



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Zeynep Işıl ÇAKIROĞLU

Antalya Kent Müzesi Deniz Ticareti ve Tarihi Sektörü Kurgusu

Müzecilik Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2019



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Zeynep Işıl ÇAKIROĞLU

Antalya Kent Müzesi Deniz Ticareti ve Tarihi Sektörü Kurgusu

Danışman

Prof. Dr. Nevzat ÇEVİK

Müzecilik Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2019

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Zeynep Işıl ÇAKIROĞLU'nun bu çalışması, jürimiz tarafından Müzecilik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof.Dr. Mehmet ÖZHANLI (İmza)

Üye (Danışmanı) : Prof.Dr. Nevzat ÇEVİK (İmza)

Üye : Dr. Öğrt. Gör. Şevket AKTAŞ (İmza)

Tez Başlığı: Antalya Kent Müzesi Deniz Ticareti ve Tarihi Sektörü Kurgusu

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

Tez Savunma Tarihi : 28/05/2019

Mezuniyet Tarihi : 26/09 /2019

(İmza)
Prof. Dr. İhsan BULUT
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Kent Müzesi Antalya Deniz Ticareti Tarihi ve Sektörü Kurgusu” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

İmza

Zeynep Işıl ÇAKIROĞLU





**T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU
BEYAN BELGESİ**



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-Soyadı	Zeynep Işıl ÇAKIROĞLU
Öğrenci Numarası	20145236002
Enstitü Ana Bilim Dalı	Müzecilik
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Programın Türü	(X) Tezli Yüksek Lisans () Doktora () Tezsiz Yüksek Lisans
Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı	Prof. Dr. Nevzat ÇEVİK
Tez Başlığı	Antalya Kent Müzesi Deniz Ticareti ve Tarihi Sektörü Kurgusu
Turnitin Ödev Numarası	1143208176

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 193 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 13/06/2019 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nda belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tezin/dönem projesinin benzerlik oranı;

alıntılar hariç % 11

alıntılar dahil % 10 'tır.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

☒ Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylarım.

☐ Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

Gerekçe:

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımca yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

13/06/2019

Prof. Dr. Nevzat ÇEVİK

İÇİNDEKİLER

TABLolar LİSTESİ.....	III
KISALTMALAR LİSTESİ	IV
ÖZET.....	V
SUMMARY.....	VII
ÖNSÖZ.....	IX
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ TİCARETİ TARİHİ VE ANTALYA DENİZİ

1.1. Antalya Denizi.....	3
1.2.Eskiçağda Deniz Ticareti.....	11
1.3.Akdeniz ve Antalya Tarihsel Coğrafyasında Deniz Ticaretine Konu Olan Limanlar.....	20
1.4.Antalya Kıyıları Liman Kentleri.....	28
1.4.1. Side Limanı	29
1.4.2. Phaselis Limanı	31
1.4.3. Myra(Demre) ve Andriake Limanı.....	36
1.4.4. Patara Limanı.....	38
1.4.5.Olympos	40
1.4.6. Adrasan(Çavuş) Limanı.....	42
1.4.7.Korykos ve Magydos.....	42
1.4.8. Perge	46
1.4.9.Alanya(Korakesion).....	47

İKİNCİ BÖLÜM

ANTALYA LİMANI

2.1.Antalya Limanı Tarihi Coğrafyası.....	50
2.1.1.Antalya Kenti Kısa Tanıtımı	60
2.2.Ekonomik ve Siyasi Tarih İçersinde Antalya Limanı	63
2.2.1.Hellenistik Dönemde Antalya Limanı.....	64
2.2.2. Roma Döneminde Antalya Limanı.....	68
2.2.3. Bizans Döneminde Antalya Limanı	70
2.2.4.Selçuklu ve Beylikler Dönemi.....	73
2.2.5.Osmanlı Dönemi	77
2.2.6. İtalyan İşgali ve Cumhuriyet Dönemi	80
2.3. Antalya Limanı'nın Fonksiyonları	85

2.3.1. Tersane ve Gemi Yapımı.....	85
2.3.2. Balıkçılık	89
2.3.3. Askeri ve Yolcu Taşımacılığı.....	91
2.3.4.Bölüm Değerlendirmesi.....	95

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MÜZELERDE SERGİLEME, SUNUM TEKNİKLERİ

3.1. Müzelerde Sergileme ve Sunum.....	97
3.1.1 Sergileme ve Sunum Teknikleri.....	100
3.2. Dünyadaki Denizcilik Müzeleri ve Sergileri.....	101

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ANTALYA KENT MÜZESİ İÇİN TEŞHİR VE TANZİM

UYGULAMALARI

4.1. Kent Müzesi Geçici Sergi Planlamaları.....	106
4.2.Geçici Sergi Konularında Aranacak İçerik Özellikleri.....	107
4.2.1.Sergilerin Hazırlanışında Genel Yöntem.....	108
4.2.2.Muhtemel Geçici Sergi Temaları.....	108

BEŞİNCİ BÖLÜM

ANTALYA DENİZ TİCARETİ VE TARİHİ SERGİ KURGUSU

5.1. Antalya Denizi Ticaret Emtiaları.....	115
5.2. Eskiçağ'da Ticaret Gemileri.....	126
5.3. Antalya Deniz Gümrüğü.....	130
5.4. Antalya İskelesi, Tüccarlar ve Liman Çalışanları	134
5.5. Akdeniz'de Korsanlık ve Köle Ticareti.....	144
5.6.Cumhuriyet Dönemi Antalya Limanı ve Deniz Ticareti	155

SONUÇ.....	160
KAYNAKÇA.....	166
HARİTA VE PLANLAR DİZİNİ.....	180
LEVHALAR DİZİNİ	181
SERGİ KURGULARI.....	185
HARİTA VE PLANLAR (Şekil:1-16)	190
LEVHALAR (Resim:1-99)	201
ÖZGEÇMİŞ.....	276

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Antalya Kent Müzesi Yerleşkesine Ait Bir Plan	113
Tablo 2: Antalya Kent Müzesi Yerleşkesine ait Mimari Planın Açıklaması	114
Tablo 3: Antalya Limanı Emtialarının İhraç Bilgileri Tablosu (ton)	123
Tablo 4: Antalya Limanı Emtialarının İthal (1931) Bilgileri Tablosu	125



KISALTMALAR LİSTESİ

Age	Adı geçen eser
Agm	Adı geçen makale
Bk	Bakınız
MÖ	Milattan Önce
MS	Milattan Sonra
m	Metre
m ²	Metrekare
km	Kilometre
km ²	Kilometrekare
yy	Yüzyıl
ADALYA	The Annual Of The Suna&İnan Kıraç Research Institute On Civilizations
AJA	American Journal of Archaeology
ANMED	Anadolu Akdenizi Arkeoloji Dergisi
AST	Kültür Bakanlığı Anıtlar ve Müzeler Genel Müdürlüğü Araştırma Sonuçları Toplantısı
ATS	Antalya Ticaret ve Sanayi Odası Kültür Yayınları
Belleten	Belleten. Türk Tarih Kurumu
EA	Epigraphica Anatolica
Ed	Editör
ICOM	International Council of Museum- Milletlerarası Müzeler Konseyi
TINA	The International Journal of Archaeology and Underwater Exploration
SNG	Sylloge Nummorum Graecorum
TAD	Ankara Üniversitesi, Tarih Bölümü, Tarih Araştırmaları Dergisi
TINA	Denizcilik Arkeolojisi Dergisi (Maritime Archaeology Periodical)
TTK	Türk Tarih Kurumu
UNESCO	United Nations Educational Scientific and Cultural Organization

ÖZET

Akdeniz Medeniyeti içersinde önemli bir liman kenti olan Antalya, coğrafi konumu ve stratejik önemi bakımından Eskiçağdan günümüze önemini yitirmemiştir. Siyasi gelişmeler, savaşlar ülkelerin oluşumun da nasıl önem taşıyorsa, denizaşırı ticari ilişkiler sosyal, ticari ve kültürel açıdan yeni uygarlıkların oluşumunu sağlamışlardır. Burada Akdeniz ve Attaleia limanı merkezli anlattığımız deniz ticareti kurgusu bir kentin dokusunu ve tarihini geçmişten günümüze anlatan bir müze konsepti içerisinde anlatılmaktadır.

Antalya deniz ticareti, sosyo-ekonomik ve kültürel alanda da ele alınarak kurgulanmıştır. Çağdaş müzecilik anlayışının ve modern sergileme tekniklerinin var olduğu günümüzde, müzeler koleksiyonları depolama, saklama ve basit anlamda teşhir etme mekânları olmaktan çıkmıştır.

Yeni müzecilik anlayışına göre yapılan müzelerde sahip olduğu tema ve kurgularla kalıcı ve geçici sergiler yaratılmakta, modern mimari yapılarda ve dijital imkânlar doğrultusunda bir işleyiş kazanmaktadırlar. Artık müzeler ziyaretçilerin ihtiyaçları doğrultusunda yapılandırılmakta ve geri dönüşleri yaşam boyu eğitim doğrultusunda interaktif sunumlar, workshoplar gibi aktif yöntemleri kullanmaktadırlar.

Müzeler sahip olduğu güçlü koleksiyonları yanında replika eserler, maketler, canlandırmalar, 3D sistemlerle yaratıcı sergilemeler yapmaktadırlar. Burada önerdiğimiz geçici sergi temalarının uygulanabilir olmasına dikkat edilmiştir. Konunun ana doğrultusu Antalya Deniz Ticareti olduğu için insanoğlunun deniz yollarını kullanması, limanları oluşturması ve Eski Çağda yer alan ticaret olgusu Akdeniz ve Antalya merkezli olarak anlatılmıştır.

Antalya Limanı ve deniz ticareti ile ilgili bilgi ve kaynaklar sınırlıdır. Aslında kaçak yollarla yapılan bir deniz ticareti söz konusudur. Erken dönem ile ilgili bilgileri antik coğrafyacılara ve seyyahlardan, 18. ve 19. yüzyıl bilgilerini ise Osmanlı Arşiv kayıtları ve Antalya Şer'ine Sicil defterlerinden almaktayız. Geçici sergi önerilerini oluşturacak kurgular kent dokusunun en hareketli alanlarını oluşturan iskele ve liman bölgesinde geçen yaşantı, kültürel etkileşimin yaşanmasını sağlayan ticaret ağı, deniz ticaretine konu olan ve uygarlıkların gelişimini sağlayan emtia alışverişini konu almıştır. Başlıca geçici sergi kurgularımız şu başlıklar altında anlatılmıştır:

1. Antalya Deniz Ticareti Emtiaları
2. Eskiçağda Ticaret Gemileri
3. Antalya Deniz Gümrüğü
4. Antalya İskelesi ve Ticaretle Uğraşanlar
5. Akdeniz, Köle Ticareti ve Korsanlık
6. Cumhuriyet Dönemi Antalya Limanı ve Deniz Ticareti

Anahtar Kelimeler: Antalya, Antalya Limanı, Eskiçağ Akdeniz Deniz Ticareti, Deniz Ticareti Sergileri, Antalya Kent Müzesi, Sergi Kurguları



SUMMARY

ANTALYA CITY MUSEUM MARITIME TRADE AND HISTORY SECTOR FICTION

Antalya, an important port city throughout the Mediterranean Civilization, has not lost its importance from the Ancient times to present in terms of geographical location and strategic importance. Just as political developments and wars are important in the formation of the countries; overseas commercial relations have ensured the formation of new civilizations in social, commercial and cultural terms.

The maritime trade fiction we mentioned here based the Mediterranean and Attaleia port is described in a museum concept that explains the texture and history of a city. Antalya Maritime Trade has been fictionalized by considering the socio-economic and cultural areas also. Today, with contemporary museology understanding and modern display techniques, the museums are not only the places where collections are stored, kept and displayed simply.

In the museums built according to the new museology understanding, permanent and temporary exhibitions are created with the themes and designs they have and they are becoming functional in modern architectural structures in accordance with digital possibilities.

Now, the museums are structured in accordance with needs of the visitors and they use methods such as interactive presentations, workshops in the direction of lifelong education. In addition to the powerful collections that the museums have, they make creative exhibits with replica works, models, animations, 3D systems.

It was considered that the temporary exhibition themes we suggested here are practicable. Since the main direction of subject is Antalya Maritime Trade, the use of sea routes and the formation of ports by human being and the trade in the Ancient times were explained as Mediterranean and Antalya based.

The information and resources related to Antalya Harbour and maritime trade are limited. In fact, there was a maritime trade made illicitly. We get information about the early period from ancient geographers and travellers and we get information about the 18th and 19th centuries from the Ottoman archival records and Antalya Sharia Court Registry Book.

The designs that will form temporary exhibition proposals, life in the pier and harbour area, which compose the most active areas of urban fabric, trade network that enables cultural interaction was about commodity commerce, which was the subject of maritime trade and

provided the development of civilizations. Our main temporary exhibition designs are expressed under the following headings:

1. Antalya Maritime Trade Commodities
2. Trade Ships in Ancient Times
3. Antalya Sea Customs
4. Antalya Pier and the Merchants
5. Mediterranean, Slave Trade and Piracy
6. Antalya Harbor and Sea Trade in the Republic Period

Key Words: Antalya, Antalya Port, Mediterranean Sea Trade in Ancient Times, Sea Trade Exhibition, Antalya City Museum, Exhibition Fictions



ÖNSÖZ

Değişen ve gelişen bir müzecilik anlayışının egemen olduğu çağımızda kamu, özel kurum ve kuruluşların kendini daha iyi anlatmak ve vizyon sahibi olduğunu göstermek için yeni müzeler oluşturma girişimlerini son dönemde görmekteyiz. Tüm faaliyetler içinde kentler de kendilerini, doku ve tarihlerini hem şimdiki hem gelecek kuşaklara aktarmak için yeni oluşan müzecilik anlayışı içersindeki müze oluşum ve faaliyetlerine önem vermektedirler.

Burada sözünü ettiğimiz “Kent Müzesi Antalya Deniz Ticareti Tarihi Kurgusu”, Antalya Kent Müzesi’nin konsepti için tasarlanmış geçici sergi kurguları üzerine yapılan bir çalışmadır. Antalya Kent Müzesi’nin kurulum aşamalarında olduğu dönem içersinde aslında profesyonel bir ekiple faaliyetlerini tamamlamış durumdadır. Bu çağdaş müzecilik anlayışı içersinde yer alan oluşum için ilerde genişleyecek ve sürekli çeşitlenecek geçici sergiler mutlaka söz konusu olacaktır. Antalya kent dokusu ve Eski Çağdan günümüze tarihi önemini yansıtacak sergileme alanları için yeni fikir ve önerileri içeren bu tez çalışmamız bu doğrultuda değerlendirilmelidir.

Bu çalışmamızda desteklerinden dolayı değerli hocam ve yüksek lisans tez danışmanım Prof. Dr. Nevzat Çevik’e teşekkürlerimi sunarım. Bu çalışmanın oluşumunda ve kaynak arayışı ve arşivler konusunda yardımlarından dolayı Antalya Kent Müzesi Projesi Ekibine, çalışma arkadaşlarıma ve beni destekleyen aileme teşekkürlerimi sunarım.

Zeynep Işıl ÇAKIROĞLU
Antalya, 2019

GİRİŞ

Müzeler sanat eserlerini, kültürleri temsil eden nesneleri ve her türlü objeyi saklamak, korumak ve bunları sergilemeyi amaçlayan kuruluşlardır. Zeus'un İlham perileri kızlarından, "muse"adını alan "müzeler" 21. yy.'da inanılmaz bir gelişim sürecinde hızla ilerlemektedir. Müzeciliğin tarihi, kuramları, gelişimi bu yönde düşüncelerimizi geliştirmekle kalmayıp modern müzecilikte, mimarı tasarım yaşayan, gelişen ve modüler mimari yapılar ve sergileme tasarımları gibi konular üzerinde hızla ilerlenmektedir. Güzel Sanatlardaki yaratıcılığı simgeleyen ve müzenin başlangıcını oluşturan "muse" kelimesidir. Yüzyıllar sonra 21. yy'da yeniden yaratıcılığın ön planda olduğu sergileme teknikleri ile var olma çabasıdır. Nesneyi sergilemekten çok, sergileme teknikleri ve mekân sanatı ve yaratıcılığı ifade eder hale gelmiştir. Böylece müzelerdeki sergileme teknikleri de müzeler gibi çeşitlenerek, geçici ve kalıcı sergiler olarak müzeler ve galerilerde karşımıza çıkmaktadır.

Modern kentler, kendilerini ifade edecek yeni arayışlara girmiş, kent tarihi, dokusu ve halktan kopuk olmadan kent müzeleri inşa edilmiştir. Bunların en başarılı örnekleri, Venedik, Sao Paolo, Cardiff, Cape Town, Essen, Toronto ve Pekin'deki müzelerdir. Londra, Seul, Sydney ve Kopenhag gibi müzeler de yeni anlayışa göre düzenlenen müzelere en güzel örneklerdir.

Müze inşa etme ve kurgulama işi her aşamasında profesyonel ekiplere teslim edilmektedir. Mimari, çevre düzenlemeleri, güvenlik, iklimlendirme, ergonomi tamamen profesyonel hizmet veren kurumlarca yapılmaktadır. Hatta özellikle bazı Arap ülkelerinde müzeler içerik ve mimari dâhil tüm aşamaları tamamlandıktan sonra firmalar tarafından açılmak için teslim edilmektedirler.

Profesyonellikle altından kalkılabilecek olan büyük çapta projeler için aslında aşama aşama her safha için ayrı planlanan bir ekip ve anlayış düzenli bir süreçte ilerlendiğinde güzel sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Türk müzeciliği uluslararası boyutta ICOM ve UNESCO gibi tanınan platformlarda kendini ifade etmektedir. Örneğin; 1993'te Londra'da, 2000 yılında Lüksemburg'da, 2005'te Amsterdam'da, 2006'da Boston'da yapılan konferanslar bunun en iyi örneklerindendir.

Araştırmanın Amacı

Bizim bu çalışmamızın hareket fikri müzeciliğe yeni bir hareket getiren "kent müzesi" oluşumları içerisinde yer alabilecek fikirler üretmektir. 2006 yılından itibaren devam eden "Antalya Kent Müzesi" projesi, dünya çapında bir müzecilik anlayışıyla yürütülen bir çalışma olarak karşımıza çıkmaktadır. Türkiye'de Avrupa'dan ödüller alan kent müzeleri

bulunmaktadır. Bu müzeler, Bursa Kent Müzesi, Konya İzzet Koyunoğlu Şehir Müzesi ve Kütüphanesi, İzmir Ahmet Piriştina Kent Arşivi gibi müzeler olmuşlardır. Henüz yapımı tamamlanan Antalya Kepez Belediyesi, Dokumapark Bir Zamanlar Antalya Müzesi de Nevzat Çevik küratörlüğünde farklı bir kent müzesi oluşumuna önemli bir örnek olmuştur.

Araştırmanın Önemi

Antalya Kent Müzesi, tarihi 1940'lı yıllara dayanan Karaalioğlu Parkı ve eski Halkevi binasını kapsayan eski Büyükşehir Belediyesi yerleşkesi ve eski şehir stadyumunu kapsayan geniş bir alanı içine alan modern ve işlevsel bir mimaride tasarlanan bir müze kompleksi olarak karşımıza çıkmayı amaçlamaktadır.

Böylesi kompleks ve iddialı yapıları içinde barındıracak aynı zamanda bir kent belleği işlevini görecektir olan müze tasarım ve sergileri için küratör ve müzecileri daha zor, ayrıntılı ve yaratıcılığın ön planda olduğu bir süreç beklemektedir. Karain'den Günümüze Antalya ve Antalyalılar, Çağlar Boyunca Aile ve Evlilik, Antalya'da Mutfak Kültürü, Antalya'nın Doğası, Antalya'nın Yönetimi ve Belediye temalı sergilerin yer alacağı müzede geçici sergiler de yer alacaktır. Müzenin toplam kapalı alanı 21.580m², toplam açık alan 59.500m² olarak belirlenmiştir. Kapalı ve açık alanlar birbiri ile ilişkili bölümlerden oluşmakta ve geçici sergi alanı dönüşebilecek bir konseptte tasarlanmıştır. Geçici sergilere 11.250m² tamamı yeraltında mekânlar tasarlanmıştır.

Araştırmanın Kapsamı

Çalışmada "Antalya Deniz Ticareti Tarihi ve Sektörü Kurgusu"bilimsel bir çalışmaya uygun olarak konu edinilen coğrafya üzerinde topografik ve kronolojik bilgiler toplanarak, limanı ve denizciliği oluşturan temel kavramlar üzerinden, Antalya Limanı ve deniz ticareti üzerine bir aktarım yapılmıştır. Eskiçağdan günümüze Antalya ve deniz ticaretine dair önemli konu başlıkları oluşturarak geçici sergi senaryolarının temel kurguları oluşturulmaya çalışılmıştır.

Araştırmanın Yöntemi

Sergi salonları ve sunum teknikleri, sergilemede kullanılacak malzeme ve sergi tasarımları küratörler, uzmanlar ve proje ekibi gibi profesyoneller tarafından yürütülen bir çalışmada tez çalışmamızda oluşturduğumuz geçici sergi, müzede kullanılacak 3D modellemeler, kiosklar gibi modern sunumlar içerisinde düşünülmüştür. Müzede yer alacak olan tüm kalıcı ve geçici sergi temalarına uygun olması amaçlanmaktadır. Bu açıdan düşünüldüğünde bir yenilik getiren sergi temaları ve sunumları yerine, Antalya denizine hayat veren konu ve temaların kurgusu üzerine gidilmiştir. Burada yer alan kurgusal sergimiz konular ve sergi tasarımı açısından öneriler olarak değerlendirilip, incelenmelidir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ TİCARETİ TARİHİ VE ANTALYA DENİZİ

1.1. Antalya Denizi

Antalya Denizi bugünkü Antalya ilinden yaklaşık olarak kuzey sahiline doğru 30 km. kadar uzanır ve Antalya kentinin antik dönemdeki adıyla Attaleia'nın da dâhil olduğu bu bölgenin Eskiçağ'daki adı Pamphylia'dır. Antik yazarlardan Plinius (MS 1. yy) bölgeye "Mopsopia" dendiğini söylemiştir.¹ Batısında Lykia, doğusunda KilikiaTrakheia (Dağlık Kilikia) yer alır. Deniz burada, batıda "Hiera Akra" (Kutsal Burun) denilen ve dağlık Lykia bölgesinin güneydoğusunda, bugünkü Finike kasabasının biraz doğusundaki bir takım küçük ve çıplak ve kayalık adalardan oluşan Khelidonia (Beşadalar) ile doğuda Anamorion (Anamur) arasında uzanan ve bugün Antalya Körfezi adını taşıyan büyük ve geniş körfezi meydana getirmektedir. Doğu Akdeniz'in bu Pamphylia Körfezi'nden Kıbrıs adasına kadar uzanan kısmına İlkçağ'da "Pamphylia Denizi" adı veriliyor ve çok işlek bir deniz yolu meydana getiriyordu.² Kilidonya Burnu'ndan ötede, geniş Antalya Körfezine geçilir. 300 km' den fazla bir kıyı uzunluğuna sahip olan bu körfez, açık denizden itibaren karalar içerisine doğru ancak 100 km kadar sokulur. Yalnız, körfezin sonu gibi önü de çok geniştir: Kilidonya Burnu ile Anamur Burnu arası 220 km olarak hesaplanmaktadır. Bu sebeple, bütün iklimiyle, yumuşak sıcaklığıyla hatta şiddetli dalgaları ile deniz etkileri bu kıyılarda kuvvetle kendisini gösterir. Bu suretle burası gerçek bir körfezden ziyade sadece denizin kara içersine doğru sokulması gibi düşünülebilir.³

Türkiye'nin güney sahilinde Pamphylia Ovası'nın batı tarafında çoğunlukla ulaşılması zor sahiliyle ve dik yamaçlarıyla Toros dağları, batı tarafında Pamphylia Körfezi'ni de içlerine alarak güneye doğru sarkarlar. Güneyde Gelidonya Burnu'nda sonlanan bu sahil; Kıbrıs'tan Kilikya'ya ve Levant'tan Rhodos'a ve takiben Knidos'a ve Ege'ye veya Girit'e ve batıya giden Antik Çağın ana ticaret rotalarından birisi boyunca yelken açan gemilere sayılı limanlar sunar. Aslında sözünü ettiğimiz ve antik coğrafyacılarından aktardığımız Akdeniz kıyıları boyunca uzanan bu dağlık bölgeye günümüzde Akdeniz Bölgesi ya da Güney Doğu Anadolu bölgesi denilmektedir.⁴

Bu kıyıları, yakından veya biraz uzaktan yüksek dağlar çevirir. Bu dağlardan inen akarsular, suyun büyüklüğüne, birleşme derecesine, kıyısına göre buralarda az çok genişlikte

¹ Pekman,1973: 2.

² Bosch,1957: 13.

³ Saraçoğlu,1989:486.

⁴ Saraçoğlu, A.g.e.,1.

birçok ovalar oluşturmuşlardır ve bunlar verimli, kuytu ve sulak ovalardır. Bazen, kıyıdan itibaren 3 km ötede dağ başlar ve kıyı etkileri birdenbire kesilir; bazen de deniz etkileri ve kıyı hayatı 50 km içerilere kadar sokulur. Bu bakımdan, Antalya Körfezi kıyıları, batı, doğu, körfezin sonu olmak üzere, birbirinden farklı üç çeşit şekil gösterir. 1960'lı yıllarda Antalya bölgesi ve coğrafyasını tanımlayan Saraçoğlu Antalya kıyılarından şu şekilde aktarmaktadır:

Yalnız, bütün bu kıyılarda ortak olan alanlardan birisi de düz oluşu, girinti ve çıkıntılardan yoksun kalışıdır; 300 km kıyının en az 200 km si sıg, kumsal ve düz kıyıdır, gemilerin değil, hatta motorların, kayıkların bile yanaşmasına elverişli olmayan kıyılardır. Dağlık ve dik olan kıyılar ise bu deli ve dalgalı deniz tarafından o kadar yontulmuş ve aşınmıştır ki, buraları da düz gemilerin yanaşmasına elverişli olmayan kıyılar haline gelmiştir. İşte; körfezin bütün doğusu ve Antalya Ovası alanı böyledir. İki küçük girinti dışında, batısı da böyledir. Bu elverişsiz denizcilik şartlarının bir sonucu olarak, Antalya Körfez kıyılarında yaşayan insanlar denizcilik şartlarının bir sonucu olarak, Antalya Körfezi kıyılarında yaşayan insanlar denizci, gemici değildir ve hiçbir zaman da olmamışlardır.⁵ Batı Anadolu'nun tümüyle tersine olarak, kıyının hemen kenarında yaşayan denize yabancı kalmışlardır; motor, kayıkçılık nedir bilmezler, hatta çoğu balıketine bile yabancıdır. Bunlar, tarımla uğraşan insanlardır ve çoğu toprağa yeni yeni sarılmış, araziye yeni yeni değerlendirmeye başlamıştır.⁶

Pamphylia Körfezi'nin batı sahili, tamamı ile Lykia'ya aittir. Çünkü bu kısma, sert bir şekilde sahile inen Lykia dağları hâkimdir. Pamphylia, asıl körfezin kuzey-batı köşesinde dağların sahilden kuzeye doğru uzaklaştıkları yerde başlar, doğuda ovanın devam ettiği Melas, bugünkü Manavgat Çayı'nın denize döküldüğü yere kadar devam eder. Çünkü hemen bu nehrin arkasında dağlar, arada Korakesion (Alanya)'a giden dar bir sahil yolu bırakarak tekrar denize kadar sokulurlar. Pamphylia'nın topografyasına bakıldığında bölgenin dört önemli nehrinin adı geçer: Katarrhaktos (Düden Çayı), Kestros (Aksu), Eurymedon (Köprü Çayı), Melas (Manavgat Çayı).⁷

Antalya Körfezi ise şekil bakımından İskenderun Körfezi'ne benzer ve burada, batıda kuzeydoğu doğrultusunda uzanan Beydağları ile doğuda kuzeybatı doğrultusunda uzanan Taşeli sıradağları Göller bölgesinde adeta birleşecekmiş gibi bir durum gösterir ve Antalya

⁵ Saraçoğlu'nun alıntı yaptığımız Akdeniz Bölgesi eserinde Antalya Körfezi kıyılarında yaşayan insanları "denizci ve gemici olmamıştır" diye tanımlamıştır. Aslında buradaki çalışmamızda birçok bölümde anlattığımız balıkçılık, denizcilik yapan insanlar ve deniz ticaretinin Antalya için önemi ve Akdeniz ticaretindeki yeri. Elimizdeki kaynak ve veriler sınırlı olsada yadsınamayacak deniz kültürü ve dönem dönem çok hareketli bir liman ve deniz ticaretinden söz etmek mümkün olmaktadır. Fakat Saraçoğlu'nun değerlendirmesini de aktarmak istedik. Yine de bu eleştiriyi günümüz Antalya'sına da yöneltmek mümkündür. Günümüzde Eski Çağda olduğu kadar denizcilik ve deniz kültürü ile ilişkimiz nedir? Bu konuyu tartışmamız gereklidir. Bu çalışmamızda oluşturduğumuz geçici sergi temaları hayata geçirildiğinde aslında bu ilişkiyi sorgulama imkânı da doğacaktır.

⁶ Saraçoğlu, 1989:486-487.

⁷ Bosch, 1957:13-14.

Körfezi, meydana gelen bu bir nevi üçgenin taban tarafından yarısını işgal eder. Antalya Körfezi'ni işgal eden bu ovalar kuvvetli akarsuların sürüklediği alüvyonlar ve deltaların birleşmesi ile meydana gelmiştir.⁸

Antalya ovası kıyıları, “Güney Anadolu’nun diğer kıyı ovaları gibi basit ve sadedir. Lara’dan ötesi, Ulanova nihayetlerine kadar düz ve kumsaldır, hiçbir suretle gemilerin, deniz vesaitinin yanaşmasına, barınmasına elverişli değildir, eski Antalya’nın teşkil ettiği kayalık bir çıkıntının batısında kalan ve ancak motorları, kayıkları barındırabilen küçük bir koy dışında.”⁹ Ulanova kıyılarında kordon yani kum belenleri zayıftır, açık olarak oluşmamıştır, zira burada kıyıya kumu sağlayacak büyük bir nehir yoktur ve kıyı sadece kumsaldır. Lara’dan itibaren, Antalya şehrinin batı ucuna kadar, 10 km kadar uzunluğundaki kıyı ve bu falezin önü yer yer çökmüş olan kaya yığınlarıyla doludur. Burası, hafif girinti ve çıkıntılar kaydetmiş olsa bile, dalgaların şiddetle çarptığı bu kayalık kıyılar hiçbir suretle kayıkların bile yanaşmasına elverişli değildir ve zaten bu kayalardan yukarısına çıkılamaz. Antalya Limanı’nın fena durumunda da şehrin açıklanmasında işaret edilecektir. Yalnız, bütün bu dik kıyı, eskilerin Katarrhaktēs yani şelaleler memleketi dedikleri ve buraya özel bu şelalelerle süslenmiştir. Konyaaltı (Gün-altı şehre göre batı anlamına gelmektedir) dâhil batıya doğru ötesi yine kumsaldır ve şehrin inşaatta kullanıldığı kumu burası sağlar. Boğaçayının getirmiş olduğu alüvyonlar kıyının bu kısmını doldura doldura, henüz silinmekten çok uzak olan eski falez 200m kadar içeride kalmıştır. Kumlar, biraz içeride kalmış olan eski falezin önünü doldurunca bir nevi düzenleme yapmışlardır ve Antalya’nın limanına doğru uzanan dik falez ile bu kumsal kıyıyı aynı hizaya getirmişlerdir.¹⁰

Eskiçağ tarihçilerinden Ptolemaios’un tanımladığına göre “Pamphyliya batıdan Lykia ve Asia’nın çizgisi söylenilen parçasıyla, kuzeyden ise Galatia’nın en uç sınırlarıyla doğudan ise Kilikia ve Galatia sınırına doğru bir hat oluşturan Kappadokia’nın parçasıyla Pamphyliya Denizine kadar güneyden ise bizzat Pamphyliya Denizi ile bir daire oluşturacak şekilde sınırları tanımlanır.”¹¹

Strabon, Phaselis’ten sonra Pamphyliya’nın başlangıcı ve büyük bir kale olan Olbia’ya ve oradan büyük hacimde ve sesi uzaktan duyulabilen, çok şiddetle yüksek bir kayadan aşağı çarparak düşen ve Katarrhaktēs olarak anılan ırmağa varıldığını buradan sonra Attaleia kentine geldiğini adını kurucusu Attalos Philadelphos’tan aldığını, belirtmektedir. Aynı zamanda büyükçe bir surla çevrilmiş küçük bir çevre kasabası olan Korykos’a da bir koloni

⁸ Saraçoğlu, 1989: 496.

⁹ Saraçoğlu, 1989: 496.

¹⁰ Saraçoğlu, A.g.e, 529.

¹¹ Ptolemaei, 1966 V: 22.

gönderdiğinden söz etmektedir.¹² Güzellikleri ve verimliliği ile ünlü Olbia'nın (Olbia adının türediği eski Yunan sıfatı "kutsanmış mutluluk" anlamına geliyordu. Pamphylia'daki ilk şehir olduğunu söylemekteydi ve antik yazar ve seyyahlardan anladığımız kadarıyla büyük bir kalesi bulunmaktaydı.¹³Antik yazarlardan elde edilen bu kısıtlı bilgilerden sonra Nevzat Çevik'in yapmış olduğu detaylı araştırma ve incelemeler sonucunda Olbia kenti ve lokalizasyonu konusunda su kemeri, hamamı, nekropol ve yol ağları gibi kanıtların da ışığında önemli sonuçlara ulaşılmıştır.¹⁴

Strabon (MÖ 63-MS 23) ve Ptolemaios (MS 127-141) gibi ciddi coğrafyacılar bizzat gözlem yapmış olmalıdırlar ki, Pamphylia'yı batıda, Antalya'nın yaklaşık olarak 10km batısında Olbia şehrinden başlatırlar ve Attaleia var olmadan önce, Pamphylia Ovası'nın batısı Olbia ve Magydos denilen iki şehir yer almaktaydı demektedirler

Eskiçağ coğrafyasına ait bilgilerin çoğunu 1800 ve 1900'lü yıllarda seyyahlardan almaktayız. Pamphylia ve tüm Akdeniz coğrafyası da bu yazarlar tarafından ayrıntılı bir şekilde gezilmiş Beaufort, Kiepert gibi denizci olan seyyahlar tarafından da haritalandırılmıştır.

Beaufort, bir dizi sıradağın körfezden başlayarak kuzeye doğru uzarlar. Dağlar kıyıdan uzaklaştıkça sanki zirveleri birbirleri üzerinden başlıyormuş gibi bir görüntü verir ve bu da onların resimsel görüntülerini bozmaktadır demektir. Büyük olasılıkla bu dağlar, Klimax Dağı(Lykia Dağları) idiler. Çünkü antik yazarlar bunlar için birbirleri üzerine çıkmaya çalışan dağlar cümlesini kullanmışlardır.¹⁵

Dağların yamaçlarındaki kıyı şeridi B. İskender'in (Alexandros III) Phaselis'e olan seferinde kullandığı yol olmalıydı. Açık sahildeki yol ordusu için dağlara nazaran daha güvenli idi. Kıyıdan giden yol bazen yarlar ile kesiliyordu. Bu yarıları aşmak için, çevresinden dolaşmak askerler için zorlu ama onlar suları kullanarak bu engelleri aşıyorlardı. Akdeniz'in bu kısmında gel git olaylarına fazla rastlanmaktadır. Bu bölgede deniz kuzey güney rüzgârlarının yarattığı fırtınalar nedeniyle yükselip alçalmaktadır. Bu etki ile yarım metre kadar alçalan denizden B. İskender'in ordularını en az hasarla geçirmeyi başarmıştır. B. İskender'in önsezi ile bulmuş olduğu bu yolla, Kallisthenes'ten geçerken Pamphylia Denizi kuzey rüzgârı sayesinde çekilip, gel-git sayesinde B. İskender'in ordularını geçirmesini kolaylaştırmıştır.¹⁶

¹² Strabon,2005, XIV:251.

¹³ Beaufort,2002:130.

¹⁴ Çevik,1994:89

¹⁵ Beaufort,A.g.e,108.

¹⁶ Beaufort,2002:110.

Spratt ve Forbes Klimax dağının bittiği yerlerden söz etmiş, buradaki yolun çok güzel ve ilginç olduğundan, birkaç saatlik bir yolculuktan sonra Attaleia'dan Avova'ya ova üzerinden denize doğru B. İskender'in geçtiği yolu yine anlatmaktadır. Kaptan Beaufort'un haritasında ve anlattığı yolu izlerseniz de dağ yolundan Olbia'yı bulabilirsiniz.¹⁷

Ch. Fellows 1838 yılında Nisan ortalarında yapmış olduğu gezide, “küçük temiz düzenli kent, denize karşı 60-80 ayak yükseklikte sırtta yerleşmiş. Bu kısmında hiç kumsalı olmayan, aksine sarkan ve dışarı doğru uzanan kayalar üzerine oluşmuştur.” demiştir. Çok belirli olarak damla taşlardan (Stalaktik) meydana gelmiş. Bütün çevrede yabani çiçek ve bitki örtüsü ki; Avrupa'da sadece limonluklarda rastlanabilen *Angallis coerulea*, *gladiolus communis*, *salura hormium*, *Fumaria capreolata*, *Muscari comosum*, *botryodies*, *ornthoagalum*, *umbellatum*, *sicilia maritima*, *astragalen*, *pyrethra*, yüksek büyüyen çalılar, limon çiçekleri, birçok orkide türü, narenciye, incir ve asma cinsleri gibi bitki çeşitliliğinden söz etmiştir.¹⁸ Kent dışı topraklarının verimli oluşundan ve burada gördüğü birçok duvar kalıntılarından söz edilmektedir. Kentin konumunu güzel ve heyecan verici olarak tarif etmektedir. Limanda traverten dağları görünümünün kademe kademe yükselişini Carrera'nın La Spezzia (İtalya) ile karşılaştırıp, sarp yüksek kayaları Pitoresk (yıkıcı) bir üslupta olduğu belirtilmektedir.¹⁹

Yine Fellows'un tasvirine göre ; mevsimlere göre bazen sular yükselir ve körfezde birkaç yard kadar deniz yükselmesi olur, suların bu hareketi neticesinde altındaki taşlar ve kum tertemiz olarak ortaya çıkar, hatta çok derin kısımlarda bile bu berrak taşlar görülebilir. Adalia'nın 30-40 mil gerisindedir, kabuklu-kabuksuz sebzelerin yetiştiği, keza yüksek mermer kayaların bulunduğu dağlar bu yerin sahilden görüntüsünü oluşturur. Akarsular ve büyük nehirler dağlardan aşağılara kendi kendi kütlelerine göre formlar oluşturarak akarlar, suları sadece bazen suni şeyleri kapatılıp (değirmenler gibi) daha sonra ovadaki akarlara ve yüksek uçurumlardan aşağı akarlar ve denize dökülürler. Bunlardan en dikkat çekici olanı da Katarrhaktes Nehri olmalıdır. Nehirlerin yolu ovada kendiliğinden oluşmuş zamanla çukurlaşmış ve en kısa yoldan denize ulaşacak hali almıştır. Sahil boyunca sular epeyce yükselir, bazen bu mesafede çeyrek mil olabilmektedir. Bu şekilde suların aktığı şelalelerin altında mermer kayalar oluşmuştur.²⁰

Katarrhaktes Nehri Adalia'nın doğusunda birçok ağızdan denize dökülmektedir. Strabon ve Ptolemaos nehir geniş ve hızlı akar Adalia'nın batısında yumuşak uçurumlardan

¹⁷ Spratt ve Forbes, 1824:11.

¹⁸ Fellows, 1852:138.

¹⁹ Sönmez, 2008:27-28.

²⁰ Fellows, 1852:138.

duyulabilecek gürültüyle aşağı dökülür. Suların büyük miktarda akış yönlerinde yol açtıkları izler bıraktıkları tortu gibi küçük su şelaleri oluşturarak Attaleia Limanına sularını akıtırlar.²¹

Katarrhaktes'in yani Düden Nehri'nin doğduğu yer Antalya kent merkezinin 10km kuzeydoğusundadır. Düden Su'yu hemen kaynaktan tünel yolu ile soldaki mağaralar içersinden güneye doğru 80-100 metre ilerler. Bu sözünü ettiğimiz tünel Perge'ye batıdan, Katakrales nehrinden alınmış suyu ileten doğal tüneldir.

Adalia'nın doğu tarafında ise antik Kestros'a gelene kadar büyük bir nehre rastlanmamaktadır. Fakat birkaç ırmağın bıraktığı alüvyonlara verimli hale gelmiş topraklar ve bu ırmakların döndürdüğü değirmenler kentin yakınlarında göze çarpmaktadır ve bu ırmaklar denize çağlayan şeklinde dökülmektedir. Sanki bu ırmaklar bir zamanlar bir bütündü ve bir nehri oluşturmaktaydı.²²

1812 baharında Kaptan Beaufort "Lara'da eski bir şehrin ve limanın kalıntıları bulunmaktaydı ve bu da efsanenin Attaleia kısmını tamamlamaktaydı" demektedir. Diğer antik coğrafyacılar tarafından bu kıyılarda başka bir liman olmadığı söylenmekteydi. D'anville buraya Palaia yani eski Attaleia demektedir. Beaufort bu isminin Attaleia'nın yaklaşık olarak 48km doğusuna düşen Side harabelerine uygulanmış olmasının bariz yanlışlığından söz etmektedir.²³

Beaufort 1812'de seyahat ettiği Lara'yı "bugün tamamen terk edilmiştir fakat eskiden hayat belirtisi olduğuna dair pek çok tarihi eser bulundurmaktadır. Bu eserlerden şehrin vakti zamanında çok güçlü olduğu anlaşılmaktadır" diyerek tanımlamaktadır. Beaufort, Lara'nın antik Attaleia olduğunu ispata çalışmaktadır. Ona göre eski Adalia'nın antik Olbia olduğunu ispat edebilirse Lara da antik Attaleia olacaktır, demektedir.²⁴ Fakat kaptan Beaufort bu anlatımları sırasında oldukça fazla anlam kargaşasına yol açmıştır maalesef elindeki yeni haritalarda Antalia ve Satalia isimlerinin nereden türediği hakkında bir bilgi yok demektedir. Adalia çevresinin Eski Attaleia'dan türemiş olduğu kesindir fakat kentin yeri konusunda da emin olamamaktadır. Eğer eski Attaleia ile yeni Adalia aynı yerse, bu şehrin batısındadır demektedir.²⁵

Fakat hem şehrin yeri konusunda Magydos liman kalıntıları ile bir karışıklık yaşamış hem de kenti ismini söyleşi sadece telaffuz kaynaklı değiştiğini yadsımıştır. Leake bunu şu şekilde açıklamıştır; Adalia ve Satalia isimlerine baktığımızda, Türklerin Adalia, İtalyanların Satalia'yı kullandığı görülmektedir. Yazıtlardan anlaşıldığı üzere bunun eski Yunanca

²¹ Davis,1874:209.

²² Beaufort,2002:VI:128.

²³ Beaufort, A.g.e,130.

²⁴ Beaufort, A.g.e,132.

²⁵ Beaufort, A.g.e,127.

olduğunu değiştirmediğini, telaffuz farkı aksan değişiminden kaynaklandiğını, Türklerin telaffuzunda Attaleia'daki "tt" harflerinin yerine "d" harfini kullanmaları sonucunda isim Adalia olmuştur.²⁶

Doğu Adalia'dan uzanan büyük geniş ovalar, deniz kıyısında sıkça yer almakta ve antik yazarların tanımıyla 100 ayak yükseklikte, yüksek sert, sivri ve dimdik, denize inen kayalarla bitmektedir. Bu denizin zeriden sarkmalar, deniz dalgalarının alt kısımları aşındırmasından değildir. Bilakis st kenarlar tıpkı şişmiş bir dudak gibi düşey kayalar üzerinde asılmakta ve genişlemektedir. Birbiri zerine paralel tabakalar oluşurmaktadır. Bu oluşum daima yeniden akan kireçli sularla rtlecektir. Bu birikim Beaufort'a göre yüzlerce nehrin akışını engelledi, o nedenle de Katarrhaktes oluşmuş olmalıydı. Fakat dere yataklarında oluşan bu moloz çökeltileri ve buna bağlı olarak değişen eğim sebebi ile kollara ayrıldı. Böylece kıyı iki saat doğuya doğru Lara'ya kadar (Magydos) yerleşmiş olmaktadır.²⁷

Katarakthes nehri ile ilişkilendirilen bu bölgede deniz içersinde dolanarak devam eden yüzeyde de doğu tarafın bir noktasından izleyebildiğimiz (zellikle sular çekildiğinde) antik dalgakıran bize orda sözü edilen Magydos kalıntılarından olmalıdır. Ayrıca kumsaldan denize kavuşan cılız nehir küçük şelaleler şeklinde inmektedir.²⁸

Kaptan Beaufort sözü edilen liman ve kalıntıları için Attaleia Limanı olduğuna dair anlatımlarda bulunmuştur. Fakat gerek antik coğrafyacılar ve seyyahların anlattıkları bu kentin M 4. yy.' dan itibaren tarihlendirilebilecek kalıntıların olduğu ve Magydos'un Mö 2. yy'a kadar Perge'nin limanı olarak kullanılmış olduğu anlaşılmaktadır. Darp ettiği sikkeler M 2. yy'a tarihlendirilmektedir. Magydos bundan sonra Attaleia'nın yardımını alarak özgürlüğünü ilan etmiş olmalıdır. MS 12. yy'a kadar varlığını sürdüğünü kentin yer aldığı piskoposluk listelerinden bu yüzyıla kadar temsil edildiğini görmekteyiz.²⁹ Aslında bu iki komşu kent hem Hellenistik hem Roma Döneminde bazı sikke ve yazıtlarda anlaşılabileceği gibi dost iki kent konumundadırlar.

Roma Döneminde 340x225 metreyi kapsayan limanı ile bu ağda Pamphylia bölgesinin önemli ticaret ve liman kenti olduğu düşünülmektedir. Limanın hemen karşısındaki Roma dönemi hamamı, Katarrhaktes'den aldığı suyu kente taşıyan su kemeri, stoa ve deniz surları gibi kalıntılar bugüne iyi bir şekilde korunarak gelememiş son derece tahrip olmuştur.³⁰

²⁶ Leake,1824: 193.

²⁷ Sönmez,2008:27.

²⁸ Beaufort,1817 VI: 127.

²⁹ Adak ve Atvur, 1999: 54-68.

³⁰ Adak ve Atvur, 1999: 68.

Attaleia kentine gelince son derece güzel konumu anlaşılabilirdi. Kentin caddeleri limanı etrafında birbirinin arkası sıra bir amfiteyatronun koltukları gibi yükseliyordu.³¹

Pamphylia bölgesinin önemli limanları; Attaleia (Antalya), Side (Selimiye) Korakesion (Alanya), Hamaksia (Sinekkalesi), Laertes ve Magydos (Karpuzkaldıran) olarak sayılabilir.³²

Ptolemaios, Pamphylia'nın sınırlarını çizer: "Pamphylia batıdan Lykia ve çizgisi söylenilen Asia parçasıyla kuzeyden ise Galatia'nın en uç sınırıyla doğudan ise Kilikia ve Galatia sınırına doğru bir hat oluşturan Kappodokia'nın parçasıyla Pamphylia denizine kadar güneyden ise bizzat Pamphylia denizi ile daire oluşturacak şekilde sınırları tanımlanır."³³ Uzaklıklarına göre şehirleri, Olbia, Attaleia, Katarrhaktos Nehri ile ilişkilendirerek Magydos, Eurymedon Nehri ile de Side olarak tanımlar. Pamphylia'nın aynı zamanda tam bir liman şehri oluşturacak doğal yapıdaki bu şehirleri Olbia, Attaleia, Magydos, Perge, Sillyon, Aspendos ve Side'dir. Strabon, Ptolemaios, Plinius gibi antik yazarlar haricinde 1800 ve 1900 lerde Kaptan Beaufort, Leake, Koehler gibi yazarlar daha geç dönemde ise Arap İbn-i Battuta ve Hollandalı L. Bruyn gibi önemli seyyah ve yazarlar tüm şehirlerden bu şehirlerden söz etmektedirler.³⁴

Tüm bu şehirlerin erken dönemleriyle ilgili çok fazla bir şey söylemek şuan için çok mümkün değil fakat MÖ 4.yy.'dan itibaren antik yazarlardan bilgiler alıyoruz. Daha sonra kent statüsüne ulaşan bu kentler Helenistik Dönem yapılarından itibaren mimari ve kitabelerle tarihlerini ortaya koymaktadırlar.

Aslında Pamphylia'nın başlıca kentleri arasında başlıcalar Attaleia, Perge, Sillyon, Aspendos ve Side olarak sayılabilir.³⁵ Attaleia (Antalya) MÖ 2. yy. da Pergamon Kralı II. Attalos tarafından kurulmuştur.³⁶ Strabon, Phaselis'den sonra Pamphylia başlangıcı ve büyük bir kale olan Olbia'ya ve oradan, büyük hacimde ve sesi uzaktan duyulabilen, çok şiddetli yüksek bir kayadan aşağı çarparak düşen ve Katarrhaktos olarak adlandırılan nehre varılır. Bundan sonra Attaleia kentine gelir³⁷ demektedir.

Antalya'nın kurulmuş olduğu yerde, daha erken tarihte bir yerleşim bulunup bulunmadığı bilinmemektedir. Fakat bölge tarihine bakacak olursak, Prehistorik Dönemden başlatmak zorundayız. Antalya'nın 30 km kuzeybatısında, Yağcalar Köyü'ndeki Karain³⁸

³¹ Lancoronski, 2004:5

³² Strabon, 2005 III: 670.

³³ Ptolemaie,1966, V: 23.

³⁴ Lancoronski, 2004: I-5.

³⁵ Bean,1999: 8.

³⁶ Bean, A.g.e., 8.

³⁷ Strabon,2005 XIV.4.1:251

³⁸ 1990'lı yıllarda Işın Yalçınkaya ile hız kazanan araştırmalar şuanda Harun Taşkıran ile devam etmektedir.

Mağarası (deniz seviyesinden 650 m. yukarıda)'de oldukça zengin ve tarihlemeyi erken döneme indiren buluntular ele geçmektedir. Beldibi'nde mağara resimleri Karain'de bulunan Neandertal iskeletler bize bu konuda ışık tutmaktadır. Bunlar kadar diğer önemli merkezler; Domuzburnu, Dipsizin, İburnu, Kızılın, Çarkini, Mustaini, Sırtlanini, Öküzini, Suluin, Kepez, İnderesi, İndağı gibi alanlarda yapılacak araştırmalar Antalya Körfezi civarı ile batı Anadolu ilişkileri hakkında önemli bilgiler verecektir.³⁹

Antalya Limanı kurulduğunda Side ikinci plana itilmiştir. Pompeus, korsanlara karşı düzenlediği seferde Antalya'da üstlenmiştir. Aziz Paulos, Pisidia'dan dönüşünde buradan geçmiş ve MS 130 yılında Hadrianus, imparatorluğunu gezerken Antalya'ya da gelmiştir. Part Savaşı'na çıkan Lucius Verus da ihtimalle MS 162'de Antalya'ya da uğramıştı. Antalya, MS 3. yüzyılda Roma kolonisi statüsüne kavuşturulmuştur. Bir psikoposluk olarak, Antalya önceleri Perge-Sillyum metropolitenin altındaydı. Fakat 1084'de imparator I. Aleksios Kommenos tarafından metropolis düzeyine yükseltilmiştir. Bunun yanında Antalya daha başlangıçta bir sur ile çevrilmiştir. İlk Hellenistik sur, Roma Dönemin'de önemli oranda değişikliklere uğramış ve X. yy başlarında ikinci bir duvarla takviye edilmiştir.⁴⁰

1.2.Eskiçağda Deniz Ticareti

İnsanoğlu'nun denizciliğe tam olarak ne zaman başladığı bilinmese de ilk tecrübe sakın sularda ağaç kütüklerini yüzdürerek oldu daha sonra küreğin bulunuşu ile omurga etrafında tahtalar yerleştirerek MÖ 4000'de Mısır'da gerçekleştiği düşünülmektedir ki bu modern teknenin temelini oluşturmuştur. Bu ilk denizciler köle ve yardımcıları yardımıyla ne kadar uzağa gittiler bilinmez ama insanlık tarihi yeni bir keşfe tanık olmuştur, bu da rüzgârın keşfidir. Böylece yelkenli teknelerle istediği yükü istediği uzaklıktaki noktalara taşıyan denizcilerle kapsamlı bir ticaret kültür alışverişi başladı. İlk yelkenli tekneler Mısır ve Mezopotamya'da (MÖ 3100) çıkmış olmalıdır, bunu Mısır'da yapılan incelemelerde bulunan çizimlerde görebiliyoruz.⁴¹

Antik Çağ halklarının mal değişimi yoluyla başlattıkları ticaret, zamanla gelişerek ve çeşitlenerek yakın mesafelere kadar ulaşan bir ticaret ağı oluşturmuştur. Söz konusu ticari malların ve insanların bir yerden diğer bir yere sevki başlarda karayolu ile sağlanmaktaydı. Ancak özellikle denize kıyısı olan toplumlar kara ulaşımının zorlu, uzun ve saldırılara açık olmasının yanı sıra ağır malların sevkياتının oluşturduğu güçlüklerle alternatif olarak da sallar ve gemiler inşa etmiş, bu gemilerin rotaları üzerinde de limanlar ve gemi barınakları

³⁹Toksöz, 1977: 75.

⁴⁰Bean, A.g.e, 23-24.

⁴¹Turanlı, 1999: 9

inşa ederek bir deniz ticareti ulaşımı ağı oluşturmuştur. Söz konusu ticari malların zorlu, uzun ve saldırılara açık olmasının yanı sıra ağır malların sevkiyatının oluşturduğu güçlüklerle alternatif olarak daha güvenli ve ekonomik olan nehir ve deniz taşımacılığına yönelmiştir. Buna yönelik olarak da sallar ve gemiler inşa etmiş, bu gemilerin rotaları üzerinde de limanlar ve gemi barınakları inşa ederek bir deniz ticareti ve ulaşımı ağı ulaştırmıştır.⁴² Deniz aşırı seferlere dayanacak gemilerin yapılması ve deniz aşırı ticaretin tam olarak ne zaman başladığı halen gizemini korumakla birlikte, sualtı buluntuları ve çeşitli liman kazılarında elde edilen veriler ışığında Tunç Çağı'ndan Geç Bizans Çağı'na kadar deniz aşırı ticaret rotalarının kullanıldığını göstermektedir.⁴³

Limanların tarihi de ilk denizcilerin sahil boyunca yaptıkları yolculuklarında teknelerini nehir ve denizin tehlikeli akıntılarından koruyacak korunaklı ve demirlenebilecek bir yer aramalarıyla başlamaktadır. Yerleşik toplumlar üretim fazlalarını bir yerden başka bir yere nakletme ihtiyacı duymuşlar ve bu düşünce de beraberinde düzenli olmayan deniz ticaretini getirmiştir. Aynı zamanda bazı devletlerin askeri güçleri deniz ticaretine bağlı hale gelmiş ve ilk olarak asker ve teçhizat taşımışlardır. Daha sonraları ise teknelere bağlı olarak denizler iyi bilinen savaş yapılabilecek bir platform haline gelmişlerdir. Akdeniz'de Mısırlılar, Giritliler, Fenikeliler ve Yunanlılar olasılıkla küçük teknelere sahiptirler. Ve tekne boyutlarının büyümesine bağlı olarak liman ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Limanların ortaya çıktığı bu erken dönemlerden gerek nehir kenarlarında gerekse delta ya da kıyı boyunca, ekonomik çıkarlar topografik ve stratejik konum, limanların yer seçiminde göz önünde bulundurulmuştur.⁴⁴

Eskiçağ limanları, zaman içerisinde dünya ticaretinin gelişmesi, kolonilerin ortaya çıkması ile askeri limanlar, ticari limanlar, liman gerisindeki tesislerin(rıhtımlar, iskeleler, tersaneler ve fenerler) gelişimiyle teknik olarak ilerlemiş, bu gelişen mühendislik teknikleriyle beraberde artık daha çok yük daha ağır tonajlı gemilerle taşınabilir hale gelmiş ve bunu kaldırabilecek liman ve liman kentleri oluşmuştur.

Deniz ticareti, kavramı dünyada ilk Akdeniz Havzası'nın doğusunda ortaya çıkmıştır. Tunç Çağ'da başlayan ve ticari emtiaların, deniz yoluyla taşınmasındaki avantajların fark edilmesiyle gelişen deniz taşımacılığı, MÖ 8. yüzyılda Fenike-Yunan kolonizasyon rekabeti ile gelişmeye başlamıştır.⁴⁵ Bu rekabet, Akdeniz dünyasını küçültmüş, yeni ham madde kaynakları ve pazarların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. ⁴⁶Rekabet arttıkça deniz ticareti

⁴² Bass,199:169-82.

⁴³ Aslan,2010:257-272.

⁴⁴ Özdaş,1995:259-270.

⁴⁵ Mansel, 1999:160.

⁴⁶ Tekin, 2001: 55.

anlayışı, ekonomik, siyasi ve askeri faaliyetlerin merkezine yerleşmiştir. Bu dönemden itibaren deniz ticareti, yasaları doğrudan etkileyen, planlı ve yüksek kazanç hırsıyla oluşturulmuş bir siyasi altyapıya dayanarak gelişmeye devam edecektir. Lidyalıların ticarete parayı değişim aracı olarak kullanmaya başlaması ile dünya ticareti ve ekonomisi sağlamlaşmış ve rahatlamıştır.⁴⁷

Bu arada gemilerin de boyutları büyümüş ve bölgeler arası ihraç ürünleri dolaşmaya başlamıştır. Doğu Akdeniz Bölgesinin en önemli ihraç ürünleri arasında metal, cam, toprak seramikleri yanısıra, zeytinyağı ve şarabı görmektediriz. Deniz ticaretinde gelirin artması, bu ticaretin güvenliği meselesini de ortaya çıkarmıştır. Bundan dolayı devletler, deniz askeri gücüne sahip olmaya çalışmışlardır.⁴⁸ Antik Çağda askeri alanda kullanılan gemilerin teknolojisi de gelişmeye başlamıştır. Pentekonter, Triakonter, Triere (üç bölmeli), Tetrereis(dört bölmeli), Pentereis (beş bölmeli), Liburnia gibi çeşitler, gelişmiş savaş gemilerinin en önemli örnekleridir. Sayılan bu tip gemilerin kullanıldığı Pers ve Yunan çekişmeleri, geçmişin en önemli deniz savaşlarına sahne olması bakımından önemli bir dönemdir. Bu dönemin hemen hemen her yılında bir deniz mücadelesine rastlamak mümkün olmaktadır.⁴⁹

Gıda ve su ikmali yapma gerekliliğinden dolayı gemiler uzun zaman denizde kalamazdı, bundan dolayı, Akdeniz Havzası'ndaki askeri stratejistler, düşman filolarına saldırmaktan ziyade olabildiğince çok korunaklı limanı ele geçirip, hâkimiyet kurmaya yönelmişlerdir. Zira ne kadar çok liman ele geçirilirse o kadar çok gemiyi denizde kullanma imkânları olacaktır. Taşınan malların miktarının artması ve savaş teknolojisinin gelişmesi neticesinde gemilerin boyutları büyüyünce, limanların da genişleme ihtiyacı doğmuş, buna bağlı olarak da liman inşa teknolojisi gelişmiştir. Doğal liman olan bölgelerde genişleme çabası görülürken, doğal liman olmayan bölgelerde yapay iskeleler ve dalga kıranlar yapılmaya başlanmıştır. Teknoloji gelişmeler ve artan mühendislik bilgileri limanların inşasında büyük kolaylıklar sağlamıştır. Liman inşalarında sualtı yapısı da göz önünde bulundurulmuştur. Limanlarda dalgakıranların ilk örneklerine MÖ 6. yüzyılda rastlanmaktadır. Bu tarihlerde dalgakıranlar yapılmaya başlanmıştır. Teknolojik gelişmeler ve artan mühendislik bilgileri limanların inşasında büyük kolaylıklar sağlamıştır. Liman inşalarında sualtı yapısı da göz önünde bulundurulmuştur. Limanlarda dalgakıranların ilk örneklerine MÖ 6. yüzyılda rastlanılmaktadır. Bu tarihlerdeki dalgakıranlar üst üste yığılmış taşlardan oluşturulmuşlardır. Düzenli taş bloklardan oluşan dalgakıranlar ise MÖ 5. yy.'dan

⁴⁷ Akurgal, 2000: 286.

⁴⁸ Casson, 2000: 6-9.

⁴⁹ Casson, A.g.e., 77.

itibaren görülmektedir. Dalgakıranlar deniz şartlarına karşı güvenlik için olduğu kadar, askeri saldırılara karşı koruma amaçlı olarak da kullanılmıştır. İskeleler ise limanlarda Bronz Çağdan itibaren bilinen yapılanmalardır. İskele inşa teknikleri dalgakıranların gelişimi ile paralel gitmiştir. Önceleri ön yüzler küçük kaya parçaları ile döşenmiş olup daha sonra düzgün taşların kullanıldığı görülmektedir. Roma Çağında ise harç, ahşap ve tuğla gibi malzemeler düzgün taşların yanında ve yerini alarak inşa teknikleri devam etmiştir. Bu şekilden son iskele örnekleri büyük beton yapılar şeklini almıştır. Antik Çağ limanlarında gemi barınakları ve kızaklar bulunmaktaydı. Eski Çağ gemileri çoğunlukla su içinde demirleyerek beklemekteydi. Bu demirlemeler için önceleri ahşap kızaklar kullanılmıştır. Sonraları çürümeyi engellemek için ahşap kızaklara zift sürülmeye başlanmıştır. Antik Çağda denizler, kışın kullanılmadığından dolayı uzun bekleme dönemi için kapalı gemi barınakları inşa edilmiştir. Antik Çağda sadece deniz limanları değil nehir limanları da bulunmaktadır. Hatta büyük limanlar genellikle nehir ağızlarına yapılmıştır. Bu çeşit limanların en büyük avantajı, limana gelen malları iç bölgelere, nehir ulaşımı ile daha kolay ve daha ucuz taşımayı sağlamasıdır. Bundan başka açık deniz limanlarına oranla, istila ve yağmalara karşı nehir limanları daha güvenlidir. Helenistik ve Roma Dönemlerinde nehir ağızlarından, inşa edilen büyük liman ve liman tesislerinin çok daha geniş ölçülerde kullanıldığına rastlanmaktadır.⁵⁰

MÖ 3. binyılın başlarından itibaren önemli bir hammadde olan bakırın yanında yeni bir maden alışı olan tuncun bulunması, 2. binyılın ilk yarısından itibaren Doğu Akdeniz bölgesinde büyük bir değişimi de beraberinde getirmiştir. Tuncun yapımında gerekli olan bakır ve kalayın sağlanması zorunluluğu, bölgedeki güçlerin ekonomik çıkarlarını doğrudan etkileyecek ve bu durum uluslararası ticaretin yayılmasının temellerini teşkil etmektedir. Özellikle MÖ XII. ve XIV. yy. Ön Asya ve Orta Akdeniz Bölgesi'ne orantısız biçimde dağılmış olan hammaddenin ticareti, bu dönem ekonomisinde vazgeçilmez olan madenleri gerekli kılar. Nitekim alet, araç-gereç ve silah yapımında gerekli olan bakır ve kalay tercih edilen madenler arasındadır.

MÖ 2. binde deniz koşullarının da en az ham madde kaynaklarının bulunduğu bölgeler kadar ticaret rotaları üzerinde etkili olduğu görülmektedir. Akdeniz'de Nisan ayının ortalarından Haziran ayının ortalarına kadar denizcilik, antik dönem standartları için “güvenli” olarak kabul edilmekteydi. Genel olarak denizcilerin mevsime bağlı olarak kuzeye ya da güneye yolculuk ettikleri ile ilgili bir görüş hâkimdir. Bu görüşe göre hâkim rüzgârlar kışın güneye, yazın ise kuzeye esmektedir. Dönemsel esen rüzgârların yanı sıra Ege Bölgesi'ndeki “meltem” ya da Mısır'dan Filistin'e kadar etkili olabilen “hamsini” gibi bazı

⁵⁰ Kaplan, 2016: 327.

yerel rüzgârlar da gemiler için büyük tehlike arz etmektedir. Bir diğer tehlike doğu rüzgârlarının sudaki buharı yoğunlaştırması sonucu ani sisler nedeniyle görüş mesafesinin azalmasıdır. Gemiler için sayılabilecek başka bir tehlike yüzey akıntılarıdır. Gerek açık denizde gerekse kıyılara yakın yerlerde hâkim rüzgârlar, yerel rüzgârlar yüzey akıntıları, gemileri itme ya da tutma gücüne sahiptirler. Hâkim rüzgârlar, yerel rüzgârlar ve yüzey akıntıları, MÖ 2. binde rüzgâra karşı yön değişikliği kabiliyetine sahip olmayan gemilerin yüzleşmek zorunda kaldıkları büyük problemlerdi.⁵¹ MÖ 2. binden itibaren gemilerin sahip olduğu serin bağlantılı kare yelkenler, uzun yolculukların gerçekleştirilmesini mümkün kılmıştır. Mısır'dan Girit gibi bir bölgeye kadar olan bir mesafenin kürek çekilerek gidilemeyeceği zaten ortadadır fakat diğer yandan rüzgâr gücünü kullanarak uzun mesafeler kat edebilen gemilerin rüzgâra karşı yelken açmaları mümkün değildir ya da çok sınırlıdır denilebilmektedir. Rüzgâra karşı yelken açmaları 80 derecelik bir açıyla mümkün olmakta, manevra kabiliyetleri oldukça sınırlıydı. MÖ 2. binde her ne kadar yelkenli gemiler sayesinde uzun mesafeler gidilebilmekte ise de kare yelkenler belirli mesafelerde durarak yolculuk etmeye elverişli idi. Aynı zamanda kısa mesafeli duraklarla uzun mesafeleri kat etmeye çalışan ticaret malları ile dolu gemilerin, içme suyu, yiyecek ve erzaklar için durmak gerekliliği olmalıdır.

Yelken Mısır'da MÖ 4. binden beri kullanılsa da Akdeniz'de MÖ 2. binden itibaren kullanım görmeye başlamıştır. Akdeniz'de yelkenli bir gemiye ait en erken tasvir Tele el Dab'a'da bulunan ve MÖ 18. yüzyıla tarihlendirilen bir Suriye mührü üzerinde görülmektedir. Rüzgâr gücünü kullanan gemilerin kürek gücü kullanarak ilerleyen gemilere karşı farklı bir donanıma sahip olduğu anlaşılmaktadır.⁵² Ancak MÖ 13. yüzyılın sonunda bumbasız ve yelken ipine sahip yelkenlerin kullanılmaya başlamasıyla rüzgâra karşı yolculuklar gerçekleştirilebilmiştir ve bu Demir Çağı'ndan itibaren deniz ticaretine ani yoğunluğa ve ticaret rotalarına büyük değişikliklere sebep olmuştur. Eskiçağ'daki gemilerin rotaları, bir taraftan doğal olayların verdiği kısıtlama diğer taraftan farklı coğrafyalardan elde edilmesi gereken ticaret malları ve ham maddelerin bulunduğu bölgelerin coğrafyası gemilerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek kıyı durakları ve mallarını satabilecekleri pazar yerleri gibi birden çok faktöre bağlı olarak çizilmiş olmalıydı. Bu dönem denizciliği hakkında varılan yanlış bir yargı, gemilerin kıyı denizciliği yapmış olmalarıdır. Aslında gemilerin kıyılardan uzak bir biçimde yolculuk etmelerini gerektiren birçok sebep bulunmaktadır. Bu sebeplerin başında, kıyılarda bekleyen korsanlar, düşman gemilerine saldırmaya izinli korsanlar ya da düşman gemileri gelmektedir. Geç Tunç Çağı'nda Âmâna arşivlerinde bu konu ile ilgili

⁵¹ Shaw, 1990: 423; Votruba, 2006:104.

⁵² Dönem denizciliği hk. bk. Wachsmann, 2000:80; Casson, 2002: 30-40.

tabletler bulunmaktadır.⁵³ Ayrıca, güçlü bir esinti ile ilerleyen gemilerin rüzgâr altındaki sahillere, kaçamayacakları kadar hızlı yaklaşma tehlikeleri de bulunmaktadır. Gemiler açık denizde oldukları sürece rüzgârdan ve dalgalardan kaçma şansına sahiplerken kıyıda, yükselen deniz ve kıyıya vuran dalgalar nedeniyle hiçbir kaçma şansına sahip değildir.

Gemilerin, rüzgâr ile kıyı arasında, kıyıdan uzaklaşamayacakları bir pozisyona düşmeleri Tunç çağlarında sıklıkla gerçekleşmiş olmalıdır çünkü kıyıdan 300 metrelik bir mesafeye kadar olan bir alanda bulunan batıklar bu nedenden batmış olmalıdırlar. Sınırlı manevra kabiliyetinin yanı sıra gemilerin iyi bir ip donanımına sahip olmamış olmaları da bu problemin bir parçasıdır. Tunç Çağlarına tarihlenen gemilerde makara sistemi kullanılmadığı düşünülürse bu sonuca ulaşmak zor olmayacaktır ki bu sistemin kullanıldığına dair herhangi bir kanıt bulunamamıştır. Ki bu durumda geminin yelken ve taş çaparlı ile ilgili yapılacak çok iş olduğu ve uzun bir zaman aldığı da ortaya çıkmaktadır. Geç Tunç Çağı'nda gemiler fonksiyonlarına göre seremoni, savaş, balıkçı ve kargo olmak üzere dört grup altında sınıflandırılarak incelenebilmektedir. Deniz ticaretinde kullanılan gemi tipi, kargodur. Kargo gemilerinin depo kapasiteleri, yelken ve kürek çekmek için gerekli tayfa sayısı gibi konular hakkında bilinenler ise oldukça sınırlıdır. Bu sınırlı bilgiler Geç Tunç Çağı'na ait freskolar, gemi modelleri ve mühür ya da seramik gibi materyaller üzerinde karşımıza çıkan gemi tasvirlerinden elde edilmektedir. MÖ 2000 yılına tarihlenen taştan yapılmış Girit mührü üzerinde görülen gemi tasviri, Ege ve Akdeniz'in gemi direği ve donanımına sahip en erken tasvirdir. Daha geç dönemlere ait çok sayıda mühür üzerinde de gemi tasvirleri görülmektedir. Thera adasının Akrotiri yerleşiminde, Batı Evi'nde yer alan minyatür bir freskoda seremoni gemileri ile beraber görülen bir adet kargo gemisi ise bugüne kadar ticaret gemileri hakkında en detaylı bilgilerin elde edildiği tasvirdir. Bu kargo gemisi MÖ 2. bin için tipik olan kare bir yelkene sahiptir. Geminin merkezi ambarı güvertede gösterilmiştir ve içinde tayfalar tasvir edilmiştir.⁵⁴

Günümüzde Ashmolean Müzesi'nde (Oxford) korunan örnekte herhangi bir yelken donanımı gösterilmemiştir. Yelken yukarıdaki bir seren ile desteklenmiştir. Gemi donanımı; serenleri ayarlamak için prasyalar, yelkeni yukarı çekmek ve indirmek için serenlerin kaldıraçları ve yelkeni dengelemek için iskotalardan oluşmaktadır. Güvertede yer alan tayfalar yelkeni ayarlamak için kaldıraçları hareket ettirmektedirler. Bu tayfaların karşısında olması gereken diğer tayfalar freskoda korunmamıştır. Alışılmışın aksine, geminin pupa tarafında iki tane dümen bulunmaktadır. Bu gemide hiç kürekçi bulunmadığı için iki dümen gerekli bir durum olabilir. MÖ 2. binde seramik kaplar üzerine tasvir edilen az sayıda gemi örneği

⁵³ Casson, 2002: 30-40.

⁵⁴ Gemi tasvirleri için bk., Wachsmann, 2000: 11-38, Casson ,2002: 24-36.

bulunmaktadır. Bu örneklerde kare yelken ve yelkenin arkasında kaldığı için sadece kaidesi görülen gemi direği tasvirlenmiştir. Herhangi bir gemi donanımı gösterilmemiştir. Kürekler geminin iki yanında yer almaktadır. Yelkenin altında görülen çapraz bir payanda güverteye işaret etmektedir. Geminin lombar ve sancak tarafları kürekçileri ağırlamak için açık bırakılmış olabilir. Freskolardan seramiklere çeşitli tipte buluntular üzerinde görülen gemi tasvirlerinin yanı sıra batıklardan günümüze kalan kalıntılar, şüphesiz söz konusu dönemin gemi yapım teknikleri hakkında bilgi vermektedir. MÖ 1305 yılına tarihlendirilen Uluburun Batığı ve 100 yıl sonrasına tarihlendirilen Gelidonya Batıkları Greko-Romen tarzında yapılmışlardır. Geride bıraktıkları gemi kalıntıları ve yeniden ayağa kaldırma tekniği ile sergilenen bu örneklerde bunu görmekteyiz.⁵⁵Bu tekniğe göre kaplama tahtaları zıvanalarla birbirlerine tutturulduktan sonra yerleştirilmektedir. Bu teknik, ilk olarak geminin dışı yapıldığı için “kabuk temelli yapı”(shell based construction) olarak bilinmektedir. Uluburun Geminin omurgası ve kalasları sedir ağacından, geçme parçaları ise meşe ağacından yapılmıştır. Sedir ağacının Tunç Çağında gemi yapımı için kullanıldığı hâlihazırda bilinmektedir. Uluburun Batığına ait hasır sepet biçiminde parmaklıklar olduğu anlaşılan kalıntılar, aynı döneme ait Mısır duvar boyalarında tasvirlenen Suriye gemilerinde karşımıza çıkmaktadır. Gelidonya Batığına ait çok az sayıda ahşap parçası ele geçirilmiştir. Söz konusu ahşap parçalarının meşeden yapıldığı anlaşılmış olup geminin geçme kısımlarına ait olduğu tahmin edilmektedir.⁵⁶

Uluburun ve Gelidonya Batıklarının Ege kökenli değil, Kıbrıs ya da Yakın Doğu kökenli gemiler oldukları belirlenebilmektedir. Mısır, Kıbrıs, Doğu Akdeniz’de bu dönemde kullanılan çapalar bir ya da daha çok deliğe sahip olan taşlardan yapılmıştır. Çapaların kullanılmasındaki amaç, gemilerin denizde belirli noktada durmasını ve sabitlenmesini sağlamaktır. Bu nedenle çapalar gemilerin olmazsa olmaz eşyalarıydı. Belirli tiplere sahip olan çapalar aynı zamanda ait oldukları bölgeler hakkında ipucu vermektedirler. Bu nedenle, kökenleri bilinen çapaların ait oldukları bölge dışında bir coğrafyada bulunmaları, birebir deniz bağlantılarına işaret etmeleri bakımından önem taşımaktadır. MÖ 2. binde Ege Bölgesi’nde yoğun olarak gerçekleştirilmiş deniz ticaretine rağmen bugüne kadar neden çok az sayıda çapa ele geçirildiği bilinmemektedir. Bu konuda yapılan güçlü tahminlerden birisi delikli taş çapalar yerine ahşaptan yapılmış taş ağırlıklar kullanılmış olmalıdır. Geç Tunç Çağı’na ait Şeytan Deresi Batığında da kurşundan balık ağı ağırlıkları kullanıldığı görülmektedir.⁵⁷

⁵⁵ Bk. Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi “Uluburun Batığı”Sergisi.

⁵⁶ Turanlı,1999: 67; Pulak 1988: 213; Bass 1986: 22-23.

⁵⁷ Bass,1972: 301.

1982 yılında Antalya–Kaş yakınlarında bulunan Uluburun Batığı Geç Tunç Çağı ticareti hakkında çok önemli bilgiler elde edilmesini sağlamıştır. Doğudan gelip batı istikametine doğru seyrettiği düşünülen batığın bölgeye bakılarak da Anadolu’nun güney kıyıları yakından geçtiği anlaşılmaktadır. Uluburun Batığı kazıları, 1983-1984 yılında Cemal Pulak başkanlığında I. N. A (Institute of Nautical Archaeology) araştırmacıları ile birlikte yürütülmüştür. Bu batığın kargosunda, 10 ton bakır külçe, 1 ton kalay ve 150 cam külçe ve Miken ve Kıbrıs çanak-çömlek, Mısır ve Kenan kökenli mühür ve mücevherler, Afrika’dan fildişi ve Mısır Firavunu Akheneton’un karısı Nefertiti’ye ait mühür (Mısır’ın önemli sembolü bok böceği altın mühür üzerinde görülmektedir) yer almaktadır.⁵⁸ Bu batık taşıdığı paha biçilmez yükü ve bilinen en eski gemi batığı olmasıyla da çok ayrı bir önem taşımaktadır.⁵⁹ MÖ 1300 yıllarına tarihlenen batık Akdeniz’de Türkiye’nin güney sahilinde yer alan Kaş ilçesinin 8.5km güneyinde Uluburun deniz burnunun hemen doğusunda ortaya çıkarılmıştır. 44m’yi bulan derinlikte 11 yıl süren kazı çalışmaları ve konservasyon çalışmaları sonucunda ortaya çıkan pithoslar, amphoralar (Fenike ve Kenan), altın, gümüş, bronz, fildişi ve cam eserler, Miken kapları yanında 10 ton bakır ve de 1 ton kalaydan oluşan külçeler Geç Tunç Çağı ticaretine ışık tutmaktadır. Öküzgönü ve Pide biçimli olarak adlandırılan bu külçeler her iki metalin toplam ağırlığı düşünüldüğünde 11 ton bronz üretiminde kullanılacak miktarı vermektedir. Gemi ve silah yapımı akla geldiğinde bu ham maddelerin ne derece önemli olduğu anlaşılmaktadır.⁶⁰

Side yakınlarında rapor edilen MÖ 15. yüzyıla tarihlenen olası bir batığa ait ingotlar, M. Ö1200 yıllarına tarihlenen Gelidonya Batığı ve Datça Yarımadası’nın batı ucunda yer alan Deveboynu Burnu’nda (Knidos açıkları) rapor edilen bir bakır ingot, Anadolu’nun güney kıyılarının Geç Tunç Çağı ticaret gemilerine yabancı olmadığını göstermektedir. Ulu Burun batığının kargosu çoğunlukla ticaret amaçlı ham maddelerden oluşmaktadır. Batıkta bulunan bakır kargosu, Mısır mezarlarının duvar resimlerinde de tasvirleri görülen Öküz gönü biçimli ve pide biçimli olarak isimlendirilen iki ingot tipinden oluşmaktadır. Bu ham maddelerin başında 10 ton bakır ve bir tona yakın saf kalay gelmektedir. Öküzgönü biçimli ingotların her biri yaklaşık 25 kilogramdır ve batık da 354 adet bulunmuştur. Mısır duvar resimlerine dayanarak MÖ 14. yy. olarak tarihlendirebileceğimiz bu malzemelerin tiplerine

⁵⁸ Bass, 1986: 85.

⁵⁹ Akdeniz Üniversitesi ve Doç. Dr. Hakan Öniz tarafından yapılan son Sualtı kazı ve araştırmalarında Antalya’nın batı kıyıları olarak konumlandırılan Kıbrıs’dan Ege Kıyılarına giderken tıpkı Ulu burun Batığı gibi bakır külçe ve ticaret emtiası dolu yükü ile battığı düşünülen, 3600 yılına tarihlendirileceği düşünülen Tunç Çağı ticaret gemi batığı araştırmaları günışığına çıktıkça Akdeniz ticareti ve Antalya kıyıları için önemli bilgi ve bulgular vereceği düşünülmektedir. Bk. https://www.arkeolojisanat.com/shop/blog/antalyada-dunyanin-en-eski-batiklarindan-daha-eski-batik-bulundu_3_547157.html (16.04.2019).

⁶⁰ Turanlı, 1999: 13-39.

bakarak daha erken döneme de ait olabileceklerini söylemek mümkündür fakat bu metod yeterli güvenilirlikte olmayacaktır. Bu batıdaki ingotlarla ilgili kurşun izotop analizi uygulanmış fakat bilinmeyen bir bakır kaynağına işaret etmiştir. O bölgedeki benzer batık “Geç Tunç Çağı 1” gibi Kıbrıs kökenli yeri saptanamayan bir bakır yatağından gelmiş olmalıdır. Uluburun kalay ingotlar ise güvenilir bir tarihlendirme veren en erken örneklerdir. Orta Tunç Çağı’nın başlarında Asurlu tüccarların altın ve gümüş karşılığında Anadolu’daki ticaret kolonilerine tekstil ürünleri ve kalay getirmeleri de, Anadolu’nun en azından bu dönemden itibaren kalay ihtiyacını dışarıdan sağladığı görülmektedir.⁶¹

MÖ 700’lerde Batı Anadolu’da ki İonlar Propontis’e yavru kentler kurmaya başlamışlar nüfusun patlamasıyla da Ege’de Doğu ve Batı Akdeniz’e İtalya, Fransa, İspanya’daki gibi kentleri ticaret kolonileri ile dünya ticaretini ve gemicilik ile refaha kavuşmuşlardır. MÖ 750-550 yıllarındaki bu ticaret seferleri batıya doğru Grek gelişmesi ve sömürgeleşmesinin olmasına yol açmıştır. Bu döneme ait Kıbrıs’daki Girne Limanı açıklarında 30 metre derinlikte buluna amphora yüklü gemi batığı bu döneme ışık tutmaktadır. Ege Denizi bu dönemde altın çağını yaşamış Karia Bölgesi ve güney denizi Hellenistik Dönemde gelişmeye başlamıştır. MÖ 3. yüzyılın ilk yarısına tarihlenen Serçe Limanı’ndaki Hellenistik Döneme tarihlenen ve Cam Batığı adını alan batık dönem ticaretini yansıtmaları açısından da önem taşımaktadır.⁶² Roma Dönemi ise; Roma Cumhuriyet Dönemi’nde deniz kuvvetlerine az önem veren Romalılar, yeni ülkeler fethedildikçe deniz filosunu büyüttüler böylece yeni eyaletlerini kendi yönetme fırsatı buldular. İmparatorluk döneminde ise Romalılar yeni ticaret mallarına yöneldiler ve MÖ 1. yüzyıldan itibaren daha da büyüyen ticaret gemileriyle Arabistan’dan makyaj malzemesi Güneydoğu Asya ve Hindistan’dan baharat, Yunanistan’dan şarap, Mısır ve Kuzey Afrika’dan(Kartaca limanı ticaretinden sözü edilmektedir)ekmeklik buğday ve İspanya’dan zeytin getirmeye başladılar. Hatta Romalılar Akdeniz’e Latince “Mare Nostrum” yani “bizim denizimiz” demişlerdir. Roma İmparatorluğu’nun bu ticaret rotası Anadolu kıyılarından geleneksel Doğu Akdeniz rotasından geçmekteydi.

Anadolu’da özellikle Akdeniz ve Ege kıyılarında araştırmalar yapılmıştır. Bunlardan Side, Phaselis, Ephesos limanları son derece önemlidir. Ayrıca Akdeniz boyunca yer alan birçok kıyı yerleşmesinden Patara, Antiphellos(Kaş), Aperlae, Asar Bay, Gelidonya Burnu ve Ulu Burun oldukça önemlidir.

Yelken Mısır’da MÖ 4. binden beri kullanılsa da Akdeniz’de MÖ 2. binden itibaren kullanım görmeye başlamıştır. Akdeniz’de yelkenli bir gemiye ait en erken tasvir ise Tell el

⁶¹ Votrubia, 2006: 29-35.

⁶² Bass ve Van Doorninck,1978:119-132.

Dab'a da bulunan ve MÖ 18. yüzyıla tarihlendirilen bir Suriye mührü üzerinde görülmektedir.⁶³ Ancak MÖ 13. yüzyılın sonunda bumbasız ve yelken ipine sahip yelkenlerin kullanılmaya başlamasıyla rüzgâra karşı yolculuklar gerçekleştirilebilmiştir ve bu da Demir Çağı'ndan itibaren deniz ticaretinde ani bir yoğunluğa ve ticaret rotalarında büyük değişiklere sebep olmuştur.⁶⁴

Sonuç olarak bu kadar önemli ve uygarlıkların Baltık Denizi çevresinde değil, Akdeniz havzasında, Mısır ve Mezopotamya'da doğuşu ve gelişmesinin coğrafi şartların elverişliliğinden ileri geldiği de bir gerçektir.⁶⁵

1.3.Akdeniz ve Antalya Tarihsel Coğrafyasında Deniz Ticaretine Konu Olan Limanlar

Akdeniz, zengin ancak oldukça iyi korunmuş liman kalıntıları ile araştırmacılar için önemli olmuştur. Eskiçağda Romalıların ve Yunanlıların Akdeniz sahilleri üzerinde egemenlik kurmak istemelerinin oldukça iyi sebepleri vardır. Bronz Çağı'nın güçlenerek parlak dönemine girdiği yaklaşık MÖ 3000'de Neolitik köy toplulukları ticarete gelişirken kendisine oldukça yakın olan Kızıldeniz ve Arap Körfezi ile birlikte Doğu Akdeniz deniz ticaretiyle uğraşanların ana rotaları olarak ortaya çıkmıştır. Bronz Çağı başladığında, daha önceki 15. 000 yıl veya daha fazla zaman içinde oluşan iklimsel değişiklikler sonucunda Akdeniz'de o dönemlerde hali hazırda çok sayıda doğal gemi demirleme bölgeleri oluşmuştur.

Akdeniz'de deniz seviyesinin bugünkü seviyesinden 100m (330ft) daha düşük olduğu geç Buzul Çağın'da nehirler bugün kıta sahanlığı olarak bilinen derin vadiler bulunmaktaydı. Deniz kendi mevcut seviyesine yükseldikçe, sayısız vadiler, koylar, körfezcikler ve giriş ağızları deniz sularının baskını altına kalmıştır. Bu nedenle, Bronz Çağının başlangıcında her sahil mükemmel doğal körfez ve limanlardan oluşmaktadır.

Bu tarihsel süreç içerisinde İtalya, Yunanistan, Türkiye ve Kıbrıs limanlarının tamamı bir bütün olarak bozulmadan denize çökmüşlerdir. Medeniyetlerin başladığı zaman diliminden itibaren kıtaların birbirine yaklaşması denizlerdeki daralma ve basınçlar, volkanik hareketler, depremler bütün bunlar Akdeniz'deki batan limanlar ve liman kalıntılarının sayısının fazlalığını açıklamaktadır. Dünyanın pek çok yerinden farklı olarak Akdeniz antik limanlar için neredeyse bir mumyalama sıvısı olmuştur. Birkaç istisna dışında, kalıntıların ve harabelerin tortularla örtülmesine neden olabilecek, nispi olarak çok az yağmur ve nehir akıntısı vardır; onları örterek, saklayacak derecede yoğun olarak deniz yosunu büyümesi

⁶³ Wachsmann, 2000: 9-38.

⁶⁴ Wachsmann, 2000: 803.

⁶⁵ Saraçoğlu, 1989: 547.

nadiren olmuştur ve gelgit oranı harabelerin kıyıda açığa çıkarak yağmalanmasına neden olmayacak kadar yetersizdir. İklim koşulları diğer pek çok kuzey bölgelerine göre daha yumuşak olmasına rağmen; fırtınalar, karadaki harçsız ve sıvasız binaları yıkacak kadar büyük dalgaları nadiren de olsa oluşturmuştur. Sonuç olarak, bu alandaki yer tabakalarının hareketleri çoğu fırtına dalgalarının güçlü etkisinden batık kentleri kurtarmaya yeterli olacak derinliğe 5 m sahil kentlerinin ve kasabalarının yüzlercesinin batmasına neden olmuştur.

Burada sözünü ettiğimiz Akdeniz Limanları Bronz Çağda yani denizciliğin ve liman şehirlerinin geliştiği bir dönemde en önemli ticaret rotalarını göstermektedir. Bu rotaları oluştururken liman kentlerinin yerleri nasıl belirlenmiş sorusunu; Akdeniz'deki iklim ve buna bağlı olarak deniz tabanında ve kıyıda oluşan koşullar açıklamak mümkündür ve Akdeniz liman ve batık araştırmacıları için adeta bir açık hava laboratuvarına dönüşmüştür.⁶⁶

Denizciliğin başlangıcı daha durgun sularda ilk liman tesislerinin oluşturulmasıyla olmuştur. İlk liman örneği Akdeniz'in dışından Hindistan'da Harrapan Bölgesi'ndeki Lothal rıhtımıdır. MÖ 3. bin'in geç dönemine tarihlenen rıhtımın gerisinde şehir dokusu ve depolar yer almaktadır. Buraya gemiler iki girişli bir kanaldan ulaşmaktaydı. Bu ilk örneğin yine de liman olup olmadığı tartışmalıdır. MÖ 3000-2000'de Mezopotamya'daki Babil kayıtlarından nehir boyunca tuğla ve gemi bağlama yerleri ve depoları olan rıhtımlar bulunduğu anlaşılmaktadır. MÖ 3. bin'e tarihlenen bir liman kalıntısı Ur kentinde bulunmuştur bu liman bilinen en eski örneklerden kabul edilmektedir. Bir diğer liman kalıntısı da Tell-Barsib'de(Tell -Ahmar) bulunan Assur sarayı yakınında ortaya çıkarılmış, MÖ 7. yüzyıla aittir. Buna benzer bir örnek, Assur rölyefi üzerinde betimlenmiştir. Yazılı belgelere göre de Nil üzerinde İskenderiye yakınında ki bu bazıları tarafından en erken örnek olarak kabul görmektedir fakat "A. Ur" isimli bu limanın yeri bilinmemektedir. Mısır'da ise Tunç Devri rölyef ve freskolarında nehirde iskeleye bağlı Suriye tekneleri betimlenmiştir. Sözünü ettiğimiz bu dönemde iskeleler nehir ortasına doğru yapılmıyordu bu da ilk liman ve iskele inşa tarzını oluşturmuştur. Daha sonra MÖ 2. bin'de nehir trafiğinin getirdiği nedenlerle nehir kenarından karaya doğru kazı yaparak oluşturulan (oyma) liman tarzı geliştirilmiştir. Buna iki örnek verebiliriz, biri Kuzey Sudan'da diğeri Thebes şehrinde MÖ 14. yüzyıla aitti. Korunaklı ve çok iskeleli örneklerle çok rastlanmamakla birlikte daha çok "tapınak liman" tarzına ilişkin örnekler görülmektedir. Bundan sonraki dönemlerde ise deniz limanlarının yoğunluğu nehir limanlarının önem kaybetmesine neden olmuştur.⁶⁷

Akdeniz Bölgesi ve Attaleia için nehir limanlarından söz etmemiz değil; nehir ağızlarında bulunan limanlar ya da nehir bağlantılarından söz etmemiz yerinde olacaktır.

⁶⁶ Flemming, 1980:162-169.

⁶⁷ Özdaş, A.g.m.,259.

Bunun için büyük Limalardan örnek verecek olursak; Tiber ağzındaki, Portus, Asi nehri ağzındaki Antiokheia gibi. Bir de limana gelen malları iç bölgelere, Antik Çağda her zaman en ucuz ve en etkili su taşımacılığıyla ulaştırmak için çok elverişlidir. Bunun en güzel örneği Nil ağzındaki İskenderiye limanıdır. Nil nehri ideal bir su yolunu oluşturuyordu.⁶⁸

Pamphylia bölgesinde de Kalker terasların ardındaki düzlükler korunaklı limanlar oluşturuyordu. Kıyıları iç kesimlerle bağlantısı, Kestros(Aksu), Eurymedon(Köprüçayı) gibi büyük nehirlerle sağlanıyordu.⁶⁹ Pamphylia Bölgesi için nehir limanı örneklerini; Manavgat(Melas) ve Eurymedon(Köprüçayı) oluşturmaktadır. Manavgat Çayı bölgesinde bu yönde Roma Dönemi buluntularına ulaşılmıştır.⁷⁰

Attaleia'da ise Arapsuyu'ndaki Boğaçayı kereste taşımacılığı için kullanılıyordu. Ve önemli bir örnek Perge'nin Kestros (Aksu) nehri ile bir liman bağlantısı oluşturduğundan söz edilmektedir.

Akdeniz' de Tunç Devri sonlarında, Kıbrıs ve İskenderiye'de deniz ticaretinin ana rotalarından olacak kentlerde ilk liman çalışmaları da başlamıştır. Kıbrıs'ın güneydoğu kıyısında bulunan Kition yerleşimi doğal bir koyda yer almaktadır ve Geç Tunç Çağı'nın önemli bir liman kenti olmuştur. Kition çift limanı ile Kıbrıs bakır ticaretinde stratejik bir öneme sahip olmuştur. Fenikeliler MÖ 2. bin sonlarında deniz ticareti ile birlikte, Akdeniz'i keşfetmişler ve Kuzey Afrika sahillerinden, Kıbrıs ve Sicilya ile İspanya sahillerine kadar uzanmışlardır. İspanya'da Cades MÖ 1100 yılında, Kartaca yakınındaki Urticayine (MÖ 1100) gibi önemli ticaret için önemli liman kentlerini yılında kurulmuştur. Fenikeliler liman yapım teknolojilerine getirdiği yeniliklerden biri yapay olarak kazılan “dikdörtgen havuzlu iç limanlar (Cothon)” olmuştur. Buna iyi bir örnek, Sicilya'nın batısındaki Motya'dır. Bu limanın inşasında Fenikelilerin çalıştığını da yazılı belgelerden anlıyoruz. MÖ 1. bin'in ilk yarısında Doğu Akdeniz'de ticaret merkezi olacak kentlerde ilk liman çalışmalarını görmekteyiz. Orijinal liman çalışmalarını ise, Demir Çağı'nda Lübnan 'da Tyre ve Sidon'da olmuştur. Dönemin en iyi denizcileri olan Fenikeliler, Doğu Akdeniz limanlarına büyük katkıda ve deniz ticaret kentleri oluşturmuşlardır.⁷¹ İsrail kıyılarındaki antik Akko Limanı'nın yapımında da çalışmış olan Fenikeliler 'in getirdiği yeniliklerden biride "Header" adı verilen inşada kullanılan tuğlaların yarısının çıkıntı yapacak şekilde örülmesi olarak tanımlanabilecek bir tekniktir. MÖ 7. yüzyılda sualtında yapım tekniklerinin gelişmesiyle Doğu Akdeniz'de birçok liman inşa edilmiştir. Bunların dışında, Antik Çağda Cothon tipindeki yapay olarak kazılarak

⁶⁸ Casson, 2002: 144.

⁶⁹ Martini, 2003: 14.

⁷⁰ Manavgat Roma Dönemi Garnizonu için bk.Öniz, 2012: 32.

⁷¹ Bass,1972: 90.

yapılan liman tarzıyla, Fenikeliler arasında belirgin bir bağlantı vardır. Bu yüzyıllar Romalılar kıyı coğrafyasında bağımsız limanlar inşa edebilecek duruma gelmeden önce, doğal yapıdan yararlanmadan kıyıya yakın yerlerde kazı yaparak, suni liman havuzları oluşturmaktaydılar. Alçak bir zemin ya da Lagün'den yararlanarak bu havuzları yapmışlardır ve birden fazla kanalla limanları denize bağlamışlardır. Kartaca'nın böyle iki limanı bulunmaktadır. Tarihçi Arrianos tarafından anlatıldığı kadarıyla Kartaca Limanı MÖ 4. yy.dan daha erken olmamak kaydıyla Roma öncesine tarihlenmektedir. Kartaca dışında Kuzey Afrika'daki limanlar içinde Roma öncesine ait olanları ayırt etmek ise çok güçtür. Ege kıyılarındaki, MÖ 8. yüzyılda Yunan kolonizasyon dönemi olan bu yüzyıla ekonomiye paralel olarak deniz ticareti büyümüş ve bununla birlikte limanlar gelişmiştir. Aynı dönemde sikkenin kullanımı ekonomi üzerinde büyük bir etki yapmış ve gelişimi artmıştır.

Yunanistan'daki doğal koylar nedeniyle, özellikle Demir Çağı'nda limanlara fazla gerek duyulmamış, bu koylarda yapılan birkaç ahşap iskele ile talep karşılanmaya çalışılmıştır. Girit'in kuzey sahilinde Tunç devri ne tarihlenen birkaç iskele bulunmuştur.

Samos adasında MÖ 530 yıllarında tarihlenen limanın kalıntıları hala görülmekte olup, Herodotos'un söz ettiği Samoslu Tiran Polyraktes tarafından yapılmıştır. Ayrıca Herodotos Samos' daki Tersanelerden de söz etmektedir. MÖ 4. yy'dan itibaren ticaret limanların geliştiğini ve çoğaldığını görmekteyiz.

Büyük İskender ile birlikte Akdeniz'de politik ve ekonomik olarak güçlü büyük devletler ortaya çıkmıştır. Böylece ticaret artmış küçük limanların yerini büyük limanlar almıştır. Artan ticari hacim limanların büyümesi ve artan teknelerin kapasitesinin artmasıyla gerçekleşmiştir. Büyük ticari ve askeri teknelerin yanaşabilmesi için küçük rıhtım ve iskelelerin yerini basamaklı özel bağlama yerleri olan platformlar almıştır⁷².

Limanlardaki değişim ve buna bağlı olan gelişmeler planlı olarak özellikle Roma⁷³ Dönemi'nde uygulanmıştır.

Bunların dışında limanları kullanım şekillerine göre de sınıflandırabiliriz:

1. Ticari Limanlar: Attaleia Limanı en erken dönem Klasik ve Hellenistik Çağ olarak tarihlediğimiz dönemden itibaren 1970'lerde yeni Antalya Serbest Bölgesindeki ticari ve yolcu taşımacılığı limanına dek çağlar boyunca önemini korumuştur. İnsanoğlu ticarete mal değişimi yoluyla başlamış ve bu malların güvenli ve hızlı bir şekilde taşınması için nehir ve bağlantılı deniz yollarını kullanmışlardır.
2. Askeri Limanlar: Attaleia Limanı girişinde Venedik donanmasının el koyduğu ve Vatikan'a götürdüğü zincir ve 1940'larda yıktırılan liman girişindeki iki kule, zincirle

⁷² Özdaş,1995: 260.

⁷³ Roma limanları için bk., Rickman,1985: 105-113.

kapatılan dar girişli bir askeri liman işlevi gördüğünü bize kanıtlamaktadır.

3. Balıkçı Limanları: Attaleia Limanı var olmadan önce aynı liman bölgesinde “Korykos” olarak isimlendirilen yerleşimin küçük bir balıkçı limanı olduğu düşünülmektedir. Bunun kanıtı olarak Karain’de bulunan “Balıkçılar Birliği Yazıtı” nı göstermek mümkündür.
4. Kişisel Özel Limanlar: Halikarnassos’da bulunan Mausolos’un gizli limanı örneği verilebilir.
5. Karada İnşa Edilen Limanlar: Cothon tipi de denilmektedir (karada kazılmış iç liman ya da askeri liman),elimizde önemli bir liman olan Korinth Limanı örneği bulunmaktadır.

İncelemeye konu olan Attaleia Limanı, öncelikle doğal körfez oluşumundan dolayı küçük bir balıkçı limanı olarak başlayıp daha sonraki çağlarda ticari ve askeri bir limana dönüşmüş bir liman olarak tanımlamak yerinde olacaktır.

Limanlar kent sit alanlarıyla yakından bağlantılıdır. Sahillerde kurulan pek çok, gemilerin işlemesine ve denize açılmaya elverişli nehirler üzerindeki birkaç tane gemiyle doğrudan ulaşamayan diğer birkaç tane antik kentlerin gerçekte denize açılmak için dış limanları bulunmaktadır. Thucydides gibi antik yazarların da dikkat çektiği gibi; erken dönemde kent yerleşim modellerinin bir sonucu olarak denizden gelebilecek saldırılara karşı güvenlik için erken dönemde Antik Yunan kentlerini kara tarafında iç kısımlara doğru inşa etmişlerdir. Bu şekildeki kara içi kentlere örnek; Atina, Korinth ve Megara vb. olarak verilebilir. K. Asia’da ise Kolophon, Pergamon gibi. Fakat eski Yunan kentlerinin tamamı böyle inşa edilmemiştir; hemen sahilde, özellikle kıstağın istihkâmlarla güçlendirdiği yarımada sitelerinde, duvarlarla çevrili geç yerleşimleri görmek ve antik yazarlardan öğrenmek mümkündür. Özellikle B. Anadolu ve Akdeniz kıyı yerleşimlerinde Attaleia, Halikarnasos gibi liman kentlerinde bunu görmek mümkündür.

Gerek iç kara kentiyle ilişkili dış limanlar gerekse topografik özelliklerden faydalanarak liman girişinin dar tutulması, dalgakıranların saldırgan savaş gemilerine karşı ateş açabilmek için geri planda tutulması ki bunların örneklerini yine Pire ve Kantharos, Zea limanlarında Yunanistan’da görüyoruz hepsi kentin savunması amaçlıdır. Strabon’da gizliliği kapsayan limanlar kastıyla yukarıdaki metotlar kullanılarak kapatılabilir veya kapalı limanlardan söz etmiş olmalıdır. Özellikle Klasik, Helenistik Dönemlerin ve Roma Döneminde sürekli savaş olan yüzyıllarda liman savunmasına büyük önem verilmiştir. Bunlardan anlayabileceğimiz üzere askeri limanlarda ortaya çıkan güvenliği sağlama gereksinimi, ticari limanlarda ise, kesin olarak şahısların faaliyetlerini kontrol etme isteği

bulunmaktadır. Bu özellikle yabancıların ve kente giren ve kentten çıkan malların tamamını kontrol etme beklentisini oluşturmaktadır. Özellikle en önemli nokta, resmi gümrük vergilerinin neler ve nasıl olduğu sorusu akla gelmektedir fakat özellikle Roma Dönemi örneklerinden biliyoruz ki, aktarmalı ve ithal mallar arasında bir ayırım bulunduğu ve muhtemelen gümrüksüz bölge (serbest bölge) olduğuna dair belirgin işaretlere rastlanmaktadır. Liman girişlerinin kapatılmasının düşman saldırılarına olduğu kadar, gemilerin ve gemilerde yapılan yükleme ve boşaltma hareketlerinin her zaman kontrol edilebilmesiydi.

MÖ 3. bin yılda liman, kentten bağımsız olarak yönetilmekte ve fiziksel olarak kentten ayrılmaktaydı ve yabancı tacirlerin yalnızca orada yaşamalarına izin verilmekte idi. Mısır ve Sümer uygarlıkları döneminde bunu görmekteyiz. Daha sonraları bu imtiyazlar biraz daha fazla artmış ve orada yerleşme hakkı ya da kendi tapınakları olmasına izin verilmiştir. Nil'in batı kolu üzerindeki bir Yunan koloni kenti olan Naukratis (MÖ 610)'de bir ticaret emporiumu kurulmuş ve tüccarların kendi tapınakları olmasına izin verilmiştir. MÖ 167'de Delos'un her ulustan tüccarları kabul ettiği görülmektedir. Roma Döneminde ise, liman kentlerinin standart özellikler gösterdiğini, ikamet şeklinde yaşayan bazı yabancı azınlık toplulukların özellikle Yahudiler gibi bulunduğunu görmekteyiz.

Özet olarak söyleyecek olursak, MÖ üçüncü binde şehir dokusu içinde yer almaya başlayan liman tesisleriyle birlikte de yerleşik toplumların kendilerine planlı kentler oluştururken; deniz ticaretini, komşu kültürleri keşfetmeleriyle denizler; ekonomik, askeri ve kültürel yönden vazgeçilmez bir alan haline geldiler. Bu alanı daha iyi kullanabilmek için üst üste keşifler yapıldı. Daha büyük daha ağır tonajlı tekneler, hızla gelişen ticareti, liman tesislerinin planlanmasıyla geliştirdi. En basit biçimde gemilerin sığınmak için kullandıkları korunaklı bölümler olan limanların inşa teknikleri geliştirerek kompleks yapılara dönüştüğü görülmektedir. Liman yapılarının şehir dokusu içinde gelişimi ile liman gerisinde depolar, dükkânlar, hamamlar gibi düzenli kolay bir konum almış oldu. Liman, şehrin agorası gibi depolar ve dükkânlar arasında insanların alışveriş yapabileceği denizaşırı ülkelerden gelen çeşitli malların satıldığı sosyal bir merkez görevini görmüştür.⁷⁴

Günümüzde liman donanımına ait kalıntılar bugün çoğunlukla temel seviyesinden ve Roma Dönemine tarihlenen kalıntılardır. Limanlar tam olarak neye benziyordu sorusunun cevabına yardımcı olabilmesi açısından antik kalıntıların yanı sıra az sayıdaki liman tasvirlerine bakılmaktadır. Mısır rölyef ve freskleri dışında Roma öncesine tarihlenen çok az sayıda liman tasviri bulunmaktadır. Mısır duvar resimlerindeki gemilerin çoğu, limanda

⁷⁴ Blackman, (1982b)11.3:185.

demirlenmiş olarak gösterilmiştir. MÖ 14. yy.'a ait Thebes kentindeki Kenamon mezarında bir Mısır limanına demirlemiş, Suriye gemileri ile işçiler, dükkânlar ve tacirler gösterilmiş olmasına rağmen liman donanımı görülmemektedir.⁷⁵

Eski Çağlarda şüphesiz küçük gemiler liman donanımına ihtiyaç olmadan doğrudan sahile yükleme boşaltma yapabilirlerdi. Bunun bir örneğini MS 3.yy'a tarihlenen bir mezar mozağinde görmekteyiz. Fakat büyük ticaret gemileri söz konusu olduğunda gemilerin liman donanımına ihtiyaç duyacakları düşünülecek olursa MÖ 2000'de bulunan Mısır duvar resim de iskeleye bağlı resmedilmiş örneği bunlar için kesin olmamakla birlikte kanıt olarak gösterebiliriz.⁷⁶

Limanlar zaman içerisinde inşa ve mühendislik tekniklerinin de gelişimi ile birlikte şehirlerin çeşitli ihtiyaçları karşılayacak alım satım merkezleri konumunu almışlardır. Örneğin; Yunanlılara, Melos obsidyen, Keos kırmızı boya, Thasos ve Prokannessos mermer, Karadeniz limanları buğday ve balık satışını üslenmişlerdir. Antik Çağ gereksinimleri bu kadarla bitmemiş, Roma için Apollonia'nın Cyrene Limanı tahıl, K. Afrika limanlarını hububat taşımacılığında kullanmışlardır. Bunların yanı sıra artan ihtiyaçlar ve sosyal hayatın gelişimi ile Roma'ya vahşi hayvanlar, ipek, baharat, fildişi, tekstil ürünleri, papirüs, lüks malzemeler, İskenderiye ve Ephesos limanlarından ihraç edilmiştir. Ticari işlevini böylece yerine getiren limanlar, festivaller ve fuarlar gibi sosyal etkinlikler için yolcu taşımacılığında da kullanılmışlardır. Aynı zamanda tapınaklara da seferler yapılmıştır. Didyma, Ephesos, Delphi, Delos en güzel örneklerdir. Bu liman tiplerinin dışında; yöneticilerin özel veya savaş gemilerini halktan saklayabilmek için özel limanlar da bulunmaktaydı. Örnek olarak Halikarnassos'da bulunan kral Maussolos'un "gizli limanı" verilebilir. Aslında bütün liman şehirlerinde limanların bir bölümü ya da bu iş için ayrılmış askeri limanlarda savaş gemileri bulunmaktaydı. Örneğin; Pire'de bu iş için iki küçük liman; Rhodos ve Atina'da ise gizli tersaneler bulunmaktaydı. Yine Knidos da bir askeri liman bulunmaktaydı.

Karia Bölgesinde önemli ticaret rotaları üzerinde bulunan Knidos güneydoğu ticaret limanı girişindeki dalgakıran moloz taş yığınlar kullanılarak yapılmıştır ve Eritrea(Kıt'a Yunanistan) limanı da benzer özellikler göstermektedir. Güney dalgakıranının bu kadar büyük boyutlu taşlar ile yapılmasına karşın kuzeydekiler farklılık göstermektedir. Liman taşları oldukça düzgündür, dalgakıranlar düz bir satıh izlememektedir ve 30m derinliğe oturtulmuştur. Eretria'da ise batı yönden başlamak üzere 600m dolanan dalgakıran 20m

⁷⁵ Özdaş,1995:262.

⁷⁶ Bass,1972:11-37.

derinliğe oturtulmuştur. Eritrea MÖ 7.yy'a, Knidos limanı ise MÖ 4.yy'a tarihlendirilmektedir.⁷⁷

Anadolu'dan iyi bir örnek ise Hellenistik döneme tarihlendirilen ve Attalos tarafından inşa edilmiş olan Attaleia Limanıdır. "Liman birbirine eşit şekilde yaklaşık olarak 70m uzunluğundaki iki dalgakıran tarafından korunduğu ve denize kadar uzanan şehir surları ile birleşen dalgakıranların son buldukları yerde birer kulenin yer aldığı belirtilmektedir."⁷⁸

Dalgakıranın iki yanına koruyan bu kuleler günümüze kadar ulaşmamıştır. Attaleia Limanı ile bilgilerin sağlıklı bir şekilde günümüze ulaşmama nedeni, 1970'lere kadar yaşayan kullanılan bir liman olmasıdır. O yüzden son dönemde sualtı araştırmaları limanın doğusu ve batısındaki kıyılarda (Lara-Konyaaltı) gerçekleşmiştir.

Yine Pamphylia Bölgesinde Attaleia şehri kuruluncaya dek en önemli liman şehri olan Side bundan sonra da ticaret merkezi olarak önemini sürdürmüştür. Yarımadaının en güney noktasında düzgün olmayan bir üçgen şeklinde suni bir liman yer almaktadır ve büyük ve düzgün kesilmiş konglomera bloklardan oluşmuş bir rıhtım duvarı ile çevrelenmiştir. Limanı güney rüzgârlarına karşı korumak için düz bir hat şeklinde uzanan ve ortasında gemilerin geçebilmesi için bir yol bırakılmıştır. Fakat bugün 10m. Genişliğinde olan liman girişinin, dalgakıranın üst sıra taşları dökülmüş olduğundan kesin ölçüsü belli değildir. Kuzey-batı yönünden de bir setle korunan bu limanın yanında dik açılı bir üçgen biçiminde bir liman daha yer almaktadır. Birinci limandaki dalgakıran düz bir hat şeklinde devam ederek ikinci liman için de aynı koruyucu görevini görmektedir. Dalgakıranın boyu 450 m. 'i bulmaktadır. Side Limanı üzerinde araştırma yapan P. Knoblauch, Attaleia'da olduğu gibi şehir surlarının burada da dalgakıran üzerinden devam ettiğini ve Roma Dönemine tarihlendiğini belirtmektedir.⁷⁹

Bunların dışında geç dönemde ticaret limanlarını oluşturan iskele ve rıhtımlardan örnekleri burada kısaca anlatmak yerinde olacaktır. 19. yy.'a kadar Osmanlıda sahillerde rıhtım ve iskeleler son derece azdı. 1844'de gözlemlenebildiği kadar rıhtımların çoğu ahşaptan platformların denize uzatılması şeklinde oluşturulmuş olup, bir taraftan(doğudan) bindirme, diğer taraftan(batıdakinden) indirme yapılan iki veya daha fazla kısma bölünerek inşa edilmiştir. İskelelerin kenarlarına dükkânlar, iş yerleri ve kayıkçı ve hamalların gittiği kahveler dikkat çekicidir. İskelelerin yapım, onarım ve bakımları o dönem devlet, vakıflar ve halk tarafından paylaşılmıştır. İskelelerin yapımında mimarbaşına görev verilir, bostancı başı öncelikle keşif yapar ve müfredat defterlerine tamirat geçirilirdi. Bu öncelikle devlet

⁷⁷ Love,(1968)16.2:23-124.

⁷⁸Tigrel,1972:625-626.

⁷⁹Tigrel,1972: 625-626.

tarafından karşılanırdı. Özellikle İstanbul'da iskelelerin bulunduğu yerlerin vakıflara ait olduğu görülmüştür. Bu yüzden bazı iskelelerin vakıflar tarafından tamir edildiği görülmüştür. Halkın bazen sahil düzenlemeleri için para topladığı görülmüştür. İstanbul gibi iskelelerin fazla olduğu durumlarda iskelelerin fonksiyonları da çeşitlenmiştir. Yolcu ve mal taşıyan gemilerin yanaştığı iskelelerden; hamam iskeleleri, pirinç ve arpa gemilerinin yanaştığı iskelelere ya da özel devlet iskelelerine kadar çeşitlilik göstermektedir. Mavna, piyade, deniz ticaret vasıtalarının yüklerine göre yanaştığı iskeleler belirlenmiştir. Örneğin; 1777 tarihli bir belgede Karadeniz'den İstanbul'a kereste getiren bir gemi için "çöplük iskelesine" yanaşmadığı şikâyet yazılmıştır. İskele olan yerler doğal olarak nüfus yoğunluğu olan yerlerden seçilmiş İstanbul gibi çeşitliliği olan yerlerde iç hat iskelelerin de yoğun olduğu görülmüştür.⁸⁰

Attaleia Limanının Eskiçağdan günümüze kadar kullanılır olduğunu ve kazısının yapılmadığını düşünürsek bu denli ayrıntılı bilgilere ulaşmamız mümkün gözükmemektedir. Fakat deniz seviyelerinin tüm Akdeniz sahilinde olduğu gibi burada da değiştiği düşünülebilir, hem ticaret he savaş limanı işlevi yürüttüğü ve Geç Bizans Döneminde tersane işlevi olduğu düşünülürse teknik bilgileri kapsamlı sualtı teknik incelemeleri sonucunda anlamlandırmak mümkün olacaktır.

1.4. Antalya Kıyıları Liman Kentleri

Akdeniz ve Antalya'yı içeren güney kıyıları, dik yamaçları ile dayandığı Toros Dağları ve batı tarafında Pamphylia Körfezini içine alarak güneye doğru uzanırlar. Güneyde Gelidonya Burnunda sonlanan bu sahil Kıbrıs'dan Kilikia'ya, Levant kıyılarından Rhodos'a takiben Knidos'a, Ege ve Girit'e batıya giden Eskiçağın önemli ticaret rotasını oluşturmaktadır.

Eskiçağ'da Akdeniz ticaretinin önemli rotaları Andriake, Patara, Phaselis, Olympos, Side, Alanya (Korakesion) ve Attaleia gibi önemli liman kentleri olmuş ve deniz ticaretinde önemli bir yere sahip olmuşlardır. Antalya kıyıları, doğal körfez yapısı uygunluğu ve konumuyla Eskiçağdan bu yana önemli liman kıyı ve ticaret kentlerini barındırmıştır.

Son dönemde bilimsel kurumlar ve araştırmacıların yaptığı sualtı ve arkeolojik araştırmalar sonucu yeni bulgu ve buluntulara ulaşılmıştır. Antalya merkez olarak yapılan sualtı çalışmalarında, yeni demirleme yerleri, çapalar, limanlara dair önemli buluntular ele geçmiştir. Gazipaşa-Nephelis(Nephelion), Manavgat (Hisar Mahallesi), Perge (Aksu), Demre-

⁸⁰ Ertuğ, 2001:203-206.

Andriake, Demre-Sura, Alanya (Iotape) bu araştırmalarda heyecan verici verilere ulaşılmıştır.⁸¹

1.4.1. Side Limanı

Pamphylia’da Aiol kentlerinden birini oluşturan Kymeliler tarafından kurulmuştur. ⁸²Side başlangıçta eski Adalia(eski Antalya)olarak anılsa da, erken dönemden itibaren antik yazarlar tarafından ayrı bir şehir olarak bilinmekteydi. Burada yürütölen ilk araştırmalar yine seyyahlar tarafından olmuştur.⁸³G. Bean ve H. Rott buradaki çalışmalarını yayınlamışlar, Lancoronski “Pamphyliens und Pisidiens”adlı eserinde yine limandan söz etmektedir. Side kazı çalışmalarını ise A. M. Mansel tarafından 1947-1966 yılları arasında yürütölmüştür, daha sonra kazılara Jale İnan tarafından devam edilmiştir. Bugün limanın büyük bir bölümü kumla örtölüdür. Liman ve onunla ilgili tesisler yarımadaanın güneydoğu ucunda yer almaktadır. Limanın düzensiz bir üçgen halinde karanın içine nüfuz ettiğini bununda büyük toprak kitlelerinin kaldırılmasıyla oluşmuş büyük bir havuz görünümünde olduğunu görmekteyiz. Limanın etrafı oldukça düzenli işlenmiş konglomera bloklardan oluşmuş, ortalama genişliği 9. 50m’yi bulan bir rıhtım ile çevrelenmiştir. Liman güneybatı lodos rüzgârına karşı bir dalgakıranla korunmuştur. Bu dalgakıran Beaufort’un planında⁸⁴ gösterildiği gibi yayvan bir kavis meydana getirerek limanın korur, uzunluğu ise 300m’yi bulmaktadır. Üst kısmı deniz tarafından tamamıyla tahrip edilmiş olan bu dalgakıranın, deniz altındaki ve üstündeki kısımları ve rıhtımları Dr. Schlager tarafından incelenmiş ve bir planı yapılmıştır. Dalgakıranın bazı yerlerinin uzunlukları 3. 5m ve yükseklikleri 1. 5m’yi bulan bloklardan bazı yerlerinde ise harç kullanmak suretiyle yine taş bloklardan sağlam bir şekilde yapılmıştır. Böylece dalgakıran ortalama 10m genişliğinde bir platform meydana getiriyordu. Akdeniz’in su düzeyi eskiçağdan beri 1-1,5 m’ ye kadar yükselmiş olduğundan eski zamanlarda platform 1m yükselmiş durumdaydı. Bu kentin en parlak dönemini yaşadığı MÖ 2. yy.’a ait surlarda burada bulunmaktaydı. Platform ve suru dalgalara karşı korumak üzere çok miktarda taş yığıldığı bunun da ilk dalga hızını önlediği anlaşılmaktadır. Dalgakıran’ın ortasında 10m. Genişliğinde bir giriş vardır. Bu girişi korumak üzere onun sağında ve solunda birer kule bulunmaktadır. Sur, güneybatıda 90 dereceye yakın bir dirsek yapıp, kuzeybatıya dönüyor, limanı sınırladıktan sonra karada kuzey yönünde devam ediyordu. Limanın kuzeyinde dolma yolla bağlı dörtgen bir fener kulesi yer alıyordu. Fakat Manavgat çayının yığıldığı kum lodos

⁸¹ Öniz, 2012: 31-39.

⁸² Strabon, 2005 XIV.4.2:251.

⁸³ Leake,1887: 228.

⁸⁴ Bk. Plan için, Beaufort, 2002:147.

rüzgârının etkisiyle Side Limanının sürekli dolduruyordu. Roma İmparatorluk Dönemine ait kent sikkelerinde liman etrafı revaklı galeri ile çevrili havuz şeklinde gösterilmiş, içinde yunus balıkları ve dört tane geniş kenarlı yelkenli gemi bulunmaktadır ki bunlar yük gemileri olmalıdır.⁸⁵

Side Limanı Attaleia kenti kuruluncaya kadar ticaret limanı olarak önemli olmuştur. Yarımada'nın en güney noktasında düzgün olmayan bir üçgen şeklinde suni bir liman yer almaktadır ve büyük ve düzgün kesilmiş konglomera bloklardan oluşmuş bir rıhtım duvarı ile çevrelenmiştir. Liman güney rüzgârlarına karşı korumak için düz bir hat şeklinde uzanan ortasında gemilerin gelebilmesi için bir yol bırakılmıştır. Günümüzde 10m genişliğinde olan liman girişinin, dalgakıranın üst sıra taşları dökülmüş olduğundan kesin ölçüsü belli değildir. Kuzeybatı yönünden de bir setle korunan bu limanın yanında dik açılı bir üçgen biçimindedir liman daha yer almaktadır. Birinci limandaki dalgakıran düz bir hat şeklinde devam ederek ikinci liman içinde de aynı koruyucu görevini görmektedir. Dalgakıran'ın boyu böylece 450m. 'yit bulunmaktadır. Side Limanında da Attaleia Limanında olduğu gibi şehir surlarının burada da dalgakıran üzerinden devam etmiş olabileceğini ve Roma Dönemine tarihlenebileceğini belirtmektedir.⁸⁶

Side Limanının MS 4.yy ortalarında onarım geçirdiği belirtilmektedir. Side Limanıyla ilgili en ayrıntılı çizimleri P.Knoblauch yapmış ve yayınlamıştır.⁸⁷ Limanın yakınında önemli yapılar arasında Apollon ve Athena tapınakları ve bazilika yer almaktadır.⁸⁸

Side Limanı kayalık burnundan hemen yanında yapay olarak inşa edilmiş bir limandır. Dalgakıran yapılması yetmemiş, zaman içersinde dibi kazılarak derinleştirilmesi gerekmiştir.⁸⁹ Son dönemde yapılan sualtı arkeolojik araştırmalarda modern mendirek 50 metre uzaklığındaki bölgede sualtında 28 adet Lahit ve 3 adet mezar steli ele geçmiştir.⁹⁰ MÖ 4.-3. Yüzyıllara tarihlenen mezar stellerinin Akdeniz kıyılarında görülen Lahit yüklü gemilere benzer bir batık olduğu düşünülse de daha sonra buluntularından tarihlendirilmesinden dolayı bu mezar steli ve lahitlerin buraya dalgakıran dolgu malzemesi olarak kullanılmak üzere getirildiği kanısına varılmıştır.⁹¹

Side Limanına giren gemiler Antik Çağda da zorlanmaktaydı. Dolma ve tekrar onarılma süreçlerini defalarca geçirmiş, olmalıydı. Fakat Side Limanı Eskiçağ boyunca deniz

⁸⁵ Mansel, 1967:res.32.

⁸⁶ Blackman,(1982a) 11. 3: 196-199.

⁸⁷ Bk.Knoblauch 1977:res.82-83.

⁸⁸ Öniz, 2014:58.

⁸⁹ Bean, 1999:82.

⁹⁰ Öniz, A.g.e,62.

⁹¹ Öniz, A.g.e,62.

ticareti için önemini koruyan Pamphylia limanlarından olmuştur.⁹² Side kazıları Şu anda Prof. Dr. Sabri Alanyalı tarafından yürütülmektedir.

1.4.2. Phaselis Limanı

Yine Attaleia Limanına yakın bir diğer liman kenti Phaselis'tir. Bu sahil üzerindeki iyi durumdaki yegâne liman, denize doğru çıkıntı yapan yarımada'nın doğal "çifte liman" oluşturduğu ve ilerde kuzeyde bir burun tarafından korunan Phaselis'edir. Fenike ve Yunanistan arasındaki ticaret gemileri için çok uygundur. Phaselis'in en ilginç dönemini MÖ 2.yy'da Lykialılar'ın eline geçtiği zaman yaşamıştır. Kent MÖ 130 yılından itibaren 30 yıl boyunca Lykia Birliğinde kalmıştır.⁹³ Bu dönemde Phaselis bir süre korsan Zeniketes hâkimiyetinde de kalmıştır. Kent çok az ekilebilir arazisi olmasına karşın gemi inşası ve ihracat için zengin kereste kaynakları ve ticari olarak stratejik konumu nedenleriyle 7. ve 6. yy.'larda artan başarı ve bolluk ve refaha kavuşmuştur. Bu o döneme tarihlenen, kent sikkelerindeki gemi figürlerinden izlemek mümkündür. ⁹⁴Phaselisli tacirler bir dönem sonra kurnazlıkları ile ilgili olarak kötü namı iş adamları olarak tanınmışlardır. MÖ 2. yy. ortalarında Attaleia'nın kuruluşuna kadar, Phaselis Pamphylia Körfezinde oldukça önemli bir süre çok önemli bir liman olmuştur.

1968 yılında Alman Arkeoloji Enstitüsü tarafından sualtı ve üstü kazıları yapılmış daha sonra önemli araştırmacılar J. Schaefer ve P. Knoblauch tarafından tamamlanmıştır. Strabon Phaselis'in üç limanının ve bir gölünün ve bir de bataklık gölünün olduğunu tanımlamıştır.⁹⁵ Scylaks'da " kent ve liman" olarak tanımlamış ve işlerliği olan tek bir limandan söz etmiştir.⁹⁶ Kronolojik olarak da sıralayabildiğimiz insan yapımı erken dönem güney limanıdır. Ona yakın tarihlendirilebilecek olan kuzey limanı ve kentin düşmesine kadar kullanılan kullanılmaya devam etmiş, geç dönem istihkâm duvarının akropolisi tek başına çevreleyerek kuşatma olasılığına rağmen, limanın savunulabilirliği ve tanımlanan üç limanı olan Phaselis kenti Akdeniz kıyıları için önemli bir cazibe merkezi olmuştur.⁹⁷

Beaufort ve dönem seyyah ve coğrafyacılarının yerleşimi gezdiği dönemde kara iletişimleri ve batıya doğru Likya'ya dağları aşarak giden yolun yetersiz olduğundan ve muhtemelen çoğunlukla da Antik Çağ ile aynı özelliklere sahip olduğundan söz etmişlerdir. Aynı zamanda yine 1900'lü yıllarda güney sahilinin tamamı boyunca planlanan kara yolu

⁹² Bean, 1999: 82.

⁹³ Çevik, 2015:476.

⁹⁴ Schaefer,1981: 13-51.

⁹⁵ Strabon, 2005 XIV: 666.

⁹⁶ Scylax,1965:100.

⁹⁷ Blackman,1973: 355-364.

henüz Phaselis'e kadar ulaşmamıştır, bu yerleşim bölgesi bu nedenle yağmalanarak, yok edilmekten doğal olarak korunmuştur. Kenti gezen coğrafyacı ve seyyahlar, Phaselis'e uzanan olması gereken en kolay ulaşım yolunun deniz yolu olduğunu belirtmektedirler.

Geleneklere göre; Phaselis, bir Rhodos kolonisi olarak MÖ 690'da kurulmuştur. Kent, çok az ekilebilir arazisinin olması ancak gemi inşası ve ihracat için Solymos Dağı'nın zengin kereste kaynakları ve ticari olarak stratejik konumu nedenleriyle MÖ 7. ve 6. yy. Yunan ticaret kentlerinin artan başarı ve refahı açık bir biçimde bu kentte de görülmektedir. Kent sikkeleri üzerindeki gemi figürü(ticaret gemisi) kentin sikke darp ettiği dönemdeki refah ve bereket kaynağını sembolize etmektedir. MÖ 6. yy. Pers hâkimiyetine girmiş, MÖ 5. yy. Atina birliğine katılmak zorunda bırakılmış ve refah seviyesiyle orantılı olarak büyük oranlarda vergi ödemiştir. Phaselis halkı tüccar bir halktır. Oldukça özel bir limana sahip kentin, ticaret kentin her şeyine yansımıştır. Özellikle kereste ve gülyağı önemli pazar malları arasındadır. Phaselis'li tüccarlar, daha sonraları kurnazlıkları nedeniyle kötü namı iş adamlar olarak tanınmışlardır. Limanda “borç aldıklarını unutmaları, hatırladıklarında da bilmezlikten gelmeleri ile” tanınırlardı.⁹⁸

MÖ 2. yy. ortalarında Attaleia Limanı kuruluşuna kadar, Phaselis Pamphylia Körfez'de oldukça uzun süre çok önemli bir liman olmuştur. MÖ 4. yy.'da tekrar Pers hâkimiyetine girmesiyle birlikte, MÖ 333' yıllarında bir süre burada kalan İskender tarafından bağımsızlığına kavuşturulmuştur. MÖ 309'dan 197'ye kadar Mısır kralı Ptolemaios'un ve 190'dan 169'a kadar Rhodos egemenliklerinde kalmıştır.

MÖ 1. yy.'ın erken dönemlerinde kent, bir süre yoğun olarak korsanların kontrolünde kalmış, Korsanlığa son vermek isteyen Roma generali kenti cezalandırarak çözüm yoluna gitmiştir. MÖ 75'de gümrük limanı olduğu görülmektedir. Daha sonra Roma tarafından bağımsızlığına kavuşturulmasıyla tekrar Lykia Birliğine katılmıştır.⁹⁹

Yabancı istilaları ve karadaki haydutların yağmaları ve deniz ticaretine korsanların yenilenen tehditleri sonucunda, refah dönemi kentte geç 3. yy.'da sona ermiştir. Buna rağmen ve daha sonraki Arapların deniz akınlarından kent kurtulabilmiş olsa da muhtemelen hiçbir zaman tamamen güvenliğe kavuşamamışlardır. MS 8.yy'da psikoposluk listelerinde yer almalarına rağmen kent olarak değil de bir liman kenti olarak varlıklarını sürdürmüşlerdir. Bununla beraber, Malazgirt savaşı (1071) sonrasında, Bizanslıların sahil kentlerinin bazılarını bırakmamaları nedeniyle, 1158'de Selçuklular tarafından feth edilmişlerdir.¹⁰⁰

⁹⁸ Çevik,2015:477.

⁹⁹ Çevik, A.g.e.,479.

¹⁰⁰Çevik,2015:479.

Bu yerleşim alanının ciddi olarak çalışmasını çağdaş dönemlerin ilk seyyahı ve 1811 - 1812 yıllarında Kraliyet Donanması için “Karaman sahilini”(Bugünkü güney kıyıları) haritasını çizmek amacıyla araştıran Kaptan Beaufort’dur. Onun kent planı ve çevre alanı üzerindeki araştırması daha sonraki bütün Avrupa donanma haritalarında kullanılmıştır. Bunların bir benzeri olarak, onun kent hakkındaki sözlü tanımlamaları, daha sonraki pek çok tanımlamaların kaynağını oluşturur. Diğer araştırmacılardan Fellows, Spratt, Forbes, Benndorf gibi yalnızca kısa dönemler için olmakla beraber kenti gezmişlerdir ve onların tanımlamaları ve de açıklamaları çoğunlukla yaralı olmasına rağmen, ayrıntılı değildir ve bunlardan bize en iyi bilgi veren, G. Bean’in taslak planıdır. Kentin o dönemini (1950) yansıtan yayımlanmış herhangi planları elimizde bulunmamaktadır.¹⁰¹

1968’de, Alman Arkeoloji Enstitüsü’den H. Schlager, kentte görülebilir bütün su üstü ve altı kalıntıların incelenmesinde kullanacağı sağladığı araştırma izniyle kara ve su altı araştırmasının ana hatlarını tamamlamıştır. 1969’da, o ve asistanı bir dalış kazasında sonucu vefat etmişlerdir. 1970 sonbaharında araştırma Jörg Schlafer, Paul Knoblauch ve yazar tarafından Alman Arkeoloji Enstitüsü adına tamamlanmıştır. Bu şekilde o dönemde yapılan araştırmalar ışığında kent için ilk liman araştırmaları yapılmış bulunmaktadır. 1981-1985 yılları arasında ise C. Bayburtluoğlu ve Antalya Müzesi Müdürü K. Dörtlük tarafından güncel kazılar yürütülmüştür. 2012 yılından itibaren ise M.Arslan tarafından yüzey araştırmaları devam etmektedir.¹⁰²

Kent, denize 600 m girmiş ve güneydoğu tarafında 30 m yüksekliğindeki tepelere hâkim bir yarımada üzerinde uzanmaktadır. Burada akropol yapısı bulunmaktadır. Akropol isin kuzeybatısında karanın boyun kısmında en dar noktadaki genişlik yalnızca 250 m. ana caddenin eksenini kent boyunca ana agoralardan geçerek ve takiben aynı zamanda ve ana limanlara bağlanmaktadır. Batıya doğru, karanın yalnızca 150 m genişliğindeki ve yoğun kum tepelerinin olduğu dar boynunda kentin anakarayla bağlantı sıvardır; sınırları güneyde büyük Güney Limanı ve kuzeyde kişin göl, yaz mevsiminde de neredeyse kuruyan bataklık olarak belirlidir. Coğrafyacı Strabon¹⁰³, Phaselis’in üç limanının ve bir gölünün veya bataklık gölünün olduğundan söz etmektedir. Bu üç liman tamamen tanımlanarak, belirlenmiştir; yarımadanın güneybatısındaki geniş koy(“Güney Limanı”)akropolisin hemen kuzeyinde kara içindeki liman (“Merkezi Liman”); kuzeydoğu tarafında kaya dizisiyle korunan, Merkezi Liman’ın kuzeyindeki körfez (“Kuzey Limanı”). Bataklık gölü Kuzey Limanı’na akmaktadır; sahilin karşısında ve limanla bataklık gölü arasında dış istihkâm duvarı içinden geçerek,

¹⁰¹ Schaefer, 1981:13-51.

¹⁰² Çevik, A.g.e.,476.

¹⁰³ Strabon,2005 XIV 3.9:248-259.

kuzeydeki bir tepenin kaynağından kente su getiren su kemerini destekleyen iskele hattının kalıntıları uzanmaktadır. Kuzey limanı ve bataklığın arkasında kuzeye ve kuzeybatıya doğru kent mezarlığı(nekropolis), ve antik giriş yolunun izleri bulunmaktadır.

Kentin güney limanı, yarım adanın güneybatısındaki büyük körfezin doğusunda kuzeyinden ve doğusundan yüksek tepelerce oldukça iyi korunan doğu tarafında bulunmaktadır. Yaklaşık olarak 100 m uzunluğunda karanın batı tarafında bir dil gibi uzanan parçası üzerinde devam eden ve bugün neredeyse tamamen su altında kalan, insan yapımı taş blok ve moloz bankınca güneydoğu rüzgârından korunmaktadır.¹⁰⁴Bunun dış tarafında, bu mendireğin 5-6 m suya batmış ve su içinde 10-12 m olduğu görülmektedir. Cosa'daki mendirek gibi suya gömüldüğü görülmektedir. Mendireğin zemininde taş bloklardan yapıldığı görülen bir iskele bulunmaktadır, ancak bugün aşırı derecede erozyona uğramıştır. Güney liman'da, iki antik heykel kaidesinin tekrar kullanıldığı muhtemelen oldukça çağdaş olan mendirek haricindeki diğer kalıntılar tanımlanamayacak kadar parçalanmış durumdadır. Antik kent duvarı sahili çevrelemektedir. Sahil şeridindeki yapılar ve iskelenin tarihlendirilmesi öncelikle yapılamamış fakat limanın muhtemelen ilk gelişen yer olmasından dolayı kenti kronolojisinde erken bir tarihlendirme yapılabilmektedir.¹⁰⁵ Kentin ana ve düzenli limanının kuzey limanı olduğu, diğer iki liman arasında da denizciler için daha az tercih edildiği bu sıralamanın arkasından da güney limanı geldiği düşünülmektedir.¹⁰⁶

MS 131 yılında İmparator Hadrianus'un kenti ziyaret ettiğinde, büyük bir olasılıkla Güney Limanı'nda konaklamıştır; bu kanı, ana caddenin güney ucunda olması ve ziyaretinin anısına güney limanı'nın hemen arkasında iç karada anıtsal bir kapının yapılmış olmasından ortaya çıkmaktadır. Bulunan yazıttaki Domitianus adı sonradan kazınmış olmalıdır.¹⁰⁷

Ana Liman, güneyde akropol yapısı, batıda kent binaları tarafından korunan küçük bir körfezde uzanmaktadır. Kuzey tarafında, güneydoğu yönünü koruyan kayalık sırt bulunmaktadır. Bu sarp kayalık yamacın kuzey köşesinde ve girişinde 18m' den 10 m'ye daralan ve doğudan limanı koruyan mendirek bulunmaktadır. Bu mendirek boyunca güneye devam eden kent duvarı yer almaktadır girişin güneyinde aynı zamanda üzerinde kent duvarını da taşıyan karşılıklı ancak daha kısa bir mendirek bulunmaktadır duvar, büyük düzenli bloklar halinde harç kullanılarak yapılmıştır. Duvar, kuzey mendireğinin zemininin üst seviyesine kadar ayakta ve alçak gelgit haricinde su seviyesindedir; güney mendireğinin üzerindeki duvar bir bölüm daha fazla kurtulmuştur (0.40 - 0.60 m). Duvarın temelleri 1.50m

¹⁰⁴ Beaufort,2002:59-60.

¹⁰⁵ Blackman,(1973a):355-364.

¹⁰⁶ Blackman,(1973a):355-364.

¹⁰⁷ Çevik, 2015:480.

derinliğe kadar inmektedir. Limanın girişi her iki tarafında duvar küçük kale burçlarıyla sonlandırılmış görülmektedir. Liman bu nedenle “liman kleistos” (kapatılabilir liman) olarak tanımlanmaktadır; bu, olasılıkla Phaselis için de “kapalı liman” anlamına, yani kent duvarları içinde olan veya “kapatılabilir liman”ki bu da bir zincir veya engelle kapatılabilen liman anlamına gelmektedir¹⁰⁸.

Liman havzası günümüzde ağır bir şekilde alüvyonla dolmuştur ve güney tarafı bugün çakıllı sahilin altında uzanmaktadır; yalnızca giriş hala alüvyonlanmadan uzak durabilmiştir ve mevcut maksimum su derinliği 2.90 m’dir. Limanın en ilginç özelliği güneybatı tarafındaki rıhtımdır. Batıda, kentin ana caddesinin kuzey ucunda sonlanır; doğu tarafındaki uç noktasının parçalanması nedeniyle, uzunluğu tam olarak bilinmemektedir. Zemini taş döşeme olup, moloz ve harç dolguludur. Üst yüzeyinin Antik Çağlarda yaklaşık olarak su seviyesinin 4 m üzerinde olabileceği var sayılmaktadır. Gemiler rıhtım üzerindeki dikey iskele babalarına yaklaşamamışlar ve rıhtım zeminini cephelayan palamar taşlarına da halat atamamışlardır. Ancak rıhtımdan yatay olarak uzanan halka taşlara palamar atabilmişlerdir. Bu buluntulardan bir tanesi oldukça iyi korunmuştur; bu uygulama diğer örneklerle karşılaştırıldığında benzersiz görünmektedir. İskele babaları 3 ve 6 m aralıklarla yerleştirilmişlerdir. Rıhtımın ana caddeye oldukça yakın konumlanması, caddenin kuzeyinde bulunan dükkânlar, atölyeler veya imalathanelere mal indirme veya buralardan malları yükleme kolaylığı sağlamıştır. Bu limanın hayata geçirilme tarihi belli değildir, ancak MS geç 1. yy veya erken 2. yy olduğu sanılmaktadır; bu tarih ise ana caddenin ve agoraların planlandığı ve muhtemelen de kent duvarlarının inşa edildiği(inşaatın tekniği açısından) dönemlere rastlamaktadır. Bu limanın hemen batısında birkaç tane binanın oldukça geç tarihlere kadar ayakta kalarak, kullanıldığı görülmekte olup; bundan da, o tarihlerde limanın hala kullanılmakta olduğu anlaşılmaktadır. Ana Liman’ın kuzeydoğusunda kuzey limanı uzanmaktadır. Açık körfez kuzeybatıdan yüksek tepelerle ve kuzeydoğudan insanlar tarafından geliştirilen doğal bir duvarla korunmaktadır. Yaklaşık 300m açık denizde bugün hemen hemen deniz seviyesinin biraz üzerinde olan resifler; bunların arasından yükselen ve muhtemelen doğal kireçtaşı kayalarından yapılmış, 4 m. genişliğinde ve 225m uzunluğunda bir mendirek veya dalgakıran bulunmaktadır. Bugün yalnızca bir sırası ayakta kalabilmiş dalgakıran tek sıra taş bloklarıyla yapılmıştır, bu yapı hattı içinde taş işçiliğine ait herhangi bir iz rastlanmamaktadır; ancak bir bölgede kaya yatağının düzeltildiği görülmektedir. Mendireğin üst zemini, bugün ortalama deniz seviyesinin 1m altındadır ve yüksek deniz seviyesine (maksimum gelgit seviyesi) göre de 0-60m su altında kalmaktadır:Bu durum Antik Çağdan bu yana minimum nispi deniz seviyesi

¹⁰⁸ Blackman,(1973a):356-358.

artışını göstermektedir. 1m'den daha fazla olarak gösterilen bu yükselme artışı mantıksız görünmektedir; gerçekten de, bu düzenlemenin yapılmasındaki amaç yalnızca ve muhtemelen dalgaların mendireğin üzerinden az da olsa aşmasına olanak tanımak olabilir. Dalgakıranı tarihlendirmek oldukça zordur; Hellenistik veya daha da erken bir tarihe ait olduğu sanılmaktadır. Mezarlar haricinde, rıhtımlar gibi ve diğer yapıların kalıntılarına ve harabelerine bu limanın kuzeybatı sahili boyunca rastlamak olanaksızdır. Kent duvarının dış eteklerinde olmak üzere, aynı zamanda güneybatı sahilinde de bir rıhtımın izlerine rastlanmamıştır. İlk bakışta bu limanın bir transit geçiş limanından daha fazla işlevi olmadığı ve bunun da ötesinde batı tarafından pek de iyi korunaklaşmadığı ve güneydoğu rüzgârlarına tamamen açık olduğu izlenimi alınmaktadır. Körfez, kent ana istihkâm duvarlarının tamamen dışındadır ve güneybatı tarafı haricinde duvarlar tarafından da çevrilmemiştir (ancak güney limanı duvarların koruması altındadır). Ayrıca, kuzey limanın su altı tabanının sınırlarının incelenmesi körfez içinde deniz seviyesinin yalnızca 1m altında oldukça elverişsiz kayalık sığlıkların varlığını göstermektedir.¹⁰⁹

Sonuç olarak, güney limanı erken döneme tarihlendirilen ana limanıdır; diğer iki limanın kullanıldığı kesin olarak belirgin olmakla beraber ve kuzey limanındaki mendireğin erkenci tarihe ait olduğu düşünülmesine rağmen erken tarihlere ait liman düzenlemelerinin belirgin kanıtları yoktur. MÖ 1. yy.'dan itibaren, Strabon'un yazdığı dönemler olarak, üç liman tamamen tanımlanabilmektedir. Muhtemelen MS geç 1. yy veya 2. yy'da ana liman ortaya çıkan kendi düzenlemelerine sahip olmuştur; bu olasılıkla daha erken dönemlere tarihlenen, kuzey ve güney limanlarına ait en son tarihtir. Ana liman kentin ele geçirilmesine kadar önemini korumuştur. Limanın bu şekilde korunaklı olması kenti önemli bir cazibe merkezi konumuna getirmiştir.¹¹⁰ Benzer bir örnek olarak Attaleia Limanını gösterebiliriz.

Phaselis MÖ 6.yy.'dan itibaren kendi gümüş sikkelerini basmasının nedeni sahip olduğu gümüş madenleri olmalıdır. Ticarete bir diğer önemli emtia olarak kozmetik ürünleri olmuştur.¹¹¹

1.4.3. Myra (Demre) ve Andriake Limanı

Myra (Demre) Akdeniz ticaret yollarına hâkim bir konumda yer almaktadır. Teke Yarımadası'nın güney ucunda ve Eskiçağda Myros adı verilen, Demre Çayı'nın Akdeniz'e döküldüğü verimli alüvyonlu vadide bulunur. Fakat bu alüvyonlar zamanla Myra'nın Limanı

¹⁰⁹ Blackman,(1973a):356.

¹¹⁰ Blackman, (1973a):355-364.

¹¹¹ Çevik,2015:123.

Andriake'nin kapanmasına neden olmuştur.¹¹² Ana Limanı Andriake 'dir. Myra'nın 4.7km kadar güneybatısında yer almaktadır. Yine bu limana yakın koylarda irili ufaklı liman ve iskeleler bulunmaktadır. Myra ve Andriake Limanı ile ilgi bilgileri öncelikle antik yazar ve coğrafyacılarından almaktayız. Yine 1900'li yıllarda kenti gezen ilk araştırmacılar Beaufort, Texier, Fellows, Spratt ve Forbers, 1950'li yıllarda ise Bean gibi araştırmacılarından almaktayız. Myra ve Andriake Liman Kazıları sistemli olarak 2009 yılından itibaren devam etmektedir. Kentin tarihini Hellenistik dönemden önce Lykia tarihi ile paralel kabul edip, Bronz Çağa tarihlenen Gelidonya ve Uluburun Batıklarının gösterdiği Myra'nın bu dönemden itibaren yerleşim yeri olduğudur.¹¹³

Myra Hellenistik Dönemde Lykia Birliğine üyesidir ve birliğin üç oy sahibi tek kentidir. Ayrıca MÖ 1.yy Myra, Patara, Tlos ve Ksanthos gibi kentler birlikte Lykia Birliğinin metropolisi olarak nitelendirilen önemli kentleri olmuştur. Roma Döneminde önemini artırarak devam ettiren Myra'nın Andriake Limanına, MÖ 42'de Brutus'un önemli komutanı Lentulus'un ordusunu gönderdiği ve liman zincirlerini kırarak kenti işgal ettiği söylenmektedir. Özellikle imparator Hadrianus Döneminde limana büyük önem verilmiş, doğu-batı doğrultusunda Akdeniz ticaretine hâkim olan Myra Andriake Limanına, Granarium ve bitişiğinde agora gibi ticaret için önemli olan yapı kompleksleri inşa ettirmiştir. Granarium özellikle Roma'nın Mısır'dan ihraç edilen tahılın saklanması için büyük bir önem taşımaktaydı.¹¹⁴ Myra Hristiyanlık Döneminde de Aziz Nikolaos ve kilisesi ile ilişkilendirildiğinden ayrı bir öneme sahip olmuştur.

Andriake Limanı kentin 4,7km güneybatısında yer almaktadır. Limanın girişinin kuzeyden ve güneyden daralması gibi topografik özelliklerden dolayı son derece korunaklı yapıya sahiptir. Aynı zamanda liman komplesi ile gemilere lojistik sağlayan bir özelliğe sahiptir. Liman Hellenistik Döneme tarihlendirilmektedir. Bu konumuyla ticaret rotasında oldukça önemli bir yere sahip olmuştur. Andriake Limanına dikilen ve Lykia Gümrük Birliği Yasasını içeren ve imparator Nero Döneminde bir valinin zamanına tarihlendirilen yazıt hem limanın ticari önemini ortaya koymaktadır hem de erken dönem Akdeniz deniz ticareti için önemli bilgiler sunmaktadır.¹¹⁵

Liman yapı grubunun en görkemlisi ve deniz ticaret açısından önem taşıyan yapısı Patara'da da inşa ettirilen Granarium yapısıdır. Limana kuzeye bakan cephesiyle 8 bölümden oluşmakta ve 64,24x38,65 m. ölçülerinde toplam 2307m² bir alanda 6.40 metre yüksekliğinde

¹¹² Çevik , 2015:363.

¹¹³ Çevik , 2015:360.

¹¹⁴ Çevik ,A.g.e,361.

¹¹⁵ Çevik ,A.g.e ,360.

duvarlara sahiptir. İmparator Hadrianus Dönemine tarihlenen yapıda İmparator Hadrianus ve Sabina'nın heykelleri bulunmakta ve aynı zamanda cephesinde bir ithaf yazıtı bulunmaktadır.¹¹⁶ Aynı zamanda gümrük binası ve yazıtı da son derece önem taşımaktadır.

Roma İmparatorluğu Döneminde Patara ve Andriake'de inşa ettirilen bu Granarium yapıları Doğu Akdeniz ticaret rotası içerisinde nedenli önem taşıdıklarını göstermektedir. Bu dev silolar zahire'nin korunabilmesi sağlıyordu aynı zamanda hububat yüklü gemilerin lojistik ihtiyacını karşılıyorlardı¹¹⁷.

Zahire ihracatı dışında limanda bulunan “ Mureks İşlikleri”, kırmızı, eflatun ve mor tonlarındaki özel kumaş boyaları yapımında kullanılan işlikler bu özel ihracatın varlığına işaret etmektedir¹¹⁸.

Yükleme boşaltmaların dışında Andriake ve Patara limanlarına fırtınalardan sığınan gemilere bakım ve onarım hizmeti de sağlanmaktaydı. Andriake Limanına sığınan en önemli kişilerden biri, Aziz Paulus'tur. Aziz Paulus (MS 59) tutsak olarak İtalya'nın Roma kentine götürülürken gemi Myra Limanına sığınmış, Aziz Paulus İskenderiye bandıralı bir hububat gemisine aktarılmıştır.¹¹⁹

Andriake Limanı yapı kompleksi depo, dükkân, tersane, gemi barınakları gibi yapıları içerisinde barındırıyor olmalıdır. Mevcut agora, hamam, Granarium gibi yapıların dışında konuyla ilgili kazı araştırmalar sürmektedir.

Myra ve Lykia araştırmaları Akdeniz Üniversitesinden öğretim görevlileri ve ekibiyle Prof. Dr. Nevzat Çevik Başkanlığında sürdürülmektedir. Aynı zamanda Myra Kenti Granariumu müzeleştirilmiş ve Lykia Uygarlıkları Müzesi olarak önemli bir örnek teşkil etmektedir.

1.4.4. Patara

Lykia ve Akdenizin önemli uğrak noktalarından Patara, Hitit belgelerinde adı geçmekte ve adı Lykçedir(“P(a)ttara”)¹²⁰. Serçe Limanı (MÖ 14.-13.yüzyıl) keramik buluntularından da anladığımız gibi Patara tarihini de bu çağlarla ilişkilendirmek yanlış olmayacaktır.1989 yılında Gelidonya ve Uluburun Batığı çalışmaları sürecinde Pulak, Patara

¹¹⁶ Çevik ,A.g.e,385.

¹¹⁷ Çevik ,A.g.e,386.

¹¹⁸ Çevik ,A.g.e ,384.

¹¹⁹ Takmer, 2006:75.

¹²⁰ Işkan ve Işık,2015:1.

Limanı düşünülmeden sarp Lykia Kıyılarında gemi seyrinin güç olduğunu belirtmiştir¹²¹. Ama kesin olarak MÖ 2.bine buluntuları tarihlendirmek gerekmektedir¹²².

Limanı ise Klasik Döneme tarihlendirilmektedir. Myra kenti gibi Lykia Birliğinin metropol kentlerindendir ve birliğin başkentidir. Akdeniz için önemli bir ticaret merkezi olmuş aynı zamanda Apollon ön bilicilik merkezidir. Limanın en önemli yapıları arasında Liman Agorası, Hamamı ve Granarium yer almaktadır. Son dönemde yapılan kazılarda Fener yapısı ortaya çıkarılmıştır. Granarium yapısı denizden sonra ilk girintide yer almaktadır.¹²³ Akdeniz'deki hububat ticareti içersinde ne denli önemli taşıdığı tıpkı Andriake Limanında olduğu gibi görülmektedir. Mısırdan hububat yüklü olarak çıkan ticaret gemileri Pamphylia Denzinin yaygın fırtınalarından korunabilmek için korunaklı liman arayışında olmuşlardır. Patara ve Andriake Limanı Mısır'dan Roma'ya hububat taşıyan ticaret gemileri için en önemli Limanlardan olmuşlardır. Sadece hububatın bir süre depolandığı depo işlevi görmeyen liman aynı zamanda fırtınalardan kaçan gemilerin bakımları için de önemli olmuşlardır. Antik yazarlardan edindiğimiz bilgilere göre yine özellikle İskenderiye'den gelen denizcilerin Pamphylia'da fırtınaya yakalanarak Patara Limanına sığındıkları bilinmektedir.¹²⁴

Lykia Birliği'nin tamamında geçerliği olan Gümrük yasasının yer aldığı Andriake Granariumu yakınlarında bulunan yazıtın bir kopyasının da Patara'da olması kuvvetle muhtemeldir. Patara Limanı için aynı zamanda Roma Gümrük Kanunları dışında bir serbest bölge olduğu da düşünülebilir. Çünkü Myra'dan çıkan tüccarlar çıkış yaparken vergilerini ödemiş olarak, Patara'da mallarını satabilmişlerdir.¹²⁵

Limanın şimdiki görüntüsü benzer konumdaki kentlere olduğu gibi denizden kopuk bir bataklık görünümündedir. Kentin hemen önünde bir iç liman yer almaktadır. İç Limandan sonra kuzey-güney yönünde ince bir burun ve dalgakıran bulunmaktadır.¹²⁶ Roma Döneminde iç limanın dışında kalan bölüm dış liman olarak kullanılmıştır. Limandaki ticari işlevi Granarium yönündedir. İç limanın bulunduğu yerde "Patara Yol Kılavuz Anıdı" için en uygun yer olmuştur.¹²⁷

Akdeniz Üniversitesinden Prof. Dr. Fahri Işık tarafından başlatılan kazı ve araştırmalar¹²⁸ aynı üniversitenin ekip ve öğretim görevlileri tarafından yürütülmektedir. Prof. Dr. Havva Işık tarafından yürütülen çalışmalar 1988 yılından itibaren ve 25 yılı aşkın bir

¹²¹ Işkan ve Işık, 2015:606.

¹²² Bayburtuoğlu, 2004:247.

¹²³ Çevik, 2015:222.

¹²⁴ Takmer, 2006:72.

¹²⁵ Takmer, A.g.e, 125.

¹²⁶ Koçak, 2015:279.

¹²⁷ Çevik, 2015:225.

¹²⁸ Patara kazıları bk. Işık, F.(2000). Patara. The History and Ruins of the Capital City of Lycian League.

süredir devam etmektedir. Patara, Tunç Çağı Ticaret gemilerinin rotasında en önemli noktalardan birini oluşturan doğal limanı ve gelişkin yerleşimi ile Lykia Uygarlığına ışık tutmaktadır.¹²⁹

Yapılan son kazılar sırasında Roma İmparatoru Nero'ya dönemine ait üzerinde yunus balığı kabartması olan bir mimari parça bulunmuştur. Deniz Fenerine ait olduğu düşünülen parça üzerindeki yazıtta “Ben bu feneri denizcilerin selameti için yapturdım” denilmektedir.¹³⁰Buradan da gördüğümüz gibi Eskiçağda denizcilerin doğa ve deniz ile kurduğu sembolik ilişkiyi anlatmaktadır.

1.4.5. Olympos

Olympos kenti Antalya'nın 80 km güneyinde yer almaktadır. Finike-Kaş yönünde deniz yoluyla daha kolaylıkla ulaşılabilen ve hatta bundan önce sadece deniz yoluyla gidilebilen kent adını arkasını yasladığı Tahtalı Değın'den alıyor olmalıdır. Kentin belgelere dayalı tarihini Helenistik Döneme dayandırmak mümkündür. Fakat topografyasının sağladığı doğal koy avantajın verdiği konumundan dolayı Helenistik Dönemden önce denizciler tarafından kullanılan bir liman olduğu unutulmamalıdır.¹³¹Kenti çevreleyen Sazak, Korsan ve Maden koyları kent çevresindeki gemi demirleme yerlerini oluşturmaktadır.¹³²

MÖ 2. yüzyıl ortalarında sikke basan kent Lykia Birliğı üyesi kentlerdendir ve birlikte üç oy sahibi olmasıyla da önemlidir. MÖ 1. Yüzyılda Antalya Körfezinde önemli bir konuma gelmesinin nedeni Doğı Akdeniz'in korsanların egemenliğıne alınması olmuştur. MÖ 78'de Romalı Komutan Servilus'un Zeniketes'i yenmesine kadar kent, Zeniketes yönetiminde kalmıştır. Roma Egemenline giren kent bu dönemde parlak dönemlerini yaşamıştır.141 yılında geçirdiğı depremle hasar görmüş bundan sonra en parlak dönemlerini MS 2. ve 3. Yüzyıllarda yaşamış fakat korsanlığın yeniden oluşmasıyla kent eski refahını kaybetmiştir. Orta Çağda Venedik, Ceneviz ve Rhodos'un denizlerde ve ticarete etkin olduğu dönemde varlığını sürdürmüş fakat Osmanlı için önemli bir liman olamamıştır. MS 15.yüzyılda terk edildiğı düşünülmektedir.¹³³

Bu kıyı kenti ile ilgili bilgileri 1900'lü Beaufort, Leake, Fellows ve Newton gibi araştırmacılardan almaktayız. Çağdaş dönemde ise 1991-92 yıllarında Antalya Müzesi tarafından arkeolog Orhan Atvur Tarafından yürütölmüştür. Daha sonra 1999 yılından itibaren Anadolu Üniversitesi uzmanlarından Y.Olcay Uçkan tarafından yapılmaktadır.

¹²⁹ İşkan ve Işık, 2015:1.

¹³⁰“2 bin yıllık Deniz Fenerinde Yunus Kabartması”,www.hurriyet.com.tr(05.04.2018).

¹³¹ Bayburtluoğı,2004: 94.

¹³² Öncü ve Evcim, 2013:94-110.

¹³³ Bayburtluoğı,2004: 95.

Olympos Çayı'nın (Akçay) açtığı vadinin iki yakasında denize doğru daralan bir vadi şeklinde olan kent güzel bir kumsalla birleşir. Tiyatro, hamam, kısmen tapınak yapıları ayakta. Kentin ana caddesi limanla buluşur ve Olympos Çayı'nın denizle buluştuğu noktaya kadar uzanır.¹³⁴ Olympos Çayı'nın durumuna göre kent içi ulaşımını kolaylaştırmıştır.¹³⁵

Hellenistik Döneme özgü taş işçiliği görülen(Polygonal) duvar kalıntıları rıhtımı oluşturur. Bu duvar kalıntıları 4.57-5.49 m genişliğinde liman duvarları görülmektedir.¹³⁶ Bu duvarlar Roma ve Bizans Döneminde güçlendirilmişlerdir. Bu rıhtım bölümü kum ve alüvyonlarla kapanmış durumdadır. Olasılıkla limana gelen gemiler bir noktaya kadar yanaşabilmekte ve bu şekilde yükleme boşaltma yapabildikleri düşünülmektedir.¹³⁷

Kentte Mithras ve Hephaistos kültünün yaygınlığından söz edilmektedir. Ve hatta Mithras kültüyle ilintili olarak Plutarkhos'da Pompeius'un korsanları temizlemek için yaptığı seferler sırasında korsanlar tarafından yapılan ayinlere tanık olduğu yer almaktadır.¹³⁸

Olympos'da limanın yakınındaki bir noktada bulunan "Eudemos Lahdi",gemi tasviri ve denizcilere özgü yazıtıyla dikkat çekmektedir.

M.Adak tarafından çevrilen yazıt şu şekildedir:"Son limana girdi, demirledi gemi, çıkmamak üzere. Çünkü ne rüzgârdan ne de gün ışığından medet var artık. Kaptan Eudemos ışık taşıyan şafağı terk ettikten sonra. Gün ışığından uzak yatacak burada; gemi ise dalgasızdır ölümlere..."¹³⁹

Eudemos MS 2.yüzyılda yaşamış bölgenin önemli tüccar ve kaptanlarından. Eudemos Olympos vatandaşı aynı zamanda yaşlılar meclisi üyesi idi. Lahdi son derece önem taşımaktadır.¹⁴⁰Doğu Akdeniz'den başlayan, Ege, Marmara ve Karadeniz'e uzanan önemli ticaret rotalarını Eudemos takip etmiş ve tahıl ve tuzlanmış balık gibi ürünlerin ticaretini de yapmıştır. Lahdin üzerindeki tekne kabartması da yine dönem denizciliği ve tekne modellerini anlamamız için önem taşımaktadır.

¹³⁴ Çevik, 2015:469.

¹³⁵ Öncü ve Evcim 2013:99.

¹³⁶ Bean,1999:154.

¹³⁷ Çevik, 2015:469.

¹³⁸ Bean,1999:150.

¹³⁹ Çevik, 2015:471.

¹⁴⁰ Adak ve Atvur,1997: 11–27.

1.4.6. Adrasan (Çavuş Limanı)

Antik dönemdeki adı 1400’li yıllarda yazılmış bir denizcilik kitabında geçtiği gibi “Atrasas” olmalıdır. Adrasan, Çavuş Limanı arası 3 km’dir. Eskiçağ boyunca önemli bir deniz sığınağı olduğu düşünülmektedir.¹⁴¹

Limani tanımlayan kalıntılar içinde korunaklı savunma yapısı ile “kız kulesi”, garnizon askerleri konutları ve sarnıç bulunmaktadır.¹⁴² Bu kalıntılar Bizans Dönemini işaret etmektedir. Yerleşim ile ilgili bilgileri Evliya Çelebi Seyahatnamesinden almaktayız.¹⁴³

Yerleşim en önemli yapıları Kilise (MS 5.ve 6.yy) ve tepe yamacındaki kaya mezarlarıdır. Yine Roma Dönemine tarihlenen Nekropol buluntuları ele geçmiştir.

2014 yılında Adrasan kıyılarında yapılan Sualtı Arkeolojik Kazılarında “Adrasan Doğu Roma Tabak Batığı” oldukça önem taşımaktadır.

Adrasan’ın güney-batısında Suluada denen mevkiye bulunan batık, olasılıkla doğudan gelen fırtınaya yakalanıp, Çavuş Limanına sığınmak isterken batan bir ticaret gemisine aittir. Batığın yükü adından da anlaşılacağı gibi çapalar ve kargosunda yer alan tabaklardır. Batık MS 12.-13. yüzyıllara tarihlendirilmektedir.¹⁴⁴

1.4.7. Korykos ve Magydos Limanları

Attaleia at nalı biçiminde içten dışa surlarla çevrili korunaklı yapısını eldeki buluntularla en erken Klasik Döneme tarihlendirilmektedir. Fakat Attalos’un ordularını yerleştirmek için kullandığı korunaklı limanın tarihi daha eskileri inmeliydi.

Antalya’nın Attalos şehri, yani Bizanslı yazarların sıklıkla andıkları biçimiyle Attaleia olduğu, bugün adından da bellidir ve burada bulunan yazıtlardan bu durum fazlasıyla teyit edilmektedir. Bölgeyi inceleyen araştırmacılardan, Beaufort ve D’Anville ‘nin yaptığı gibi Attaleia’yı Olbia, Side’yi de Attaleia zannetmesi çok talihsiz bir durum olmuştur. Leake gibi M. S 189’da ağabeyinin başkomutanı sıfatıyla¹⁴⁵ bölgeyi gezen II. Attalos Philadelphos’un kurduğu bu şehrin uygun yerdeki olmadığını inanmayı isterdik, Leake bu sonuca Strabon’a dayanarak varmaktadır. Oysa Strabon’un bu konuda söyledikleri açık değildir ve ikilem yaratır. Ama Strabon’un, Olbia¹⁴⁶ Katarrhaktes’den sonra biraz daha doğuda, adına kurucusu Philadelphos’tan alan Attaleia’nın geldiği Philadelphos’un küçük bir komşu kent olan Korykos’a yeni bir koloni yolladığı ve sur duvarlarını genişlettiğini anlatan cümlesindeki

¹⁴¹ Çevik,2015:463.

¹⁴² Çevik, A.g.e,463.

¹⁴³ Çevik, A.g.e,465.

¹⁴⁴ Öniz ve Özdaş,2015:218.

¹⁴⁵ Polybios,1954:21,43.

¹⁴⁶ Olbia kenti konumu için bk. Çevik,1994:89.

“komşu” kelimesi tutarsızdır. Korykos burada, aynı adı taşıyan diğer üç yerleşimde karşılaştırılmış olabilir. Eğer Attaleia’da, Attalos öncesi bir küçük yerleşme var idiyse bile kalıntıları aramak boşuna olacaktır. Bu yerleşmenin sadece, limanın daha iyi korunan güney kısmında bulunması gerektiğini ve beklide limanın yalnızca güneydoğusunun kapladığını söylemekle yetinmek durumundayız demektedirler.¹⁴⁷

Yunanca kovuk, korunak anlamına gelen Korykos kelimesi Attaleia Limanı için antik yazarlar tarafından telaffuz edilmiştir. Bu isim Mersin’de yer alan Korykos kenti ile bir isim karışıklığından çok falezleri ile doğal korunaklı bir konum oluşturan Attaleia kıyısı için söylenmiş olmalıdır. Hellenistik Dönemde kavuştuğu liman statüsü dışında küçük doğal bir balıkçı limanı olduğu düşünülmelidir. Ki son dönemde gerçekleştirilen Doğu Garajı Nekropol kazılarında Antalya’nın kent tarihinin, Kaleiçi buluntularından eskiye gittiği ve önceki dönemlerde de yerleşim gördüğü anlaşılmaktadır.¹⁴⁸

Strabon Attaleia Kralı kurucusu Attalos’un “ büyükçe bir surla çevrilmiş küçük bir çevre kasabası olan Korykos’a¹⁴⁹ da bir koloni göndermiştir” demektedir.¹⁵⁰ Pausanias ise Korykos’dan Pamphylia denizindeki fırtınalar dolayısıyla söz etmiştir:

Korykos’lu iştirdi: Komedi yazarları özlü bir söz nedeniyle Korykos’lunun her şeyi duyan bir tanrı olduğunu ileri sürerler. Zira Korykos, yanında Attaleia kentinin bulunduğu, Pamphylia’nın bir burnudur. Kentte yaşayanlar, kaleyi kuşatan korsanların kötülüğüne maruz kalmamak için başka limanlarda demirleyenlerin kılığına girerek dikkatle dinlerlerdi ve korsanlara, kim olduklarını ve nereye yolculuk ettiklerini bildirirlerdi. Buradan şu özlü söz (gelir): "Acaba Korykos’lu bunu duydu mu?" Menandros Enkheiridios adlı eserinde, "komedi yazarları Korykos’luyu tanrıya havale ederler"(der). Dioksippos Thesaurus adlı eserinde "Korykos’lu bile beni duymaz", "gerçekten sana içten kulak veren seni duyabilir. " Ephoros üçüncü kitabında, "Korykos’lu” olarak adlandırılanların denize doğru yayılan tepenin altında oturduklarını söylerler. Kasabayı kuran melezler, Myonnesos’a komşuydular.¹⁵¹

Bazılarına göre Attalos’un Attaleia’yı kurduğu yerde eskiden İran ordularının istilası esnasında yıkılarak yerle bir edilmiş bir Yunan kenti bulunuyordu. Yine bazı söylentilere göre şimdiki Antalya’nın yerinde bulunan bu kent Korykos’dur. Fakat bunu destekleyecek bir

¹⁴⁷ Lanckoronski, 2004:19.

¹⁴⁸ Ortaya çıkarılan bulgular doğrultusunda MÖ 3. ve 4. yy ortalarına gittiği tespit edilmiştir, bk. Tosunve Yalçınsoy, 2009:135-149.

¹⁴⁹ Strab. XIV. 4. 1;251; Steph. Byz. s. v. Ἀττάλεια. Attaleia kentinin kuruluş tarihi tartışmalı olsa da koloninin MÖ 189 yılında Romalı komutan Manlius Vulso’nun askeri seferine eşlik eden Pergamon kralı II. Eumenes’in kardeşi Attalos (ki II. Attalos olarak tahta çıkacaktır) tarafından kurulmuş olabileceği görüşü için bk. Hopp. 1977, 103-104 ayrıca Korykos’un Olympos yakınlarındaki Korykos olma ihtimali de söz konusudur bunun için bk. Uğurlu,2007: 1-23.

¹⁵⁰ Strabon, 2005 XIV. 4.1: 251.

¹⁵¹ Gökalp, 2008:21.

bulgu olmayışından dolayı bu kentin Mersin- Silifke arasındaki Korykos'la karıştırmış olabileceği düşünülmektedir.¹⁵²

Diğer yönde, Attaleia'nın doğusunda Magydos yer alıyordu. Ptolemaeus, Magydos'u Katarrhaktes ile Kestros arasına yerleştirir. Magydos'un varlığını, Pallas, Tykhe, Hermes tasvirli sikkelerden biliyoruz.¹⁵³İsmi ilk kez MÖ 4yy'da geçen Magydos'un MÖ 2. yy. kadar Perge'nin kontrolü altında kaldığı ve olasılıkla Attaleia'nın yardımıyla özgürlüğüne kavuştuğu düşünülmektedir.¹⁵⁴Bean, Magydos sikkelerini (MS 81-96) Domitianus döneminden başlatırken ve şehir statüsüne geç kavuşan Magydos'tan söz ederken yanılmıştır. Biz şimdilik Magydos'un Hellenistik (MÖ 1. yy. 2. yarısı) ve Roma Dönemine ait sikkelerden söz edebiliyoruz. Hellenistik dönemde; Arsione ve Ptolemais'in bir takım şehirlerde yeni oluşumlara yardım ettiği için limanın bu dönemde yapılmış olması muhtemeldir.¹⁵⁵

Hiorekles'in listesinde dördüncü şehir olarak yer alan Magydos¹⁵⁶ Roma Döneminden sonra da önemini yitirmemiş Hristiyanlığın şekillendiği dönemde M. S. 325'den Nikea'daki konsül toplantısında Piskoposluk düzeyinde Piskopos Aphrodisius (Aphrodisius Magidorum) tarafından temsil edilmiştir¹⁵⁷ve Ptolemaeus, Magydos'u Katarrhaktes ile Kestros arasına yerleştirir. Buna karşın Magydos, Skylaks ve Stadiasmus'da Katarakthes'in batısında konumlandırılmaktadır. Beaufort'un da söz ettiği gibi rıhtıma ait oldukça önemli kalıntılar vardır. Bir cins harç ile birleştirilmiş düzensiz yerleştirilmiş büyük traverten bloklardan oluşan güneye bakan iki dalgakıran arasında, büyük kesme taş rıhtım hattına dik açıyla yerleştirilmiştir; önde üçüncü bir dalgakıran ile neredeyse birleşmektedir. Bunun dışında bütün kalıntılar, çökelmiş kireç kaplı bir su kanalı, doğu uçta bir tonoz, rıhtıma paralel ama buraya belli mesafede, gerindeki dükkânlara açılan kapılarıyla eski bir sütunlu galeri kalıntısını gözükmemektedir.¹⁵⁸

Beaufort, rıhtımları birbirine 90 derece olacak şekilde inşa edilmiş ve o zaman yapılan rıhtımlara göre büyük ölçekli iskele zamanın aşındırmasına karşın iyi korunmuş durumdadır ve hala derin suların içinde ayakta durmaktadır demektedir. Limanın geri kalan kısmı doğanın verdiği yumuşak bir eğim üzerine kurulmuştur. Şimdi buralarda heykel parçalarına, yıkılmış diğer binaların kalıntılarına rastlanmaktadır. Binalardan hiçbirisi ayakta kalmayı başaramamıştır. Fakat limanın yanındaki bazı kalıntıları daha yeni görünümlü olması onların

¹⁵² Onat, 2000:103.

¹⁵³ Mionnet, Descr., III, S. 457; Leake, 1887: 584.

¹⁵⁴ Adak ve Atıvr, 1999: 53-68.

¹⁵⁵ Brandt, 1992:106.

¹⁵⁶ Sönmez, 679:1.

¹⁵⁷ Ramsay, 1962:394

¹⁵⁸ Lanckoronski, 2004:19.

zaman içersinde tekrar kullanıldığına işaret etmektedir.¹⁵⁹Magydos Limanı Roma İmparatorluk Döneminde 340x225m'yi kapsayan ölçülerde yapılmış olup, kent Pamphylia bölgesinin önemli bir ticaret merkezi halini almıştır.¹⁶⁰

Limanın hemen gerisinde yer alan, Roma Dönemine ait bu hamamı, Magydos'a gelen ziyaretçilerin ilk uğradıkları yer olmalıdır. Bugün bu Roma hamamından geriye tek bir kısım kalmış oldukça tahrip edilmiştir. Yapının yaklaşık 32 m yüksekliğinde olduğu ve hemen aşağısında sağlık verdiği söylenen iyi bir kaynak suyunun bulunduğundan söz edilmektedir.¹⁶¹ Hamam kalıntısının orijinal taşlarını ve kısımlarını, uğradığı tahribatı izleyerek ayırt etmemiz mümkün oluyor yapının küçük, hafif gözenekli yamuk şekilli taşlardan; harcin bol kullanılması inşa edildiğini görebiliyoruz, ayrıca yapıya ait diğer kısımların izlerini sürmemiz de yapıyı ilginç hale getirmektedir.

Bir diğer ilginç yapı limanın hemen yakınındaki bölgede, tonozla örtülü kalıntının (hamam yapısı kastedilmiş olmalıdır) yakınlarındaki bu eski su kemerinin bir kısmı ayakta kalabilmiştir. Bunu bir duvar korumuştur. Yaklaşık 4-5 metre yüksekliğinde, hafif gözenekli taşlardan ve bunlar arasında parça parça küçük kırmızı taşların kullanılması ile yapılan bu yapıda kaliteli suların toplandığı görülmektedir. Suların kalitesinden anlaşılıyor ki, yarlardan denize kavuşan bu su Katarrhaktes'in suyu olmalıdır fakat eski balıkçılar sudan içilmemesi konusunda uyarılar yapmışlar çünkü su hem deniz suyuyla karışmakta hem de romatizma hastalığına iyi gelen bir kaynak olarak görüldüğü için kaplıca için kullananlar tarafından kirlenmektedir.¹⁶²

Günümüzde Lara-Karpuzkaldıran bölgesinde bulunan (Magydos) Antik Kent kalıntıları olduğu bölgede yapılan çalışmalarda kent mendireğine ait önemli bulgular elde edilmiştir. Mendirek formu kentin önünde bulunan doğal burnun batı tarafına doğru dev blok taşların doldurulmasıyla oluşturulmuştur. Blok taşların çoğunluğu formsuz bir bölümü ise dikdörtgen prizma formundadır. Mevcut görünüşe bakarak açık denize bakan mendirek ve liman yapısının dayanıklı olabilmesi için büyük bloklar dolgu olarak kullanılmış, sonrasında da düzgün bir form kazandırmak için dikdörtgen prizma şeklindeki işlenmiş bloklar üst kısma dizilmiştir. Yakınlardaki su kaynaklarından (Düden Çayı) seramik borularla suyun limana kadar taşındığı düşünülmektedir. Böylelikle gemilerin su ikmali yapabilmek için rıhtım formunda olduğu düşünülen batı mendireğine yavaşmaları yeterli olacaktır.¹⁶³

¹⁵⁹ Beaufort,1817,VII: 133.

¹⁶⁰ Adak ve Atvur,1999: 68.

¹⁶¹ Bean, 1968:108.

¹⁶² Beaufort, 1817: VII 134.

¹⁶³ Özdaş,2013:1-3.

Kentle ilgili araştırmaları antik coğrafyacılar ve kenti 1900’lü yıllarda gezen araştırmacı ve seyyahlar dışında 1970’li yıllarda Antalya Müzesi araştırmacıları tarafından olmuştur. O dönem araştırmacılar dükkân yapıları, stoa, su kemerleri, hamam ve deniz surları gibi mimari yapıları tespit etmişlerdir. Kent alanındaki nekropolden dört yazıt çıktığı bilinmektedir. Bunlardan biri, Nekropol doğusundan (Örnekköy) Traian dönemine tarihlenen tonozlu mezar yapısından bulunmuştur. Bir başka yazıt, Attaleia için önemli ailelerden biri olan “Iuila Sancta” adına hamam yapısının kuzeybatısında bulunan bir heykel yapısının kaidesinde rastlanmıştır. Diğerleri bir onur yazıtı ve Tripolis kentinden göç eden bir ailenin oğulları için yaptırdığı mezar stelidir.(Mnasios oğlu Tripolisli Agathopus’un 21 yaşında vefat ettiğini yazıttan görmekteyiz) Psikopos listelerinden öğrendiğimize göre Magydos 12.’yy a kadar varlığını koruyabilmiştir. Fakat bundan kısa bir süre sonra terk edildiğini öğreniyoruz.¹⁶⁴

1.4.8. Perge Limanı

Antalya’nın 16 km doğusundaki Aksu’da yer alan Perge, Pamphylia’yı İonya’ya bağladığı yol üzerinde bulunan önemli liman kentlerinden biri olmuştur. Kestros (Aksu) ırmağı Perge ovasını alüvyonlarla doldurmadan önce, geniş ve derin ağzıyla denize bağlantısı olan bir liman kenti olmuştur. Ticaret gemilerini nehir bağlantısı ile içine kadar alabilen nehir limanlarına önemli bir örnektir. Strabon şu şekilde söz etmektedir.

Ondan sonra(Attaleia) Kestros Irmağı’na; bu ırmaktan gemiyle altmış stadion gidilirse, bir kent olan Perge’ye; Perge’nin yakınında, yüksek bir yerde, her yıl bir festivalin düzenlendiği Artemis Pergaia Tapınağı’na gelinir. Ondan sonra denizden kırk stadion kadar yukarıda, Perge’den görülebilen yüksek bir kente yani Syllion’a, sonra geniş bir göl olan Kapria’ya, sonra da Eurymedon Irmağı’na ve gemiyle ırmak yukarı altmış stadion gidilirse Argos’lular tarafından kurulmuş kalabalık bir kent olan Aspendos’a gelinir.¹⁶⁵

Nehir ile deniz bağlantılı limanı sayesinde Perge kenti gelişmiş ve Pamphylia’nın önemli şehirlerinden biri olmuştur. Fakat bugün Aksu, Kestros Çakıyı kentten 5km uzaklıkta yer almaktadır. Perge’nin Aksu’daki(Kestros) limanı, Aksu’nun bugün denize döküldüğü yerden 60 stadia kadar(11km’den biraz fazla) içerde olmalıdır. Bu uzaklığı bize¹⁶⁶ Strabon aktarmaktadır. Perge kentinin kendisi nehrin kıyısında değildi fakat belirli büyüklüğü aşmayan ticaret gemileri nehirden geçerek ulaşmış olmalıydılar. Kent için Kestros ne denli

¹⁶⁴ Adak ve Atvur, 1999: 68.

¹⁶⁵ Strabon, 2005 XIV.4. 2: 251.

¹⁶⁶ Strabon,A.g.e, 251.

önemli olduğu bazı Perge sikkelerinde görünen nehir tanrısı, Kestros tasvirinden de anlaşılmaktadır.

Hellenistik ve Roma Döneminde önemini koruyan kent, korunaklı olmamasından dolayı Pamphylia'ya gidecek ordular ilk buradan geçmişlerdir. Perge'nin kimler tarafından kurulduğu kesin olarak bilinmese de adının kökeni Hititçe bir kelimedir.¹⁶⁷

Şehir surlarının Hellenistik döneme tarihlenebileceği ve tahkimat sistemi olarak Side'ye benzetilebilir. Kentin Agorası, Tiyatro Binası ve Çeşme yapısı önemli yapıları arasındadır. Kazılar halen sürdürülmektedir. Kentte ait sikkelerde görülen nehir tanrısı(Kestros) dikkat çekicidir ve Kestros ırmağının kent için önemini bize anlatmaktadır.

Günümüzde Perge'yi de kapsayan sualtı ve araştırmalarında; en yakın kıyıdan 12km uzaklıkta olan Aksu nehrinin giriş bölümde gemi bağlamaya elverişli demirleme yerleri bulundurduğu ve Perge'ye 2900m kadar nehir yoluyla yaklaşılabileceği hesaplanırken; Roma ticaret gemilerinin 3 km kadar yaklaşabilmesinin mümkün olduğu ve nehrin giderek daraldığı düşünüldüğünde de yükleme boşaltmanın daha küçük teknelerle yapılabileceği düşünülmektedir.¹⁶⁸

1.4.9. Alanya (Korakesion) Limanı

Strabon Dağlık Kilikya'da ilk olarak Korakesion'a gelindiğini aktarmaktadır.¹⁶⁹Beaufort ise Side seyahatinden sonra Manavgat Irmağına gelindiğinde kentten ve kalesinden söz etmektedir.¹⁷⁰Alanya kenti Eskiçağda Korakesiyon, Alaya, Alaiye isimleri ile anılmış. Bugün güneyinde Akdeniz doğuda Gazipaşa ve kuzey bölümünden Toros Dağları ile çevrelenmiştir. Denize doğru uzanan yüksek konumuyla dikkat çekmektedir.

Kenti gezen araştırmacılar Bean denize uzanan dik kayası ve kalesinden söz etmektedir. MÖ 4.yy'dan itibaren yerleşim görmüştür. Sur yapılarına bakılarak Helenistik Dönemde iskân gördüğü anlaşılmaktadır. Eskiçağda Kilikia'nın korsanların etkisinde olduğu dönem Alanya'da korsanların kullanımında olmuştur. MÖ 197'de Suriye Kralı Antiokhos'a karşı koyan kent olmuştur.¹⁷¹Ptolemaioslara ait birlik denetiminde Pamphylia'nın son kenti ya da Kilikia kentlerinden olmuştur. Roma Dönemine kadar çok etkinlik gösterememiştir. Roma Döneminde Side Metropolitliğine bağlı kalmıştır. Bizans Döneminde "Candelore" adıyla anılmıştır. Antik yazar ve seyyahlar tarafından yine "Kalonoros" bazı İtalyan kaynaklarında

¹⁶⁷ Bk. Perge ismi Boğazköy Hitit tabletlerinde MÖ 3000'de "Parha" olarak geçmektedir. Aynı zamanda yine aynı metinlerde "kestros", "Kastaraja" olarak geçmektedir. Nehir-deniz bağlantısı buradan da anlaşılmaktadır.

¹⁶⁸ Öniz, A.g.e., 37.

¹⁶⁹ Strb.2005 XIV.5:253.

¹⁷⁰ Beaufort, A.g.e.,167.

¹⁷¹ Bean, A.g.e.,85.

“Chandelloro” olarak geçmektedir.¹⁷² Asıl önemini Anadolu Selçukluları Dönemi ile I.Alâeddin Keykubat Dönemi’nde fethedilerek askeri ve ticari açıdan önem kazanmıştır. Eskiçağdaki ismi “Korakesion” yerine Alaiye olarak Selçuklu Sultanı Keykubat tarafından adlandırılmıştır. Tersane bu dönemde önem kazanmış ticari anlamda ise Strabon’un¹⁷³ da bahsettiği sedir ağaçları, Mısır’a ihraç edilmeye devam etmiştir. Selçuklu Sultanı Alâeddin Keykubat Alaiyye’nin fethinden sonra Antalya’da dinlenmiş hem de Alaiye’nin inşası ile ilgilenmiştir. Bu sözü edilenlerden anladığımız, Antalya ve Alaiye kışlık başkent olmuşlardır. Alanya nüfusu bu fetihten sonra Türk ve Müslümanlaştırmıştır fakat ticari açıdan önem taşıyan Antalya gibi tüccarların kökeni açısından çeşitlilik göstermiştir.¹⁷⁴ Mısır ve Suriyeli tüccarlar, ticaret bağlantıları için Alaiye ve Antalya’yı kullanmışlardır.¹⁷⁵ 13. yüzyılda Ceneviz ve Mısırlılar arasında geçen bir yazışmada Alaiye’de şeker, biber ve keten yüklü bir Mısır gemisi ele geçtiğinden söz edilmektedir.¹⁷⁶

Antalya ve Alanya limanları 13. yüzyılın ortalarına kadar Selçuklular için kuzey-güney yönünde Akdeniz’e çıkış kapıları olmuştur. Sinop gibi önemli Karadeniz limanlarından, Mısır ve Suriye yanında Avrupa’ya açılmak için kullanılmışlardır. Sedir ağacından elde edilen ve gemi yapımı için son derece önemli olan kerestenin yanında reçine, zift, odun kömürü ve şarap gibi ürünler dikkati çekmektedir. Özellikle Alanya’dan bol miktarda kerestenin İskenderiye gibi doğunun önemli limanlarına gönderildiği bilinmektedir.¹⁷⁷ Tabi ki bu ihracat ürünlerinin dışında ithal ürünler de söz konusuydu. Kıbrıs ile olan alış-verişte kumaş ve Alanya Seramiklerinden söz edilmektedir.¹⁷⁸ Alanya ve Antalya’nın 14. yüzyılda dâhil olduğu bir konu da yine köle ticareti ve pazarlarıdır. Kıbrıs’a giden Türk kölelerin kaynağının Alanya ve Antalya köle pazarları olduğu bilinmektedir. Kumaş gibi ürünlerin ticareti Selçuklular döneminde daha önceki bölümlerde belirttiğimiz gibi önemli olmuştur. Kıbrıs Krallıkları ile yapılan antlaşmalarda ticari anlamda Antalya ve Alanya önemli role sahip olmuşlardır. 15.yüzyılda Cenevizli tüccarların etkin olduğu dönemde Antalya ve Alanya’dan Avrupa ve Ibn-i Batuta’da yazdığı gibi Suriye, Irak, Hindistan, Çin’e kilim halı ihraç edildiği bilinmektedir. Çeşitli Avrupalı ressamın tablolarında bu kilimlerin özel renklerine yer vermişlerdir.¹⁷⁹ Bunun dışında ipek ve yün gibi o dönem için önemli emtiaların yine Avrupalı tüccarlar tarafından Antalya ve Alanya’dan gemilerle İstanbul

¹⁷² Heyd,2000:334.

¹⁷³ Strb. 2005 XIV.5:255.

¹⁷⁴ Konyalı,1946: 62-67.

¹⁷⁵ Heyd,2000:614.

¹⁷⁶ Heyd ,A.g.e.,465.

¹⁷⁷ Çavuşdere,2009:118.

¹⁷⁸ Bilici,2005:329.

¹⁷⁹ Çavuşdere,2009:115.

yolunu kullanarak Avrupa ve doğunun önemli limanı olan İskenderiye'ye ihraç edildiği bilinmektedir.¹⁸⁰İtalyanların “seta Turchi” olarak söylediği Türk İpeği Avrupalılar için önemli olmuştur.¹⁸¹

Selçuklu hâkimiyeti Alanya'da bittikten sonra bu parlak dönemde bitmiştir. Beylikler Döneminde Karamanoğlu ve Tekelioğlu Beylikleri yönetiminde kalmıştır. Kıbrıs ile değişken ilişkileri olmuştur.¹⁸² Osmanlı Döneminde de Kıbrıs'ın Fethiyle birlikte Mersin, Kıbrıs ve Alanya'nın oluşturduğu yeni bir eyalet içinde yöneltlmıştır. Evliya Çelebi, kentin biraz daha küçüldüğü dönemleri anlatmıştır.¹⁸³ Kentin kalesi ve surlar Hellenistik dönemde genişletilmiştir. Kale bir ucuyla 29m yüksekliğinde sekizgen yapılı Kızıl Kuleye diğer ucuyla tersaneye uzanmaktadır.¹⁸⁴

Kentte kıyı bölgesinde yaralan tersane ve 1226'da Kızıl Kule en önemli yapıları arasındadır. Liman yapılarından ayakta kalabilen önemli yapı tersane, Sultan Alâeddin Keykubat'ın 1229-1936 yılları inşa ettirdiği bilinmektedir.¹⁸⁵Girişi kuzey yönde ve yan yana duvarlar ve galeriler ile gemi inşası için tasarlanmıştır. Galeriler birbirlerine kemerlerle bağlıdır ve depo, tophane gibi yapılarla bağlantılıdır.¹⁸⁶Selçuklu Döneminde ticari faaliyetlere katkı olarak 40'ın üzerinde dükkân tersane bölgesine inşa ettirilmiştir. Tersanenin ne denli önemli olduğunu gösteren Osmanlı Dönemi'ne ait Mühimme defterlerinde, Antalya ve Alanya'da “Kadırgaların” yapımı için malzeme teminini içeren yazışmalardır.¹⁸⁷

Alanya tersanesi galerilerle oluşturulmuş yapısı ile üstü kapatılmış hem de 57m uzunluğu ve 40m derinliğinde bir alan oluşturularak gemi inşası için özel bir alan oluşturulmuştur. Bu görünümü ile adeta bir donanma üssünü çağrıştırmaktadır.¹⁸⁸

¹⁸⁰ Çavuşdere, A.g.e.,116.

¹⁸¹ Pegolotti,1936:208-209.

¹⁸² Bean,1999:86.

¹⁸³ Bean, A.g.e.,86.

¹⁸⁴ Gürbüz ,2001: 217.

¹⁸⁵ Çavuşdere,A.g.e.,7.

¹⁸⁶ Bean,A.g.e.,87.

¹⁸⁷ Karaca,1997: 96.

¹⁸⁸ Gürbüz, A.g.m.,217.

İKİNCİ BÖLÜM

ANTALYA LİMANI

2.1. Antalya Limanı Tarihi Coğrafyası

Kent, Antalya ovasının batısında, kıyıda birdenbire 20-30m arasında düşey bir surette dikleşen kalker falezin üstünde ve düzlükte sayılabilecek bir konumda yer alıyordu. Eski şehir, bu falezin içeriye doğru oluşturduğu küçük bir çeşit koyun, bir çeşit cebin çevresinde, limana doğru eğilen hafif bir eğim üzerinde at nalı şeklinde, sıkışık bir durumda kurulmuştu ve çevresi bugün bazı parçaları ayakta duran, birisi iç, birisi dış olmak üzere, iki kat sur ile kuşatılmıştır. Limanı bu at nalı şeklinde kuşatan surların iki uçtan liman içersinde devam ettiğini bugünde gözlemlemekteyiz.

Eskiçağdaki bu tip savunma ve kentin surlar içersine sıkışık kalması yüzyıllar içersinde değişmiştir. Antalya eski surun içi ve dışı toplu, kenarlara doğru gitgide seyrekleşen, dağılan ve her gün bir parça daha dağılan, yeni gelişen bir kent manzarasını oluşturmaktadır. Bu çok planlı bir gelişim olmamıştır yıllar içersinde. Dik falezlerin üzerinden batıya ve doğuya doğru kollar atarak genişlemiş, bahçe ve tarımla ilgili bir kol olarak genişlemiş, doğuya ve kuzeydoğuya suyun geldiği noktaya doğru, Konyaaltı bölümüne kaymış, ticaretin işlek olduğu Burdur şosesine doğru oradan fundalıklar, fabrikalar ve hidroelektrik santral gibi unsurların olduğu bölüm şeklinde olmuştur. Dediğimiz gibi bu planlı bir gelişim olmamakla birlikte Eskiçağ'ın korunaklı ticaret merkezi konumunda olan antik liman etrafında yelpaze biçimde yer alan deniz kenti yavaş yavaş sıkıştığı sur içi ana kentten ayrışıp gelirin topraktan kazanıldığı arka taraflara doğru açılmıştır.¹⁸⁹

Bu büyüyen kentler için kaçınılmaz bir sonuçtur. 1860'lardan itibaren surların bir kısmından kapılar açılarak yeni mahalleler oluşturulmuş özellikle gayri Müslimlerin oturdukları mahalleler olarak görmekteyiz. Fakat Eskiçağda bir liman kenti olan Antalya'yı düşünecek olursak liman etrafında istinat duvarları ile korunaklı ve dik kıyısıyla bir liman kenti olarak; deniz aracılığıyla ticarete etkin olarak benzer konumdaki diğer antik yunan kentlerinden daha uzun ömürlü olmuştur. Bunun nedeninin de bazı coğrafyacılara nehir ağızlarına kaçmayan bir yerleşim olduğunu ve böylelikle korunaklı limanı ve güçlü sur sistemiyle mümkün olduğunu belirtmişlerdir.¹⁹⁰ Bizans ve Osmanlı Dönemlerinde de idarenin İstanbul'da olmasından dolayı deniz aracılığı ile İstanbul bağlantısı olan Antalya öneminin hiçbir dönem yitirmemiş gözükmektedir.¹⁹¹

¹⁸⁹ Saraçoğlu, 1989:566.

¹⁹⁰ Texier, 2000:436.

¹⁹¹ Saraçoğlu, 1989:567.

Kentle ile ilgili bilgileri aldığımız Scylaks, Ptolemaei (MS 2.yüzyıl)¹⁹² antik kaynaklar ve Strabon (MS 1.yy)¹⁹³ gibi coğrafyacılar dışında 14. yüzyıldan itibaren Ibn-i Batuta¹⁹⁴ gibi seyyah ve coğrafyacılar inceleyip anlatmışlardır. 18.yüzyıla gelindiğinde W.Leake¹⁹⁵ gibi araştırmacılar kenti gezmişlerdir. 19. yüzyılın başlarında (1834-1836) K.Ritter, Daniell's ve Ch.Texier K.Asiya ve Pamphylia gezilerinde dikkat çekici araştırmacılar olmuşlardır. 1842'de ise Spratt ve Forbes'in önemli araştırmalarını görmekteyiz.1874'de önemli bir Alman tarihçi ve coğrafyacı olan G.Hirschfeld¹⁹⁶ ve onunla seyahat eden Eggert'in yaptığı çizimler önemli olmuştur. 1884 ve 1885'de K.G.Lancoronski'nin¹⁹⁷ eseri kaynak kitaplar arasında yer almıştır. 1900'lü yıllarsa ise Kaptan F.Beaufort¹⁹⁸ hem çizdiği haritalar hem de kent için önemli bir kaynak niteliğinde olmuştur.

1950'li yıllarda kenti gezen araştırmacılarından G.Bean, Attaleia'yı iki bin yıldır, Akdeniz kıyılarının başlıca iskelelerinden olduğunu söyleyerek tanımlamıştır.¹⁹⁹ Kayalıkların eteğindeki limanı ve kale içindeki eski daracık sokakları ve evleri ile dikkat çekmekte olduğundan söz etmiştir. Bean'in de gözlemlediği gibi erken dönem kalıntılara rastlanmamakta az da olsa Roma Dönemi yapısı dikkati çekmektedir.²⁰⁰

Antik coğrafyacılar ve kenti gezen seyyahlarında benzer şekilde anlattığı gibi, Antalya'nın limanının görünüşü bir gazino ile postane arasından sağa, yani güneye bir yol sapar 20-30 metre güneyindeki "Yanık iskele Un Fabrikası"²⁰¹ uçurumlu enkazından sonra çok dik, çok, sert virajlı bir iskele yokuş başlamaktadır, bu yokuşun aşağısı iskeledir. Burada gümrük binası ve dar bir sahil rıhtımı görülmektedir. Yüklenecek eşyalar, balyalar, dökme krom madenleri bu rıhtıma yığılmaktadır. Bu yüklemeleri yapacak vinç ve bunu sağlayacak bir iskele bulunmamakta yolcular, motorlar aracılığıyla taşınırlar. Bu motorlardan ince kürekle çalışan "Mavna" isimli büyük kayıklar da çok kullanılmaktaydı.

Burada Antalya'nın ilk ve Eskiçağ limanını koruyan iki kule bulunmaktaydı. Mendirek ve kulenin birini dalgalar alıp götürmüştür. Limanda seyir halinde olan haritalarda

¹⁹² Ptolemaios Pamphylia kentlerini; Olbia, Attaleia, Katarrhaktis nehrinin denize döküldüğü yer, Magydos olarak sıralamıştır bk.Ptolemaei,1966: 5.5.2.

¹⁹³ Strb.,2005 XIV.3:249.

¹⁹⁴ Ibn-i Batuta,2004:123.

¹⁹⁵ Leake,1887:228.

¹⁹⁶ Hirschfeld, 1874: 715.

¹⁹⁷ Lancoronski,2004:8

¹⁹⁸ Beaufort,2002:112

¹⁹⁹ Bean,1999:23.

²⁰⁰ Bean ,A.g.e.,23.

²⁰¹ Antalya'da bir un fabrikası kurma fikri 1. Dünya Savaşı yıllarında şehirdeki değirmenlerin tahrip olması ve iktisadi bir hareketlilik getirmek için olmuştur. Yer seçimi içinde iskelenin seçilme nedeni, iskeleye akan suların bolluğu ve bunlardan faydalanma isteğidir. Bk. Dayar ve Niyazi (Aydoğan)2012: 25.

nirengi noktası olarak kullanılan ikinci kule de Vali Sadri Bey tarafından yıktırılmıştır. Fakat yıktırılmasaydı, suyun altında kalan 0.50m'den itibaren olduğu yerde ayakta kalabilirdi. Bu yıkılışın limana hiçbir faydası olmamıştır. İki kule arasında gerilen zincirin²⁰²Haçlı Seferleri sırasında Vatikan'a götürüldüğü ve orada sergilenmekte olduğu belirtilmektedir.²⁰³

İskelenin kendisi, yani kuzey yönü kayalıktır. Batı kısmında görülen modern un fabrikası, yapıldığı dönem kocaman heybetli görüntüsü ile dikkat çekmekte, iskeledeki doğal su kaynaklarının suyu ile çalışarak Fethiye'de kadar sahil boyunca yerleşim yerlerine öğütülen unlar yelkenlilerle taşınırdı.²⁰⁴Fakat İskele Un Fabrikası 1947 yıllarında nedeni olmayan bir şekilde yanmıştır.²⁰⁵ Kesin olmayan bilgilere göre daha sonra Ziraat Bankası tarafından satın alındığından ve uzun dönem içindeki tüm makine ve imkânlarla atıl olarak durduğu belirtilmektedir.

Rıhtımın daha doğusunda, bir mescit onun doğusunda Tersane bulunmaktadır. Barbaros Hayrettin ve o zamanki vali olan Şehzade Korkut'un yardımı ile ilk gemilerini burada yaptığı bilinmektedir. Limanın tam karşısında yıktırılan kuleler bulunmaktaydı. Tersanenin gerisinden yukarıya çıkan geniş bir taş merdiven "kırkmerdivendir".²⁰⁶İskeleyle "kırkmerdiven" ile inilip çıkılırdı. Buradan sonra tersaneye ve kayık ve mavnaların durduğu kısımdan sonra "kumluk" diye adlandırılan sığ kısma gelinirdi. Burada deniz sığ olduğundan çocukların yüzme öğrendiğinden söz edilmektedir.²⁰⁷

Seyahatnamelerden ve gezginlerden aldığımız bilgilere göre; Evliya Çelebi; eski kale ve limanın çepeçevre 4.400 adım olduğunu söylemektedir. Yine limanın girişindeki Kız Kulesi olarak adlandırılan yapıdan söz etmektedir. Beyaz mermerden görülmeğe değer bir yapı olduğundan söz etmektedir. Limanı dolaşınca 1.100 adımdır demektedir. Kentin kapılarından üç büyük kapı liman tarafına işler, Büyük liman kapısından limana, 40 ayak taş merdiven ile inildiğini ve güneye bakan bir kapı olduğundan söz etmektedir. Limanın orta kapısının doğuya baktığı ve bu küçük kapının Gümrük binasının bu kapının iç yüzünde

²⁰² "Zincirlerden birini 1473 yılında Haçlı donanması kente saldırdığı zaman zafer hatırası olarak alıp götürdüğünden söz edilmektedir. Bu haçlı donanması Pietro Mocenigo idaresi altında Venedik donanması, Kardinal Carafa idaresinde 19 gemilik Papa donanması, Rodos'un iki gemisi ile Sklavonya'nın 12 harp gemisinden oluşuyordu. Haçlı donanması Karya (Muğla) sahiline vurduktan Antalya Limanı önüne geldi. Haçlılar limanın girişini kapayan zinciri kırıp içeri girdiler. İskele ve çevresini yağma eden Haçlılar, kalenin etrafında çifte sur ile hendek bulunması ve iyi bir şekilde savunulmasından dolayı iç kaleyi alamadılar" söz konusu zincir Vatikan Müzesinde sergilenmektedir. Zincir'in üzerindeki yazıya göre "Asia'nın bir limanı olan Staliae'da (Antalya) karaya çıkmış ve orada zinciri koparmış ve onun parçalarını Vatikan Kilisesinin giriş kapısının üzerine asmıştır."bunun için bk. Güçlü,1997:99.

²⁰³ Onat, 2000: 125.

²⁰⁴ Dişey, 2000: 54.

²⁰⁵ Dayar ve Niyazi (Ayoğlu) . "Antalya İskele Un Fabrikası'nın Hazin Hikayesi"Akdeniz Son Nokta, Aralık 2012,www.academia.edu.(17.11.2017)

²⁰⁶ Onat, 2000:127.

²⁰⁷ Onat, A.g.e.,127.

olduğundan sözü edilmektedir. Padişah malının sağlandığı Mısır iskelesi olduğundan söz etmektedir. Limanın yapay liman olduğunu, 200 parça gemi aldığını belirtmiştir. Sekiz rüzgâra kapalı olduğunu, kapalı liman olduğunu ve ağzında iki büyük kulesi bulunduğundan söz etmektedir. Fakat limanın içinde her rüzgârın kasırga ve sağnağı eksik değildir. O yüzden bütün gemileri demir atıp koltuk palamarların hepsini limanın dört tarafındaki minare boyu olan kayalara ve kale kulelerine bağlarlar, bütün halk atından geçerler, limanın güzelliğinden söz etmektedir.²⁰⁸

Piri Reis ise Kitab-ı Bahriye’de: “Antalya’nın kalesi, burcu ve surları ile belli olur. Bu kalenin önünde bir liman vardır. Bu liman küçüktür. Bu sebeple sözü edilen limana giren gemiler, baştan kıçtan palamar bağlayıp öyle yatarlar. Bu limanın ağzının iki tarafında kule vardı” denilmektedir.²⁰⁹ Ayrıca Piri Reis haritası Antalya’nın o günkü durumunu ortaya koymasıyla son derece önemlidir.

Antalya kalesinin önünde küçük bir liman olduğunu bu nedenle gemilerin ancak baş ve kıç bölgesinden palamar bağlayarak limanda yatabildiklerini belirtmiştir. Limanın ağzında iki kule olduğundan ve bu kulelerden birinde yabancı gemilerinin girmemesi için bir zincir gerilidir, denilmektedir.²¹⁰ Yine Katip Çelebi (1732) tarafından da limanın ve kentin konumu anlatılmaktadır:

Burada pek çok cami ve hamam vardır, bahçelerinde bol miktarda limon, turunç ve yemiş olur. Burada hurma da çok boldur. Şehrin bağ ve bahçesi doğusuna düşer, kuzeyinde bir dağ vardır. O dağ dibinde Düden derler bir nehirdir ki Eğridir Gölünün ayağıdır. Oradan çıkıp, geri batır. Yeraltından akarak Adalıe bahçeleri yakından çıkar. Adalıe’nin bütün bahçelerini suladıktan sonra şehre uğrayıp deryaya dökülür...²¹¹

İbn-i Battuta 1356’daki seyahatnamesinde şu şekilde yer almaktadır:

Bu şehir, genişlik, güzellik ve ihtişam bakımından dünyanın en güzel şehirlerindendir. Gerek planı, gerekse düzeni ile diğer ülkelerdeki benzerlerinden de üstün bir durumdadır. Ahali içindeki taifeler ayrı ayrı mahallelere yerleşmiş. Hristiyan tüccarlar “Mina” adıyla anılan semtte oturmaktadırlar. Bu mahallenin çevresini büyük bir duvar kuşatmakta. Cuma vakti ve her gece bu duvarın kapıları kapalı tutulmaktadır. Şehrin asıl halkı olan Rumlar başka mahallede kendi başlarına oturuyorlar, onların bulundukları yer de surla çevrilmiş. Yahudilerin de kendilerine ait yerleşim alanları vardır. Müslüman ahaliye gelince bunlar tam şehrin merkezinde yaşamaktadırlar. Şehir merkezinde bir Cuma Cami, medrese, pek çok hamam, gayet düzenli planıyla kalabalık ve zengin çarşılar bulunmaktadır....

²⁰⁸ Bk. Çelebi, 2011: Seyahatname, cilt. 2 kitap IX: 146-148.

²⁰⁹ Piri Reis, Kitab-ı Bahriye, İstanbul, 2013, 326.

²¹⁰ Piri Reis, A.g.e., 326.

²¹¹ Dörtlük ve Boyraz, 2008: 39.

Tüm şehrin etrafını yukarıda bahsettiğimiz semtleri de içine alan geniş bir sur kuşatıyor. Buranın bağ ve bahçeleri çoktur, meyveleri lezizdir. Ahalinin “kamaruddin” adını verdikleri bir çeşit kayısı çok nefistir. Bademi lezzetli olduğu için kurutulur...²¹²

1604’de Johann Wild:

Çok da büyük olmayan bu kent yüksek kayalıklar üzerine kurulmuştu. Kente girmeden önce uzun bir deniz sınırlayan iki büyük dağ arasından geçilmektedir ve iyice yaklaşımdan fazla bir şey görülmez. Kentte çok sayıda Türk ve Hristiyan oturur ve bunlar her tür yerel ürünün alım satımına yönelik ticaret yaparlar. Limana İskenderiye ve Dimyat’tan satılık mal getiren birçok gemi yanaşır. Burada, diğer kentlerden getirilen çok sayıda halı da satılır. Kentte bol miktarda kullanılmış bakır da getirilir ve bunlar sikke yapımı için Kahire ye gönderilir... Lezzetli meyveleri olan nar, limon, turunç, elma, armut ve şeftali ağaçlarının yetiştiği çok güzel bahçeler vardır. Bunlar oldukça ucuzdur. Burada halkın yiyerek bitiremeyeceği kadar çok meyve vardır. İstanbul’dan gelen tüccarlar bazen 3000, bazen de daha fazla limon satın alırlar, bunları parçalayıp ayakta ezdirirler ve suyunu çıkartırlardı. Limon suyu fiçılara doldurulur, kabuklar ise bir yığın halinde çürümeye bırakılırdı. Sıktıkları limon suyunu da İstanbul’a götürerek satarlardı...²¹³

1662’de Vincet de Stochove Levant seyahatlerinde şu şekilde söz etmektedir:

Gelidonya Burnu’nda genellikle güçlü bir akıntı ve rüzgârla birlikte öyle dalgalar çıktı ki az kalsın kayboluyorduk. Sarp kayalığın dört adım dibinden geçtik, denize sokulan kayalıkların küçük tepelerini sağ tarafta bıraktık. Tayfamız suya çok miktarda ekmek attı ve diz çöküp dua etti. Bunun nedenini sorduğumuzda, bize eski bir gelenek olduğunu söylediler. Bu burnun en tehlikeli geçit olduğunu düşünüyorlar. Burnu aşar aşmaz kendimizi Karamania’nın rüzgârı durduran yüksek dağları arasında bulduk ve hoş bir dinginlik içinde yol aldık. Akdeniz’in en ünlü ve tehlikeli körfezi olan Satalia Körfezi orada başlar... Türklerin Attaleia adını verdikleri Satalia hep K.Asia’nın en güzel kentlerinden biri sayılmıştır. Eskiden Pamphylia adı verilen bölgede ve kentin adını taşıyan Akdeniz’in en ünlü ve tehlikeli körfezinin kıyısında yer alır. Bir kayanın üzerinde kurulduğundan ve birçok kuleyle desteklenmiş çifte surlarla çevrili bulunduğundan dolayı avantajlı bir konuma sahiptir. Kıyı tarafında antik tarzda inşa edilmiş, Türkler hiç onarmadığından yıkılmaya yüz tutmuş, büyük bir kale vardır. Liman küçüktür ve ancak küçük tekneleri alabilir, kıyıları güvenliksizdir çünkü kör kayalarla doludur. Genellikle deniz çok çalkantılı olduğundan bunlar kadirge ve gemilerin yanaşmasını, özellikle de demir atmasını zorlaştırır. Denizin azgınlığı yüzünden bu körfez uzun süre gemi işletmeye elverişsizdi ama ne zaman ki Azize Helene Kudüs’ten dönüp de İsa Efendimizin Haça bağladığı çivilerden birini suya attı,

²¹²Dörtlük ve Boyraz, 2008:20.

²¹³Dörtlük ve Boyraz, A.g.e.,25.

o zaman kasırğa dindi ve artık körfez o kadar fırtınalı olmadı ve gemi işletmeye biraz olsun elverişli hale geldi.²¹⁴

1972 yılında Paul Lucas K.Asia gezilerinde Antalya şu şekilde geçmektedir:

Kendi adını taşıyan körfezin ucunda kurulmuş olan Satalia bugün çok büyük bir şehirdir. Üç bölüme ayrılmış, adeta üç ayrı şehrin birleşmesinden oluşmuş gibi görünüyor: En azından bu üç bölümün her birine ait olan ve birbirleri arasında bağlantı kurulmasını engelleyen surlar, büyük demir kapılar görülür. Cuma günleri Satalia'nın tüm kapıları öğleyin saat on ikiden bire kadar kapanıyor. Böyle bir uygulamayı görünce şaşırdım ve sebebini sordum: Şehrin sakinleri, Hristiyanların Cuma günü öğleyin saat on ikiyle bir arasında kenti ele geçirecekleri şeklinde bir kehanete inanıyor. Aynı inanıştan dolayı Musevi bile olsa şehrin kenar mahallelerinde ölen kişilerin cenazesi kent merkezine sokulmuyor, Eğer bir ölü defnedilecekse mezarlığa ulaşmak için tabutun tüm kentin çevresinde dolaştırılması gerekiyor. Ben de kentin çevresini dolaştım, ama ne kadar büyük olduğunu görmek için... Şehir çok güzel görünümlü limon ve portakal ağaçlarıyla çevriliydi. Bu ağaçlar insan eline muhtaç olmadan, kendiliğinden yetişiyor... Burası gerçekten her şeyin bol bulunduğu bir yer. Günlük ağacı da bolca bulunuyor. Sıcaklar yaz aylarında aşırı derecede yüksek oluyor ve hatta bulaşıcı hastalıklara yol açıyor. Yöre halkının çoğu hem sıcaktan hem de beraberinde gelebilecek hastalıklardan sakınmak için yaz mevsiminde yaylalara çıkıyor. Rüzgârın daha serin estiği ağaçların gölgesinin daha güzel olduğu yaylalar doğanın bahşettiği güzelliği ve rahatlığı insanların hizmetine sunuyor...²¹⁵

Özet olarak Antalya liman ve yapılarını değerlendirecek olursak;şehir limanının etrafında at nalı biçiminde uzanmaktaydı. Ve kentin de buraya kurulmasının asıl amacı, bu konumdan dolayıydı. Korunaklı yapısından dolayı kapalı limanlar sınıfına dâhil edebilmekteyiz. Koruyucu iki dalgakıran bu eş dalgakıranlar yaklaşık 70m uzunluğunda ve iki kule²¹⁶ ile de birleşmekteydi. Bu kuleler savunma amaçlıydı. Limanın girişi yaklaşık 225m uzunluğundaydı. Kaptan Beaufort 1812 yılında kulelerin yıkık durumda olduğunu ve tamamen yok olmamaları için deniz dalgalarının koruyucu etkilerinden korunması gerektiğini yazmıştır.²¹⁷Bu yüzden hem askeri hem dış ticaret limanı olarak kullanılmış olmalıydı. Kentin gelişmiş tahkimat sistemi ile bağlantılı bir şekildeydi. Limana Hellenistik Döneme tarihlendirilmektedir. Roma Dönemine gelindiğinde Doğu Akdeniz'in önemli limanları arasında gösterilmektedir. Bu yüzden şu şekilde özetleyebiliriz; kentin konumu limana göre

²¹⁴Dörtlük ve Boyraz, 2008:34.

²¹⁵Dörtlük ve Boyraz, A.g.e.,34.

²¹⁶“Bu kulelerden kuzey tarafta olanı dalgalar tarafından yıkılmış, diğer kulenin ise sadece üstü yıkık ama deniz çine doğru sağlam durmaktaymış. 1947 yılının ilk aylarında Vali Sadri Aka ile Belediye Başkanları arasında iskelenin Mermerli girişinde bulunan “Kız Kulesi”, veya” Kız Kalesi”olarak bilinen yapının yıkımı konusunda bir tartışma yaşanmıştır. Tartışmalara rağmen Vali tarafından bu kale yıktırılmıştır. “Bk. Güçlü, , 2004: 99.

²¹⁷Beaufort,2002:128.

seçilmiş bu doğal limanı hem askeri hem de ticaret limanı olarak işlevlerini yerini getirmiştir. 1815-1836 yıllarında Osmanlı Şer'iyye Sicili kayıtlarında²¹⁸;Antalya Limanı, iskele, rıhtım ve depolarının geniş çapta bir tadilat gördüğü belirtilmektedir.1869 yılında Konya Vilayet Umum Meclisi bayındırlık kararlarında Antalya'ya yeni bir liman yapılması teklifi sunulmuştur. Antalya İskelesini çevreleyen kalelerin duvarlarına kadar, denizin molozlar doldurulup,50-60 gemilik bir liman önerilmiştir.²¹⁹ Buradan da anlayacağımız gibi o dönem devlet tarafından tamirat gören bu liman, Osmanlı devletinin sıkıntılı dönemlerinde dahi stratejik açıdan önemli bir ticari liman özelliğini kaybetmemiştir.

16.yy. Mısır'da Osmanlı hâkimiyetinin başlanması, Rhodos Şövalyelerinin Maltaya sürülmesi, Hindistan'ın keşfi gibi yeni ticaret rotlarının bulunması, Antalya Limanı deniz ticaretinin parlak günlerinin bitmesine neden olmuştur.

16. yy'da ihracatı iki milyon akçe olan Attaleia Limanı, 18. yüzyılda İzmir limanının da ön plana çıkmasıyla önemini yitirmeye başlamıştır. 19. yüzyıla geldiğinde ticaret gerileme dönemine girmiştir. 19. yüzyılda limandan kalkan bir gemi 6 günde İskenderiye limanına varıp, orman ürünleri ile beraber, kentin ürettiği “sof, pabuç, terlik” gibi mallar Mısır piyasasına sunuluyordu. 1902-1906 yıllarında İzmir limanına ihracat da sürmekteydi(9. 282. 850kuruş).²²⁰

Limnlar için karantina bölgeleri de önem taşımaktadır. 1895 yılında limandaki Karantina binası, Sıhhiye Vekâleti tarafından “ 34969 kuruşa”yenilenmiştir. Her türlü yolcu, mal alış verişinin olduğu trafik düşünüldüğünde, liman bölgeleri büyük salgınların yaşandığı dönemlerde nüfusun azaldığı ve kaybolduğu mekânlar olmuşlardır. 19. yüzyılın ilk yarısında oluşturulan karantina kontrol istasyonunda kente gelen on gün süreyle muayene edilip bu karantina istasyonunda bekletilmişlerdir. Lykia ve Pamphylia bölgesini kapsayan veba salgınları MS 542 ve 1346-47 yıllarında yaşanmıştır. 542'deki salgın Arykanda'nın terk edilmesine Side'de yerleşim daralmasına neden olmuştur. 1830'larda Antalya, Alanya ve Kıbrıs'ta karantina istasyonları kurulmasına karşın, Mersin bölgesinden kaynaklanan kemirgen sayısındaki fazlalaşma sonucunda önemli salgınlar meydana gelmiştir. Antalya'da ilk karantina uygulaması 1835 yılında Suriye'den gelen vebaya²²¹ karşı olmuştur. Karantina

²¹⁸ Özdemir,1992:1374.

²¹⁹ Dayar,2010: 14.

²²⁰ Güçlü,1997: 167-68.

²²¹ 1920'de gerçekleşen veba salgınında hazırlanan bir raporda veba hastalığının Rhodos Adasından gelen gemilerde bulunan farelerde tespit edilmişve bu yolla Antalya'ya giriş yaptığı ortaya çıkmıştır. Bk. Sarı,2010:34.1926 Yılında Yayımlanan bir diğer araştırmada, “Antalya'mızın geniş ticari ilişkileri olan İskenderiye'de veba birçok tarihlerde zayıtlara neden olmuş ve şehri defalarca harabeye çevirmiştir. Veba insandan insana veya hayvanlardan insana sirayet eder. Veba taşıyan fareler bir şehirden gemilere, gemilerden de bir başka şehre -iskelelere uzatılan uzun tahtalara da gemilerin rıhtımlara bağlandığı halatlar-vasıtasıyla yayılır. ” (29 Temmuz 1926), Bk. Dayar, 2010: 21.

idaresinin nasıl çalıştığı ve etkinliği konusunda kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Fakat Karantina binasında bir özel güvenlik birimi bulunmakta ve bu birime ait özel bir laboratuvar ile hastalıklarla mücadele amaçlanıyordu.²²²

Veba'nın etkisini azaltmasıyla, kolera hastalığı salgınları görülmeye başlamıştır. 1841 ve 1866 yıllarında Antalya'da kolera salgını yaşamış ve limandaki tedbirlerin arttırılması gündeme gelmiştir. Bunlardan gündeme gelen "Antalya Karantina Kontrol İstasyonunda" tabip bulundurulma zorunluluğu gibi konular olmuştur.²²³ Dönem dönem meydana gelen bu salgınlar limanın da kapatılması ve ticaretin olumsuz etkilenmesine neden olmuştur.

19. ve 20. yüzyıla gelindiğinde de yine liman Antalya havalisinin bütün ihtiyaçlarının deniz yoluyla karşılanmasından dolayı yerel bir ticaret merkezi olmuş, limana gidip gelen yollar kent için daha geniş ve bakımlı olması sağlanmaya çalışılmıştır. Yine uzun bir dönem halkın ihtiyaçları, içme suyu gibi liman bölgesinin ki kuyudan "iskele suyu" olarak ve teknelerden dağıtılarak sağlanmıştır.

Fakat 20.yy başlarında özellikle limanın artık konum olarak yetersiz olduğu düşünülmüştür. 20.yy başlarına kadar iskeleye ulaşım katır, at ve develerle sağlanıyordu. İskele küçük teknelerin(mavna) yanaşabileceği fiziki durumdaydı. Antalya Limanında Nakil ve yükleme işlerinde limanın tadilat gerektirmesi yüzünden tüccarları da zor durumda bırakıyordu. Ayrıca bekleyen zahireler için uygun bir yer olmadığından, zahirelerin çürüdüğü ve büyük maddi kayıp yarattığı belirtilmekteydi. 1880 yılında yeni bir liman inşa talibi gündeme gelmiştir. Bunu o döneme ait rapor ve arşiv kayıtlarında görmekteyiz.²²⁴ Yine bunun dışında 19. yy'ın sonlarında Dinar Çardak gibi demiryolu inşası, zahire ihtiyacının buyotla nakledilmesi ve ilerde Kabotaj kanunu ile yabancı posta vapurlarının kalkması, İskenderiye ve Ege adaları ile olan alış-veriş kesilince limanın işleyişi ve ticaret azalmıştır.²²⁵

Buların yanı sıra 1924-25 yıllarında yaşana ekonomik sıkıntı ve krizlerin nedeni kentte hem hayvanlar hem insanlar üzerinde etkili olan salgınlar ve ürünleri etkileyen doğal felaketlerde söz konusu olmasıdır.

1945 yılına kadar kentin ticari malı ve yolcusu bu liman tarafından taşınmıştır. Liman 10m. Genişliğinde, 100m uzunluğunda rıhtıma sahipti. İskele ve vinç teşkilatı yoktu. İki mendireğin ucunda daha sonra yıkılacak olan harap kuleler bulunmaktaydı. Belediye ve idare teşkilatına bağlı olarak işletilen limandan yılda 12.000 lira rıhtım ücreti alınmaktaydı. İtalyan

²²² Sarı, 2010: 34.

²²³ 1866'daki kolera salgınlarının görüldüğü dönemde Antalya Limanından kalkan vapur varış limanı olan İstanbul Tuzla'da korku ve endişe yaratmış, İstanbul halkı uygulanan 10 günlük karantina kararını az bulmuş, 15 güne çıkarılmasını istemiştir. Bk. Antalyada yaşana Kolera Salgınları için, Ak, 2011: 257.

²²⁴ Dayar, 2010:15.

²²⁵ Dayar, A.g.m., 6.

işgali döneminde limana inen elverişsiz yola alternatifler aranıp yeni bir yol “Cemal Bey”’yokuşu kullanılmıştır. Hatta buradan işçi ve asker taşındılar. Limanın girişin büyük gemiler için uygun olmayışı ancak mavnalarla içeri girilebilmesi aslında liman ölçeği hakkında fikir vermektedir. Bu dönemde 8000 tonluk Alman vapuru fırtınada limana girememiş ve Konyaaltı falezlerine çarparak batmıştır. Teknik sorunlar ve onarımlar için yatırımların maliyet getirmesine rağmen 1934-1938 Yılları arasında da ihracat ve ithalat sürmüştür. Batı rüzgârına açık ve artan ve gelişen gemi teknolojileri ile büyük tonajlı gemilerin girmesine elverişli olmayan liman, 1968-1973 dönemi arasında yeni inşa edilen limana devredilmiştir.²²⁶

Daha önce limaların gelişimi ve bölümlerinde anlattığımız gibi limanlar işlevsel yapı komplekslerini de beraberinde getirmişlerdir. Bu yüzden bu yapıları beraber düşünmek yerinde olacaktır. İskeleler, dalgakıranların yanında tersane, deniz feneri, palamar bağlama direği gibi birçok işlevsel parça ve yapı limanları oluşturmaktadır. Aynı zamanda antik dönemden itibaren Osmanlı’ya kadar liman girişlerine yapılan hamam yapıları gibi yapılar da liman dokuları içerisindeki yerini almışlardır.

Antalya Limanı Eskiçağdan modern zamanlara kadar işlevini korumuş, ticaret ve taşımacılık yönünden kentin Akdeniz’e açılan kapısı olma görevini uzun dönem yaşayan bir liman olarak sürdürmüştür. Liman araştırmacıları açısından bu durum tarihleme yapmak ve bu durum güçleştirmiştir. 2000’li yıllarda yapılan Akdeniz Bölgesi ve liman ve sualtı çalışmaları ve raporlarından ana limanın batısı ve doğusu, Karpuzkaldıran (Lara) ve Konyaaltında çeşitli buluntulara (Çapalar, dalgakıran buluntuları, keramik örnekler gibi) ele geçmesine rağmen Antalya iskelesin uzun dönem yaşayan liman olması ve günümüzde de yat limanı olarak kullanılmasından dolayı buluntu ve tarihlendirmeyi yönelik kalıntılara ulaşmak mümkün olmamıştır.

Bu yüzden gravürler, çizimler, antik yazar ve seyyahların anlattıklarından karadan takip edilen buluntulardan limanı tanımlamak söz konusu olmuştur.

Korunaklı bir sur sisteminin Klasik, Hellenistik ve Roma Döneminden itibaren kuşatıldığı kent in Akdeniz’e açıldığı ve her türlü ihtiyacını karşıladığı liman yapıları çağlar içinde çeşitlenmiş ve o dönemin ihtiyacına göre şekillenmiştir. Deniz feneri olarak liman kompleksi içerisinde bir yapıdan söz etmediğimiz için baba burnundaki yapıdan söz edebiliriz. Hıdırlık kulesi ise geç dönemde denize hâkim konumundan ötürü gözetleme kulesi işlevi görmüş olmalıdır.

²²⁶ Güçlü, 1997:68.

Özet olarak stratejik olarak oldukça önemli bir körfez kenarına at nalı biçimde konumlanan doğal liman, uzun dönem askeri ve ticaret limanı olma özelliğini korumuştur. Liman girişi 110m genişliğinde iki dalgakıran ve onların ucunda iki kule ile ve kulelerin birinin deniz feneri olduğu düşünülmektedir. Bu yapıların çoğunu antik yazar ve coğrafyacıların anlatımların bilmekteyiz.

Ticari liman olma özelliğini ayrıntılı bir biçimde bu çalışmamızda anlatmış bulunmaktayız. Limanın askeri liman olması da Hellenistik Dönemde kuruluş hikâyesiyle de ilişkilendirilebilir. Zira Attalos'un ordusu için korunaklı bir bölge arayışı sonucu Attaleia kentini kurmuş olduğunu bilmekteyiz. Roma Döneminde de askeri liman ihtiyacının fazlaşması ve bunun yanında artan ticaretle Antalya Limanını yine benzer yönde önemli nokta haline getirmiştir.

Günümüzdeki yapılaşma nedeniyle, erken dönemden itibaren Helenistik döneme tarihlenen limanı ortaya koymak daha fazla veri çalışma gerektirmektedir. 2011 yılında Akdeniz Bölgesi sualtı yüzey araştırmalarında yoğunlukla çapa buluntularına bugün Bambus, Dedeman plajlar bölgesi (Eski Lara Yolu) dediğimiz bölgede antik dönem limanına ait olabilecek buluntular ele geçmiştir. Bizim sözünü ettiğimiz iskele ve yapılar çoğunlukla geç dönem ve Osmanlı Dönemi yapılarıdır. Bu yüzden daha kapsamlı sualtı araştırmaların sonuçları oluşmadan antik dönem limana dair kesin çözümlemeler yapmak mümkün olmamaktadır.

Antalya Limanında orijinal yapı kalıntılarına ulaşmak imkânının işlevini çok geç yitiren bir liman olmasından dolayı son derece geç olduğunu belirtmiştik. Bu yüzden yapıları çok özel olarak tanımlamak son derece güçtür.²²⁷

Bilgilerin çoğunu antik coğrafyacı ve seyyahlardan ya da günümüze daha yakın dönemlerde Antalya tarihini araştıran tarihçilerden öğrenmekteyiz. Tamamlayamadığımız pek çok noktayı ise döneme tanıklık etmiş hatıra yazarlarından almaktayız.

Örneğin antik döneme tarihlenen deniz feneri konusunda çok özel bir bilgi elimizde olmamakla birlikte, 1930 yıllardaki tasvirlerden anladığımız kentin güneydoğusunda, 44 metre yüksekliğinde, sabit ışıklı, 12 mil açıklara kadar görülebilmekte olduğu belirtilmektedir. Fenerin mevki "Rumkuş'dan" burnuna 3 mil uzaklıkta olarak belirtilmektedir.²²⁸ Yine kentlilerin anılarında tasvir ettikleri şekliyle, dalgakıran ucuna kondurulan fenerden ve

²²⁷ Fakat Lykia gibi bazı komşu bölgelerde hem dönemlerini hem de Akdeniz liman mimarilerini gösteren son derece önemli örnekler vardır. Örneği Myra (Andriake) kazılarında ortaya çıkan liman bölgesindeki "Granarium" liman mimarisi ve deniz ticareti için önemli bulgular ortaya çıkarmıştır. Roma dönemine ait ve tahıl deposu olarak kullanılan bu yapının Lykia Müzesi projesi içerisinde müzeleştirilmiştir. Bk. Çevik, 2017:18-29.

²²⁸ "Türk Akdeniz Antalya Kıyıları 1:Antalya Feneri'nden Gazipaşa'ya Kadar", Türk Akdeniz Dergisi, 1937, s.11

dalgakıranların kalıntısını gözlemlediklerini bu iskele bölgesinin onlar için adeta bir mesire yeri olduğunu anlatmaktadırlar.²²⁹

Antalya kent merkezi yani Kaleiçi ve liman eski şehrin de çekirdeğini oluşturduğundan, yine sürekli yerleşim alanı olmuş kazı ve araştırmalar güçleşmiştir. Örneğin mermerli köşk dediğimiz mevkide oturma sıraları mevcuttur. Bu oturma sıralarının Attaleia Roma Dönemi sikkelerinden anladığımız üzere Olimpiyat oyunların düzenlendiği bir yer olmalıydı.1914’de bir yıkım sırasında olduğu yunus balığı şekilli kol kısımları olan ve antik dönem tiyatrolarında kullanılan oturma sıraları ele geçmiştir. Şuanda Antalya müzesinde bulunan bu oturma sıralarından anladığımız kullanılan yunus balığı sembolü, Poseidon kültü ve tapınağını akıllara gelmektedir.²³⁰Bu bilgiler bizi Antalya ve deniz kültürü arasındaki bağlantıya götürmektedir.

Elimizdeki bilgiler doğrultusunda limanı aşağıdaki bölümlere ayırmak ve bu şekilde limanı okumak yerinde olacaktır:

Antalya Limanı Bölümleri:

1. Ticaret Limanı
2. Yönetici ve Askeri Liman
3. Gümrük Kapısı
4. Ticaret Bölgesi
5. Yükleme Kapısı
6. İskele Kapısı
7. Tersane
8. Mermerli (Deniz Hamamı)²³¹
9. Gazhane (tekne ve gemilerin gaz ve benzin ihtiyacının karşılandığı yapı)²³²

2.1.1.Antalya Kenti Kısa Tanıtımı

Eskiçağda Attaleia, Adalia, Sattalia, Antalia, Andaliyye gibi isimlerle söz edilen Antalya Eskiçağda Pamphylia bölgesi içersinde bugün Türkiye’nin güneybatısında, Akdeniz Bölgesinde yer almaktadır. Greenwich’e göre konumu, 29° 20’-32° 35’ doğu boylamları ile 36° 07’-37° 29’ kuzey enlemleri arasında yer almaktadır.²³³

Eskiçağda batısında Lykia Bölgesi, doğusunda Kilikia Bölgesi yer almaktaydı. Deniz burada batısında dağlık Lykia Bölgesinin güneydoğusunda Finike ile Anamur arasında uzun

²²⁹ Şener,2004:10.

²³⁰ Erten, 1997:142.

²³¹ Bk. Levhalar Antalya Limanı Bölümleri,şek.10,s.196.

²³² Bk. Antalya Limanı bölümleri için Sönmez, 2008:177.

²³³ Antalya Valiliği,2000:1.

bir körfeze, Antalya Körfezine açılıyordu.Eskiçağda Pamphylia Körfezi denen bu alan Kıbrıs'a kadar tüm antik dönem boyunca çok işlek bir deniz yolunu meydana getiriyordu.²³⁴

Antalya bölgesinin coğrafi özellikler içinde olduğu Akdeniz Bölgesi gibi engebeli dağlık bir yapıya sahiptir denilebilmektedir. Toroslara yaslanan bölge, kavisli bu dağ sırasının denize doğru yarımada şeklinde uzanan körfezlerden oluşmaktadır.²³⁵ Antalya kıyıları hemen arkasında Beydağları yükselmektedir.

Antalya Akdeniz iklimi ve bol yağış alan bir coğrafyada olduğu için tarım ürünü, meyve ve sebze, orman ürünleri açısından Eskiçağ boyunca zengin olmuştur. Yetişen özel bitki ve çiçek türleri önemli olmuştur.²³⁶Antalya ovası ürün çeşitliliğinin zengin olmasını akarsu bakımından da zengin olmasına bağlanabilir. Düden, Köprü Çayı ve Manavgat Çayı önemlidir. Düden çeşitli kollara ayrılarak, 30m kadar diklikte oluşan falezli yapıdan çeşitli şaleler oluşturmuştur.²³⁷Antik dönemde tüm gezginlerin dikkatini çeken ve gürültülü bir şekilde denize akan “Katarrhakthes” son derece önemli olmuş ve çeşitli şehir sikkelerinde nehir tanrısı olarak tasvir edilmiştir.

Bugün Lara ve Konyaltı olarak kıyı kesimimde doğu ve batı olarak genişleyen Antalya aynı zamanda daha ard bölgeleri olan Kepez, Döşemealtı ve Varsak gibi kentleşmesini sürdürmektedir.

Antalya kentinin Eskiçağdan bu yana çekirdeğini limanı ve kenti çevreleyen iki katlı sur sistemi ile çevrelenen tarihi Kaleiçi oluşturmaktadır. Hellenistik Döneme tarihlenen limandan başlayarak bu eski şehir, Roma, Bizans, Selçuklu Osmanlı kültürlerine ev sahipliği yapmış ve âdete kale içinde bu kültürler bir katman oluşturmuşlardır. Günümüzde bu kültürlerin izlerini halen ayakta olan ve restore edilmekte olan yapılardan izlemek mümkündür. Kaleiçi tarihi yapıları şu şekilde dönemlerine göre aktarmak mümkündür:

- **Roma Dönemi Yapıları**

Hadrianus Takı(Üç Kapılar):Kentin doğusunda yer alır. İmparator Hadrianus'un Antalya'ya ziyareti onuruna yapılan üç gözlü bir zafer takıdır. “Pax Romana'yı”(Roma Barışı) sembolize etmektedir. MS 130'a tarihlendirilmektedir. Günümüze kadar korunaklı gelebilmesinin bir sebebi de surlar içinde örtülü kalmasıdır. Sur sisteminin tam ortasında kalmaktadır ve Perge veya Magydos'dan gelen biri limana buradan geçerek gidiyor olmalıdır.²³⁸Takın arşitravları

²³⁴ Bosch, 1957:13.

²³⁵ Saraçoğlu,1989:14.

²³⁶ Akdeniz Bölgesinden Hollanda'ya çiçek soğanı ihraç edildiği bilinmektedir. Bk. Saraçoğlu,1989: 95.

²³⁷ Saraçoğlu,1989: 529.

²³⁸ Gökalp,2008: 63.

üzerinde iki adet ithaf yazıtı bulunmuştur. Biri altın kaplama bronz harflerle işlenmiş diğeri Beaufort tarafından kopyalanmıştır.²³⁹

Hıdırlık Kulesi: Kentin güneybatı ucunda surların liman tarafından başladığı yerde ve denize hâkim konumdaki kare taban yuvarlak planlı yapı Romalı bir general veya Valiye ait olup zaman zaman konumundan ötürü gözetleme kulesi olarak kullanılmıştır. Mezar sahibinin Attaleia'nın ünlü "Calpurnii Ailesine" mensup olduğu araştırmacılar tarafından düşünülmektedir.²⁴⁰ Hıdırlık kulesi ile ilgili ayrıntılı çizimleri Lancoronski ve ekibi yapmıştır.²⁴¹ Yuvarlak planı Roma'daki mezar ve tapınak yapılarını anımsatmaktadır.

- **Bizans Dönemi Yapıları**

Cumanun Camii: Cumanun Camiinin bulunduğu yerde Bizans Dönemine ait bir kilise bulunduğu ve devşirme malzemeler ile cami inşa edildiği anlaşılmaktadır. Kilise'nin öncesinde ise bir Roma Tapınağının kiliseye dönüştürüldüğü anlaşılmaktadır. Cami ve bu yapıların bulunduğu alan kentin agorasıdır. Dor ve Korinth Dönemine ait sütunlar ve sütun başlıkları yuvarlak planlı bir yapı ve Hellenistik duvar kalıntıları, Akdeniz Üniversitesi tarafından yapılan kazılarda ele geçmiştir.²⁴²

- **Selçuklu Dönemi Yapıları**

Sultan Korkut Camii ve Kesik Minare: Kentin agorasında bulunan Bizans Kilisesi Sultan Korkut tarafından camiye dönüştürülmüştür. Osmanlı Döneminde de kullanılmıştır,1852'de geçirdiği yangın ve onarımdan sonra günümüze ulaşmıştır.²⁴³

Yivli Minare Külliyesi: "Yivli Minare",Altı taş bir kaide üzerinde yükselen ve yivli şeklinden ötürü bu ismi almıştır. Yüksekliği 38 metre ve 90 basamaklı bir merdivenle çıkılmaktadır. XII. Yüzyılda Sultan Alâeddin Keykubat zamanında yine kiliseden Alaaddin Camii'ne çevrilen yapının minaresi olarak yaptırılmıştır.²⁴⁴Kentin önemli sembolleri arasındadır. Yivli Minare Külliyesi içersinde önemli yapılar "Zincir Kıran Mehmet Bey Türbesi"(1137) sekizgen pramidal taş yapısıyla dikkat çekmektedir. Devşirme malzemeye yapılan bu türbe yapılarından bir diğeri Şehzade Korkut'un annesi Nigar Hatun'a ait altıgen yapı bulunmaktadır. Bu yapının batı bölümünde Ulucami yer almaktadır. Bu yapı kompleksleri içersinde 18.yüzyılda Tekeli Mehmet Paşa tarafından dönüştürülen yapı

²³⁹ Gökalp ,2008:63.

²⁴⁰ Gökalp,A.g.e., 65.

²⁴¹ Lancoronski,2004:12.

²⁴² Lancoronski, A.g.e, 66.

²⁴³ Başgelen,2006:123.

²⁴⁴ Başgelen, A.g.m,123.

“Mevlevihane” ve hamam yapısı yer almaktadır.²⁴⁵ Diğer Selçuklu yapıları arasında Karatay Medresesi, Ahi Kızı Türbesi sayılmaktadır.²⁴⁶

- **Osmanlı Dönemi Yapıları**

Paşa Cami: Limanda kesme taş ve altıgen planlı “İskele Cami” yapıları tıpkı Roma Dönemi gibi kentte Osmanlı’nın barış ve huzur dönemlerini simgeliyor olmalıdır.²⁴⁷ Limanda bulunan küçük sayılabilecek bu yapı Eskiçağda limanlarda oluşturulan kutsal alanları anımsatmaktadır.

2.2. Ekonomik ve Siyasi Tarih İçersinde Antalya Limanı

Akdeniz Havzasında MÖ 2. binde kurulan yüksek kültürler, MÖ 1. bin yılı başlarında canlanan denizler arası kolonizasyon bu bölgedeki deniz ticaretinin hızla gelişmesini beraberinde getirmiştir.

Tunç Çağı’nda MÖ 3000’lerde deniz ticaret rotalarını Akdeniz üzerindeki işleyişine değinmiştik. Fakat bu ticareti büyük ölçekli ve gemileri düşünmeden Anadolu ve Kıbrıs arasındaki alış verişi ve yakınlığı düşünerek MÖ 8200’lere indirmek mümkün olmaktadır. Yapılan kazılarda bulunan Anadolu obsidyen buluntular bunun göstergesidir.²⁴⁸ Doğal olarak Antalya Kıbrıs arası yakınlıkla büyük tekne ve limanlara ihtiyacın olmadığı dönemde bir ticaret söz konusu olmuştur diyebilir. Eldeki obsidyen, deniz kabuğu gibi kazılarda ele geçen materyaller Antalya’nın kent devleti olmadan MÖ 5000’lerde Anadolu-Kıbrıs arasındaki ticarete ilişkili olduğunun düşünmek yersiz olmayacaktır.²⁴⁹ Pamphylia Troia-Yortan 3.binyıl kültürüne dâhil olduğu epigrafik kanıtlardan anlamaktayız. MÖ 2. binde Hititlerin eline tam olarak geçmese de, Hitit Kaynaklarında “Arzawa Memleketleri” diye sözü edilmekte Perge kenti ismi kökeni “Parha” Hititçe kökenli olduğu kitabelerde görülmektedir.²⁵⁰

Antalya’nın içinde bulunduğu deniz ticaret rotasını İstanbul’dan Boğazlar, Rodos, Antalya, Alanya, Tarsus, İskenderun oluşturmaktadır.²⁵¹

Attaleia’nın Eskiçağda dâhil olduğu Pamphylia bölgesindeki kentler Lydia’lılar, Persler gibi bu uygarlıklara bağımlı olmuşlardır. M.Ö 334/33 B.İskender’in hâkimiyetine kadar bölge Persler kontrolünde kalmıştır.²⁵²

²⁴⁵ Başgelen, A.g.m,124.

²⁴⁶“Ahi Kızı”olarak bilinen yapının aslında burç olduğu ve 15.yy. itibaren mescit olarak kullanıldığı belirtilmektedir. Bk. Yılmaz,2001/2002:211.

²⁴⁷ Başgelen, A.g.m,126.

²⁴⁸ Şevketoğlu, 2006, 116.

²⁴⁹ Herodotos Pamphylia halkının Amphilokhos ve Kalkas tarafından önderlik edilen halkın soyundan geldiğini belirtmiştir. Strabon, 2005 XIV 4:252.

²⁵⁰ Bosch,1957: 17.

²⁵¹ Sönmez, 2008:18.

²⁵² Bosch, A.g.e.,19.

İskender'in ardından Suriye, Rhodos, Roma ve Bergama Krallıklarının katıldığı deniz savaşları sonucunda MÖ 188'de imzalana Apameia antlaşması ile Pamphylia bölgesindeki Attaleia ve Anadolu kentleri için dengeler değişmeye başlamıştır.²⁵³

Antigonos ve Ptolemaios Krallığının Mısır, Fenike ve Kıbrıs yoluyla Akdeniz hâkimiyetine geçirme mücadeleleri sürmüştür.²⁵⁴

Attalos'un donanmasıyla Side'yi ele geçiremeyince, donanmasına bir üs olması amacıyla kendi adını verdiği Antalya şehrine yönelmiş ve Attaleia Limanının kronolojisi buradan başlatılmış olmaktadır (MÖ 158).

2.2.1.Hellenistik Dönemde Antalya Limanı

Attaleia Limanı; Hellenistik Çağda Bergama Kralı Attalos II(Philadelphos)²⁵⁵ tarafından inşa edilmiştir. Strabon Attaleia için "Bundan sonra Attaleia kentine gelinir, adını kurucusu Attalos Philadelphos'tan almıştır; o aynı zamanda büyükçe bir sura çevrilmiş küçük bir çevre kasabası olan Korkykos'a da koloni göndermiştir."²⁵⁶

Bergama Kralı 2.Attalos Philadelphos'un Attaleia kenti kurulmadan önce K.Asiada Bithynia, Pontus, Kappodokia gibi Krallıklar yanında İskender'in ardılları Seleukoslar ve Ptolemaioslar gibi ilerlemeye çalışan Hellenistik krallıklar bulunmaktaydı. Anadolu'da Krallıklar Seleukoslar'ın iç çekişmelerinden etkilenmekteydi. Buarada Roma, Pergamon, Rhodos ile birlikte Makedonia Kralı Phillopos 5 'e karşı savaş başlatmıştı. Bu savaştan galip çıkan Roma olmuştur. MÖ 197 'ise Seleukos Kralı Antiokhos III Seleukos Trakya'ya ve Batı Anadolu'ya ilerlemekteydi. Fakat MÖ 199'da Seleukos Kralı Antiokhos'un Roma ve müttefikleri ile yaptığı savaşta yenilgiye uğramış ve MÖ 188'da imzalanan Apameia Barışı imzalanmıştır. Yenilgiye uğrayan Antiokhos'un toprakları diğer komutanlar arasında paylaşılmıştır. En büyük payı Bergama(Pergamon) Krallığı almıştır. Bu antlaşmaya göre Seleukoslar, Tarsus'a kadar Küçük Asya'daki tüm topraklarını ve donanmasını kaybetmiştir. Magnesia ad Sipylum, Sardeis, Ephesos ve Magnesia ad Meandrum gibi pek çok kent Roma'nın yönetimine girdi. Antlaşma uyarınca Antiokhos III'ten Roma'ya geçen topraklar Pergamon Krallığı ve Rhodos arasında paylaştırılmıştır. Antiokhos III karşısında direnen kentler olan Kyzikos, Lampsakos, Ilion, Symrna, Magnesia, Priene, Miletos, Halikarnassos,

²⁵³ Bosch, A.g.e.,30.

²⁵⁴ Bosch, A.g.e.,28.

²⁵⁵ M.Ö. 158 yılı ve dolaylarında II. Attalos'un Roma'nın korumasında olan Pamphylia kentlerinden bir limana sığınamayacağından yeni bir liman kenti kurmalıydı, Pamphylia körfezinin kuzeyindeki bu koyda daha önceden kurulmuş iki küçük kenti birleştirerek, Attaleia'ya kendi adını verdi. İki kentin iskelelerini birleştirdi. Kuzey ve güneyden iki dalgakıran ile limanı güvence altına aldı. Kuzey ve güneyden iki dalgakıran ile limanı güvenceye aldı. Kuzeyde büyük koy ticaret Limanı güney kentinin iskelesi ise tersane ve askeri liman olarak gelişti. bk. Sönmez,2008:183.

²⁵⁶ Strb., 2005 XIV 4:251.

Phaselis, Aspendos gibi bağımsız kentler haline gelmiştir. Bu antlaşmayla Rhodos, limanlarının sayısını artırmıştır. Antlaşmadan en çok yararlananlar, Pergamon ve Rhodos olmuştur. Telmessos Limanı, Lykia ve Karia Rhodos'a verilmesine rağmen Telmessos'a bağlı bölgeyi Eumenes aldı. Bu sonuca göre artık, Anadolu'daki en güçlü devlet Pergamon Krallığı olmuştur. MÖ 188'deki Apameia Antlaşması'ndan iki yıl sonra Pamphylia'nın batısına da sahip olmuştur. Fakat bu gücün kaynağı her zaman Roma kaynaklı olmuştur. Fakat Roma ticaret yolları ve ekonomik güç dengeleri söz konusu olduğunda, MÖ 167 yılında Rhodos'un geri planda kalmasına neden olacak kararı verip Delos'u²⁵⁷ serbest bir liman haline getirmiştir. Delos, Atina'ya bağlıydı ve Romalı tüccarlar Delos'ta toplanmaya başlamışlardı. O zamana kadar ticarete söz sahibi olan Rhodos'un ekonomisi azaltılmış olmuştur. Böylece, Rhodos'un Doğu Akdeniz'deki politik gücü etkilenmiştir.²⁵⁸

MÖ 188-133 yılları arasında Bergama(Pergamon) Krallığı toprakları genişledi. Sonuç olarak Apameia antlaşmasıyla neredeyse, Batı Akdeniz Pergamon Krallığının olmuştur. MÖ 170'li yıllarda Attalos I'den sonra Eumenes yönetime devam etmekteydi ve Roma ile ilişkiler aynı şekilde sürdürülmekteydi. Fakat MÖ 171-168 yıllarında Makedonia ve Roma arasında çıkan savaş ve çekişmelerde Roma müttefiki Pergamon Krallığının güçlenmesini istemez ve senatosunda karar alır. Eumenes bu sırada K.Asia'da Galatlar ile mücadele ederken kardeşi Attalos II'yi Roma'ya göndermiştir. Attalos II yeni alınan kararlar ve Pergamon Krallığının güçlenmesinden duyulan rahatsızlık üzerine Roma'ya alınmamıştır. Fakat yine de Pergamon devleti Galatlar ile mücadelelerinden galip çıkmıştır. Eumenes Galatlara karşı bu zaferinden sonra Eumenes (Soter) “Kurtarıcı”olarak adlandırılmıştır.²⁵⁹

Eumenes Pamphylia'ya da hâkim olmak düşüncesindeydi. Apameia Barış antlaşmasından sonra(MÖ 188) Batı Pamphylia 2.Eumenes Soter'in Bergama Krallığına bırakılmıştır. Fakat Aspendos ve Side gibi kentler ayrıcalıklı bir statü ile Pergamon Krallığına bağlanmaktan kurtulmuşlardı. Eumenes'in ölümü MÖ 159 olarak tarihlendirilmektedir. Oğlu Attalos II (Philedelpos) gelmiştir. Attalos II' de K.Asia'da benzer politikalar izlemiştir. Pamphylia üzerindeki idealleri değişmemiştir.Attaleia kenti kuruluş öyküsü net olarak ispatlanmasa da,Attalos II (Philedelphos) Side toprakları ve limanını ele geçirmeye çalışmış fakat başarılı olamayınca donanması için korunaklı bir liman olduğu için Attaleia Kentini kurmuştur.Pamphylia'daki Attaleia kenti Pergamon Krallığı tarafından aynı isimli tek kent değildi kuşkusuz.²⁶⁰

²⁵⁷ Strabon Delos'un bu durumu için “Tüccar, oraya git,gemini boşalt,her şey satılır” atasözünü yazmıştır,bu aynı zamanda korsanlığın yaygınlığına dair bir anlatımdır.bk. Strabon,V:254.

²⁵⁸ Gökalp,2003:23.

²⁵⁹ Gökalp ,A.g.e.,28.

²⁶⁰ Gökalp, 2003:29.

Attalos II, Attaleia'yı Pamphylia Denizinden, Doğu Akdeniz, İtalya ve Yunanistan'a açılan bir kapı olarak görmüş ve deniz ticaretine hâkim olabilmek için gemilerin fırtınalardan korunabilmek için ve sığınabilmeleri için önem taşıyan korunaklı bir liman oluşturabilmek ve Batı Akdeniz'e hâkim olabilmek için, Attaleia'yı bu konumda kurmuş olmalıdır. Attaleia Limanı, birbirine eşit şekilde yaklaşık olarak 70m uzunluğunda ki iki dalgakıran tarafından korunmaktadır. Bu iki dalgakıran da Hellenistik Döneme tarihlendirilmektedir.²⁶¹ Denize kadar uzanan şehir surları ile birleşen dalgakıranların son buldukları yerde birer kule bulunmaktaydı. Hem askeri hem ticaret limanı olarak kullanılmaktaydı. Topografyaya bakılarak yerleşime çok uygun konum ve doğal liman daha eski tarihlere kadar iniyor olmalıdır. Hellenistik Döneme tarihlenen liman, Roma Dönemi'nde Doğu Akdeniz'in en önemli limanı olmuştur. Bizans Döneminde de yine liman önemini korumuştur.²⁶²

Günümüzde bu kuleleri görmek mümkün değildir zaten bu liman günümüze dek kullanılmış olduğundan kalıntılara ulaşmak son derece zordur fakat Lara ve Arapsuyun'da yer alan limana dair kalıntılara ulaşmak mümkündür.²⁶³ Limanlar faaliyetini ne kadar önce kaybetmişse o derece iyi inceleme imkânı sağlar fakat tıpkı Halikarnassos, Knidos ve Attaleia limanlarında olduğu gibi, tam tersi bir durum söz konusudur Attaleia Limanında. Şehir surları dalgakıran üzerinden devam etmektedir.

Limanın erken dönemi ile bilgileri aldığımız Lanckoronski, Pamphylien und Pisidiens adlı eserinde; "Güneydoğuya açık büyük körfezin en içteki köşesine yakın küçük bir koy bulunmaktadır. Güney batıya bu koy, güneye doğru dışa taşan traverten terasın gerisinde, kuzey ile doğu şeritlerin dik açıyla birleşmesi sonucu oluşmuştur. Dik açının birleşme noktasında teras, denize doğru öne çıkarak doğu ile kuzeydeki dik yamaçların dibinde bulunan düz kıyı şeridini birbirinden ayırır. Burada yer Doğu kıyısında mütevazı tersaneler varken, kuzeydeki dik yamaçların dibinde bulunan düz kıyı şeridini birbirinden ayırır ve Antalya burada yer almaktadır." demektedir.²⁶⁴ Doğu kıyıda tersane binaları, kuzeyde gümrük, Osmanlı Bankası ve acenteler, depolar, kahveler ve diğer bazı binalarla doludur. 1900'lü yıllarda seyyahların anlatımından liman tasviri bu şekildedir. Kayalığın yanında yer alan merdivenlerle kente çıkılmaktadır. Kentin yukarısı surlar ve evlerle çevrilidir. Kent at nalı biçiminde, koyu sarar. Teras kenarından içerilere doğru giderek bir hayli yükselen arazi üzerinde kurulu surların içinde kalan kent birbirine çok yakın inşa edilmiş yapılar ve dar sokaklardan ibaret bir yerleşim olduğu ve kent kapılarından çıkıp batıya ve kuzeybatıya

²⁶¹ Sönmez, 2008: 34.

²⁶² Bean, 1979: 105.

²⁶³ Tigrel, (1972) 153-156: 625-626.

²⁶⁴ Lanckoronski, 2004: 7.

ilerlediğimizde, önce kahverengi traverten çıplak arazi karşımıza çıkar. Belli bir yerden sonra kentten uzaklaştıkça sıklaşan çalılıkların görüldüğünü antik yazarlar söylemektedirler. Batı sur duvarlarının yakınlarında, ahşap bir köprü uzanmaktadır. Köprü'nün geçtiği yarın dibinde de dik akan bir dere göze çarpıyormuş o dönemlerde. Düden'in kollarından bakanlardan fazla miktarda su olduğu söylenmekteydi. Antalya sokaklarında Kale içinde gezinirken heykel ve mimari parçalar yerine sur duvarlarında sıkça kullanılmış devşirme malzemeler ile dikkat çekmekte olduğunu anlatılmaktadır.²⁶⁵

Kaptan Beaufort; "Adalia küçük bir liman çevresinde güzelce yerleşmiştir, sokakları sanki bir tiyatronun oturma basamakları gibi art arda yükselmekte ve tepenin üstündeki düzlükte kent, bir hendek, iki sur duvarı ile birbirinden elli yada kadar uzak bir dizi dörtgen kule tarafından kuşatılmaktadır. "demektedir. Beaufort'un tasvir ettiği dönemde de, limandaki kulelerden söz edilmektedir fakat " bir zamanlar uçlarında birer kule bulunan iki taş rıhtımla çevrilidir ve kuleler şimdi yıkık durumdadır" denilmektedir.²⁶⁶

Antalya'nın tahkimat sistemine bakıldığında limana arkası dönük küçük yarım daire şeklindeki surlardan oluştuğu görülmektedir. Kuleler ve ön sur duvarı ve limanın her iki tarafındaki mendireklerle bağlantıyı sağlayan bölümleriyle beraber daha geniş bir yay çizmektedir. Kent surları Lanckoronski tarafından çizilmiş fakat bunun ayrıntılı bir çizim olmadığı gözlemlenmektedir.²⁶⁷

Liman sur sistemine dâhil edilebilmek için, surların limanın iki yanında, yukarıda bahsi geçen kaya kütesinden denize doğru aşağı yukarı aynı uzaklıkta başlaması gerekmektedir ki, gerçekten de denizden yükselen ve limana belli bir açıyla gelen iki kule ve bu kaya kütesi arasındaki uzaklık hemen hemen aynıdır. Bu kulelerden güneydeki, biraz daralan liman ağzının sağında, kuzeydeki ise solundadır. Liman surları bu kulelerden ters istikamette karaya doğru uzanır, güneydeki liman suru doğrudan dik kayalık yamaca ulaşırken, kuzeydeki sur, inci kulede kırılarak yön değiştirir ve ancak üçüncü kulede kıyıya ulaşmaktadır. Dördüncü kulenin iki yanında ise dar liman suru ile geniş kara suru birbiriyle birleşir veya başka bir deyişle birbirinden ayrılmaktadır. Limanın güney tarafında, liman surunun başı ve kara surunun başlangıcı olan yuvarlak kule (Hıdırlık Kulesi) arasında, dört

²⁶⁵ Lanckoronski, A.g.e., 8.

²⁶⁶ Beaufort, 2002 IV: 121-136.

"Kent sakinlerinden M. Cahit Akıncıoğlu'na göre Antalya iskelesinin iki dalgakıranı ve bunların da uçlarında bunları koruyan birer kule vardı. Bu kulelerden birini-kuzey tarafta olanı-zaman içinde dalgalar götürürken, diğerinin sadece üst kısmı yıkılmıştır. 1947 yılının ilk aylarında Vali Sadri Aka İle Belediye Başkanı arasında iskelenin Mermerli girişinde bulunan "Kız Kulesi" veya "Kız Kalesi" olarak bilinen yapının yıkımı konusunda bir tartışma yaşanmıştır. Bu kule ile diğer kule arasında iskelenin güvenliği için bir zincir gerilmekte idi. Hatta bu zincirlerden birini 1473 yılında Haçlı donanması kente saldırdığı zaman zafer hatırası olarak alıp götürmüştür." Bk.Güçlü, 2004:98.

²⁶⁷ Lanckoronski, 2004: 8.

kuleli bir sur parçası yer alır.²⁶⁸ Bu kısım dik yamaçlı kıyının kenarı boyunca uzanmaktadır. Hıdırlık kulesi, Lanckoronski büyük, yuvarlak kule olarak tanımlamaktadır. Kulenin kara surlarının güney ucunda kare planlı bir alt yapıdan sözü edilmektedir. Buradan kuzeye uzanan kara ve liman arasındaki surların arasındaki bağlantı duvarı da çok sayıda eski yapı taşı içermektedir. Güneydeki deniz kulesinin doğu köşesinde, antik dönemden kalma devşirme malzeme kullanıldığını söylemektedir.²⁶⁹

2.2.2. Roma Döneminde Antalya Limanı

MÖ 133'de Bergama Krallığının vasiyet yoluyla Roma'ya geçmesiyle buradaki siyasi durumlar da değişmiştir. MÖ 88 Yılında Pontus Kralı Mithridates Anadolu'nu birçok kesimini işgal etmiştir. Tüm bu siyasi karışıklar Akdeniz limanlarını korsanlık ile tanıştırmıştır. Antalya Körfezi'nde Roma ve diğer ülkelerin ticaret gemilerini yağmalamakta, Lykia ve Pamphylia'daki bazı liman kentleri kendini üs olarak kullandırmaktaydı.²⁷⁰ Şehirler geçimlerini korsanlıkla temin eder hale gelmişlerdi. Zahire yüklü gemilerin ele geçmesiyle zaman zaman Roma açlık tehlikesi ile de karşılaşmıştı. Phaselis ve Olympos gibi önemli şehirler de korsan hâkimiyetine geçmişlerdi. Zeniketes isimli korsan Pamphylia ve Doğu. Lykia'da önemli liman kentlerini kontrolünü alarak, Olympos'ta krallığını ilan etmiştir. Attaleia'da da yine aynı durum söz konusudur.²⁷¹ Fakat MÖ 78'de Romalılar bu duruma son vermek ve Doğu Akdeniz tehlikeye giren Roma ticaret filosunu korumak içinde için P. Servilius'un ordusunu göndererek korsan yatakları sayılan Phaselis ve Olympos'u zaptetmişlerdir. Şehirler yakılıp, yıkılmış heykeller Roma'ya taşınmıştır.²⁷² Aynı zamanda korsanlık hareketi sırasında Olympos'u da yöneten Zeniketes'e de yardım ettiklerinden dolayı Olympos ve Phaselis cezalandırılır ve Olympos Lykia birliğinden atılır.²⁷³

M.Ö 79 yıllarında ise korsanlık faaliyetlerinin gitgide artmasına engel olunamamıştır. Bu nedenle Pamphylia, Pisidia ve Lykaonia'yı kapsayan Kilikia Konsülü kurulmuştur.²⁷⁴ Bu dönemde Side liman kenti olarak önemini korurken, korsanlara yardım etmeyi sürdürmüş ve Roma tarafından cezalandırılmıştır. Benzer bir şekilde Attaleia'da korsanlara yardım ettiği için MÖ 85 yılında Sulla Döneminde cezalandırılmıştır. Pompeius Döneminde ise Attaleia toprakları kamu arazisine devir edilmiştir.²⁷⁵

²⁶⁸ Lanckoronski, 2004: 8-9.

²⁶⁹ Lanckoronski, 2004: 12.

²⁷⁰ Bayburtluoğlu, 2004: 43.

²⁷¹ Sönmez, 2008: 83

²⁷² Onat, 2000: 44.

²⁷³ Onat, 2000: 43.

²⁷⁴ Gökalp, 2003: 34.

²⁷⁵ Gökalp, A.g.e,35

Bu dönemde yine korsanlıkla mücadele bitmemiş, K.Asia eyaletleri Side ve Attaleia'yı da kapsayan gümrük yasasının yer aldığı Ephesos Gümrük Yazıtında yer aldığı gibi Side ve Attaleia'da denetim için Gümrük istasyonları kurulmuştur.²⁷⁶

MÖ 60 yıllarında korsanların Akdeniz dâhil Girit ve Sicilya'nın ve İtalya'nın batı şehirlerinde haraca kestikleri ve yalnızca gemileri soymakla kalmayıp şehir ve kasabaları da yağma ettikleri bilinmektedir. Öyle ki korsan gemilerinin halı döşemeli son derce konfor içinde ve eğlenceler tertip ederek yol aldıkları belirtilmektedir.²⁷⁷

MÖ 57'de Pamphylia toprakları Kilikia eyaletine devredilmiştir. Burada korsanlara yardım etmekle cezalandırılan Attaleia toprakları devlet haline getirilmiştir.

Korsanların Alanya Phaselis gibi orman zengini kentlerin liman ve tersanelerini kullandıkları bu dönemden sonra MÖ 48'de Pompeius korsan yuvası haline gelen şehirleri, kaleleri Lykia sahillerine kadar bu istilalardan temizlemiştir. Pompeius bu tarihten sonra yenilgiye uğramış ve Mısır'a kaçarken bazı antik kaynaklarda Attaleia' dan geçtiği yazmaktadır.²⁷⁸

Akdeniz'deki Roma Barışı (Pax Romana) Döneminde, MÖ 25'de Augustus Dönemini de kapsayan bu aralıkta, K. Asia kıyılarında hüküm süren bu barış, MS 2. ve 3. yüzyıllarda K. Asia şehirleri zenginleşmesini ve büyümesini sağlamıştır. Pamphylia bu dönemde Galatia eyaletine dâhil olmuştur. Attaleia Pamphylia'nın en önemli liman kentleri arasında Attaleia yer almıştır.

MS. 43 yıllarında Claudius döneminde Pamphylia ve Lykia Eyaletleri idari anlamda bir arada görülmekteydiler. Yeni bulunan yazıtlar doğrultusunda ise Lykia ve Pamphylia idari nedenlerle birleştirilip tek eyalete dönüşmüşlerdir (MS 68-69).²⁷⁹ İmparator Hadrianus döneminde de (MS 117-138) Pamphylia Lykia yönetimini Senatoya bırakılmıştır. Bu dönemde Roma'ya Attaleia senatörlerin sayısının fazlalığı dikkati çekmiştir. Yine bu dönemde Doğu Akdeniz'in en önemli liman kentleri arasında yer almıştır. İmparator Hadrianus'un Attaleia'ya üç kez geldi ve onun adına Hadrianus Kapısının inşa edildiğini görmekteyiz. Hadrianus kente geldiği için adına onur yazıtları ithaf edilmiştir. Hadrianus dışında Antonius Pius, Lucius Verus, Commodus gibi Roma İmparatorları da Attaleia kenti tarafından onurlandırılmışlardır.²⁸⁰

M.Aurelius (MS 161-180) zamanında Pamphylia Roma Senatosunun idaresine verilmiştir. Valilerin adları o döneme kadar "Legatus Propraetore" olmuş o dönemden sonra

²⁷⁶ Gökalp, A.g.e,35.

²⁷⁷ Erten,1936:193.

²⁷⁸ Gökalp, A.g.e,20;ayrıca bk. Plurtarkhos,Pompeius 76,1.

²⁷⁹ Çevik,2015: 43.

²⁸⁰ Gökalp,2003: 39.

proconcul unvanı kullanılmıştır. Daha sonra Diocletianus (MS 284-305) yılına kadar K.Asia’da idari değişiklik yapılmamıştır.²⁸¹

MS 3.yy’da Goth ve Parth akınları K.Asia’daki kentler de etkilemiştir. Side ve Perge gibi kentler MS 3.yy’da önemlerini artırırken Attaleia kenti geri planda kalmıştır. Hristiyanlığın yaygınlaşmaya başladığı dönemde ise MS 325’deki Hiorekles’in konsil listelerinde temsil edildiği piskoposluk kentleri arasında olduğu görülmektedir. İmparator Aleksios döneminde ise tekrar metropolis statüsüne yükseldiği görülmektedir.²⁸²

Kente ait ve bu dönemleri içeren yazıt MS 4. yy’a tarihlendirilmektedir. Bu yazıtta ilginç olan kentin kentini koloni olarak ifade etmesi olmuştur.²⁸³

2.2.3. Bizans Döneminde Antalya Limanı

Roma İmparatorluğunun çöküşü ve Doğu Roma İmparatorluğunun kurulması Attaleia Limanını da etkilemiştir. Attaleia Limanı MS 4. yüzyıldan itibaren Kibyrion donanmasının üssü konumuna gelmiştir. Bu kenti ve limanı canlandırmıştır. Tersane ve liman bu dönemde gelişmiştir. Kuruluş bölümünde bulunan Güney kenti limanı ve iskele askeri liman ve tersane olarak kullanılmıştır. 10. yüzyılda Attaleia, Akdeniz’in en önemli ticari ve gümrük geliri getiren limanı olmuştur. Esir ticareti ve Müslümanlardan alınan mallardan Attaleia Liman gümrüğünün gelirlerinin arttığı görülmektedir.²⁸⁴

IV. yüzyılın ilk yarısında B.Costantinus’un(MS 306-337) Hristiyanlığı resmen tanımış bundan MS 395’de İznik Konsil toplantılarında Perge, Sillyon, Magydos, Adalia, Olbia gibi kentler birer konsil ile temsil edilmişlerdir.²⁸⁵

Ele geçen kitabelerde yer aldığı kadarıyla Roma İmparatorluğunun bölünmesinden sonra kent, Theodosius I (378-395) veya Theodosius II (408-405) adanmış olmalıdır. Kent bu dönemde imparatorluğun önemli bir deniz üssü ve deniz ticareti merkezi olma özelliğini sürdürmüştür. Kent 697’de Cibyrrhaeot’un başkentliğini yapmıştır.689’da imparatorluğa davet edilen Hristiyan Mardeitler, Attaleia’ya yerleştirilmiş ve askeri bir güç olarak Araplar’ karşı kullanılmıştır.²⁸⁶

Bizans donamasıyla savaşan Arapların bu dönemde (672-678) hâkimiyetini İstanbul kuşatmasından dönen Arap donamasının Lara mevkiinde şiddetli bir fırtınaya yakalandığı görülmektedir.²⁸⁷ 910 yılında Attaleia’nın Arapların eline geçtiği görülmektedir. Bizans-Arap

²⁸¹ Bosch,1957:48.

²⁸² Rott, 1908 :31.

²⁸³ Gökalp, 2008:43.

²⁸⁴ Gökalp,A.g.e.,184.

²⁸⁵ Ramsay,1962:394.

²⁸⁶ Arıkan,2011:105.

²⁸⁷ Onat, 2000:47.

çatışmaları esnasında Antalya'nın zarar gördüğü ve üstünlük sağlamak isteyen Bizans'ın nüfus üzerinde etkili olmaya çalıştığı ve dışarıdan birçok göçmen getirdiği bilinmektedir.911'de Bizans Girit Adasını Araplardan almış, Attaleia Bizans Kentleri arasında önemli bir konuma geçmiştir.910'da kent surları restore edilmiştir. Aynı zamanda kent Thessalonica ve Trabzon yanında ticaret merkezi olmayı sürdürmüştür.

MS 789 yılında Kıbrıs'dan ele geçen Arap Donamasının, Bizans Donamasıyla Attaleia açıklarında çarpıştığı ve bu saldırıdan kaçan Bizans Prensesi İrene'nin Myra Limanına sığındığı belirtilmektedir.²⁸⁸

10. yüzyılda Antalya Limanı Rumlar, Yahudiler ve Müslümanlar için bir ticaret merkezi konumundaydı.11. ve 12. Yüzyıllarda kente Yahudi kolonileri yerleştirilmiş bunlar daha sonra Hristiyan olmuşlardır. Fakat 11. yüzyılda Yahudiler ticarete oldukça etkin olmuşlar ve çeşitli belgelerle kanıtlanmıştır. Bu yüzyıldan sonra Antalya'nın Suriye, Mısır, Kıbrıs ile İtalya arasında transit bir liman olma özelliği kuvetlendi. Ki bunu takibeden yüzyıllarda (11.-12.yy) Venedik, Pisa ve Cenevizlilerle ticari ayrıcalık antlaşmaları imzalanmıştır.²⁸⁹ 1176'da Myriokefalaon Savaşı ile Türklerin baskısı altına giren Anadolu, III. Haçlı seferine kadar Bizans hâkimiyetinde kalmıştır.

1071'de Türklerin Anadolu'ya bir kısmının yerleştiğini görmekteyiz. Bu dönemde Türkler baskılarını arttırmış, Türkler ve Bizans arasında birçok yer el değiştirmekteydi.1137 yılında Bizans Ordusu Ermenilere karşı Antalya'da toplandığı bilinmektedir.1142'de Antalya'ya ulaşmak isteyen Bizans İmparatoru Konya'da Selçuklu Sultanlığı ile özel antlaşmalar yapmıştır.²⁹⁰ 1143'de Bizans İmparatoru Manuel Komnenos, Antalya ve Denizli üzerinden İstanbul'a giderken Türklerin büyük baskısı altında kalmıştır.1147'de Haçlı ordusu büyük kayıplar vermiştir. Haçlı Ordusu Antalya'ya güçlkle ulaşabilmiş, II. Haçlı seferlerinde de Türklerin büyük baskısı ile karşılaşmıştır. Bu durumdan Antalya'da büyük bir şekilde etkilenmiş ve yakılıp yıkılmış, halkın yemek için buğday gibi ihtiyaçlarını sadece deniz yoluyla elde edebilmiştir.²⁹¹Tüm bu gelişmelerin yaşandığı dönemde Venedik, Ceneviz, Pisa gibi Latin Devletler, Bizans'ın hâkimiyet alanlarına ulaşmaya başlamışlar, askeri birlikteliklerin yanında Akdeniz ticaretinin cazibesini de keşfetmişlerdir. Çeşitli karşılıklı çıkarların sonucu İmparatorluk ve Venedik Cumhuriyeti arasında özel ticaret antlaşmaları da imzalanmıştır. Bunun sonucunda; Lazkiye, Antakya, Adana, Tarsus, Antalya, Efes, Foça ve Edirne Yunanistan'ı da kapsayan bir ticaret serbestliğini kazanmış oldular. Venedikliler bu

²⁸⁸ Çevik,2015:46.

²⁸⁹ Jacoby, 2001:87-91.

²⁹⁰ Arıkan,2011:106.

²⁹¹ Arıkan ,A.g.e.,106.

dönemde Levant'da uyguladıkları bu ayrıcalıkları Selçuklu Döneminde de kullanmak isteyeceklerdi.²⁹²

Ayrıca Venedik Cumhuriyeti güçlü bir donanmaya sahip olan Venedikliler tarafından bu bölgenin ticaret aracılığıyla âdete sömürge konumuna getirdiğini görmekteyiz. Antalya Limanı, tersane bölgesi gerisindeki kırkmerdiven'in bu dönemde yapıldığı belirtilmektedir.²⁹³

III. Haçlı seferi sırasında(1190) Kıbrıs'a hâkim olan Franklar, Anadolu sahilleriyle ticaret yapıyorlar ve gıda maddelerini de yine buralardan temin ediyorlardı. Bu arada Antalya'da Aldobrandini adlı İtalyan asıllı birisi hâkim olmuştur. Kıbrıs Frankları, Aldobrandi'yi destekliyor, himaye ediyor topraklarına uzanan kara deniz yollarının güvenliği bozulmuştu. Bu dönemde Antalya'nın Batı Ticari ilişkileri hareketlenmiş ve gelişmiştir. Fakat Selçuklular için bu ticari kervan yollarının güvensizliği anlamına geliyordu. Bu nedenle Akdeniz sahillerinde bir liman şehrine hâkim olmak isteyen sultan I. Gıyaseddin Keyhüsrev, Antalya'yı fethetmek için harekete geçmiş ve 5 Mart 1207'de uzun bir kuşatmadan sonra ele geçirmiştir.²⁹⁴Bu dönemde IV Haçlı seferleri yaşanmakta ve Haçlı orduları İstanbul'u işgal ederek burada bir Latin Krallığı kurmuşlardı (1204). Bunun sonucu olarak Bizans İmparatorluğu'nda merkezi hükümet otoritesi kalktı. Ülkenin her bir tarafında mahalli hâkimler, korsan ve çete reisleri şehir ve kalelere hâkim oldular²⁹⁵

Antalya ise Haçlı Seferleri esnasında denizden gelen orduların veya yolcuların konakladığı bir yer olmuştur. Ticari hareketlilik devam ediyor,Hristiyanların "Lajazzo"Limani ile rekabet eder bir konuma gelmişti. Ünlü Lombardia kumaşları kentte kolaylıkla geliyor, Mısır ile ticari ilişkilerde yine deniz yoluyla, kereste, demir, zift, köle gibi ürünlerin ihracata devam ediyordu.²⁹⁶

III. Haçlı seferine katılan ünlü İngiltere Kralı Arslan Yürekli Richard, Tyre markizini öldürmekle suçlanmış, ortaya çıkan bir mektupta öldürülen markizin Antalya Limanından yola çıkan bir Hristiyan yolcuyu öldürüp, mallarına el koyduğu için Fransa Kralı Philip'in adamları tarafından öldürüldüğü anlatılmaktadır. Böylece İngiltere Kralı temize çıkmıştır.²⁹⁷

Bizans'ın Haçlılar tarafından yığılmasına kadar Antalya Deniz Ticaretini imparatorluğa bağlı bulunan uluslarla ticaret ilişkilerini yürütülmüştür. ²⁹⁸Bizans Döneminde

²⁹² Arıkan ,A.g.e.,107.

²⁹³ Onat, 2000:48.

²⁹⁴ Geyiklioğlu,2002:189.

²⁹⁵ Heyd,2000:336.

²⁹⁶ Heyd,A.g.e.,613.

²⁹⁷ Erdem,2002:169.

²⁹⁸ Heyd,2000:334.

Doğu Akdeniz için önemli bir liman ve ticaret kenti olan Antalya Bizans ve Türkler arasında sürekli el değişmiştir.²⁹⁹

Antalya, bugün olduğu gibi Bizans, Selçuklu ve Beylikler Döneminde de, Akdeniz sahillerinde Anadolu'nun önemli bir liman şehriydi. Avrupa'dan ve Mısır'dan gelen ticaret malları Antalya Limanı'nın önemini daha da arttırmıştı. Bu nedenlerden dolayı I. Gıyaseddin Keyhüsrev Antalya'da Türk-Müslüman bir tüccar kolonisi kurmuştu. Bu sırada Latinler de, Anadolu'dan Antalya'ya sevk edilen ticaret malları için sorunlar çıkartmaktaydılar.³⁰⁰

2.2.4. Selçuklular ve Beylikler Dönemi

1207 tarihinden sonra Attaleia'da Selçuklular ve Beylikler Dönemini görmekteyiz. Bizans'ın parçalanmasından sonra ticaret yollarının kontrol altına alınması için Selçuklu Karadenizi kontrol etmek için yola çıkmıştır. Bunun sonucunda Antalya'nın Fethi gerçekleştirilmiştir. Aslında buradan da anladığımız gibi Antalya'nın alınması ekonomik nedenlere bağlıdır ve Antalya'nın tacirler Akdeniz ticaret yolunda ne denli önemli olduğunun bir göstergesidir. Tarihçilerden İbn-i Bibi o dönem tüccarların durumunu şu şekilde anlatmaktadır:

Biz Mısır tarafından gidip iyi bir ticaret yaparak bol miktarda kar ve kazanç elde ettik. İskenderiye'ye gittik. Bir süre orda kaldık. Orda el işlerinde ve sanat konularında Musa'nın elinin (yed-i beyza) yaptığını yapan Frenklerin ve Mağriplilerin imal ettikleri çeşitli mallar ve eşyalar satın aldık. Onları paketleyip bir gemiye bindik. Antalya sahiline varınca oranın yöneticileri olan Frenk melikleri bize eziyet ettiler. Bizim sözlü veya ameli hiçbir suçumuzu görmeden, konuşmadan neyimiz varsa zorla elimizden aldılar...³⁰¹

Bunun için şehrin fethinden önce Samsunda yapıldığı gibi bir Türk ve Müslüman tüccar kolonisi teşekkül etmiştir. Aslında Antalya'nı n II. Kılıç Aralan Ulu-borlu ve Kütahya Vilayetleri'ni 1182 yılında fethettiği zaman Attaleia'yı kuşatmış, fakat alamamış ve şehir Bizans hâkimiyetinde kalmıştır. Latinler İstanbul'u işgal edince, her yerde olduğu gibi, bu sahillerde de hâkimiyet mücadelesi başlamış ve Aldobrandini adında bir İtalya'nın idaresine geçmiştir Antalya. İşte bu mücadeleler esnasında limanın ve yolun emniyeti bozulmuş şehirde oturan Mısır'dan ve Avrupa'dan gelen tacirler tarafından soyulmuştur. Bu haberi alan Sultan Gıyaseddin Keyhüsrev, kısa bir süre içinde güçlü ve kalabalık bir ordu topladı ve Antalya'ya hareket etti. Sultan, ordu ile Antalya'ya varınca şehri kuşattı. İki aylık bir kuşatmadan sonra

²⁹⁹Yılmaz,2002:6.

³⁰⁰Heyd, 2000:335.

³⁰¹İbn-i Bibi,1996 I:115-118;Arıkan,2011:107.

şehir fethedildi. Selçuklular Antalya'yı fethetmekle denizciliği de başlamış oldular. Antalya'da bir donanma ve tersane kurdular. Antalya'nın deniz ticaretindeki bu rolü ilerde Türkiye ekonomisi ve ticari ilişkileri için de olumlu doğrultular çizilmesini sağlamıştır. Milletlerarası ilk ticari anlaşmaların yapıldığı görülmektedir. Venedik ve Kıbrıs Krallığı ile antlaşmalar imzaladılar. Selçukluların başkenti olan Konya'dan pek çok tüccar Antalya'ya yerleşti.³⁰²

Antalya, Selçuklular Döneminde hep belirttiğimiz gibi önemli bir merkez haline geldi. Surlar genişletildi, rıhtım onarıldı, yeni tersane kuruldu. Adeta kış aylarında Alaiye gibi bir başkent konumuna geldi.³⁰³

İzzettin Keykavus Döneminde Kıbrıs kralı ile yapılan antlaşma ile tüm tüccar ve ticaret gemilerin ülkeye girmesi önünde engeller kaldırılmıştır.³⁰⁴ Alâeddin Keykubat Döneminde ise Selçuklular ve Venediklilerle imzalanan antlaşma sonucunda, ticari faaliyetlerin kolaylığı için gümrük tarifeleri indirilmiştir.³⁰⁵

Sultan Keyhüsrev Trabzon'daki Ermeni Krallığı ile mücadelelerinde Antalya Limanından ordular sevk etmiştir. Sultan Antalya şehrinin valiliğini ve subaşılığını yakın adamlarından, Emir Mübarizeddin Ertokuş'a verdi (05Mart1207). Ertokuş maiyetindeki askerler ve görevliler fetihten sonra gönderildi ve yağmaya girişen askerlerin o günden sonra şehirden çıkarılmasını halktan sağ kalanların canına dokunulmamasını, fetih sırasında sağa sola kaçıp saklanmış insanların çağırılarak evlerine yurtlarına dönmesini istemiştir. Sultan I. Gıyaseddin Keyhüsrev, surları tamir ve inşa ettirdi, silah ve zahire toplandı. Cami ve mescitler yaptırdı. Kadı, imam ve müezzinler tayin etti. Daha sonra Antalya'dan ayrılarak Konya'ya doğru yola çıktı.³⁰⁶

Ancak Antalya Anadolu Selçuklu Devleti tarafından fethinden bir müddet sonra İzzeddin Keykavus ve Alâeddin Keykubad arasındaki saltanat mücadeleleri sırasında meydana gelen boşluktan faydalanan Antalya'nın yerli Rum halkı isyan etmiş Kıbrıs Franklarından yardım alarak şehri ele geçirmişlerdir. Daha sonra saltanat mücadelesini kazanan I. İzzeddin Keykavus, Sinop'un fethinden sonra Antalya'yı geri almak için harekete geçmiş şehri kuşatmış ve ele geçirmiştir (22 Ocak 1216). Fetihden sonra Antalya'nın Subaşılığına yine Mübarizeddin Ertokuş'a vermiştir.³⁰⁷

³⁰² Turan, 2009:294.

³⁰³ Özdemir, 1992:1370.

³⁰⁴ Turan, 1958:285.

³⁰⁵ Turan, A.g.e, 143-146

³⁰⁶ Geyikoğlu, 2002:190.

³⁰⁷ Geyikoğlu, A.g.e.,190.

Antalya'nın fethiyle birlikte Selçuklular Akdeniz'e açılan çok önemli bir liman kenti ve ticaret noktasını ele geçirmiş oldular. Selçuklu Devleti bir kara devleti olmaktan kurtulmuştur. Antalya Akdeniz'de hem ithalat hem ihracat limanı aynı zamanda Selçuklu Devleti için bir üs haline gelmiştir. Böylelikle Selçuklu Devleti Antalya Limanına hâkim olmasıyla birlikte Orta Çağ Akdeniz ticaretindeki yerini almıştır. Selçuklular Akdeniz ticaretine katılmak için ve kervanları çekebilmek maksadıyla derhal Kıbrıslılar³⁰⁸ ve Venediklilerle ticaret antlaşmaları imzalamışlar, Doğu-Batı ticaretini teşvik ve himayede bulundurmışlardır. Kıbrıslılar, Venedikliler, Cenevizler, Marsilyalı ve Pisalı'lar Türkiye'den Antalya Limanı vasıtası ile sabun, yün, ipekli kumaş, pamuk, halı, Ankara tiftiği, deri, sabun boyacılığına ait çeşitli malzemeler ile doğudan gelen baharat vs. mallar alıyorlar, Avrupa mallarını Türkiye'ye ithal ediyorlardı. Milletlerarası ticari mübadele ve hareketlerinin çok ilerlemesi sayesinde, büyük kervan yolları üzerinde bulunan Antalya, Konya, Kayseri, Sivas, Samsun, Erzincan, Erzurum ve Malatya gibi şehirler büyümüş; buralarda İtalyan, Fransız, İranlı, Suriyeli ve Yahudi Mahalleleri teşekkül etmiştir³⁰⁹.

I. Alâeddin Keykubat Konya ile Antalya ve Alanya iskelelerinin bağlantısını sağlayabilmek için Kesikbeli yolunu açtırmıştır. Kesikbeli Manavgat ve Alanya'yı birbirini bağlayan bir dağ geçidinin adıdır. Yol buradan geçtiği için Kesikbeli adını almıştır³¹⁰ Antalya'yı güney batıya ve Alanya'ya bağlayan bu ticaret yolları doğu ve kuzeyinin mallarını Avrupa'ya ve Mısır'a yani Antalya, Alanya ve Mısır ticaret rotalarını oluşturmaktaydı.

1277'den sonra Anadolu'yu ve Orta Asya'daki Türkleri etkileyen Moğol istilaları yaşanmıştır. Öyle ki Moğol istilalarından kaçan Türklerin Rumları sıkıştırdığı ve Paphlagonia ve Pamphylia'ya ve Bizans arazisine akın ettikleri belirtilmektedir.³¹¹

Sultan İzzettin Keykavus'un Moğollardan kaçarak kadırgasıyla Antalya Limanına sığındığı ve buradan ailesiyle İstanbul'a yola çıktığı belirtilmektedir.³¹²

³⁰⁸ Selçuklu Devleti ve Kıbrıs Krallığı arasında yapılan ticari anlaşmaya göre; "1- İki tarafın tebaası olan tüccarla ve gemiciler birbirlerinin ülkelerine serbestçe girip çıkabileceklerdi. 2- Selçuklu ve Kıbrıs tebaası olanlar karşılıklı ticaretlerinde yalnızca o ülkede verilmesi gerekli olan gümrük resmini ödeyeceklerdi. Oyullarda bu vergi %2-3 oranında idi. 3-Kıbrıs'a geri verilecekti. Buna karşılık Selçuklu Devleti'ne ait yerlerde korsanlarca ele geçirilen insanlar ve mallar Kıbrıs'a götürülecek olurlarsa bunu taşıyan gemiler Sultan'gönderilmeyip batırılacak yalnızca insanlar ve Mallar Selçuklu Devleti'ne geri verilecekti. 4- Taraflardan birinin sahillerinde fırtınaya tutulan ya da kazaya uğrayan karşı tarafa ait emiler yağma edilmeyecek, aksine içindeki insanlar ve mallar koruma altına alınıp geri verilecekti. 5-İki taraf tebaasından ya da tüccarlardan biri karşı tarafda ölecek olursa mallarına el konulmayıp varislerine teslim edilecekti. 6- Anlaşma üç yıl için yapılmıştı. Ancak bu hükümlere eğer isterlerse Kıbrıs Kralı'nın aracılığı ile Antakya Prensi ya da herhangi başka bir hükümdar katılabilecekti." bk. Çavuşdere,2009: 61.

³⁰⁹ Turan, 1971: 134.

³¹⁰ Güçlü, 2001: 237.

³¹¹ Turan, 2009:300.

³¹² Sönmez, 2008:185.

Bu Moğol istilaları sonucunda Selçuklular Kösedağ'da(1246)yenilgiye uğramışlardır. Moğollar fiziki olarak Selçuklu Egemenliğine son vermişlerdir.³¹³Bundan sonra Anadolu ve Antalya'da beylikler Dönemi ve mücadeleleri görmekteyiz. Yine bu dönemde Antalya Limanı Kıbrıs Krallığı ve Hamidoğlu Beyliği arasında çeşitli mücadeleler yaşanmıştır

1361 yılında Kıbrıs Kralı I. Pierre, Papalık ve Rhodos'un desteğiyle Antalya'yı ele geçirmiştir. 14. yüzyılın başlarında(1373)Antalya Limanı, Mehmet Bey tarafından geri alınmıştır. "Zincirkıran" lakabı ile anılan Mehmed Bey kendini Kıbrıs Frankları ile mücadeleye adanmıştır denilebilir. Antalya'yı geri alabilmek için çeşitli yollar denemiş, Kıbrıslılar boykot edilmiş ve yiyecek satılmamıştır.³¹⁴

Bu mücadelelerin sonucunda 8 kalyon ile katıldığı şiddetli mücadelerle geçen savaşı Mehmed Bey (Teke Beyi) kazanmıştır. Aslında Hamitoğullarının kontrolünde olan Antalya ve Alanya arasındaki bölgenin(Antalya, Finike, Kaş, Kalkan, Elmalı, İstanos) ismi "Tekeli"olarak tanınmıştır.

Bu dönemde Antalya Limanı batılı tüccarlara ve dış pazarlara tekrar açıldığı gözlemlenmiştir.³¹⁵

Anadolu Selçuklu Devleti 13. yüzyılın sonlarında ciddi bir çöküntüye uğrayıp, Moğolların hâkimiyetine girdikten sonra, batı sınırlarındaki Türkmenler de kendi başlarına birer yönetim kurmaya başladılar. Bu sırada Hamidoğlu Türkmenlerinin beyi; bazı yerleri görmeğe çıkan Antalya'yı civarı ile birlikte, kardeşi Yunus Bey'e vermiş ve bu suretle de Teke-elinde, sonradan Teke Beyleri adını alacak bir emaret kurmuşlardır. 14. yüzyıl başlarında Antalya Limanı Teke Beyliğinin olmuştur.

1333 yılında Antalya'yı ziyaret eden İbn-i Batuta da, Antalya Sultanı'nın Yunus Beyoğlu Hızır Bey'den sonra yerine oğlu Dadı Bey'den sonra, Stanos ve Antalya dâhil emaretin başına, Mahmud Bey'in küçük sıfatı ile tanınan oğlu. Emir Mübarizeddin Mehmet Bey geçmiştir. Mübarizeddin Mehmet Bey döneminde Kıbrıslılarla mücadele ile geçmiştir. Kıbrıs kralı Pierre, Magosa Limanı'nda topladığı 114 parçadan ibaret filoyu, 23 Ağustos 1361 tarihinde Teke-eli'nin bu çok zengin şehrinde yağma ve katliamda bulunmuşlardır. 14 Mayıs 1373 tarihinde Antalya'yı geri almaya başarmışlardır. Teke Bey olarak bu aileye ismini veren Mehmed Bey'in ölüm tarihi tam olarak bilinmemektedir. Mehmed Bey'in ölümü ile yerine oğlu Osman Çelebi geçmiştir. Ancak Osman Çelebi zamanında, Teke Beyliği'nin eski önemini kaybettiği anlaşılmaktadır. Yıldırım Beyazıt'ın Ankara Savaşında Timur'a yenilmesi sonucunda Osman Çelebi Antalya hâkimiyeti kaybetmiştir. II. Murad döneminde,

³¹³ Turan, A.g.e.,296.

³¹⁴ Moğol, 1997:51-52.

³¹⁵ Arıkan, 2011:111.

Karamanoğlu II. Mehmet Bey Antalya'yı zapt etmek istemiş ve Osman Bey ile ittifak halinde iken Antalya Sancak Beyi Hamza Bey bu ittifakı bozarak birleşmelerine engel olmuştur. Osman ve Karamanoğlu Mehmet Bey ölmüş ve Hamidoğlu beyliği de hâkimiyeti kaybetmiştir. II. Murad döneminde yaşanan iç karışıklıklarından faydalanarak, Antalya'yı geri almak isteyen Osman Bey başarılı olamamış ve öldürülmüştür. Osman Bey'in ölümünden sonra Antalya'da Tekelioğlu hâkimiyeti sona ermiştir. Karamanoğlu II. Mehmet Bey Antalya'yı almak istemiş fakat başarılı olamamıştır.³¹⁶ 1397'de Antalya ve Aliye arası Osmanlıların yönetimine geçmiştir.³¹⁷

Bu dönemde ticaretin hem Alanya hem de Antalya'yı büyük bir refah düzeyine ulaştığı yadsınamazdır. Anadolu'dan giden ürünlere karşılık Mısır'dan baharat, keten, şeker ithal edilmekteydi. Tahta, zift, balmumu, şap gibi ürünler ihraç edilmekteydi.³¹⁸ Antalya'nın kaliteli Sedir ağaçlarından Mısır'da gemi yapımcılığında faydalanıldığını sık sık belirtmiştik. Meşe, zift kereste gibi ürünler ihraç edilmeye bu dönemde de yoğun olarak devam etmiştir. Özellikle Müslüman ülkelere gönderilen kereste, İtalya'da Papalığın dikkatini çekmiş, Rhodos şövalyelerinin kereste ticaretini kesmeleri halinde buğday gibi ihtiyaçların Papalık yoluyla karşılanacağı vaad edilmiştir. Öyleki Venedikliler ile ticaretin bu dönemde yaygın olmasına karşın kereste ticaretine sınırlama getirilmişti.³¹⁹

Ibn-i Batuta'nın bu dönemde Antalya'yı anlatırken, halkın ırk ve dinlerine göre ayrı ayrı mahallelerde oturduğunu, Hristiyan tüccarların "Mina" denilen liman tarında yaşadığını belirtmektedir. Surlarla bölünmüş bu mahallelerin Rumlar, Yahudiler ve Müslümanlara ayrıldığını belirtmektedir. Hükümdar ve Saray halkı ayrı başka bir bölümdedir demektedir. Sur kapıları geceleri kapalı tutulur fakat hiçbir zaman kapalı duvar sistemi yoktu, mahalleler arasında geçiş yapılabilirdi.³²⁰

2.2.5. Osmanlı Dönemi

Antalya, 1390 yılında Yıldırım Beyazıt tarafından fethedilmiştir.³²¹ Bundan sonra Osmanlı egemenliğine giren kent, Anadolu Eyaleti'ne bağlı Teke Sancağı'nın merkezi olmuştur. Fakat yine 1427 tarihine kadar Osmanlı-Tekeoğulları Beyliği arasında el değiştirmelere sahne olmuştur. 15. yüzyılda "Teke Sancağı" olarak adlandırılmaya

³¹⁶ Dinç, 2005: 14.

³¹⁷ Dinç, A.g.e,14-20.

³¹⁸ Heyd,2000:613.

³¹⁹ Çavuşdere,2009:117.

³²⁰ Arıkan, 2011:111.

³²¹ Yılmaz,2002:9.

başlanmıştır.³²² 15.-16.yy ortalarına kadar da Şehzade Sancak merkezi olmayı sürdürmüştür.³²³

15. ve 16. yüzyıllarda Suriye ve Mısır limanlarıyla Antalya, Alanya ve İstanbul arasındaki denizyolları da karayollarından daha önemsiz değildi. 1470 yıllarında yazan Venedikli Maliplero, Antalya'yı Anadolu baharat ticareti için hala bir ambar olarak görür. 1472'de Haçlı Donanmasının, önce İzmir daha sonra Antalya Limanına saldırı yapmasının nedeni; Antalya'nın antrepolarında bulunan baharat ve kıymetli kumaş gibi emtialardır.³²⁴ 1559 yılı Antalya gümrük kayıtlarına göre, o yıl limana her biri yirmi-otuz tüccar elli gemi uğramıştır. Bu gemilerin çoğu Müslümanlardı. Bu yüzyıllara ait gümrük kayıtlarına göre, Anadolu'nun Suriye ve Mısır'a başlıca ihracatı kereste, demir ve demir eşya, Bursa İpekleri, Ankara sofları, pamuklu dokumalar, halı, kilim, afyon, kuruyemiş, kürk, balmumu ve ziftti. Suriye ve Mısır gemileri, Hint baharatı, çivit, Mısır keteni, pirinç ve şeker ile Suriye sabunu getirirdi. O dönem Antalya ve Antalya'ya bağlı limanlarda gümrük geliri yılda yedi bin altın dukaya yükselmişti. Ayrıca Güney Anadolu limanlarından Mısır'a kereste ihracı eskiden beri önemli olmuştur. Toros Dağlarından kesilen kereste, Antalya, Alanya, Finike ve diğer bazı limanlardan Mısır ve Suriye'ye gönderildi. Kereste ve ziftten alınan gümrük rüsumu 1477'de yıllık 3500 dukaya ulaşmıştı. Bunun yanında pek çok Bursalı tüccar da Antalya'da otururdu. 1516-1517'de Mısır'ın fethinden sonra, İstanbul'a doğrudan deniz yolu ile giden malların hacmi artmış, Antalya-Bursa yolu eski önemini yitirmiştir. 16. yüzyılın ortalarında Venedikli tüccarlar Antalya'yı baharat ve buğday ticareti için bir ambar olarak görmüşlerdir. 1559 yılı gümrük kayıtlarında, limana gelen 50 gemi 20-30 tüccar taşımıştır.³²⁵

Antalya Limanında en hareketli yıllar 16. yüzyılda (1570) Kıbrıs seferiyle yaşamıştır denilebilir. Kıbrıs'a olan konumundan ötürü, asker ve malzeme yığınağı Antalya'ya yapılmış, limana inen yollar genişletilmiş iskeleler yapılmıştır. Osmanlı Donaması Finike limanından hareket etmiştir. Kıbrıs'ın fethi Antalya Limanının önemini yitirmesine neden olmuştur. 16. yüzyılda kentte 690 kişinin vergi verdiği, 23 vakıf dükkânı, 123 şahıs dükkânı vardı. Ayrıca balıkçı, terzi gibi meslek grupları vardı.³²⁶

Anadolu Selçukluları Dönemi'nde surlarla çevrili kapalı bir şehir olan Antalya, Osmanlı Döneminde fiziki yönden gelişerek sur dışına doğru yayılmaya başladı. Çarşı ve pazarların sur dışında yer alması, bu gelişmeyi yönlendirdi. Ocak 1455 tarihli Tahrir Defteri'nde sadece Ahi Kızı, Ahi Yusuf ve Çoban Ali Mescitleri Mahalleleri kaydedilen ve

³²² Yılmaz, A.g.e.,9.

³²³ Armağan, 1996:270.

³²⁴ Moğol, 1997:181.

³²⁵ Dinç, 2005:16.

³²⁶ Güçlü, 1997:6.

diğer mahallelerine yer verilmeyen Antalya’da bu sırada gelirleri çeşitli vakıflara ait 100 dükkân bulunuyordu.16. yüzyılın ilk yarısında ise, şehirde yirmi iki Müslüman ve iki gayri Müslim mahallesi vardı. Antalya’da bu sırada gelirleri çeşitli vakıflara ait 100 dükkân bulunuyordu.16. yüzyılın ilk yarısında ise, şehirde yirmi iki Müslüman ve iki gayrimüslim mahallesi vardı. Antalya bu sırada orta büyüklükteki bir şehir konumundaydı. Kentte üç cami, on sekiz mescit, bir imaret, bir muallim hane, dört hamam vardı. Şehirde Hristiyan ve Yahudilerin de ayrı ayrı mahalleleri bulunuyordu. Bu sırada Antalya’da 2800 dolayında Müslüman, 600 kadar da Hristiyan ve Yahudi nüfus mevcuttu. 16. yüzyılın son çeyreğinde Antalya sur dışına taşan gelişmiş bir şehir halindeydi. Şehir 1588 Yılında otuz dokuz Müslüman, iki gayri-müslim mahallesi ile 4000’i aşkın hanede 20.000 bin nüfusu barındırıyordu. Bu nüfusun 3500 kadarı Müslüman, diğer kısmı ise Hristiyan ve otuz kişisi Yahudi idi. Antalya, 17. yüzyılda da büyük kısmı ile surlar dışına taşmış büyükçe bir şehir halindeydi. Liman daha çok bir yerel liman konumundaydı. 1588 yılında şehir, otuz dokuz Müslüman, iki Gayri Müslim mahallesi ile 4000’i aşkın nüfusu barındırıyordu. Bu nüfusun 3500 kadarı Müslüman, diğer kısmı Hristiyan ve otuz ikisi Yahudi idi. Bu yüzyılda Antalya’yı ziyaret eden Evliya Çelebi, Antalya’nın kalesinden, bitki örtüsünden, fiziki yapısından, ikliminden ve insanların özelliklerinden söz etmektedir. Evliya Çelebi(1671-72); Antalya’yı, üç yönü bahçe, bir yönü denizle çevrili bir kale ve onun içinde, dar, gölgeli sokaklar diye anlatmaktadır. Dört mahallesi, yetmiş sokağı, üç bin evi olduğu, çarşının kalenin dışarısında olduğu, limanın iki yüz parça gemiyi alacak genişlikte olduğunu anlatmaktaydı. Dört bin dört yüz adım uzunluğunda, seksen burçlu duvarları, on bir büyük cami, yedi medrese, hanlar ve hamamların olduğundan söz etmektedir.³²⁷

Osmanlı idari teşkilatında Antalya’nın merkez olduğu sancak, Teke Sancağı veya Tekeli olarak geçmekte ve Anadolu Eyaleti’ne bağlı bulunmakta idi. 16. yüzyılın başlarında Teke Sancağı’nın Antalya, Kara-Hisar, Elmalı, Kaş ve Kalkanlı isimlerini taşıyan beş kazası bulunmaktadır. 1568 yılında da Teke Sancağı’nın 302 köyü vardır. 17. yüzyılda Teke Sancağı’nın kaza sayısı sekize ulaşmıştı. Teke Sancağı 18. Yüzyılda Teke Sancağı’nın kaza sayısı sekize ulaşmıştı. Teke Sancağı’nın kaza sayısı sekize ulaşmıştı. Teke Sancağı 18. yüzyılda da bu durumunu korumuştur. Teke Sancağı, Tanzimatın ilanı ile başlayan idari düzenleme sonucunda Karaman Eyaleti’ne 1864 yılında Vilayet Nizamnamesi’nin çıkarılmasından sonra da, Konya Vilayeti’ne bağlanmıştır.³²⁸ Ancak Antalya 18.ve 19. yüzyıllarda fiziki bakımdan ve nüfus yönünden fazla bir gelişme gösteremedi. 1754 yılında avarız tespiti için yapılan bir tahrir’e göre, otuz yedi mahalleli ve yaklaşık 10. 000 nüfuslu bir

³²⁷ Çelebi,2011:Seyahatname c:2, IX:146-148.

³²⁸ Gönüllü, 2008: 8-9.

şehir durumundaydı. Antalya Limanı ise yapılan anlaşmalardan anladığımız gibi faaliyetini sürdürmekteydi. 1839 yılında İngiltere ile yapılan Balta Limanı Antlaşması'nda Osmanlı emtiasının hangi liman ve iskelelerden ihraç olunacağı tespit edilmiştir. Bu limanlar arasında Antalya Limanı da yer almaktadır. 19. yüzyılın başında Antalya'yı ziyaret eden F. Beaufort ve C. Fellows eserlerinde Antalya'nın çeşitli özelliklerinden söz etmektedirler. Özellikle 19. yy başlarında Antalya Limanı tekrar hareketlenmiş ve bu duruma Avrupa'da Fransız İhtilali ve çeşitli nedenlerden dolayı tahıl ihtiyacının artması neden olmuştur. Ayrıca İngilizler'in Sicilya'dan karşılayamadıkları tahıl ihtiyacı yerine Antalya'nın tahıl ambarlarına yönelmelerine neden olmuştur.³²⁹

Özet olarak Antalya Osmanlı Döneminde Güney Anadolu'nun en önemli liman kentlerinden biri olmayı sürdürmüştür. Antalya kuzey –güney ticaret rotası içersinde, Anadolu malların hem antreposu hem de ihraç edildiği Suriye, Mısır ve Hindistan gibi ticaret rotalarından gelen mallarının ise giriş yaptığı bir liman olma özelliği devam etmiştir. Fakat Kıbrıs ve Rhodos'un fetihleri İstanbul ve İskenderiye arasında direk kurulan rotalarla Antalya Limanı önemini yitirmiştir. 18. yy. Akdeniz ticaret rotası üzerinde İzmir'in öneminin gittikçe armasıyla da Antalya Limanı Akdeniz ticareti açısından eski önemini yitirmiştir.

2.2.6. İtalyan İşgali ve Cumhuriyet Dönemi

Birinci Dünya Savaşı'nın yaşandığı yıllarda Akdeniz kıyıları İngilizlerin ablukasındaydı. Antalya Körfezi'nin içine kadar girip dolaşan savaş gemileri mevcuttu. Antalya'daki manzara ise uzun yıllar Şehir Kulübü olarak kullanılan yapı ve limandaki mezbaha yanındaki fabrikalar bombardıman altında kalmış, kenti besleyecek arazi ve kara yolu kullanılamaz haldeydi. Limanda ise mavna ve sandallarla yaşayabiliyor, yelkenli veya motorlu tekneleri görmek ise mümkün değildi.³³⁰

Bütün bu savaş ve işgal yıllarında Mersin ve İskenderun gibi önemli limanlar Fransızların elinde, Anadolu'da işe yarayabilecek tek liman Antalya Limanıydı. Bu durumda Antalya'da bulunan İtalyanlar baskıcı bir siyaset izlememiş, Yunanlılara karşı galip gelmemize taraf olmuş olarak gözükmekteydi.³³¹

Antalya Limanı böylece en hareketli günlerini, İtalyan işgali yıllarında tanıklık etmiştir. Antalya iskelesini merkez alarak Tetkik Heyeti Amirlikleri'ne bağlı olarak, Güney Cephesi Tetkik Heyeti Amirliği'ne bağlı ve birinci sınıf bir teşkilat kurulmuştur, bu resmen bir istihbarat teşkilatıdır. Ancak işgal gücü İtalyanlarla gerginlik dışında pek bir şey yaşanmaz

³²⁹ Dayar,2010:13.

³³⁰ Adison,2013:14.

³³¹ Adison, A.g.e.,177.

daha çok Yunan gemilerinin protesto edildiği görülmektedir. O dönemi yaşayanların anılarından anladığımız kadarıyla İtalyanlarla Antalyalılar hiçbir zaman kavga etmemiş, geldiklerinde yol yaptıkları liman için projelerinden daha önce söz etmiştik, yanık hastanesi kurduklarını ki günümüzde bu yapının sadece temelleri kalmıştır, limanda çalışanlara iyi yevmiyeler verdiklerinden söz edilmektedir.³³²

Fakat Milli Mücadele Dönemi'nde Anadolu'nun ve önemli kara ve deniz yollarının bu işgali Antalya Limanının önemini ticaret dışında stratejik olarak arttırmıştır. Mondros Mütarekesi'nin imzalandığı dönemde Anadolu ve İstanbul işgal altındayken daha önce Antalya kıyılarına uğramayan İtalyan savaş gemileri bu dönemde Antalya Limanına demirlemişlerdir.³³³ İtalyanlar bu işgali Mondros Mütarekesi'nin 7. maddesine dayandırmaktaydılar.

Mersin ve İskenderun'da şiddetli baskı yapan Fransızların elinde bulunduğu göre, Anadolu Yarımadası'nda işimize yarayacak biricik iskele Antalya'da bulunuyordu. Bütün Anadolu için biricik iskele Antalya idi. Hem baskı yapmayan hem de Yunan saldırısına direnmek isteyen İtalyanları yabancı bir hükümet olarak görülmemektedir.³³⁴

Belli bir süre dış görünüşüyle Antalya'da her şey normal yaşayan bir şehir görüntüsü oluşturmaktaydı. Antalya Limanında Regina Elena Kruvazörü ya da Duilio Zırhlısı nöbet tutuyordu. Mücadeleler ve politikalar gizli olarak cereyan etmekteydi. İtalyanlar ile Milli Hükümet anlaşmışlardır, Loyd Triestiano kumpanyası vapurları harp malzemeleri taşımışlardır. Bu vapurla tıbbi malzeme yardımı altında büyük sandıklarla cephane taşınıyor olmalıydı. O tarihlerde askeri bir depo olarak kullanılan Muratpaşa Camii'ne götürülmekteydi. Yunanlılar'dan gizli yürütülen bu olayda Antalya rıhtımına teslim etmedikçe parasını alamayacak olan İtalyanlar harp malzemesini büyük bir ciddiyetle korumaktaydı.³³⁵

O günlerin gereklerine göre limandan hareket edecek vapurların, yük götürecekleri limanların acentelerinin gönderdikleri mektuplar, Hükümet Konağı'nda bulunan Umur-u Hukukiye Müdürlüğü tarafından sansüre uğramaktaydı. O dönemde Antalya'da bir iç mücadele sürmekteydi. Rumlar da boş durmuyorlar, Rum tüccarlar sandıkların içersinde silah kaçırmaya teşebbüs etmişlerdir. Gümrük muayenesinde, Gümrük amiri tarafından iplik ve manifatura sandıklarının içinden çıkan cephanelerle yakalanmaları kayıtlara geçmiştir.³³⁶

³³² Bk. Adison, A.g.e.,15, Ata Kunter'in Anıları Üzerine Söyleşi Bölümü.

³³³ Erten, 2007:16.

³³⁴ Adison, 2013:177.

³³⁵ Adison, A.g.e.,184-185.

³³⁶ Adison, A.g.e., 188.

Yunanlılarla savaşın devam ettiği günlerde (1920), Antalya’da İtalyanlar’dan silah, elbise ve savaş gereçleri alınmıştır. İtalyanlar bunların sadece Yunanlılara karşı kullanıldığına dair belgeler istemekteydi. Fakat bu silahlar Antalya Limanından çıkarılarak Milli Mücadelede kullanılmak üzere Kuva-yı Milliye’ye, Anadolu’ya gönderilmekteydi.³³⁷ Antalya Limanı hem hasta ve yaralıların taşındığı hem cephane ve mühimmatın temin edildiği çok önemli bir merkez halindeydi.³³⁸ O dönem İtalyanlar ile Milli Hükümet arasındaki anlaşmaya göre “Lloyd Triestiano Kumpanyası Vapurları” savaş malzemesi taşıyorlardı bu aslında tıbbi malzeme getirme adı altında yapılıyordu.³³⁹ Bu tarihlerde önemli savaş pilotlarından Vecihi Antalya’ya gelmiştir. Deniz yoluyla taşınan uçak parçaları, Murat Paşa Camii’ne taşınıyordu. Gövde, kanat gibi parçalar Andızlı Mezarlığının oradaki boş alanda, montajlanarak uçuruluyor, savaşta kullanılmak üzere götürülüyordu. Önemli pilotlardan Halil ve mühendis Kemaloğulları bu önemli ekibin içersindeydi.³⁴⁰

İtalyan işgalinin başladığı dönemde, halka İtalyan zırhlısının ziyaret edilebileceği haberi duyurulması sonucunda Antalya Limanında yaşananlar şu şekildedir: (8 Temmuz 1919 Şelale Gazetesinde bu haber yazısı yer almıştır)

Kül rengi bir torpido iç limana kadar gelmiş, rıhtıma bağlanmıştı. Açıkta Deliktaş hizasında direniş günlerinden beri yatıyordu. Limanda bir iki de vapur vardı. Antalya gümrüğü o kadar çok iş içindeki Başmüdürlükle beraber rıhtımlar tüccar eşyası dolup taşıyordu. Zırhlıyı ziyarete davet ettiler diye halk, tatil gününden faydalanarak halk iskeleye akmış, kayıklar zırhlıya adam taşıyor, mavnalar vapurlara yük taşıyor. Bunların arasında da harp gemilerinin motorları rıhtım ile gemiler arasında mekik dokuyorlar.³⁴¹

İtalyanların Antalya’da işgal yıllarında uyguladığı sömürgecilik politikası daha çok halka sempatik görünmek amacıyla hastane, okul yapmak ve halka çeşitli yardımlar yapmaktan ibaretti. Böylelikle halka bayrağa benzeyen semboller ve çeşitli renkli kumaşlar ile İtalyan propagandası yapılmaktaydı. Bu politika hem Antalya iskelesi hem Antalya halkında Yunanlılara göre daha sempatik gözükmesini sağlamıştır. Örneğin Antalya iskelesinde liman hamalları Yunanlı gemilerin değil İtalyan gemilerinin yüklerini boşaltarak

³³⁷ Moğol, 1997: 259.

³³⁸ Milli Mücadele Döneminde Antalya Limanına savaş uçak parçaları ve bunların montajı için gerekli dökümanlar getirilmiş ve bunların birleştirilebilmesi için önemli ekipler (Vecihi Hürkuş ve diğer savaş pilotları) Antalya Limanına gelmişlerdir. Korkmaz, S. (26.01.2018).“ 20. yy ilk yarısında Antalya Limanı” Kent-Müze-Tarih Söyleşileri,B.Ecevit Kültür Merkezi, Antalya.

³³⁹ Adison,2013:184.

³⁴⁰ Adison, A.g.e,185.

³⁴¹ Onat,A.g.e., 78.

veymiyelerini almışlardır. Tabi ki bunda sadece sempati değil gizliden gizliye yürütülen işgali önlemeye çalışma ve Milli Mücadeleye destek faaliyetlerinin yeri büyük olmuştur.³⁴²

Yapılan gizli anlaşmalarının bozulması ve devam eden Milli Mücadele 1 Haziran 1921’de İtalyan İşgali’nin sona ermesini sağlamıştır. O dönem İtalyan işgalcilere destek veren Rumlar, Yahudiler ve bazı göçmenlerin Antalya’da Limanından gönderildiğini hatıratlarda anlatılmaktadır.³⁴³

İtalya işgali yıllarında dikkat çekici olan, savaşın hüküm sürdüğü bir limanda ticari bir hareketliliğin görülmemesi gerekliliğidir. Fakat Antalya coğrafi konumu ve işgal altındaki Anadolu’daki ard bölgelere gıda ihtiyacının ulaştırılmasında aktif rol oynamıştır. Yani ticaret bir nevi kaçak yollardan süre gelmiştir.³⁴⁴

İtalyan işgalinden sonra ise Anadolu’dan Akdeniz’e açılan tek kapı olan Antalya Limanı deniz ticareti açısından hareketliliğini sürdürmüştür. Antalya Limanının ulaştığı Burdur, Konya, Isparta, Afyon gibi ard bölgeler savaşın kazanılması döneminde önemli rol oynarken işgallerden sonra da ticari açıdan önemli olmuştur. Antalya Limanında yeniden bir hareketlilik yaşanmıştır. İthal mallar ve yolcu taşımacılığı artmıştır. Özellikle Yunan işgal bölgelerinden kaçanlar Rhodos yerini Antalya’yı tercih etmişlerdir. Bir nevi bu göç ev kiralalarının artmasına da neden olmuştur.³⁴⁵

1920’li yıllarda ticari hareketlilik yine devam etti. Yine zahire, kereste, canlı hayvan, hububat gibi ürünlerin ihracatına devam edildi. Fakat Mersin Limanı’nın Fransız işgalinden temizlenince eski hareketliliğin azaldığı gözlenmiştir.³⁴⁶

İtalyanlar Antalya’yı boşaltmış fakat Antalya üzerindeki hayalleri uzun dönem devam etmiştir.1925’de Mussolini ve ekibi “Peraga” vapuru ile Antalya Limanına gelerek İtalyan evi ve hastanesi, kız mektebi ve Rhodos’da ziyaretlerde bulunmuşlardır. Hatta limana yanaşırken limanda bulunan Seyr-i Sefain Cumhuriyet vapuruna çarparak hasara neden olmuşlardır.³⁴⁷

Sonuç olarak 20.yy.’a gelindiğinde yaşanan askeri ve ticari hareketlilik giderek yerel bir liman olma özelliğine bıraktı. Tüm bu siyasi gelişme ve hareketlilik içersinde yine limanın fiziki onarımı da sık sık gündeme gelmiş ve çeşitli zamanlarda onarım gerçekleşmiştir. Burada özetle değinecek olursak, Antalya rıhtımı 1901 yılında belediye tarafından

³⁴² Çelebi,2006:185.

³⁴³ Onat, A.g.e, 273.

³⁴⁴ Dinç, G., (23.02.2018).“Mehmet Ali Paşa İsyanı’nın Antalya’ya Etkileri”,Kent-Müze-Tarih Söyleşileri, B.Ecevit Kültür Merkezi, Antalya.

³⁴⁵ Onat, A.g.e.,84.

³⁴⁶ Güçlü,1997,13.

³⁴⁷ Güçlü,2008:20.

yaptırılmıştır.³⁴⁸ Bu rıhtımın uzunluğu 160 m ve genişliği de 8 m'dir. Antalya rıhtımı, aynı zaman da iskele vazifesi de görmüştür. Antalya'da bir liman yapılmasına dair ilk çalışmalar, 20. yüzyılın başlarında görülmektedir. Antalya Limanı'nın inşası için Nafia Nezareti ile bir Alman Şirketi arasında 7Aralık 1910 tarihinde bir mukavele imzalanmıştır. Mukavele dört maddeden meydana gelmektedir. Buna göre, ilk önce mukavelenin imzalanmasına müteakip altı ay zarfında şirket temsilcisi Mühendis Aris Çaliki tarafından, liman inşası için gerekli olan keşfin yapılması ve buna bağlı olarak bir program hazırlanmasını istemiştir. Daha sonra liman inşası için gerekli olan paranın ortaya konması istenmiştir. Bu yıllarda Antalya Limanı dâhilinde Antalya iskelesi ile Arapsuyu, Kiremithane, Tekirova, Çaltı, Agva ve Çıralı isimlerindeki iskeleler bulunmakta idi. Bunlardan Antalya İskelesi'ne ayda onsekiz İtalyan, sekiz Amerikan, dört Yunan vapuru gelmektedir. Diğer iskelelere de pek çok deniz aracı uğramaktadır.³⁴⁹

Cumhuriyet Döneminde büyük bir imar atılımı yaşayan Antalya için, liman her zaman gündemde olmuş hinterlandı bu kadar geniş bölge için ticaret önemi vurgulanmış. Rıhtımın onarılma işi uzun yıllar gündemde kalmış limandaki yapıların onarılması ve günümüzdeki marina haline geliş yıllar içinde olmuştur. Atatürk 1930'da Antalya'ya geldiğinde hem o zaman İtalyan Moussolini'ye gözdağı vermiş hem de "Antalya dünyanın en güzel şehirlerinden biridir" demiştir. Şüphesiz o dönemin şartları ve dünyadaki buhranlı dönemler de göz önüne alındığında, rıhtım yapımı için para ayrılması kolay olmamış kıyı birçok kez dalgalardan tahrip olup binalar onarılmıştır. Liman bölgesinde bulunan "tabakhane" oradan kaldırılmış çevre güzelleştirmesi yapılmıştır.

Ticari hareketlenmelerin bölgede ivme kazandığı 1970'li yılların başında, Antalya'nın batısında bir ticari liman inşası ile önce balıkçı teknelerinin, 1980'lerden sonra gelişen turizmi ile yatların sığınma alanına dönüşmüş ve yat limanı olarak anılmaya başlamıştır.

³⁴⁸1900-1901 yılına ait Konya Vilayeti Salnamesi'nde Antalya İskelesi onarımı şu şekilde aktarılmaktadır:

"Antalya İskelesi'nde mevcut rıhtımın tol ve arzı derece-i kifayette olmadığından eşya-i ticariye kolaylıkla nakilve ihraç olunamadığı ve limanın bir kısmının mezbele halinde bulunduğu, devletli Vali Paşa hazretlerinin Antalya'ya azimet buyurdukları zaman müsadifi nazarı teessüfleri olması üzerine muamelat-ı ticariye teshil ve Mezkûr mezbele tathir edilmek üzere rıhtımın temdid ve İskelenin tezyini tasavvur olunmuştur. Antalya İskelesi'nin ehemmiyetine mübeyni böyle bir rıhtımın orada inşası ehemmiyet-i mutlaka noktasındadır."Dayar,2010: 15.

³⁴⁹ Gönüllü,2008: 32.

2.3. Antalya Limanı'nın Fonksiyonları

Liman yapılarını daha öncede irdelediğimiz gibi limanlar sadece gemilerin sığındığı korunak noktaları değil denizcilik ve onunla ilintili ticaret ve sosyal yaşamla ilgili yapı komplekslerine dönüşmüştür.

K. Asia'da birçok işlevi bir arada barından bu liman komplekslerine iyi bir örnek Myra (Andriake) limanıdır. Limanda Anadolu'daki iki örnekten biri olan Roma Dönemine tarihlendirilen Granarium (büyük tahıl ambarı), dikkat çekmektedir. Sekiz odalı doğu-batı doğrultusunda, 64,24mx38,65m Ölçülerindeki yapı dönemin ticaret hacmini bize anlatmaktadır. Granarium doğusunda yer alan kuzeydeki liman tesislerinde Sinagog³⁵⁰ yapısı da dikkat çekicidir. ³⁵¹Bu da limanların ticaret, mal yükleme-boşaltma, gibi işlevlerinin dışında yolcuların ve denizcilerin dini inançlarına yönelik işlevler de taşıdığını göstermektedir. Ya da liman girişlerine yapılan hamam yapılarının salgın hastalık ve hijyen sorunları yaşanabilecek deniz yolcuları için ne denli önemli, bir işlev gördüğü gibi. Küçük yerleşmelerden biri olan Magydos'un limanın hemen girişindeki Roma Dönemine tarihlenen hamam binası da dikkat çekicidir.

Bunun dışında limanın kendisinin kutsal bir anlam taşıdığı da görülmektedir. Demre yakınlarındaki Sura antik kentindeki Apollon kutsal alanı ve balık kehanet merkezi oluşu veya İsrail'deki Haifa limanının aynı zamanda hac işlevi görmesi de limanları nasıl kompleks yapıları olarak düşünmemiz gerekliliğini göstermektedir.³⁵²

2.3.1. Tersane ve Gemi Yapımı

Akdeniz Havzası'nda MÖ 2. binden itibaren oluşan kentlerin yüksek kültür sahibi olmaları, MÖ 1. bin başlarında denizler arası kolonizasyon hareketlerinin kazanımıyla olmuştur. Bu bölgedeki deniz ticaretinin hızla gelişmesini de beraberinde getirmiştir. Denizcilik kültürü beraberinde o halkların denizden kazanımları, deniz ticareti yanında pek çok geçim kolu beceri kazandırmıştır. Gemi yapıcılığı³⁵³, balıkçılık, liman etrafında gelişen ticaret gibi pek çok şey sayılabilmektedir. Tüm bu denizcilik faaliyetleri gelişirken, gemi ve tekne yapıcılığını bilmeyen halklar bile komşu denizci kültürlerden önce tekneleri sonra da gemi yapıcılığını almışlardır.³⁵⁴

³⁵⁰ Myra (Andriake) "Sinagog" ayrıntılı bilgi için bk. Çevik ve Ö. Çömezoğlu, vd., 2010:36- 65.

³⁵¹ Şengül, 2011:43

³⁵² Öniz, A. g.e., 56.

³⁵³ Antik dönemde gemi yapıcılığının ne zaman başladığına dair kanıtlar Mısır buluntuları ve freskolarda izlenmektedir. 1894'de Hafırler Piramdinin yanında altı tane gemi teknesi bulunmuştur. bk. Casson, 2002:22

³⁵⁴ MS 1.yy'da korsanlığın Doğu Akdeniz'de yaygın olduğu dönemde, aralarında Attaleia'nın da bulunduğu Pamphylia, Doğu Lykia, Kilikia Liman ve tersanelerinde yapıldığının sözü edilmektedir.

Gemilerle ilgili bilgileri aslında öncelikle, vazolar, kabartmalar, tersane duvarlarındaki resimler, mezar resimleri kaynak olmaktadır. Tabi ki bilimsel araştırmalar ve sualtı arkeolojik kazı çalışmalarında elde edilen bulgular önemlidir. Örneğin; Serçe Limanı ve Uluburun Batığı kazılarında edilen bulgularda, yükleriyle batan bu gemilerden hem deniz ticareti hem de gemicilik konusunda önemli bilgiler edinmiş bulunmaktayız.

Homeros MÖ 8. yy'da gemi yapımını anlatmıştır. Ağaç keserek ve ustalıklarla yapılan o dönemin tekneleri, kürekle çekilen teknelerdi:

Odysseus ağaçları kesme işine hızla girişti. Yirmi ağaç devirdi. Hepsini balta ile yontup düzelitti. Sonra ip çekerek, onları ustaca denk getirdi. Kalypso, tanrıçaların en tanrısı, bu ara dönüp matkabı getirdi. O da hepsini deldi ve ağacı çivilerle birbirine çakarak döşemeyi yaptı. Usta kalfacının bir yük gemisine verdiği en, boy ne kadar ise Odysseus teknenin döşemesine o kadar en boy verdi. Küpeşteyi sık mertekler dikerek kurdu. Bunları da padavralarla çevreleyerek işi bitirdi. Direği dikti, sereni ona yaklaştırdı. Pupaya tekneyi yönetmeye yarayacak dümeni taktı. Sazdan örgülerle boydan boya her tarafı örttü. Dalgalara karşı safra için birçok odun yükledi.³⁵⁵

Sonuç olarak elimizdeki bu bilgilerin dışında gemi inşasına ait yazıtlar, kitabeler ve resimlerle tasvir edilen gerçeklerden anlaşılan esas olarak Roma Dönemine ait olmak üzere ve bulunan bilgiler dışında elde edilen kalıntılar gemi inşası faaliyetlerine ait çok kuvvetli ipuçları vermemesidir.³⁵⁶

Antalya'nın doğal özelliklerinden biri de ormanlarıdır. Bu ormanlar sonucunda kereste ticaretinden de söz etmek mümkündür. Antalya'daki ormanların çoğu çamlıktır. Yazın Antalya'nın her limanı ve her büyük çay ağzıbu keresteleri taşıyan Arap gemileri ile dolar. Süveyş Kanalı'nın açıldığı zamanlarda inşaatının bütün kerestesi Antalya ormanlarından getirildiği gibi 2. Dünya Savaşına kadar Mısır demiryollarının transferleri de Antalya ve Alanya tersanelerinde bu ormanların keresteleriyle yapıldı. Zamanında Akdeniz'in en önemli gemileri yine Antalya ve Alanya tersanelerinde bu ormanların keresteleriyle yapıldı.³⁵⁷ Rıhtımın daha doğusundaki mescidin doğusunda tersane bulunmaktaydı. Antalya'da Bizans Döneminden itibaren kendine özgü gemiler inşa edilirdi. "Pamfili" ve "Attaliata" denilmekteydi. Tarihleyebildiğimiz kadarıyla erken Bizans Döneminde Antalya'da bölgesel bir tersane bulunmaktaydı. Attaleia'dan sonra, diğer sayabileceğimiz erken dönem

³⁵⁵ Sönmez, 2008:15.

³⁵⁶ Blackman ,(1973b):115-211.

³⁵⁷ Onat,1956: 26.

Bizans tersaneleri; Tenedos, Samos, Chios, Rhodos sayılabilir.³⁵⁸ Selçuklar döneminde büyük bir donanma kurulduğu ve kesilen Sedir Ağaçları ile kalyonlar yaptıkları bilinmektedir.³⁵⁹

Özellikle Sedir ve Dut Ağacı gemi yapımı için önemli malzemelerdi. Bu yüzden Antalya’da gemi yapımı için önemli ustaların yetiştiği bilinmektedir. Antalyalı tersane ustaları, Antalyalı gemicilere inşa ettikleri gibi Anadolu’dan, Ege adaları ve on iki adalardan gelen siparişlerde iskelede yapılırdı. Bu gemi yapımıcılığının belirli ailelere mahsus olduğu belirtilmektedir. Kırkmerdiven olarak söylenilen alanda gemi tamiri yapıldığı, kayıkların kızağa alındığı bilinmekteydi. Antalyalıların anlattıkları Kırkmerdivenin yanındaki parkta yolcu ve yük taşıyan mavnalar, yelkenli tekneler tersanede onarılır “Ya Allah, ya Molla ya İsa” naralarıyla denize indirilir, Mermerli ve Tophaneden halk bu önemli olayı seyrederdi, denilmektedir.³⁶⁰

Osmanlı Döneminde Şehzade Korkud’un Kaptan’ı Derya Barbaros’un kardeşi Oruç Reis için inşa ettirdiği 200 kişi kapasiteli gemi kaburgalarının ilk oturduğu yer olarak geçmekteydi. Tüm bu gemi inşası iskeledeki tersanede yapılırdı.³⁶¹

Antalyalıların sahip olduğu “Pamfili” (Pamphylos)³⁶² ve özellikle Attaliata adlı her boydaki tekneler, yakındaki ve güneydeki diğer bölgelerde imal edilen teknelere göre şekilleri itibariyle daha güzel, daha süratli, daha süslü oldukları için, diğer teknelerden ayırt edilirdi.’’³⁶³

Türklerin Antalya’yı fethinden kısa bir süre sonra denizcilikle tanışmıştır. Selçuklu dönemine Antalya Limanı hem ticaret hem savaş gemilerin saklanması gemilerinin yapıldığı bir tersane konumundaydı.

Antalya’dan sonra 1228’de Alanya’ya bir tersane kurulması ile denizciliğe verdikleri önem de anlaşılmaktadır. Bu tersanede sadece gemi yapımı ve onarımı için gözleri olan basit bir organizasyon değil gemi donatma ve gemilerin donanımlarını üretme yeteneğine sahip bir komplekti. Selçuklular aynı zamanda Latin saldırılarına karşı karada kışlayan gemilere barınak olmasını sağlamışlardı.³⁶⁴ Selçuklu dönemine Antalya Limanı hem ticaret hem savaş gemilerin saklanması gemilerinin yapıldığı bir tersane konumundaydı. Alaeddin Keykubat’ın Alanya’yı fethi Antalya Limanı ve tersanesinin oluşturduğu gemilerle gittiği belirtilmektedir. Mübarezeddin Ertokuş’un (1220) bu şekilde Antalya tersanesinde gemileri yaptırarak katıldığı

³⁵⁸ Türkmenoğlu, 2006: 24.

³⁵⁹ Güçlü, 1997: 2.

³⁶⁰ Oktay, 2004: 7.s.6

³⁶¹ Çimrin, 2012: 276; Onat, 2000: 126.

³⁶² Bizans Döneminde (MS 527-565) İmp. Justinianus’un elinde güçlü bir donanma vardı ve iki katlı dromonlara sahipti. Bu gemilerin kızak boyu kısa olanlarına da Pamphylos adı veriliyordu. Bu gemiler büyük olasılıkla Antalya ve Pamphylia kıyı kentlerinde yapılan gemilerdi. bk. Sönmez, 2008:16.

³⁶³ Çimrin, 2012: 276.

³⁶⁴ Çavuşdere, 2009: 58.

bilinmektedir.³⁶⁵ Buradan da anlaşılacağı gibi Antalya tersanesi daha çok askeri amaçlı gemilerin inşası ve tamiri için kullanılmış olmalıdır.

Daha sonra yine çeşitli belgelerde Selçukluların denizciliğe ve Antalya Limanına verdiği önem gösteren; liman rıhtımı, dalgakıranları ve tersane onarıldı denilmektedir. Bu dönemde Venedik ile ticaret yeniden başladığı ve hız kazandığı görülmektedir.³⁶⁶

Osmanlı Döneminde Alanya ile birlikte Antalya’da da gemi yapımına önem verilmiştir. Osmanlı Arşiv kayıtlarında Antalya’da inşa edilen gemiler için kürekçi alınması, Rhodos’dan top getirtilmesi gibi gemilerin barut, silah, gülle gibi ihtiyaçlarının getirtilmesi yer almaktadır.³⁶⁷ Aynı zamanda Osmanlı arşivinde yer alan ihtiyaç ve onarımların olduğu yazışmalarda Antalya’da Kadırgaların³⁶⁸ yapıldığını anlamaktayız.³⁶⁹

Bunun dışında askeri amaç ve mal ihraç–ithalinin dışında özel amaçlı önemli kişilerinin taşınmasında da kullanıldığı arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır. Mısırdan Sancak tahsis edilen bir kişinin getirtilmesi ya da Kıbrıs’dan önemli kişilerin geliş-gidişleri gibi bilgilere ulaşılmıştır.³⁷⁰

Antalya 16. yüzyılın ikinci yarısında Mısır ile İstanbul arasında doğrudan deniz taşımacılığı başlamasıyla tersane eski önemini yitirdi. Kızak boyları ve enleri gelişen tekneler için yetersiz olmaya başladığı belirtilmektedir.

1743’de Antalya’da olan deprem sonrasında, limanın tamamen kurduğu, birçok bina ile birlikte limanı koruyan bir kısım yıkılması ve denizdeki su seviyesinin düşmesi söz konusu olmuştur. Tersanenin de zarar gördüğü belirtilmektedir.³⁷¹

Bu dönemden sonra büyük tonajlı gemilerin, limanın dışında kuzey batıda daha derin liman bölgesine demirlediği görülmektedir. Yine bu tarihten sonra tersanenin tamamen terk edilmesi söz konusudur. Şimdi mermerli dediğimiz bölge tersanenin olduğu yer doldurularak, iki burç yapılmış ve burçların üzerine de Mermerli Konak yapılmıştır. 1800’lü yıllardaki gravürlerde limanın artık boş ve tersanenin de artık olmadığı görülmektedir. 1796’da artık Antalya tersanesinde gemi yapımı söz konusu değildir.³⁷² 19. yy. sonlarında Anadolu kıyılarında da ahşap tekne yapıcılığı sona ermiştir.

³⁶⁵ Çimrin, 2012: 16.

³⁶⁶ Sönmez, 2008: 185.

³⁶⁷ Karaca, 1997: 96.

³⁶⁸ “Basit anlamda yelkenli giden ve yuvarlak tipli ve ticaret için olan gemilere karinalı gemiler, kürekle giden ve savaş için olanlara ise uzun karinalı yani savaş gemisi olan kadırga’lardı. Kadırgalarda zaman içinde adete evrim geçirip, gelişmişlerdir. Bk. Guilmartin, 2002: 116.

³⁶⁹ Karaca, A.g.e., 89.

³⁷⁰ Karaca, A.g.e., 97.

³⁷¹ Sönmez, A.g.e., 189.

³⁷² Sönmez, A.g.e., 189.

Eskiçağ boyunca deniz ticaretinin başlangıcını ve temelini oluşturan gemi yapıcılığı, Akdeniz ormanlarının tükenmesine mi neden oldu? Sorusunu akla getirmektedir. Antalya özelinde baktığımızda sağlam Sedir ağaçları ve kereste ticaretiyle ünlü bu kentte günümüzde bu zenginlikten söz etmek mümkün değildir. Tabi ki bu doğal zenginliğin azalmasının nedeni zaman içerisinde kontrolsüz büyüme ve endüstrileşme olmuştur.16. ve 17. yy'da Akdeniz'in fakirleşmesinin nedeni ormanların azalması ve kerestenin pahalılaşması olarak düşünülmektedir.³⁷³

Eskiçağda insanın doğayla alış-verişinin başladığı, ağaçları her alanda ve el işçiliği ve ustalığıyla kullanan kıyı toplumları ahşap tekne yapıcılığını daha büyük ve daha farklı malzemelerin (fiberglas, sac, kompozit) çıkışıyla terk etmişlerdir. Fakat büyük tekneler değilde Kırkmerdivenin hemen altında kumluk denilen mevkide Kayıkhane'de teknelerin tamir işlerini yapımı 1930'larda sürmüştür. Balıkçılar ağlarını onarırlardı. O dönem yakında bir de kahvehane bulunmaktaydı. Şair, yazar Sabri Esat Siyavuşgil anılarını şu şekilde aktarmıştır:

Çocuktum. Akdeniz kıyılarında küçük bir şehirde oturuyorduk. Harb-i Umumi şehri denizden ayırmış, karaya atmıştı. İki direkli, geniş karınlı bodur gemiler, kuma çekilmiş, güneşin altında tahtaları esneyerek, boyaları çatlayarak çile dolduruyorlardı. Saatleri onların kumsalda kısalıp uzayan gölgelerinden öğreniyorduk. Limanın karaya vurmuş, balık gibi koktuğu, çürüdüğü, ufalanarak dağıldığı bu devirde, yalnız iskele üstündeki kahvede enginin hatırası yaşıyordu. Kahve, yarısı denize çakılı kazıklarla oturtulmuş, üstü kapalı, dört köşe bir tahtaboştan ibaretti. Deniz azdığı zamanlarda dalgaların yıkandığı pencereci, budak yerlerinden zümrüt gibi bir su parçasının görüldüğü köhne taban tahtaları, çepeçevre peykeleri, aralıksız iskemleleri ile hatırlı müşterilere mahsus sandalyeleri vardı.³⁷⁴

2.3.2. Balıkçılık

Çağdaş yazarlardan Braudel “balıkçılığın dünyanın kuruluşu ile yaşıt bir eylem olduğunu”³⁷⁵ ve insanoğlu için ne denli önemli olduğunu belirtmiştir.

Akdenizin biyolojik nedenlerden dolayı Kuzey Denizleri, Adriyatik Denizi, Atlas Okyanusu gibi kıyılarındaki zenginlik bir bolluğun olmadığı belirtilmektedir. Fauana bakımında zengin olmayan Akdeniz'de balık çeşidi bol fakat balık bol değildir.³⁷⁶

Daha önce Antalya kıyılarını anlatırken belirttiğimiz ve coğrafyacı yazar Saraçoğlu'nun Antalya'da balıkçılığın iyi bilinmediği söylemesi bu sebeplerden olmalıdır.³⁷⁷

³⁷³ Braudel, 2015: 51.

³⁷⁴ Arşivden Günışığına Antalya Fotoğrafları, Kent Müzesi Yayınları, Antalya, 2011,39.

³⁷⁵ Braudel, 2015:35.

³⁷⁶ Braudel, A.g.e.,37.

³⁷⁷ Saraçoğlu'nun tanımladığı “balıketi nedir bilmezler” tanımlaması için bk. Saraçoğlu, 1986:487.

Fakat Eskiçağ toplumları için ne denli önemli faaliyet olduğunu antik yazarlardan ve ele geçen buluntulardan elde etmemiz mümkün olmuştur.

Antik yazarlardan Plinius³⁷⁸ ve Plutarkhos Pamphylia bölgesindeki, balıkçılıktan söz etmektedir. Plutarkhos Akdeniz kıyılarındaki “Pamphylia denizinde balık tutma geleneği vardır ve eğer çok derinde ve çok zor yakalanan bir balık ağa gelirse, o zaman balıkçılar taçlandırılır ve botlar süslenir, onlar kendi limanlarında büyük coşkuyla karşılanırdı” diye söz konusu havalinin balıkçılık geleneğine değinmektedir.³⁷⁹

Akdeniz ve Antalya Körfezinde tatlı su balıkçılığının da önemli olduğu bilinmektedir. Özellikle Kestros (Aksu) gibi nehirler önemlidir. Turna (“Κέστρα”) ve Kefal (“κεστρεῦ”) balıkları ile nehir adlarının kökenin aynı olduğu araştırmacılar tarafından sunulmaktadır.³⁸⁰

Yine ilginç bir örnek Antalya’nın 25 km kadar kuzeybatısında, önemli bir merkez olan Karain’de yapılan araştırmalarda bulunan “Balıkçılar Birliği” yazıtıdır. Roma imparatorluk dönemine ait olduğu bilinmektedir. Eskiçağda Balıkçılığın nasıl organize bir şekilde yapıldığını ve “Balıkçılar Loncası” şeklinde hareket edildiğini buradan anlamaktayız.

Söz konusu yazıt:

. ΩΝΙΣΣΥΡΟΥ ΑΤΕΟΥ ΝΕΙΟΕ[2 μυσ[τη]ρίάρχης ο υιος αὐτοῦ ἐφιλο- τεμήσαντο τῷ κυνῶ
των ἀλιέων 4 των εν ελικοις ΑΠ... κεφαλῆου Α[Π ΟΥΛΟΚΙΙ vac. ? ΤΟΙΧΕΣΘΑΙ 6 v ΧΕΣ... ΥΤ α
ΘΟΣ ----- 8 c ----- a ΛΙ ΙΟ... Ρ... 10 t . . ΟΝΑ----- ΑΛΛΟΙ 12 -----ΟΑΠΟΛ -----
[Filanca] ve oğlu tarikat başkanı[filanca] suyun girdap yaptığı(ya da kaynadığı) yerin balıkçı derneğine
saygılarını sundular.³⁸¹

Bu yazıtta, girdaplı sulara sahip bir mevkiye balıkçılık yapılıyor denilmektedir. Araştırmacılar tarafından tekneler için de tehlikeli olabilen bu akıntının Katarakthes (Düden) ya da Karain yakınındaki Kırkgöz kaynakları gibi coşkun ve denizle bağlantısı olan nehirler olduğunu düşünülmektedir. Bu son derece önemli yazıt “Meter Oreia” (Dağ Anası’na adanmış)³⁸² aynı bölgede bulunan kült yazıtlarından biridir.

Roma Dönemi geleneğinde özel balık sosları “garum” ve balık tabakları görülmekteydi. Tuzlanmış balık ve garum ticareti Roma Dönemi için oldukça önemli olmuştur. Yine Roma Dönemi balık pazarları da oldukça önemlidir.³⁸³

³⁷⁸ Bk. Plinius, (Nat. Hist.5)1958: 147.

³⁷⁹ Gökalp, 2008:17.

³⁸⁰ Bursa, 2000:110.

³⁸¹ Şahin,1991:132- 138, No: 8.

³⁸² Şahin,A.g.e.,132.

³⁸³ Casson,2002: 110.

Antik yazarlar ve buluntulardan aldığımız bilgiler şaşırtıcı değildir tatlı su kaynakları, nehirlerle beslenen Antalya Körfezi antik dönem balıkçıları için ideal bir alan oluşturmuş olmalıydı. Ayrıca Attaleia şehir sikkelerinde de yunus balıkları, Poseidon, ”tridente sarılmış yunus balığı” sembolleri kent için denizciliği ifade etmektedir.³⁸⁴

Antalya Körfezinde Akdeniz’in hemen bütün balık cinsleri bulunur. Mercan, fanrı, kocabaş, sinavrit, barbunya ve çipura sayılabilmektedir. Çay ağızlarında kefal ve gayet büyük levrek ve ton balığı bulunur. Turna, pisi, dil, sardalya, izmarit ve istavritleri de güzeldir. Zargana senenin bazı mevsimlerinde Palamut ve Uskumru çıkar. Karides çıkar ve ırmak ağızlarında Alabalık bulunur. (Finike, Akçayı, Karaçayı, Köprü suyu, Manavgat’ın yukarılarında, Kargı, Alara ve Dim çaylarında da çeşitlilik söz konusudur).³⁸⁵Kuzu balığı, levrek, orkinos yine çok avlanan balıklar arasındaydı.

Attaleia’da, balıkçılar yine Eskiçağdan itibaren uzun dönem önemini koruyan ve bir ticaret merkezi olan iskelede bulunurlar, yine tuzlanmış balık ticareti ve balıkların satıldığı balık pazarları bulunur. Kale içinde ki “ balık pazarı”(Balık Pazarı Hamamı karşısındaki meydan) mevki geç dönem bir isim olsa da yine bu gelenekleri anlatmaktadır. Kayıkların kızağa çekildiği ve yırtılan ağaların burada tamir edildiği bilinmektedir, bu yine bütünüyle balıkçığın gelenekleri ve ritüellerini yansıtmaktadır.³⁸⁶

Antalyalı deniz çalışanlarından Cemali Yeşiltaş ile yapılan söyleşilerde 1940-50’li yıllardaki balıkçık şu şekilde aktarmaktadır:

Ben tuttum dünyanın balığını. Kıyılarda Iskaroz sokar Sargoz Girida bunlar kıyı balıklarıydı. Açıkta Mercan olur, Hamnos olur. Ispari olur. Serpe kıyıda olur, şimdi denizde balık yok oldu yani sebebi ne? Deniz birikinti hafızası sel oluyor, nehirler bulanıyor döküyor oraya. Bu içerdeki toz, balık burada gizli...³⁸⁷

2.3.3. Askeri ve Yolcu Taşımacılığı

Antalya Limanı dediğimizde, Akdeniz’in en önemli rotası üzerinde bulunması aklımıza gelmektedir. Antik kaynaklar ve seyyahlar tarafından da bu hareketli Akdeniz rotasının yılda 1000 gemi tarafından geçildiğini aktarmaktadırlar.³⁸⁸

Özellikle limanın ticari özelliklerini anlatmamızın yanında siyasi gelişmeler önem taşımaktadır. Ve tersaneye ilişkin anlattıklarımızda askeri faaliyetlerin de ne denli yoğun

³⁸⁴ Bk. SNG v. Aulock, Pamphylien 4613; SNG France 3, Pamphylie: 241–243., SNG v. Aulock, Pamphylien 4611. SNG France 3:223-224.

³⁸⁵ Onat,1956: 29.

³⁸⁶ Selekler,2000:90.

³⁸⁷ Özgül, G. (31.05.2018), “Cemali Yeşiltaş ile sözlü tarih görüşmesi, Sefa Hamamı, Antalya.

³⁸⁸ Nolle,1987:28.

olduğunu görmekteyiz. Kentin güney ve güneybatısı askeri liman ve tersane işlevini yürütmüştür.

Kentin kuruluşunun başlangıcında II. Attalos Side'yi ele geçirmeden önce korunaklı bir liman olan Attaleia'ya donamasını yerleştirmiş, Pompeius korsanlara karşı Attaleia'yı bir deniz üssü olarak kullanmıştır.³⁸⁹Bizans Döneminde “Kibyraiote” donanmasının üssü ve gemi yapım merkezi olmuştur.³⁹⁰Selçukluda Alaeddin Keykubad'ın Alanya'yı almak için orduyu Antalya Limanı ve tersanesinde oluşturulması yine askeri önemi göstermektedir. Haçlı seferleri sırasında ise Venedik Donanmasının limanı korumak için kapalı olan zinciri alarak, Vatikan'a götürdüğü bilinmektedir.1482'de yaşanan ve Osmanlı tarafından Rhodos'a gönderilen bir elçinin Attaleia'ya Limanında fırtına yüzünden kalması sonucu kentte bulunan Şehzade Korkud bir yerel donanma ve deniz birliği oluşturmuştur.³⁹¹Osmanlılar ve Rhodos şövalyeleri arasında yaşanan deniz savaşlarında dönemin ünlü denizcisi Oruç Reis bir dönem Rhodos Şövalyelerine esir düşmüş, kaçarak geldiği Antalya Limanında Antalyalı Reis'in Kalyonunda önemli görevler üstlenmiştir.³⁹²

Osmanlı Döneminden sonra Anadolu'nun işgal yıllarında Antalya Limanına yanaşan İngiliz, Fransız, İtalyan ve Yunan Savaş gemileri ve destroyerler dikkati çekmektedir. Bunun dışında işgal ve savaş dönemleri liman hem bir direnişin gözlendiği hem de gizli bir kurtuluş mücadelesinin yaşandığı yer olmuştur. Limandan ard bölgelere buğday, tahıl gönderimi sürmüş, savaş uçakları için gerekli montaj ekipmanları gizli bir şekilde taşınmıştır.1941 yılında, İkinci Dünya Savaşı sırasında yaşan ve Antalyalılar tarafından gözlenen³⁹³ müttefik uçakları tarafından yanlışlıkla batırılan Fransız St. Didier Destroyeri limanın hasar görmesine neden olmuştur.³⁹⁴

İskele bölgesi Eskiçağdan bu yana en hareketli alanı göstermiş, ticaret, yük taşıma, askeri işlevler, sosyal hayat derken yolcu taşımacılığı ile de hareket merkezi olmuştur. İskele Antalya'nın ticari merkezi olma işlevini uzun dönem devam ettirmiştir.

İlerleyen denizcilik faaliyetleri ile 1839'da Osmanlı Döneminde Tersane-i Amire (Vapurculuk Nezareti) olarak, Cumhuriyet Döneminde Seyr-i Sefaininin (1925) kurulmasıyla kurumsal boyutlara ulaşmıştır.

1930'larda İskele Karakolu olarak bilinen mevkide, karakol binasının arkasında bulunan Gümrük Binası yer almaktaydı. Aynı zamanda o dönemin denizcilik acenteleri da

³⁸⁹ Bean,1999:23.

³⁹⁰ Erdem,2002:169.

³⁹¹ Sönmez,2008:187.

³⁹² Sönmez,2008:187.

³⁹³ Çimrin,C.,(2009).Antalya Kent Müzesi Projesi,“St. Didier Batığı”,Antalya Kent Müzesi.

³⁹⁴ “Liman Reisi,Limanımız”,Antalya Gazetesi,02 Teşrinievvel,1941.

burada yer almaktaydı. Talip Ata Küner, Van der Zee adlı firmanın acenteliğini alarak il yabancı vapur bürosunu açtılar. Künerler bundan sonra “AKİŞ” vapur acenteliğine devam etmişlerdir. Ziya Şeremet’in acenteliği üstlendiği “Türk Deniz Yolları” bir diğer acente olmuştur. Denizcilik Bankasının Gemi İşletmesi’nin İstanbul-İskenderun seferleri ile de Dumlupınar, Konya, Çanakkale vapurlarının uğrak noktası Antalya Limanı olmuştur.³⁹⁵

Antalya Liman trafiğini gözden geçirecek olursak; “1-13 Mart 1889 ile 28 Şubat 1890 arasında Antalya iskelesine gelen gemilerle ilgili istatistiklere göre: 83 İngiliz vapurdan, toplam 28.164 tonajlı, Avusturya-Macar uyruklu bir vapur, 1.102 tonajlı, 73 Yunanlı vapur, 52 yelkenli toplam 20.326 tonajlı, İtalyan 1 yelkenliden, 348 tonajlı, Simi adasından 11 yelkenli, 434 tonajlı, 2 Rus yelkenli, total 255 tonajlı vapur ve yelkenliği trafiği görülmüştür. Totalde 98. 904 tonajlı, 16. 394 dolar gelir elde edildiği belirtilmektedir.”³⁹⁶

Karayolunun gelişmediği dönemde ulaşım genelde deniz yolu ile sağlanırdı sadece yük taşımacılığı değil yolcu taşımacılığı ve turist amaçlı gemiler de bulunmaktaydı. Özellikle İzmir ve İstanbul seferleri çok olmaktaydı. Antalya –İstanbul arası tarifeli seferler yapıldığı bilinmektedir. Deniz Yolları İdaresi (Seyr-i Sefain İdaresi) ekspres vapurlar ve posta vapurları ile seferler düzenlemekteydi. Kabotaj Kanunu’ndan önce siyah bacalı İtalyan vapurları seyredildiğinden söz edilmektedir. Vapur seferlerinin çoğunlukla yapıldığı bu yıllarda çocukların Kumluk ve Mermerliden Kiprinoz’a kadar yüzerek yarışmaları iskele eğlenceleri arasındaydı.

Antalya’nın ticari merkezi iskele hem yolcu hem yük taşımacılığında kullanılıyordu. Bunların dışında 19. yy.’da limanda yabancı özel şirketler vapurları ile posta taşıma işini de yapmışlardır. Bunlardan en bilineni “Bells Asia Minor Steamship Company”bir İngiliz armatör olan Mr. Bell’in sahip olduğu İzmir merkezli bir şirketti. Bellona ve Tzoura isimli gemiler haftada bir gün Sakız, Samos, Çeşme, Kalymnos, Kos, Simi, Rhodos, Kaş, Antalya, Anamur, İskenderun limanlarına uğrayarak bu faaliyeti gidermekteydi. Ayrıca yine İngiliz vapurlarından Pavna ve Antuan’da hafta bir gelip bu işi yürüttükleri bilinmektedir. Tüm bu veriler ışığında genelde hükümet konağı bünyesinde yürütülen postane işlerinden bağımsız olarak liman yakınlarında bir postane olduğu düşünülmektedir.³⁹⁷

Antalya’da İşgal Dönemi’nde ise limanda hareket edecek vapurlarla, yük götürecekleri, limanların acentelerine yük gönderen limanların acentelerinin aralarındaki

³⁹⁵ Oktay, 2004: 7,s.7.

³⁹⁶ Cuinet, 1892: 859.

³⁹⁷ Posta haberleşmesi için bk.(Konya Vilayet Salnamesi 1300, 1303, 1305.) Yıldırım, 2012: 24.

yazışma ve mektuplar, Umur-u Hukukiye Müdürlüğü tarafından açılmakta ve sansür edilmekteydi.³⁹⁸

Yine bu dönemde İtalyanlar ve Milli Hükümetin anlaşmalı olduğu Cite de Cerbe Kumpanyası ve Lloyd Triestiano vapurları tıbbi malzeme taşımaktaydı.³⁹⁹

Cumhuriyet Döneminden önce Rum, İtalyan, Arap vapurları sefer yapardı. Cumhuriyet Döneminde en sık gelen gemiler: Tarı, Ege, Kadeş, Konya, Çanakkale, Mezat, Antalya, Maraş, Anafarta, Dumlupınar, Akdeniz, Marmara, Bandırma'ydı.⁴⁰⁰

İstanbul veya İskenderun tarafından Antalya'ya her hafta vapur vardır. Bu vapurlar İstanbul'dan kalkıp Çanakkale'ye uğradıktan sonra İzmir'e gelir ve oradan kalkarak, Çeşme Kuşadası, Güllük, Bodrum, Datça, Marmaris, Dalyan, Fethiye, Kalkan, Kaş, Demre ve Finike iskelelerine uğrayarak Antalya'ya varır. İstanbul'dan Antalya'ya direk seferler yapan vapurlar vardır. Bu vapurlar Antalya'da en az beş altı saat kalırlar, denilmektedir.⁴⁰¹ Posta vapurlarına halk "dilenci vapuru" adını takmıştı, vapur günleri heyecanla beklenir, iskele ve tophanede halk yığınları oluşurdu.⁴⁰²

Yolcu taşımacılığında da kullanılan, vapurlar ve iskelede bu konuda pazarlıklarda yaşanırdı. Finike'ye uğrayacak olan motor, yolcuyla 25 liraya anlaşmış fakat bir başka yolcu araya girip "Senin sefer Kalkanaydı Finike'ye neden uğruyorsun doğru yoluna git, 25 lirayı ben sana vereyim."demesi üzerine kaptan yolcuyla yeniden 75 liraya anlaşmıştır.⁴⁰³

Haftada iki kere limana gelen vapurunun İzmir ve İstanbul'dan getirilen malları sahile kaptanların "tek kürekle çektikleri" mavnalarla taşınırdı.⁴⁰⁴ 1940'lı yıllarda İstanbul-İskenderun arasında sefer yapan Erzurum ve Kadeş Antalya'ya uğruyorlardı. Aynı zamanda Antalyalı tüccarların gıda gibi malları getirip bunu Antalya esnafına toptan pazarlıyorlardı. O dönem İstanbul'a kara nakliyatı sınırlıydı. Antalya ticaret için önemli kişilerden Murat Yerebakan'ın oğlu Ulvi Yerebakan 1950'lerde Antalya iskelesindeki ticaret hayatı şu şekilde aktarmaktadır:

Ahmet Yakut, Horoz Ahmet derler çok meşhur babamın yanında çalıştığı iskelede bütün yüklememizi o yapıyordu bizim. Sonra Şehir Kulübünün idarecisi oldu. Benim de en yakın abim olur. Nejat, Erzurum, Kadeş bunlar da Antalya'ya uğrayan ara vapurlardı. Biz yolluyoruz bunlara şirket Murat Yerebakan. Limited ya da Komandit değil serbest ticaret. Antalya Limanından yüklüyoruz şimdi yat limanı.⁴⁰⁵

³⁹⁸ Adison,2013:187.

³⁹⁹ Adison ,A.g.e.,185.

⁴⁰⁰ Selekler,Ag.e.,91.

⁴⁰¹ Onat,1956: 54.

⁴⁰² Selekler, 2000: 90.

⁴⁰³ Söz konusu anekdot için bk. Selekler, A.g.e., 42-43.

⁴⁰⁴ Dişey,2000: 54.

⁴⁰⁵ O dönemin önemli tüccarları Murat Yerebakan, Ahmet Yakut ve ortağı Ali Kutay ve birde liman komisyoncusu ortakları bulunmaktaydı. Erzurum ve Kadeş Vapurlarında mal taşınırken Antalya'nın Ahmet

Ekim 1964’de yapımına başlanan ve 1974’de hizmete giren Antalya Serbest Bölge Müdürlüğü ve TMO rıhtımlarını oluşturduğu modern liman 1900 metre, 12 adet rıhtım ve 3 adedini ro-ro rıhtımlarının oluşturduğu modern limandan önce, iskele ve liman bölgesi kent için önemini korumaktaydı.

2.3.4.Bölüm Değerlendirmesi

Antalya Körfezi’nde yer alan, sırtını Bey Dağları’na dayamış coğrafyasıyla korunaklı doğal bir liman olan Antalya Limanı ile bilgileri antik yazarlar, coğrafyacılar ve gezginlerin tanımlamalarından bilmekteyiz. Ki bunu bölümler için de anlatmış bulunmaktayız. Elimizde bulunan en iyi haritayı Piri Reis’in çizimlerinde görmekteyiz. Tarih boyunca önemini yitirmeyen Antalya Limanı Eskiçağ, Ortaçağ gemilerine korunaklı bir liman olmuştur. Akdeniz en eski yol kavşağı ve ticaret rotaları üzerinde olması ile uzun çağlar boyunca önemini ve çeşitliliğini korumuştur. Akdeniz’de doğmuş ya da bu kıyılara yelken açmış insanların oluşturduğu topluluk ve uygarlıklar Akdeniz’in hareketli ve zengin kültürünü oluşturmuş olmalıdır. Akdeniz kıyılarına sonradan gelenlerde tıpkı Arap Yarımadasından getirilen limon, portakal ve turunçgiller gibi iklimin elverişliliğine çabuk uyum göstermişler, kültürün birer sembolü olmuşlardır.⁴⁰⁶

Akdeniz’in bütün önemli kıyı kentleri ve limanları için ticaret ve onun bir parçası olarak balıkçılık, tekne yapımcılığı denizin sunduğu ayrıcalıklardan olmuştur. Günümüzde ne yelkenli ve kadirgaların yapıldığı Sedir Ağaçlarından oluşan sık ormanları ne de Akdeniz’de Kılıç Balığı, Orkinos, Mercan gibi özel türlerin bolca avlandığı bir deniz görmekteyiz. İnsanoğlu olarak Akdeniz’i de bir içdeniz olarak korumaya başaramamış gözükmekteyiz. İklim ve doğa konusunda açıklama yapan uzmanlarının çizdikleri kara tablo çok da uzak olmasa gerek. İleri de Akdeniz’in de tükenen balık türleri ve artan kirlilik oranlarıyla birlikte, bir “zooloji parkı” ya da açık hava müzesine dönüştüğünü görmek hiç de güç değildir.⁴⁰⁷

Çağdaş coğrafyacı Braudel’in Akdeniz’in Eskiçağdaki en önemli liman kentlerin Venedik’i tarif etmiş,”ağ çeken balıkçıları, tekne yapımcıları ve gemilerin yol alışını”gözümüzde canlandırmıştır.⁴⁰⁸Burada sözünü ettiğimiz Antalya Limanının temel işlevleri; Tersane ve gemi yapımcılığı, balıkçılık ve deniz taşımacılığı eldeki bulgular ve yorumlarla belleğimizde kalacak Antalya Limanının yaşayan öğelerini canlandırmamızı ve

Yakut (Horoz Ahmet) esnaflarından daha fazla Yerebakan ve ortakları olurdu.Bunun için bk.Özgül,G. (5.4.2018).Ulvi Yerebakan ile sözlü tarih görüşmesi, Ulvi Yerebakan’ın evi, Meltem, Antalya.

⁴⁰⁶ Braudel, 2015:49-50.

⁴⁰⁷ Braudel, A.g.e.,36-37.

⁴⁰⁸ Braudel, 2015: 10-11.

sergilemeye konu etmemize yardımcı olacak doğrultudur. “İskele bölgesinde balıkçı ağıları atılmış, bir taraftan mavnalar en dayanıklı sedir ağaçları ile onarılmakta”⁴⁰⁹ bu yaşananları canlandırmak eldeki tüm bulgular ışığında son derece etkili bir sunum olacaktır.

Burada saydığımız Antalya Limanı işlevleri aslında hepsi birer kurgu ve tasarım önerisidir. Aynı zamanda Antalya halkının geçim kaynakları balıkçılık, gemi yapımcılığı gibi konular, teknelerin, balık ağlarının onarımı tüm işlerde kullanılan aletler, bir balıkçının deniz yaşamı, Antalya’nın doğası ile birlikte canlandırılabilir. Limandan elde edilen deniz ürünleri, ihracat ve ithalat ile taşınan ürünler, limanda çalışan insanlar ile birlikte bir anlatım sunulabilir. Böylece sergide Eskiçağdan günümüze Antalya’nın geçim kaynakları, denizden sağladığı yaşam ve deniz ile ilişkisi gözler önüne serilerek, etkileyici bir görsellik yakalanabilir.

⁴⁰⁹ Braudel, 2015: 10-11.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MÜZELERDE SERGİLEME, SUNUM TEKNİKLERİ

3.1.Müzelerde Sergileme ve Sunum

Müzeler, koleksiyonlarını kesin bir amaç doğrultusunda belli bir düzen içinde tanıtırlar. Sergide sanat yapıtlarının değeri tek tek ortaya koyulduğu kadar, koleksiyonun bütünlüğü içindeki yeri de vurgulanmalıdır. Müzelerde sürekli koleksiyon sergilerin yanı sıra, halkın müzelere gelmesi için dünden bugüne, yarışmalı, özel koleksiyon, konulu ve yeni araştırma sergileriyle başka müzelerden kaynaklanmış sergiler de düzenlenir. Sergi düzenlenmesinde yapıtların gösterilme amacı kadar yapıtların birbiriyle ve mekânla olan ilişkileri de dikkate alınır.

Müzeler, yalnızca ülke idarelerine ait eserlerin saklanıp, korunduğu yerler değil, toplumun belleğini oluşturan, bilgi ve deneyimlerinin artmasını sağlayan, kişisel beğenilerin gelişmesine de etki eden birimlerdir. Ülkelerin gelişim düzeyleri ile birlikte kültür ve sanata duyulan ilgi de artmaktadır. Müzecilik konusunda, gerek ekonomik ve teknolojik gerekse nitelikli insan gücünde ortaya çıkan gelişme ile birlikte klasik müzecilik anlayışı, yerin modern müzecilik anlayışına bırakmıştır. Bu süreçte, idareciler sahip oldukları eserlerin ziyaretçilere ulaşmasında modern yöntemler kullanarak müzeciliğe yeni bir bakış kazandırmaya başlamıştır.

Modern müzecilik, çok yönlü olup yeniliklere açık bir anlayıştır. Bu anlayış çerçevesinde müze ziyaretçilerine hitap eden sürekli-geçici sergiler gibi etkinlikler ile koleksiyonların hikâyelerini anlatmak için yeni gösterim tekniklerinden faydalanmaktadır. Klasik müzecilik sunumunda sıkça karşımıza çıkan vitrin içi, stant üzeri sergileme ya da duvar panolarıyla sergilemenin yanı sıra, anlatımı kuvvetlendirmek için dekor, kostüm, fotoğraf maket, manken, mumya, kulaklık ve/veya telefon düzeneğiyle sesli, yönlendiriciler kullanılmak suretiyle, sunum zenginleştirilerek ziyaretçinin ilgisi canlı tutulmaktadır. Çağdaş müzecilik yaklaşımında, müze ve izleyici arasında iletişimin kurulması önemlidir. Rehberler eşliğinde ziyaretler yapılırken, dia-film gösterileri izlenerek, seminerler düzenlenerek, atölye eğitim uygulamaları gerçekleştirilerek, gezi eğlenceli ve eğitici bir hal almaktadır. Bilgisayar destekli sergi, dokunmatik ve enteraktif sistem, simülâtör gibi teknolojinin getirdiği imkânlar kullanılarak etkili bir sunum gerçekleştirilmektedir. Modern müzecilikte, toplumun her kesimini kucaklayan programlar, etkinlik takvimleri ile müzelerin bir kültür merkezi olarak toplumla bütünleşmesi sağlanmaya çalışılmaktadır. Yapılacak etkinliklerin basında, radyoda ve televizyonda duyurulması, müze programlarının afiş veya pankartlarla sergilenmesi, broşür

dağıtılmasıyla halkla iletişim kurulmakta ve böylece müze ziyaret alışkanlığı olmayan kesimin de ilgisi çekilmektedir.⁴¹⁰

Müzeler sahip oldukları koleksiyonları veya kendi temalarına uygun koleksiyonları, galeri ve sergileme alanları içinde kalıcı ve geçici sergiler olarak sunmaktadırlar. Son dönemlerde özellikle müzeler süreli geçici sergileri ilgiyi arttırabilmek için tercih etmektedirler.⁴¹¹

Sergiler, farklı kültürlerin buluşma noktasıdır. Ülkelerin, ulusların ve çeşitli bölgelerin kültürünü, zenginliğini ve sahip olduğu değerlerini topluma aktarmanın en etkili yöntemidir.⁴¹² Sergilerde yer alan her eserin farklı anlamsal değeri vardır. Bu değerler eserin ait olduğu dönemi, kişilerin yaşayış tarzlarını, gelenek-görenekleri, duygu ve düşüncelerini anlatan sunumlardır. Sergiler taşınabilir ve taşınamaz boyutta ki sanat eserlerini, önceden belirlenen bir alan da topluma sunulması ve tanıtılmasıdır⁴¹³. Müzecilikte sunum süresi itibarıyla, üç ila on yıl süreyle yapılan teşhirler sürekli sergileme niteliği taşıırken, idarelerin politika ve programlarına uygun olarak bir günden birkaç aya kadar süren kısa süreli sergiler ise geçici sergiler olarak adlandırılmaktadır. Bu şekilde sürekli sergilemeler, geçici sergiler ve taşınabilen gezici sergiler olarak nitelendirmemiz doğru olacaktır.

Sergilerde yer alan eserlerin topluma en iyi şekilde aktarılması için, müze yöneticilerinin hedef kitlesini, eserlerin tanıtımını, tasarımını, estetik kaygısını da göz önde bulundurarak iyi bir planlamayla yapması gerekir⁴¹⁴.

Sürekli sergiler uzun yıllar ziyaretçilerle buluşturulduğundan seçilecek eserin dikkat çekiciliği, nadideliği, koleksiyonu tamamlama gibi özellikleri göz önünde bulundurularak eser seçimi yapılması, etkili bir sunum yapılma şansını artırmaktadır. Öte yandan, geçici sergilerle kültürlerin yakınlaşmasına katkıda bulunmaktadır. Örneğin, düzenlenecek geçici Mısır uygarlığı sergisiyle ziyaretçilere Mısır'a gitmeden Mısır'ın uygarlığını tanıma fırsatı sunulabilir. Böylece müzeler, tarihe tanıklık eden eski eserlerin toplandığı, korunduğu ve sergilendiği anıtsal mekânlar olmaktan çıkarak, içinde bulunduğu toplumun kültürüyle etkileşim sağlayan mekânlara dönüşür.

Modem müzeciliği klasik müzecilikten ayıran bir diğer uygulama da sanal müzecilik uygulamalarıdır. Müzelere ait web sayfalarının açılmasıyla müzenin ve koleksiyonlarının 360

⁴¹⁰ Altunbaş ve Özdemir (2012). Çağdaş Müzecilik Anlayışı ve Ülkemizdeki Müzeler, Ankara, Mayıs, 2012, s.1-20, kulturturiz.gov.tr/eklenti/4655makale (erişim tarihi:4.1.2018).

⁴¹¹ Erbay,2011: 12.

⁴¹² Rodari,P.(2008) Educazione E Musei Della Scienza. Riflessioni Italiane Sull' Italia. ICOM Journal Of Science Communication, 07 (03).

https://jcom.sissa.it/sites/default/files/documents/Icom0703%282008%29R01_it.pdf:1-5.

⁴¹³ Paykoç,2002: 49-59 .

⁴¹⁴ Pasinli,2002: 51.

derece panoramik görüntüsü internet kullanıcılarına ulaşabilmektedir. Kuşkusuz yerinde gidip görülerek kazanılan deneyim, alınan hazzın yerini tutmasa da sanal müzecilikle birlikte dünyanın tarihsel-kültürel ortak mirasına kolayca erişim mümkün olmaktadır. Ekonomik, zamansal, mekânsal nedenlerle gidilip görülmesi zor müzelerin çoğuna sanal müzecilikle ulaşılabilir. İnternet bağlantısı dışında hiçbir maliyeti olmayan, mekânsal sıkıntıları bulunmayan bu modern uygulama, müzecilik faaliyetlerini geniş kitlelere yaymak bakımından oldukça başarılıdır. Genç neslin internet kullanımının yüksek olduğu bilindiğinden özellikle bu grubun müzelerle tanıştırılması için ilgi çekici web sayfaları hazırlanması yerinde bir uygulamadır. Bu şekilde eser ve müzeler hakkında merak duygusu uyandırılırken, eserlerin internet ortamında detaylı incelenebilmektedir.⁴¹⁵

Yaygın eğitim kurumu, kültür merkezi ve araştırma laboratuvarı nitelikleriyle günümüz müzelerinin, koleksiyonlarındaki yapıtların korunduğu bir ortamın ve sergileme özellikleri yanı sıra bu işlevlerin gerçekleştirilebileceği bir mimariye sahip olması gerekmektedir. Çağdaş müzecilik anlayışında, müzenin iç planlaması kadar konumu ve dış görünümü de önem kazanmıştır. Bu anlayış, geniş park alanları ve yeşil bölgeler içinde, ürkütücü ve kalabalık yüzey düzenlemeleri yerine, yalın ama görkemli, koruyucu bir kabuk niteliği taşıyan ve çok amaçlı işlevli olan yapıları gerektirmektedir. Müze binası, toplumun kolaylıkla ulaşabileceği kalabalık kent merkezlerinde, kültür, sanat, spor, alışveriş gibi boş zamanları değerlendirme alanlarının çevrelerinde ya da toplu taşıtlarla ulaşılabilen yeşil ve ağaçlıklı yörelerde olabilir. Yeşil alanların doğal bir süzgeç gibi havayı zararlı gazlardan ve tozdan arıttığı, temiz bir ortamın ve yatay mimarinin gelişimine uygun geniş arazinin var olduğu ve yangın olasılığının azaldığı kırsal yöreler, yeni müze binaları için yeğlenen alanlardır. Ancak yeni incelemeler sonucu geliştirilen arıtıcı hava sistemleriyle donatılarak, ışık sorunları yeni düzenlemelerle çözülerek, gerekli koruyucu önlemleri dikkate alan uygulamalar yapılarak ve çevreleri ağaç ve yeşil alanlarla sınırlandırılarak kent merkezlerindeki eski ya da yeni binalar da müze binaları olarak düzenlenmektedir. Kültür düzeyinin yüksek olduğu ülkelerde müzelerin kırsal yörelerde ve parklarda oluşturulmasına karşın, müze ziyaretlerinin alışkanlık kazanmadığı toplumlarda, bu tür yapıların yayaların kolaylıkla erişebileceği kent merkezlerinde yer alması yeğlenmektedir.

Müzeler genellikle koleksiyonların toplanmış oldukları saraylarda, kamulaştırılarak düzenlenmişlerdir. 19. ve 20. yy.' ın başlarında müze mimarisinde görkemli Yeni Klasikçilik akımı benimsenmiştir. Antik Yunan ve Roma mimarlıklarının etkisinde yapılan yeni müze binalarında bilimsel koruma önlemlerinden önce, yapının görkemli ve saygın görünümü

⁴¹⁵Altunbaş ve Özdemir, Çağdaş Müzecilik Anlayışı ve Ülkemizdeki Müzeler, Ankara, Mayıs, 2012, s.1-20, kulturturizm.gov.tr/eklenti/4655makale (erişim tarihi: 4.1.2018).

önemsenmekteydi. Ancak bilimsel incelemeler ve değişen müzecilik anlayışı, müze mimarisinde bazı gerekli koşulları belirlemiş; müzeler, koruyucu ve eğitici işlevlerin gerçekleştirilebileceği binalarda düzenlenmeye başlamıştır. Tarihsel yapıların ve sarayların yeni müzecilik kavramı doğrultusunda düzenlenerek kullanılmaları giderek terk edilmiş, ama Avrupa'nın koleksiyonlarıyla tanınmış sanat tarihi müzeleri 20. yy. müzeciliğinin öngördüğü önlemlerin uygulanmasıyla varlıklarını sürdürmüşlerdi.

3.1.1.Sergileme ve Sunum Teknikleri

Köklü bir geçmişe sahip olan müzelerin, bir bilim olarak ortaya çıkmasıyla çeşitli sınıflandırılmalar yapılmıştır. Bu sınıflamalardan biride Berke İnel' in yaptığı müze sınıflamasıdır: “toplayıcılık, arşiv, koruma,sergi ve yorumlama”.⁴¹⁶Bu sınıflamada üçe ana ögeye ayrılabilir⁴¹⁷. Bunlar; Objeyi esas alan müze türleri, Fonksiyonu esas alan müze türleri, Müzeyi esas alan müze türleridir.⁴¹⁸

Günümüzde müzeler giderek çeşitlenmiştir. Özellikle farklı içerikler karşımıza çıkmaktadır. Bu müzelerde spesifik konuların işlendiğini görmek mümkündür. Havacılık müzeleri, Sanayi müzeleri, denizcilik müzeleri bu konuda pek çok örnek vermek mümkündür.⁴¹⁹

Bu gelişen müzecilik anlayışı ve müzelerin gelişimi sonucunda sergileme ve sunum teknikleri de gelişmiştir. Mutlu Erbay'ın sınıflandırdığı müzecilik tekniklerine uygun bir şekilde sıralanabilir.⁴²⁰

a.Durağan Sergileme ve Sunumlar

1. Vitrin İçi Sergileme
2. Panolar
3. Stant Üzeri
4. Diyaromalar
5. Maketler
6. Modelleme (Manken veya Mumya)
7. Kopyalar
8. Datashow

⁴¹⁶ İnel, 2001:20-27.

⁴¹⁷ Cantay, 1994: 17.

⁴¹⁸ Mardan ve Önal, 2000: 47-48.

⁴¹⁹ Balcioğlu, 2017: 10.

⁴²⁰ Erbay, 2011: 89-116.

b.Dinamik Sergileme ve Sunumlar

1. Gösteri Odaları
2. Dokunmatik ve İnteraktif Sistemler (Kiosklar)
3. Planetarium
4. Panorama
5. İnsan Taşıyıcı Araçlar
6. Simülatörler
7. Animatronik Sistemler
8. Robotlar
9. Canlandırma
10. Canlı Rehberler
11. Dijital Sunumlar
12. Hologramlı Sunumlar

Bunun dışında müzelerde ve sergilenecek olan eserler çeşitli gruplara ayrılarak da sınıflandırılabilir.⁴²¹

1. Kronolojik Sınıflama(17.yy-19.yy ya da Cumhuriyet Müzesi gibi)
2. Malzemeye Göre(Seramik, tekstil, yağlı boya, kemik)
3. Koleksiyon Özelliklerine Göre(Doğa, Etnografya gibi)
4. Bulunduğu Bölgeye Göre Sınıflama
5. Kullanım Alanına Göre Sınıflama (Sağlık, askeri, dalgıç kıyafetleri gibi kişisel eserlere yönelik)
6. Dönemlerine Göre Sınıflama (Rönesans veya Barok Dönemleri gibi)
7. Üsluba Göre Sınıflama (Oryantalistler, Kubistler gibi tek bir sanat akımına yönelik sergilemeler)
8. Şahsa Göre Sınıflama (Salvador Dali, Fikret Mualla Müzesi gibi)

3.2. Dünyadaki Denizcilik Müzeleri ve Sergileri

Eskiçağ deniz ticareti Akdeniz için özellikle Bronz Çağda söz konusu olmuş, gemilerin uygun limanlar bulması zeytinyağı, hububat, kahve ve ipek gibi ihtiyaçlar altın, gümüş hammaddeler Mısır'dan Güney Anadolu kıyılarına uzanan geniş ticaret ağı içerisinde uzanan trafik deniz ard bölgelerinde de bir yaşam ve kültür meydana getirmiştir. Deniz ticareti müzeleri de özellikle bu tema altında düşünülebilmektedir.

⁴²¹ Erbay,2011:116-117.

Kıyı kentleri veya kasabalarının sakinlerinin geçim kaynaklarını deniz oluşturmakta balıkçılık, yanında zaman içersine gelişen liman kompleksleri limanda yükleme boşaltma ile uğraşan sınıf yanında, tekne yapımıcılığı gibi iş kollarını da beraberinde getirmiştir.

Dünyanın önemli denizcilik müzeleri arasında Greenwich, Sydney, Michigan, San Diego, Liverpool gibi müzeler sayılmaktadır. Greenwich Ulusal Denizcilik Müzesi'nde yer alan ve MÖ 1400 civarına tarihlenen Kuzey Avrupa'nın Ferriby tekneleri deniz ticaretini anlatan önemli batık gemi sergilerini oluşturmaktadır.⁴²² Diğer göz dolduran sergilemelerde batık gemiler ve antik dönem gemiciliği üzerinden sergilemeler yapılmıştır. Vasa Müzesi(İsveç, Stocholm), İngiltere Mary Rose Batığı, İngiltere Dover Kayığı Sergisi, Norveç (Oslo)Viking Gemi Müzesi, Hollanda Gemi Arkeolojisi Ulusal Deposu, Almanya Ulusal Denizcilik ve Antik Gemicilik Müzeleri, İtalya Roma Gemileri Müzesi, İspanya Ulusal Sualtı Arkeoloji Müzesi, Fransa'da Marsilya Tarih Müzesi, Mısır'da Güneş Teknesi Müzesi ve Girne'de Girne Batığının sergilendiği müzeler başlıca örnekler arasındadır.

İngiltere'de İngiliz Kraliyet Donanma Hastanesi 1950'li yıllarda müze işlevinin yanında eğitim amaçlı olarak müzeye dönüştürülmüştür. Deniz gücünün önemli olduğu B. Britania Adası için tematik sergilerin ve önemli koleksiyonların yer aldığı bir müzedir. Gemi yapımından, pusulalar, ticaret ve kölelik gibi temalı sergiler yer almaktadır. Müzede sergilenen MÖ 2. ait kuzey Avrupa teknelerini anlatan örnek son derece önemlidir.⁴²³

İngiltere'deki bir diğer örnek, "National Maritime Cornwall Museum" ülkenin güneybatı ucunda küçük bir yerleşkede kurulan deniz müzesi spesifik bir koleksiyona sahip olmamasına rağmen dikkat çekicidir. İki deniz feneri şeklinde oluşturulan mimarı yapı liman seviyesine inerek gel-git olaylarını ve deniz canlıları ve balıkları izleme imkânı sunuyor. Tekne maketleri ve interaktif kurgulamalar ana sergilerini oluşturmaktadır. Duvarla yansıtılan videolarla deniz ve hava olayları örneğin Kuzey Kutbu keşfi ya da şimşegin oluşumu hem görsel hem eğitici bir sunum düşünülmüştür.⁴²⁴

Yine tarihi tanıklık etmiş önemli gemiler; Cutty Sark (Londra-1869), Avrora (St. Petersburg-1904),Vasa (Stockholm-1904) önemli sergileri oluşturmaktadır.

Kopenhag'daki Roskil Müzesinde sergilenen iki ticaret kadırgası da geç dönem gemileri ve Vikinglerin İngiltere ve Kuzey Fransa'ya yaptığı seferler hakkında bilgi vermektedir.⁴²⁵

⁴²² Casson, 2002:156.

⁴²³ Casson, A.g.e., 156, bk. MÖ 1400'e tarihlenen tekne maketi.

⁴²⁴ Balcıoğlu, 2017: 16.

⁴²⁵ Casson, 2002:167.

Fransız Deniz Müzesinden bir örnekte ise gemi ve kayıklar sergilenmekte ayrıca İstanbul'da yapılmış mauna renkli 19. yy'a ait bir pereme ve renkli piyade (kayık çeşitleri içerisinde değerlendirilir fakat özel büyük bir yapısı vardır)sergilenmektedir.⁴²⁶

Uzak Doğudan bir örnek, Museum of Overseas Communication History (Denizaşırı haberleşme tarihi müzesi);burada 1265-79 yıllarına tarihlenen bir ticaret gemisi iskeleti sergilenmektedir.

Bunların dışında Dubrovnik ve Lizbon Denizcilik Müzeleri son dönem için örnek gösterilebilmektedir. Türkiye'de denizcilik alanındaki en büyük müzelerinden biri olan İstanbul Deniz Müzesi, koleksiyon çeşitliliği ve sergileme unsurları açısından da dünyada yer tutmaktadır. Müzedeki ana sergi binası 1500metrekalelik bir alanda, binada dört büyük salon ve on yedi oda bulunmaktadır. Bu salonlara rüzgâr yönlerinin isimleri verilmiştir. Sergilenen nesneler, gemi maketleri, denizcilik ile ilgili tablolar, tarihteki önemli gemi ve yatlarda Fransız Deniz Müzesi'nden bir örnekte ise, gemi ve kayıklar sergilenmekte ayrıca İstanbul'da yapılmış maun renkli 19. yy.'a ait bir pereme ve renkli piyade (kayık çeşitleri içerisinde değerlendirilir fakat özel büyük bir yapısı vardır)sergilenmektedir.

Bu tip sergilemelerden Uluburun ve Serçe Liman Cam Batığı sergilemeleri de önemlidir. Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'nde sergilenen batık gemiler hem dönem deniz ticareti hem de tekne tipolojileri tarihe ışık tutmuştur. Serçe Limanı Cam Batığı aynı zamanda sergileme alanında 1995 yılında Avrupa özel övgü ödülü almıştır.

Türkiye'de İstanbul'da "Marmaray" kazıları sırasında ortaya çıkan Yeni Kapıdaki önemli Bizans limanı ve son derece önemli gemi koleksiyonu arkeo-park olarak projelendirilerek sergilenmektedir.⁴²⁷

Hamburg International Maritime Museum, 3000 yıllık bir denizcilik tarihini anlatmaktadır. Dünyanın en eski deniz atlası, pusulalar, Vikinglere ait tekneler, Fenikelilerin kadirgaları, şilepler, gemi maketleri, denizci üniformaları gibi obje sergilemeleri ile dikkat çekmektedir.Dünyanın en eski gemi iskeletlerinden biri de bu müzede sergilenmektedir.

Deniz ticareti denizcilik müzeleri dışında ulusal müzelerde sergi veya geçici sergi olarak da sergilenebilmektedir. Asian Civilisations Museum (Maritime Trade Galleries), British Museum (The Industrial Revolution and the changing face of Britain Shipbuilding and maritime trade), The National Museum of American History(On the Water: Stories from Maritime America) en güncel örnekler olarak verilebilmektedir.

Türkiye'de Güney kıyıları da bu konuda oldukça zengin Eski Çağda Karia Bölgesinin önemli liman kentlerinden biri olan Halikarnasos kenti sakinleri de gemi yapımıcılığını

⁴²⁶ Ertuğ, 2001: 186.

⁴²⁷ Bk.Yeni Kapı Limanı sergileme teknikleri için, Kılıç, 2013: 87.

sonradan öğrenmişler babadan kalan bir meslek olarak süngerciliği ve balıkçılığı devam ettirmişlerdir. Bodrum’da yer alan Deniz Müzesi de Bodrum Ticaret Odası tarafından Bodrum Belediyesi katkıları ile eski bedesten binası müze haline getirilmiştir.

Müze, Bodrum tipi teknelerin sergilenmesi konseptinden yola çıkmış, Antik Çağda tekne yapımıcılığının başlaması ve günümüze kadar gelmesi anlatılarak özel tekne maketleri sergilenmektedir.

Yine son dönemde bu konuda çalışmalar yürütülmekte olan Kıbrıs Yakın Doğu Üniversitesinde Denizcilik Müzesi projesinde; Doğu Akdeniz Denizcilik Tarihi, Piri Reis ve deniz haritacılığı, balıkçılık, tekne tipolojisi tarihi, gemicilik aletleri, denizcilik eğitim tarihi, deniz ticareti tarihi, Sualtı Arkeolojisi ve denizcilik mirası ve kültürü gibi temalar altında çalışma yürütmektedirler.⁴²⁸

Bir diğer örnekte denizaltı müzeleri, deniz savaşları, denizcilik ve deniz araçları gibi deniz mirasını belli bir ölçüde sergilemek için deniz altı müzeleri kurulmuştur. Antalya’nın Manavgat ilçesinde, Deniz Ticaret Odası tarafından yaptırılan, Side Sualtı Müzesi, Türkiye’nin ilk sualtı müzesidir. Side Sualtı Müzesinde toplam 110 heykel su altında yerleştirilerek sergilenmektedir.⁴²⁹

Yine dünyanın en büyük sualtı müzesi, Isla de Mujeres bölgesinde yer alan “The Cancun Underwater Museum” isimli sualtı heykel müzesidir. Mercan resiflerinin kaybına karşın doğayla dost olarak kurgulanan hekelleri ile bu konuda önemli bir örnek teşkil etmektedir. Meksika’da yer alan bu sualtı heykel müzesinde toplam 400 adet heykel sergilenmiştir.⁴³⁰

Denizcilik, batık gemiler ve deniz ticareti üzerinde Avrupa ve Ülkemizdeki Bazı Örnek Müzeler:

Avrupa’da yer alan ve ulusal nitelikte denizcilik tarihi ve ticaretine yer veren müze örnekleri:

1. Ulusal Denizcilik Müzesi (Londra)
2. Hamburg Ulusal Denizcilik Müzesi(Almanya)
3. Amsterdam Ulusal Denizcilik Müzesi(Hollanda)
4. Paris Ulusal Denizcilik Müzesi(Paris)
5. Barcelona Denizcilik Müzesi(İspanya, Katalonya)

⁴²⁸ Günse,İ., “En Kapsamlı Denizcilik Müzesi’ni YDÜ’de kuruyoruz”,www. kibrispostasi. comindex. php/cat/35/news/138901(26.10.2017).

⁴²⁹ Bk. Yazıcı, F. (2017). Günümüz Heykelinin Sergilenmesinde Alternatif Alan Olarak Sualtı Müzeleri. idil, 6 (32),s.1278.. <http://www.idildergisi.com/makale/pdf/1491386471.pdf>(29.05.2018).

⁴³⁰ Yazıcı, F. (2017). Günümüz Heykelinin Sergilenmesinde Alternatif Alan Olarak Sualtı Müzeleri. idil, 6 (32), s.1269-1281. <http://www.idildergisi.com/makale/pdf/1491386471.pdf>(29.05.2018).

6. Madrid Denizcilik Müzesi(İspanya)

• Avrupa’da yer alan ve batık gemiler ve bunların sergilerinde ön planda olan müze örnekleri:

1. Vasa Müzesi (İsveç, Stockholm)
2. Mary Rose Müzesi (İngiltere, Portsmouth)
3. Dover Müzesi (İngiltere, Kent)
4. Viking Gemi Müzesi (Norveç, Oslo)
5. Alman Ulusal Denizcilik Müzesi(Almanya, Bremerhaven)
6. Roma Gemileri Müzesi (İtalya, Roma)

• Amerika ve Avustralya’daki bazı örnekler:

1. Amerikan Tarihi Ulusal Müzesi (Amerika, Washington)
2. Batı Avusturalya Denizcilik Müzesi (Avusturalya, Fremantle)

• Çin ve Mısır’da yer alan örnekler:

1. Denizaşırı Haberleşme Müzesi(Çin)
2. Güneş Teknesi Müzesi(Mısır, Giza)

• Türkiye ve Kuzey Kıbrıs örnekleri:

1. İstanbul Deniz Müzesi (İstanbul, Beşiktaş)
2. Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi(Bodrum, Muğla)
3. Batık Gemi Müzesi(Kuzey Kıbrıs, Girne)

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ANTALYA KENT MÜZESİ İÇİN TEŞHİR VE TANZİM UYGULAMALARI

4.1.Kent Müzesi Geçici Sergi Planlamaları

Antalya Kent Müzesi'nin geçici sergi galerisinde açılacak tüm sergiler Antalya Kent Müzesi işlev, amaç, İlkeleri ve değerlere uygun bir çerçevede planlanmaktadır. Temel olarak işlev ve amaçla ilişkili olarak, sergilerin bir bütün halinde yöneleceği içerik ve yaklaşımı tanımlayan nitelikler arınacak gereklilikler şu şekilde sıralanmıştır:

- Antalya'da kentlilik ve tarih bilincinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasına katkıda bulunma,
- Antalya'nın doğal ve kültürel değerleri ile tarihini yansıtmaya,
- Kentin sürekliliği ve bütünlüğü içinde tanınmasına yardımcı olma,
- Kentin tarihini ilgilendiren her alanda ortak kültürel üretim merkezi olma,
- Geçmişte ve özellikle günümüzde Antalya'da yaşanan hızlı değişimlerin kavranması ve bu değişimlere cevap veren bir Antalyalılık bilincinin geliştirilmesi,
- Kentte karşılıklı anlayışın kökleştirilmesi, kent yaşamına katılımın ve aktif tutum alışı yaygınlaştırılması,
- Tarih boyunca Antalya'da kent yaşamının sorunlarının, çelişkilerinin ve kentin bunlarla baş etme sürecinin dinamik bir bütün olarak kavranması,
- Bir toplumsal bellek ve arşiv oluşturulması

Temel olarak müzenin savunacağı değerler tanımlanırken şu özellikler vurgulanmıştır: müzenin barışçı ve demokratik bir tarih bilincini geliştirmeyi; farklı gruplar arasında karşılıklı anlayışı tesis etmeyi ve ortak yaşamı güçlendirmeyi; bilimselliği; disiplinler arası bir yaklaşıma sahip olmayı; kenti doğası, insanları, mekânları ve tarihsel malzemesiyle bir arada değerlendirmeyi; diyalog ve tartışmaya açık bir forum olmayı; toplumun ve kentin uzun dönemli ihtiyaçlarıyla en geniş kesimin ilgi ve arayışları arasında denge kurmayı; müzenin kullanıcılarını aktif etkileşime çağırmayı ve teknolojiye gelişmeleri uygulamaya yansıtmayı; sanatın tüm dallarının birer üretim ve iletişim alanı olarak kurum çalışmaları içinde yer almasını; kentteki tüm aktörlerin beklentilerini dikkate almayı kendisine ilke edinmesidir.⁴³¹

⁴³¹Dayar ,2016:1-5.

4.1.1.Geçici Sergi Konularında Aranacak İçerik Özellikleri

Antalya Kent Müzesi geçici sergileri, tüm bu nitelik ve değerleri ilke edinerek hazırlanması ve Antalya’da kentlilik ve tarih bilincinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır. Konusu Antalya olacak geçici sergilerin, içeriği açısından sürekli sergileri tamamlayıcı ya da güçlendirici nitelikte olmasına dikkat edilir. Ayrıca, geçici sergiler, Antalya’nın geçmişiyle ilişki kurmakta zorlanan kentin yeni sakinlerinin ilgi ve ihtiyaçlarını gözetmenin de bir aracı olarak düşünülür. Başka bir ifadeyle, geçici sergiler, günümüz kenti ve kentin yeni sakinlerini de kendisine konu edinebilir; sergilerin hazırlanmasında kentin güncel belleğinin kullanılmasına dikkat edilir, böylece kentin farklı etnik ve kültürel köklerden gelen sakinleri için (kaçınılmaz bir şekilde) dışlayıcı olabilecek nostaljik kültürel mirasın oluşturduğu sınırlarla baş etmeye çalışılır.

Antalya Kent Müzesi, kendi ürettiği geçici sergiler dışında, Antalya konusunda yapılmış akademik çalışmaları da sergileştirmek amacıyla üniversite ve enstitülerle işbirliği yapması planlanmaktadır. Bu işbirliğinin amacı, kente ilişkin çalışmaların teorik boyutuna pratik işlevsellik kazandırmak, araştırma verilerinin daha geniş çevrelerle paylaşılmasını sağlamak ve Antalya’ya ilişkin bilginin artmasına vesile olmaktır.

Antalya Kent Müzesi geçici sergilerinin bir bölümünü, yerli ve yabancı turistlerin bölgeye ilgilerini arttırmak amacıyla, Antalya çevresindeki arkeolojik kazı alanlarına ayırabilir. Kültür ve Turizm Bakanlığı ve kazı ekipleriyle yakın işbirliği halinde hazırlanacak bu tür sergiler vasıtasıyla kazı alanlarının çok daha büyük gruplar tarafından gezilmesi ve eğitim etkinlikleri için de faydalı bir ortam oluşturulması hedeflenmektedir.

İçeriğe ilişkin tüm bu esasların dışında geçici sergiler, Antalya Kent Müzesi’ni, kenti ziyaret eden herkes için bir çekim merkezi yapmayı amaçlar. Bu son amaç doğrultusunda Antalya Kent Müzesi, konusu; kent, kentlilik, kentlerin geçmişleri, güncel sorunları ve geleceği olan nitelikli konuk sergilere de kapısını açabilir; uluslararası öneme sahip bu gezici (taşınabilir) sergiler vasıtasıyla Antalya’da yaşayan ya da Antalya’yı ziyaret eden yüz binlerce insan için bir kültürel hedef oluşturur.

4.2.Sergilerin Hazırlanışında Genel Yöntem

Uluslararası gezici sergiler dışında, Antalya Kent Müzesi geçici sergilerinin, esas olarak, müzenin kuruluş mantığının da bir gereği olarak yaygın bir katılımı ile hazırlanması amaçlanmaktadır. Sergilerin hazırlanışında takip edilmesi öngörülen genel yönetime göre sergi konuları, mevcut araştırmaların sunduğu imkânlar ve ortaya çıkması muhtemel yeni fırsatlar göz önünde bulundurulmalıdır. Bunun için izlenecek yol, Antalya Kent Müzesi işleyişi doğrultusunda yönetim kurulu ve konuyla ilgili oluşturulan çalışma grupları ilgili çalışmaları yürütmelidir. İlgili çalışma grubu bir atölye düzenlenerek konunun uzmanlarıyla buluşur, sergi fikri bu doğrultuda oluşturulmalıdır. Atölye sonunda görev tanımları tekrar yapılır ve sergi küratörü ya da küratörleri tespit edilmelidir.

Sergi küratörü gerekli araştırmaları yaptıktan sonra sergi ekibini oluşturur, devamında da tasarımcıyla ilk ortak çalışma gerçekleştirilir. Bu süreci malzeme toplama ve ek araştırma süreçleri takip etmelidir. Toplanan malzemelerin ve araştırmaların sonrasında ise senaryo önerisi geliştirilir. Senaryo önerisi çalışma grubunun katkılarıyla takviye edilir. Yönetim Kurulunun da onayıyla olgunlaşan hazırlıklar Danışma Kuruluna sunulur. Danışma Kurulunun önerileri alındıktan sonra taslak senaryo kesinleştirilir ve tasarımcının da işin içinde olduğu sergi uygulama süreci başlar.

Geçici sergilerin etkisini arttırmak için, mutlaka, bu sergiler; film ve belgesel gösterimi, söyleşi ve panel ya da gezi gibi etkinliklerle de takviye edilmelidir.

Antalya Kent Müzesi, kendi bünyesinde hazırladığı geçici sergilerini kendi mekânındaki sergileme süresinden sonra, gezici sergi olarak yurt içinde ve yurt dışında ilgi duyan kurumlara da sunar. Geçici sergilerin katalogları ise müze yönetiminin tespit ettiği kurallara uygun olarak yayınlanabilir.

4.3.Muhtemel Geçici Sergi Temaları: Yılda İki Geçici Sergi

Antalya Kent Müzesi kalıcı sergileri; kurslar, konferanslar, bilimsel toplantılar, konserler, festivaller ve benzeri etkinliklerle desteklenir. Bu tür etkinlikler içinde yılda iki defa açılacak geçici sergilerin önemi büyüktür. Özellikle kentlilerin katılımıyla gerçekleştirilecek geçici sergilerin Antalya'ya ilişkin konulara yoğunlaşması, kentin mahalle ve sokaklarını, gündelik hayata ilişkin hikâyeleri kendisine konu edinmesinin müzenin bütüncül yapısının gereği olduğu düşünülmektedir. Bu bağlamda aşağıdaki sergi konularının geçici sergi programına alınabilecek kaynak yoğunluğuna sahip olduğu söylenebilir:

- Antalya ve Göçler,
- Doğu Akdeniz’de Ticaret ve Antalya,
- Dokuma Fabrikası,
- İpekçilik Böcekçilik Mektebi,
- Antalya Lisesi,
- İlk Işık’tan Antalyaspor’a Antalya’da Futbol,
- Antalya’da Sağlık,
- Yol, Su ve Yolcululuk,
- Antalya’da Turizm,

Bu sergilerin olabildiğince ilgili toplumsal gruplarla ortaklaşa hazırlanması ise birçok kentlinin müzeyle olan bağlarının somut kanallara kavuşturulması anlamına gelecektir.

Çağdaş ve yenilikçi müzecilik anlayışını benimseyecek bir kent müzesi olması planlanan ve profesyonel küratörlük, danışmanlık hizmetleri doğrultusunda çalışmalarını sürdüren, Antalya Kent Müzesi için geçici sergi kurguları önerileri bu çalışmamızda yer almıştır. Kurgusunu oluşturduğunuz bu sergi önerileri, Antalya kenti tarihi dokusu ve Akdeniz deniz ticaretine özgü olduğunu düşündüğümüz konular içersinden kurgu önerileri olarak hazırlanmıştır.

Önerilerimiz içersinde konumu ve deniziyle tarihi birçok değer taşıyan bir kentin bulgularından yola çıkılmıştır. Bu kurguların hayata geçirilmesi kesinlikle modern tasarım ve sergileme süreçleri içersinde mümkün olacağı düşünülmektedir. Kuşkusuz tüm bunları uygulamak profesyonel ekipler ve çalışmalarla mümkün olacaktır. Buradaki amacımız kent ve müze dokusuna uyan bulguları kurgulamak ve bunların hayata geçirilmesi için öneri ve değerlendirmeler sunmaktır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

ANTALYA DENİZ TİCARETİ VE TARİHİ SERGİ KURGUSU

Antalya Kent Müzesi, Antalya Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı, Antalya'da kentlilik ve tarih bilincinin geliştirilmesine ve yaygınlaştırılmasına katkıda bulunan bir eğitim, iletişim, araştırma ve kültür merkezi olarak ve bu konuda özerkliğe sahip olacak yapı ve kuruluş olarak projelendirilmektedir. Şu anda inşaat aşamasının yürütüldüğü yapı kompleksi dünya standartlarında bir görünüme sahip olması beklenmektedir.

Antalya Kent Müzesi, Antalya'da kentlilik ve tarih bilincinin geliştirmesine katkıda bulunacak ve eğitim, araştırma ve kültür merkezi olmayı amaç edinmektedir. Yeni gelişen müzecilik anlayışını benimseyerek insana ait anlatılara yer verecek olan geçici sergilere ağır vererek kurslar, sinema, tiyatro, festivaller, sempozyumlar gibi etkinliklere ağırlık vererek toplumla iç içe olmayı hedefleyen “ müzecilik” anlayışını uygulamayı hedeflemektedir.⁴³²

Antalya Kent Müzesi'nin üç ana bölümü:

1. Antalya Kent Müzesi Sergiler Bölümü
2. Antalya Kent Müzesi Eğitim Bölümü
3. Antalya Kent Belleği Merkezi olarak planlanmaktadır.

Antalya Kent Müzesi Sergiler Bölümü:

- Karain'den Günümüze Antalya ve Antalyalılar: Sergide çeşitli dönemlerde Antalya'da yaşamış 50 Antalyalının hayat hikâyesinden hareketle Antalya'nın uzun dönemli tarihi yer alacaktır. Bu şekilde Antalyalılarının kişisel yaşam öyküleri kent tarihinin bir parçası haline getirilecektir.

- Antalya'nın Doğası Sergisi: Sergide Antalya'nın jeolojisi, bitkileri ve hayvanları tanıtılacak ve aynı zamanda Karaalioğlu Parkı'nın tümünün bir doğa eğitim merkezi olarak kullanılması için araç olacaktır.

- Çağlar Boyunca Antalya'da Aile ve Evlilik Tarihi: Sergide Antalya'da aile ve evlilik tarihini Akdeniz kültürünün bir parçası olarak ele almaktadır. Sergide öncelikli olarak ailenin yaşam mekânı olan eve ve daha sonra mahalleye odaklanılacaktır. Ev ve mahalle yaşamında Akdeniz Kültürünün izleri aranacaktır.

- Antalya Mutfak Kültürü Sergisi: Sergi Antalya'nın mutfak kültürünü tarihsel bir perspektif içinde, kültürlerarası etkileşim ve sentez olarak ele alacak ve ziyaretçiler ile paylaşacaktır. Bu paylaşım sadece serginin gezilmesi ile sınırlı değil aynı zamanda atölye ve eğitim faaliyetleri aracılığıyla Antalya mutfağının yaşatılmasını da amaçlayacaktır.

⁴³² Dayar,2017:1-10.

- Belediye Tarihi Sergisi: Sergi Antalya'nın idari tarihini ve kentsel dönüşümünü ele alan kronolojik ve Antalya'nın iâşesini ele alan tematik iki bölümden oluşacaktır. Serginin her iki bölümünde de hikâye Kent Müzesi'nin diğer sergileriyle ilişkili kurgulanacaktır.⁴³³

Bunların dışında geçici sergiler olarak; “Doğu Akdeniz’de Ticaret ve Antalya”, “Antalya’da Turizm”, “İpek Böcekçilik Mektebi” gibi geçici sergilere de ağırlık verilmesi proje içersinde önerile sergiler arasında yer almıştır.

Antalya'nın doğal ve kültürel değerlerini ve tarihini yansıtabak olan müze; Prehistorik Dönemden ve bilinen tarihi erken dönemlere çeken bilimsel araştırmaların sürdüğü Karain Mağarası sakinlerinden, limandaki bir balıkçıya veya bir bilim adamı ve senatörden, Kaleiçi nüfuzlu ailelerine kadar uzanan pek çok karakteri içeren Antalyalılarından oluşacak sergilemelerin dışında, Antalya'nın doğası, mutfağı ve evlilik gibi birçok alana dair Antalya ve Antalyalıyı anlatmayı amaçlamaktadır.

Sergi ve Müze Neyi Amaçlamaktadır?

Antalya Kent Müzesi, kenti, doğası, insanları, mekânları ve tarihsel malzemesi(belgeler, antikalar) ile bir araya getirecek, tarih boyu Antalya mekân olarak değil yaşayan sosyal, ekonomik, kültürel ve politik yaşayan bir organizma olarak ele alınacaktır. Kentlilik ve tarih bilinci oluşturmak amaçlanmaktadır. Antalya'nın Roma öncesi, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi tarihi aralarında sıkı bir ilişkiler bulunan bir bütün olarak ele alınacaktır.

Antalya Kent Müzesi sadece sergileme ve koleksiyon işlevinin dışına çıkamayan müze anlayışının terk edildiğı bu dönemde, eğitim, iletişim, yayın gibi bilimsel ihtiyaçlar yanında; toplantı, konser, film, tiyatro gibi toplumsal ihtiyaçlara da cevap vermeyi amaçlamaktadır.

Antalya Kent Müzesi için geçici sergiler ve buna ilişkin kurgu oluşturmaktaki amaç ise tam olarak çağdaş müzecilik anlayışına uygun olarak temel konu ve sergilerin yanında sürekli gelişen, zenginleşen yeni tasarımlarla yer alabilmek olmalıdır.

Yine konusu Antalya ve olacak geçici sergiler ise içeriğı açısından sürekli sergileri tamamlayıcı ve güçlendirici nitelikte olmalıdır.⁴³⁴

Antalya'nın Denizcilik Tarihi kurgusunu oluşturmak ve bunun üzerinden temalar ve geçici sergiler oluşturmak, bir deniz ve ticaret kenti olan Antalya için son derece önemli olacaktır.

⁴³³ Dayar, 2017:1-10.

⁴³⁴ Dayar, A.g.e.,1-10.

Antalya ve Akdeniz ticareti üzerine yapmış olduğumuz kurgu belge ve arşivler doğrultusunda aynı zamanda da yapı ve sergileme mimari olarak planı bitmiş bir kompleks içinde bu koşullara uygun olarak tasarlanacak sergiler ve malzemeler olmalıdır.

Bu tip geçici sergiler, Antalya Kent Müzesi'ni, kenti ziyaret eden herkes için bir çekim merkezi yapmayı amaçlamaktadır.

Sergi Kimin İçin?

Kent Müzesi için tasarlanan sürekli ve geçici sergiler müze amaçları doğrultusunda hem kent insanına kendi kültür ve geçmişini tanıtmalı hem de uluslar arası boyutta Akdeniz kültürünü tanımak, araştırmak ve anlamak isteyen kente ve ülkeye dışarıdan gelecek olan bir kitleyi hedef almalıdır. Sadece tek bir yaş grubuna hitap etmemelidir. Eğitsel faaliyetlerde kullanılabilecek konularla ve müze ana işlevi olarak çocuk ve gençler hedef alınmalıdır.

Ana Fikri Nedir?

Kent Müzesi sürekli ve geçici sergileri ana konuları, kentin tarihi, kültürü ve doğası ana konuları doğrultusunda, kent yaşamını, kent insanı tarihsel ve kültürel bir gelişim süreci içersinde ele almak ve anlatmak olmalıdır.

Verilmeye Çalışılan Mesajlar Neler Olmalıdır?

Kentlilik bilincinin oluşması için insanların her şeyden önce yaşadıkları coğrafya'nın tarihini, kültürünü ve doğasını tanıması ve anlaması gerekmektedir. Kentli geçmişten gelen kültürel mirası korumayı ve bunları gelecek kuşaklara aktarmayı sürdürdüğü sürece bu bilince ulaşabilecektir. Sergilerde kurgulanan tüm konular bu bilincin oluşması doğrultusudur. Bu yüzden verilmesi gereken mesajlar bir kültürün ticareti, deniz yaşayışı ve tarihsel kimliği gibi anlatımlarla ulaşılmak istenen kitlelere aktarılmaya çalışılmıştır.

Antalya Kent Müzesi Mimari Projesi ve Sergileme Alanları

Müze yerleşkesi, Karaalioğlu Parkı, 140 bin metre karelik bir alana planlanmaktadır. Parkın içinde, denize doğu-batı yönünde, birbirine paralel üç cadde ve caddelerin denize açılan üç seyir terası bulunmaktadır. Dolayısıyla Karaalioğlu Parkı şehrin ilk Antalya florası içerisinde, ağaç, bitki ve çiçekler ile kuş türlerini ve canlı bir varlığa sahiptir ayrıca bu park kentin ilk modern parkı olmasıyla kentin buluşma ve ortak bellek noktası olmuştur. Kent müzesi bu alanı en uygun şekilde kullanacağı modern mimariyle dikkat çekmeyi planlamaktadır.



Tablo 1:Antalya Kent Müzesi Yerleşkesine Ait Bir Plan

- (1b):Eski Belediye Binaları Yapı Kompleksi
- (1a):Atatürk Evi ve Müzesi
- (4a):Eski Atatürk Kapalı Spor Salonu

		Alan	Yeni Fonksiyon
A BLOK (3)	Müze 1. Etap yapısı: eski nikâh salonu alanı(inşa edildi)	2900 m ²	Evlilik ve Mutfak Sergileri
	Açık Alanlar	2700 m ²	
B BLOK (1)	Tarihi Halk Evi Binası(Büyükşehir Başkanlık Binası)	1970 m ²	Antalya'da Yerel Yönetimler Sergisi (Sadece zemin katta olacak)
	Kapalı Spor Salonu ve Ek Yapılar	7300 m ²	Karain'den Günümüze Antalyalılar Sergisi
	Açık Alanlar	7000 m ²	
C BLOK (1)	Yeraltı Otoparkı ve Sergi Salonu(Tamamı yer altında)	11250 m ²	Sergi ve servis alanları
	Açık Alanlar	5000 m ²	
1 NO'LU AÇIK ALAN (BELEDİYE HİZMET BİRİMLERİ ALANI) (3b)	Kafeterya Binası(yeni inşa edilecek)	300 m ²	
	Eski Ziraat Evi	360 m ²	Antalya'nın Doğası Sergisi
	Fen İşleri Md Yapısı	400 m ²	
	Açık Alanlar	25000 m ²	
2 NO'LU AÇIK ALAN (ATATÜRK STADYUMU ALANI) (2)	Tamamı Açık Alan	22500 m ²	Amfi tiyatro (Bir Bölümü)
TOPLAM KAPALI ALAN		21580 m²	
TOPLAM AÇIK ALAN		59500 m²	

Tablo 2:Antalya Kent Müzesi Yerleşkesine ait Mimarı Planın Açıklaması

5.1. Antalya Denizi Ticaret Emtiaları

Attaleia, tarih dönemleri boyunca ev sahipliği yaptığı topluluklar tarafından anıldığı şekilde, Adalia, Satalia Akdenizde, Antalya Körfezinde doğal ve korunaklı bir liman olarak tanımlanmakta, ilk hangi dönemde iskân edildiğine dair maddi buluntulara dair kesin bir kanıt sunulamamaktadır.⁴³⁵Bu yüzden antik dönemden itibaren ticareti yapılan ürünleri sıralayabilmek geç dönem için mümkün olmaktadır.

Ama yinede elimizdeki bazı özel buluntular, Akdeniz bölgesi iklimi, bölgesel ve dönemsel ticareti düşündüğümüzde aslında bu ürünleri sıralayabilmek hiçte zor olmamaktadır. Attaleia'nın bulunduğu bölgenin ilk sakinleri, Antalya'nın 27km kuzeybatısındaki Paleolitik Dönem yerleşkesi Karain'de elde edilen buluntulara göre Neolitik Dönemden itibaren gerek buğday, kullanılan el aletleri gibi maddi izler yaşayışları hakkında bizlere bilgi vermektedir. Bulunan yazıtlarda “Balıkçılar Birliği”nden söz edilmesi ve belkide ilk deniz ticaretine kıyı kenti olarak bu şekilde başlanmış olması söz konusu olmuştur.⁴³⁶

Tunç Çağ'dan itibaren hem Batı Anadolu kıyıları hem de Akdeniz'de Mısır ve Fenike Uygarlıklarıyla birlikte oluşan kolonizasyon (MÖ 700-500) hareketleriyle canlı bir ticaret denizi haline gelmiştir. Tunç Çağı'nda bakır ve kalay hammaddeleriyle dolu Mısır'ın zenginliklerini taşıyan Kaş Uluburun Batığı buluntuları Akdeniz ticareti ne denli zengin olduğuna ışık tutmuştur.⁴³⁷MÖ 6.yy.'a gelindiğinde Akdeniz ve Karadeniz tahıl taşıyan gemilerle doluydu.⁴³⁸

Yunan ve Roma Döneminde de tahıl, şarap, zeytinyağı, tuzlanmış balık başlıca ticaret emtiaları haline gelmiştir. Bu ticaret gemileri amphora ve terrasicilata dediğimiz özel pişmiş toprak kaplar ile doluydu. Amphoraları çift kulplu, pişmiş toprak dibi sivri veya yuvarlak şekilleri ile MÖ 2. binden MS 2.bine kadar Akdeniz ticaretinde etkili olmuşlardır. Eskiçağ gemilerine bu şekil avantajlarından da yararlanılarak yerleştirilmişlerdir. Özel şekilleri sıvı ya da akışkan ürünlerin taşınması bazen de mayalanması için kullanılırdı.⁴³⁹ Özellikle şarap, zeytinyağı ve balık sosu gibi dönemin önemli ticari emtiaları taşınırdı. Pamphylia bölgesinde Perge, Side ve Aspendos'da Amphora üretim fırınları ile ilgili bilgilere ulaşılmıştır.⁴⁴⁰

Zeytinyağı gibi emtialar Antik Çağda günümüzden çok daha önemliydi. O dönem insanları için margarin, sabun ve elektrik yerine geçiyordu. Yemek pişiriliyor temizleniliyor

⁴³⁵ Bk. Eskiçağ Antalya Araştırmaları için, Bosch, 1957: 15-17.

⁴³⁶ Tarihçi Plutarkhos'un söz ettiği Pamphylia Denizi balık tutma geleneği için bk. Gökalp, 2008: 17.

⁴³⁷ Bk. Uluburun Batığın'daki bakır ve kalay karışımı ham maddelerden oluşan yüklere “ingot” denilmektedir.

⁴³⁸ Casson, 2002:110.

⁴³⁹ Öniz, 2016:3.

⁴⁴⁰ Öniz, 2016: 28.

ve kandillerle aydınlanma sağlanıyordu.⁴⁴¹Aynı zamanda kozmetik ve tıp alanlarında kullanılmıştır. Ayrıca zeytin ağacı ve yapraklarının antik Yunan dünyası için barışı sembolize etmektedir. Antik Yunan'da zeytin dallarından taç takılma geleneği ve mitolojide Athena'nın sembolü olması de ne derece önemli olduğunu anlatmaktadır. Yunanistan, İtalya, İspanya, Batı Anadolu kıyıları ve Akdeniz'de zeytin ağacı konusunda iklimin vermiş olduğu elverişlilikle birlikte zengindir.⁴⁴²Tunç Döneminden Roma Dönemine kadar bulunan birçok Eskiçağ gemi batığının amphora yükleri içersinde zeytin çekirdekleri bulunmuştur. Bu zeytinlerin sadece nakil için değil günümüzde yaptığımız gibi amphoralar içinde hafif oranla deniz suyuyla salamura şeklinde saklanmak ve daha sonra yenildiğine işaret etmektedir.⁴⁴³

Antalya'da kale içinde devşirme malzeme olarak iki adet pres yatağı buluntusu bilinmektedir. İlkel zeytincilik çok daha basit yöntemlerde vurarak veya bir çuval yardımıyla ezerek yağının çıkarılması şeklinde başlamış daha sonra yuvarlak kırma tekneleri ve silindir bir taş yardımıyla yağ çıkarma işleminden sonra bu presleme işlemi geç dönemde geliştirerek vidalar ve pres yardımıyla olmuştur. Daha sonrada Anadolu'nun pek çok bölgesinde rastlanan "zeytinyağı işlikleri" buluntuları keşfedilmiş ve Demir Çağı'ndan itibaren başladığı düşünülen üretim kronolojisindeki, üretim çiftlikleri olarak gelişimi göstermiştir.⁴⁴⁴Kaleiçi buluntuları bu süreçlerin gelişimine bakılacak olursa Hellenistik Dönemi işaret ediyor olmalıdır. Fakat geç Roma ve Bizans Döneminde Perge teritoryumunda yer alan "Lyrboton Kome"⁴⁴⁵,Attaleia'nın doğusundaki Magydos, Beydağlarındaki Trebenna, Neapolis ve Kelbessos gibi kentler zeytinyağı işliğine ait tekneler bulunmuştur ki buluntular ışığında, bu alanların zeytinyağı üretimin yapıldığı çiftlik alanları ve bunların bu dönemde bir vakıf ve bir sanayiye dönüşmesi olarak düşünülmektedir.⁴⁴⁶

Akdeniz bölgesi şarap ve bağcılıkla ilgili için antik yazarların anlattıklarına göre "skybelitis" şarabından Galatia üretimi olarak sözü edilmektedir. Strabon, Pamphylia'nın Selge şehrindeki şaraplardan söz etmektedir.⁴⁴⁷

⁴⁴¹Öniz ,A.g.e, 110.

⁴⁴²Doğu Akdeniz, Afrika ve Ege adalarında yapılan incelemelerde fosil kalıntıları zeytin ağacının kökenini 37. bin yıl geriye götürmektedir, bk. Ünsal, 2011: 13.

⁴⁴³ Öniz, 2016: 11.

⁴⁴⁴Diler, 1993:505-520.

⁴⁴⁵ "Lyrboton Kome adından da anlaşılacağı gibi bir köydür.Üretim köyüdür.Tüm çevre zeytinlerinin toplanıp işlenmesi için kurulmuş ,fabrika köy.Pamphylianın en önemli dış satım metası olan zeytinyanın en çok üretildiği Aspendos gibi birkaç önemli merkezden biridir.Zaten Eliabaris(zeytinkale-zeytinçiftlik) olarak anılmasının nedeni budur."bk.Çevik,N.,(2016)."Varsak Sırtlarında Bilinmeyen Bir Yerleşim: Lyrboton Kome ve Değerlerini BilmediğimizDeğerlerimizÜzerine",AntalyaLife:103.www.academia.edu/2950220/Varsak_Lyrboton_Kome.(25. 4.2019).

⁴⁴⁶ Çevik, 2000: 79-102.

⁴⁴⁷ Doğaner, 2004: 175.

Antalya kıyılarında yapılan sualtı yüzey araştırmaları ve kazılarının sonucunda Kaş, Demre ve Gazipaşa kıyılarını kapsayan alanda Tunç Çağına ait ahşap çapa ve çeşitli buluntular ele geçmiştir.⁴⁴⁸

Yine yapılan sualtı araştırmaları sonucunda Adrasan'ın güney-batısında bir ticaret gemisi batığına ulaşılmıştır. Adrasan Tabak Batığı, farklı renk ve desenlerde imal edilmiş tabak yükü ile dolu bulunmuştur. Batığın tarihi 12. ve 13. yüzyıllar Doğu Roma Dönemi olarak tarihlendirilmiştir.⁴⁴⁹

Amphoralar ve ticari kaplar ile ilgili olarak da Kemer-Adrasan arasındaki koylarda yapılan su araştırmaları sonucunda ele geçen amphora ve kap buluntuları çoğunlukla geç Roma ve Bizans ağırlıklı bir dönemi işaret etmekte ve daha çok Rhodos tipi diyebileceğimiz amphoralara uygun özellikler göstermektedir.⁴⁵⁰

Rhodos özellikle Hellenistik Dönem ticareti içerisinde şarap ve amphora üreticisi olarak ön plandadır. Rhodoslu üreticiler amphoralarını MÖ 4.yy'dan itibaren düzenli olarak mühürlemişlerdir. Yönetici ve üretici isimlerinden oluşan kulp mühürlerinde Helios gül gibi semboller kullanmışlardır. Helios kültü Rhodos'un kuruluş efsaneleri ile ilintilidir. Rhodos amphoraları yoğunlukla Akdeniz ve Karadenizde karşımıza çıkmaktadır. Rhodoslu tüccarlar, Mısır başta olmak üzere Doğu Akdeniz kentlerini Pazar yeri olarak seçmişlerdir.⁴⁵¹

Antalya'nın Doğu Akdeniz'in önemli limanı haline gelmesi hem konumu hem deniz ticaretinin doğal gelişimi içinde stratejik konumu ve ard bölgesindeki ürün çeşitliliği ile deniz ticaretinde önemli olmuştur. Antalya topraklarında yetişen bitki çeşitliliği antik dönemden bu yana bitki çeşitliliğini arttırmıştır. Zizyphos ağacı (hünnap) çiçekleri ihraç ediliyor meyvesi tıp alanında kullanılıyordu. Yine diğer bir tıp alanındaki bitki galus tragacanthus'du. Ve yine ürün çeşitliliği ceviz de ihraç edilmekteydi.⁴⁵²

Beaufort 1800'lü ve 1900'lü yıllarda Akdeniz ticaretinin durumunu şu şekilde anlatmaktadır: İngilizler savaş yıllarında Sicilya kıyıları boyunca buğday almak için tüm kıyıları ellerindeki dolarlarla taradıkları anlatılmaktadır:

Savaş sırasında Akdeniz'de konuşlanan İngiliz birliklerinin büyük ölçüdeki buğday talebi ve bunun bir zamanların bereketli (şimdilerde ise kendi iç tüketimine zor yeten) buğday ambarı Sicilya'dan sağlanmasındaki başarısızlık, Psara ile Hydra adalarının girişimci sakinlerini öylesine özendirmiştir ki, buğday peşinde bu denizi çevreleyen tüm kıyıların altını üstüne getirmişlerdir. Elleriindeki dolarlarla her koy taramış; her vadiden derlenen birkaç çuvala kısa sürede gemilik yükler tamamlanmıştır.⁴⁵³

⁴⁴⁸ Bk. sualtı araştırmaları için; Öviz, 2016:14.

⁴⁴⁹ Öviz ve Özdaş, 2015:13.

⁴⁵⁰ Kemer-Adrasan arası sualtı araştırmaları için bk., Öviz, 2012:91-104.

⁴⁵¹ Kızıllarslanoglu ve Alkaç, 2014: 56-57.

⁴⁵² Plinius, Nat. Hist., 1958: XX -1, 51.

⁴⁵³ Beaufort, 2002: 130.

Ve gemiler bu şekilde buğday yükleri ile dolmuştur. Attaleia’da da tahıl dış satımı başlıca olmuştur. Ama yasal olarak dış satım mallarına el koyma, kölelik cezalarla yasaklanmıştır. Fakat bu ticaretin gelişmesine engel olmamış, toprak ağaları vasıtasıyla süregelmiştir.

Bizans Dönemine, Venediklerle yapılan anlaşmalar sonuncunda Antalya ticaret merkezi olma özelliğini ve bu bölge anlaşmalarla ticari imtiyazlar elde etmiştir. İtalyan ve Cenevizli tüccarlar bu dönemlerde ticaret üzerinde etkili olmuşlardır. MS 1204 ‘de 4. Haçlı seferleri sırasında parçalanan Bizans’tan sonra, Antalya’da bir İtalyan Toskanalı Aldobrandini hâkim olmuş bu Kıbrıs üzerinde olan ticaret yollarında sıkıntı yaratmasıyla Rumlarlada anlaşılan yerli halk kenti geri almış ve Selçuklu Hâkimiyetinde Akdeniz’de zengin bir deniz ticareti tekrar oluşmuştur. Zaten Antalya Limanının fethi Selçuklular için Mısır’dan Akdeniz’in diğer bölgelerinden gelen deniz yolunun ele geçirilmesi anlamına gelmiştir.

Doğu Akdeniz’in önemli limanları haline gelen ve Selçuklular döneminde doğu-batı yönü dışında, kuzey-güney yönünde de gelişen ticaret önem kazanmıştır. Mısır’dan gelen gemilerle gelen tacirler Antalya ve Alanya(Alaiye) üzerinden Karadeniz’e ulaşıyorlardı. Selçuklular döneminde tersanesiyle gemi yapımıcılığının merkezi olan Alanya 14. yüzyılda ticarete kıyı şeridinin elverişliği yüzünden Antalya’nın gerisinde kalmıştır. Antalya Mısır, Hindistan, Yemen eşyasının deposu ve hem de bir kısım Anadolu emtiasının ihraç iskelesi olduğundan pek çok antrepoya sahip önemli bir liman kenti ve aynı zamanda bölgenin en hareketli ticaret merkezi olma özelliğindedir.⁴⁵⁴ 14.yy’da gümüş, bakır ticareti de yapılmaktaydı ki 1940-1960 yılları arası Antalya’da ferro-krom fabrikası kurulum çalışmaları önemli olmuştur.

17. Yüzyılın ilk yarısında Doğu Akdeniz Limanları içinde önemli biri yeri olan Antalya’dan Fransız tüccarlar ipek, pamuk, üzüm, bal, hayvansal ürünler almışlar fakat Osmanlı Arşivi Gümrük kayıtlarında yer aldığı şekilde Gümrük Emni’nin fazla vergi almasından dolayı Fransız konsolosunun şikâyetleri kayıtlara geçmiştir.⁴⁵⁵

18. yüzyılda Antalya Akdeniz’in önemli ticari limanları arasındaydı. Anadolu’dan üretilen mallar Antalya Limanından Mısır, Suriye ve Lübnan’a ihraç edilmekteydi. Bu yüzyıl boyunca Antalya ticaretine hâkim olan kişi Tekelioğlu Mehmet Ağa ve oğlu İbrahim Bey olmuştur.⁴⁵⁶ Anadolu’dan özellikle Konya ovasından alınan mahsul karayolundan develerle

⁴⁵⁴ Heyd, 2000: 602.

⁴⁵⁵ Köse, 2013: 309.

⁴⁵⁶ İbrahim Bey kendisine kalan muazzam servetten dolayı II. Mahmut tarafından öldürülmüştür bk., A.g.e., 18.

limana getirilir ve o dönem için Arap gemilerle Mısır ve Suriye'ye⁴⁵⁷ götürüldü. Bu ihraç ettiğimiz yegâne mallar arasında orman ürünleri çam ve kereste ve zift yer almaktaydı. Lübnan inşaat sektörü için iyi bir pazar oluştuyordu. Antalya'da o dönemin zenginleri de kereste tüccarları olmuşlardır. Ömer Lütfü Efendi bu isimlerden biriydi ve Antalya'nın siyasi ve ticari hayatında önemli bir rol oynamıştır. Tüccar Ömer Lülü'den⁴⁵⁸ sonra Bileydi kardeşler ve Gebizli Ali Bey tanınmış keste tüccarları olmuşlardır. Bu pazar İkinci Dünya Savaşı'na kadar bizim için önemli olmuştur.

Antalya'nın önemli ailelerinden olan tüccar Ömer Lülü'nün ticaret hayatı oldukça ilgi çekici olmuştur:

Ailesi Musul'dan gelen Ömer Efendi, Kaleiçi'nde hala kendi adıyla(Ömer Efendi Sokak)anılan sokakta bir ev satın alıp yerleşir. Musul'da da kereste ticareti ile uğraşan Ömer Efendi, Osmanlı Devleti yönetimi ile sıcak ilişkilere girer. Bir dönem Mursi(Bileydi Ailesi)Efendi ile ortak olan Ömer Efendi, kentin en önemli ihraç malı orman ürünleri kesimi 150 kişilik "tahtacı" grubu ile çalışır. İhraç edilecek bu orman ürünlerinin ilk durağı ise Antalya İskele'sidir. Dağlardan indirilen keresteler, Kaleiçi'ndeki en uygun alan olan Mermerli'ye yığılır. Kızakla denize inen oluğa çekilen keresteler ardından denize dökülür. Suda demirle birbirine çakılıp taşınır. Kent merkezine uzak kesimlerde ise keresteler dağlardan en yakın sahile; at arabası ya da akarsuya bırakılarak iner. Kumluca'ya kadar sahili takip eden güzergâhta gemi, denize ulaşan keresteleri yükleyerek yoluna devam eder.⁴⁵⁹

Kereste ticareti tarih boyunca Antalya ve çevresinin önemli gelir kaynakları arasında yer almıştır. Bununla birlikte 19. yy'a gelindiğinde Mısır'ın artan kereste ihtiyacı ve bu ihtiyacın karşılanmasında Lübnan'ın yetersiz kalması Antalya'yı çok stratejik bir ihraç limanı haline getirdi. Daha sonra İsveç, Romanya gibi ülkeler de pazara girmiş, pazar bizim için yavaş yavaş önemini yitirmiştir. Antalya'da bunun dışında Latin tüccarların etkisi görülmüş, özellikle ipek ticaretiyle Cenovalı, Pisalı ve Venedikli tüccarlar meşgul olmuşlardır.⁴⁶⁰

Safran ve Susam gibi ürünleri ihraç ettikleri görülmüştür. Balmumu yine Venedikli tüccarlar tarafından bir ticari uğraş olmuştur. Antalya için önemli ticari ürünler arasında buğday ve arpa yer almıştır. Floransalı tüccar Pegolotti'nin tuttuğu kayıtlardan tacirlerin

⁴⁵⁷ Özellikle Mısır ile olan ticaretin çok canlı olması yanında o dönemde "Lajazzo" olarak anılan Hristiyan limanı ile rekabet eden Satalia (Antalya)limanından söz edilmektedir. " Lombardiya" isimli kumaşların Satalia pazarında yer aldığı bununda Venedik ve Ceneviz etkisini gösterdiğinden söz edilmektedir. bk., Köse, 2013:309.

⁴⁵⁸ 1900'lü yıllarda Antalya'nın en varlıklı tüccarlarından olan Ömer Lütfü Efendi, Tahtacılar tarafından alacak kavgası sırasında öldürülmüştür. Mısır kökenli olduğu bilinen bu ailenin ticaretteki ilk temsilcisi İbrahi Ağa Lülü'dür. Antalya Gümrüğü'nün Haziran 1841 verilerini gösteren hâsılât defterlerinde " İbrahim Ağa, Mısır ve Antalya arasında ticaret yapan, Mısır'dan getirdiği kahve ve şeker gibi ürünleri Antalya'da satan ya da Isparta'ya sevk eden bir tüccar olarak geçmektedir. "bk. Dayar, 2016:30-37.

⁴⁵⁹ Oktay, 2004: 16-17.

⁴⁶⁰ Heyd, 2000:603.

buğday için ne ödediklerini öğrenmekteyiz.⁴⁶¹ Pegolotti'nin kayıtlarına göre; buğdayın ambar kirasının karadan gemiye taşınması için ödenen ücretin de bulunduğu toplam mud başına 1 asper olduğunu söylemektedir.

Korkuteli, Elmalı, Bucak yörelerinden sağlanan yayla buğdayı sahil kesiminden elde edilen buğdaylarla⁴⁶² karıştırılarak un fabrikalarında öğütülerek deniz yolu ile sevk edilirdi. Un ticaretinin merkezi iskeledir. Daha öncede sözünü ettiğimiz gibi liman bölgesindeki su kaynaklarını kullanarak çalışan un fabrikası bir dönem Antalya için önemli olmuştur. Antalya'da un ticareti temsilcileri Ak Hüseyin Ağa ve Çapacı Mehmet Kaptanlar olmuşlardır. Antalya'nın bir diğer ticaret emtiyası çeltik ve pamuk ziraatını yürüten ailelerin başında da önemli bir diğer aile Konuklar olmuşlardır.⁴⁶³

Sebze, meyve ihracatında verimli bağ ve toprakların olduğu düşünürsek yine ön plandaydı. Cenevizli ve Venedikli tüccarların dikkatini Antalya'nın bol suyu, turuncgil ağaçları(portakal, Limon) dikkatini çekmiştir. İbn-i Battuda'dan öğrendiğimize göre 'kamaruddin''adı verilen kayısı Mısır'a ihraç edilen önemli emtialar arasındaydı. Yine Mısır'a limonun ihraç edildiğini biliyoruz. Şu anda Mısır'da limon "Adalia"'ismiyle bilinmektedir. Bunun dışında hurma ağaçları, keçiboynuzu ve incir de önemliydi.⁴⁶⁴

İtalyanlar bir dönem Akdeniz ticaretinde oldukça etkili olmuştur. İtalyan tüccarlar, Antalya'da maden ticareti de yapmışlardır. Demir, kalay, bakır ve gümüş ilk sıradaydı. Bu madenler Antalya markası ile işlem görmüyor fakat bakır gibi madenler ithal ürün olmayıp Anadolu'daki maden yataklarından geliyordu.

Antalya ihraç ettiği kumaşları⁴⁶⁵ da önemlidir. İpek bu kumaşların başında geliyordu. Lombardia, Buckram (pamuklu bez), Camlet , Chalon, Narbonne, Perpignan gibi kumaşlardan söz edilmektedir. Bunlar Antalya pazarına kolayca gelen ve bulunan kumaşlarda fakat Antalya'da kumaş kırpıcıları olmadığı için bunların hazır olarak geldiği bilinmektedir.⁴⁶⁶

⁴⁶¹ Pegolotti, 1936: 57- 58.

⁴⁶² 1850'li yıllarda yaşanan kuraklık ve çekirge istilasının sonucunda zahire ürünleri telef olmuş, zahire fiyatları düşmüş ve halk ve zahire tüccarları arasında büyük olaylar yaşanmıştır. Kıtık korkusuyla yaşanan isyan ve ayaklanmalarda "Antalya Sancak Meclisi azası ile kentin belli başlı zahire tüccarlarının görevlerinden alınmaları istenmiştir."Ayaklanan bir kısım halk, "İskele'de Kaymakam Konağını basmış, zahire tüccarlarının iskeledeki gemilerini batırmış, zahire denize dökülmüş ve yağmalanmıştır. Maliye defterlerinde geçen kayıtlarda "İskeledeki ambarlarda bulunan Arap Süleyman Efendi'nin 6.451kg, Rum Kara Yorgi'nin 3. 072kg gibi tüccarların buğdaylarına el koyularakbedeli 20kuruşu bulurken 12 kuruşa satılmıştır".Dayar, (17.03.2017). "1853 Antalya İhtilali" Akmed konferans salonu, Antalya.

⁴⁶³ Selekler, 2000: 19.

⁴⁶⁴ İbn Battuta, 2004:403.

⁴⁶⁵ Tekstil ticareti, şarap ve zeytinyağı gibi bu dönemlerde de elit tabakanın elinde olmuştur. Yapılan kazılarda yabani ipek üretimini tasvir eden freskolar genellikle varlıklı ailelerin evlerinde ele geçmiştir. Bk. Türk Akdeniz Dergisi (Haziran 1937) "Antalya Kıyıları 2, Finike Burnundan Antalya Limanına", Türk Akdeniz Dergisi ,S. 4,s.10-13.

⁴⁶⁶ Heyd,2000:613.

Antalya’da ticaret yapan Venedik, Cenevizli ve çok sık gelip imtiyaz sahibi oldukları belirtilen Floransalı Bardiler gibi tüccarlar vergi ödemek durumundaydılar. Floransalılar, Satalia limanına girmek için, %2 vergi, Kıbrıslı tüccarlar imtiyazlı olmasına rağmen, ipek iplikler ve seyyar satıcılar için %2 vergi vergi, bunların dışında %2 çıkış ve simsariye vergileri vermektedirler.⁴⁶⁷

Venedikliler ve Latinlerin yoğun olarak ticaret yaptıkları dönemde(14.yy) Buğday, Arpa ve Baklagil ihracın yanında Antalya Limanı Doğu’dan gelen ipek ve baharat buradan Avrupa’ya gönderilmekteydi. Yine aynı şekilde çivit, safran, susam gibi baharatlar da bunlar arasındaydı. Aynı zaman dönemin Latin ticaretini anlatan Pegolotti kenevir otu(esrar) ihracının da yapıldığını ve Kıbrıs ve İspanyanın Katalonyası için pahalı bir emtia olduğunu belirtmektedir.⁴⁶⁸

Aynı zamanda Antalya’da muhacir tüccarlar, Araplar, Moralılar gibi ticaret hayatında önemli rol oynamışlardır.

Antalya Kaleiçi tüm bu özellikleri ile değerlendirdiğimizde ve mimari özelliklerine baktığımızda “konak” olarak⁴⁶⁹ nitelendirdiğimiz yapılar ile zengin ve varlıklı ailelerin yerleşimi olarak gözükmektedir. Bu özelliği ile Alanya ve Girne Liman ve sur içi yerleşimlerinde de farklılık göstermektedir.⁴⁷⁰ Ayrıca bu Kaleiçi sur sistemi dıştan kenti korunaklı hale getirmekle kalmayıp, kenti mahallelere de bölmüştür.(Müslüman, Gayri Müslimler gibi). Antalyalı tüccarlar anlatılırken, Araplar, Yunanlılar ve Yahudiler dışında batılı Hristiyan tüccarlardan da söz edilmektedir.⁴⁷¹

Bunların dışında Antalya’ya mal getiren tüccarlar, Alaiye, İskenderiye, Meyis, Sakız, Kıbrıs, Lazkiye, Girit, Trablus gibi noktalardan olduğunu görmekteyiz. Bu Müslüman tüccarların dışında “Kara Yorgi, Meyisli Nicola, Yorgi, Giritli Yorgaki, Çamlıcalı Yani Reis, Lefter, Yorgaki Reis, Borbo Reis, Sakızlı Lamro Reis, Yorgi zımmi, Sarı Dimitri, Tuzcu Gorgi, Todorı, Zanail bezirgân, Antalyalı Mihail bezirgân, Meyisli Maniska, berber Afnam, Meyisli Dimitri reis, Malaz Reis, Nikola Reis, Meyisli Mihail, Andoki Reis, Lefter, Yorgaki Reis, Borbo Reis, Meyisli Dimitri Reis, Malaz Reis, Nikola Reis, Andoki Reis, Andorun Reis, Manika Reis. Antalya’ya çoğunlukla; biber, pekmez, peynir, kahve, pirinç, tereyağı, zeytinyağı, üzüm, hurma, sabun, leblebi, bakla, hasar çeşitleri, sarımsak, un, soğan, tuz, kına,

⁴⁶⁷ Heyd,A.g.e.,613.

⁴⁶⁸ Çavuşdere, 2009:113.

⁴⁶⁹ Antalya Kaleiçi Ömer Efendi Sokak’ta yer alan konak o dönemin zengin tüccarının yaşantısını yansıtmaktadır. Bk. Levhalar:resim14.

⁴⁷⁰ Hamamcıoğlu ve Kerestecioğlu, 2007: 119.

⁴⁷¹ Heyd, 2000: 611.

mercimek, şeker, demir, karabiber, bal, balık yumurtası, yorgan yüzü, iplik, susam gibi ürünler ithal edilmiştir.⁴⁷²

Bunların dışında İngiliz gemileriyle gelen soğan, demir kantar, zeytinyağı gibi ithal edilmiştir. 1900'lerde kenti gezen Beaufort birçok İngiliz ürününe tezgâhlarda rastladığından söz etmektedir.⁴⁷³

Doğu Akdeniz'in önemli limanları haline gelen ve Selçuklular döneminde doğu-batı yönü dışında, kuzey-güney yönünde de gelişen ticaret önem kazanmıştır. Mısır'dan gelen gemilerle gelen tacirler Antalya ve Alanya (Alaiye) üzerinden Karadeniz'e ulaşıyorlardı.⁴⁷⁴

19. yy'ın sonlarında Antalya Limanının ticari önemi, demiryollarının gelişmesi, Konya Demiryolunun Mersin ve İzmir'e bağlanması ile önemini yitirmeğe başlamıştır.

1920'li yıllara kadar Antalya'nın ticareti önemini korumuş, 1921'de Mersin Limanının açılmasıyla etkinliği azalmıştır. Ticaret hayatıyla uğraşanlar daha çok Rumlardı. Ticari ilişkiler, Kıbrıs, Girit, Rodos, İskenderiye ve İzmir kentiyleydi. En çok ticareti yapılan maddeler zahire, un, hububat, canlı hayvan, ham deri ve kereste, yakacak maddeleri, palamut ve meyan kökü idi. İç Anadolu'dan gelen tiftik, balmumu gibi mallarda yine Antalya üzerinden Suriye, İzmir ve İskenderiye'ye gönderildi. Yine ipek böcekçiliği ve halı dokuma ürünleri önemli ürünlerdendi.

1930'larda Antalya'nın ileri gelen ailelerinden birine mensup olan ve ticaret hayatına devam eden Murat Yerebakan, tüm tahıl ürünleri başta olmak üzere, deri, peynir, keçiboynuzu, melengiç gibi ürünlerin de ticaretini yapmaktaydı. Özellikle İstanbul-İskenderun arasında çalışmakta olan Kadeş vapuruna ile gıda malları getirirlerdi. Murat Yerebakan'ın oğlu ve aynı zamanda ticaret hayatına yanında başladığı babası ile ilgili şu aktarımlarda bulunmuştur:

1940 ve 1960 seneleri arası 15 sene Antalya'da en çok çıkan susam, meşe palmutuydu. Depolara palamut doldururdu babam. İskele yolunda iki tane deposu vardı. Bir de salep... Dağlardan salep toplarlardı, bitkinin kökünü. İtalya'ya falan ihraç ederlerdi. Deri. Kurban deresi, sığır derisi bunlar giderdi. Dışarıdan birşey gelmezdi şirketimize, İthalatımız yoktu.⁴⁷⁵

1950'li yıllarda pamuk ve Çeltik Konuk ailesi gibi önemli ailelerinin dış ülkelere Antalya Limanından pazarlandığı görülmektedir.⁴⁷⁶

⁴⁷² Moğol, 1997: 191.

⁴⁷³ Beufort, 2002: 126.

⁴⁷⁴ Beufort ,A.g.e, 602.

⁴⁷⁵ Özgül, G.(5.4.2018). Ulvi Yerebakan ile sözlü tarih görüşmesi, Ulvi Yerebakan'ın evi, Meltem, Antalya.

⁴⁷⁶ Selekler, 2000:20.

Antalya Limanı'na en çok giren mallar ise; hırdavat, şeker, kahve, çay, çuval, sabun, gaz, pirinç ve zeytinyağı ⁴⁷⁷olmuştur. İzmir, Rhodos, İstanbul, İtalya, Marsilya ve Mısır'dan gelen malları bunlar oluşturmuyordu.

Şimdilik en erken buluntuları Klasik Döneme tarihleyebildiğimiz Antalya Limanı kara ulaşımının güç olduğu dönemler boyunca Akdeniz'e açılan bir kapı olmuş, hinterlandının genişliği ve ürün çeşitliliği sayesinde bir ticaret merkezi olmuştur. Antalya Limanı, aynı zamanda pazardan içeriğe her türlü ürünün getirilebildiği, depolandığı, sevk edildiği bir yaşam alanı olmuştur kent için. Sur ve kuleler ile Helenistik ve Roma Döneminden itibaren korunaklı hale getirilen liman, Klasik, Helenistik, Roma, Bizans, Anadolu Beylikleri, Selçuklu ve Osmanlı Dönemlerinin iç içe girdiği her dönemde canlı kültürel yaşayışının izlerini taşıyan liman, Akdeniz uygarlıklarının etkilerini kent dokusuna taşımıştır.

Antalya Limanı da Eskiçağdan Ortaçağa kadar Ekonomik ve Sosyal işlevini korumuş, zamanla Akdeniz'deki birçok antik liman yerleşimi gibi kara taşımacılığı, demiryolu ağları, büyük tonajlı yük ve yolcu gemilerinin kullanımı ile önemini yitirmiştir. Günümüzde liman, yat limanı olarak ticari ve sosyal işlevini hala sürdürmektedir.⁴⁷⁸

Cinsi	1934	1935	1936	1937
Buğday	8590	3877	1661	6406
Arpa	4053	479	1916	4541
Yulaf	390	450	1099	1804
Mısır	448	354	218	116
Çavdar	135	275	241	39

⁴⁷⁷ Zeytinyağ üreticiliğine dair kalıntılar Antalya Kaleiçi Hellenistik, Roma Dönemine ait ele geçmiştir. Ama kesin olarak bir üretim yeri göstermek mümkün değildir. Ayrıca Magydos, Konyaaltı gibi biraz daha merkez dışı yerlerde üretim yapıldığı düşünülmektedir.

⁴⁷⁸ Antalya'nın elverişli konumu ve doğası ile yetişen ürünlerin yüzyıllar boyunca deniz ticaret için ne kadar önemli olduğunu 1957 yılına ait bir köşe yazı özetlemektedir: "Kalidonya ve Anamur burunları arasında 118 mil uzanan körfez ağzından kuzeye doğru, 43m mil derinliğinde büyük bir körfez, Antalya Körfezidir demektir. Antalya kenti bu körfezin sonunda, Antalya şehri bu körfezin sonunda, denizden 37 m ortalama, yükseklikte, 20km tulünde, 13 km genişliğinde geniş bir traverten teras üzerinde yer almaktadır. Pamphylia, Likya, Pisidia ve Kilikia gibi, eski tarihli 113 tarihi kent olduğundan söz edilmektedir. Eski medeniyetlerden kalma yüzük taşları, gümüş ve bakırdan yapılmış eşyalar, Likya'da Romalı kadınların kullandığı kokularda gül ve çiçek bahçeleri, halen yabancı olan zeytinlerin yağlarını akıtan mermer olukları, tasir taşları ve tarihe gömülmüş ıtrıatçılık, şarapçılık ve zeytinyağı sanayinin günümüzde kalmadığından söz edilmektedir. Eski endüstriden kalan kerestecilik kalmıştır. Lübnan ve Suriye'de nesli kalmayan Sedir (Katrana) Ağaçları ve gür ormanları özel bir değerdedir. Rivayetlere göre Roma İmparatoru'nun Anadolu'dan getirdiği özel keresteleri, Mısır Kraliçesi Kleopatra'ya hediye ettiği ağaçlarla Mısır Donanmasının gemilerinin yapıldığı, Pamphylia'da yapılan gemilerin meşhur olduğunu biliyoruz. Altı yüzyıllık Selçuklu Dönemi eserlerinde kullanılan sedir (katrana)kerestesinden yapılan ahşap hatırların hala çürümediğine tanıklık etmiş bulunmaktayız. Fakat asırlar geçtikçe bu değerlerin kayboluşuna tanıklık edilmektedir. Oysaki Antalya'nın doğal güzelliği ve iklimi kıyılarda hurma ağacı, çöl iklimi gibi kaktüs, tropikal iklimi gibi muz yetişmesi örnek olarak verilmektedir. bk. "Antalya Limanı"Antalya Gazetesi, 11 Mart 1957, Sayı 3384.

Kuru Sebze	620	572	408	338
Un	9581	7587	5818	4910
Kepek	2810	2645	1860	1700
Susam	36	11	6	7
Pirinç	1260	2554	1125	1862
Çeltik	866	2074	2697	2263
Yumurta	268	305	415	54
Koyun (adet)	56	75	37	29
Sığır (adet)	53583	27097	26497	20748
Tavuk (adet)	6421	6787	4191	3783
Katran- Çam	4309	8870	3252	795
Odun	1611	6148	6928	5495
Kömür	900	738	455	880
Limon- Portakal	358	25	-	-
Yaş Meyve	835	651	307	455
Karpuz	2	32	13	18
Sebze	67	71	23	-
Küsbe	321	380	188	196
Palamut	183	104	25	72
Kuru Meyve	-	151	265	218
İpek Koza	30	20	32	8
Anason	5	7	4	9
Deri	32	53	29	3
Yapağı- kıl	8	28	42	26
Krom	135	103	184	138
Pamuk	-	-1500	-	-

Tablo 3 Antalya Limanı Emtialarının İhraç Bilgileri Tablosu (ton)⁴⁷⁹⁴⁷⁹ Güçlü, 1997: 69.

İthal Maddesi	Miktarı (kg)	Kıymeti (TL)
Manifatura	126. 648	633. 240
Şeker	922. 779	198. 351
Köprü Levazımı	151. 000	70. 000
Çuval	214. 697	38. 645
Mamul deri	17. 492	34. 984
Otomobil ve Parça	16. 067	32. 00
Sabun	174. 725	43. 681
Tuz	991. 000	79. 280
Diğer Mallar	-	870. 903
Gaz-Benzin	157. 636	10. 690
Zeytinyağı	68. 610	27. 444
Kırtasiye	20. 711	10. 355
Kibrit	4000	7000
Muhtelif Müskirat	50. 153	100. 306
Makine Aleti	47. 949	15. 000
Makine Yağı	22. 640	5. 160
Pirinç	106. 665	24. 532
Toplam		2. 202. 21

Tablo 4Antalya Limanı Emtialarının İthal (1931) Bilgileri Tablosu⁴⁸⁰

Tasarım Gerçekleştirme ve Malzemeler

Antalya deniz ticaret ve ticarete konu olan mallar iklim ve yetişen ürünlerin çeşitliliği ile çok zengin ve anlatımı zengin bir konu. Sergileme aşamasına gelindiğinde yürütülen deniz ticareti ve konu olan emtialar birbiri ile ilişkili olarak sunulur ve tanıtılabilir. Sürekli bahsettiğimiz bereketli topraklar ve işlek ticaret sıkıcı olmadan hem geleneksel hem modern teknikleri birada uygulayarak sunulabilir.

- Deniz ticaret yollarını gösteren haritalar, dokunmatik panolar şekilde düşünülüp, yollar üzerinde gizlenen noktalarla ihraç ve ithal ürünler yer alıp, tanıtılabilir.
- Ticaret yollarını gösteren harita orijinal kaynaklı bir harita elde ediliyorsa geleneksel biçimde panolarla izleyiciye sunulabilir.
- Kiosklarda oluşturulacak bilgi panolarında ithal ve ihraç ürünler bilgi akışı doğrultusunda izlemeye açık olarak bulundurulur.

⁴⁸⁰ Güçlü, 1997: 69.

- Eskiçağdan yakın tarihi ticaret akışı kesintisiz bir biçimde hem görseller ile süslenerek dijital panolarla aktarılır.
- Canlandırma ve illüstrasyonlardan yararlanılan sergileme yapılabilir.
- Antalya deniz ticareti emtiaları, sadece müzenin iç mekânında değil dış alanlarında sergilenmeye uygun bir konudur. Bilgilendirme panoları dış mekânda tahmin edilenden daha fazla ilgi çekecektir.
- Sadece görsel değil aynı zamanda işitsel ve koklama gibi duylara yönelik efektlerde unutmamalıdır. Benzer sergileme ve kurgular Avrupa’da uygulanmış, Paris kentinin dokusu koklama duyusundan yararlanılarak aktarılmıştır. Örneğin; Antalya’ya özgü bir çiçek, sadece görsel değil koku duygusuna yönelik sunulabilir. Meyveler ve Turunçgiller portakal çiçeği kokusuyla aktarılabilir.
- Panoramalardan faydalanabilir. Hem yatay hem dikey bir sergilenme ile alan 180 veya 360 derece olarak kullanılmalıdır. Yağlı boyalar, modeller, illüstrasyonlar etkili bir biçimde kullanılmalıdır.
- Antalya’nın Mutfağı veya Doğası gibi kalıcı sergilerle ilişkilendirilip Antalya’ya özgü bitki veya yiyecek ürünleri interaktif bir sunumla sergilenebilir.
- Yine Tiyatral sergilemeden faydalanılarak ticarete konu olan bu ürünlerin önemi eğitici olarak sunulabilir.
- Kronolojik ve işlevsel sergileme yapılmalıdır.⁴⁸¹

5.2. Eskiçağda Ticaret Gemileri

Atina Pire Limanında MÖ 300’e ait küçük bir kıyı teknesi ilk ticaret gemisi örneklerinden olmuştur. İnsanoğlunun denizciliği ilk kez salları yüzdürerek olduğunu düşünürsek bu çok da yadırgayıcı olmayacaktır.

Yelkenli gemilerin bulunuşu denizciliğin ilerlemesi, Yunanistan ve Roma ekonomisinde deniz ticaretini ön plana koymuştur. Yunan kentleri büyüyüp genişledikçe Akdeniz ve Karadeniz’e açılmışlar ve MÖ 700 ve MÖ 500’de kolonizasyon hareketleri başlamıştır. Antik Çağda tahıl başlıca ticaret kaynağıydı, Hellenistik ve Roma Dönemi boyunca artan tahıl ihtiyacı ve üretimi deniz ticaretini hareketlendirdi ve gemilerin başlıca yükleri, tahıl, zeytinyağı, madenler, tuz gibi ana ihtiyaç maddeleri ile dolu hale geldi. Anadolu’nun güneybatı kıyısında yer alan Knidos ve Rhodos’dan, ticaret gemilerinde şarap taşınmaktaydı. Şarap ve zeytinyağı amphoralar ile taşınmaktaydı. Amphoralar çift kulplu dibi sivri Akdeniz’in en özel taşıma kaplarıydı. Gemilere amphoralar üst üste sivri tabanları,

⁴⁸¹ Tasarlanan sergi kurguları için bk.4.2.1 A,185.

alttakinin açık ağzına oturtularak yerleştiriliyordu. İskenderiye ve diğer şehirlerdeki talebin fazla olması üzerinde, gemiler “dolia” adı verilen ve kilden yapılmış 2m. yüksekliğinde konteynerler icat edilmişti.⁴⁸²

Ticaret gemilerinin dolu olduğu bir diğer ürün de zeytinyağıydı. Antik Çağ insanları için zeytinyağı her şey demektir, aydınlanma, temizlenme, yemek pişirme bir sürü hayati işlev yerine getirmektedir. Yunanistan, B. Anadolu kıyıları, K. Afrika kıyıları ve İspanya zeytinin yetiştiği topraklardı.

Bir diğer önemli emtia “tuzlanmış balık”dı. Romalıların “garum” dediği, bugün Uzak Doğu’da da kullanılan özel bir sosla tüm Antik Çağ halkı yemeklerini renklendirmektedir.

Eski Çağın önemli tüccar ve kaptanlarından “Eudemos’un Lahdi” MS 2.yy. ait Olympos Kentinin Güney Limanında bulunmuştur. Üzerinde yelkensiz bir gemi tasviri ve Eudemos ve ailesi hakkındaki bilgiler dışında Eudemos’un Marmara ve Ege ve Karadeniz seferleri anlatılmaktadır. Bu lahit üzerindeki ticaret gemisi “navis onararia” yelkensiz olarak tanımlanmış olsa da yelkenli bir ticaret gemisine işaret etmektedir.⁴⁸³ Gemi üzerindeki tanrıça tasviri(Aphrodite veya Nereid)denizlerde kaptanın koruyucusu olarak yerini almış olmalıdır

Eskiçağın bu ünlü denizcisinin Lahdi üzerindeki yazıt dikkat çekicidir:

Ben Eudemos kaptanlık yaptığım için bilirim dalgalar arasından bir Pontos’tan öbür Pontos’a geçen yolu, Athena’nın keşfi. Bitinialılar’ın kenti Kaldhedon bütün halkı ile birlikte benim vatandaşlık sahibi mi olmamı kararlaştırdı? Talihli makamlar ile vazifelendirildi, Lykia ulusu da aynı şekilde davrandı ve beni İhtiyarlar meclisine üyeydi. Kader Eğer izin almadan bir başkasını gömerse Fiskus’a ceza olarak altın dinar ödeyecek.⁴⁸⁴

Eskiçağ gemileri taşıdıkları yüklerden dolayı da sıkıntı yaşamaktaydılar. Ticaret gemiler, bugün bizim kullandığımız fıçı ve varilin yerine geçen “amphora” dediğimiz; çift kulplu dibi sivri özel kil kaplar oluşturmaktaydı. Ağzları pişmiş kıl tıpa ya da genellikle harçla sabitlenmiş mantar bulunmaktaydı. Bunların içi zeytinyağı, şarap ve balık sosu ile doluydu. Bu sıvıların yanında yarı sıvı ve katı son derece ilginç ticaret emtiyaları taşınmaktaydı. Sirke, kurutulmuş balık, peynir, hububat, baharatlar, merhem, cam boncuk, süt ve tereyağ, et gibi.⁴⁸⁵ Ve ticaret gemileri de yapılarının özelliğinden de faydalanarak alabildiğine bu kaplar ile doluydu. Sualtı kazılarında ele geçen gemi batıklarının çoğunu zeytinyağı ve şarap gibi özel yükleri ile dolu amphroları taşıyan ticaret gemileri oluşturmuştur. “İki taraftan

⁴⁸² Casson, 2002: 10.

⁴⁸³ Öncü ve Evcim, 2015: 94-110.

⁴⁸⁴ Öncü ve Evcim, A.g.m., 100.

⁴⁸⁵ Öncü, 2016: 10.

taşınan'' anlamına gelen amphoralar, kalın çeperli olduğundan 26litre, 26 kilografa denk geldiğini düşünürsek son derece ağır oluyordu. Liman işçileri omuzlarında dengeledikleri zaman, bir kerede ancak bir tane taşıyabilmekteydiler. Amphoralar aynı zamanda batık geminin rotası hakkında bilgi verebilmektedir. Kulplarında ihracatçısının simgesini taşıyan bu özel kaplar ticaret rotaları üzerinde tarihleme ve tipolojik sınıflama imkânı vermektedir. Bu batık ticaret gemileri içinde tahıl yüklü gemilere ulaşma olanağımız yoktur. Çünkü çuvallarla tahıl taşınan gemi battığında yük ve ahşap gemi birlikte yok olur. Kil için aynı durum söz konusu değildir, dolayısıyla garum ve amphora taşıyan batıklar çoğunlukla ele geçmektedirler. Aksine kırılmaması için sivri diplerinden dikkatlice yerleştirilen amphoralar, birbirlerine sıkıca yaslanmış halde batan teknenin iskeletini de korudukları görülmüştür. Kıbrıs'ın Kyrenia şehrindeki MÖ 300'e tarihlenen batık buna iyi bir örnektir.

Bu sayede antik ticaret gemilerinin nasıl inşa edildiği, ne çeşit donanımlara sahip oldukları, hangi malların ne şekilde saklandığı gibi bilgilere sualtı araştırmacıları açısından ulaşmak mümkün olmaktadır.⁴⁸⁶

Eskiçağ gemileri yüklerinin dışında da Fırtınalardan dolayı da sıkıntı yaşamaktaydılar. Oluşan dalgalardan günlerce yük boşaltabilmek ya da bakım yaptırmak için yanaşmaları gereken limana ulaşamamışlardır. Akdeniz'e hâkim olan akıntı ve rüzgârlar tarih boyunca birçok gemiyi zor durumda bırakmış karaya oturmasına neden olmuştur. Bunlarda en erkene tarihlenen Pamphylia denizindeki fırtınalarla ilgili en eski belge Zenon arşivinden bir papirüstür. Bu papirüse göre, MÖ 257'de Alexandreia'dan Korakesion'a yola çıkan Antimenes adında bir kişi Pamphylia'da fırtınaya yakalanıp Patara Limanına çıkmıştır.⁴⁸⁷ Bir başka olayda Herodes I, MÖ 40 yılında Aleksandria'dan Roma'ya gitmek üzere gemisiyle yola çıktığında Pamphylia Denizi'nde dalgalar ve fırtınaya yakalanır. Mürettebat gemiden yükünü Attaleia Limanına boşalttıktan sonra güçlkle Rhodos'a ulaşmıştır. Bunun dışında çeşitli efsaneler de doğmuştur, Konstantinos'un annesi Helena, Hristiyanlık haçını Kudüs'tenaldıktan sonra Akdenize açılmış ve gemi fırtınaya yakalanmıştır. Kudüs'te bulunduğu Hristiyanlık Haçını denize atarak fırtınayı durdurdıkları söylenmektedir. Pamphylia Denizi, bu olaydan sonra "Golfus Sanctae" Helenae olarak adlandırılmıştır: Daha sonraki dönemlerde de Akdeniz, denizcileri ve yolcuları fırtınalarıyla korkutmaya devam etmiştir. Fransız gezgin Paul Lucas, 1705-06 yıllarında Akdeniz'de yapmış olduğu gezisi sırasında izlenimlerini aktarmıştır:"16 Ocak'ta Satalie Körfezi'ne girdik. Bu geçiş, pek çok büyük geminin kaybolduğu son derece tehlikeli bir yerdi. Denizciler, bilhassa Yunanlılar denize yiyecek

⁴⁸⁶ Casson, 2002:120-121.

⁴⁸⁷ Gökalp, 2008:14.

parçaları atmaya başladılar": Lucas'ın bahsettiği bu yiyecekler, deniz yolculuğu esnasında tanrıların gazabından yani fırtınadan korunmak amacıyla denize atılıyordu.⁴⁸⁸

Antalya gümrüğüne ait Osmanlı gümrük belgelerinde ticaret gemilerine dair isimleri de geçmektedir. Fakat "Sefine, Filika, Sandal, Kayık" gibi terimler kullanıldığı için gemi tipolojilerini anlamak mümkün değildir.

Daha geç dönemler için, deniz taşımacılığında kullanılan bütün vasıtalarla daha çok büyük tonajlı olmak üzere "sefine" denilmektedir. Daha küçük deniz vasıtalarına ise kayık kelimesi kullanılmaktaydı. Kayık Türkçe bir kelime olup geniş dönemler için pek çok çeşidin olan genel bir tabir olarak kullanılmıştır. Pereme gibi tipler daha çok feribot anlamına gelmekteydi. Mavna genel olarak yük taşımacılığında kullanılan deniz taşıtıydı. Mavnalar taşıdıkları yüke göre isimlendirilmekteydi. 17. yüzyılda sirke, limon suyu ve at nakleden vasıtalarla mavna denmekteydi. İstanbul'da da pek çok iskelede yük taşıyan mavnalar bulunmaktaydı.⁴⁸⁹ Fakat MS 17. yy'ın bu teknelerin devri kapanmıştır. Kadırgaların yerini de uzun yol gemileri aldı. Ticaret gemilerine top yerleştirildi. MS 19. yüzyılda zengin devletler yüzden fazla top taşıyabilen bakır levhalı pahalı tekneler yapmışlardır. Özellikle Akdenizde İngiliz ve Hollandalıların yapmış olduğu tekneler söz konusuydu.⁴⁹⁰

Tasarım Gerçekleştirme ve Malzemeler

Antik Çağ ticaret gemileri, maketler ve modellemelerle ile yükleri ile canlandırılabilir. Ayrıca ilk dönem gemilerinden, MS 1. yy. kadar ticaret gemilerin yapım teknikleri ve MS 1. yy. ikinci yarısından sonra değişmeye başlayan gemiler aynı yüzyıllara tarihlen batık gemi örneklerine bakılarak, canlandırılabilir. Aynı zamanda illustrasyonlar ve canlandırmalar ile Antalya Körfezi ticaret rotası ve gemileri gösterilebilir.

- Akdeniz tekne biçimleri ve eskiçağdan günümüze ahşap ticaret gemileri tipolojisi gemi maketleri olarak sergilenebilir. Gemi modelleri her zaman ilgi çekici olacaktır. Özellikle diğer müze örneklerinde maketlerle anlatılan tekne kronolojileri, Ya da önemli bir batığa ya da gemiye ait tek bir görsel maket ve ilişkili görsel malzemeler (Örneğin; Uluburun batığındaki Gemi maketi ve etrafındaki amphora ve seramik unsurlar gibi) ön plana alınarak yapılacak sergileme dikkat çekici olacaktır.
- Dikkat edilmesi gereken unsurlar maket ve canlandırmalarda, dijital olmayan unsurlarda, sergilemeye uygun malzeme ve materyal seçimi yapılmasıdır.

⁴⁸⁸ Gökalp, A.g.e. ,15.

⁴⁸⁹ "Mavna veya mavuna, yakın kayalara ya da limandan açığa demirlemiş, gemilere yük götürüp getiren güvertesiz, büyük teknelerden denmektedir" Bk. mavnalar için, Ertuğ, 2001: 176, 186.

⁴⁹⁰ Sönmez, 2008: 17.

- Sergilemede uygun ışık seçimi unutulmamalıdır.
- Sadece görsel değil aynı zamanda işitsel ve koklama gibi duyulara yönelik efektlerde unutulmamalıdır. Benzer sergileme ve kurgular Avrupa’da uygulanmış, Paris kentinin dokusu koklama duyusundan yararlanılarak aktarılmıştır. Örneğin; Antalya’ya özgü bir çiçek, sadece görsel değil koku duygusuna yönelik sunulabilir. Meyveler ve Turunçgiller portakal çiçeği kokusuyla aktarılabilir.
- Denizcilik, tekne yapımıcılığı gibi konularda sergiye ek olarak eğitici faaliyetler ve workshoplar yürütülmelidir. Ustaların gemi yapımını canlandırdıkları bir atölye düşünülmelidir. Birçok müze ve dünyadaki birçok turistik alanda bu tür etkinlikler mevcuttur. Örneğin İspanya’nın Toledo Şehrinde kent kalesine geçmeden önce demir kılıçların nasıl yapıldığını gözlemlediğiniz bir atölyeye gidiyorsunuz, demir için gerekli suyun sağlandığı nehirden geçip Ortaçağ Kalesine ulaşıyorsunuz. Tam olarak demir zırhları ile canlandırılmış şövalyelerle ortaçağ atmosferini birçok duyu organınızın deneyimi ile yaşıyorsunuz. Bu çok etkili bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır.
- İşlevsel bir sergileme planlamalıdır.
- Sergiye konu olan Akdeniz tekne tiplerinden esinlenerek hediyelik eşya materyalleri sergi ya da tanıtım için kullanılabilir.⁴⁹¹

5.3. Antalya Deniz Gümrüğü

Attaleia Limanının somut kanıtlarını Hellenistik ve Roma Dönemine dayanmaktadır. Fakat daha öncede vurguladığımız gibi sürekli kullanılan ve işlevini uzun dönem kaybetmeyen bir liman olduğu için erken dönem buluntulara bilimsel araştırmalarda ulaşamamıştır.

Fakat Akdeniz’de deniz ticareti için son derece önemli olan gümrük belgelerini erken bir örneği Lykia’nın ana limanı olarak gösterilen Andriake’de ele geçmiştir. Bu önemli buluntunun Akdeniz’de doğu batı ticaret rotasına ışık tuttuğu görülmektedir. Araştırmacılar tarafından Lykia Gümrük Yasasını içeren bu yazıtın burada bulunması şaşırtıcı değildir. Çünkü Roma Dönemine tarihlenen ve hububat’ın korunması amaçlı inşa edilen Granarium yapıları bu kentte bulunmaktadır. Bunun dışında bu yazıtın bir diğer örneğinin Patara’da olması kuvvetle muhtemeldir.⁴⁹²

⁴⁹¹ Tasarlanan sergi kurguları için bk.4.2.2 A,186.

⁴⁹² Takmer,2012:20.

Söz konusu Gümrük Yazıtı, Myra Liman yerleşimi Andriake'nin Limanı çevresinde granarium yapısı yakınında 1999 yılında yüzey araştırması yapan Anadolu Üniversitesi araştırmacıları tarafından bulunmuştur, Nero Dönemine tarihlenmektedir. Yazıt şuanda Likya Uygarlıkları Müzesinde sergilenmektedir. Yazıttan elde edilen önemli bilgilerin başında Lykia Birliğindeki Roma Dönemine ait yasalara ilişkin ayrıntılar ve benzer özellik taşıyan Kaunos ve Myra ve Ephesos yazıtlarını da içeren bilgiler bulunmaktadır. Bu yazıtlarda Roma gümrük kanunları dışında ticarete konu olan emtialardan, özel gümrüğe tabi olanlar, Ticaret Gemilerinin Yapım ve Satış için tanınan vergi muafiyetleri, Limana sığınan gemilerin onarımından alına vergiler gibi ticari gelir ve yasalara ilişkin önemli bilgiler yer almaktadır. Örneğin; Kaunos yazıtında, Andriake Yazıtında Purpur, Köle, Safran, Zeytinyağı, İncir ve tuzlanmış Balık için özel gümrüğe tabi olduklarına dair hükümler ya da, Ephesos yazıtında kaçakçılık ve köle ticaretine ilişkin hükümlere ilişkin bilgiler elde etmekteyiz.⁴⁹³

Devamlı vurguladığımız gibi Antalya her döneminde stratejik önemdeki konumuyla ticaretin merkezi olma özelliğini kaybetmemiştir. Fakat bizim burada sözünü ettiğimiz önemli yollar ve giriş kapısı, deniz ticareti söz konusu olduğundan Antalya Limanı ve bu limana ilişkin limana giren çıkan malların gümrük kayıtları erken dönemlere ilişkin bir bulgu araştırmacılar tarafından elimize geçmemiştir. Bu belgeler elimize Osmanlı arşiv kayıtları sayesinde ulaşmıştır. Gümrük kayıtları bugünde ticaretle ilgili en önemli verileri elde ettiğimiz belgelerdir.⁴⁹⁴

Özellikle 19. yy. Osmanlı'da tutulan gün ve gün tutulan kara ve deniz gümrükleri için “Mufassal defter” kayıtlarda, ihraç ve ithalat kayıtları, gemilerin giriş çıkışları işaretlenmiş, iskeleye gelen gemiler tiplerine göre sınıflanmış, örneğin; “Antalya'da sandal, İskenderiye'de sünbeki 2, Jırkata, İzmir'de pulaka 3, şeytiye veya sentine, Samsun'da'jekeleve 4, pergende5, fekdirme, tombaz 6, çifte, lotka” gibi tipler görülmektedir. Bunların dışında kayıtlarda, gemilerin taşıdığı bayrak ve katanın adı yer almaktadır. Nereden geldikleri ve hangi noktalarda aktarma yaptıkları kayıt altına alınmıştır. Gemi içerisindeki mallar tüccarların ismi verilerek kayıt edilmiştir: “Meta'-ı Sefer b. Mehmed veya «Muharrem b. Mustafa»>> yahud «an mal-ı Sarı Kostantin»”Malı getiren tüccarın adı altında mal ve malların cinsi, miktarı ve alınan gümrük akçe ve kuruş olarak belirtilerek yazılmıştır. Daha sonrada o gemiden toplam ne kadar gelir elde edildiği ve bunun ayda toplam ne gelir getirdiği ayrı ayrı bulunmaktadır.

⁴⁹³ Takmer, 2006:142-161.

⁴⁹⁴ İbn Havkal 10. yy'da Kitabu Suret El-Arz, “Antalie kenti, İslam medeniyetlerine dolaşan gemilerden, Şam (Suriye) ülkesi sahilllerinden getirilen her şeyden vergi tahsil edilmekteydi. Mavnalar ve savaş gemileri ve teknelerden elde edilen ganimetler de vergiye tabiydi. Alınan vergiler, taşınan malın, taşınan malın ve Müslüman kölelerin değerine göre hesaplanmaktaydı. Bunlara hükümdarlık tarafından konulan gümrük vergisi de ilave edilmekteydi.” bk. Dörtlük ve Boyraz,2008:18.

Böylece aslında bu tip kayıtlara bakılarak, iskelede yük yükleyen ve boşaltan gemilerin sayısı, gemilerin hangi tipte olduğu, hangi limanlardan geldiği ve hangi kentlerle ticaret yapıldığı, aylar ve mevsimlere göre ticaret hacmi, o limandan en çok ihraç edile emtialar, gibi birçok önemli bilgi elde edilebilmektedir. Fakat bu kayıtların birçoğu sağlıklı olarak elimize ulaşma imkânı bulamamıştır.⁴⁹⁵

Antalya “Gümrük Mukataa” kayıtlarında, Antalya’dan Arabistan’a kereste, ağaç, demir, zift gibi ağır tonajlı mallar dışında kumaş olduğuda yer almaktadır. İthal edilen mallar içinde ise Suriye limanlarından gelen sabun göze çarpmaktadır.

1476-1477’de Antalya İskelesi’nin gümrük gelirleri Finike İskelesi ile birlikte 450.000 akçe olduğu ve Müslüman tüccarlar ile vergi vermekle mükellef olmayan yerli tüccarların %4, yabancı tüccarların %5 gümrük vergisi verdiği belirtilmektedir.

16. yüzyıl başlarında Antalya iskelesi gümrük gelirleri “206.667 akçeye”, ihtisap gelirleri, 15.000 akçe olarak belirtilmiştir.

Hububatta gümrük vergisinden hariç başka bazı vergiler de söz konusuydu, vergilerin basında da *simsarlık* vergisi, adı altında toplanan başka bir vergi söz konusuydu. . Daha önce sözünü ettiğimiz Floransalı tüccarlardan ve Kıbrıs’ta yazmış olduğu “La Pratica della Mercatura”, ticaretin el kitabı’nı yazarak dönem tüccarlarına yol gösteren, Pegolotti’nin Antalya’da tacirlerin buğday için *mud* basına 1 *asper* tutarında bir *assagio* vergisi ödediklerinden bahsediyordu. 75 Bundan başka yine Pegolotti’nin kaydından anlaşıldığına göre tacirler Antalya’da buğday için *mud* basına 3 *asper* tutarında bir pazar vergisi (=fonda) de ödemek zorundaydılar.⁴⁹⁶

Antalya Limanının 16. ve 17. yüzyıllarda önemli ihraç merkezi olarak Anadolu ve Arap ülkelerine sağladığı bağlantı yolu olma durumu 18. Yüzyıla kadar sürmüştür. 17. yüzyılın ikinci yarısında iki milyon akçeye ulaşmasına rağmen daha sonra düşüşe geçmektedir. Bunun nedeni bu tarihten sonra İzmir gibi Anadolu limanlarının önem kazanmasıdır. 19. yüzyılda “Antalya Emtia Gümrüğü” gelirleri daha da düşmüş ve 276.46 para olarak kayıtlara geçmiştir. İhracattaki bu düşüşün diğer nedenleri arasında 1810’da İngiltere ve Fransa arasındaki savaşlar nedeniyle kaçak olarak Antalya Limanından çıkarılan hububatta yer almaktadır. Çünkü bu yıllarda hububat üretimi artarken gümrük kayıtlarında ihraç edilen hububatta bir düşüş görülmektedir.

⁴⁹⁵ Kütükoğlu, 1980:350.

⁴⁹⁶ Pegolotti, 1936: 58.

Osmanlı Şerri Sicili kayıtlarında ihraç edilen ürünler çok fazla yer almamıştır. Yalnız, 1813-1814 yılına ait bir kayıta Antalya Limanında İskenderiye'ye deniz yoluyla götürülen kükürt, deri, kilim, bakır leğen, pamuk gibi malların isimleri geçmektedir.⁴⁹⁷

Ama giriş çıkış yapan malların kayıtları, Antalya emtia gümrüğünün kayıtlarından öğrenmek mümkündür. Örneğin yukarıda sözüne ettiğimiz İskenderiye'ye gönderilen mallardan alınan vergiler şöyledir: “1 kıyye kükürtten 0. 5 para, 1 adede cilde deriden 1. 89 para, 1 adet kilimden 20 para, 1 adet bakır leğenden 3. 98 para, 1 kıyye kurşundan 2 para, 1 çift küçük pabucdan 1 para, 1 çift çizmeden 3. 32 para, 1 adet kilimden 10 para, 1 adet külahdan 1. 5 para, 1 deste kaşıktan 0. 25 para, 1 kıyye soğandan 0. 3 para, 1 kıyye şekerden 2 para, 1 kıyye havyardan 7. 5 para, 1 kıyye çilekten 1 para”

19. yy. Antalya Limanının aktif kullanımının devam ettiğini yine gümrük kayıtlardan öğrenmekteyiz. “Reaya Tüccarları”, “Defterli Tüccarlar”, “Hayriye Tüccarları” denilen yerli tüccarlar dışında, “Müste'min Tüccarları” denilen yabancı devletlerin tüccarları, Antalya limanından başka ülkelere ve Anadolu şehirlerine sevkleri, ihraç ve ithal edilen emtiaların resmi gümrük kayıtları “Antalya Gümrüğü İrad ve Masarijat Defterleri” ile bu tüm yerli ve yabancı tüccarların kayıtları “Tereke Defterleri”de yer almaktadır. Tüm bu defter kayıtlarında Antalya Limanından ithal ve ihraç edilen malların çeşitleri ve özellikleri ile tüm ayrıntılı bilgilere ulaşmak mümkündür.⁴⁹⁸

Osmanlı Arşivine ait gümrük kayıtlarında geçen bazı malların kayıtları getiren kişiler şu şekilde kayıt edilmiştir: “1230 senesi emtia gümrüğünden alınan gelir-gider kayıtlarından bazı örnekler:⁴⁹⁹

- Mühimmat kayığı taifesi Meisli Kara Yain malından; Biber (2kıyye/20 para), Pekmez (5 tulum/50 para), Hellim (1000adet/44 para), Kahve (8 kıyye/16 para)
- Ala'iyveli Mustafa Reis'in Kayığından: Leblebi (80kıyye/40 para), Mercimek (80 kıyye/40para), Hurma (72kıyye/100para), Panair (40kıyye/80para), Kahve (2 torba, 100kıyye/80para)
- Esir Süleyman Filikasıyla gelen; Pekmez(2 tulum/20para), Köfter(72kıyye/140para)
- İskenderiyeli Halil Reis malından alınan; Leblebi(1300kıyye/600para), Hurma(700kıyye/800para), Sırça Halhal(4 aded zenbil/600para)
- Giritli Yorgi Ağa Bezirgânın; Sabun (5963 kıyye/2320 para)

⁴⁹⁷ ASS, I 137B.nolu arşiv kayıtlarında yer alan bilgiler için bk. Moğol, 1997:199.

⁴⁹⁸ Bunun için bk. Antalya Şer'iye Sicili ve Defterleri nolu kayıtlar için(36, 20, 59b, 65b, 22, 11, 60, 61)bk. Özdemir, 1992: 1373-1374.

⁴⁹⁹ Sarıhan, 2003:260.

- İngiliz Kayığından ihraç olunan; Basal (3300kıyye/1000para), Ahen Kantar(4kıyye/480), Revgan-ı Zeyt(zeytinyağı)(2600kıyye/4340para)
- Antalya İskelesi'nden Yafa'ya giden Abdullah Reis Sefinesinden Alınan; ziyaretçisi seyyah nefer(180akçe), Seccade(19 adet/760para), Kilim (27aded/361 para), Çam Sakızı (50kıyye/100para)

Tasarım Gerçekleştirme ve Malzemeler

Deniz gümrüğü faaliyetleri, dijital panolar ve şekillerle gümrüğe tabi olan mallar, gümrük gelirleri ve bu konu olan belgelerin dijital kopyaları sergilenebilir.

- Söz konusu olan bu bölümde dijital malzeme, titizlikle hazırlanmış pano ve şekillerden faydalanılmalıdır.
- Sergileme kronolojik olarak yapılmalıdır.⁵⁰⁰

5.4. Antalya İskelesi, Tüccarlar ve Liman Çalışanları

Limanlar antik dönemden itibaren aslında kentin giriş kapılarıdır. Bu sadece ticari anlamda ya da askeri anlamda olmamıştır. Aynı zamanda deniz yoluyla kara yollarından daha avantajlı olarak kentin her türlü ihtiyacını karşılayacak (hububat, zeytinyağı gibi temel maddeler) giriş yaparken yine kentlerin zenginlikleri olan hammaddeler ticaret yolları aracılığıyla taşınmıştır. Bunun dışında kentin varlığını sürdürmek için savunabilmek ve savaş gemileri ve donanmaları barındırabilmek için önemli olmuşlardır.

Bu giriş-çıkış kapıları, sadece ticari anlamda ya da askeri anlamda önemli olmamıştır. Ticari emtiaları taşındığı gemiler limanlara sadece bu malları değil denizci birçok kavimin kültürünü beraberinde getirmekteydi.

Limanlar ticari (yükleme-boşaltma, malların satılacağı dükkânlar), askeri ihtiyaçları karşılayan ve buna göre yapılanan kompleksler olmanın dışında; halk için ticari, eğlence, dinsel birtakım işlevleri olan yaşayan birer cazibe merkezi olmuşlardır. Çoğu zaman seyyah ve coğrafyacılar limandaki bu kargaşayı(her çeşit malın satıldığı tezgâhlar, köle pazarları, yükleme-boşaltma işlemleri, ticari malların sevki) abartılı şekilde tasvir etmişlerdir. Tabi ki zaman zaman abartılan bu kargaşa; limanlarda meydana gelen, hırsızlık, kaçakçılık, korsanlık düşünüldüğünde çok abartılı gözükmemektedir.

Liman girişine konumlandırılan hamam yapıları; tatlı su bululamayan ve hastalık tehlikesi içindeki denizci ve yolcular için düşünülmüştür. Bunun dışında limanlarda bulunan heykeller, kutsal yapılar da değişik milletlerden olan denizcilerin dini gereksinimleri

⁵⁰⁰ Tasarlanan sergi kurguları için bk. 4.2.3 A,187.

unutulmamış olmalıdır. En güzel örneği Myra-Sura antik kentinde “kehanet merkezi” olarak tanınan limanındaki Apollan Tapınağı ve Bizans kilisesidir.⁵⁰¹

Attaleia Limanı, kentin kuruluş nedeni ve ilk kurulduğu yer, görüldüğü kadarıyla limanın kendisiydi. Burası, bütün kıyı boyunca liman olmaya en uygun yerdir. Limanı olabildiğince sur sistemine edebilmek için, surların limanın iki yanında, yukarıda bahsi geçen kaya külesinden denize doğru aşağı yukarı aynı uzaklıkta başlaması gerekmiştir. Gerçekten de denizden yükselen ve limana belli bir açıyla gelen iki kuleyle bu kaya külesi arasındaki uzaklık hemen hemen aynıdır. Bu kulelerden güneydeki, biraz daralan liman ağzının sağında, kuzeydeki solundadır. Liman surları bu kulelerden ters istikamette karaya doğru uzanır. Güneydeki liman suru doğrudan dik kayalık yamaca kavuşurken, kuzeydeki sur, ikinci kulede kırılarak yön değiştirir ve ancak üçüncü kulede sarp kıyıya ulaşır. Dördüncü kulenin iki yanında ise, dar liman suru ile geniş kara suru birbiriyle birleşir veya başka bir değişle birbirinden ayrılır. Limanın diğer (güney) tarafında, limanın surunun başı ve kara surunun başlangıcı olan yuvarlak kule arasında, dört kuleli bir sur parçası yer almaktadır. Bu kısım dik yamaçlı kıyının kenarı boyunca uzanır. Aslında son derece simetrik inşa edilmiş sur sistemindeki bu sapma, sur duvarlarının güzergâhının belirlendiği dönemde, limanın güneydoğusunun tıpkı bugünkü gibi ikamet için tercih edilen bir yer olduğunun göstergesidir.⁵⁰²

Güneydoğuya açık büyük körfezin en içteki köşesine yakın küçük bir koy bulunmaktadır. Güneybatıya bakan bu koy, güneye doğru dışa taşan traverten terasın gerisinde, kuzey ile doğu kıyı şeritlerinin dik açıyla birleşmesi sonucunda oluşmuştur. Dik açının birleşme noktasında teras, denize doğru öne çıkarak doğu ile kuzeydeki dik yamaçların dibinde bulunan düz kıyı şeridini birbirinden ayırır. Antalya bu mevkide yer almaktadır. Doğru kıyısında gösterişsiz tersane, kuzeyde gümrük, Osmanlı Bankası, acentalar, depolar, kahveler ve diğer bazı binalarla doludur. Sözü edilen kayalığın yanından merdivenlerle asıl şehre çıkılır. Yukarıda kayalığın kenarı surlar ve evlerle çevrilidir. Kent at nalı biçiminde koyu sarar. Teras kenarında içerilere doğru giderek yükselen bir arazi üzerine kurulan kent, sur duvarların içinde birbirine yakın olarak inşa edilmiş yapılar ve dar sokaklar 1900’lü yıllarda dikkati çekmektedir. Surlarla çevrili alan, ayırıcı duvarlarla bölümlere ayrılmıştır. Kentin surların dışında kalan kısmı, özellikle de doğu ve kuzeydoğusu, daha yeni, daha açık ve daha düzenli gözükmektedir. Kent kapılarından çıkıp batıya ve kuzeybatıya ilerlediğimizde, önce kahverengi traverten çıplak arazi karşımıza çıkar. Belli bir yerden sonra kentten uzaklaştıkça sıklaşan çalılıkların görüldüğünü antik yazarlar söylemektedirler. Batı sur duvarlarının

⁵⁰¹ Çevik, 2015:395.

⁵⁰² Lancoronski, 2004: 9.

yakınlarında, ahşap bir köprü uzanmaktadır. Köprünün geçtiği yarın dibinde de dik akan bir dere göze çarpıyormuş o dönemlerde. Düden'in kollarından bakanlardan fazla miktarda su olduğu söylenmekteydi. Antalya sokaklarında Kale içinde gezinirken heykel ve mimari parçalar yerine sur duvarlarında sıkça kullanılmış devşirme malzemeler dikkat çekmekteydi.⁵⁰³

Antalya Kentinin bu noktada kurulmasında baş etken olan ve bu süreç itibari ile askeri ve ticari önem kazanan liman, Roma Döneminde Doğu Akdeniz'in en canlı limanları arasında yer almış; özellikle Bizans ve Selçuklu Dönemlerinde Mısır ve Suriye ile deniz bağlantısının kurulduğu önemli bir dış ticaret limanı olmuştur. 16. yy.'ın başında, Osmanlıların özellikle Mısır'ın fethi ile elde ettikleri Doğu Akdeniz'deki hâkimiyet sonrasında eski önemini büyük ölçüde yitiren liman, Kurtuluş savaşı döneminde ise Anadolu'da milli mücadeleye alternatif bir deniz rotası adeta gizli bir liman olmuştur. Kapanmış olan deniz yollarının alternatifi olarak örneğin, Mersin Fransızların eline geçmiştir, sevkiyat noktası olan İnebolu abluka altında olduğu bir durumda Antalya Limanı'nın önemi artmıştır. Halkı kurtuluş mücadelesine hazırlayan aydınlar Mehmet Akif, Halide Edip Antalya'ya konuşmalar için gelmişlerdir. İtalyan işgali sırasında ise iskele şeklindeki görünümü liman haline teşkil etmek istemişlerdir. 05 Temmuz 1919'daki Antalya Mutasarrıfı Cemal Beyin Dâhiliye Nezareti ile yaptığı yazışmadan gördüğümüz İtalyan nakliye vapurlarıyla Liman rıhtımı inşası işçilerin getirtileceği ve yapılacak il için "Konyaaltı mevkiine kadar şimendifer temdit ile araba ve otomobille işletme temin edileceğidir" Yani buradan anladığımız raylı sistemle limanın bağlantısının olacağıdır. Buradan da İtalyanların nasıl bir yatırım yapmak istediğini anlamak zor değildir. Yine o tarihlerde Antalya'dan geçen Mısırlı gazeteci Kadriye Hüseyin Hanım, limanı, Anadolu'da bulunan her cins malın satıldığı, önemli bir Pazar olarak niteler.⁵⁰⁴ Fransız gazeteci yazar Berthe Georgess-Gaulis'in Antalya Limanını nasıl anlattığına bir bakalım. 1921 yılının Mart ayında yazdığı yazısında diyor ki;

Buradaki faaliyetlerle, Yunan bölgesinde, yani İzmir bölgesindeki durgunluk arasında büyük tezat göze çarpıyor. Limandaki rıhtımlar ticaret eşyasıyla dolu. Anadolu'nun her tarafında rastladığım deve kervanları yüklerini buradan almaktaydı. Gümrük deposu her çeşit silah ve cephaneye tıklım tıklım dolu. Gümrük müdürü, telefonun başından ayrılmadan giriş ve çıkışları izleyen, yarı asker yarı sivil genç bir adamdı.⁵⁰⁵

⁵⁰³ Lancoronski, A.g.e. 8.

⁵⁰⁴ Oral, 2008:5.

⁵⁰⁵ Oral ,A.g.e., 6.

O dönemde Antalya iskelesini düşündüğümüzde Anadolu'da bulunan her cins malın bulunduğu bir pazar konumundaydı denilebilirdi.

Antalya'da ticaretin bu denli gelişmiş ve Alanya limanı gibi komşu Doğu Akdeniz limanlarından önde olmasının bir nedeni de nüfus kayıtlarıydı. Türklerin yanı sıra Rum, Yahudi tüccarlar düzenli bir şekilde hendek ve surlarla kenti üç mahalleye bölen planıyla dikkat çekmektedir. 14.ve 15. yüzyılda kenti gezen seyyahlarda bunun belirtmişlerdir. İbn-i Battuta seyahatnamesinde mina: liman bölgesinde Hristiyan tüccarların oturduğunu diğer mahallelerde ise Yahudilerin ayrı ve Rumların kendi başlarına mahallesi olduğunu, Müslümanların kentin merkezinde hamam, cami, medrese gibi yapıların orda oturduğunu son olarak bu mahallerin hepsini içine alan geniş bir sur ile kuşatıldığını⁵⁰⁶ anlatmıştır.

Osmanlı dönemi kayıtlarına göre;1844 yılında Antalya İskelesinde gayrimüslimlerin sahip oldukları dükkânlar: “2 adet tuz mağazası, 3 adet pabuç dükkânı otaklığı, 2 adet yemenici dükkânı, 13 adet dükkân veya mağaza mülkiyeti, 6 adet dükkân veya mağaza ortaklığı”olarak yer almaktadır.⁵⁰⁷Gayrimüslimlerin kayıtlarının tutulduğu defterlerde “Bir kıt’a sefineden beşer pare hisseden on para”⁵⁰⁸geçmektedir. Antalya Limanındaki kayık ve gemilerde hisseleri olan Gayrimüslimler denizcilik ve ticarete önemli rol oynamışlardır.

Aslında burada ticaret uğraşanlardan söz ederken daha çok İskele'deki karakterlerden söz ettik. Fakat tüccarlar ve bu zengin ticaret içersinde zenginleşen bir sınıf bulunmaktaydı. Ömer Lütfü Efendi 1900'lerde en bilinen zengin kereste tüccarıydı. Aynı zamanda kent hayatında söz sahibi ve belediye başkanlığı görevleri de yapmıştır. Ömer Lütfü Efendi'nin babası yine kent idare hayatında görevli önemli bir tüccar, Abdülhamit Lülü idi. . Antalya gümrük kayıtlarında 1841 Haziran verilerinde ise Abdülhamid Efendi'nin babası, İbrahim Ağa Mısır kökenli bir tüccardı ve kahve ve şeker gibi ürünleri sattığı bilinmektedir.⁵⁰⁹Ömer Lütfü Lülü'nün ticaretle elde ettiği bu zenginlik ve Tahtacılar⁵¹⁰ ile girdiği çekişmeler öldürülmesine neden olmuştur. Yine 19. yy.'ın imtiyazlı⁵¹¹tahıl tüccarları arasında yer alan İskenderiyeli Arap Süleyman Efendi ve Mubayaacızade Mustafa Bey önemlidir. Ki bu isimlerim çiftlik ve konak yaşantıları hizmetlerinde çalışan siyahî köleler ile ilişkili çeşitli olaylarda Osmanlı Kadı defter kayıtlarında geçmektedir.

⁵⁰⁶ İbn-i Battuta, 2004: 403.

⁵⁰⁷ Bk. 19. yy. ortasında Antalya'da yaşayan Gayrimüslümlerin sosyo-ekonomik durumu hakkında, 9665 numaralı temettuat defteri için bk. Kütükoğlu,1995:395.

⁵⁰⁸ ML. VRD. TMT. d-9665 arşiv kayıtlarında yer alan bilgiler için bk. Kütükoğlu, A.g.m.,395

⁵⁰⁹ Dayar, 2016: 31.

⁵¹⁰ Bk. Tahtacılar ve Ö. Lütfü Efendi'nin öldürülmesi için, Dayar, A.g.m., 34-37.

⁵¹¹ Müslümanlardan imtiyazlı olan ve gümrük vergileri gibi bir kısım vergilerden muhaf tutulan tüccarlara 19. yy'da “hayriye tüccarı”denilmekteydi.

Kale içinde Lancoronski'nin tasvir ettiği ve 18. yy. tarihlediği ve Rum bir tüccara ait ev, daha doğrusu saray olarak nitelendirdiği yapı önemlidir.⁵¹²Şu anda kale içinin 19. yy.'a tarihlenen en önemli yapıları arasında “Ömer Efendi konağı” yer almaktadır.

Adnan Selekler anılarında söz ettiği; “İskele'nin en renkli insanları kayıkçılar, mavnacılar ve hamallardır.” İskele hamalları da kentin Akdenizli oluşunun ve liman kültürünün bir parçasıdır. Kayıkçılar ve mavnacıları özellikle fırtınalı günlerde, hamalların ise her zaman işleri zor olmuştur.⁵¹³Her fırtınada 1-2 kayık ve mavna ya batar, ya da parçalanırdı. Antalya'nın kavurucu yaz günlerinde, omuzlarındaki 100kiloluk çuvalları, depolardan mavnalara taşıyan hamalların katlandıkları eziyetleri siz hesap edin. İki hamalbaşı tanıdım. Hamalbaşı Süllü Ağa ve Hamalbaşı Fehmi Ağa. Her ikisi de 1.90'dan uzun boylu, eski ölçüyle 130 okkadan fazla çeken dev gibi insanlardı.⁵¹⁴Dönemin tanıkları, Süllü Ağanın “bir ayağını mavnaya bir ayağını iskeleye uzattığı ve 50-60 kiloluk çuvalları aldığı”⁵¹⁵1920'li yıllarda İskele'den çarşıya giden dik yokuşu düşündüğümüzde Rum halkı için Kıbrıs ve Rodos'dan gelen şarap fiçilerini taşıyan, kamyon veya vinç olmadığı bu yıllarda, bu insanlar olmuşlardır. Hamalbaşı Süllü Ağa, Fehmi Ağa, Gani Çavuş gibi isimlerin ünleri Antalya dışına taşmış gözükmetedir.⁵¹⁶

Antalya'nın işgal yıllarında iskele hamallarının ticareti ihlal edici davranış olarak nitelendirile tavırları itilaf devletlerinin şikâyetlerine neden olmuştur.⁵¹⁷Milli Mücadele Döneminde bu isimler işgal kuvvetlerine karşı duruşlarıyla efsane olarak halk arasında konuşulmuşlardır. Anlatılanların ne kadarı doğrudu ya da gizlice yürütülen faaliyetlerin ne kadar içindeydiler? Ya da Süllü Ağa ve diğerleri Müdafaa-i Hukuk Teşkilatı ilişkisi nedir?

⁵¹² Bk. Rum Tüccara ait ait yapı, Lancoronski,2004: 31, şekil 25.

⁵¹³ Liman yaşantısının en renkli karakterleri (Ki Antalya sahilindeki, Konayaltı ve Lara boyunca tüm trafiği ellerinde bulundurmaklar) işgalcilere karşı ilk boykotları başlatan oldukları gibi zaman zaman boykotla ve zabıta ile ilgili olaylara da karışmışlardır. Antalya Gazetesinde yer alan” zabıta vukuatları”köşesinde, “21Ağustos 1924 günü İskelede Hamalbaşı oğlu Hasan ile kayıkçı Bekir arasında kavga çıkmışbu kavga sonrasında Bekir, Hasan tarafından sol gözünün üzerindendarp edilmişti”. Yine daha dikkat çeken bir olay, Ekim 1924 Cuma günü de Ahi Yusuf Mahallesi'nden Kayıkçı Deve Mustafa oğlu Mehmet ileTeşvikiye Mahallesi'nden Kayıkçı Cemal oğlu Ali arasında, kayık bağlamak meselesinenediyle tartışma çıkmış, bu tartışma sonrasında Mustafa, on gün iş yapamayacak derecede başından yaralanmıştı. Bunun dışında daha büyük olaylar da kayıtlara geçmiştir. 27 Eylül 1929 akşamı, sabık Hamalbaşı Ali Ağa'nınTeşvikiye Mahallesi'ndeki evinde, Süllü, Şaban, Recep, Mustafa, Akif, Yusuf, BurdurluMehmet, Toraman Mehmet, Hakkı ve Osman kumar oynarlarken “cürümü meşhut” halindeyakalanmışlardı. Bu dönemde Hamal Süllü ve arkadaşları başka olaylarla da “kamuoyu”nda tartışıldılar. Antalyalılar, 3 Aralık 1930 tarihli Resmi Antalya'da, Süllü ve arkadaşısı Hasan oğlu Durmuş'un, Demirci Kara Mahallesi'nden Ramazan oğlu Durmuş'uyarladığını okudular196. Bir başka haberde de, İskele hamallarından Mustafa'nın, KızılsarayMahallesi'nden Hasan kızı Emine'nin evine sarhoş olarak girdiği bildiriliyordu197. 7 Şubat1929 tarihinde de, Osmaniye Mahallesi'nden Kayıkçı Giritli Eşref ve Hacı Ahmet birbirlerini darp ettiler198. Bu ve benzeri olaylar nedeniyile, hamallar ve diğer İskele çalışanları sıklıkla kentliler tarafından takip edildiler.” bk. Dayar, 2010: 47-48.

⁵¹⁴ Selekler, 2000: 12.

⁵¹⁵ Oral, 2008: 20.

⁵¹⁶ Selekler, 2000: 12.

⁵¹⁷ Oral, 2008: 12.

Bunlar ayrıca araştırılması gereken liman insanların yaşantısı ve duruşu ile ilgi çekici bir konu olacaktır.⁵¹⁸

Antalya Ticaret ve Sanayi Odası'nın 1922 yılında yayınladığı tüccar kayıtlarında liste ve pasaportlardan; Yahudi tüccarlar, Mısırlılar, Libyalılar, Lübnanlılar ve Kıbrıslılar olmak üzere çok sayıda tüccarın olduğu görülmektedir. Aynı zamanda Antalya'da muhacir tüccarlar, Araplar, Morahılar, gibi ticaret hayatında önemli rol oynamışlardır.

1927 yılında ülke genelinde yapılan nüfus sayımına göre, Antalya nüfusunda, kadın nüfusunun %10, 7si, erkek nüfusunun %89, 93 ticaretle uğraşmaktaydı.⁵¹⁹

İskelenin bir diğer önemli isimleri kuşkusuz kaptanlar, denizcilerdi. Bunları gemi adamları ve mavnacıları görmekteyiz. Mavnacılar aldıkları malı gemiye taşırlar aynı zamanda kayık ve vinci de kullanırlar zaman zamanda Gemi Adamlarına yardımcı olurlardı⁵²⁰. Antalya Şer'iye Sicil kayıtlarında çoğu kez limanla birlikte gemi kaptanlarının isimleri de geçmektedir. Bunlar içinde Alanyalı reislerin isimleri fazlaca geçmektedir. Alanya'dan gelen "Andon" isimli kaptanın ismi beş kez geçmiştir. Alanyalı kaptanların çoğunu Müslümanlar oluşturmaktadır. Fakat Andon, Basmacıoğlu ve Pavlo gibi birkaç gayrimüslim dikkati çekmektedir. Gemi kayıtlarında bir diğer dikkat çeken isimler, Meisli kaptanlardır. Bu isimler; Meisli Kara Yorgi, Meisli Nikola, tuzcu Gorki, Nikolareis, Borbo reis gibi. Antalya'nın önemli kaptanlarında ise, Mustafa Ekizler, Hüseyin Özer(Sülü Kaptan) isimlerini dile getirmek yerinde olacaktır. Deniz ve iskele yaşantısını tam olarak yaşayan insanlar onlardı. Sülü Kaptan; "Girit muhaciri olduklarını ve denizciliği babasından öğrendiğini belirtmiştir." Antalya Limanında çok mal gönderildiğini koyun, keçi, un, hububat gibi. Teknelerinin yarı ahşap yarı mauna olduğunu ve her fırtınada parçalandığını belirtmektedir. Kıbrıs, Rodos, Sakız, Sisam, Samos'a gidilirdi diye belirtmektedir. Sadece bunlarla kalmayıp özel olarak yetiştirilen yasemin çiçeğini andıran "ful çiçeği" at arabalarına yüklenerek limana getirilir ve İzmir ve İstanbul'a gönderildi.⁵²¹

Dönemin bir diğer önemli isimlerinden olan Hüsnü Ekizler ise yine baba mesleği olan denizciliğin zorlukları ve gemilerde miço olarak işe başladığını anlatmakta ve iskelenin o dönemki hareketini anlatmaktadır. Tersane bölgesinde mavnaların onarımında nasıl çalıştığını ve bunlar için kaliteli keresteleri aradıkları ve özenle bir işçilikle çalıştıklarını aktarmaktadır:

⁵¹⁸ Kadriye Hüseyin 1921'de, İskelede, "sevimli yüzlü, iri yarı, itina ile giyinmiş ve başında kalpak bulunan hamallar kâhyası"ndan bahsetmiş, bu adamın "bir vatanperver, hem de büyük bir vatanperver" olduğunu ifade etmişti. Kadriye Hüseyin'e göre, hamallar kâhyası (hamal başı) Yunan gemilerinin tahmil veya tahliyesine müsaade etmiyordu. Bk. Dayar,2010:47.

⁵¹⁹ Dinç,2007: 64-87.

⁵²⁰ Oral, 2008: 18.

⁵²¹ Tok, G.(5.7.2018).Hüseyin Özer(Sülü Kaptan)ile sözlü tarih görüşmesi, Hüseyin Özer'in evi, Antalya.

Üç çeşit tekne var yapılırken dedim. 1. (geminin) altına, tabla derler, su kesimin altına. (Oysa) siz karina diyorsunuz. Belkemiğine karina derler. Şimdi mesela omurga deniyor. 2. İç kısmı borda kesim. Ben denizin içinde tekne yaptım amcam dedim. dört tane varilin içinde. Sekiz buçuk metre tekne yaptım. Anlattım. Omurgayı koydum. Dedim. Üç tane varil o tarafa, iki tane bu tarafa... Doldurdum tabla yaptım onun üstüne koydum omurgayı orada su kesimine kadar yaptım tekneyi. Su kesimi iki karış ve bir karış yüksekliğine kadar yaptım. Onu kalafatladım, borcunladım, attım denize. Yer yok çünkü kumsalda yaptım, Kumuk'ta... Dışarıda tahtasını getirdim bordalarını yaptım. Tekrar tahtalarını çektim. Kalafatını, boyasını yaptım, boyandı. Tekne kaburgaları bitti ve üç kısma geldi, trampetlerini de yaptım. Ondan sonra tekne hazır ve yüzdü dedim. Sonra onu denizde altı ay içerisinde Her şeyini yaptım oturaklarını, kamarasını... Hiç tekrar karaya girmeden tekne yaptım ben dedim, şaşırdılar. (Kendisine planını sorarlar) oğlum plan kolay önce maket olarak yapıyorum. Takoza tutar dediler. Şimdi maket iki tane. Diyelim ki 30 metre bir tekne yapıyorsun. Takoza koyarsın. Onu bir ekmek gibi dikine kesersin. Yarımı orada kalır, yarımı diğer tarafta. (Sonra bunu kareli beyaz kâğıtlara oranladığını anlatır.) Sonra bunu kareli kâğıtlardan kontrplaklarda büyütürsün. (Kâğıdı belli oranda kare olarak bölümleyip, her bölüme rakam verdiğini anlatır.) Dün gittikten sonra evresi çıkar onu kalıba alırsın simetriğini de yaparsın yan yana getirirsin Böylelikle tamamı meydana gelir. Onun ortasına patika denir. İkisi kafa kafaya gelir. Ortasına patikasını korsun, cıvatalarsın. Onu bir kenara koyarsın. Hepsini bitirirsin başa kadar. Bodoslama hepsi çıkar. Öbür kalan kısmı da doldurursun. Çıtalı patikasını da korsun, bağlarsın. Onun içerisine bir kontur omurga yaparsın. Cıvataların da korsun güzelce bağlarsın. 2. Etap Bordaların iç içe gelir, cıvatalarsın. Bunu yaparken de aşağıdaki postaya 30 santim yükseklik verirsen kaburgaya bir üstünde, kaburgasına 15 santim verirsin. En sonunda 10 santime düşürürsün. Ne oldu... Tekne zaman sallanmaz. Sonra ağırlık... Ne kadar çivi kullandım... 500 adet. Onun ağırlığıyla eş hava tankı yaparsın. Peki, bir cismin ağırlığı nasıl ölçülür? Taşırdığı suyun ağırlığına eşittir. Ona göre de hava tankı yaparsın. İçine taş maş dolduramazsın. Batmayan tekne olur. İşte tekneçilik bu.⁵²²

İskelenin hareketli günlerine tanıklık eden dönemin önemli kişilerden biride Mehmet Atılgandı. 1920 doğumlu olan Atılgan, hamalbaşığıydı. Hatıralarını anlatırken; Özellikle liman hamallarından Süllü Ağa'nın heybetli görüntüsünü aktarmaktadır. Aynı zamanda bütün liman işçilerinin organizasyonunu yaptığını, liman ve gemi işçilerinin renkli neşeli insanlar olduğunu, daha çok Romen dediğimiz göçmenlerden olduğunu aktarmaktadır.⁵²³

Bunun dışında liman bölgesinde aynı zamanda gümrük ve karantina gibi resmi bölgelerde bulunmaktaydı. Osmanlı Döneminde bir liman reisinden resmi görevli olarak söz edilmekteydi. Yine Cumhuriyet Döneminde liman reisliği devam etmiştir. Hulusi Rona İskenderun Limanı'na tayin edilişi yerel gazetelerden takip edilebilmektedir.⁵²⁴

⁵²² Özgül, G. (22.3.2018). Hüsni Ekizler ile sözlü tarih görüşmesi, Kent Belleği Merkezi, Antalya.

⁵²³ Tok ve Özgül (17.11.2007) Mehmet Atılgan ile sözlü tarih görüşmesi, Kent Belleği Merkezi, Antalya.

⁵²⁴ Bk., "Liman Reisi", Antalya Gazetesi, 1940.

Tüccarlar gemilerde Antalya'ya gelen ve yollayacakları malları, iskeledeki depolarına, yerleştirirler, diğer kalan bir kısmı da kentteki ve hanlardaki yerlerine yığarlardı. “Bir kapılı han”, “İki Kapılı Han”, “Zincirli Han” gün boyu kentte bu hareketliliği yaşayan noktalardı. Liman mal almaya gelen tüccarlar ve mal dolu mağaza ve dükkânlar ile dikkat çekmekteydi.⁵²⁵

Deniz yoluyla kurulan bu ticaret ağı sadece mal satın alımı veya ekonomik gelişmeler anlamına gelmiyordu. Aynı zamanda tüm Eskiçağ boyunca kültürel alış verişle, sosyo-kültürel bir gelişim sağlamıştır. Örneğin Osmanlı'da ki Müslüman tüccarlar 16. -17. yy' da Avrupa'yla kurdukları ilişkiler Osmanlı toplumu için de çok önemlidir. O dönemde Müslüman tüccarlar ticaret dolayısıyla Venedik'e o kadar çok gidip geliyordu ki, Venedikli yöneticiler bu tüccarlar için bir konaklama yeri “Fondacodei Turchi” kurmayı uygun görmüşlerdir.⁵²⁶

1970'li yılların Antalya'sı canlandırıldığında tersane yanındaki duvarlara bitişik dükkânlar, üst katta gemiciler için odalar, gemiciler, miçolar ve liman hamallarını hayal etmek mümkündür. Mavnalarla vapur ve gemilere yolcu ve yük taşıyan kürekçileri... Aynı zamanda balıkçı kahveleri, balıkçıları canlandırabiliriz.

Bunların dışında hep eril çalışanların hâkim olduğu limanda, 1947'ye kadar işlevini koruyan Bababurnu Feneri'nin bir nesilden sonra kadınlar devam ettirmiştir. O dönemde Gazhaneden at arabaları ile getirilen gaz depolanır, ibriklere fitil ateşlenir, iki günde bir kontrol edilirdi.⁵²⁷ Yağmur ve fırtınaları günlerde oldukça yapması oldukça meşakkatli bir iş olan, Deniz Fenerinin bakımını üstlenen kadınların bir diğerinin yer aldığı hikâye de oldukça ilgi çekicidir. 1958 yılından itibaren Kaleiçi iskele fenerlerinin gardiyanlığını yapmaya başlar. Bu görevi 1983'e kadar sürdürür. Bu görevden emekli olur. (Çok uzunca bir süre fenerler için kullanılan gaz yağı ile işini gördükten sonra emekliliğine yakın yıllarda fenerlerin içine ince uzun boy tüp bağlatılır) Kendisi o günleri gözyaşları içinde, şöyle anlatıyor;

Eskiden mendireklerin çevresinde korumalar yok. Yağmur fırtına olunca dalgalar boyumu geçerci. İskele kahvesinden bakıp, “şimdi kadını aldı alacak, şimdi aldı alacak” derlermiş. O dar merdiveninden (fenerin) üstünden çıkıp, üstünde sahanlık vardı orada dikelirdim. Oradan yakardım. On sene gaz lambası ile yaktım. O zamanlar iznim yoktu. İstanbul'dan kontrole teknisyenler geldi. Birisi, “Sen ne kadar rahatsın! Sabah gidip akşam geliyorsun.” dedi. O öyle gelince benim gözümünden yaşlar aktı. Siz öyle diyorsunuz beyefendi ama 10 yıldır hiçbir iznim yok. Cumartesi pazar yaz kış bayram... Bütün o yağmur benim üstümden geçiyor. Lamba sönmüyor bezle camını siliyorum, temizliyorum. Cam kırılıyor

⁵²⁵ Dişey, 2000:8

⁵²⁶ Faroghi, 1981:1461-1471.

⁵²⁷ Oktay, 2004:7.

kendi paramla tekrar cam koyuyorum. Bir şeyler eksikse tekrar tekrar eve gidip geliyorum o yağmur fırtınada. Ben bununla uğraşıyorum. Kibrit ıslanıyor ben çok zorluk çekiyorum.⁵²⁸

Antik Çağ'dan günümüze ulaşan şimdi yat limanı konumunda olan Attaleia Limanı, 1900'li yıllarda seyyahlar coğrafyacılar tarafında İskenderiye limanında olduğu gibi canlı bir Pazar yeri, Avrupalılara göre farklı görünümlü hamalları, miçoları ile denizcilere ait halkın kolaylıkla karışamayacağı bir bölge olarak anlatılsa da renkli karakterleri ile günümüz yat limanından çok farklı olarak canlandırılabilir.

Ege ve Akdeniz limanlarının yer aldığı kitaplarda, Antalya Limanına yaklaşan modern denizciler için liman şu şekilde tarif edilmiştir:

Hangi yönden gelerseniz gelin dik ve fenerli Kaleardı Burnu en iyi kerteriz noktasıdır. Yaklaştıkça kale duvarlarının uçları, doğuda sekiz köşeli Kızıl Kule ve hemen sonra da direkler üzerindeki vapur iskelesi gözüktür. Geceleri, dağın üzerinde olup, çok uzaklardan bile görülen fenere(20sa/20 deniz mili) doğru ilerleyerek daha sonra şehir ışıklarını takip edince vapur iskelesi üzerindeki kırmızı ışığı görürsünüz. Balıkçı limanının girişindeki dalgakıranın üzerinde de her zaman yanmayan kırmızı ışık vardır. Plana bakarak demirleyebilirsiniz. Zemin her yerde iyi demir tutar. Balıkçı barınağının dışında su seviyesinin yükselmesi çok rahatsız eder. Balıkçı Barınağında hem yer dardır hem de genelde balıkçılar tarafından tutulmuştur, ancak buranın koruması çok iyidir. En iyi yerler Sahil Güvenlik Botu'nun yanı ile dalgakıranın içidir. Vapur iskelesinde ve balıkçı limanında(uzun hortumla)su bulunur. Yakıtınızı şehirdeki istasyonlardan bidonla getirebilirsiniz. Buzu teknenize kadar getirebilirsiniz. Liman çevresinde çok iyi hotel, lokanta ve Pazar yeri vardır...⁵²⁹

Tasarım Gerçekleştirme ve Malzemeler

Bu önemli merkezlerde ticaretle ve gemilerle bağlantılı olarak ayrı bir kent dokusu ve yaşantısı meydana gelmiştir. Tasarımın ana amacı bu kent dokusunu canlandırmak olacaktır. İskele hamalları, balıkçılar, gemi yapım ustaları, halkla bağlantılı olarak satıcılar, yolculuk yapmak isteyenler gibi. Bu doku maketlerle illüstrasyonlarla ve maketlerle canlandırılmalı, Akdeniz ve Antalya'ya özgü gemi maketleri yer almalıdır.

Eskiçağda limanın yapılarının nasıl olduğunun, neye benzediğinin görsel bulguların rekreasyonunda elde edilen tabloların gösterdiği kanıtlar, sağlanabilmektedir. Yalnızca hayal edebildiğimiz sesler ve kokular Atinalıların bir deniz seferine hazırlanmalarını resim çizercesine anlatan Aristofanes' in paragraflarının yardımıyla oluşmaktadır:

⁵²⁸ Özgül, G.(4.3.2018).Fatma Doman ile Sözlü Tarih Görüşmesi, Fatma Doman'ın evi, Antalya.

⁵²⁹ Dinler,1986:187.

Uzaktan bakıldığında kentin bağrışıp, bir yerlere koşuşturan askerlerle dolu olduğu, limanda karışıklıklar içinde kalyon komutanları, ücret ödemeleri, denizde salınan Gemi Aslanları, devasa sütunlar, istihkak ölçümleri, şarap tulumları, kürek sesleri; fiçılar, sarımsak, zeytin, soğan çuvalları, defne dalları, ançüez, flütçü kızlar ve kara gözler için yapılan pazarlıklar görülür; tersanede kürek ve kürek yataklarının rende, üçgen başlı çivilerin örsde dövülme, kürek yataklarına yerleştirilen küreklerin, kayış bağlama, tayfaların ve lostromonun borazan sesleri, bağırışlar, ısıklar, kavallar ve gaydaların sesleri duyulur.⁵³⁰

Antik dönemde canlandırılan bu sahne gibi Attaleia'ya Limanına özgü bir anlatım gerçekleştirilebilir.

- Antik Dönemin ünlü denizcisi “Eudemos”, fiziki buluntular doğrultusunda orijinaline yakın olarak canlandırılabilir.
- Tasarımın merkezine İskele ve ticaretle uğraşan karakterler alınabilir, kurgularda da olan gerçek karakterler doğrultusunda kayıkçılar, hamallar ve tüccarların sosyal hayattaki yeri, kökenleri, ahlaki ve inanç tercihleri, mesleki becerileri, yaptıkları işlerle ilgili yasaklar kurallar ve onlara uyum durumları, sosyal hayat içersinde lakapları, giyimleri, kullandıkları özgün aksesuarlar gibi noktalar belirlenip bu liman ve iskele yaşantısındaki insanların profilleri çıkarılabilir. Roma döneminde yaşamış bir sedir tüccarından, Osmanlı'nın kereste ticaretiyle zenginleşmiş tüccar aileleri konu edilebilir. Yaşantıları ve evleri illüstrasyonlarla canlandırılabilir.
- Mesleki beceriler ve denizcilikte kullanılan malzemeler iyi bir görsel malzeme halinde sunulabilir. Tersanede kayık onaran veya balık ağlarını onaran bir karakter ve bunun için kullandığı aletler düşünülebilir.
- Sergileme açısından giyim ve aksesuarlara kullanılabilir.
- İskele ve liman yaşantısındaki insanların oturdukları barındıktıkları yerler.
- Ticaretle uğraşan sınıfın Antalya'nın önde gelenleri olması üzerine yaşantıları, yaşadıkları yerler ve Antalya tarihideki yerler, yine gerçek karakterler üzerinden serginin odak noktası haline getirilebilir. Panorama tekniğinden faydalanabilir. Özellikle animatronik, 3D modellemelerden sergileme etkili olacaktır. Animasyonlar, Hologramlar ses ve ışık teknikleri ile oluşturulmuş bir sergileme önerilmelidir.
- Limanın dokusu, kargaşa, satın malların çeşitliliği hem görsel, hem işitsel hem de koklama duygusuna uygun olarak anlatılmalıdır. Tiyatral sergileme teknikleri veya simülatörlerden faydalanılarak bir deneyim yaşatılabilir.

⁵³⁰ Blackman, A.g.e.,211.

- Sergi için iskele yaşantısına konu olan bir karakter seçilip canlandırma ve illüstrasyonlar yapılmalıdır. Manken veya maket gibi teknikler kullanılmalıdır. Burada da yine uygun malzeme seçimi önemlidir.
- Antalya ticaretine konu olan tüccar sınıf, tarihte yer alan ünlü karakterlerin ticaret hayatı ve yaşayışları ayrı bir tema olarak düşünülmelidir. Bu sergi konusu için karakter kurgulaması, tarihsel anekdotla birleştirilip, gerçeğe uygun fakat imaj olarak Antalya tüccarını anlatan bir karakter kurgusu ön plana alınmalıdır.
- İskele ve kale içindeki, dükkânlar, denizcilerin kaldığı pansiyonlar, 3D aktif sistemlerle dikkat çekici bir sergileme yapılabilir. Simülasyonlardan faydalanılabilir.
- Tarihi gerçekliğe dayanan karakterler kiosklar, dijital bilgilendirme panoları ile ya da hologramlar aracılığı ile sergilenebilir.⁵³¹
- Yukarıda saydığımız önerilerin dışında kent müzesinin ve birçok çağdaş müzesin üstlenmiş olduğu eğitim misyonundan yola çıkılarak sergi konusu merkezi eğitici ve eğlendirici ve özellikle çocuklarda yaratıcı düşünme⁵³², yazma, görsellerle ifade etme gibi konularda eğitim atölyeleri oluşturmalıdır.
- Sergileme işlevsel olarak yapılabilir.
- Sergi karakterlerinden esinlenerek hediyelik eşya materyalleri tasarlanabilir.

5.5. Akdeniz’de Korsanlık ve Köle Ticareti

Denizcileri ve kıyı kentlerini, Akdeniz’in fırtınalı denizinden kurtulup güvenli limanlar ulaşmanın yanında bir de MÖ 2. binde Odysseia’da Tüccar mısınız yoksa korsan mı?:

Şölenin tadını aldıktan sonra sorulur, konuklara kim oldukları. Konuklarım, siz kimsiniz? Deniz yoluyla bu geliş nereden? Bir iş için mi dolaşırsınız denizlerde, yoksa başıboş korsanlar gibi mi dolaşırsınız, canlarını ortaya koyup başbelası kesilen?⁵³³

Geçtiği gibi yabancılara kim olduğu sorulmuş, korsanlık tehdit bir şekilde karşımıza çıkmıştır. Bildiğimiz yoğunlaşan deniz ticareti ve kıyı kentlerinin zenginliği, hem gemileri ve değerli yükleri hem de kıyı kentlerinin korsanlar tarafından yağmalanması olmuştur.

⁵³¹ Tasarlanan sergi kurguları için bk.,4.2.4 A,186.

⁵³² Bk.konuyla ilgili Orhon G.,(2011).“Müzecilik, Yaratıcılık ve Eğitim”Akdeniz Üniv. Arkeoloji Böl. Müzecilik Anabilim dalı VII. Müzecilik Çalıştayı Paneli, 13 Mayıs 2011, cilt.1 , no.1, ss.0-0.

⁵³³ Hom. Od.,1998:III /61,70.

Antik yazar ve tarihçilerden Herodotos'un anlattığı Mısır'a gelen İonlar ve Karialalar'ın aslında korsanlık yaptığı⁵³⁴, Thukydides, Minos kralının artan ticaret gelirlerine tek başın hâkim olma isteğiyle korsanlıkla mücadele ettiği anlatılmaktadır.⁵³⁵

Hellenistik döneme kadar antik yunan dünyasında korsanlar hem giderek artan kent devletleri ve güçlü donanmaları ile savaşmak için ek kuvvet olarak kullanılmış ya da deniz ticaretinden elde edilen Pazar payını tek başına elde edecek devlet ve krallar için mücadele edilecek güçler olmuştur.

Eskiçağda korsanlığın bu denli yaygın olması şaşırtıcı olmamalıdır. Denizci toplumların ortaya çıkmasıyla ve insanoğlunun denizciliğe başlamasıyla ilk korsanlık da başlamış diyebiliriz. Homeros'un kıyıya yanaşan yabancılara sorduğu "tüccar mısınız korsan mı?" sorusu da bu durumu açıklamaktadır. Diyebiliriz ki Akdeniz'deki toplumların göçler, fetihler, ticaret hareketleri ile birlikte ilerleyen korsanlık kavramı da büyümüştür. Kıyı kavimleri, kentleri korsanlıkla mücadele ettikçe deniz hukuku gibi kurallar, kavramlar faaliyetler doğmuştur.

B. İskender'in ardından savaşa giren krallıklar arasındaki mücadeleler sırasında Ptolemaioslar(MÖ III. yy) korsanlara karşı güney kıyılarında kısa bir süre hâkimiyet kurmuşlardır. Hellenistik krallar arasında yaşanan bu kargaşa ve savaş ortamı Lykia ve Pamphylia'da küçük bir korsan krallığı kurarak ünlenen korsan "Zeniketes"'i oluşturmuştur. Attaleia'nın batısından itibaren Olympos ve Phaselis'i başta olmak üzere yönetmiş 20 yıla yakın bir hüküm sürmüştür. Zeniketes Lykia ve Pamphylia bölgeleri için akla gelen isim olmuştur. Hem korsan aynı zamanda bir yönetici ve kral olması ile Antik Çağ'ın en önemli örneği olmuştur. Zeniketes'in kökeni konusunda bazı araştırmacılar yerli derken bazıları Kilikia'lı bir korsan olduğunu ve demircilik yaptığını belirtmektedir. Bunun dayandırıldığı kanıt olarak, Dodona Zeus'u'na sunulan bir strigilis üzerine yazılı "Ζηνικέτης βασιλεῖ (Basileos Zeniketi)" yazmaktadır. Bu metal strigilis ve yazıt demir bakımından zengin Kilikia'yı işaret ediyor olduğu düşünülmektedir.⁵³⁶

MÖ 77-76 Yıllarında Romalı General Servilius'un İsaauricus'un güney kıyılarındaki korsandan temizleme sürecinde Zeniketes Olympos'u terk etmeyerek, ailesi ile birlikte kalesinde yok olmuştur. Zeniketes'in kalesinin tam olarak lokalizasyonu bilinmese de Musa Dağı'na ve limana hâkim bir konumda olduğu düşünülmektedir.⁵³⁷ Strabon'da Zeniketes'in durumu şu şekilde yer almaktadır:

⁵³⁴ Hdt. ,1991:II 152.

⁵³⁵ Thuk., 2010:I.4.

⁵³⁶ Uçkan ve Mergen, 2011:70-81.

⁵³⁷ Uğurlu, 2007: 12.

Taurus Dağları yamaçlarında Zeniketes'in korsan kalesi bulunuyor. Olympos'u kastediyorum. Hem dağdan hem kaleden bütün Lykia, Pamphylia, Pisidia ve Mylas görülebilir. Fakat bu dağ Isauricus(Servilius) tarafından ele geçirilince, Zeniketes kendini ailesiyle birlikte ateşe verdi. Korykos, Phaselis ve Pamphylia'da birçok kent onundu fakat tümü Isauricus tarafından ele geçirildi.⁵³⁸

Kilikyalı veya yerli bu ünlü korsan için Olympos ve Phaselis'te birçok yazıt bulunmaktadır. Aslında bu bulgular ve birleştirdiğimiz gerçekler Akdeniz kentleri ve korsanlığı bize özetlemektedir.

MÖ II. ve I. yüzyıllarda Romanın Güney Anadolu'daki politikaları sonucunda(Seleukoslar ve Rhodos'un zayıflatılması) gelişmiş ve hatta Roma tarafından acil köle ihtiyacının sağlanması için kullanılmıştır. Özellikle Doğu Akdeniz kıyıları ve Kilikia korsan yuvası haline gelmiştir. Bütün bunlara bağlı olarak Delos'tan sonra ikinci büyük köle pazarı Side'de kurulmuştur.⁵³⁹Roma Döneminde Sulla'nın Pontus kralı Mithridates'i yenilgiye uğrattığı dönemde Attaleia, Phaselis, Olympos gibi kıyı ve ticaretin kilit noktası olan Pamphylia kentleri korsanlarla işbirliği yapmaktaydı. Özellikle Side ve Korakesion (Alanya)tersaneleri dâhil korsanlarla işbirliği içindeydi. Strabon'un söz ettiği;“Side'de tersaneler Kilikyalılar'a yani korsanlara açtı ve onlar burada tutsakları açık attırma ile satarlardı.”Ancak “Sideliler bu işlerde yalnız değillerdir”demektedir.⁵⁴⁰ Roma Korsanlarla mücadeleye ciddi olarak MÖ 102'de M. Antonius döneminde başlamıştır. Roma Döneminde güney kıyıları için korsanların tehdit olarak çıkması MÖ 67'de Pompeius'un düzenlediği askeri seferlerle olmuştur. Pompeius'un mücadeleleri sonucu korsanlık gerilmiş, Kilikia başta olmak üzere korsanlarla işbirliği içinde olan Roma Eyaletlerinde yeni düzenlemeler yapılmıştır.⁵⁴¹

Pamphylia kentleri Lykia'dan farklı olarak bir birliğin içinde olmadıklarından korsanlığa ve köle pazarlarına kaynak sağlamakta öne çıkmışlardır. Strabon'un anlatılarına göre Suriye Krallığındaki iç karışıklıklar, Rhodos ve Mısır Krallığının Seleukoslara karşı korsanları desteklemesi gösterilmiştir.⁵⁴²

⁵³⁸ Strb, 2005 XIV 5.7:259.

⁵³⁹ Uğurlu,E.(2007). Olympos ve Zeniketes'in Kalesizin Lokalizasyonu”Adalya X,2007, www. akmedadalya.com/özet.

⁵⁴⁰ Strb, 2005 XIV 3:245.

⁵⁴¹ Tozan, 2014:135-139.

⁵⁴² Tozan, 2014:143.

Fakat Akdeniz kıyılarının bu stratejik konumu ve ticaretteki önemi dolayısıyla bu korsanlık faaliyetleri devam etmiştir Asia Eyalet Gümrük yasasının uygulandığı gümrük istasyonlarının Side ve Pamphylia kentlerinde bulunması ekonomik bakımdan Romanın bu durumu kontrol ettiğinin göstergesidir.⁵⁴³Fakat Roma'nın korsanlık faaliyetlerine müdalesi yetersiz kalmış çünkü söz konusu eyaletlerde askeri varlık bulunmamaktaydı.

Örneğin; Bizans İmparatorluğu dönemi Antalya havalisinde Aldobrandini isimli bir Latin idaresindeyken Mısır'a giden ticaret yollarına hâkim olmak niyetinde olduğundan Antalya'da tüm ticari mallara el koymaktaydı. Antalya'nın Selçuklular tarafından fethi bu duruma son vermiştir.⁵⁴⁴Ama yine sonraki dönemlerde, Osmanlı hâkimiyeti döneminde de "Antalya-İskenderiye ve Antalya-Trablusşam deniz yolu" Kıbrıs ve Rhodos'da öbeklenmiş, Hristiyan korsanların etkisinden uzun zaman kurtulamamıştır.⁵⁴⁵

Deniz ticareti ile uğraşan tüccarlar için her zaman güvenlik ve eşkıyalık sorunları yaşanmıştır. Örneğin 18. yy. arşiv kayıtlarından öğrendiğimiz "1712'de Anadolu Beylerbeyi şehre gelip limanda ticaret ile uğraşan tüccarlardan Paşa'nın masrafları için 100'er ve 150'şer alınması" konusu tüccarlar tarafından şikayet edilmiş ve Antalya Kadısına ulaştırılan emirle "tüccarların kanunsuz şekilde rencide edilmemesi" fermanı çıkarılmıştır.⁵⁴⁶Kenti gezen coğrafyacılar da Kâtip Çelebi develeri ve korsanları illa dikkat çekmekte olduğunu belirtmiştir.⁵⁴⁷Antalya Limanı korsan saldırılarına karşın dalgakıranlarla korunaklı hale getirilirken aynı zamanda denizin içine bir de duvar çekildiği belirtilmektedir.⁵⁴⁸

Aslında korsan kelimesinin şu anda anladığımız çalan, yağmalayan bir grup haydut aklımıza geliyor. Fakat yunanca bu kelimenin kökeni, "corsair" denizcilere verilen bir ad olarak görülmektedir. Böylece aslında denizlere çıkan bu gemicileri başlangıçta devletler kullanmış olmalıydı. Özellikle donamaların geliştiği dönemlerde,

18. yüzyıl boyunca savaş halinde olan İngiliz ve Fransız devletlerinin izinli korsanları rakibini yıpratmak amacıyla Akdeniz'de gerçekleştirdikleri deniz ticaretini hedef aldılar. Ancak rakip devletlerin izinli korsan hareketlerinin sadece savaş halinde oldukları devletlerin gemileri ile sınırlı kalmamıştır. Tarafsız durumda bulunan devletlerin gemilerine yönelttikleri saldırılar bu sularda gerçekleşen ticaretin zarar görmesine neden olmuştur. Bu şekilde ticareti zarar gören devletlerden bir tanesi de Osmanlı Devleti idi. Belgelerden takip ettiğimize göre suları içerisinde gerçekleşen bu tür olayların önlenmesi Osmanlı yönetimini meşgul eden konulardan biri olmuştur.⁵⁴⁹

⁵⁴³ Tozan, A.g.e.,143.

⁵⁴⁴ Heyd, 2000: 334-335.

⁵⁴⁵ Moğol,1997:180.

⁵⁴⁶ Köse, 2013:320.

⁵⁴⁷ Akkaya ve Yağcı, 2017:115-130.

⁵⁴⁸ Armağan,1996:108.

⁵⁴⁹ Özdemir, 2004:194.

Eski Çağdan başlayarak Akdeniz Sahillerinde korsanlıkla birlikte köle ticareti yapıldığı bilinmektedir. Aslında korsanlığın temel amaçlarından biri de köle ticareti olmuştur⁵⁵⁰. En erken Medeniyetler olarak Sümer, Mısır ve Fenikelilerin ticarette ilerlemeleri her türlü emtiayı denizaşırı yollarla taşıyabilmeleri ve bununla birlikte Yunan, Roma ve Ortaçağ kentlerin gelişen büyüyen ihtiyaçları bunun oluşmasını sağlamış olmalıdır. Fenikelilerin siyahî köleleri Afrika'dan beyaz köleleri İspanya, İtalya, Kafkasya ve Yunanistan'dan getirdiği ve ünlüsü olan Sur Kentindeki köle pazarları bilinmektedir.⁵⁵¹

Gelişen denizcilik faaliyetleri, kentlerin inşası (kayaları oymak, tapınaklar inşa etmek, Mısır Piramitleri'nin inşası) ile birlikte gelen çalışacak insan gücü, savaşlar sonunda esir düşünen(özellikle köleliğin temelini, savaş esirleri oluşturmuştur)⁵⁵² gibi birçok kişi tıpkı ticari mallar ve birbirine aktarılan kültürler boyunca kıyı medeniyetlerinde taşınmışlardır. Bir de buna zenginleşen bir sınıf insanın yardım ve ihtiyacı için bir diğer insan sınıfı oluşturmakta “kölelik” kavramı etkili olmuştur. Aslında tüm bu korsanlık ve köle ticareti faaliyetleri barbarlık değil uygarlaşma yolunda gidilen basamaklardır denilebilmektedir.⁵⁵³

Antik yazar ve coğrafyacılarından Strabon'a göre Pamphylia'daki korsanlığın en önemli nedenlerinden biri “ köle ticareti” olarak görülmekteydi. Sadece Doğu Akdeniz'de değil antik Yunan dünyasında da durum farklı değildi. Öyle ki Delos Adasında insanların satıldığı büyük bir köle pazarı bulunmaktaydı. Anadolu ve K. Asia'da bu durumdan nasibini almış köleler için bir kaynak olarak görülmüştür. MÖ II. yüzyılın ortalarından itibaren İtalya'da büyük boyutta ihtiyacı ortaya çıkmıştı. Daha uygar ve iş bilen köleler batıdan ziyade doğudan karşılandığı için bu dönemde İtalya ile Hellenistik dünya, özellikle de Anadolu arasında çok yoğun bir köle ticareti yaşanmaktaydı. Böylece muazzam miktardaki acil köle ihtiyacını açık liman ilan ettiği Delos Adası'ndaki pazardan, esas olarak korsanların sağladığı köleleri satın alarak karşılayan Roma, dolaylı olarak korsanlığı desteklemiş oluyordu⁵⁵⁴ Strabon'un da belirttiği üzere köle pazarlarına insan sağlayan korsanlar esas olarak Kilikia ve Pamphylia bölgelerinden gelmekteydiler.⁵⁵⁵ Kaunos, Myra ve Ephesos'da bulunan Gümrük yazıtlarında(MÖ 75 yılları) köle ihracatı ve genç kölelerin özel gümrük vergisine tabi olduğu ve kaçak köle ticareti için yapılması gerekenler yazıtta yer almaktadır.

⁵⁵⁰ Sestier, 2017:213.

⁵⁵¹ Sestier ,A.g.e.,120.

⁵⁵² Sestier,2017:213.

⁵⁵³ Sestier, A.g.e.,213.

⁵⁵⁴ Tozan,2014: 144.

⁵⁵⁵ Strb. 2005 XIV. 3.2:245.

Yunanistan ve İtalya'daki köle sayısı özgür vatandaş sayısından fazlaydı. Korsanlar hemen her yerde büyük ölçekte köle ticareti yapmışlardır. Ayrıca varlıklı olmayanlarda köle sahibi olmak istiyorlardı. Yaşanan şu anekdot dönemin bakış açısını anlatmaktadır. “Gripus isimli köle özgürlüğüne kavuşunca: köleler satın alıp ticaret yapmak amacıyla büyük gemiler donatacağım” demektedir.⁵⁵⁶

Kölelik kavramı hemen hemen uygarlık tarihindeki bütün toplumlarda görülmüştür. Babil’de halk sınıflara ayrılmış köleler dışında birde ikinci sınıf bir statü olarak tüccarlar, vs. gibi sınıflara bölünmüştür. Antik Yunanda bu kavram özgürlük, vatandaşlık gibi kavramların oluştuğu dönemde dahi yanlış görülmemiş, Aristoteles’in fikirlerinde de bu kavram kötü görülmemiştir. Atinalı köle tacirleri Akdeniz kolonilerine pek çok sebeple alı koydukları insanların gelmesine neden olmuşlardır. Roma Döneminde artan korsanlığın engellenememesinin bir nedeni olarak da köle ticareti gösterilmiştir. Fakat tek neden bu değildi, zaman zaman devlet otoritesine karşı gelenler de korsan olarak nitelendirilmiştir. “Kölelik” yasaklanmamış, Roma hukuku ve kanunlarında bir konuma yerleştirilmiştir.⁵⁵⁷

14. ve 15. yüzyıllarda Doğu Akdeniz merkezleri ve Antalya’da da zengin köle pazarları yer almıştır. Pera’da, Girit, Sakız, Kıbrıs, Rodos ve Naksos adalarında sahip olduğu temel pazarlar ile Akdeniz dünyasında “köle ticareti” önemli bir ticarî faaliyet haline gelmişti. İtalyanların Antalya ve benzer pazarlardan ihraç ettikleri ticari emtialar arasında Karadeniz’in kuzeyinden getirilen köleler yer almaktaydı. Fethiye ve Antalya’da köle pazarları olduğu ve 14. yy Rhodos’lu tüccarların buradan aldığı köleleri Rhodos’da azat ettikleri ya da “üç kadın kölenin satılmak için” Girit’e götürülmek istedikleri gibi kayıtlar bulunmaktadır.⁵⁵⁸ Girit bu dönem temel köle pazarlarından olmuştur. Köle ticareti yapanlar arasında en çok göze çarpanlar Latin (Venedik, Cenova) tüccarlardı. En çok köle ticaretine meta olan topluluk Rumlardı. Türkler ise bu dönemde hem tüccar hem meta kısmında yer almışlardır. Güney kıyılarında; Foça, Antalya, Alanya, Fethiye çeşitli belgelerde önemli köle pazarları olarak gösterilmişlerdir. Venedik belgelerinde Girit’te satılan kölelerin alındığı yere ilişkin kayıtlar açıktır.⁵⁵⁹

Osmanlı Döneminde deniz ticaret yollarını kullanan Hristiyan tüccarlar, Rhodos’daki korsanlardan korunmak için Antalya’ yüklü gemiler İskenderiye, Şam, Kıbrıs, Dimyat rotasını kullanmaktaydı. Zift, Kereste, Avrupa malları kumaşlar yanında beyaz köleler de bu ticari

⁵⁵⁶ Sestier,2017:213.

⁵⁵⁷ Roma’da kölelik için bk. Çelebican,1993: 309.

⁵⁵⁸ Çavuşdere,2009: 70.

⁵⁵⁹ Çavuşdere,A.g.e.,97.

emtiyalar arasında gemilerde bulunmaktaydı.⁵⁶⁰Mısır'a nakledilecek olan köleler Antalya Limanına getirilirdi. Herekha'dan Antalya'ya bu amaçla köle getirildiği bilinmektedir.⁵⁶¹

Köleliğin başlangıcında savaş esirlerinin de önemli bir bölümü oluşturduğundan söz etmiştik. Avrupalılar esir aldıkları kişileri gemilerde kürekçi olarak kullanmakta kimi zaman ülkelerinde köleleştirir ya da para karşılığı serbest bırakma yoluna gitmiştir. Anadolu'nun fethinde Türkler ve Müslüman topluluklarda "kölelik" kavramı, Müslüman olmayanları, "kâfirleri", "dindarca" köleleştirme temeline oturtulmuştur.⁵⁶²

Seyyah Ibn-i Battuta'nın Batı Anadolu Beyliklerini ziyareti esnasında beylerin saraylarında gördüğü Rum cariyeler, gerek bu beylerin kendisine hediye ettikleri gerekse seyyahın kendisinin köle pazarlarından aldığı Rum köleler, köle ticaretinin yaygınlığını ve köle olarak da Rumların çokluğunu gösteriyordu. Bununla ilgili olarak Ibn-i Battuta⁵⁶³Birgi(Birgi) Sultanı olarak zikrettiği Aydınoğlu Mehmed Bey'in Birgi'deki sarayında "boyu poslu, yakışıklı, üzerlerinde ipek elbiseler olan, saçları ikiye ayrılmış, tenleri kırmızıya çalan yirmi kadar Rum hizmetçi delikanlı" gördüğünü ve Mehmet Bey'in kendisine verdiği hediyeler arasında Mihail adlı bir Rum kölenin de bulunduğunu kaydediyordu. Bundan başka İzmir Hâkimi Umur Bey de Ibn-i Battuta'ya Nikola adında bir Rum cüceyi köle olarak vermiş ve ayrıca Ibn-i Battuta Ayasulug'da 40 dinara (=92hyperpyra=46 ducat) bakire bir Rum dilberi(kadın köle) ve Balıkesir'de de Margalita adında bir Rum cariyesi satın almıştı. Ibn-i Battuta'nın bu yazdıklarını onunla çağdaş olan el-Ömerî de teyit etmektedir.⁵⁶⁴

Rumların bu dönemde bu kadar yoğun olarak köleleştirilmesi, Latinlerle Bizans arasında büyük bir krize dönüşme aşamasına gelmiştir. Bu ticarete konu olan sadece Rumlar değil aynı zamanda Türkler de özellikle İtalyan ve İspanyol pazarlarında Latin köle tacirleri tarafından satılmışlardır.

14. yy. da dünyayı etkileyen veba salgını da köle ticaretini geriletememiş, Osmanlı Dönemi'ne gelindiğinde fetihlerle birlikte Akdeniz'de "köle bolluğu" yaşanmıştır. Osmanlı Döneminde daha çok savaşlar sırasında esir düşenler köle olarak alınmış ve Müslümanlarla takas edilmiştir. Zaten Müslümanların köleleştirilmesi söz konusu değildi, İslamiyet bunu yasaklamıştır.⁵⁶⁵Köleler gayri Müslimler arasından olmaktadır. Osmanlı'da bunların dışında 16. ticaret yoluyla kölelerin satılması zengin tacirler için önemli bir gelir kaynağı olmuştur. Bunların dışında yine korsanlar ve deniz seferleri ile ilgili insanların kaçırılarak,

⁵⁶⁰ Akkaya ve Yağcı, 2017, A.g.m., 115-130.

⁵⁶¹ Akkaya ve Yağcı, A.g.m., 123.

⁵⁶² İnalçık, 2000b: 233.

⁵⁶³ Battuta, 2004:422,424.

⁵⁶⁴ Battuta, A.g.e., 2004:425,428.

⁵⁶⁵ İnalçık, 2012: 91.

köleleştirilmesi de görülmüştür. Özellikle Avusturya, Rus, Ukraynalı tutsaklar 16. ve 17. yy.'da dikkat çekmektedir. Bunun yanı sıra kaçan esir ve kölelerin casusluk ta yaptığı arşiv kayıtlarında görülmektedir. Bunların dışında kölelik Osmanlı'da biraz şekil değiştirmiş, fakir bazı toplulukların bakamadıkları çocukları bir aile hizmeti vermelerine kadar gitmiştir. Aynı zamanda küçük yaşta çocukların aileleri tarafından köle pazarına getirilmelerinin nedeni Osmanlı Sarayı'na girebilmektir. Avrupa ve Amerika toplumlarından farklı gelişecek olan kölelik konusunda, İslamiyet'in etkileri söz konusu olmuştur. Köleler, köle ticareti, köle pazarları ile ilgili en önemli kaynakları bu dönemde Osmanlı'nın Mühimme defterlerindeki kayıtlar (kölelerin işlediği suçlar, kölelere yönelik işlenen suçlar vb. anlaşmazlıklar) ve Seyyahların gözlemleri yer almaktadır. Bu gözlemlerden birçok insan hikâyesine ulaşmakta mümkündür. Evliya Çelebi de Rumeli seyahatleri sırasında, abartılı da olsa bir köle pazarını anlatmıştır:

İnsanoğlu pazarı kurulup, binlerce ay ve güneş yüzlü güzel kızlar ve oğlanlar alınıp, satılır. Bunun yanında kara zenci pazarı olur ki kırk, elli bin kişi gelip kara adamlar alırlar. Zira bu diyarda karalar ve karılar gayet makbul kölelerdir. Bunlar genellikle, Macar, Nemse, Çek ve Hırvat kölelerdir. Kulağı halkalı kölelerin isimleri ise Kazanfer, Hoyrad, Azadlı, Azadsız, Kuli, Gönlü, Zavallı, Fehzad, Yunak, Buyak, Kaso ve Sülmüş gibi isimlerdir. Cariyeler ise genellikle Erdel kızları, İsveç, Çek, Leh, Tot, Korol, Macar, Nemse ve Hırvat kızlarıdır. Onların isimleri de şu şekildedir, Gülmah, Hilahe, Mihri, Mahebru ve Çaresaz gibi isimlerdir.⁵⁶⁶

Bu köle ticareti tıpkı Roma Hukukunda yerini bulduğu gibi Osmanlı'da devlet, “esirciler loncası” ile köle satışlarını denetlemeye çalışıyordu. Ve belli kurallara bağlamaktaydı. Köle Pazarlarından köle alanların çoğu kentli ve zenginlerdi. İnsanlar yine zenci ve beyaz olarak ayrılmış beyaz kölelerin çok zenginlerce satın alınabildiği belirtilmektedir.⁵⁶⁷ Köle pazarlarını anlatan bir Fransız gezginin gözünden bu şekilde tasvir edilmiştir:

Pazarda gezinen dolaşan alıcılar açık kapılardan odaların içindeki esirleri seyrederek. Kadınlar ve erkekler ayrı odalarda toplanmış. İlk bu dağınık grupları gözden geçirdik. Bunların en dikkat çekici olanı on iki, on beş kadar Habeş genç kızı idi. Başları üstünde vazo taşıyan Antik Çağların karyatid heykelleri gibi birbirlerinin sırtına dayanmış duran bu genç kızlar yüzleri seyirciye dönük olarak halka kurmuşlar, çoğunun yüzü çekici güzellikte. Bu kadınlar badem gözlü, burunları hafif kemerli, dudakları ince yanakları oval ve zarif, saçları karga kanadı gibi simsiyah ve parlak yüzlerinin düşünceli, kederli ve mahmur ifadesiyle bu Habeş kadınları tenlerinin bakır rengine rağmen olağan üstü güzellikte hayranlık

⁵⁶⁶ Bagatur, 2011: 17.

⁵⁶⁷ Toledano, 2000: 46.

uyandıran yaratıklar ince ve uzun boyludurlar. Güzel memleketlerindeki palmiyenin dalları gibi esir pazarında girdiğimiz son odalar yarı kapalı idiler. İçeriye alınmamız için bir süre hayli tartışmamız gerekti. Bu odaların her birinde bir kadının bekçiliğinde tek bir esir bulunuyordu. Bunlar memleketlerinden yeni getirilmiş genç ve güzel Çerkes kızları idi. Dikkati çeken bir zarafet ve incelikte beyazlar giymişlerdi. Güzel yüzlerinde ne keder ne şaşkınlık sadece gurur ve kayıtsızlık okunuyordu. Rusya kadın ticaretini yasak ettiğinden, Rum kadınları saraydan çekildiklerinden beri beyaz tenli ve güzel Gürcü ve Çerkezler çok azaldılar. Bu güzel yaratıkların fiyatı on iki yirmi bin kuruşa kadar yükselirken fazla güzel olmayan siyah esirler beş altı yüz franka kadar en güzelleri ise bin, bin iki yüz franka kadar satılıyordu.⁵⁶⁸

Antalya Limanı gümrük kayıtlarını gösteren arşiv belgesinde köle giriş-çıkışları bu ticaretin Anadolu'daki yerini de göstermektedir. Bu kayıtlara göre Antalya'ya gelen emtialar arasında "1 gulamı beyaz cariyeye, 27 siyah cariyeye, 107 siyah gulam" giriş yaptığı yer almaktadır. Yine bu kayıtlara göre "5 beyaz gulam, 11 beyaz cariyeye" Antalya'dan çıkış yaptığı görülmektedir.⁵⁶⁹

Rhodos'un Fethinden sonra yön değiştiren ticaret rotaları içerisinde Antalya-İskenderi'ye arasındaki ticarete yine büyük önem taşımaktadır. Antalya Gümrük Kayıtlarında elde edilen verilere göre 26 Mart 1560- 13 Nisan 1560 tarihleri arasında gümrüğe 30 gemi gelmiştir. Bu gemilerin 18'inde köle mevcuttur ve gemiciler toplam 48 köle getirmiştir. Bunlardan 40 gulam-ı siyah, 1 gulam-ı beyaz olup 7'si cariyeye-i siyah yani kadın köledir. Dokuz gemide ise sadece köle vardır.⁵⁷⁰

Osmanlı'da özellikle İstanbul köle ticareti merkezi olmuştur.⁵⁷¹ Dünyadaki akımlar ve insan hürriyetinin ön plana çıkması, 18. yy ve 19. yy. Antalya'da özellikle Manavgat civarında Osmanlı'nın idari politikası'nın da bir sonucu olarak bölge nüfusu arttırıldı. Akdeniz'deki ticaretinin ve ihracatın temelini oluşturan tarımsal üretim ve kereste ticaretinin yoğunluğu köle emeğini üretimde önemli hale getirmiştir. Antalya ve Manavgat'taki Müslüman çiftlik sahipleri, Afrika kökenli köleler getirdikleri bilinmektedir. Ama bu sadece tarımsal gücü karşılamakla kalmıyor, zengin konaklar hane içinde kendilerine yardımcı olarak siyahî köleler kullanmaktaydı. Örneğin yine Osmanlı belgelerinden öğrendiğimiz: 19. yy. Antalya Meclis azası ve önemli tahıl tüccarlarından Mubayaacızade Mustafa Bey'in eşi Havva Hanım'ın sahip olduğu dokuz siyah köle ve yine bir şikâyet defteri kaydı olarak geçen

⁵⁶⁸ Lamartine, 1983: 571-572.

⁵⁶⁹ Karaca, 1997: 94.

⁵⁷⁰ Akkaya ve Yağcı, 2017: 115-130.

⁵⁷¹ Özellikle Osmanlı'da en yoğun köle ticareti yaşanan noktalar olarak: "Üsküdar Köle Pazarı" gösterilmektedir. Bunun için bk. Lamartine, 1971: 107.

ve yine o dönemin önde gelen tahıl tüccarlarında Arap Süleyman Efendi'nin Çiftliği'nde siyah bir kölenin kendisine silah çekme olayı yer almaktadır.

Antalya'da yerleştirilen Morali tüccarlar köle ticaretiyle uğraşmaktaydılar. Bunlardan Osmanlıca belgelerde geçen önemli isimler: “Morali Esirci Mustafa İbn-i Ali, Morali Esirci Süleyman Ağa, Esirci Morali Ahmet Ağa, Esirci Morali Mustafa Ağa” dikkati çekmekteydi.⁵⁷²

Osmanlı Sarayında bu derece kurumsallaşan “kölelik” ve “cariyelik” gibi kavramlara karşı değişim hareketleriyle birlikte Osmanlı'da kölelik aşama aşama (1839'da Çerkezlerin köleliği, 1847'de Üsküdar köle pazarının kaldırılması gibi) ve 1857 uluslararası anlaşmalarla yasaklanmıştır.⁵⁷³ Bu kanunlar aslında “kölecilik” anlayışının ortadan kaldırılmasından çok köle ticaretinin önlenmesi ile ilgilidir.

Antalya'nın Manavgat ve Serik ilçelerinde ve köylerinde 19. yy başlarında köle olarak getirilen ve daha sonra azat edilen siyah aileler bu bölgelere yerleşmişlerdir. Araştırmacıların bu hikâyeleri araştırdığı bu dönemde kökenleri konusunda bu aileler çok fazla konuşmamakta sadece aile büyüklerinin “Allah'ın Hediyesi” olarak ülkeye getirildiklerinden söz etmektedirler.⁵⁷⁴ Kölelerin yaşamları boyunca bu şekilde kalmaları değil de, bir şarta bağlı olarak özgür bırakılmaları söz konusuydu. Örneğin bir kumaş tüccarı yanında çalışan kölenin belirli bir miktar kumaş dokuduktan sonra özgür kalması örnek gösterilebilir.⁵⁷⁵

Osmanlı Döneminde kölelik yasaklanmasına rağmen, “zenci köleler” bir şekilde zenginlerin yanında ev işlerinde görevli bir sınıf hala varlığını sürdürmüştür. Bu insanların çoğu yine Mısır kökenliydi. Zengin kişilerin yanında ve terekelerinde kölelerin yer aldığı görülmektedir. 19. ve 20. Yüzyılın sonlarında, kölelik kavramı yerine “besleme”, “evlatlık” gibi kavramlar adı altında yer almıştır.⁵⁷⁶

Osmanlı Döneminde Kadıların tutmuş olduğu Şerriye Sicil defterlerine yansıyan pek çok olay içinde araştırmacılar kölelerin hikâyelerini de ortaya çıkarmışlardır. Manavgat'ın kuzeyinde İbradı'da “Kadı Mezarlığı” diye anılan mevkideki kestane ağaçlarından bir tanesi “Arapastık Kestanesi” olarak anılmaktadır. Bu isme konu olan hikâyede 1861 yılında siyah bir köle kadının (Zeyneb) idamı yer almaktadır. Sözlü olarak aktarılan bu hikâye araştırmacılar tarafından gerçek payı olan kayıtlarla yeniden değerlendirilmiştir.⁵⁷⁷

⁵⁷² Dayar, 2012: 5.

⁵⁷³ İnalçık, 2006: 636-643.

⁵⁷⁴ Dayar, 2012: 4.

⁵⁷⁵ Faroghi, 1997: 114.

⁵⁷⁶ Toledano, 2000: 484.

⁵⁷⁷ Söz konusu efsaneyi ilk araştıran ve gerçekliğini gösteren bk., Üstün, 2005: 12-13.

Siyah bir köle kadının efendisinin konağını yakması ve köle kadının idamla cezalandırmasıyla biten bir trajedi çıkmaktadır karşımıza.⁵⁷⁸Özet olarak Antik Çağdan itibaren insanlar denizciliği, ticareti üretimi öğrenmişler, geliştirmişlerdir. Fakat bu büyük gelişimlerin olduğu çağlar boyunca daha güçlü topluluklar diğer toplulukları sömürge haline getirmekten ve diğer insanları köle ve birer ticaret emtiası olarak kullanmaktan kaçınmamışlardır. Bu toplumsal olgular uzun yıllar modern toplumlara dönüştüğünde ve evrensel yasalarla insan özgürlüğü korunduğu dönemde bile izleri zor silinir halde günümüze ulaşmıştır. Kölelik kavramını birçok bakış açısıyla değerlendirmek mümkündür.1970’lerde Eskiçağ ekonomisi üzerine yazan Finley köleliğin öyle önemli bir şey olmadığını, borçlanma sebebiyle insanların birbirine yavaşması ve bağımlı bir işçilik geliştirmesi olarak nitelendirmiştir.⁵⁷⁹

Fakat Eskiçağ’da Arkaik, Klasik, Hellenistik, Roma gibi uygarlıkların geliştiği ve genişlediği çağlar boyunca devam eden denizcilik, korsanlık ve kölelik burada da yer verdiğimiz evrensel, toplumsal olgu ve yargılara neden olmuştur. Bütün bunlar dışında tüm Akdeniz kıyıları boyunca dolaşan ve denizcilik faaliyetlerini yürüten denizciler, zaman zaman kendinden farklı kültürlere sahip denizciler ve toplumlarla çatışmışlardır. Örneğin 17. yy. Hristiyan gemilerinden Malta ve benzer uyruklu gemilerle çarpışan Müslüman denizciler kimi zaman esir aldıkları denizcileri Müslüman olmaları karşılığı köle yapmamış, kendi gemilerinde denizciler haline getirmişlerdir. Tüm bu akış Akdeniz’de Osmanlı, Katolik kültürleri arasında bir etkileşim oluşturmuştur. Müslüman denizciler İtalyanca ve Rumcadan yeni bir denizcilik jargonu kullanmışlardır. 17. yy.’da bir Osmanlı hikâyesi olan “Zindancı ve Kaptan”da; eski korsanlarla kürek mahkûmlarının İspanyol ve İtalyan engizisyonları önünde verdikleri ifadelerle bu insanların yaşamlarına değinilmektedir.⁵⁸⁰

Tasarım Gerçekleştirme ve Malzemeler

Eski çağda korsanlığın ve köleliğin kısa tarihçesine yer verilerek dijital bilgilendirme kullanılmalıdır. Korsanlık ve köle ticareti ile ilgili aldığımız bilgilerin birçoğu da edebi eserler yani tiyatrolar ve şairlerin anlatımı. Yunan komedyası ve tragedyasında korsanlar tarafından kaçırılan çocuklar ve genç kızlar gibi hikâyeler. Plautus ve Terentius’u oyunlarındaki anlatımlar ya da şair Menandros’un anlatımları gibi. Tasarım ve sergilemede tiyatral öğeler ve hikâyeler kullanılabilir.⁵⁸¹Örneğin Plutarkhos’un anlatımında “ altın yaldızla boyanmış

⁵⁷⁸ Dayar,2012:1-12.

⁵⁷⁹ Finley,2007: 71.

⁵⁸⁰ Faroghi, 2000:115.

⁵⁸¹ Sestier, 2017:224.

gemiler, gümüş kürekler, parlak renkli ipek yelkenlere sahip korsanlar, erguvan renkli Doğu halılarına uzanıp bir keyif içinde” denizlerde yolculuk etmekteydiler.⁵⁸²

- İllüstrasyonlar ve canlandırmaların en çok kullanılabileceği; korsan gemisi, korsanlar, köle pazarları, kölelik gibi canlandırmalar basit algı yaratmayacak malzeme ve sunum ile canlandırılmalıdır. Giysi ve aksesuar seçimleri son derece önemli olmalıdır. Spesifik örnekler ve gerçek karakterler üzerinden gidilebilir, Olympos’lu korsan Kral Zeniketes bunun için iyi bir örnektir. Orijinal belgelerin gerçeğe uygun kopyaları ile güzel bir anlatım önerilebilir.
- Diorama gösterim tekniği yani model ve resimler bu konunun sergilenmesinde kullanılması önerilebilir. Aynı zamanda animasyon efekti ve üç boyutlu sergileme tekniklerinden (3D yazıcılar) görsel ve işitsel olarak faydalanılmalıdır.
- Panorama tarzı bir sergileme de düşünülmelidir. Bunlar yağlı boya resim, model ve illüstrasyonları içerebilir.
- Alışlagelmiş oyunsal tip ve canlandırmalardan çıkarak, gerçek hikâyeler kullanılarak maketler, modelleme ve canlandırma kullanılmalıdır. Kısaca animatronik gösterim ve mankenlerden faydalanılabilir. Olympos’lu korsan Zeniketes’in korsan gemileri, Roma ile yıkıcı savaş tarihi gerçeklere uygun olarak canlandırılabilir.
- Karakter oluşturmada etlendirme gibi antropolojik bakış açısıyla yaklaşılacak titiz süreçler içerisinde uygulamalar gerçekleştirilmelidir.
- Karakterler yazılı ve sözlü tarihte geçen gerçek karakterlerden esinlenerek, yeni bir kurgu ile oluşturulmalıdır.
- Işık, renk ve malzeme seçimi son derece önemli olmalıdır.
- Sergileme kronolojik ve işlevsel olarak iki yönüyle ele alınmalıdır. Hem dikey hem yatay olarak 180 ve 360 derecelik bir kullanım tercih edilebilir.⁵⁸³
- Sergi karakterlerinden esinlenerek hediyelik eşya materyalleri tasarlanabilir.

5.6. Cumhuriyet Dönemi Antalya Limanı ve Deniz Ticareti

Antalya rıhtımı Osmanlı Döneminde 1901 yılında belediye tarafından yaptırılmıştır. Bu rıhtımın uzunluğu 160 ve genişliği de 8 metredir. Antalya rıhtımı, aynı zaman da iskele vazifesi de görmüştür. Antalya’da bir liman yapılmasına dair ilk çalışmalar, 20. yüzyılın başlarında görülmektedir. Antalya Limanı’nın inşası için Nafia Nezareti ile bir Alman Şirketi arasında 7Aralık 1910 tarihinde bir mukavele imzalanmıştır. Mukavele dört maddeden

⁵⁸² Sestier, A.g.e.,224.

⁵⁸³Tasarlanan sergi kurguları için bk.4.2.5 A,188.

meydana gelmektedir. Buna göre, ilk önce mukavelenin imzalanmasına müteakip altı ay zarfında şirket temsilcisi Mühendis Aris Çaliki tarafından, liman inşası için gerekli olan keşfin yapılması ve buna bağlı olarak bir program hazırlanmasını istemiştir. Daha sonra liman inşası için gerekli olan paranın ortaya konması istenmiştir. Bu yıllarda Antalya limanı dâhilinde Antalya İskelesi ile Arapsuyu, Kiremithane, Tekirova, Çaltı, Ağva ve Çıralı isimlerindeki iskeleler bulunmakta idi. Bunlardan Antalya İskelesi'ne ayda onsekiz İtalyan, sekiz Amerikan, dört Yunan vapuru gelmektedir. Diğer iskelelere de pek çok deniz aracı uğramaktadır.⁵⁸⁴

Cumhuriyet Dönemi'nde büyük bir imar atılımı yaşayan Antalya için, liman her zaman gündemde olmuş hinterlandı bu kadar geniş bölge için ticaret önemi vurgulanmış. Rıhtımın onarılma işi uzun yıllar gündemde kalmış limandaki yapıların onarılması ve günümüzdeki marina haline geliş yıllar içinde olmuştur. Atatürk 1930'da Antalya'ya geldiğinde hem o zaman İtalyan Moussoliniye gözdağı vermiş hem de "Antalya dünyanın en güzel şehirlerinden biridir" demiştir. Şüphesiz o dönemin şartları ve dünyadaki buhranlı dönemler de göz önüne alındığında, rıhtım yapımı için para ayrılması kolay olmamış kıyı birçok kez dalgalardan tahrip olup binalar onarılmıştır. Liman bölgesinde bulunan "tabakhane" oradan kaldırılmış çevre güzelleştirmesi yapılmıştır.

1935'lerde Cumhuriyet Dönemi içinde ihracat ve ithalat için kullanılmıştır. 07 Şubat 1935 tarihli haberde 750kg kahve karşılığında 1186 canlı hayvanın (sığır) Pire limanına gönderilmek üzere yüklendiği belirtilmektedir. Yine 1936 yıllarında limanda kabuklu yumurta ihracatının önemli olduğu görülmektedir.

1939 ve 1940 yıllarında gelindiğinde limanın artık yetersiz ve onarılmaya muhtaç olduğu meselesi gündeme gelmiştir. 150 metre uzunluğunda 10 metre genişliğinde inşa edilen rıhtım yetersiz kalmıştır. 01nisan 1940'da limandaki iskele ve gümrük binasının yapım işi gündeme gelmiştir. Daha önce yine dalgakıran, kale önünden çıkıntı halinde görülen yapı yıkılmış ve bir bölümü gümrük binası önünden sıralanan birkaç granit taştan ibaret görülmektedir.⁵⁸⁵ 13 Haziran 1941 İngilizlerin torpilinden isabet alan Fransız gemisi St. Didier'in batması sırasında yine liman hasar görmüş, rıhtımın tamir ve onarılma işi mühendis Yaşar Alp 'e verilmiş, rıhtımın temeli su seviyesinden kalın olan kısmı onarılmış ve mermerli ile deniz tarafındaki burcun arasında kalan boşluğun onarılma işinin de beklenmekte olduğu belirtilmiştir.⁵⁸⁶

⁵⁸⁴ Gönüllü, 2008: 32.

⁵⁸⁵ "Antalya Liman ve Dalgakıranı", Antalya Gazetesi, 30 İkinci Teşrin, 1939.

⁵⁸⁶ "Rıhtımın tamir işi haber yazısı" Antalya Gazetesi, 29 Birinci Teşrin, 1941.

1950’li yıllara gelindiğinde dönem dönem yine limanın tadilat işleri gündeme gelmiş, 07Ekim 1956’da limana gelen Türk ve yabancı bandıralı vapurlara tatlı su vermenin mümkün olmadığından İstanbul’a, tatlı su boruları sipariş edilmiştir.

Bu suretle iskelede başlayan inşaatı ve yeni tesis edilmekte olan hoparlör tesisatını görmek üzere elektrik mühendisi Ahmet Ünsal ile birlikte iskeleye inen Belediye başkanı Hayret Şakrak iskelede yerinde incelemelerde bulunmuş, iskele mensupları tarafından ilgiyle ve sıcak olarak karşılanmıştır. İskelede tadilat ile ilgili birtakım işler dile getirilmiştir;

- İskelenin daha kuvvetli ışıklandırılması,
- Kale kapısından iskeleye inen yolu yeniden onarılması,
- Tophaneden iskeleye yuvarlanan ve tehlikesi olan kale taşlarının indirilmesi işine başlanmıştır. Özellikle bu icraat halk tarafından hoşnutlukla karşılanmıştır. Ayrıca iskele temizliği, düzenlenmesi ile ilgili küçük işler gündeme gelmiştir.⁵⁸⁷

1950’li yıllarda turizmi hareketlendirme çabalarına girilmiş Antalya halkı ve tüccarı sık sık söyleşilerle bilinçlendirilmeye çalışılmıştır. Dr. Burhanettin Onat’ın turizmle ilgili yaptığı bir konuşmada Antalya İskelesinde yaşanan bir olay ilginç bir anekdot oluşturmaktadır. “Antalya’nın tanınmış simaları olan Kore Gazileri, Elmalılı Hasan Demir Çavuş, Korkutelili Veli Yavuz, Alanyalı Ahmet Yıldız, Kemer, İsmail Pelit, Antalyalı Hüseyin Ateş ve onları gezdiren Ahmet Sarı, Salih Büyüköztürk ve Emin Ekmen denizi kullanarak bir gezi tertip etmişler, Karaalioğlu Parkı’nda karaya çıkmak istediklerinde, yabancı ülke topraklarına giriş yapılır gibi para istenmesi gibi yanlış bir örnek, ikincisinde ise aynı gün bu gezi grubunun başına gelen diğer bir hadise ise Atatürk Bulvarında eski şehir kulübü karşısında yer alan muhallebici İbruş’un dükkânından su içmek istediklerinde suyun onlara ikram edilmesinin yarattığı izlenimler anlatılmıştır.”⁵⁸⁸

Ocak 1957 yılında kentin ana giriş kapılarından biri olan limanın giderek dolduğu, mavuna(mavna) gibi gemilerin limana yanaşmakta zorlandığı belirtilmektedir. Bunda da özellikle “limanı kirleten sular; eski tabakhane suyu, Tuz Kapısı önünden akan su, Karantina Binasının bahçesinden akan su, yağmurlu havalarda kale içinden akan çamurlu sular, rıhtımda stok edilen maden hammaddelerinin tozlarının kirlettiği sular, şehrin pis suyunun Kadın deresinden Muharrem Önal’ın evinin önünden iskeleye akmasını da sayabiliriz”⁵⁸⁹ etkili olduğu belirtilmektedir. Ayrıca St. Didier Batığına da bir çözüm getirilememesi gösterilmektedir. Ve limanla ilgili bekleyen işlerden söz edilmektedir. “Rıhtım tamiri, gümrük binası inşası, mendirek inşası gibi imar faaliyetleri sayesinde kentte tamamlanmış, limanın

⁵⁸⁷ “Belediyenin Sipariş Ettiği Tatlı Su Boruları Geldi”, Antalya Gazetesi, 07 Ekim 1956.

⁵⁸⁸ “Limanımız” Antalya Gazetesi, 17 Ağustos 1955.

⁵⁸⁹ “Limanımız” Antalya Gazetesi, 03 Ocak 1957.

ayrıntı inşası Gazhane üzerine yapılan rıhtım, buz fabrikası önünde dalgakıran inşasının da proje olarak⁵⁹⁰ beklediği ve bütün bu işler için o dönemin şartları düşünülerek ciddi bir bütçeye ihtiyaç olduğu belirtilmektedir.

18 Şubat 1957’de, Antalya Limanından Meksika’ya 23 bin lira değerinde meyve, Habeşistan’a 93 bin lira tütün ihraç edildiği belirtilmektedir. Yine bir yıl içinde Lübnan’a 418 bin liralık balık, 246 bin lira baharat, 118 milyon ton tütün ihraç olduğu bilinmektedir.⁵⁹¹

Aynı zamanda 27 Haziran 1957 yılında Antalya’nın ticaret hacmine yakışır bir liman yapabilmek için Hollandalı bir şirketle anlaşıldığı ve ihale aşamasına gelindiği halka duyurulmuştur. Böylelikle eski dalgakıran yerine yenisi inşa edileceği belirtilmiştir.⁵⁹²

Bugün çağdaş olarak kullanılan limanın inşaatına 03Ekim1964 günü başlanmış, 1974’de de yeni Antalya Limanı hizmete girmiştir. Antalya Serbest Bölge Müdürlüğü ve TMO rıhtımları dâhil, toplam uzunluğu 1900 metre 12 adet rıhtımdan 3 adedi Ro-Ro rıhtımıdır.

Ticari hareketlenmelerin bölgede ivme kazandığı 1970’li yılların başında, Antalya’nın batısında bir ticari liman inşası ile önce balıkçı teknelerinin, 1980’lerden sonra gelişen turizmi ile yatların sığınma alanına dönüşmüş ve yat limanı olarak anılmaya başlamıştır.

Tasarım Gerçekleştirme ve Malzemeler

Antalya Limanı, Hellenistik Döneme tarihlenmektedir. Roma ve Bizans Dönemlerinde tersane dâhil oldukça gelişkin bir liman özellikleri göstermiştir. Yine kronolojik olarak Osmanlı ve Selçuklu Döneminde de ticaret ve savaş limanı olarak önemini korumuştur. İtalyan işgali döneminde liman bölgesi önemini korumuş ve İtalyanların projelerine sahne olmuştur. Aynı zamanda işgale karşı yürütülen çalışmalar bu bölgede örgütlendiği ve Yunan gemileri gibi bazı gemilere liman çalışanları tarafından direnç gösterildiği bilinmektedir.

Cumhuriyet Dönemi’nde ise her dönem kullanılan bu liman yapılarındaki geçmişteki izlerin silinmesi ve zamana karşı yıpranan yapıların güncel olarak kullanılabilme çabalarını görmekteyiz.

Sergimizin ana konusu bu doğrultuda Antalya Gazetesinde 1935-1960 yılları arasında limanın kent hayatındaki yeri ve ona dair yapım onarım çalışmalarını sunmaktadır.

⁵⁹⁰ “Limanımız”Antalya Gazetesi, 02 Ocak 1957.

⁵⁹¹ “Antalya Limanı”Antalya Gazetesi, 18 Şubat 1957.

⁵⁹² “Antalya Limanı”Antalya Gazetesi, 27 Haziran 1957.

Sergi malzemesi haberlerin kiosklar (dokunmatik sistemler) vasıtasıyla ziyaretçilere bu haberleri görsellerle aktarabilmektir. Destekleyici malzemeler dijital ortama aktarılmış fotoğraflar olacaktır. Sergileme kronolojik olarak dijital ortamda gerçekleştirilecektir. Dikey bir sergileme tercih edilmeli, bilgilendirme panoları, slâyt sunum tekniği, hologramlarla soru-cevap şeklinde hazırlanmış arşiv bilgilerine ulaşma olanağı sağlanabilir.⁵⁹³



⁵⁹³ Tasarlanan sergi kurguları için bk.4.2.6 A/B/C,189.

SONUÇ

İnsanoğlu Paleolitik Dönem mezarlarda değerli eşyalarla gömülmesinden başlayarak Mısır'daki görkemli firavun mezarlarına kadar kıymetli eşyaları saklamaya başlamıştır. Diğer tarih dönemleri boyunca da Hellenistik, Roma ve Ortaçağda önemli aileler ve nüfuzlu insanlar tarafından saklanan eserler ve savaş ganimetleri önemli mekânlarda sergilenip halka gösterilen gücün sembolleri olmuştur. Daha sonra gelişen sanat ve sanat akımları doğrultusunda halk Fransız Devriminde olduğu gibi Louvre Sarayı'nın müze olmasını sağlamış beklisi de sergilerin ve eserlerin ne için? Kimler için olduğu? Gibi soruların ve sergilerin seyri değişmiştir. Türkiye'de de bu gelişim yine Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemlerinde incelenebilmektedir. Osmanlı Döneminde saraylar, köşkler sultan ailesinin kıymetli ve anı değeri olan çeşitli eşyalarının sergilerine ev sahipliği yapmıştır. Erken Cumhuriyet Döneminde ise modern müzecilik başlamış ve halkın malı halka açık mekânlarda sergilenmeye başlamıştır.

Bu tez çalışmasının konusu, olan Antalya deniz ticareti temel kurgularını oluşturan başlıca sergi konuları; Antalya Ticaret Emtiaları, Eskiçağda Ticaret Gemileri, Antalya Deniz Gümrüğü, Antalya İskelesi ve Ticaretle Uğraşanlar, Akdenizde Korsanlık ve Kölelik, Antalya Limanı ve Deniz Ticareti Cumhuriyet Dönemi Sergisi'dir. Konuların geçtiği mekan Antalya Limanı olarak alınmış ve bunun üzerine kurgulanmıştır. Her sergi konusunda aslında vurguladığımız Eskiçağdan belli bir döneme kadar kent ile denizin ilişkisidir. Sergiye konu olan Antalya Limanı tarih boyunca tüm Antik Çağ limanları gibi günümüzün kapalı, kentten ve insanından uzak kurtarılmış bölgelerini oluşturan ticari limanlardan son derece farklı olmasıdır. Son dönemde liman bölgeleri üzerine yapılan araştırmalarda ya da antik kent kazılarında da ortaya çıkan yapıların ve buluntuların da gösterdiği gibi deniz kentleri için yaşayan organizmalar olmuşlardır. Tüm bu göstergeler ve örnekler doğrultusunda, Antalya limanının ticaretin giriş-çıkış noktası, çalışma alanı, sosyal hayatın tüm hareket ve renklerinin dolayısıyla o kent ve kültürünün tüm öğelerin yaşandığı mekânlar ve sergileme konuları olarak kurgulanmaya çalışılmıştır. Aktarmak istediğimiz tarihsel veriler ışığında; iskeleye yanaşmaya çalışan fırtınadan limana sığınan Eskiçağ ticaret gemisi kaptanından, limanda tersanede, gemi onarımında ya da bu gemileri yükleyen ve emeği sonucunu yevmiyesini kazanan liman işçileri ve hamallarına dair hikâyelerle liman dokusu verilmeye çalışılmıştır. Aynı zamanda deniz ticaretinden var olan bir kentin kimliği yansıtılmaya çalışılmıştır.

Buradaki çalışma yöntemimiz bilgi ve belgeler doğrultusunda bir kentin arkeolojisine ve tarihine yönelik bulgular ışığında oluşturulmuştur. Fakat müzelerde tarih anlatımına içinde bulunduğumuz çağda haklı tartışmalara konu olmaktadır. İnsanları tarihe boğmak ya da tek yönlü tarih anlatımları yapmak sorunsalını oluşturmaktadır. Tarih yazımı ve bunun aktarımı üzerine çalışan araştırmacılar, “tarihin sadece bir tek değil birçok versiyonları olduğunu” belirtmektedirler.⁵⁹⁴ Aslında burada yer verdiğimiz tarihsel kurgular, mutlak gerçeklerden çok bir kentin dokusunu, yaşayışını, geçmişten taşıdığı izleri sergilemek olmuştur. Yine tarihsel olaylar konusunda bu söz çok önemlidir: “Geçmiş ancak şimdiki zamanda bir anlam ifade eder.”⁵⁹⁵

Müzeciliğin ilk yıllarında müzelerin başlıca amaçları geçmişe ait sanatsal, kültürel ve bilimsel öğeleri toplamak, korumak, ve belgelemek ve sergilemekti. 20. yy. müzeleri sanatsal, kültürel ve bilimsel birikimlerin topluma aktarıldığı kurumlar olarak eğitim görevini üstlenmiş, halkın zorlanmadan eğitildiği yaygın eğitim merkezlerine, araştırmaların yapılabildiği laboratuvarlara dönüşmüştür. Müzeler, toplumun geçmiş birikimlerini toplayarak, koruyarak, belgeleyerek, uygarlıkların düşünsel ve sanatsal yaratılarına sahip çıkarken, geriye dönük koruyucu görevlerini gerçekleştirmektedirler. Öte taraftan toplumun estetik anlayışının gelişmesi, geçmişin , yaşanan anın ve geleceğin açıklanması, yorumlanması, belli bir beğeni düzeyine erişilmesi, toplumsal gelişmelerin yönlendirilmesi, halkın eğlenirken öğrenip gelişmesi, zamanın böylelikle değerlendirilmesi nedeniyle, günümüz müzelerinin amaçları ileriye yönelik nitelikler kazanmaktadır.

Geleceğin müzecilik anlayışı önümüzdeki 30 yıllık süreçte yenilikçilik (innovation) anlayışını benimseyecek olan müzeleri şekillendirecek gibi gözükmektedir. Bu yeni şekillenen anlayışta müze mimarisi, müze yönetimi, müze tasarımı konuları öne çıkan konular olacaktır. Hızla gelişen çağa ayak uydurmak üzere müzelerde hızla teknolojiyi ve dijital ürünleri kullanmak durumda kalacaktır. Müze koleksiyonları, evrensel dijital hafızaya dönüşecektir. İletişim, halkla ilişkiler, finansal konular önem kazanacaktır. Müzeler devletin korumasında hiçbir kar amacı gütmeyen kurum statüsünden çıkıp, sürdürülebilir kurumlar (sustainable organisation) haline dönüşecek olarak gözükmektedir.⁵⁹⁶

Müze sergileri ziyaretçi odaklı olarak şekillenecektir. Değişen ve gelişen toplumun ihtiyaçlarına karşın sergileme ve tasarım teknikleri şekillenecektir.Örneğin; gençlerin oluşturduğu talepler doğrultusunda dijital ekranlar ağırlık kazanacak ya da emekli grubun ilgisine karşın yazılı materyallerin pun toların büyütülmesi gerekebilecektir.

⁵⁹⁴ Mardan ve Önal,2000: 33.

⁵⁹⁵ Mardan ve Önal,2000:31.

⁵⁹⁶ Erbay, 2014:25.

Müzeye gelen ziyaretçiler, artık vitrinlerin arkasından izlemek yerine müze koleksiyonları veya sergi tasarımlarının bir parçası olmayı isteyecektir. Ve bu izleyicilerin deneyimleme taleblerini karşılamak sergi ve tasarımlar bu yeni anlayışa göre düşünülmeli ve planlanmalıdır. Yeni yüzyılda müzeler kültürel değiş tokuşun içerisinde yer alacaklardır. Müzeler toplumsal bütünleşmeyi sağlamak ve kültürlerarası anlaşmayı geliştirmek üzere yeni görevler üstlenecektir.⁵⁹⁷

Çağdaş müzeler özet olarak eğitim ön planda olacağı, sadece turizme değil toplumun her kesimine hitap edebilmeyi sadece sanat eserleri ve akımlarını sıkı sıkı takip edenlere değil de sanat sever olmayanlar için de çekim merkezi olmayı ve değişimi ve yenilikçiliği simgelemesi açısından da sabit değil esnek programlı yapıları ön planda tutacak ve benimseyecek kurumlar olacaktır.⁵⁹⁸

Yeni müzecilik anlayışı⁵⁹⁹ içerisinde tüm kuratörlük süreçlerinde konunun uzmanları tarafından danışmanlık ve profesyonel hizmetler almaktadır. Tüm kurgulanan bilgilerin sergileme sürecine gelene kadar, kurguya konu edilen materyallerin malzeme seçimi, temanın oluşturulmasında izlenecek yöntemler, mekâna sergileme ve sunum teknikleri titizlikle üzerinde durulması gereken ciddi, uzun ve sancılı süreçleri oluşturmaktadır. Örneğin kullanılan bir harita veya bir belgenin konuya uygunluğu ve orijinal kaynaklı olması, bir gemi iskeleti oluştururken veya bir tüccar maketi kullanılırken müze konseptine uygunluğu göz önünde bulundurulmalıdır. Sadece görsellik için konurulan bir balmumu maketin kalitesi, sergiyi ve müzeyi kaliteden ve ciddiyetten uzaklaştırabilmektedir.

Çağdaş müze anlayışında, tüm bu müze mimarisi, dış mekân tasarımı ve düzenlemesi, sosyal ve kültürel etkinlikler için mekânlar tasarlanması, kalıcı ve geçici sergiler için iç mekânların oluşturulması, tasarlanması tüm bunlar için aydınlatma, iklimlendirme ve dijital yardımcı aygıtların düzenlenebilmesini gerektirmektedir.

Bu müzecilik süreçleri ve mekânsal özellikler göz önünde bulundurularak ve öneri olarak Antalya Kent Müzesi için hazırladığımız müze kurguları; Antalya denizi, deniz ticareti ve limanı konuları Eskiçağdan günümüze geniş bir kronoloji içerisinde ele alınmıştır. Temel kavramlar doğrultusunda ana hatlar özetlenmiştir. Antalya Körfezi, Attaleia kenti, Attaleia Limanı ile bilgileri ve araştırmalarına bölgeyi ve kenti gezen antik coğrafyacı ve yazarlardan,

⁵⁹⁷ Erbay,2014: 25.

⁵⁹⁸ Balcıoğlu,2017:19.

⁵⁹⁹ Yeni müzecilik anlayışı ile hayata geçirdikleri müzeler için Prof.Dr. Nevzat Çevik saptamalarda bulunmuştur: “Müzelerin modern anlayışta kültürel merkez olması örneği Dokumapark Müzeler adasında gerçekleştirilmektedir. Anadolu Oyuncak Müzesi’nini ilk yılda ziyaretçi rekoru kırması ve 4 ödülle taçlandırılması yükselen müzecilik trendlerinin uygulanmakta olmasından kaynaklanmaktadır.”Konuyla ilgili bk. <http://antalyaekspres.com.tr/kultur-sanat/haber/anadolu-oyuncak-muzesi%E2%80%99ne-rekor-ziyaretci/356580>(erişim tarihi:20.01.2019).

Antalya tarihi ile çalışan ve özellikle geç dönem için Osmanlı Arşivi, Kadı Sicilleri, Şer. Sicilleri gibi arşiv belgeleri üzerinde çalışan araştırmacıların kaynaklarından, bir dönemi ve sosyal hayatı anlatırken özellikle Antalya'nın önemli simaları oluşturacak kişilerin araştırmaları ve hatıratlarından faydalanılmıştır.

Antalya Limanını teknik olarak okumak ve limanla ilgili çok fazla doğru bilgi vermek mümkün olmamıştır. Bunun nedeni olarak modern zamanlara kadar oldukça fazla işlevsel halde bulunmuş bu limanın daha detaylı ve sualtı teknik araştırmalarla okunması gerekliliğidir.

Deniz ticareti temel kurguları, Eskiçağdan günümüze deniz ticareti ve Antalya deniz ticareti ve emtia kayıtları, gibi ana hatlar üzerinden özellikle geç dönemde Osmanlı arşiv kayıtlarında yer alan belgelerin verdiği bilgilere dayanılarak aktarılmıştır.

Aktarılan bilgilerden oluşturduğumuz kurgular ise, Antalya deniz ticareti temelinde, Antalya tarihini, toplumunu ve kültürünü oluşturan konu ve kişileri canlandırıp, yaşatabilecek konular üzerinde durulmuştur.

Teknolojinin gelişmesiyle birlikte, günümüzde müzelerde de çeşitli teknolojik aygıtlar kullanılmaya başlanmıştır. Müzeler de kullanılan teknoloji daha çok eserlerin tanıtılması, sergilenmesi, korunması, kayıt altına alınması ve ziyaretçi istatistikleri hakkında bilgi edinmek amacıyla kullanılır. Müze içerisinde kullanılan teknolojik ürünler; simülatörler, kulaklıklar, görüntülü ekranlar, kiosk, cd-romlar, manyetik okuyucu kartlar, araç takip sistemleri, çipler vb. teknolojik ürünlerdir⁶⁰⁰.

Teknolojilerin müzelere sağladığı en büyük avantajlardan biri de; internet aracılığıyla dünyanın dört bir tarafında bulunan müzeleri gezebilmek ve sanat eserler hakkında bilgi edinebilmektir. Teknoloji ağırlıklı sergilenen müzelere örnek olarak, müze içerisinde kullanılan dokunmatik ekranlar ve kiosklar, ses ve görüntü efektlerinin ağırlıklı olarak kullanıldığı İş Bankası Müzesi, müze objelerinin üçboyutlu olarak çevrildiği ve bilgisayarlı çocuk oyunların sergilendiği Eskişehir Eti Arkeoloji Müzesi, üç boyutlu hareketli sistemlerin kullanıldığı Dinozor sergisi, kullanılan teknolojilere örnek olarak gösterilebilir. Yaptığımız çalışmanın sonucunda geçici sergi tasarımları üzerine genel olarak maddeler halinde şu öneri ve değerlendirmelerde bulunabiliriz

1. Çağdaş Müzecilikte sergileme teknikleri oldukça çeşitlenmiştir. Basit ve karmaşık çeşitli sergileme teknikleri uygulanabilir olmuştur. Vitrin içi sergileme, Stant, Pano, Slâyt gibi.

⁶⁰⁰Paykoç ve Baykal, 2002: 69.

2. Sergi sunumları, panoramalar, maketler, replikalar, rekonstrüksiyonlar gibi klasik yöntemlerden dokunmatik, interaktif sistemler (kiosk), Simülatörler gibi yeni ve teknolojik sistemlere kadar pek çok seçenek bulunmaktadır. Bunları dışında Anamatronik Gösterimler, Dioramalar, Hologramlar, Gösteri Odaları, Tiyatral ve Canlandırma ve Ayna teknikleri gibi hem eğitici hem bilgilendirici bir çok teknik bulunmaktadır. Ayrıca sesli rehberler, robotlar tıpkı kataloglar, broşürler gibi kullanılan sunum ve sergileme teknikleri arasına girmektedir.
3. Antalya deniz ticareti rotaları ve hareketleri harita gibi görsellerle zenginleştirilmeli, temaya göre Eskiçağ haritalarına yakın sunumlar yapılmalı, orijinal eser sergileme imkânını olmadığından orijinal kaynaklardan yola çıkarak oluşturulan kaynaklar kullanılmalıdır. Örneğin son dönemde Çin’de bir müzede “İpek Yolu”nu gösteren harita değişik sunumla sergilenmiştir.
4. Eskiçağ deniz ticaretini anlatan ticaret gemileri, Akdeniz’deki ve temsil ettiği çağa bağlı kronolojik bir anlatımla görselleştirilebilir. Gemi maketleri konusunda son derece başarılı çalışma ve sergilemeler mevcuttur. Özellikle Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi, “Serçe Limanı Cam Batığı’nın” orijinal ahşap parçalar kullanılarak ayağa kaldırılması, son derece başarılı olmuştur. Bu sergi 1999 yılında Avrupa Müze Ödülü’nün de sahibi olmuştur. Yine aynı doğrultuda bir batık sergisi olan Uluburun Batığı, amphora yüküyle batan geminin son derece başarılı maketi, efekt ve malzeme ve materyallerin kullanımı açısından önemli sergi örneklerindendir. Kent Müzesi için yapılacak olan ticaret gemileri gibi olası bir sergilemede bölge batıkları, antik yazarların anlattığı gemi yapımcılığı ve kendine özgü inşa edilen “pamfili” tipi tekneler titizlikle araştırılıp, orijinalini iyi yansıtacak malzeme ve materyal seçimleri ile uygun sergilemeye gidilecek olunursa, Antalya denizcilik tarihi açısından son derece önemli bir sergi olacaktır.
5. Ticaretle uğraşan sınıf, kölelik ve korsanlık gibi temaların işleneceği sergilerde, canlandırmalar son derece gerçeğe uygun yapılmalı, malzeme seçimi özenli olmalı hem görsel hem işitsel efektlerden yararlanılmalıdır. Antalya’da yaşayan ve birçok makale ve yazıya konu olan tüccar, kaptan, iskele hamalları gibi gerçek figürler üzerinden gidilerek “sözlü tarih” çalışmalarına yer verilebilir.
6. Mimari dokuya uygun sergiler tasarlanmalı, teknolojik cihazlarla sergileme tekniklerine son derece dikkat edilmelidir.

7. Aydınlatma müze binası ve sergilenen nesneler için çok önemlidir. Sergilenen nesnelerin ışık ve renk duyarlılıkları, aydınlatma aygıtları (beyaz ışık, renkli flüoresan) gibi teknik seçimler) dikkat edilmesi gereken başlıca unsurlundandır:

- Heykeller gibi üç boyutlu nesnelerin sergilenmesinde, gün ışığından faydalanmak gereklidir. Nesnelere gölgesinin düşmesi sergileme için rahatsız edici olabilir.
 - Harita ve kartografya gibi eserlerin sergilenmesindeki ışık sistemleri de son derece önemlidir. Örneğin İstanbul Deniz Müzesinde haritalar ve önemli kartografya eserler binanın giriş katında 3. 7mx4. 7x3. 2m boyutlarındaki sergileme salonu tavana konumlandırılan 9 adet farklı spot ışığı ile sağlanmaktadır, camla kaplı olan sergileme de haritalar üzerinde yansımalar mevcut olduğu tespit edilmiştir. Bu yüzden yeni sistem olan “Relux Professional” programından yararlanılması önerisi getirilmiştir. Bu özel program duvar üstündeki nesnelerin aydınlatılması için ışık aygıtının nesne üzerindeki ışık dağılımıyla hesaplanarak doğru ışığı elde edebilmeği sağlamaktadır.⁶⁰¹
 - Rölyef gibi üç boyutluluğun daha az belirgin olduğu nesnelerde ışık yönünün kullanımı önemlidir.
 - Mücevher ve kıymetli cisimlerde fiber optik gibi özel sergilemeler söz konusudur.
 - Vitrin de sergilenen eserler için aydınlatma, vitrin içine gizlenen aydınlatma seçenekleri ile yapılmalıdır.
8. Geçici ve müze için planlanan diğer sergiler benzer konumda yer alan birçok müze için tartışma konusu olan; kentin veya o ülkenin halkı ve gençliğini hedef kitle almayı ya da kenti ziyaret eden yabancılara yönelik bir tanıtımı amaç edinmeli problemine çözüm olarak yerel ve o bölgenin orijini konu ve materyaller üzerinden yola çıkılıp uluslararası düzeyde insanlar hitap edecek bir sergi anlayışını benimsemek doğru olacaktır.
- Bilgilendirici yazı, pano ve yönergeler Türkçe dışında İngilizce, Fransızca, Almanca, Rusça, Ortadoğu ve diğer coğrafyalarda çoğunlukla konuşulan diller üzerinden yapılmalıdır. Örneğin Rusya’da bir müze (Hermitage Müzesi) veya ülkeyi gezenlerin en büyük şikâyet ettiği tabelaların çoğunun Kiril alfabesinde oluşudur.
 - Hazırlana geçici sergiler uluslararası boyutta diğer müzelerde sergilenebilir olmalı ve müze içersindeki rotasyona uyumlu olarak düşünülmelidir.

9. Engelli ziyaretçiler düşünülmeli ve sergiler hazırlanırken bu teknik imkânlar da unutulmamalıdır.

⁶⁰¹ Şener, F. ve Yener, A. (2007) . Müzelerde Aydınlatma Kriterleri ve İstanbul Deniz Müzesi, Ulusal Aydınlatma Sempozyumu, İzmir, 2007 (15.12.2017).

KAYNAKÇA

- Adak, M. ve Atvur, O. (1999). “*Die Pamphyllische Hafenstadt Magydos*”, *Epigraphica Anatolica*, vol. 31, pp. 53-68.
- Adison, Mazlum (2013). *Antalya’nın Kara Günleri*, Antalya.
- Ak, Mehmet (2011). “19. Yüzyılda Antalya’da Kolera Salgını”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi (The Journal of International Social Research)* cilt 4, Sayı 17, bahar, 257.
- Akkaya, M.veYağcı Güneş Z.(2017).“Güney-Kuzey Köle Ticaretinde Antalya Limanı”*Turkish Studies*, sayı 12/26,sayfa 115-130.
- Akurgal, E. (2000). *Anadolu Kültür Tarihi*, Ankara.
- Arıkan, Z. (2011). “*Beylikler Döneminde Antalya Limanı*”,*III.Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu,bildiriler kitabı*,105-114.
- Antalya Valiliği.(2000). *Antalya İl Yıllığı*,Antalya Valiliği Yayınları,Antalya.
- Armağan,L.,A. (1996). *XVI. Yüzyılda Teke Sancağı (Tapu Tahrir Defteri’ne Göre)*,Yayımlanmamış Doktora Tezi,Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,Ankara.
- Arslan, M.(2012) . Arslan, “Pseudo-Skylaks: Periplous”. *Mjh II/1* (2012) 239-257.
- Arşivden Günışığına Antalya Fotoğrafları (2011).Ed.Attila Erden, Kent Müzesi Yayınları 1, Antalya.
- Aslan, E. (2010). “*MyraÇevresinde Antik Denizcilik ve Sualtı Kültür Kalıntıları*” Ed.: N. Çevik,Arkeolojisinden Doğasına Myra/Demre ve Çevresi. Kültür Bakanlığı Yayınları2010, 257-272.
- Bagatur, S.(2011). *Osmanlı’da Kölelik*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,Kırıkkale.
- Balcıoğlu, E. M. (2017). *Müzelerde Yeni Eğilimler*, Kent-Müze-Tarih Söyleşileri, ed. Evren Dayar, Antalya.
- Bass, G. F. (1972). *The Earliest Seafers in the Mediterranean and the Near East. A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology*, ed. G. F. Bass, Thames and Hudson, London, 11-37.
- Bass, G. F. (1986). “The Bronze Shipwreck at Ulu Burun”, *AJA*, 90, Boston, s. 85-110.
- Bass, G. F.(1991). *Bronze Age Trade in the Mediterranean*. *Studies in Mediterranean Archaeology*, Vol. XC, Jonsered, s. 69-82.

- Bass, G. F.&Van Doorninck (1978). "An 11th Century Shipwreck at Serçe Liman, Turkey" *IJNA*, 7, 2, 119-132.
- Başgelen, N.(2006) "Anıtları ve Tarihiyle Antalya Kaleiçi" *Arkeoloji ve Sanat Dergisi*, Mayıs-Haziran,no.15,s.123.
- Bayburtluoğlu, C.(2004). *Lykia*, AKMED, İstanbul.
- Bean, George. (1999) *Eskiçağda Güney Kıyıları*, çev. İnci Delemen-Sedef Çokoy, İstanbul.
- Bean, George .(1979)*Turkey's Southern Shore*, London.
- Beaufort, Fr. (2002). *Karamania*, AKMED, Antalya, çev. Ali Neyzi-Doğan Türker.
- Bilici, S.(2005). "Alanya-Tersane ve Kızıl Kule Çevresinden Bir Grup Sırlı Seramik", *ADALYA VIII*,329-349.
- Blackman, D. J.(1973a). "The Harbours of Phaselis" *IJNA*: 2. 2
- Blackman, D. J.(1973b). "Evidence of Sea Level Change in Ancient Harbours and Coastal Installations" *Marine Archaeology* 23,115-139.
- Blackman, D. J.(1982a). "Ancient Harbours in the Mediterranean 1" *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 11.2,79-109.
- Blackman, D. J.(1982b). "Ancient Harbours in the Mediterranean 2" *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration* 11.3,185-211.
- Bosch, E. (1957). *Pamphylia Tarihine Dair Tetkikler*, Antalya Bölgesinde Araştırmalar No: 1 Ankara.
- Braudel, F.(2015).*Akdeniz, Tarih, Mekân, İnsanlar, Miras, Metis Yayıncılık*, İstanbul.
- Brandt, H. (1992). *Asia Minor Studien Band 7 Gesellschaft und wirtschaft Pamphylians und Pisidiens im Altertum*.
- Bursa, P. (2007). "*Antikçağ'da Anadolu'da Balık ve Balıkçılık*",Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Cantay, G. (1994). *Müzecilik ve Eğitimi*. 1. Müzecilik Sempozyumu(14-15 Ekim 1993) Bildirileri, Türk Deniz Kuvvetleri Deniz Müzesi Yayınları, İstanbul.
- Casson, L.(2002). *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, İstanbul.
- Cuinet, V.(1892). *La Turquie d'Asia geographie administrative statistique descriptive et raisonnee de chaque province de l'Asie-Mineure*, Paris, 859.
- Çavuşdere, S. (2009). "Selçuklular Döneminde Akdeniz Ticareti, Türkler Ve İtalyanlar", *Tarih Okulu*, sayı IV, 53-75.
- Çelebi, M. (2006). "İtalyan Sömürgeciliğinin Hedef Kenti Antalya", *Son Bin Yılda Antalya Sempozyumu*, (18-19 Aralık 2003), Antalya, ss.169-186.

- Çelebi, E. (2011).Evliya Çelebi Seyahatnamesi, cilt 2., IX. Kitap, Haz.S.A.Kahraman, Y.Dağlı, R.Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Çelebican, Ö.,(1993) “Roma Egemenliği: Yurttaşlık ve Kölelik”, *AÜHF Dergisi,sayı1,c.43*, s.396
- Çevik, N. (2015) *Lykia Kitabı*, AKMED, Antalya,2015.
- Çevik,N. (2016). "Varsak Sırtlarında Bilinmeyen Bir Yerleşim: Lyrboton Kome ve Değerlerini Bilmediğimiz Değerlerimiz Üzerine", *Antalya Life*,s. 103.
- Çevik, N. (2017) “Andriake Likya Müzesi”, *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Ulusal Müzecilik Bildirileri* 20-22 Mayıs 2015, Türkiye’de Müzecilik Yeni Kavram ve Uygulamaları,18-29.
- Çevik, N. (2010b), “Myra ve Limanı Andriake, Kazı Başlarken Ön Düşünceler”, *Arkeoloji ve Sanat Dergisi* 134, İstanbul, 53– 82.
- Çevik, N. (2000), “An Olive Oil Pruducing Center in Pamphylia: Lyrboton Kome”, *Lykia III* 1996/97, 79-102.
- Çevik, N. (1994) “The Localization of Olbia at the Gulf of Pamphylia” *Lykia I*, s. 89.
- Çevik, N. (2008). “Hemşerilik Bilimi: Kent Müzeleri”, *Son Nokta Dergisi*, Sayı 32, 9-15 Ocak 2008, 55-56.
- Çevik, N. (2010).“Akdeniz Üniversitesi VI. Müzecilik Çalıştayı ve Paneli. Çine Arıcılık Müzesi Üzerine”: N.Çevik – M. Kösoğlu (Eds.), Çine Arıcılık Müzesi (2010), 10-17
- Çevik, N. (2015). “Turizm Çağı’nda Antalya’da Kültür-Yaşam”, *Antalya Life* 78, Ocak-Şubat 2015, 36-38.
- Çevik, N. (2017). “Andriake Likya Müzesi”, *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Ulusal Müzecilik Sempozyumu Bildirileri* 20-22 Mayıs 2015, Türkiye’de Müzecilik. Yeni Kavram ve Uygulamalar ,s.18-29.
- Çevik, N. (2018). “Anadolu Oyuncak Müzesi: İçerik Kurgusu ve Tasarımda Özgün Bir İddia”, *ELSANDER Sanat ve Tasarım Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 2018.
- Çevik, N. Ö. Çömezoğlu, H. Öztürk, İ. Türkoğlu (2010). “A Unique Discovery in Lycia: The Ancient Synagogue at Andriake, Portof Myra”, *Adalya XIII*, 36 – 65.
- Çimrin, H. (2012). *Bir Zamanlar Antalya*, cilt 2, Antalya, 276.
- Çimrin, H. (2012). *Antalya Kent Kronolojisi(İ.Ö. 158-İ.S.2005)*,Antalya.
- Çimrin, C.(2009).Antalya Kent Müzesi Projesi, Beköz, G. (Senarist) ve Çimrin C.(Yönetmen), “St. Dieder Batığı”,Antalya Kent Müzesi.
- Davis, E. J. (1874). *Anatolica, or the journal of a visit to some of the ancient runied cities of Caria, Phrygia, Lycia and Pisidia*, London.

- Dayar, E. (2016). “Antalya’da Bir Devr-i Sabık Müttegallibesi: Ömer Lütfi Efendi Lülü (1895-1912)”, *Toplumsal Tarih*, 271 Temmuz, 31.
- Dayar, E. (2012) 19. yy’da Antalya’da Siyah Köleler Ve İbradı’da “Arapastık Kestanesi”, *Toplumsal Tarih*, Sayı: 221, Mayıs 1-12.
- Dayar, E. (2012) Dr. Ferruh Niyazi (Ayoğlu) ve “Antalya İskeleyi Un Fabrikası’nın Hazin Hikâyesi”, *Akdeniz Son Nokta*, Aralık.
- Dayar, E. (2010) *Antalya’da Kültürel ve Toplumsal Hayat(1923-1932)*,Yayımlanmamış Yüksek Lisans tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Dayar, E. (2017). “Antalya Kent Müzesi”, *Aktüel Arkeoloji*, Sayı 56, Mart 2017.
- Dayar, E. (2016). *Antalya Kent Müzesi Geçici Sergiler Genel Yaklaşımı*, Antalya.
- Dayar, E. (2017),1853 Antalya İhtilali”,Akmed Konferans Salonu,(17.03.2017),Antalya.
- Dinç, G. (2005). *9 No’lu Antalya Şer’iyye Sicili Defterine Göre 1853-1859 Yılları Arasında Antalya Şehrinin İdari ve Sosyo-Ekonomik Durum*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Dinç,G.(2007).“Cumhuriyetin İlk Nüfus Sayımına Göre Antalya’nın Demografik Yapısı”,*Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*,64-87.
- Dinç,G. (23.02.2018) . Kent-Müze-Tarih Söyleşiler, “Mehmed Ali Paşa İsyanı’nın Antalya’ya Etkileri(1831-1833)” Bülent Ecevit Kültür Merkezi, Antalya.
- Diler, A.(1993). Akdeniz Bölgesi Zeytinyağı ve Şarap İşlikleri, Araştırma Sonuçları Toplantısı XI,505-520.
- Dinler, S.(1986).Bozcaada İskenderun Arası Ege ve Akdeniz Koyları, AKMED, Antalya.
- Dişey,H.,İ. (2000). Hatıralar, Basılmamış.
- Dişey,H.,İ. (2005). Son Kitap/Hatıralar, Basılmamış.
- Dişey,H.,İ. (2000).Güzel Adetlerimiz Vardı, Basılmamış.
- Doğaner, E.(2004). *Antik Çağda Bağ ve Şarap*, İstanbul.
- Dörtlük, K. ve Boyraz R.(Ed.) (2008). *Gezginlerin Gözüyle Antalya*, AKMED, Antalya.
- Erbay, F. (2014).“ Müzelerde ve Değişim Stratejileri”, Müzelerde Yeni Yaklaşımlar, 6 Mart, İstanbul.
- Erbay, M.(2011). Müzelerde Sergileme ve Sunum Tekniklerinin Planlanması. İstanbul: Beta, 2011.
- Erdem, İ. (2002). “Bir Ortaçağ Kenti Antalya: Geç Antik Dönemden Selçukluların Sonuna Genel Bir Yaklaşım”, *Adalya*, no. V/2001-2002, 169.
- Erten, F., S.(1997). *Antalya Livası Tarihi*, Antalya ve Yöresi Kültürleri Araştırma Enstitüsü Yayınları no:2,Yayına Hazırlayan: Abdullah Tekin, Antalya.

- Erten, F., S.(1996). Milli Mücadelede Antalya, Antalya Müzesi Yayınları, 1996.
- Ertuğ, N. (2001) Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar, Kültür Bakanlığı, İstanbul.
- Faroghi, S. (1997). “Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam, Ortaçağdan Yirmci Yüzyıla”, çev. E. Kılıç, *Tarih Vakfı*, İstanbul, 1997.
- Faroghi, S. (1981). “XIX. yy başlarında Antalya Limanı”, *VIII. Tarih Kongresi*, (II. ciltten ayrı basım), Ankara, 1981, s. 1461-1471.
- Faroghi, S. (2017). *Antalya'nın Osmanlı Dönemi Nasıl Araştırılabilir?* Ed. E. Dayar, Antalya Kent Müzesi Yayınları, 2017.
- Fellows, C.(1852). *Travels And Researches in Asia Minor the Province of Lycia*, London.
- Fleet, K. (1999b). “Osmanlı Topraklarında Latin Ticareti(XIV-XV. Yüzyıllar)”, Osmanlı Ansiklopedisi, Ed.: Güler Eren, c.IV, 81-85.
- Flemming., N. C.(1972). *Cities in the Sea*, London, Oxford University Press.
- Flemming., N. C. (1980). *Archeology Underwater*, An Atlas of the World's Submerged Sites, Ed. Keith Mickelroy, McGraw-Hill book company, New York, 162-169.
- Finley M.I.(2007). *Antik Çağ Ekonomisi*, Arkeoloji ve Sanat Yay., İstanbul.
- Gerkan, A.(1959). *Von Antike Architektur und Topographie: Gesammelte*, Stuttgart, 1959.
- Geyiklioğlu, H. (2002). “Antalya'nın il Türk Mülki Amiri Ve Kumandanı Mübarizettin Ertokuş'un Faaliyetler ve Eserleri”, *Adalya V*, AKMED, İstanbul, 189.
- Gökalp, N.(2008). *Attaleia Kent Tarihi ve Yazıt Korpusu*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Gönüllü, A. R.(2008). *Demokrat Parti Dönemi Antalya*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Guilmartin, J.F.(2002). *Kalyonlar ve Kadırgalar*, Çeviren, Ali Özdamar, İstanbul.
- Güçlü, M.(1997). *XIX. Yüzyılın ilk yarısında Antalya*, ATSO, Antalya.
- Güçlü, M. (2004). *Dr. H. Burhanettin Onat ve Hayatı (1894-1976)*, ATS, Antalya.
- Güçlü, M. (2008). *II. Meşrutiyet Döneminde Antalya'nın Coğrafi ve İktisadi Vaziyeti*, Antalya
- Gürbüz, A.(2001). “XVI-XVII. Yüzyıllarda Alâiye Kalesi”. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 207-226.
- Hamamcıoğlu, C. ve Kerestecioğlu F.,(2007). “The Medieval Harbours Conserving Their Topographies in the Mediterranean and the Environmental Impacts of Tourism: Alanya Hisariçi District, Antalya İçkale District and Kyrenia Ancient Harbour District.” *Megaron*. 2(2): 108-132.
- Heyd, W. (2000). *Yakın Doğu Ticaret Tarihi*, çev. E. Z. Karal, Ankara.

- Herodotos (1991). Herodot Tarihi, çev. M.Ökmen, Remzi Kitabevi Yayınları, İstanbul.
- Hierokles (1893). Hiorecles Synecdomus Voir Pourles notes,ed. Wesseling and Bruckhardt, Leipzig.
- Hirschfeld (1874).Vorläufiger Bericht über eine Reise im südwestlichen Kleinasien, Monatsberichte der königlich Preussischen Akademie der Wissenschaften zu Berlin.
- Homerios (1998). Odysseia (çev.) A. Erhat & A. Kadir, İstanbul,11.baskı, 1998, Can Yayınları.
- İbn-i Battuta (2004). İbn Battuta, Seyahatname, çev. A. Sait Aykut, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- İbn-i Bibi (1996).Selçukname, çev. Mürsel Öztürk, Kültür Bakanlığı, Ankara.
- İnalcık, H. (2000b). “Osmanlı Devleti’nin Dogusu Meselesi”, Çev. : Mehmet Öz, Söğüt’ten İstanbul’a: Osmanlı Devleti’nin Kuruluşu Üzerine Düşünceler, der. O. Özel-M. Öz, İmge Yay., Ankara.
- İnalcık, H. (2012). Osmanlı İmparatorluğunda Klasik Çağ(1300-1600), Yapı Kredi Yay.,İstanbul.
- İnalcık, H. (2006). Tanzimat, Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu, 2006,Türkiye İş Bankası Yay., Ankara.
- Işık, F.(2000). Patara. The History and Ruins of the Capital City of Lycian League (2000).
- İşkan, H.ve Işık F. (2015). “Patara VII.1. Kum’dan Kent’e Patara Kazılarının 25 Yılı, Uluslar arası Sempozyum Bildirileri,11-13 Kasım 2013 Antalya, Patara VII.1”Ege Yayınları, İstanbul.
- İnel, B.(2001). “Çağdaş Müzeciliğin Temel Yapısı”, 5. Müzecilik Semineri Bildirileri, 20-22 Eylül 2000, Askeri Müze ve Kültür Sitesi Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2001, s. 20-27.
- Jacoby, D.(2001). Byzantium, Latin Romania and the Mediterranean, Hampshire.
- Kaplan, A.,(2016) “Antik Çağda Denizcilik-İskenderun Körfezi Limanlarının Mimari Yapıların ve Deniz Ticaretine, Kültürel Siyasi Hayata Etkileri”, *The Journal of Academic Social Science, Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, sayı: 4, sayı: 33, 327.
- Karaca, B. (1997). 15. ve 16. Yüzyıllarda Teke Sancağı, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun.
- Kılıç A. G.(2013). *Yenikapı Batıkları İçin Kurulacak Olan Müzede Sergileme, Koruma-Bakım ve Depolama Yöntemlerinin Karşılaştırmalı Olarak Araştırılması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Kızırlarslanoğlu, H.A. ve Alkaç, E. (2014). “Elaiussa’da Ele Geçen Hellenistik Dönem Rhodos Amphora ve Amphora Mühürleri”, *Adalya* XVII, 56-57.
- Kızılyaprak, A.K.ve Evrim G.(2000). Müzecilikte Yeni Yaklaşımlar(Küreselleşme ve Yerelleşme),Uluslar arası Tarih Kongresi, Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı, İstanbul.
- Knoblauch, P. (1977). *Die Hafenanlagen Und Die Anschliessenden Seemauern Von Side*, TTK yayınları, Ankara.
- Koç, M.(2008). “Bir Aile Tarihi Yerebakanlar”. *Son Nokta Dergisi*, Sayı 49, 7-13 Mayıs, 2008,s. 39.
- Koçak, M. (2015).”Su Kenarında Sonsuzluk Patara Liman Nekropolisi Işığında Antik Limanlar ve Mezar İlişkisi Üzerine”, (Eternity at the Waterfront: Evidence from the Harbour Necropolis of Patara Concerning the Relationship Between Ancient Harbours and Tombs), *Mediterranean Journal of Humanities* V/2 (2015) 275-285.
- Konyalı, İ.H. (1946). Alanya(Alaiyye),İstanbul.
- Korkmaz,S. (26.01.2018). Kent-Müze-Tarih “20.Yüzyılın İlk Yarısında Antalya Limanı”, Bülent Ecevit Kültür Merkezi, Antalya.
- Köse, E. (2013). *18. yy ilk yarında İçel ve Antalya Sahillerinde Ticaret*, Cedrus1, 2013, 309.
- Kütükoğlu, M. S.(1980). Osmanlı Gümrük Kayıtları, Osmanlı Araştırmaları 1, Journal of Ottoman Studies, İstanbul.
- (1995). “Osmanlı Sosyal ve İktisadi Tarih Kaynaklarından Temettu Defterleri”*Belleten*: C.59,sayı 225,Ağustos 1995,s.395.
- Lamartine, Alphonse (1883). “ Esir Pazarı”,(çev. Nurullah Berk). Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, C2. İstanbul, 1983.,s.571-572.
- Lamartine, Alphonse(1971).İstanbul Yazıları, Haz . Çelik Gülersoy, Çev.Nurullah Berk, İstanbul,s.107.
- Lancoronski, K.G. (2004).*Staedte Pamphyliens und Pisidiens*, cilt 1, Pamphylien , 1890, çev. Dr. Selma Burgurlu, AKMED, Antalya, 2004.
- Leake, W.M.(1887). , *Journal of Tour In Asia Minor*, London.
- Lehmann – Hartleben (1923). Die Antiken Hafenanlagen des Mittelmeers, Klio, beiheft 14, Leipzig, 115.
- Love, I.(1968). “Knidos: Excavations in 1968”,*TAD*,16. 2: 123-124.
- Magie, D. (1950). *Roman Rule in Asia Minor I-II*, Princeton.
- Mansel, A. M.(1999). *Ege ve Yunan Tarihi*, Ankara.
- Mansel, A. M.(1967). *Side Kılavuzu*, Ankara.

- Mardan, B. , Önal, Ş.(2000). Müzecilikte Yeni Yaklaşımlar Küreselleşme ve Yerelleşme, 3. Uluslararası Tarih Kongresi,Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı,İstanbul: Numune Matbaacılık, 47-48.
- Martini, W. (2003). “Historische Schlußfolgerungen”, Die Akropolis von Perge: Survey und Sondagen 1994-1997, s. 179-186.
- MIONNET (1835). Théodore Edme Descriptions de Medailles Antiques, Supp. 7. , Paris.
- Moğol, H. (1997). *Antalya Tarihi*, Ankara.
- Moğol, H. (1991). *19.Yüzyılın Başlarında Antalya*, Ankara.
- Nolle, J.(1987).Pamphyliche Studien 6-10 Chiron 17.
- Oktay, H.(2004). “Antalya Güzel Bir Kadındı Biz Onu Çirkinleştirip İhtiyarlattık”. *Antalyalılar Dergisi*, Ocak-Şubat 2004,sayı 7,s.4-10.
- Oktay, H.(2004). “Beşinci Nesil Lülüler”. *Antalyalılar Dergisi*, Ocak-Şubat 2004,sayı 7,s.16-19.
- Koç, M.(2008).“Bir Aile Tarihi Yerebakanlar” *Son Nokta Dergisi*, Sayı 49, 7-13 Mayıs, 2008,s. 39.
- Oral, M. (2008). *Antalya İskele Hamalları*, Antalya Kent Müzesi Projesi, Antalya Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Antalya 2008.
- Orhon, G. (2011). ”Müzecilik, Yaratıcılık ve Eğitim”,Akdeniz Üniversitesi Arkeoloji Bölümü Müzecilik Anabilim dalı, *VII. Müzecilik Çalıştayı Paneli*, Antalya,13 Mayıs, cilt. 1,no.1.
- Onat, B. (2000). *Bir Zamanlar Antalya-Bir Antalya Sevdalısının Kaleminden*, İstanbul.
- Onat, B. (1952). Turistik Antalya.Antalya’yı Tanıtma ve Turizm Derneği, Basın Yayınve Turizm genel Müdürlüğü,Antalya.
- Öncü, E.Ö.ve Evcim, S.(2013) “Lykia’da Bir Liman Kenti: Olympos”,2.Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslar arası Sempozyumu(1-4 Kasım),cilt III, Bodrum.
- Öniz, H. (2012).*Konumlarına ve Kullanımlarına Göre Antalya İli Kıyılarında Antik Limanlar ve Demirleme Yerleri*, Doktora tezi, Konya Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- Öniz, H. (2016).*Doğu Akdeniz’de Amphoralar*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- Öniz, H. ve Özdaş H.(2015). “2014 yılı Adrasan Tabak Batığı Kazı Çalışmaları”*ANMED*, 13,218.
- Öniz, H. ve Özdaş, H. (2014). “Side Antik Limanı Mendireği”,*TINA*, sayı 1,58-62.
- Öniz, H. ve Özdaş H.(2016).“Akdeniz Kıyıları Arkeolojik Sualtı Araştırmaları”, *ANMED*, s.14.

- Özdaş, H.(1995).“*Eskiçağda Liman Olgusu*” Eski Yakın Doğu Kùltürleri Üzerinde İncelemeler, İ. Akyurt ve B. Devam Armağanı, Ed. A. Erkanal ve H. Erkanal, İstanbul, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 259-270.
- Özdaş, H. (2013).Antalya Kıyıları Arkeolojik Sualtı Araştırmaları 2013, Selçuk Üniversitesi Sualtı Araştırma ve Uygulama Merkezi, Kemer, Antalya.
- Özdemir, R.(1992).Osmanlı Döneminde Antalya’nın Fiziki ve Demografik Yapısı(1800-1867),Ege Üniversitesi Tarih İncelemeleri Dergisi,cilt VII.,sayı 1,1370-1405.
- Özdemir, Ş.(2004). Osmanlı Sularında Yabancı Devletlerin Korsanlığı Karşısında Osmanlı, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakùltesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, cilt 23,sayı 36,189-203.
- Özgöl, G. (12.3.2018). Hüsnü Ekizler ile sözlü tarih görüşmesi,Antalya Kent Belleği Merkezi, Antalya.
- Özgöl,G.(23.03.2018). Hüsnü Ekizler ile sözlü tarih görüşmesi,Antalya Kent Belleği Merkezi, Antalya.
- Özgöl, G. (5.4.2018). Ulvi Yerebakan ile sözlü tarih görüşmesi ,Ulvi Yerbakan’ın Evi, Meltem, Antalya.
- Özgöl, G. (31.05.2018). Cemali Yeşiltaş ile sözlü tarih görüşmesi, Antalya.
- Özgöl, G. (4 Şubat 2018).Fatma Doman ile Sözlü Tarih Görüşmesi, Fatma Doman’ın evi, Antalya.
- Pasinli, A. (2002). Türkiye Müzeleri. T.C. Kùltür Bakanlığı Yayınları, Ankara.
- Paykoç, F. (2002). Türkiye’de Müze Eğitimi Uygulamaları: Tarihçe ve Örnekler, Prof. Dr. Bekir Onur (Ed). Müze Eğitimi Seminerleri (1), Antalya, Suna-İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü, s. 49-59.
- Pegolotti, F. (1936). La Pratica Della Mercatura, Cambridge, 1936.
- Pekman, A.(1973) . Son Kazı ve Araştırmaların Işığı Altında Perge Tarihi (History of Perge), Antalya Bölgesinde Araştırmalar 9, Ankara, 1973.
- Plinius (1958). Naturalis Historia Polybius, Çev., H. R. Rackham (Loeb), 1958.
- Polybios(1954). The Historia, Çev., W. R. Paton (Loeb), 1954.
- Piri Reis(2013).Kitab-ı Bahriye, İstanbul.
- Ptolemaei, C. (1966). Geographia,ed.C.Müller,T.Fischer, Hildesheim.
- Pulak, C.(1988). “The Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun: 1985 Campaign”, *AJA* 92, 1988, 1-37.
- Pulak, C.(2006). “Uluburun Batığı”, *Uluburun Gemisi 3000 Yıl Önce Dünya Ticareti* (Ed. Ü. Yalçın-C. Pulak - R. Slotta), Bochum, 2006, 57-10.

- Ramsay, W. M.(1961). Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası,(Çev. M. Pektaş), İstanbul.
- Rickman, G.(1985). "Towards a Study of Roman Ports" *Harbour Archaeology: 105-113*, ed. A. Raban, Haifa University, Haifa.
- Rott, H.(1908).Kleinasiatiscche Denkmaler aus Pisidiens, Pamphylien, Kappadokien und Lykien, Studien über christliche Denkmaler N.F.5/6.
- Saraçoğlu, H.(1989). *Akdeniz Bölgesi*, MBE Yayınları, İstanbul.
- Sarı, B. (2010).Hilal-i Ahmer Cemiyeti Antalya Şubesi'nin Kuruluş ve Faaliyetleri, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Sarıhan, S. (2003). *1 numaralı Şer'iyye Siciline göre XIX. Yüzyıl başında Antalya'nın Sosyo – Ekonomik Profili*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Selekler, A. (2000). *XX. Yüzyılda Antalya ve Antalyalılar*, Antalya.
- Schaefer, J. (1981). "Phaselis " İst. Mitt 24, Tübingen,13-51.
- Scylaks(1965). *Geographi Graecia Minores I*, ed. K. Müller, Hildesheim.
- Sestier, J.M.(2017). *Antikçağ'da Korsanlık*, çev. O.Adanır, Ankara.
- Shaw, M. C. (1990). "Bronze Age Aegean Harboursides" D. A. Hardy vd. (Eds.),420-436.
- SNGvAul Pamphylien (1965). H.V.Aulock *Sylloge Nummorum Graecorum Deutschland Pamphylien*, Heft.11 4636,Berlin.
- SNG France 3 (1994). H.V.Aulock *Sylloge Nummorum Graecorum France, Pamphylia, Pisidia, Lycaonia, Galatia*, Vol.3,Paris.
- Sönmez, C. (2008) . *Antalya Kenti Kalesi'nin Tarihi*, AKMED, Antalya.
- Spratt T. A. & Forbes E.(1842) *Travels and Researches in Lycia*.
- Strabon(2005). *Geographika*, Antik Anadolu Coğrafyası, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, çev. Prof. Dr. Adnan Pekman, İstanbul.
- Şahan, M. (2001). Müze ve Eğitim. *Uludağ Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Cilt:15, Sayı:1.
- Şahin, S.(2002). *Lykia İncelemeleri 1 "Pamfilya/Likya Sınır Kentleri: Olbia ve Diğerleri*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Şahin, S.(1991).“Meter Oreia von Karain/Antalya: Eine Grottengöttin in Südkleinasien”, “Bemerkungen zu den lykischen und pamphylishen Inschriften”, EA 17, 1991, s. 132, 138, no: 8.
- Şener, M. (2004). “Yaşamımda Anılarımla Antalya”, AKMED, Antalya.

- Şengül, M.(2011).*Myra'nın Limanı Andriake'de Bulunan Granarium'un Müzeleştirilmesi*.
Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü,
Antalya.
- Şevketoğlu, M. (2006). MÖ 8. Binde Anadolu ve Kıbrıs İlişkileri, *Anatolia*,s.30.
- Takmer, B.(2006). *Lykia Eyaleti Gümrük Yazıtı*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Akdeniz
Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Takmer, B.(2012)."Anadolu'nun Önemli Tarihi Yazıtları 2. Lykia Eyaleti Gümrük Yasası:
Nero Dönemi'Ne Ait Andriake Gümrük Yazıtı Hakkında Ön Rapor", *Eskiçağ Yazıları*
3, Akyürek Şahin N. E., Takmer B., Onur F., Ed., Arkeoloji ve Sanat Yayınları,201-
240,İstanbul.
- Teixer, C. (2000). Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi.(Çev. Ali Suat, Yayına
Hazırlayan: Kazım Yaşar Koprman, Musa Yıldız).
- Tekin, O. (2001). Eski Yunan Tarihi, İstanbul.
- Thukydides (2010). Peloponnessos Savaşları,çev.F.Akderin,Belge Yayınları,İstanbul.
- Tigrel, G.(1972). "Antalya Yöresinde Antik Bir Liman"Belleten,153-156:623-628.
- Toledano, E. R.(2000). Osmanlı Köle Ticareti 1840-1890. Çev, Y. Hakan Erdem. Tarih Vakfı
Yurt Yayınları, İstanbul.
- Tok G. ve Özgül G. (17.11.2018). Mehmet Atılğan ile sözlü tarih görüşmesi,Erdal Atılğan'ın
işyeri, Antalya.
- Tok, G. (17.11.2018). Hüseyin Özer(Sülü Kaptan) ile görüşmesi,Hüseyin Özer'in Evi,
Antalya.
- Toksöz, C.(1959). Antalya: Pamphylian, Pisidian, Cilician And Lycian Cities, Ayyıldız
Matbaası, Ankara, 1959.
- Tosun A. ve Yalçınsoy H.(2009). Doğu Garajı -Halk Pazarı Mevkii- Attaleia Doğu Nekropolü
Kurtarma Kazısı 2008 Yılı Çalışmaları, 18. Müze Çalışmaları ve Kurtarma Kazıları
Sempozyumu, Kültür Bakanlığı Müzeler Genel Müdürlüğü, Ankara, 2009, 135-149.
- Tozan, M. (2014). Üçüncü Makedonya Savaşı'ndan Pompeius'un Seferine Roma'nın Doğu
Politikası ve Anadolu'nun Güney Kıyılarınsa Korsanlık''Cedrus II, 2014, 135-139.
- Turan, O.(1971). *Selçuklular ve İslamiyet*, İstanbul.
- Turan, O. (1958). *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar*, TTK, Ankara,1958,143-
146.
- Turan, O. (2009). *Selçuklular Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti*, İstanbul.
- Turanlı, T.(1999).*Denizlerimizdeki Tarih: Türkiye'nin Sualtı Hazine*, Yapı Kredi Yayınları,
İstanbul.

- Türkmenoğlu, E.(2006). *Late Byzantine Ships and Shipping 1204-1453*,Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bilkent Üniversitesi Ekonomik ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Uçkan, Y.O. ve Mergen, Y.(2011).”Olympos. Bir Korsan Kent-Bir Korsan Kral, Zeniketes”*,Aktüel Arkeoloji*,70-81.
- Uğurlu, E (2007).“Olympos ve Zeniketes’in Kalesinin Lokalizasyonu”, *Adalya X*, 1-23.
- Ünsal, A.(2011). *Ölmez Ağacın Peşinde, Türkiye’de Zeytin ve Zeytinyağı Üretimi*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- Üstün, M. (2005). “İbradı’nın Arapastık Kestanesi”, Populer Tarih. Sayı: 63, Ekim, 12-13.
- Votruba, D.S.(2006).*MÖ 2. Binde Batı Anadolu’nun Deniz Ticareti*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Yıldırım, S. (2012). *Antalya Posta Müzesi*, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.
- Yılmaz, L.(2002). Antalya Bir Ortaçağ Türk Şehrinin Mimarlık Mirası Ve Şehir Dokusunun Gelişimi(16. Yüzyılın Sonuna Kadar),TTK, Ankara.
- Yılmaz, L (2002/2001). “Antalya Ahi Kızı Mescidi: Bir Selçuklu Binasının Osmanlı Devrinde Yeniden Kullanımı”*Adalya No:V 2001/2002*,211.
- Wachsmann, S. (2000). *Sea going ships and seamanship in the Bronze age Levant*. Texas: Texas A&M University Press.
- Wycheley, E (1976).”Rhodos”*The Princeton Encyclopedia Of Classical Sites*(Ed.R. Stillwell), Princeton, New Jersey, Princeton Univ. press,754-758.

Arşiv Belgeleri

- “Antalya Liman ve Dalgakıranı”, *Antalya Gazetesi*, 30. ikinci Teşrin .1939
- “Liman Reisi”,*Antalya Gazetesi*, 1940.
- “Rıhtımın tamir işi haber yazısı”,*Antalya gazetesi*, 29. Birinci Teşrin .1941
- “Liman Reisi, Limanımız”, *Antalya Gazetesi*, 2 Teşrinevvel 1941.
- “Limanımız”,*Antalya Gazetesi*, 17Ağustos 1955.
- “Belediyenin Sipariş Ettiği Tatlı Su Boruları Geldi”,*Antalya Gazetesi*, 07. Ekim.1956
- “Limanımız”,*Antalya Gazetesi*, 2 Ocak 1957.
- “Limanımız”, *Antalya Gazetesi*, 3 Ocak 1957.
- “Antalya Limanı”,*Antalya Gazetesi*, 18 Şubat 1957.
- “Antalya Limanı”,*Antalya Gazetesi*, 11 Mart 1957.
- “Antalya Limanı”,*Antalya Gazetesi*, 27 Haziran 1957.

“Türk Akdeniz Kıyıları 2: Finike Burnu’ndan Antalya Limanı’na”, Türk Akdeniz, (Haziran 1937). S. 3, s. 15- 16.

“Türk Akdeniz Antalya Kıyıları 1: Antalya Feneri’nden Gazipaşa’ya Kadar”, Türk Akdeniz, (Ağustos 1937),S. 4, s. 10- 13.

İnternet Kaynakları

Altunbaş, A. ve Özdemir, Ç. (2012).Çağdaş Müzecilik Anlayışı ve Ülkemizdeki Müzeler, Ankara, Mayıs, kulturturizm.gov.tr./eklenti/4655makale (erişim tarihi:4.1.2018).

Çevik, N. (2019).“Louvre deneyimlerini Antalya Müzesi için düşünmek” MyGazete 5 Ocak 2019: <https://www.mygazete.com/louvre-deneyimlerini-antalya-muzesi-icin-dusunmek-makale,291.html>.

Çevik, N. (2019). “EXPO ve Antalya Müzesi üzerine...” MyGazete 27 Aralık 2019 <https://www.mygazete.com/expo-ve-antalya-muzesi-uzerine-makale,288.html>(erişim tarihi:16.04.2019).

Çevik, N.(2016).“Doğugarajı’ndan Nekropol Müzesine”, MyGazete 27.07.2016 <http://www.mygazete.com/yazilar/dogu-garajindan-nekropol-muzesine> (erişim tarihi:18.4.2019).

Çevik, N.(2016).“Yörük Gelini: Bir Serginin Anatomisi”, MyGazete 06 Mart 2016 <http://www.mygazete.com/yazilar/yoruk-gelini>(erişim tarihi:16.4.2019).

Çevik, N.(2016). “Antalya Kadın Müzesi, 'Yörük Gelini' Sergisi” Turizm Gazetesi 07 Mart 2016<http://turizmgaazetesi.com/article.aspx?id=79871#myAnchor>(erişim tarihi:16.4.2019).

Çevik, N.(2016). "Antalya Kadın Müzesi ve Jale İnan 2015 Yılın Kadını Ödülü”. MyGazete 03 Şubat 2016.<http://www.mygazete.com/yazilar/jale-inan-2015-yilin-kadini-odulu>(erişimtarihi:16.4.2019).

Çevik, N.(2016). “KadınMüzesimisyonvevizyon”:<http://www.antalyakadinmuzesi.org/>

Çevik,N. (2016).“Varsak Sırtlarında Bilinmeyen Bir Yerleşim: Lyrboton Kome ve Değerlerini BilmediğimizDeğerlerimizÜzerine",AntalyaLife:101/104.www.academia.edu/2950220/Varsak_Lyrboton_Kome.(erişim tarihi:25.4.2019).

<http://antalyaekspres.com.tr/kultur-sanat/haber/anadolu-oyuncak-muzesi%E2%80%99ne-rekor-ziyaretci/356580>(erişim tarihi:20.01.2019).

Dayar, E. ve Niyazi (Ayoğlu) F. (2017). “Antalya İskele Un Fabrikası’nın Hazin Hikayesi”Akdeniz Son Nokta, Aralık 2012,www.academia.edu.(erişim tarihi:17.11.2017).

- Günsel, İ.(2017).”En Kapsamlı Denizcilik Müzesi’ni YDÜ’de kuruyoruz”,www.kibrispostasi.com/index.php/cat/35/news/138901.(erişim tarihi:26.10.2017).
- Işık, H. (2018).“2 bin yıllık Deniz Fenerinde Yunus Kabartması”,www.hurriyet.com.tr (erişim tarihi:05.04.2018).
- Mercin,L.(2006). “Müzeler ve Toplum”, [http://www. Ayk. Gov. Tr/WpContent](http://www.Ayk.Gov.Tr/WpContent) , 2006 - [ayk.gov.tr](http://www.ayk.gov.tr)(erişim tarihi:20.05.2018).
- Öniz,H.(2019).https://www.arkeolojisanat.com/shop/blog/antalyada-dunyanin-en-eski-batiklarindan-daha-eski-batik-bulundu_3_547157.html(erişim tarihi:16.04.2019).
- Rodari, P. (2008). Educazione E Musei Della Scienza. Riflessioni Italiane Sull’ Italia. ICOM Journal Of Science Communication, 07 (03). https://jcom.sissa.it/sites/default/files/documents/Jcom0703%282008%29R01_it.pdf
- Şener, F.ve Yener, A.(2007). “Müzelerde Aydınlatma Kriterleri ve İstanbul Deniz Müzesi” 4.Ulusal Aydınlatma Sempozyumu, İzmir. <http://www.rmkmuseum.org.tr/cengelhan/turkce/index.html>(erişim tarihi:15.12.2017).
- Uğurlu, E. (2007).“Olympos ve Zeniketes’in Kalesinin Lokalizasyonu”*Adalya X*, 2007, [www. akmedadalya. com/özet/erişim tarihi](http://www.akmedadalya.com/özet/erişim_tarihi),(08. 12. 2017).
- Yazıcı, F. (2017). Günümüz Heykelinin Sergilenmesinde Alternatif Alan Olarak Sualtı Müzeleri. *idil*, 6 (32), s.1269-1281. <http://www.idildergisi.com/makale/pdf/1491386471.pdf>(erişim tarihi:29.05.2018)

HARİTA VE PLANLAR DİZİNİ

Şekil 1 Piri Reis Akdeniz Haritası(Pri Reis,Kitab-ı Bahriye,İstanbul,2013,326)	190
Şekil 2 Akdeniz, Antalya Körfezi(Çevik,2015: 16-17).....	191
Şekil 3 Antalya Körfezi(Beau,1999:X)	191
Şekil 4 Pamphylia Bölgesi(Beaufort,2002:XXX)	192
Şekil 5 Topkapı Sarayında bulunan Kent Planı.....	192
Şekil 6 Antalya Kalesi Haritası,Süleyman Fikri Erten Kaleiçi Haritası.....	193
Şekil 7 Antalya Limanı, Başbakanlık Devlet Arşivi(plk.p.5295)	193
Şekil 8 Antalya limanı ,Kent Müzesi Arşivi	194
Şekil 9 Antalya Limanı onarımı, Başbakanlık Devlet Arşivi(1736-12).....	195
Şekil 10 Antalya Limanı,Antalya (Sönmez.2008:179)	196
Şekil 11 Antalya Limanı 1986 yılı haritası(Dinler,1986:188)	196
Şekil 12 Antalya Körfezi civarı haritası,Likya İncelemeleri,Arkeoloji ve Sanat Yayınları,S.Şahin, ‘‘Pamfilya/Likya Sınır Kentleri:Olbia ve Diğerleri,2002,9-15.....	197
Şekil 13 Eski Çağda Limanlar,(Flemming ,1972:30)	198
Şekil14 http://wps.ablongman.comwpsmediaobjects,262268312artfigures,05.09.2017	199
Şekil 15 Doğu Akdeniz ticaret gemilerinden oluşan filo,(Casson 2002:35).....	200
Şekil 16 Uluburun Gemisi Demir Çağ Ticaret Yolları Haritası(Çevik,2015:35).....	200

LEVHALAR DİZİNİ

Resim 1Guilmartin, Venedik Limanı canlandırma(Guilmartin,2002:44)	201
Resim 2 Antalya İskelesi, Kent Müzesi Arşivi	202
Resim 3 Mermerli Hamamı, Kuşbakışı Görünüm (Dişey,2000:res.2).....	203
Resim 4 Mermerli Hamamı, Kuşbakışı Görünüş(Dişey,2000:res.2)	203
Resim 5 Phaselis Limanı Çizimi,(Schaefer,1981:2)	204
Resim 6 Antalya Limanı Uydu Görüntüsü (Google Earth).....	205
Resim 7 Roma Sikkesi Üzerinde Liman Tasviri(Mansel 1972,72).....	205
Resim 8 Antalya Limanı Tersanesi(Lanckoronski,2004: IV)	206
Resim 9 Antalya Limanı Güneyden Bakış, Gravür (Lancoronski,III).....	206
Resim 10 Eski Antalya Evleri, Kent Müzesi Arşivi.....	207
Resim 11 Antalya’da bir Rum Tüccarın konutu, Lanckoronski,A.g.e, şekil:25	208
Resim 12 Antalya Limanı ve kent bir görünüş, Kent Müzesi Arşivi	208
Resim 13 Antalya Limanı ve Dalgakıranı, Kent Müzesi Arşivi	209
Resim 14 Attaleia, Kaleden Görünüş, Kent Müzesi Arşivi	209
Resim 15Antalya Limanı Uydu Görüntüsü.....	210
Resim 16 Antalya Limanı Uydu Görüntüsü, Dalgakıranı	210
Resim 17Antalya Limanı, Kent Müzesi Arşivi	211
Resim 18 Canlandırma, ,Satalia, Vincent de Stochove Voyage du Levant	212
Resim 19 Paul Lucas,1712,Gravür	212
Resim 20 Adalia, Gravür,Corneille Le Bruyen Voyage au Levant,L’Asia Mieuse,1728	213
Resim 21 Adalia, gravür, W.H. Bartlett, Th. Allon, Voyage l’Asie Mineure,1840.....	214
Resim 22 13.yy, küçük tekne ve balık ağı, Venecie(Balaska and Selenti,1997:70)	215
Resim 23 Attaleia Sikkeleri Yunus ve Poseidon(Hill,1897).....	215
Resim 24 İlkçağ Gemileri, Medinet Habu Tapınağı,(.Bass 1972,17-18).....	216
Resim 25 Gemi Barınakları ve Tersaneler, W.F.Grimes, Archaeology of Boat,London1976,25(17.yy İskandinavya’dan bir gravür)	217
Resim 26 Eskiçağda Gemilerinin yüklü olduğu Amphora Örneği(Rosloff, 1981:şek.3)	218
Resim 27 M.Ö 1500 ilkçağ Gemileri,(Bass, 1972:15)	219
Resim 28 Eskiçağ Gemilerini Gösteren Mozaik(Bass, 1972:15-14)	220
Resim 29 Beyrut Arkeoloji Müzesinde Kabartma Üzerinde Gemi Tasviri(Bass,1972: 23) .	221
Resim 30 Mozaik, Balıkçılık.....	222
Resim 31 Eskiçağda Balıkçılık, Museo Nazionale Romano	223

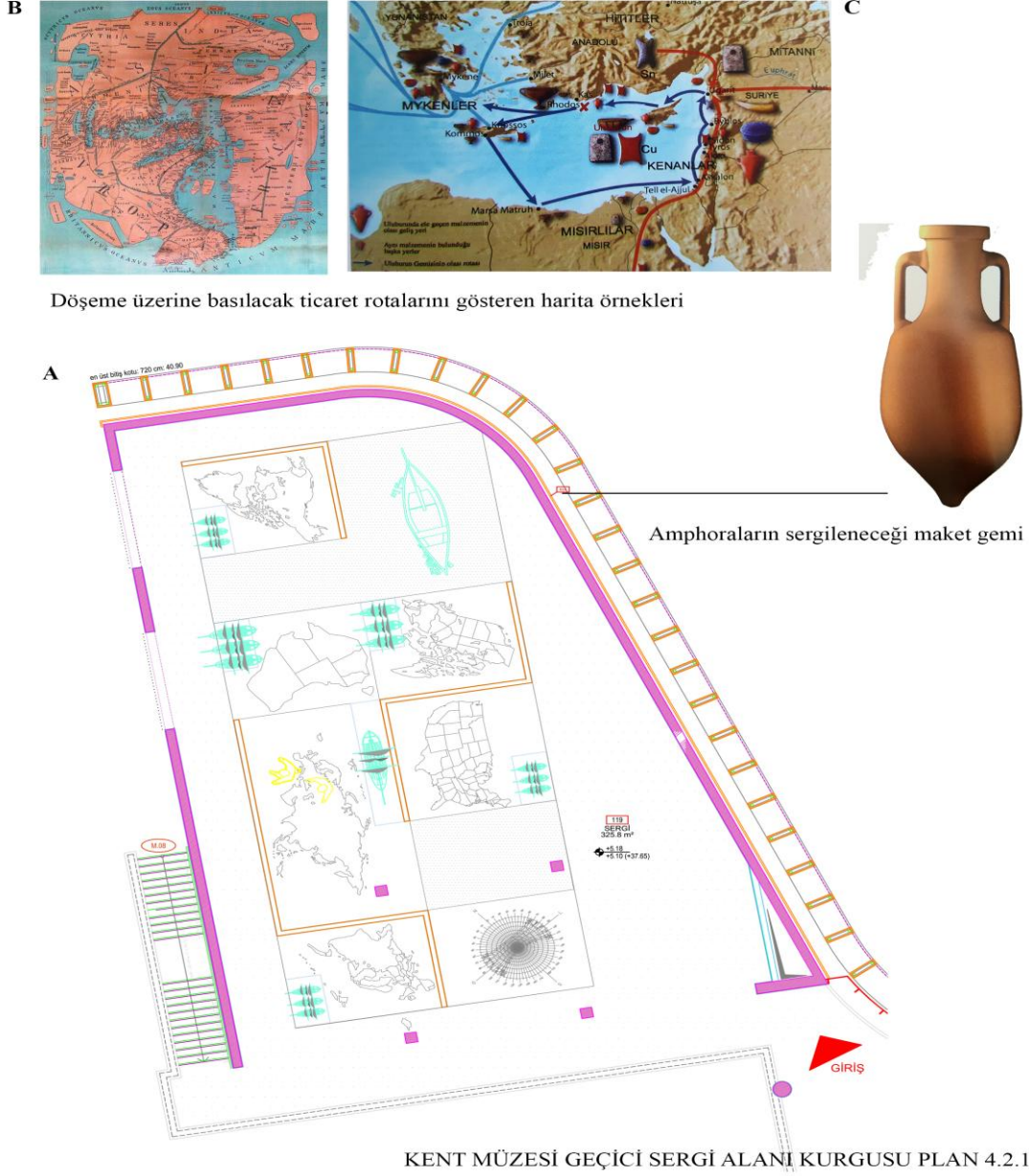
Resim 32 Akdeniz,Balık Türleri,Mozaik,Museo Nazionale Romano.....	223
Resim 33 1970'lerde Kayıkane ve Kumluk,Antalya Fotoğrafları Sergisi,Kent Müzesi Yay.,2011,41	224
Resim 34 1930'lerde Kayıkane, ,Kent Müzesi Arşivi.....	225
Resim 35 İskele'de Balıkçı Ağları, Antalya Fotoğrafları Sergisi,Kent Müzesi Yay.,2011,45	226
Resim 36 1930'lar Antalya İskelesi,Yük Taşıyanlar, A.g.e.,2011,24	227
Resim 37 1920'lerde İskele, Yük Taşıyan Mavnalar, A.g.e.,23	227
Resim 38 1926yılı,Antalya İskelesi Hamalları(Oral,2008:9).....	228
Resim 39 Liman İşçileri Amphoraları Yüklüyor, Hesap Masasında Kayıt Alınmakta ve Amphoralar Etiketlenmektedir, MS 3.yy(Casson, 2002:112)	228
Resim40AkdenizTicari Amphoraları(Kos Arkeoloji Müzesi).....	229
Resim 41 Süllü Ağa, AKMED Arşivi (Oral,2008:4)	229
Resim 42 Kayıkane, Kent Müzesi Arşivi	230
Resim 43 Yat Limanı, Kent Müzesi Arşivi	231
Resim 44 Yat Limanı,Kumluk,Kent Müzesi Arşivi	232
Resim 45 1930'lar Karantina Binası, Kent Müzesi Arşivi.....	232
Resim 46 Fener'den Rum Kuşa Sahil,Kent Müzesi Arşivi.....	233
Resim 47 20. Yüzyılın başlarında Gazhane, Kent Müzesi Arşivi.....	234
Resim 48 1940'larda İskele Mendirek İnşaatı, Antalya Fotoğrafları Sergisi,Kent Müzesi Yay.,2011,32	234
Resim 49 1920'lerde Mermerli ve Yanık Hastane, A.g.e.,21	235
Resim 50 1950 Antalya İskelesi, Dalgakıran Onarımı Ardından, A.g.e.,33	236
Resim 51 Kız kulesi,1930,A.g.e.,34.....	237
Resim 52 1940 İskele Un Fabrikası, A.g.e.,35.....	238
Resim 53 1950 İskele Yokuşu,A.g.e.,37	239
Resim 54 İskele, Limanın Taşınan Yüklerden Dolması, A.g.e.,26	239
Resim 55 Magydos Liman Girişindeki, Roma Hamamı Yapısı.....	240
Resim 56 Magydos Roma İmparatoruk Dönemi Torso	241
Resim 57 Magydos Stel ve Mimari Parça	242
Resim 58 Magydos Limanı	243
Resim 59 Magydos Sikkeler Üzerinde Nehir Tanrısı Katarrakthes Sembolü(SNG,1976:VII)	244
Resim 60 Bodrum Deniz Müzesi, Sergi Alanı	245

Resim 61 Bodrum Deniz Müzesi, Deniz Kabukları Sergi Alanı	246
Resim 62 Bodrum Deniz Müzesi, Tekne Kronolojisi	247
Resim 63 Bodrum Deniz Müzesi, Sergi Salonu Görüntü	248
Resim 64 Bodrum Deniz Müzesi, Tekne Tipleri ve Bodrumlu Sünger Avcıları	249
Resim 65 Bodrum Deniz Müzesi, Halikarnas Balıkçısı(Cevat Şakir) İle İlgili Anılar Özel Mektuplar Sergisi	250
Resim 66 Bodrum Deniz Müzesi, Sergi Salonu Görüntü	251
Resim 67 İstanbul Deniz Müzesi.....	252
Resim 68 Flensburg Maritime Museum, Karaip ve Deniz Kültürü, icmmonline.org/news/icmm-visits-	253
Resim 69 Vasa Müzesi(Stockholm) ,	253
Resim 70 Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi,Serçe Limanı Cam Batığı Sergisi	254
Resim 71 Çindeki Deniz Ticaret Müzesindeki Gözlenebilen Gemi Batığı Kazısı, icmmonline.org/news/icmm-visits-china-and-nan-hai-no-1-ship	255
Resim 72 Antalya Deniz Biyolojisi Müzesi	255
Resim 73 Dünya Ekonomüzeler Örneği, https://okuryazarim.com/wp-content/uploads/2017/01/Rahmi-Ko%C3%A7-M%C3%BCzesi.jpg	256
Resim 74 Avustralya Ulusal Denizcilik Müzesi, http://okuryazarim.com/wp-content/uploads/2017/01/Avustralya-Ulusal-Denizcilik-M%C3%BCzesi.jpg	256
Resim 75 Antalya Kent Müzesi Projesi Yapı Kompleksleri	257
Resim 76 Antalya Kent Müzesi Projesi Uydu Görüntüsü.....	257
Resim 77 Antalya Kent Müzesi Projesi	258
Resim 78 Antalya Kent Müzesi Projesi,(Eski Stadyumun Bulunduğu Alan).....	258
Resim 79 Antalya Gazetesi, Kent Müzesi Arşivi.....	259
Resim 80 Antalya Gazetesi, Kent Müzesi Arşivi.....	260
Resim 81 Antalya Kent Müzesi Etkinlik Afişi.....	260
Resim 82 Antalya Yat Limanı 1950,Kent Müzesi Arşivi	261
Resim 83 Antalya Yat Limanı,2018.....	262
Resim 84 Antalya Limanı, Kent Müzesi Arşivi	263
Resim 85 Myra Granariumu, Hava Fotoğrafı(Şengül,2011:res.9a)	264
Resim 86 Lmyra'da Bulunan Üç Ayaklı Kurşun Masa,(MÖ 5. ve 4.yy)Antalya Müzesi env. No.Li 71/189.....	264
Resim 87 Side Sikkeleri, MÖ 5. ve 4. Yüzyıl, MS 3.yüzyıl, Roma Dönemi, TINA,2014,fig.1-2-3.....	265

Resim 88 Myra Gümrük Yazıtı(Takmer,2006:res.12)	265
Resim 89 Eudemos Lahti	266
Resim 90 Attaleia Limanı, Kent Müzesi Arşivi	267
Resim 91 Attaleia Limanı, Kent Müzesi Arşivi	267
Resim 92 Antalya Tekne Yapımı, Kent Müzesi Arşivi.....	268
Resim 93 Antalya Tekne Yapımı, Kent Müzesi Arşivi.....	268
Resim 94 Antalya Limanı, Kent Müzesi Arşivi	269
Resim 95 Antalya’da Deniz, Kent Müzesi Arşivi.....	270
Resim 96 Myra, Lykia Uygarlıkları Müzesi	271
Resim 97 Myra Limanı, Roma Ticaret Gemisi	272
Resim 98 Louvre Müzesi, Nike(Semadirek) Heykeli(MÖ 3.yy)	273
Resim 99 Kaleiçi İskele Fenerinin Bakıcılığını Yapan Fatma Doman ve Ailesi, Kent Müzesi Arşivi	274
Resim 100 Antalya Limanı, Kent Müzesi Arşivi	275

SERGİ KURGULARI(4.2.1-4.2.6)

ANTALYA DENİZİ TİCARET EMTİALARI

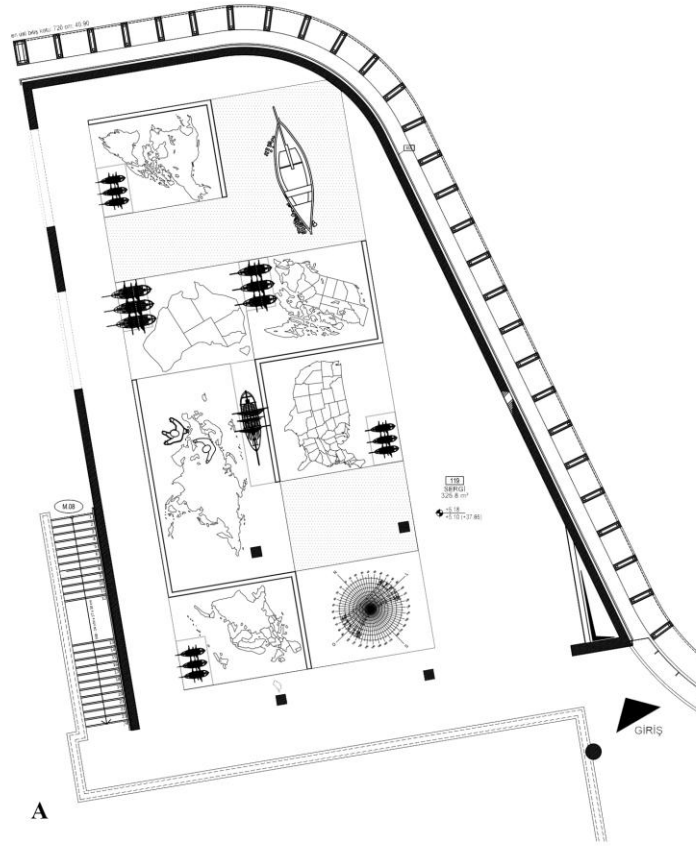


Plan 4.2.1 A:Kurgu çizimi,mim.Selin Türker

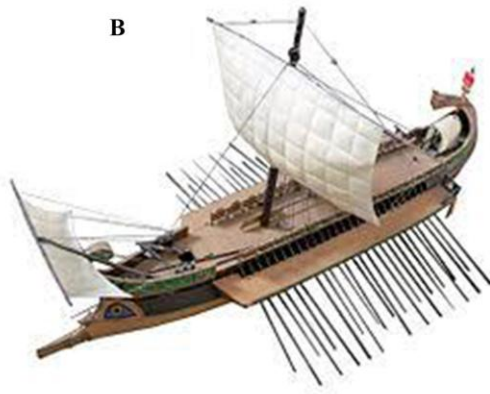
Plan 4.2.1 B:Ticaret Yolları Haritası (Pompeius Mela,<http://ablongman.com.wpsmediaobjects262268311>)

Plan 4.2.1 C:Demir Çağ Ticaret Yolları Haritası (Çevik,2015:35)

ESKİÇAĞDA TİCARET GEMİLERİ



KENT MÜZESİ GEÇİCİ SERGİ ALANI KURGUSU PLAN 4.2.2



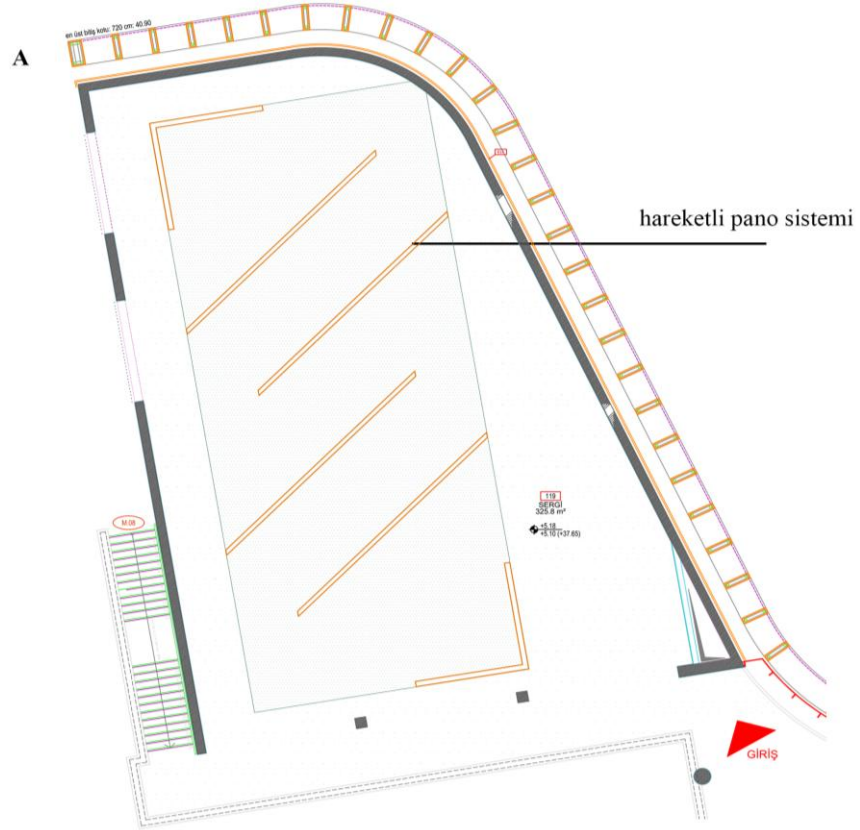
Geçici sergi için planlanan maketler için örnekler.

Plan 4.2.2 A:Kurgu çizimi,mim.Selin Türker

Plan 4.2.2 B:Eski Çağda Ticaret Gemileri (Trireme,www.ancient.eu/Roman_Naval_Warfare/08.04.2019)

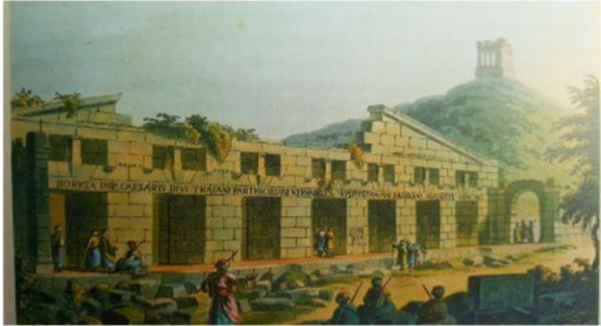
Plan 4.2.2 C:Eudemos Lahdi

**ANTALYA DENİZ GÜMRÜĞÜ SERGİSİ
VE
ANTALYA İSKELESİ, TÜCCARLAR VE LİMAN ÇALIŞANLARI SERGİSİ**



KENT MÜZESİ GEÇİCİ SERGİ ALANI KURGUSU PLAN 4.2.3-4.2.4

B



C



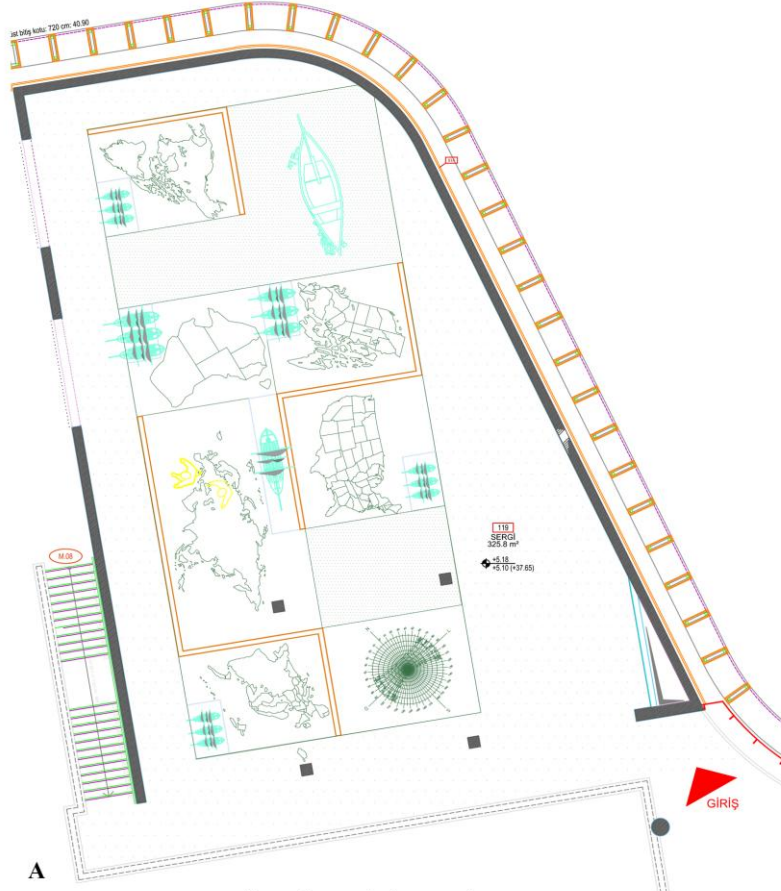
Geçici sergide kullanılacak örnek fotoğraflar

Plan 4.2.3/4 A:Kurgu çizimi,mim.Selin Türker

Plan 4.2.3 B:Myra Granarium,Mayer1802(Çevik,2015:385)

Plan 4.2.4 C:Viking Gemi Modeli ve Sergilenmesi (Norveç) [https://nereye.com.tr/zaman-denizinde-yolculuk-yapan-oyuncak-bir-viking-gemisi\(05.02.2018\)](https://nereye.com.tr/zaman-denizinde-yolculuk-yapan-oyuncak-bir-viking-gemisi(05.02.2018))

AKDENİZDE KORSANLIK VE KÖLE TİCARETİ



A

KENT MÜZESİ GEÇİCİ SERGİ ALANI KURGUSU PLAN 4.2.5

B

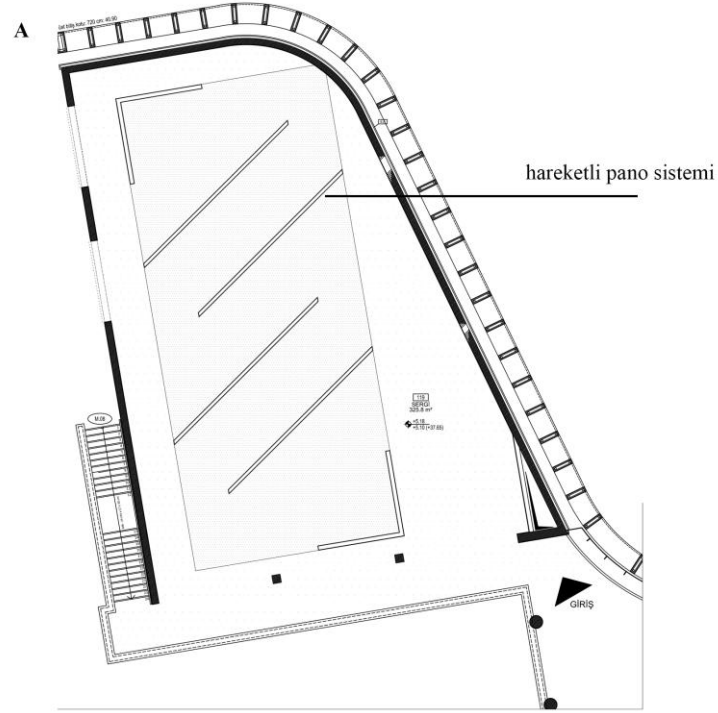


Geçici sergi için planlanan sergi panolarında kullanılacak illüstrasyonlara örnek

Plan 4.2.5 A:Kurgu çizimi,mim.Selin Türker

Plan 4.2.5 B:Korsan Gemisi İllüstrasyon (<http://aktuelarkeoloji.com.tr>,erişim tarihi:19.04.2019)

**CUMHURİYET DÖNEMİ ANTALYA LİMANI VE DENİZ TİCARETİ SERGİSİ
VE
ANTALYA GAZETESİ NÜSHALARI SERGİSİ**



KENT MÜZESİ GEÇİCİ SERGİ ALANI KURGUSU PLAN 4.2.6.

B



Sergide kullanılacak gazete örneği

C



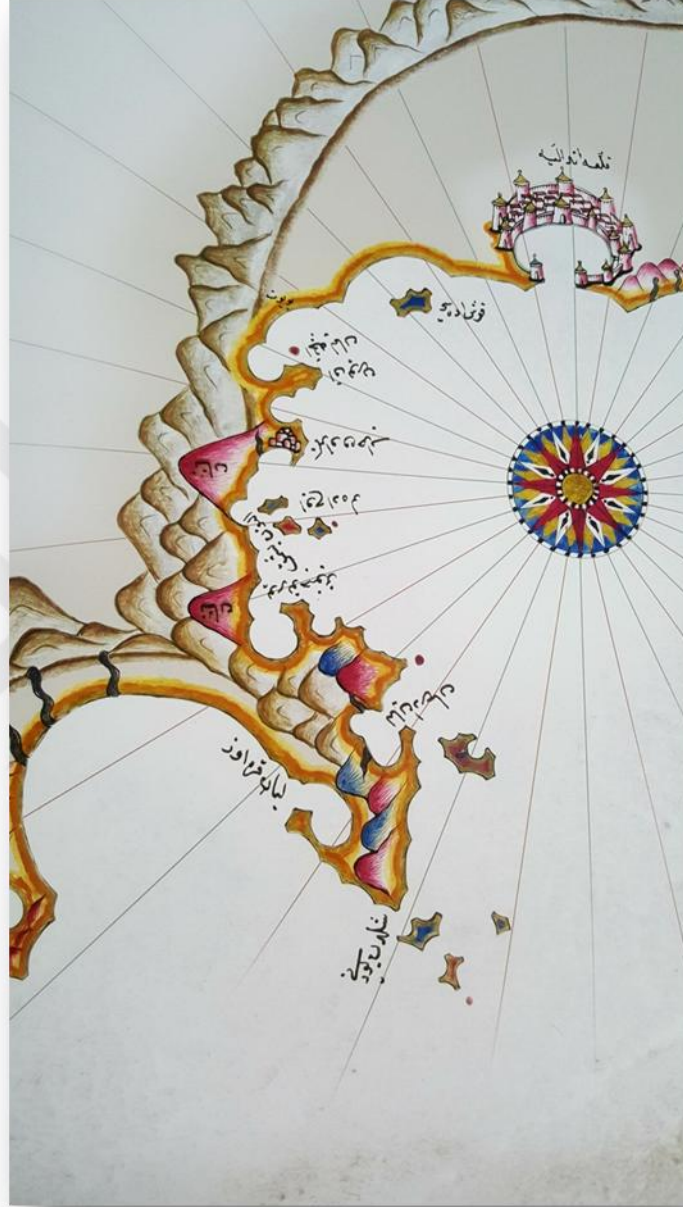
Geçici sergi için kullanılacak hareketli pano örneği.

Plan 4.2.6 A:Kurgu çizimi,mim.Selin Türker

Plan 4.2.6 B:Antalya Gazetesi (1957), Antalya Kent Müzesi Arşivi.

Plan 4.2.6 C:Sergi Pano Sistemleri Örneği (<http://www.intervento.com/project> erişim tarihi:19.04.2019)

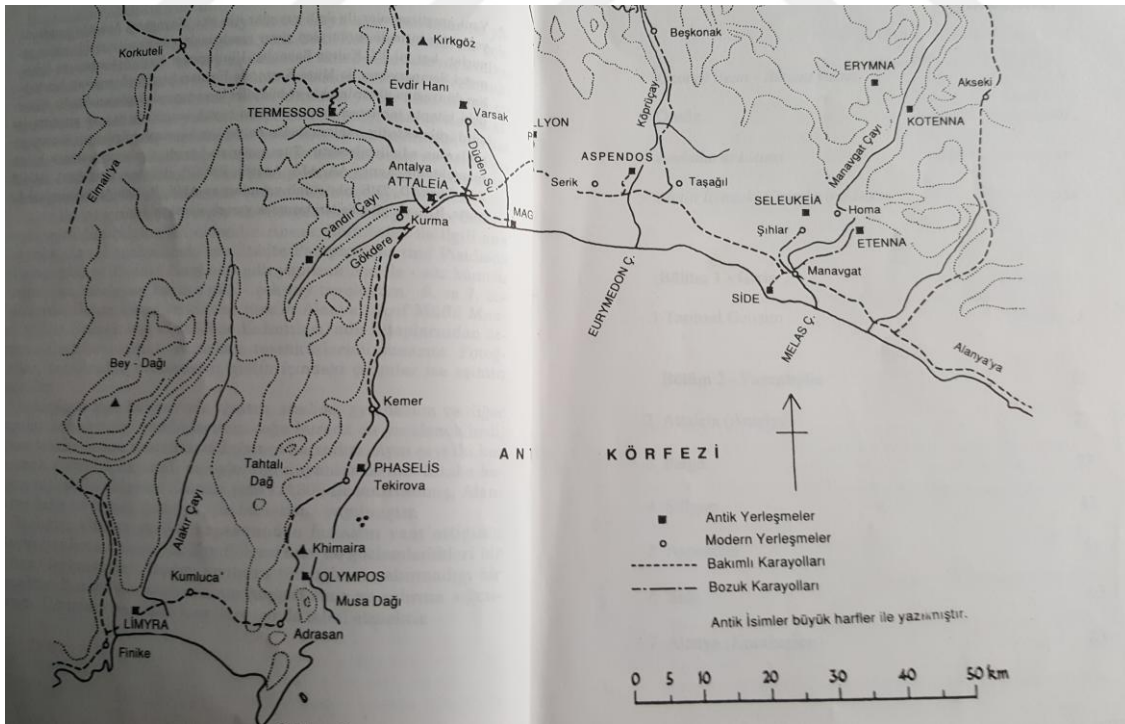
HARİTA VE PLANLAR (Şekil:1-16)



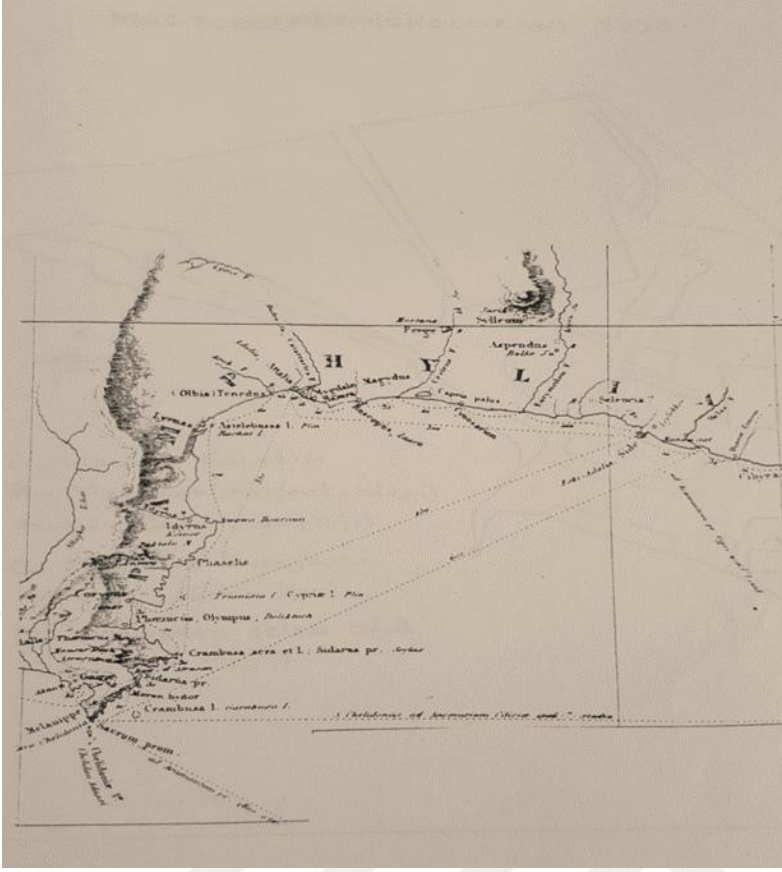
Şekil 1 Piri Reis Akdeniz Haritası(Piri Reis,2013:326)



Şekil 2 Akdeniz, Antalya Körfezi(Çevik,2015: 16-17)



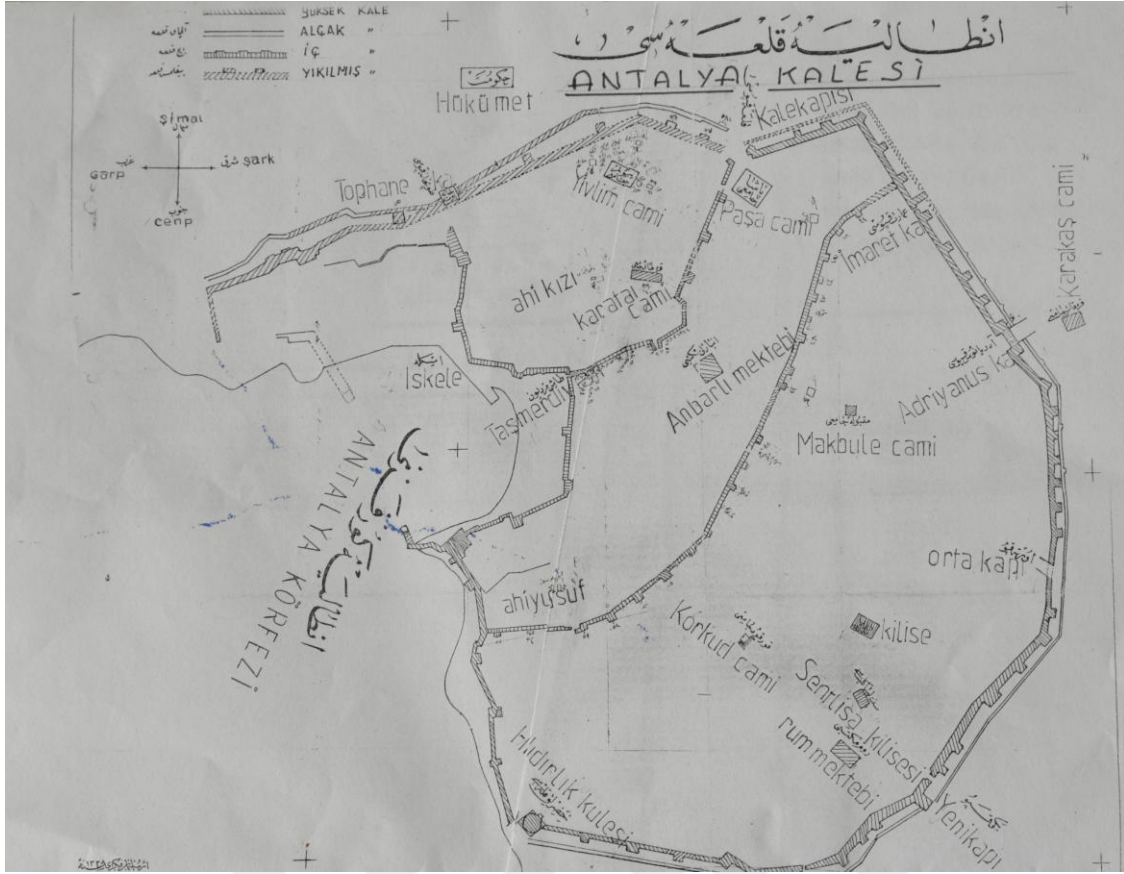
Şekil 3 Antalya Körfezi(Bea,1999:X)



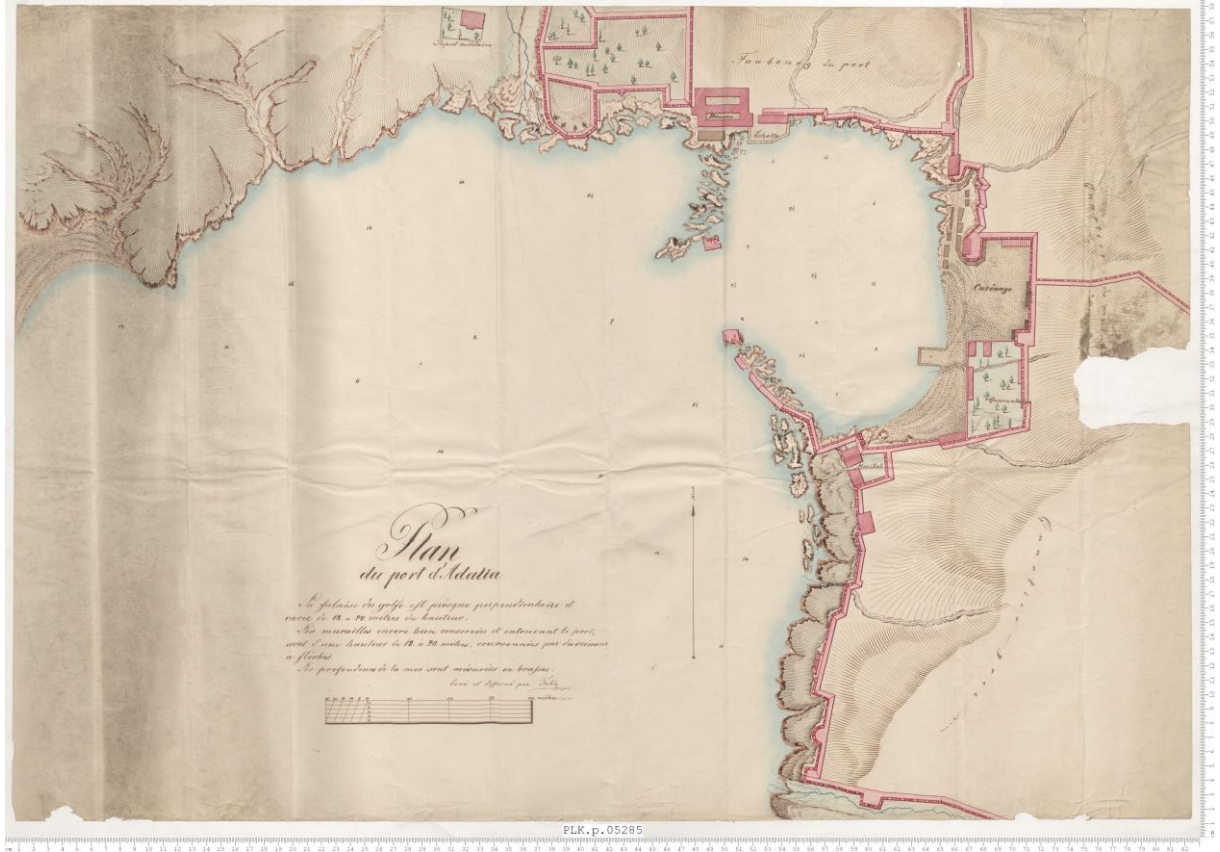
Şekil 4 Pamphylia Bölgesi(Beaufort,2002:XXX)



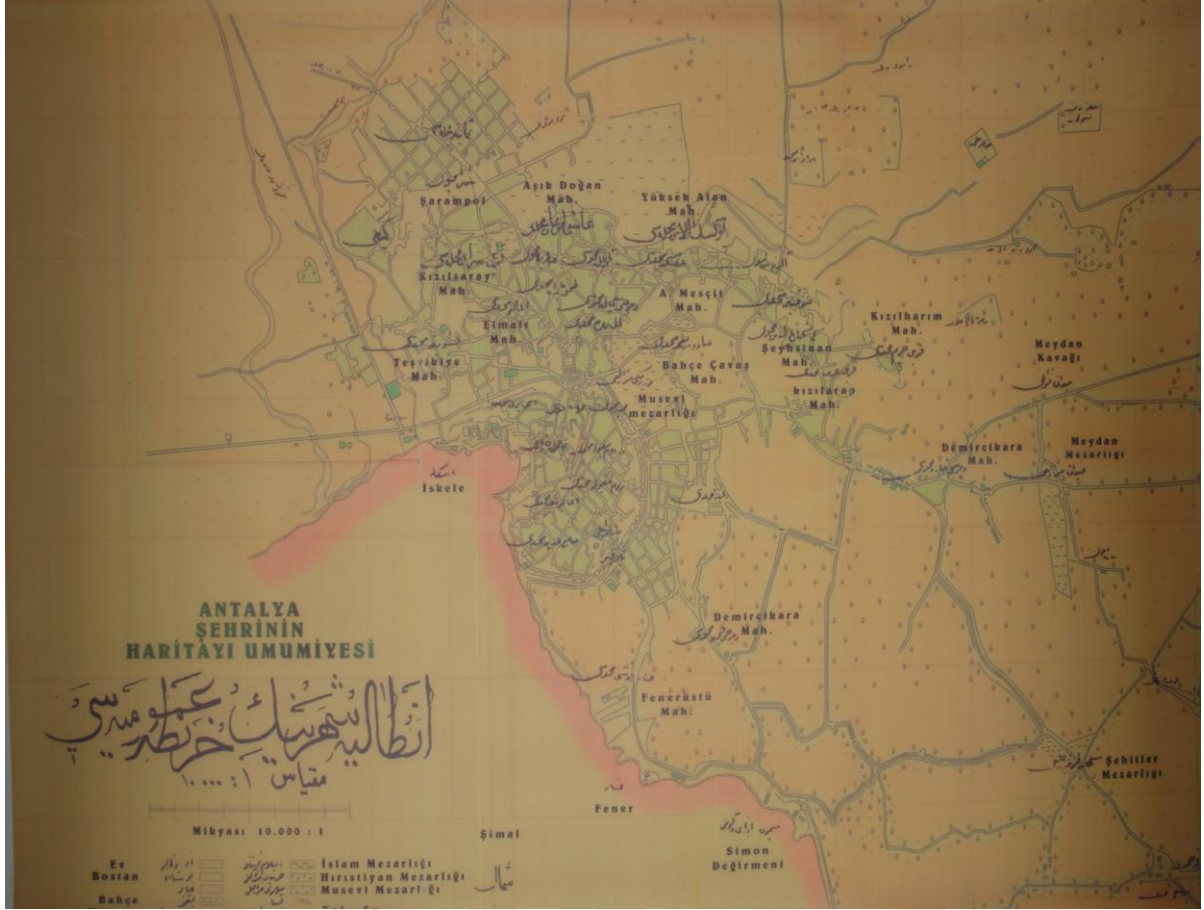
Şekil 5 Topkapı Sarayında bulunan Kent Planı



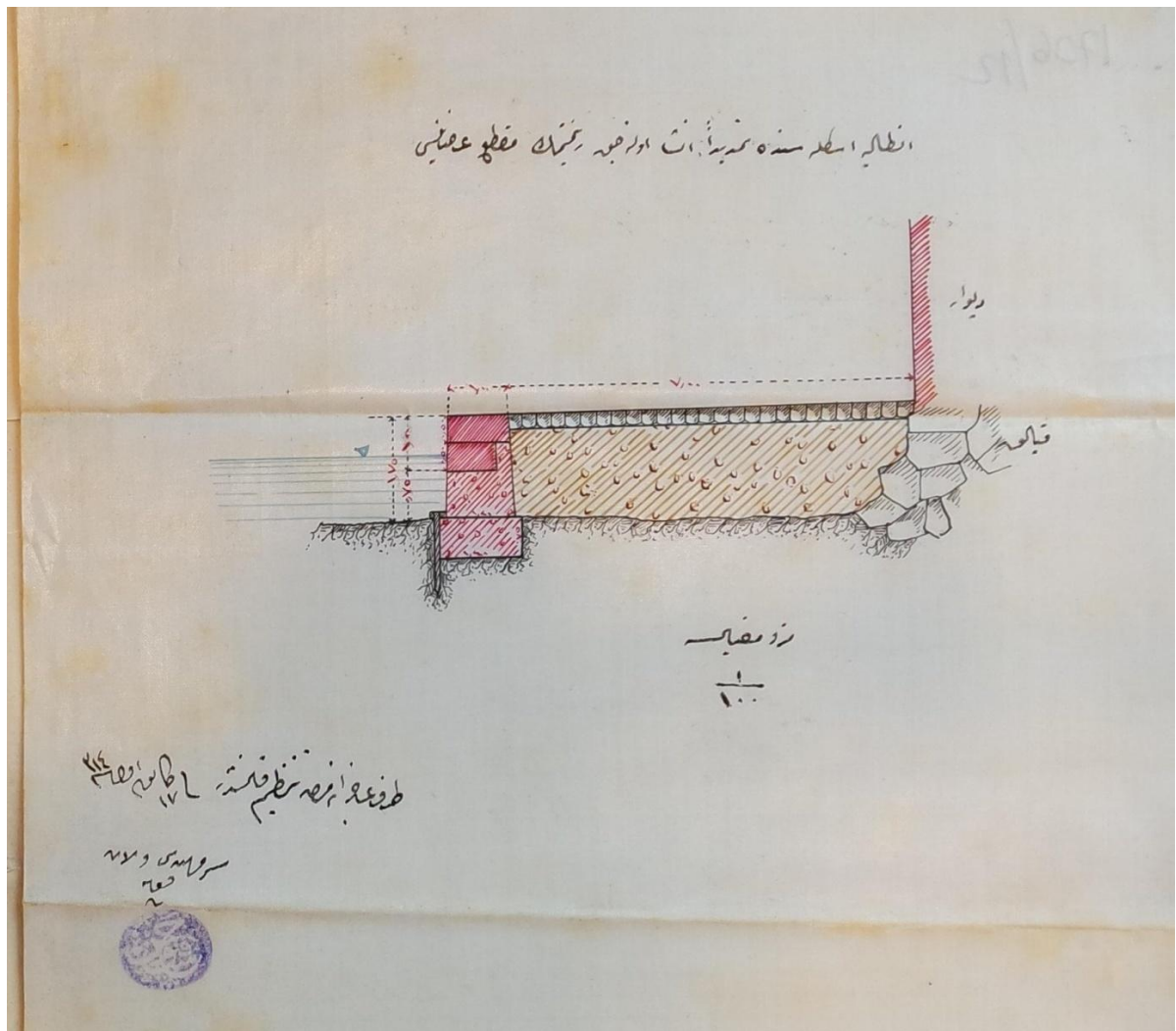
Şekil 6 Antalya Kalesi Haritası, Süleyman Fikri Erten Kaleiçi Haritası



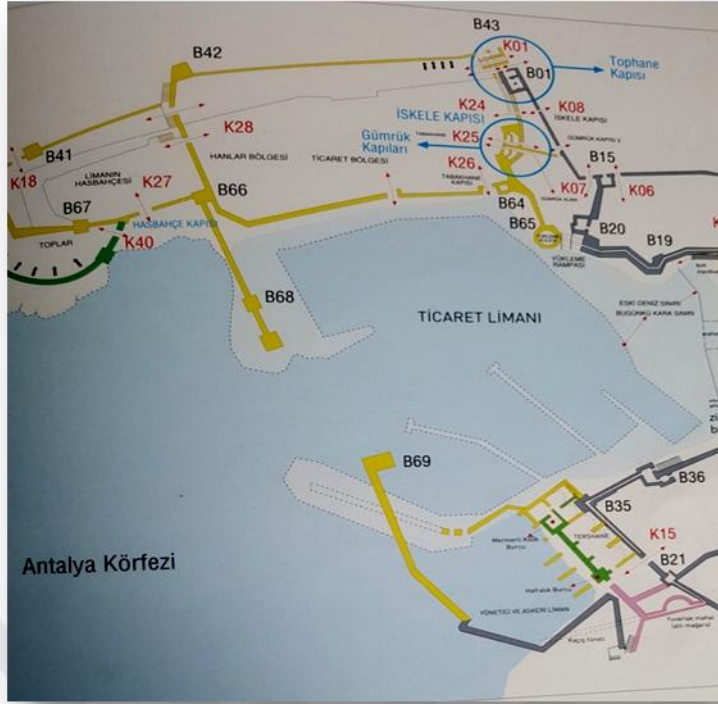
Şekil 7 Antalya Limanı, Başbakanlık Devlet Arşivi(plk.p.5295)



Şekil 8 Antalya Limanı, Kent Müzesi Arşivi



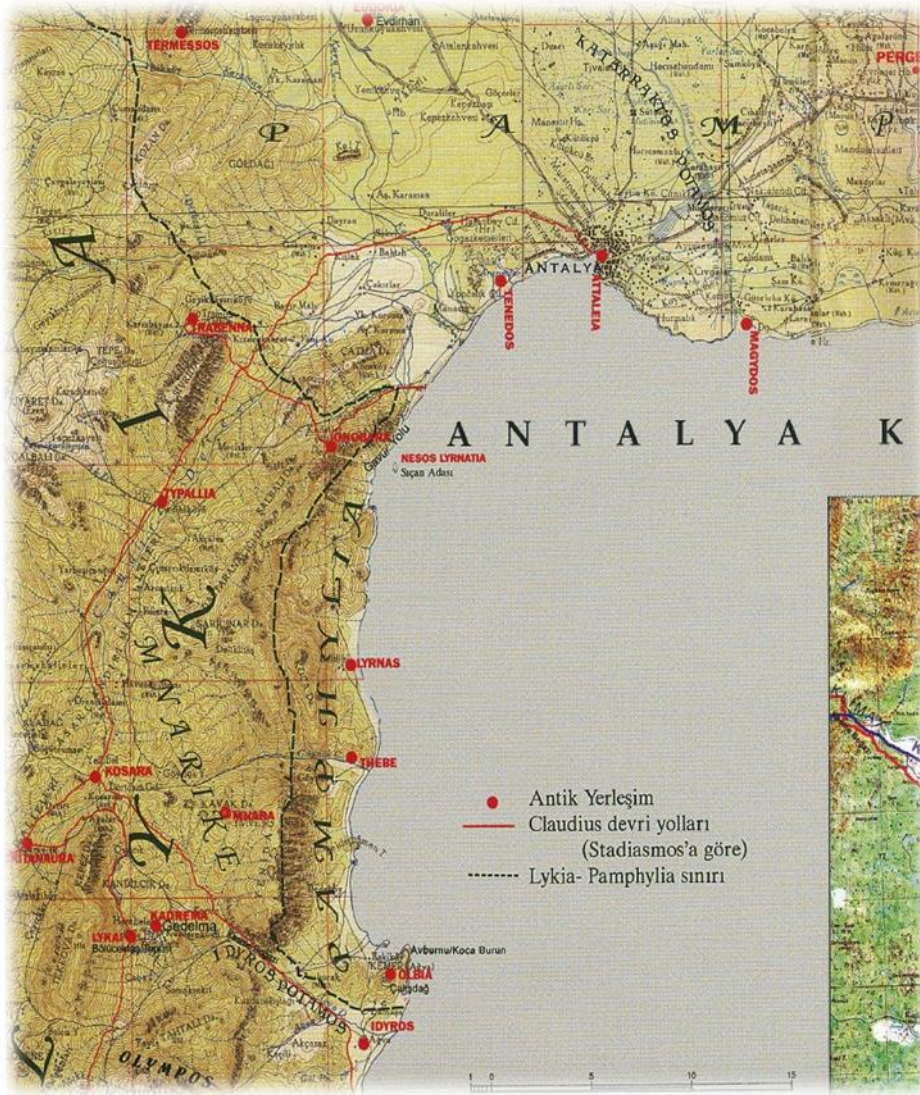
Şekil 9 Antalya Limanı onarımı, Başbakanlık Devlet Arşivi(1736-12)



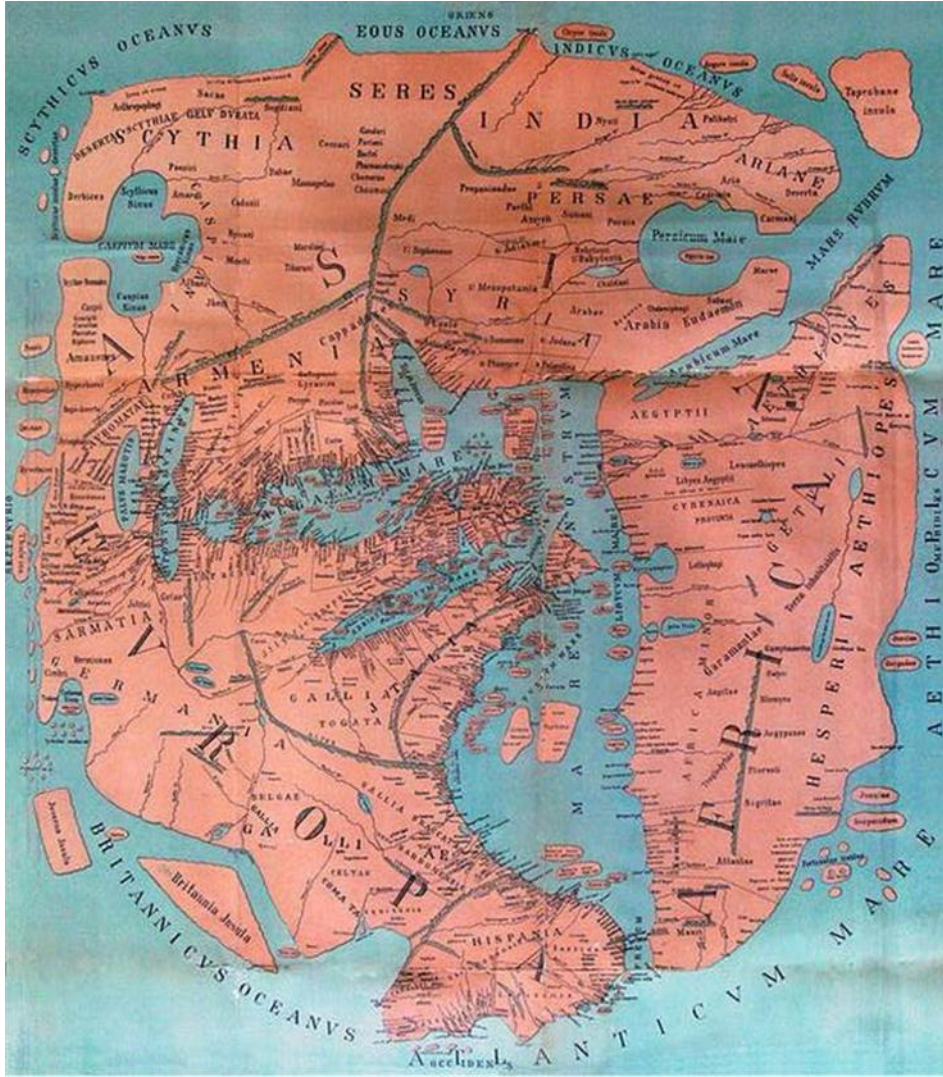
Şekil 10 Antalya Limanı (Sönmez 2008:179)



Şekil 11 Antalya Limanı 1986 yılı haritası(Dinler,1986:188)



Şekil 12 Antalya Körfezi Haritası, Likya İncelemeleri, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, S.Şahin, “Pamfilya/Likya Sınır Kentleri: Olbia ve Diğerleri,2002,9-15



Şekil 14 Roma Dönemi Ticaret Yolları Haritası

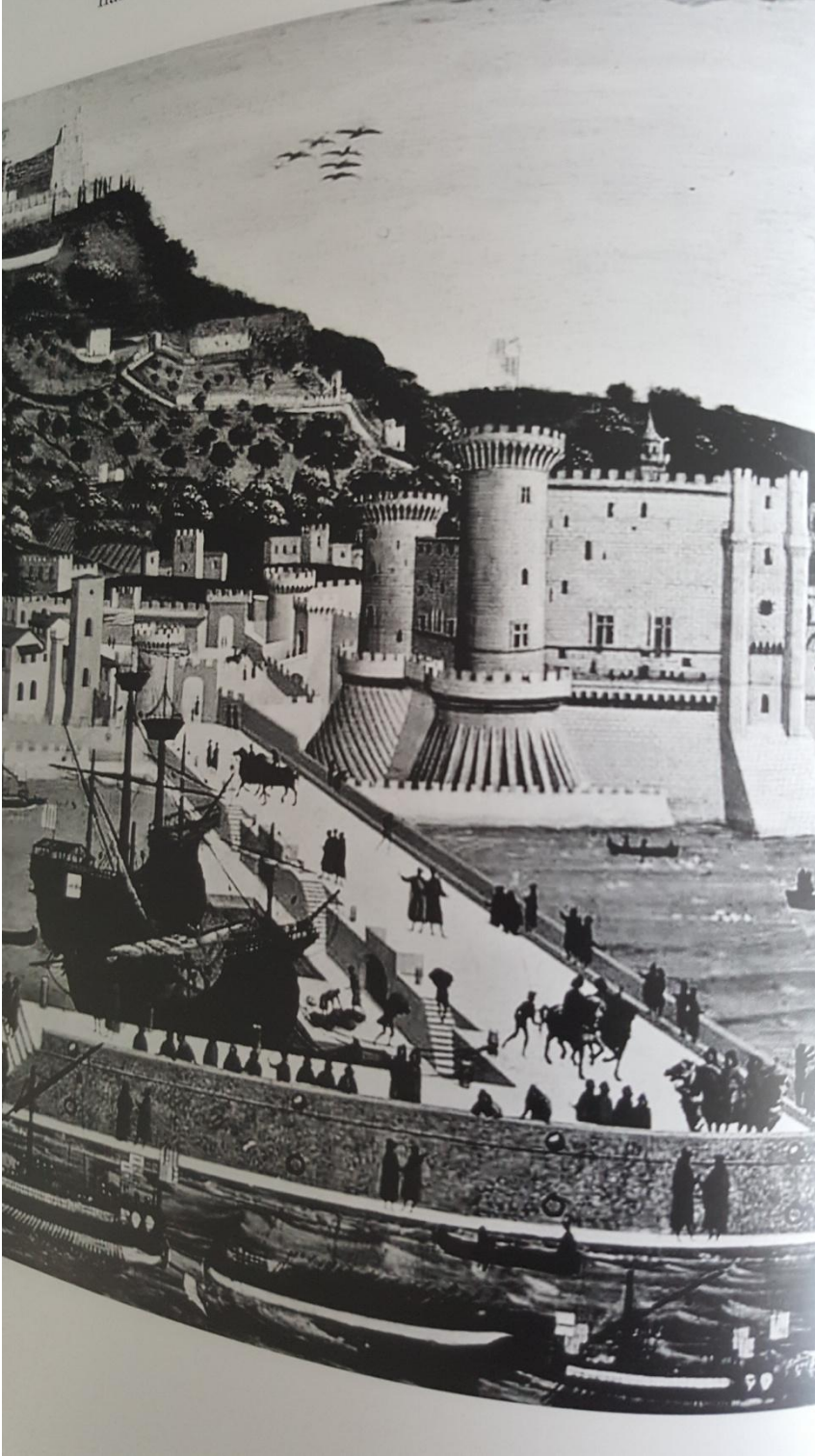
(<http://wps.ablongman.comwpsmediaobjects,262268312artfigures,05.09.2017>)



Şekil 15 Doğu Akdeniz Ticaret Gemilerinden Oluşan Filo,(Casson 2002:35)



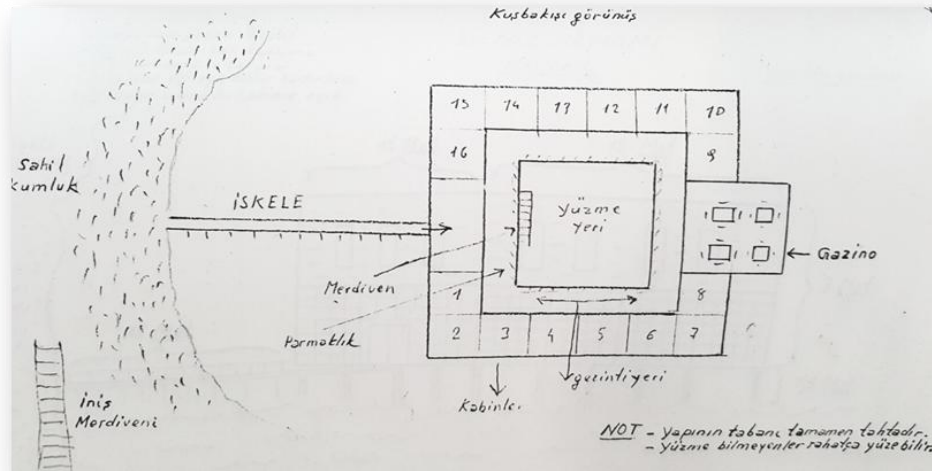
Şekil 16 Uluburun Gemisi Demir Çağ Ticaret Yolları Haritası(Çevik,2015:35)

LEVHALAR (Resim:1-99)

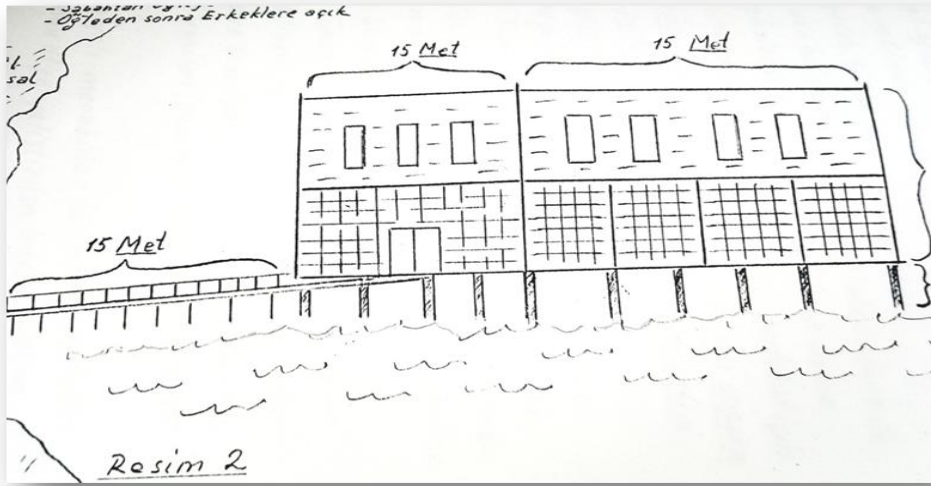
Resim 1Guilmartin, Venedik Limanı canlandırma(Guilmartin,2002:44)



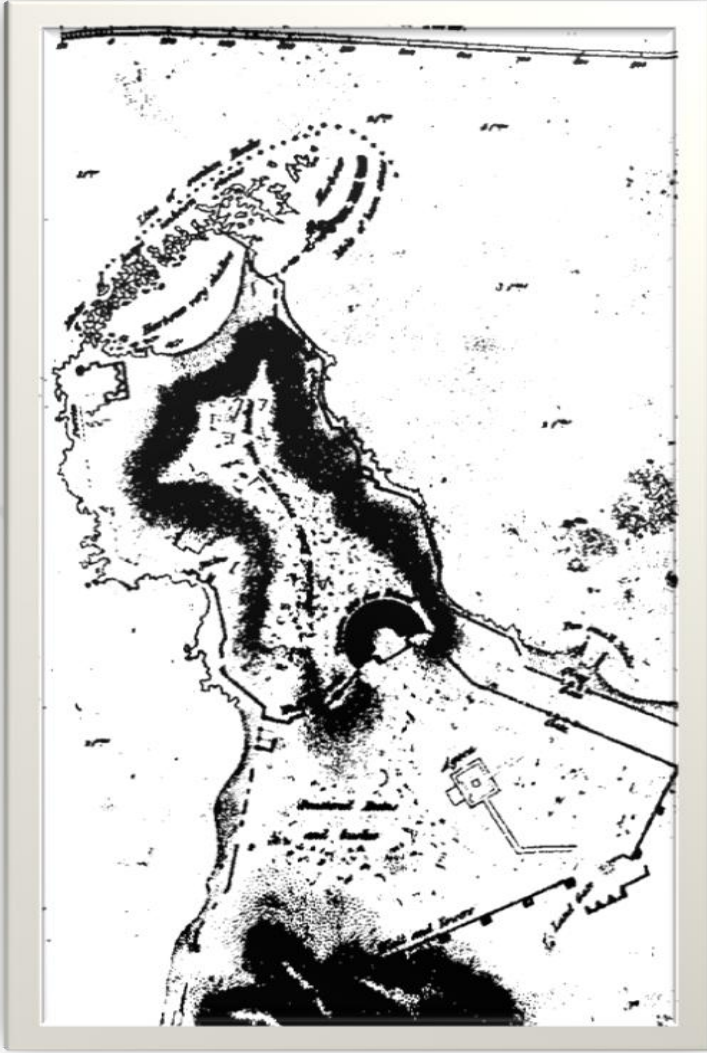
Resim 2 Antalya İskelesi, Kent Müzesi Arşivi



Resim 3 Mermerli Hamamı, Kuşbakışı Görünüm
(Dişey,2000:res.2)



Resim 4 Mermerli Hamamı, Kuşbakışı Görünüş(Dişey,2000:res.2)



Resim 5 Phaselis Limanı Çizimi,(Schaefer,1981:2)



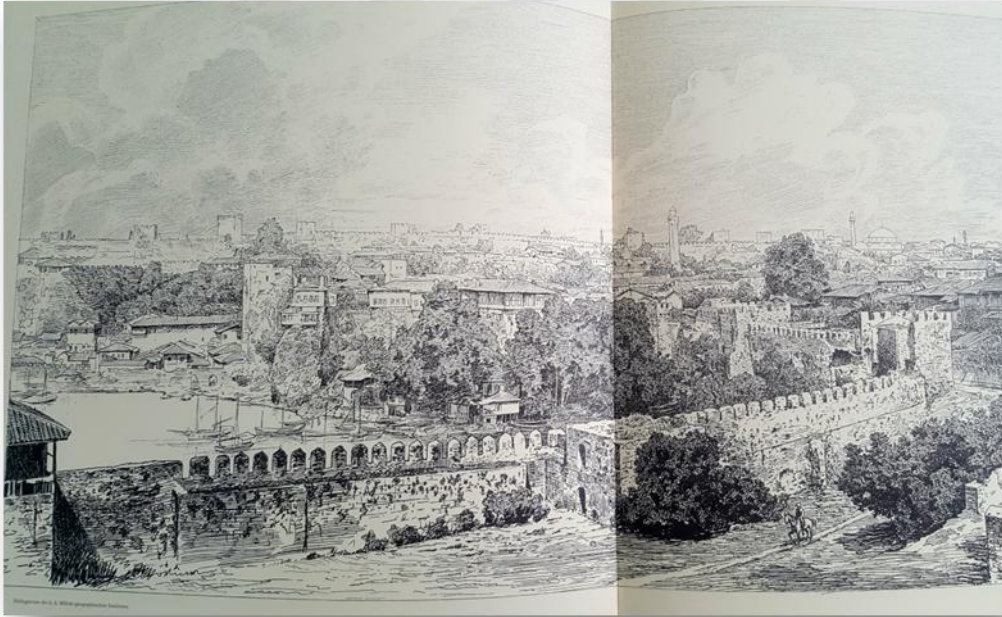
Resim 6 Antalya Limanı Uydu Görüntüsü (Google Earth)



Resim 7 Roma Sikkesi Üzerinde Liman Tasviri(Mansel 1972,72)



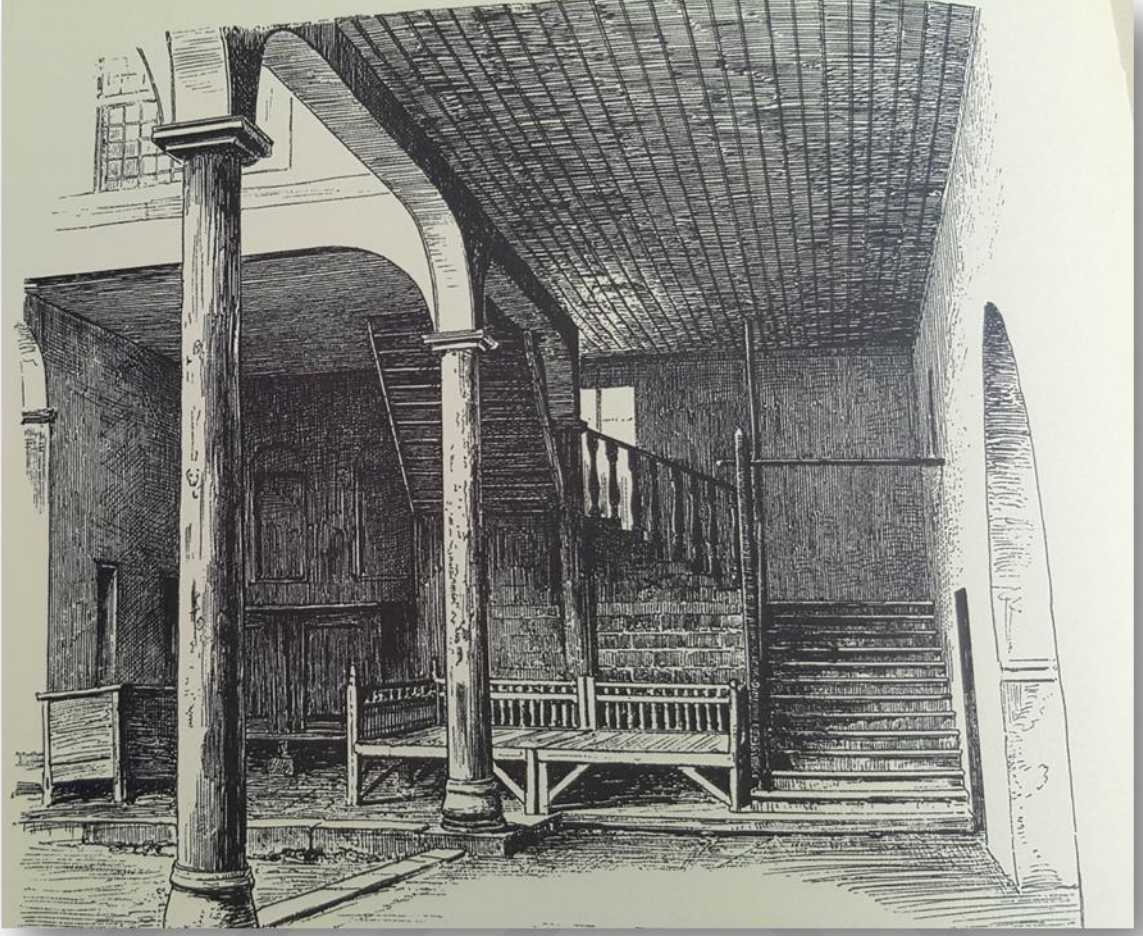
Resim 8 Antalya Limanı Tersanesi(Lanckoronski,2004: IV)



Resim 9 Antalya Limanı Güneyden Bakış, Gravür (Lancoronski,III)



Resim 10 Eski Antalya Evleri, Kent Müzesi Arşivi



Resim 11 Antalya'da bir Rum Tüccarın konutu, Lanckoronski,A.g.e, şekil:25



Resim 12 Antalya Limanı ve kent bir görünüş, Kent Müzesi Arşivi



Resim 13 Antalya Limanı ve Dalgakıranı, Kent Müzesi Arşivi



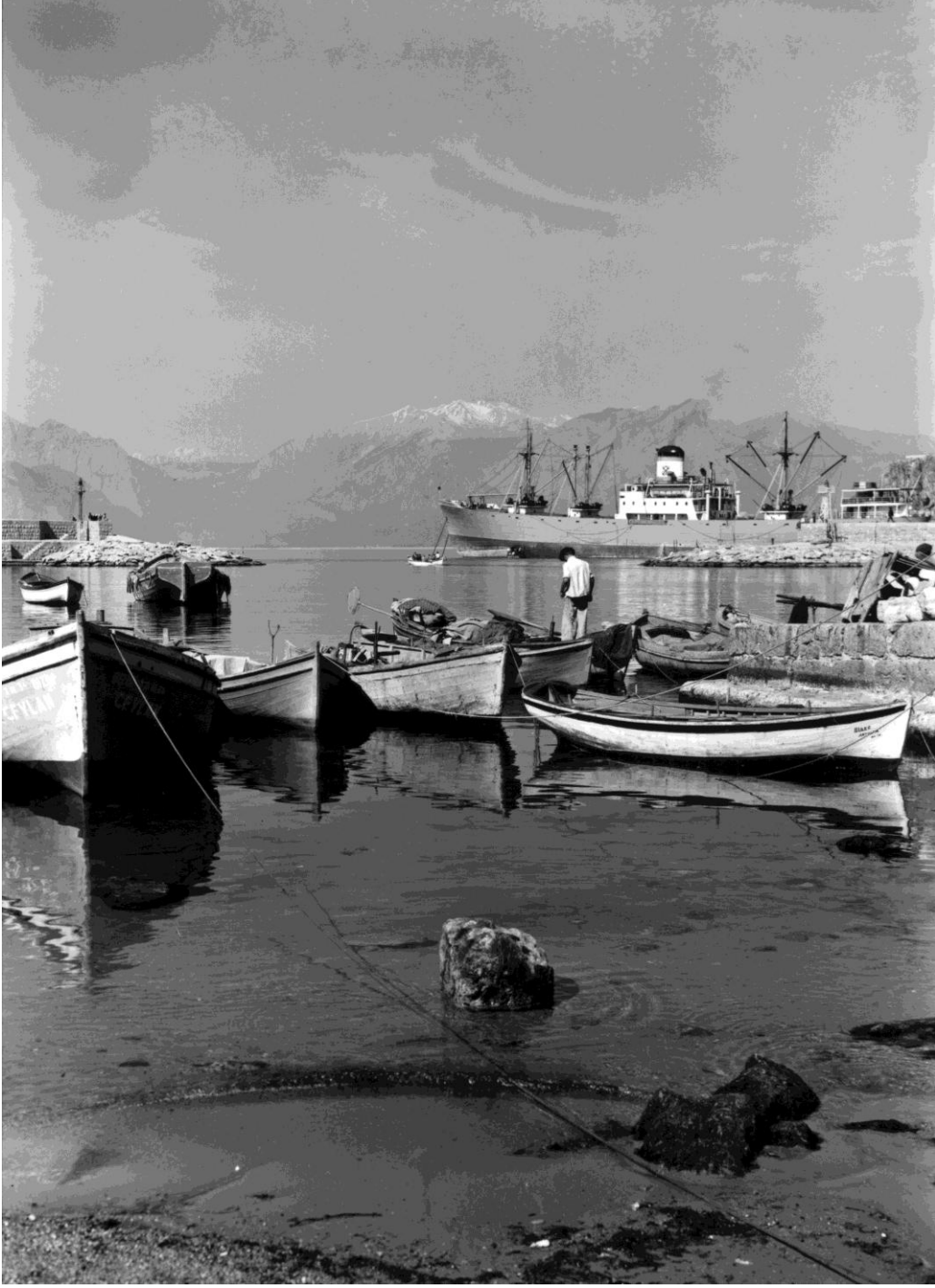
Resim 14 Attaleia, Kaleden Görünüş, Kent Müzesi Arşivi



Resim 15Antalya Limanı Uydu Görüntüsü



Resim 16 Antalya Limanı Uydu Görüntüsü, Dalgakıranı



Resim 17Antalya Limanı, Kent Müzesi Arşivi



Resim 18 Canlandırma, „Satalia, Vincent de Stochove Voyage du Levant



Resim 19 Paul Lucas,1712,Gravür



Resim 20 Adalia, Gravür, Corneille Le Bruyen Voyage au Levant, L'Asia Mieuse, 1728



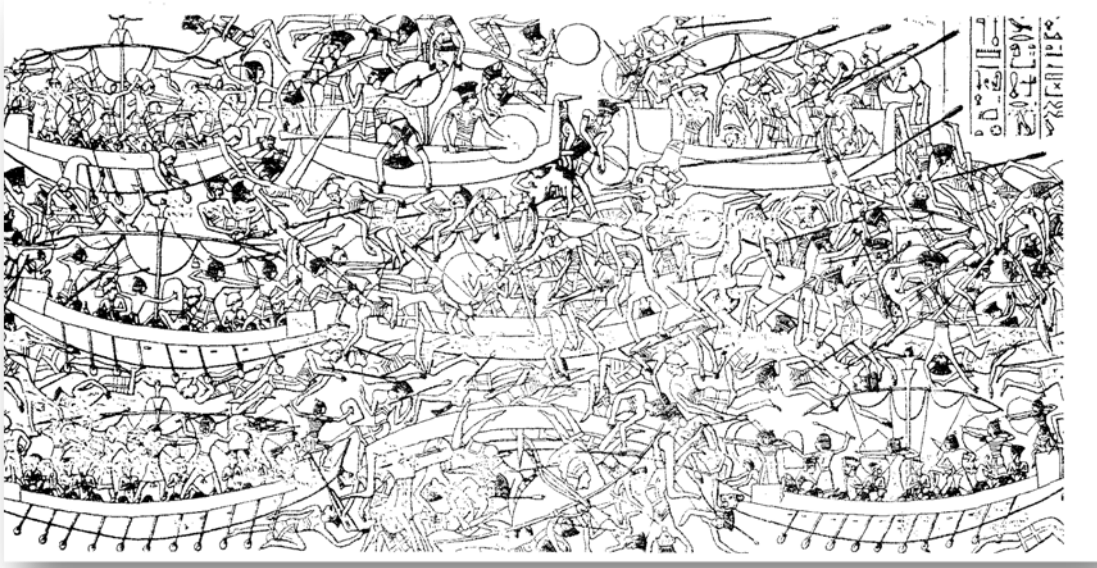
Resim 21 Adalia, gravür, W.H. Bartlett, Th. Allon, Voyage l'Asie Mineure, 1840



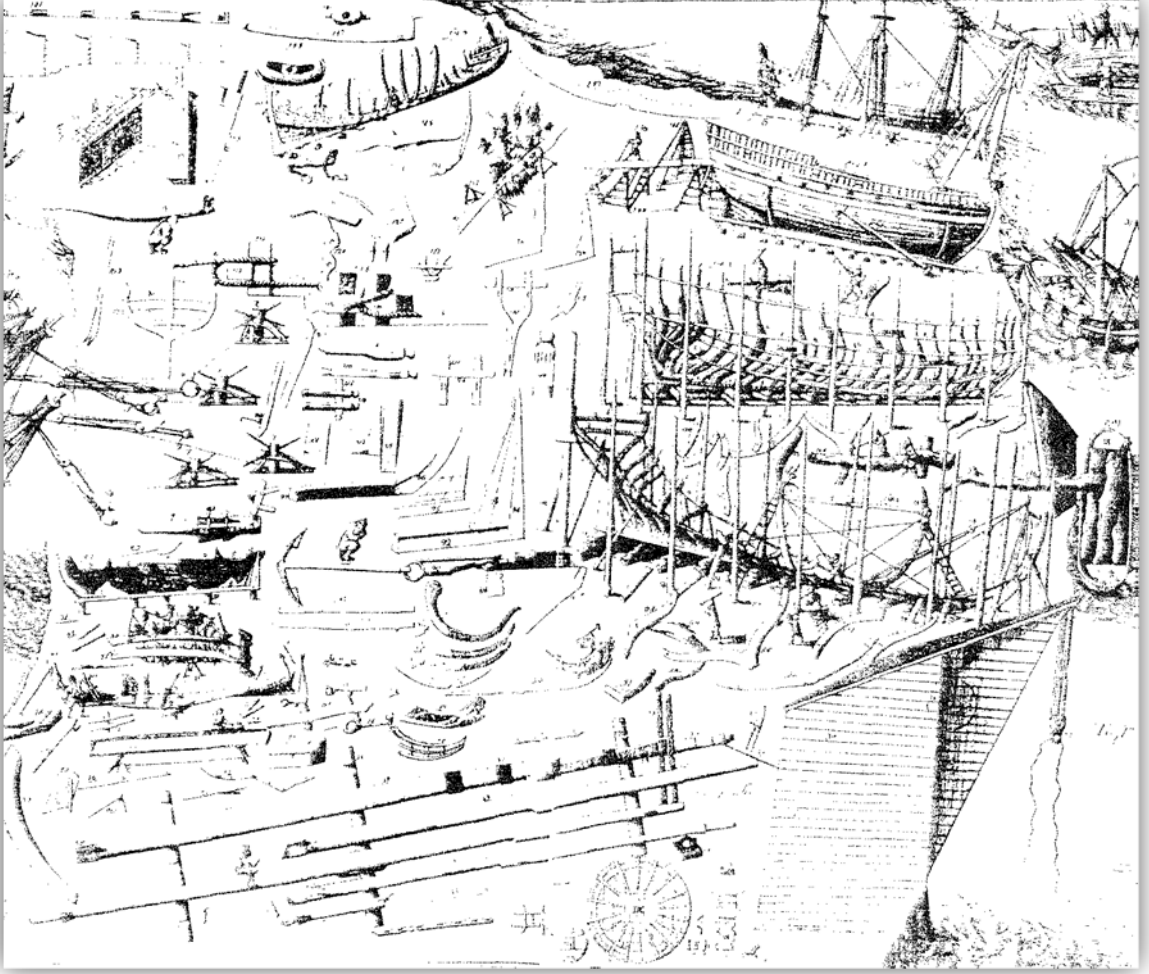
Resim 22 13.yy, küçük tekne ve balık ağı, Venecie(Balaska and Selenti,1997:70)



Resim 23 Attaleia Sikkeleri Yunus ve Poseidon(Hill,1897)



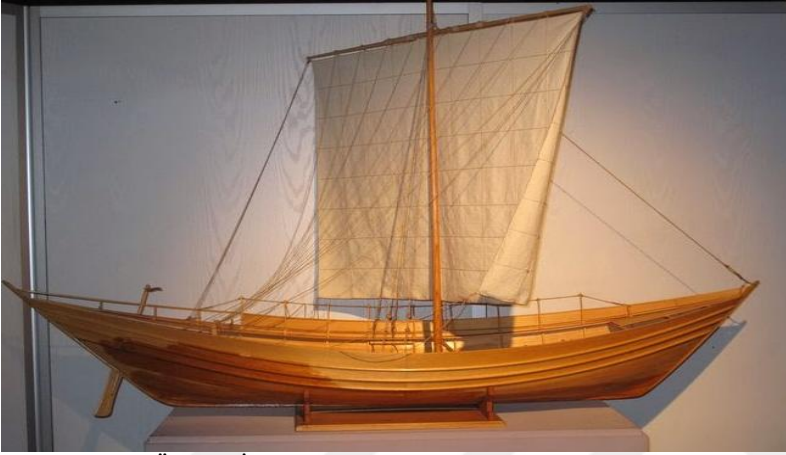
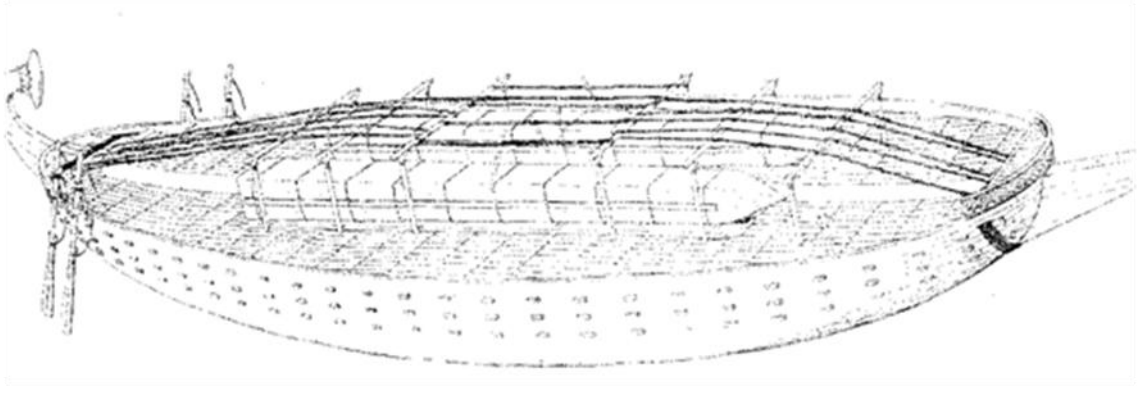
Resim 24 İlkçağ Gemileri, Medinet Habu Tapınağı, (.Bass 1972,17-18)



Resim 25 Gemi Barınakları ve Tersaneler, W.F.Grimes, Archaeology of Boat,London1976,25(17.yy İskandinavya'dan bir gravür)



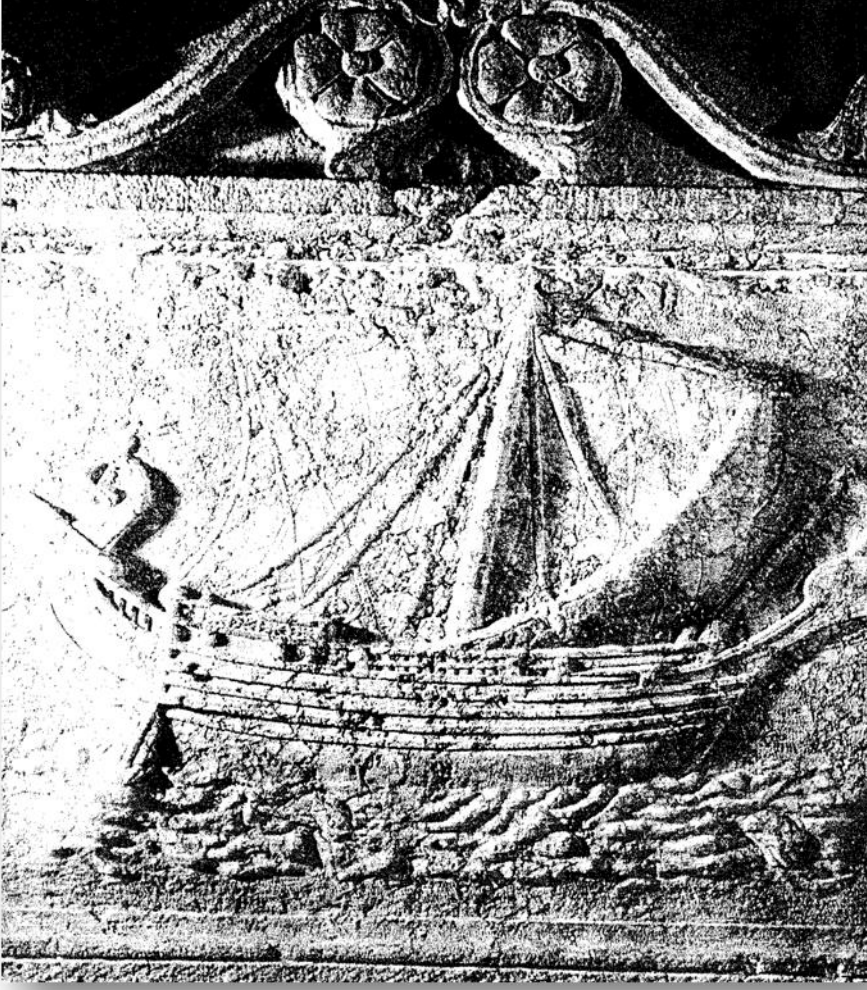
Resim 26 Eskiçağda Gemilerinin Yüklü Olduğu Amphora Örneği(Rosloff, 1981:şek.3)



Resim 27 M.Ö 1500 İlkçağ Gemileri,(Bass, 1972:15)



Resim 28 Eskiçağ Gemilerini Gösteren Mozaik(Bass, 1972:15-14)



Resim 29 Beyrut Arkeoloji Müzesinde Kabartma Üzerinde Gemi Tasviri(Bass,1972: 23)



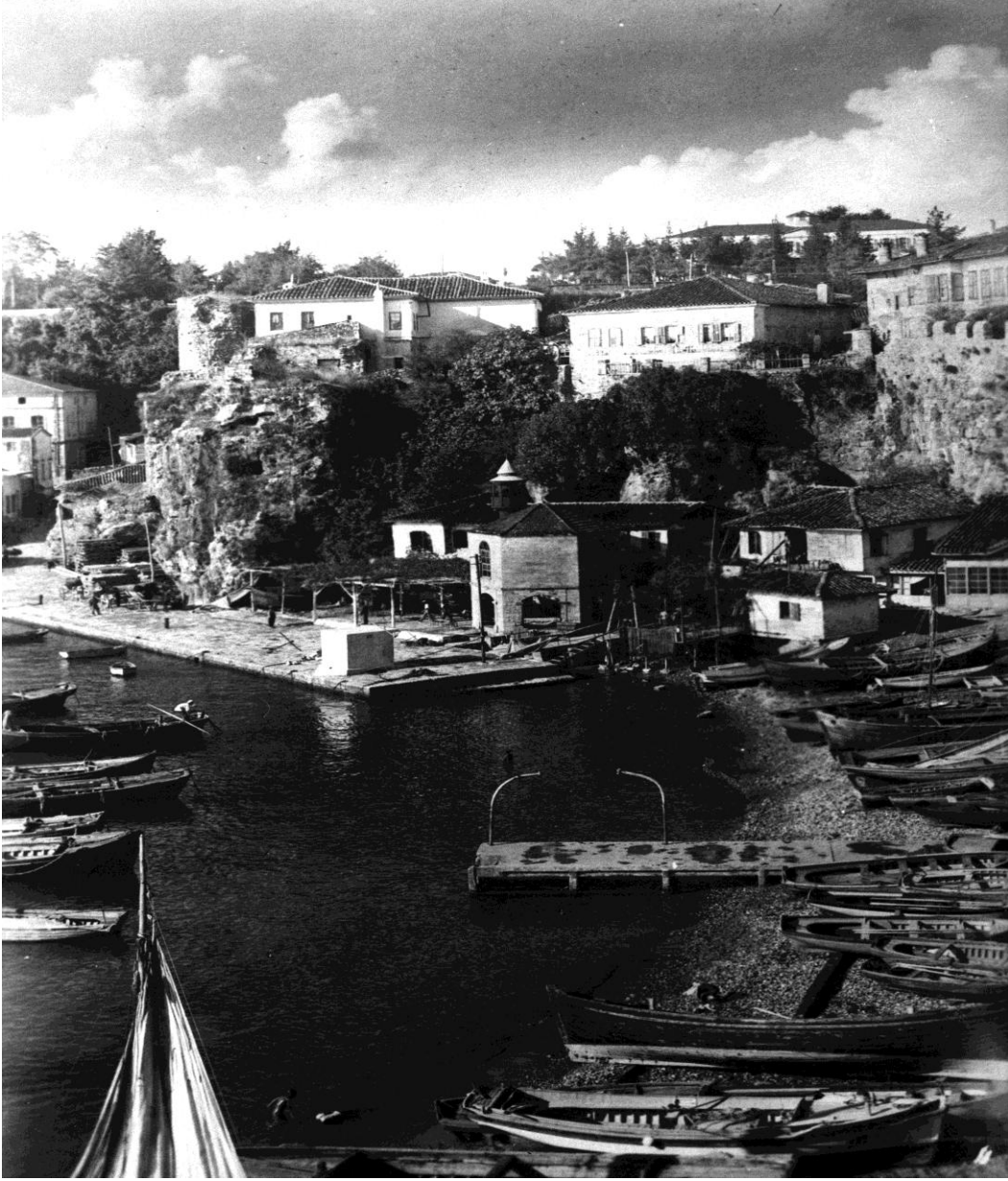
Resim 30 Mozaik, Balıkçılık



Resim 31 Eskiçağda Balıkçılık, Museo Nazionale Romano



Resim 32 Akdeniz, Balık Türleri, Mozaik, Museo Nazionale Romano



Resim 33 1970'lerde Kayıkane ve Kumluk, Antalya Fotoğrafları Sergisi, Kent Müzesi Yay., 2011, 41



Resim 34 1930'lerde Kayıkhanesi, Kent Müzesi Arşivi



Resim 35 İskele’de Balıkçı Ağları, Antalya Fotoğrafları Sergisi,Kent Müzesi Yay.,2011,45



Resim 36 1930'lar Antalya İskelesi, Yük Taşıyanlar, A.g.e., 2011, 24



Resim 37 1920'lerde İskele, Yük Taşıyan Mavnalar, A.g.e., 23



Resim 38 1926yılı, Antalya İskelesi Hamalları(Oral,2008:9)



Resim 39 Liman İşçileri Amphoraları Yüklüyor, Hesap Masasında Kayıt Alınmakta ve Amphoralar Etiketlenmektedir, MS 3.yy(Casson, 2002:112)



Resim 40 Akdeniz Ticari Amphoraları



Resim 41 Süllü Ağa, AKMED Arşivi (Oral,2008:4)



Resim 42 Kayikhane, Kent Müzesi Arşivi



Resim 43 Yat Limanı, Kent Müzesi Arşivi



Resim 44 Yat Limanı,Kumluk,Kent Müzesi Aşivi



Resim 45 1930'lar Karantina Binası, Kent Müzesi Arşivi



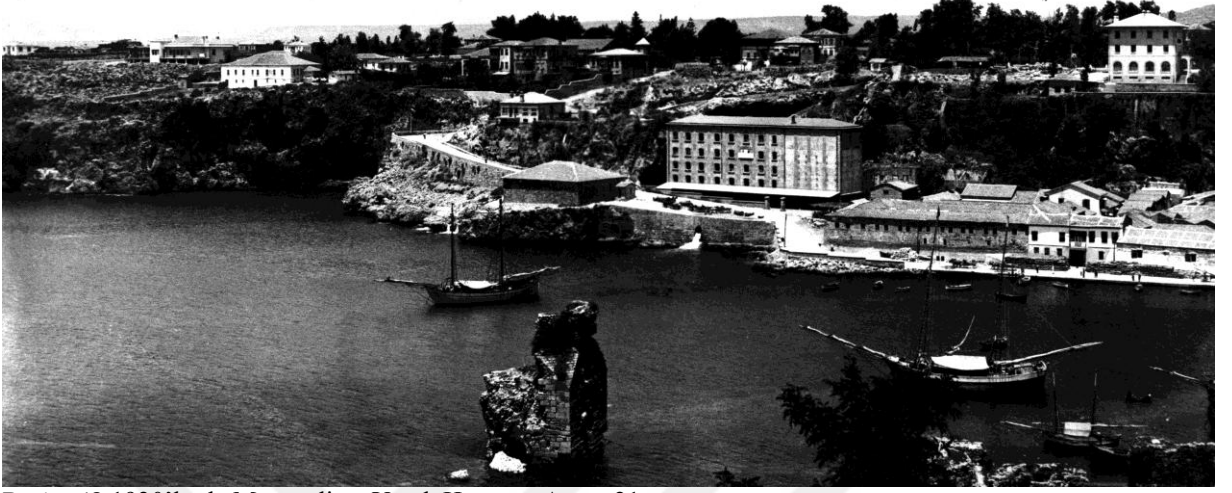
Resim 46 Fener'den Rum Kuşu Sahil, Kent Müzesi Arşivi



Resim 47 20. Yüzyılın başlarında Gazhane, Kent Müzesi Arşivi



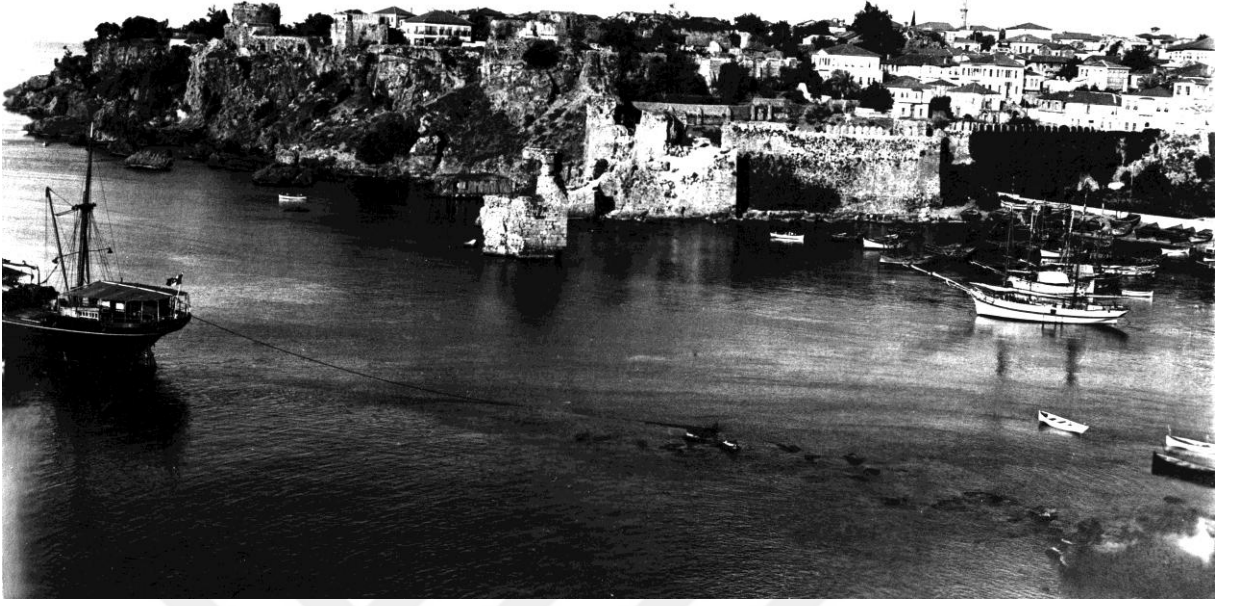
Resim 48 1940'larda İskele Mendirek İnşaâtı, Antalya Fotoğrafları Sergisi, Kent Müzesi Yay., 2011, 32



Resim 49 1920'lerde Mermerli ve Yanık Hastane, A.g.e.,21



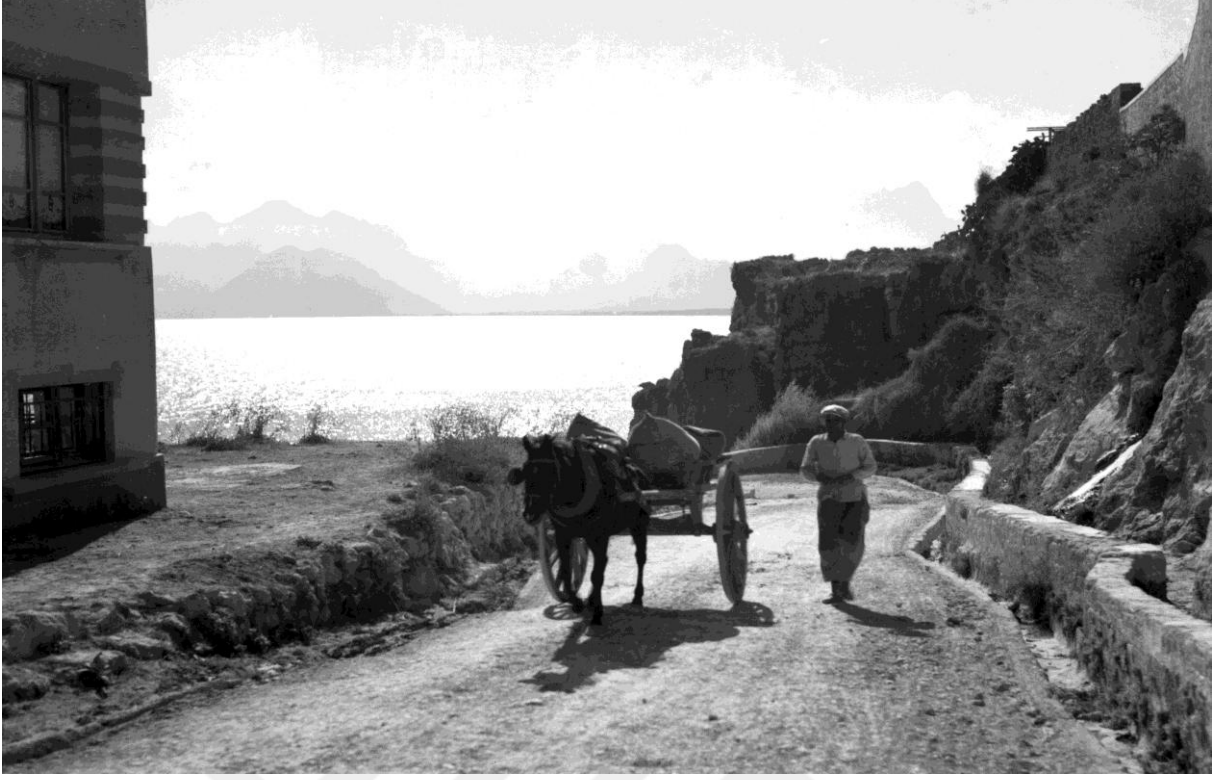
Resim 50 1950 Antalya İskelesi, Dalgakıran Onarımı Ardından, A.g.e.,33



Resim 51 Kız kulesi,1930,A.g.e,34



Resim 52 1940 İskele Un Fabrikası, A.g.e.,35



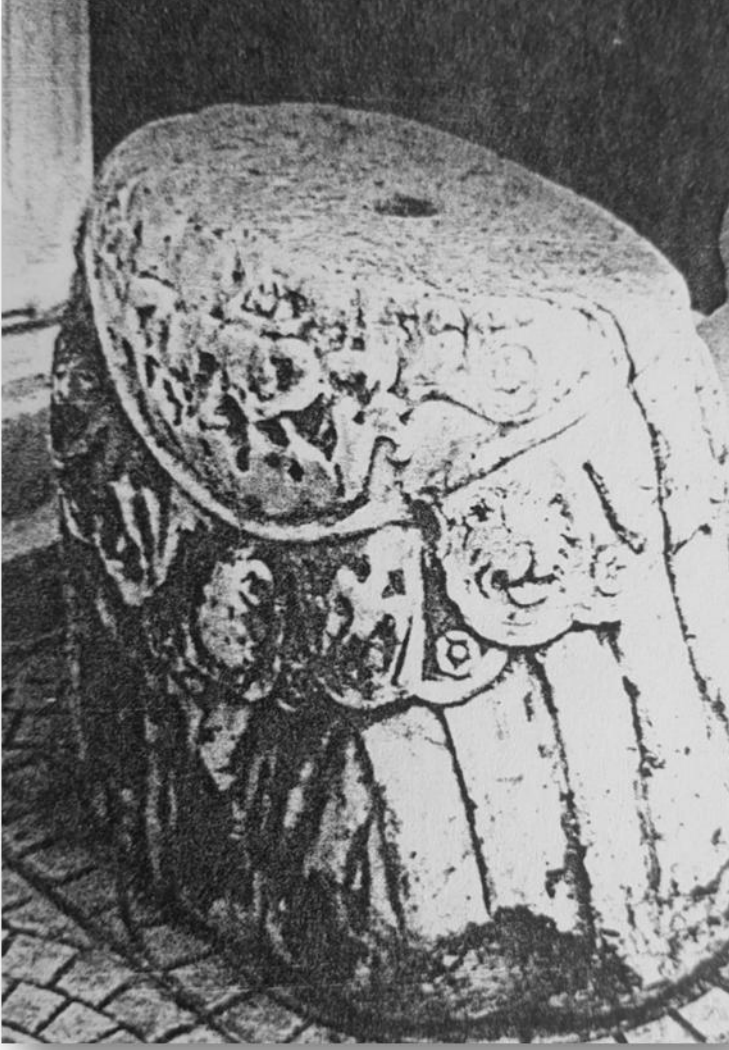
Resim 53 1950 İskele Yokuşu,A.g.e.,37



Resim 54 İskele, Limanın Taşınan Yüklerden Dolması, A.g.e,26



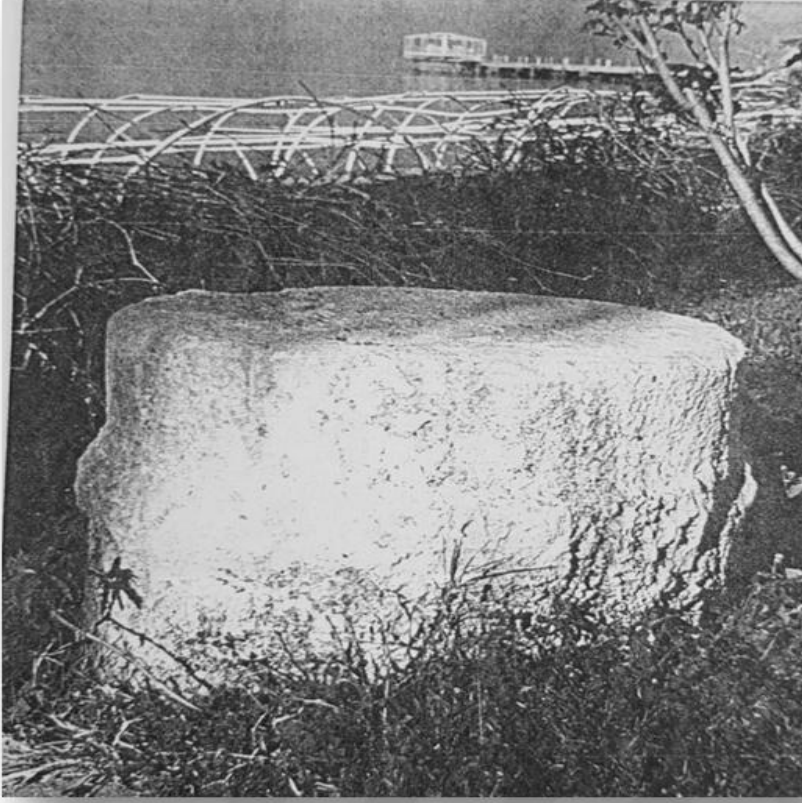
Resim 55 Magydos Liman Girişindeki, Roma Hamamı Yapısı



Resim 56 Magydos Roma İmparatoruk Dönemi Torso



Resim 57 Magydos Stel ve Mimari Parça



Resim 58 Magydos Limanı



Resim 59 Magydos Sikkeler Üzerinde Nehir Tanrısı Katarrakthes Sembolü(SNG,1976:VII)



Resim 60 Bodrum Deniz Müzesi, Sergi Alanı



Resim 61 Bodrum Deniz Müzesi, Deniz Kabukları Sergi Alanı



Resim 62 Bodrum Deniz Müzesi, Tekne Kronolojisi



Resim 63 Bodrum Deniz Müzesi, Sergi Salonu Görüntü



Resim 64 Bodrum Deniz Müzesi, Tekne Tipleri ve Bodrumlu Sünger Avcıları



Resim 65 Bodrum Deniz Müzesi, Halıkarnas Balıkçısı(Cevat Şakir) İle İlgili Anılar Özel Mektuplar Sergisi



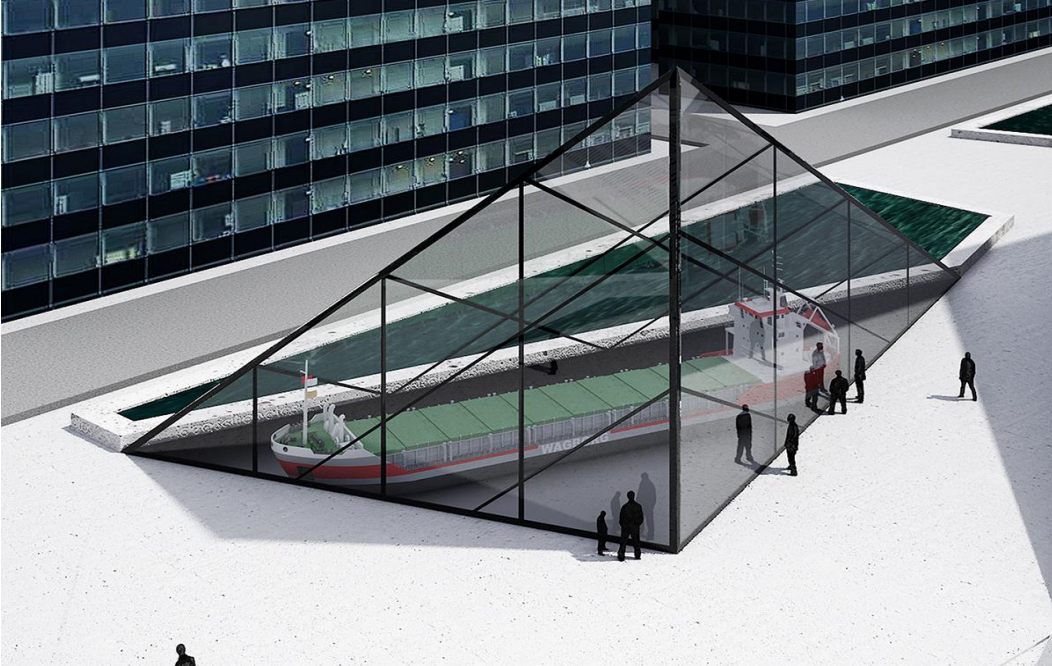
Resim 66 Bodrum Deniz Müzesi, Sergi Salonu Görüntü



Resim 67 İstanbul Deniz Müzesi



Resim 68 Flensburg Maritime Museum, Karaip ve Deniz Kültürü, icmmonline.org/news/icmm-visits-



Resim 69 Vasa Müzesi(Stockholm) ,<https://www.vasamuseet.se/tr>



Resim 70 Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi, Serçe Limanı Cam Batığı Sergisi



Resim 71 Çin'deki Deniz Ticaret Müzesindeki Gözlenebilen Gemi Batığı Kazısı, icmmonline.org/news/icmm-visits-china-and-nan-hai-no-1-ship



Resim 72 Antalya Deniz Biyolojisi Müzesi



Resim 73 Dünya Ekonomüzeler Örneği, <https://okuryazarim.com/wp-content/uploads/2017/01/Rahmi-Ko%C3%A7-M%C3%BCzesi.jpg>



Resim 74 Avustralya Ulusal Denizcilik Müzesi, <http://okuryazarim.com/wp-content/uploads/2017/01/Avustralya-Ulusal-Denizcilik-M%C3%BCzesi.jpg>



Resim 75 Antalya Kent Müzesi Projesi Yapı Kompleksleri



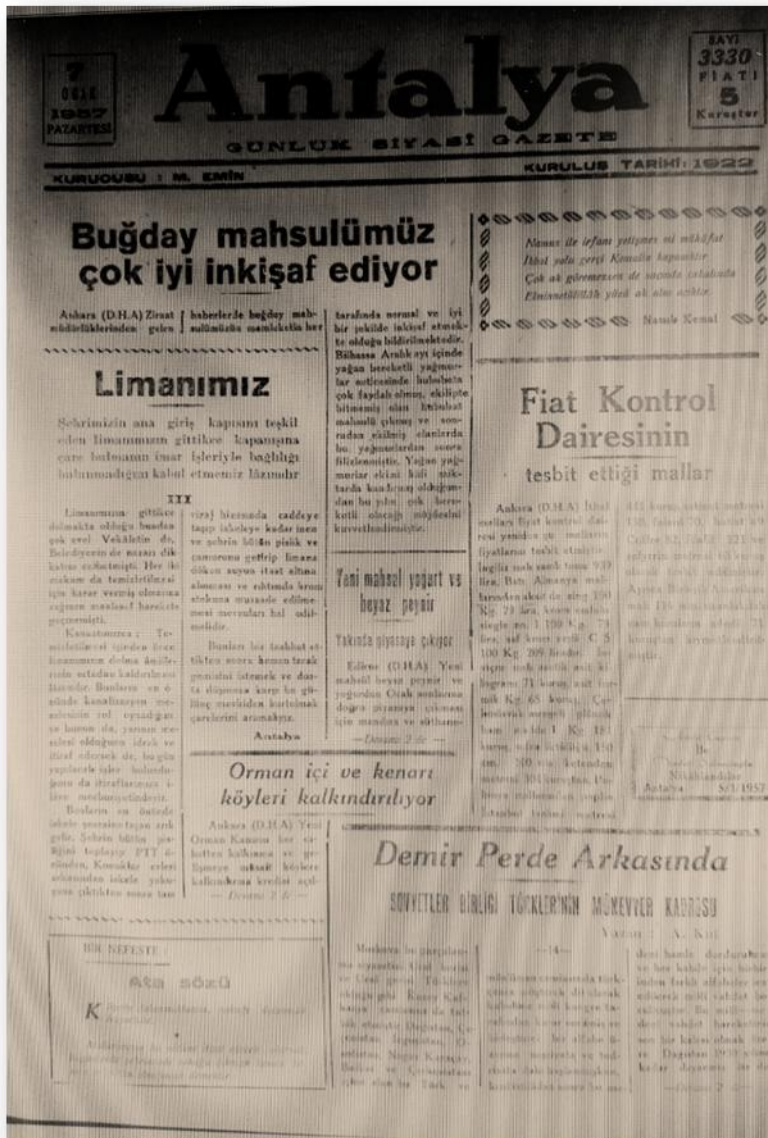
Resim 76 Antalya Kent Müzesi Projesi Uydu Görüntüsü



Resim 77 Antalya Kent Müzesi Projesi



Resim 78 Antalya Kent Müzesi Projesi,(Eski Stadyumun Bulunduğu Alan)



Resim 79 Antalya Gazetesi, Kent Müzesi Arşivi



Resim 80 Antalya Gazetesi, Kent Müzesi Arşivi



Resim 81 Antalya Kent Müzesi Etkinlik Afışı



Resim 82 Antalya Yat Limanı 1950,Kent Müzesi Arşivi



Resim 83 Antalya Yat Limanı,2018



Resim 84 Antalya Limanı, Kent Müzesi Arşivi



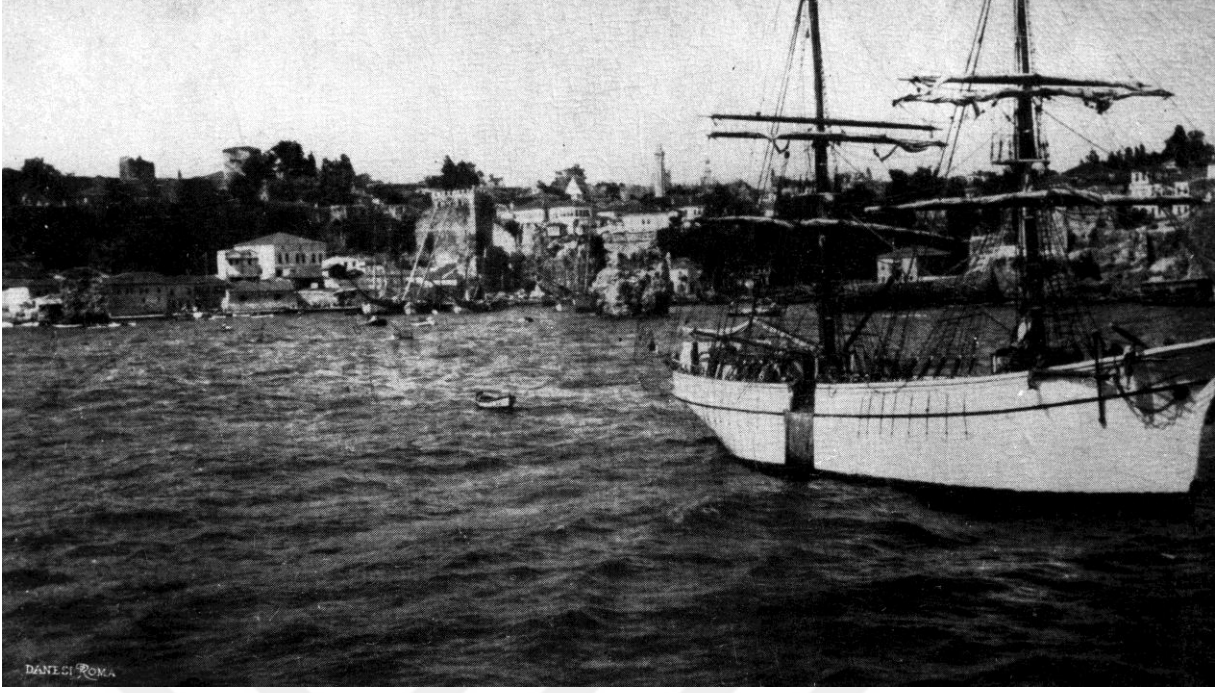
Resim 85 Myra Granariumu, Hava Fotoğrafı(Şengül,2011:res.9a)



Resim 86 Lmyra'da Bulunan Üç Ayaklı Kurşun Masa,(MÖ 5. ve 4.yy)Antalya Müzesi env. No.Li 71/189



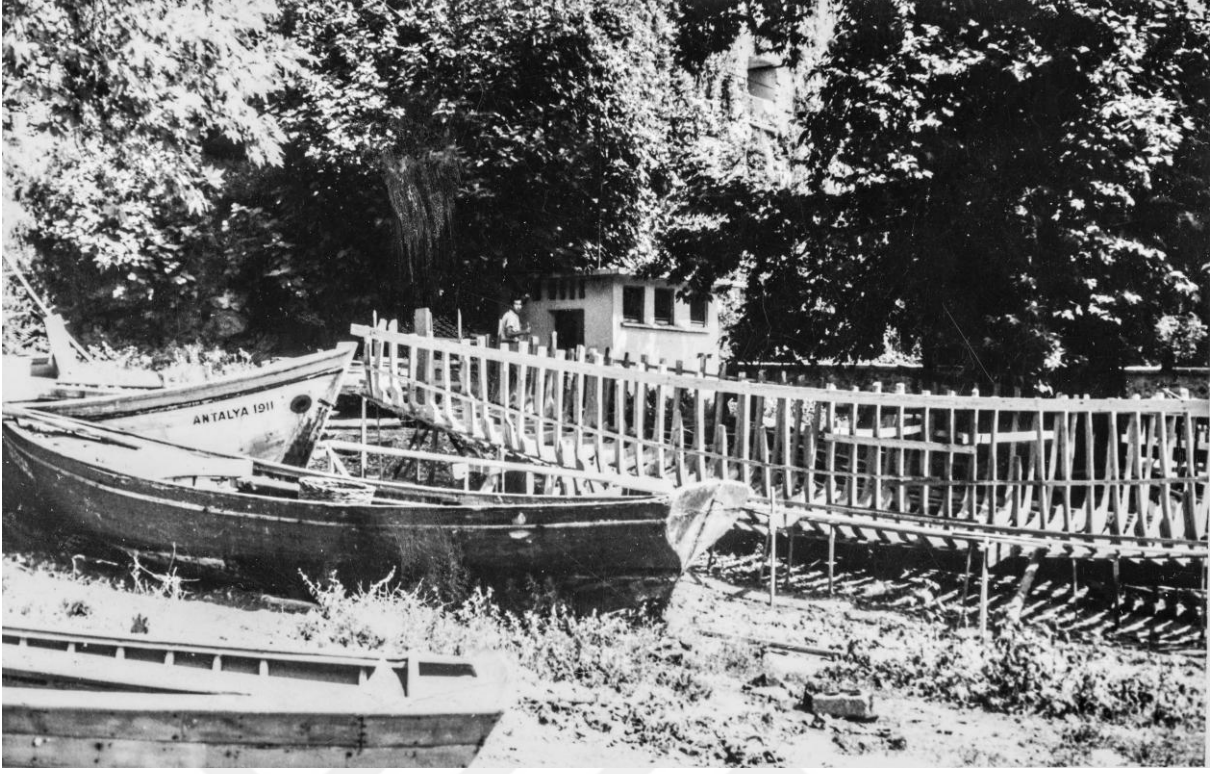
Resim 89 Eudemos Lahti



Resim 90 Attaleia Limanı, Kent Müzesi Arşivi



Resim 91 Attaleia Limanı, Kent Müzesi Arşivi



Resim 92 Antalya Tekne Yapımı, Kent Müzesi Arşivi



Resim 93 Antalya Tekne Yapımı, Kent Müzesi Arşivi



Resim 94 Antalya Limanı, Kent Müzesi Arşivi



Resim 95 Antalya'da Deniz, Kent Müzesi Arşivi



Resim 96 Myra, Lykia Uygarlıkları Müzesi



Resim 97 Myra Limanı, Roma Ticaret Gemisi



Resim 98 Louvre Müzesi, Nike(Semadirek) Heykeli(MÖ 3.yy)



Resim 99 Kaleiçi İskele Fenerinin Bakıcılığını Yapan Fatma Doman ve Ailesi, Kent Müzesi Arşivi



Resim 100 Antalya Limanı, Kent Müzesi Arşivi

Ö Z G E Ç M İ Ş

Adı ve SOYADI	Zeynep Işıl ÇAKIROĞLU
Doğum Yeri - Tarihi	İstanbul/05.08.1977
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Adana Paksoy Kız Lisesi
Lisans Diploması	Anadolu Üniversitesi Edebiyat Fakültesi K.Arkeoloji Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Diploması	Akdeniz Üniversitesi Müzecilik Anabilimdalı/ Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü K.Arkeoloji Bölümü
Tez/ Dönem Projesi Konusu	Antalya Kent Müzesi Deniz Ticareti ve Tarihi Sektörü Kurgusu
Yabancı Dil / Diller	İngilizce, Almanca
BİLİMSEL FAALİYETLER	
Anadolu Üniversitesi, Şarhöyük (Dorylaion) Kazı ve Araştırmaları(Prof.Dr.Muhibbe Darga Başkanlığında, 1994-1999) Selçuk Üniversitesi, Knidos Kazı ve Araştırmaları(Prof.Dr.Ramazan Özgan Başkanlığında,2000-2002) Eskiçağ Karia Limanları ve Myndos Limanı, y.lisans tez çalışması Magydos Anti Kenti,lisans tez çalışması	
İŞ DENEYİMİ	
Stajlar	1994-1999 Anadolu Üniversitesi, Şarhöyük(Dorylaion) Kazı ve Araştırmaları 2000-2002 Selçuk Üniversitesi, Knidos Kazı ve Araştırmaları 2002-2004 Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi, Konservasyon Laboratuvarı, Uluburun Batığı Restorasyon ve Konservasyon Çalışmaları
Projeler	Antalya Kent Müzesi Projesi (2017-2019)
Çalıştığı Kurumlar	Antalya Kent Müzesi, Araştırmacı
E-Posta	zeynep.cakiroglu@hotmail.com