

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ

ASPENDOS VE PERGE ANTİK KENTLERİ'NİN DENİZLE İLİŞKİSİ

Aylin TAŞCI

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Fatma BAYRAKTAR

Akdeniz Sualtı Kültür Mirası Araştırmaları Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2024

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ

ASPENDOS VE PERGE ANTİK KENTLERİ’NİN DENİZLE İLİŞKİSİ

Aylin TAŞCI

Danışman

Dr. Öğr. Üyesi Fatma BAYRAKTAR

Akdeniz Su altı Kültür Mirası Araştırmaları Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2024

(Onay Sayfası)

(Baskıya Gidecek Tezlere Orijinal İmzalı İmza Sayfası Enstitü Tarafından Verilecektir.)

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ

AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Aylin Taşcı'nın bu çalışması, jürimiz tarafından Akdeniz Sualtı Kültür Mirası Araştırmaları Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç. Dr. Hakan Öniz
Üye (Danışman) : Dr. Öğr. Üyesi Fatma Bayraktar
Üye : Prof. Dr. Asuman Baldıran

Tez Başlığı: Aspendos ve Perge Antik Kentlerinin Denizle İlişkisi

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi: 12/07/2024

Mezuniyet Tarihi: 12/07/2024

Prof. Dr. Tuncer DEMİR

Müdür



AKADEMİK BEYAN

T.C

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ

AKDENİZ UYGARLIKLARI ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ;

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Aspendos ve Perge Antik Kentler’nin Denizle İlişkisi” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını beyan ederim.

(İmza)

Aylin TAŞCI

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
GÖRSELLER LİSTESİ.....	ii
KISALTMALAR LİSTESİ	vi
ÖZET	vii
ABSTRACT	viii
ÖNSÖZ	ix
GİRİŞ.....	1
Amaç	1
Kapsam.....	1
Yöntem.....	2
ANTİK DÖNEM DENİZ TİCARETİ	3
1.1. Akdeniz Ticaret Tarihi	3
1.2. Deniz Ticaretinde Kullanılan Gemiler.....	8
1.3. Taşınan Yükler	9
1.3.1. Amphoralar	9
1.3.2. Külçeler	10
1.3.3. Pişmiş Toprak Ürünler	11
1.3.4. Diğer	11
ANTİK DÖNEM DENİZCİLİK YAPILARI	13
2.1. Limanların Tarihsel Gelişimi	13
2.2. Liman Türleri	14
2.2.1. Konumlarına Göre Limanlar	14
2.2.1.1. Nehir Limanları	14
2.2.1.2. Deniz Limanları	15
2.2.1.3. Doğal Limanlar	15
2.2.1.4. Yapay Limanlar	15
2.2.2. İşlevlerine Göre Liman Türleri	15
2.2.2.1. Ticaret Limanları	15
2.2.2.2. Askerî Limanlar	16
2.3. Liman İçi Birimler	16
2.3.1. Liman Hamamları	17

2.3.2. Granariumlar	17
2.3.3. Tersaneler.....	17
2.3.4. Deniz Fenerleri.....	18
DENİZ TİCARETİ YAPAN KENTLER.....	18
3.1. Deniz Ticareti Yapan Kentler	19
3.2. Deniz Ticareti Yapan Kentlere Örnekler	19
3.2.1. Knidos Antik Kenti	19
3.2.2. Patara Antik Kenti.....	21
3.2.3. Olympos Antik Kenti	23
3.2.4. Phaselis Antik Kenti.....	24
3.2.5. Side Anti Kenti	26
3.3. Deniz Ticareti Yapan Kentlerin Özellikleri.....	27
3.4. Deniz Ticareti Yapan Kentlerin Geçim Kaynakları	28
3.5. Deniz Ticaretinin Kentlere Katkısı	30
3.6. Nehirlerin Deniz Ticaretine Katkısı	31
ASPENDOS ve PERGE ANTİK KENTLERİNİN DENİZ TİCARETİNDEKİ OLASI KONUMU.....	32
4.1. Aspendos ve Perge Antik Kentlerinin Deniz Ticaretindeki Olası Konumu.....	33
4.2. Pamphylia Bölgesinin Tarihî Coğrafyası.....	33
4.3. Aspendos ve Perge Antik Kentlerinin Üzerinde Bulunduğu Akarsuların Özellikleri	35
4.3.1. Köprüçay (Eurymedon) Nehri.....	35
4.3.2. Aksu (Kestros) Nehri.....	36
4.4. Eurymedon ve Kestros Nehirlerinin Birbirine Bağladığı Antik Kentler	38
4.4.1. Eurymedon Nehri'nin Bağladığı Antik Kentler.....	39
4.4.1.1. Aspendos Antik Kenti.....	39
4.4.1.2. Selge Antik Kenti	41
4.4.1.3. Timbriada Antik Kenti.....	43
4.4.2. Kestros Nehri'nin Bağladığı Antik Kentler	44
4.4.2.1. Perge Antik Kenti	44
4.4.2.2. Sillyon Antik Kenti.....	45
4.4.2.3. Lyrboton Kome Antik Kenti.....	47
4.5. İki kentin ilişkide Bulundukları Kentlerle Benzer ve Farklı Yönleri	48
4.5.1. Aspendos Antik Kenti'nin ilişkide Bulunduğu Kentlerle Benzer ve Farklı Yönleri.....	48
4.5.2. Perge Antik Kenti'nin ilişkide Bulunduğu Kentlerle Benzer ve Farklı Yönleri	50

4. 6. İki Kentin Liman Kenti Olmalarına Dair İpuçları	51
SONUÇ	55
KAYNAKÇA.....	57
ÖZGEÇMİŞ	60



GÖRSELLER LİSTESİ

- Görsel 1: Keops Gemisi (Jenkins, 1980: 99)
- Görsel 2: Şişirilmiş tulumlar üzerindeki bir sal ile taş taşınması (Baykal, 2021: 5)
- Görsel 3: Amphora örneği (Alpözen – Özdaş – Berkaya 1995, 91)
- Görsel 4: Öküz gönü bakır külçe (Littlefield, 2022:44)
- Görsel 5: Tanrıça heykelciği (Pulak, 2022: 38)
- Görsel 6: Hasır sepet içerisinde kiraz çekirdekleri (Asal, 2022: 86)
- Görsel 7: Görsel 7: Knidos Antik Kenti (Muğla İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024.06.11)
<https://mugla.ktb.gov.tr/TR-273365/knidos.html>)
- Görsel 8: Görsel 8: Patara Antik Kenti (TC Antalya Valiliği (2024.06.11)
<http://www.antalya.gov.tr/patara>)
- Görsel 9: Olympos Antik Kenti (Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024.06.11)
<https://antalya.ktb.gov.tr/TR-310897/olympus.html>)
- Görsel 10: Phaselis Antik Kenti (Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024.06.11)
<https://antalya.ktb.gov.tr/TR-310911/phaselis.html>)
- Görsel 11: Side Antik Kenti (Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024.06.11)
<https://antalya.ktb.gov.tr/TR-310923/side.html>)
- Görsel 12: Pamphlia Bölgesi Haritası (Sevin, 2007:162)
- Görsel 13: Köprüçay Nehri (Aylin Taşcı, 2023)
- Görsel 14: Aksu Nehri (Aylin Taşcı, 2023)
- Görsel 15: Aspendos Antik Kenti (Antalya Müze Müdürlüğü (2024.06.11)
<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/antalya/gezilecekyer/aspendos>)
- Görsel 16: Selge Antik Kenti (Side Müzesi Müdürlüğü (2024.06.11)
<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/antalya/gezilecekyer/selge>)
- Görsel 17: Tymbriada Antik Kenti (Aksu Belediyesi (2024.06.12)
<https://aksubelediyesi.bel.tr/icerik/tarihi-ve-dogal-guzellikler>)
- Görsel 18: Perge Antik Kenti (Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024.06.12)
<https://antalya.ktb.gov.tr/TR-310900/perge.html>)

Görsel 19: Sillyon Antik Kenti (Sillyon Antik Kenti Kazı Başkanlığı arşivi (2024.06.12)
<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/antalya/gezilecekyer/sillyon>)

Görsel 20: Lyrboton Kome Antik Kenti (Antalya Müzesi (2024.06.12)
<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/antalya/gezilecekyer/lyrboton-kome>)

Görsel 21: Tymbria – Zindan Mağarası, Eurymedon Kült Heykeli (TC Isparta Valiliği
(2024.06.12) <http://www.isparta.gov.tr/aksu-fotograflari>)

Görsel 22: Aspendos Antik Kenti'nin Eurymedon Nehri'ne uzaklığının uydu görünümü
(Google earth)

Görsel 23: Perge Antik Kenti'nin Kestros Nehri'ne uzaklığının uydu görünümü (Google earth)

Görsel 24: Gallienus Dönemi gemi tasvirli Perge sikkesi (Roman Provincial Coinage
(2024.06.12) <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/>)

Görsel 25: Traian Dönemi Gemi pruvası ve deniz feneri betimli Perge sikkesi (Roman
Provincial Coinage (2024.06.12) <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/>)

Görsel 26: Marcus Aurelius Dönemi gemi betimli Perge sikkesi (Roman Provincial Coinage
(2024.06.12) <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/>)

KISALTMALAR LİSTESİ

MÖ	Milattan Önce
yy	Yüzyıl
km	Kilometre
m	Metre
m²	Metrekare
vb.	Ve benzeri
vd.	Ve diğerleri



ÖZET

İnsanlık tarihi boyunca her zaman sınırlarını aşmak istemiş bu uğurda kendini daima zorlamıştır. Bu durum insanların keşfedici yönünü ortaya çıkarmış ve ilerlemelerini sağlamıştır. İnsanlık önüne çıkan her engeli aşmak için belirli yöntemler ve aletler üretmiş, zamanı geldiğinde üzerinde bulundukları kara parçası bile yeterli gelmemiş ve denizlerin ardına geçmek istemişlerdir.

Bu keşfetme içgüdüğü sayesinde insanlık denizlere açılmış ve aynı zamanda denizleri bir ekonomik pazar haline getirmeyi başarmıştır. Bu çalışmada incelenen Aspendos ve Perge Antik Kentleri gibi görünürde denizle bir bağlantısı bulunmayan ancak yakından bakıldığında birer liman kenti olabileceği anlaşılan kentlerin de varlığı unutulmamalıdır. Her iki kentinde yaşayış ve ekonomileri liman kentlerine benzerlik göstermektedir. Bu nedenle kentlerin nasıl denizle ilişki kurduklarının incelenmesi elzemdir.

Bu çalışmanın ilk bölümünde; Antik Dönem Deniz Ticaret tarihine, kullanılan gemilere, taşınan mallara değinilmiştir. İkinci bölümde; Antik Dönem denizcilik yapılarına ve limanların içinde bulunan birimlere yer verilmiştir. Üçüncü bölümde; deniz ticareti yapan kentlere ve bunların özelliklerine, geçim kaynaklarına ve nehirlerin deniz ticaretine katkısına değinilmiştir. Son olarak dördüncü bölümde; araştırmaya konu olan Aspendos ve Perge Antik Kentleri'nin içinde bulundukları Pamphylia Bölgesi tarihî coğrafyasına, üzerinde bulunduğu akarsuların bağladığı antik kentlere, bu kentlerin benzer ve farklı yönlerine, yine araştırmaya söz konusu olan kentlerin liman olabileceklerine dair ipuçlarına değinilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Aspendos Antik Kenti, Perge Antik Kenti, Liman, Nehir Limanı, Deniz Ticareti, Eurymedon Nehri, Kestros Nehri

ABSTRACT

Throughout human history, humanity has always wanted to exceed its limits and has always pushed itself for this purpose. This situation revealed the exploratory side of people and enabled them to progress. Humanity has produced certain methods and tools to overcome every obstacle in its way, but when the time came, even the land they were on was not enough and they wanted to go beyond the seas.

Thanks to this instinct of discovery, humanity has opened up to the seas and has also managed to turn the seas into an economic market. It should not be forgotten that there are cities that do not appear to have any connection with the sea, but when looked at closely, they could be port cities, such as the Ancient Cities of Aspendos and Perge examined in this study. The life and economies of both cities are similar to port cities. For this reason, it is essential to examine how cities establish relationships with the sea.

In the first part of this study; The History of Ancient Maritime Trade and the goods carried on the ships used were mentioned. In the second part; Ancient maritime structures and units in the ports are included. In the third part; The cities engaged in maritime trade and their characteristics, livelihoods and the contribution of rivers to maritime trade are mentioned. Finally, in the fourth chapter; The historical geography of the Pamphylia Region, where the ancient cities of Aspendos and Perge, which are the subject of the research, are located, the ancient cities connected by the rivers on which they are located, the similar and different aspects of these cities, and clues that the cities in question could be ports are mentioned.

Key Words: Aspendos Ancient City, Perge Ancient City, Port, River Port, Maritime Trade, Eurymedon River, Kestros River

ÖNSÖZ

Arkeoloji denilince ilk akla gelen her zaman kara odaklı çalışmalar olmaktadır. Ancak geniş bir açıdan bakıldığında arkeoloji insana dair her alanı kapsar. Bu durumda insanların su ile ilişkilerini anlamak ve tarihin bu kısmına ışık tutmak bizlerin görevidir. Antik Dönemlerde insanların denizi algılayış biçimi ve denize verdikleri değer azımsanamayacak kadar fazladır. Bu sebepten denizle ilişkisi olan kentlerin araştırılması, deniz ticaretinin nasıl ilerlediği ve bu durumun kentlere olan etkileri ortaya çıkarılmalıdır ki antik kentlerin işleyişini tam olarak anlayabilelim.

Yapmış olduğum bu çalışmalar sırasında bana her zaman destek olan sevgili annem Emine TAŞCI ve sevgili babam Metin TAŞCI' ya, ne zaman mental olarak düşecek olsam beni silkeleyip kendime getiren canım ablam Işın TAŞCI' ya, ayrıca hiç bilmediğim ve alışık olmadığım su altı ortamına geçişim sırasında bana sabır gösteren ve meslekî anlamda üzerimde emeği çok olan ana bilim dalı başkanımız Sayın Doç. Dr. Hakan ÖNİZ' e, tez danışmanlığım sırasında samimiyetini ve bilgilerini benden bir an olsun esirgemeyen Sayın Dr. Öğr. Üyesi Fatma BAYRAKTAR' a, tezimin başına gelen talihsiz olaylarda derdimi dert edinip çözüm bulmak için can-ı gönülden yardım teklif eden canım çalışma arkadaşlarım Ülker ÇAĞLAR'a, Hatice Yeliz SARIAYNA'ya, Sevilay DEDEAĞA'ya, Neslihan SÜEL'e, Atilla Gürkan SÜEL'e, Tolga ÇOBAN'a ve son olarak Idyros Antik Kenti Kazısı çalışanlarına teşekkürü bir borç bilirim.

GİRİŞ

Günümüzde Antalya ili sınırları içerisinde bulunan Aspendos ve Perge Antik Kentleri her yıl binlerce kişi tarafından ziyaret edilmektedir. Bu iki şehirden birisi olan Aspendos, Asya kıtasının günümüze en sağlam şekilde gelebilmiş Roma tiyatrosuna sahipken, Perge kenti ise çoğu günümüze sağlam gelebilmiş kent mimarisi ile göz doldurmaktadır. Bu iki kentin kendi antik dönemlerdeki değerinin günümüzdekinden daha fazla olduğu aşîkardır.

Antik kaynaklarda da belirtildiğı üzere bu kentler Pers işgali altındayken bile kendi sikkelerini basmaya devam eden devrinin en varlıklı iki kenti olmuşlardır. Özellikle Perge Antik Kenti'nin Pamphylia Bölgesi'ne başkentlik yapması döneminde ne kadar önemli olduğunun başka bir göstergesidir. Ancak bu iki kentin tek ortak özellikleri varlıklı olmaları değildir. Aspendos Eurymedon (Köprüçay) Nehri, Perge ise Kestros (Aksu) Nehri yakınlarına kurulmuştur. İki kentin bu nehirleri kullanarak denizden kente taşımacılık ve ticaret yaptıkları antik yazarlar tarafından defalarca dile getirilmiştir.

Kentlerin denizle olan ilişkileri kendi ekonomilerine katkı sağladığı gibi etkileşimde bulundukları çevre kentlere de fayda sağlamıştır. Özellikle Perge Antik Kenti'nin Kestros Nehri'nin denize dökülmeden önceki son kent olması, kente ticarî bir avantaj getirerek bölge içine giren ya da çıkan ticarî mallara merkez üssü olmasını sağlamış olmalıdır. Ayrıca Aspendos Antik Kenti'nin Eurymedon Nehri kenarında bir hamama ait kalıntıların bulunması olası bir liman hamamına işaret etmekte olabilir.

Amaç

Bu çalışmada; ülkemizde Antalya ili sınırları içerisinde bulunan Aspendos ve Perge Antik Kentleri'nin yakınlarına kuruldukları akarsulardan denizle ilişkili faydalanıp faydalanmadıklarını, aynı akarsu üzerinde bulunan kentlerle olan etkileşimlerini ve bölgeye olan etkilerini ortaya çıkarmak amaçlanmıştır.

Kapsam

Bu çalışmanın kapsamı içerisinde Antik dönem deniz ticaretine değinilmiş olup bu ticarete kullanılan araçlar ve malların tanımı yapılmıştır. Ayrıca bu ticaret sırasında kentlerin kullandığı limanlara, türlerine ve bu limanların içerdiği yapılara değinilmiştir. Deniz ticaretinde bulunan kentlerin özelliklerine ve bu ticarete bulunan kentlere örnekler verilmiştir. Bununla birlikte nehirlerin deniz ticaretine etkisine ve katkısına yer verilmiştir. Son olarak; Çalışmaya konu olan kentlerin bulunduğu bölgenin tarihi coğrafyasına, kentlerin özelliklerine, kentlerin etkileşimde olduğu kentlere ve söz konusu bu kentlerin benzer ve farklı yönleriyle birlikte liman kenti olmalarına dair ipuçları irdelenmiştir.

Yöntem

Bu çalışmada takip edilecek plan ve yöntem öncelikli olarak uluslararası literatürün taranması ve analizinin gerçekleştirilmesi ile başlamıştır. Ayrıca uluslararası literatürün yanı sıra antik dönem eserlerinin bu antik yerleşimler ile ilgili bölümleri araştırılmıştır. Uluslararası literatürden ve antik eserlerden elde edilen bilgiler doğrultusunda söz konusu antik yerleşimlerin bulunduğu bölgelere gidilerek saha taraması çalışması yapılmıştır.



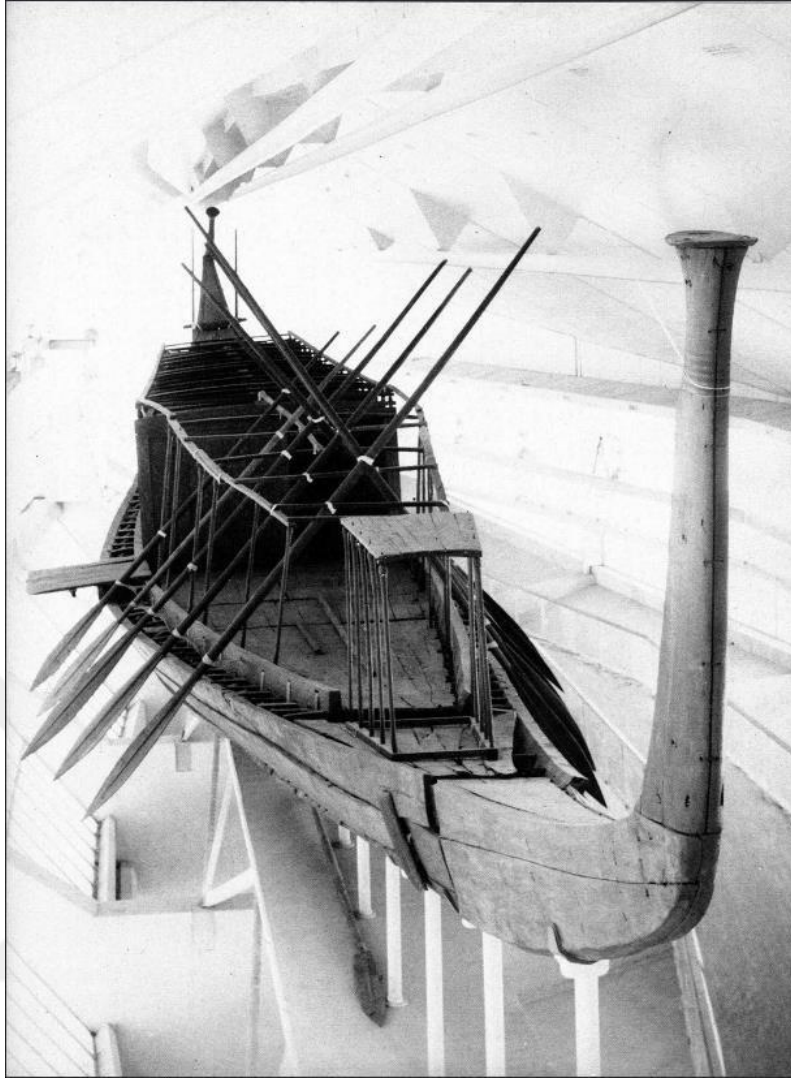
BİRİNCİ BÖLÜM

ANTİK DÖNEM DENİZ TİCARETİ

1.1. Akdeniz Ticaret Tarihi

İnsanlık kendi tarihi boyunca merakının peşinden koşmuştur. Bu merak, insanların tek bir noktada durmalarını engellemiş ve geniş coğrafyalara yayılmalarını sağlamıştır. Kara parçaları üzerinde doğal sınır olan deniz kenarlarına geldiklerinde ise suyun ötesini merak etmişler ve karşılarına çıkan bu engeli çeşitli araçlar tasarlayarak aşmışlardır.

Denizcilik tarihi öncelikle Mezopotamya’ da insanların sazlıkları birbirine bağlayarak oluşturdukları küçük sallarla başlamıştır. Özellikle Antik Mısır Medeniyetinde ilk tekneler papirüs ve kamışlardan yapılmış sallardır (Gilbert, 2008: 7). İnsanlık tarihinin ilk gemileri de bu yüzden Mısır Medeniyetinin ürünüdür. Mısırlılar Neolitik yaşam biçimini benimsedikçe (yaklaşık MÖ 5500) Nil’in kaynaklarından yararlanmak için teknelere daha çok güvenmeye başlamışlardır (Gilbert, 2008: 8). 1954 yılında yine Mısır’da keşfedilen Keops Gemisi bir ticaret gemisi değildir ancak Mısır Medeniyetinin gemi yapma konusundaki maharetini ortaya koymaktadır. Keops Piramit’inin açıkça bir parçası olduğu görülen gemi (Jenkins, 1980: 8) demonte olarak gömülü bir şekilde bulunmuştur ve MÖ 3. binyıla tarihlenmektedir (Jenkins, 1980: 8). Tamamen monte edildikten sonra 43 metre uzunluğunda 6 metre genişliğinde bir gemi ortaya çıkmaktadır (Nahrawy, 2019: 6). Firavunun ölümünden sonraki yaşamına rahat erişebilmesi için tasarlanan bu ahşap gemi çöl şartlarının koruyuculuğu sayesinde bozulmadan gümümüze kadar gelebilmiştir. Nil Nehri’nin doldurulamaz yeri Mısır inancına da yansımış ve insanlar ölümünden sonraki yaşamlarına bile ancak bir gemi yolculuğuyla geçebilecekleri inancına dönüşmüştür. Bu durum Mısır Medeniyetinin gemi inşa etme yeteneklerini oldukça geliştirmiştir. Mısır’da gemicilik sadece ticarî alanlarda kullanılmamış, Mısır içerisine inşa edilecek olan colossal büyüklükteki piramit, dikilitaş vb. eserlerin yüksek ağırlıktaki yapı malzemeleri gemilerle Nil Vadisi’nin bir ucundan öteki ucuna taşınabilmiştir.



Görsel 1: Keops Gemisi (Jenkins, 1980: 99)

Tarihsel süreçte Tunç Çağı'na girilmesiyle birlikte deniz ticareti daha geniş kapsamlı olarak yapılmıştır. Tunç Çağı'nda yapılan deniz ticaretinin büyüklüğü yapılan su altı kazı çalışmalarıyla ortaya çıkarılan batıklarda açıkça görülmektedir. Akdeniz açıklarında ortaya çıkarılan Uluburun, Gelidonya ve Kumluca Batıkları gibi batıklar Geç Tunç Çağı ticaretinin kapsamı ve taşınan yüklerin çeşitliliğinin kanıtı olarak gösterilebilir. Nitekim bu deniz ticaret ağının en önemli parçalarından birisi de adalardır. Özellikle pusulanın bulunmasından önce kıyıları takip eden ve görebildikleri yerlere gitmeyi tercih eden denizciler için adalar şüphesiz bulunmaz bir nimetti. Akdeniz'in en önemli adalarından birisi olan Kıbrıs da bu ticaretten payını büyük ölçüde almıştır. MÖ 18. yüzyıldan itibaren Kıbrıs'ın en eski adı Asy yahut Alaşia olarak; Yakınşark vesikalarında, MÖ 15. yüzyıldan beri Mısır kaynaklarında, MÖ 14. yüzyıldan itibaren ise Hitit belgelerinde geçmektedir ve "Bakır Ülkesi" anlamına gelmektedir (Erzen, 1976: 96). Kıbrıs'ın adının sözü geçen antik kaynaklarda geçmesi, Anadolu ve

Mezopotamya'nın Kıbrıs'tan haberdar olduğunu ve deniz ticaretiyle birbirlerine bağlı olduğunu göstermektedir.

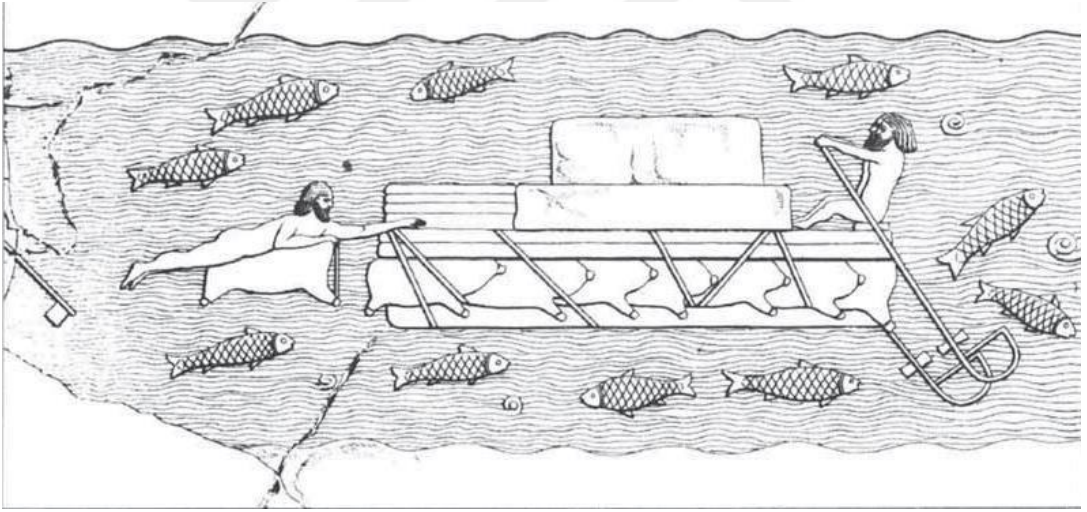
Kıbrıs sadece bakır üretmek ve ticaretini yapmakla kalmıyordu. Aynı zamanda Anadolu ve Ege'de bulunan adalar ticaretinin bir parçasıydı. Kıbrıs'ta bulunan Akanthou/Tatlısu Kurtarma kazısında ele geçen rekor denilebilecek sayıda -4000 üzerinde- obsidyenin analiz sonuçları Anadolu'yu kaynak göstermektedir (Şevketoğlu, 2006: 116). Bu veri ışığında Kıbrıs'ın anakaralarla olan ilişkisinin Tunç Çağı'ndan önceye dayandığı çıkarımı da yapılabilmektedir. Ayrıca Kıbrıs'ın bakırı bölgede çok yaygın olarak kullanılmış, Anadolu ve Mezopotamya haricinde Ege adaları ile kıta Yunanistan'a kadar ticarî ağını genişletmeyi başarmıştır.

Akdeniz içerisinde kurulan bu geniş deniz ticareti ağında Ege adaları aktif bir role sahiptir. Tunç Çağı'nda Ege adaları üzerinde kurulmuş irili ufaklı birçok medeniyete beşiklik eder. Bu medeniyetler birbirlerinden ticaret yoluyla etkilenmektedir. Şüphesiz bu medeniyetlerden en büyüğü ve en gelişmiş Girit Adası üzerinde kurulmuş olan Minos Uygarlığıdır. Minos, döneminin deniz ticaretinde önemli bir yere sahiptir. Arap çölünde ve Anadolu'da bulunan altın madenlerinden çıkartılan altın; diadem, saç tokaları, gerdanlıklar, ince zincirler ve küçük hayvan figürleri gibi ziynetlerin yapımı için Minos Uygarlığı tarafından ithal ediliyordu (Alexiou, 1991: 25). Ayrıca bronz yapımında kullanılan kalay herhâlde uzak İber Yarımadası'ndan veya daha da uzaktaki Britanya'dan değil muhtemelen Troia yoluyla Anadolu'dan getiriliyordu (Alexiou, 1991: 26). Minos Uygarlığı deniz yoluyla malzeme almakla kalmamış kendi üretimi olan malları da aynı ticaret rotaları üzerinden satmayı başarmıştır. Eski Saraylar Çağı seramiklerinin Mısır ile Suriye'yede Byblos'la Ugarit'e ithali, Girit'in bu ülkelerle arasındaki yakın bağları kanıtlar niteliktedir. Girit'in Kıbrıs'la da benzer ilişkileri vardır (Alexiou, 1991: 37). Minos, Kıbrıs bakırını çokça ithal ederek ürettiği malzemelerin yapımında kullanmış bunun karşılığında kendi ürettiği seramiklerden ihraç ederek kurulan deniz ticaretinin bir parçası olmayı başarmıştır. MÖ 1600'lü yıllarda Thera Yanardağı'nın patlaması sonucu zayıflayan Minos Uygarlığının yerini zamanla Miken Uygarlığı almış ve bu deniz ticaretini Mikenler devam ettirmişlerdir. Açıkça görülmektedir ki özellikle ada halkları, deniz ticareti sayesinde kültürlerini önemli ölçüde zenginleştirerek yaymaya olanak bulmuşlardır.

Geç Tunç Çağı'nın ticarî alanda önemli yer tutan bir diğer uygarlığı Fenikelilerdir. Fenikeliler Geç Tunç Çağı'nda Yunan tüccarlara rakip olabilecek ticarî hacme ulaşmışlardır. Asıl ihraç ürünleri kereste ve ahşap ürünleri olsa da bunun yanında süs eşyası ile biblo gibi yüksek tüketim ürünlerinin de pazarına ortak olmuştur. Neredeyse bütün Akdeniz'i dolaşan

Fenikeliler, ticaretin gelişmesi ile farklı bölgelerde koloniler kurmuş ve Akdeniz’de ticaret ağı oluşturmuşlardır (Bayramov, 2019: 45).

Ticaret ve taşımacılık sadece denizlerle sınırlı değildir. Akarsular da su taşımacılığında ve ticaretinde büyük bir paya sahiptir. İzleyen dönemlerde Demir Çağı örneklerine bakılırsa, insanlık suyun kendisine engel teşkil etmemesi için farklı yöntemler kullanmaya başlamışlardır. Mezopotamya’ya geri dönecek olursak Dicle ve Fırat Nehirleri gibi hızlı akışa sahip ve kayalık içeren akarsularda, yapım teknolojisi ne kadar ilerlerse ilerlesin, ahşap teknelerin su üzerinde kalması pek de kolay olmamıştır. Bu yüzden dönemin önemli medeniyetlerinden birisi olan Asurlar ahşap teknelere etkili bir ekleme yaparak, bu sorunun üstesinden gelmeyi başarmışlardır. Asurlar tekne iskeletlerinin altına küçük baş hayvan tulumlarını şişirip bağlayarak sabitlemişlerdir. Bu tulumların sayısını değiştirerek teknenin yüzerliğini artırılıp azaltılabiliyor, böylelikle taşınacak olan yükün miktarına göre yüzerlik ayarlaması yapabiliyorlardı. Ayrıca bu araç kayalık alanlardan geçerken bir iki tulum delinse bile sağlam kalan tulumlar aracın su üstünde kalmasını sağlıyordu (Baykal, 2021: 4).



Görsel 2: Şişirilmiş tulumlar üzerindeki bir sal ile taş taşınması (Baykal, 2021: 5)

Asurlar bu yöntemi kullanarak başarılı bir şekilde yük ve insan taşımacılığı yapmışlardır. Ayrıca su ürünlerini avlamak için de aynı tekneleri kullanmışlardır. Bu teknelerle yük ve avcılık yapıldığını tasvir eden bir çizim Sanherib’in (MÖ 704-681) sarayının duvarına çizilmiştir (Öniz, 2009: 6). İlerleyen dönemlerde Asurlar bu yöntemi kullanmaya devam ederek Dicle ve Fırat Nehirlerine olan üstünlüklerini sürdürmüşlerdir.

Anadolu’da bulunan büyük ve kuvvetli uygarlıkların Ege Göçleri sonrası zayıflayarak yıkılması sonucu bölgede çok fazla sayıda küçük ardıl devletler kurulmaya başlamıştır. Bu devletlere Ege Göçleriyle bölgeye gelen yeni uygarlıklar eklenince yeni ticarî bağlantılar ortaya

çıkmiştir. Özellikle bu dönemde Lidyalıların parayı icat etmesiyle ticarî alım satım kolaylaşmış ve daha fazla insana hitap eder şekle girmiştir.

Ege Göçleriyle bölgeye akın eden yeni uygarlıkların kurduğu devlet düzeni, yerine oturduktan sonra doğudan yayılmacı bir politikayla karşı karşıya kalmışlardır. Pers Uygarlığı doğudan batıya doğru genişleyerek Anadolu üzerindeki bütün uygarlıkları tek tek kendine bağlamış, genişleyen topraklarını satraplıklar altında yönetim birimlerine bölmüştür. Persler her ne kadar kara kuvveti yönünden güçlü bir devlet olsa da denizcilik yanları zayıf kalmış bir medeniyettir. Bu zayıflığını Anadolu üzerinde deniz ticareti ile geçinen devletleri kendine bağlayarak aşmış bu sayede Atina'yı zapt edecek büyüklükte bir donanma kurmayı bile başarmıştır. Pers hakimiyeti altına giren uygarlıklar deniz ticaretlerini her zaman olduğu gibi devam ettirmiş, bölgenin ticaret hacminde herhangi bir daralma olmamıştır. Pers İmparatorluğu yaklaşık iki yüz yıllık süreçte hakimiyeti altına aldığı toprakları ve denizciliği domine etmiş hatta deniz savaşları yapacak ve kazanacak kadar denizcilikte ustalaşmıştır.

Bu iki yüz yıllık süreçte tahta çıkan Makedonya Kralı III. Alexandros, Perslere karşı bütün Yunan halklarını bir araya getirmek gibi bir misyon üstlenmiştir. III. Alexandros Pan-Hellenistik düşünceyle Pers hakimiyeti altına giren Yunan halklarını bir araya getirerek Perslerin aleyhinde karşı güç olarak kullanmaya başlamıştır. Her ne kadar denizciliği sonradan öğrenmiş olsalar da Pers donanması, Makedon donanmasından üstün durumdadır. Ayrıca Persler bölgede korsanlık faaliyetlerinde bulunanlara Makedon gemilerine karşı destek vermişlerdir. Perslerin bütün çabalarına ve önlemlerine rağmen III. Alexandros galip gelmiş ve Pers İmparatorluğu'nun sonunu getirmeyi başarmıştır. Bunun sonucunda Anadolu, Akdeniz, Mısır ve Hindistan'ın bir bölümünün ticarî gücünü de eline geçirmiştir. Ele geçirdiği her bölgede kendi adına şehirler kurarak bölge insanını kendi ideolojisi altına almayı amaçlamış ve insanlara yeni ticarî fırsatlar sunmuştur. Bu kentlerden en önemlisi Mısır'da kurulan İskenderiye şehridir. Bir liman kenti olan bu şehirle birlikte, Mısır halkı Nil Havzası'nın ticarî hacmini genişletmiş yeni tip gemiler inşa ederek daha uzakta olan yerlere gitmeye başlamışlardır. III. Alexandros'un korsanlığa karşı olan tutumu ve korsanların yakalanması için komutanlarını görevlendirmesi sayesinde ticarî güven ortamı sağlanmaya başlamıştır. Makedon hakimiyeti sayesinde sağlanan istikrar nedeniyle bölge, korsanlık faaliyetlerinden olabildiğince az etkilenmiştir (Aslan ve Tüner Önen, 2011: 190).

III. Alexandros MÖ. 323'te erken bir yaşta hayatını kaybedince, kurduğu imparatorluğu komutanları arasında paylaşılmıştır. Kurulan istikrar ortamı yerini güç savaşlarına bırakmış ve süregelen barışçıl hava dağılmaya başlamıştır. Deniz ticaretinin güvenle devamını sağlayan sağlam otorite ortadan kalkınca korsanlık faaliyetleri tekrar kendini göstermeye başlamıştır.

Bunun yanında ardıl komutanlar bölgede üstünlük kurabilmek için korsanlardan yardım almaya başlamışlar ve bu durum korsanlığı meşru bir hale getirmeye başlamıştır. Diğer yandan pek çok Hellenistik kralın korsanları kendi donanmalarında paralı asker olarak kullanma yoluna gitmesi, onların iktidarı belirleyici bir konuma ulaşmalarına olanak sağlamıştır (Aslan ve Tüner Önen, 2011: 190).

Roma İmparatorluğu Dönemi'ne gelindiğinde ise Roma ilk başlarda Akdeniz'de yürütülen korsanlık faaliyetlerini pek de önemsememiştir. Bu durum ilerleyen dönemlerde korsanlık faaliyetlerinin, Roma'nın canını oldukça sıkacak seviyelere tırmanmasına neden olmuştur. MÖ 2. ve MÖ 1. yüzyıllar arasında Akdeniz'de korsanlık en tepeye tırmanmıştır. Bölgedeki siyasî boşluklardan faydalanan korsanlar özellikle Kilikia ve çevresine tutunmuş bölgenin yeryüzü şekillerini saklanmak için ustaca kullanmaya başlamışlardır. Bir süre sonra bu korsanlık faaliyetleri o kadar ileri seviyeye gelmiştir ki Roma denize açılma konusunda kendinden şüphe eder duruma gelmiştir. Özellikle Kilikia Korsanları, Roma'ya giden buğdayın önünü kesip Roma'yı aç bırakabilecek pozisyona gelmişlerdir (Durukan, 2017: 37). Bu kadar büyük kapasitede yapılan korsanlık faaliyetleri sonucunda bölgede deniz ticareti durma noktasına gelmiş ve tüccarlar denize açılmamayı tercih etmeye başlamışlardır. Bütün bu durumlara ek olarak Kilikia korsanları Romalı aristokrat ve Roma vatandaşlarını da kaçırmaya başlamışlardır. Korsanların eline düşen Romalılar içerisinde şüphesiz en ünlüsü Gaius Julius Ceasar olmuştur. Roma korsanlık faaliyetlerine karşı birçok saldırıda bulunsa da bu konuda pek bir başarı gösterememiştir. Bunun sonucunda Roma, 67 yılında bölgeye olağanüstü komuta yetkisiyle Gnaeus Pompeius'u yollamış ve korsanların büyük bir çoğunluğunu bertaraf etmiştir (Sayar, 2018: 68). Bunun sonucunda Kilikia eyaleti yeniden kurulma sürecine girmiş ve ticarî güvenlik sağlanmaya başlanmıştır.

Roma Dönemi'ni takip eden dönemlerde bölgede hüküm süren hakimiyet sürekli el değiştirse bile ticaret durmamıştır. Haçlı seferleri sırasında ya da savaş zamanlarında ticaret hacminde bir düşüş olsa da Akdeniz deniz ticaretinden elde ettiği gelir konusunda pek bir sıkıntı çekmemiştir. Ticaret ve taşımacılığın en ucuz yolunun denizle sağlanıyor oluşu günümüzde dahi bölgede deniz ticaretinin bir numaralı konumda olmasını sağlamaktadır.

1.2. Deniz Ticaretinde Kullanılan Gemiler

Ticaret tarihi boyunca insanlar, ticaret yapabilmek için ihtiyaçlarına yönelik taşıtları üretme konusunda hiçbir zaman sıkıntıya düşmemişlerdir. Bu taşıtlar ilk başlarda en yakın menzili amaçlasa da yakın menzillere güvenle gidebildiğini fark eden insanoğlu biraz daha uzağa gitmek için taşıtlarını yenileme konusunda kolaya kaçmamışlardır.

Her uygarlık kendi ürettiği malların fazlasını elden çıkararak ticaretin büyümesine katkıda bulunmuştur. Ticaret büyüdükçe daha fazla üretim yapılması ve bu ürünlerin taşınması probleminin aşılabilmesi için deniz taşıtlarının imalatında birtakım değişikliklere gidilmiştir. Öncelikle savunma amaçlı inşa edilen gemilerin gövdelerinin darlığının aksine ticaret gemilerinin gövdeleri yuvarlaklaşmış bununla güverte altı depolama alanlarının genişlemesi sağlanmıştır. Ancak bu değişiklik ve artan yük kapasitesi ticaret gemilerinin hızlı gitmesini engellemiştir. Bu durumun üstesinden gelebilmek için ticaret gemilerine yelken eklenmiş, rüzgâr gücüyle hız problemi aşılmaya çalışılmıştır.

Zaman içerisinde taşınan yüklerin malî değeri korsanların ilgisini çekmiş ve ticarî gemiler korsanlık faaliyetlerinin uygulanabileceği uygun hedefler olarak görülmeye başlanmıştır. Bu durum ticaret gemilerinin korsanlığa karşı korunması için silahlandırılmasına yol açmıştır. Hatta savaş ve korsanlık faaliyetlerinde kullanılan birtakım gemilerin ticaret için kullanılması da zamanla söz konusu olmuştur.

İlk akla gelenin aksine antik dönem ticaret gemileri hiç de azımsanmayacak kapasitede yükler taşıyabilmekteydi. Gemiye kabul edilen kargonun şeklinin düzgünlüğü ve yükleyen işçilerin tecrübelerine bağlı olarak bir antik ticaret gemisi tonlarca yük taşıyabilmekteydi.

1.3. Taşınan Yükler

Antik dönemlerde sürdürülen ticaretin hacmini, bugün yapılan su altı araştırmalarında görmek mümkündür. Özellikle ahşap yapı malzemesi kullanılarak yapılan antik dönem gemi batıklarının kalıntıları, Akdeniz gibi tuz oranı ve sıcaklığı yüksek sularda yaşayan çeşitli deniz canlıları sebebiyle günümüze ulaşamamaktadır. Ancak bu gemilerin taşıdıkları, ahşap muhteviyat içermeyen kargoları oldukça sağlam bir şekilde günümüze kadar gelmeyi başarmışlardır. Bu kargoların içeriği azımsanmayacak ölçüde çeşitlidir.

1.3.1. Amphoralar

Amphoralar, antik dünyanın en geniş kullanım alanı olan kap türlerinden birisidir. İsmi karşılıklı konumlandırılmış taşıma kulplarından almaktadırlar. İlk bakışta sadece sıvı taşımak için kullanılmış gibi gözüke de taşıdığı ürün çeşitliliği hayli yüksektir. Amphoraların içeriğinin büyük çoğunluğu zeytinyağı, şarap, bal, süt, bira, ceviz, şeker, merhem, göz boyası ve Arap tutkalı (Doğer, 1991: 33) gibi sıvı maddelerden oluşmaktadır. Bunun yanı sıra tütsülenmiş kuş, garum, tereyağı, baklagil, kümes hayvanları ve çeşitli meyveler de (Doğer, 1991: 33) sıvı olmamasına karşın amphoraların içerisinde taşınarak ticarete katılmaktaydı.



Görsel 3: Amphora örneği (Alpözen – Özdaş – Berkaya 1995, 91)

Amphoralar sadece gıda taşımaya endeksli kaplar değillerdi. Ağız açıklığından rahatlıkla girip çıkabilecek herhangi bir maddeyi amphoralara depolayıp taşımak oldukça alışagelmiş bir durumdu. Bunun en güzel örneklerinden birisi ise Uluburun Batığı içerisinde bulunan Kenan Amphoralarından birisinin cam boncukla dolu olmasıdır (Pulak, 2022: 38). Şüphesiz yapılan su altı araştırmaları kapsamında bulunan ticarî gemi batıklarında ele geçen en fazla buluntu türü amhporalara aittir. Bu durum dönemin ticarete ve taşımacılık hayatında bu basit taşıma kabının işlevini görmemize olanak sağlamaktadır.

1.3.2. Külçeler

Antik dönem ticaret gemilerinin hepsinin içeriği tek tip kargoyla sınırlı değildir. Bir gemi içerisinde amphoralarla birlikte ticarî değeri ve satılabilirliği yüksek mallar aynı geminin kargosunu çok rahatlıkla oluşturabilirler. Özellikle paranın icadından önce değerli metallerden üretilen ingotlar yani külçeler o dönem ticaretinin önemli bir parçasıydı. Ülkemiz kıyılarında bulunan gemi batıklarında bolca görebildiğimiz ingot örneklerinin çoğunluğu bakır madeninden oluşmaktadır. Örnek vermek gerekirse Uluburun Batığı kargosunun bir kısmı bakır külçelerden (Littlefield, 2022: 221), Gelidonya Batığının bir kısmı bakır ve kalay külçelerden

(Littlefield, 2022: 44) son olarak Kumluca Batığının kargosunun çok büyük bir kısmı ise bakır külçelerden (Pulak ve Öniz, 2022: 27) oluşmaktadır.



Görsel 4: Öküz gönü bakır külçe (Littlefield, 2022:44)

Madenî içerikli külçelerin yanı sıra cam da hammadde olarak külçe şekline getirilip ticareti yapılan önemli bir malzemeydi. Yine ülkemizde yürütülen Uluburun Batığının kargosunda sözü edilen cam külçelere rastlamak mümkündür (Pulak, 2022: 37).

1.3.3. Pişmiş Toprak Ürünler

Antik dönem ticarî kargoların büyük bir kısmı amphoralardan oluşur ancak söz konusu ticareti yapılan mal, amphoranın içeriğindeki malzemedir. Şüphesiz taşıma kabı olarak kullanılan amphoralarında bir ticarî değeri vardır. Ancak bunun haricinde doğrudan ticareti yapılan pişmiş topraktan üretilen malzemelere rastlamak da mümkündür. Bu duruma en güzel örneklerden birisi, Adrasan’ da bulunan ve Doğu Roma Dönemi’ne tarihlenen kargosu tabaktan oluşan bir gemi batığıdır (Özdaş ve Öniz ve Demirel, 2022: 63).

Ayrıca pişmiş toprak ürünlerin sadece çanak-çömlekten ibaret olmaması da ilgi çekicidir. Yine Adrasan’ da Çavuşköy yakınlarında bulunan küçük bir gemi batığında tipolojik olarak iki ayrı tipte kiremitler bulunmuştur (Öniz ve Karademir, 2016: 271).

1.3.4. Diğer

Tüm bu bahsi geçen kargoların haricinde ticaret gemilerinin kargoları daha spesifik mallar içerebiliyordu. Uluburun Batığının kargosunda taşınan yüklere bakıldığında fil dişi, su

aygırı dişi, murex ve tanrıça heykelciği gibi çeşitli ve değerli kargosu nedeniyle lüks tüketim ürünlerinin ticaretini yapan bir gemi batığı olduğu açıkça görülmektedir (Pulak, 2022: 38).



Görsel 5: Tanrıça heykelciği (Pulak, 2022: 38)

şüphesiz kozmetik ve ilaçlar, tekstil ürünleri, hayvansal ürünler ve hatta ilerleyen dönemlerde kle ticaretinin de yayılmasıyla köleler de bu kargonun içeriklerini oluşturuyorlardı.

Bütün bu kargolardan bağımsız olarak gemi içinde bulunan tüccarların ve gemi adamlarının şahsi malzemeleri ve iaşeleri de ticarî gemilerin kargolarını oluşturmaktaydı. Belki de bu duruma en güzel rnek Yenikapı kazılarında ortaya ıkarılan Yenikapı 12 batığının kı tarafında, gemi mutfağına ait malzemeler ve hasır bir sepet içerisinde bulunan kiraz çekirdekleri geminin ticarî olmayan kargosunu gözler önüne sermektedir (Asal, 2022: 86).



Görsel 6: Hasır sepet içerisinde kiraz çekirdekleri (Asal, 2022: 86)

İKİNCİ BÖLÜM

ANTİK DÖNEM DENİZCİLİK YAPILARI

Deniz ticareti tarihi boyunca ilerleme ve gelişme gösteren tek alan taşıt teknolojisi değildi. Kıyı şehirlerin üretim hacmi arttıkça ticarî gemilerinin yük kapasiteleri artmış ve bu durum sözü geçen şehirlerde yeni yapılaşma biçimlerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu bölümde limanların önemli bölümlerine değinilecektir.

2.1. Limanların Tarihsel Gelişimi

Kentlerin kuruluş aşamalarında dikkat edilen pek çok husus vardır. Bu hususlardan en önemlileri temiz su kaynaklarına yakınlık ve savunmaya elverişli korunaklı bir topografyada olmasıdır. Bu şartlar göz önüne alındığında kurulan kentlerin akarsu yataklarına yakın ve yüksek yerlere kurulduğu gözlemlenir. İnsanlar, akarsuları zaman içerisinde sadece bir su kaynağı olmaktan çıkarmış, gıda konusunda da bir kaynağa dönüştürmeyi başarmıştır.

Yaptıkları araçlarla suya üstün gelmeyi başaran insanlar nehirler üzerinde kısa mesafeli ulaşım başlamışlardır. Böylelikle bir akarsuyun etrafında bulunan bütün antik kentler birbirine bağlanarak yeni bir ticarî alan oluşmuştur. Ulaşımı sağladıkları su taşıtlarını akarsu seviyesindeki değişimlerden ve akıntıdan korumak için akarsu kenarlarına havuz şeklinde basenler inşa etmişlerdir (Kurtuluş, 1998: 455).

Zamanla gemi teknolojisinin ilerlemesi ve akarsuların ihtiyaca karşılık verememesi sebebiyle deniz ticaretine geçiş yapılmıştır. İlk başlarda doğal limanlar denilebilecek koylara sığınan gemiler, boyutlarının büyümesi ve ticaret hacminin artmasıyla daha büyük ve daha korunaklı bölgelere ihtiyaç duymaya başladılar. Aynı zamanda deniz kenarında kurulmuş ancak elverişli bir koya sahip olmayan kentler de bu ticarete ortak olmak istediler. Bunun sonucunda denizin içine doğru uzanan iskele ve mendirek yapıları inşa etmeye başladılar. Bu dalgakıranların ilk örneklerine MÖ 6. yüzyıl civarında rastlanmaktadır (Kaplan, 2016: 328).

Limanların sadece doğal koylardan ibaret olmaması ticarete katılan gemilerin hava şartlarından daha az endişe eder duruma gelmesine neden olmuştur. Liman mimarisinde yaşanan gelişmeler hem ticarî gemilerin boyutlarının büyümesine hem de dalga kıranlarla tahkim edilmiş şehirlerde ticaret hacminin hızla büyümesine yardım etmiştir. Böylelikle Tunç Çağı içerisinde geniş bir deniz ticaret ağı oluşmaya başlamıştır.

Hellenistik Dönem içerisinde liman mimarisi ticaret hacminde oluşan genişlemeyle birlikte sadece bir iskele ve dalgakıran işlevinden çıkıp yapısal komplekslere dönüşme yoluna girmiştir. Bu dönemle birlikte liman yapı kompleksine bir de deniz fenerleri eklenmiştir (Casson, 1986: 366). Deniz fenerlerinin liman yapılaşmasına eklenmesiyle birlikte uzak

mesafede bulunan gemiler limanlardan haberdar olabiliyor ayrıca fırtınalı havalarda güvenli bir şekilde limana ulaşmayı başarabiliyorlardı. Bu deniz fenerlerinden en ünlüsü Mısır'da Ptolemaios hanedanı döneminde inşa edilen İskenderiye Feneri'dir. Günümüze ulaşmayı başaramayan ve antik dünyanın yedi harikasıdan birisi olan İskenderiye Feneri, kendisinden sonra inşa edilen deniz fenerlerinin mimarî olarak öncüsü olmuştur.

Roma Dönemi'ne gelindiğinde artık liman yapım teknolojileri bir hayli ilerlemiş durumdaydı. Önceki dönemlerde olduğu gibi mendirek yapımı için sadece taşlar yığılmıyor, betonun kullanılmaya başlamasıyla mendirek temelleri ahşap ve beton karışımı bir temel üzerine oturtuluyordu. Bu yapım tekniği hem zamandan tasarruf sağlıyor hem de iş gücü olarak çok daha az zahmetli oluyordu. Bütün bu süreç sonucunda günümüzde kullandığımız limanlar ortaya çıkmış, deniz ticaretinin daha kolay ve güvenli yürütülmesi sağlanmıştır.

2.2. Liman Türleri

Limanlar, bulundukları bölgeye, kullanım amaçlarına ve yapım aşamalarına göre farklı isimlerle adlandırılırlar. Her bir liman türü doğanın ve insanların ortak katkılarıyla sentezlenerek bir amaç doğrultusunda kullanılmaya başlanmışlardır.

2.2.1. Konumlarına Göre Limanlar

Limanlar, bulundukları konumun getirdiği avantajlardan yararlanarak ticarete katkı sağlarlar. Nasıl bir antik kentin kurulması için belirli doğal ve yapısal altyapıya ihtiyaç varsa limanların oluşturulması için de belirli doğal ve yapısal altyapıya ihtiyaç vardır. Bu altyapıların sağlam olması kentin içinde bulunduğu ticaretin yoğunluğunu ve kalitesini belirler. Limanların bulundukları konuma göre sınıflandırılması da bu yüzdendir.

2.2.1.1. Nehir Limanları

Su insanlık için vazgeçilemez bir olgudur. Antik kentlerin kuruluş aşamalarında çözmeleri gereken en büyük sorunlardan birisi suya ulaşımıdır. Çoğu zaman bu sorun akarsu kenarlarına yerleşim kurularak çözülmüştür. Nehirler, ilk başlarda sadece su ve gıda kaynağı olarak görülseler de daha sonraları yapılan taşıtlar sayesinde ticaret ve taşımacılığın odağı haline gelmeyi başarmışlardır. Akarsular üzerinde yapılan taşımacılık kara taşımacılığına göre tek seferde daha fazla yük alması ve gidilecek menzile çok daha kısa sürede varması tercih sebebi olmasına neden olmuştur. Bu gelişmeler sonucunda kullanılan taşıtların hem sağlıklı bir şekilde doldurulup boşaltılması için hem de kullanılmayan taşıtların akarsuyun şiddetinden korunması için nehir içlerine limanlar yapma gerekliliği doğmuştur. Bu limanlar kimi zaman

akarsuyun şiddetinin az olduğu doğal girintilere konumlandırılmış kimi zaman ise insan gücüyle akarsu kenarına cepler açılarak oluşturulmuştur. (Köse, 2017: 183)

2.2.1.2. Deniz Limanları

Deniz kenarı yerleşimlerin, doğal kıyı şekillerini gemilerin korunması için kullanmasıyla deniz limanlarının gelişimi başlamıştır. Artan talep doğrultusunda yetersiz kalan doğal koylar, küçük mendireklerle çevrilmiş ve liman hacimleri genişletilmeye çalışılmıştır. İlerleyen dönemlerde deniz içerisinde başlayan yapılaşmayla birlikte mendirek ve liman sistemleri oluşturulmaya başlanmıştır (Özgür, 1995: 147).

2.2.1.3. Doğal Limanlar

Doğal limanlar; ilk başlarda insanların güvenli buldukları fırtınadan kaçabilecekleri koyalarda ortaya çıkmışlardır. Bu koylar, yarımadalar, kum birikintileri ve lagünler, fırtına patlak verdiğiinde seyir halinde olan bir gemi kaptanın kaçabileceği ve gemisini açık denizdeki fırtınadan rahatlıkla koruyabileceği şekilde limanlara dönüştürülmüştür.

Antik kentler, etraflarında bulunan doğal sığınakları kendi ticarî çıkarlarına göre şekillendirmiş ve bunun sonucunda kentler deniz kıyılarına doğru da genişlemeye başlamışlardır. Doğal temelli limanların ıslah edilmesi için daha az uğraşı gerektirmesi ve zorlu hava koşullarında daha güvenli olması tercih sebebi olmasına neden olmuştur. Doğal limana sahip antik kentlere en güzel örnek olarak, Phaselis Antik Kenti'nin sahip olduğu üç doğal liman gösterilebilmektedir (Öner, 2016: 16)

2.2.1.4. Yapay Limanlar

Yapay limanlar; fırtına patlak verdiğiinde rüzgârı kesmek için yeterli yüzey şekillerine sahip olamayan düz kıyılarda insan eliyle oluşturulmuş sığınaklardır. Amaç, istenilen ölçüde bir alanı kıyıyla uyumlu olacak şekilde mendireklerle çevrilerek fırtınanın yarattığı dalgaların kıyıya ulaşmasını engellemektir. Doğal limanlara nazaran uğraştırıcı ve dezavantajlı gibi gözükse de istenilen ölçüde yapılabilmesi barınabilecek gemi sayısını doğal limanların aksine oldukça arttırabiliyordu (Reşad, 2003: 129).

2.2.2. İşlevlerine Göre Liman Türleri

Bir limanın sınıflandırmasında konumu ve yapım tekniği ne kadar önemliyse kullanım işlevi de o kadar önemlidir. Limanların yapılış amaçları çeşitli olabilir. Bu durum limanın yapılış tekniğini, konumunu, büyüklüğünü, barındırdığı birimlerin çeşitliliğini ve sayısını

belirlemekle birlikte limanı kullanacak olan antik kentin ekonomik gücünü de ortaya koyar. Bir limanın hacmi ve liman içi birimleri ne kadar çeşitliyse o limandaki ticaret hacmi ve mal çeşitliliği doğru oranda artmaktadır.

2.2.2.1. Ticaret Limanları

Limanlar deniz ticaretinin olmazsa olmaz unsuru olarak karşımıza çıkarlar. Geminin korunmasına ve mal alıp indirmesine uygun olan her alan liman işlevi görebilirken bu limanların ana kullanım amaçlarının çeşitliliği farklı liman türlerinin karşımıza çıkmasını sağlar.

Ana amacı bulunduğu konuma ticarî değeri olan mal alıp getirmek olan limanlar ticaret limanlarıdır. Bu limanlar “emporion” olarak adlandırılır. İlk başlarda basit değiş tokuş limanları olan ticaret limanları zamanla yaptıkları ticaretle orantılı olarak büyümüşler ve limana bağımlı bir kent halini almışlardır. Ticaret limanları aynı zamanda bir birlik içinde bulunan antik kentlerin ticareti içinde oldukça önemli pazarlar haline gelmişlerdir. Bilik içerisinde bulunan antik kentler öncelikli olarak birbirleriyle ticaret yapmış bu durumda birlik içerisindeki kentlerin hep birlikte büyümelerini kolaylaştırmıştır (Tufanoğlu, 2017: 58-63).

2.2.2.2. Askerî Limanlar

Bir şehrin deniz ticaretine katılabilmek için yüksek kesimlerden kıyı kesimlere inmesi yanında belli başlı tehlikeleri de getiriyordu. Özellikle kıyı yerleşimini tercih eden kentlerin olası bir baskın ve yağma durumu için hazırda güç bekletmeleri gerekiyordu. Bu durum kentleri askerî gemi üretimine ve askerî limanların inşasına yönlendirmiştir.

Askerî limanlar yalnızca kent korumasında görevli gemileri barındırmakla kalmıyor ayrıca korsanlardan korunması gereken ticarî gemiler için koruma gemilerini de içeriyordu. Ayrıca bu gemiler ve limanlar bir birlik içerisinde bulunan kentlerin savunmalarına da gönderiliyordu. Birliğe üye her bir kentin askerî donanmaları savaş zamanı birlik için yola çıkarak çeşitli savaşlarda görev alıyorlardı.

2.3. Liman İçi Birimler

Gelişimini tamamlamış her limanda bir takım yapı ve hizmetlerin bulunması gereklidir. Özellikle gelen tüccarların limana mal getirmesini devam ettirmek için bulundukları limanda rahat etmeleri ve mallarını rahatça ederiyle satabilmeleri önemli kıstaslar arasındadır.

Limalar yapılaşma bakımından iki gruba ayrılabilirler. Öncelikli olarak suyun içerisinde kalan yapılaşma ve olanaklara bakacak olursak; bir limanda bulunan mendirekler, rıhtımlar ve

iskeleler gibi gemilerin yanaşmalarını ve sabit bir şekilde kalmalarını sağlayacak olan elemanlar başta gelirler. Bir limanın karada kalan kısmında ise kentin büyüklüğü ve ticarî hacmiyle doğru orantılı olacak şekilde gelişmiş ve çeşitlenmiş liman yapıları göze çarpar. Bu yapılar limana gelen tüccarları bütün ihtiyaçlarını karşılamak ve hayatlarını kolaylaştırmak üzere kurgulanmıştır. Ticarî ihtiyaçları için depolar, temizlik ve sosyalleşmek için liman hamamları, hatta Ephesus limanında bir örneğini gördüğümüz üzere genelevler bile liman komplekslerinin bir parçasıydı. Gelen tüccarlar yaptıkları ticaretin yanı sıra hoş vakit geçirdikleri güvenli limanlara daha istekli dönerek yapılan ticareti geliştiriyorlardı.

2.3.1. Liman Hamamları

Hamamlar antik kültürde çok geniş bir kullanım alanına sahiptirler. Sadece yıkanmak ve temizlenmek amacının yanı sıra sosyalleşme ve fikir alışverişinde bulunmak için de kullanılan hamamalar, genellikle antik kentlerin en yoğun bölümlerinden biridir. Kent içerisinde büyük ve kapsamlı hamamlar bulunsa da limana gelen tüccarlar bu hamamlardan çoğunlukla yararlanamıyordu.

Liman içerisinde bulunan liman hamamları gelen gemilerin sahipleri ve tayfaları için kurulmuş özel komplekslerdi. Normal bir hamamdan farkı olmayan bu hamamların asıl amacı kente girmeden önce dışarıdan gelen insanların temizlenmesi varsa hastalık ve bulaşıcı parazitlerinden arınmasıydı. Ayrıca Patara örneğinde görüldüğü gibi bu hamamların bazılarının konumları sadece deniz üzerinden gelen yabancılar için değil aynı zamanda kara yoluyla şehre girecek olanlar içinde özel olarak konumlandırılmış olabilmekteydi (Erkoç, 2018: 240).

2.3.2. Granariumlar

Granariumlar, liman içerisine getirilen tahıl, hububatın ve türevlerinin depolanarak saklandığı mimarî yapılarıdır. Şekil ve boyutları içerisinde bulunduğu limanın büyüklüğüne bağlı olarak değişkenlik gösterebilmekteydi. Aslında şeklen benzemese de işlevsel olarak günümüzdeki limanların içerisinde bulunan tahıl silolarıyla aynı görevi yerine getirmekteydi (Öniz, 2017)

2.3.3. Tersaneler

Bir liman içerisinde gemilerin demirleyeceği rıhtımlar ve iskeleler kadar tersanelerin de olması hayati konuma sahipti. Uzun yoldan gelen ticaret gemileri her zaman sağlam bir şekilde limanlara varamayabiliyorlardı. Gerek kötü hava koşulları gerekse uzun süre yol almaktan yıpranan gemiler için bakım ve onarım yapacak bir tersane ihtiyacı her zaman vardı.

Liman komplekslerine tersanelerin eklenmesi beklenmedik bakım onarım gereksinimlerinde hayat kurtarıcı oluyordu. Ağır hasarlı gemiler çekek yerlerine alınarak tamir işleminden geçiyor ve bu sayede yoluna devam edebiliyordu (Öniz, 2018: 78)

2.3.4. Deniz Fenerleri

Açık denizde limanların bulunabilirliğini sağlamak amacıyla ortaya çıkan deniz fenerleri, Hellenistik Dönemle birlikte liman komplekslerine eklenmeye başlanmıştır. İlk ortaya çıkan örneklerinden bu yana yapısı ve işlevi çok fazla değişikliğe uğramamıştır. Uzun bir yapı ya da bir kulenin üzerinde uzaktan geçen gemilere işaret verebilecek parlaklıkta odun veya kömürün yakılmasıyla bir ateş elde ederek kullanılmaktaydı. Deniz fenerleri sayesinde denizciler limanların yerlerini daha kolay bulabilmişler ve özellikle fırtınalı havalarda sıkıntılı durumları minimuma indirmeyi başarmışlardır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3.1. Deniz Ticareti Yapan Kentler

Antik kentler bulundukları coğrafya içerisinde kendi yeterliliklerini sağlamak için birçok farklı unsuru bir arada bulundurabilirler ya da çok güçlü olan bir yönlerini ortaya çıkarabilirler. Bir kentin savunma duvarları kadar, bulunduğu coğrafyanın siyasî arenasında da söz sahibi olması kendi kendini koruması için vazgeçilmez bir unsurdur.

Siyasî alanda söz sahibi olmanın çok farklı yöntemleri olsa da en kolay yolu güçlü ve stabil bir ekonomiden geçmektedir. Ekonomik yönden güçlü bir kent nitekim çağdaşlarına göre pek çok zorluğu kolayca aşabilmenin yollarını daha kısa sürede bulabilmiştir. Bu yüzden ticaret ve üretim antik kentlerin olmazsa olmazı konumundadır.

3.2. Deniz Ticareti Yapan Kentlere Örnekler

Üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada olan ülkemizde deniz ticareti yapan antik kent örnekleri oldukça fazla ve tatmin edici boyuttadır. Bu durum ülkemiz kıyılarının gemileri fırtınalardan koruyacak koy bakımından zengin olmasının bir sonucu olarak karşımıza çıkar. Bu bölümde ülkemizde deniz ticaretinde söz sahibi olmuş kentlerden örneklere yer verilecektir.

3.2.1. Knidos Antik Kenti

Knidos Antik Kenti ülkemizde bulunan liman kentleri içerisinde dikkat çeken bir yere sahiptir. Günümüzde Muğla ili, Datça ilçe merkezine 1,5 km uzaklıkta bulunur. Kentin ilk yerleşim yeri günümüzde adı Dalacak Burnu olarak geçen yarımada üzerine kurulmuştur. Kentin kuruluş döneminde Luvi ya da Karia dilinde olduğu ve Hellenleşmeden önce Anadolu kökeni taşıdığı düşünülmektedir (Doksanaltı, vd. 2018: 5)



Görsel 7: Knidos Antik Kenti (Muğla İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024.06.11) <https://mugla.ktb.gov.tr/TR-273365/knidos.html>)

Knidos kent kuruluşu açısından iki ayrı dönem geçirir. Nitekim klasik çağlarda antik yazarlar tarafından bahsi geçen Knidos bugün eski Knidos olarak tabir edilen yerleşim alanıdır (Umar, 1999: 232). Bu antik yazarlar içerisinde Heredotos, *Hiistoriai* adlı eserinde Knidos kentinden çokça söz etmektedir. Heredotos’a göre kentin anlamı üç tarafı denizlerle çevrili anlamına gelen “tripion” da denmektedir (Heredotos, 2006: 97). Kentin Anadolu kökenli bir isim kullanması Hellen kolonizasyonundan önce kurulduğunu kanıtlar niteliktedir. Ayrıca Kent Halikarnassos, Ephesus ve Miletos gibi kentlerle birlikte dini yönü ağır basan “Dor Birliği (Dor Heksapolis)” içerisinde bulunmaktadır (Sevin, 2007: 106).

Heredotos’ un anlatısına göre MÖ 547 yılında Pers ordularının önderliğinde komutan Harpagos kıyıda bulunan kentleri almak üzere saldırıya geçmiştir. Bu kentler içinde bulunan Knidos, Harpagos’ un yolda olduğunu haberini alınca yaklaşık 900 m genişliğinde olan ve kenti ana karaya bağlayan kara parçasını kazarak yok etmeye çalışmıştır. Ancak taşları kıran işçilerin vücutlarında ve özellikle gözlerinde çıkan büyük çıbanlar sonucu çalışmalara ara verilmiş ve Delphoi Tapınağı’nın bilicilerinden yorum istemişlerdir. Delphoi gönderdiği cevapta Zeus’un kenti bir yarımada üzerinde kurdurduğu eğer isteseydi zaten şehri bir adaya kurduracağı cevabı gelince Knidos, kazı çalışmalarını tamamen bırakmış ve kenti direnmeden Harpagos’a teslim etmişlerdir. Böylelikle Knidos’ta Pers hakimiyeti altına giren kentlerden birisi haline gelmiştir (Heredotos, 2006: 98)

Anadolu kıyılarında bulunan kentler rahatsızlık duydukları Pers hakimiyetinden kurtulmak için Atina önderliğinde toplanarak “Attika-Delos Birliği” adında bir birlik kurmuşlardır. Birlik ilk başlarda verimli bir şekilde işlese de zamanla “Atina İmparatorluğu” haline dönüşmeye başlamış ve bu durumdan rahatsız olan Sparta ile Atina arasında gerginliğe yol açmıştır. Bu gerginlikte ilk başlarda Atina tarafında yer alan Knidos zamanla taraf değiştirmiş ve Sparta’nın yanına katılmıştır. Hatta Atina’nın Knidos’u alma girişimi Sparta’nın desteği sayesinde bertaraf edilmiştir. İlerleyen dönemlerde Atina-Sparta Savaşı’ndan galip çıkan Sparta, Perslerin üzerine saldırınca Persler tarafından Atina’nın yardımıyla “Knidos Deniz Savaşı” nda bozguna uğratılmışlardır. Bu durum kıyı kentleri üzerinde ikinci bir Pers hakimiyeti dönemini başlatmıştır (Altunel, vd. 2003:137-151)

MÖ 387 yılında imzalanan Kral Barışı Antlaşması ile İran egemenliğine tekrar giren Anadolu kıyılarının kurtuluşu Makedonya kralı III. Alexandros’un MÖ 334’te Anadolu fethini gerçekleştirmesiyle olmuştur. III. Alexandros’un hakimiyetine geçtikten sonra Knidos için yeni bir dönem başlamıştır. Tam olarak bilinmeyen bir nedenle Knidoslular kentlerinin yerini değiştirerek kenti bugün Tekir Burnu olarak bilinen yere taşımışlardır. Tekir Burnu’nun konumu ve limanlar için elverişli koylarına bakılınca, Knidos’un taşınma amacının ticarî

kaynaklara kolay ulaşan bölgeye hâkim bir liman gereksinimi olması muhtemel gözükmektedir.

Strabon Geographika adlı eserinde Knidos'un limanlarından övgüyle bahseder. Yine Strabon'dan yeni Knidos'un bir limanının yirmi askerî trier gemisini alabilecek ve kapanabilen bir liman olduğunu öğrenmekteyiz (Strabon, 2012: 228). Ayrıca Knidos antik dönemlerde üzüm bağları ve şarapları ile ünlü bir yerleşimdi. Bu yörede yetişen üzümlerden yapılan sirke ve şarapların Mısır ile yarıştığı söylenmektedir (Yılmaz, 2014: 101). Şarap ve sirke haricinde zeytinyağı, soğan, kenevir, şifalı otalar ve kamış ticaretinin de bir parçası olmayı başarmışlardır. Deniz ticaretinin olmazsa olmazı olarak düşünebileceğimiz amphora üretimi de kentte gelişkin konumdadır. Knidos kentinin kendine has, boyun-omuz geçişi keskin profilli ve topaç dipten gelişmiş kaideye sahip bir amphora tipi bulunmaktadır (Şenol, 2003: 35).

Knidos'un deniz ticaretine aktif olarak katılmaya başlamasıyla ekonomik durumunun yükselişe geçmesi yadırganacak bir durum değildir. Hem konum olarak çok kritik bir yerde bulunması hem de pazarlayabileceği çok çeşitli ve kaliteli mallarının olması Knidos'un malî yükselişinin önünü açtı. Yeni yapılan şehir ızgara plâna sahipti. Kent iki ayrı tiyatro yapısına sahipti ve özenle planlanmıştı. Knidos, Aphrodite kültünün hâkim olduğu bir kentti. Tanrıçaya adanan birden fazla tapınağın yanı sıra ünlü heykeltıraş Praksiteles'in elinden çıkan "Knidos Aphroditesi"nin denizcilere şans getirdiği düşünülürdü (Sevin, 2007: 127). Günümüze yalnızca kopyaları gelen eser ününü hâlâ koruyabilmeyi başarmıştır.

Knidos kentinin zenginliği sadece ekonomik gücü ya da şehrinin güzelliği ile bitmiyordu. Knidoslular bilime de ayrı bir özen göstermekteydi. Ünlü düşünür Eudoksos'un tıp ve astronomi çalışmalarını burada yürüttüğü bilinmektedir (Yılmaz, 2014: 101). Ayrıca yine Knidoslu olan mimar Sostratos'un Mısır'da Pharos Adası üzerine inşa ettiği deniz feneri de oldukça ünlüdür (Öniz, 2009: 67).

3.2.2. Patara Antik Kenti

Patara Kenti, Antalya kaş ilçesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Antik dönemde ise Lykia bölgesi sınırları içerisindeydi. Patara, Eşen Çayı yakınlarına kurulmuş Lykia bölgesinin en büyük kentlerinden birisi konumundadır. Kentin ismi büyük ihtimalle Anadolu kökenli Luvi dilinden geldiği düşünülmektedir.



Görsel 8: Patara Antik Kenti (TC Antalya Valiliği (2024.06.11) <http://www.antalya.gov.tr/patara>)

Antik çağda kendisi kadar büyük 6 büyük kentle birlikte Lykia Birliği içerisinde önemli bir metropol olarak yer almaktadır. Strabon'a göre Lykia Birliğinin oy hakkını bölüşen 23 kenti vardır. Lykia Birliği 23 kentten oluşan federatif bir yapıya sahiptir. Lykia Birliğinde bulunan federatif yapı Avrupa ve Amerika'daki federatif yapıların öncüsü olarak kabul edilir (Yılmaz, 2014: 130). Birlik içerisinde en büyük kentlerin 3 orta büyüklükte olanların 2 ve geriye kalanlarını da bir oy hakkı bulunmaktadır (Strabon, 2012: 245). Ayrıca kent Lykia birliğinin arşiv merkezi olma sorumluluğunu da üstlenmektedir (Yılmaz, 2014: 130).

Patara kentinin ticarî hacminin büyüklüğünü görebilmek için kentin yapı stoğuna bakmak oldukça yeterlidir. Kent yapılaşma olarak zengin kentlerin taşıdığı özellikleri içerir. Her ne kadar bugün, kentin yapı stoğunun büyük bir kısmı körfezin taşıdığı kumların altında kalmış olsa da yapılan kazı çalışmaları bu durumu ortadan kaldırmaktadır. Körfezin taşıdığı kumlardan en büyük zararı şüphesiz kentin limanı almıştır. Körfezin taşıdığı depozit malzemeye birlikte ilk başlarda gemilerin limana girmesi zorlaşmış daha sonra ise tamamen giremeyecekleri bir duruma gelmiştir. Bir sazlığa dönüşen limanın batı istikametinde yazıtından Hadrianus Dönemi'nde yapıldığı anlaşılan bir granarium bulunmaktadır (Umar, 1999: 77). Boyutları göz önüne alınınca Andriake Granarium'u ile döneminin önemli bir liman deposu olduğu görülmektedir.

İlk çağlarda Patara, tapınak ve kutsal alanlarıyla da dikkat çekmekteydi. Delphoi Tapınağı'nın zengin bir bilicilik merkezi olmasından önce Patara Kenti Apollon Tapınağı'na aldığı bağışlarla Lykia Birliğinin binicilik merkezi merkez dini üstlenmiştir (Yılmaz, 2014: 130).

Helenistik Dönemle birlikte III. Alexandros'un fethettiği topraklar arasında kalan Patara savaştan teslim olmayı tercih etmiştir. Bu durum III. Alexandros tarafından takdirle

karşılanmış ve Patara'nın büyüyen bir deniz üssü halini almasının önünü açmıştır. Uzun zaman işlerliğini koruyan Patara, II. yüzyıl depremlerinden oldukça fazla etkilenmiş ve 147 yılında Pataralı vassalların katkılarıyla yeniden onarılmıştır (Sevin, 2007: 143).

Kentin girişinde iki taraflı olarak konumlanmış olan nekropolis alanı Lykia tipi lahitlerin karakteristik özelliklerini yansıtmaktadır. Ayrıca kent yaptırdığı mil taşlarıyla ünlüdür. Roma Dönemi'nde sütun şeklinde yapılan "Stadiasmus Patarensis" adlı mil taşı kentin Lykia içerisinde bulunan kentlere olan mesafesini içeren yazıtlarla donatılmıştır. Sütun üzerinde bulunan mesafe birimleri bugün bile kullanılabilecek ölçüde doğru bilgi vermektedir (Uzunoglu, ve Taşdelen, 2011: 81-98)

3.2.3. Olympos Antik Kenti

Olympos Antik Kenti Antalya kent merkezine yaklaşık 85 km uzaklıkta bulunan Kumluca ilçesi içerisinde yer almaktadır. Tarihsel süreçte MÖ 2. Yüzyıla kadar geçmiş dönemi tam olarak bilinmemektedir (Umar, 1999: 181). Bu durum kentin kurucuları hakkında yorum yapmayı zorlaştırmaktadır. Ancak kentin Luvilerin yayılım alanı içerisinde kurulduğu kesindir.



Görsel 9: Olympos Antik Kenti (Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024.06.11) <https://antalya.ktb.gov.tr/TR-310897/olympus.html>)

Kentin ismi yakınına kurulan Musa Dağı'nın Olympos Dağı ile özdeşleştirilmesinden dolayı Olympos olarak belirlenmiştir. Kent, kaynağı Musa Dağı olan ve içerisinden geçen Akçay tarafından ikiye bölünmüş durumdadır. Bu durum Olympos kentini denizcilik konusunda avantajlı hale getirmektedir. Şüphesiz hem tatlı su kaynağına bu kadar yakın olmak hem de bu tatlı su kaynağı vasıtasıyla açılan bir limana sahip olmak kent için vazgeçilemez bir ticarî kazanımdı. Kentin içinden geçen akarsu sayesinde ticaret gemileri rahatlıkla kötü havalardan kaçabiliyorlardı. Aynı zamanda kent, doğal olanakları avantaj haline getirerek fazla efor sarfetmeden mal temin edebileceği ticarî bir limana sahip olabilmişlerdi.

Olympos Kenti aynı zamanda Likya Birliği içerisinde üç oy hakkı olan altı büyük metropolünden birisidir. Ancak jeopolitik olarak bu kadar avantajlı bir konuma sahip olmak Olympos Kenti için her zaman faydalı bir durum olmamıştır. Kentin gemi trafiğine olan elverişli durumu korsan faaliyeti gerçekleştirenlerin dikkatini çekmiştir. Strabon'un anlatımına göre, Olympos Zeniketes'in korsan kalesidir. Eteklerine kurulduğu Musa Dağı çevre bölgelere hâkim konumda bulunmaktadır. MÖ 78 yılında Roma tarafından görevlendirilen Servilius Isauricus ele geçirilince kendisini ve ailesini oturdukları evde ateşe vermiştir (Strabon, 2012: 259).

Zeniketes'in ağır yenilgisiyle artık Roma toprakları olan Olympos Kenti, Roma Dönemi'nde tamamen farklı bir yönüyle ünlenmeyi başarmıştır. Kent sınırları içerisinde bulunan Yanartaş, kayalardaki çatlaklardan sızan doğalgazın yanmasıyla oluşmuş olsa da antik dönemlerde "Khimaira" mitolojisinin görünen yüzü olarak kabul edilmiş ve Hephaistos kültünün bir parçası olarak tapınım görmüştür (Yılmaz, 2014: 128). Ayrıca Yanartaş'ın alevinin geceleri açık denizden görülebildiği de söylenmektedir. Bu durum denizcilerin dikkatini çekmiş ve Olympos'a gelmelerini sağlayan bir unsur olarak görülmüştür.

II. yüzyıl depremi birçok kıyı kentini etkilediği gibi Olympos'u da etkilemiştir. Kentin yeniden inşası ve bayındır hale gelebilmesi için Rhadiapolisli Opramos'dan yardımlar alınmış, bu yardımlar sayesinde toparlanıp tekrar bayındır hale gelse de izleyen dönemlerde tekrar yoksullaşmaya başlamıştır (Sevin, 2007: 147).

3.2.4. Phaselis Antik Kenti

Phaselis Antik Kenti, Antalya ili Kemer ilçesine yaklaşık olarak 17 km mesafede bulunmaktadır. Kentin kuruluşu hakkında çeşitli düşünceler olsa da en mantıklı yaklaşım MÖ 690' da Rodoslu Dorların yerleşimiyle ortaya çıkmasıdır aynı zamanda kent bu tarihlerde sikkelerini İran standartlarına göre basmaya başlamıştır (Sevin, 2007: 147). Kentin adının anlamı konusunda birden fazla düşünce vardır. Adını Fenikelilerden aldığı düşünüldüğü gibi

bölgenin Hellenleşmesiyle adının “Phaselos” yani fasulye geldiği de düşünülmektedir (Umar, 1999: 187).



Footoğraf 10:Phaselis Antik Kenti(Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024.06.11)
<https://antalya.ktb.gov.tr/TR-310911/phaselis.html>)

Phaselis kenti her zaman üzerine gelen düşmanlara karşı yumuşak başlı olayı tercih etmişlerdir. Askerî ve ordu konularında fazlaca yatırım yapmamışlardır. Bu durum ticaretle fazla içli dışlı olmaları ve ekonomik yönden güçlü olmalarının bir sonucu olarak karşımıza çıkar. Perslerin Anadolu seferleri sırasında ilk başlarda Perslere ılımlı yaklaşmışlardır. Perslere olan dostça tutumları bölge kentleri tarafından hoş karşılanmamış ilerleyen dönemlerde Hellen kentlerinin yanında yer alarak Attika-Delos Birliği'nin varlıklı üyelerinden birisi haline gelmiştir (Küçüker, ve Güler, 2020: 241- 268).

Kent, III. Alexandros' un kente yaklaştığını haber alınca yumuşak tutumuna devam etmiş ve III. Alexandros' u yolda altın taçla karşılayarak kesin bir teslimiyet göstermiştir. Bunun karşılığı olarak III. Alexandros kente zarar vermemiş ve birkaç gün burada konaklamıştır (Yılmaz, 2014: 131). III. Alexandros burada geçirdiği günler sırasında Birliklerine Phaselis'ten katılan savaşçıları da alıp bölgede haydutluk yapan Psidia'lı yabanların bir kalesini de almayı başarmıştır (Umar, 1999: 192). Phaselis'in o zamanki konumunu Strabon aktarırken Pamhpylia sınırlarında Lykia'da kurulmuş olan kentin Lykia Birliği içerisinde yer almadığını ve başlı başına bir kuruluşmuş hareket ettiğini söyler (Strabon, 2012: 249).

MÖ I. yüzyıla gelindiğinde ise Olympos'un başına gelen durumun aynısı Phaselis'in de başına gelir. Gerek zenginliği gerekse düşmanlara karşı gösterdikleri yumuşak yüzleri sebebiyle

Phaselis, korsan Zenekites'in egemenliği altına girmek durumunda kalır. Ancak ne yazık ki Romalılar bu durumu pek hoş karşılamadılar. Roma'nın Zenekites'i yenmesi sonrasında korsanlara yataklık yaptıkları gerekçesiyle Roma tarafından cezalandırılmışlardır ve bu durum kentin zenginliğinin sönükleşmesine sebep olmuştur (Umar, 1999: 192).

3.2.5. Side Antik Kenti

Side Antik Kenti, günümüzde Antalya ili Manavgat ilçesine 7 km uzaklıkta yer almaktadır. Kent denizin içerisine çıkıntı yapan bir yarımada üzerine kurulmuştur. Döneminin varlıklı kentlerinden birisi olduğu kentin kaliteli ve mermer ağırlıklı yapı stoğundan belli olmaktadır. Ancak modern zaman yapılaşmasıyla birlikte antik kentin dokusu zarar görmüştür.



Görsel 11: Side Antik Kenti (Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024.06.11<https://antalya.ktb.gov.tr/TR-310923/side.html>))

Side içinde bulunduğu bölgenin yerel dilini kullanmayan nadir kentlerden birisidir. Kentte Pamphylia lehçesi hiç benzemeyen Anadolu kökenli bir Side dili kullanılmaktaydı (Sevin, 2012: 163). Kentin adının anlamı kendi dilinde “nar” anlamına gelmektedir. Bereket ve bolluğun sembolü olması haricinde Side Antik Kenti içerisinde bugün bile nar ağaçlarına sıklıkla rastlanmaktadır.

Kent, Melas Irmağı yakınına kurulmuştur. Bir görüşe göre Aiolis'te yaşayan Kymelilerin bir kısmı Side'ye göç ederek asimile olmuşlardır (Yılmaz, 2014: 155). İlerleyen dönemlerde bütün Anadolu'da olduğu gibi Pers etkisi ve işgali Side'ye de uğramıştır. III. Alexandros'un seferinde şehri direnmeden teslim etmişler ve Makedon Krallığı himayesine girmişlerdir. III. Alexandros'un ölümü üzerine vassalları arasında el değıştiren Side oluşan

otorite boşluğunda korsanlar için tersane ve esir pazarı durumuna gelmiş ve birçok korsan prensliği kurulmuştu (Sevin, 2012: 165). Bu durumu Strabon, Side tersanelerinin Kilikialılara açık ve hür insanları açık arttırmayla sattıklarını bu şekilde Pamphyliyalıların egemenliklerini İtalya'ya kadar genişlettiklerini söyleyerek anlatır (Strabon, 2012: 245).

Side, bölgede ünlü olan korsan Zeniketes'in hakimiyeti altındadır. Zeniketes'in Romalılar tarafından yenilgiye uğratılmasının ardından Side, Roma himayesine geçmiş ve Roma Eyalet sisteminin bir parçası haline gelmiştir. Bu koşullarda kısmen bağımsız olan kent III. Yüzyılda esir ticaretinin sağladığı olanaklarla ikinci bir parlak dönem yaşamıştır (Sevin, 2012: 171). İlerleyen dönemlerde Roma'nın otorite boşluğu dolayısıyla çevresinde bulunan birtakım toplulukların yağmasıyla baş başa kalmıştır. Roma'nın parçalanması ve Hristiyanlaşması sonucunda V. Yüzyıl sonlarında Doğu Pamphylia Metropolitliği'nin başkentliğini yapmıştır (Sevin, 2007: 171).

3.3. Deniz Ticareti Yapan Kentlerin Özellikleri

Deniz Ticareti Yapan kentlerin özelliklerini yukarıda örneği verilen kentlerden yola çıkarak açıklayacak olursak; ilk olarak bu kentler deniz kıyısında bulunmanın avantajını kullanmışlardır. Bu avantaj zamanla şehirlerin gelişmesine ve büyümesine katkı sağlamıştır. Bu kentler için deniz ne kadar vazgeçilmezse tatlı su kaynaklarına yakınlık da bir o kadar vazgeçilmez konumdadır. Ekseriyetle kentler ya akarsuyun yanına ya da çok yakınına konumlandırılmışlardır. Ayrıca bu kentler kendi güvenlikleri için dağ veya arazinin yükseldiği alanlara doğru genişleme eğilimindedirler.

Kıyıda Kent kumanın bir diğer avantajı ise ılıman iklim koşullarına sahip bir ortamda yaşamaktır. Bu durum ekonomik faaliyetlerin ve tarımın yapılmasını çok daha kolay hale getirmektedir. Her ne kadar halkın çoğunluğu ticaretle uğraşmayı tercih etse de tarımla uğraşan ve bu malların ticaretini yapan kent sakinleri de bulunmaktadır.

Her ne kadar kıyı kenti olmak deniz ticareti açısından avantajlı ve kârlı olsa da bu durumun getirdiği dezavantajları da göz ardı etmek imkansızdır. Deniz ticareti yapmak bu kentlere büyük ekonomik güç sağlamıştır ancak bir kente en fazla gereken güvenlik olgusunu tam manasıyla yerine getirememiştir. Limanların ve kıyıların yeteri kadar güvenlik elemanıya donatılamaması bu kentlerin birçoğunun açık tehdit altında olmalarına neden olmuştur. Bu durum deniz ve denizcilikle içli dışlı olan bu kentlerin gemi yapım teknolojilerinde ilerlemesine ve donanma güçlerinin daha da ilerlemesine yol açmıştır (Akduru, 2022: 156-166)

Karada askerî güçleri çok da parlak olamayan bu kentler donanma bakımından güçlü olsalar da Pers örneğinde olduğu gibi güçlü bir düşman karşısında pek bir varlık

gösteremiyorlardı. Bu durum kentlerin direnişe geçmek için bir araya gelmesine neden olmuştur. Özellikle kıyı kentlerinin donanma güçleri ve asker taşıyabilme kapasiteleri göz önünde bulundurulduğunda bu kentler birlikler için bulunmaz nimet konumuna gelmekteydiler. Bu yüzden kıyı kentleri hem askerî yönden güçlenmek için hem de kendilerini daha güçlü hissedebilmek için bu birliklere üye olmak konusunda daha kolay ikna olmuşlardır. Ancak bu siyasî, ticarî, dinî ve askerî amaçla bir araya gelen birlikler her zaman olması gerektiği gibi işlemeyebilirler. Bu durumun en güzel örneği; Perslerle mücadele ve özgürlük gibi kavramlar için kurulan Attika-Delos Birliği'nin bir süre sonra güçlenen Atina tarafından ele geçirilerek Atina İmparatorluğu haline dönüşmesidir. Bu durum güvenlik ve özgürlük gibi kavramlar altında toplanan kentlerin birbirine düşmesine neden olmuş ve birlik altında toplanan kentlerin birbirlerine düşmelerine hatta karşısında birleştikleri Perslerden yardım istemelerine kadar ileriye gitmiştir.

Kıyı kentlerinin güvenlikle ilgili sıkıntıları sadece düşman devletlere özgü bir çekince değildir. Denizcilik tarihinin başladığı günden bugüne ortada olan ve ticaretle uğraşanların korkulu rüyası haline gelen korsanlık faaliyetleri de bu kentler için oldukça tehlikeli bir durumdur. Özellikle Akdeniz kıyıları korsanlık faaliyetleri için oldukça elverişli koylara ve limanlara sahiptir. Bu korsanlar zamanla o kadar güçlü hale gelmişlerdir ki ticaretin merkezi konumunda olan bu zengin kıyı kentlere saldırabilecek kuvveti toplamışlardır. Bir kısmı bu korsanların himayesi altına girmek zorunda kalmış ve bu sayede korsanların daha da güçlenmesi ve daha rahat faaliyet gösterebilmelerine olanak sağlamışlardır.

3.4. Deniz Ticareti Yapan Kentlerin Geçim Kaynakları

Kıyı kentleri denilince ilk akla gelen ekonomik faaliyet her zaman denizcilik ile ilintili olmuştur. Bir liman kentinin geçimini sağlamak için büyük ölçüde ticarete dayalı bir sisteme bağlı olması hiç de şaşılabilecek bir durum değildir. Şüphesiz ithalat ve ihracat bu kentlerin ekonomisinin bel kemiğini oluşturmaktadır. Kente gelen ticaret gemilerinin getirdikleri çok çeşitli ürünler kıyı kentleri içerisinde büyük boyutlu pazarların oluşmasını sağlayarak kentte yaşayan halkın kendi çabalarıyla ulaşamayacakları mallara erişimini mümkün kılmışlardır. Bunun karşılığında kıyı kentlerde yetiştirilen ve hazırlanan malların da gelen tüccarlar tarafından talep görmesi bu kentler arasında ekonomik dengenin kurulmasına yardımcı olmuştur.

Kıyı kentlerinin ana besin kaynaklarından birisi deniz ürünleridir. Deniz kaynaklı ürünlerin dış pazar için hazırlanması ve temini bu kentlerin ticaretine konu olan bir başka malzemedir. Denizden elde edilen balık, sünger ve kabuklu deniz canlıları haricinde “garum”

olarak bilinen balık temelli soslar da bu ticaretin bir unsurudur. Ayrıca akarsu kenarında bulunan ve deniz ticaretine ortak olan kentlerde de su ürünleri ticareti söz konusudur.

Balıkçılık ile ilgili ticaret denilince akla sadece su ürünleri gelmesi doğru olmaz. Balıkçılık ile ilgili malzemelerin yapımı ve satışı da bu ticaretin bir parçasıdır. Olta, ağ, balık sepetleri ve zıpkın gibi balıkçılık yapmak için gerekli malzemelerin üretimi ve satışı kıyı kentleri için önemli gelir kaynaklarından birisidir (Öniz, 2009).

Limana sahip kentlerde bulunan liman içi unsurlardan bir tanesi de “tersane”dir. Tersaneler gemi yapımında kullanıldığı gibi uzun yoldan gelen ve yıpranmış belki de fırtına atlatmış gemilerin tamiri için olabilecek en profesyonel birimlerdir. Limanda bulunan tersanede giderilen ufak hasarların yanı sıra çekek yerlerine alınarak tamir ve tadilat yapılan gemilerin olması da olası bir durumdur. Ayrıca yapılan işin ve kullanılan malzemenin kalitesine göre dışarıdan gelen bir tüccarım sıfırdan gemi siparişi vermesi olanaksız değildir. Ayrıca her liman kentinin aynı zamanda liman işletmeciliği yaptığını ve limana uğrayan gemilerden belli bir ücret alındığını unutmamak gerekmektedir.

Bunun yanı sıra bir kıyı kenti kendinde bulunmayan malları dışarıdan gelen tüccarlardan temin ederek iç pazara dağıtması ve bundan bir gelir elde etmesi ticarî açıdan avantajlı bir durum oluşturmaktadır. Ayrıca bunun karşılığında iç pazarında ürettiği ve kendine özgü malları ihraç etmek de kâr elde edebileceği bir yöntemdir. Kıyı kentlerin sahip olduğu ılıman iklimin etkisiyle kolay yetişebilen zeytin ve üzüm gibi ürünlerin yetiştirilmesi ve pazarlanması bu ticaretin bir parçası haline gelmiştir.

Bunun yanı sıra Şarap ve zeytinyağı deniz ticaretinin olmazsa olmazı ve belki de en çok ticareti yapılan ürünlerin başında gelmektedir. Bu ürünlere bağlı olarak hemen hemen her kent taşımacılık için kendine özgü bir amphora stili ortaya koymuş, bir süre sonra amphoralar içinde bulunan ürünün orijinalliği ve kalitesini ortaya koyan bir marka halini almaya başlamışlardır. Bu durum ilerleyen dönemlerde kalitesi yüksek ve çok satılan ürünlerin amphoralarının taklit edilmesine neden olmuştur. Bazı kentler bu durumun önüne geçmek ve ürünlerinin belli bir standardın üzerinde olduğunu belgelemek için amphoralarına mühür vurmaya başlamışlardır.

Son olarak bazı kıyı kentlerin kendi üretimleri olan lüks tüketim malzemelerinin yapımı ve satışı bu kentlerin ciddi gelir kaynakları arasındadır. Deniz içerisinde avlanmayla elde edilen inci gibi ziynet ürünlerinin yanı sıra kabuklu deniz canlılarından elde edilen ve morun kraliyet rengi olmasına sebep olan “murex” gibi boya maddelerinin ticareti bu kentlerin geçim kaynaklarına en basit örneklerdir.

3.5. Deniz Ticaretinin Kentlere Katkısı

Deniz ticaretiyle uğraşan kentlerin kendilerine kattığı en büyük değer deniz aşırı kentlerden gelen başka tüccarla aynı ortamda bulunmasıdır. Bu durum deniz ticareti ile uğraşan kentin farklı kültürleri görmesine, öğrenmesine ve kendi içinde uyum sağlayıp uygulamasına neden olmuştur. Böylece kıyı kentleri iç kesimde yerleşik olan kentlere göre daha açık görüşlü ve daha fazla yeni şeyleri denemeye isteklidir.

Dışarıdan gelen malların iç pazarda üretilen mallarla birlikte ticarete katılması kentin içerisinde bulunan ürün çeşitliliğinin artmasına neden olduğu gibi bu durum birbiri ile rekabet halinde olan tüccarların fiyat kurmasına ve tüketicinin kaliteli ürünlere ucuza ulaşmasına olanak sağlamıştır. İç ve dış pazardan gelen malların liman kentlerinde satışa çıkması iç kesimlerde yerleşik tüketiciler için de bir fırsat olarak değerlendirilerek kentin ticaret hacminin artmasına katkıda bulunmuşlardır. Ticaret hacminin artması kentin iç kesimlerde kurulmuş başka bir kente göre daha çabuk ve kolay zenginleşmesine olanak sağlamıştır. Bu durum kıyıda deniz ticareti yapan kentlerin iç kesimlerde kurulmuş kentlere oranla daha fazla gelişmesine ve ilerlemesine neden olmuştur.

Ayrıca limana gelen gemilerin aynı zamanda mal alımı yapmasıyla birlikte kıyı kentler mallarını deniz aşırı pazarlara gönderme fırsatı bulmuşlardır. Aynı şekilde iç kesim kentleri kendi üretimlerini yaptıkları malları kıyı kentler aracılığıyla deniz aşırı pazara açabilmişlerdir. Bu durum üretim hacmini de artırmanın yanı sıra tercih edilebilir ürünler üretmek isteyen tüccarların daha kaliteli mallar ortaya çıkarmasına sebep olmuştur.

Pozitif katkılarda son olarak deniz aşırı gelen sanat eserlerine maruz kalan kıyı kentler bu eserlere benzer özellikte ve nitelikte eser ortaya koyma amacıyla daha kaliteli ve daha çeşitli eserler ortaya çıkarmışlardır.

Bütün bu pozitif katkıların yanı sıra bir kentin deniz ticareti ile uğraşmasının kente getirdiği negatif katkılarda bulunmaktadır. Bunlardan ilki kıyıya yerleşmiş bir kentin savunma ve askerî açıdan iç kesimlerde kurulmuş bir kente göre çok daha zayıf olmasıdır. Bununla birlikte yağmacılar ve korsanlar gibi art niyetli kişilerin odak noktası deniz ticareti yapan gemiler ve kentler olduğu için kenti koruma altına almak daha da zor bir hale gelmektedir.

Ayrıca çok çeşitli yerlerden gelen ve çok çeşitli limanlarda duran gemilerin taşıdığı mürettebat ve tüccarların kolaylıkla bulaşıcı hastalıkları taşıyabilmesi oldukça kolay ve olası bir durumdur. Aynı şekilde gemiler yoluyla bilinçli ya da bilinçsiz bir şekilde taşınan ve geldikleri ortama uygun olmayan canlıların bu kentlere geri dönüşü mümkün olmayan zararlar vereceği aşıkardır.

Son olarak kıyı şehirlere bilinçsizce taşınabilecek insanların ya da Deniz Halkları Kavmi gibi istilacı toplulukların kente girmesiyle birlikte demografik yapının değişmesi ve kentin kendi öz bağlamından koparak benliklerini yitirmelerine neden olması oldukça mümkündür.

3.6. Nehirlerin Deniz Ticaretine Katkısı

Kentin kullanımı için uygun temiz su kaynaklarının bulunması hayati öneme sahip bir olgudur. Kentler bu ihtiyaçlarını kimi zaman su kemerleri ile kimi zamansa su sarnıçlarıyla çözüme ulaştırmıştır. Bunun yanı sıra bir diğer çözüm ise kenti akarsu kenarında kurmak kalıcı çözüm olmaktaydı.

Akarsu kenarlarında kurulan kentlerde tarımın daha düzgün ve verimli yapılabilir olması şaşırtıcı değildir. Mısır Medeniyeti bu duruma en güzel örneklerden birisidir. Antik Mısır'da Nil Nehri'nin taşması sonucu tarıma elverişli topraklara kavuşan Mısırlıların ürettikleri tarım ürünlerini ve suda yaşayabilen bir bitki olan papirüsten elde ettikleri kâğıdı antik dünyaya yaymaları yine Nil Nehri sayesinde. Nil Nehri'nin taşımacılığa ve liman kurulmasına elverişli yapısı sayesinde Antik Mısır Medeniyeti bugünkü ihtişamı görünüşüne kavuşmuştur. Öyle ki Nil inanç sistemini de derinden etkilemiş ve Mısır halkının cennet tasvirlerinin bile akarsu kenarında olmasına neden olmuştur. Yine aynı inanç gereği yapılacak olan Piramitler ve tapınak şehirleri için gerekli olan tonlarca yapı malzemesini Nil Nehri ve üzerinde bulunan limanlarla sağlamışlardır.

Aynı şekilde iç kesimlerde üretilen ve dış pazara açılacak olan malların bu nehir limanlarında toplanması ve deniz ticaretine katılacakları limanlara ulaştırılması bakımından da nehir limanları önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca iç kesim şehirlerinin ithal mallara ulaşımı konusunda da nehir limanları kritik bir rol oynamaktadır. Akarsular üzerinde yapılan taşımacılık bugün olduğu gibi antik dönemlerde de daha hızlı, daha ekonomik ve daha fazla yük kapasitesiyle tercih sebebi olmuşlardır.

Anadolu'ya baktığımız zaman ise Fırat ve Dicle Nehirleri üzerinde yapılan taşımacılık ve balıkçılık faaliyetlerinin tasvirleri dönemin eserleri üzerinde bile açıkça görülmektedir. Bölgede "kelek" isimli içi hava dolu hayvan postlarının kullanımı debisi yetersiz taşlık ve akış yönü dengesiz akarsularda kullanım yapılacak taşımacılık için son derece uygundur. Bu sayede bu bölgede nehir limanları kullanılabilmiş ve denizle bağlantısı olmayan kentlerin ticarete katılmasını sağlamıştır (Öniz, 2009: 6).

Son olarak bir akarsu üzerinde bulunan kentlerin birbirleriyle ve denizle bağlantıları yakınında bulundukları akarsulardır. Bu yüzden nehir limanları bu kentler arası taşımacılık ve ticaret için son derece elzem bir ihtiyaç haline bürünmüştür. Deniz ticaretiyle kıyı kente gelen

mallar akarsu yoluyla nehir limanlarına ulaştırılarak bölgenin ticaret hacminin genişlemesine ve ilerleyen dönemlerde zenginleşmesine neden olmuşlardır.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4.1. Aspendos ve Perge Antik Kentlerinin Deniz Ticaretindeki Olası Konumu

Bugün Antalya ili sınırları içerisinde bulunan bu iki antik kentin birçok benzer ve farklı yönleri bulunmaktadır. Yerleşim için akarsu kenarı tercih etmiş olmaları ya da bulundukları bölgede güç sahibi konumda olmaları sözü geçen kentlerin ekonomik gücünün de bir göstergesi olarak karşımıza çıkar.

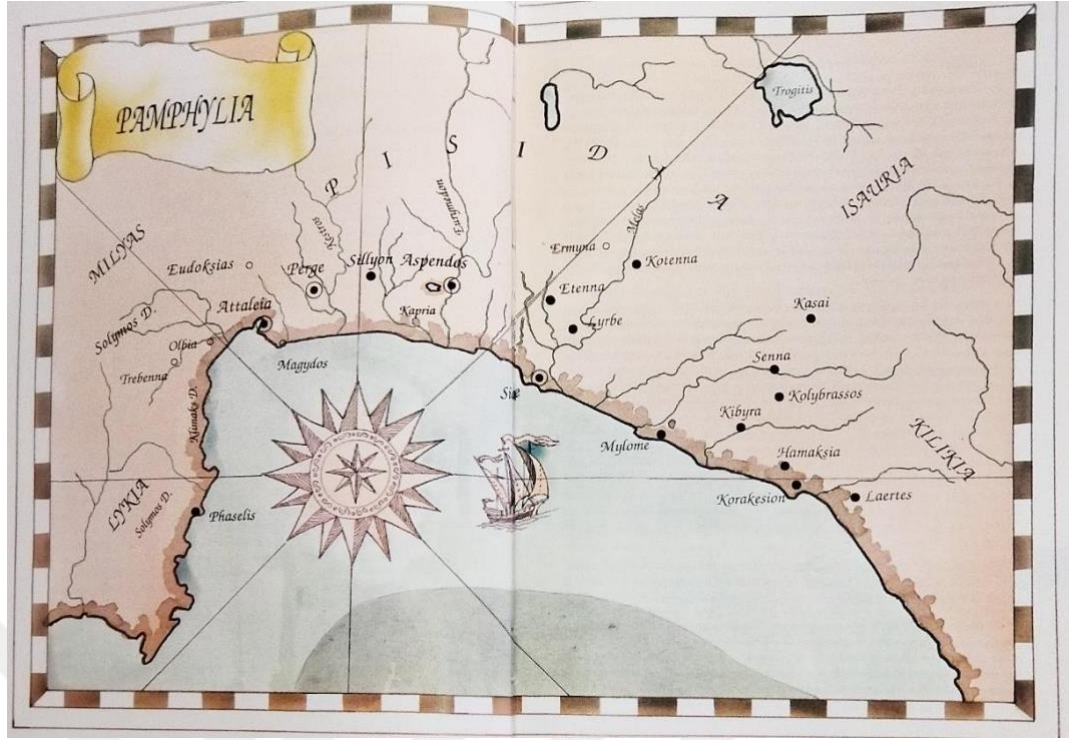
Antik dönemlerde akarsu yanlarına şehir kurmak her ne kadar avantajlı bir durum gibi gözükse de aslında içinde sessiz bir tehlikeyi de barındırmaktadır. Özellikle hem akarsuya kıyısı hem de deniz ticaretinde söz sahibi olan ve akarsuların denize döküldükleri yerlere limanlar kuran kimi şehirler çok parlak dönemler görseler de zamanla akarsuyun taşıdığı depozit malzeme yüzünden limanlarından olabiliyorlardı. Bu duruma en güzel örnekler ülkemizde fazlasıyla mevcuttur. Bugün Ege bölgemizde yer alan Ephesus ve Miletos Antik Kentleri kuruldukları dönemin güçlü limanları konumundayken zamanla Büyük ve Küçük Menderes Nehirlerinin taşıdıkları alüvyonlar nedeniyle liman şehri olma durumlarını kaybetmişlerdir (Yılmaz, 2014: 43/51). Sözü geçen akarsuların taşıdığı depozit malzemeler sonucunda Ephesos Antik Kenti 6 km, Miletos Antik Kenti ise 10 km denizden içeride kalmıştır. Günümüzde yapılan arkeolojik çalışmalarda, bu kentlerin aslında bir liman kenti olduğu bilinmektedir. Buradan çıkarılacak sonuç ise bir kentin antik deniz ticaretiyle uğraşıyor olması için illaki deniz kıyısında ya da görünür bir limana sahip olması gerekmemesidir.

Günümüzde yapılan çalışmalarla Ephesos Antik Kenti'ni yeniden denizle buluşturmak için yeni projeler ortaya koyulmaktadır. Geçtiğimiz senelerde başlanan proje ile antik dokuya zarar vermeden bir kanal açılarak Ephesos Antik Kenti'nin tekrar denizle buluşması için yapılan çalışmalarda sona gelmek üzeredir (Fidan, (06. 10. 2022) (Anadolu Ajansı. <https://www.aa.com.tr/tr/kultur/efesi-yeniden-denizle-bulusturacak-projenin-ilk-etabi-tamamlaniyor/2704077>).

Bu çalışmanın ana konusu olan Aspendos ve Perge Antik Kentlerinin de benzer bir durumda kalıp kalmadıkları merak konusudur. Çalışmanın bu bölümünde sözü geçen antik kentlerin liman kenti olma durumları irdelenecektir. Ancak öncelikle sözü geçecek olan kentlerin bulunduğu bölgenin koşulları ve coğrafi konumu açıklanacaktır.

4.2. Pamphylia Bölgesinin Tarihi Coğrafyası

Pamphylia bölgesi günümüzde Antalya ilinin kuzeydoğu bölümünün antik dönemlerdeki ismidir. Batısında Lykia bölgesi, Kilikia ve Isauria Bölgesi ve kuzeyinde ise Pisidia bölgesi ile sınırlandırılmıştır.



Görsel 12: Pamphylia Bölgesi Haritası (Sevin, 2007:162)

Bölgede yaşayan topluluklar hakkında Strabon, Heredotos'u kaynak göstererek, burada yaşayan halkların Amphilokkhos ve Kalkhas tarafından önderlik edilen halkın soyundan geldiğini belirtmiştir (Strabon, 2012: 252). Her ne kadar antik kaynaklarda çeşitli kökenlere işaret edilse de Pamphylia karma bir topluluk görünümüne sahiptir. Ancak genellikle bölgede kullanılan Pamphylia dili bir Yunan lehçesi olarak kabul edilmektedir (Sevin, 2007: 163). Konuşulan dilde tek istisnai durum bölgenin büyük liman kentlerinden birisi olan Side Antik Kenti'nde kullanılan dildir. Side Kenti'nin bölgede konuşulandan farklı Anadolu kökenli ve Sidece olarak bilinen kendine has bir konuşma dili vardır (Yılmaz, 2014: 155). Ayrıca bölge ilk yerleşim dönemlerinde Luvilerin etki alanı altında olduğu için çok uluslu ve dilli bir yapıda olması da yadırganamaz. Ayrıca "Pamphylia" kelimesi Yunanca'da "tüm oymaklar ülkesi" anlamına geldiği için bölgenin yaşayan Yunan kökenli toplulukların varlığı için bir kanıt teşkil edebilir (Sevin, 2007: 163).

Bölge bütün Anadolu'nun içinden geçtiği tarihi dönemlere ortak olmuştur. MÖ VII. yüzyıl öncesi bölge, Luvilerin etki ve yerleşim alanı içerisindeydi. Bu yüzyıldan itibaren bölgeye Aiol kökenli grupların göç etmesi ve burada asimile olmaları sözü geçen bölgedeki köken çeşitliliğine uyan bir örnektir (Yılmaz, 2014: 155). Bu durumun en güzel kanıtlarından birisi ise bölgede bulunan Side, Aspendos ve Perge kentlerinin isimlerinin Yunan kökenli olmamasıdır (Sevin, 2007: 164).

MÖ VI. Yüzyıla gelindiğinde bölge Anadolu'nun büyük çoğunluğu gibi Pers himayesine girmek durumunda kalmış ve Pers Satraplıklarının idaresine verilmiştir. Pers hakimiyeti döneminde Yunan kentlerinin oluşturduğu birliklerle Perslere karşı çıkılmaya çalışılmış yapılan deniz ve kara muhaberelele ile kısmen başarıya ulaşılmış olsa da Perslerin bölgeden tam manasıyla çekilmesi III. Alexandros'un sayesinde olmuştur (Akduru, 2022: 156-166)

III. Alexandros, bölgeye MÖ 334 yılında ulaşmıştır. Bu tarihten itibaren III. Alexandros'un himayesi altına giren bölgede pek çok kent bir direniş göstermeden teslim olmuşlardır. İlerleyen dönemlerde III. Alexandros'un ölümüyle vassal komutanları arasında sürekli el değıştiren bölge bir süre sonra otorite bakımından zayıflamaya başlamıştır.

Oluşan otorite boşluğunu MÖ I. yüzyılda bölgede faaliyet gösteren korsanlar değerlendirmiş ve bölgeye yerleşmişlerdir. Korsanların bölgede hakimiyet kurmasıyla birlikte Doğu Akdeniz Deniz Ticareti tehlike altına girmiş, bu durumdan rahatsız olan Roma bölgeye Komutanlar ve donanma yollayarak korsanların temizlenmesi için çalışmalar yapmışlardır. Roma'nın korsanlık karşıtı tutumu tamamen çözüm olmasa da bölgenin Roma Eyalet Sistemi içerisine girmesini sağlamıştır (Akalin, 1991: 26-28)

Bölge sarp arazilerinin yanı sıra bol miktarda bulunan tatlı su kaynakları ve liman yapmaya elverişli kıyılarıyla verimli bir konumdadır. Akdeniz Ticaretinin zengin bir parçası olan bölgede yirmi beşe yakın antik kent bulunmaktadır. Bu kentler arasında özellikle limana sahip kentler zenginlikleri ve güçlü ekonomileriyle dikkat çekmektedir. Bölgedeki Kestros (Aksu), Eurymedon (Köprüçay) ve Melas (Manavgat) gibi taşımacılığa uygun büyük akarsuları sayesinde yapılan ulaşım ve ticaret bakımından iç kesimlerde kalan antik kentler bile kıyı kentlerin zenginliklerine ortak olabiliyorlardı. Elde edilen arkeolojik materyallerin dağılımının paralel bir düzeyde olması bölgenin kendi kendine yetebildiğini ve kentler arası bir mal değış tokuşuna sahip olduklarını göstermektedir (Aşınmaz, 2021: 756).

Pamphylia ekonomik olanaklar bakımından oldukça çeşitli bir ürün yelpazesine sahipti. Şüphesiz bu kadar geniş kıyı şeridine sahip bir bölgenin balıkçılık ve deniz ticaretinde uzak olması beklenemez. Bölge konum bakımında antik dönemlerde Doğu Akdeniz Deniz Ticareti rotasının işlek bir bölgesinde yer almaktaydı. Pamphylia bölgesi kıyılarında yürütölen su altı çalışmalarının sonuçları bölgenin deniz ticareti bakımından ne kadar işlek bir konumda olduğunu gözler önüne sermektedir. Bu ticaret ağına bağılı olarak bölge kaliteli gemilerin üretimi için son derece uygun bir konumdaydı.

Ticarî değeri olan ürünlerin arasında hayvancılık ve tarım ürünleri de yer almaktadır. Özellikle akarsu kenarlarında sulama problemi yaşamayan kentlerin tarımla ilgilenmesi şaşırtıcı

bir olgu değildir. Örneğin; Kestros'un doğu bölümünde tahıl yetiştirilirken kuzey bölümünde ise taraçalarda zeytin yetiştirilmiştir (Sevin, 2007: 173).

4.3. Aspendos ve Perge Antik Kentlerinin Üzerinde Bulunduğu Akarsuların Özellikleri

Aspendos ve Perge Antik Kentlerinin yakınlarında kuruldukları akarsuların sözü geçen kentler için hayati olduğu aşikârdır. Bu akarsular sayesinde yaşamın olmazsa olmaz tatlı su kaynaklarına ulaşmış, bu suyu kentlerine ulaştırabilmek için çeşitli mimari öğelere yatırım yapmış ve sonunda bütün kenti su sıkıntısı çekmeyecek bir düzeye getirmeyi başarmışlardır.

4.3.1. Köprüçay (Eurymedon) Nehri

Günümüzde Köprüçay Nehrinin doğuş yeri Isparta il sınırları içerisinde kalırken nehrin Akdeniz'le buluştuğu nokta Antalya ili Serik ilçesinde bulunmaktadır. Bugün Köprüçay Nehri kolları haricinde 156 km uzunluğunda ve bulunduğu alanda yaklaşık 2.498 km²'lik bir havza oluşturmaktadır (Çiçek ve Ertan, 2015: 66). Köprüçay'ın içerisinde bulunduğu alan 1973 yılı içerisinde Milli Park statüsüne yükseltilmiş olup özel alan olarak ilân edilmiştir (Dünden Bugüne Antalya, 2010: 120).



Görsel 13: Köprüçay Nehri (Aylin Taşçı, 2023)

Köprüçay'ın geçtiği bölgeler üzerinde bıraktığı etki yadsınamaz şekilde ortadadır. Nehir, düzenli olarak beslendiği kaynakları sayesinde yıl boyunca debisini sabit tutabilmekte

ve akış hızını kaybetmeden varlığını devam ettirebilmektedir. Bu düzenli kaynaklar arasında Toros Dağlarının zirvelerinde biriken karların ve karstik arazi içerisinde depolanarak nehre katılan yer altı kaynak sularının önemi oldukça büyüktür. Nehrin akış hızı nedeniyle yatağını sürekli olarak deforme etmesi derin kanyon oluşumuna neden olmuştur. Köprüçay'ın aşındırması sonucu meydana gelen bu yarma vadi, 14 km uzunluğu ve duvar yüksekliğinin 100 metreyi aşması nedeniyle Türkiye'nin en uzun kanyonlarından birisine dönüşmüştür (Türkiye Kültür Portalı, 2024). Köprülü Kanyon Millî Parkı- Antalya. Erişim adresi: <https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/antalya/gezilecekyer/koprulu-kanyon-milli-parki> (erişim tarihi: 27.05.2024).

Köprüçay'ın çevresinde bulunan flora ve faunaya da katkısı oldukça önemlidir. Alanın flora olarak çeşitliliği zengindir. Özellikle barındırdığı 48 tehlike altında bulunan bitki türünün 44'ü endemik bitki statüsü altındadır (Dünden Bugüne Antalya, 2010: 121). Ayrıca bölge “anıt ağaç” bakımından zengin sayılabilecek bir konumdadır. Nehir havzası içerisinde en genci 190 yaşında en yaşlısı ise yaklaşık 700 yaşında olan çok sayıda anıt ağaç tescillenmiştir (Sağdıç, ve Bozyiğit, R. 2008: 33). Havzanın Florasında bulunan çeşitlilik faunasına da yansımıştır. Bölge özellikle dağ keçileri ile tanınmış olsa da Anadolu'nun tek endemik kuş türü Anadolu sıvacı, nesli tükenmekte olan Kızıl Akbaba, sadece bu yörede yaşayan Kara Semenderi türlerine ev sahipliği yapması bakımından bölge için önemli bir konumdadır (Dünden Bugüne Antalya, 2010: 121).

Köprüçay Nehri geçtiği bölgelerde sadece floral ve faunal hayatı etkileyip zenginleştirmekle kalmamış nehrin olanaklarını keşfeden insanoğlu için de bulunmaz imkanlar ortaya çıkarmıştır. Köprüçay Nehri sayesinde günümüzde denizden 1250 metre yükseklikte bulunan bir tepe üzerinde Selge Antik Kenti kurulabilmiştir. Bu sayede antik dönemlerde insanlar için vazgeçilmez olan iki olgu olan güvenlik ve temiz su kaynağı ihtiyacı Köprüçay Nehri sayesinde çözülmüştür. Bununla birlikte çalışmanın ana konularından biri olan Aspendos Antik Kenti de su ihtiyacını inşa ettiği aquaductlar sayesinde karşılamış ve nehir iki antik kentin de ortak su kaynağı konumuna gelmiştir. İnsanların suya olan bağlılığı sonucunda Eurymedon Nehri tanrısal bir statü kazanarak tapınım kültü içerisindeki yerini almıştır.

4.3.2. Aksu (Kestros) Nehri

Antik ismiyle Kestros, günümüzdeki ismiyle Aksu Nehri, Isparta ili sınırları içerisinde bulunan Akdağ mevkiinde doğarak çeşitli yan kollarla birleşir ve yaklaşık 145 km sonunda Akdeniz'e dökülür (Kalyocu, vd., 2008: 24).



Görsel 14: Aksu Nehri (Aylin Taşcı, 2023)

Aksu Nehri kapladığı geniş havzası ile bulunduğu bölgenin doğal yaşamında vazgeçilemez bir konuma gelmiştir. Özellikle havzanın fauna yapısının çeşitliliği göz ardı edilemeyecek boyuttadır. Aksu Nehri bünyesinde birden fazla endemik ve bölgeye özgü balık türü içeren nehirlerimizdendir. Nehir günümüzde bile balıkçılık ve taşımacılık faaliyetlerine ev sahipliği yapmaktadır. Bu durum Aksu Nehri'nin ıslahı kapsamında nehrin denizle olan bağlantısına müdahale edilmesine yol açmıştır. Ancak bu ıslahın faunaya etkisinin hesaplanmadan yapılmış olması sonucunda bölgenin önemli balık türlerinin göç yollarının kesilmesine ve oluşan yoğun tekne trafiğinin bölgedeki canlılara olumsuz etki etmesine neden olmuştur.

Aksu Nehri günümüzde olduğu kadar antik dönemlerde de önemli bir konuma sahiptir. Aksu Nehri'nden bahsedilen ilk yazılı kaynaklardan birisi Hitit İmparatorluğu Dönemi'nde yazılan bir bronz tablettir. Bu tablet Hitit Kralı IV. Tuthaliya ve Tarhuntaşşa Kralı Kurunta arasında yapılmış bir antlaşma metnini içerir. Tablette Tarhuntaşşa Ülkesi'ni batıdaki Lukka Ülkesi'nden, Kaştaraya Nehri'nin (Kestros/Aksu Irmağı) ayırdığı yazılıdır (Alparslan, 2007: 171). Hitit Dönemi içerisinde bir sınır görevi gören Aksu Nehri, çevresinde bulunan uygarlıklar değişse de önemini yitirmeden varlığını sürdürmüştür. Sağladığı tatlı su ve ticaret imkanlarıyla Perge Antik Kenti gibi döneminin çok varlıklı şehirlerinin kurulmasında ve genişlemesinde büyük rol oynamıştır. Bunun sonucunda aynı Eurymedon Nehri örneğinde olduğu gibi tanrısal bir konuma gelerek tapınım kültürünün bir önemli bir parçası olmayı başarmıştır (Çağlayan, 2009: 4-5).

4.4. Eurymedon ve Kestros Nehirlerinin Birbirine Bağladığı Antik Kentler

Eurymedon ve Kestros Nehirleri sadece araştırmamızın konusu olan Aspendos ve Perge Antik Kentlerini etkilememişlerdir. Söz konusu nehirlerin bulundukları bölgeye olan katkıları, sadece kıyıları bulunan kentlerle sınırlı kalmamıştır. Nehirlerin bölgeye olan getirisi o kadar fazladır ki çevresinde bulunan kentler bu pastadan bir pay almanın yollarını bulmak zorunda kalmışlardır. Nitekim havzasında bulunan bütün kentler hem tarım hem su ürünleri hem de ticaret ağının ortakları olarak kendi kent ekonomilerine katkıda bulunmayı başarmışlardır. Çalışmanın bu bölümünde ilk olarak Eurymedon Nehri'nin birbirine bağladığı kentlere değinilecek daha sonra ise Kestros Nehri'nin birbirine bağladığı kentlerle devam edilecektir. Bununla birlikte bu kentlerin kendi aralarında kullandıkları alternatif ticaret yollarına değinilecektir.

4.4.1. Eurymedon Nehri'nin Bağladığı Antik Kentler

İlk olarak Eurymedon Nehri'nin denize açılan ucunda bulunan ve çalışmamızın da ana konusu olan kentlerden birisi olan Aspendos Antik Kenti ile başlayarak daha sonra nehir hattı takip edilerek sırasıyla Selge Antik Kenti ve Timbriada Antik Kentlerine değinilecektir.

4.4.1.1. Aspendos Antik Kenti

Aspendos Antik Kenti bugün Antalya ili Serik ilçesinin yaklaşık 8 km doğusunda yer alan Belkıs mahallesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Kent kurulduğu bölge bakımından son derece verimli bir alanda bulunmaktadır. Kenarına kurulmuş olduğu Eurymedon, bugün ki adıyla Köprüçay Nehri sayesinde hem kentin su ihtiyacını rahat bir şekilde karşılayabilmiş hem de denize kadar bir engelle karşılaşmadan nehir üzerinden deniz ticaretine ortak olabilmektedir. Bunun yanı sıra kurulduğu araziye hâkim tepelik alanın dışında Eurymedon'un suladığı ovalık bir alana da sahip olmasından dolayı çok rahat bir şekilde tarımsal ihtiyaçlarını karşılayabilmektedir.



Görsel 15: Aspendos Antik Kenti (Antalya Müze Müdürlüğü (2024.06.11)

<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/antalya/gezilecekyer/aspendos>

Kentin tarih sahnesine çıkışı ve kuruluşu hakkında oldukça fazla teori olsa da tarihî kaynaklarda dile getirileni Troia Savaşı kahramanı olan Mopsos'un öncülüğüyle Argoslu kolonistlerce kurulmuş olduğu yönündedir (Akurgal, 2003: 470). Aslında kentin ismi Hellen kökenli bir kelime değildir. Anadolu'da olan birçok örnek gibi Aspendos'un da isminin Hellenlerden önce Anadolu'da kullanılan bir dil olan olasılıkla Luwice'ye ait olması gerektiği olasılık dahilindedir. Bunun yanı sıra Aspendos, MÖ 5 – 4. yy' da darp edilen sikkelerinde şehrin ismini "Estwediiys" olarak yazmıştır. Bu isim Adana Karatepe yakınlarında bulunmuş olan ve MÖ 8. yy' a tarihlenen bir Hitit yazıtında "Asitawatia" adında bahsedilen kraldan alınmıştır (Akurgal, 2003: 470). Bu durum Side örneğinde olduğu gibi Aspendos'unda kökeninin Hititlere kadar dayanabileceğini göstermektedir.

Kentin Lydia Krallığı altında bulunduğu dönemle ilgili fazla bir veri olmasa da Lydia Krallığı'nın Persler tarafından yıkılmasından sonra Aspendos en parlak dönemlerini yaşamaya başlamıştır (Köse, 2009: 373). Anadolu'da bulunan her kentin kaderini paylaşan Aspendos, Pers hakimiyeti altında kendisini öylesine geliştirmiştir ki MÖ 5. yy başlarında bölgede Side Kenti dışında gümüş sikke darp ettirebilen tek kent olabilmiştir (Akurgal, E. 2003: 470). Bu zenginliğini büyük bir ihtimalle bu yüzyılın sonuna kadar kentin Persler tarafından bir üs olarak kullanılmasına borçludur (Sevin, 2012: 170). Ayrıca antik yazar Strabon'un da bahsettiği gibi Aspendos'a çok rahat bir şekilde Eurymedon yoluyla ulaşılabilir. Bu durum kentin hem kendisi için hem de çevre kentler için deniz ticaretinin bir parçası olması açısından çok büyük

bir fırsattır. Bu yolla Aspendos kendisini ve bölge kentlerini zenginleştirmeyi başarabilmiştir. Ancak bir süre sonra Kent Atina öncülüğünde kurulan Attika – Delos Birliği'ne katılarak pozisyon değiştirmeye başlamıştır. MÖ 469 yılında Atina'lı komutan Kimon, Pers güçlerini Eurymedon Nehrinin ağzında yapılan kara ve deniz savaşlarında yenmeyi başarmış kısa bir süreliğine olsa da kenti Pers hakimiyetinden çıkarmıştır (Köse, 2009: 373).

İlerleyen dönemlerde başlayan Makedon akınlarıyla birlikte kent, MÖ 333 yılında Makedon hakimiyeti altına girer. Antik yazarların anlatımına göre ilk başta III. Alexandros'la anlaşarak yağmadan kurtulan kent daha sonra Makedonlarla savaşıma karar vermiş ancak başarılı olamamışlardır. Bunun sonucunda ağır bir vergi yükü altında kalmışlardır. Diadochlar Dönemi'ni Ptolemaios egemenliği altında geçiren Aspendos, MÖ 133'te Attalos'un krallıklarını Roma'ya miras bırakmasına kadar huzur bulamamıştır (Köse, 2009: 373). Sonunda Kent Perge ile ortak kaderi paylaşarak Roma Konsülü Gaius Veres tarafından MÖ 79 yılında yağmalanmıştır (Köse, 2009: 373). Aspendos eski zengin ve görkemli dönemine ancak imparatorluk dönemiyle birlikte tekrar kavuşabilmiştir. Kent kurulduğu konumu çok iyi şekilde kullanmayı başarmış ticarete bölgenin sözü geçen kentlerinin başında gelmiştir. İmparatorluk döneminde kent; yağ, tahıl, şarap, tekstil, at ve özellikle tuz ticaretiyle ünlenmiştir (Köse, 2009: 373). Bu ticaretin getirdiği malî güçle birlikte kentin anıtsal yapılarına bütçe ayrılabilmiş ve bu yapıların belli bir kısmı günümüze gelmeyi başarabilmiştir.

Günümüzde Kentin büyük bir kısmı hâlâ toprak altında olsa da Anadolu topraklarının en iyi korunmuş olan amphitiyatrosu konumundaki Aspendos Tiyatrosu, bu ününü şüphesiz Selçuklu Dönemi'nde aldığı tadilata ve ikincil kullanıma borçludur. Ayrıca kent sadece tiyatro binası ile değil çok gelişkin olan aqueductları ile de ünlüdür. Bu durum artık herkesçe bilinen Aspendos kralının kızını şehre faydalı olan birisiyle evlendirmek istemesi hikayesinin çıkış noktasını oluşturmaktadır. Bu iki yapı insanları o kadar etkilemektedir ki mimarların başka bir motivasyona sahip olduklarını düşünmelerini sağlamıştır. Bugün kente gidildiğinde tiyatro ve su kemerleri haricinde kentin agorası, nymphaeumu, stadionu, bazilikası ve hamamı görülebilecek düzeydedir. (Akarca, 1951: 203-212)

4.4.1.2. Selge Antik Kenti

Selge Antik Kenti günümüzde denizden 1250 m yükseklikte Antalya ili; Manavgat ilçesi, Altınkaya (Zerk) mahallesi sınırları içerisinde kurulmuştur. Selge, Pisidia bölgesine bağlı bir kent olsa da daha sonraları Pamphylia bölgesine bağlandığı düşünülmektedir. Kent kurulum alanı olarak tahkimi yüksek bir bölgeyi tercih etmiş olmasına karşın asla kenarda kalmamış ve antik dönemde zengin kentlerin arasında yer almayı başarmıştır.



Görsel 16: Selge Antik Kenti (Side Müzesi Müdürlüğü (2024.06.11)

<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/antalya/gezilecekyer/selge>

Selge Kenti Toros Dağlarının zirvesine yakın kurulmuştur. Bunun sebebinin güvenlik düşüncesi olduğu gayet açıktır. Ancak kent bulunduğu bölgeyi bayındır hâle getirmeyi iyi başarmıştır. Aslında Roma Dönemi'nde bir antik yol hattının da bir parçası olmayı başarmıştır. Yol Eurymedon Nehri'nin doğu sahilini takip ederek yukarı doğru çıkar ve Selge Kenti'nin dış dünya ile olan bağlantısını sağlar (Ercenek, 1992: 365). Ancak bu zorlu arazi koşullarında sadece yolun gelmesi yeterli olmamıştır. Selge Kenti Eurymedon gibi büyük nehirlerin kaynaklarına yakın olmaları sayesinde su problemi çekmemiştir ancak bu nehirler yollara ulaşmaları konusunda sıkıntı çıkarmıştır. Kent bu problemi biri günümüzde dahi kullanılan köprüler yaparak aşmıştır. Bölgede bulunan Oluk Köprü günümüzde hâlâ kullanılmaktadır. Bunun yanı sıra çok yakınında başka bir kol üzerine yapılmış Büğrüm Köprü üzerinden gelen yollar birleşerek Selge'nin ticaret yollarıyla bağlantısını sağlamaktadır (Ercenek, 1992: 365).

Selge Kenti ile ilgili çoğu bilgiyi antik yazarlar sayesinde almaktayız. Özellikle Strabon'a göre kentin en erken kurucusu Kalkhas'tır ve kentin nüfusu ilerleyen dönemlerde 20.000 kişiye ulaşmıştır. Bu sayı ne kadar doğrudur bilinmez ama kentin tiyatro kapasitesinin 9000 kişi olduğu göz önüne alınırsa bu sayının abartı bir sayı olduğu aşikârdır. Şüphesiz Strabon bu sayıyı kentin elinde tuttuğu kaynaklara ve zenginliğe bakarak vermiştir.

Selge Kenti bulundukları bölgenin tahkim avantajını çok iyi kullanarak egemenliklerini ellerinde tutmayı başarmışlardır. Strabon'un ve Flavius Arrianus'un eserlerinde anlatılanlara göre ise Selge, III. Alexandros'un geldiğini haber alınca elçi ve hediyeler yollayarak teslim olmuşlardır ve kendilerini Termessos'un düşmanı olarak tanıtmışlardır. Bu sayede

III.Alexander'in güvenini kazanmışlar ve hatta Sagalassos'u ele geçirmelerine büyük yardımlar etmişlerdir. Bu sayede kendi iç işlerinde bağımsız bir şekilde hareket edebilmişlerdir. (Altın. ve Doğancık, 2017: 1-15)

Selge'nin bölge için önemli bir kent olduğunu antik yazarların kente olan ilgilerinden anlamak mümkündür. Bir başka antik yazar Polybius, eserinde MÖ 220 yılında Selge'nin komşusu Pednelissos Kenti'ni kuşattığını ve başarısız olduğunu anlatması da önemli bir tarihî olaydır. Buradan yapılabilecek bir çıkarımla Selge Kenti'nin, sadece kendi çıkarları doğrultusunda ilerleyerek komşu kentlerle olan ilişkilerini iyi tutmak gibi bir gaye gütmedikleri de ortadadır. Bunun durumu kentin tahkiminin yüksek oluşuyla bağdaştırmak oldukça akla yatkındır. En son Roma Hakimiyetinde kalan Selge Kenti'nin bugün toprak altında olmayan kalıntıları arasında dikkati ilk çeken yapı tiyatrosudur. Bununla birlikte kısmen de olsa agorası Zeus Tapınağı, sarnıçları ve bazilikası ayakta kalabilen yapıları arasındadır.

4.4.1.3. Timbriada Antik Kenti

Timbriada ya da Tymbriada Antik Kenti bugün Isparta ili; Aksu ilçesinin 3,5 km kuzeydoğusuna Akçaşahar mahallesinde kurulmuş bir antik yerleşimdir. Strabon, eserinde Timbriada için dağların eteklerine kurulmuş bir halk olarak bahsetmektedir. Kurulduğu bölge bakımından ovalık bir alana da sahip olan kentten geriye günümüze çok fazla bir malzeme ne yazık ki kalamamıştır.



Görsel 17: Tymbriada Antik Kenti (Aksu Belediyesi (2024.06.12) <https://aksubelediyesi.bel.tr/icerik/tarihi-ve-dogal-guzellikler>)

Kentin kurulduğu bölge günümüzde Asar Tepe ismiyle anılmakta ve deniz seviyesinden yaklaşık 1650 m yükseklikte bulunmaktadır. Kent aynı Selge Kenti'nde olduğu gibi tahkim bir bölge seçmiştir ve yerleşimini Eurymedon Nehri'nin kaynağının çok yakınına kurmuştur. Her ne kadar kentten geriye çok fazla malzeme kalmasa da özellikle şehrin mezar stellerinin ve blok

taşlarının devşirme malzeme olarak çevre yerleşimlerde kullanıldığını görmek mümkündür. Ayrıca bölgede çok sayıda dağılmış yapı elemanları ve yüzey seramikleri de bulunmaktadır. Timbriada'nın adı Adada, Sagalassos ve Apollonia'da bulunan üç farklı yazıtta geçmektedir (Özsait, vd. 209: 208). Şehirde Hadrianus'tan (İ.S. 117-138) Maximinus Thrax'a (MS 235-238) kadar olan dönemde sikke darp edilmiştir (Özsait, vd. 209: 208). Ayrıca bu sikkeler üzerinde bulunan Eurymedon tasvirleri de dikkat çekicidir.

4.4.2. Kestros Nehri'nin Bağladığı Antik Kentler

İlk olarak Kestros Nehri'nin denize açılan ucunda bulunan ve çalışmamızın da ana konusu olan kentlerden birisi olan Perge Antik Kenti ile başlayarak daha sonra nehir hattı takip edilerek sırasıyla Sillyon Antik Kenti ve Lyrboton Kome Antik Kentlerine değinilecektir.

4.4.2.1. Perge Antik Kenti

Perge Antik Kenti günümüzde Antalya ili; Aksu ilçesi sınırları içerisinde, karayolundan yaklaşık 2 km içeride bulunan bir tepelik üzerine kurulmuştur. Kentin günümüzdeki kalıntılarından zamanının çok zengin kentlerinden birisi olduğu anlaşılmaktadır. Şüphesiz bu zenginliğini kurulduğu alanın imkanlarına borçludur. Kestros Nehri'nin yanında bulunması hem deniz ticareti için bulunmaz bir fırsat doğurmuş hem de tatlı su kaynağı olarak kente hayatî bir katkıda bulunmuştur. Ayrıca kurulduğu tepelik alanın yanında bulunan alüvyonal bakımından zengin ovalık arazi kentin tarımsal ihtiyaçlarını karşılamak için oldukça elverişli konumdadır.



Görsel 18: Perge Antik Kenti (Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü (2024.06.12) <https://antalya.ktb.gov.tr/TR-310900/perge.html>)

Tarihsel olarak bakıldığında Perge Antik Kenti'nin kurulmuş olduğu bu tepelik alan yapılan çeşitli araştırmalara göre Prehistorik Dönemlerden itibaren yerleşim görmüş bir alandır. Aslında “Perge” isminin de aynı Aspendos, Sillyon, Side ve Selge gibi Anadolu kökenli (büyük ihtimalle Luwice) olduğu konusunda düşüncelerde azımsanmayacak düzeydedir. Çalışmanın daha önceki bölümlerinde bahsedildiği üzere Kestros Nehri'nin adının Hitit tabletlerinde geçmesi nedeniyle şehrin Hitit Uygarlığı ile ilişkili olması pek de şaşırtıcı olmayacaktır.

Antik yazarlardan Strabon, eserinde Kestros Nehri'nden yukarı gemiyle altmış stadion gidilirse Perge'ye ulaşıldığından bahsetmiştir (Strabon, 2012: 251). Bu durum açıkça Perge'nin denizle bağlantılı olduğunu ve antik dönemde Kestros Nehri'den denize kadar bir sıkıntı yaşamadan gemilerle ulaşım sağlanabildiğini göstermektedir. Ayrıca Strabon yine eserinde her yıl “Artemis Pergaia” adına bir festival yapıldığını anlatır (Strabon, 2012: 251). Aslında Perge için Artemis kültü çok önemli bir noktadadır. Ünlü hatip Cicero eserinde Perge'nin zenginliğinin kaynağının Artemis kültü olduğunu vurgulamaktadır.

Hellenistik Dönem'e gelindiğinde Pamphylia Bölgesinde III. Alexandros'a bölgede karşı koymayan iki şehir bulunmaktadır. Side ve Perge Antik Kentleri (Pekman, 1969: 19). Perge Kenti'nin III. Alexandros'a karşı ılımlı bir politika izlemesinin nedeni o dönemde kentin henüz surlarla tahkim edilmemiş olmasıdır (Pekman, 1968: 19).

Daha sonra Pergamon Krallığı hakimiyeti altına girmek zorunda kalan Perge Kenti, MÖ 133'te kralın ölmesi sonrasında Roma hakimiyeti altına girerek tarih sahnesindeki yaşamına devam etmiştir. MÖ 1. yy'da artan korsanlık faaliyetlerine karşı Roma, “*Lex de Piratis*” (Korsanlara Karşı Kanun) kanunu yürürlüğe sokmuştur (Özdizbay, 2008: 18). Sonuç olarak Pompeius, aldığı olağanüstü yetkilerle korsanları alt etmeyi başarmıştır. Ayrıca Perge Kenti'nde ele geçen yazıtlarda, İmparator Vespasianus Dönemi'nden itibaren kente “neokoros” unvanı verildiği ve toplamda kentin bu unvana 4 kez sahip olduğu yazılmaktadır (Baz, 2016: 134). Bu yazıtlardan anlaşıldığı üzere Perge Kenti, Pamphylia'nın ilk “neokoros” unvanını alan kenti konumuna gelmiştir.

Günümüzde kentin neredeyse çok büyük bir bölümü korunmuş durumdadır. Özellikle tiyatrosu, stadionu, nymphaeumu, agorası, sütunlu caddeleri, güney hamamı ve iki adet yuvarlak kuleye sahip Hellenistik kapısının çok büyük bir bölümü ayakta kalabilmiştir.

4.4.2.2. Sillyon Antik Kenti

Sillyon Antik Kenti günümüzde Antalya ili; Serik ilçesine yaklaşık 15 km uzaklıkta araziye hâkim, düz bir tepelik üzerine kurulmuştur. Üzerine kurulduğu tepenin günümüzde

denizden seviyesinden yüksekliği yaklaşık 235 m’dir. Konum olarak Perge Antik Kentine oldukça yakın bir konumdadır. Kestros Nehri, Perge Kenti ile Sillyon Kentlerinin tam ortasında kalmaktadır. Kentin bulunduğu bölgeye bakılırsa Kestros Nehri’nin yarattığı ticarî olanaklara ortak olmuş olmaları oldukça muhtemeldir. Ayrıca alüvyonal bakımdan zengin olan ovalık arazisi sayesinde tarıma elverişli alanlarının da bulunduğu açıktır. (Taşıran, 2020:1-32)



Görsel 19: Sillyon Antik Kenti (Sillyon Antik Kenti Kazı Başkanlığı arşivi (2024.06.12)
<https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/antalya/gezilecekyer/sillyon>

Sillyon Kenti’nin Demir Çağı’ndan itibaren yerleşim gördüğü her ne kadar biliniyor olsa da Hellenistik Dönem öncesi buluntular biraz zayıftır (Taşıran, 2022: 721). Sillyon Kenti’nin artık kendi kendine yeten bir kent halini alması Hellenistik dönemle birlikte başlamıştır (Alkaç, vd. 2020: 82). Yine aynı dönem itibariyle kent, yapı stoklarında değişikliğe giderek savunma karakterini arttırmıştır (Alkaç, vd. 2020: 82).

Roma Dönemiyle birlikte “Pax Romana” ile kent büyüyüp genişlemiş büyük ve anıtsal yapıların inşasına başlanarak kentleşme sürecini tamamlama yoluna girmiştir (Taşıran, 2022: 722). Kurulduğu alanın korunaklı olması ve sağlam savunma surları sayesinde kent çevresinde olan birçok siyasî çalkantıya rağmen güçlü bir devlet olma özelliğini asla yitirmemiştir. Ayrıca, Doğu Roma Dönemi’ne gelindiğinde kent, bir piskoposluk merkezî olarak karşımıza çıkmaktadır (Alkaç, vd. 2020: 83).

Günümüzde Kentten geriye kalan pek çok mimarî kalıntı bulunmaktadır. Özellikle Surları ve kuleleri, stadionu, hamamı, kent kapısı, tiyatrosu, bazilikası, bir mescidi, stoası, Osmanlı çeşmesi ve su kemerleri gibi yapıları kısmî olarak görmek mümkündür.

4.4.2.3. Lyrboton Kome Antik Kenti

Lyrboton Kome Antik Kenti günümüzde Antalya ili; Kepez ilçesi, Varsak mahallesi sınırları içerisinde yüksek bir falezin üstünde bulunan düzlüğe kurulmuştur. Kent günümüzde denizden yaklaşık 200 m yükseklikte bulunmaktadır. Kentin bulunduğu yükseklik ve topoğrafyası nedeniyle kent yıkıntılarının üzerine dışardan toprak yürümemiştir ve devrilen taşların kaldırılmasıyla yapılar çok anlaşılır şekilde ortaya çıkmıştır (Çevik, vd. 2022: 486).



Görsel 20: Lyrboton Kome Antik Kenti (Antalya Müzesi (2024.06.12)

[https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/antalya/gezilecek yer/lyrboton-kome\)](https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/antalya/gezilecek yer/lyrboton-kome)

Kent, Hellenistik Dönem’den Orta Çağ’a kadar kesintisiz bir yerleşime ev sahipliği yapmıştır (Şahin, 1999:437). Bunun yanı sıra kent gelişmiş ticarî hayatıyla dikkat çekmektedir. Özellikle Roma Dönemi’nin önemli ticaret yollarından “Via Sebaste” nin üzerinde bulunması kenti bir ticarî cazibe merkezi haline getirmekle kalmayıp ayrıca zenginleşmesi için de olanak sağlamıştır. Bu durum Lyrboton Kome’nin çevre kentlerle ilişkilerine yansımış özellikle çok yakınında bulunan Perge ile ayrı bir bağ kurmalarına neden olmuştur. Aslında Lyrboton Kome, Perge Kenti’ne bağlı bir kırsal kenttir ve Perge’nin zeytinyağı üretim hanesi konumundadır (Takmer, ve Tüner Önen, 2007: 21). Kentin adı Perge’de ele geçen bir yazıt sayesinde öğrenilebilmiştir ve yazıta göre “Elaibaris” (Yağ Çiftliği) olarak da bilinir (Çevik, 2014)

Ele geçen buluntular göstermiştir ki Perge’nin imarında Lyrboton Kome’nin yeri büyüktür, bu buluntuların en büyüğü Demetrios kardeşlerin Perge’ye diktirdikleri taktır (Çevik, 2014). Günümüzde her ne kadar defineciler ve kaçak kazılar nedeniyle tahrip edilmiş olsa da kilise yapıları, sarnıçları, hamamları ve özellikle zeytinyağı işlikleri görülebilir ve kısmen

sağlam durumdadır. Kentte işlenen zeytinin her dönemde çok önemli bir konumda olması sebebiyle Roma Dönemi'nde kurulan işlikler Doğu Roma Dönemi'nde de kullanılmış ve sayıları arttırılma yoluna gidilmiştir (Takmer, ve Tüner Önen, 2007: 23).

4.5. İki kentin İlişkide Bulundukları Kentlerle Benzer ve Farklı Yönleri

Aspendos ve Perge Antik Kentleri gibi zengin ve büyük iki kentin bulundukları bölgeye kendi kültürlerini ve yaşayış biçimlerini yayması gayet olası bir durumdur. Bunun yanı sıra bulundukları verimli ve stratejik bölgeden de kültürel olarak etkilendikleri aşikârdır. Bu durum iki kentin gerek akarsular yoluyla gerekse kara yoluyla ilişki içerisinde bulundukları kentlerle aralarında belli benzerlikler ortaya çıkmasına yol açmıştır. Her ne kadar bulundukları bölgede sözü geçen bir büyüklük ve zenginliğe sahip olsalar da her kentin kendine has kültürü ve yaşayış dinamikleri olduğu unutulmamalıdır.

4.5.1. Aspendos Antik Kenti'nin İlişkide Bulunduğu Kentlerle Benzer ve Farklı Yönleri

Aspendos Antik Kenti'nin ve etkileşimde bulunduğu adı geçen kentlerle kültürel benzerlikleri hiç de azımsanacak türden değildir. Öncelikle paylaştıkları Eurymedon Nehri'ne verdikleri değer inandıkları dini sisteme kadar işlemiştir. Bu kentlerde Eurymedon Nehri, tapınım kültürünün bir parçası haline gelmiştir. Bu durum kentlerde ele geçen buluntulara da yansımıştır.

Sözü geçen üç kenti fiziksel olarak birbirine bağlayan Eurymedon Nehri'ne olan tapınım kültürünün boyutları kentlerin günlük kullanımında bulunan eserlere de yansımıştır. Örnek verilecek olursa Aspendos Kenti, kullandıkları sikkelerin üzerine Eurymedon tasvirleri koyarak nehrin kendileri için önemini vurgulamışlardır. Aynı zamanda Tymbriada Antik Kenti ise kentlerinin yakınlarında bulunan Zindan Mağarası'na yaptıkları kült alanının ile Eurymedon'a tapınım göstermişlerdir. Bu Mağara tapınağında bir Eurymedon heykeli ve girişte bir Eurymedon mozaïği ele geçirilmiş ayrıca mağara yakınlarında bulunan bir Roma köprüsünün kilit taşı üzerine Eurymedon'un büstü kabartma yapılarak işlenmiştir. Günümüzde köprünün kilit taşı defîneciler tarafından tahrip edildiği için bu büstü göremesek de nehir tanrısının kent için ne kadar önemli olduğu aşikârdır (Demirci, 2016; 187).



Görsel 21: Tymbriada – Zindan Mağarası, Eurymedon Kült Heykeli (TC Isparta Valiliği (2024.06.12)
<http://www.isparta.gov.tr/aksu-fotografлари>)

Aspendos, Selge ve Tymbriada Kentlerinin başka bir benzer özelliği ise kullandıkları sikke betimleridir. Özellikle Aspendos’a daha yakın bir konumda bulunan Selge Antik Kenti’nin darp ettirdiği sikkelerde açık bir şekilde Aspendos’u takip ettiği görülmektedir. Ayrıca bu sikke betim benzerlikleri Tymbriada Antik Kenti’nde de görülmektedir. Sikke betimleri her ne kadar benzerlikler gösterse de farklı oldukları yönler de bulunmaktadır. Örneğin; Aspendos Kenti’nin yetiştiriciliğini yaptığı atların sikke betimlerinde bulunmasına rağmen ilişki içerisinde bulunduğu diğer kentlerde bu betime rastlanmamıştır. Bu durum bize kentlerin sikke betimlerini birebir kopyalamadıklarını sadece kendilerine uygun olan betimleri kullanarak kullandıklarını göstermektedir.

Sözü geçen bu kentlerin benzer yönleri olduğu kadar farklı yönleri de bulunmaktadır. Bu durum öncelikle kentlerin büyüklükleri ile ilintilidir. Ekonomik düzey olarak üç kentin durumu iyi olsa da hiç birisi Aspendos’un elde ettiği zenginliğe ulaşmayı başaramamışlardır. Bunun en önemli sebeplerinden birisi Aspendos’un kurulduğu bölge bakımından elde edebildiği imkanlardır. Tymbriada ve Selge Kentleri özellikle tarımla uğraşmış ve bunun yanı sıra ticaret yapmışlardır. Ancak Aspendos denize yakın olmanın avantajını kullanarak kendini

ekonomik olarak önemli bir şekilde geliştirmiştir. Ayrıca bu kentlerin hepsinin yaptırdığı köprüler bulunmasına rağmen Selge ve Tymbriada örneklerinde bu köprülerin ana amacı her zaman ulaşım odaklı olmuştur. Aspendos örneğine bakıldığında zaman inşa edilen Roma köprüsünün tek yapılış amacının ulaşım olmadığı açıktır. Aspendos Kenti'nin denize yakınlığı ve Eurymedon Nehri'nin denizden Aspendos'a kadar ulaşımına açık olması nedeniyle yapılan köprü'nün bir başka amacı ise kente ulaşacak gemilerin kontrolünü rahat yapmak olmalıdır. Ayrıca bir saldırı durumunda Aspendos köprü sayesinde rahatlıkla nehir yolunu kesebilme avantajını elde etmiş durumdadır.

4.5.2. Perge Antik Kenti'nin İlişkide Bulunduğu Kentlerle Benzer ve Farklı Yönleri

Perge Antik Kenti'nin Kestros Nehri ile bağlantı kurduğu kentlerde de aynı Aspendos örneğinde olduğu gibi birtakım benzerlikler söz konusudur. Öncelikle nasıl Eurymedon çevresinde kurulan kentler için kutsal bir yere sahipse aynı şekilde Kestros Nehri de çevresinde kurulduğu kentler için kutsal bir role bürünmüştür. Kestros Nehri'nin özellikle Perge için anlamının büyüklüğü kent merkezine bakılınca anlaşılmaktadır. Kent merkezinde Hadrian Dönemi'ne tarihlenen anıtsal çeşme üzerinde bulunan Kestros heykeli dikkati çekmektedir.

Kestros Nehri'nin Betimlendiği tek alan plastik eserler değildir. Sikke betimleri de Kestros Nehri'nin sözü geçen kentler için önemini vurgulamaktadır. Perge sikke betimlerinde kendine yer bulan Kestros Nehri, neredeyse birebir tasvirle Sillyon Kenti sikkelerinde de kendine yer bulmayı başarmıştır. Ayrıca sikke betimlerine bakıldığında oldukça önemli başka bir kült figürüne daha rastlamak mümkündür. Perge Artemisi yüksek oranda kabul ve tapımın görmüş durumdadır. Sözü geçen kent sikkelerinde Artemis betimi sıklıkla ve sevilerek kullanılmıştır. Bu örneklerde sadece Artemis betimleri değil Perge Kenti sikkelerinde sıklıkla görülen ay-yıldız gibi betimlerde sevilerek ve kabul görerek kullanılmıştır.

Bu kentler arasında olan farklılıklara gelinecek olunursa dikkat çeken ilk nokta kentlerin kurulma amaçlarıdır. Perge Antik Kenti, bulunduğu stratejik konumu dolayısıyla büyümeyi çok çabuk başarmış bir ticaret kenti görünümündeyken Lyrboton Kome Antik Kenti Perge'ye bağlı bir tarım merkezi konumundaydı. Kent özellikle zeytinyağı ticareti ile Perge'ye büyük kazamınlar kazandırmayı başarmıştır. Diğer yandan Sillyon Antik Kenti'ne gelinecek olunursa kentin daha çok savunmayı merkeze alan bir yapıda olduğu gözlemlenebilir. Tarım ve ticaret yönünden diğer kentlerin gerisinde kalmayacak bir konumda olsa da kentin savunma yapıları ve kabiliyeti oldukça yüksektir.

Bu kentleri birbirine bağlayan köprülerin yapılış amaçlarında da bir farklılık unsuru bulunmaktadır. Sillyon Antik Kenti ve Perge Antik Kenti arasında bulunan ulaşımı sağlayan Ayvalıkemer Köprüsü tamamen bir yol güzergahının parçası olarak karşımıza çıkmaktadır. Günümüze ulaşamayan bu yol sisteminin izleri 1970’li yıllarda arazi sahiplerin tarımsal amaçlarla yolu sökmesi sonucu yok olmuştur (Taşkiran, ve Yılmaz, 2024; 172). Bunun aksine Perge’nin diğer yanında bulunan Soğucaksu Köprüsü’nün asıl yapılış amacı yol değildi. Köprü ilk başta bir aqueduct sisteminin parçasıydı ve Perge’ye su taşıma görevini üstlenmekteydi. İlerleyen zamanlarda bu su sisteminin önemini yitirmesiyle birlikte sistemin bu parçası köprüye dönüştürülerek ikincil kullanımda bölgeye hizmet etmeye devam etti.

Bütün bunların dışında hem Aspendos’u hem de Perge’yi etkileyen ve birbirine bağlayan başka bir unsur daha bulunmaktadır. Her ne kadar nehirlerin kentleri bağladığından bahsetsek de sözü geçen kentler yalnızca nehirlerle bağlantı kurmamışlardır. Dönemin önemli ticaret yollarından birisi olan “Via Sabaste” antik yolu kıyıya paralel olarak bu kentlerin birbirine bağlama görevini üstlenmiştir. Via Sabaste yolu ile antik yol güzergahı Pergamon Antik Kenti’nden başlayarak sırasıyla Ephesos Antik Kenti, Laodikea Antik Kenti, Lyboton Kome Antik Kenti, Perge Antik Kenti, Sillyon Antik Kenti, Aspendos Antik Kenti ve Side Antik Kentlerini birbirine bağlamaktaydı (Takmer, ve Tüner Önen, 2007: 6). Bu durum kentlerin sadece kendi teretoryumlarında etkili olmasının yanı sıra ticaret ağlarını genişletmesine olanak sağlamıştır.

4. 6. İki Kentin Liman Kenti Olmalarına Dair İpuçları

Aspendos ve Perge Antik Kentlerinin her ikisi de günümüzde yaklaşık olarak kıyıdan 12 km uzaklıkta bulunmaktadır. Bu durumda akla gelen ilk soru denize bu kadar uzak bulunan iki kentin liman kenti olabilme ihtimalinin olup olmadığıdır. Aslında her iki kentin de zenginlik ve yaşam standartlarına bakıldığı zaman liman kentlerinin özelliklerini taşıdıkları görülmektedir.

Antik dönem yazarlarının birçoğu hem Aspendos hem de Perge için nehir yolunu kullanarak gemilerin kentlerin kenarına kadar getirildiğinden bahsetmektedirler. Nitekim Aspendos’ta 2008 yılı içerisinde yapılan çalışmalarda Eurymedon Nehri’nin üzerinde Aspendos’a nehir limanlığı yapabilecek bir nokta belirlenmiş ve bu noktada yapılan jeofizik araştırmaları sonucunda düşünülen bölgede bir liman olabileceği sonucuna varılmıştır (Köse, 2017; 183). Strabon’un anlatımlarına göre 60 stadion olan mesafe bugün yapılan hesaplamalarla kıyıya 2 km’lik bir mesafeyi işaret ederken, yıllar içerisinde oluşabilecek coğrafi değişiklikler göz önüne alındığında Strabon’un haklı olma ihtimali çok yüksek

görülmektedir (Köse, 2017; 184). Eurymedon ‘un denize döküldüğü alanda bir liman kompleksine rastlanılmaması ise tamamen doğanın bir oyunu olarak karşımıza çıkabilir. Rahatlıkla Aspendos’un denize açılan limanı bir alüvyal boğulma sonucu görünürlüğüne kaybetmiş olabilir. Bunun haricinde Eurymedon Deniz Savaşı sırasında donanmanın Eurymedon ağzına saklanmış olması nehrinin denize açılan ağzının günümüzdekinden çok daha büyük olduğunun bir göstergesidir.



Görsel 22: Aspendos Antik Kenti'nin Eurymedon Nehri'ne uzaklığının uydu görünümü (Google earth)

Perge Antik Kenti'nin liman lokasyonunu bulmak için yakın zamanda yapılan bir jeofizik araştırmasında elde edilen verilere göre Holosen Çağ içerisinde deniz hiçbir zaman Perge'ye kıyı yapacak şekilde yaşamadığından, Perge'nin bir doğal deniz limanının bulunması imkansızdır (Karadaş, vd. 2023; 113). Ancak bu durum Perge'nin bir nehir limanının olması konusuna bir açıklık getirmemektedir. Bilindiği üzere Kestros Nehri bu tarz bir gemi trafiğini kaldırabilecek bir kuvvettir.



Görsel 23: Perge Antik Kenti'nin Kestros Nehri'ne uzaklığının uydu görünümü (Google earth)

Perge Antik Kenti'nin Limanı ile ilgili elimizde somut bir veri olmasa da darp edilen Roma sikkeleri kentin denizle olan ilişkisini kanıtlar niteliktedir. Roma dönemi içerisinde geniş bir zamana yayılan sikkelerin ön yüz betimlerinde dönemin imparator portresiyle birlikte arka yüzünde gemi tasvirleri, gemi pruvaları ve hatta deniz feneri tasvirleri bulunmaktadır. Bu durum Perge Antik Kenti'nin mutlaka denizle iç içe olduğunun bir göstergesidir. Ayrıca 2003 yılı çalışmaları kapsamında Perge'nin nekropol alanında ortaya çıkarılan “Okeanos Mozaïği” kentin su ile ilişkisinin yalnızca Kestros Nehri olmadığını ve denizin de kent için ne kadar önemli bir yerde olduğunu gösterir niteliktedir.



Görsel 24: Gallienus Dönemi gemi tasvirli Perge sikkesi (Roman Provincial Coinage (2024.06.12) <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/>)



Görsel 25: Traian Dönemi Gemi pruvası ve deniz feneri betimli Perge sikkesi (Roman Provincial Coinage (2024.06.12) <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/>)



Görsel 26: Marcus Aurelius Dönemi gemi betimli Perge sikkesi (Roman Provincial Coinage (2024.06.12) <https://rpc.ashmus.ox.ac.uk/>)

SONUÇ

Yapılan bu çalışmayla birlikte sonuç olarak; Pamphylia Bölgesi içerisinde bulunan ve kendi dönemleri içerisinde etrafında bulunan kentlere göre büyük ekonomik güç elde edebilmiş iki kentin denizle olabilecek ilişkisi irdelenmiştir.

Aspendos Antik Kenti ve Perge Antik Kenti, kurulmuş oldukları alan bakımından denize kıyısı olmayan bir pozisyonda olsa da yakınlarına kuruldukları akarsular sayesinde denize açılmanın bir yolunu bularak deniz ticaretindeki pastadan pay alabilmeyi başarmışlardır. Her ne kadar bu limanlara ait elimizde fiziksel bir kanıt olmasa da kentlerin gelişimi ve zenginlikleri döneminin liman kentleri ile paralel bir şekilde ilerlemektedir. Fiziksel kanıtların azlığına karşılık her iki kentin de antik kaynaklarda nehirlerinin olduğunun anlatılması ve özellikle Perge basımı sikkelerde deniz temasına bolca rastlanması bu şüpheyi güçlendirmektedir. Birbirlerine aynı akarsu ile bağlı kentlerin aynı betimli sikkeleri kullanması bu kentlerin birbirleriyle olan ekonomik ilişkilerinin ne kadar benzer olduğunun göstergesidir. Orijini Aspendos ve Perge olan belirli tip sikke betimlerinin bölge kentleri tarafından benimsenmesi ve sevilerek kullanılması araştırmaya konu olan iki kentin bölgeyi ekonomik olarak büyük ölçüde domine ettiğinin de bir kanıtı olarak gösterilebilir. Bu kentlerin güçlenmelerinin birbirlerine bağlı olması ve bu durumda yaptıkları iş birlikleri sayesinde bölge ekonomisinin ilerlemesi kaçınılmaz olmuştur.

Via Sabaste gibi önemli bir roma yol güzergahı üzerinde bulunan bu iki şehrin elde ettiği zenginliğin kara ticaretinden elde edilebileceği sorusu akla gelse de kendilerinden önce ve sonra güzergâh üzerinde bulunan kentlerin böyle bir ekonomik güce sahip olmamaları kentlerin liman kenti olma şüphelerini arttırır niteliktedir. Ayrıca bu iki kentin Attika-Delos Deniz Birliği kayıtlarında yer alması ve birlikte bir yere sahip olmaları da göz önünde bulundurulmalıdır. Söz konusu kentlerin yapı stokları ve buluntu çeşitliliğine bakıldığında dönemlerinin gözde kentlerinden olduğu gözle görülebileceği gibi güvenlik için aldıkları önlemler de benzer özellikler göstermektedir. Bu duruma ek olarak Strabon'un; Aspendos'ta inşa edilen köprüünün yapılış amaçlarından birinin nehir trafiğinin kontrolü olduğunu belirtmesi Aspendos'un denizle olan ilişkisi hakkında bize bir fikir vermektedir. Aynı şekilde Kestros Nehri üzerinde Lyrboton Kome ve Perge ve Sillyon Antik Kentleri'ni bağlayan köprülerin bulunması ve bu köprüler sayesinde işleyen bir ticaret yolunun bulunması köprülerin sadece güvenlik ya da kontrol amaçlı değil ekonomik olarak da kentlere çok büyük katkı sağladığını göstermektedir. Kestros Nehri örneği göz önüne alındığında merkezde Perge Antik Kenti olmak üzere Lyrboton Kome ile ticaret, Sillyon ile askeri birtakım alışverişlerin yapılmış olabileceği görülmektedir. Ayrıca

Çalışmaya konu olan bu kentlerin aynı birliklerde yer alması ve aynı bölge içerisinde bulunması kentler arası iş birliği yaratabildiği gibi belli bir rekabeti de doğurmuş olmalıdır. Her ne kadar sözü geçen antik kentlerle ilgili ayrı ayrı çalışmalar bulunsa da bu kentlerin birbirleri ile olan ilişkilerini tam manası ile açıklayabilecek bir araştırmaya muhtaç olunduğu açıktır. Bu durumla birlikte iki antik kentin ürettiği spesifik ürünlerin sadece Anadolu ve kara ticareti ile ulaşabildiği alanların dışında denizle ulaşılabilir alanlarda olup olmadığı konusunun araştırılması da elzemdir. Bu yönde yapılacak olan araştırmalarla limanlarının olduğu varsayılan bu kentlerin üretim ve ticaret kapasiteleri de ortaya çıkarılabilir duruma gelecektir.

Sonuç olarak; yapılan bu çalışma da Aspendos ve Perge Antik Kentleri'nin denizle ilişkisinin bulunmasının yüksek olduğunu, ikisinin de birer nehir limanı olduğu kanısının ağır bastığı ortaya çıkmıştır. Ancak bu kanının kesinlikle yapılacak olan yeni çalışmalara muhtaç olduğu ve fiziksel kanıtlara ihtiyaç duyulduğu ortadadır. Özellikle sadece arkeolojik çalışmaların dışında yapılacak olan multidisipliner bir çalışmayla söz konusu kentlerin limanlarının ortaya çıkarılacağı aşikârdır.

KAYNAKÇA

- Akarca, A. (1951). *Aspendos'ta M. Ö. V. yüzyıla Ait Bir Mezar*. BELLETEN, 15(58), 203-212.
- Akduru, H. E. (2022). Antik çağ'da ticaret: Karia bölgesinde bir araştırma. *Academic knowladge (sayı:5(1))*. 156-166.
- Alexiou, S. (1991). *Minos Uygarlığı*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları
- Altın, R. ve Doğancı, K. (2017). Yazıtlar ışıında Selge agonları. *International Journal of social Inquiry. (sayı11)*. 1-15.
- Altunel, E. vd. 2003. "Earthquake Faulting at Ancient Cnidus, SW Turkey", Turkish Journal of Earth Sciences 12, 137-151.
- Aslan, M. (2008). Eurymedon muharebesinden sonra Aspendos ve genel olarak Pamphylia'nın durumuna bir bakış. *Adalya (no.XI/2008)*, 49-63.
- Aslan, M. ve Tüner Önen, N. (2011/ Ocak). Akdeniz'in Korsan Yuvaları: Kilikia, Pamphylia, Lykia ve İonia Bölgesindeki Korykoslar. *Adalya Dergi (sayı XIV)* 190
- Aşınmaz, A. (2021). Pamphylia'daki Kırsal Yerleşim ve Buluntu Noktaları: Mevcut Arkeolojik Veri Üzerine Bir Değerlendirme. *Ulak Bilge Sosyal Bilimler Dergisi (sayı:60)*. 755-765
- Baykal, R. (2021). *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze İstanbul'da Kent İçi Deniz Ulaşımı*. İstanbul: Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
- Bayramov, K. (2019). Levant Gemiciliği ve Persler. *Tobider International Journal of Social Sciences (volume 3/1)* 39-52
- Campbell, B. (2012). *Rivers and the power of ancient Rome*. United States of Amerika:The University of North Caroline Press.
- Casson, L. (1986). *Ship and seamanship in the ancient world*. (New Jersey): Princeton University Press.
- Çağlayan, Ç. (2009). *Perge antik kentinde suyun kullanımı*. Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Klasik Arkeoloji Bilim Dalı. İstanbul.
- Doğer, E. (1991). *Antik çağ'da amphoralar*. (İstanbul): Sergi yayınevi.
- Doksanaltı, E. M. vd. (2018). *Knidos denizlerin buluştuğu kent*. Ankara. Bilgin Kültür Sanat Yayınları.

- Durukan, M. (2017). Antik Çağ'da Akdeniz'de Ticaret ve Korsanlık. *III. Türk Deniz Sempozyumu Bildirisi*. 37
- Ercenk, G. (1992/Ağustos). Pamphylia bölgesi ve çevresi eski yol sistemi. *Belleten (sayı: 216 cilt: LVI)* 361- 381.
- Erkoç, S. (2018). Patata liman hamamı: mimarisi ve yapı evrelerine ait ilk gözlemler. *Phaselis dergi (sayı:IV)*. 239-258.
- Erzen, A. (1976). İlk Çağ Tarihinde Kıbrıs. *Belleten (sayı: 157 cilt: 40)*.96
- Gilbert, G. P. (2008). *Ancient Egyptian Sea Power and Maritime Forces*. Avusturalya: National Library of Australian Cataloguing-in-Publication
- Heredotos (2007). *Historiai (tarih)*. İstanbul: Alfa Yayınları
- Jenkins, N. (1980). *King Cheop's Royal Ship The Root Beneath the Pyramid*. Londra: Thames and Hudson Ltd.
- Kaplan, A. (2016). Antik çağ'da denizcilik –İskenderun Körfezi limanlarının mimari yapıları ve deniz ticaretine, siyasi ve kültürel hayata etkileri. *ASOS Journal (sayı:33)*. 325- 336. Köse, V. (2017). Nehirler, kıyılar, limanlar ve kentler. *Anatolia (sayı: 43)*. 179- 210.
- Kurtuluş, Z. (1998). 2. Ulusal kıyı mühendisliği sempozyumu –antik dönemde liman yapım teknikleri ve sedimentle dolmuş limanların bugünkü durumu. 455.
- Küçük, S. D. ve Güler, T. B. (2020). Antik yazılı belgeler ışığında Makedonya kralı III. Alexandros'un küçük asya polisleri ile ilişkileri. *Archivum anaticum (ARAN) dergisi (sayı:14/2)*. 241-268.
- Öner, D. (2016). *Deniz ticaretinde limanlar ve Türkiye uygulaması* (Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi Bilim Dalı. İstanbul.
- Öniz, H. ve Karademir, M. (2016). Antalya kıyıları arkeolojik su altı araştırmaları üzerine bir değerlendirme. *Selçuk üniversitesi sosyal bilimler meslek yüksekokulu dergisi (41. Yıl özel sayısı/cilt:19)*. 261-277.
- Öniz, H. (2009). *Temel Su Altı Arkeolojisi*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları
- Öniz, H. (2016). *Doğu Akdeniz'de amphoralar*. Antalya: Arkeoloji ve Sanat Yayınları
- Özdaş, H. ve Öniz, H. (2014). Adrasan tabak batığı su altı kazı çalışmaları. *TINA dergi (sayı:2)*. 33.

- Özdizbay, A. (2008). *Perge'nin 1.-2. Yüzyıllardaki gelişimi* (Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Klasik Arkeoloji Bilim Dalı. İstanbul.
- Özgür, M. E. (1995). Türkiye limanları, Ankara Üniversitesi Dil Tarih ve Coğrafya fakültesi dergisi
- Özgür, M. E. (2010). *Aspendos a travel guide*. Ankara: Dönmez Ofset
- Reşad, D. (2003). *Liman işletmeciliği gümrük mevzuatı*. İstanbul. Akademi Yayıncılık.
- Secundus, G. P. (2022). *Doğa tarihi (1. ve 2.kitap)*. İstanbul: SAY Yayınları
- Sevin, V. (2007). *Anadolu'nun tarihi coğrafyası I*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları
- Strabon (2012). *Geografika (antik Anadolu coğrafyası kitap: XII – XIII– XIV)*.İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları
- Şenol, A. K. (2003)*Marmaris müzesi ticari amphoraları* (Ankara): TC Kültür ve Turizm Bakanlığı yayınları.
- Şevketoğlu, M. (2006/Mayıs). MÖ 8. Binde Anadolu ve Kıbrıs İlişkileri: Akanthou/Tatlısu Kurtarma Kazısı. *Anadolu Dergisi (sayı: 30)*. 116
- Talloe, P. (2001/Ocak). The Egyptian connection the cult of nilotic deities at Sagalassos. *Ancient Society (Ocak/2001)*. 289- 327.
- Taşkıran, M. (2020). *Silyon Araştırmaları I, yüzey araştırmaları ışığında Silyon ve çevresi*. İstanbul. Ege Yayınları.
- Thukydides (2020). *Pleponnessos savaşları*. İstanbul: Belge Yayınları
- Umar, B. (1999). *Karia*. (İstanbul): İnkılâp yayınevi.
- Umar, B. (1999). *Likya*. (İstanbul): İnkılâp yayınevi.
- Uzunoglu, H., & Taşdelen, E. (2011). Parerga to the Stadiasmus Patavensis (7): New inscriptions from the territory of Phellos. *Gephyra*, 8, 81-98.
- Vitruvius (2013). *Mimarlık üzerine on kitap*. İstanbul: Şevki Vanlı Mimarlık Vakfı Yayınları
- Yılmaz, Y. (2014). *Türkiye'nin antik kentleri*. İstanbul: YEM Yayınları

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, Adı	Aylin TAŞCI	
Uyruğu	T.C.	
Eğitim Derecesi	Okul/Program	Mezuniyet Yılı
Lise	Serik Lisesi	2011
Üniversite	On Dokuz Mayıs Üniversitesi / Arkeoloji	2016
Yüksek Lisans	Akdeniz Üniversitesi / Akdeniz Sualtı Kültür Mirası Çalışmaları	
Doktora	-	

İş Deneyimi	Çalıştığı Yer	Görev
	Idyros Antik Kenti Kazı Çalışmaları	Arkeolog

Yabancı Dil	İngilizce	Çok İyi
-------------	-----------	---------