



ANTİK DÖNEM SERAMİKLERİ IŞIĞINDA GEMİLER*

Aynur CİVELEK^a, Özgün BAŞIBÜYÜK^b



ÖZET

Antik dönemden itibaren gemiler, yaşamımızda önemli olmuşlardır. Denizcilik tarihi, prehistorik döneme dek gitmektedir. İlk olarak küçük botlar, tekneler balıkçılıkta ve seyahat için kullanılmışlardır. Giderek artan bilgi ve teknoloji, daha büyük gemilerin yapılmasını sağlamıştır. Deniz rotalarının M.Ö.3.binden itibaren, Mısır ve Mezopotamya'da bulunduğu anlaşılmaktadır. Büyük gemiler öncelikle, daha güvenli kıyılarda yol almışlardır. Sonraları, savaşlarda kullanılmışlardır.

Çok sayıda antik yazar, gemilerden söz etmektedir. İlk olarak, Homeros, Illiada'da Troia Savaşı sırasında gördüğü gemileri ayrıntılı olarak anlatmaktadır. Uzmanlar, yaklaşık iki yüz kadar gemi sayarlar. Odyssea'da da gemilerden söz etmiştir. Herodotos ise, özellikle deniz ticaretini kuran Fenikeliler'in, Mısır ve Babil arasındaki ticaret rotasını anlatmaktadır. Thukydides, savaş gemisi trirremeyi tanımlayarak, M.Ö. 8. yüzyılda Yunanistan'da kullanıldığını belirtmektedir. Antik yazarlar Ksenophon ve Strabon, gemilerin kullanımlarından söz eden diğer yazarlardır.

Arkeolojik araştırmalarda ve kazılarda, özellikle Ege ve Akdeniz kıyılarında çok sayıda batık ortaya çıkarılmıştır. Bu batıklardan, gemilerin yapıları ve taşıdıkları mallar hakkında bilgi sahibi olabilmekteyiz. Bunların yanı sıra, ele geçen çok sayıda arkeolojik eserde, özellikle duvar resimleri, sikkeler, pişmiş toprak eserler ve mozaikler üzerinde, denizcilik, deniz canlıları, tekneler ve gemiler betimlenmiştir.

Çalışmamızda, çeşitli kültürlerle ait antik dönem seramikleri üzerindeki gemiler incelenecektir. Mısır, Minos, Myken, Hellen'e ait bazı seramiklerde, yolcu ve savaş gemilerinin betimlendiği görülmektedir. Bu eserlerden, gemilerin yapıları ve kullanımlarıyla ilgili ayrıntılı bilgiler edinilmektedir.

Anahtar kelimeler: Antik, Arkeoloji, Seramik, Gemi, Denizcilik

SHIPS IN THE LIGHT OF THE ANCIENT POTTERY

ABSTRACT

Ships have been located in our lives since antiquity. The history of maritime goes back to the prehistoric periods. The first boats were used to fish and travel. Progressively, increasing knowledge and technology provide to fabricate bigger ships. It is understood that the navigation was known from 3rd millenium B.C.E. in Egypt and Mesopotamia. Big ships, primarily, gather away, safer coasts. Moreover, ships were used in the wars.

A lot of ancient writers talk about ships. First, Homeros the greatest poet, describes the ships elaborately in the Trojan war. Authorities count nearly two hundred ships in this legend. Also, he describes the ships in Odyssea. Herodotos da, especially tells teh Phoenicians established the maritime trade and the trade route between the Egypt and Babylonia. Thukydides, describes the warship trireme and according to him, trireme was introduced in the 8th century B.C.E.in ancient Greece. Ancient writers Ksenophon and Strabon also depict the ships.

A lot of shipwrecks were found in the archaeological surveys and excavations especially in Aegean and Mediterranean coasts. We get information about the constuction and the cargo of these ships. Besides these, we found a lot of descriptions of marine creatures, boats and ships on frecoes, coins, terracottas, vases and mosaics coming from archaeological excavations.

We study the ships on ancient pottery in this article. The boats and ships are found especially on Egyptian, Minoan, Mycenaean and Helladic pottery and passenger ships and warships can be distinguish. The ancient vases give us the information about the construction and using of these ships.

Keywords: Ancient, Archaeology, Pottery, Ship, Maritime

* Bu çalışma, Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde tamamlanmış bir yüksek lisans tezinin konusunu oluşturmaktadır.

^a Adnan Menderes Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Arkeoloji Bölümü, acivelek@adu.edu.tr

^b Özgün Başibüyük, Uzman Arkeolog, ozgunadu@hotmail.com

1. Giriş

Büyük bölümü sularla kaplı olan dünyamızda, her toplum ve her coğrafyada, besin kaynakları bulma, yeni yerler keşfetme ve yeni pazarlar oluşturma arzusu ile suyun üzerinde yol alabilecek araçlara ihtiyaç duyulmuştur. Nehir ve denizcilik tarihi, prehistorik dönemlere dek uzanmaktadır. Önceleri, sazlardan ve ağaç tomruklarından yapılan basit teknelerle, nehirlerde ve denizlerde yolculuğa çıkıldığı bilinmektedir (McIntosh 2009: 186-190). Bunlar pahaca ucuz, yapımı kolay ve işlevsel araçlardır. Ancak kayıkçılıktan gemiciliğe geçişin hangi topluma ait olduğu konusundaki araştırmalar hala sürmektedir. Gemiler, insanlığın gelişimindeki en önemli araçlardan olmuşlardır.

Gemi betimlemelerine rastladığımız, en eski toplum Mısır'dır. Duvar resimlerinde sıklıkla, balıkçılıkta kullanılan teknelerin yanı sıra, büyük gemilerin betimlemelerine rastlanmaktadır (Şek. 1, 2; Casson, 1991: 3-6). Mısır'dan gemiciliği öğrenip geliştirdiği düşünülen önemli toplumlardan biri Asurlular'dır. M.Ö. 1950-1750 yıllarında Asur ile Anadolu arasında ilişkiler başlamış, nehir ve kervan yollarının üzerinde ticaret yapılmıştır. Gemiciliğin, Mısır'dan Mezopotamya'ya, oradan Anadolu'da yayıldığı düşünülmektedir (Şek. 3; Özgüç, 2010: 268; Özgüç, 2011). Coğrafi konumu ve bereketli toprakları ile kültürlerin beşiği olan Mezopotamya'da, denizcilik ve nehir taşımacılığı, M.Ö. 3.binden itibaren, ekonominin önemli parçaları haline gelmiş; Euphrates (Fırat) ve Tigris (Dicle) Nehirleri ve körfezden gelen akıntıyla, Anadolu ve Kıbrıs'a dek uzanan ticari koloniler kurulmuştur (Mäkela, 2002: 9-10). Arap Körfezi daha sığ ve göreceli olarak daha güvenli olmakla birlikte, çok sayıda batığın bulunduğu bir alandır (Basch, 1972: 18). Mezopotamya tekneleri, kabartmalar ve mühürlerde betimlenmiş ve ayrıca pişmiş toprak modelleri yapılmıştır (Şek.4; Makela, 2002: 31).

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Anadolu toprakları, her dönemde önemli bir siyasi ve ticari merkez olmuştur. Anadolu'daki bazı ören yerlerinden gelen buluntular, M.Ö. 3. binden itibaren deniz ticareti yapıldığını kanıtlamaktadır (Bostancı, 2007: 144). Yassıada, Uluburun (Kaş), Serçe Limanı, Myndos, Limantepe'de yapılan araştırma ve kazılarında (Bass, 1986: 272; Pulak, 1994: 219-237) elde edilen verilerle, Anadolu'da, gemiciliğin M.Ö. 3.binden günümüze değin, her zaman önemini koruduğu görülmektedir (Bass, 1971: 27-37; Bass, 1982: 269-296; Bass, 2004; Özdaş, 2001:385-394, Özdaş, 2006: 59-68, Özdaş, 2011: 119-124; Öviz, 2000; Şahin vd. 2006).

Çok sayıda antik dönem yazarının eserinde, denizcilikten söz edildiğine rastlanmaktadır. Homeros, İliadave Odyssea'da, gemileri, günlük hayatının önemli bir aracı olarak tanımlamış ve destanlarının merkezine yerleştirerek, ayrıntılı olarak betimlemiştir. Böylece, gemilerin tipleri hakkında önemli bilgiler elde edilmektedir. İliada'da koca karınlı gemiler, kıvrık burunlu gemiler, iki ucu kıvrık gemiler (İlyada, 1. 309, 2. 152; 15. 653, I. 330); Odyssea'da ise, tez giden gemi, uzun kürekli gemi, kara gemi, iki kıvrımlı gemiler olarak söz edilmektedir (Odyssea, 12.176, 15. 224). Ksenophon, Anabasis'te (Kse.: 147), Herodotos, Tarih'te (Hdt.: I. 2, 4, II. 95, IV. 42, V. 131), Strabon, Coğrafyası'nda (Str.: XII c. 547) gemilerin kullanımları ve seferlerinden söz etmektedirler.

Amacımız, antik dönem seramiklerinde betimlenen tekne ve gemi betimlemelerinden yola çıkarak, antik dönem denizciliği ve gemilerini incelemektir. Çok çeşitli arkeolojik verilerde gemi betimlemeleri bulunmakla birlikte, özellikle seramikler ele alınmış, dönem ve kültürlere göre farklılıklar gösteren örneklerden bazıları seçilerek, yayınıımızda yer verilmiştir.

2. Mısır

Denizciliğin ilk olarak Mısır'da başladığı düşünülmeyle birlikte, henüz kesin olarak kanıtlanmamıştır. Sanatta ileri olan Mısır'da, günlük yaşamlarında önemli yer kaplayan nehir taşımacılığını sıklıkla duvar resimleri, mezar kabartmaları, papirüsler ve seramiklerde betimlenmiştir. Mısır ile ilgili ilk kaynaklar, 4. Sülale Dönemi'ne aittir (Cassel, 1879: 144). 6. Sülale Dönemi'nde komutan olan I. Pepi, deniz taşımacılığı hakkında bir kitabe yazdırmıştır. M.Ö. 1448'e tarihlenen bir yazılı kaynakta ise, Mısır'da, teknelerde zeytin, zeytinyağı, bal, şarap ve meyve taşındığına yer verilmiştir. Böylece, M.Ö. 3. binden itibaren deniz ticareti yapıldığı anlaşılmaktadır (Wachsmann, 1997: 9; Lechmann, 2006: 288; Casson, 2012: 14). Herodotos, Mısır teknelerini ayrıntılı olarak anlatmaktadır: “*Taşıt gemileri özellikle Mısır akasyasından yapılmaktadır. Mısır akasyası, Kyrene lotusuna benzer ve iç sıvısından yapıştırıcı çıkartılmaktadır. Akasya aşağı yukarı iki dirsek halinde doğranır. Gemiler, bunları tuğla gibi birbirine çakarak yapılmaktadır. Boylamasına kesilen uzun omurgaların arasına iki dirseklik parça çakılır. Tekne ortaya çıkar, sonra iki burdayı, omurgalar üzerine enlemesine konulan bir tabanla birleştirilir. Yanları tutturmak için kaburga eğrisi kullanmaz, bunun yerine ek yerlerini papirüsleyici kalafat yapılır. Dümdüz omurga içinden geçen bir dümen takılır, direk akasyadan, yelkenler papirüstendir. Kuvvetli rüzgâr olmadıkça bu gemiler ırmağı çıkamazlar, kıyıda yedekte çekilirler. Akıntı doğrultusunda şöyle yapılır: Kamış, saz ve Tamariks'ten yaptıkları bir çeşit salları ve iki talant kadar çeken delik bir taş vardır. Sal, gemin pruvasına bağlanır ve akıntıya bırakılır. Taş başka bir iple geminin arkasına bağlanır. Sal akıntıya kapılıp hızla ilerler ve gemiyi de peşinden sürükler, arkaya bağlanan taş dibi tarar ve geminin akıntıya kapılıp savrulmasına engel olur. Bu gemiler sayıca çok fazladır ve çok fazla ağırlık çekebilmektedirler” (Hdt.: II. 96).*

Mısır tekneleri, nehir kenarında yetişen sazdan yapılmış, halatlarla sabitlenmiş basit teknelerdir. Ancak, sert rüzgarlara karşı ters akıntıya sahip Nil Nehri'nde yol alacak kadar dayanıklıdır. Çok sayıda duvar resminde, Mısır tekne ve gemileri betimlenmiştir. Az da olsa, Eski Mısır Öncesi dönemlere tarihlenen bir grup seramikte, gemi betimlemeleri bulunmaktadır. Nagada II C olarak adlandırılan döneme ait (M.Ö. 3900-3100) pişmiş toprak kaplar üzerinde Mısır nehir tekneleri görülmektedir. Genellikle, krem renkte kil üzerine kahverengi boya ile yapılmış gemiler ve insan figürleri yer alır. Dört eserde kullanılan kil, boya ve bezeme tekniği benzerdir.

İlk eserde (Şek.5), kabın karın kısmında merkezde bir adet tekne betimlenmiştir. İki ucu kıvrık tekne, tipik Mısır'ın sazdan yapılan teknelerine benzemektedir. Teknenin bir ucunda, dikey olarak yukarıya yükselen, yelkeni olmalıdır. Yelkenin, bu dönem, ağaç yapraklarından yapıldığı düşünülmektedir. Teknenin merkezinde yükler ve bir kayıkçı betimlenmiştir (Teeter, 2011: 179). Luksor'dan ele geçen kabın (Şek.6) dudak altından karın kısmının ortasına dek olan alanda bir tekne ve teknenin altında yüzleri sağa dönük olarak verilmiş su kuşları bulunmaktadır (Teeter, 2011: 156). Kahire'den ele geçen pişmiş toprak kabın (Şek.7), boyun kısmının hemen altında dört adet ince, dalgalı çizgiler yer almaktadır. Karın ve alt kısma dek uzanan alanda, merkezde bir tekne yer alır. Tekne tipi ayındır ancak yelken daha belirgindir. Diğer eserlerde gördüğümüz stilize ağaç yelkenin varlığı daha iyi olarak görülmektedir. Teknenin içinde silüet tekniğinde üç erkek figürü yer almaktadır (Teeter, 2011: 178). Abadiya Mezarlığı'nda bulunmuş, Nagada II Dönemi'ne ait pişmiş toprak kapta ise (Şek.8), kabın karın kısmında, merkezde diğer örneklerle benzer tekne betimlemesi görülmektedir. Dört eser üzerindeki betimlemeler, Nil üzerinde yük taşımacılığı yapıldığını

göstermesi ve Mısır teknelerinin tiplerini ve kullanılışları hakkında bilgi vermeleri açısından önemlidirler (Teeter, 2011: 179).

3. Minos (Girit)

Akdeniz'in ortasında, Girit Adası'nda hayat bulan Minos Uygarlığı için deniz ve denizcilik çok önemli bir yere sahiptir (Mansel, 1988: 7-13). Antik dönemde kuvvetli bir donanmaya sahip olduğu bilinen Minos'ta, denizcilikle ilgili bazı bilgiler Linear A ve B tabletlerinden elde edilmesinin yanı sıra, kazılarda bulunan çok sayıda duvar resmi ve pişmiş toprak kaplarda, deniz, deniz canlıları ve gemiler çok sık betimlenmiştir (Alexiou, 1991: 31, 61,46, 62).

Phaistos'tan, Geç Minos III Dönemi'ne tarihlenen bir seramik parçasında, bir gemi ve iki denizci yer almaktadır. Geminin yelkenli ve aynı zamanda kürekleri olduğu görülmektedir. Ardi ardına gelen sıralı kürekleri, savaş gemilerini anımsatmaktadır (Şek.9; Wachsmann, 1997: 141). Diğer bir eser Girit'in kuzeyindeki Gazi kentinden ele geçen, Geç Minos IIIB Dönemi'nden, pişmiş toprak bir larnakstır (Şek. 10; Wachsmann, 1997: 136). Merkezde çizgisel olarak betimlenen bir gemi, yelkenli olarak verilmiştir. Geminin alt kısmına su kuşları ve balıklar bezenmiştir. Geminin gövdesinde yer alan dikey çizgilerin, kürekleri ya da geminin ahşaplarını temsil ettiği düşünülmektedir. Aegina'dan ele geçen başka bir pythos üzerinde yer alan gemi ise (Şek. 11; Wachsmann, 1997:136), Minos freskoları ve mühürlerindeki çizimlerle benzerdir. Geminin iki ucu dışa doğru kavislidir; dümeni ve kamarası olduğu görülmektedir. Bu dönemde, Akdeniz'de deniz ticareti yoğundur. Eser, gemilerin ve denizciliğin bilindiğini göstermesi bakımından önemlidir.

4. Kıbrıs

Akdeniz'in merkezinde yer alan Kıbrıs, antik dönemde önemli bir istasyon görevi üstlenmiş ve deniz ticaretinde önemli bir uğrak yeri haline gelmiştir. Aynı zamanda önemli bir hammadde kaynağı ve pazar yeri olma özelliği taşımıştır. Araştırmalarda, çok sayıda batıklara ve içlerinde önemli buluntulara rastlanmıştır (Katzev, 2007: 286-299). Birçok pişmiş topraktan model bulunmakta ve çok sayıda pişmiş toprak kap üzerinde, gemi betimlemelerine rastlanmaktadır.

Kıbrıs'ta Vathykakas Mezarlığı'nda ele geçen ve M.Ö. 2000-1900 yılları arasına tarihlenen bir "proto-beyaz" amphoranın omuz kısmında, içinde, iki kişinin bulunduğu bir tekne betimlemesi görülmektedir (Şek.1 2). Figürlerin ellerinde birer kürek ve teknenin iki yanında, büyük ve belirgin olarak yapılmış balıklar yer almaktadır. Kıbrıs'ta, Ken-Amun'un Mezarı'ndan ele geçen ve M.Ö. 8. yüzyıla ait bir oinokhoenin omuz ve karın kısmını kaplayan alanda, bir ticaret gemisi betimlenmiştir (Şek.13 a, b). Geminin bir ucu kıvrık, diğer ucu ise küt olarak yükselmekte ve görüntüsüyle, Mısır gemilerini anımsatmaktadır. Geminin merkezinde gövdeye tahta ve halatlar ile sabitlenmiş, toplanmış olarak verilmiş bir yelken bulunmaktadır. Olasılıkla, limanda yük alan ya da yük bırakan bir gemidir. Geminin üzerindeki iki denizciden biri dümende iken diğeri, halat ile çıpa atmaktadır. Ayrıca gemi içinde taşınan ve ticarete yaygın olarak kullanılan sivri dipli amphoralar bezemeleriyle gösterilmiştir. Kıbrıs'ta yapılan çeşitli araştırmalarda ve kazılarda bulunan batıkların ambarlarında çok sayıda amphora ele geçmiştir (Johnstone, 1988: 78).

5. Mykenler

M.Ö. 2. binden itibaren yayılım gösteren Mykenler için, denizciliğin çok önemli olduğu, ele geçen arkeolojik kanıtlardan anlaşılmaktadır (Mansel, 1988: 59-69, 87-97). Çok sayıda pişmiş toprak kap üzerinde, gemi betimlemeleri ayrıntılı olarak görülebilmektedir.

Yunanistan'da Kynos'ta ele geçen, M.Ö. 1400 -1050 yılları arasına ait bir seramik parçası üzerinde merkezde bir gemi ve içinde silüet teknikte yapılmış üç erkek figürü yer alır (Şek.14) Bu figürlerden biri dümende, diğer ikisi ise pruvada ve geminin ortasında ellerinde kalkanları ile gösterilmiştir. Pruvadaki hafif sivrilik dikkati çekmektedir. Bu tür sivri pruvaların, savaşılan diğer gemiye zarar vermek için kullanıldığı bilinmektedir. Kıç bölümü ise oval olarak yükselmekte ve çok kürekli olduğu anlaşılan geminin merkezinde bir yelken bulunmaktadır. Bir savaş gemisini betimlemesi açısından önemlidir (Höckmann, 2006: 312). Deniz savaşının anlatıldığı bir başka eser, yine Kynos'tan ele geçmiştir (Şek.15). Bir kabın gövde parçasında, bir gemi içinde, silüet teknikte yapılmış, denizciler ve ellerinde mızrak-kalkanlarıyla askerler gösterilmiştir. Çok sayıda küreğe sahip bir savaş gemisidir. Askerlerden birinin pruvada atağa geçmeğe hazır beklemekte olması, bir savaş stratejisinin olduğunun kanıtıdır (Wachsmann, 1997: 135). Pylos'tan ele geçen başka bir seramik parçasında ise (Şek.16), yine yelkenli bir gemi betimlemesi görülmektedir. Antik Pylos kentinde bulunan kil tabletlerde, kentin "Deniz Kavimleri" savaşı için hazırlığa girdiği ve her gemiye otuz kürekçi yerleştirdiğinden söz edilmektedir (Höckmann, 2006: 320), Gemilerin sayıları bilinmese de otuz kürekli gemilerin büyük olduğu anlaşılmaktadır. Pylos'ta bulunan pyksisteki gemi, tipik Myken gemileri ile aynı özelliklere sahiptir. Savaş gemisi olmak için zayıf yapıdadır. Dümenin üzerinde bir hayvan başı betimlenmiştir ve olasılıkla kraliyet için kullanılan lüks bir gemidir. Geminin yelkenlerini tutan halatlar yarım daire şeklinde stilize edilerek çizilmiştir (Wachsmann, 1997:135). Skyros'tan bulunan üzengi kulplu bir kap üzerinde ise (Şek.17), çizgisel olarak betimlenen gemi, Myken gemileri ile benzer özellikler taşımaktadır. Geminin pruvasının hayvan başı şeklinde olduğu görülebilmektedir. Asine'den ele geçen başka bir seramik parçasında (Şek.18) gemi, tip olarak aynıdır fakat daha zayıf yelkenli bir gemidir (Wachsmann, 1997: 139).

Myken gemilerinde gemilerin pruvasının dik yükseldiği, ele geçen eserlerin neredeyse tamamında görülmektedir. Gemi tiplerinde ortak özelliklerin olduğu, yerleşmiş bir geleneği göstermektedir. Seraglio'da ele geçen bir parçada ise (Şek.19) yalnız dümenci ya da gemideki askerler değil, aynı zamanda gemi ekibinin diğer üyesi olan kürekçileri betimlenmesi bakımından önemlidir. Figürlerden birinin başında yüksek bir başlık dikkati çekmektedir. Kürekçilerin hareket anı büyük bir ustalıklarla betimlenmiştir (Wachsmann, 1997: 140). Enkomi'de bir mezardan ele geçen krater üzerinde (Şek.20), iki gemi ve her geminin içinde, giysileri ve ellerinde tuttukları kılıçları ile önemli bir komutan / yönetici oldukları anlaşılan kişiler ile altta dörder asker/yelkenci betimlenmiştir. Soldaki geminin hemen yanında başındaki miğferi ve elinde büyük asası ile ayakta duran, önemli bir yönetici/komutan görülmektedir. İki gemi arasında stilize meşaleler dikkati çekmektedir. Sağdaki geminin hemen önünde, ayakta duran başlıklı fakat pelerinsiz bir erkek figürü yer almaktadır. Kabın boş kısımları, dairesel bezemelerle doldurulmuştur (Wachsmann, 1997: 141).

6. Hellenler

Fransa, İspanya, İtalya ve Sicilya, Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de yoğun olarak kolonilerin kurulduğu ve Yunan Ortaçağı olarak anılan dönemde (Mansel, 1988: 155-171) denizciliğin çok önemli olduğu bilinmektedir. Balıkçılık ve deniz aşırı ticaret önemli geçim kaynaklarıdır. Bu dönemde, gemilerin yapılarında bazı gelişimler gözlenmeğe başlanmıştır.

Düz pruvalı Myken gemilerinin yerini mahmuzlu, ucu sivri gemiler almıştır. Homeros destanlarının yayıldığı bu zamanda, (M.Ö. 900 -700), İlladave Odysseia destanlarında, gemilerden ayrıntılı şekilde söz edilmiştir. İnsanların hayatında önemli yeri olan gemilerin, geometrik dönem sanat eserlerinde de sıklıkla betimlendiği dikkati çekmektedir.

Paris Louvre Müzesi'nde yer alan ve M.Ö. 8. yüzyıla tarihlenen bir kabin kulp altındaki alanda (Şek.21) içinde dört adet kürekçinin gösterildiği bir gemi betimlenmiştir. Küreklerin çekilme anının gösterildiği geminin, pruvası mahmuz biçimindedir. Bu eser kürek sisteminin ayrıntılarını göstermesi açısından önemlidir. Kürekler, desteklenen tahtaların üzerinde sabittir ve gücünü bu tahtalardan almaktadır. Gemi üzerinde herhangi bir subay ya da serdümen görülmemektedir (Casson, 2002: 54). Louvre Müzesi'nde sergilenen, Atina'dan bulunan, Dipylon Grubu'na ait bir kap üzerinde, yine tek sıralı bir savaş gemisi, içinde on iki kürekçi sırası ile birlikte gösterilmiştir (Şek.22; Johnstone,1988: 79). İngiliz Ulusal Müzesi'nde korunan ve Boeotia'da Thebes'te bulunmuş, M.Ö. M.Ö. 730/720'lere) ait bir lebesin karın kısmını tamamen kaplayan oldukça büyük bir gemi betimlemesi görülmektedir (Şek.23). Gemi yeni formda, mahmuzludur. Eser üzerinde mahmuzda ilk defa göz motifi ile karşılaşmağa başlıyoruz. Geminin dümen görevini arkada iki adet devasa kürekler üstlenmiştir. Yirmi sıradan toplamda seksen kürekçiye sahiptir. Bu döneme ait eserde, geminin hemen solunda, ayakta duran bir erkek ve bir kadın figürünün, İllada Destanı'nın baş figürleri Helene ile Aleksandros olabileceği düşünülmektedir (Mansel, 1988: 125; Casson, 2002: 57). Başka bir seramik parçası üzerinde (Şek.24), bir deniz savaşı anlatılmıştır. Mahmuz şeklinde pruvalı geminin hemen önünde, kalkanı ve mızrağıyla, ayakta duran bir asker figürü yer almakta ve hemen solunda, suya düşen askerler betimlenmiştir. Askerlerden bir kısmının yüzdüğü dikkat çekmektedir (Wachsmann, 1997: 173). Seramikler üzerine sadece büyük gemiler değil, aynı zamanda küçük savaş gemileri de betimlenmiştir. Farklı olarak bazı gemilerin kış ve pruvasındaki kıvrık uzantıların uçlarında kuş başları yer almaktadır (Şek. 56; Wachsmann, 1997: 188). Betimlenen gemilerde ise kuşların ayrıca geminin yanına konuşlandığının görülmesi geleneği, Mykenler'den gelmektedir. Bu durumun, kültürlerarası etkileşim ya da bir istila sonucu Mykenli sanatçılardan bazılarının topraklarını terk etmediklerinin kanıtı olarak düşünülmektedir.

Mitolojik konular, antik dönem seramiklerinde sürekli betimlenmişlerdir. Münih'te sergilenen, M.Ö. 750-700 arasına tarihlenen bir oinokhoenin boyun kısmında Odysseus'un gemisinin batırılması sahnesine yer verilmiştir (Şek.,26 a, b; Coldstream, 2003: 336). Batan geminin ters dönmesi, üzerinde duran bir figür, insanların etrafa dağılması ve denizdeki balıklar, gibi ayrıntıların verilmesi açısından güzel bir örnektir. M.Ö. 630/620'lerden M.Ö. 480'lere dek yaygın kullanılan siyah figür tekniğinde yapılmış eserler üzerinde de gemiler yer almaktadır. Resim tekniğinin gelişmesiyle birlikte, konular ve sahnedeki figür ve nesnelere, daha ayrıntılı olarak verilmeğe başlanmıştır. Böylece, gemilerin gerek bütünü gerekse ekipmanları hakkında daha fazla bilgi sahibi olabilmekteyiz. Bu dönemde yalnızca ayrıntılar artmakla kalmamış, aynı zamanda konular da çeşitlenmiştir. Dönem eserlerinden bir kase üzerinde, yan yana seyreden iki gemi betimlenmiştir (Şek 27; Casson, 2002: 44). Gemilerin yelkenleri ve yelken halatları çok ustaca verilmiştir. Yelkenli, yelken direği üzerine dikey diğer bir direkten oluşmaktadır ve gemiye paralel üst direğe altı noktadan üçer halat ile, iki uçta yer alan halatlar ise, oldukları alanın zıt uçlarına bağlanarak denge sağlanabilmiştir. Ortada yer alan üçer halatın görevi ise, yelkeni sarmak ya da açmaktır. Üçer adet olmasının nedeni, makara sistemi şeklinde çalışmasıdır. Önceki dönemlerde yalnız göz şeklinde belirtilen pruvada, domuz başı da yer almaktadır. Geminin gövdesini küpeşte korkulukları sarmaktadır. Küpeşte üzerinde iki yanda toplam on altı adet kürek deliği bulunmaktadır. İki dümen için olan deliklerden diğerleri boş bırakılmıştır. Yelkeni açık

birakılan bu küçük gemi, zaman zaman kürekle, zaman zaman ise yelkenle seyredildiğinin kanıtıdır.

Louvre Müzesi'nde yer alan başka bir Atina kasesi üzerinde, benzer bir savaş gemisi betimlemesi görülür (Şek.28; Casson, 2002: 61). Gemi aynı şekilde domuz başı mahmuzludur. Yelkenleri açık ve seyir halindedir. Ancak burada küpeşte üzerindeki kürekler takılı ve sudadır. İçinde askerler olmayan bir pentekonteros olan geminin, seyir halindeyken, hem yelkenin hem de küreklerin kullanıldığını anlamaktayız. Louvre Müzesi'nde yer alan başka bir eser üzerindeki gemide bu sefer askerler gösterilmiştir (Şek.29; Casson, 2002: 70). Kürek deliklerinin gövdede, altta olmasından, kürekçilerin güverte altında yer aldıkları anlaşılmaktadır. Güverte üzerinde sıra sıra, kalkanlarını kuşanmış askerler, atağa geçmiş geminin saldırmaya hazır anlık durumunu göstermesi açısından önemlidir. Geminin yelkeni yoktur. Savaş gemilerinin, düz seyirde iken yelken kullandıklarını, savaşta iken seri hareket için sadece kürek kullandıkları bilinmektedir. Ancak, göze çarpan diğer farklılık, geminin mahmuz yönünün tam tersi yönüne seyretmesi, gemilerin çift yönlü kullanıldığının kanıtıdır.

İngiliz Ulusal Müzesi'nde sergilenen bir kase üzerinde iki gemi betimlenmiştir (Şek.30; Philip, 1987: 104). Gemilerden ilki, büyük güverteli, yüksek küpeşteli, düz pruvalıdır. Büyük bir yelkeni vardır ancak küreğe ait bir betimleme yoktur. Sadece dümen kürekleri yer alır. Bu tipik bir ticaret gemisidir. Diğer gemi ise, hemen yanında, mahmuzlu, yelkenli ve küreklidir. Diğer gemiye göre daha alçak ama daha uzun daha seridir. Mahmuzunu ticaret gemisine çevirmiş bir savaş gemisidir. Ticaret gemisi yelkenini sarıp pupa yelken kaçır durumda, savaş gemisi ise yelkenini doldurmuş hızla yaklaşır durumdadır. Yelkenlerin anlık işleyişini göstermesi açısından önemlidir. Ticaret gemisinde betimlenen bir figür yelkeni sarar halde verilmiştir. Diğer bir önemli nokta ise iki geminin yan yana verilmesidir. Böylece, iki farklı tipteki dönem gemisini, aynı kare içerisinde görme ve karşılaştırma şansı elde edilmektedir. Son önemli nokta ise korsanlığı göstermesidir. Bir ticaret gemisine saldıran bu savaş gemisi olasılıkla korsan gemisidir.

Siyah figür tekniğinde yapılmış, Ressam Eksekias'a ait, M.Ö. 530'lara ait bir kylixin tondosunda, Dionysos'un kültünü yaymak için sefere çıkışı betimlenmiştir (Şek.31) Mitolojiye göre, Dionysos, şarap tanrısıdır ve Zeus'un Thebai'lı Semele'den olan oğludur. Asya topraklarından gelen Dionysos, kendi kültünü Hellenler'e tanıtmak için bir yolculuğa çıkmıştır (Erhat, 1984: 99-100; Boardman, 1995: Fig. 104.3). Tondonun merkezinde bir tekne içinde, Dionysos uzanmıştır. Denizde olduğunun göstergesi olarak, sahnede dört adet yunus figürü yer almaktadır. Pruvası, yunus başı şeklindedir. Mahmuzlu olan savaş gemisinin yelkeni beyaz renkte boya ile vurgulanmıştır. Yelken açık ve gemi seyir halindedir. Geminin ortasındaki yelken direğine sarılı halde asma dalları gösterilmiştir ve bu dallar yukarıda, her iki yana doğru yayılmıştır. M.Ö. 6. yüzyılın sonlarına ait, İtalya Tarquinia'da bulunmuş bir amphora üzerinde ise (Şek.32), yine Dionysos, gemi içinde betimlenmiştir. Sahnede büyük bir savaş gemisi görülmektedir ve iki kürek sırasına sahiptir; pruvası sivridir (Casson, 2002: 60). Floransa Arkeoloji Müzesi'nde korunan ve M.Ö. 570'e tarihlenen François volütlü krateri (Şek 33), arkeoloji dünyası için, hem mitolojik konuların çeşitliliği hem de resim sanatı açısından büyük önem taşımaktadır. Dudak altındaki frizde Theseus'un Atinalı gençleri Minotaurus'un elinden kurtarışı konu edilmiştir (Boardman, 1995: 46; Erhat, 1984: 312). Sahnede büyük, kürekli bir gemi içinde, gençler ve karaya ayak basan Theseus betimlenmiştir.

M.Ö. 530/525 tarihlerinde uygulanmaya başlayan kırmızı figür tekniğinde yapılmış seramikler üzerinde de, gemi betimlemelerine sıklıkla rastlanmaktadır. İngiliz Ulusal

Müzesi'nde yer alan, M.Ö. 6. yüzyıl sonu –M.Ö.5. yüzyılın başına tarihlenen bir amphora üzerinde, Odysseus'un yolculuğundan bir sahne betimlenmiştir (Şek. 34; Erhat, 1984: 245-246; Boardman, 1996: 184.1). Evine dönüş yolculuğunda sirenlerin yanından geçerken, sirenler insanı çıldırtan sesinden mürettebatı korumak için, kulaklarını bal mumu tıkaçlarla tıkamıştır. Kendisi ise seslerini merak ettiği sirenlerden etkilenmemek için, kendini direğe bağlatmıştır. Eser üzerinde, Hellen gemilerinin aldığı son biçim görülmektedir. Gemi mahmuzu dışında gövdede bir göz motifine sahiptir. Kürekler, küpeşteye açılan deliklerden geçmektedir ancak kürekçiler güverte üstünde oturmaktadır. Birkaç kişilik küçük bir savaş gemisi olmalıdır. Ruvo Palazzolatta'da bulunan, M.Ö. 400'e tarihlenen bir seramik parçası üzerinde Argonautlar'ın mitolojisine yer verilmiştir (Şek. 35, Erhat, 1984: 56-58; Casson, 2002: 65). Kumsala kıçtanka yanaşmış bir Hellen gemisi betimlenmiştir. Gemiden iniş ve çıkış için merdiven konulmuş olması, gemilerin kullanılışı hakkında farklı bir bilgi olarak düşünülebilir. Gemi üzerinde küreklerin geçtiği lombar delikleri net bir biçimde görülmektedir.

7. Sonuç

Çalışmamızda, üzerlerinde çeşitli tekne ve gemi betimlemelerinin olduğu seramikler incelenerek, tipleri ve kullanımları hakkında değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır. Buna göre, gemilerle ilgili ilk bilgilerin Mısır'dan geldiği görülmektedir. Bununla birlikte, Mezopotamya, Anadolu, diğer Akdeniz ve Ege toplumlarına hızla yayılıp, bazı değişiklikler yapılarak kullanıldığı dikkati çekmektedir. Özellikle, nehir ve deniz ulaşımını tekneler ve gemilerle sağlayan toplumların, çeşitli sanat eserlerinde ve özellikle gündelik hayatta daha yaygın kullanılan seramiklerde sıklıkla uyguladıkları anlaşılmaktadır.

Seramikler üzerindeki betimlemelerden, ticaret ve savaş gemileri rahatlıkla seçilebilmektedir. Hanedanlık Öncesi M.Ö. 3. binyılda Mısır seramiklerinde, nehir tekneleri görülmektedir. Minos seramiklerindeki gemilerin, Mısır gemileri ile benzerliği dikkati çekmektedir. Myken gemilerinin ise, Minos gemilerinden farklı oldukları anlaşılmaktadır. Tek ucu küt gemileri Mykenler savaşlarda kullanmışlardır. M.Ö. 900'lerden itibaren Hellen gemilerinde küçük bir ahşap çıkıntı olarak gördüğümüz mahmuz, M.Ö. 7. 6. ve 5. yüzyıllarda tam anlamıyla hayvan başlı büyük mahmuzlara dönüşmüştür. Homeros destanlarının yayıldığı M.Ö. 8. yüzyıldan itibaren ise, deniz ve gemilerin de olduğu çeşitli mitolojik anlatımların, seramikler üzerinde yer aldığı görülmektedir.

Seramikler, arkeolojik açıdan önemli kanıtlardır. Çalışmamızda incelediğimiz, çeşitli uygarlıklara ve dönemlere ait seramiklerdeki gemi betimlemelerinin, gerçek örnekleriyle paralel oldukları anlaşılmaktadır. Çalışmamız, arkeolojinin önemli dallarından biri olan antik dönem seramikleri ve gemicilik tarihi yönünden önemlidir.

Kaynakça

AJA: *American Journal of Archaeology*.

ALEXIOU, S. (1991), *Minos Uygarlığı*, Türkçesi: E. T. Tulunay, İstanbul.

ANMED: *New of Archaeology Anatolia's Mediterranean Areas*.

BASCH, L.(1972),”Ancient Wrecks and The Archaeology of Ships”, *IJNA* 1: 1-58.

BASS G. F. , F. H. Van Doorninck, Jr. (1982), *Yassıada I. A Seventh Century Byzantine Shipwreck*, Texas.

BASS G.F.(1986), “ A Bronze Age Shipwreck at Uluburun (Kaş): 1984 Campaign”, *AJA*, 90. 269-296.

BASS G.F., S. D. Matthews, J.R. Steffy, F.H. Van Doorninck Jr. (2004), *Serçe Limanı : An Eleventh Century Shipwreck , Vol I: The Ship and Its Anchorage, Crew and Passengers*, College Station, Texas.

BASS G.F.-F. H. van Doorninck Jr., (1971), “A Fourth Century Shipwreck at Yassı Ada”, *AJA* 75, 27-37.

BAŞ, M. (2014), *Amatör Denizcilik*, İstanbul.

BOARDMAN, J. (1996), *Athenian Red Figure Vases, The Archaic Period*, London, 1996.

BOARDMAN, J., (1995), *Athenian Black Figure Vases*, London.

BOSTANCI, N.K. (2007), “Limantepe Erken Tun. Çağ II Dönemi Obsidyen Alet Üzerinde uzmanlaşma ve organizasyon”, *EFD*, Ankara, 24, 139-153.

CASSEL (1879), *Latin Dictionary*, London.

CASSON, L. (1991), *The Ancient Mariners, Seafarers and Seafighters of the Mediterranean in Ancient Times*, Princeton University Press.

COLDSTREAM, J. (2003), *Geometric Greece: 900-700 B.C.*, London.

ERHAT A. (1984), *Mitoloji Sözlüğü*, İstanbul.

HERODOTOS, Tarih, Çeviren: Müntekim Ökmen, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2002.

HOMEROS, *İlyada*, Eski Yunanca Aslından Çevirenler: Azra Erhat – A. Kadir, İstanbul: Can Yayınları, 1984.

HOMEROS, *Odysseia*, Eski Yunanca Aslından Çevirenler: Azra Erhat – A. Kadir, İstanbul: Can Yayınları, 1970.

HÖCKMANN, O. (2006), “M.Ö. 2. Binde Doğu Akdeniz’de Gemi Yolculuğu”, *Uluburun Gemisi: 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti*, ed. Yalçın Ü., Pulak C., Slotta R., Bochum, 311 – 326.

IJNA: *International Journal of Nautical Archaeology*.

JOHNSTONE, P. (1988), *The Sea Craft of Prehistory*, London.

KATZEV S. W (2007), “ The Ancient Ship of Kyrenia, Beneath Cyprus Seas”, *Great Moments in Greek Archaeology*, Edt. Pavos valavanis-D. Hardy, , Oxford University Press, 286-299.

KSENOPHON, *Anabasis (Onbinlerin Dönüşü)*, Çeviren: Tanju Gökçöl, İstanbul: Hürriyet Yayınları, 1974.

LEHMANN, G. A. (2006). “ Deniz Kavimlerinin Ortaya Çıkması M.Ö. 14.-12./ II. Yüzyıllarda Doğu Akdeniz Bölgesi’ndeki İstılacı Güçler”, *Uluburun Gemisi 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti*, edı.: Yalçın Ü., C. Pulak, R.Slotta, Bochum, 285-292.

MAKELA, T. T (2002), ., *Ships and Shipbuilding in Mesopotamia, (ca. 3000-2000 B.C.)*, Texas A& M University, M.A. Thesis, Texas, 2002.

MANSEL A. M. (1988), *Ege ve Yunan Tarihi*, Ankara, TTK.

MCINTOSH, J. (2009), *Handbook of Life in Prehistoric Europe*, Oxford University Press.

ÖNİZ, H. (2009), *Temel Sualtı Arkeolojisi*, İstanbul.

ÖZDAŞ, H. (2001), “Akdeniz ve Kuzey Avrupa’da Kullanılan Karaka Tipi Tekneler” V. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazı ve Araştırmaları Sempozyumu. 19-20. Nisan 2001, 385-394.

ÖZDAŞ, H. (2006), “Ship Graffiti on the Wall of the Hagia Sophia Museum in İstanbul ” *Türk Arkeoloji ve Etnografya Dergisi*, 7, 59-68.

ÖZDAŞ, H., Kızıldağ, N., Okan, E.(2012), “Underwater Archaeological Survey Along The Mediterranean Coast Line in 2011”, *ANMED* 10,119-124.

ÖZGÜÇ, T. (2010) , *Anadolu’nun Önsözü.: Kültepe Kaniş Karumu, Asurlular İstanbul’da*, İstanbul.

ÖZGÜÇ, T. (2011), “Kültepe -Kaniş Assur Ticaret Kolonileri, Tarih Öncesinden Demir Çağı’na”, *Arkeo Atlas*, 244-253.

PHILIP, G.(1987), *Classical Landscape with Figures*, London.

STEFFY, R. J. (1985), “The Kyrenia Ship: An Interim Report on its Hull Construction.” *American Journal of Archaeology* 38.1, 71-101.

STRABON, *Geographika: XII-XIII-XIV. Str. Strabon, Geographika: Antik Anadolu Coğrafyası (Kitap: XII-XIII-XIV)*, Çeviren: Prof. Dr. Adnan Pekman, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 2000.

ŞAHİN M., S. Gündüz, E. Aslan (2008), “Myndos Sualtı Araştırmaları 2006”, 25. *Araştırma Sonuçları Toplantısı, 1. Cilt, Kültür ve Turizm Bakanlığı*, Ankara, 1-10.

TEETER, E. (2011), *Religion and Ritual in Ancient Egypt*, Cambridge.

WACHMANN, S. (1997), *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant*, London, Texas A&M University.