*Smyrna*'nın gelişmesine neden olmuştur. Tarihi liman kenti çekirdeğinin, limanının hemen gerisinde yükselen Kadifekale tepesinin eteğinde bulunması da onun gelişmesini etkileyen diğer bir olumlu faktördür. Bölgenin ekonomik ve tarımsal gücü, doğu-batı ve kuzey-güney yönlü yolların kesişme noktası üzerinde bulunması gibi koşullar da buna eklenince, İzmir, bugün Ege kıyılarının nerdeyse tek büyük ekonomik liman kenti olmuştur. Günümüz teknolojisinin getirdiği artıların yanı sıra, jeomorfolojik koşullar nedeniyle kuruyarak etkinliğini kaybetmiş olan *Ephesos*, *Miletos*, *Priene* ve *Elaia* gibi tarihi limanların ekonomik alanlarını da kendine çekmiş olması İzmir Limanı'nın etki alanını genişletmiştir.[204]

---

201 (çevrimiçi) http// www.izmirturizm.gov.tr/ 10/05/2014.

202 Ekrem Akurgal, **a.g.e**, s.301

203 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.293.

204 Oğuz Erol, **a.g.e.**, s.21.

Bizans döneminden günümüze kent alanını tahrip eden yangınlar ve depremlerden dolayı bir şey gelmemiştir. Ancak asıl neden, yeni yapılanmalar olmaması ve Hıristiyanlığın resmi din olarak kabul edilmesiyle pagan dönem eserlerinin aykırılık oluşturmasıdır.

İzmir Körfezi'nin dolma süreci günümüzde de devam etmektedir. 1980'lerde körfezin güneyinden geçen yeni sahil yolu, bu doğal süreci insan eliyle hızlandıran önemli bir etkendir. Kurulduğu Antikçağ'dan günümüze değin İzmir, önemini zaman zaman kaybetmiş görünse de, aslında hep korumuştur. Kurulduğu günden beri bulunduğu coğrafi konum ve doğal çevre unsurlarının sunduğu imkânlar, kentin her zaman bir ticaret merkezi olmasını sağlamıştır. Diğer bir ifadeyle, antikçağda birçok açıdan çok daha üstün olan ama bugün eski önemini yitirmiş olan *Ephesos, Miletos* gibi antik kentlere göre, İzmir, her geçen gün büyüyerek varlılığını ve önemini devam ettiren bir liman kent olarak sürekliliğini korumaktadır.

Antik limandan günümüze gelen kalıntı, üzerinde yerleşim olması sebebiyle bulunmamaktadır.

2. Küçük Limanlar

Anadolu'nun Ege Kıyılarında bulunan antik liman ve kentlerin çoğu, kıyı değişimleri ve doğal olaylar sebebiyle günümüzde terk edilmiştir. Bunlar, eski büyük ticaret yollarının kıyıya ulaştığı kesimlerde ve genellikle büyük deltaların denize doğru ilerleyen kumsal kıyılarının ana kayaya dokunduğu en uygun noktalarda, çoğu kez, eski lagünler ve azmaklardan yararlanacak şekilde kurulmuşlar ve limana dönüşmüşlerdir. Kurulduklarında uygun yerlerde olmalarına rağmen, alüvyonlaşma ve deniz seviyesi değişimleri nedeniyle kıyı çizgisi yer değiştirince, bu olumsuzluklarla mücadele edebilen limanlar günümüze dek gelebilmiş, edemeyenlerse uygun jeomorfolojik durumlarını koruyamadıkları için terk edilmişlerdir.[205]

---

205 Oğuz Erol, "Türkiye'de Deniz Düzeyi Yükselmesinin Geçmişte ve Gelecekteki Etkileri Bu Yönden Alınması Gerekli Önlemler", **İst.Ünv. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni,** no:9, İstanbul, 1992, s.32.

Konumuz sınırları içinde yeralan limanlar ve kentleri, dönemin ticaretinde söz sahibi olsalar da, etkinlik alanları nispeten zayıf yerel iskeleler konumunda kalmış ve etraflarında yeralan *Ephesos*, *Miletos*, *Knidos* ve *Smyrna* gibi güçlü ana limanların gölgesinde yaşamışlardır. Kendi aralarında önemli bir farkları olmadığı için bu limanları, coğrafi konumlarına göre kuzeyden güneye doğru sıralayarak Küçük Limanlar başlığı altında ele alacağız. Ege Bölgesi'nin iç kesimlerine ulaşan yollara sahip ve hinderlandı buralara doğru genişleyen kentler ticari bakımdan Edremit Körfezinin kuzeyindeki limanlara göre daha çok gelişmiştir, başka bir deyişle Çanakkale Boğazı ve çevresi stratejik açıdan önemli bir konumda olduğu için, bu kentler daha çok askeri açıdan gelişmiştir. Boğazın en dar yerinde onu denetim altında tutabilecek ve Asya-Avrupa arasında geçişin en kolay noktada kurulan *Abydos* (Nara Burnu), bu duruma en güzel örnektir[206] *Alexandreia Troas* (Dalyan) M.Ö.I.'da, yapay limanı sayesinde büyük bir refaha ulaşarak güçlü ve zengin bir ticaret merkezi olmuştur.[207] Stratejik bir noktada kurulan *Troia* (Troya) limanı, Karadeniz'e giden bütün ticari gemilerin geçmek zorunda olduğu ve uygun güney rüzgârlarını beklediği bir yerdi. *Troia*'ya bunun için para öderlerdi ve kent bundan zengin olmuştur. Bu limanlar Marmara Bölgesi'ne aittir. İnceleme alanımız ise Ege Bölgesi limanlarıdır.

Edremit Körfezi'nin kuzey ucunda yer alan ***Assos*** (Behramkale) yörenin en önemli liman kentlerinden biridir. Günümüzde, Çanakkale'ye 60 km. uzaklıkta, Ege denizi kıyısında, çok engebeli bir alanda kurulmuştur. Kuruluş yeri topografyasına göre kıyıdaki bir tepe üzerinde bulunan *Assos*, gerek denizden gelecek saldırılara karşı sarp kıyısı gerek karadan gelebilecek tehlikelere karşı önceden önlem alınabilecek bir görüş alanına sahip olması sebebiyle kuzeyindeki Tuzla çayı ile korunaklı ve güvenli bir akropol izlenimi vermektedir. Aynı zamanda Midilli ile Anadolu Yarımadası arasındaki boğaz yoluyla gelen korsan gemilerini gözetleyen liman olma özelliğini taşır. Kuzeyin soğuk rüzgârlarına karşı korunaklı bir limanı vardır. Önemli kültür ve ticaret binaları denize bakan güney yamaçta kurulmuştur. Denizden yaklaşık 238 mt. yüksekte andezit bir kayalık tepe üzerinde kurulan kentin

206 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.63.

207 Veli Sevin, **a.g.e.**,s.68.

planı, açıkça deniz ticaretine çok önem verildiğini göstermektedir. *Assos*'un kuzeyinde yer alan *Neandreia* (Çığrı) gibi kentler için kullandıkları *Kolonai* (Beşiktepe) gibi uygun limanlar vardı ancak bölgede doğal bir liman yoktu. Bu nedenle gemiler poyraza karşı Baba burnu ile iyi korunmuş olan Babakale'de barınarak, uygun havada burnu dönüp batı kıyısındaki şehirlere yük almak ya da yük boşaltmak için uğramış olmalıydılar.[208]



Şekil 47: Assos kentinin ve antik limanın lokasyonu.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.maps.google.com'dan yararlanılarak düzenlenmiştir.5/2/2017.

Yerli halkını Lelegler'in oluşturduğu kentin önceki adının Pedasos olduğu sanılmaktadır.[209] Kazılarda ele geçen buluntulara göre, ilk iskânı, Erken Tunç çağıdır. M.Ö.VI.yy'ın başında Lydialılar'ın, M.Ö.546'da, Persler'in eline geçmiştir. M.Ö.334'te Büyük İskender'e, M.Ö.188'de Bergama Krallığı'na, M.Ö.133'de Roma'ya bağlanmıştır. Zengin banker Euboulos'un *Adramytteion* körfezinden *Atarneus*'a kadar uzanan eyaleti *Assos*'tan yönettiği M.Ö.IV.'ın ortası kentin en parlak dönemi olmuştur. O dönemde, Platon'cu bir devlet kurmak amacıyla başta

208 Aşkıdil Akarca, **Neandreia**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fak. Yayınları. No: 2238, 1977, s.6.

209 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.69.

Aristoteles olmak üzere Atina'lı bilim adamları *Assos*'a davet edilmiştir. M.Ö.347-344'te *Assos*'ta bir felsefe okulunun başına geçmiştir. M.Ö.344'te, Aristoteles, meslektaşı Theophrastos'la *Lesbos*'ta, zooloji, botanik ve biyoloji alanlarında çalışmışlardır.[210] Kent, M.S. IV. ve V.yy.'larda piskoposluk merkezi olarak önemini korumuştur.

Bölgenin adını taşıyan *Troia* ovası, çok bereketli bir vadinin ağzındadır. Strabon'un da bahsettiği dağı Kazdağları *(İda)* eteklerinde kaliteli bir üzüm yetiştiriciliği yapılır ve köknar ve meşe ağaçları gemi yapımında kullanılır. Gemi yapımı için, Edremit yakınlarında *Antandros* (Altınoluk) tersanesi kurulmuştur. Bölge önemli maden yataklarına da sahiptir; *Lampsakos*'da, altın, gümüş, bakır, *İda*'nın batısında çinko çıkarılırdı. *Sigeion* kentinde bakırcılar loncasının olması ticaretin gelişmişliğini göstermektedir. İç kesimlerdeki hayvancılık, birçok kenti yün ticaretinden zenginleştirmiştir. Attika-Delos Deniz Birliği'nin ilk üyelerinden olup, lahit yapımında kullanılan bazalt, *Assos* liman kentinin ekonomisinin zenginleşmesinde etkili olmuştur.[211] Bugün *Assos* nekropolünde halen görülen çok sayıdaki dev lahit ve masif kapakları, yörenin gözenekli taşından yapılmıştır. Bu taşlar, ölen kişinin cesedinin çözülme sürecini hızlandırdıkları için çok aranıyormuş. Yaşlı Plinius'a göre; Yunanca et-yiyen, vücut-yiyen anlamına gelen "*sarkophagos"* (lahit) sözcüğü, bu *Assos* taşından gelmektedir. Bu taş ayrıca gut hastalığının tedavisinde de kullanılıyormuş ise de, Plinius nasıl kullanıldığından bahsetmemiştir.[212] Burada, Sarkophagos denen bir bazalt türünün işletilmekte olduğunu söyleyen Plinius, ayrıca, bölgenin sarı renk kuvarslarıyla tanındığını da belirtmektedir.[213] Hellepontos'un kuzeyine karadan yük taşınması için uygun bir konaklama yeri olan *Assos*'un, liman gelirleri yüksektir, bu da ekonomik durumunun oldukça iyi olduğunu göstermektedir.[214]

---

210 John Freely, **a.g.e.**, s.14

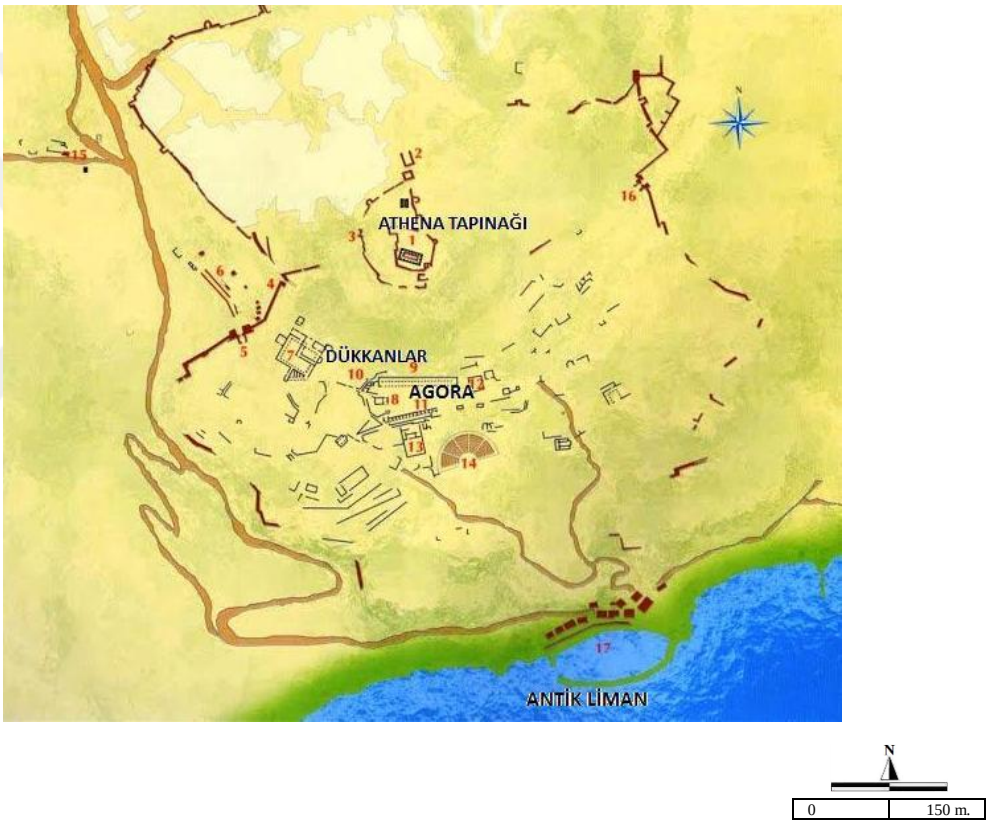
211 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.23

212 John Freely, **a.g.e.**, s.16

213. Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.24 (Plinius, **a.g.e.**,xxxvii, s.105).

214 Hülya Boyana, **a.g.e.**, s.34.

Agoranın güney stoasının üst katı denize ve agoraya açılır. Orta katta 13 dükkân ve iki stoa arasında Helenistik Dönem'de inşa edilen dükkânlar vardır. Büyük İskender dönemi agorasının güneybatısındaki sokağa bakan dükkânlar, iş hacminin büyüklüğünün kanıtıdır. Ekrem Akurgal'ın Kapalıçarşı olarak nitelendirdiği bu dükkânlarda çok iyi kalitede malların satıldığı, *Assos*'luların İran'a buğday ihraç etmesinden bellidir.[215] Veli Sevin, *Assos*'ta yetiştirilen buğdayın, Pers İmparatorluğu'na bile ihraç edilebilecek kadar bollukta[216] olduğunu söyler, bu bilgiyi Strabon da doğrulamaktadır.[217]



Şekil 48: Assos kent planı

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.arkeoloji.biz.com/assos antik kenti/12/12/2011.

Biga yarımadasının güneybatı ucundaki *Assos* kale-koy tipinde ve ana kaya üzerinde bulunduğu ve alüvyonlaşma alanlarından uzak kaldığı için etkinliğini

215 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.24

216 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.71.

217 Strabon, **a.g.e.**, xv., s.735.

bugüne kadar sürdürmüştür. Ancak, *Assos* ve Bozcaada kıyılarında, Holosen'de gözlenen denizin pozitif ve negatif değişim izleri, muhtemelen, *Assos*'un eski limanının tarihi önemini kaybetmesinde rol oynamıştır.[218] Erken tarihlerden itibaren Hıristiyanlaşmaya başlayan kent, XIV.yy.'da Osmanlı egemenliğine girmiştir. Antik liman eski hareketliliğini kaybetmiş olsa da, 80'li yıllara kadar palamut *(quercus aegilops)* sevkiyatında kullanılmış, etrafındaki yapılar da palamut ambarı işlevini görmüştür. Günümüzde ise, korunmuş olan antik liman ve etrafındaki yapılar turizmde faaliyet göstermektedir. Bugünkü haliyle kafe, restoran ve otelleriyle canlı bir turistik merkez durumundadır. Aslında önemli yollara göre sapa kalarak terk edilmiştir. Günümüzde Behramkale adlı küçük bir balıkçı limanında, *Assos* antik kentinin limanındaki dalgakırana ait taşlar halen görülebilmektedir. Aşağıdaki fotoğraflarda bugün balıkçılar tarafından kullanılmaya devam eden antik liman iskelesi ve taşları mevcuttur.





Fotoğraf 36-37: Yukarıdan *Assos* limanının görünümü ve iskelesi

Kaynak: Tarafımdan çekilmişlerdir.

Assos'un yapıları yıkılarak, duvarlarından sökülen taşlar çevre köylere götürülüp kullanılmıştır. İstanbul'da Tophane rıhtımının taşları da buradan taşınmıştır. En büyük tahribatın 1930-1970 yılları arasında yapıldığı bilinmektedir.[219]

Edremit Körfezinin iç kesiminde kıyı şeridinde ***Adramytteion*** (Edremit) yer alır; önünde ovanın kuzey kenarındaki kıyıda, (şimdiki yerine 1100 yılına doğru gelmeden önce 13 km. güneybatıda), bugünkü Burhaniye'den 4 km. uzaktaki Karataş

218 Oğuz Erol, **a.g.e.**, s.18.

219 Emrullah Güney, **Antikçağ Türkiye Kentleri**, İstanbul, Bilgili Yayın Yapım, 1999, s.47.

denen tepede halkın Eski Edremit ya da Ören dediği yerde kurulmuştur.[220] Edremit Körfezi'nin (*Adramyttenos Sinus*) doğusunda yeralan günümüz Balıkesir-Burhaniye ilçesinde konumlanan kent, kuzeyde Kazdağları, güneyde Madra Dağları ve bunların doğuda buluştukları bir topografyayla sınırlanan, iç kesimlerle bağlantısı kısıtlı bir havzadadır. Böyle bir coğrafyadaki kentin konumu, Antikçağda adalar ve bütün Ege havzasına açık deniz ticaretine elverişliliği sayesinde, çok sayıda kültür kalıntısı barındırmaktadır.



Şekil 49: Adramytteion kenti lokasyonu ve limanın yeri.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.maps.google.com'dan yararlanılarak düzenlenmiştir.10/2/2017.

XIX.yy.'da seyyah C.Texier bölgenin alüvyonlarca doldurulduğuna inanarak kenti bugünkü Edremit çevresinde aramıştır. Antik kentin yerine ilişkin ilk doğru saptama, XIX. yy.'da, Earinos'un topografya notunda bugünkü Edremit'in 12 km. güneybatısında Ören sahiline konumlandırılarak yapılmıştır. H.Kiepert, 1888'de antik kaynaklardaki topografyadan yararlanarak *Adramytteion*'un yeri olarak aynı alanı belirlemiştir.[221] Sonuç olarak, Antikçağ kentinin yeri, bugünkü Burhaniye'nin batısındaki Ören'dir.[222] En erken kazı bulguları, Ören-Bergaz Tepe'deki, Erken Tunç

220 Besim Darkot, Metin Tuncel, **Ege Bölgesi Coğrafyası**, 3.baskı, İstanbul, Coğrafya Enstitüsü Yayınları, no:99, 1995, s.32

221 (çevrimiçi) http//www.adramytteion.org / lokalizasyon, 30/05/2015.

222 Bilge Umar, **Aiolis**, İstanbul, İnkılâp Yayınları, 2002, s.146.

Çağ'a aittir. M.Ö.I.binin ilk yarısında yeniden kurulan kent, özellikle M.Ö.V.yy.'dan itibaren daha gelişmiştir. Sırasıyla, Lydialılar, Mysialılar, Persler, Büyük İskender, Bergama Krallığı ve Romalılar'ın egemenliğine giren kent, M.Ö. 395'te Arcadius döneminde Doğu Roma sınırları içinde kalmıştır.

Strabon'a göre, Lydia'lıların kurduğu kentin adını, Sardesli tarihçi Xanthos, Adramytes'in yeri anlamında Adramytes'ten aldığına dikkat çeker.[223] M.Ö. VI. yy.'da Lidya Kralı Alyattes'in oğlu Adramytos'un adına kurulduğu sanılan *Adramytteion* aynı adlı körfezin batı ucundadır. Roma döneminde Asia Eyaleti'nin en büyük conventus'una yargı bölgesine merkezlik etmiş daha sonra bir piskoposluk merkezi olmuştur.[224] Anadolu'daki gezici yargılama birimlerinden birinin bulunduğu adli bir merkez yargı odağı olarak ünlenmişti.[225] En parlak devrini yaşadığı Roma İmparatorluğu döneminde kentin ticari limanı ve deniz üssü vardır. Suyolları üzerinde dengeli su dağıtımı yapan su terazileri, maskemler ve sarnıçlar kurulmuştur. Aynı dönemde, Edremit Körfezi ve çevresi ile *Ephesos*'a kadar uzanan Troas Bölgesi, *Adramytteion*'un yönetimindedir. Kilise meclis kayıtlarında ve Plinius'ta yer alan bir listeye göre, Edremit Körfezi'nden uzakta bile olsa önemli kentlerin *Adramytteion* meclisine dâhil olması, kentin görkemini açıkça kanıtlamaktadır.

Balıkesir-Havran'dan gelen antik ticaret yolu *Adramytteion*'dan deniz yoluyla dünyaya açılırdı. Antik kaynaklarda söz edilen *Adramytteion* limanının hem konumu hem de siyasi kimliği açısından önemli bir liman olduğu bilinmektedir. Ticari ve askeri iki limanı olan kentte, gürgen ağacı tekne yapımında kullanılıyordu. Strabon'un ifadesiyle kent, Lydia'lılardan sonra Mysia'ya ait olmuştur. Mysia ismi Lydia'lıların gürgen ağacına verdiği *mysos* isminden gelmektedir. Bu durumda kentin gürgen ağacından tekne yapımında gelişmiş olması doğal bir durumdur. Kentin sikkelerinde görülen koçbaşı ve keçi gibi hayvan figürleri hayvancılık ve ticaretinin geliştiğinin ekonomide önemli bir yer tuttuğunun ispatıdır. Üzüm salkımı motifli sikkeler ise, şarap ticareti yapıldığını göstermektedir. Limanın inşa tarihine dair kesin bir veri bulunmamasına karşılık, hem antik kaynaklar hem de kazı ekibinin

223 Bilge Umar, **a.g.e.**, s.148.

224 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.51.

225 Emrullah Güney, **a.g.e.**,s.48.

sualtı çalışmalarında bulunan ithal ürünler ve edinilen bilgiler, Klasik dönemden Bizans dönemine kadar limanın işlevini sürdürdüğünü göstermektedir.

Günümüzde liman kalıntıları özellikle sular çekildiğinde kıyı boyunca bütünüyle sualtında görülebilmektedir. Liman mendireği batıya doğru 150 mt. devam ederek buradan kavisli bir dönüş yapar ve yaklaşık 100 mt. kuzeye uzanır. Birçok bloku dağılmışsa da sağlam olarak günümüze ulaşan kısmı 160x11 mt.'dir. Birbirine 8 mt. mesafede iki paralel ana duvardan oluşan mendireğin gövdesi 1.45 m genişliğindedir. Mendirek duvarları yaklaşık 1.45x0.60x0.50 mt.'lik kesme taş bloklardan oluşmaktadır.[226] Özellikle kıyıya yakın bölgede gözlenebildiği kadarıyla mendirek gövdesinin monolit olduğu anlaşılmaktadır; bunun benzer örnekleri *Soli-Pompeipolis, Kyme* ve *Side* antik limanlarında görülmektedir.



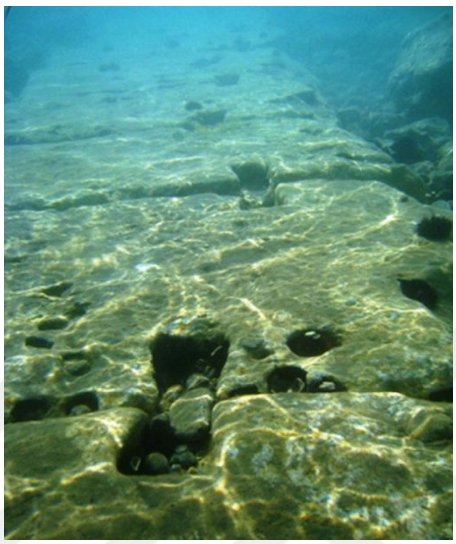
Fotoğraf 38: Deniz yüzeyinde görülen liman kalıntıları.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Günümüzde tamamıyla sualtında olan mendireğe ait ilk blok kıyıdan 15 mt. açıktadır. Bu bölümde 12 blok boyunca tek sıra halinde görülen "kırlangıç" veya "kelebek kanadı" denilen kenet yuvaları görülür. Uzunlukları 0.40 mt, en geniş uç kısımları 0.15 mt, en dar bel kısımları 0.08 mt., derinlikleri 0.06 mt.'dir. Mendireğin kuzeybatı ucunda sualtında tek sıra halinde güneybatı-kuzeydoğu yönünde 2x0.70 mt. boyutlarında 9 bloktan oluşan bir duvar sırası bulunmuştur. Özellikleri itibarıyla ana liman yapısından farklılık gösteren bu duvarın işlevi ve süresi henüz ortaya çıkarılmamıştır ancak, yine bu alanda görülen, ölçüleri değişiklik gösteren çok sayıda

226 (çevrimiçi) http//www.adramytteion.org/ kazı araştırma tarihçesi, 30/05/2015.

gri, bosajlı blok bulunmuş olması, buranın daha çok Geç Klasik ve Helenistik çağda kullanıldığını göstermektedir. Bu durum, çok erken dönemlerden itibaren farklı zamanlarda limanın farklı planlamaları olduğunu göstermiştir.[227] Aşağıdaki fotoğrafta bulunan bu kenet yuvaları ve limana ait bloklar görülmektedir.



Fotoğraf 39: Limana ait bloklar ve kenet yuvaları

Kaynak: Hüseyin Murat Özgen, "Adramytteion (Ören) Kazıları'na Başlarken", **Türk Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Haberler**, İstanbul, Biltur Basım Yayın, s:36, 2013, s.11.

Kazdağları ve Madra Dağları'nın sunduğu coğrafyada kerestecilik faaliyetleri başta olmak üzere bakır ve demir gibi madenler, gemi yapımında kente ayrıcalıklı bir yer kazandırmıştır. İğne yapraklı ormanlar bakımından zengin olan Kazdağları için Strabon kırkayak deyimini kullanır ve bu dağın eteklerindeki köknar ve meşe ağaçları gemi yapımında kullanılır. Gemi yapımı için Edremit yakınlarında *Antandros* (Altınoluk) tersanesi kurulmuştur.[228] Buradaki gemi yapımına dair önemli bir kanıt, İncil'de yer alan bilgidir; buna göre, Aziz Paulus'u, tutuklu olarak bindirildiği, Filistin'e götüren gemi bir *Adramytteion* gemisidir.[229] Kentin kazılarında çıkan eserlerin günümüzde sergilendiği Burhaniye Kuvay-ı Milliye Müzesi'nin girişinde aşağıda görüldüğü gibi bizleri bir *Adramyteion* gemi maketi

227 (çevrimiçi) http//www.adramytteion.org/ kazı araştırma tarihçesi, 30/05/2015.

228 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**,s.23.

229 Bilge Umar, **a.g.e.**, s.149

karşılamaktadır. Gemi yapımı bakımından sahip olduğu coğrafi avantaj kentin, gerek ticari gerekse stratejik bakımdan büyük önem kazanmasını sağlamıştır.



Fotoğraf 40: Adramytteion gemi maketi.

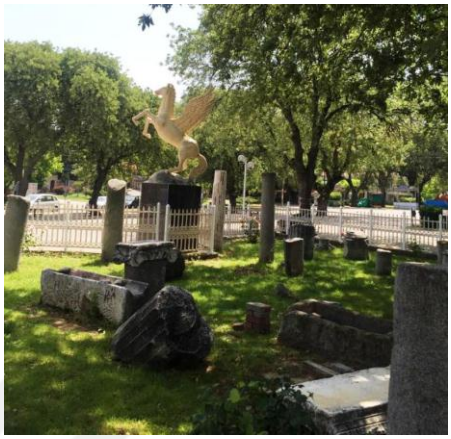
Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.

Tersanesinin ve biri askeri biri ticari olmak üzere iki limanının olması, kentin deniz ticaretinde geliştiğini göstermektedir. Bölge müzelerinde yer alan cam eserlerin büyük çoğunluğu *Adramytteion* bölgesinde bulunmuştur. Kazılarda ele geçen cam atölyeleri de, buradaki cam imalatına dikkat çeker. Birçok batık buluntularından anlaşıldığı üzere cam ticareti bu teknelerle yapılmıştır. Özellikle zeytinyağı ticaretiyle ünlenen *Adramytteion*'dan güneye doğru inen kıyı, günümüzde de olduğu gibi, zeytin ve zeytinyağı üretimiyle tanınmıştır. Sahip olduğu çok uygun coğrafi koşulları sayesinde, zeytin ve zeytinyağı üretimi ile ticareti buranın başlıca geçim kaynağını oluşturmuştur, bu durum günümüzde de devam etmektedir.

Bugün, Edremit körfezi ve güneyini izleyen kıyılar, zeytinlikleriyle muhteşem bir manzara sunmaktadır; Kazdağlarını takiben önümüze çıkan Küçükkuyu kasabası da, burada, geçmişten günümüze uzanan bu zenginliği Adatepe isimli bir Zeytin ve Zeytinyağı Müzesi'nde yaşatmaktadır. Kentin, zeytinyağı, cam ve şarap ticareti yaptığı, *Atina*'yla rekabet eden büyük bir ticari güç olduğu sikkelerinden anlaşılmaktadır. Denizler Tanrısı Poseidon'un çocuğu Pegasus

heykelinin kentte bulunması da deniz ticaretindeki gücünü kanıtlamaktadır. *Adramytteion* İskelesinden dünyaya ihraç edilen bölgenin önemli ekonomik değerlerini gösteren sikkeler, Burhaniye Müzesi'nde sergilenmektedir.





Fotoğraf 41-42: Adramytteion sikkeleri ve kazı alanındaki Pegasus heykeli

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Strabon'un ifadesiyle kent alüvyonlarla yer değiştirmiş, bugünkü yerine iç kesimlere doğru 15 km taşınmıştır. Şu anki Edremit, ilk *Adramytteion*'a göre daha içerde kalmaktadır. Doğu Roma döneminde, Pagan-Hıristiyan çatışmalarına sahne olmuş, önce deniz korsanlarının yağmalamasına maruz kalmış, sonunda Selçuklular tarafından tahrip edilmiştir. XIV.yy.'da terk edilerek yerleşim iç bölgelere kaymıştır. Bergaz Tepe mevkiinde at nalı şeklinde kıyıdan 150 mt. içeriye kadar denize doğru uzanır. Büyük bir plaja ve körfez kıyısı boyunca birçok turistik mekânlara sahip[230] Ören'de günümüzde bir liman kalıntısı görülmektedir.

230 Besim Darkot, MetinTuncel, **a.g.e.**, s.32



Fotoğraf 43: Adramytteion Antik Limanı ve Bergaz Tepe.

Kaynak: Hüseyin Murat Özgen, "Adramytteion (Ören) Kazıları'na Başlarken", **Türk Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Haberler**, İstanbul, Biltur Basım Yayın, s:36, 2013, s.5

Güneye doğru devam edildiğinde, Çanakkale-İzmir yolunun Dikili kavşağının tam karşısında ***Atarneus*** (Dikili) gelir. Midilli adası karşısında bugün Kabakum ile Dikili arasında Kaleağlı denen mevkide kurulmuştur. Şehir, taraçalar üzerinde amphiteatr şeklinde yükselmiştir ve surları vardır.(Herodotos, I,160)[231] M.Ö.VI.yy.'da, Khioslular'a verilmiştir. Burada bir süre *Assos* tiranı Hermeias hâkim olmuş, Peloponnesos savaşlarında Khioslular'a sürgün yeri olmuştur. M.Ö.III.yy.'da sikke basabilecek güce kavuşmuş, Plinius'un yaşadığı dönemde ise tümüyle boşaltılmıştı.[232] Hermias'ın dostu Aristoteles'in *Atarneu*'da kalmasıyla kent ünlenmiştir. Halk kenti terk ederken yapı taşlarını dahi sökmüş, nerdeyse yapı bırakmamıştır. B.İskender'in bölgeye gelmesiyle, Atarneuslular sahildeki ticaret limanından zeytinyağı ve şarap ticareti yapmıştır. Bilimsel araştırmaları

231 Metin Tuncel, "Bakırçay Vadisi Monografyası", 1964, İstanbul Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, s.93.

232 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.52.

gerçekleştiren Zimmerman ve ekibine göre, M.Ö.II.yy'da şehir hızla fakirleşerek gücünü kaybetmiş ve M.Ö I.yy'da tamamen terk edilmiştir. *Ephesos*'ta olduğu gibi o dönemde bölgenin hızla bataklaşarak her yeri sivrisineklerin sarması ve bulaşıcı hastalıkların artması bunun başlıca sebebi olmuştur. Bu dönemden sonra Bergama Krallığı yükselişe geçmiş ve kent, önemini, tipik bir tepe kenti olan *Bergama*'nın limanı görevini üstlenmesinden almıştır.

Mysia bölgesinin başlıca doğal zenginliği kereste ve madene dayanıyordu. *Bergama*'nın kuzeyindeki dağlardan çıkarılan bakır, Kuzeybatı Mysia ve Kazdağları'nın doğusundan çıkarılan bereketli gümüş ve kurşun madenleri ticarette önemli bir yer alıyordu. Batıdaki *Argyria* kasabası adını gümüşten *(argyrion)* alıyordu. Strabon'a göre, Lydia kralları, *Atarneus* ile *Bergama* arasındaki bölgeden altın elde etmekteydi.[233] Mitolojik efsanelere göre, Lydia krallarının zenginlikleriyle ünlü olmaları hatta Karun gibi zengin deyimi, Lydia kralı Kresus'un hikâyesi göz önüne alındığında bölgenin altın zenginliği doğrulanmaktadır. Günümüzde de, bu bölgede altın çıkarma çalışmaları planlanmaktadır.



Şekil 50: Atarneus kenti bugünkü lokasyonu.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.arkeodenemeler.blogspot.com.tr, 30/05/2015.

233 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.55.

Birçok Ege kentinde olduğu gibi, deprem bölgesinde bulunan *Atarneus* da, depremler nedeniyle tarih sahnesinden silinen kentlere örnek gösterilebilir. Yörenin depremselliği için Şevket Ahmet Birand'ın, (1940, Ankara) **Dikili Zelzelesi** adlı kitabına bakılabilir. *Atarneus* hakkında bilgimiz azdır. Burada yüzey araştırmaları devam etse de, üzerinde yoğun bir tabakalaşma olduğundan arkeolojik kalıntılara ulaşmak zor ve zaman alıcıdır.

Kuzey Batı Ege kıyılarını takiben Çanakkale-İzmir anayolu üzerinde, *Bergama*'nın güneyinde bir yarımada üzerinde yeralan küçük bir sahil kasabası ***Pitane*** (Çandarlı) kenti gelir. *Elaia* Körfezi'nin içlerine uzanan bir yarımada kıstağında, deniz kenarında Çandarlı'da kurulan Aiol Birliği'nin en kuzeydeki kentidir. M.Ö.3000'lere tarihlenen çanak-çömlek parçalarına göre, ilk yerleşim Aiol göçünden çok daha önceleri başlamıştır.[234] Homeros, **Iliada**'da, efsanevi Amazon komutanlardan biri tarafından kurulup, adını bundan aldığını söyler.[235] Yerli halkını Pelasglar'ın oluşturduğu *Pitane*'de Aiol göçü sırasında Aioller yerlileri kovabilmek için *Erythrai*'daki İonlardan yardım almışlardır. Bergama Krallığı'nın yükselişinden sonra, *Pitane* ve diğer Aiol kentleri, M.Ö.261'den itibaren Bergama Krallığı'na bağlanıp onun zenginliğinden ve parlak kültüründen yararlanmışlardır. Hellenistik dönemde, M.Ö.III.yy.'da, kentin en ünlü kişisi, *Atina*'da Platon'un Akademia'sına başkanlık yapan filozof Arkesilaos olmuştur.[236] Daha sonraları, *Ephesos*'un metropolü olan kent, Antikçağ tarihinde pek etkinlik gösterememiştir.

Bakırçay (*Kaikos*) ırmağı ağzının biraz batısındaki *Pitane,* Attika-Delos Deniz Birliği'nin ilk üyelerinden biri olup Strabon tarafından çift limanlı olarak tanımlanmıştır.[237] Biri askeri diğeri ticari faaliyetlerde kullanılan çift limanlı kent olma bakımından *Knidos*'la benzerlik gösterir.

---

234 John Freely, **a.g.e.**, s.40

235 Diodorius Sicilus, **Bibliotheke: Historike**:iii.55, çev.:H.Oldfather, London, Tarih Kitaplığı, 1953, s.5,6.

236 John Freely, **a.g.e.**, s.40.

237 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.76.



Şekil 51: Pitane'nin bugünkü lokasyonu ve limanının konumu

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.arkeodenemeler.blogspot.com, 30/05/2015.

Ticarette, Strabon ve Plinius'a göre suyun üzerinde yürüyebilecek kadar hafiflikte kiremit imal edilmekteydi. Bütün bunların yanı sıra, Mysia'nın en iyi ve en zengin ovası olarak nitelenen Bakırçay vadisi *(Kaikos)*, erken Bergama krallarının en önemli ana tahıl deposu durumundaydı.[238] *Pitane*, vergisini düzenli ödeyen ama ekonomik durumu zayıf bir kentti.

Kentin liman yapısına ait taşlar, bugün sular altında görülmektedir; Ortaçağ kalesinden çektiğimiz aşağıda yeralan fotoğraflarda kolaylıkla seçilmektedir.



Fotoğraf 44: Çandarlı antik liman kalıntıları ve bugünkü liman-plaj.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

238 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.55.

Bakırçay Deltasına yakın olması asıl faktör olarak kentin sönükleşmesini hızlandırmıştır. Ancak, deprem bölgesinde bulunduğu göz önüne alındığında, *Pitane'*nin sonunu depremlerin getirdiği de düşünülmektedir. Diğer liman kentlerinde olduğu gibi, *Pitane*'nin de Antikçağ'a ait işlenmiş yapı taşları, yeni yapılarda kullanılmak üzere yöre halkınca taşınmıştır. Ceneviz kalesinin yapımında da bunlardan kullanılmıştır.[239]

Güneye doğru yolun devamında ***Elaia*** (Zeytindağ/Kazıkbağları) gelir. Günümüzde Kazıkbağları denilen köyde, Bakırçay'ın ağzı yakınında kurulmuştur. Aiolis kıyısındaki en eski Yunan kenti olan *Elaia*'nın halkı, kenti Troia kuşatmasında Menestheus'un kurduğuna inanıyormuş. Herodotos'a göre, buraya ilk önce, Pelasglar (Yunanistan ve kuzeybatı Anadolu'da yaşayan ve Hellen olmayan bir halk) yerleşmiştir.[240] Bergama Krallığı öncesi önemsiz sayılan kentin yıldızı, *Bergama*'nın önem kazanmasıyla parlamış, Helenistik dönemde bu durum devam etmiş, Krallığ'ın son bulmasıyla tekrar önemini kaybetmiştir.[241] Bakırçay ırmağını geçtikten hemen sonra kurulan *Elaia*, M.Ö.III. ve II. yy.'larda Bergama Krallığı'nın deniz üssü ve limanı olarak kullanılmıştır.[242] Helenistik çağ ve sonrasında, Bergama'nın bir iskele mahallesi işlevi görmüştür.

239 Bilge Umar, **a.g.e.**, s.133.

240 John Freely, **a.g.e.**, s.40,41.

241 Bilge Umar, **a.g.e.**, s.121.

242 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.77.



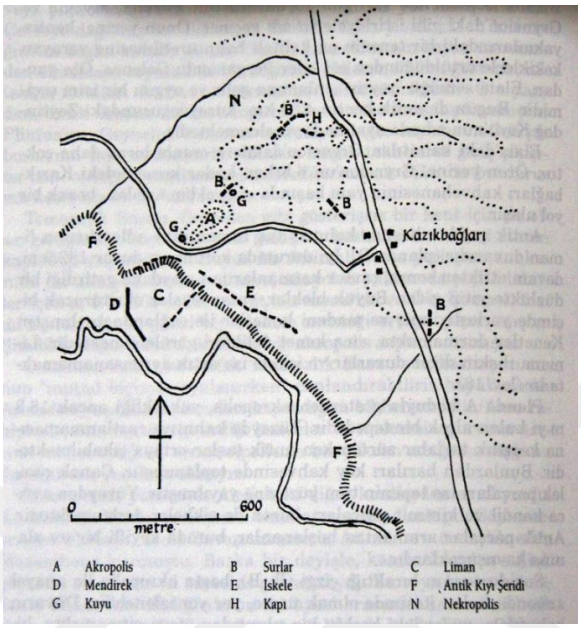
Şekil 52: Elaia kentinin bugünkü lokasyonu ve denize kıyısı.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.maps.google.com'dan yararlanılarak düzenlenmiştir.12/2/2017.

Adı Yunanca Zeytinlik demek olan kent, halen zeytincilikle geçinen, civarda da bu nedenle Zeytindağ-Zeytinbağ adlı köylerin bulunduğu tipik bir Ege yerleşim birimidir. Kuzey Aiolis kenti *Elaia'*nın isminden anlaşıldığı üzere zeytincilik diğer bölgelere göre daha çok gelişmiştir. Günümüzde de, Türkiye'de zeytinliklerin en yoğun bulunduğu bölge bu kıyı kesimidir. Bununla beraber, *Elaia'*nın kekik kaplı dağlarında enfes güzellikte bal üretilirdi.[243] Günümüzde zeytin üretimiyle geçinen bu basit köyün ticaretinde zeytinciliğin anlamlı bir yeri vardır. Sikkelerde, zeytin dallarının ve zeytinyağı kaplarının görülmesi, zeytinciliğin ticarette ne kadar önemli bir rol oynadığını göstermektedir. *Bergama*'nın altın çağında, *Elaia,* iskelesi işlevi kazanınca, yıldızı parlamıştır. Ancak bu durum krallığın son bulmasıyla tekrar kentin aleyhine dönmüştür. Delos Birliği'ne ekonomik olarak oldukça zayıf olmasına rağmen vergisini düzenli ödemiştir. Roma döneminde Roma'lıların, Asia Eyaleti'ni kurmaları sonucunda, krallık başkenti iskelesi olmaktan çıkarak önemi azalmıştır. Erken Bizans döneminde varlığını sürdürdüğü halde, Bakırçay'ın getirdiği alüvyon

243 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.80.

dolgusu, deniz seviyesinin Antikçağ'dan sonra giderek yükselmesi üzerine liman yapılarını örttüğünden kullanılamaz olmuş ve *Elaia* hızla sönükleşmiştir.[244]



Şekil 53:Elaia genel kent planı

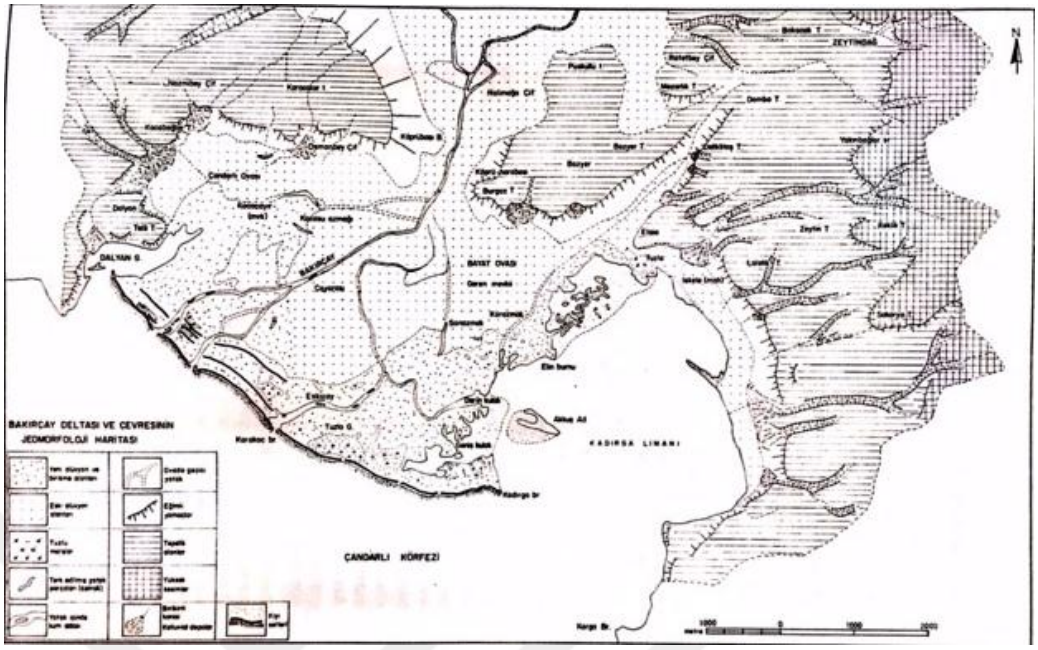
Kaynak: (çevrimiçi) http//www.arkeodenemeler.blogspot.com, 30/5/2015.

Kentin sönükleşmesi esas olarak Bakırçay deltasına çok yakın olması nedeniyle Bakırçay Irmağı'nın taşıdığı alüvyonlar sonucu limanı doldurarak içeride kalmasıyla açıklanır. Özellikle limanın alüvyonlarla dolarak denizden uzaklaşmasına bağlı olan bu durum, aşağıdaki fotoğraflarda çok açık biçimde görülmektedir. Kentin sonunu getiren alüvyonlanma dışında, depremlerin oynadığı rolü de unutmamak gerekir. Antikçağ yapılarının işlenmiş taşları diğer Batı Anadolu kıyı kentlerinde olduğu gibi, yeni yapılarda kullanılmak üzere taşınarak tükenmiştir.

Elaia limanı, M.Ö.300-150 arasında en parlak dönemini yaşamış, şimdi ise bir marş alanı haline dönüşmüştür. Denizden uzak kalması burada alüvyonlaşmanın olduğunu göstermektedir.[245]

244 Bilge Umar, **a.g.e.**, s.121.

245 Ömer Pınar, "Bakırçay Deltasının Alüvyal Jeomorfolojisi", **Ege Coğrafya Dergisi** sayı:3, İzmir, 1985, s.96.



Şekil 54: "Bakırçay Deltası Jeomorfolojisi ve *Elaia* kenti"

Kaynak:Ömer Pınar, **a.g.e.**, s.93.

Elaia antik kentinde kazı henüz yapılmamış yüzey araştırmaları gerçekleştirilmiştir. Bu nedenle görülebilen fazla kalıntı yoktur. Bugün denizden 500 mt. kadar içeride kalmış olan limanın bir kısım taşları üzerinde yürünebilir durumdadır. Aşağıdaki fotoğraflarda bu liman kalıntıları görülmektedir.





Fotoğraf 45-46: Alüvyonla dolmuş Elaia limanı ve zeytinlikleri

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.





Fotoğraf 47-48: Elaia limanının in situ kalıntıları

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.

Çandarlı *(Elaiatikos)* Körfezi'nin güney ucunu oluşturan koyun kıyısındaki Aliağa civarında, körfezin güney kolunu oluşturan kıstağı geçtikten sonra gelen Namurt köyü'nde kurulmuş olan ve Strabon'a göre; Aiol kentlerinin en büyüğü ve en iyisi, ***Kyme*** (Namurt limanı) antik kentidir.[246]



Şekil 55: Kyme'nin bugünkü lokasyonu ve limanın konumu.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.maps.google.com'dan yararlanılarak düzenlenmiştir.10/2/2017.

Kentin bölgede önemli bir konumu vardır; önemli Aiol kentleri her iki yanına sıralanmıştır.[247] Efsaneye göre, Aioller, yerli halk Pelasglar'ı egemenlikleri altına alarak *Kyme*'i kurmuşlardır.[248] *Kyme* adını, Amazon Kraliçesi Myrina'nın yardımcısı

246 John Freely, **a.g.e.**, s.43.

247 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.77.

248 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.77.

önemli şeflerinden biri olan Kyme'den almaktadır.[249] Aiol Birliği'ne bağlı *Kyme,* M.Ö.757'de Khalkis ve Eretria'yla beraber İtalya'da ilk Yunan kolonisi *Cumae*'yi, sonra, Akdeniz kıyısındaki *Side*'yi kurmuşlardır. M.Ö.512'de ve M.Ö.480'de, Pers donanmasına katkıda bulunmaya zorlanan *Kyme*, bu iki savaşa katılan tek Aiol kentiydi. Pers donanması, Salamis zaferinden sonra, M.Ö.480-479'da *Kyme* Limanında demirlemiştir.[250] M.Ö.478'de Attika-Delos Deniz Birliği'ne katılmıştır. Büyük İskender sonrasında önemini büyük ölçüde yitirmiştir. M.S.17 depreminin ardından büyük zarara uğramıştır. Hıristiyanlık döneminde *Ephesos* metropolitliğine bağlı bir piskoposluk merkezi olmuştur.[251]

Kymeliler'in, bir liman kenti olmasına rağmen, gemilerin limanlarına giriş ve çıkış yapabilmeleri için almaları gereken vergiyi önceleri almayıp ancak 300 yıl sonra akıl etmiş olmaları Antikçağ'ın alay konusu olmuş ve bu nedenle deniz kıyısında yaşadıklarını geç öğrenmiş bir halk olarak ün yapmışlardı.[252] *Kyme,* denizcilik konusunda en aktif Aiol kenti olmasına rağmen, deniz gücü olarak taşıdıkları potansiyeli kullanmayı beceremediklerini düşünen diğer Helenler'in dalga geçtiği alay konusu bir halkmış. Strabon, *Kyme*'lilerin aptallığıyla alay eden birçok hikâye anlatmıştır.[253]

M.Ö.700'lerde, *Kyme* tamamıyla tarımsal karakteri ağır basan bir kent görünümündedir.[254] Geçimini tarım ve deniz ticaretinden sağlayan liman kenti *Kyme*'nin bölgede üretilen ürünlerin taşınmasına yönelik amphora üretimi konusundaki verileri oldukça azdır. Kazılarda ele geçen bir amphora mühüründen ve bir zeytinyağı işliğinden hareketle, M.Ö.IV. yy.'da muhtemelen zeytinyağı taşımaya yönelik amphora üretildiği düşünülmektedir. Hem bu mühür hem de bazı kent sikkeleri üzerinde şarap kabı sembolünün yer alması diğer üretimin şarap olduğunu düşündürür.[255] Kent, kaliteli ve tatlı lahanalarıyla da tanınmıştı.[256] Deniz kıyısındaki

249 Diodorius Sicilus, **a.g.e.**, s.5,6.

250 John Freely, **a.g.e.**, s.43.

251 Veli Sevin, **a.g.e.**,s.78.

252 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.80.

253 John Freely, **a.g.e.**, s.44

254 Veli Sevin, **a.g.e**, s.78.

255 Gonca Cankardaş Ş., **a.g.e.**, s.131.

256 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.80.

Kyme, tarihi olayları yönlendirici bir gelişmeye katılmamış, hiçbir etkisi olmamıştır. Eski tabakalarından günümüze pek bir şey kalmamıştır.[257] Deniz kıyısındaki Antikçağ kalıntıları yapı taşlarının, yeni yapılarda hatta devlet yapılarında bile kullanılmak üzere devletin siparişiyle sökülüp taşınması yüzünden, diğer liman kentlerinde olduğu gibi, *Kyme* yapılarından günümüze çok az kalıntı ulaşmıştır. Bölge bugün aktif olarak bir sanayi bölgesi olarak çalışmakta ve özel mülkiyeti işletmelere aittir, bu, sit alanının daraltılmasıyla kazıları olumsuz etkilemektedir. Günümüzde Liman Kalıntılarından; 190 mt. uzunluğundaki mendireğin çoğu suyun altında görülmektedir. Liman, Arkaik dönemden Bizans dönemine kadar işlevine devam etmiştir. 1979'da Liman Kalıntıları arasında bulunan koşan bir atlet heykeli en önemli *Kyme* buluntusudur.[258] İzmir Arkeoloji Müzesi'nde sergilenmektedir. Bugün, Ege'de o dönemden bugüne kadar deniz, 70 cm. yükseldiği için liman kalıntıları sular altındadır.[259] Özetle limanının dalgakıranı dışında antik *Kyme'*den az sayıda kalıntı bulunmaktadır.[260] Bugün sanayi bölgesi içinde kalmış olması da kazıların yürütülmesinde ve yapıların kurtarılmasında zorluk oluşturmaktadır.



Fotoğraf 49: Kyme Limanı sualtında

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.denizhaber.com.tr/ 01/03/2016.



Fotoğraf 50: Denizde liman taşları

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.arkeolojihaber.net/ 01/03/2016.

257 Bilge Umar, **a.g.e.**, s.64,65.

258 (çevrimiçi) http// www.arkeodenemeler.blogspot.com.tr/01/03/2016.

259 Bilge Umar, **a.g.e.**, s.65,66.

260 John Freely, **a.g.e.**, s.44.



Şekil 56: Kyme kalıntıları planı.

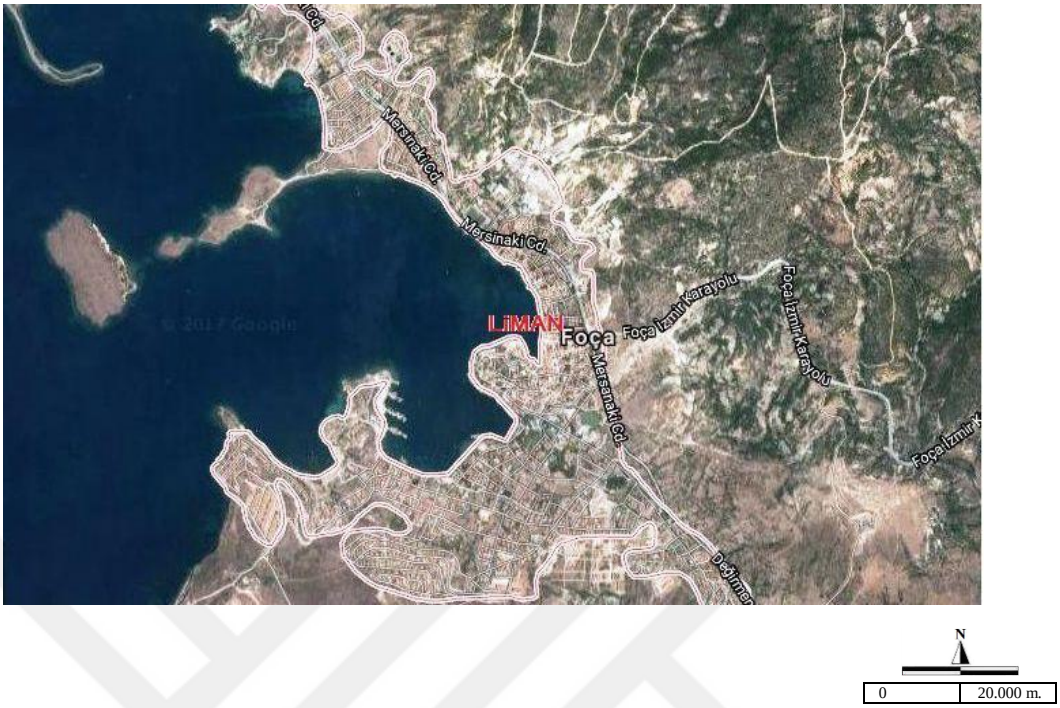
Kaynak: (çevrimiçi) http// www.arkeodenemeler.blogspot.com.tr/01-03-2016.

Ege bölgesi kentlerinin çoğunun coğrafi karakterlerini oluşturan depremsellik nedeniyle, depremler sonucu tarihten silinmenin bu kent için de söz konusu olabiliceğini burada hatırlamakta fayda vardır.

Çandarlı *(Elaiatikos)* Körfezi'nden sonra ***Phokaia*** (Foça) Limanı ve Kenti, günümüzde coğrafyacılarının Foça Tepeleri dediği, en yüksek noktasının 380 mt.'yi bulduğu, tepelik alanın batı ucunda kurulmuştu. Tarih boyunca kentin merkezi yarımada üzerindeydi. M.Ö.VII.yy'ın sonundan itibaren etrafını çevreleyen kıyı bölgesi de yerleşmeye sahne olmuştur. Körfezdeki küçük adaların fok balıklarına benzemesinden dolayı, ilk sakinleri tarafından *Phokaia* olarak adlandırılmıştır.[261] Kent, *Hermos*'un (Gediz) denize döküldüğü kıyılarda ve Aiolis içindeki *Hermios* Körfezi'nin (İzmir Körfezi) en kuzey ucunda yer alır.[262] Önünün irili ufaklı adalarla çevrili olması, korsanlara ve denizden gelecek tehlikelere karşı korunaklı bir ortam sağlaması bir Antikçağ liman kenti için önemli bir coğrafi avantaj olmuştur.

261 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.291.

262 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.87.



Şekil 57: Phokaia'nın bugünkü lokasyonu ve limanının konumu.

Kaynak: (çevrimiçi)http//www.google.maps.com'dan faydalanılarak düzenlenmiştir.7/2/2017

Phokaia, İon yerleşmelerinin en kuzeyinde yer alan ve Aiol bölgesine ait bir kentti. Antikçağ yazarlarına göre, Phokaialıların, ilk yerleşimleri, *Kyme* halkı tarafından verilen yerde olmuştur.[263] Pausanias'a göre, İonialılar, sonradan *Teos* ve *Erythrai'*dan *Phokaia*'ya yerleşmişlerdir.[264] Panionion'a üye Phokaialılar, denizcilikteki güçleri sayesinde, Karadeniz'den Batı Akdeniz'e kadar çok sayıda koloni kurmuşlardır. Kolonilerin kuruluşunda çoğu zaman sistemli hareket etmişlerdir; "*oikist*" adında bir önder, Delphoi kâhinine danışarak kentin yerini belirleyip kurar ve teşkilatlandırırdı. Genellikle elverişli bir veya iki limanı olan kent, yarımada üzerinde kurulur ve surlarla çevrilirdi. Toprakları eşit parsellere ayrılır ve göçmenler arasında paylaşılırdı. Polis niteliği taşıyan koloni kentleri yani apoikialar ana kent karşısında özgür ve bağımsızdılar, başka bir deyişle yurttaşlar aynı topluluktan sayılmazlardı. Yalnızca koloni ile ana kent arasında dini bağlar bulunan, her iki yerde de aynı tanrılara tapınılırdı. Anakentten getirilen ateşin yandığı sunaklarda bayramlarını kutlarlardı. Aynı takvimi kullanırlardı. Kent hukuku da

263 Strabon, **a.g.e.**, xiii, s.601.

264 Pausanias, **a.g.e.** vii, 3.

birbirinin benzeriydi. Başlıbaşına birer polis meydana getiren koloni kentlerinin yanında *emporion* denen ve çoğu zaman kıyılarda bulunan Pazar yerleri de vardı. Phokaialılar, Rodanos ırmağının (*Ron*) ağzında *Massalia* kolonisini (Fransa-Marsilya) kurmuşlardır. Akdeniz ile Rodanos vadisi arasında aracılık yapan bu ticaret limanı, hızla gelişerek, büyük bir zenginlik ve refaha kavuşmuş ardından Güney Fransa'daki kolonileşmenin en başta gelen merkezi olmuştur. Bu kıyılarda kurulmuş koloniler arasında *Nikaia* (Nice) en önemli ve ünlü olanıdır. Fransa'dan İspanya'ya burada *Mainake* (Malaga)'a uzanarak doğu kıyılarında birtakım Pazaryerleri kurmuşlardır. Bununla yetinmeyip "Hercules Sütunları"ndan (Cebelitarık Boğazı) geçerek Atlantik'e açılmış ve gümüş madenleriyle ünlü *Tartessos* dolaylarına kadar gelip buradaki yerli kavimlerle dostça ilişkiler kurmuşlardır. M.Ö.540'da Alalia deniz savaşında Yunanlılar'ın Persler'e yenilmesiyle, Phokaialıların çoğu Akdeniz kolonilerine göç etmişlerdir. Nüfusunun büyük kısmını kaybederek, M.Ö.VI. yy.'da, *Phokaia*'nın altın çağı sona ermiştir. Bu sebeple, M.Ö.494'da Lade deniz savaşına üç gemi gönderebilmişlerdir. Buna rağmen, deniz startejisindeki büyük ustalıklardan dolayı, bütün Hellen donanmasının komutanlığı Phokaialı Dionysos'a verilmiştir.[265] Herodotos, Phokaialılar için şunları söylemiştir: *"Uzun deniz yolculuğuna çıkan ilk Yunanlılar Phokaia'lılardır. Adriyatik, Etruria, Iberia ve Tartessos'u açanlar onlardır, yuvarlak teknelerle değil elli kürekli gemilerle giderlerdi. Tartessos'ta bu ülkenin kralı pek severdi onları,… Phokaialılar'a çok iyilikleri dokunmuştur..."*[266] Kent çift limanlıydı ve denizcilikte çok ileri gitmişti, uzun deniz yolculuğuna çıkan ilk onlar olup Adriyatik denizi, Etruria, Iberia ve Cadiz yakınındaki Tartessos'a da ilk defa onlar gitmiştir.[267] Herodotos başka bir ifadesinde şöyle demiştir: *"Phokaia'lı Dionyssos, düşmanın üç gemisini ele geçirmiş, sonra… bir an soluk almadan doğru Fenike'ye gitti, bir sürü ticaret gemisi batırdı, dünyanın malını elde etti ve oradan Sicilya'ya yelken açtı, orada üslendi ve korsanlığa başladı; yalnız Kartacalılar'a ve Etrüskler'e saldırıyor, Yunanlılar'a dokunmuyordu."*[268]

---

265 Ekrem Akurgal,. **a.g.e.**,s.290 (Herodotos, **a.g.e.** vi, 8).

266 Herodotos**, a.g.e.,** i.,163.

267 Veli Sevin,. **a.g.e.** s.88.

268 Herodotos, **a.g.e.**, vi, 17.

Phokaia, M.Ö.V.yy.'da Attika-Delos Birliği'nin üyesi olarak iki talent vergi veriyordu, ancak M.Ö.412'de ayrıldı. Helenistik dönemde Seleukoslar daha sonra Attaloslar tarafından yönetildi. Erken Hıristiyanlık döneminde *Ephesos* metropolitliğine bağlı bir piskoposluk merkezi olan kenti, M.S.1275'te burada şap çıkaran Cenevizliler bir kaleyle güçlendirerek işlerini yürüttükleri bir üs olarak kullandılar. Batı Anadolu'da Türklerin eline geçen ilk kıyı kentlerinden *Phokaia* 1455'te kesin olarak zaptedilmiştir.[269] Gediz *(Hermos)* vadisinden aşağıya ilerleyen ticaret yolu ve son derece iyi konumlanmış limanı *Phokaia'yı* büyük bir refaha kavuşturmuş, kent çok uzak yerlerde koloni kuran, düzenli vergi ödeyen, ekonomisi çok parlak iki limanlı bir kent olarak tanınmıştır.[270]

Phokaialılar, denizci, tüccar ve kolonist olmanın yanında, piyasada çok aranan altın ve gümüş karışımı elektron paraları ile ünlüydüler. Ayrıca mor renkli boyası söz edilen ürünlerindendi.[271] Erguvan renkli dokumalarıyla da tanınıyordu.[272]

Büyük yük gemileri yerine yüksek hızda 50 kürekli ve 500 yolcu taşıyan tekneleri kullanıyorlardı. Phokaialı tüccarlar, *Naukratis'*le birlikte İon ticaretinin gelişmesini sağlamışlar ve *Miletos*'la beraber *Lampsakos* ve *Amisos'*u kurmuşlardır. *Phokaia*'nın büyük kolonileri Batı Akdenizde'dir; en önemlileri arasında Güney İtalya'da *Elea* (Velia), Korsika'da *Alalia*, Fransa'da *Massalia* (Marsilya) ve Nice, İspanya'da *Emporion* (Ampurıa) gelmektedir. *Antibes* de, kolonisi *Marsilya* tarafından kurulmuştur.[273] Böylece, bazı Avrupa kentlerinin ana kenti olmuştur.

Kentin baş tanrısı Athena'ya adanan tapınağın yapımında *Phokaia* taşı kullanılmıştır; güzel beyaz bir tufa taşı *Phokaia* taşı olarak bilinir.[274] İşlemesi kolay olan *Phokaia* taşından (*Lithos Phokaikos*) üretilmiş büyük griphon ve at heykelleri, Antikçağ Helenistik heykeltraşlığına öncülük etmiştir. Bu Athena Tapınağı'nın bulunduğu yarımadanın kuzey ucunda, kayaya oyulmuş bulunan kutsal alan, antik

269 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.291.

270 Hülya Boyana, **a.g.e.**, s.44.

271 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.291.

272 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.103.

273 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.290.

274 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.291.

limanın girişinde yer alıp Liman Kutsal Alanında kentin kronolojisini gösteren farklı dönemlere ait sur duvarları görülmektedir.



Fotoğraf 51: Phokaia limanının girişinde bulunan Liman Kutsal Alanı.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

Günümüzde coğrafyacıların Foça Tepeleri adını verdiği (en yüksek yeri 380 mt.) tepelik alanının batı ucunda önü adalarla süslü bir koy kenarında kurulan Antikçağ'ın ünlü *Phokaia*'sı, döneminin büyük ticaret limanı, sonradan Milet ve İzmir'in gelişmesiyle önemini kaybetmiştir. Günümüzde kalıntılar üzerinde yerleşme olduğundan limana dair en kayda değer yapı, Liman Kutsal Alanı olan Athena Tapınağı'dır.



Şekil 58: Kent kalıntılarını gösteren plan.

Kaynak: (çevrimiçi) http// www.arkeodenemeler.blogspot.com/31/03/2016.

Kuzeyden güneye doğru ilerlediğinde büyük liman *Smyrna*'dan yaklaşık 60 km. uzaklıkta Çeşme-Ildırı Köyü'nde Karaburun Yarımadası'nda ***Erythrai*** (Ildırı) yer alır. Yunanca kırmızı ya da kırmızının bir tonu karşılığı Erythros'tan türeyen *Erythrai* adı kırmızı, kızıl şehir anlamına gelir. Kentin adı üzerine kurulduğu eflatuna çalan kırmızımsı trakit kayalıktan gelmektedir. Günümüzde de, Ildırı her mevsimde eflatun renkli zeminiyle dikkat çeker.[275] Bugünkü Karaburun Yarımadası üzerinde bir deniz köyünde kurulan kent, Panionion Birliği'ne aittir. En eski yerleşim yeri, etrafı antikçağda *Hippoi* (Atlar) diye bilinen birçok adayla çevrili ve koyun kuzey kısmını oluşturan burundadır. Bu adaların ardında, *Khios* bulunmaktadır. Kolonistler içinde Anadolu'nun güneybatısından gelen 3 yerli halk, Lykialılar, Karialılar ve Pamphylialılar varmış, Atina kralı Kodros'un oğlunun önderliğinde, İonlar da, katılmış. Diğer bir hikâyeye göre; kurucu Girit kralı Minos'un yeğeni "Kızıl" Erythros'dır ki, kent adını da ondan almaktadır.[276]



Şekil 59: Erythrai'ın bugünkü lokasyonu ve limanı

Kaynak: (çevrimiçi)http//www.google.maps.com'danfaydalanılarak düzenlenmiştir.07/02/2017.

Kalkolitik Çağ'dan beri iskân olan kent, Hellen kolonizasyonunu takiben Kodros soyundan gelen krallar tarafından yönetilmiştir. M.Ö.XVI.yy.'da Girit'ten

275 Cevdet Bayburtluoğlu, **Erythrai,** Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1975, s.12.

276 John Freely, **a.g.e.**, s.81,82.

gelen Erythros yönetimindeki göçmenlerin iskan ettiği kent, sonraları, Euboia ve Khalkidikialı Ionların yerleşmelerine sahne olmuştur.[277] M.Ö.VII.yy.'daki Lydia, M.Ö.547/546'da Pers egemenliğine girmiştir. İon şehirleri ile Karia'lılara, Kaunos'lulara ve Lykia'lılara zorla tribut ödeten Persler döneminde baskının giderek artması, ödenen tributun yükselmesi, Karadeniz kolonileriyle ticari ilişkilerin kesilmesine ve ekonomilerinin sarsılmasına neden olmuştur. İon şehirleri Persler'e karşı yeni bir birlik oluşturmuştur. Ancak M.Ö.494'de Lade'de savaşını kaybedince *Miletos* gibi birçok İon kenti tekrar Persler'in eline geçmiştir. Herodotos'un ifadesiyle *Erythrai* bu savaşa 8 gemiyle katılmıştır.[278] Büyük İskender'den sonra M.Ö.286'da Lysimakhos'un eline geçmiştir. Bergama Krallığı'nın kurulması ve Galatlar'a karşı kazandıkları zaferler sonucunda genişlemeleri, Batı Anadolu şehirlerinin istilasını engellemiştir. Krallığın, Romalılarla politik yönden birlikte hareket etmesi ve kolaylıklar tanıması sonucunda *Khios* ve *Samos*'un Romalıların donanma üssü olduğu sırada *Mytilene*, *Smyrna* ve *Erythrai* gibi kentler gemilerin barındığı yerler olmuştur. M.Ö.188'de Apameia barışı sonucunda, Roma Senatosu, *Erythrai*'a topraklarında serbest yaşama hakkı vermiştir.[279] M.Ö.133'de Batı Anadolu Roma idaresi altına girmiştir. Bundan sonra, *Erythrai* gittikçe küçülerek önemini kaybetmiştir. Bunda İmparatorluğun ilk yıllarında oluşan büyük depremler ve hasarları da etkili olmuştur. Aristeides'in belirttiğine göre, M.S.26'dan itibaren, *Smyrna, Teos, Halikarnassos* ve *Erythrai*'da sıksık depremler meydana gelmiş ve büyük zarar gören kentlere para ve yiyecek yardımı yapılmıştır. Roma dönemi boyunca, kent sikke basmaya devam etse de, pek yekûn tutmaması ve pek kaliteli olmaması artık gücünü yitirdiğini göstermektedir.[280]

M.S.III.yy.'dan sonra, gücünü, zenginliği yitiren zamanla bir köy kimliğine bürünen kentin adı, M.S.451 ve 553 yıllarındaki Konsül toplantılarında geçmiştir.

277 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.90.

278 Cevdet Bayburtluoğlu, **Erythrai,** Ankara Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1975, s.72.

279 Cevdet Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s.74,75.

280 Cevdet Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s.76.

Ephesos metropolüne bağlı piskoposluk merkezi olarak sık sık karşılaşılan *Erythrai*, sonraki konsüllüklerde temsil edilmiştir. Sonra Aydınoğullları idaresine girmiştir.[281]

Günümüzde ünlü Çeşme plajının 20 km. kuzeydoğusunda yer alan küçük Ildırı köyü, antik kent *Erythrai*'ın bir bölümünü kapsamaktadır. Kuzeybatıda Teke burnu *(Koryne)*, güneybatıda Top burnuyla *(Mesate)* sınırlanan körfez içinde, *Hippous* denen 4 adacığın hemen karşısında kurulmuştur. Çok girintili çıkıntılı olan bu yarımadanın kıyıları üzerinde, *Erythrai*'a bağlı olan korunaklı limanlar da bulunmaktaydı.[282] Bölgenin iç kesimindeki Gümüldür deresi *(Aleon)*, Yarımada'nın başlıca akarsuyu olup, kaynağı, antik kentin surlarında *Klazomenai* kapısı civarında doğar ve menderesler çizerek köyün güneyindeki koyda denize dökülmektedir.[283] *Erythrai* ve çevresinde, Yarımadanın kuzeybatısında, kuzeydoğusunda ve güneydoğusunda Paleozoik ve krateseyi delip geçen volkanik bazalt, andezit, lav, breş ve tüflerine rastlanır.[284] Nitekim modern köyün dayandığı ve antik kentin hemen üstünde kısmen eteklerinde yer aldığı 87.5 mt. yüksekliğindeki tepe ile şehrin kuzey surlarının bulunduğu ufak kayalık yükseltiler ve daha kuzeyde antikçağda taş ocağı ve değirmentaşı ocaklarının faaliyet gösterdiği yarımada şeklindeki kayalık andezit ve trakitten oluşmuştur. Bu söz konusu taşların kentin antik yapılarında çok kullanıldığı görülmektedir.

Antikçağ'ın en değerli şaraplarını üreten *Khios*'un hemen karşısında olması nedeniyle, kent şarap üretiminde biraz gölgede kalmış gibi gözükse de, bulunan bir amphora atölyesine ait üretim artıkları, M.S.II.yy.'da adayla aynı tip amphora ürettiklerini kanıtlamaktadır.[285] Antik yazarların, hem şarap hem de amphora üretiminden söz ettiği kentte yapılan kazılar ve sualtı buluntuları, burada Klasik dönemden itibaren şarap taşımak üzere amphora üretildiğini göstermektedir. Bunun bir kanıtı da mühür olarak kullanılan asma yaprağıdır. *Erythrai'*da M.Ö.V-IV. yy.'da şarap üretimini belgeleyen diğer bir örnek, kent sikkeleri üzerinde görülen üzüm

---

281 Cevdet Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s.77.

282 Veli Sevin, **a.g.e.**, s. 90,91.

283 Cevdet Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s.4.

284 Ahmet, Ardel,"Çeşme Yarımadasında Coğrafi Müşahedeler", **İst.Ünv.Coğrafya Enstitüsü Dergisi**, cilt 6, sayı 12, İstanbul, 1961, s.69-77.

285 Ersin Doğer, **Antikçağ'da Bağ ve Şarap,** İstanbul, İletişim Yayınları, 2004, s.167.

salkımı, asma yaprağından çelenktir. *Atina, İskenderiye* ve *Amphipolis* gibi birkaç merkez dışında rastlanmaması, *Erythrai*'ın daha çok yerel tüketime yönelik üretimde bulunduğunu göstermektedir.[286] Dönemin ünlü yemek ve içki uzmanı Athenaeus, **Deipnosophistai** adlı eserinde, daha erken bir bağ uzmanı olan Theophrastos'tan alıntı yaparak, kentin şarabının "yumuşak ve kokusuz" olduğunu, *Erythrai*'de "üzüm salkımlarının dolgun ve verimli büyüdüğünü" yazmıştır.[287] Plinius da, kentin amphora üretiminden bahsetmiştir. Arkaik Çağ'dan beri burada amphora üretildiğini ispatlayan en önemli veriler ise *Teos* antik kentinin batısında yer alan Tektaş Burnu açıklarındaki batıktan elde edilmiştir.[288]

Tarım ürünleri ve gelirleri yanında, Arkaik dönemden beri *Erythrai* imal ve ihraç ettiği değirmentaşlarıyla *Phokaia* gibi ünlüdür. Özellikle M.Ö.IV.yy.'dan sonra kent çevresinde üretilip *Teos*'ta imalat safhasına dönüşen ve kentin ekonomisinde bir yer tutan yünleri ve imalatı ve ihracatıyla ticari hayatta önemli olan keramikleri hakkındaki bilgileri Plinius'tan öğrenmekteyiz: "*..birçok yün çeşidi mevcuttur ve aynı kelimeler adı geçen yünleri sınıflandırmak için kullanılmakta olup birçok türü mevcuttur….Asya'da Erythrai diye isimlendirilen kızıl yün üretirler.*[289] Atheneus, kayığa benzeyen ve *Kalpion* adında bir kap türünün *Erythrai*'a has bir çömlek şekli olduğundan bahsetmektedir.[290] Üzüm ve şarap gelir kaynakları içinde yine önemli bir yere sahiptir. Üstelik Antikçağ'da bağcılar için büyük bir tehlike oluşturan asma haşerelerinin *Erythrai* çevresinde yaşamaması önemli bir şans ve kazanç oluşturmuştur. Homeros'un **Odysseia**'da "rüzgârlı" diye betimlediği *Mimas* (Karaburun), *ormanlarla kaplı, av hayvanları açısından zengin, yüksek bir dağdır*.[291] Aynı tanımı kullanan Strabon da şunları söyler;

> *"Mimas ile Erythrai arası av hayvanları ve ormanlarla doludur, Anthosmias adı verilen kokulu bir şarap yapılır, bu arada bağcılar için büyük bir tehlike oluşturan asma haşereleri Erythrai ve çevresinde yaşamaz, tarım ürünleri yanı sıra Erythrai'ın ürettiği ve*

---

286 Gonca Cankardaş Şenol, "Amphora Üretim Merkezleri Işığında Helenistik Dönemde Anadolu'da Şarap Üretiminin İzleri", **Antikçağ'da Anadolu'da, Zeytinyağı ve Şarap Üretimi**, Uluslararası Sempozyum, Mersin, 6-8 Kasım 2008, s.131.

287 Athenaeus, **Deipnosophistai**, i, 32b, iii., 112 b, çev: C.B.Gulick, ve Londra, LOEB, 1961.

288 Yusuf Sezgin, **a.g.e.**, s.251.

289 Plinius, **a.g.e.**, viii,191,47.

290 Atheneus, **Deipnosopistai**, çev: C.B.Gulick, xi, 475,59.

291 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.85

ihraç ettiği değirmentaşları Phokaia gibi üne sahiptir. Bu değirmentaşlarının çıkarıldığı yarımada ve burun, değirmen taşı ocaklarından dolayı Melaina adını taşır."[292] *"....Üzüm yiyen Ips'leri (böcekleri) mahvettiği için Mimas'da yaşayan Erythrai'lılar arasında "İpoktonos" (böcek kıran) olarak kutsanır, çünkü o ips denen bağ kurdunun kökünü kurutmuştur, söz konusu böceğin bulunmadığı tek arazi, Erythrai'lılarınkidir. Bitki küfüne (erysibe) Erythibe diyen Rhodos'luların ülkelerinde Apollon "Erythibion"denen bir tapınakları vardır."*[293]

Erythrai ürünlerine dair Atheneus'un söyledikleriyse şöyledir;

"Kokulu şarap elde etmek için Eresus'lu Phaenias şöyle der: elli testiye bir testi deniz suyu eklenerek Anthosmias elde edilir...."[294] *"Bundan sonra Tegea'nın..Pazar için yapılan buğday ekmeği de çok güzeldir. Üzümlerin dolgun olarak büyüdüğü ve meyvelerin zengin, leziz yemekleriyle dolup taşan Erythrai'ın fırınlarından gelen beyaz ekmeği de çok seveceksin."*[295]

Erythrai ticari alanda küçümsenmeyecek bir yere sahipti. Çift katlı kürekli gemiyi bulan *Erythrai'*lılar, bununla hem ticari mal taşımış hem de köle ticareti yapmışlardır. Tarıma elverişli arazisi, her türlü hava koşulunda sığınabilecek doğal limanları ve bol miktarda deniz ürünü elde edebilmesi önemli özelliklerindendir. Attika-Delos Deniz Birliği'nde vergilerin belirlenmesinde asıl kriter, liman gelirleri gibi yan gelirler ve işlenebilir arazi miktarıdır. Buna göre, *Erythrai,* İonia üyeleri arasında gerek liman vergileri ve yan gelirleri gerekse işlenebilir tarıma uygun arazileri çok olduğundan ekonomisi parlak, zengin bir İon kentidir, bu durum ödediği vergilerden anlaşılmaktadır. Ayrıca, O'na bağlı olarak vergi veren, 5 ufak yerleşim yeri vardır. Vergi listelerine göre, kentin ödediği miktarlar, M.Ö. V.yy.'da, 700 ila 1200 drahmi arasında değişmektedir.[296] M.S.III.yy.'a dek bilinen ekonomik durumu, daha sonra, siyasi durumu gibi zayıflamış ve her açıdan gerilemeye başlamıştır. Kentin ekonomisi hakkında bilgi edindiğimiz antik kaynaklardan başka kazılarla limana dair edindiğimiz bilgiler ise şöyledir: Liman ve liman yapılarına ilişkin Ruge, limanı poyrazdan korunan bir yer olması nedeniyle Gümüldür'ün denize döküldüğü yerde düşünse de, burası ancak kötü hava şartlarında kullanılan bir yer olmalıdır ve liman yapıları şehrin batısında Ildırı köyünün kullandığı kısımda bulunmalıdır. Gümüldür'ün ağzı yakınındaki koy, ancak kayıkların yanaşabileceği derinliktedir ve yükleme-boşaltma işlemleri için rıhtım inşasına yapı bakımından uygun olmayıp

---

292 Strabon, **a.g.e.**, xiv, I., 33.,43.

293 Strabon, **a.g.e.**, xiii, I., C613,64.

294 Atheneus, **a.g.e.**,i, 32 B.

295 Atheneus, **a.g.e.**, iii, 112 B.

296 Hülya Boyana, **a.g.e.**, 33.

yapılmış olsa da, kalıntısı yoktur ve şehre uzak kalmaktadır. Oysa Herakleion'un bulunduğu mevkiin deniz kıyısında su içinde rıhtım, mendirek ve iskele gibi liman kalıntılarını deniz kenarında görmek mümkündür.



Fotoğraf 52: Eryhtrai liman kalıntıları

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.





Fotoğraf 53-54: Sahilde görülen Erythrai liman taşları

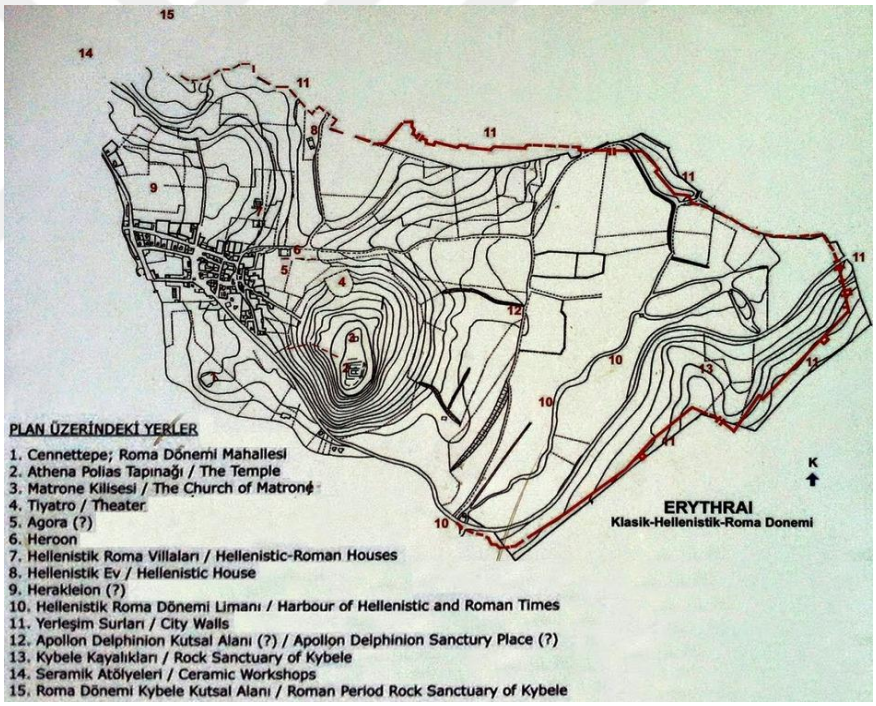
Kaynak: Tarafımdan çekilmişerdir.

Bu durumda kentin gerçek limanı, akropolün batısında; kötü hava şartlarında ve şarap ile diğer ürünlerin yüklenip boşaltıldığı bir tür ticari liman olarak ta Gümülüdür'ün ağzında düşünmek gerekir. Limanı, Gümüldür'ün ağzında düşünen Ruge planında, Weber gibi limanı düşündüğümüz yerde göstermektedirler.[297] Şehrin agorası, Ruge'nin "Küçük Asya kentlerinde agora limana yakın yerde bulunur. *Miletos, Ephesos* ve *Khios'taki* gibi" ifadesine dayanarak Gümüldür'ün denize döküldüğü yer yakınında aranmıştır. Burası kentin depo binalarının bulunması

297 Cevdet Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s.82.

beklenen yerdir ve bir agoradan ziyade antrepo ve depo gibi yapıların olacağı mekân tarzında görünmektedir. Antik kent, Ildırı köyünün denizle ilişkisini yürüttüğü yerde aynı görevi görmektedir, görünen mimari kalıntılar da bunu kanıtlamaktadır.[298] *Erythrai*'ın kadın bilicisi, Herophile, antikçağın, İtalya'daki Kymeli bilicisinden sonraki en ünlüsüydü.[299]

Erythrai'ın deprem kuşağında bulunması, hemen her 15-20 yılda en az bir kez şiddetli depreme maruz kalması, zamanın yarattığı aşınma da buna eklenince kentin sonunu hızlandırmıştır. Ildırı'nın bugünkü durumu, turizmde sevilen bir tatil yöresi olmanın dışında, büyük ölçüde Geç Antik dönemdeki durumuna benzemektedir. Bitki örtüsü ve bundan yararlanma açısından bugünkü Ildırı, doğayı kötü kullanmanın en güzel örneğini oluşturacak niteliktedir.



Şekil 60: Eythrai kentinin genel planı.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.ankusam.ankara.edu.tr/31/03/2016.

Herodotos'un ifadesiyle; "*Panionion'da toplanan Ionlar, kentlerini bizim yeryüzünde bildiğimiz en güzel gökyüzü altında ve en güzel iklimde kurmuşlardır. Ne*

298 Cevdet Bayburtluoğlu, **a.g.e.**, s.81.

299 Ekrem Akurgal,. **a.g.e.**, s.322.

daha kuzeydeki bölgeler, ne de daha güneyde kalanlar Ionia ile bir tutulamaz".[300] Antik kaynaklarda ifade edilen bolluk ve refahın yerini fakirliğe bırakmasının nedenlerinden biri kötü kullanım diğeri depremler, savaşlar ve yağmalamalar olmuştur. Günümüzde limandan kalan taşlar kıyıda görülmektedir.

İzmir Körfezi'nin güney kıyısı boyunca batıya doğru ilerleyince ***Klazomenai*** (Urla-LimanTepe) gelir. Gününümüzde, Urla-Çeşme yarımadasının kuzey kıyısında bulunan kent, Panionion Birliği'ne üyedir. Pausanias, kentin kuruluşunu İon göçünden sonraya tarihlendirse de, ilk iskanın M.Ö.III. binyılın başlarına İlk Tunç Çağı'na dayandığı bilinmektedir. Kente gelen İon göçmenler ilk defa *Khytrion, Khyton* gibi adlar taşıyan yöreye yerleşmiştir.



Şekil 61: Klazomenai'ın bugünkü lokasyonu, Limanı ve Karantina Adası.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.maps.google.com'dan yararlanılarak düzenlenmiştir.14/2/2017.

M.Ö.545'te Pers egemenliğine girmiş, M.Ö.499-496'da İonia Ayaklanmasına katılmış, başarısız olunca cezalandırılma korkusuyla hemen Karantina adasına taşınmıştır. Pausanias'ın ifadesiyle "*Pers korkusu yüzünden adaya geçerler*" dediği anakararadaki *Klazomenai*'ın, İonia isyanı sonrası terk edilmesidir. Attika-Delos Deniz Birliği'nin ilk üyelerinden olan kent, Büyük İskender'e kadar burada varolmuştur. Bu esnada, karşı kıyıdaki *Khytrion* düzenli bir plana göre yeniden inşa

300 Herodotos, **a.g.e.**, i, 142.

edilmiştir. Büyük İskender döneminde ada ilk kez ile karayla birleştirilmiştir.[301] M.Ö.188'den sonra özgür kalan kent, yakınlarındaki Uzunada'ya *(Drymousa)* sahip olmuştur. M.S. V. ve VI. yy.'larda *Ephesos* Metropolitliği'ne bağlı bir piskoposluk merkezidir. Doğa bilimci Anaxagoras'ın (M.Ö.500) doğum yeri olarak ün kazanmıştır.[302] Anakaradaki yerleşme alanı kazılarında ele geçen ve M.Ö.VI.yy.sonu-V.yy.başına tarihlenen tabakalardaki yangın izleri ve oldukça büyük boyutlu bir üretime sahip zeytinyağı işliğinin aniden terk edilişi İonia Ayaklanmasıyla ilişkilidir.[303] Bundan sonra, en az bir asır boyunca, anakarada hiç bir arkeolojik kalıntıya rastlanmamaktadır. Bütün bunlar, kentin anakara yerleşiminin M.Ö.490 civarında terk edildiğini ve M.Ö.IV.yy. başlarına kadar tekrar iskan edilmediğini göstermektedir. Antik kentin kalıntılarının bulunduğu 320 dönümlük Karantina adası sondaj çalışmaları, *Klazomenai'ın* bundan böyle bir ada kenti olarak yaşamını sürdürdüğünü göstermiştir. Oldukça küçük bu adanın halkın tarımsal ihtiyaçlarına karşılık verecek boyutta olmadığı apaçıktır ancak Strabon'un "*Hypokremnos'tan sonra eski zamanlarda Klazomenai'nin bulunduğu yer olan Khytrion'a ulaşılır. Sonra kıyısında denize doğru uzanan ve üzerinde tarım yapılan sekiz küçük adasıyla Klazomenai gelir"*[304] ifadesi, İzmir Körfezi'ndeki 8 adayı *Klazomenai*'lıların tarım amaçlı kullandığını göstermektedir. Bunların en önemlileri, *Drymoussa* (Uzun Ada), *Pele* (Hekim Adası) ve *Marathousa* (Çiçek Adaları)'dır. Ancak henüz kapsamlı bir yüzey araştırması yapılmamıştır. İzmir Körfezi'nin kuzeyinde, *Klazomenai'*lıların sömürgeleştirdiği *Leukai* (Üç Tepeler) kentinin bölgesinin Kilazmanı olarak anılması günümüze kadar korunmuş bir mirastır.[305] M.Ö. V.yy.'dan itibaren *Klazomenai*'lıların yeni ülkesi Karantina adası olsa da fikir ayrılıkları ve çıkar çatışmaları kentte ikili iskâna neden olmuştur. Adadan ayrılanlar, Limantepe mevkiinde M.Ö. IV.yy. başında varlığını sürdüren *Khyton* kentini kurmuştur; bağımsız evlerin oluşturduğu adalar ve bunları dik kesen caddelerden oluşan Hippodamos planlı bu yeni kentte son yıllarda yapılan kazılar, M.Ö. 350

301 (çevrimiçi) http//www.klazomeniaka.com/konum, 14/2/2017.

302 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.90.

303 (çevrimiçi) http//www.izmirmüzesi.gov.tr./14/02/2017.

304 Strabon, **a.g.e.**, xiv.I, 36.

305 (çevrimiçi) http// www.klazomeniaka.com/konum, 14/2/2017.

civarında anakaradaki yerleşimin terk edildiğini göstermiştir. Bundan sonra *Klazomenai'*liler anakarayı tarım amaçlı kullanarak Karantina adası'nda yaşamaya devam etmişlerdir.[306] *Klazomenai* kenti kalıntıları, günümüzde Urla-İskele Mahallesi'nde, denize yakın tarlalarda ve Karantina Adası'nda yeralır. "İskele kenti" anlamındaki *Klazomenai*'nin adını konumundan aldığı düşünülmektedir. Kuruluş yeri hakkında farklı görüşler olsa da kentin önemi konusunda antik yazarların hemen hepsi görüş birliği içindedir. Kurulduğu coğrafi ortam, başlıca ihraç ürünü olan şarap ve zeytinyağını sağlayan üzümbağları ve zeytin ağaçlarıyla çevrili bir alandadır. Herodotos'a göre, Mısır'da firavun Amasis (M.Ö.570-526) döneminde, *Naukratis'*te ticaret temsilcisi bulunduran İon ve Aiol kentleri arasında *Klazomenai*'ın adı geçmektedir.[307] Bu, M.Ö.VI.yy.'da kentte ticaretin ne kadar gelişmiş olduğunu göstermektedir. Strabon da, kentin sahip olduğu 8 adada tarım yapıldığını söylemektedir.[308] Toprakları bağcılığa uygun olan *Klazomenai*'nin çevresindeki yamaçlarda bugün de görülen bağ terasları mevcuttur.[309] Kentte şarap üretimiyle ilgili en erken bilgiyi, Anavarzalı hekim Dioscorides **De Materia Medica** adlı tıp eserinde vermektedir: *"Klazomenai ve Kos şarapları ise, içlerinde çok miktarda deniz suyu bulundurdukları için hazmı kolay, nefes açıcı ancak mide için tahripkâr ve sinirler için zararlıdır."*[310] Yaşlı Plinius, "*Bugün Klazomenai şarabı, daha az deniz suyu katılmaya başlandığından beri tercih edilmektedir"* diyerek daha çok tercih edildiğini ve bu sorunun çözüldüğünü belirtmektedir.[311] Kentin ihraç ettiği tarımsal ürünlere ilişkin yazılı kaynak bilgileri, M.S.I. ve II.yy.'lara dayanmaktadır. Aristoteles, halkın, bir kıtlık döneminde buğday satın almak için, zeytinyağı üretimini kentin yönetimine belli bir faiz karşılığında rehin verme kararı aldıklarından söz ederken, bölgenin zeytinyağı üretiminin de bolluğunu vurgulamaktadır.[312] Antik kaynakların en çok üzerinde durdukları ihraç ürünü şarap

306 (çevrimiçi) http// www.klazomeniaka.com/konum, 14/2/2017.

307 Herodotos, **a.g.e.**,ii,178.

308 Strabon, **a.g.e.**, xiv,36.

309 Ersin Doğer, **a.g.e.**,166.

310 Dioscorides, **De Materia Medica**, çev. C.G.Kühn, v. 6.9., Libsiae, 1829.

311 Plinius, **a.g.e.**, xiv.9,73,74.

312 Yusuf Sezgin, **a.g.e.**, s.24.

olup zeytinyağından çok az bahsetse de, kazılarda üç adet zeytinyağı işliği ortaya çıkarılmıştır. Bu durum, kentte önemli bir zeytinyağı üretiminin varlığına işaret etmektedir. Günümüzde de kentin çevresindeki yamaçlarda çok sayıda bağ ve zeytin terasları dikkat çekmektedir.[313] Zeytinyağı cenneti olan kentin sembolü olarak bir zeytinyağı işliği bugün çalışabilir durumda sergilenmektedir. Kent meydanında yeralan kazı alanında yeniden ayağa kaldırılan *Klazomenai* Zeytinyağı İşliği bunun en güzel örneklerindendir. (Bkz. III. Bölüm). *Klazomenai*'ın Batı Akdeniz'den Karadeniz'e kadar geniş bir coğrafyaya yayılan ticari amphoraları, kentin çevresindeki atölyelerde M.Ö.VI.ve IV.yy.'larda üretilmiştir.[314] Taşıma konusunda ticari amphoralarla garum arasındaki ilişkiyi de unutmamak gerekir. *Klazomenai*'de, *Roma*'da bile çok yüksek fiyata alıcı bulan garum hazırlanmaktaydı. Bu balık sosu, bölgedeki dış satım malları arasında yeralıyordu.[315] Plinius zamanında, *Klazomenai,* garum üretimindeki en ünlü kentler arasında sayılıyordu.[316]

İonia Ayaklanması, *Klazomenai* için yıkıcı olmuş ve M.Ö.V.yy.'da kent ekonomik olarak zayıflamıştır. Ancak ekonomisi tarıma dayalı kentin tarımsal imkânlarını tamamen kaybetmediği de bilinmektedir.[317] *Klazomenai, Smyrna* limanına rekabet edemeyecek kadar yakın olduğundan ticaret alanı dar bir limandır. Buna rağmen vergi listelerinden zengin bir kent olduğu anlaşılmaktadır. Vergi ödemeleri M.Ö.V.yy.'da, 1500 drahmiye kadar çıkmıştır.[318]

Karantina adasının karşısındaki yarımada üzerinde bulunan Liman Tepe, Ege Denizi'nin seviyesinin yükselmesi ve anakaranın çökmesi sonucunda iç kalenin kuzey kesimi sualtında kalmıştır. Urla- İskele mahallesinde yer alan Liman Tepe kazıları 1992'den beri Prof. Dr. Hayat Erkanal başkanlığında sürdürülmektedir.[319]

---

313 Yusuf Sezgin, **a.g.e.**, s.24.

314 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.166.

315 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.103.

316 Ersin Doğer, "Les Produits Agricoles aux environs de Clazomenes dans les Sources Antiques", **Arkeoloji Dergisi** Özel sayı:I, Erol Atalay Memorial, ed.:Hasan Malay, İzmir, 1991, s.49.

317 Yusuf Sezgin, **a.g.e.**, s.56.

318 Hülya Boyana, **a.g.e.**, s.36.

319 A.Oğuz Alpözen, "Türkiye'de Sualtı Arkeolojisi ve Bodrum Müzesi", **Uluburun Gemisi, 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti,** ed.:Ünsal Yalçın, Cemal Pulak, Rainer Slotta, İstanbul, Ege Yayınları, 2006, s.50.

ANKÜSAM çalışmaları kapsamında Liman Tepe'de 2000'den beri gerçekleştirilen sualtı kazı ve araştırmaları sonucunda, *Liman Tepe / Klazomenai*'ın bugün Ege denizi altında kalmış iki farklı liman tabanı tespit edilmiş olup bunların M.Ö. VI. ve IV. yy.'lara tarihlenen limana ait mendirek yapısı olduğu görülmüştür.[320]



Fotoğraf 55: Limantepe limanı ve mendireği ile üzerindeki kazı alanı.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.klazomeniaka.com/ 14/02/2017.

Kazı buluntuları arasında, ahşap, bronz ve taş çapalar, dönemin karakteristiğini yansıtan bol miktarda keramik ve organik malzeme mevcuttur. Kazılara paralel yürütülen sualtı jeomorfolojik araştırmaları, kıyı çizgisinde farklı dönemlerde meydana gelen değişiklikleri, bunların yerleşim üzerindeki muhtemel etkilerini ve sualtında kalmış daha eski yerleşimleri ortaya çıkarmayı amaçlamaktadır. Yapılan araştırmalar, en eski kıyı çizgisinin bugünkü kıyı şeridinden 400 mt. ileride yer aldığını göstermiştir. *Klazomenai* Sualtı Kazı Araştırmaları, Türkiye'de, alanında bir ilki temsil etmektedir. Ankara Üniversitesi Mustafa Koç Deniz Arkeolojisi Merkezi'nde gerçekleştirilen bu çalışmalarda limana ve ticarete ilişkin verilerin yanı sıra bir tersane görünümündeki alanda, çıkarılan parçaların replikaları ile değişik ticaret gemileri ve çapalar, diğer ufak objeler üretilmektedir.

320 (çevrimiçi) http//www.klazomeniaka.com/ 21/02/2017.




Fotoğraf 56-57: Sualtı Araştırma Merkezi Çapa örnekleri ve Gemi maketi.

Kaynak: Tarafımdan çekilmişlerdir.




Fotoğraf 58-59: Klazomenai Liman taşları - Karantina adası.

Kaynak: Tarafımdan çekilmişlerdir.

Batı Anadolu liman kentlerinden Liman Tepe, Kalkolitik Çağ'dan itibaren kesintisiz iskân edilmiş, en eski kültür tabakaları, denizaşırı ticaret ilişkilerinin merkezinde güçlü bir liman kenti konumunda olduğunu göstermiştir. Antikçağ'da bir yarımada üzerinde kurulan kent, bugün doğuda ve batıda körfezlerin dolmasıyla bu özelliğini kaybetmiştir. Hellenistik ve Roma dönemlerinde üzerinde bulunduğu ada, XVIII.-XIX. yy.'larda İzmir'e gelen gemiler karantina amacıyla bekletildiği için bu adı almıştır. Eski isimleri Yolluca ve H.İoannis olan ada, bugün sit alanı olup, Urla Devlet Hastanesi ve Sağlık Bakanlığı'na hizmet vermektedir.[321] Günümüzdeki kalıntıları, Liman Tepe'de bulunan iki liman tabanı ve limana ait mendirek yapısıdır.

İzmir'in yaklaşık 50 km. güneybatısında, Seferihisar İlçesi, Sığacık mevkiinde antik liman kenti ***Teos*** yeralır. İonia'nın tam merkezinde, kuzey-güney yönünde uzanan bir yarımada kıstağının en dar yerinde kurulmuş olan çifte limanlı

321 (çevrimiçi) http//www.klazomeniaka.com/klazomenai kazısı/konum,14/2/2017.

bir kenttir.[322] Geleneksel olarak yerli halkı Karlar'dan oluşan kentte Boiotia ve Atina'dan gelen göçmenler yerleşmiştir.[323] M.Ö. 546'da Lydialılardan sonra, Pers kralı *Teos*'u topraklarına katmıştır. *Teos*'lular *Phokaia*'lıları örnek almış, Persler'e teslim olmaktansa denizden kaçmayı tercih ederek Trakya'ya yerleşmiş ve orada *Abdera* kentini kurmuşlardır. Burası, ilk atom kuramını formüle eden fizikçi Demokritos'un, "İnsan her şeyin ölçüsüdür" diyen filozof Protagoras'ın kentidir.[324]



Şekil 62: Teos'un bugünkü lokasyonu ve limanının konumu.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.maps.google.com'dan yararlanılarak düzenlenmiştir.14/2/2014.

Pers istilasına rağmen, *Teos*'luların çoğunun, kente geri dönmesiyle *Teos* tekrar canlanmıştır. M.Ö.494'te, Lade Savaşında, Hellen filosuna, *Miletos* dışında diğer tüm Anadolu kentlerinden daha çok**,** 17 gemi göndermiştir.[325] Attika-Delos Deniz Birliği'nin ilk üyelerinden olup, İonia'nın en yüksek vergi ödeyen zengin kentlerindendi.[326] M.Ö.III.yy.'da, *Teos*'a yerleşen Dionysos Sanatçıları'nın, Asya kolunun yönetim yeri olmuştur. Bunlar, bütün Yunan dünyası şenliklerine kiralık performansçılar sağlayan ve *Teos*'taki merkezinin dışında birçok kentte kolu olan, oyuncu ve müzisyenlerden kurulu bir meslek loncasıdır. Dionysos, tiyatronun

322 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.92.

323 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.91.

324 John Freely, **a.g.e.**,s.86.

325 John Freely, **a.g.e.**, s.86.

326 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.91.

baştanrısı olduğundan loncanın üyeleri, vergiden ve askerlikten muaf ve gösterilerin gerçekleştirildiği yerlerde güvenliklerinin sağlanması gibi bir ayrıcalığa sahiplermiş. Antikçağ yazarları, bu üyelerin belalı ve küstah, denetlenmesi güç bir grup olduğunu söyler. Bu nedenle, M.Ö.II.yy'da, Dionysos Sanatçıları artık *Teos*'ta istenmez olduklarında, *Ephesos*'a, *Myonnesos*'a (Fare Adası), *Lebedos*'a, *Priene'*ye, sonra tekrar *Lebedos*'a sürülmüşlerdir.[327] 1994'te *Teos*'ta, mermer bir stel üzerine yazılı 112 satırlık bir korsan yazıtı ele geçmiştir; *Teos* korsan yazıtında, bir grup korsanının kente saldırıp çok sayıda erkek, kadın ve çocuğu kaçırdığını yazar. Fidye olarak o kadar çok para istemişlerdir ki, onlardan sonra hiç paraları kalmayan *Teos*'lular, özel bir kararla, para, mücevher ve değerli eşyalardan oluşan servetlerini kendilerine %10 faizle geri ödenmek üzere kentlerine kredi olarak vermek için beyanda bulunmak zorunda kalmışlardır. Yazıttaki hesap dökümüne göre, *Teos*'luların en azından 15.200 drahmi ve çok miktarda gümüş verdikleri düşünülse de diğer stele göre, bundan daha fazlasını vermişlerdir.[328] Korsanlar yazıtta *peiratai* sözcüğüyle tanımlanıyordu, bu kelime sadece korsanları değil aynı zamanda haydutlarla paralı askerleri de ifade ediyordu. *Teos'*u yağmalayan korsanların, büyük Hellenistik krallıklardan biri için hizmet eden bu ücretli askerler ve savaş esnasında aynı zamanda korsan olan bu kişiler olabileceği düşünülebilir.(Bkz.Korsanlar) Özellikle Büyük İskender'in ölümünden sonra sıksık çatışmalara sahne olan Batı Anadolu kentleri sürekli el değiştirmiş, *Teos*'lular *Lebedos*'lularla birleşmek istemişlerdir.[329] M.Ö.133'den sonra Roma topraklarına katılan kent, Hıristiyanlık döneminde *Ephesos* metropolitliğine bağlı bir piskoposluk merkeziydi. *Teos*, M.Ö.572 doğumlu lirik ozan Anakreon'un kenti olarak ünlenmişti.[330] Aristoteles'in kütüphanesini satın alıp koruyan kitap dostu Apellikon da *Teos*'ludur. Sulla, Aristoteles'in bu kitaplarını sonra Roma'ya taşımış, Tyrannion adlı bir bilgin onları formalar halinde yayınlamıştır.[331]

---

327 John Freely, **a.g.e.**, s.85.

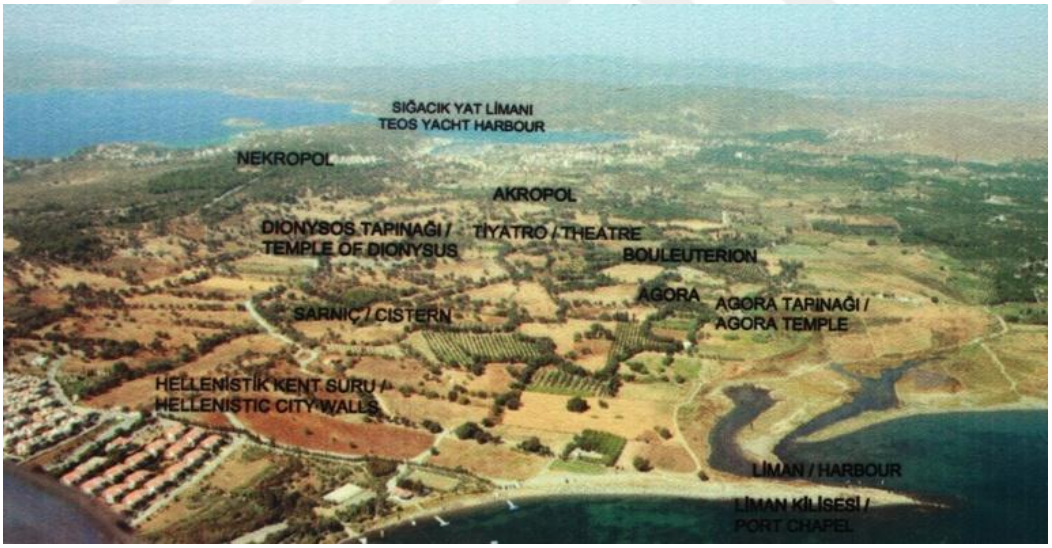
328 P.Ludwig Meier, "Teos**:**Korsanların Yağmaladığı Kent", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:24, İstanbul, Kasım-Aralık 2011, s.114.

329 P.Ludwig Meier, **a.g.e.**, s.116,117.

330 Veli Sevin, **a.g.e.**,s.92.

331 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.315.

Sığacık sahilini takiben kentin harabeleri görülürken, bölgeyi çevreleyen zeytin ağaçlarının arasından kente ulaşılmaktadır. Bu manzara kuruluş yeri ile coğrafyanın ilişkisini günümüzde de apaçık gözler önüne sermektedir tıpkı, *Elaia, Assos* gibi kentlerde olduğu gibi. Antikçağ'da deniz ticareti ile ekonomik olarak öncü bir konuma gelen *Teos,* kuzey ve güney olmak üzere iki limana sahiptir. M.Ö. VI. yy'dan itibaren limanları ve deniz ticareti sayesinde refah ve zengin bir yaşam seviyesine ulaşan *Teos,* tüm Akdeniz havzası ticaretinde etkin bir rol oynamıştır. Kentin akropolü, kuzey ve güney limanlarına eşit uzaklıkta bir tepededir. Strabon, kuzey limanın antik kentin 30 *stadia* kuzeyinde olduğunu ve Gerrhaiidai adını taşıdığını bildirmektedir.[332] Günümüzde, Kuzey Liman'a dair herhangi bir kalıntı görünmemesine karşın Roma Dönemi'ne ait dalgakıranın Sığacık Kalesi'nin güneybatısında görüldüğü bilinmektedir.[333] Sığacık'ın limanı, Panionion Birliği kentlerinden *Teos*'un kuzeydeki limanı olup, Hellenistik dönemin en önemli deniz savaşlarından birine sahne olmuştur.[334]



Fotoğraf 60: Teos'un günümüzdeki genel planı.

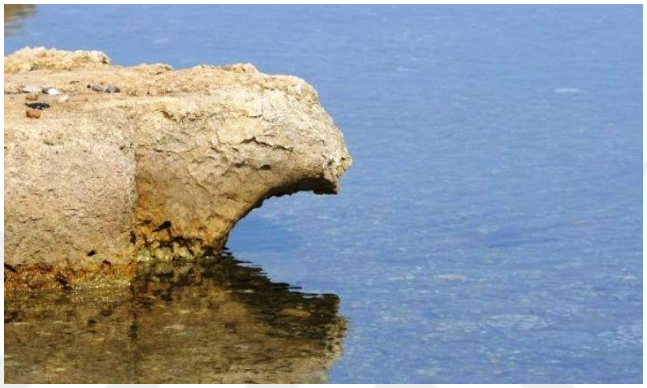
Kaynak: (çevrimiçi) http//www.teosarkeoloji.com/14/02/2017.

332 Strabon, **a.g.e.**, xiv, C 644,30.

333 (çevrimiçi) http//www.teosarkeoloji.com/güney liman,14/2/2017.

334 John Freely, **a.g.e.**, s.84.

Güney Limanın güney iskelesi, Anadolu'nun en iyi korunmuş iskelelerinden biridir. Çift çeperli atkılı duvar tekniğiyle özenli bir işçilikle inşa edilmiş olan dalgakıranın kuzeyine bitişik iskele platformu kısmen açığa çıkarılmıştır. Platformun kıyıya bakan kısmında 3.5 mt. aralıklarla yerleştirilmiş bağlama halkalarının çoğu günümüze ulaşmış ve balıkçılar tarafından halen kullanılmaktdır. Sadece güney iskelesinde 50 kadar teknenin bağlanabileceği kadar halka mevcuttur.[335]



Fotoğraf 61: Bağlama halkaları.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.teosarkeoloji.com/antik liman,14/2/2017.

Güneydeki liman antikçağdan beri kumla kaplanmıştır ancak, limanın dış kolunu oluşturan dar yarımadanın içlerinde öne çıkmış bloklarla teknelerin girebileceği genişlikte oyukları bulunan eski iskelenin bir kısmı görülebilir. Günümüzde görülen bu iskeleye ait kalıntılar, Roma Dönemi'ne aittir.



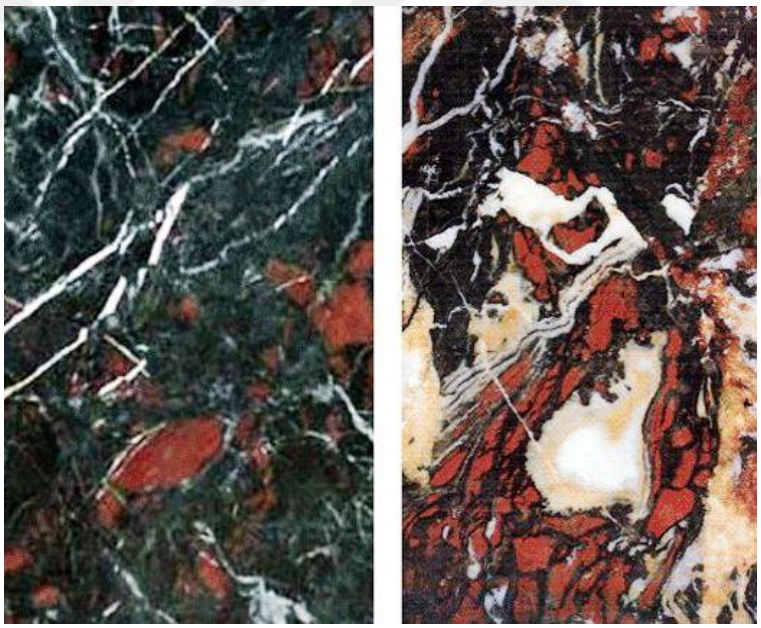
Fotoğraf 62: Güney liman kuşbakışı

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.teosarkeoloji.com/antik liman,14/2/2017.

335 (çevrimiçi) http//www.teosarkeoloji.com/güney liman,14/2/2017.

Teos'lular büyük denizcilerdi, birçok denizaşırı koloni kurmuşlar ve yaklaşık M.Ö.610'da Nil Deltası'nda *Naukratis* yani Denizlerin Kraliçesi adında bir ticari yerleşim kurmak üzere diğer Yunan kentleriyle birleşmişlerdir.

Teos'un ana geçim kaynağı deniz ticaretiydi.[336] Özellikle Antikçağ'dan itibaren tanınan Sığacık, Karagöl ve Taşdibi mevkiilerinde bulunan mermer ocaklarına ait *Teos Grisi* ve *Africano* mermer türlerinin, Akdeniz Havzası'ndaki bütün kentlere deniz ticareti yoluyla taşınması, *Teos* antik limanın önemini daha çok arttırmıştır. Aemilia Bazilikası ve Augustus Forumu gibi birçok önemli Roma yapısında *Teos*'un Africano mermeri kullanılmıştır. Adını, ocaklarda çalışan işçilerden almıştır.[337] *Teos*, Roma döneminde *africano* adıyla bilinen kırmızı, siyah ve beyaz renkli mermerleriyle ün kazanmış olmanın yanı sıra keramikçilik ve fırıncılık dallarında da tanınmıştır.[338]



Şekil 63: Africano mermeri

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.teosarkeoloji.com/mermerocakları, 14/2/2017.

Son yıllarda yapılan arkeometrik çalışmalar, *Teos*'un Kuzey İonia için en önemli keramik üretim merkezlerinden biri olduğunu göstermiştir. Kuzey İonia'nın

336 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.315.

337 (çevrimiçi) http//www.teosarkeoloji.com/mermerocakları, 14/2/2017.

338 Veli Sevin, **a.g.e.**,s.103.

en önemli ve en büyük üretim merkezi olarak yorumlanan B/C kaynak grubu, ihracata yönelik bir uzmanlaşma içine girip, bol miktarda ürettikleri kuşlu kâseler ile bütün Akdeniz ve Karadeniz keramik piyasasında çok önemli bir yer elde etmiştir.[339] *Teos* sikkelerinde görülen üzüm salkımı tasvirleri kentin önemli bir bağ ve şarap üretim merkezi olduğunu düşündürmektedir. Kentte Hellenistik döneme tarihlenen bir Dionysos tapınağının olması bunu desteklemektedir. *Teos*'un şarap üretimine dayalı bilgilere, Livius'un M.Ö.109'daki bir deniz savaşı tasvirinde rastlanmaktadır. Buna göre Teoslular tarafından III. Antiokhos için toplanan erzak arasında 5000 amphora şarabın olması, kentin en azından geç Hellenistik dönemde önemli bir şarap üreticisi olduğunu düşündürmektedir.[340] Ersin Doğer aynı bilgiyi kitabında vermekte ve bu miktarın bölgenin şarap potansiyeli için küçümsenemeyecek olduğunu doğrulamaktadır.[341] İonia'nın dikkat çeken doğal zenginliklerinden kaplıcalar, *Teos*'taki Makria burnunda bulunan şifalı sular da kente gelir getirmektedir.[342] Ancak bu durumun olumsuz bir yanı bölgenin fay hatlarında bulunmasıdır. Şifalı suları gelir kazandırmış olsa da, diğer Ege kentlerinde görüldüğü gibi, depremler kentin sonunu getirmekte etkin rol oynamıştır.

Günümüzdeki kalıntıları arasında güney limanı ve iskelesi çok net izlenmektedir. Bir bölümünde kazılar son zamanlarda daha çok kentin iç bölümlerinde yoğunlaşmışsa da, güney limanı, bağlama halkaları, kenet taşları kolaylıkla görülmekte ve liman mendireği çıplak gözle kıyıdan takip edilebilmektedir. Güneyde Liman kilisesi de iskelenin doğu ucunda yeralır. Kilisenin limana varan tüccarlar ile limandan sefere çıkan denizciler için yapıldığı düşünülmektedir. Kuzeyde, Roma dönemine tarihlenen dalgakıranın bir bölümü görülmektedir.

339 Yusuf Sezgin, **a.g.e.**, s. 285.

340 Yusuf Sezgin, **a.g.e.**, s.284.

341 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.167.

342 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.103.



Fotoğraf 63: Teos Güney limanı

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.teosarkeoloji.com/güney liman, 14/2/2017.





Fotoğraf 64-65: Kıyıda görülen Teos liman taşları

Kaynak: Tarafımdan çekilmişlerdir.





Fotoğraf 66-67: Deniz yüzeyinde görülen liman kalıntıları

Kaynak: Tarafımdan çekilmişlerdir.

Teos sahil şeridinin en güney noktasını oluşturan Macris Burnu'nun doğusunda, Ürkmez köyü, Kısık Yarımadası üzerinde ***Lebedos*** (Gümüldür) Strabon'un ifadesiyle " *Hellespontos'tan başlayarak tüm Dionysos sanatçılarının bir*

araya geldiği ve oturduğu yerdir." Klasik çağ boyunca sikke bile basmayan tek kent, ticarette varlık gösterememiş, bu açığını, Dionysos Sanatçılarının varlığıyla sanatsal olarak kapatmıştır.[343] Panionion Birliği'nin en küçük ve silik kentlerinden[344] *Lebedos* ve çevresinin kendine has özelliği, İonia kıyılarında sahip olduğu en iyi ve en yoğun ılıcalardır.[345] "*Lebedos bölgesi, harikulade ve yararlı banyoları ile övünebilir"* diyen Pausanias'a[346] göre, çok itibar gören mutlu bir yerdi. Ancak kentin konumu, gerçek anlamda kalkınmasını daima engellemiştir. Nüfusu az olan *Lebedos,* deniz aşırı kolonisi olmayan ve iyi bir limanı olmayan, *Ephesos* ve *Teos* gibi gelişmiş kentlerin çevresinde deniz ticaretinden pek pay alamamış bir kenttir. Arkeolojik araştırmalarının son derece az yapılmış olmasından dolayı kentle ilgili bilgi ve günümüzdeki kalıntıları da oldukça azdır.

İzmir'in 40 km. güney-güneybatısında bir taraftan verimli Cumaovası'na hâkim diğer taraftan bu ovadan Ege denizine açılan dar geçitleri kontrol eden İon kenti[347] ***Kolophon*** (Değirmendere) önceleri Panionion Birliği'nin en güçlü kentlerindendir. M.Ö.II. yy.'da, *Kolophon*'dan sürgün edilenler önce *Smyrna*'yı sonra *Notion*'u ele geçirip, burayı da *Kolophon*'un limanı haline getirmişlerdir. Bu durum, kentin bir deniz gücüne dönüşmesini sağlamış ve yaklaşık M.Ö.700'de Propontis üzerindeki *Myrleia*'da (Mudanya) ve Güney İtalya'daki *Siris*'te koloni kurmuşlardır. *Kolophon*, İonia'nın en önemli kentlerinden biri ancak Panionion Birliği üyesi olup deniz kıyısında konumlanmamış tek kentidir.[348] Strabon burada yetişen ünlüler arasında Elea felsefe okulunun kurucusu Xenophanes olduğunu söyler.[349] Kentlilerin zenginliği, aşırı lükse dönüşen yaşamları sonucunda, lüks giysili, misk kokulu binlerce erkeğin agorada gezindiği bir yer halini almıştı. Antik yazarlar, *Kolophon*'un gücünü yitirmesine bu lüks yaşam merakının neden olduğunu söylemektedir.

---

343 George Bean, **Eskiçağ'da Ege Bölgesi,** çev.:İnci Delemen, İstanbul, Homer Kitabevi, 1995, s.119.

344 John Freely, **a.g.e.**, s.87.

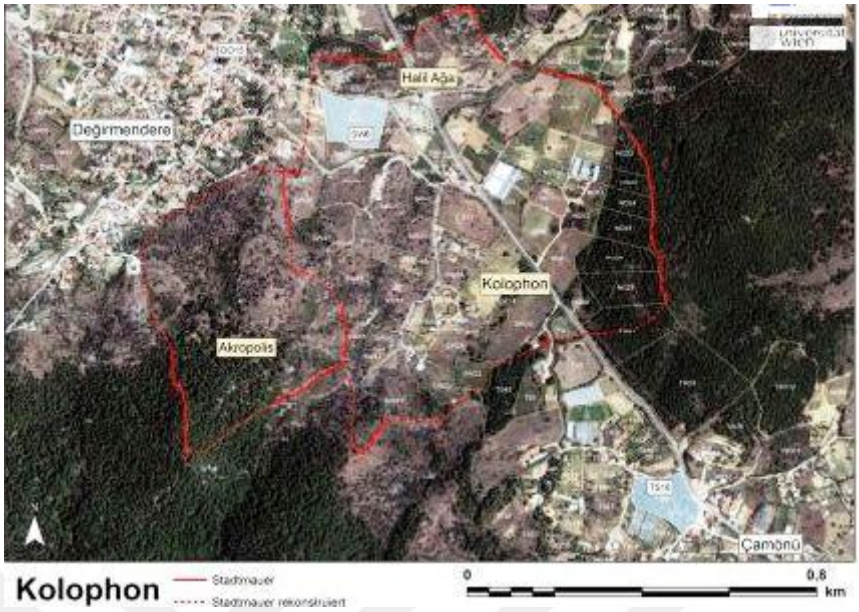
345 (çevrimiçi) www.izmirmüzesi.gov.tr/Lebedos,14/2/2017.

346 Pausanias, **a.g.e.**, vii.,5.5.

347 Ersin Doğer, **Antikçağ'da Bağ ve Şarap**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2004, s.167.

348 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.93.

349 John Freely, **a.g.e.**, s.93.



Şekil 64: Kolophon'un bugünkü lokasyonu.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.geologie.univie.ac.at,/Kolophon Antik Kenti 2012 Yüzey Araştırmaları, s.106, 14/2/2017.

Strabon, *"Kolophon'lular, topraklarının verimliliği ve denizcilikteki ustalıkları nedeniyle çok varlıklıydılar. Kentlerinin zenginliği, rahat yaşam biçimini aşırı lükse dönüştürdü. Buna karşın, Kolophon'lular, M.Ö. VIII. ve VII. yüzyıllarda savaşçı özellikle de binici olarak ünlüydüler"* diyerek bunu doğrular. S*myrna*'nın güneyinde kontrol ettikleri geniş vadilerde kullandıkları süvarileriyle ünlünen; erken dönemlerde güçlü bir donanmaya sahip olan *Kolophon*'un yerli halkı Karialılardır. M.Ö.VII.yy.'da Lydialılar'ın ardından M.Ö.545'te Pers egemenliğinde, yeni ve zengin bir ticaret dönemi olmuş, sikke basmaya başlamışlardır. Sikke bilgilerine göre, M.Ö.IV.yy'da kent büyük ve görkemlidir.[350] Büyük İskender'in generallerinden Lysimakhos'un ardından eski önemine ulaşamamış, *Notion'*un gelişmesiyle giderek sönükleşmiştir.[351] Liman kenti *Notion*'dan 8 km. kadar içerde yer almasına rağmen Strabon'a göre, güçlü bir donanması vardır. Topraklarının bir kent devleti ölçüsüne göre geniş ve verimli olması sebebiyle M.Ö.V.yy.'da birliğe

350 (çevrimiçi) http//www.izmirmüzesi.gov.tr/kolophon, 14/2/2017.

351 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.93.

verdiği, 300'er drahmi vergi de oldukça yüksektir.[352] *Kolophon* kıyı şeridinde geniş ormanlar vardı ve buradaki çam ağaçlarından çıkarılıp şarap ve parfüm yapımında kullanılan sarı renkli reçinenin ünü, Mısır'a kadar yayılmıştı.[353] Strabon'un ifadesiyle; *"Ticaretin getirdiği varlık içinde değerli insanlar yetişmiştir Kolophon'da:…. ünlü müzikçilerinden…Polymnastos ve buralı olduğu söylenen Homeros……"*[354] Ünlü müzikçilerden birinin buralı olmasını desteklercesine *Kolophon'*un, kentteki çam ağaçlarından elde edilen reçinesi, aynı zamanda müzik aletlerinin telleri için kullanılan ve adını kentten alarak *kolophonion* olarak tanınan kentin en önemli ürünlerinden biridir.[355] Şarap kaplarının iç çeper yalıtımında yoğun olarak kullanılan önemli bir madde, çam, sedir, köknar, menengiç ve sakız ağaçlarından elde edilen *kolophonion* adlı bu reçinedir. 70-80 derecede ısıtıldığında eriyen bu reçine, kapların iç çeper yalıtımında kullanılıyordu. Bu sebeple, reçine ticareti Antikçağ'da oldukça yaygındı. Sualtı araştırmalarında bazı batıklarda ele geçen reçine dolu amphoralar bu ticaretin önemli kanıtlarıdır.[356] Antikçağ'da şarabıyla kentte, M.Ö. IV.-III. yy.'lar arasında amphora üretildiği, Karadeniz *Olbia*'da ve Doğu Akdeniz'de *Alexandria*'da ele geçen kentin mührünü taşıyan amphoralardan anlaşılmaktadır.[357] Bazı ticari amphoraların mühürlerinde yazan *Kolophonion* terimi bunun en sağlam kanıtıdır.[358] Mısır'da Roma dönemi yazılı belgelerinde, *Kolophon*'dan gelen şaraptan söz ederken karşılaşılan *Kolophonion* teriminin önündeki hacmi belirten rakamların, aynı zamanda bir şarap ölçü birimini ifade ettiği ileri sürülmüştür.[359] Bu durum da, Mısır ile *Kolophon* arasında uzun süreli bir şarap ticaretine işaret etmektedir.[360] Hayvancılığa bağlı olarak gelişen sanayi dallarından biri de; dericilikti. Ürünlerine Kolophonia denen *Kolophon* kenti

352 Hülya Boyana, **a.g.e.,** s.36.

353 Plinius, **a.g.e.**, xiv s.123, xvi s.104, (Veli Sevin, **a.g.e.** s.102., Kenan Mortan, **a.g.e.**,s:31.)

354 Strabon, **a.g.e.**, xiv, 28.

355 Gonca Cankardaş Şenol, **a.g.e.**, s.132.

356 Ersin Doğer, **Antikçağ'da Bağ ve Şarap**, İstanbul, İletişim Yayınları, 2004, s.103.

357 Gonca Cankardaş Şenol, **a.g.e.**, s.132.

358 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.168.

359 Yusuf Sezgin, **a.g.e.**, s.285.

360 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.168.

de *Ephesos* gibi ayakkabı sanayinde gelişmiş, ünlenmiştir.[361] Günümüzdeki kalıntıları arasında liman buluntusu olmayan kent, *Notion*'un gelişmesiyle gitgide sönükleşmiş ve bir daha asla eski önemini kazanamamıştır. Bazen kentlerin sönükleşmesi yanıbaşındaki kentin daha çok önem kazanması ve parlamasıyla onun gölgesinde kalmakla ilişkilidir. *Notion* bunun güzel bir örneğidir; günümüzde İzmir'e 50 km mesafede, Menderes ilçesine bağlı kent, *Kolophon*'a 15 km. uzaklıktadır. M.Ö.VII. ve VI. yy.'larda, *Kolophon*'un iskelesi durumundaydı. Urla Yarımadası'nın güney kıyısında, Gümüldür'ün güneydoğusunda Karacadağ'ın denize bakan yamaçlarının altından geçtikten hemen sonra kurulmuştur. Deniz kıyısındaki Aiol kenti *Notion*, Birliğe bağlı üye kentlerin en güneyindedir. Adı da, Güneyli veya Güney demektir. İlk zamanlarda, 10 mil kuzeyinde kalan İon kenti *Kolophon*'un limanı haline gelmiş ardından bu iki kent, bir parça olmuştur. Yerel deniz ticaretinin ilerlemesiyle beraber nüfusun çoğu limana inmiş, kentin liman bölümü *Yeni Kolophon*, içerideki bölümü *Eski Kolophon* olarak anılmaya başlandı.[362] Çok erken dönemlerden itibaren, *Kolophon*'un limanı ve deniz kıyısındaki uzantısı olarak kullanılsa da, Attika-Delos Deniz Birliği'ne ayrıca ve düzenli vergi ödemiştir. Ekonomik olarak orta halli bir kenttir.[363] Büyük İskender'den sonra önemi artmıştır; *adı* ***Yeni Kolophon*** olmuştur. Roma egemenliğinde, eski kent tamamen ıssızlaşınca adı *Kolophon* olmuş, M.S.V. ve VI.yy.'larda piskoposluk merkezidir.[364]

361 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.103.

362 John Freely, **a.g.e.**,s.87,88.

363 Hülya Boyana, **a.g.e.,** s.40.

364 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.93.



Şekil 65: Notion kentinin bugünkü lokasyonu ve limanın konumu

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.maps.google.com'dan yararlanarak düzenlenmiştir.14/2/2017.

Thukydides kenti, *Kolophonlular'a ait Notion* olarak tanımlarken Livius, *Kolophon*'un deniz kıyısındaki bir kasabası olarak betimler. Özellikle Büyük İskender sonrası, deniz kıyısındaki konumu sebebiyle açıkça önem kazanmıştır.[365] M.Ö. III. yy.'da *Kolophon* ve *Notion* siyasi bir birlik oluşturdular. Sosyo-ekonomik açıdan çok güçlü olsa da *Notion* hiçbir zaman sikke basmamıştır.[366] Küçük Menderes sınırlarındaki *Notion*, Antikçağ'da Ege Denizi'nin önemli ticaret merkezlerinden biri ve Ege Denizi'yle herzaman iç içe yaşayan işlek bir liman olmuşsa da hiçbir zaman *Ephesos*'un görkemine erişememiştir. Hem merkezde hem doğuda, iki agoraya sahiptir. Uzun süre *Kolophon*'un limanı olan *Notion*'un Deniz Birliği'ne vergi verebilmesi ve iki agoranın varlığı kentin koloni olmadığının kanıtıdır.[367]

Kentin sonunu depremler getirmiştir. Günümüzdeki kalıntıları arasında liman yapılarına ulaşılmamıştır.

365 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.93.

366 (çevrimiçi) http//www.izmirmüzesi.gov.tr/antik yerleşim alanları/Notion, 14/2/2017.

367 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.24.



Fotoğraf 68: Akropolis'ten Ephesos'a doğru bakış.

Kaynak: (çevrimiçi) http// www.izmirmüzesi.gov.tr/antik yerleşim alanları/notion.14/2/2017.

Diodoros Sicilus der ki:

> *"Amazon kraliçesi Myrina, Büyük Phrygia'yı bir baştan öbür başa, geçerek denize kadar ulaşmış sonra sahil boyunca uzanan ülkeyi ele geçirmiş ve seferinin sınırını Kaikos nehri ile sabitleştirmiştir…… şehir kurmaya elverişli yörelerde oldukça önemli sayıda şehirler kurdu;….bazılarına en önemli şef kadınların ismini verdi;* ***Kyme, Pitana*** *ve* ***Priene*** *gibi".*[368]

M.Ö. 1000'de kurulmuş İonia'nın merkez kentleri arasında yer alan ***Priene*** (Güllübahçe), Attika-Delos Deniz Birliği'nin ilk üyelerindendir. M.Ö. 350'ye kadar çift limanlı eski kentte yerleşikken bu alanın bataklık haline gelmesi sonucu Büyük Menderes ovasının aşağı kesiminde, Samsun dağı *(Mykale)* eteklerinde teras biçimindeki yamacında yeniden kurulan kent,[369] denizle ilişkisini, 7 km. uzaklıktaki *Naulokhos* adlı limanla sağlar.[370] M.Ö.545'te Perslerin egemenliğine giren, Lade deniz savaşına katılan eski *Priene* gibi, *Naulokhos* da, şimdi tümüyle alüvyonlar altında kalmıştır. M.Ö.IV.yy.'da B.İskender tarafından *Priene*'ye armağan edilen, Plinius'un ayrı bir kent olarak bahsettiği *Naulokhos*, Roma döneminde kullanılamaz

368 Diodorius Sicilus, **a.g.e.**,iii 55,5,6.

369 John Freely, **a.g.e.**, s.124.

370 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.26.

hale gelince, *Priene* de önemini giderek yitirmiştir. M.S.IV. ve V.yy.'larda *Ephesos* metropolitliğine bağlı bir piskoposluk merkezi olmuştur.[371]



Şekil 66: Priene'nin günümüzdeki lokasyonu.

Kaynak: (çevrimiçi)http//www.maps.google.com.'dan yararlanılarak düzenlenmiştir.18/2/2017.

2.5 km. uzunluğunda bir surla çevrili kentin Akhilleion adında ikinci bir limanı vardır. Halk, kent merkezindeki agorada, toplanır ve ticaret gerçekleştirilirdi. Bunun hemen yanında, gıda maddeleri için bir pazaryeri vardı. M.Ö.II.yy.'da *Priene*, ikinci görkemli dönemini yaşamıştır.[372] Bir zamanlar deniz kenti olan *Priene*'nin kalıntıları, bugün denizden 8-9 km. içerdedir. Büyük Menderes'in getirdiği alüvyonlar sebebiyle dolan liman ve kenti, çalılarla dolu çorak bir arazi olduğu yaz ayları hariç, bataklıkla kaplıdır. Körfezin kuzey kıyısı üzerindeki liman kenti, M.Ö.IV.yy.'ın ortalarında daha yüksek bir alana taşınmak zorunda kalmıştır.[373] Bu durum ve bataklıklar, alüvyonlanma gibi sebepler kentin sönükleşmesine ve sonunun gelmesine neden olmuştur. Günümüzde limana dair bir kalıntı yoktur.

Batı uçtaki *Miletos*'tan doğu uçtaki *Herakleia*'ya kadar derinliği 20 km.'yi bulan Latmos körfezinin çevresi, Herodotos'un kümelediği *Priene*, ***Myous*** ve

371 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.98.

372 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.26.

373 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.86.

Miletos kentleri ile doğu uçtaki *Herakleia* tarafından kuşatılmıştır. Bugün Menderes ırmağının taşıdığı alüvyonlarla dolmuş olan körfezin ağzında, M.Ö.494'te Persler ve İonlar arasındaki deniz savaşında ünlenen Lade adası (Batnaz tepesi) bulunmaktaydı.[374] Körfezin güneydoğusundaki ***Myous*** (Avşar köyü), Söke'nin yaklaşık 30 km. güneyinde, *Miletos'un* 15 km. kuzeydoğusunda günümüzde Avşar kalesi yakınlarındadır. Bugünkü Söke Ovası'nın bulunduğu yerde kurulan kentin yerli halkını Karialılar oluştururken, M.Ö. 1000'lerde İonlar tarafından iskân olmuştur. Panionion Birliği üyesi olsa da, tarihte hiçbir zaman önemli bir rol oynamamıştır, birliğin en yoksul üyelerinden biridir. İon ayaklanmasında, Menderes'in ağzının yakınında bir yarımada üzerinde olan kent, elverişli limanıyla Hellen donanmasının üssü olarak kullanılmıştır.[375] Delos Birliği'nde, normal vergi değeri olan bir talenti ödemiştir. Makedonya kralı V.Philip M.Ö.201'de kenti ele geçirince, ordusuna verilen besin maddelerine karşılık *Myous*'u *Menderes Magnesia*'sına vermiştir. Menderes'ten gelen alüvyonlar, körfezi doldurup kenti sivrisinek basıp sıtma gibi hastalıklar baş gösterince halk bütün eşyalarını alıp *Miletos*'a yerleşmiş onun egemenliğine girmiştir.[376] M.Ö.I.yy.'da denizden 5 km. kadar içerde bataklıklar içinde küçük bir kasabayken daha sonra çevre halkı ve Miletoslular tarafından taş ocağı gibi kullanılmıştır. Bu nedenle günümüze oldukça az kalıntı ulaşabilmiştir.[377]

İonia Birliği'ne bağlı *Myous*'un ne kadar süre bir liman kenti olduğunu anlamak paleocoğrafik açıdan çok önemlidir. Büyük Menderes Deltasının Orta Holosen'de batıya doğru gelişmesi sırasında, ilk delta loblarından birisi Söke'nin güneybatısında oluşmuştur. Bu sırada, M.Ö.499 yıllarında *Myous'*un önlerine bir filo demirleyebiliyordu[378], büyük bir donanmayı barındıracak kadar gelişmiş bir liman kenti konumundadır. Nitekim Herodotos, M.Ö. 500'lerde *Myous* Limanı'na 200 gemiden oluşan bir Pers donanmasının demirlediğinden söz eder. Ancak, daha sonra

374 Veli Sevin, **a.g.e.**, 98.

375 Veli Sevin, **a.g.e.** s.99.

376 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.397.

377 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.99.

378 Süha Göney, **Büyük Menderes Bölgesi,** İstanbul, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, no:79, 1975, s.53.

Lade deniz savaşına Myous sadece üç gemi verebilmişti.[379] M.Ö. 334'te, liman, stratejik önemini halen korumaktaydı. Bu durumda, Erken Helenistik Dönem'de kıyı, yerleşmenin kuzey ve kuzeydoğusunda yer alıyordu. Strabon zamanında ise, *Myous* ve Büyük Menderes Nehri'nin ağzı arasındaki mesafe, yaklaşık 6 m. kadardır ve bu tarihlerde, kentin çevresi, sığ göller, lagünler ve bataklıklarla kaplıdır, dolayısıyla yerleşmeye kayıklarla ulaşılabilmektedir. *Myous* burnu etrafında ve Bizans Kalesinin altında yapılan 12 sondaj çalışması sonucunda, deltanın nasıl ilerlediğini gösteren önemli verilere ulaşılmıştır. Eski Menderes Deltası'nın evrimi sonucu Latmos Körfezi'nin güney-doğu kesimi açık denizden ayrılmıştır. *Myous* yakınlarında bir kıyı gölü oluşmuştur. M.S. 69-128 yılları arasında denizsel koşullardan lagüner koşullara geçiş gerçekleşmiş, bu değişim Strabon ve Pausinias'a göre, Helenistik Dönem'de olmuştur. *Myous* limanının yeri için yarımadanın batısındaki koyun doğal koşullarının bir liman oluşturabilmek için daha iyi bir konuma sahip olduğu sonucuna varılmıştır. Burada ele geçen kültür kalıntıları, insan kullanımına işaret etmektedir. Rüzgâr koşulları ve eski deniz ilişkisi göz önüne alındığında, yarımadanın doğusunda başka bir liman olduğu varsayılabilir. Bununla birlikte, jeoarkeolojik çalışmalar, *Miletos*'taki yapıların yapımında kullanmak üzere *Myous*'tan gemilerle taş bloklar taşındığını göstermiştir.[380] Kuzey Priene kolunun oldukça hızlı biçimde karasallaşmasına karşılık *Myous, Phyrrha* ve *Miletos* önündeki güney deniz kolunun, daha sonraları karasallaşmış ve muhtemelen, önce *Myous* sonra *Phyrrha* limanları kurumuş, *Herakleia* yeni oluşan Bafa Gölü kıyısında kalmıştır. *Miletos* ise, M.S.200'lerden itibaren önemini kaybetmiştir. Bu güney kolunun batıdan doğuya doğru karasallaşmasının nedeni, Büyük Menderes ana kolunun Söke güneyinden itibaren dereceli olarak güneye doğru yer değiştirmesidir. Bu değişime zorlayan neden ise, önceleri derin olan denizi doldurmaya çalışan Büyük Söke Deresi birikinti konisinin yeni oluşan ova tabanı üzerinde yükseklik kazanması ve Menderes'i güneye itmesidir. Buna göre, Eskiçağ kıyı çizgisi önünde Priene kolunun son deltası ile *Myous* kolunun ilk deltası aşağı yukarı eşzamanlı

379 Herodotos, **a.g.e.**, VI.,8.

380 Helmut Brückner, Marc Müllenhoff, Mathias Handl, "Holocene Landscape Evolutıon of the Büyük Menderes Aluvial Plain in the Environs of Myous and Priene" (Western Anatolia, Turkey)", **Z.Geomorphology N.F.127,** 2002, s.50-55.

olarak gelişmeye başlamıştır.[381] Görüldüğü gibi, M.Ö.V. yy.'da 200 savaş gemisinin demirleyebileceği büyüklükte bir limana sahip olan *Myous,* deniz kıyısında bir yarımadayken, M.S.I. yy.'da denizden 5-6 km. kadar içeride kalmıştı.[382] Bugün, Büyük Menderes nehrinin 100 m. doğusunda Söke ovası olarak bilinen, alüvyonların doldurduğu bataklık bir bölgedir.[383] Antikçağda deniz kıyısında bir yarımadayken, Menderes nehrinin taşıdığı alüvyonlarla bir iç kent olmuştur. Panionion'a üye olan kent, tarihte hiçbir zaman önemli bir rol oynamamıştır.[384]

Myous'un, önemsiz bir kent olması nüfusunun azlığına da bağlıdır çünkü ticaret ancak kalabalık bir nüfusla önem kazanabilir. Strabon'un ifadesiyle;

> *"Pyrrha'dan Maindros nehrinin denize döküldüğü yere kadar elli stadiadır. Burada kumsallar ve bataklıklar vardır. Buradan kürekli kayıklarla otuz stadia içeri gidilince, Myous'a gelinir, halkının seyrekliği nedeniyle Miletos'la birleştirilen kenti, Xerxes'in Themistokles'e kendisinin balık gereksinimini, Magnesia'ya ekmek gereksinimini ve Lampsakos'u şarap gereksinimini sağlaması için verdiği söylenir."*[385]

Strabon'un üç yapraklı kuru inciri, Karia bölgesinin önemli bir tarım ürünüdür; Büyük Menderes ovasında yetişen bu incir, Mısır'a ve İtalya'ya ihraç edilirdi.[386] *Myous*, esasen Latmos Körfezi'nin önemli limanlarından birine sahipti. Ancak kent daha M.Ö.V.yy.'dan itibaren düşüşe geçmişti.[387] Bu düşüşün nedenini Pausanias; "*Myous'lular kentlerini terk ettiler. Topraklarından akan Menderes ırmağı ağzı çamurla tıkanınca bir bataklığa dönüştü. Su, temiz ve tuzsuz hale gelince bataklık sayısız sivrisinek üretti ve halk kenti terk etmek zorunda kaldı"*[388] *açıklamıştır.* Bu durum, *Ephesos*'u hatırlatmaktadır. *Myous*'un sönükleşmesi, Delos Birliği'ne ödediği vergiden de anlaşılmaktadır. Listeye göre, İon kentleri içinde en düşük olan bir talantondu. Strabon'un ifadesiyle "*Sonunda Myous halkı, tanrıların tasvirleri dâhil yanlarında götürebilecekleri ne varsa alıp Miletos'a gittiler; benim*

---

381 Oğuz Erol, "Büyük Menderes Deltasının Fotojeomorfolojik İncelemesi", **Ege Üniversitesi Coğrafya Dergisi** n:9, İzmir, 1996, s.16-20.

382 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.87

383 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.397.

384 George Bean, **a.g.e.**, s.204.

385 Strabon, **a.g.e.**, xiv, 1,10.

386 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.19.

387 John Freely, **a.g.e.**, s.140.

388 Pausanias, **a.g.e,** vii, 2,7.

zamanımda Dionysos'un beyaz taş tapınağı dışında Myous'tan hiçbirşey kalmamıştı."[389] Şimdilerde, Büyük Menderes ırmağı, Samsun ve Beşparmak dağlarının arasında, üzerinde geniş çapta pamuk tarımı yapılan, 15-20 km. eninde büyük bir ova meydana gelmiştir. Günümüzde burası Söke Ovası toprakları altında kaldığından hiçbir liman kalıntısı yoktur. M.S.VII.-VIII.yy.'lardan itibaren söz konusu körfez ve limanlar bir daha kullanılamayacak biçimde dolmuşlardır.[390] Bugün aynı körfezin güneydoğu kıyısında Kapıkırı köyünde yeralan ***Latmos Herakleia*** (Kapıkırındı) diğer bir limandır. Bafa Gölü'nün doğu ucunda bulunan, eskiden Latmos körfezinin en uç kısmını oluşturan koyda yeralırdı. Kentten Strabon burdan şöyle bahseder: "S*onra Latmos körfezi gelir. Burada gemiler için bir sığınak vazifesi gören küçük bir kent olan Latmos eteğindeki Herakleia vardır. Daha önceleri kent, yamacına kurulduğu dağla adı aynı taşıyormuş…"*[391] İlk adı *Latmeia* olup eski yerini terk ettikten sonra kıyıya yerleşen kentin adı *Herakleia*'ya çevrilmiştir.[392] M.Ö. V.yy.'da Attika-Delos Birliği'ne katılmış, M.Ö.III. yy.'da Lysimakhos'un olmuştur. M.Ö.I. yy.'dan itibaren kıyısında kurulduğu körfezin ağzı giderek dolunca önemini yitirmeye başlamıştır. Karadan çok güç ulaşılabilir olması yani korunaklığı sebebiyle, Erken Hıristiyanlık ve Bizans dönemlerinde tekrar canlılık kazanmıştır. M.S.VII-IX. yy.'lar arasında pek çok manastıra sahip olmuş ve son dönemlerde bir piskoposluk merkezine dönüşmüştür.[393] Kıyının batıya doğru hızla yer değiştirmesiyle körfez göl halini almış, kıyı çizgisinin uzaklaşmasıyla gölün seviyesi yükselmiş ve kuzeye doğru genişleyerek suyunu batı ucundaki bir ayakla Büyük Menderes'e akıtarak yavaşça bir tatlı su gölü halini almıştır.[394] Beşparmak dağının *(Latmos)*güney eteklerinde kayalık ve engebeli bir arazi üzerine kurulmuş olan *Latmos Herakleiası*'nda, deniz ticareti özellikle Büyük İskender döneminde gelişme göstermiştir. Ege'nin önemli ticaret limanı olunca, kenti, Büyük Menderes havzası ve iç bölgelere giden önemli yollara bağlamak amacıyla, Latmos dağlarının

389 John Freely, **a.g.e.**, 141.

390 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.87.

391 John Freely, **a.g.e.**, s.168,169.

392 Aşkıdil Akarca, **Şehir ve Savunması,** Ankara, Türk Tarih Kurumu, 1972, s.44.

393 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.120.

394 Besim Darkot, Metin Tuncel, **a.g.e.**, s.63.

sarp kayalıkları arasına taşlarla döşeli antik yollar yapılmıştır. Bu yollar aracılığıyla da, bölgenin diğer tüm birçok kentinde olduğu gibi, zeytin, zeytinyağı, ünlü Karia balı ve incir ile şarap ticareti yapılmıştır. Wiegard ve Robert'in, *Latmos Herakleia* kenti ve çevresinde buldukları arı kovanları, antikçağdan beri süregelen bir geleneğin devamıdır. Yapılan yüzey araştırmaları, epigrafik çalışmalar ve etnolojik bulgular ışığında, bu coğrafyada yoğun bal üretiminin belgelenmesi açısından önemlidir.[395] Athenaeus'a göre, üretilen güzel kokulu ve sert bir şarap diğer şaraplarla harmanlanmaya da uygundu.[396]

Hellenistik Çağ'da denizle bağlantılı olan kentin Strabon zamanında halen bir demirleme yeri vardı.[397] Ancak, ilerleyen zamanda Menderes nehrinin sebep olduğu gelişmeler sonucu alüvyonların kıyıda birikmesiyle delta, her geçen asırda, yaklaşık 1 km. kadar batıya doğru ilerlemektedir.[398]

Kuzeyden güneye doğru sırada ***İassos*** (Kıyıkışlacık) gelir. Strabon'un, *Karaya yakın bir ada* diye tanımladığı kent, sonraları dar bir boyunla anakara ile birleştirilerek günümüzdeki yarımada oluşmuştur. Kentin geçmişi İlk Tunç Çağ'a dayanır.[399] *İassos*'un tarihi, bölgedeki Hellen kentleriyle benzerlik gösterir. M.Ö.V. yy.'da Delos Birliği'nin üye olup M.Ö.IV.yy.'da Karia Krallığı'na ardından Pers yönetimine tabi olmuştur. M.Ö.323'te Büyük İskender'in ölümünden sonra, Ptolemaioslar'ın, Seleukoslar'ın, Rodoslular'ın ve Romalılar'ın egemenliği altına girmiş, Roma döneminde, Asia Eyaleti içinde, M.S. II. yy'da zenginleşmiştir.[400] Roma İmparatorluğu'nda eyaletin gümrük karakollarından ve İmparatorluğun üçüncü derecede kentlerinden biriydi. M.S.III.yy'a kadar sikke basan kent, Hıristiyanlık döneminde *Aphrodisias* metropolitliğine bağlı bir piskoposluk merkeziydi.[401]

---

395 Savaş Lenger,"Antikçağda Karia Bölgesinde Bal", **Arı ve Bal**, İstanbul, Tarihçi Kitabevi, 2013, s.61.

396 Ersin Doğer, **a.g.e.**, s.177

397 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.399.

398 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.87

399 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.120.

400 John Freely, **a.g.e.**, s.172.

401 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.120.

Varlığını Ortaçağ boyunca sürdüren kent, XIV.yy.'da Türkler'in egemenliğine girmiş daha sonra tarih sahnesinden silinmiştir.

Antikçağ'da İassos Körfezi'nin doğusunda, Sarıçay ovası, batısında Hoca Gölü denen bataklık alanda balık yönünden çok zengin küçük bir koy bulunmaktaydı. Sarıçay'ın taşıdığı alüvyonlarla giderek bataklığa dönüşen bu koya *Mikro Thalassa* (Küçük Deniz) denirdi. *İassos* ile güneyindeki *Bargylia* (Güllük) kentleri arasında M.Ö.IV.yy.'ın ortalarına kadar çekişme konusu olan koyun kıyısında ise, eskiden *Mylasa*'nın iskelesi olan *Passala* (Sakızlık) kasabası bulunmaktadır.[402]



Şekil 67: İassos'un bugünkü lokalizasyonu ve limanın görünümü.

Kaynak: (çevrimiçi)http//www.maps.google.com.'dan yararlanılarak düzenlenmiştir.18/02/2017.

Strabon, *İassos* ticaretinden şöyle bahsetmektedir: "*Bir limanı vardır ve halk geçiminin çoğunu denizden sağlar; çünkü denizde balık boldur, fakat ülkenin toprağı çok yoksuldur.*" Bereketsiz topraktan ürün alamayan halkın yaşamında balığın yeri son derece önemlidir. Bir liman kenti olan *İassos*, geçimini Strabon'un ifade ettiği gibi, deniz ürünlerinden sağlamaktadır.[403] Bunlar arasında en çok iri karidesleriyle tanınıyordu.[404] Karia bölgesi kıyı kentlerinin ekonomisinde, balıkçılık önemli bir yer

402 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.121.

403 Strabon, **a.g.e.**, xiv, II., s.21.

404 Atheneus, **a.g.e.**, iii, s.105d-e.

oynamaktaydı. Özellikle bölgelerarası ticarette tuzlu balık, garum kentlere ekonomik kazanç sağlıyordu. En iyi ahtapot bu bölgede bulunuyordu.[405] *İassos* ve *Kaunos*'ta yapılan kıyı balıkçılığının ürünü tuzlanmış balık ve ahtapot, bölgelerarası ticarete konu oluyordu. Balık ağı yapımında kullanılan kenevir de, bölgenin öne çıkan ürünleri arasındaydı.[406] Burada balıkçılar bölgenin çok değerli balıklarını avlarlarken *İassos* Balıkçı kenti olarak ünlenmiştir. Karia bölgesinin doğal zenginlikleri arasında mermer başta geliyordu ve *İassos,* kırmızı-pembe damarlı mermerleriyle tanınıyordu. Nitekim bunlar, Bizans döneminde İstanbul'da Aya Sofia'nın yapımında kullanılmışlardır.[407] Dünyada çok az örneği bulunan kırmızı mermerlerin, gemilerle Milas'a bağlı *İassos*'tan gönderildiği bilinmektedir. Kazılarda bulunan bir taş ocağı işçisinin, yaptığı işi ve duasını aktardığı yazıta göre, *İassos*'taki mermer ocağı, döneminde çok etkin kullanılmış ve yoğun sipariş alan bir işletme olmuştur. Kazı Başkanı Prof. Dr. Spanu: "*Mermerlerin, Roma döneminde geliştirilen hidrolik bir sistemle gelen siparişe uygun biçimde, ocak işçileri tarafından kesildiğini*" söylemektedir.[408] Hatta mermeri levha halinde ilk kez kesenler de, Karialılar olmuştur.[409]



Şekil 68: İassos'un ünlü kırmızı mermeri.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.arkeolojihaber.net, 14/02/2107.

405 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.131.

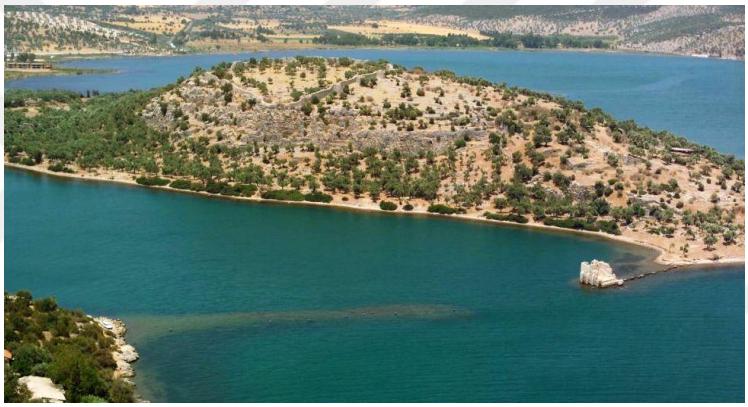
406 Kenan Mortan, Önder Küçükermean, **a.g.e.**, s.19.

407 Veli Sevin, **a.g.e.** s.131.

408 (çevrimiçi) http//www.arkeolojihaber.net, 14/02/2017.

409 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.19.

Kentin sönükleşmesi, bu bölgede depremlerle yıkılarak terk edilen kentlere örnek olsa da, Santorini adasındaki Thera yanardağının püskürttüğü küllerden de etkilenerek yok olduğu kazı çalışmalarında tespit edilmiştir. Yıkıntıların bir kısmından başka yerlerde kullanılmak suretiyle yararlanılmıştır. *İassos*'un yapı taşları 1887'de denizyoluyla İstanbul'a getirilerek Bebek rıhtımı ve dalgakıranı yapımında kullanılmıştır.[410] Kentte bulunan limanlar çok önemli bir konumdaydı. Bir ada üzerinde kurulan kent, daha sonra adanın denizle birleşmesiyle dolarak yarımadaya dönüşmüştür. Günümüzde sualtında liman yapısı ve girişindeki batı mendirek kulesi görülmektedir. Karşısındaki kule yıkılmış olup, zamanında iki kule arasına zincir gerilerek istenmeyen gemiler limana alınmazdı.



Fotoğraf 69: İassos liman kalıntısı ve mendirek kulesi.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.yachtworks.info.com/iassos, 25/03/2017.

Küçük limanların son durağı bugünün ünlü ***Halikarnassos*** (Bodrum)'udur. Yerli halkını Karialılar ve Lelegler'in oluşturduğu kent, sonraları, Dor göçmenlerin yerleşimine sahne olmuştur. Yerli halkı içerdeki yüksek kısımlara çekilmek zorunda bırakan ilk göçmenler, günümüzde, Bodrum Kalesi'nin yükseldiği *Zephyrion* denen adacıkta yerleşmişlerdi. Dor göçmenler, zamanla yerli halk Karialılarla karışarak homojen bir nüfus oluşturmuştur. Dor Hexapolisi üyelerinden olan kent, M.Ö.545'te Perslerin hâkimiyetine girer, *Halikarnassos*'lu tiranlarca yönetilir. Attika-Delos Birliği'nin ilk üyelerindendir. M.Ö.395'te, Mausolos (M.Ö.377-353) yönetiminde satraplığın merkezi, Mylasa'dan *Halikarnassos*'a taşınır. Büyük ölçüde Helen

410 Suna Doğaner, **Türkiye Kültür Turizmi**, İstanbul, Doğu Kitabevi, 2013, s.113.

kültürünü benimseyen Mausolos, askeri ve ticari önemini kavradığı bu kenti yeniden yapılandırarak altı Leleg kasabasını birleştirerek etkileyici şekilde büyütür. Büyük İskender'den sonra, M.Ö.129'da Roma'nın Asia Eyaleti'ne dâhil edilir. M.Ö.I.yy.'a dek korsanlar yüzünden oldukça yoksullaşan kent, Augustus zamanında tekrar gelişir. M.S.40'ta, aralarında, *Theangela, Side, Madnasa, Pedasa, Telmisssos* ve *Ouranion* kentlerinin bulunduğu yeni conventus merkezi olur. Hıristiyanlık döneminde *Aphrodisias* metropolitliğine bağlı piskoposluk merkeziydi.[411]



Şekil 69: Halikarnassos'un bugünkü lokasyonu ve limanın yeri.

Kaynak: (çevrimiçi) http//www.maps.google.com'dan yararlanılarak düzenlenmiştir.14/02/2017.

Kent, Mandalya (Güllük) ve Kerme (İstanköy ya da Gökova) Körfezleri arasında yeralan geniş başlı ve oldukça dar boyunlu olan Bodrum Yarımadası denen yörede kurulmuştur. Yarımadanın doğusunda ve batısında dağılmış sekiz Leleg kenti bulunmaktaydı. Buranın eski zaman gemiciliğine pek elverişli oluşu, yörede birçok Antikçağ kentinin yeralmasına yol açmıştır. Batı ucundaki ***Myndos*** (Gümüşlük) şehri bunun bir örneğidir. Bir başka örneği de, bugün hemen hemen boş olan ve kara ulaşımının zor olduğu bu kıyıdaki *Keramos* kentidir; Kerme körfezi adı da buradan gelmektedir. Yarımadanın güney kıyısında ise, önü Karaada ile korunmuş bir koy kenarında şimdiki Bodrum'un yerinde *Halikarnassos* bulunuyordu. Burası Ege

411 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.122.

kıyılarının parlak bir uygarlık merkezi olmuştur.[412] *Halikarnassos*'un önünün Karaada ile korunmuş olması kente, denizden gelecek saldırılara karşı güvenli bir liman olma özelliği sağlamıştı. Başka bir deyişle coğrafya koşulları burada kurulan kentin parlak bir geçmişi, bugünü ve geleceği olmasını açıklar durumdadır. Tarihçi Herodotos'un burada doğması, sonraları yerli hükümdar Mausolos için inşa edilen anıt mezar Mausoleum'un (M.Ö.350) antikçağ dünyasının 7 harikasından biri olması kentin adını dünya kültür tarihine yazdırmıştır. Bu sayede adı, Anadolu'nun birçok Antikçağ kentinin önüne geçmiştir.

Halikarnassos yarımadasının zengin coğrafya ve topografyası, Karia'nın özel bir bölgesidir; buradaki yerleşimler, tarım yapıları, zeytin ve üzüm presleri gibi endüstriyel oluşumlarla karakterize edilmektedir. Zeytinyağı ve şarap işlikleri, bunların üretim boyutlarını göstermektedir. Yarımadanın şarap üretimi özellikle Osmanlı dönemine hatta Mübadele yıllarına dek uzanmaktadır. Akyarlar'da yetiştirilen bağların üzümlerinin Mısır'a, adalara, deniz üstünde Yunan gemilerine sevkedildiği, *Kos*'tan (İstanköy) Mısır'a üzüm gönderildiği bilgileri hep anlatılmaktadır.[413]

Halikarnassos ve komşusu ***Myndos*** (Gümüşlük) kentlerinin şaraplarını, Athenaeus şöyle anlatmaktadır: "*Daha dikkatli bir şekilde deniz suyu katılan şaraplar başağrısına neden olmaz, bağırsakları yumuşatır, mideyi harekete geçirir, şişkinlik yapmaz ve sindirime yardım eder."*[414] Ayrıca *Myndos*'un zengin gümüş madeni yatakları da ticarette önemli yer tutuyordu. Karia'nın doğal zenginlikleri arasında başta gelen mermeri, Plinius'a göre, levhalar halinde kesme yöntemi ilk kez Karia'da bulunmuştu. Bölgenin kuzeyinde İlbura *(Grion)* dağı eteklerindeki ocaklardan çıkarılan mermerler, ticarette önemli bir yer tutuyordu[415] ve Didim Apollon Tapınağı'nda kullanılmıştı. İç kesimdeki *Alabanda,* siyah mermerleriyle ***Mylasa*** (Milas) da kaliteli beyaz mermerleriyle ünlüydü. Strabon bu ocaklar için:

---

412 Besim Darkot, Metin Tuncel, **a.g.e.**, s.71.

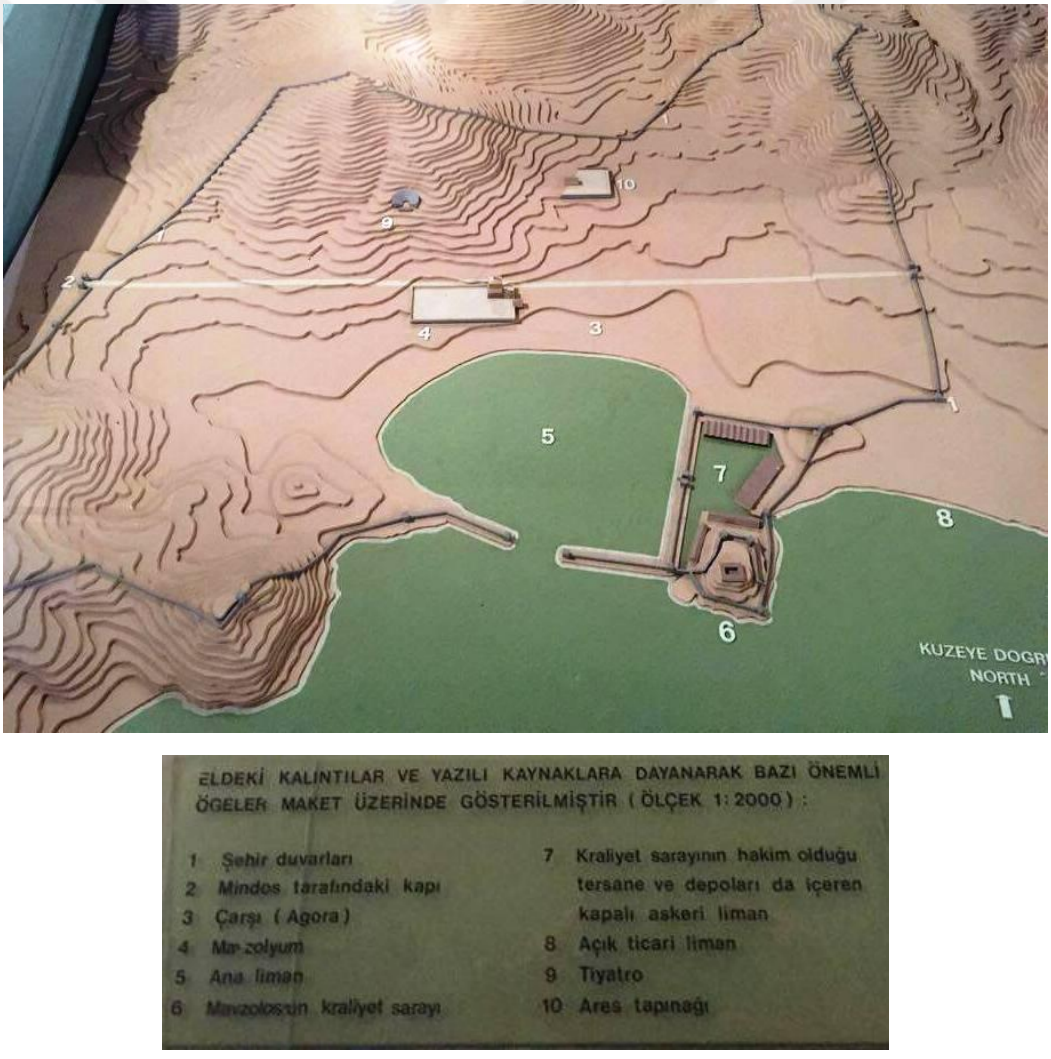
413 Adnan Diler, "Olive Oil and Wine Production of the Halikarnasos Peninsula in Karia", **Antikçağ'da Anadolu'da Zeytinyağı ve Şarap Üretimi,** Uluslararası Sempozyum Bildirileri, 06-08 Kasım 2008 Mersin, ed.:Aydınoğlu,Ü., Şenol, K., Ege Yayınları, 2010, İstanbul, s. 136.

414 Athenaeus, **a.g.e.**,i,32e,33b.

415 Plinius, **a.g.e.,** 36,13,62.

"Fakat Mylasa'ya gelince, o son derece verimli bir ovadır ve ovanın yukarısında kule gibi bir tepe ve en iyi beyaz mermer ocağı bulunan bir dağ yükselir. Şimdi bu ocak büyük bir yarar sağlamaktadır, çünkü burası yapılar ve özellikle tapınakların yapımı ve öteki genel yapıtlar için bol ve kolay çıkartılabilen bir taş kaynağıdır." demiştir.[416]

Daire biçimli limanının ortasında karaya bitişik bir çıkıntı üzerinde Ortaçağ'da şövalyeler tarafından yapılan kale, günümüzde, Sualtı Arkeoloji Müzesi olarak hizmet vermektedir. Bu müzede çekilen fotoğraflarda *Halikarnassos*'un kent planı görülmektedir; eski hava fotoğraflarında ticari limanı ve askeri liman aşağıda net olarak seçilmektedir. Günümüzde yat limanının içinde kalan taşları çıplak gözle görülmektedir. Açık ticari liman bugünkü kalenin arka kesiminde yeralmaktadır.



Şekil 70: Halikarnassos'un kent planı ve 8 no'la gösterilen açık ticari liman.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

416 Veli Sevin, **a.g.e.**, s.131.

Kerme Körfezi'nin kuzey kıyısının tektonik bir kıyı olması, Bodrum Yarımadası'nın tarih boyunca maruz kaldığı depremlerin sonucu olarak Eskiçağ'ın bu parlak limanı eski önemini yitirmiştir. Ancak Bodrum, parlak bir liman olarak kaybettiği önemini Cumhuriyet döneminden itibaren çok değerli bir turistik merkez olarak yeniden kazanmıştır. Günümüzde, liman taşları sualtında çıplak gözle görülebilmektedir.



Fotoğraf 70: Bugün çıplak gözle görülen liman taşları.

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.



Fotoğraf 71: Kalenin ardında görülen antik liman kalıntıları.

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.

Sonuç olarak, bu küçük limanlar, antikçağ boyunca etrafındaki çok gelişmiş büyük limanların gölgesinde yerel iskeleler konumunda kalmış, gelişmeleri engellenmiştir. Coğrafi konumları bir yandan avantaj sağlarken öte yandan bazı olumsuzlukları da beraberinde getirmiştir.

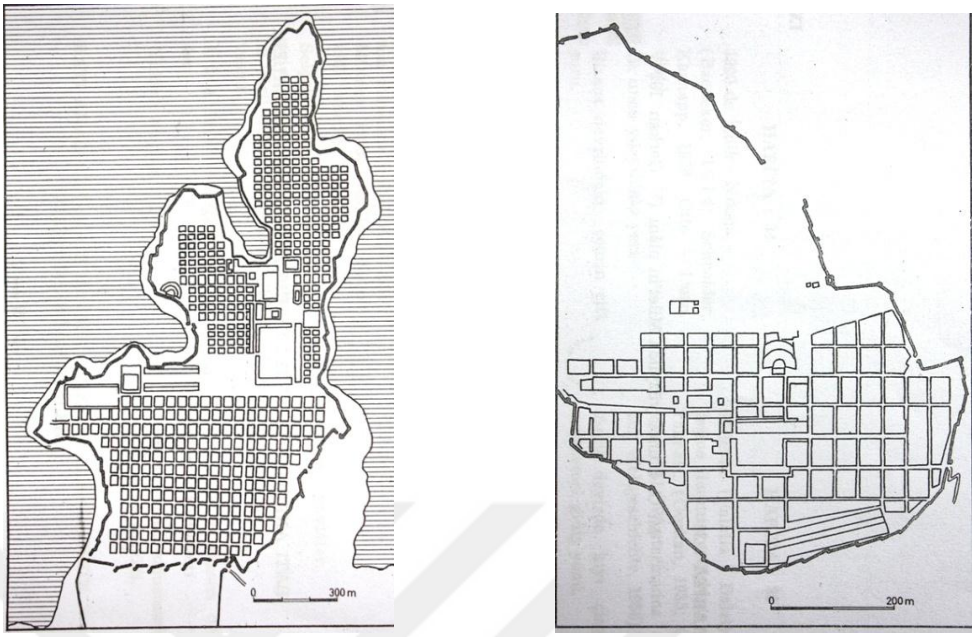
3. Limanların Yerleşimlere Etkisi

M.Ö.VI.yy.'dan itibaren gerçek polis, demokratik şehir olarak ortaya çıkmış, dönemin siyasi durumu, toplumsal yapının değişmesine neden olmuş, birbirine eşit halk felsefesi bağlamında, kentin planına yansımıştır. Izgara planlı bu sistemin, Batı Anadolu'daki örnekleri, *Smyrna, Miletos, Priene* ve *Knidos*'tur. M.Ö.V. yy.'da bu plana göre tekrar kurulan *Miletos*, Izgara planlı kentlerin en iyi uygulandığı liman kenttir. Izgara planlı kentlerin kurucusu Hippodamos *Miletos*'lu olduğundan "Hippodamik Plan" da denir. Kentin ticari, idari ve dini merkezi üç iskân bölgesi olarak birbirine bağlanırdı. *Miletos*'un diğer bir özelliği de planının gelecekteki gelişmeleri göz önüne alarak yapılmış olmasıdır.[417]

Bunun ilk örneklerinden *Priene* ve *Latmos Herakleia*, gelişkin ızgara planlıdır.[418] A.Akarca'nın **Şehir ve Savunması** adlı kitabında anlattığı gibi, ızgara planlı liman kentlerinde kent merkezi, limana veya limanlara yakın bir noktaya yerleştirilerek limanlar bölgesi ile diğer kent mekânlarının bağlantısını sağlamak Hippodamik planının en belirgin özelliklerinden biridir. Liman Kentlerinde, yerleşmeler, liman bölgesi, kamu yapıları bölgesi ve konut bölgesi olmak üzere 3 bölüme ayrılmıştır; bu iki bölgenin de liman bölgesine olan uzaklıklarına, yakın ve kolay ulaşılabilir olamsına dikkat edilmiştir. Kıyı yerleşmesinin bu şekilde gelişmesi mimari gelişimle denizcilik arasında ciddi bir ilişki olduğunu göstermektedir. M.Ö. IV. yy'da Hippodamik planla yeniden düzenlenen *Knidos,* tamamen denize dolayısıyla limanlara bağımlı bir kent yapısına sahipti, belli kurallara bağlı uygulanan bu sistem, burada sıra dışı şekilde, **liman merkezli bir yerleşim düzeninde** uygulanmıştır.

417 Aşkıdil Akarca, **a.g.e.,** s.37.

418 E.Owens, **Yunan ve Roma Dünyasında Kent**, çev.:Bilsel,C., İstanbul, Homer Kitabevi, 2000, s.73,74.



Şekil 71: Milet ve Priene kentlerinin Hippodamik Planları.

Kaynak: Reinhard Stewig, **a.g.e.**, s.IX.

Hellenistik dönemde, en görkemli kentler oluşurken ticaretin önemine güvenerek, kentin topografyasına göre liman kentleri kuruluyordu, sahile yakın kentler ise denizi olmasa da, mutlaka bir limanla yakın ilişki içine sokuluyordu. *Bergama-Elaia* ve *Atarneus, Kolophon-Notion, Atina-Pyreus, Roma-Ostia* limanları buna örnek oluşturur. Anlaşıldığı gibi, limanlar, ticari faaliyetlerin önem kazandığı ve ticari işlevlerin diğerleri arasında ön plana geçtiği yerlerdir. Limanları kentlerden ayırmak ve tek başına düşünmek doğru değildir; zira kentler bir liman etrafında gelişmiş ve kent hayatı, liman faaliyetlerine dayanmıştır.[419]

Limanların yerleşime etkileri özellikle liman kentinin kalbini oluşturan agora-macellum ve liman yapılarında görülürdü. Bunların etrafında gelişen atölyelerin, işliklerin, sosyal ve dini ihtiyaçlara yönelik inşa edilen yapıların yerleşimin mimarisine etkisi büyük olmuştur. Sosyo-ekonomik ihtiyaçların getirdiği değişim, bütün kamusal işlevleri tek başına üstlenen ilkel agorayı, İonia agorasına dönüştürerek, diğer kamusal mekânlar agoranın etrafında yeniden tanımlanmışlardır. Sürekli bir yoğunluğu olan agora kentin atan kalbiydi. **Agoralar**, kentlerin gelişim

419 Süha Göney, **Şehir Coğrafyası I**, 3. baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayın no:3908, 1995, s.193.

sürecinde, M.Ö.V.yy.'dan itibaren ticari merkez, çarşı, pazar haline gelir. Agoranın, kent yaşamına ve yerleşme alanlarına dağılması, ana caddelere uyum sağlaması gerektiğinden, imkân varsa, kentin merkezindeki bir alandan yararlanılırdı.[420] *Miletos, Priene* agoraları, buna örnektir ve oluşumunu, üzerinde kurgulandığı ızgara planı sağlamıştır. Bu yeni tipin özelliği, stoalarla çevrili, dışa kapalı, hippodamik plana uygun olmasıdır**.** Arkaik Dönemde sosyal açıdan tam anlamıyla gelişimini tamamlayamayan halk için, sosyal hayatın tümünün geçtiği tek bir kamu yapısıydı. Gerektiğinde çok basit bir sahne değişikliğiyle pazara dönüşür,[421] geçici satış tezgâhları kurulurdu. Klasik döneme geçilirken, kamu yapılarına, halkın ihtiyaçlarının biçimlenmesi sonucu yeni bir düzen getirilmiştir**.**[422] M.Ö.V. yy.'ın sonlarında ana caddeler oluşturuldu. Bazı kentlerde, iki ana cadde kurgulanmıştır. Ana cadde daima şehrin ortasından agoranın bir kenarından geçerdi. Daha dar ve daha kısa olan ikinci aks ise agoranın bir köşesinde ana cadde ile kesişirdi. *Ephesos* gibi bazı daha gelişkin ve nüfusu kalabalık kentlerde, ana cadde iki merkez arasındaki mesafeyi kısalttırken yan sokakları merkeze bağlardı. Burada, iki agorayı biribirine bağlayan Kuretler Caddesi, kentin en işlek caddesi olup sonunda Mermer Cadde aracılığıyla yoğun ticaret hayatının görüldüğü Liman Caddesi'ne bağlanırdı. Stoalar ve Pazaryerleri gibi halka açık yapılar önem kazanmaya başlayınca kent merkezi artık agora ve çevresindeki kamu yapılarıyla bütünleşmiştir. Agora hem pazaryeri hem halkın siyasi, ticari ya da toplumsal işleri için agorada toplandığı yerdi. Sözcük gerçekte "toplanma" anlamı taşır.[423] Agora, kişilerin boş zamanlarında stoalarda, çınar ağaçları altında, berber ve şarap dükkânlarında ya da demirci dükkânlarındaki ateşin çevresinde kendilerine uygun arkadaş bulmak için sürekli toplandıkları başlıca yerdir.[424] Toplumsal yaşam, iş ve siyaset içinde gündelik bir sahne oluştururdu.[425] M.Ö.V.yy.'dan itibaren sarhoşlar ve anne-babasına karşı suç

---

420 R.E.Wycherley, **a.g.e.**, s.49.

421 Constantinos A.Doxiadis, **The Methode for the Study of the Ancient Greek Settlements**, Atina, 1972, s.32.

422 Constantinos A.Doxiadis, **a.g.e.**, s.32.

423 R.E Wycherley, **Antikçağda kentler nasıl kuruldu?** çev.:Nur Nirven, Nezih Başgelen, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat yayınları, 1993, s.5,6.

424 R.E.Wycherley, **a.g.e.** s.60.

425 R.E.Wcherley, **a.g.e.**, s.45.

işleyenler agoraya giremezdi. Buna önceleri, katiller de dâhildi. *Agorazein,* agorada gezinmek, pazara gitmek, satın almak anlamları taşır. *Atina* agorasında belirli eşyaların satışı veya yapımı için belirli yerler ayrılmış, işlevlerine göre (balık, sebze-tunç, köle gibi) adlar verilmiştir. Daha yüksek parasal düzeye erişildiğinde, bankerlerin de burada birer yeri olduğu ve Demosthenes döneminde, artık çok sayıda personel çalıştıran büyük iş adamları konumuna geldikleri bilinmektedir.[426] Birçok kentte denetim uygulayan ve dürüst alışveriş yapılmasını sağlayan *agoranomos* adı verilen resmi görevliler vardı. Ayrıca, özellikle ticaretin etkin biçimde yapılması için tahıl, ağırlık ve uzunluk ölçülerini denetleyen görevliler çalışıyordu. Yazıtlardan, *agoranomos*'un agorayla, sokakların temiz ve düzenli tutulmasıyla ilgilendiklerini, tartının doğru olması, alıcı-satıcı anlaşmazlığı, açılış-kapanış saatleri ve işverenlerle işçiler arasındaki ilişkileri yakından gözlemlediklerini öğreniyoruz.[427]

Deniz kıyısındaki ticaret kentlerinde agora çoğu kez limanla birleşmekle birlikte yapay rıhtımın bir uzantısı olup daha önemli ve daha belirgin bir nitelik taşırdı. *Miletos*'ta agora, liman yakınındaki kuzey yerleşim alanıyla biraz daha ilerdeki güney yerleşim alanı içinde tasarlanmıştır.[428] Liman bölgesini, kent merkezine ve kent kapısını kent merkezine bağlayan sokaklarla tasarlanan kentlere *Ephesos* ile limana açılan caddenin agorayla birleşmesine *Ephesos*'un ticari agorası, güzel bir örnektir. Buradaki agora, 4 tarafı dükkân sıralarıyla çevrili tam bir kare planlı yapıdır. Limanların bulunduğu koyların yoğun olan deniz ticareti amacı dışında da hizmet etmesi sağlanmıştır. Yeni tip agoranın önemli ilk mimarlık tasarısı liman olmuştur. Kentte güzel bir deniz kıyısı oluşturmanın yanı sıra tüccarlara kolaylık sağlamış, *Miletos*'ta olduğu gibi kentin ticari refahı geri gelmiştir. Doğal olarak ilk önce liman bölgesi gelişmiştir.[429] *Priene* agorasında da, festivaller yapılır, ticaret işleri yürütülürdü. Agoradaki Kutsal Stoa, halkın oturup olup bitenleri izlerken sohbet etmelerini sağlayan bir mekândı.[430] *Miletos, Priene* agoraları, Hippodamos planına en uygun gerçek İon agorası örnekleridir. Kamusal etkinlikler

426 R.E.Wcherley, **a.g.e.**, s.59.

427 R.E.Wycherley, **a.g.e.** s.60.

428 R.E.Wycherley, **a.g.e.** s.63.

429 R.E.Wycherley, **a.g.e.**, s.64.

430 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.360,361.

burada yoğunlaşırdı. Agora, sokak sistemiyle doğrudan doğruya ilişkiliydi ve kentin diğer ögeleriyle birleşikti.[431] Agora ve çevresi, tüm amaçlara yeten açık bir alandı. Şenlikler, dinsel törenler yapılırdı.[432] Sokrates gibi sevilen belli bir konuşmacının bir yeri ve saati, düzenli bir katılım grubu vardı. Bir felsefe okulu yaratmaya doğru ilk adım böylece atılmış, agoranın özgür ve canlı ruhu Hellen felsefesine önemli katkılarda bulunmuştur.[433] M.Ö.IV. yy.'da, Yamaç kent olduğundan araziye uyumlu olarak yeniden kurulan *Priene* bu yeni planın en iyi örneklerindendir. 3 tarafı stoalarla çevrili, biri caddeye bakan bir agorası vardır.[434] Devlet işlerinin gerçekleştirildiği etrafında çeşitli kamu binalarının toplandığı yapı devlet agorası**,** ticari faaliyetlerin yapıldığı yapı ise ticaret agorası olarak işlerdi. Antikçağ'da her kentte en az bir agora varken *Ephesos, Miletos* gibi bazı kentlerde, birden çok agoranın bulunması bunların genellikle büyük ve zengin ticari kentleri olmasının kanıtıdır. *Miletos*'un üç agorasından, Batı agora, M.Ö. II. yy.'da Tiyatro Limanı'nın güneyindedir. Devasa, dikdörtgen formlu açık-hava alanının üç tarafı çevrilidir. Roma döneminde yenilenen Güney agora kazılarında ortaya çıkan 39 dükkân, iki yöne açılan çift dükkân konumundadır. Bunların arkasında depolar vardır. Stoa ve ardındaki dükkân grubuna en iyi örnek, *Miletos*'ta görülmektedir.[435] Güney Agoranın önemli bölümü olan doğu stoa, ticarete ayrılmıştır. Stoaların büyük boyutları, açıklıkları ve odaların yarattığı sıkıntıdan büyük ölçüde kurtulmuş olmaları, kent etkinlikleri açısından güney agorayı kuzeydekine oranla daha saygın kılmıştır.[436] *Smyrna* agorası, dikdörtgen formda olup etrafı stoalarla çevrili bir yapıdır. Kentin ticari yaşamını yönlendirilen tüccar ve bankerlerin faaliyetlerinde kullanılan ve hukuk işlerinin görüldüğü bir tür adliye sarayıdır. *Smyrna* agorası (165 x 28 mt.) bilinen en büyük Roma Dönemi Bazilikası'dır. Roma Dönemi sonlarında, devlet agorasının giderek ticari bir boyut kazandığına işaret eden tonozlu dükkân sıraları, kazılarda bulunmuştur. Batı Stoa; Antikçağ'da insanların yağmur ve güneşten

431 R.E.Wycherley, **a.g.e.**, s.71.

432 R.E.Wcherley, **a.g.e.**, s.46.

433 R.E.Wcherley, **a.g.e.**, s:61.

434 R.E.Wycherley, **a.g.e.** s.68.

435 Kenan Mortan, Önder Küçükerman, **a.g.e.**, s.27.

436 R.E.Wycherley, **a.g.e.**, s.66.

korunarak gezindiği yerdi. Izgara planlı *Smyrna'*nın doğu-batı eksenli paralel caddelerinden biri agorayı iki eşit bölüme ayırıyordu.[437] İç limanın yakınlarında olduğu tahmin edilen *Smyrna* ticari agorası, günümüze ulaşmamıştır. Agorada, *Stoa* halkın yaşamındaki çeşitli amaçlara kolayca uyarlanabilir bir yapıydı. Hellen mimarlığında ve yaşamında hayati bir rol oynardı. Açık bir sütunlu galeriyi içeren ve genellikle sütunları bir çatıyla arka duvara birleştirilmiş, sıcağa karşı koruyucu bir gölgelik, rüzgâra ve fırtınaya karşı sığınak oluştururdu. Stoa, özellikle agorada sıradan bir yurttaşa işini göreceği ve dinleneceği, korunaklı hoş bir yer sağlardı.[438] Stoalardan başka dikilen ağaçlar da gölge sağlardı.[439] Roma dönemi *Miletos ve Priene* stoaları buna en güzel örnektir. İnceleme alanımız Akdeniz iklimine hâkimdir; burada yazlar çok güneşli ve sıcak, kışlar yağışlı ve rüzgârlı geçtiğinden stoalardan korunaklı gezinti yeri olarak yararlanılırdı. Sokaklarda, sulak yerlerde kavak ağaçlarının yol ağacı olarak, çınarların da agorada gölge yapmak gibi değişik amaçlarla kullanıldığı bilinmektedir. Stoaların, agorada siyasi ve ticari anlamda çok yönlü işlevleri vardı. Meclisin ya da mahkemenin toplanmasına yarar, magistratlar için merkez büro görevi yapar ve resmi belgeler stoalarda saklanırdı. İşadamları da stoaları kullanırlardı. Buralara açılan odalar işyeri, dükkân ya da tahıl ambarı görevi yapardı. Mallar bazen stoada depolanır ve incelenmek üzere sergilenirdi.[440] Agoraya, sütunlu gezinti mekânı olan *stoa,* egemendi ve simgesiydi. Izgara planına uygun düzgün dörtgen formda üç tarafı stoalarla çevrili agoraların dördüncü kenarında, *Miletos* liman agorasında olduğu gibi prostyloslu bir giriş ya da *Priene'*deki gibi bir kamu binası konumlanırdı.[441] İş yaşamının artan karmaşıklığı en açık biçimiyle agoraya yansımıştır. Başlıca ticaret kentlerinin, Akdeniz pazarlarında önemli birer yer kazanmasıyla beraber toptancı tüccarlar, spekülatörler ve bankerler ortaya çıkmıştır.[442] M.Ö. 561-540 arasında daha dar bir alanda alışveriş ilişkileriyle yetinen tüccarlar, özellikle para kullanımının hızla yayılmasıyla Babil'den İonia'ya kadar

437 (çevrimiçi) http//www.izmirturizm.gov.tr/21/05/2014.

438 R.E.Wcherley, **a.g.e.**, s.100.

439 R.E.Wycherley, **a.g.e.**, s.47,48.

440 R.E.Wcherley, **a.g.e.**, 65.

441 R.E.Wcherley, **a.g.e.**, s.8

442 R.E.Wcherley, **a.g.e.**, s.47

uzanan geniş bir alana yayılan yeni bir ticaret ağı kurmuşlardır. Bu yeni durumun en önemli sonucu, ilk kez *Sardes*'te, devlet tarafından resmen tanınarak görevlendirilen *kapeloi* (tüccar) ve *agoraioi'*lerin (banker) ortaya çıkmasıdır, böylece iki yeni işadamı türü doğmuştur. Bu tüccar, banker ve spekülatörlerin agora yakınında ya da limanda (**agora yakını ile liman çoğunlukla aynı anlama gelir**) kendilerine ait iş yerleri vardı. Ayrıca, stoaları, borsa ve alışveriş yeri olarak rahatlıkla kullanma olanağı bulmuşlardır. Eski pazar, satış yerleri ile birlikte işlevini sürdürmüştür.[443]

Anadolu'da her şeyin satıldığı tetragonos agoralarının yanı sıra birçok Antikçağ yazarının bahsettiği **Macellum** denen çarşı binaları da vardı. Burada başta taze veya işlem görmüş balık olmak üzere et, et ürünleri, av hayvanları, unlu mamüller, zeytinyağı, garum sosu ile nadir bulunan sebze ve meyveler gibi pahalı ve lüks ürünlerin satılırdı. Haftanın her günü açık olan günümüzün marketleri niteliğindeki bu Et ve Balık pazarlarından, ülkemizde, epigrafik ve arkeolojik olarak kanıtlanmış; 22 macellumdan 5'inin yeri belirlenmiştir.[444] Roma döneminde başlangıçta et ve balık satılırken, M.Ö.II yy. sonu, M.Ö.I.yy. başında, *Forum Soarium* (domuz pazarı), *Forum Pistorium* (buğday ve ekmek pazarı), *Forum Vinarium* (şarap pazarı) gibi özel çarşılar inşa edilmeye başlanmıştır.[445] Büyük limanlarda bulunan *Horrea* ya da *Grannarium*lar, antrepolar (ardiye) veya tahıl ambarları (silolar) idi.[446] Macellumlar, her türlü ticari ürünün satıldığı ticaret agoralarından yalnızca özel ve pahalı gıda ürünlerinin satılıyor olması nedeniyle ayrılırlarken tek mimari vazgeçilmez öğesi, merkezdeki yuvarlak yapıdır *(tholos).* Macellumlar, ticari, siyasi ve dini amaçlara hizmet eden sınırları belirli kamu alanlarıdır. Roma Döneminde, ürün değişiminin ve ithalatının artması, ticaretin yeni ihtiyaçlarına uyum sağlama gerekliliği macellum ve bazilika gibi yeni ticari yapıları doğurmuştur.[447] Bu yeni çarşı yapılarının Anadolu'da bilinen en erken örneği *Priene*'dedir. Batı kapısı caddesi ile Agoranın batı galerisinin yanındaki dörtgen

443 R.E.Wycherley, **a.g.e.**, s.47.

444 Sema Atik, "Anadolu Macellumları", **21. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, cilt:2, Ankara, T.C.Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 2003, s.48.

445 Mükerrem Anabolu, **Antikçağ'da Et ve Balık Pazarları**, Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Yayınları, İstanbul, 2003, s. 1.

446 Mükerrem Anabolu, **a.g.e.**, s.2.

447 Sema Atik, **a.g.e.**, s.46.

alan, bir et ve balık pazarıdır. Burada kısmen doğal kayalığın içine oyulmuş bir balık yıkama havuzu bulunmaktadır. Kuzey duvarına yapışık taş masalar burasının et ve balık pazarı olduğunu göstermiştir, çünkü *Tralleis*'te bulunan bir yazıtta, buradaki et ve balık pazarında kullanılmak üzere sipariş edilen taş masalardan söz edilmektedir.[448] Yapının et ve balık pazarı olduğunu kanıtlayan *mensae* (satış tezgâhları)'ye ait beş ayak ve iki tabla vardır. Ayrıca sekiz ayak ve üç masa tablası *in situ* ele geçirilmiştir. *Tralles*'teki yazıtta, bu masaların bir vakıf tarafından inşa ettirildiği belirtilmektedir.[449] Anadolu macellumlarının en belirgin özelliği, dört taraftan portikolarla ve dükkân sıralarıyla çevrili dışa kapalı tam kare bir avluya sahip olmalarıdır. Burada çalışanlara *Macellati* denilirdi. Hermes, Tykhe gibi ticareti ve tüccarları koruduğuna inanılan Tanrı ve Tanrıçalara kurban sunulur, şölen verilir, alışveriş yapılır ve toplantılar düzenlenirdi.[450] *İassos*'ta tartışma konusu olmakla beraber, Macellum tanımına uyan balık pazarı olarak adlandırılan bir yapı vardır.[451] Yeniden düzenlenerek açılan bu *İassos* balık pazarı müzesi bugün ziyaret edilebilmektedir. *Ephesos*'ta, Roma Dönemi'nde bir Macellum olduğunu, diğeri, M.S.III. yy.'da pazarın halen görkemini sürdürdüğünü kanıtlayan iki yazıt bulunmuştur.[452] Varlığı kanıtlanan macellumun yeri henüz kesinleşmese de, Stadiumun karşısı, antik limana ve kent girişine yakınlığıyla ticaret için ideal bir konumdur. Ayrıca limanda *Ephesos*'lu balıkçılar tarafından yaptırılmış bir balıkçı gümrük binasının olması, balık satışının ilk sırada geldiği macellumun limana yakın konumu oldukça önemlidir. Burada dükkânları bulunan tüccarların Vedius Hamamı'nın latrinasında ayrılmış dört kişilik yerlerinin olması da buranın macellum için uygun olduğunu göstermektedir.[453]

Sonuç olarak, agoralarda Antikçağ'ın kent ve kentlisine ait nerdeyse tüm izler bulunur. Bu nedenle, ticaret hayatı ve kent yaşamı, yalnızca agoraları inceleyerek bile anlaşılmaktadır. Limanlar ve ticaret hayatı, Antikçağ'da yapıların

448 Mükerrem Anabolu, **a.g.e.**, s.4,5.

449 Sema Atik, **a.g.e.**, s.48.

450 Mükerrem Anabolu, **a g.e.**, s.2.

451 Mükerrem Anabolu, **a.g.e.**, s.4,5.

452 Mükerrem Anabolu, **a.g.e.**, s.6.

453 Sema Atik, **a.g.e.**, s.50.

konumlanmasını ve kenti doğrudan etkilemiştir. Liman bölgesinde mimari, ticaretin gelişmesine paralel olarak değişmiş, ihtiyaçların karşılanması amacıyla arazi kurgulanmıştır. Limanın ve çevresindeki yapıların oluşması, bu ticaretin kapasitesi doğrultusunda şekillenmiştir. Ekonomisi ticarete dayalı bir kent için tüm yolların limana açılması kaçınılmazdır. Bunun en güzel örneği *Ephesos*'tur; kentin Akdeniz pazarına katılması, yabancı tüccarların akın edişi ve lüks mal talepleriyle ticari faaliyetlerin inanılmaz boyutlara ulaşmasına neden olmuş, M.S I. yy.'ın sonunda liman gelişerek, Ön Asya'nın en önemli limanlarından biri olmuştur. Bulunduğu havzanın tarımsal zenginliği ve coğrafi konumu *Ephesos'a* çok şey kazandırmış, ticari ve ekonomik açıdan olduğu gibi askeri açıdan da önemli olması, kentin mimarisine, yapılaşmasına etki etmiştir. Daha sonraları Hıristiyanlık merkezi olması sebebiyle dini unsurların da kent mimarisini etkilediği görülmektedir. Askeri açıdan komutanlar ve ordular için ayrı bir özelliğe sahip olan liman, korunmaya çok elverişliydi, hemen yanındaki dağın başında bir de gözetleme kulesi vardı. Ordular, hemen yola çıkabiliyor ve zaman kazanabiliyorlardı. İster savaş ister barış için olsun, ister Kral Yolu ya da eğlence hayatı için olsun, krallar ve ünlüler hep *Ephesos*'a geliyorlardı. Her an çok canlı ve dinamik kentin Liman bölgesi, altıgen havza, gemi barınakları, iskeleler, ambarlar ve dükkânlarla çevriliydi. *Ephesos*'un girişindeki merkezi liman kapısı, dev liman kompleksi ziyaretçilere kente girişte temizlik ve rahatlama imkânı sağlıyordu. Ticari yapılar ve mallar kentin ticaret merkezi Tetragonos Agora'da toplanıyordu. Agorayla bağlanan Liman Caddesi, ünlü ve önemli kişilerin karşılanışlarına sahne oluyordu.[454] Liman Caddesi, Liman ile Tiyatro arasında olup 600 mt. uzunluğunda, 11 mt. genişliğinde, yaya kaldırımları olan, iç kesimlerinde dükkânların uzandığı, alış veriş yapanların, yağmurdan ve güneşten korunduğu, sıcak yaz günlerinde limandan gelen rüzgârla serinledikleri bir yerdi. Arcadius'un yaptırdığı caddedeki bir yazıta göre; Liman caddesi, geceleri 50 sokak lambası yağ kandilleriyle aydınlatılıyor ve kente sağladığı pırıl pırıl görünümle ayrı bir üstünlükteydi.[455] Kent, dini açıdan önem kazanınca, M.S.VI. yy.'da caddenin orta kısmına, basamaklı kaideler üzerinde dört sütun dikilmiş, kaidelerine Hıristiyanlık

454 Sabahattin Türkoğlu, **Efes'in Öyküsü,** İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları,1999, s. 39,52.

455 John Freely, **a.g.e**, s.105.

sembolleri olan nişlerle süslenmiştir. Sütun başlıklarının üzerinde 4 İncil yazarının heykellerinin olduğu kabul edilir[456], böylece *Ephesos*'un dini karakteri vurgulanmış, kent, M.S.I. yy.'dan itibaren Hıristiyanlık merkezi haline gelmiştir. Liman yakınlarındaki yapı, Ephesos Konsili'nin yapıldığı bir kiliseye çevrilmiş, Meryem Ana'ya adanmıştır. Tanrıça heykelleri kaldırılmış, tapınaklar kiliseye çevrilmiştir. Dini inançların kent mimarisi üzerindeki etkisi de bu noktada görülmektedir. Diğer önemli bir örnek, *Knidos*'tur. Kentin merkezindeki limanlar nedeniyle anakara ve ada arasında gelişen tüm yollar limana açılırdı; ana cadde, ticari limanın kuzeyinden liman tiyatrosu ve stoasının batısından devam edip diğer ana caddelerle kesişirdi. Bu ana caddeler, üst teraslardaki yapıları, liman caddesi, tiyatro caddesi gibi caddelerle liman bölgesine bağlamaktadır. Bu, ekonomisi, ticarete limana dayalı bir kent için kaçınılmazdır. *Miletos*'taysa, agora, iki limanın arasına kentin en geniş ve düz yerine yerleştirmiştir. Agora, iki yanından geçen caddelerle limanlara bağlanmıştır. Arazinin ortası resmi yapılara ayrılmıştır. Bu düğüm noktası üç iskân bölgesini hem birbirinden ayırmaya, hem de bağlamaya yöneliktir. Bunlar, Liman bölgesi, Kamu yapıları bölgesi ve Konut bölgesidir. Böylece, kentin merkezi agora, ticari, idari, kamu bölgelerine kolay ulaşılabilir bir noktada konumlandırılmıştır. Liman yapıları, çarşılar, agora, bouleuterion, tapınaklar, gymnasion burada tasarlanmıştır.[457]

Limanlar üzerinden yapılan ticaretin yoğunlaşması, kentlerin amphora üretimlerini de doğrudan etkilemiş bazıları üretim merkezi olmuştur. Bunlardan *Knidos,* Datça yarımadasının tarıma en elverişli yerlerini kullanarak Ege Deniz Ticaretinin önemli limanları arasına girmiş, limanın kent için önemi giderek artmıştır. M.Ö. IV.yy.'da ekonomideki canlanma, amphora üretimini de arttırmıştır.[458] Bu gelişmelerin sonucunda düzlükler yetersiz kalınca *Knidos*'lular, çevreye geniş alanlara yayılmışlardır. Tepe ve dağların eğimli etek düzlüklerinde ve dik yamaçlardaki yapay tarım sekileri ve sıkça rastlanan amphora yapım atölyeleri bunu açıklamaktadır.[459] Limana, gemilere karadan ulaşım gibi konuları, şarapçılıkla

456 Sabahattin Türkoğlu, **a.g.e.**, s.148.

457 Ekrem Akurgal, **a.g.e.**, s.452.

458 İlhan Kayan, "Datça Yarımadasında Eski Knidos Yerleşmesini Etkileyen Doğal Çevre Özellikleri", **Ankara Ünv.Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi**, s.11, 1988, s.63.

459 İlhan Kayan, **a.g.e.**, s.64.

ya da zeytincilikle uğraşan tüm halkların iyice hesapladıkları, üretim yerlerini dikkatle seçtikleri bilinmektedir. Atölye yerlerinin seçiminde hammadde sağlayan kil yataklarına, üzümün preslendiği, dinlendirildiği ve sonradan şaraba dönüştürüldüğü üretim merkezlerine yakınlığı rol oynamıştır.[460] Bu nedenle, liman yakınlarında, işlikler, atölyeler sıksık karşımıza çıkmaktadır.

Limanların ekonomiye etkisi bütün Akdeniz'de örgütlü bir disiplin dayatan Roma'yla olmuştur: Limanlar ve barınaklar, gümrük memurları, deniz sigortası, gemi yükleme ve boşaltma ücreti, barınak ücretleri, iskele ve antrepo ücretleri gibi. Günümüz denizcilik dünyasına benzer bir ticari ve bürokratik ağdan söz edilebilir.[461] Rodos'luların Denizcilik Kanunu ve Efes Gümrük Yazıtı bu konuda aydınlatıcı bilgiler vermektedir.

M.Ö. VIII. ve VII. yy.'larda Yunan denizciliğinin hızlı gelişimi, tüccarların korsanlık ve fırtına gibi riskleri göze alacak olmaları, kazanç beklentileri olmaksızın mümkün görünmemektedir. M.Ö.750-550 yıllarında kolonileşme döneminde, ekonomik özgürlüğün artmasıyla beraber dış pazarlara gönderilmek üzere üretim çoğaldı. *Korinth, Miletos, Atina* ve *Pire* gibi kentler önemli zanaat merkezleri haline gelirken buralarda özellikle ihracat amaçlı mallar üretildi. Yunanlılar bu büyük ticaret merkezlerinden dış pazarlara zeytinyağı, şarap, kumaş, mücevher, silah, keramik, incir, bal, çömlek satarken; dış kolonilerden değerli madenler, odun, tuz, hayvan, buğday alırdı. Dış pazardan Yunanistan'a gelen hammaddeler, burada işlenmiş olarak koloni pazarlarında satılırdı. Tüccarlar tarafından yönetilen bu deniz aşırı ticaretin büyümesi sonucu tüccarlar sınıfı ortaya çıkmıştı. Yunanlılar güçlü bir ticaret filosu kurarak dış ticarete çok önem verdiler, M.Ö.478/477'de Attika-Delos Deniz Birliği, Batı Anadolu ve özellikle İonia kentlerinin ağırlığını ve önemini ön plana çıkarmıştır.[462] Lydia'lıların sikkeyi icadına dek, ticarette perakende alışverişlerde gümüş, toptan alışverişlerde altın kullanılmıştır. Altın, gümüşten sekiz

460 Oktay Sönmez, **a.g.e.,** s.283.

461 Ernle Bradford, **a.g.e.,** s.181.

462 Hülya Boyana, "Vergi Listelerine göre Attika-Delos Deniz Birliği ve İonia ile İlişkileri", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Cilt XXI, Sayı I, Temmuz 2006, s. 20.

kat daha değerlidir.[463] Lydialılar'ın icadı sikkenin kullanımı kısa sürede anakaradan kolonilere kadar yayılmıştır. Bütün bu bilgiler, ekonomik bağlamda bir deniz egemenliği için gerekli temellerin M.Ö.500'lerden itibaren atıldığını göstermektedir.

Denizcilik, ticaret hayatı ve ekonomiyi düzenleyen birinci derece önemli hukuki bir belge, Rodos Denizcilik Kanunu'dur. Bu bilinen ilk denizcilik yasası olması ve yüzyıllar boyunca yürülükte kalması bakımından önemlidir.[464] *Rodos*'un, Akdeniz'de beş asır (M.Ö.700-200) hakim üstünlük kazanması, Rodos'luların Akdeniz denizciliğinde çok kapsamlı bir bilgi birikimine, bütünlüğüne sahip olmalarını sağlamıştır. Hellenistik Dönem denizcilik tarihini *Rodos*'tan bağımsız yazmak oldukça zordur.[465] Bunun çalışmamızı ilgilendiren kısmı ise; bu yasalar kapsamında gemide mal sahibi olan bütün tüccarlar, yolcular ve malların güvenli seyahat etmesini sağlayan koşullar ve denizcilikte karşılaşılan bazı ekonomik anlaşmazlıklara hukuksal bilgi sunmasıdır.[466] Bu kapsamıyla, ***Lex Rhodia*** ekonomiyi ilgilendiren bir yasama sistemidir.[467] Deniz ticaretindeki riski en aza indirgemek ve İmparatorluğun deniz ticaretindeki gücünü arttırmak amacıyla mutlak bir şekilde sınırları belli bir yasal düzenleme olarak hazırlanmıştır. Buna paralel olarak, bu Kanun, Doğu Roma İmparatorluğu Deniz Ticareti'nin ve ticaret gemilerinin gelişmesini teşvik ediyordu.[468] Bu yasa maddeleri, M.S. XII. yy.'a kadar varlığını sürdürerek satıcı-müşteri arasındaki alım-satım, aidiyet, borç, sözleşme ve diğer yükümlülükler gibi konularda hem Batı Avrupa'lı hem Doğu Romalı denizcilere rehberlik etmiştir.[469]

---

463 Sevgi Aktüre, **Anadolu'da Bronz çağ Kentleri**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s.118.

464 David Magie, **a.g.e.**, s.71,72.

465 Chester Starr, **a.g.e.**, s.51.

466 Carlos Sanchez-Moreno Ellart, "Law of the Sea, Rhodian", **The Encyclopdeia of Ancient History**, Vol.X, Madlen, 2013, s.3970.

467 Emmanuelle Chevreau, "La Lex Rhodia de Tactu: Un Exemple de la Réception d'une Institution Etrangere dans le Droit Romain", **Revue d'Histire du Droit,** 73, 2005, s.67,80.

468 Charles Diehl, **Bizans İmparatorluğu'nun Tarihi**, çev.:A.Göke Bozkurt, İstanbul, İlgi Kültür Sanat Yayınları, 2010, s.65,66.

469 George Bass, **Sualtında Arkeoloji, Bir Arkeologun Türkiye Macerası**, çev.:Z.Hasırcıoğlu, İstanbul, Homer Kitabevi, 2003, s.154,155.

Roma İmparatorluğu'nun parçası olduğu dönemde Anadolu, dünyanın en yoğun nüfuslu, ekonomik açıdan belki de en yoğun değerlendirilen bölgelerinden biriydi.[470] İç Anadolu'nun hayvan ve tahıl ürünleri, Batı Anadolu'nun yünlü ve altın işlemeli dokumaları, şarabı, zeytinyağı, incir ve üzümü, Trakya'nın tahıl ve keneviri, Toroslar'ın kereste ve tomrukları ve çeşitli yörelerin bakır, altın, gümüş, demir gibi madenleri ve bunlardan yapılmış eşyalar o zamanki dünya ticaretinde önemli bir rol oynuyordu. Cicero'nun ifadesiyle; *bütün dünyada Asia Eyaleti ile refah ve toprak bereketi bakımından rakip olabilecek başka hiçbir yer yoktu.*[471] Bu ifade bile tek başına, Anadolu'nun antikçağ ekonomisinde ne kadar önemli bir rol oynadığını göstermeye yeter. Ganimetten vergilendirmeye doğru ilerleyen bir gelir sistemine sahip olan Roma İmparatorluğu'nun, M.Ö.III.yy.'da yıllık tahmini geliri, 4-8 milyon sestertiusken M.Ö.150'de 50-60 milyon sestertiusa çıkmıştı. M.Ö.I. yy.'da 340, M.S.I. yy.'ın sonunda yıllık kabaca 800 milyon sestertiusluk bir vergi gelirinden söz edilebilir.[472] Attika-Delos Deniz Birliği ve İonia kentleri ile ilişkileri, inceleme konumuz olan liman kentlerinin ekonomik durumlarını, dönemin vergi listeleriyle daha net ortaya koymuştur. M.Ö.446'da, Anadolu'daki 5 vergi bölgesinden İonia vergi bölgesinde tespit edilen 37 kent[473] arasında *Ephesos,* ekonomik durumu fevkalade iyi olan ve düzenli vergi ödeyen bir üyedir. Liman gelirleri ve önemli bir ticaret yolu oluşu sayesinde, hem deniz hem kara ticareti için her türlü imkâna sahip bir limandır. İç kısımlarla, gerek Kral Yolu gerekse güney karayoluyla birleşerek doğrudan ulaşım imkânları sağlaması kentin gelişiminde çok önemli bir rol oynamıştır. O'nu izleyen *Miletos*'un yanısıra *Teos* vergilerini, düzenli ödeyen İonia'nın en zenginlerinden ve en güçlülerindendir. *Kyme* de ekonomisi, en iyi ve büyük kentlerdendir. Limanının, deniz ticareti için uygun olması onu bölgesindeki en önde gelen kent yapmıştır. En zayıf ekonomiye sahip kent ise, *Pitane'dir.* Bununla beraber, İlk gümrük vergisi istasyonları, Marmara kıyılarından başlayıp, bütün Batı Anadolu kıyıları boyunca devam eder ve güneyde Side'de sonlanırdı. Batı

470 Sırrı Erinç, "Türkiye: İnsan ve Ortam", **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I**, İstanbul, 1972, s. 172.

471 Sırrı Erinç, **a.g.e.**, s.173.

472 Gürkan Ergin, **Anadolu'da Roma Hâkimiyeti**, İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları, 2013, s.151.

473 Hülya Boyana, **a.g.e.,** s.28.

Anadolu'daki 46 gümrük istasyonundan inceleme alanımızda bulunanlar sırayla; *Assos, Adramytteion, Atarneus, Pitane, Elaia, Kyme, Phokaia, Erythrai, Smyrna, Kolophon, Teos, Ephesos, Priene, Miletos, İassos, Bargylia, Halikarnassos, Myndos ve Knidos*'tur.[474] Görüldüğü gibi, tamamı çalışma alanımız içinde olan limanlar, aynı zamanda gümrük istasyonlarıdır buradan yola çıkarak bunların antikçağın en önemli ticari limanları arasında olup ekonomiyi yöneten kentler olduklarını söyleyebiliriz.

Anadolu'da kanunları belirlenmiş ilk gümrük vergisi yazıtı olarak Efes Gümrük Yasası, büyük önem taşır, günümüzde orijinal metni Efes Müzesi'nde bulunan yasa, ilk kez M.Ö.130'da yapılmıştır.[475] Buna göre, gümrükte, ergenlik çağındaki bir kız ya daerkek köle için 5 dinardan fazla alınmayacaktır. Yasadışı geliş-geçiş, denizde ve gümrükte yalan beyan yasak olup; anlaşıldığı takdirde taşınan malların vergi toplayıcılarına bırakılması esasa bağlanmıştır. *Pontus*'dan gelen ve oraya giden gümrük vergisine tabi mallar için bütün bir yıl geçerli olmak üzere yılda bir kez vergi verilecektir. Örneğin; Erguvan Balığı (*fresh purple fish*) avcıları denizden tuttukları balığın 1/20'sini vergi olarak vermek zorundaydılar.[476] Gümrük vergisinin, bir bütün olarak günümüze ulaşanları sayesinde, ne zaman ve nasıl uygulandığı bilinmektedir. Özellikle büyük ticaret yolları üzerinde bulunan kent devletleri, gümrük vergileri sayesinde büyük gelirler elde etmişlerdir. Roma İmparatorluğu'nda limandan geçen eşyadan alınan liman resmi *portoria* ve geçiş resmi *droit de peage*, gümrük vergilerinin ilk örnekleridir.[477] Efes Gümrük Yasası M.Ö.I.yy.'dan itibaren Küçük Asya'da uygulanan ilk vergi kanunlarına açıklık getirir; buna göre vergilendirmeye tabi bölgelerin sınırları, gümrük vergisi bürolarının yerleri, vergi toplayıcıların hak ve görevleri, alınması gereken gümrük vergisi miktarları hakkında bilgi vermektedir.[478] Roma, Küçük Asya'nın zenginliklerini göz önüne alarak ihtiyaçlarına göre Gümrük Yasasını yeniden

---

474 Halil P.Erdemir, Ramazan Gökbunar, "Efes Gümrük Yazıtında Gümrük Vergileri", **Gazi Ünv. İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi** no:9/1, Ankara, 2007, s.230.

475 Halil P.Erdemir, Ramazan Gökbunar, **a.g.e.** s.229.

476 Halil P.Erdemir, Ramazan Gökbunar, "Efes Gümrük Vergisi Yazıtında Gümrük Vergileri*"*, **Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi,** no: 9/1, Ankara, 2007, s.230.

477 Halil P.Erdemir, Ramazan Gökbunar, **a.g.e.,** s.228.

478 Halil P.Erdemir, Ramazan Gökbunar, **a.g.e.**, s.229.

düzenlemiştir. Kısacası, Ticari limanlara gelen bütün mallardan gümrük vergisi alınıyordu. Lüks madde olması şartıyla ve ticari amaçla getirilmemiş mallardan gümrük alınmıyordu. Bir aile reisi, şahsi hizmeti için getirttiği tek köle için vergi ödemiyordu. Vergi, ithalatçı veya ihracatçı tüccarın beyanına göre ödeniyordu.[479] Roma'ya bağlı bazı ülkelerde İtalya'daki gibi gümrük vergisi bazen kaldırılırken, Küçük Asya'da bu verginin hiç kaldırılmadan sürekli tutması, hem merkez ile eyaletler arasındaki farkı ortaya koyar, hem Küçük Asya'dan vergi yoluyla elde edilen kazancın ekonomik olarak ne kadar değerli ve önemli olduğunu gösterir.[480]

D. Günümüzdeki İşlevlerine Göre Ege Limanları

Batı Anadolu (Ege) limanlarından önemini kaybeden kentlerin çoğu tamamen kaybolmuş bir kısmı ise başka iskelelerde hayat bulmuştur. Tarih sahnesinden silinen liman kentlerinde, bol alüvyon getiren akarsuların kıyı biçimlerinde oluşturdukları değişikliklerin son evreleri tarih boyunca izlenmiştir. Bakırçay, Gediz, Küçük ve Büyük Menderes nehirlerinin ağızları bu durumun en net gözlemlendiği yerlerdir. Bunun sonucu olarak, *Ephesos, Miletos, Priene, Latmos Herakleia, Myous* alüvyonlar sebebiyle tamamen ortadan kalkarak tarih sahnesinden silinmiştir. *Latmos* limanı sadece alüvyonlarla dolup kurumakla kalmamış körfezin önü de tıkanmış ve bugünkü Bafa Gölü'ne dönüşmüştür. *Myous* kenti de Büyük Menderes'in taşıdığı alüvyonlar sonucunda bataklığa çevrilerek artık bir daha yaşanılamayacak hale gelmiş bundan dolayı ölü şehir durumuna düşmüş, *Ephesos* ve *Miletos* ile aynı kaderi paylaşmıştır.[481] *Kolophon, Teos, Lebedos, Klazomenai, Notion, İassos, Assos, Knidos, Erythrai, Adramytteion* terkedilmiş liman tipleridir. Edremit körfezi kıyıları yağlık zeytin üretimi bakımından bugün de başta gelmektedir. Bu yöre, Eskiçağ'da olduğu gibi, zeytinyağı ve sabun üreten kuruluşlara sahiptir. Bunlar işe önce zeytin sıkan sade birer mengene olarak başlamış sonra fabrikalar kurulmuştur. Özellikle yağ endüstrisinin günümüzde de Edremit Körfezi çevresinde toplandığı görülmektedir.

---

479 Naci Muter, **Maliye Tarihi**, Manisa, İİBF Yayın No: 1997-1998/1, 1997, s.13.

480 Cicero, ad.fam., **Cicero's Letters to his Friends**, çev.:R.Shackleton Bailey,, Cambridge, Penguıns Classics, 1978, ad Att. II, 16-1. (Efes gümrük yazıtı, s:233 stevenson, 1939: 136).

481 Sırrı Erinç, "Türkiye: İnsan ve Ortam", **Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi,** s:1, İstanbul, 1972, s.177.

Assos, Adramytteion kentlerinin bu özellikleri bakımından önemini sürdürdükleri söylenebilir.

Atarneus ve *Elaia* antik liman kentlerinin liman işlevi bugün kısmen *Dikili*'de devam etmekteyse de Ege'nin büyük küçük bütün eski limanlarının işlevini *İzmir* yüklendiği için bunların işlevi her iki kent arasında paylaşılmaktadır. *Bergama*'nın Antikçağ'daki iskelesi Çandarlı Körfezi kenarındaki *Elaia*'dır. Burası, Bakırçay'ın getirdiği alüvyonlarla içeride kalınca iskele rolü Karadağ kuzeyindeki Dikili'ye geçmiştir, 1939 depreminde gördüğü zarardan sonra kalkınan Dikili'de, ticaretin karayollarına aktarılmasıyla iskele rolü ortadan kalkmıştır. *Pitane* limanı da Çandarlı'da varlığını turistik bir merkez olarak sürdürmektedir. Çandarlı körfezinin alüvyon birikmesinden korkmayan bir kıyısında küçük bir yarımada üzerinde kurulmuş olan Çandarlı ticari bir rol oynamayan küçük kalesiyle turistik bir merkezdir. Antikçağ'ın *Teos* liman kenti yakınında bulunan Seferihisar önündeki Sığacık limanı, Çeşme koyu gibi Osmanlı döneminde önemli bir deniz üssü oluşturuyordu. 1522'de Kanuni Sultan Süleyman'ın Rodos seferine hazırlanan donanmasının bir kısmı bu Sığacık koyundan hareket etmişti. Ancak *Teos,* Antikçağ'daki önemini bu tarihte artık tamamen kaybetmişti. Özellikle İzmir Körfezi kıyıları balıkçılık bakımından önem taşımaktadır. Mermer yataklarının zenginliğiyle ünlü yöreler bugün halen aynı zenginliği sürdürmektedir. Ancak Ege bölgesinin zengin maden yataklarının bir kısmı daha Antikçağ'da işletilerek tükenmiş ve terk edilmiştir. Yeryer işletilmiş demir, bakır, kurşun gibi madenlerin kalıntılarına bugün de rastlanmaktadır.

Alüvyonlaşma dışında, korsan tehlikesi ve depremler kentlerin önemini kaybetmesinde ya da tarih sahnesinden silinmesinde önemli rol oynamıştır. Tarih sahnesinden silinen bu liman kentlerin hemen hepsinin ortak özelliği günümüzde turistik amaçlı ziyaret edilen sit alanları olmasıdır. Antikçağın ticaret ve ekonomi hayatından birinci derece önemli rol oynayan bu kentler, bugün turistik açıdan ülke ekonomisine katkıda bulunmaktadır. Bir nevi ticari kazanımların turistik kazanıma dönüştüğünden söz edilebilir. Bununla beraber, bu kentlerde yapılan kazılar sayesinde elde edilen buluntuları sergilemek üzere Cumhuriyet döneminden itibaren açılan müzeler ve günümüzde sayıları artan özel ve tematik müzeler de ekonomiye önemli bir katkı sağlamaktadır. Antikçağ liman kentlerinin bulundukları bölgenin

sahip olduğu yeraltı kaynakları, yerüstü zenginlikleri, iklimine bağlı olarak yetiştirilen ürün çeşitliliği sayesinde tarım ekonomilerinin bugün de aynı çizgide devam ettiği söylenebilir. *Erythrai'*da Cumhuriyetin ilk yıllarında geniş bir alanı kaplayan üzüm bağları yerini tütüne bırakmıştır. Fatih Sultan Mehmet zamanında sakızlıkların bulunduğu bu yer, kıyılarının bütün güzelliğine rağmen kuru, çıplak fakir bir hale dönüşmüştür. Çıplaklaşan yamaçlar, dağlar şimdilerde zeytinlikler haline getirilmeye başlanmış, sebze ve meyvecilik önem kazanmıştır. Son zamanlarda turizmde kazandığı cazibe ve kolaylaşan ulaşım imkânları sayesinde ekonomisi tekrar canlanmış, turizm cenneti olma yolunda ilerlemektedir.

Antikçağ'ın ünlü *Knidos*'u bugün bir ören yeri olarak ziyaret edilmekteyken yakınlarında yer alan Datça, halen aynı tarım ürünleriyle ekonomik hayatını sürdürmektedir; geçmişin balı, bademi, şifalı bitkileri yörenin en temel geçim kaynakları arasında yer almaktadır; yalnızca şarap üretiminin ve ticaretinin eski önemini ve yoğunluğunu kaybettiği görülmektedir, ama bu durum yalnızca *Knidos* için değil hemen hemen bütün liman kentlerinde görülmektedir.Bunun en önemli nedeni şarabın birçok ülkede iyi kalitede üretilmesi, kullanım alanının eskisi kadar geniş yelpazede olmaması ve dini sebeplere dayanmaktadır.

Phokaia kenti eskisine göre önemini kaybetse de, varlığını aynı yerde devam ettirmektedir. Antikçağ'ın büyük ticaret limanı *Phokaia, Milet* ve İzmir'in gelişmesiyle önemini kaybetmiştir. Nüfusu ancak 1970'te 3000'i aşmıştır, günümüzde kurulan turistik tesisler, Foça ve çevresi için parlak bir gelecek oluşturmaktadır. Tarihte balıkçılık ve deniz ürünleri başlıca geçim kaynağı olan *Halikarnassos*, günümüzde de aynı yerde aynı özelliklerini korumaktadır. Ancak günümüzdeki önemi daha çok turizme evrilmiş olan kent, ticari bir liman kent olmaktan daha çok bir turizm cenneti olarak varlığını devam ettirmektedir.

Batı Anadolu'da özellikle İzmir ve yöresinde yeralan irili ufaklı iskele ve limanların işlevleri, pek üzerinde durulmamış bir konudur; bunlar hakkındaki genel görüş ise, tarihi limanların birçoğunun parlak günlerini Osmanlı egemenliği

döneminde kaybettikleri şeklindedir.[482] XVI. yy.'da Batı Anadolu'da ticari ve askeri amaçlarla kullanılan önemli iskelelerin, İzmir ve yakın çevresinde, Gediz'den Menderes'in denize ulaştığı kısımda toplanmış olması tesadüf değildir; çünkü bir yandan içbölgelerle kolay iletişim, diğer yandan art bölgedeki zirai ve yoğun ticari faaliyetler bunda etkili olmuştur.[483] İzmir ayrıcalıklı konumu sayesinde bugün hepsinin işlevini üslenmiş adeta merkez olmuştur. Antikçağ'daki işlevini daha da arttırarak devam ettirmektedir. Geçmişin *Smyrna*'sı, günümüzün İzmir'i, Batı Anadolu'da geniş bir alanın ticaret limanıdır. Yalnız Ege ovalarından gelen ürünler değil, İç Batı Anadolu, Göller yöresi ve İç Anadolu'nun komşu kesimleri ihraç mallarını İzmir'e yollarlar. Bu durum, İzmir'in Türkiye ihracatında neden birinci sırayı aldığını açıklar. İhracat mallarının gemilere yüklenmeden önce İzmir atölyelerinde işlenmesi, İzmir'de dış ticarete bağlı endüstri kurulmasına imkân vermiştir. Kuşkusuz işgücü bolluğu ve büyük kentin tüketim faktörü de bu endüstriyi kamçılamıştır.[484] I. Dünya Savaşına kadar Ege kıyılarında Ayvalık, Dikili, Kuşadası, Güllük ve başka bazı yükleme iskeleleri İzmir'in ihracat faaliyetlerini az da olsa paylaşıyorlardı. Karayollarının gelişmesi bu iskelelerin önemini az çok ortadan kaldırmış ve ticaret etkinlikleri tamamen İzmir'de toplanmıştır. Günümüzde kentin ihracat malları arasında tütün, pamuk, kuru üzüm ve incir, palamut, meyankökü, afyon, baklagiller, tahıl, zeytin ve zeytinyağı, halı ve işlenmemiş madenler yer alır.[485] Eskiden bir kısmı Basmahane istasyonuna gelir buradan araba ve deve sırtında kıyıya indirilerek rıhtıma yığılır ve orada mavnaların aracılığıyla gemilere yüklenirdi. Cumhuriyet döneminde ise Alsancak ticaret limanının yapılması eski limanın yükünü hafifletmiştir.[486] Antikçağ'ın *Ephesos, Miletos* gibi bugün kaybolmuş olan ünlü limanlarının görevini İzmir kendinde toplamış üstlenmiş durumdadır. Hatta Ege'nin bütün kaybolmuş limanlarının yerini günümüzde İzmir almıştır. Bu nedenle önemini

---

482 Feridun Emecen, "XVI. Asırda Çeşme İskelesi Hakkında Bazı Bilgiler", **Çeşme Tarih Araştırması, I.Uluslararası Çeşme Tarih ve Kültürü Sempozyum Bildirileri**, İzmir, Çeşme Belediyesi Kültür Yayınları, 1997, s.35.

483 Feridun Emecen, **a.g.e**, s.35.

484 Besim Darkot, Metin Tuncel, **Ege Bölgesi Coğrafyası**, 3.baskı, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, no:99., 1995, s.49.

485 Besim Darkot, Metin Tuncel, **a.g.e.,** s.49.

486 Besim Darkot, Metin Tuncel, **Ege Bölgesi Coğrafyası**, 3. baskı, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, no:99., 1995, s.49.

arttırarak varlığını aynı yerde devam ettiren tek antik liman kenti İzmir'dir. Antikçağ'da *Sardes'*e kadar gelen Kral Yolu burada dörde ayrılarak *Ephesos, Miletos, Smyrna* ve *Phokaia*'ya devam etmekteydi. Bu durum, bu kentlerin Ege bölgesinin en önemli 4 temel ticaret limanı olduğunu kanıtlar niteliktedir. Nitekim W.M.Ramsay'in **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası** isimli eserinin 22 ile 23. sayfaları arasına ilave ettiği Eski Küçük Asya haritasında da Ege Bölgesi kıyılarında sadece bu 4 kent işaretlenmiştir.[487]

Önemini devam ettiren kentler arasında, İzmir'in kuzeyinde düzenli daire biçimli bir koy kenarında (Fransız coğrafyacılarının kulba benzeyen şekli sebebiyle *Anse* dediği) Aliağa Koyu'nda bugün büyük bir endüstriyel kuruluş olan petrol rafinerisi bulunmaktadır. Önümüzdeki günlerde Torbalı-Aliağa hızlı tren hattının devreye girmesiyle Aliağa Limanı'nın önemi şüphesiz artacaktır. Antikçağ'da yakınlarında bulunan *Kyme* kentiyse Namurt limanı olarak bilinmektedir, ancak yerini Aliağa'ya devretmiştir.[488]

487 W. Ramsay, **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası**, çev.:Mihri Pektaş, İstanbul, Milli Eğitim Basımevi, 1960, s.22,23.

488 Besim Darkot, Metin Tuncel, **a.g.e.**, s.36.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ANTİKÇAĞ DENİZCİLİĞİNİN TURİZM AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Antikçağ denizciliği ve turizm arasındaki ilişki, gerek arkeolojik sit alanlarının gerekse denizcilikle ilgili eserlerin müzelerde sergilenmesi turizm faaliyetleri içinde birinci derece önemli yer tutmasına bağlıdır. Bunun yanı sıra, sualtında kalan liman kent kalıntılarının teknelerle gezilmesi, izinli bölgelerde sualtı dalış organizasyonlarının düzenlenmesi, sualtı müzelerine ve arkeoparklara dalışlar, turizmin diğer faaliyetleri arasındadır. Antikçağ denizciliği tüm Türkiye genelindeki müzelere bakılarak incelenmelidir. Bu bölüm incelememizin uygulamalı bölümüdür.

A. Müzelerde Antikçağ Denizciliği

Denizcilikle ilgili olarak batıklar ve yükleri, taşıma araçları, denizciliğe ilişkin diğer buluntular müzelerde sergilenerek turizme konu olmaktadır. Türkiye genelinde Antikçağ denizciliği ile ilgili en güzel örnek araştırma bölgemizde yer alan Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'dir. Doğrudan doğruya antikçağ denizciliğine yönelik olarak düzenlenmiş ve konusunda en iyi müze ödülü almış dünyanın sayılı sualtı müzelerindendir. Bugün müzenin bulunduğu bina, Bodrum Kalesi, 1964'te Müze Müdürlüğü'ne çevrilmiş ve batıklardan ele geçen eserler sergilenmeye başlanmıştır. 1981'de Sualtı Arkeoloji Müzesi'ne çevrilen yapı, hem Akdeniz'in en ihtişamlı kalelerinden biri, hem dünyanın sayılı büyük ve Türkiye'nin tek Sualtı Arkeoloji Müzesi'dir. Bu müze Türkiye'nin ilk ve en önemli sualtı müzesi olma niteliğindedir. Antikçağ denizciliği buluntularının sergilendiği, bu eşsiz müze, ilk olarak George Bass'ın sualtı araştırmalarında ele geçirdiği buluntulardan yola çıkarak diğer Sualtı envanterinin de toplandığı, batıkların ve yüklerinin, amphoraların sergilendiği çok profesyonelce düzenlenmiş bir mekândır. Antikçağ denizciliğinin Türkiye'de en güzel şekilde tanıtıldığı müze, her yıl ağırladığı yüzbinlerce ziyaretçisiyle bölgenin en yoğun ilgi çeken noktasıdır. Bodrum Müzesi

Salonlarında şunlar sergilenmektedir: Tunç Çağı Batıkları Salonu, 2000 yılında ziyarete açılıp üç bölümden oluşur. Birinci salonda, Gelidonya ve Şeytanderesi batıkları buluntuları vardır; Gelidonya Batığı'ndan taş terazi ağırlıkar, taş havanlar, gemideki tüccara ait silindir mühür gibi kişisel eşyalar, gemiye ait bir taş çapa sergilenmektedir. İkinci salonda, Uluburun batığı birebir ölçekle canlandırılmıştır. Son bölüm, hazine odasıdır; burada Uluburun buluntuları sergilenmektedir. 20 ton hammadde taşırken batan gemide, bakır, kalay ve cam külçeler, abanoz kütükler, reçine dolu amphrolar, baharat ve yiyecekler, fildişleri bulunmuştur. Bodrum Serçe limanı Cam Batığı Salonu'nda; çapalar, keramik ve mermer eserler, yağ kandilleri, lüks mallar arasında olan parfüm şişeleri, kronolojik veya bölgesel olarak tasniflenerek sergilenmektedir. Tektaş Batığı Salonu, Çeşme'nin güneydoğusunda, *Teos*'un batısında bulunmuştur. M.Ö.V.yy.'a ait gemiden yağ kandilleri, pişirme kapları, amphoralar sergilenir, en ilginç buluntu ise geminin gözleridir (*ophtalmoi*); mermere işlenmiş iki göz diski en değerli buluntu kabul edilebilir. Yassıada Batıkları Salonu'nda Geç Roma batığı buluntuları arasından, balık ağı takımları, amphoralar, antikçağın bilinen en büyük kantarlarından biri, tunç buhurdanlık, marangoz aletleri, yağ kandilleri görülmektedir.





Fotoğraf 72-73: Bodrum Müzesi'nden çapa çizimi ve örnekleri.

Kaynak:Tarafımdan çekilmişlerdir.

Antikçağ denizciliği ile ilgili eserlerin bulunduğu diğer bir mekân; Çeşme Kalesi Arkeoloji Müzesi'nde *Erythrai*'da ele geçen buluntular için bir *Erythrai* Salonu ayrılmıştır, burada dönemin taş çapaları, amphoralar, sikkeler ve cam eserler bulunmaktadır.




Fotoğraf 74-75: Çeşme Kalesi Arkeoloji Müzesi taş çapa ve amphoraları

Kaynak:Tarafımdan çekilmişlerdir.

İzmir Ticaret Tarihi Müzesi'nin girişinde M.S.I.yy'a ait bir ticaret gemisinin maketi yeralır. Antikçağ'da Ege Denizi'ndeki ticareti sağlayan bu gemiler genellikle zeytinyağ taşırlardı. Buradaki maket gemide, zeytinyağ ticaretinde kullanılan amphoraların istiflenişini gösterecek şekilde, geminin ambar kısmı açık olarak hazırlanmıştır. Müzenin duvarlarındaki bilgilendirme panolarında İzmir'in kara ve deniz ticaret yolları da ayrıntılı olarak gösterilmiştir.



Şekil 72: İzmir Ticaret Tarihi Müzesi'nden ticari gemi maketi.

Kaynak: (Çevrimiçi) http:www.izmirkulturturizm.gov.tr, 28/02/2017.

Edremit bölgesi'nde bulunan Burhaniye Kuvay-i Milliye Müzesi doğrudan denizciliğe yönelik değilse de, girişinde sergilenen tipik *Adramytteion* gemisi maketi, ekonomisinin dayandığı denizcilik ürünlerini belgeleyen sikke örnekleri ve diğer irili ufaklı buluntularıyla araştırma konumuzu aydınlatan önemli müzelerinden biridir.

İzmir Arkeoloji Müzesi'nde, Ege Denizi'nde batıklardan çıkan; "Bronz Koşan Atlet Heykeli" ve "Bronz Demeter Heykeli" müzenin en ilginç eserlerindendir.

Araştırma alanımız dışında olup konumuzu ilgilendiren müzelere verilecek örnekler arasında, Antikçağ'a tarihlenen bir vinç ve çapalar ve navigasyonda kullanılan aletlerin sergilendiği Alanya Tersaneleri Denizcilik Müzesi, denizle şekillenen tarihe, denizciliğe ve gemi/tekne yapımına dair orijinal mekânıyla bugün özel bir yere sahiptir.

Antalya Manavgat-Side Sualtı Müzesi, 2014'te açılıp 5 ana temada 110 heykelin yerleştirildiği müze, Avrupa ve Türkiye'nin ilk sualtı müzesi özelliği taşımaktadır.



Fotoğraf 76: Side Sualtı Müzesi'nden yerleştirilen çapa örnekleri

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.denizticaretodası.org.tr, 28/02/2017.

İstanbul Arkeoloji Müzeleri'nde, Yenikapı batıklarından elde edilen buluntuların sergilendiği bir salon mevcuttur. Antikçağ denizciliğini yansıtmasa da, döneminin teknolojisini içeren ve toplu halde bulunan Yenikapı batıkları, dünyanın

en büyük batık gemi koleksiyonu kabul edilmesi bakımından çok önemlidir ve denizciliğe merakı olanlar tarafından gezilebilir.

Bunların yanı sıra, M.Ö.600'de Anadolu'dan gelen Phokaialılar tarafından kurulmuş olmasıyla, incelememizle ilişkili bulunan Marsilya'dır. Bu örnekte vurgulamak istediğimiz müzenin antik limana konumlandırılarak hem mekânsal olarak en doğru şekilde değerlendirilip işlevsellik kazandırılması hem arkeolojik sit alanının korunarak toplumun gündelik yaşamına adapte edilebilmiş olmasıdır. Kültürel mirasın korunması ve yaşatılmasına çok başarılı bir örnektir ve ülkemizde bu şekilde değerlendirilecek çok sayıda liman ve liman kenti bulunmaktadır, doğru bir mekânsal analizle buralardan ülke ekonomisi önemli kazançlar sağlayacaktır.

1. Antikçağ Ticaret Gemileri Sergilemesi

Antikçağ denizciliğinin en önemli somut kanıtları, batık ticaret gemileridir. Sualtı arkeologları tarafından çıkarılan ve incelenen bu gemiler onarılarak ve/veya parçaları birleştirilerek müzelerde sergilenmekte, replikaları ve maketleriyle görsel olarak canlandırılmaktadır.

Türkiye'de bulunan en eski batık gemi Uluburun'dur. Bodrum Sualtı Müzes'nde segilenen ve M.Ö.XIV.yy.'a tarihlenen gemi, eşsiz bir yük taşımaktadır. 15 mt. uzunluğunda olup sedir ağacından yapılmıştır, kaplama tahtaları birbirlerine ve omurgaya kavelalı zıvanaların birleştirilmesiyle şekillendirilmiştir. Taş çapalar ve zoomorfik terazi ağırlıklarına ve keramiklere bakarak geminin Suriye-Filistin'den yola çıktığı düşünülmektedir. Seyri sırasında Kıbrıs'a uğrayan gemiye bakır külçeler yüklenmiş olmalıdır. Nereye gittiği bilinmemekle beraber taşıdığı yükün çeşitliliği ve zenginliği sayesinde, Tuthankomon'un mezar buluntuları ve Knossos Sarayı'ndan sonra, son asrın en önemli üçüncü buluntu topluluğunu oluşturmaktadır. Bodrum Müzesi'ndeki Uluburun sergilemesi birebir kopya eserler kullanılarak canlandırılmıştır. Duvarda geminin birebir ölçekli kesiti bulunmaktadır. Gemide taşınan yükün ambara nasıl istiflendiği, hangi bölümünde hangi malzemenin taşındığı gösterilmektedir. Hazine odasında buluntular gruplandırılarak sergilenmektedir. Oldukça zengin ve çeşitli hammaddelerden oluşan yükünde, bakır, kalay ve cam külçeler, cam boncuklar, reçine, abanoz kütükleri, su aygırı dişi, fildişleri, tütsü katkısı olarak kullanılan deniz salyangozu kapakçıkları, müzik

aletlerinin ses kutusu olarak kullanılan kaplumbağa kabukları, devekuşu yumurtaları ve boncuklar bulunmaktadır. İşlenmiş ürünlerden yağ kandilleri, pişmiş kaplar, bakır ve tunç kâseler, içki kapları, takılar, pandant ve yüzüklerden oluşan mücevherat grubu, mühürler, kozmetik malzemeleri, figürinler, heykelcikler, bronz ve zoomorfik terazi ağırlıkları mevcuttur. Taşınan yiyecek maddeleri arasında, badem, incir, üzüm, çörekotu, sumak, kişniş, nar, buğday ve arpa tohumu vardır. Balık ağı kurşunları, olta iğneleri, balık zıpkını gemide balık avlandığını göstermektedir.[1] Uluburun Salonu müzenin en ilgi çeken, görsel açıdan en çarpıcı bölümünü oluşturmaktadır. Taşıdığı yüklerin de depolanmış olduğu bu batık, gerçeğine çok yakın çok başarılı bir canlandırma örneğidir. Batıklar, sualtı kazı fotoğrafları ve kazının öyküsünü anlatan video filmleri de gösterilmektedir.

Şeytanderesi Batığı, Bodrum Yarımadası'nın güneyinde bulunan batığın kazısı, 1975'te George Bass tarafından yapılmıştır. Gökova Körfezi'nin kuzey kıyısında, Bodrum Yarımadası'nın güneyindeki Mazı köyü yakınlarında bulunan gemi rüzgârla alabora olarak batmış yükünü çevreye saçmıştır. G.Bass, gemiyi M.Ö.1600'e tarihlerken, Mellink M.S.VII.yy.'a dayandırmaktadır. Batık alanındaki sualtı kazıları salonda gerek fotoğraflarla gerek video filmle ziyaretçilere gösterilmektedir. Bodrum Sualtı Müzesi'nde sergilenen Gelidonya Batığı, Finike-Antalya arasında Gelidonya'da bulunmuştur. Dünyanın ilk bilimsel sualtı kazısıdır. 1960'da yapılan kazıya göre batık, M.Ö.1200'lere tarihlenen bir Suriye ticaret gemisidir. Ana yükü, bakır ve kalay külçeler ile balta, keser, saban demiri, çapa, keski, ağaç budama orakları, kazma, kürek gibi hurda bronz aletlerden oluşmaktadır. Gemide tuncu işlemek için taş çekiçler, parlatıcı taşlar bulunmuştur. Gemiye ait taş çapa, Suriye-Filistin bölgesinden olduğunu göstermektedir. Batıktan elde edilen bilgiler, Tunç Çağı'nda, Yakındoğulu tüccarların sanıldığından daha önemli bir rol oynadıklarını göstermiştir. Pabuç Burnu Batığı, M.Ö.VI.yy.'da Bodrum yakınlarında bulunan ticaret gemisi, Bodrum Sualtı Müzesi'nde sergilenmektedir. Tektaş Batığı Çeşme'nin güneydoğusunda, *Teos*'un batısında, Tektaş burnunda INA tarafından bulunan M.Ö. V.yy.'a ait bir batıktır. G.Bass başkanlığında kazısı yapılan gemi, M.Ö.440-425 yıllarına tarihlendirilmiştir. Sergilenmesine, 2004 yılında başlanmıştır.

[1] Serap Yakar, Gürşans Uzala, **a.g.e.**, s.88,93.

İonia sahillerinde bölgesel ticaret yapan geminin ana yükü, şarap, reçine ve sığır etidir. 200'den fazla amphorası vardır. Bunların büyük kısmı *Erythrai*'da üretilmiştir, kapasiteleri 25 lt.'dir ve şarap taşımada kullanılmıştır. Ele geçen 10 adet Mende amphorasında, çam katranı, birinde ise sığır kemikleri bulunmuştur. Antikçağda, çam katranı, ahşap gemileri kalafatlandırmanın yanı sıra şarabı tatlandırmaya kadar pek çok işte kullanılırdı. Bunun dışında, 5 adet ahşap çapaya ait 14 çapa göbeği mevcuttur. Eritilmiş kurşun, ahşap kalıba dökülerek kurşun çipo elde edilirdi bu ahşap çapanın deniz tabanına daha iyi tutunmasını sağlardı. Bunlar, taş çapalarla, kurşun çapalar arasındaki geçiş dönemine ait örneklerdir. Biri bronz, diğeri demirden 2 adet olta iğnesi, yağ kandilleri sergilenen ufak objelerdendir.[2] Buluntular arasında en dikkat çekici olan ise, geminin gözleri (*ophtalmoi*) olduğu anlaşılan 2 adet mermer disktir. Bu gözler, Antikçağ gemi donanımıyla ilgili tek örnektir.[3] Bilindiği gibi, Antikçağ'da denizciler gemilerini tehlikeli sularda yollarını görmelerine yardımcı olması ve batmalarını engellemesi için bu gözlerle süslerlerdi.

Roma Batığı, Bodrum Yassıada'daki bu batığın kazısı 1967-69 ve 1974 yılları arasında yapılmıştır. M.S.IV.yy.'a tarihlendirilen batık, 36-42 mt. derinlikte bulunmuştur. Serçe Limanı Cam batığı, T.C. Kültür Bakanlığı tarafından özel olarak yaptırılan bir salonda 1990'dan beri sergilenmektedir. Bulunduğu Marmaris Serçe limanı tarih boyunca gemicilerin tercih ettiği korunaklı bir koydur. Fakat fırtınalı havalarda hep sakin olan bu doğal limana sığınmak için gelen gemiler, koyun girişinde ters esen rüzgârlar yüzünden kayalara çarparak batarlar. Serçe limanı batığı da, bu şekilde batan M.S.XI.yy.'a tarihlenen cam malzeme yüklü bir gemidir. Kazılar sonucunda 15 mt. uzunluğunda, 5.2 mt. genişliğinde ve 35 ton yük taşıma kapasitesinde olduğu belirlenmiştir. Ele geçen ahşap malzemeye dayanarak, önce iskeletinin çatılarak yapıldığı, bu tekniğin de modern gemi yapımında kullanıldığı için geminin bugünkü veriler ışığında ilk modern teknik gemi olduğu anlaşılmıştır. Antikçağ'da önceleri gemiler, kaplama tekniğiyle çakılarak inşa ediliyordu. Bu gemi, antikçağ gemi yapımı ile modern zamanların gemi yapımı yöntemi (kaburga sistemi) arasındaki geçişin en eski örneklerinden birini oluşturur. Bodrum tersanelerinde

---

2 Serap Yakar, Gürşans Uzala, **a.g.e.**, s.59,60,61.

3 T.Oğuz Alpözen, **a.g.e.**, s.50.

günümüzde uygulanan tekniğe yakın şekilde inşa edilerek, önce ana omurga üzerine eğriler konup teknenin iskeleti meydana getirilmiş sonra kaplama tahtalarıyla kaplanmıştır. Yapımında ahşap ve bakır çivi kullanılan geminin omurgası, karaağaçtan, kaburgası ve kaplama tahtaları çamdandır. İki direkli olup Latin yelken kullandığı düşünülen batığın ana yükünü oluşturan camlar en az 200 farklı şekildedir. Sağlam cam kapların yanısıra 2 tona yakın kırık cam külçeler bulunmuştur.[4] Yassıada Batığı, M.S.XVI. yy.'a tarihlenir, 1967-1969 yılları arasında Geç Roma batığı kazısı sırasında bulunmuştur. 1980-1981 yılında Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi tarafından kazılmıştır. M.S.XIII.yy.'da Marmara Adası Çamaltı Burnu'nda ele geçen batık, şarap amphoralarıyla yüklü halde bulunmuştur. *Klazomenai'da,* Sualtı Araştırmaları Merkezi'nde kıyıda yürütülen sualtı kazı çalışmaları alanında, oluşturulmuş eski tip birkaç gemi sergilenmektedir.

Araştırma alanımızın dışında olsa da, konumuz açısından önemli sonuçları olan Yenikapı Batıkları için, bugünlerde İstanbul Arkeoloji Müzeleri'nde sergilenmek üzere yeni bir müze inşası onaylanmıştır. Burada, Bizans dönemi Theodosius Limanı ortaya çıkarılmış, 36 batık ve yaklaşık 45.000 eser bulunmuştur. Yapılacak müzede kazılarda çıkan bu buluntular sergilenecektir. Bu örneğin, sualtı arkeolojisinin, denizcilik tarihini ve limanların yerleşimlere etkisini aydınlatmada ne denli önemli olduğunu göstermesi bakımından bir kırılma noktası olacağını ümit ederiz.

Yine inceleme alanımız dışında ama konumuz dâhilinde Marmara Ereğlisi'ndeki *Perinthos* antik iç limanda kıyıya 800 mt. uzaklıkta Harmancık Feneri mevkiinde yapılan sualtı araştırmalarında çok sayıda batığın izine rastlanmıştır. Bunlardan, Fayans Batığı ve Amphora Batığı, Tekirdağ Arkeoloji Müzesi'nde sergilenmektedir. Fayans Batığı XVI. yy'a ait olup İtalya'nın Faenze kentinden aldığı fayansları (Faenze kenti ürettiği ve adını verdiği "fayans" seramikleriyle ünlüdür.) kıyıları takip ederek, muhtemelen Osmanlı Sarayı'nda kullanılmak üzere İstanbul'a götürürken Marmara Ereğlisi yakınlarındaki Önercik Kayalıkları'na çarparak batmıştır. Tekirdağ'ın antik liman kentlerinde sualtı araştırmaları 1994 yılına dayanır. Tekirdağ'ın

---

4 Yıldız Yaşar, Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:5, İstanbul, Mart 2008, s.48.

Ganos batığı aynı adlı bölgedeki limanlardan yola çıkan amphora yüklü gemilerden biri olup, çok sayıda iyi korunmuş amphora sebebiyle Amphora Batığı diye anılan buluntular, Tekirdağ'ın liman kenti oluşuyla ilgilidir.[5]

2. Amphora Sergilemesi

Günümüze ticari araçlardan amphoralardan yüzlerce tip örnek kalmıştır ve bunlar çok sayıda müzede sergilenir. Türkiye'de nerdeyse her müzede amphora örneği mümkündür. Bu konuda da, Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi barındırdığı çok sayıda amphorayla yine ilk sırada gelmektedir. Kalenin bahçe bölümünde, canlandırması yapılan duvar resimlerinde Antikçağ'da zeytinyağ ve şarap depolamada kullanılan amphoraların nasıl üretildiği, nerede ve hangi amaçla kullanıldığı görsel olarak aydınlatılmıştır. Farklı koleksiyonlara sahip müzede, en büyük eser topluluğunu amphoralar oluşturmaktadır. Bu aynı zamanda, dünyanın en büyük Doğu Akdeniz amphora koleksiyonudur. Amphora sergilemesi, Akdeniz ve çevresindeki ticaret merkezlerini gösteren bir haritanın yanı sıra, *Knidos* ve *Rodos* gibi şarap üretim merkezlerini, deniz ticaret yollarını, liman yaşamını gösterecek şekilde resmedilerek desteklenmiştir. Amphoraların mühürlü kulplarından örneklerle beraber, sivri diplerinin sağladığı olanaklarla tekneye nasıl istiflendikleri ve depolanışları da gösterilmiştir. Ayrıca, zeytinlerin toplanışından zeytinyağı elde etme sürecine kadar, üzümlerin toplanıp şarabın elde edilişine kadar her şey duvarlara resmedilmiştir. Sergilemede, amphoralar, M.Ö. XIV.yy.'dan günümüz testilerine kadar kronolojik olarak sıralanmıştır. Sergilemenin sonunda, Antikçağ'daki bir amphora üreticisinin ve niteliksiz bir çamur taşıyıcısının günümüzdeki testi üreticisi ve vasıfsız çamur taşıyıcısının alım gücü ile karşılaştırması da yapılmıştır.

Çeşme Kalesi Arkeoloji Müzesi, İzmir ve Çanakkale Arkeoloji Müzeleri'nde amphora çeşitleri görmek mümkündür.

Miletos'un en önemli kolonilerden biri olarak araştırmamıza konu olan Sinop'taki Arkeoloji Müzesi, en zengin koleksiyonlardan birine sahiptir. 1994-2000 arasında, Sinop Merkez, Karakum ve Demirciköy'de yapılan kazılarda çok sayıdaki amphora üretim atölyesi ve fırını ortaya çıkarılması, Sinop'un Helenistik ve Roma

[5] (Çevrimiçi) http//www.nautarch.org, 20/02/2017.

Çağı'nda geçimini büyük ölçüde amphora, tuğla ve kiremit üreterek sağladığını ortaya koymuştur.[6]

Ülkemizin tarihi zenginliği düşünüldüğünde hemen hemen denize kıyısı olan tüm kentlerin müzelerinde amphoralara rastlanmaktadır. Marmaris Müzesi'nde, Amphora Salonu'nda, 48 adet ticari amphora sergilemesi yapılmaktadır. Her biri gruplandırılarak özelliklerine göre sınıflandırılmıştır. Bunun gibi örnekler çoğaltılabilir fakat özellikle tematik olarak sadece amphoralara ayrılmış olan Silifke Taşucu Amphora Müzesi'nden söz etmeden geçmek doğru olmayacaktır. Her ne kadar araştırma alanımızın dışında kalsa da, sergilenen amphora örneklerinin birçoğu çalışma alanımızdaki kentlere aittir. Roma döneminde Ege'deki üretim merkezlerinin ürünlerine olan talep özellikle M.S.II.yy.'dan sonra artmıştır, *Ephesos* ve *Samos* üretim merkezli amphoraların bulunduğu bir grup ta, Ege ticaretinin Doğu Akdeniz'le ilişkisini göstermektedir. Müze barındırdığı Batı Akdeniz kökenli amphoralarıyla Antikçağ ticaretinin rotalarıyla ilgili fikir de vermektedir; İspanya, Portekiz, İtalya gibi Batı Akdeniz merkezlerinde üretilen amphoralar doğudaki ticaret merkezlerine varmadan batan gemilerin kargolarından elde edilen örneklerdir.[7] 1997'de Kültür Bakanlığı tarafından resmi olarak müze haline getirilen Taşucu Amphora Müzesi, Türkiye'nin ilk ve tek amphora müzesi olmuştur.[8]

3. Ticari Mallar Sergilemesi

Özellikle son yıllarda sayıları artan özel müzeler ve tematik müzeler başta olmak üzere çeşitli devlet müzelerinde de, tarih boyunca yapılan bu geniş çaplı ticarete ilişkin kazılarda ele geçen çok sayıda irili ufaklı buluntu sergilenmektedir. Konumuz dâhilinde bunlar değişik yerlerde karşımıza çıkmıştır. Sergilenen sikkeler de, ticarete konu olan malların ve ekonominin dayandığı geçim kaynaklarını kanıtladıklarından bu konuda önemli bir yer tutar. Ticareti yapılan mallara ilişkin olarak bunların nasıl yapıldığını, kullanılan aletleri, üretim aşamalarını gösteren müzeler, ekonomisi bu ürüne dayalı tematik müzelerdir. Günümüze ulaşan cam

6 (Çevrimiçi) http//www.sinopkulturturizm.gov.tr/sinop arkeoloji müzesi, 20/02/2017.

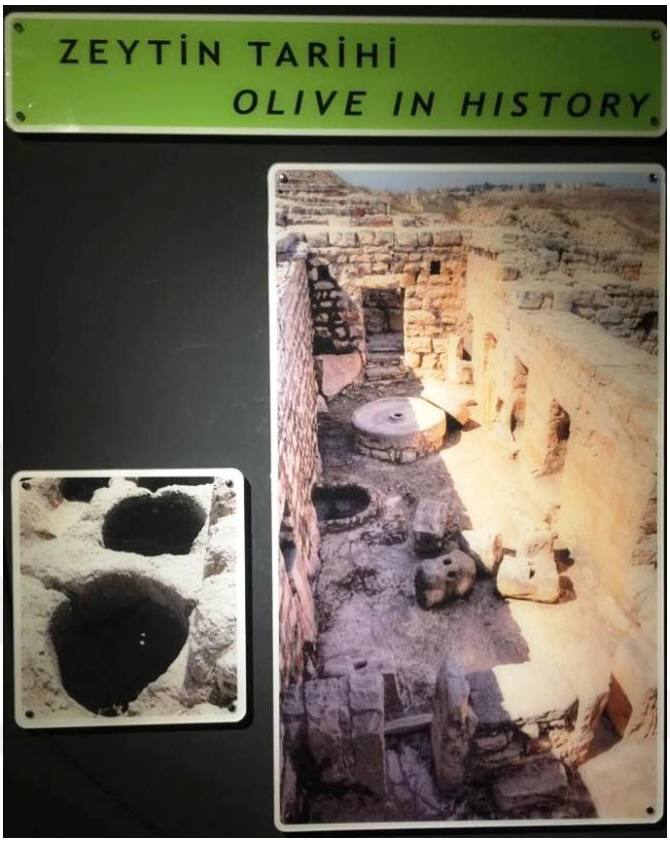
7 Kaan Şenol, 2004, "Arslan Eyce Taşucu Amphora Müzesinde Yürütülen Çalışmalar", **Arkeoloji ve Arkeologlar Derneği Dergisi İDOL**, no:23, İstanbul, Ekim-Aralık 2004, s.16.

8 Kaan Şenol, **a.g.e.**, s.15.

eserler, lüks mallara konu olan süs eşyaları ve mobilya parçaları, madenler, mermer eserler sayılabilir. Bunları hemen hemen her kentin Arkeoloji Müzesi'nde görmek mümkündür. Ancak bazıları için özel tasarlanmış örnekler mevcuttur. Zeytin ve zeytinyağı için bugün aynı bölgelerde tematik müzeler bulunur. Çanakkale-Adatepe Zeytinyağı Müzesi, Ayvalık Zeytin Müzesi, Klazomenai Zeytinyağı İşliği, zeytinyağının üretim aşamalarını, bunda kullanılan aletleri gösteren tematik müzelerdir. Adatepe Zeytinyağı Müzesi, Çanakkale-Küçükkuyu'da yer alan bu müze, gezdiğimiz zeytinyağı müzeleri arasında en zengin, en başarılı örnektir. İki katlı bu modern müzede, zeytin toplama aletleri, eski zeytinyağ presleri, filtreler, taşıma ve saklama kapları sergilenmektedir. Ayrıca, zeytin ve zeytinyağının tarihçesi, özellikleri, yetiştirme alanları, üretim ve ticaretine ilişkin bilgi tabloları yer almaktadır. Zeytinyağının sıkılması, filtrelenmesi, aktarılması gibi üretim aşamaları gösterilmektedir. Farklı saklama kaplarından sabun yapım tekniklerine kadar konuya ilişkin her türlü detay yeralmaktadır. Zeytinin kültür tarihi, yetiştiği yerler ve tarihçesinin yanısıra üzerine söylenen önemli sözler de müzeye ayrı bir güzellik katmıştır. Çekilen fotoğraflar aşağıda paylaşılmıştır.

Ayvalık Zeytin Müzesi, Ayvalık'ta hizmete giren yeni ufak çaplı bir müzedir, zeytinyağı üretimi ve zeytinyağından sabuna kadar imalatını gerçekleştiren araç-gereçlere sahiptir. Karşılaştırıldığında, Adatepe'den daha küçük çaplı olsa da, bölgenin temel ekonomisni yansıtması bakımından önemli bir tematik müzedir. Çok küçük olmakla beraber, zeytinin toplanıp, sıkılması, filtre edilmesi, kullanıma hazır hale getirilmesine kadar tüm işlemlerde kullanılan araç-gereçler hoş bir ortamda bir araya getirilerek, zeytinin tarihi ve kullanım alanları panolarda anlatılmıştır. Anadolu'nun zeytin türleri harita üzerinde gösterilmiştir. Zeytinyağının temizleyici özelliğinden yararlanılarak antikçağdan beri yapılan ve halen kullanılmaya devam eden sabun için de bir bölüm oluşturulmuştur. Sabunun yapımı ve zeytinyağıyla ilişkisi anlatılarak ürünün değişik kullanım alanları aydınlatılmıştır. Bugün bölge ekonomisinin halen bu ürünlere dayanması Antikçağ'da yapılan bu ticaretin ne denli önemli ve kapsamlı olduğunu ispatlamaktadır. Ayrıca, Ayvalık ve civarını, eski zaman fotoğraflarıyla değerlendirilen duvarlar bölgeyi görsel açıdan da

tanıtmaktadır. Ziyaretimiz sırasında burada çektiğim fotoğraflarla müze daha yakından tanıtılmaya çalışılmıştır.



Fotoğraf 77: Zeytinyağı işliği kazı alanı.

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.



Fotoğraf 78: Ayvalık Müzesi'nden Zeytinyağ sıkım araçları

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.



Fotoğraf 79: Ayvalık Müzesi'nden Zeytinyağ sıkım araçları

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.

Ayrıca, Ayvalık'taki bir zeytinyağı fabrikasının parçalarından oluşturulan, içinde, değirmen taşları, ezilmiş zeytin küspesi, zeytinyağını sıkan presler gibi detayların görülebildiği bir zeytinyağı fabrika-işliği İstanbul'daki Koç Müzesi'nde sergilenmektedir. Burada teknik olarak geçmişten beri kullanılan farklı sistemler, araç-gereçler toplanmış ve etnoarkeolojik olarak müzede konumuzla ilgili bir bölüm mevcuttur.

Ticari mallar arasında cam eserler önemli bir yer tutar. Bodrum Müzesi'nde Cam Salonunda, M.Ö. XIV. ile M.S. XI. yy.'lar arasına tarihlenen cam eserler sergilenmektedir. Miken cam boncukları dizisiyle Uluburun'dan çıkarılan cam külçeler, farklı kazı alanlarından gelen cam buluntular mevcuttur. Ancak büyük bölümü Cam Batığı'ndan gelen koleksiyona aittir. Bu külçeler bilinen en eski hammadde camlardır, bunun yanısıra en eski taşımacılık ve ticaret ilişkileri açısından büyük öneme sahiptir. Bu vitrinler özel olarak tasarlanmış, içerisine nem almayan kapalı bir ortama sahiptir ve camın, çok hassas bir malzeme olarak, günışığından korunması için karanlık odalarda alttan aydınlatarak sergilenmektedir. Böylece camın rengi ve deseninin de daha net görülmesi sağlanmıştır. Lüks mallar arasından çok sayıda parfüm şişesi burada görülmektedir. Cam eserler konusunda, 2008'de açılan 4000'den fazla eserden oluşan koleksiyonuyla Gorgo Medusa Cam Eserler

müzesi Türkiye'nin, tematik ve ilk özel cam eserleri müzesi olmuştur.[9] Bodrum Sualtı Müzesi, farklı salonlarında, batıklar ve bunlardan ele geçen buluntular tasnif edilmiştir. Bu salonların her birinde, cam eserler, olta ve ağlar gibi balıkçılık aletleri ile sikkeler, bakır ve kalay külçeler, bronz aletler, takılar, süs eşyaları başta olmak üzere çok çeşitli irili ufaklı madeni objeler mevcuttur. Sergi salonları, sürekli olarak %50 nem ve 22 derece ısıda tutulmaktadır, çünkü buluntuların sergilenmesi kadar, konservasyonu da önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle cam ve ahşap maddelerin, günyüzüne çıkarıldıktan sonra konservasyonu son derece hassasiyet ve özen gerektirmektedir.



Fotoğraf 80: Bodrum Müzesi Uluburun buluntuları.

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.

Ticari mallar arasında maden levhaları bakımından en zengin örneği, buluntularının çeşitliliği bakımından Uluburun Hazine odası vermektedir. Alanya Arkeoloji Müzesi'nin ticaret bölümünde, kurşun bir mühürle kapatılmış bir amphora örneği, sağlık-spor bölümnde ilaç yapımında kullanılan farklı otların ilgili eserlerin yanına yerleştirilmesi veya takı bölümünde, üzerinde takıları ile betimlenmiş kireçtaşından bir kadın büstünün aynı vitrinde yer alması gibi örneklerle sergilemede farklı uygulamalar da yapılmıştır.

Arıcılık Müzeleri, Çalışmamızın ilgili yerinde sözettiğimiz gibi, Antikçağ'da bal özellikle Karia bölgesinde başlıca ticaret mallarından biri olmuştur. Günümüz ekonomisinde de önemli bir yere sahip olan bal ve üretimi devam etmektedir, bu

9 "Tarihin Kırılgan Şahidi Cam", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, İstanbul, Haziran 2013, s.33,34,35.

doğrultuda, çeşitli yerlerde Arıcılık müzeleri açılmıştır. Özel Muğla Arıcılık Müzesi, Adnan Menderes Üniversitesi'ne bağlı Çine Arıcılık Müzesi ve Polonezköy Arıcılık Müzesi bulunmaktadır. Bunlar gerek arı türleri gerekse arıcılığa dair araç-gereçlerin sergilenmesi, balın kullanım alanları ve halka tanıtımı gibi konularda faaliyet göstermektedir.

B. Deneysel Arkeoloji ile Turizm İlişkisi

Arkeolojik kazılarda elde edilen verilerden ve buluntulardan yola çıkarak bunların yeniden o günün koşullarında üretilip tekrar kullanılmasını sağlayan bilimdir. Günümüzde o gün koşullarında bir ürünün nasıl elde edildiğini anlamak, bir seyahati gerçekleştirmek, bir aletin nasıl kullanıldığını deneyimlemek amacıyla deneylenerek geçmişi daha iyi anlamamızı, yorumlamamızı sağlar. Bunlar turizmde halka sunularak görsel olarak ilgi çekmeyi ve öğrenmeyi kolaylaştırır.

Uluburun II Reanimasyon Projesi, Uluburun, Geç Tunç Çağı'na ait dünyanın bilinen en eski batığının reanimasyon projesidir. 360 Derece Tarihi Araştırmalar Grubu tarafından gerçekleştirilen bir deneysel arkeoloji çalışmasıdır. Projenin amacı, Deneysel Arkeoloji temelleri içinde, M.Ö. XIV.yy. yapım tekniklerinden faydalanarak bir Tunç Çağ gemisi yapmaktır. Gemi kazıda ulaşılan ana bilgiler ışığında inşa edilerek ve dönemin tezgâhlarında dokunan yelkenle, Doğu Akdeniz'deki bir limandan hareket edip Ege'ye doğru yol alan tipik bir Tunç çağ gemisi örneği oluşturmaktadır. Uluburun II, 25 Şubat 2005'te İzmir-Urla'da suya indirilmiş ve ilk seferini 26 Mart 2005'te İstanbul'a yapmıştır. Sonra Marmaris, Girne, Anamur, Alanya, Kemer, Finike, Kaş, Marmaris, Bodrum, Alaçatı, İstanbul, Urla, Foça, Urla limanlarına uğrayan Uluburun II, toplam 3000 deniz mili yol yapmıştır. Gemi, M.S.VII. yy.'a kadar kullanılan bir yapım tekniğinin en erken örneğidir, kazı sonuçları da yapımında metalin kullanılmadığını göstermiştir. Geminin reanimasyon projesinde, ancak tehlikeli görünen yerlerde metal kullanılmıştır. Geminin su kesimine dıştan hayvan içyağı, odun kömürü tozu, reçine ve keçi kılı karışımı sürülmüştür, bu malzeme teknenin kayıcılığını arttırırken yosun bağlamayı ve küçük aralıklardan su almasını engellemektedir. Yaklaşık 3000 deniz milini tamamladıktan sonra geminin genel yapısında ciddi bir bozulma yaşanmadığı görülmüştür. Açık denizlerin derin dalgalarına iyi dayanan ve nerdeyse günümüz

gemilerinin performansına ulaşan Uluburun II'de hiç denenmemiş olan kürekler de, Cemal Pulak'ın tavsiyesi üzerine bir çift olarak denenmiştir. Bu da, teknenin limanlara giriş çıkışıyla ilgili önemli bir bilgi vermiştir.[10] Geminin yelken donanımı, 3500 yıl sonra ilk defa denenen çift serenli bir Mısır yelkenidir. 13.5 mt. boyunda tahmin edilen serenlerden sonra direk boyu da 12.5 mt. olarak belirlenmiştir. Eldeki verilere göre, 87.5 metrekare yelken alanı belirlenmiştir. Kazıda makara bulunmaması, o dönemde de makaraya rastlanmaması nedeniyle, makarasız bir donanım yapılmıştır, tek delikli, oval, ahşap yönlendirici ve kaydırıcı takozlar kullanılmış ve yelkenlerin zor da olsa makarasız da kullanılabildiği görülmüştür. Çift dümen küreği ile donanmış teknenin manevrası çok güçlüydü. Yelkenlerin tek yürütücü güç olduğu düşünülürse bu konuda edinilen deneyimler çok değerli olmuştur. Navigasyon ve denizcilik bilgileri, bu projenin en önemli bölümüdür. Pusulanın olmadığı dönemlerde denizcilerin kıyı seyri yaptığı, gece seyri yapmadıklarına dair görüşlere karşı alınan deneysel sonuçlar bunun tam tersini göstermiştir. Özellikle bu sonuçlar günümüz navigasyon aletleriyle karşılaştırıldığında şaşırtıcı sonuçlar alınmıştır.[11] Antik navigasyon aletlerinin aynıları imal edilerek seyirde kullanılmış ve bugününkülerle karşılaştırılmıştır. İncelememiz kapsamında, II.Bölümde, Antikçağda Yön Bulma (Navigasyon) başlığı altında söz konusu aletler, 360 Derece Grubunun bilgileri ışığında ayrıntılı olarak tanıtılmıştır.



Fotoğraf 81: Uluburun canlandırması.

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.360derecegrubu.com,21/01/2017.

10 Osman Erkut, "Deniz Arkeolojisi ve Arkeolojide Deneysellik", **Aktüel Arkeoloji Dergisi** no:5, İstanbul, Mart 2008, s.90.

11 Osman Erkut, **a.g.e.**, s.91.

Kybele, yine 360 Derece grubu tarafından gerçekleştirilen bu proje, Fransa'da "2009 Türkiye yılı" etkinliklerinde en önemli proje seçilerek Label ünvanı almıştır. M.Ö.600'lerde, *Phokaia*, Akdeniz'de birçok koloni kurmuş, tüm bilgi ve kültürünü Akdeniz'e taşımıştır. Kent, gelişen kültür birikimini ticaret yoluyla Marmara ve Karadeniz'e ardından tüm Akdeniz'e yaymıştır. Akdeniz'in varoluşundaki en önemli unsurlar, deniz, ticaret, limanlar, İon koloni göçü olmuştur. Bu kolonizasyon hareketinin en önemli ve ünlü sonucu Marsilya'da görülmektedir; Phokaialılar, Marsilya'yı kurmuşlardır. Bu doğrultuda, İZMİR-FOÇA-MARSİLYA, Tarihe Yolculuk adlı projenin amacı, Ege ve Avrupa kültürünün ortak yönlerine ışık tutup, tarih bilincinin aydınlatılmasıdır. Ege'de başlayan Göçlerin günümüz Avrupası'nın kimlik oluşumuna etkisinin ön plana çıkarılması da vurgulanmaktadır. Geminin yapımına Nisan 2007'de başlanmış olup, Ocak 2009'da tamamlanarak suya indirilmiştir. 19 mt. boyunda 4 mt. eninde ve 20 kürekli gemi, dönemine uygun olarak kare bir yelkene sahiptir. Arkeolojik verilere dayanarak yapılan gemi tipolojisinde bir savaş gemisi olan bu bireme tipi gemiyle Foça'dan yola çıkarak, *Phokaia*'nın Ege ve Akdeniz'de kurduğu limanlara uğrayarak Marsilya'ya kadar süren yaklaşık 2000 deniz mili tarihsel yolculuk yeniden gerçekleştirilmiştir. Rota şöyledir, Sakız adası'nın güneyinden geçerek Matapan Burnu'na oradan Peloponnessos'a, yani rotanın ilk bölümünü oluşturan Yunanistan'a ulaşıldıktan sonra yukarıya Korfu adasına, hemen sonra İtalya'ya ardından Sicilya adasına ve Messina Boğazı'nı çıktıktan sonra, *Phokaia* kolonisi Napoli'ye, orada 3-4 gün çeşitli etkinliklerde bulunduktan sonra, Korsikada'ki Aleria'ya, sonra Monaco'ya geçilir. Orada da birkaç gün kaldıktan sonra, Marsilya Belediye Başkanlığı'nın düzenlediği törenle Marsilya'da karşılanmışlardır. 2600 yıl öncesinin bir savaş gemisi canlandırılarak kürek sistemi denenmiştir. Yelken performansı çok iyi olup modern tekne hızlarına yakın olduğu görülmüştür. Motoru olmayan kürekle ve yelkenle gemide 1700 mil yol alan ekip, aynı zamanda, Uluburun'da da, 3000 deniz mili yapmış 25 kişilik tecrübeli bir ekiptir.[12]

[12] Osman Erkut, M.Erkut, "İzmir-Foça-Marsilya Tarihe Yolculuk", **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:12, İstanbul, Temmuz 2009, s.40-55.



Fotoğraf 82: Foça Meydanı'nda Kybele maketi.

Kaynak: Tarafımdan çekilmiştir.

2012'de Urla'ya dönen gemi, Foça limanına demir atmıştı. Bugün yukarıda fotoğrafta gördüğümüz gibi, Foça'da kent meydanında sahilde sergilenmektedir. 2012 Eurovision yarışmasında Türkiye'yi temsil eden Can Bonomo'nun klibinde de bazı sahneler Kybele'de çekilmiştir; bu gibi projelerin günümüzde farklı alanlarda ve faaliyetlerde kullanılması, tarihi, kültürel miras bilincini toplumda oluşturmak, merak uyandırmak bakımından örnek alınabilir.

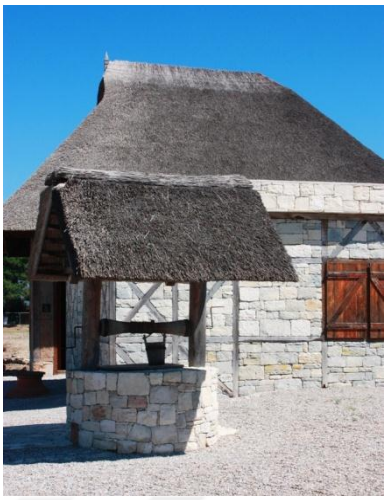
Kiklad Tekneleri Canlandırma Projesi, Ege Denizi'ndeki yoğun ticarete işaret eden buluntulardan yola çıkarak, 360 Derece Grubu'nun Ankara Üniversitesi'yle birlikte oluşturduğu bir projedir. Deneysel arkeoloji kapsamında, adalar ve anakara arasında ticaret amacıyla işleyen bu tekneleri çeşitli boyutlarda imal ederek, antik rotalarda yolculuk etmek planlanmıştır. Projenin amacı, ticaret ağının teknelerini ve bunlar aracılığıyla ticaretin nasıl yapıldığını araştırmaktır. Ankara Üniversitesi Sualtı Arkeolojik Araştırmalar ve Uygulamalar Merkezi tarafından yürütülen "Kiklad Tekneleri Canlandırma Projesi" kapsamında hazırlanan sergide, en dikkat çeken parça, aslına uygun inşa edilen 14mt.'lik Kiklad teknesidir, uzun yıllar iki yakayı birleştiren bu teknelerin, iki kültür arasındaki etkileşim üzerindeki önemini vurgulamıştır. Kiklad tekneleri projesi kapsamında gerçekleştirilen "Karşıdan Karşıya- M.Ö.3.Binde Kiklad adaları ve Batı Anadolu " sergisinin önemli bir parçası olan teknelerden biri Sabancı Müzesi'nde, 23 Mayıs - 31 Ekim 2011 tarihlerinde sergilenmiştir.

Klazomenai Zeytinyağı İşliği, 1991-2005 arasında anakayaya oyulmuş altyapısı ortaya çıkarılan Arkaik zeytinyağı işliği ayağa kaldırılarak ziyarete açılmış bir projedir. Bu proje, işlik kazısının tamamlanması ve ona dair arkeolojik

buluntuların değerlendirilmesi ve tarihlendirilmesinin ardından etnoarkeolojik ve deneysel arkeolojinin temel prensiplerine uygun olarak yürütülmüştür. İşliğin üst kısmının restitüsyonu tamamlandıktan sonra rekonstrüksüyonu da bitirilmiştir. Günümüzde Çeşme-Urla'da İskele mahallesinde yer alan *Klazomenai* antik kenti içerisinde kazı çalışmalarının yapıldığı alanda Klazomenai Arkaik Zeytinyağı İşliği olarak ve günümüzde de zeytinyağı üretebilecek, çalışabilir durumda ziyarete açıktır. Ancak yalnızca demonstratif olarak görülebilmekte, bazen gruplara zeytinyağı üretimi yapılmaktadır. Altyapısı ve ufak buluntularıyla korunan tek arkaik zeytinyağı işliği olması bakımından önemli bir yerdir, birebir malzemelerin bir araya getiririlmesiyle yeniden kurulan işlik, o dönemde kullanılan teknolojiyi belirlemek ve günümüze kadar hiçbir değişikliğe uğramadan gelmiş olduğunu ve halen kullanıldığını göstermesi açısından ayrı bir öneme sahiptir. Bu işlik, kimi zaman kültürel ve sanatsal faaliyetlerde de kullanılmaktadır. Örneğin, 2005'te Luigi Pirandello'nun ünlü oyunu **Oil Jar,** 2008'de, Oda Orkestrası konseri Aşık Veysel Oratoriosu bu işlikte sahne almıştır. Ayrıca, Avrupa Birliği'nin desteklediği, "Klazomenai'dan Avrupa'ya Zeytin İşliği" adlı COMENİUS projesine, Türkiye, İtalya, Letonya ve Slovakya'la beraber katılımcı olmuştur; bu proje kapsamında, okul çocukları sıkma basenleri ve preslerde zeytinyağı üretimine katılmışlardır.[13] Diğerlerine de örnek oluşturması arzu edilen bu işlik, doğru mekânsal kullanım açısından güzel bir örnek teşkil etmektedir. Arazi çalışması sırasında ziyaret ettiğim bu işliğe ait fotoğraflar aşağıdadır.

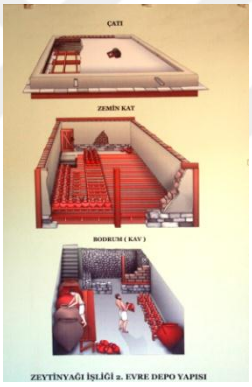
[13] Ertan Koparal,E., Elif İplikçi, A.Bakır, "Klazomenai Olive Oil Plant", Mersin, Kasım 2008, **Antikçağ'da Anadolu'da Zeytinyağı ve Şarap Üretimi, Uluslararası Sempozyum Bildirileri,** ed.: Aydınoğlu,Ü., Şenol,K., İstanbul, Ege yayınları, 2010, s.326.





Fotoğraf 83-84: Klazomenai zeytinyağı işliği

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.



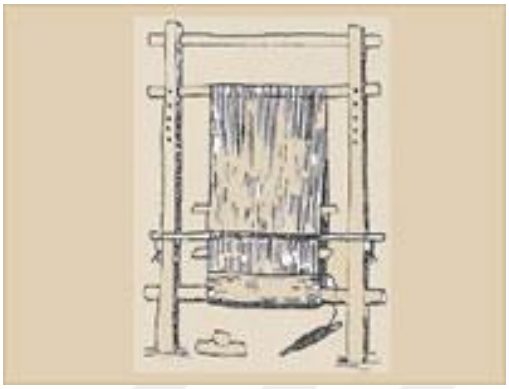


Fotoğraf 85-86: İşlik depo yapısı ve İç mekân

Kaynak:Tarafımdan çekilmiştir.

Yelken imalatı, Antikçağ dokumacılığı adına, 360 Derece Grubu'nun Uluburun II projesinde yaptığı yelken imalatı dönem koşullarının incelenmesinde çok aydınlatıcı bir örnek olmuştur. Hem dönemsel hem coğrafi olarak uçları ağırlıklı ve dikey dokuma tezgâhı kullanılarak dikilen yelkenler, mukavemet testinden de geçirilmişti. Bilindiği gibi, uzun bir dönemde, yelkenler, Doğu Akdeniz'de o dönemde kullanılan keten lifinden üretiliyordu, bütün kaynaklar, keten lifinin Tunç Çağı'nda yaygın olarak kullanıldığını göstermektedir. İkonografiler ve dönemin arkeolojik bulgularının incelenmesi sonucu, Mısır, İsrail, Lübnan, Anadolu ve Kıta

Yunanistan'da, Neolitik Çağ'dan Demir Çağı'na kadar tarihlenen tezgâh ağırlıkları bulunmuştur. Bu liflerin dokunduğu tezgâhların resimleri ise aşağıda verilmiştir:

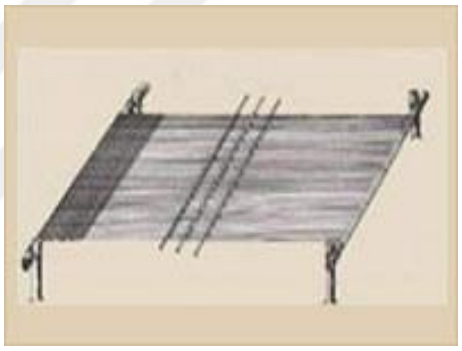


Şekil 73: Alt ve üst kirişlere sahip dikey dokuma tezgâhı

Kaynak: (Çevrimiçi) http: www.360 derece.com/info, 21/01/ 2016.



Şekil 74: Uçları ağırlıklı dikey dokuma tezgâhı



Şekil 75:Yatay ve yer dokuma tezgâhı

Kaynak: (Çevrimiçi) http: www.360 derece.com/info, 21/01/ 2016.

Dokunan kumaşın terbiye edilerek mukavemet testine tabi tutulduğuna ilişkin bulgular da mevcuttur. Buna göre, Tunç Çağı'nda kumaşı, güneş, tuzlu su, nem ve rüzgârdan korumak amacıyla, kumaşa ve ipe, keten tohumu yağı uygulandığına sıkça rastlanmıştır. Terbiye denen bu işlemden sonra patlatma mukavemeti testinden geçirilerek kumaşın dayanıklılığının ölçülmesi amaçlanmıştır. Uluburun ve Kybele ile yapılan yolculuklar sonucunda yelken performansının çok iyi olduğu görülmüştür.



Şekil 76: Elde edilen kanvas ketenin mukavemeti

Kaynak: http://www.360 derece.com/info, 21/01/ 2016.

Bu deneysel çalışma Antikçağ dokumacılık konusunda da aydınlatıcı bilgiler kazandırmıştır. Deneysel arkeolojiye diğer örneklerse şunlardır; dönemin en temel yük taşıma araçlarından amphoraların üretimini gösteren amphora fırın atölyesi Sinop Müzesi'nde yeralmaktadır, halkta merak uyandıran ve öğrenimi cazip kılan bu projeyle müze daha çok ziyaretçi çekmektedir. Gorgo Medusa Cam Müzesi de oluşturduğu bir cam fırınıyla ziyaretçilerine cam yapımı aşamalarını ve tekniklerini göstermekte ve ilgi çekmektedir. Aynı zamanda Cam sanatçısı Abu Cemil'in kendisinin inşa ettiği antik cam fırınındaki, üfleme cam gösterisi izlenebilmektedir. Bu çalışma aynı zamanda deneysel arkeoloji yelpazesinin ne denli geniş olabileceğine dair iyi bir örnek sunmaktadır. Beykoz Cam Ocağı Vakfı'ndan cam sanatçılarının gerçekleştirdiği cam boncuk çalışmaları da ziyaretçilerin ilgisini çekmektedir. Çeşitli atölye çalışmaları düzenlenerek, öğrencilere deneyerek ve yaşatarak öğrenme metodunun uygulandığı müze gerçekten yaşayan bir müze olma özelliğindedir. Bu tür canlandırma uygulamalar toplumu özellikle de çocukları meraklandırarak, keyiflendirerek hem kültürel ve sanatsal etkinliklere hem tarihi ve turistik mekânlara ilgiyi arttırmaktadır. Kozmetikte parfümler antikçağ boyunca en

çok ticareti yapılan mallar olmuştur, belli yerler parfümeride ön plana çıkmıştır özellikle gülyağı ve parfümlerinin ticarette en büyük rolü oynadığı *Phaselis'*in ünlü parfümünü kokusunu bölgenin endemik çiçeklerini yeniden yetiştirerek kokuyu yeniden üretme projesi deneysel arkeolojinin ne kadar geniş yelpazesi olduğunu göstermektedir.

Bunlar soyut veya somut hertür kültürel mirasımızın parçalarını günümüze kazandırmak adına atılan önemli projelerdir.

C. Sergiler ve Turizm İlişkisi

Buluntularla ilgili olarak, gerek sürekli gerek geçici sergiler hergeçen gün fazlalaşmaktadır. Bu durum, hiç şüphesiz yeni açılan özel müzelerin olmasının yanı sıra müzecilik kavramının ülkemizde yeni bir boyut kazanmaya başlamasıyla da ilgilidir. Tematik müzelerin gitgide daha çok görülmesi, halkımızda yeni de olsa uyanmaya başlayan kültür bilinci bütün bunlarda önemli bir etkendir. Ancak, deneysel arkeoloji ile her şeyin daha anlaşılabilir kılınması da, insanlar için tarihsel konuları daha ilgi çekici kılmaktadır. Bu da, sonuç olarak gidilen yolun doğru olduğunu göstermektedir. Kültürel mirası oluşturmak, envanterleyerek koruma altına almak son derece önemli olsa da, buna belli bir işlevsellik kazandırılabildiği ölçüde sürdürülebilir bir politika söz konusu olacaktır. Bunun için de yalnızca kültür ve tarih bilinci oluşturmak yeterli değildir. Çalışmamız boyunca ele aldığımız bölümlerde, her şeyin bir neden-sonuç ilişkisi içinde ilerlediğine tanık olduk. Doğal çevrenin, coğrafyanın, insan ve mekân ilişkisi arasında ne kadar belirleyici bir rolü olduğunu gördük ancak bu durum işlevselliği ölçüsünde devam edebilmiştir. Dolayısıyla tüm mirasımızı halkın paylaşabileceği, yaşam alanına dâhil edebileceği, bir kazanım sağlayabildiği boyutta devam ettirmek ancak, sürdürülebilirlik kavramıyla yani turizm sayesinde gerçekleştirilebilir. Bu durumu anlaşılabilir kılan örnekler, müzeler, projeler farklı başlıklar altında aşağıda ele alınmıştır. 360 Derece Araştırma Grubu'nun projesi olarak tamamlanan Uluburun II gemisi, Ekim 2005'te Almanya'nın Bochum kentinde Deutches Bergbau Museum Bochum'da katıldığı "Uluburun Gemisi ve 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti" isimli sergiye konu olmuştur. Sergi, 15 Temmuz 2006'da sona ermiştir. Uluburun II, 26 Haziran günü Denizcilik ve Kabotaj Bayramı etkinlikleri kapsamında Bodrum Kalesi'nin önüne bağlandı. Kürekle

rıhtıma yanaşan Uluburun II, Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'nde, Kale içinde projesi ile ilgili resim sergisi açıldı. Uluburun II, 27 Temmuz'a kadar Bodrum Kalesi'nin önünde kaldı. Ağustos 2006'dan itibaren misafir olduğu İzmir-Alaçatı Limanı'ndan 25 Kasım 2006' da İstanbul yolculuğuna başlamıştır.[14]

Ankara Üniversitesi Sualtı Arkeolojik Araştırma ve Uygulama Merkezi, Prof. Dr. Hayat Erkanal başkanlığında uygulanan "Kiklad Tekneleri Canlandırma" projesi kapsamında yapılan, Kiklad Teknelerinden bir tanesi Sakıp Sabancı Müzesi'nde açılan, "Karşıdan Karşıya – MÖ 3. Binde Kiklad Adaları ve Batı Anadolu" sergisinin önemli bir parçası olarak 23 Mayıs-31 Ekim 2011 tarihleri arasında sergilenmiştir. Zaman zaman geçici sergilerle zenginlik ve çeşitlilik kazandırılan Koç Müzesi'nde 20 Nisan-16 Eylül 2012'de "Yenikapı'nın Eski Gemileri" adlı sergi düzenlenmiştir.

D. Antik Liman Kalıntıları ve Turizm

Antik kentlerde liman kalıntıları da turizmin konusudur. Bu kalıntılardan özellikle mendirekler su altında kalmış olmakla beraber turizmde ilgi çekicidir. Sualtında görülebilir liman yapıları arasında *Assos* mendireği, *Adramytteion* limanı, *Klazomenai*'ın liman ve mendirek kalıntıları, *İassos* mendireği ve kulesi, *Knidos* mendirekleri, *Teos* liman kalıntıları, gemi bağlama taşları ve liman kilisesi kalıntıları, *Erythrai*'ın liman taşları, *Pitane*'nin bugün üzerinde yüzülebilen liman yapısı, *Elaia*'nın rıhtım taşları ve alüvyonlarla bataklığa dönüşmüş liman yapısı turistik gezilerle ziyaret edilebilir.Klasikleşmiş turlardan farklı ilginç noktalar saptanabilir. Günümüzde denizden içerde kalmış liman yapıları, *Miletos*'ta, *Elaia*'da mükemmel bir örnek oluşturur. Antikçağ denizciliğini ve kentlerin o günkü konumunu ticaretin işleyişini merak edenler için çok ilgi çekici turlar düzenlenebilir. Bu Antik liman ve kalıntıları, mendirekleri karayoluyla gezilerek görülebilir fakat yat turları da ilgi çeker ve deniz yoluyla görmek isteyenler için bir alternatif oluşturur. Denizyoluyla yapılabilecek arkeolojik turlar şunlardır: İzmir-Antalya arasında arkeolojik turizme konu olacak antik kentler M.Ö. VI.-IV. yy.'lar arasında deniz ticareti sayesinde liman kent olarak en parlak dönemlerinin yaşamıştır. Bu asırdan itibaren yarımada ve adalar üzerinde kurulanlar kısmen korunsa da akarsu ağızlarında kurulanlar taşınan alüvyonlarla kıyının ilerlemesi sonucu liman işlevini kaybederek zayıflamış ve

[14] (Çevrimiçi) http//www.360derece.com/info, 31/01/2016.

kentler bazen tamamen veya kısmen alüvyon altında kaybolmuşlardır. Bu kıyıdaki antik kentlerin denizyoluyla arkeolojik turizme açılması, değerli hocam Prof. Dr. Suna Doğaner'in önerdiği hususlar, bir coğrafyacının bu konuda ne gibi katkıları olabileceğine ideal bir örnek oluşturmaktadır. Bazı kalıntıların kıyı batmasıyla ilgili olarak kıyı kentlerinin sular altında kalmış olması bu tür turizm alternatiflerinin de gerekliliğine dikkat çekmektedir.[15]

İzmir-Bodrum arası yatla arkeolojik tur, İzmir'den başlayabilir, Karaburun Yarımadası ve Çeşme arasında Ildırı körfezinin koyları yat turizmi için uygundur. Körfezin doğusunda *Erythrai* antik kenti kalıntıları bulunur, bu kalıntılar günümüzde Çeşme Kalesi Arkeoloji Müzesi'nde sergilenmektedir. Sığacık limanının güneyindeki bir yarımada üzerinde kurulu olan *Teos* kenti kalıntıları da önemli bir ziyaret edilmesi gereken bir sit alanıdır. Kuşadası körfezinde yatların demirleyebileceği kuzeyde Doğanbey limanında Kısık yarımadası yakınında *Lebedos* antik kenti kalıntıları bulunmaktadır. Değirmendere köyü kıyısında liman kenti *Notion* kalıntıları görülebilir. Körfezin kıyı kentleri açısından zengin olmamasının nedeni körfeze dökülen Küçük Menderes'in alüvyonlarla körfezi denize doğru ilerletmesidir. Bu nedenle *Ephesos* kentini ziyaret edebilmek için Kuşadası Marina'da demirledikten sonra 20 km. içeriye kadar karayoluyla devam etmek gerekmektedir. Kuşadası ve Güllük Körfezi arası Büyük Menderes nehri delta alanı lagünler, kıyı kordonlarıyla yatların demirlemesine uygun değildir. Burada deltanın güneyinde demirlemeye uygun Kovala limanına demir atarak *Milet, Priene, Herakleia Latmos* kenti kalıntıları gezilebilir. Bu üç kentin ortak yönü, Büyük Menderes'in alüvyonları sebebiyle kıyı kenti olmaktan çıkmalarıdır. Kuşadası Körfezi'nin aksine Güllük Körfezi koyları yat turizmine uygundur. Burada Asin limanı doğusunda bir yarımada üzerinde kurulu olan *İassos* kenti kalıntıları bulunmaktadır. Turun devamında en büyük antik kentlerden Bodrum Yarımadası'nda *Halikarnassos* ve Datça Yarımadası batı ucundaki *Knidos* gelir. Kentin korunaklı güneydeki Büyük Limanı'na demirleyen yatçılar antik kenti ziyaret edebilmektedir.[16]

---

15 Suna Doğaner, **Türkiye Kültür Turizmi**, İstanbul, Doğu Kitabevi, 2013, s.108.

16 Suna Doğaner, **a.g.e.**, s.109,110.

Fethiye körfezi, Türkiye'nin Gökova Körfezi'yle birlikte yat turizmine en uygun körfezidir. Kekova-Kale köyündeki *Simena* antik kenti ise tepeden denizin altına kadar yayılan kalıntılarıyla büyük ilgi çekmekte ve günümüzde denizyoluyla en çok görülen kenttir bu bakımdan diğerlerine örnek oluşturmaktadır.

E. Denizcilik ve Turizmle İlgili Yeni Projeler

Bu konuda çalışan çok çeşitli gruplar bulunmaktadır, ancak bunlar arasında başı çeken en ciddi ve önemli ikisi, 360 Derece Tarihi Araştırmalar Grubu ve TINA Vakfı'dır. Bunların yanı sıra, Sualtı Araştırmaları Derneği gibi konusunda uzmanlaşan özel gruplar da mevcuttur. 360 Derece Grubu, M.Ö.XIV.yy.'a ait Uluburun II Reanimasyonu ve Kybele gibi gemileri projelerini başarıyla tamamlamış, ardından bir Kiklad Kayıkları projesi, Osmanlı kadırgası ve İzmir kayıkları projesi yürütmüştür. Farklı batıkları yeniden inşa etme projeleri de sürmektedir. Bunun dışında, Urla'da Sualtı Araştırmaları Merkezi olan antik gemi atölyesinde isimli isimsiz önemli önemsiz birçok gemi hayat bulmaktadır. 2006'da faaliyete başlayan Ankara Üniversitesi Sualtı Arkeolojik Araştırma ve Uygulama merkezi, hem ekip hem teknik donanım açısından bütün ihtiyaçları karşılayarak çalışmalarını bağımsızca yürütebilmektedir. Ankara Üniversitesine bağlı olarak Urla Sualtı Arkeoloji Müzesi'nin burada kurulmasına karar verilmiştir. Bodrum Sualtı Müzesi'nden sonra ülkemizde 2. olacak bu kurumla beraber araştırmalar yeni bir boyut kazanacaktır. Ayrıca Mustafa Koç anısına Koç Üniversitesi bünyesinde Çeşme Sualtı Arkeoloji Enstitüsü kurulmasına karar verilmiştir. Kendisinin bu konudaki çabaları büyüktür ve bu sayede günümüzde *Klazomenai* sualtı liman kazıları ve sualtı jeomorfoloji çalışmalarıyla ülkemizde ilk ve tek örnek liman kentidir. Ayrıca *Klazomenai*'da da Kaş Sualtı Arkeopark Projesi'ne benzer bir sualtı arkeopark projesi düşünülmektedir.

Bu kurumlar çalışmalarına aralıksız devam etmekteyse de, aynı başarı ve istikrarı diğer örneklerde görememekteyiz. Efes'te Antik Limanı Canlandırma Projesi, bulunan batıkları rekonstrüksüyonla yüzdürme veya sualtında görülebilir gezilebilir hale getirerek sualtı kültürel mirasına kazandırmak geleceğin önemli projeleri arasında yer almaktaydı. Bu doğrultuda, iki gemi inşa edilmiş olup 2013'te Pamucak'ta suya indirilmişti ancak 2015'ten bu yana bakımsızlıktan batmak üzere

beklemektedir. Proje tamamlanmak üzereyken terkedilmiştir. Efes Antik Liman Canlandırma Projesi, her türlü hazırlığın başlanıp tamamlanması, kanal yolunun açılması hatta burada yüzdürülmek üzere iki geminin inşa edilerek suya indirilmesine rağmen bugün terk edilmiş durumdadır. Üstelik suda bekleyen gemiler bakımsızlıktan batmak üzeredir. Buna dayanarak, ülkemizde bu tür çalışmaların ciddi yapılmadığını söyleyebiliriz. Büyük bir sorun olarak bu bakış açısının değiştirilmesi, kültürel miras bilincinin oluşturulması, tarihi değerlerin günümüz koşullarna kazandırılması, güncel olarak bir artı değere çevrilebilmesi, ekonomiye ve kültür hayatına kazandırılabilmesi gibi konularda büyük eksiklerimiz vardır. Gelişmiş ülkeleri örnek aldığımızda aradaki bu farkın önemi ve büyüklüğü açıkça görülebilmektedir. Müzecilik ve sergileme konularında, tarihi limanı olduğu yerde muhafaza ederek, doğal çevrenin tematik bir müzeye dönüştürülmesi, içindeki sergilerle denizciliği yaşatabilmesi, tarihi aydınlatması, adeta o günkü ortamı yansıtması, buluntularıyla beraber topluma kazandırılması hususları birinci derede önem taşımaktadır.

Selçuk Üniversitesi Sualtı Araştırmaları kapsamında, *Knidos* Limanı ve çevresinde sualtı araştırmaları 2005 projesidir. Önceleri INA tarafından yapılan araştırmalarda, su tabanında çok sayıda batığın olduğu rapor edilmiştir. Projenin amacı, batıkları kronolojik olarak sıralamak, kargoları belirlemek ve nereden geldiklerini saptamak ve limanın ortaya çıkartılmasını amaçlamaktadır.

Ülkemizde yer alan turizmle ve kültürel mirasımızla ilgili projeler şunlardır: 360 Derece Grubu danışmanlığında, DETAD tarafından inşa edilen Uluburun III teknesi ile SAD tarafından Uluburun batığının 1982'de keşfedildiği haliyle "Uluburun Arkeolojik Alanı" olarak yeniden canlandırılmasıyla hayat bulmuş olan Kaş gibi, belli bölgelerde, Sualtı Arkeopark Projeleri oluşturulacaktır. Kaş Sualtı Arkeopark Projesi, Uluburun batığının tekrar batırılarak oluşturulduğu özel bir alan olup sadece ülkemizde değil aynı zamanda dünyada da ilk olma özelliği taşımaktadır. Deneysel arkeoloji çalışmaları ve aynı zamanda sualtı arkeologlarının eğitim alanı olma görevi üslenen bir sualtı turizm merkezi niteliği taşımaktadır. İnternet üzerinde sanal müze oluşturularak herkese açık hale getirilmiştir. Türkiye Sualtı Kültür Mirası Sanal Müzesi: Kaş Arkeopark Pilot Projesi, ülkemizin sualtı kültürel mirasını

görünür kılarak katkıda bulunmak ve bu amaçla bölgedeki batıkların ve buluntuların envanterlenmesini sağlamak, sualtı arkeolojisi ve deniz tarihi ile ilgili bilgileri paylaşmak hedefindedir. Bu amaç doğrultusunda, 15 mt. boyunda, 5 mt. genişliğindeki Uluburun III, 40 gün süren inşa çalışmalarının sonunda Ekim 2006'da yüzdürülerek içindeki taklit kargoyla Kaş Limanı'nın 2.5 km. kuzeybatısındaki Hidayet koyunda 18-20 mt. derinliğe oturacak şekilde batırılmıştır. Bu alanın 70 mt. batısına, 14-21 mt. derinliğe batığın orijinaline bağlı kalarak 13X19'luk karelaj içinde ingot, amphora ve taş çapadan oluşan imitasyon kargo yerleştirilmiştir.

Arkeoparkın pratik uygulamaları iki aşamadan oluşmaktadır: Biri, Kültürel miras kapsamındaki sualtı arkeolojisi ve deniz tarihi buluntularının bir imitasyonu kabul edilen Uluburun batık alanı ve Uluburun III'ün yerinin tespiti amacıyla, sualtının sistematik olarak taranması, buluntu yerlerinin deniz yüzeyinde işaretlenmesi ve bu şamandıraların koordinatlarının tespit çalışması, diğeriyse; buluntu noktalarındaki bilgilerin toplanması amaçlı dalışlarda ölçümlerin alınması, eskizlerin çizilmesi, fotoğraf ve video dalışlarının alınması olarak gerçekleştirilmiştir.[17]

Uzun vadede halkın kültürel miras bilincini geliştirmek amacıyla, "Kaş Tarihtir" ve Tunç Çağı'na ait mimari teknikler kullanılarak antik bir limanın kurulacağı "Tunç Çağı Limanı" projeleri tasarlanmaktadır. Deneysel arkeolojiye ve kültürel mirasın gelişimine katkı sağlayacak bu projenin yapılması uzun vadede planlanmaktadır. Sualtı arkeoparkı haricinde, Kaş-Kekova Deniz Koruma Alanı da oluşturulmuştur. Doğal değerlerin korunması adına gerçekleştirilen bu projede, dalışa yasak bölgeler sınıflandırılmış, buna ilişkin bir harita çalışmaya eklenmiştir. Bu projenin önemi, Türkiye'de ilk defa bir deniz alanının koruma ve kullanma koşulları, toplanan 10 yıllık bilimsel veri ışığında belirlenmiştir. Yapılan araştırmalar, bu sürede birçok türün görülme sıklığının azaldığını ortaya koymuştur.

Kaş Sualtı Arkeopark Projesi ve Kaş-Kekova Deniz Koruma Alanı oluşturulması, Batı Anadolu'daki diğer limanlara ve batık bölgelerine benzer çalışmaların yapılmasına öncülük etmiş olmasından dolayı önemlidir.

---

17 Varinlioğlu, G., "Kaş Sualtı Arkeopark Projesi ve Sualtı Arkeoloji Çalıştayları", **Aktüel Arkeoloji Dergisi** sayı:5, İstanbul, Mart 2008, s.95.

*Klazomenai'*dan başka, *Mordoğan'*da da benzer projeler planlanmaktadır. 360 Derece Grubu tarafından yürütülen Mordoğan Arkeopark projesi, 2008'de Mordoğan yapay resifin tamamlanması üzerine 2009'da Sualtı Arkeoparkın kurulmasıyla devam etmiştir. Bilimsel verileri tam olan bu proje kapsamında, M.Ö.600'lerde Ege'de kullanılan savaş ve ticaret gemilerinin imitasyonları batırılmıştır. Oluşturulan bu batık alanında aynı zamanda amphoralardan meydana getirilen bir arkeolojik saha da kurulmuştur. *Teos* liman bölgesinin halen günübirlik turizmde kullanılmasından dolayı temizliği yapılmamakta ve korunamamaktadır. Bu alanda, kazı ve restorasyon gerçekleştirildikten sonra yeni bir boyut kazandırarak Antikçağ'da deniz ticaretini açıklayıcı görsel panolar ile bir kültür parkı haline getirilmesi planlanmaktadır.

Antik Limanları Canlandırma Projeleri arasında Efes Antik Liman Canlandırma Projesiyle ilgili bilgi veren Arkeolog Yusuf Yavaş yapılan çalışmayla "*kentin zengin tarihinin tanıtımına katkı sağlamak, yeni bir çekim alanı oluşturarak turizmde çeşitlilik yaratmak istediklerini*" söylemektedir. Roma döneminde en parlak çağlarından birini yaşayan Efes, geniş bir hinterlant bölgesine ve olağanüstü kullanışlı bir limana sahipti. Anadolu'nun ticari malları Antikçağ Dünyası'nın tamamına ihraç edilirken, ordan gelen mallar da Anadolu'ya ulaşıyordu. İzmir Kalkınma Ajansı'nın mali desteğiyle proje kapsamında antik kaynaklardan ve bilimsel araştırmalardan elde edilen veriler ışığında tipleri kesin olarak belirlenen iki gemi 1700 yıl öncesinin gemi yapım teknikleri kullanılarak inşa edilmiştir. Biri Efes'in deniz ticaretini simgeleyen ticaret gemisi Roman Grain Vessel, diğeri Roma döneminin askeri deniz gücünü simgeleyen savaş gemisi Roman Bireme'dir. Her iki geminin, Efes Antik Limanının denize bağlandığı yerde, dönemin mühendislik bilgisine uygun olarak inşa edilerek bir rıhtıma bağlı sergilenmesi ve rıhtım üzerinde aslına uygun indirme-bindirme araçları ile dönem ticaretine konu olan çeşitli mallar ve bilgi panolarıyla birlikte yer alması planlanmıştır. Böylece, Antikçağ'ın en önemli limanlarından Efes Limanı ve ona bağlı kanal çevresinde oluşturulacak açık hava müzesi ile eski limanı modern çağ insanlarına tanıtarak sahilde yeni bir çekim merkezi yaratılması amaçlanmıştır.[18] Kent tarihi açısından çok önemli olan projenin

[18] (Çevrimiçi) http//www.poseidonltd.com, 21/01/2016.

hedeflerinden biri de, öğrencilerinin ilgisini uyandıracak sergilemeler ve etkinliklerle tarih, arkeoloji ve kültürel değerleri korumaya yönelik bilinçleri artırmaktır**.** Bu tür somut arkeolojik ve tarihsel eğitim programları, öğrencilerde görsel bir tarih bilinci yaratarak tarihe farklı bakmalarını sağlayacaktır. Projenin devamında alanda düzenlenecek merak ve araştırma duygusunu uyandıracak etkinliklerle sürdürülebilirlik sağlanacaktır. Tasarımları, POSEIDON Maritime Engineering&Construction Co.ve imalatı, Ahmet Kuşcan tarafından yapılan tarihi gemiler, Bireme ve Roman Grain Ressel, Efes Antik Kenti'nde yeniden hayat bulmuştur.

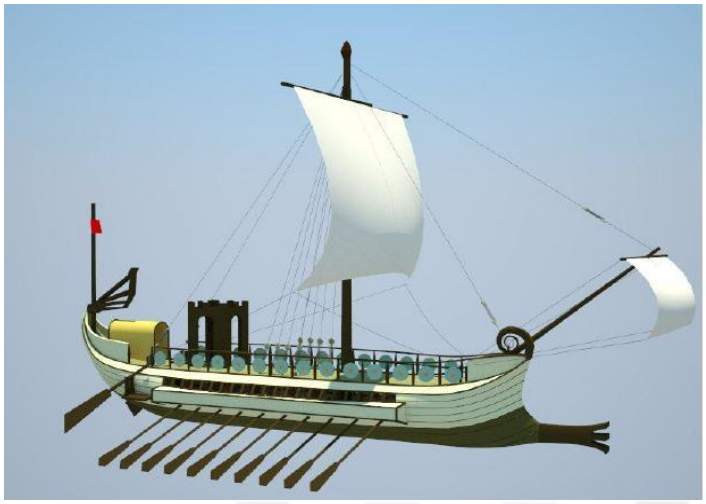


Şekil 77: Antik Limanın Görüntüsü

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.anadolucoğrafyası.com./21/01/2016.

1. Proje: Roman Bireme (tarihî savaş gemisi, 19mt.):

Bireme tipi tekneler, antik Yunan savaş gemileri olup boyları 24 mt. (80 feet)'ye ve enleri de 3 mt. (10 feet)'ye kadar ulaşmaktadır. Her iki bordasında da 10'ar adet kürekçinin oturduğu sıralar yer alan Bireme tipi teknelerde toplam 20 adet kürekçi bulunmaktadır. Kökeni, Yunanlı olmasına rağmen, Biremeler, Romalılar tarafından kullanılmıştır. Caesar'ın Britanya kuşatması sırasında da bireme gemilerin kullanıldığı bilinmektedir. Tarihteki ilk bulgularına 8. yüzyıldaki rölyeflerde rastlanan geminin adının açılımı, Bi: İki ve Reme: Kürek'tir.



Şekil 78: Roman Bireme Maketi

Kaynak: (Çevrimiçi) http// www.poseidonltd.com/21/01/2016.

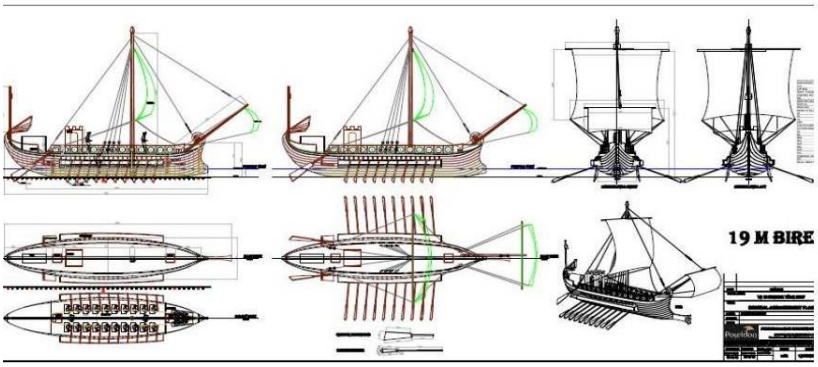




Şekil 79: Roman Bireme çizimi

Kaynak: Burak Acar&Sadık Özüm,

(Çevrimiçi) http//www.poseidonltd.com/ Roma Bireme, 21/01/2016.



Şekil 80: Bireme çizimi

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.poseidonltd.com, 21/01/2016.

2.Proje: Roman Grain Vessel-Corbita (tarihî ticaret gemisi, 15mt.):

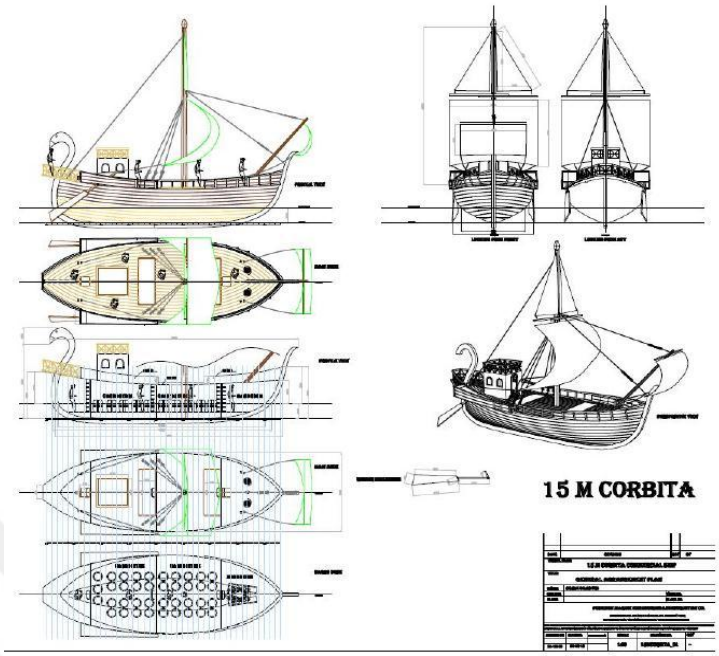
Corbita adlı gemiler, Roma İmparatorluğu zamanında ticaret amaçlı kullanılmıştır. Bu gemiler, tam yüklü iken, 400 tona kadar ulaşan, baharat, pirinç, pamuk ve canlı hayvandan oluşan yük taşıma yeteneğine sahiptirler. Yelken ile sevk edilen Corbitalar'ın Hindistan'a kadar seyrettikleri bilinmektedir.[19]



Şekil 81: Corbita maketleri

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.macau-traveltips.com, 21/01/2016.

19 Burak Acar & Sadık Özüm,tasarım, (Çevrimiçi) http//www.macau-traveltips.com, 21/01/2016.



Şekil 82: Corbita Çizimi

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.poseidonltd.com, 21/01/2016.



Şekil 83: Roman Bireme ve Corbita Maketleri

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.poseidonltd.com, 21/01/2016.

Selçuk Belediyesi'nin İzmir Kalkınma Ajansı mali desteğiyle gerçekleştirilen bu Efes Antik Liman Canlandırma Projesi kapsamında tamamlanan bu tarihi gemiler

limanın denizle bağlandığı noktada denize indirilmiştir. Ancak, Ağustos'ta hizmete açılması planlanırken yıllarca suda bekletilen gemiler kaderine terk edilmiş ve 2015'te artık batmak üzere beklemektedirler. Aşağıdaki fotoğrafta öncelikle bu gemilerin denizle buluşturulacağı nokta olan kanal görülmektedir. Bugün terk edilmiş olan bu kanal antik limanın nasıl denizle birleştiğini de gözler önüne sermektedir.



Fotoğraf 87: Efes antik limanını denizle birleştiren kanal

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.panoramio.com, 21/01/2017.



Fotoğraf 88: Canlandırılan gemi.

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.selçukbelediyesi.com, 21/02/2017.

Bu resimlerde de gördüğümüz haliyle proje tamamlanmışken terkedilmiştir.



Fotoğraf 89: Canlandırılan geminin son durumu

Kaynak: (Çevrimiçi) http//www.selçukbelediyesi.com, 21/02/2017.

Tunç Çağı Limanı Canlandırması, yine 360 Derece Grubu'nun projeleri arasından yer almaktadır. Bu liman canlandırması kapsamında, Uluburun batığının bulunduğu Kaş bölgesinde, Tunç Çağı'nın geleneksel bina yapım bilgilerine dayanarak danışmanların gözetiminde 2 ya da 3 binadan oluşan bir yapı grubunun önünde dönemin ticari malzemelerinin depolandığı küçük bir rıhtımın yapılması düşünülmüştür. Yapılacak liman 50 ila 100 metrekare boyutlarında binalarıyla, hem Tunç Çağ süresince nasıl kullanıldıklarına dair bir tür açık hava arkeoparkı olması hem de sonradan yapılabilecek farklı kültürel etkinliklere ev sahipliği yapması bakımından önemli bir mekân oluşturacaktır. Uluburun batığından yola çıkarak dönemi anlatan bir açık hava müzesi niteliğinde olacaktır. Bu çerçevede her yıl Kaş'ta yapılması planlanan Uluslararası Deniz Tarihi ve Sualtı arkeolojisiyle ilgili bir sempozyum ve atölye çalışmaları için bu mekan çok önemlidir. Tamamen bilimsel verilere dayanan bu proje aynı zamanda Kaş'a uluslararası bir nitelik kazandıracaktır. Binaların seçimi konusunda, Çeşme Bağlararası mevkiinde Ankara Üniversitesi Arkeoloji bölüm başkanı Prof. Dr. Hayat Erkenal tarafından yapılmakta olan Geç Tunç Çağı liman kazısı tarihsel veri tabanı olarak seçilmiştir. Sözkonusu binalar, Deneysel arkeolojinin genel kuralları gözetilerek ve dönemin tekniklerine uygun olarak inşa edilecek ve deniz tarihi ile ilgili bir merkez olarak kullanılacaktır. Bu yapı grubu ve mimari öğeleri için önerilen alanlar ve yöntemler arasında, batırılacak Uluburun replikası bulunmaktadır. Batığın *in situ* görünümü için deniz hava koşullarından en az etkilenecek yer olması sebebiyle Hidayet koyu seçilmiştir.

Tunç Çağı Liman Canlandırması için de Bucak denizi içinde tespit edilen koy seçilmiştir. Kıyıya taşlar döşendikten sonra beton kullanmadan çakıl ve kum dolgu yapılarak üzeri taşla kaplanacak ve doğal yapıdaki kayalar yerinde bırakılarak gerektiğinde her şey eski haline dönüştürülebilecek biçimde şekillendirilecektir. Tunç Çağı Liman Canlandırması ile birleştirilen Sualtı Arkeoparkı, Kaş'ın kültürel ve ekonomik açıdan değerlendirilmesine yönelik olup bu proje dünyada bir ilk olma özelliği taşımaktadır.

Latmos Körfezi Canlandırma Projesi, öncelikle Didim-Mavişehir Antik Panormos Limanı'ndan Deniz ve Büyük Menderes Nehri havzası üzerinden Milet'e teknelerle ulaşımı kapsamaktadır. Öngörülen projede, *Milet* ve Bafa Gölü'nü kanallarla Ege Denizi'ne bağlama suretiyle bölge yeniden canlandırılacaktır. Bu proje sonunda Latmos Körfezi'nin ve Kutsal Yol'un faaliyete geçmesiyle Aydın delta turizm dalına da sahip olacak ve delta turizmi canlanacaktır. Delta turizminin en önemli örneği İtalya'da Po Ovası'ndadır.[20] Ziyaretçilerin teknelerle bu bölgede turistik gezintiler yapması planlanmaktadır. Böylece Kültürel Mirasın Korunması yönünde bir adım atılmış olacaktır.

Anadolu'nun zengin tarihi, coğrafyası ve kültürü bütün bunları günümüzde başta turizmde olmak üzere farklı alanlarda günlük hayatımıza kazandıracak şekilde birçok faaliyet olanağı sunmaktadır. Her tür kültürel ve tarihi-coğrafi zenginliğimiz konusundaki çalışmalara yoğunlaşarak bunlar daha da çeşitlendirilebilir ve sosyal hayata kazandırılmalıdır. Hiç şüphesiz bunun ülke ekonomisine sağlayacağı ekonomik kazanç ta, küçümsenemeyecek kadar büyük olacaktır.

[20] (Çevrimiçi) http//www.aydinkulturturizm.gov.tr/20/02/2017.

SONUÇ

Araştırma antikçağda deniz ticaretinin en yoğun olduğu M.Ö.VIII.yüzyıl ile M.S.IV.yüzyıl arasını kapsamaktadır. Araştırma bölgemizde, M.Ö.VIII.yy.'dan itibaren yaşanan Ege Göçlerinin sonucunda Batı Anadolu kıyıları boyunca yerleşen uygarlıklar bu bölgelerdeki yerli halkların kültürel zenginliklerini kendi kültürleriyle harmanlamış ortak yeni kültürler meydana getirmişlerdir. Bu nedenle inceleme alanının yerleşim tarihi, taşıdığı uygarlık izleri bakımından çok renklidir. Ege Göçleri Anadolu coğrafyasının siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel yapısını çok değiştirmiştir. Tunç Çağı'ndan itibaren yoğunluk kazanan deniz ticareti, M.Ö.VIII.yy.-M.S.IV.yy. arasında çok daha gelişkin, planlı, sistematik bir ticaret ağına dönüşmüş bunun sonucunda söz konusu dönemde Ege Dünyasında insanlık tarihinin en önemli bilimsel, kültürel, sosyal ve sanatsal gelişmeleri yaşanmıştır. Astronomi, matematik, coğrafya, tıp, eczacılık, felsefe, mühendislik gibi bilimlerin temelleri bu dönemde atılmıştır. Aynı zamanda, Antikçağ deniz ticareti önemli buluşlara yol açmış, gemi inşa yapımı ve modellerinin gelişmesini sağlamıştır. Antikçağ denizcileri bu gemilerle rüzgâr gücünü kullanarak uzun mesafeler almış karayolunun olmadığı kıyılara ulaşmış ve bu ülkelerin kültürlerinin deniz ticareti yoluyla yayılmasını sağlamıştır. Deniz ticaretinin gelişmesi sadece malların değil kültürlerin de yayılımını gerçekleştirmiş, farklı kültürlerin ürünlerini tanıtarak o yöreleri ticarete açmış ve onlara yeni pazarlar sağlamıştır.

Araştırmanın sonucuna göre, bilimin ve kültürün ticaretle paralel olarak geliştiği görülmüştür. Ege'de kurulan liman kentlerin, dünyanın en önde gelen ticaret merkezi olması, gerek bölgenin zengin coğrafyasından gerekse bu halkların iyi denizci olmalarından kaynaklanmaktadır. Akdeniz dünyasının dışpazara yönelik geniş bir ürün yelpazesine sahip olması, Ege kıyılarında önemli limanlar kurulmasını sağlamıştır. M.Ö. III. Binyıldan itibaren ticaret kolonileriyle Doğu Akdeniz kültürü, Orta ve Batı Akdeniz'e taşınmış ve bütün Akdeniz'de Atlas Okyanusu'na kadar kıyılardaki bu kolonileşme, limanların hızla gelişimine imkân vermiştir. Antikçağ denizciliği "koloni" denilen bu yeni yerleşim birimlerinin kurulmasını sağlamış, büyük ticaret kentleri de, mallarını pazarlamak için uzak kıyılarda önce Ege sonra Marmara ve Karadeniz kıyılarında yeni yerleşmeler kurmuş, buraların nüfusun

artmasını sağlamıştır. Ticaret yollarının seçiminde büyük ölçüde etkili olan doğal koşullar, yeni pazar ve hammadde kaynaklarına bağlı seçimler ve kolonizasyon hareketleri, ticaretin merkezi dengesini değiştirmiş, her türlü uygarlık unsuru, Doğu Akdeniz'den Batı Akdeniz'e, buradan Kartaca ve Roma Uygarlıkları'na doğru yayılmıştır. Doğu Akdeniz Uygarlıkları, o dönemde hüküm süren denize kıyısı olan olmayan bütün uygarlıkları, kültürel, siyasi, askeri ve ekonomik açıdan etkilemiştir. M.Ö.2. binyılın son yarısında Doğu Akdeniz'de oluşan kültürel çevre, süregelen alışverişin, farklı yönetim ve sosyal yapıda grupların arasında gerçekleşen çok yönlü ilişkilerin, değişik ekonomik olanakların, dinsel-ideolojik düzenlerin bir sonucu olmuş ve Akdeniz bölgeleri arasında düzenli bir ilişki sistemi ortaya çıkmıştır. Deniz ticaretinin kültürlerin yayılması konusunda önemli katkılar sağladığı görülmüştür.

Araştırmanın sonucuna göre haritacılığın temelleri antikçağ deniz ticaretinde kroki ve çizim yapma zorunluluğundan atılmıştır. Antikçağ'ın denizcileri açık denizlerde yön bulmak için doğadan yararlanmış, gökcisimleri, yıldızlar gibi coğrafyanın sunduğu olanaklar açık deniz seyirinin temelini oluşturmuştur; daha sonra ise yeni aletler geliştirerek bu sorunu çözmüşlerdir. Keşfedilen bu aletleri günümüz denizcileri halen kullanmakta, ancak günümüzde, kıyı ticareti yapan gemilerin ve balıkçı teknelerin çoğu bu aletlere pek gerek duymadan eski dönemde olduğu gibi, nesilden nesile geçen bilgiler ışığında kendi deneyimleriyle de seyir yapabilmektedirler. Bu bilgi aktarımı ve kayıt tutma zorunluluğu, kroki ve çizim yapma zorunluluğunu getirmiş, bunun sonucunda ilk ilkel haritalar çizilmiştir.

Araştırmanın sonucuna göre ticaretin gelişmesi tamamen iklime bağlı olmuştur. Fiziki coğrafyaya bağlı olarak iklim koşulları ticarette çok etkin rol oynamış, bunda rüzgâr ve akıntılar başta gelmiştir. Genel olarak Akdeniz, ticaretin gelişmesine uygun bir ortam sunmuş; özellikle rüzgârlar seyahat dönemlerini belirlemede esas alınmıştır, çünkü Antikçağ boyunca ticaret gemilerini yelkenliler oluşturmuştur. Yelkenlilerde rüzgârın tek yürütücü güç olduğu düşünüldüğünde ticaretin iklime özellikle rüzgâra ne kadar bağlı olduğu da görülmektedir. Ayrıca, hiç kürek sallamadan oldukça yüklü gemileri istendiği kadar uzağa taşıma imkânı sunan rüzgâr masrafsızdır. Savaş gemileri hem kürekli hem yelkenli iken ticaret gemilerinde bu ikisinin bir arada kullanıldığına dair kanıta pek rastlanmamıştır.

Ticaretin tipik gemileri, Roma döneminde Corbitalar olmuştur. Deniz ticaretini simgeleyen ticaret gemisi (Roman Grain Vessel), büyük tahıl gemileridir. Bunların büyüklükleri, taşıdıkları amphoraların sayısı veya tahıl miktarı ile ölçülmüştür. Ana besin kaynaklarından tahılın tonlarca miktarda taşınması o dönem için şaşırtıcı büyüklükte gemilerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Araştırmamıza göre, deniz ticaretinin önemli siyasi sonuçlarından biri, özellikle Mısır'dan Roma'ya buğday taşıyan bu gemilerin sonunun gelmesidir; çünkü bu durum Roma İmparatorluğu'nun ikiye bölünmesi sürecini kuvvetlediren nedenlerden biri olmuştur. Deniz ticaretini ve seyirleri etkileyen faktörler arasında iklim koşulları birinci derecede önemli olsa da güvenlik sebebiyle korsanlık ta oldukça önemli olmuştur. Antikçağ boyunca sebep olduğu zararlar ve tehlikeler ekonomik ve siyasi sonuçlar doğurmuştur. Günümüzle karşılaştırılabilir boyutta olmasa da, son yıllarda benzer saldırılar Afrika açıklarında özellikle Somali taraflarında görülmüştür, yine de Antikçağ korsanlığı, özellikle ticaretin güvenli bir şekilde yürütülmesi için önemli bir engel olmuş, bu durum güzergâhların seçiminde dahi dikkate alınmıştır. Roma İmparatorluğu'nun ekonomisini çökertme noktasına getirecek kadar güçlü olan hatta devletleşen korsanlık faaliyetleri, bazı liman kentlerinin sık sık yağmalanarak sönükleşmesine neden olmuştur.

Araştırmanın sonucuna göre, M.Ö. 3. bin yıldan, M.S. XIV.yy'a kadar kara ve deniz taşımacılığının temel yük taşıma aracı amphoraların, özellikle sıvı malların taşınmasında kullanıldığı ancak Antikçağ boyunca bunların ilginç kullanım alanları ve farklı amaçlarının olduğu da görülmüştür. Dönemin ticaret hayatını aydınlatan çok önemli ve somut kanıtlar sağlayan amphoralarda, markalama ve mühürleme sisteminin standartlaşması, bu konuda büyük bir sanayileşmenin oluştuğunu ve ticaretin profesyonelleştiğini ispatlamaktadır. Bölgenin liman kentlerinde kazılarda tespit edilen amphoralar, günümüzdeki çömlekçiliğin bir nevi devamıdır; günümüzde patentleşen Menemen testisi en güzel kültürel miras örneğidir. Araştırmada görüldüğü üzere, deniz ticaretinde taşınan malların özellikle şarap gibi sıvıların Akdeniz iklimi altında bozulmadan taşınması ancak amphora ağızlarının tıpa veya mantarla kapatılmasıyla mümkün olmuştur. Bu açıdan şarabın şişelerde mantar kapatılarak yıllarca saklanabilmesinin temelini de antikçağ denizcileri atmıştır.

Araştırma, Batı Anadolu antikçağ deniz ticaretinde ve günümüz deniz ticaretinde taşınan tarımsal ürünlerin değişmediğini göstermiştir. Limanlardan ithal ya da ihraç edilen mallar, hinderlandın coğrafi özelliklerine bağlı olmuştur; buna göre, en çok taşınan malların, zeytinyağı ve şarap olduğu, günümüzde olduğu gibi, Antikçağ'da da Ege bölgesi'nde zeytin ve üzüm bağlarının geniş yer tuttuğu, araştırma bölgesinin yerel ürünleri arasında başta geldikleri ve başlıca iki büyük geçim kaynağı oldukları anlaşılmıştır. Zeytinyağının kullanım alanının beslenmeyle sınırlı olmadığı, aydınlatmada, temizlikte, tıpta yararlanılması kullanım alanının günümüzden daha geniş olduğu görülmüştür. Antikçağ'da zeytinyağının temizleyici özelliğinin farkına varılmış olması, o günden günümüzde dek halen zeytinyağından sabun yapılmasına ilham vermiştir.

Bitki göçüne örnek oluşturan ürünlerden biri şarap konusunda günümüzde en ünlü ülke Fransa'dır; ancak O'nun asmayla tanışması, bu bitkinin anavatanı Anadolu ve Phokaialılar sayesinde olmuştur. Nice ve Marsilya'nın kurucusu Phokaialılar, Anadolu'dan giderken asma bitkisini yanlarında götürmüşlerdir. Bu durum, XVI.yy.'da Viyana Seferi'ne giden Osmanlı ordusunun dönerken orada bıraktığı kahve çekirdekleriyle Avusturyalılar'ın kahveyle tanışmasını hatırlatmaktadır. Savaşların ve zaferlerin kazanılmasında coğrafya bilgisinin vazgeçilmez olmasının yanı sıra araştırmada tarihteki seferlerin ve savaşların da, coğrafyaya sağladığı katkılar olduğu görülmüştür. Büyük İskender'in seferiyle yaşanan bitki göçü sayesinde Hellenler yeni bitkilerle tanışarak yayılım alanlarını öğrenmişlerdir. Baharat, parfüm, tütsü elde edilen bitki ve ağaçların yeni kaynakları bu sefere katılan tüccarlar tarafından bulunmuştur. Kozmetik ürünler arasında parfümün hep ilk sırayı aldığı görülmüş, özellikle Mür, en eski parfüm ve en kutsal esans olarak tarihte özel bir yere sahip olmuştur. *Myra,* tarihinden mür *(Commiphora Myrrha)* fışkıran ve ticareti müre dayanan bir kent olarak adını bu bitkiden almıştır.

Toponimlerin inceleme alanımızda çok bir önemli yer tuttuğu, isimlerini sahip olduğu önemli yerel ürünlerden alan yerlerin sayıca çok olduğu tespit edilmiştir; geçim kaynağı zeytin ve zeytinyağı olan *Elaia* (Olea) gibi bazı kentler ismini bundan almıştır, bugün de aynı bölgede Zeytinbağları, Zeytindağ, Zeytinli gibi isimler taşıyan çok sayıda köy olması bunun devamlılığını kanıtlamaktadır. Mermer,

adını, Marmara Denizi'ne ve Adasına vermiştir. Batı dillerinde de bu kelime aynı kökten gelir: marbre, marmol, marble gibi. Anadolu'nun birçok antik kenti kaliteli mermerleriyle ün kazanmış, markalaşmış ve ticarette yoğun olarak yer almıştır. Bugün halen bu zengin mermer yataklarından faydalanılmakta ve ticareti yapılmaktadır. Değerli madenlerden altın da, bugün aynı bölgelerde halen bulunmaktadır. Gediz nehri ve Sart suyunun, altın içeren kuvars damarları sayesinde bugün bile getirdiği alüvyonlarda altın bulmak mümkündür. Bölgenin altın rezervi bakımından zenginliği, Lidya'nın 600 yıl boyunca Sart suyundan altın çıkarması ve paranın da burada icat edilmesiyle sonuçlanmıştır. Basılan ilk altın sikkelerin, *Sardes* bölgesinin rafine edilmemiş ham elektrondan oluşması bunun bir tesadüf olmadığını kanıtlamaktadır. Bergama'nın kuzeyindeki *Argyria* adını gümüşten (*argent*) almış, günümüzde *Myndos* civarındaki tepelerde halen önemli gümüş madenleri bulunduğundan buraya Gümüşlük denmiştir. Tunç Çağı'ndan itibaren yoğun ticareti yapılan bakır ve batıklarda çok sıklıkla ele geçen bakır külçeleri özellikle Kıbrıs kökenlidir ve adanın adı bakırdan (*cyprium*) gelmektedir. Boyamacılık konusunda adından özellikle söz ettiren ***Erythrai*** mor, erguvani renk boyasıyla tanınır, adını da buradan almıştır. En ilginç bilgilerden biri de, Keçiboynuzu *(Ceratonia)* ağacının, boya sanayisinde kullanıldığı gibi, değerli taşların özellikle de pırlantanın ağırlığı yani karat değerinin, Antikçağ'dan beri keçiboynuzu çekirdeklerinin ağırlığıyla ölçülmüş olmasıdır. Günümüzdeki karat değeri, bu çekirdeğin ağırlığıyla (0,2 gr.) ölçülmektedir. Bu nedenle, karat kelimesi *Ceratonia*'dan türemiştir. Antikçağ'ın kitap malzemeleri arasında birinci sırada gelen Papirüs *Byblos* kentinde kâğıdın atası kabul edilirdi bu nedenle Yunanlar'ın kitaba *byblos* dediği görülmüştür, çoğul haliyle *Ta Biblia* terimi, bugünkü Batı dillerinde Bibliotheca (Kütüphane) olarak geçmektedir. Bergama derisi *(Membranon Pergamenon)* ifadesinden adını alan parşömen ise daha sonraları bir ticaret metası olmuştur.

Deniz ticaretin konusu olan yerel ürünlerin, toponimlerin yanı sıra aynı zamanda meslek gruplarının oluşmasında da etkili olduğu görülmüştür; tekstil sanayisiyle ünlü bölgede, Lydia'lıların ürettiği ve rağbet gören lüks ve pahalı kumaşlardan *Attalicum,* Kral Attalos'a atfedilerek böyle adlandırılmış, *Roma*'da ticari bir marka olarak kullanılmıştır. Romalılar da, *phrygio* ve *phrygionius*

terimlerini altın işlemecileri veya yaptıkları iş için kullanmıştır, çünkü iğneyle nakış işleme Phryg halkının buluşuydu, bu yüzden nakışlı giysilere *Phryg* denilmiştir. Yunanistan'da ve Anadolu'da *Keramos* adlı yerleşimler isimlerini, keramik yapımındaki ustalıklarından almıştır. Bu üretimlerin hammadde yataklarına yakın yerlerde geliştiği görülmüştür. Kil yataklarının yakınlarında çömlek atölyeleri yoğunluk kazanmıştır ve en iyi çömlek ustaları burada yetişmiş hatta bu meslek nesilden nesile aktarılarak gelenekselleşmiş ve çömlekçi-aileler çok sık görülmüştür. Mermer yataklarının yakınlarında atölyeler ve heykeltraşlık okulları açılmış; burada ünlü heykeltraşlar yetişmiştir, *Aphrodisias* bunun en önemli örneklerindendir. Değerli madenlerin bulunduğu bölgelerde, kuyumculuk gelişirken, ormancılığın hâkim olduğu yerlerde kerestecilik, marangozluk ve gemi imalatçılığı gibi meslek gruplarının ön plana çıktığı görülmüştür. Daha sıcak bir iklime sahip Mısır'da keten dokumacılığı ilerlerken, daha soğuk iklimi olan Anadolu'da yün dokumacılığı gelişmiştir. Sahip olduğu zengin florası sayesinde *Knidos*'ta birçok bitki, çiçek ve şifalı ot, ilaç olarak kullanılmış, farmakolojinin temelleri burada atılmıştır. Ünlü Knidos Tıp Okulu burada kurulmuş ve Antikçağ'ın ünlü hekimlerinin yetiştiği bir şifa yurdu olmuştur. Örneklerden de anlaşılacağı gibi yaşanan hertürlü gelişmenin kaynağında coğrafi etki yer almaktadır. Ticarete konu olan mallar, limanların hinterlandında hüküm süren coğrafi koşullar tarafından şekillendiği için, limanların büyüklüğü ve önemi de coğrafyaya bağlı olmuştur.

Araştırmamız, ülkemizde ticareti yoğun olarak yapılan mallar arasında tekstil ürünlerinin, günümüzde olduğu gibi Antikçağ'da da nüfusun önemli bir kısmının geçim kaynağı olduğunu göstermiştir. Özellikle ihracata yönelik bir üretimin yapıldığı kentler, Ege limanları ile sıkı bir ilişki içinde olmuşlardır. Dönemin en ünlü tekstil ürünlerinin üretildiği *Laodikeia* ve *Hierapolis*'in halen sahip olduğu şöhretinin Antikçağ'a kadar dayandığı ve *Lydia* ve *Sardes* dokumalarının Sappho'nun şiirlerine girecek kadar ünlü olduğu görülmüştür. Boyamacılıkta da, bazı liman kentlerimiz kabuklu deniz canlılarından elde edilen, çok az miktarda boya için çok sayıda kabuklu deniz canlısı tüketilmesini gerektiren Mor boya üretimi ve ticaretiyle ünlenmiştir. Bu pazarda en ünlü, en lüks ve en pahalı boya, krali mor yani erguvan

olmuştur. Tarihte ayrıcalıklı bir yeri olan bu erguvan rengi, İstanbul'la özdeşleşmiş, Bizans döneminde İmparatorların giysilerine ayrıcalıklı tanınmıştı.

Antikçağ'da deniz ticareti içinde kitap ticaretinin artması, kitaplarının çoğaltılması, kültürlerin değişik coğrafyalara yayılmasını sağlamıştır. Bununla beraber, Antikçağ'ın ticaret metası olan parşömenin icadıyla kitap ticaretinde görülen rekabetin zamanla fazlalaşması, özellikle İskenderiye ve Bergama Kütüphaneleri arasındaki rekabetin piyasayı körüklemesi ve talebin artmasıyla sahte yazmalar bile ortaya çıkmıştır. Ayrıca, İskenderiye limanına çeşitli yerlerden gelen gemilerin bir süre limanda alıkonulup gemide bulunan yazmalara, kitaplara el konularak hazırlanan kopyalarının gemiye verildiği, orijinallerinin ise İskenderiye Kütüphanesi'ne gönderildiği ve kitapların *scriptorium* denen yazı odalarında kopyalanarak çoğaltıldıkları düşünüldüğünde korsan kitap yayının varlığı kesinlik kazanmaktadır. Bu korsan yazmaların ortaya çıkışı, günümüzdeki korsan kitap piyasasına benzetilebilir.

Antikçağ'da sosyal hayatta ve ekonomide çok büyük bir yer tutsa da günümüzde olmayan bir ticaret şekli ise, köle ticaretidir. Çağımızda köle kullanımı yasaktır ve ticareti yasal olarak mevcut değildir; ancak özellikle Ege ve Akdeniz'de Afrika ülkelerinden deniz yoluyla Avrupa ülkelerine kaçak göçmen taşınması söz konusudur. Ülkemizdeyse Suriye'deki savaş nedeniyle kaçak göçmen taşınmasının bu duruma benzerlik gösterdiği söylenebilir.

Araştırmamız bütün bu değerli yüklerin güvenle taşındığı gemilerin inşasında, Antikçağ'da kalasları, sağlamlığı ve esnekliği ile en çok sedir ağacının tercih edildiğini göstermiştir. Lübnan'da bol miktarda mevcut olup ticareti yapılırken zamanla sayıları azalmıştır. Bununla beraber gemi yapımında postalarda, çam, meşe ve karaağaç; kaplamalarda; genellikle çam veya köknar; omurgada meşe kullanıldığı belirlenmiştir. Ancak ticaretin gelişmesi sonucunda büyük gemilerin, yeni ticaret filolarının inşası ve madenlerin eritilmesi ile ihracat için keresteye ihtiyacın artması, kentleşme ve artan nüfusu beslemek için gereken yeni tarım alanları açılması gibi nedenler, ağaç kesiminin hızlanması ve ormanların tüketilmesiyle sonuçlanmıştır. Bu durum en çok *Ephesos, Miletos, Smyrna* ve *Knidos*'da görülmüştür. Dolayısıyla, sözkonusu gelişmelerin sonuçları her zaman olumlu olmamış bazen beraberinde

sorunlar da getirmiştir. Yine de coğrafyacıların yaptığı araştırmaların sonuçlarına göre Antikçağ'da liman kentlerine en önemli zararın doğa tarafından verildiği saptanmıştır. Bu da bize, limanların kuruluş yeri seçiminin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Antik dönemde limanların nehir ağzına kurulması kent devletlerin yaşamının sonunu getirecek kadar önemli olmuştur. Antikçağın en önemli *Ephesos* ve *Miletos* kent devletleri limanlarının dolmasıyla son bulmuştur. Smyrna'nın İzmir kenti olarak günümüze kadar gelmesinin nedeni, dolan limanın yerine güneyde körfezde yeni bir liman kurulmasıdır. Günümüzde de liman ve yat limanları için yanlış yer seçimi devam etmekle beraber deltalar artık liman yapımından uzaktır.

Ephesos, K.Menderes nehrinin, *Miletos* ve *Priene*, B.Menderes nehrinin getirdiği alüvyonlarla sönükleşerek son bulmuşlardır. *Herakleia* ve *Myous* da aynı nehrin alüvyonlarıyla dolarak bataklığa çevrilmiş ve bir daha yaşanılamayacak hale gelmiştir. *Pitane* ve *Elaia*, Bakırçay'ın getirdiği alüvyonlarla tamamen dolarak içerde kalmış ve işlevini kaybetmiştir. Alüvyonlaşmayla beraber depremlerin de kentlerin yıkılarak zarar görmesine ve terk edilmesine neden olduğu unutulmamalıdır. *Knidos, Kyme, Lebedos, Notion, Atarneu ve Halikarnassos* buna örnek sayılabilir. *İassos* ise bu bölgede depremlerle yıkılarak terk edilen kentlere örnek oluştursa da, Santorini adasındaki Thera yanardağının püskürttüğü küllerden de etkilenerek yok olduğu kazı çalışmalarında tespit edilmiştir.

Limanların önem kazanmaları ve ticari gelişmeleri, hinderlandında hüküm süren coğrafi koşullar tarafından şekillenmiş, büyüklük ve önemleri, coğrafyaya bağlı olmuştur. İncelememizde, bu geniş kapsamlı ticareti gerçekleştiren Ege Bölgesi Liman kentlerinin, hem nehir vadilerinin içerilere doğru ilerleyen karayollarının başlangıcında olmanın hem de Karadeniz ve Marmara Denizi'ni, Mısır ve Doğu Akdeniz limanlarıyla birleştiren deniz yollarına sahip olmanın avantajını taşıdıkları görülmüştür. Yaşamlarını esas olarak denizden sağlama yolunu seçen İon kentlerin tümü kıyıda kurulmuştur. Ege'nin rüzgâra karşı korunaklı koy ve körfezlere sahip olması bu durumu kolaylaştırmıştır. Bütün bu kentlerin kuruluşundaki esas amaç, hem doğudan ve kuzeyden gelen ticaret yollarını kontrol etmek hem de Akdeniz ticaretini ellerinde tutmak olmuştur. *Ephesos*'un en büyük ve önemli liman kent olmasını sağlayan nedenler arasında, Susa'dan başlayan Kral Yolu'nun *Ephesos*'ta

son bulması ve içbölgelere ulaşımın kolaylıkla sağlanabilmesinde yatmaktadır. Böylece, *Ephesos*'un Antikçağ deniz ticaretinde en zengin liman ve bütün ticareti kendinde toplayan bir merkez olduğu açıkça görülmüştür. Etrafında bulunan *Teos, Lebedos, Kolophon, Notion* gibi birçok kenti gölgede bırakarak gelişimini engellemiş, yerel iskele durumunda bırakmıştır. Karadeniz'e yayılarak kurduğu kolonilerle *Miletos* bir deniz imparatorluğu olmuş, B.Menderes'le iç kısımlara bağlanan kent, dönemin ticaretini kendinde toplamıştır. Özellikle, bir bilim, felsefe ve kültür başkenti olarak karşımıza çıkan kentin yetiştirdiği bilim adamlarından Anaximandros büyük yanlışları olsa da ilk dünya haritasını çizmiş, Thales güneş tutulmasını hesaplamış, Hippodamos düzenli kent planlamacılığını ortaya çıkarmıştır; bütün bunlar *Miletos*'a coğrafya biliminde ayrı bir yer kazandırmıştır. Körfezin etrafındaki *Myous, Priene, Herakleia* kentlerini gölgesinde bırakmış, ancak M.S.IV.yy.'a kadar liman özelliğini koruyarak *Ephesos'*tan daha uzun ömürlü olmuştur. *Knidos* coğrafi konumu sayesinde, gelip geçen her geminin durduğu bir uğrak noktası, bir kavşak olmuştur. En önemli limanlardan *Smyrna*'nın, *Pitane, Elaia, Kyme, Phokaia, Erythrai, Klazomenai* gibi limanları gölgesinde bırakarak günümüzde de büyük küçük bütün eski limanların işlevini kendinde toplayan, önemi arttırarak devam ettiren ve aynı yerde yaşayan yegâne kent olduğu tespit edilmiştir. Günümüzle karşılaştırıldığında, İzmir limanı dönemin *Ephesos* limanı gibi Ege kıyılarının başlıca ticaret limanı olmuştur. Diğer limanlar, *İassos, Halikarnassos, Klazomenai, Erythrai, Pitane, Elaia, Kyme, Lebedos, Notion* yerel iskeleler konumunda kalmıştır.

Deniz ticareti kentiçi arazi kullanımını etkileyerek kente yeni yapılar sağlamıştır. Bütün bu kıyı yerleşmelerinin, mimari gelişimle denizcilik arasındaki ilişkisi, liman merkezli yerleşim düzeninde görülmüştür. Kent merkezine yakın bir yere yerleştirilen liman bölgesinde, tüm yollar ve ana cadddeler limana açılır, liman agoraya yakındır ve agora da, Akdeniz iklimine uygun olarak yazın güneşten, kışın yağıştan halkı korumak amacıyla yapılmış korunaklı gezinti alanı sağlayan stoalarla çevrilmiştir. Tamamen denize, limanlara ve ticarete bağlı bir yerleşim düzeni olan bir planlama örneğidir. Hippodamik planla beraber bu uygulamanın en iyi örnekleri; *Knidos, Ephesos, Miletos, Priene*'de görülür.

Antikçağ deniz ticaretindeki büyük küçük bütün limanlarının işlevini, günümüzde İzmir limanı yüklenmiştir. Günümüz ticaretini kendinde toplayan kent bu özelliğiyle *Ephesos*'la benzerlik göstermektedir. Ancak, *Atarneu* ve *Elaia* antik liman kentlerinin liman işlevini bugün kısmen de olsa Dikili ile paylaşmaktadır. Araştırmanın sonucunda, bu liman kentlerinin birçoğunda liman kazılarının ihmal edildiği, birçok liman kalıntısının alüvyonlar altında kaldığı tespit edilmiştir. Liman bölgesinin hiç ya da yeterince kazılmamış olması antikçağ liman yapıları hakkında bilgi edinmemizi zorlaştırmaktadır. Bugün sualtında görülebilen liman yapıları, taşları, mendirek ve kuleleri gibi parçalar, *Klazomenai, İassos, Teos, Knidos, Assos, Adramytteion Pitane, Kyme, Eythrai, Halikarnassos* gibi sayılı kentlerdir. *Klazomenai*, en ciddi bilimsel sualtı araştırmalarının ve kazılarının yapıldığı liman kenttir. Kazıya paralel yürütülen sualtı jeomorfolojik araştırmaları da bu ciddiyeti desteklemektedir. *Teos* liman bölgesi kazıları bırakılmışsa da liman yapısı, bağlama taşları ve kilisesi görülmektedir. En iyi kazısı yapılmış kent, *Ephesos* liman kenti olsa da burada liman caddesinin sonunda bölge tamamen alüvyonlar altındadır. Kazıları yapılan diğer kentler, *Knidos, Smyrna, Miletos, Priene, İassos, Klazomenai, Teos, Kyme*'dir. Ancak çoğunda kazılar kent içinde yoğunlaşmıştır; *Assos*'ta, kazılar yukarı kentte yapılmıştır, liman bölgesi balıkçıların kullanım alanındadır. Yüzey araştırmasıyla sınırlı kalmış olan *Atarneu, Pitane, Lebedos, Kolophon, Notion, Herakleia* ve *Elaia*'dır. Limanı alüvyonlar altında kalan kentler, *Atarneu, Myous, Herakleia, Priene, Miletos, Ephesos*'tur. Araştırmamız, kazılarda liman bölgesi ve sualtı çalışmalarına daha çok önem verilmesinin antikçağ denizciliği hakkında daha fazla bilgi edinmek için kaçınılmaz olduğunu göstermiştir.

Tarih sahnesinden silinen liman kentlerinin ortak noktası, bugün turistik sit alanlarına dönüşmüş olmalarıdır. Kısaca ticaretin yerini turistik öneme bıraktığı söylenebilir. Bu nedenle araştırmada elde edilen sonuçların turizmde ve kültürel mirasın korunmasında ne şekilde kullanılacağı önem kazanmıştır. Bu bağlamda, Türkiye'de gelişme yolunda yeni bir bilim dalı olan sualtı arkeolojisinin önemi ortaya çıkmıştır. Antikçağ denizciliğinde taşınan malların en önemli kanıtı batık ticaret gemileridir. Türkiye kıyılarında antikçağ deniz ticaretinin aydınlatılması için sualtı arkeolojisinin gelişmesi ve yeni sualtı arkeolojisi bölümleri kurulması gerekir. Batık kazıları ve sualtından elde edilen buluntular ışığında tekrar oluşturulan gemiler

ve taşıdıkları yükler, antikçağ denizciliğini aydınlatacak somut bilgiler vermektedir. Bu doğrultuda sualtından çıkarılan eserler için Sualtı Arkeoloji Müzeleri kurulması ve mevcut müzelerde batık gemilerden çıkarılan eserlerin özel seksiyonlarda sergilenmesi müzelerin önemli bir eksiğini tamamlayacaktır. Ayrıca bu eserlerin sergilerle dünya müzelerini dolaşması konunun önemine dikkat çekerek sualtı arkeolojik kazılarına daha çok önem verilmesini sağlayacaktır. Bu ticari batıkların, taşıdıkları yüklerin ve amphoraların sergilenmesi, deneysel arkeoloji çalışmalarıyla tekrar hayat bulmaları ve görsel olarak canlandırılmaları, halkta, kültürel miras bilinci oluşturma açısından önemli bir yoldur. Uluburun ve Kybele gibi batıkların yeniden yüzdürülmesi, dokuma tezgâhlarının yeniden yapılarak dönemin kumaşlarının dokunması, zeytinyağı işliklerinde zeytinyağı üretilmesi, fırınlarda amphora ve cam üretimini deneyimlemek, ürünün o günün koşullarında nasıl hazırlandığını görmek gibi çeşitli örneklerin bulunduğu tematik müzeler gezilmelidir. Dalış yapanlar için Kaş Sualtı Arkeoparkı, Side Sualtı Müzesi görülebilir. Sualtı arkeoparkları da sayı olarak artırılmalıdır. Özellikle Antikçağ denizciliğini merak edenler öncelikle hem ülkemizin hem dünyanın en kapsamlı ve zengin tanıtımına sahip Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'ne gitmelidir. Bunun gibi tematik müzelerin açılması, yeni deneysel arkeoloji çalışmaları konunun turizmde değerlendirilmesi için önem taşımaktadır.

Antik limanların günümüze kalan en önemli kalıntıları mendireklerdir. Mendirekler, tarihsel şehir coğrafyası hakkında yerleşmenin liman bölgesini belirlemesi açısından en önemli kanıtlardır. Bu nedenle arkeolojik kazılarda liman kazılarına daha çok yer verilmeli ve bu kazılarda coğrafyacıların da yer alarak paleojeomorfoloji çalışmaları yapmaları gerekir. Bu çalışmalar Türkiye'de eski kıyı çizgisini belirlemek için son derece önemlidir.

Coğrafyanın sunduğu doğal ortam ve çevrenin, kültürlerin oluşmasında, yerel ürünleriyle ticaret ve ekonominin gelişmesinde, uygarlıklar arası ilişkilerle sanat ve kültürün yayılmasında, geçim kaynakları sayesinde bugünkü pozitif bilimlerin temellerinin atılmasında, her alanda her dönem önemli bir rol oynadığı görülmüştür. Sonuç olarak, Antikçağ'da deniz ticareti, Ege kıyılarında coğrafyanın sunduğu olanaklarla şekillenmiş, gelişmesini de sonunu da yine coğrafi koşullar hazırlamıştır.

KAYNAKÇA

ACAR B., ÖZÜM S.,:2016 (Çevrimiçi) http//poseidonltd.com/ Roma Bireme, son erişim 21/01/2016.

ADSHEAD, S.A.M.: 1992, **Salt and Civilization**, St. Martin's Press, New York.

AKARCA, A.: 1972, **Şehir ve Savunması**, Ankara, Türk Tarih Kurumu.

AKARCA, A: 1977, **Neandreia**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları No:2238.

AKTÜRE, S: 1994, **Anadolu'da Bronz Çağı Kentleri**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

AKTÜRE, S: 2003, **Anadolu'da Demirçağ Kentleri**, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

AKURGAL,E: 1995, **Anadolu Uygarlıkları**, İstanbul, Net Yayınları.

AKYOL,İ.H: 1949, "Régime des cours d'eau méditerranéens de l'Asie Mineure", **Extrait du compterendu du XVI. Congres Internatıonal de Géographie**, Lisbonne, y.y.,s.:325-333.

ALPÖZEN,T.O.: 2006, "Türkiye'de Sualtı Arkeolojisi ve Bodrum Müzesi", **Uluburun Gemisi, 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti,** ed:Ünsal Yalçın, Cemal Pulak&Rainer Slotta, Museum Bochum Yyn. no:139, İstanbul, Ege Yayınları, s.47-54.

ANABOLU,M.: 2003, **Antik Çağ'da Et ve Balık Pazarları**, İstanbul, Türk Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Yayınları.

ARDEL,A.: 1961, "Çeşme Yarımadasında Coğrafi Müşahedeler", c.6, İstanbul, **İst.Ünv.Coğrafya Enstitüsü Dergisi**, sayı:12, s.69-77.

ARDEL,A.: 1975, **Hidrografya: Okyanuslar ve Denizler**, cilt 2, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, no:720, Coğrafya Enstitüsü no:19.

ARİSTOTELES: **Politika**, çev.:Mete Tunçay, İstanbul, Remzi Kitabevi, 2000.

ARSLAN M.,:2013, (Çevrimiçi) http//www.mediterra.org/antikparfümün izinde,son erişim 19-08-2013.

ARSLAN M.,: 2013, (Çevrimiçi) http//www.phaselis.org/antikkokunun izinde,son erişim 01-09-2013.

ARSLAN,M.: 2003, " M.Ö.188 yılından M.Ö.67 yılına kadar Lykia, Pamphylia ve Kilikia Trakheia sahillerindeki Korsanlık Faaliyetleri: Nedenleri ve Sonuçları", İstanbul, **Adalya dergisi** , s:VI, s.91-118.

ARSLAN,M.: 2015, "Pseudo-Skylaks:Periplous", **Mediterranean Journal of Humanities** II/I, 2012, s.239-257, (çevrimiçi) http//www.mediterra.org/wp./20 mayıs 2015).

ATHENEUS: **Deipnosophistae**, çev.: C.B.Gulick, Cambridge(Mass), Harvard University Pres, 1927.

ATİK,S.: 2003, "Anadolu Macellumları", **21. Araştırma Sonuçları Toplantısı**, 2.cilt, Ankara, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, s.45-55.

AYDINOĞLU,Ü., ŞENOL,K.: 2010, **Antikçağ'da Anadolu'da Zeytinyağı ve Şarap Üretimi Uluslararası Sempozyum Bildirileri,** (6-8 Kasım 2008, Mersin), İstanbul, Tübitak Yayınları.

BASS, G.: 2003, **Sualtında Arkeoloji: Bir Arkeologun Türkiye Macerası**, çev.:Z. Hasırcıoğlu, İstanbul, Homer Kitabevi.

BASS,G.: 2008, "Gelidonya Burnunda Bronz Çağına Ait Bir Gemi Enkazı", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi** s:7, s:38-46.

BAYBURTLUOĞLU,C.:1975, **Erythrai**, Coğrafya, Tarih, Kaynaklar, Kalıntılar, Ankara,y.y.

BAYKAL,F.: 1988, "Kırsal Yerleşim Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Gökeyüp Köyü (Salihli/Manisa) ve İlkel Çömlekçiliğin Köy Ekonomisindeki Yeri", İzmir, **Ege Coğrafya Dergisi** no:5, s:55-74.

BEAN,G.: 1995, **Eski Çağda Ege Bölgesi**, çev.:İ.Delemen, İstanbul, Homer Kitabevi.

BİLGİN,N.: 2004, **Antik Yunan Dünyası**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

BİNGÖL,O.: 2004, **Arkeolojik Mimaride Taş**, İstanbul, Homer Kitabevi.

BLACKMAN,D.J.: 1982, "Ancient Harbours in the Mediterranean I", **The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration**, s.79-104.

BLACKMAN,D.J.: 1982, "Ancient Harbours in the Mediterranean II", **The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration**, s.185-221.

BLOCH,B.:1996, "Salt as Money" (Çevrimiçi) http//www.salt.org.il./frame_arch.html, frame_econ.html / son erişim 26/10/2017.

BONNARD,A.: 2004, **Antik Yunan Uygarlığı: Euripides'ten İskenderiye'ye**, 3.cilt, çev.: Kerem Kurtgözü, İstanbul, Evrensel Basım Yayın.

BOSTANCI,N. K.: 2007, "Liman Tepe Erken Tunç Çağ II Dönemi Obsidyen Alet Üretiminde Uzmanlaşma ve Organizasyon", ***EFD***, Ankara, sayı:24, s.139-153.

BOYANA,H.: 2006, "Vergi Listelerine Göre Attika-Delos Deniz Birliği ve Ionia ile İlişkileri", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Cilt XXI, Sayı:I, y.y., s.19-48.

BOYNUDELİK,M.,BOYNUDELİK,Z.: 2011, **Zeytin Kitabı, Zeytinden Zeytinyağına**, İstanbul, Oğlak Yayıncılık ve Reklamcılık.

BRADFORD, E.: 2004, **Akdeniz (Bir Denizin Portresi)**, çev.: Ahmet Fethi, İstanbul, İş Bankası Kültür Yayınları.

BRANDAU,B.,SCHİCKERT,H.,: 2003, **Hititler (Bilinmeyen Bir Dünya İmparatorluğu),** çev.:Nazife Mertoğlu, Ankara, Arkadaş Yayınevi.

BRODERSEN,K.: 2003, **Asteriks ve Roma Dünyası**, çev.:Noyan T., 2. baskı, İstanbul, Kitap Yayınevi.

BRÜCKNER,H., MÜLLENHOFF,M., HANDL,M.,: 2002, "Holocene Landscape Evolution of the Büyük Menderes Aluvial Plain in the environs of Myous and Priene" (Western Anatolia, Turkey)", **Z.Geomorphology N.F.127,** s.50-55.

CANKARDAŞ,Ş.G.: 2010, "Amphora Üretim Merkezleri Işığında Helenistik Dönemde Anadolu'da Şarap Üretiminin İzleri", **Antikçağ'da Anadolu'da Zeytin ve Şarap Üretimi, Sempozyum Bildirileri,** (6-8 Kasım 2008, Mersin), İstanbul, Ege Yayınları, s.123-134.

CASSON,L.: 2002, **Antik Çağ'da Denizcilik ve Gemiler**, çev.:G.Ergin, İstanbul, Homer Kitabevi.

CASSON,L.: 2008, **Antik Çağ'da Seyahat**, çev.:Nalan Özsoy, Ankara, MB Yayınevi.

CHAPUT,Ernest, HAKKI,İ.:1930, "Recherches sur la Structure de la Région de Smyrne", İstanbul, **İstanbul Darülfünunu Coğrafya Enstitüsü Neşriyatı**, No:1, s:1-23.

CHEVREAU, E.: 2005, "La Lex Rhodia de Tactu: Un Exemple de la Réception d'une Institution Etrangere dans le Droit Romain", y.y., **Revue d'Histoire du Droit**, 73, s:67-80.

CICERO: 1978, ad fam., **Cicero's Letters to His Friends**, çev.: D. R. Shackleton Bailey, Cambridge, Penguin Classics.

CICERO:1978, ad Att., **Cicero's Letters to Atticus**, çev.: D.R.Shackleton Bailey, Cambridge, Penguın Classics.

COLUMELLA: **De Re Rustica,** çev.Harrison B.Ash, Loeb, Classical Library, 1979.

CONOVICI,N.: t.y., "Les timbres amphoriques, Sinope," c.2, **American Journal of Archeology**, vol.105, No.3, s.533-537.

ÇEVİK,N.: 2011, "Myra ve Limanı Andriake Kazılar Başlarken Ön-Düşünceler," İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, sayı:20, s.53-82,

ÇİÇEK,Ü.: 2006, " İzmir Limanının Tarihsel Gelişimi", **Ar&Ge Bülten,** İzmir Ticaret Odası, s.26-34.

ÇİZER,S.,ULUDİNÇ,F.: t.y., "Menemen Çömlekçiliği'nin Dünü, Bugünü, Yarını", İzmir, **Türk Kültüründe Menemen Sempozyumu**, s.90-98.

DARA,R.: 2010, **Sofralara Geldi Bahar Baharatlar- Kokulu Otlar Yerel ve Evrensel Tatlar**, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları.

DARKOT,B.: 1938, "Ege Haliçlerinin Menşei ve Tekamülü", İstanbul, **İstanbul Üniversitesi Coğrafi Araştırmalar I**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını no:4, s.29-52.

DARKOT,B.-TUNCEL,M.: 1995, **Ege Bölgesi Coğrafyası**, 3.baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınları, no:2365, Coğrafya Enstitüsü Yayınları no:99.

DEİGHTON,H.J.: 2002, **Eski Roma Yaşantısında Bir Gün**, çev.:Hande Ökten Ersoy, İstanbul, Homer Kitabevi.

DIAMOND,J.: 2008, **Tüfek, Mikrop ve Çelik**, çev.: Ülker İnce, Ankara, Tübitak Popüler Bilim Kitapları.

DİEHL, C.:2010, **Bizans İmparatorluğu'nun Tarihi**, çev.:A.Göke Bozkurt, İstanbul, İlgi Kültür Sanat Yayınları.

DİLER,A.: 2010, "Olive Oil and Wine Production of the Halikarnasos Peninsula in Karia", **Antikçağ'da Anadolu'da Zeytinyağı ve Şarap Üretimi,** ed.:Aydınoğlu,Ü., Şenol, K., İstanbul, Ege Yayınları, s.135-174.

DİODORUS,S.: **Bibliotheke Historike**, Tarih Kitaplığı, çev.:H. Oldfather, London, Loeb, 1953.

DİOSCORİDES: **De Materia Medica**, ed.:D.C.Kühn, Lipsiae, 1829.

DOĞAN, SERTKAYA Ö.: 2008, "Datça Yarımadasında Yerleşmenin Tarihsel Süreci", İstanbul, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Dergisi** sayı:16, s.46-59.

DOĞANER,S.: 2007, "Büyük İskender: Coğrafyacı Bir Savaşçı Kral", İstanbul, **Türk Coğrafya Dergisi,** sayı:48, Çantay Yayını, s.19-58.

DOĞANER,S.: 2013, **Türkiye Kültür Turizmi**, 1.baskı, İstanbul, Doğu Kitabevi.

DOĞER, E.: 1991, "Les Produits Agricoles aux environs de Clazomenes dans les Sources Antiques", Erol Atalay Memorial, ed.:Hasan Malay, **Arkeoloji Dergisi** Özel sayı:1, İzmir, Ege Ünv.Edebiyat Fakültesi Yayınları, s.49.

DOĞER, E.: 1991, **Antik Çağ'da Amphoralar**, İzmir, Sergi Yayınevi.

DOĞER,E.:2004, **Antikçağ'da Bağ ve Şarap**, İstanbul, İletişim Yayınları.

DOXİADİS, C.A.: 1972, **The Methode for the Study of the Ancient Greek Settlements**, Atina, Athens Center of Ekistics.

DÖLEN,E: 1992, **Tekstil Tarihi**, İstanbul, Marmara Üniversitesi Yayınevi.

EMECEN,F.: 1997, "XVI. Asırda Çeşme İskelesi Hakkında Bazı Bilgiler", **Çeşme Tarih Araştırması, I.Uluslararası Çeşme Tarih ve Kültürü Sempozyumu Bildirileri**, Eylül 1995, İzmir, Çeşme Belediyesi Kültür Yayınları, s. 35-39.

ERDEMİR,P.H., GÖKBUNAR,R.: 2007, "Efes Gümrük Yazıtında Gümrük Vergileri ", Ankara, **Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi** no:9/1, s.227-234.

ERGİN.G.: 2013, **Anadolu'da Roma Hakimiyeti Direniş ve Düzen**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

ERİNÇ,S.: 1955, "Gediz ve Küçük Menderes Deltalarının Morfolojisi", 9. Coğrafya Meslek Haftası, İstanbul, **Türk Coğrafya Kurumu Yayınları** no:2, s.33-66.

ERİNÇ,S.: 1957, "Türkiye'de Akarsu Rejimlerine Toplu Bakış", İstanbul, **Türk Coğrafya Dergisi**, sayı:17, s.93-117.

ERİNÇ,S.: 1972, "Türkiye:İnsan ve Ortam", İstanbul, **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I**, s.165-194.

ERKUT,O.,: 2009 "İzmir-Foça-Marsilya Tarihe Yolculuk", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi,** s.12, s.40-55.

ERKUT,O.: 2008, "Deniz Arkeolojisi ve Arkeolojide Deneysellik", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s.5, s.87-92.

ERKUT,S.: 1990, "Hititlerde Tuz Kullanımı I", Ankara, **Belleten**, cilt LIV, s.:209, s.1-7.

ERKUT,S.: 2013, "Hititler'de Arı ve Bal", **Arı ve Bal**, ed.:Emine Gürsoy Naskali-Hilal Oytun Altun, İstanbul, Tarihçi Kitabevi, s.65-70.

EROĞLU, E.: 2014, "Ege Göçleri ve M.Ö.I. Binde Anadolu", Kırşehir, **Ahi Evran Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, cilt1,sayı:1, s.43-55.

EROL,O.: 1991, "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi ", İstanbul, **İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü,** Bülten sayı:8, s.1-44.

EROL,O.: 1992, "Türkiye'de Deniz Düzeyi Yükselmesinin Geçmişte ve Gelecekteki Etkileri Bu Yönden Alınması Gereken Önlemler", İstanbul, **İ.Ü.Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü**, Bülten sayı:9, s.21-43.

EROL,O.: 1996, "Büyük Menderes Deltasının Foto-Jeomorfolojik İncelemesi", İzmir, **Ege Coğrafya Dergisi** sayı:9, s.1-42.

FAZLIOĞLU,İ.: 2001, **Eskiçağda Dokuma**, İstanbul, Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Yayınları.

FİNLEY,M.I.:2007, **Antikçağ Ekonomisi**, çev.: Hatice Palaz Erdemir, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

FREEDMAN,P.: 2008, **Yemek Damak Tadının Tarihi**, çev.: Nurettin Elhüseyni, İstanbul, Oğlak Kitaplar.

FREELY, J.: 2002, **Türkiye Uygarlıklar Rehberi 3, Ege Kıyıları**, 4.baskı, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları.

FRIEDELL, E.: 1999, **Antik Yunan'ın Kültür Tarihi**, çev.: Necati Açа, Ankara, Dost Kitabevi.

GARLAN,Y., "Classification des Timbres Astynomiques de Sinope", **Timbres Céramiques Sinopéens Sur Amphores et Sur Tuiles Trouvés a Sinope,** Présentation et Catalogue, Varia Anatolica XVI., s:27-35.

GEZGİN,İ.: 2013, "Tarihöncesinden Antikçağ'a Arı ve Bal", **Arı ve Bal**, ed.:Emine Gürsoy Naskali-Hilal Oytun Altun, İstanbul, Tarihçi Kitabevi, s.71-96.

GONCA,Ş.:2006, **Klasik ve Helenistik Dönemde Mühürlü Amphora Üreten Merkezler ve Mühürleme Sistemleri,** İstanbul, Ege Yayınları.

GÖKTAŞ,A.: 1966, "Zeytin ve Zeytinyağının Türkiye Ekonomisindeki Rolü", Doktora Tezi, İzmir, Ege Üniversitesi.

GÖKTÜRK,R.S.: 2016, "Phaselis Antik Kenti Florası II", **Disiplinlerarası Akdeniz Araştırmaları Dergisi,** cilt II, s.57-101.

GÖNEY,S.: 1995, **Şehir Coğrafyası I**, 3. baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayın no:3908.

GÖNEY,S.: 1975, **Büyük Menderes Bölgesi**, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları no:79.

GRANT,M.: 2000, **Galen on Food and Diet**., London and New York: Routledge.

GREENHİLL B.: 1976, **Archaeology of The Boats**, a New Introducy Study, Londra, A.and C.B Black.

GÜMÜŞ,H.: 1997, "Selçuk'un Jeolojik Yapısı ve Şehircilik Açısından Önemi", **Geçmişten Günümüze Selçuk**, İzmir, Selçuk Belediyesi Yayınları, s.65-74.

GÜNAL,N.,: 2001, "Türkiye'de Yöresel Olarak Sakız Elde Edilen Bitkiler", İstanbul, **Türk Coğrafya Dergisi**, s:36, s.17-30.

GÜNEY,E.:1999, **Antik Çağ Türkiye Kentleri**, İstanbul, Bilgili Yayın Yapım.

GÜTERBOCK,H.,G.: 1968, "Oil Plants in Hittite Anatolia" **Journal of American Oriental Society**, vol:88, no:1 (jan.-mar.,1968), s.66-71.

GÜVEN,S.: 2006, "Şarap Şişelemede Kullanılan Mantar Tıpa ve Alternatifleri", Türkiye 9.Gıda Kongresi, Mayıs 2006, Bolu, s.229-232. (çevrimiçi)http//www.gidadernegi.org, 11/01/2017.

HACKENS,T.,et MIRO, M.: 1990, "Le Commerce Maritime Romain en Méditerranée Occidentale", Colloque Internatıonal tenu a Barcelone, le 16/18 Mai 1988, **Revue du Groupe Européen d'Etudes pour les Techniques Physiques, Chimiques, Biologiques et Mathématiques Appliquées a l'Archéologie, PACT** no:27.

HERODOTOS: **Historiae,** çev.:M.,Ökmen, İstanbul, Türkiye İş Bankası KültürYayınları, 1991.

HESİODOS: **İşler ve Günler,** çev.: Eyüboğlu S., Erhat A., Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1977.

HOMEROS: **Odysseia,** çev.: Erhat A.- Kadir,A., İstanbul Can Yayınları, 11. Basım, 2000.

HOMEROS: **Ilıada**, çev.: Erhat A.,Kadir, A., İstanbul, Can Yayınları, 13. Basım. İstanbul, 2002.

HÖCKMANN,O.: 2006, "M.Ö. 2.Binde Doğu Akdeniz'de Gemi Yolculuğu", **Uluburun Gemisi**, **3000 Yıl Önce Dünya Ticareti**, ed.:Ünsal Yalçın, Cemal Pulak,Rainer Slotta, Bochum Müzesi Yyn.no:139, İstanbul, Ege Yayınları, s.311-326.

İNANDIK, H.: 1959, "Ege Bölgesi Akarsularının Rejimleri", İstanbul, **Türk Coğrafya Dergisi,** sayı:18-19, s.78-100.

İPLİKÇİOĞLU,B.: 2007, **Hellen ve Roma Tarihinin Anahatları**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

JACKSON,R.: 1999, **Roma İmparatorluğu'nda Doktorlar ve Hastalıklar,** çev.:Mumcu Şenol, İstanbul, Homer Kitabevi.

JENKİNS, I.:1993, **Antik Devirde Çocuk Eğitimi**, çev.: Hasan Malay, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

KARADAĞ,A.: 2000, **Kentsel Gelişim Süreci, Çevresel Etkileri ve Sorunları ile İzmir,** İzmir, Ege-Kooperatifi.

KAYA, M.Ali: 1997, "Eskiçağda Efes'in Bağımsızlığı", **Geçmişten Günümüze Selçuk,** s.23-30.

KAYAN, İ., 1997,"Efes'te Artemision ile Coresus Kapısı Arasında Eski Kıyı Çizgisi Üzerine Paleocoğrafya Çalışmaları", **XII. Arkeometri Sonuçları Toplantısı Bildirileri Kitabı, Yayın no:1876,** , Ankara, T.C.Kültür Bakanlığı Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü, s.77-92.

KAYAN,İ.: 2002, "Yeni Bir Yaklaşım: Jeoarkeoloji", **Toplumsal Tarih** sayı:101, s.64-66.

KAYAN,İ.:1988, "Datça Yarımadasında Eski Knidos Yerleşmesini Etkileyen Doğal Çevre Özellikleri", **Ankara Ünv. Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi**, sayı:11, Ankara Üniversitesi Basımevi, s.51-70.

KAYAN,İ., 1998, "Türkiye'nin Ege ve Akdeniz Kıyılarında Deniz Seviyesi ve Kıyı Çizgisi Değişimleri", **Türkiye Kıyıları 97, Türkiye Kıyıları ve Deniz**

Alanları I. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, ed.:E.Özhan, Ankara, ODTÜ Kıyı Alanları Yönetimi Milli Komitesi Yayınları, s.735-746.

KAYAN,İ., KRAFT,J.C.:1997, "Selçuk Ovasında Efes Kültürünün Gelişimine Coğrafi Çevrenin Etkileri", **Geçmişten Günümüze Selçuk**, İzmir, Selçuk Belediyesi Kültür Yayınları, s.113-123.

KAYAN,İ.: 1981, "Doğal Çevresinin Ege Kültürlerinin Değişimi Üzerine Etkileri", **Çevrebilim Sempozyumu**, Ankara, Tübitak, Özetler 13-14, Tebliğler 45-48.

KAYAN,İ.: 2006, "Yedi Bin Yıllık Paleocoğrafya: Kayıp Denizi Keşfetmek", **Atlas Dergisi,** sayı:161, s.126-139.

KLEMM,D.D.: 2006, "M.Ö.1300'lerde Doğu Akdeniz Bölgesi'nde Altın Üretimi", **Uluburun Gemisi, 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti,** Bochum Müzesi Yyn. no:139, İstanbul, Ege Yayınları, s.529-541.

KOCABAŞ,U.: 2005, "Eski Çağda Gemi Yapımı:Kaplama-önce Tekniğinden İskelet-önce Tekniğine Geçiş", **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri (**Mayıs 2004), **Bildiriler,** İstanbul, Globus Dünya Basımevi, s.19-33.

KOCAKANAT,G.: 2017, "Antikçağın Navigasyon Teknikleri I", (Çevrimiçi) http//www.ride.com/ son erişim 21/01/2017.

KOPARAL,E.-İPLİKÇİ,E..BAKIR,A..: 2010, "Klazomenai Olive Oil Plant:Dating,Reconstruction and Contemporary Use of it", **Olive Oil and Wine Production in Anatolia During the Antiquity, International Symposium** ed.: Aydınoğlu Ü., Şenol,K, Mersin, 06-08 November 2008, İstanbul, Ege Yayınları, s.319-336.

KÖYAĞASIOĞLU,O.,Y.: 2014, **Denizin Kanatlı Perileri Yelkenliler**, çev.: Noyan,T., İstanbul, Naviga Yayınları.

KRETSCHMER, F.: 2000, **Roma'da Mimarlık ve Mühendislik**, çev.:Zühre İlkgelen, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

KURTULUŞ,Z.: t.y., Antik Dönemde Liman Yapım Teknikleri ve Sedimentle Dolmuş Limanların Bugünkü Durumu, **II. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu**, Ankara.

KURUL, E. 2014, "Rhodos'luların Denizcilik Yasası", Cedrus II, The Journal of MCRI, s: 527-549. (Çevrimiçi) http//www. Cedrus.com, son erişim 02/02/2017.

LADSTATTER,S.: 2014, "Sabine Ladstatter ile Efes Antik Kenti Üzerine", ArkeoRöportaj, İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:40, s.34-39.

LADSTATTER,S.,ZABRANA, L.:2012, "Efes Antik Kenti", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:28, Temmuz-Ağustos 2012, s.84-93.

LANDELS, J.G.: 1996, **Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik,** çev.: Barış Bıçakçı, Ankara, Tübitak Yayınları.

LENGER,S.D.: 2013, "Antikçağ'da Karia Bölgesinde Bal", **Arı ve Bal**, ,ed.: Emine Gürsoy Naskali-Hilal Oytun Altun, İstanbul, Tarihçi Kitabevi, s.55-64.

LLOYD, S.: 1989, **Türkiye'nin Tarihi, Bir Gezginin Gözüyle Anadolu Uygarlıkları,** çev.: Ender Varinlioğlu, Ankara, Tübitak Yayınları.

MAGİE D.: 2002, **Anadolu'da Romalılar 2: Batı Anadolu ve Zenginlikleri,** çev.: Nezih Başgelen, Ömer Çapar, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

MALAY,H.: 1983, "Batı Anadolu'nun Antikçağdaki Ekonomik Durumu*"*, İzmir, **Ege Üniversitesi Arkeoloji ve Sanat Tarihi Dergisi** II, s.50-61.

MANSEL, A.M.: 2004, **Ege ve Yunan Tarihi**, Ankara, Türk Tarih Kurumu.

MARTONNE, EMM.: 1934, **Traité de Géographie Physique**, c. I ve III, Paris, Librairie Armand Colin.

MATTHAUS,H.: 2006, "Geç Tunç Çağında Akdenizde Kültürler Arası İlişkiler, Ticaret ve Deniz Seferleri", **Uluburun Gemisi**, **3000 Yıl Önce Dünya Ticareti** ed.:Ünsal Yalçın, Cemal Pulak, Rainer Slotta, Deutsches-Bochum Müzesi Yyn.no:139, İstanbul, Ege Yayınları, s.335-368.

MCEVEDY,C.: 2005, **Antikçağ Tarih Atlası**, çev.: Ayşen Anadol, 2.basım, İstanbul, Sabancı Üniversitesi Yayınları.

MEİER,L.P.: 2011, "Teos:Korsanların Yağmaladığı Kent", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s:24, Kasım-Aralık 2011, s.112-117.

MERCANGÖZ,Z.:1997, "Efes ve Çevresinde Hıristiyanlık", **Geçmişten Günümüze Selçuk,** İzmir, Selçuk Belediyesi Kültür Yayınları, s.51-62.

MERİÇ,R.: 1988, "Antik Dönemde Küçük Menderes Havzasının Tarihsel Coğrafyası*"*, İzmir, **Ege Coğrafya Dergisi 4**, s.202-213.

MORTAN, K., KÜÇÜKERMAN, Ö.: 2011, **Çarşı, Pazar, Ticaret ve Kapalıçarşı**, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

MUTER, N.:1997, **Maliye Tarihi**, Manisa, İİBF Yayın No: 1997-1998/1.

NAUMANN, R.: 1975, **Eski Anadolu Mimarlığı**, çev.:Beral Madra, 4.baskı, Ankara, Türk Tarih Kurumu.

OVİDİUS: **Metamorphoses**, çev.: F.J.Miller-G.P.Goold, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1916.

OWENS, E.:1994-2000, **Yunan ve Roma Dünyasında Kent**, çev.: Bilsel,C., İstanbul, Homer Kitabevi.

ÖZDİZBAY, A.: 2004, **Eski Yunan'da Tarım**, İstanbul, Türk Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Yayınları.

ÖZGEN,H.M.: 2013, "Adramytteion (Ören) Kazılarına Başlarken", İstanbul, **Türk Eskiçağ Bilimleri Enstitüsü Haberler**, Mayıs 2013, s:36, Biltur Basım Yayın, s.4-13.

ÖZTÜRK, F.D.: 2011, "Gnaeus Pompeius Magnus ve Korsanlık", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, Kasım-Aralık 2011, s. 96-101.

ÖZTÜRK,H.: 2011, "Diodotos Tryphon", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, Kasım-Aralık 2011, s. 66-69.

PARKER.A.J.: 1992, **Ancient Shipwrecks of the Mediterranean and the Roman Provinces**, Londra, Bar Internatıonal Pres.

PARKİNS,H.-SMİTH,C.: 2010, **Ticaret, Tüccarlar ve Antik Kent,** çev.:Harmanşah,Ö. İstanbul, Homer Kitabevi.

PAUSANİAS: **Description of Greece**, çev: W.K.C. Jones, Loeb Classical Library, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1918.

PINAR, Ö.: 1985, "Bakırçay Deltasının Alüvyal Jeomorfolojisi", İzmir, **Ege Coğrafya Dergisi,** sayı:3, s.87-100.

PLİNİUS: **Naturalis Historia,** ed.:H.R.Rackham, Loeb Classical Library, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1986.

PYROR, J.: 2004, **Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş**, çev: Füsun-Tunç Tayanç, İstanbul, Kitap Yayınevi.

RAMSAY,W.,M.: 1960, **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası**, çev.:Mihri Pektaş, İstanbul, Milli Eğitim Basımevi.

SANCHEZ,C., M.ELLART: 2013, "Law of the Sea, Rhodian", Madlen**, The Encyclopedia of Ancient History**, Vol. X, s. 3970-3972.

SCHAFER,J.:1974, "Zur Erforschung Antiker Hafenanlagen", **Mansel'e Armağan II**, ed.: A. M. Mansel, Ankara, Türk Tarih Kurumu, s. 663-679.

SEVİN,V.: 2001, **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası**, Ankara, Türk Tarih Kurumu.

SEZGİN,Ç.,:2017, "Geçmişten Günümüze Navigasyon Araçları", (Çevrimiçi) http//www.taussmarine.com/seyirdefteri/ Son erişim 21/02/2017.

SEZGİN,Y.: 2012, **Arkaik Dönem İonia Üretimi Ticari Amphoralar**, İstanbul, Ege Yayınları.

SHAW,W.J.: 1972, " Grek and Roman Harbours Works", **A history of Seafaring Based on Underwater Archaeology,** ed.: G.F.Bass, London, s.87-102.

SKYLAKS: **Geographi Graeci Minores** I, ed.C.Müllerus, Hildesheim, y.y.,1965.

SOUZA,P.: 2011, "Kilikya Korsanları ve Roma", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, Kasım-Aralık 2011, s. 52-65.

SÖNMEZ,O.: 2007, **Knidos**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

SÖNMEZ, T.: 2017, "Smyrna Antik Limanından Günümüz Kemeraltı Çarşısına", (Çevrimiçi) http//www.izmirdergisi.com.tr/kültürturizmi, son erişim 02/02/2017.

STARR,C.G.: 2000, **Antikçağda Deniz Gücü**, çev.: G.Ergin, İstanbul, Homer Kitabevi.

STEFFY J.R.: 1994, **Wooden Ship Building and Interpretation of Shipwrecks**, Texas, A/M University Press.

STEWİG,R.: 1968, **Batı Anadolu Bölgesinin Kültürel Gelişmesini Gösteren Kartografik Bilgiler,** çev: Ruhi Turfan, İstanbul, İstanbul Matbaa Sanat Enstitüsü.

STÖLLNER,T.: 2006, "Tunççağında Hammadde Olarak Kullanılan Minerallere Genel Bir Bakış" **Uluburun Gemisi, 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti** ed.:Ünsal Yalçın, Cemal Pulak,Rainer Slotta, Bochum Müzesi Yyn.no:139, İstanbul, Ege Yayınları, s.453-465**.**

STRABON: **Geographica**, çev.: Adnan Pekman, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, Antik Kaynaklar Dizisi 1, 17 cilt., 1987.

ŞENOL, K.: 2003, **Marmaris Müzesi Ticari Amphoraları**, Ankara, T..C.Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları.

ŞENOL, K.: 2004, "Arslan Eyce Taşucu Amphora Müzesi'nde Yürütülen Çalışmalar", **Arkeoloji ve Arkeologlar Derneği Dergisi İDOL**, no:23, Ekim-Aralık 2004, s.15-17.

ŞİMŞEK, C.: 2012, "Laoedikia", **Atlas Dergisi**, Şubat 2012, s.227.

TANOĞLU,A.: 1968, **Ziraat Tarihine Bir Bakış ve Orta İklim Memleketlerinde Ziraat, Ziraat Hayatı I,** 2.Baskı, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları no:8.

THEOPHRASTUS: **Karakterler,** İstanbul, Mitos Boyut Yayınları, 1998.

THUKYDİDES: **Peleponnesos Savaşı**, çev.: Tanju Gökçal, İstanbul, Hürriyet Yayınları, 1976.

TİGREL,G.: t.y., "Alanya Yöresinde Antik Bir Liman", **Belleten 39,** s.613-632.

TUNA,A.: 2010 "Dünya'da ve Türkiye'de Deniz Fenerlerinin Tarihi ve Mitoloji, Ufukta Bir Işık", **Deniz Fenerleri Sempozyumu**, İstanbul, Işık Üniversitesi Yayınları, s.119-136.

TUNA,N., 1981, "Datça Yarımadası Yüzey Araştırmaları 1981", Ankara, Kültür ve Turizm Bakanlığı Eski Eserler ve Müzeler Genel Müdürlüğü, **IV. Kazı Sonuçları Toplantısı.**

TUNCEL,M.: 1981 "Türkiye'de Doğal Olaylar Sonucunda Yer Değiştiren Kentler", İstanbul, **İst.Yerbilimleri Dergisi,** sayı 1-2, s.115-124.

TUNCEL,M.:1964, "Bakırçay Vadisi Monografyası", İstanbul Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi.

TUNCEL,M.: 1997, "Türkiye'de Yer Değiştiren Şehirler ve Selçuk Örneği", **Geçmişten Günümüze Selçuk**, İzmir, Selçuk Belediyesi Kültür Yayınları, s.19-21.

TUNCEL,M: 1981, "Tarih Boyunca Türkiye'de Kent Kuruluşları", **Doğumunun 100.yılında Atatürk'e Armağan**, İstanbul, İstanbul Edebiyat Fakültesi Yayını, s.309-350.

TÜRKMEN S.: 2008, "Alanya Denizcilik Müzesi Projeleri", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, Mart-Nisan 2008, s:5.

TÜRKOĞLU,S.: 1999, **Efes'in Öyküsü**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

UÇKAN,O.Y.: 2011, "Olympos Bir Korsan Kent, Zeniketes Bir Korsan Kral", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, Kasım-Aralık 2011, s.70-81.

UĞURLU,E.: 2007, "Olympos ve Zeniketes Kalesinin Lokalizasyonu", İstanbul, **Adalya** s.:X, s.81-105.

UMAR, B.: 1981, **Lydia**, İstanbul, Ak Yayınları Kültür Kitapları, Seri:4.

UMAR, B.: 2002, **Aiolis,** İstanbul, İnkılâp Yayınları.

UNAT,F.R.: t.y., **Tarih Atlası**, İstanbul, Kanaat Yayınları.

UNAT,Y.: 2007, "Pusula", DİA, İstanbul, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, cilt: 34, s.363.

ÜNSAL,A.: 2011, **Ölmez Ağacın Peşinde-Türkiye'de Zeytin ve Zeytinyağı**, 8.baskı, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları.

VARİNLİOĞLU,G.: 2008, "Kaş Sualtı Arkeopark Projesi ve Sualtı Arkeoloji Çalıştayları", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi**, s.:5.

VİTRİVİUS: **De Architectura**, çev.:S. Güven, İstanbul, Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları, 1990.

WALLACE,R.: 2012, WİLLİAM,S, **Tarsus'lu Paulus'un Üç Dünyası**, çev.: Zühre İlkgelen, İstanbul, Homer Kitabevi.

WYCHERLEY,R.E.: 1993, **Antikçağda Kentler Nasıl Kuruldu?** Çev.:Nur Nirven, Nezih Başgelen, 3. baskı, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

XENOPHON: **Anabasis,** çev.:Hayrullah Örs, İstanbul, İnkılap-Aka Yayınevi, 1975.

YAKAR,S. UZALA,G.:2006, **Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi**, Muğla, Alternatif Mat.Ltd.

YAKIT,İ., KÜLCÜ R.,: 2016, "Ktesibios'un Su Saatinin Bilim Tarihi ve Mekanik Açısından Değerlendirilmesi", **Academia Journal of Engineering and Applied Sciences**, Vol. 1, Issue 2, s. 24-30.

YANKI,M.: 2014, "Şarabın Yıllandığı Toprak Anadolu", **Tarih Dergisi**, Aralık 2014, s.64-73.

YEŞİLTEPE,A.,:2011, "Kalıntıları Bile Heyecan Verici" (Çevrimiçi) http//www.ntv.com.tr/ myra, son erişim 02/03/2011.

YILDIZ,N.: 2003, **Antikçağ Kütüphaneleri**, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.

YILDIZ,Y.: 2008, "Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi", İstanbul, **Aktüel Arkeoloji Dergisi, s:5**, s.46-54.

(Çevrimiçi) http//www.360derece.com/info, son erişim 21/01/2016.

(Çevrimiçi) http//www.adramytteion.org/kazıaraştırmatarihçesi, son erişim 30/05/2015.

(Çevrimiçi) http//www.adramytteion.org/lokalizasyon, son erişim 30/05/2015.

(Çevrimiçi) http//www.aktüelarkeoloji.com.tr/alanyaarkeolojimüzesi, son erişim 20/02/2017.

(Çevrimiçi) http//www.alanya.bel.tr/tersane, son erişim 20/02/2017.

(Çevrimiçi) http//www.anadolucoğrafyası.com/antikliman, son erişim 21/01/2016.

(Çevrimiçi) http//www.anküsam.ankara.edu.tr./Klazomenai, son erişim 01/03/2016

(Çevrimiçi) http//www.archaeological.org/ MonteTestaccio, son erişim 01/05/2017.

(Çevrimiçi) http//www.archeotoscana.wordpress.com/relitto del pozzino, son erişim 08/03/2014

(Çevrimiçi) http//www.arkeodenemeler.blogspot.com.tr, son erişim 30/05/2015

(Çevrimiçi) http//www.arkeoloji.biz.com/assos antik kenti/ son erişim 12/12/2011.

(Çevrimiçi) http//www.arkeolojidünyası.com/planlar, son erişim 25/01/2017.

(Çevrimiçi) http//www.arkeolojidünyası/planlar, son erişim 25/01/2017.

(Çevrimiçi) http//www.arkeolojihaber.net, son erişim 01/03/2016.

(Çevrimiçi) http//www.aydinkulturturizm.gov.tr/20/02/2017.

(Çevrimiçi) http//www.britishmuseum.org/research/son erişim 03/05/2017.

(Çevrimiçi) http//www.commons.wikimedia.org, son erişim 31/01/2017.

(Çevrimiçi) http//www.convertmac.it/icon/fotos, son erişim 10/05/2017.

(Çevrimiçi) http//www.davidrumsey/map collection/kiepert, son erişim/21/02/2017.

(Çevrimiçi) http//www.denizhaber.com, son erişim 21/03/2017.

(Çevrimiçi) http//www.denizticaretodası.com.tr/sidesualtımüzesi, son erişim 28/02/2017.

(Çevrimiçi) http//www.discusmedia.com/maps, son erişim 25/01/2017.

(Çevrimiçi) http//www.efesharabeleri.com, son erişim 25/02/2017.

(Çevrimiçi) http//www.fhw.gr/choros/miletus/ son erişim 21/02/2017.

(Çevrimiçi) http//www.geologie.univie.ac.at/kolophonantikkenti 2012 yüzeyaraştırmaları, son erişim 14/02/2017.
(Çevrimiçi) http//www.googlemap/maps, son erişim 21/02/2017
(Çevrimiçi) http//www.hellenicaworld.com/rowers, gemiler, son erişim 01/05/2017.
(Çevrimiçi) http//www.izmirmüzesi.gov.tr. /smyrna, son erişim 31/01/2017.
(Çevrimiçi) http//www.izmirturizm.gov.tr, son erişim 10/05/2017.
(Çevrimiçi) http//www.klazomeniaka.com/konum, son erişim 14/02/2017.
(Çevrimiçi) http//www.livescience.com/ancient shipwreck/eye medicine, son erişim 08/03/2014.
(Çevrimiçi) http//www.mapcarta.com, son erişim 25/01/2017.
(Çevrimiçi) http//www.mpa.gov.tr.culturalressources, son erişim 10/03/2014.
(Çevrimiçi) http//www.nautarch.org, sonerişim 20/02/2017.
(Çevrimiçi) http//www.nauticalarch.org/fourharboursofBurgaz, son erişim 31/01/207.
(Çevrimiçi) http//www.nauticalarch.org/Knidos, son erişim 30/01/2017.
(Çevrimiçi) http//www.ogm.gov.tr/Sakız Eylem Planı/ son erişim 11/01/2017.
(Çevrimiçi) http//www.panoramioltd.com, son erişim 21/01/2017.
(Çevrimiçi) http//www.periodpaper.com//collections/maps/asia, son erişim 25/01/2017.
(Çevrimiçi) http//www.selçukbelediyesi.com, son erişim 21/02/2017.
(Çevrimiçi) http//www.sinopkulturturizm.gov.tr/sinoparkeoljimüzesi,son erişim, 21/03/2017.
(Çevrimiçi) http//www.teosarkeoloji.com/antikliman, son erişim 14/02/2017.
(Çevrimiçi) http//www.thestonehenge-enigma.info/son erişim 11/05/2017.
(Çevrimiçi) http//www.totalwar-turkiye.com.tr/antikçağın savaş gemileri, son erişim 21/02/2017.
(Çevrimiçi) http//www.users.class.ufl.edu, son erişim 21/02/2017.
(Çevrimiçi) http//www.yandex.com/haritalar, son erişim 21/02/2017.
(Çevrimiçi) http//www.yachtworks.info.com/İassos son erişim 25/03/2017.
(Çevrimiçi) http/www.arkeolojidünyası.com/antikkentler/Knidos, son erişim 31/01/2017.
(Çevrimiçi) http/www.people.clas.ufl.edu/wolpert, son erişim 03/11/2017.

ÖZGEÇMİŞ

Orta öğretimimi Özel Fransız Saint-Pulchérie, Lise öğretimimi Özel Fransız Saint-Benoit Lisesi'nde tamamladım. 1992-1996 yılları arasında ilk lisans eğitimimi Yıldız Teknik Üniversitesi Fransızca Mütercim-Tercümanlık bölümünde aldım. 1996 yılında mezun olduktan sonra İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Anabilim dalında Prof. Dr. Metin Tuncel danışmanlığında *Charles Texier'e Göre 19.yy.'da Kayseri-Niğde Yöresi ve Günümüzle Karşılaştırılması* adlı Yüksek Lisans tezine başladım.

Bunun ardından Arkeolojiye ve Eskiçağ'a duyduğum ilgi beni ikinci lisans eğitimine yöneltti. 2004-2008 yılları arasında İstanbul Üniversitesi Arkeoloji Anabilim dalında okudum hemen ardından aynı üniversitede Coğrafya Anabilim dalında Doktora çalışmalarına başladım. Değerli hocam Prof. Dr. Suna Doğaner danışmanlığındaki bu tez, en çok ilgi duyduğum bilim dalları arkeoloji ve coğrafyayı biraraya getirme imkanı bulduğum bir tarihi coğrafya çalışmasıdır.

Fransızca, İspanyolca ve Brezilya Portekizcesi çok iyi derecede, İtalyanca iyi derecede, İngilizce orta derecede bildiğim yabancı diller arasındadır.