

T. C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ARKEOLOJİ ANA BİLİM DALI
SUALTI ARKEOLOJİSİ BİLİM DALI

KEKOVA BÖLGESİ LİMANLARI

ERDOĞAN ASLAN

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN
PROF. DR. AHMET ADİL TIRPAN

KONYA- 2011

BİLİMSEL ETİK SAYFASI

	T.C. SELÇUK ÜNİVERSİTESİ Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü	
---	--	---

BİLİMSEL ETİK SAYFASI

Bu tezin proje safhasından sonuçlanmasına kadarki bütün süreçlerde bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini, tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel kurallara uygun olarak atıf yapıldığını bildiririm.

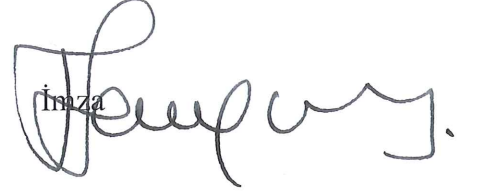
Erdoğan ASLAN

DOKTORA TEZİ KABUL FORMU

Erdoğan ASLAN tarafından hazırlanan “**KEKOVA BÖLGESİ LİMANLARI**” başlıklı bu çalışma 11/02/2011 tarihinde yapılan savunmada oybirliği ile başarılı bulunarak, jürimiz tarafından doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan

Prof.Dr. Ahmet Adil TIRPAN

İmza 

Üye

Doç.Dr. Asuman BALDIRAN

İmza 

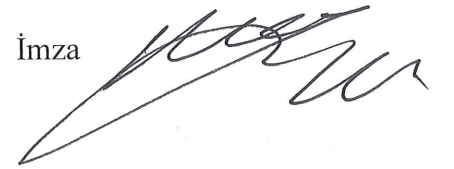
Üye

Doç.Dr. Bilal SÖĞÜT

İmza 

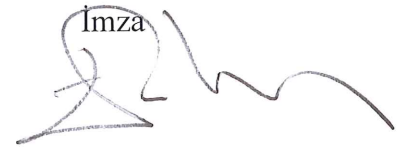
Üye

Yrd.Doç.Dr. Mustafa YILMAZ

İmza 

Üye

Yrd.Doç.Dr. Ertekin DOKSANALTI

İmza 

ÖNSÖZ

Ülkemiz, Sualtı Arkeolojisi kapsamında değerlendirilen arkeolojik malzemeler açısından dünyanın en önde gelen ülkeleri arasında yer almaktadır. Ancak ne var ki, bu konuda daha önce akademik düzeyde eğitim veren bir kurum olmaması nedeniyle, Selçuk Üniversitesi'nde 1996 yılında Arkeoloji Bölümü çatısı altında Sualtı Arkeolojisi Ana Bilim Dalı'nın kurulması konusunda girişimler başlatılmış ve Selçuk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Arkeoloji Bölümü bünyesinde, Türkiye'de ilk olarak "Sualtı Arkeolojisi Ana Bilim Dalı" kurulmuştur. 2003-2004 eğitim yılında Yüksek Lisans ve 2005-2006 eğitim yılında ise Doktora programını açarak lisans üstü seviyede eğitimlerine başlamıştır. Selçuk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Sualtı Arkeolojisi Ana Bilim Dalı Türkiye'de halen bu alanda lisansüstü eğitim veren tek Ana Bilim Dalı'dır. Sualtı arkeolojisinin konuları arasında sayılan ve ülkemiz kıyılarının sualtı kültür mirasını oluşturan sayısız kültürel varlık olmasına karşın, ülkemizde bu çalışma alanında halen büyük bir boşluk bulunmaktadır. Ülkemizde halen Sualtı Arkeolojisi alanında akademik düzeyde lisansüstü eğitim veren tek kurumda, ilk olan bu doktora tezinin salt bu yönüyle bile tarafımıza yüklediği sorumluluk en iyi şekilde yerine getirilmeye çalışılmıştır.

Bu kapsamda 2008-2010 yılları arasındaki başvurularımız ile Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nün izinleri ve Antalya Müze Müdürlüğü'nün denetiminde Antalya ili sınırları içinde yer alan Kekova Bölgesinde bulunan Aperlai, Dolichiste, Simena ve Teimiusa ören yerlerinde çalışmalarımız gerçekleştirilmiştir.

Çalışmamıza katkı sağlayan;

Hocam, Danışmanım Prof. Dr. Ahmet Adil Tırpan'a, başta Anabilim Dalı'nın kurulması olmak üzere, her zaman ve her yerde şartlar ne olursa olsun bilimsel, maddi ve manevi desteğini sonsuz bir sabırla sunmasından dolayı teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunarım. Çalışmamızın Tez İzleme Komitesi'nde de yer alan ve gerek tez çalışmalarımda gerekse diğer akademik çalışmalarımda görüşlerini ve desteğini esirgemeyen hocalarım Doç. Dr. Bilal Söğüt ve Yrd. Doç. Dr. Ertekin Doksanaltı'ya teşekkürlerimi sunarım.

Yine çalışmalarımda her zaman desteğini ve bilgisini benden esirgememiş olan hocalarım Prof.Dr. Ramazan Özgan, Prof. Dr. Levent Zoroğlu, Prof.Dr. Mustafa Şahin, Doç. Dr. Asuman Balıran, Doç. Dr. İ. Hakan Mert, Yrd. Doç. Dr. Mustafa Yılmaz, Yrd. Doç. Dr. Mehmet Tekocak ve Dr. Deniz Pastutmaz'a teşekkürlerimi sunarım.

Selçuk Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Arkeoloji Bölümünde birlikte görev yaptığım meslektaşlarıma, yardımlarından ve hoşgörülerinden dolayı teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmamızda kullandığımız plan ve çizimlerin çıkarılması için tüm olanaklarını seferber eden, arazi çalışmalarında ve sualtında beni yalnız bırakmayan Jeodezi ve Fotogrametri Mühendisleri İlke Ekizoğlu ve Ahmet Telci'ye, Dalgıç-Arkeolog Ahmet Bilir ve Koray Alper'e teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmalarım sırasında her konuda yardım ve destek aldığım Güzin Özkan'a burada bir kez daha teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmayı maddi anlamda destekleyen Selçuk Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Projeleri Koordinatörlüğü'ne ve bu olanağı lisansüstü çalışmalar için sağlayan Üniversitemiz Yönetimine teşekkürlerimi sunarım.

Yine çalışmayı gerek maddi anlamda destekleyen gerekse güncel ve kapsamlı kütüphanesinden yararlanma fırsatı sunan Suna-İnan Kırac Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü (AKMED) kurucularına, yöneticilerine ve çalışanlarına teşekkürlerimi sunarım.

Arazi çalışmalarım sırasında olanaklarını esirgemeyen Myra-Andriake Kazıları Başkanı Prof. Dr. Nevzat Çevik başta olmak üzere tüm ekip üyelerine teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca burada ismini anamadığım çalışmalarına emeği geçmiş olan herkese bir kez daha teşekkür ederim.

Son olarak yaşamım boyu desteğini aldığım aileme, beni daima ve sabırla destekleyen eşim Yrd. Doç. Dr. Emet Egemen Işık Aslan'a teşekkürlerimi sunarım.

Erdoğan Aslan

KONYA/2011

ÖZET

Limanlar yeni bir malın alınması ve var olan malın değiştirilmesi için farklı halkların ve kültürlerin temsilcilerinin karşılaştığı ve malların değiş tokuş yapıldığı yerler olarak karşımıza çıkarlar. Antik Dönem’de farklı bölgelerin kültür değişimlerinde odak noktası olan limanlar kültürel ve tarihsel bir önem taşırlar.

Dolayısıyla insanoğlunun su üzerinde yüzdürebildiği ilkel deniz araçlarından Romanın donanımlı ve devasa gemilerine kadar geçen süreçte, değişen ihtiyaçlara, gelişen ve çeşitlenen deniz ticaretine ve gemilerine yönelik gemi barınağı ve limanlar inşa edilmiştir. Bu limanlar hem dönemin ihtiyaçlarına hem de çağının teknolojisine paralel olarak gelişim göstermektedirler.

Çalışmamıza konu olan limanlar ise Antik Likya sınırları içinde kalan ve Kekova Bölgesinde bulunan Aperlai, Dolichiste, Simena ve Teimiusa kentlerinin antik limanlarıdır. Söz konusu kentlerin kıyı yapıları ve limanları bölgede yaşanan depremlere bağlı tektonik hareketler sonucu günümüzde sualtında bulunmakta ve batık şehir olarak anılmaktadır. Bölgede yaptığımız araştırmalar sonucu bu alandaki limanların daha çok kıyı ticareti yapan küçük ölçekli limanlar olduğu anlaşılmaktadır. Kekova Bölgesinin 4 km. doğusunda yer alan Andriake Limanı uluslar arası deniz ticareti açısından çok büyük önem taşımakta ve Kekova Bölgesi’nde buradan geçen tüccarlarla yapılan ticaretten yararlanmak isteyen, yerel üreticiler ve tüccarlar tarafından yoğun bir şekilde iskân edildiği görülmektedir. Öte yandan Myra’da bulunan ve denizcilerin koruyucusu da olan St. Nicholas ve Kilisesi’de Bizans Dönemi’nde bölgenin ticari öneminin yanında dini bir öneme de sahip olmasına neden olmuştur. Bu durum orta Likya’da batı rüzgarlarının hakim olduğu, kayalıkların ve burunların bulunduğu Gelidonya Burnu’ndan Patara’ya kadar uzanan tehlikeli geçiş yolunun ortasında kalan bu limanların önemini bir kat daha arttırmakta ve bölgenin İ.Ö. 7.-6. yüzyıldan başlayarak İ. S. 7. yüzyıla kadar antik çağ denizcileri ve tüccarları için gerek yerel üretim malları ve pazarı gerekse korunaklı koy ve limanlarıyla önemli bir merkez olduğunu göstermektedir.

SUMMARY

Ports are the places where representatives of different peoples and cultures meet in order for their goods to be bought or exchanged. Ports, the focal point of cultural exchanges of different regions in Antiquity, were of cultural and historical importance.

Therefore, during the period from the primitive water vehicles whereby man was able to make them float on water to the huge and equipped sea vessels of Romans, ports and boat shelters were built for the developing and diversifying trade and the changing needs of the time. These ports developed in parallel with both the needs of the period and the technology of the age.

The subject ports in this study are those of Aperlai, Dolichiste, Simena and Teimiusa, which are in the borders of ancient Lycia and the Kekova region. The structures of the coastal cities and ports in the region are under water today due to tectonic movements stemming from earthquakes occurring in the region and thus these cities are known to be sunken cities.

From the results of our research in this area, it is seen that the coastal ports in the region were mostly small-scale sea trading ports. It is also seen that Port Andriake, located in 4 km. east of Kekova Region, had great significance for the international sea trading and that Kekova region was intensely settled by local producers and traders who wanted to benefit from trade between the merchants travelling through this route. Moreover, St. Nicholas and his church, the protector of sailors, in Myra caused the region to have religious significance during the Byzantine period as well as its commercial importance. This situation increased the importance of this port lying in the middle of dangerous transportation routes to Patara from Cape Gelidonya in the middle of Lycia, where there were rocky cliffs and headlands dominated by the western winds. This situation also revealed that the region was a very important centre for the ancient sailors and merchants from 7th -6th centuries BC to 7th century AD not only through the local production of goods and their markets but also by its sheltered bays and harbors.

İÇİNDEKİLER

Bilimsel Etik Sayfası	I
Tez Kabul Formu	II
Önsöz	III
Özet	V
Summary	VI
İçindekiler	VII
1. Giriş	
1.1. Konu	10
1.2. Araştırma Tarihi	12
1.3. Amaç	15
1.4. Kapsam	16
1.5. Yöntem	17
2. Liman Yapıları	
2.1. Limanların Ortaya Çıkışı ve Gelişimi	19
2.2. Tarihi Kaynaklar ve Arkeolojik Belgeler	22
2.3. Limanların Bölümleri ve Tipoloji Sorunu	24
3. Kekova Bölgesi	
3.1. Denizcilik Tarihi	28
3.2. Coğrafyası	32
3.3. Jeomorfolojik Yapısı	36
4. Kekova Bölgesi Limanları	
4.1. Aperlai Limanı ve Kıyı Yapıları	40
4.1.1. Buluntuları	52
4.1.2. Bölüm Değerlendirmesi	54
4.2. Dolichiste (Kekova Adası) Liman Alanları	56
4.2.1. Tersane Koyu Limanı ve Kıyı Yapıları	59
4.2.1.1. Bölüm Değerlendirmesi	67
4.2.2. Kuzey Yerleşimi Limanı ve Kıyı Yapıları	69
4.2.2.1. Buluntuları	81
4.2.2.2. Bölüm değerlendirme	87
4.3. Simena Limanı ve Kıyı Yapıları	89
4.3.1. Bölüm Değerlendirmesi	97
4.4. Teimiusa Limanı	101
4.4.1. Bölüm Değerlendirmesi	104

Sonuç	106
Katalog	111
Kaynakça ve Kısaltmalar	120
Levhaların Listesi	134
Levhalar	143

1. Giriş

1.1. Konu

Coğrafi konumu nedeniyle Anadolu kıyıları tarih boyunca denizcilerin en önemli rotalarından biri olmuştur. Antik çağlarda gemi yapım teknolojilerinin zayıf olması nedeniyle, kıyıları izlemek zorunda olan denizciler için Anadolu'nun Akdeniz kıyıları doğuyu batıya bağlayan bir geçit yoluydu. Mısır ve Kenan ülkesinden kalkan ticaret gemilerinin Batı Akdeniz, Ege ve Karadeniz'e gidebilmek için Kıbrıs'a uğramaları ve Anadolu kıyılarını izlemeleri gerekmektedir. Bu zorunluluğun yanı sıra Anadolu kıyılarının ve hinterlandının zengin endüstri ve ticaret kaynakları da rotayı kaçınılmaz kılan nedenlerden bir diğerydi. Gemilerin rotası doğrultusunda Anadolu kıyılarında birçok liman kenti kurulmuştur. Deniz seferleri sırasında batan çok sayıda gemi bu rota üzerinde olan kıyılarımızda bulunmaktadır. İnsanın deniz ile etkileşimini maddi kalıntılar yolu ile inceleyen sualtı arkeolojisinin konusunu oluşturan ve ülkemiz kıyılarında çok sayıda hali hazırda tespit edilmiş gemi batıkları, denizcilik malzemeleri, ticari objeler, ticari hammaddeler gibi kargo malzemeleri bulunmaktadır. Bunun yanında kara kazılarında bulunan arkeolojik malzemeler üzerinde yer alan denizcilikle ilgili betimlemeler, yazınsal metinler, deniz fenerleri, liman yapıları gibi denizcilik ile ilişkili kalıntılar da Sualtı Arkeolojisi konuları arasında yer alır ve bu konuda da ülkemiz oldukça zengindir.

19. yüzyıl sonlarında başlayan ve 20. yüzyılda ivme kazanan sualtı arkeolojisi ve sualtı araştırmaları 21. yüzyılda da artarak devam etmektedir. Ülkemiz kıyılarında ve çalışmamıza konu olan Likya Bölgesi'nde gerek antik yazarların verdiği bilgilerden (*Str.Geo. XIV.3.2*), gerekse son yıllarda artan araştırmaların sonuçlarından, kıyı kentlerine ait çok sayıda liman ve demirleme alanı bulunduğu bilinmektedir¹. Ne var ki sualtı ve kıyı araştırmaları gelişen teknoloji ile birlikte eskiye oranla daha nitelikli olmasına karşın halen yüksek bütçeler ve personel gerektirmektedir. Buna ek olarak denizin ve dalgaların aşındırıcı etkisi, limanlara ait yapı elemanlarının sonraki dönemlerde devşirme malzeme olarak farklı yapılarda kullanılması, günümüzde kıyıların doldurularak yeni yapıların inşa edilmesi, nehir ya da akarsu ağzına kurulmuş olan limanların alüvyon ile dolarak toprak altında kalması gibi etkiler sonucu bugün birçok liman kısmen ya da tamamen tahrip olmuş ve araştırılması oldukça problemli yapılar haline gelmiştir.

¹ Kolb-Kupke 1992, 20 vd.

Çalışmamızda sualtı arkeolojisinin konusunu oluşturan ve ülkemiz kıyılarında burada sayılamayacak kadar çok sayıda bulunan kent limanlarından Likya sınırları içinde bulunan, Kekova Bölgesi Limanları araştırılmıştır.

Çalışmamızın konusu, Antalya ili Demre İlçesi yakınlarında, Üçağız mevkiinde yer alan Teimiusa (Kaleüçağız), Simena (Kale), Dolichiste (Kekova Adası) ve bu kentlerin 2 km. kadar batısında bulunan Sıcak Yarımadası'nın batı koyunda yer alan Aperlai kentlerinin liman alanları ve kıyı yapılarıdır. Teimiusa, Simena, Dolichiste ve Aperlai Antik liman kentlerinin bulunduğu bölge günümüzde Kekova Bölgesi² olarak anılmaktadır ve bu kentlerin liman alanları bölgede yaşanan depremlerin neden olduğu tektonik hareketler sonucu su altında kalmıştır³.

² Kekova Bölgesi adı, 18.01.1990 tarih ve 90/77 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 258.30 km² alanı kaplayan “Kekova Özel Çevre Koruma Alanı” olarak ilan edilmiş olan Kekova Adası, Simena (Kaleköy), Teimiusa (Üçağız), Aperlai (Sıcak İskelesi), Akvaryum Koyu ve Gökkaya Koyunu da içine alan bölgenin genel adıdır.

³ Detaylı bilgi için Bkz.: Çalışmanın “3.3. Jeomorfolojik Yapısı” bölümü.

1.2. Araştırma Tarihi

Limanlar hakkında ilk bilimsel çalışmalar, 20. yüzyıl başlarında Pire'nin topoğrafik yapı çalışmaları sırasında hidrograflar tarafından sualtındaki antik liman kalıntılarına tesadüf eseri rastlanması sonucu başlamıştır⁴. Daha sonraki yıllarda ise daha kapsamlı ve bilimsel çalışmalar ortaya konmuştur. Bu çalışmalara kronolojik olarak bakıldığında başlarda salt gözleme dayalı iken, yıllar içinde sualtı tekniklerinin de gelişmesine paralel olarak arkeolojik araştırma ve kazılar sonucunda daha detaylı bilgiler ortaya konulmuştur. Söz konusu liman araştırmaları kronolojik olarak aşağıda listelenmiştir⁵.

1903 yılında Jeolog R.T. Günther, Napoli koyunda bulunan antik liman alanında su seviyesinde meydana gelen değişimleri araştırmasına yönelik çalışmalar bu alana öncülük etmiştir⁶.

1904 yılında bir mühendis olan Ph. Nergis, Yunanistan'daki kıyı alanında yapılan drenaj ve kanal çalışmasında karşılaştığı antik liman kalıntılarını inceleyerek yayımlamıştır⁷.

1907 yılında yine bir mühendis olan A. S. Georgiades Yunanistan'da altı adet antik liman alanında araştırmalar yaparak planının çıkarmış ve yayımlamıştır⁸.

1912-1916 yılları arasında Mısır Liman Mühendisliği Başkanı G. Jondet İskenderiye'deki Alexandria limanı inceleyerek çalışmalarını yayınlamıştır⁹.

1923 yılında antik limanlar üzerine yapılmış en kapsamlı araştırma K. Lehmann-Hartleben tarafından yapılmıştır¹⁰. Lehmann-Hartleben kişisel gözlemden çok antik kaynaklardan ve verilerden yararlanarak çok kapsamlı bir başvuru kitabı hazırlamıştır. Ayrıca Lehmann-Hartleben 1923 yılında Phalasarna'da yaptığı araştırma sonucunda kentin limanını tanımlamıştır.

1925 yılında S. Marinatos isimli arkeolog Knossos'un yakınlarında Agaioi Theodoroi de bir Minos limanı yayımlamıştır¹¹.

1934-1936 yılları arasında P. Poidebard, Tyre limanında araştırmalar yaparak bu çalışmayı yayımlamıştır¹².

⁴ Blackmann 1982a, 85; 2008, 639 vd.

⁵ Çalışmamızda yer alan liman araştırmalarının kronolojik tarihçesinin ana kaynağını "Blackmann 1982a" oluşturmaktadır.

⁶ Günther 1903, 449-560; Schaw 1972, 99.

⁷ Nergis 1904, 340-363; Schaw 1972, 99; Blackmann 2008, 639.

⁸ Georgiades 1907; Schaw 1972, 99; Blackmann 1982a, 85.

⁹ Jondet 1912, 252 – 266.

¹⁰ Lehmann-Hartleben, 1963.

¹¹ Flemming 1972, 37.

¹² Poidebard 1939, 52.

1946-1950 yılları arasında yine P. Poidebard, Sidon'da ilk kez hava fotoğrafları ile birlikte sualtında yapılan çalışmaları birlikte kullanarak çalışmasını yayımlamıştır¹³.

1954 yılında keşfedilen Lothal Limanının 1955 yılında kazısına başlanmıştır. 1950'lerden sonra özellikle dalış ekipmanlarının gelişmesi ile beraber sualtı araştırmalarında büyük bir kolaylık elde edilerek önemli yol kat edilmiş ve araştırmalar daha da hızlanmıştır. Bu dönem içindeki kazı çalışmalarında tersanenin büyük bir bölümü kazılmıştır¹⁴.

1958 yılında Roma Limanı olan Leptis Magna Limanı, R. Bartoccini tarafından araştırılarak yayımlanmıştır¹⁵.

1964 yılında günümüzde İtalya'nın Fuimicina havaalanı altında kalan Claudius Limanı kazılarak elde edilen bulgular O. Testaguzza tarafından yayımlanmıştır¹⁶.

1965 yılında Klazomenai limanı ile ilgili ilk araştırmayı G. Bean yapmıştır¹⁷. Yaptığı araştırmalarda adanın batı sahilinde bir liman yapısından bahsetmiştir.

Bu tarihten sonra antik çağ limanları konusu birçok bilim adamının dikkatini çekmiş ve bu konudaki çalışmalar artarak devam etmiştir. Bu çalışmalardan önde gelenler arasında: Larymna Limanı¹⁸, Ahlit Limanı¹⁹, Kyme Limanı²⁰, Anthedon Limanı²¹, Aegina Limanı²², Phaselis Limanı²³, Tyre, Sidon ve Anadus Limanı araştırmaları²⁴, Karadenizde Rus arkeologlar tarafından yapılan liman çalışmaları²⁵, Motya Limanı²⁶, Marsilya Limanı²⁷, Side Limanı²⁸, Akko Limanı²⁹, Caesarea Limanı³⁰, Amathus antik kenti limanı³¹, Dor kenti limanı³², Thasos Limanı³³, Phalasarna Limanı araştırmaları³⁴ sayılabilir.

¹³ Poidebard 1951,52.

¹⁴ Rao 1962, 14-30.

¹⁵ Bartoccini 1958, 32.

¹⁶ Testaguzza 1964,173-179.

¹⁷ Bean 2001, 119.

¹⁸ Schäfer 1967, 527-545.

¹⁹ Linder 1967, 25-29.

²⁰ Schäfer 1962, 40-57; Knoblauch 1974, 285-291.

²¹ Schläger 1968, 21-98.

²² Knoblauch 1969, 104-116; 1972, 50-85.

²³ Schläger 1972, 542-561; Blackmann 1973a, 355-364.

²⁴ Frost 1972, 95-114; 1973, 75-94.

²⁵ Blawatsky 1972, 115-122.

²⁶ Isserlin 1971, 178-186; 1974, 188-194.

²⁷ Euzennat-Salviat 1968, 5-17; Euzennat 1976, 529-552.

²⁸ Schläger 1971, 150-161.

²⁹ Raban-Linder 1978, 238-243.

³⁰ Raban 1981, 56-60.

³¹ Aupert 1979, 725-733; Empereur 1987, 7-18.

³² Raban 1981a, 15-26.

³³ Archontidou 1987, 622-626; 1989, 51-59.

³⁴ Hadjidaki 1988, 463-479; Frost 1990, 513-527.

Son yıllarda ülkemizde de ivme kazanan sualtı arkeolojisi ve liman çalışmaları halen devam etmektedir ve böylece Anadolu kıyılarının antik çağ limanları hakkında önemli bilgilere ulaşılmaktadır. Bu çalışmalar Kilikya Bölgesinde Soli Pompeipolis³⁵ ve Kelenderis Limanı³⁶, Likya Bölgesinde Andriake Limanı³⁷ ve Patara Deniz Feneri³⁸, Karya Bölgesinde Kaunos Limanı³⁹ ve Myndos Limanı⁴⁰, İonya Bölgesinde Limantepe Limanı⁴¹, Troya bölgesinde ise Alexandria Troas Limanı⁴² araştırmaları ve kazılarıdır.

³⁵ Brandon 2010, 195.

³⁶ Zoroğlu 1994, 31; 1996, 513.

³⁷ Çevik 2010, baskıda.

³⁸ Işık 2006, 15 vd.; Yıldırım 2007, 275.

³⁹ <http://ksm.baskent.edu.tr/kaunos09.pdf> (10.01.2010)

⁴⁰ Şahin 2006, 1.

⁴¹ Erkanal 2007, 223 vd.

⁴² Feusaer 2009, 1 vd.; 2010, 2.

1.3. Amaç

Yukarıda yer verdiğimiz limanların araştırma tarihi içinde Aperlai Limanı dışında⁴³ Kekova bölgesi Limanları'na yönelik bir çalışma şimdiye kadar bir eksiklik olarak kalmıştır.

Bu nedenle çalışmamızda bölgede yer alan Aperlai, Teimiusa, Simena ve Dolichiste kentlerinin:

a- Su altında bulunan liman, mendirek, sur ve diğer liman yapılarının tespit edilmesi,

b- Söz konusu kentlerin liman alanları ve bu alanlarla ilişkisi olduğu düşünülen kıyı yapıları ile sualtında bulunan küçük buluntulardan seçilmiş örnekler ele alınarak limanların genel işleyişinin araştırılması,

c- Eldeki veriler ışığında limanların kullanım süreci, bölge ve Akdeniz deniz ticaretindeki yeri ve öneminin ortaya konulması amaçlanmaktadır.

⁴³ Aperlai araştırmaları için bkz: Vann 1996, 423 vd; 1997, 377; 1998, 443; Hohlfelder 1998a, 26 vd; 1998b, 367 vd; 2000a, 207 vd; 2000b, 126 vd; Vann 2000a, 285 vd; 2000b, 195 vd; 2001, 75 vd; Leadbetter 2002, 325 vd; Hild-Hellenkemper 2004, 449; Vann 2007, vd.

1.4. Kapsam

Antik çağda sadece Akdeniz’de yüzlerle ifade edilebilecek sayıda liman ve demirleme alanı olması, bu limanların çok çeşitli tipte ve yapıda olması konunun kısıtlanmasını zorunlu hale getirmektedir. Öyle ki çalışmamıza konu olan limanların bulunduğu lokal bir bölge olan Antik Likya Bölgesi’nde dahi tespit edilmiş otuzun üzerinde liman alanı bulunmaktadır. Bu nedenle çalışmamız alan olarak, Orta Likya’da yer alan Kekova Bölgesi’nde birbirine çok yakın ve benzer yapıda olan Aperlai, Dolichiste, Simena, Teimiusa’dan oluşan dört kent ile sınırlandırılmıştır.

Çalışmamız kapsamında ele alınan bu kentlere ait liman alanları, yukarıda sayılan tahribatlardan alüvyon doldurması dışındaki tüm etkilere maruz kalmasının yanında farklı zamanlarda deprem yaşamış ve depreme bağlı tektonik hareketler sonucu sualtına çökmüşlerdir. Aperlai kentinde sualtında bulunan yapılardan bazıları araştırılmıştır, ancak bu araştırmaların kent limanının ve limana bağlı yapıların işlevi, inşa tekniği, küçük buluntuları ışığında ticari faaliyetleri ve kullanım süreci konusundaki bilgiler kazı yapılmadığından yeterli değildir⁴⁴. Aynı şekilde Teimiusa kentinde de bazı araştırmalar söz konusu olmuştur ancak bu kentin limanı hakkında detaylı bir araştırma yapılamamıştır⁴⁵. Çalışmamıza konu olan diğer iki kent olan Dolichiste ve Simena’da ise limana yönelik hiçbir araştırma bulunmamaktadır.

Çalışmamızın izni ve kapsamı gereği ele alınan kentlerin sadece limanı ve limanla ilişkili olduğunu düşündüğümüz kıyı yapıları ele alınmış, çalışma sırasında herhangi bir fiziksel müdahale yapılmadığından mimari yapıların ve küçük buluntulardan seçilen örneklerin hali hazır durumları çalışma kapsamında değerlendirilmiştir.

⁴⁴ Aperlai araştırmaları için bkz: Vann 1996, 423 vd; 1997, 377; 1998, 443; Hohlfelder 1998a, 26 vd; 1998b, 367 vd; 2000a, 207 vd; 2000b, 126 vd; Vann 2000a, 285 vd; 2000b, 195 vd; 2001, 75 vd; Leadbetter 2002, 325 vd; Hild-Hellenkemper 2004, 449; Vann 2007, vd.

⁴⁵ Teimiusa araştırmaları için bkz: Zimmermann 1992, 201vd; 2000, 333vd; 2003, 265vd; Hild-Hellenkemper 2004, 895; Brandt 2005, 101 vd.

1.5. Yöntem

Çalışmanın yapıldığı dört kentten sadece birine kara yolu ile, diğer üçüne ise deniz yolu ile ulaşılabilir. Bununla beraber araştırılan alanların tamamına yakını sualtındadır. Çalışma alanların büyüklüğü ve sualtında görüşün ve kalma süresinin sınırlı olması nedeniyle klasik araştırma ve tespit yöntemlerinin yanı sıra sualtı araştırma yöntemleri ve bu her iki tespit yöntemlerinin birleştirilmesi gibi zaman ve yetişmiş personel gerektiren bir nitelikte oluşu, alışılmış araştırma yöntemlerinin dışına çıkılmasını zorunlu kılmıştır. Çalışmamıza katılan harita mühendisleri ve deneyimli dalgıç arkeologların da katkısı ile kapsamlı ölçüm, tespit ve fotoğraflama çalışmaları yapılarak elde edilen bulgular harita üzerine işlenmiştir.

Elde edilen veriler ışığında kütüphane ve kaynak araştırmaları yapılarak konu ile ilgili daha önce yapılmış çalışmalar, antik kaynaklar ve metinler taranarak çalışmamıza katkı sağlayacağını düşündüğümüz bilgiler bir araya getirilmiştir. Öte yandan, değerlendirme, araştırma ve çalışma yöntemleri bakımından kara arkeolojisi ile çok farklı olmayan sualtı arkeolojisi, konusunu oluşturan malzemelerin çoğunlukla sualtında bulunması nedeniyle kullandığı tekniğin doğal olarak daha komplike ve teferruatlı olması, zaman ve teknoloji bakımından kara araştırmalarına nazaran daha dezavantajlı olması çalışmada ekstra güçlükler çıkarmıştır. Bütün bunlara ek olarak gerek çalışılan malzemenin sualtında yosun ve kekamozla⁴⁶ kaplanmış olması gerekse ilgili çalışma izinlerinin fiziki müdahaleye izin vermemesi nedeniyle çalışılan malzeme, hali hazır durumu ile imkânlar ölçüsünde belgelenerek çalışılmıştır. Kuşkusuz gelecekte bu alanlarda yapılacak sualtı kazıları ile daha nitelikli bilgiler elde edilebilecektir.

Çalışmamızın birinci bölümünde, çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi ele alınarak konunun çerçevesi çizilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise tezimizin ana konusunu liman yapıları oluşturduğundan limanların ortaya çıkışı, gelişimi, tarihi kaynakları, arkeolojik belgeleri, araştırma tarihi, tipoloji ve limanların bölümleri konularına kısaca değinilerek antikçağ limanları hakkında genel bir bilgi verilmiştir.

Üçüncü bölümde, çalışmanın konusunu oluşturan limanların bulunduğu Kekova Bölgesi'nin tarihi, coğrafyası, jeomorfolojik yapısı ve denizel iklimi ele alınarak bölge hakkında bilgi verilmiştir.

⁴⁶ Kekamoz: Denizlerde bol bulunan bir çeşit planktonun arkeolojik malzemeler üzerinde birikerek taşlaşmış bir katman oluşmasıdır.

Dördüncü bölümde ise çalışmamıza konu olan kıyı kentleri sırasıyla, Aperlai Limanı ve Kıyı Yapıları, Dolichiste (Kekova Adası) Liman Alanları ve Kıyı Yapıları, Simena Limanı ve Kıyı Yapıları, Teimiusa Liman alanı ele alınarak yapılar bir dizin halinde tanımlanmış, buluntuları değerlendirilmiş ve her liman alanı kendi içinde Bölüm Değerlendirmesi başlığı altında bir değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

Son olarak ise tüm çalışmanın değerlendirmesi yapılarak bir sonuca ulaşılmaya çalışılmış, çalışmada yer verilen seçilmiş küçük buluntular kataloglanmış, çalışmada kullanılan kısaltma ve kaynaklara yer verilmiş, çalışmanın çizim, harita ve resimleri levhalar başlığı altında çalışmanın sonuna eklenmiştir.

2. Liman Yapıları

2.1. Limanların Ortaya Çıkışı ve Gelişimi

Antik çağ halklarının mal değişimi yoluyla başlattıkları ticaret, zamanla gelişerek ve çeşitlenerek yakın mesafelerden kıtalar arasına 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 sevkiyatının oluşturduğu güçlüklerle alternatif olarak daha güvenli ve ekonomik olan nehir ve deniz taşımacılığına yönelmiştir. Buna yönelik olarak da sallar ve gemiler inşa edilmiş, bu gemilerin rotaları üzerinde de limanlar ve gemi barınakları inşa ederek bir ticaret rotası oluşturulmuştur. 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 Tunç Çağı'ndan Geç Bizans Çağı'na kadar deniz aşırı ticaret rotalarının kullanıldığını göstermektedir.

Bu ticaret rotalarından biri olan Doğu Akdeniz'deki ticaret rotası, Mısır'dan başlayarak Levant, Anadolu'nun güney kıyıları, Girit, Yunanistan ve Roma'ya kadar uzanmaktadır. Söz konusu rotanın bu güzergâh üzerinde olmasını kaçınılmaz kılan ise antik dönem denizciliğinin günümüzdeki gibi açık deniz denizciliği değil, bir kıyı denizciliği olmasıdır⁴⁷. Bu dönem gemileri uzun süre açıklarda kalabilecek donanıma sahip olmadıkları için kıyı hattına paralel ilerlemekteydiler⁴⁸.

Uzun kıyı hattı yolunun kullanılması çok fazla zaman almasına karşın, denizcilerin geceleri liman ya da sığınaklara girme olanağı sunması, su, yiyecek ve ticari malların takasının yapılması gibi ihtiyaçların karşılanmasına olanak sağlamaktadır⁴⁹. Tüm bu ihtiyaçların karşılanabilmesi için kıyı hattı boyunca birçok liman⁵⁰ inşa edilmiş ve limanlar zamanla çok büyük yapı kompleksleri haline gelmiştir. Limanlar yeni bir malın alınması ve var olan malın değiştirilmesi için farklı halkların ve kültürlerin temsilcilerinin karşılaştığı ve malların değiş tokuş yapıldığı

⁴⁷ Deniz akıntılarının yönü ve rüzgarlar Ege'den ayrılan bir geminin doğrudan açık deniz yoluyla doğu yönüne hareketine müsaade etmez. Doğuya doğru ilerleyebilmenin başlıca yolu Anadolu'nun güney kıyılarını izleyerek Levant kıyılarına ve buradan da Mısır'a inen yoldur: Wachsmann 1998, 297.

⁴⁸ Lucian, Mısır'dan İtalya'ya giden bir İskenderiyeli tahıl gemisinden bahsetmektedir. Yolculuğun yedinci gününde Kıbrıs görüldüğünde güçlü bir batı rüzgarı gemiyi Sidon'a doğru taşımıştır. Daha sonra gemi Kıbrıs'ın kuzeyinden devam ederek Likya kıyılarına geçmiştir. Dolayısıyla, Mısır'dan yola çıkan bir gemi Levant kıyılarından Kıbrıs'a ve buradan da güneybatı Anadolu kıyılarına geçmiş olmalıdır: Murray 1965, 41; Cline 1994, XVIII.

⁴⁹ Raban 1991, 130.

⁵⁰ III. Tutmosis'in 34. krallık yılında Kuzey Suriye'de yaptığı faaliyetleri anlatan bir metinde Suriye'deki limanlar için yeni bir kelime kullanılmıştır. "mrj.t" olarak yazılan bu kelime "menit" olarak okunmuş ve Yunan terminolojisindeki "limen" kelimesine köken teşkil ettiği düşünülmüştür: Raban 1991, 134.

yerler olarak karşımıza çıkarlar⁵¹. Antik Dönem’de farklı bölgelerin kültür değişimlerinin odak noktası olan limanlar kültürel ve tarihsel bir önem de taşırlar.

Dolayısıyla insanoğlunun su üzerinde yüzdürebildiği ilkel deniz araçlarından Roma çağı’nın donanımlı ve devasa gemilerine kadar geçen süreçte, değişen ihtiyaçlara, gelişen ve çeşitlenen deniz ticaretine ve gemilerine yönelik gemi barınağı ve limanlar inşa edilmiştir. Bu limanlar hem dönemin ihtiyaçlarına hem de çağının teknolojisine paralel olarak gelişim göstermektedirler⁵².

Elbette antik çağ limanları ilk ortaya çıktığı andan itibaren gerek mimari gerekse teknik açıdan zirveye ulaştığı, Roma Çağı’nın organize ve gelişmiş liman yapılarına ulaşıncaya kadar birçok evre geçirmiştir. Bilimsel verilere göre ilk liman alanları, İ.Ö. 3. binde dallar ve taşlarla çevrilen nehir kenarlarındaki basit kulübeli yapılarla başlamaktadır⁵³. Yine aynı bin yılda Ur kenti⁵⁴ ve Lothal’da zemini geometrik biçimde kazılmış ve fırınlanmış tuğlalar ile inşa edilmiş yapay liman bulunmaktadır⁵⁵. İ.Ö. 2. binyılda ise Mezopotamya’da Fırat nehri boyunca uzanan, çoğunlukla buğday saklamak için kullanılan depolar ve ilkel liman yapıları, gemilerin en eski dönemlerden beri kullanıldığı yer olan Mısır’da, III. Tutmosis (İ.Ö. 1504–1450) dönemine ait tersaneler ve rıhtımlar görülmektedir⁵⁶. 2. binyıl sonlarına ait bazı örnekleri ise İspanya’da Cades Limanı (İ.Ö. 1100), Kartaca yakınlarındaki Urtica Limanı (İ.Ö. 1100) ve Sicilya’nın batısındaki Motya Limanı oluşturmaktadır⁵⁷.

Bronz Çağ ya da en azından İ.Ö. 7. yüzyıl öncesi bir döneme tarihlenen bu günkü Filistin sınırları içinde yer alan Dor kentinde sualtındaki duvar yapıları, Kıbrıs’ta Kition Limanı, Girit adasında yer alan Mallia kenti kıyısındaki anakayanın tıraşlanmasıyla oluşturulan liman alanı ile İskenderiye, Sidon ve Tyre kentindeki bir dizi dalgakıran bu dönemin erken liman örnekleridir⁵⁸. Ancak *Cothon*⁵⁹ adı verilen bu limanların çoğu bir kanalla denize bağlanan ve aslında karada bulunan yapay limanlardır.

Bilindiği anlamıyla denizde inşa edilen ilk liman örneği, İ.Ö. 9. yüzyıla tarihlenen Levant kıyılarındaki Tabbat-el-Hammam mendireği oluşturmaktadır⁶⁰.

⁵¹ Troksel 1982, 3; Zimmermann 2003, 265; Tüner 2002, 63.

⁵² Blackman 1982, 185.

⁵³ Schaw 1972, 88.

⁵⁴ Özdaş 1995, 199.

⁵⁵ Bass 1972, 6; Schaw 1972, 87.

⁵⁶ Schaw 1972, 88.

⁵⁷ Blackmann 1982a, 84.

⁵⁸ Blackmann 1982a, 82.

⁵⁹ Delgado 1977, 187.

⁶⁰ Blackmann 1982a, 92; 2008, 642.

Daha sonraki örneği ise İ.Ö 7. yüzyıla ait Delos mendireği oluşturmaktadır⁶¹. İ.Ö. 7. yüzyıldan itibaren kolonizasyon faaliyetlerine bağlı olarak artan deniz trafiği ile Ege ve Akdeniz’de birçok kıyı ve liman kentinin kurulmasına neden olmuştur. İ.Ö. 530 yıllarında kesme taş bloklarla, Polycrates tarafından yaptırılan Samos Limanı ise yaptıranı ve tarihi kesin olarak bilinen ilk limandır⁶².

Bu yüzyıldan sonra antik çağ limanları genellikle bir havzadan oluşan, doğal ya da yapay, şehir duvarlarıyla çevrili, kulelerle güçlendirilmiş ve girişi bir zincirle kapatılabilen kapalı limanlardır⁶³. Bu tipik kapalı limanlara örnek olarak Atina’daki Pire Limanı, Korinth Limanı, Lechaeum Limanı, Syrakuza Limanı, Knidos Limanı, Sisam Adası ve Taşoz Adası gibi örnekler gösterilmektedir⁶⁴. Bu dönem limanları ayrıca askeri ve ticari olmak üzere de ayrılmaya başlanmıştır. Öyle ki ticari limanlar surların dışında yerleşmişken, askeri limanlarda askeri donanma olduğundan daha kapalı ve duvarları da oldukça kuvvetlendirilmiş olarak karşımıza çıkmaktadır⁶⁵. Gelişen liman mühendisliği ve artan ihtiyaçlara bağlı olarak Kartaca ve Pire Limanı’nda olduğu gibi limanlara uzun çatılardan oluşan, denize hafif eğimli, 21 metreden 47 metreye kadar değişen boyutlarda gemi barınakları ve ticaret merkezleri eklenmiştir. İ.Ö. 4. yüzyılda ise ekonomileri ve askeri güçleri artan liman kentleri mevcut olan limanlarını büyüterek daha donanımlı hale getirmişlerdir. Daha önceki küçük rıhtımlar, uzunluğu 1 km ve genişliği 20 m olan büyük platformlar haline dönüşmüş ve özel demirleme alanları inşa edilmiştir. İskenderiye’deki limana, büyük tahıl ambarları ve deniz feneri de bu dönemde inşa edilmiştir. İ.Ö. 3. yüzyılda, Vitruvius’un da bahsettiği (*Vitr.De-arc.5.12.*) ve tarifini verdiği hidrolik harcın (pozzolona) kullanılmaya başlanması ile liman mühendisliği alanında birçok kısıtlama ortadan kalkmıştır. Bu gelişme sonucunda daha büyük ve daha kapsamlı dalgakıranlar, iskeleler, köprüler ve mimari yapılar inşa edilmeye başlanmış ve bu süreç Roma Çağı’nda Ostia, Kartaca, Cenchreae, Leptis Magna Limanı gibi yukarıda değindiğimiz boyutta ve donanımda limanların ortaya çıkmasını sağlamıştır⁶⁶.

⁶¹ Blackmann 1982a, 93.

⁶² Blackmann 1982a, 93.

⁶³ Schaw 1972, 89.

⁶⁴ Schaw 1972, 90.

⁶⁵ Delgado 1977, 188.

⁶⁶ Rollo 1934, 40; Schaw 1972, 89 vd.; Oleson 1988, 147 vd.; Blackmann 1982a, 80 vd.; 2008, 645, 648.

2.2. Tarihi Kaynaklar ve Arkeolojik Belgeler

Antik Çağ limanlarının birçoğunun yerini antik çağ tarih anlatıcılarından (*Hdt.*, 3.39, 3.44, 3.60; *Skyl. Periplus* 100; *Plin., Nat. Hist.*, HN16.202; *Ep.* 6.31. ; *Str.Geo.*, XIV.3.2; XVII.1.6-10. ; *Pausanias Perieg., Graeciae descriptio* VII 21.13; *SMM.*, 234-254), liman yapım tekniklerine ilişkin ilk bilgileri ise Vitruvius'un günümüze ulaşan anlatımlarından (*Vitr.De-arc.*, 5.12.) öğrenmekteyiz. Her ne kadar günümüze ulaşmamış olsa da liman mühendisliği konusunda İ.Ö. 3. yüzyılda Philon tarafından "*limenopoika*" ve "*Mehaika Syntexis*" adlı kitapların da yazıldığı bilinmektedir⁶⁷. Liman yapımı ile ilgili bazı teknik bilgileri edindiğimiz tek kaynak İ.Ö. 1. yüzyılda Vitruvius tarafından kaleme alınan "*De Architectura*" adlı çalışmanın XII. bölümünde, limanlar başlığı altında dalgakıranlar ve tersanelerin topografik yer seçimi, yapım şekli ve kalıp modelleri ile kullanılacak harcın karışımı gibi teknik bilgilere yer verilmektedir⁶⁸.

Bunun dışında günümüze ulaşan diğer yazınsal metinler ise İ.Ö. 4. yüzyıla ait, Skylax tarafından kaleme alınan ve "*Erythrae Denizi*" adlı metin, İ.S. 1. yüzyıla aittir⁶⁹ ve Mısır'dan Hindistan'a kadar mesafe ve rotaları anlatan Stadiasmus Maris Magni⁷⁰, Nearchus'un İndus nehrinden Fırata kadar olan yolculuğunu anlatan ve Arrian tarafından düzenlenen "*Periptori*" olarak adlandırılan raporlarıdır⁷¹. Ancak bu kaynaklarda liman mimarlığına yönelik bilgilerden çok antik dönemde seyahat edenler için büyük bir sorun olan su alınabilecek noktalar ile yolcuların Akdeniz'de yol alabilmeleri için gerekli mesafeler bulunmaktadır.

Diğer yandan Strabon: Aleksandria Limanını (*Str. Geo.* XIV.3.2; XVII.1.6-10.), Appian: Kartaca Limanını⁷², Herodotos: Samos Limanını (*Hdt.*, 3.39, 3.44, 3.60)⁷³ ve Plinius: Ostia Limanını (*Plin., Nat. Hist.* 16.202) kaleme aldığı metinlerinde yine liman mimarisine yönelik teknik bilgilerden çok limanın tasvirine yönelik bilgiler edinilebilmektedir. Ayrıca Andriake, Efes, Kaunos limanlarında bulunan ve İ.Ö. 2. yüzyıldan İ.S. 3. yüzyıla kadar değişik tarihlere verilen bazı yazıtlardan gümrük vergilerini düzenleyen yasaların var olduğu⁷⁴, Thasos ve Efes Limanında ise liman trafiği, günlük çalışmalar ve deniz tabanının temiz tutulma işlemleri hakkında bilgiler

⁶⁷ Blackmann 1982a, 79; 2008, 643; Oleson 2004, 205.

⁶⁸ "Limanlar, konumlarındaki kavis yapan veya içe dönük çıkıntı veya burunlar gibi doğal avantajlar varsa bu elverişli konuma göre etrafına revaklar veya tersaneler inşa edilmeli bu revaklardan iş merkezlerine geçilmeli her iki tarafta, zincirlerin gerilebileceği kuleler dikilmelidir. Ancak doğal avantajların bulunmadığı, gemileri fırtınalarda korumaya elverişsiz durumlarda; yakınlarda bir nehir yoksa karşı taraftan duvar veya setlerle ilerleyerek bir kapalı liman oluşturulmalıdır." :*Vitr.De-arc.*, 5.12.

⁶⁹ Blackmann 1982a, 79.

⁷⁰ Tüner 2007, 52.

⁷¹ Blackmann 1982a, dn.3.

⁷² Blackmann 1982a, 79,80.

⁷³ Shaw 1972, 90.

⁷⁴ Takmer 2006, 25 vd.; 2008, 165 vd.

bulunmaktadır⁷⁵. Son olarak limanlara ilişkin yazınsal metinler 19. yüzyıl seyyah ve araştırmacılarının raporlarında⁷⁶ karşımıza çıkmaktadır.

Limanlarla ilgili görsel bilgilere ise kandil⁷⁷, şişe⁷⁸, rölyef⁷⁹, mozaik⁸⁰, sikke⁸¹ ve duvar resmi⁸² gibi birçok arkeolojik malzeme üzerinde rastlamaktayız. Ancak bu anlatımlar ve betimlemeler liman mimarisi konusunda yüzeysel ve simgesel bilgiler vermektedir. Arkeolojik malzemeler üzerinde bulunan liman betimlemelerinde birkaç istisna dışında⁸³ çoğu zaman alan darlığından liman kabaca tanımlanmış, genel görünüm ve birkaç önemli yapı vurgulanmıştır. Bu nedenlerden dolayı halen antik çağ limanları hakkında çok detaylı bilgilere sahip değiliz, ancak bu konuda son yıllardaki çalışmalar büyük bir hız kazanmıştır ve önemli bulgular elde edilmektedir. Buna resimsel anlatım bakımından en iyi örnek olarak 1992 yılında bulunmuş olan kent limanını ve liman kompleksini perspektif bir resim anlatımı ile betimleyen Kelenderis Mozaïği⁸⁴ ve Portus Limanı'nı kısmen plan kısmen de perspektif bir anlatımla betimleyen Nero dönemine ait sesteres⁸⁵ verilebilir. Kazı ve araştırmalar sonucu Antik Çağ liman yapım tekniklerini anlatan Vitruvius'un (*Vitr.De-arc.5.12.*) tarifine benzer nitelikte inşa edildiğine yönelik önemli bulgular elde edilmesi yönünden ise Pire ve Caesarea Limanı örnek gösterilebilir⁸⁶.

⁷⁵ Launey 1933, 394 vd.; Blackmann 1989, 75 vd. : (Efes limanındaki yazıtta: “*mermer ithal eden tüccarlar, mermeri rıhtıma boşaltmamalıdır çünkü onun (mermerin) aşırı ağırlığı rıhtımı destekleyen payandalar üzerinde ağır bir yük oluşturuyor, kereste ithalatçıları keresteyi rıhtımda kesmemeliler çünkü kereste tozu limanın kanallarını tıkama riski yaratıyor*” ifadesi tüccarlara yönelik; Thasos limanındaki yazıtta ise: “*...tondan daha hafif bir ticaret gemisi çekmeyin....ölüm cezasına çarptırılır*” ifadesi bir çok liman tasvirinde liman içinde büyük ticaret gemilerini iskeleye yanaştıran küçük römorkörler görülmektedir ve bu yasa onlara yönelik olmalıdır.)

⁷⁶ Blackmann 1982a, 79 vd.

⁷⁷ Schaw 1972, Fig.5; Favro 2006, Fig.4.

⁷⁸ Schaw 1972, Fig.14.

⁷⁹ Meiggs 1960, Pl. XXVIb; 1973, XX; Pavolini 1986, Fig.26; Rodriguez 2002, Taf. VI.

⁸⁰ Salies 1980, 344 vd.; Zoroğlu 1996, 513; Dunbabin 2003, 267, Fig. 282; Erol 2008, 40, Fig.1.

⁸¹ Rollo 1934,49; Schaw 1972, 106; Blackmann 1982a, 80; Boyce 1958, 67.

⁸² Schaw 1972, Fig.18; Favro 2006, Fig. 7,8.

⁸³ Boyce 1958, 67; Favro 2006, Fig. 7,8.; Zoroğlu 2006, 513 vd..

⁸⁴ Zoroğlu 1994, 31 vd.; 2006, 513.

⁸⁵ Meiggs 1960, 157 vd; Blackmann 2008, 639.

⁸⁶ Shaw 1972, 90; Raban 1981b, 56; 1985a, 155; 1985b, 11; Oleson 1984, 281; Vann 1991, 123; Hohlfelder 2007, 409.

2.3. Limanların Bölümleri ve Tipoloji Sorunu

Limanlar, temelde gemilere güvenli bir barınak sağlayarak, gelen ya da giden ticari malları gemiden indirmek ve yüklemek amacıyla organize edilen yapılardır. Başlarda sade ve ilkel olan liman alanları, tarihsel süreç içinde yeni ihtiyaçlar ve gelişen teknolojiye bağlı olarak bir gelişim göstermektedir. Ancak liman yapımında kullanılan malzeme ve yapım teknikleri dışında, liman yapıları ilk ortaya çıktığı tarihten itibaren, limanın genel işleyişine, önemine, işlevine, ticari hacmine, büyüklüğüne ve sahip olduğu topografyaya göre değişiklik göstermektedir. Bu süreç içinde gelişim gösteren yapılar arasında, limanların ana unsurlarını oluşturan mendirek, rıhtım, iskele, fener ve gemi barınakları gibi yapıların yanı sıra çeşitli işlevlere sahip ikincil yapı bölümleri de bulunmaktadır⁸⁷. Çoğu zaman aynı işlevde olan bu yapılar yine yukarıda sözünü ettiğimiz gerekçelerle liman alanları içinde farklı yerlerde ve farklı biçimlerde karşımıza çıkmaktadır. Bu farklılığın bir nedeni de deniz ticaretinin ve ticaret gemilerinin sürekli gelişerek çeşitlenmesi ile bu alanda çalışan personelinin ihtiyaçları, liman alanlarındaki yapıların şekillenmesine neden olmuştur. Öte yandan birçok yasal hakları da olan büyük sayılarda yabancı uyruklu tüccarın buralarda ikamet etmesi⁸⁸, liman alanlarında değişik kültürlerle ait yapıların da görülmesine neden olmuştur⁸⁹.

Limanların tüm bu gelişim süreci içinde zirveye ulaştığı Roma İmparatorluk Çağı'nda, mendirekler⁹⁰, limana giren gemilere yol gösteren fenerler⁹¹, işaret kuleleri⁹², limanı kapatan zincirler⁹³, stoalar⁹⁴ ve portikolar⁹⁵ gibi yapılar görülmektedir.

Diğer yandan deniz ticareti yapan tüccarlara yönelik olarak, gelen ya da giden mallarını depolayabilecekleri ve pazarlayabilecekleri dükkân, atölye, depo ve antrepo alanları⁹⁶, uzak ülkelerden gelen denizcilerin ihtiyaçlarını karşılayacak tapınaklar ve sosyal yaşam alanları (barlar, genelevler, oteller), ticari malların gemilere yüklenmesi ya da boşaltılması işini yapacak işçiler ve teknolojik vinçlerin bulunduğu alanlar⁹⁷, ticari malların vergilendirilmesi ve güvenliği işiyle uğraşan kamu görevlilerinin çalışma

⁸⁷ Bass 1972b, 91;88 vd.; Blackmann 1982b, 185 vd.

⁸⁸ Blackmann 2008, 653.

⁸⁹ Bass 1972b, 95.

⁹⁰ Blackmann 2008, 648.

⁹¹ Boyce 1958, 67 vd.; Favro 2006, 20 vd.; Vann 1991, 123 vd.; Blackmann 2008, 648.

⁹² Oleson 1985, 169.

⁹³ Delgado 1977, 187.

⁹⁴ Bass 1972b, 91.

⁹⁵ Blackmann 1982b, 204 vd.

⁹⁶ Bass 1972b, 94.

⁹⁷ Delgado 1977, 187; Blackmann 2008, 653.

alanları⁹⁸ bulunmaktadır. Ayrıca gemilere yönelik olarak yelken, ip, tamir ve teknik sorunlarını giderecek küçük işletmeler⁹⁹, uzak yol gemilerinin su ihtiyacını giderecek sarnıç ya da su kaynakları¹⁰⁰ gibi mekânlar bulunmaktadır. Öte yandan gemilerin liman alanı içinde iskele ya da rıhtıma yanaştırılabilmesi işini yapan kürekli römorkörlerin¹⁰¹ ve bunların tayfalarının bulunduğu alanlar ile gemilerin bağlandığı palamar bağlama halka ya da babaları¹⁰² bulunmaktadır.

Gemilerin inşa edildiği tersane yapıları, gemi barınakları, tamir, bakım ya da kış aylarında gemilerin denizden kıyıya çekildiği kızaklar Roma İmparatorluk Çağı'nın gelişkin limanlarında bulunan yapılar arasındadır¹⁰³. Öyle ki tüm bu kalabalığın yarattığı kargaşa ve gürültü Aristophanes'in edebi metinlerine ilham kaynağı olmuştur¹⁰⁴. Bu yapıların birçoğu arkeolojik kazı ve araştırmaların ortaya koyduğu somut bilgiler ve tarihi kaynaklar ile arkeolojik malzemeler üzerindeki liman betimlerinde sıkça karşımıza çıkmaktadır¹⁰⁵.

Limanlarının tipolojisi konusu ise çok sorunlu olmakla beraber bazı araştırmacılar, bulunduğu yere göre *Nehir Limanları* ve *Deniz Limanları*¹⁰⁶ olarak ikiye ayırmakta, diğer taraftan da *Özel Limanlar*¹⁰⁷, *Askeri* ve *Ticari Limanlar*¹⁰⁸ olarak tasniflenilmektedir. Bunun dışında herhangi bir ayırım yapılmamaktadır. Zaten antik çağ limanları konusunda yapılan bilimsel çalışmalara, antik kaynaklara ve arkeolojik betimlemelere bakıldığında, limanlar için temel unsur olan mendirek yapısında dahi gerek form gerekse inşa biçimi bakımından yukarıda sözü edilen nedenlerden dolayı belirli bir tipoloji oluşturulamamaktadır. Her ne kadar Caesarea Limanı¹⁰⁹ (Lev. 123.8) ve Soli-Pompeipolis Limanı¹¹⁰ (Lev. 122.6) örneğinde olduğu gibi antik çağ liman yapım tekniklerinden söz eden Vitruvius'un tarifine benzer nitelikte yapılmış birçok mendirek ve gemi barınağının varlığı, yapılan çalışmalarla ortaya konsa da,

⁹⁸ Bass 1972b, 91; Schaw 1972, 91; Takmer 2008, 165 vd.

⁹⁹ Kretschmer 2000, 134.

¹⁰⁰ Blackmann 2008, 653.

¹⁰¹ Casson 2002, 143; Blackmann 2008, 653.

¹⁰² Testaguzza 1964, 173; Schaw 1972, 99; Bass 1972b, 94; Blackmann 1973b, 115; 1982b, 203; 2008, 651; Williams 1976, 73; Theodoulou 2007, 253.

¹⁰³ Schaw 1972, 92.

¹⁰⁴ Blackmann 2008, 653.

¹⁰⁵ Bkz.: çalışmanın "2.2. Tarihi Kaynaklar ve Arkeolojik Belgeler" bölümü.

¹⁰⁶ Özdaş 1995, 199 vd.

¹⁰⁷ Blackmann 1982b, 188. (Özel Limanlar, kıyıda bulunuan Villa, Konut vb. yapılara ait küçük ve kişisel limanlardır.)

¹⁰⁸ Bass 1972b, 93; Blackmann 2008, 655.

¹⁰⁹ Raban 1978, 238; 1981b, 56; 1985a, 155; Oleson 1984, 281; Vann 1991, 123; Hohlfelder 2007, 409.

¹¹⁰ Brandon 2010, 195.

yapımlarında kullanılan malzemeler dışında gerek nicelik gerekse plan olarak birbirinden oldukça farklı oldukları görülmektedir¹¹¹.

Özellikle savaş gemilerine yönelik yapılan gemi barınaklarının da ¹¹² olduğu Knidos, Rhodos, Aegina, Thasos, Kartaca ve Ostia gibi askeri limanı olan¹¹³ yerlerde korumaya yönelik kapalı “*Limen Kleistos*”¹¹⁴ yapısı genel itibariyle birbirine benzemekte ancak yine bunlarda da bir plan tipolojisine gidilememektedir.

Bu farklılığın ve tipoloji oluşturulamamasının ana sebepleri arasında, topografya, ekonomi, ticari hacmi, büyüklüğü ve inşa malzemesi kaynakları gibi birçok faktör liman inşasını ve planını etkilemektedir¹¹⁵. Çalışmamızda yer verdiğimiz Anadolu Liman örneklerine bakılacak olursa Halikarnasos Limanı (Lev. 122.5), Myndos Limanı (Lev. 122.9), Phaselis Limanı (Lev. 122.7), Knidos Limanı (Lev. 122.10), Alexandria Troas Limanı (Lev. 122.12), Atteleia Limanı (Lev. 122.13) ve Amastris Limanı’nın (Lev. 122.14) doğal koyun girişini daraltacak biçimde yapay mendirekler ile çevrilerek inşa edildiği görülmektedir. Diğer Anadolu örneklerinde ise Soli-Pompeipolis Limanı’nın (Lev. 122.6) düz bir kıyı çizgisi üzerine tamamen yapay inşa edilmiş karşılıklı iki mendirekten oluştuğu, Andriake Limanı’nın ise hiç mendireği olmadığı ve doğal koya inşa edilen rıhtım ile kullanıldığı görülmektedir (Lev. 122.8).

İtalya’dan verilen bazı örneklerle bakıldığında Antium Limanı’nın (Lev. 123.1) doğal koyun girişine bir mendirek inşa edilerek kullanıldığı, Ostia Limanı (Lev. 123.2) ve Messenae Limanı’nın (Lev. 123.3) ise kapalı bir liman oluşturacak biçimde topografyayı en iyi biçimde değerlendirerek mendirekleri aynı zamanda rıhtım ve gemi barınağı olarak da kullandığı görülmektedir. Yunanistan ve Ege Adaları’ndaki örneklerimizde Kenchreai Limanı (Lev. 123.4), Pireus Limanı (Lev. 123.5) ve Rhodos Mandraki Limanı’nın (Lev. 123.6) bulundukları liman havzası oluşturacak biçimde kolları olan doğal koyların uç kısımlarına inşa edilen kısa mendirekler ile girişin daraltılarak koruma altına alındığı, bu kolların aynı zamanda rıhtım olarak kullanıldığı görülmektedir. Yan yana iki liman alanı olan Aigina Liman alanlarına bakıldığında ise doğal yapıdan son derece az yararlanıldığı daha çok mendireklerle liman havzasının oluşturulduğu görülmektedir (Lev. 123.7). Çalışmamızda dört örneğine yer verdiğimiz

¹¹¹ Diğer limanların planları için bkz.: Çalışmanın “1.2. Araştırma Tarihi” bölümündeki çalışmalar.

¹¹² Raban 1978, 238; Blackmann 1990, 35; 1999, 65; 2003a, 546; Dağgözü 2009, 13.

¹¹³ Knoblauch 1969, 104-116; 1972, 50-85; Blackmann 1982c, 371; 2008, 654.

¹¹⁴ Blackmann 1973a, 360; 1982b, 195.

¹¹⁵ Konuya örnek olarak verilebilecek nitelikteki Knidos’un Ticari Limanı’na 2009 yılında yaptığımız araştırma dalışında, liman mendireğinin 20 m. eninde olduğu ve yaklaşık deniz seviyesinden 30 m. derinliğe kadar indiğini tespit ettik. Bu araştırma sırasında mendireğin yaklaşık 5x5 m’ye ulaşan büyük boyutlu taşların üst üste yığılması ile inşa edildiği görülmüştür. Bu örneğe göre limanın şekillenmesinde ekonomi, hammadde ve insan gücünün ne denli önemli olduğu görülmektedir.

son alan Kuzey Afrika Limanları ve aynı başlık altında değerlendirilen, günümüz İsrail sınırları içindeki Caeserea Limanı'dır. Caeserea Limanı'nın tümüyle sonradan inşa edildiği ve doğal yapıdan neredeyse hiç yararlanmadığı araştırmalarla ortaya konulmaktadır¹¹⁶ (Lev. 123.8). Alexandria Limanı, kentin karşısında buluna Pharos Adası'nın bir ucunun anakara ile birleştirilmesi ve adanın diğer ucu ile anakara arasında kalan açıklığında yapay mendireklerle daraltılması ile inşa edilmiştir (Lev. 123.9). Bu yapısı ile nispeten Myndos Limanı'na benzemektedir ancak burada Myndos'da olduğu gibi doğal bir koy söz konusu değildir. Yine Kuzey Afrika limanlarından olan Kartaca Limanı (Lev. 123.10) ve Leptis Magna Limanı (Lev. 123.11) ise Andriake Limanı (Lev. 122.8) gibi tamamen doğal koy kullanılarak ancak farklı plan ve düzenlemelerle inşa edilmiştir.

Bazı örneklerine yer verdiğimiz Antik Çağ limanlarının topografya, inşa tekniği ve plan farklılıklarının yanı sıra yukarıda sözünü ettiğimiz gibi aynı limanı paylaşan farklı kültürlerin tercihleri de¹¹⁷ limanların şekillendiren faktörler arasındadır. Ayrıca limanların mimari açıdan sürekli bir devinim içinde olmaları, limanı çevreleyen mendireğin uzunluğu ve formunun alandaki su derinliğine bağlı olarak değişmesi de diğer önemli etkenlerden olmalıdır. Hatta öyle ki limanlar için vazgeçilmez unsurlardan biri olan gemi bağlama yerlerinin, aşağı yukarı boyutları belli olan ticaret gemilerine göre standartlaşması beklenirken bu yapılarda dahi bir standart olmadığı görülmektedir¹¹⁸.

¹¹⁶ Raban 1981, 56 vd.

¹¹⁷ Blackmann 1982b, 196.

¹¹⁸ Gemi bağlama yerlerinin form ve planı için Bkz.: Williams 1976, 75 vd.; Testaguzza, 1964, 171.

3. Kekova Bölgesi

3.1. Denizcilik Tarihi

Orta Likya'nın sahil kesiminde bulunan Kekova Bölgesi ve bu bölgede yer alan Aperlai, Dolichiste, Simena ve Teimiusa kentlerinin genel tarihi kuşkusuz Likya Tarihi ve siyasal olgularıyla paraleldir¹¹⁹. Öte yandan genel Likya tarihi süreci içinde bu bölgenin ve kentlerin denizcilik tarihleri de söz konusudur.

Bu kapsamda Kekova Bölgesi'nin denizcilik tarihine bakılacak olursa, bölge limanlarının tam olarak ne zaman kullanılmaya başladığı halen bilinmemektedir. Ancak Orta Likya'da yer alan Kekova Bölgesi ve çevresinin, deniz aşırı ticaretin başlamasından itibaren, Doğu Akdeniz, deniz ticaret rotası üzerinde çok önemli bir konuma geldiğini Gelidonya Burnu¹²⁰ ve Uluburun'da¹²¹ bulunan iki gemi batığı belgeler niteliktedir. Ayrıca bölgenin yukarıda sözü edilen Tunç Çağ gemilerinin rotaları üzerinde bulunması ve kayalık Likya kıyılarında ender rastlanan korunaklı

¹¹⁹ [Tarihte adları ilk kez İ.Ö. 1400'lerde Lukkali korsanlar olarak duyuran Likya'lılar İ.Ö. 1295'te Mısır'la yapılan Kadeş Savaşı'nda Hititler'in yandaşı olarak görülmektedirler. Troia Savaşı'na Priamos'un yanında katılmışlar, İ.Ö. VII. yüzyılın ilk yarısı içindeyse yerel bir krallık kurmuşlardı. İ.Ö. 545-540 yılları arasında süren çetin ve kanlı savaşlardan sonra, Harpagos tarafından Akhaimenid egemenliği altına alındı. Buna karşın, Karia'da olduğu gibi eski yerli sülalelerin etkinlikleri de kısmen devam ediyordu. İ.Ö. V. yüzyılın ortalarında Attika-Delos Deniz Birliği'ne kısa bir süre vergi ödeyen Likyalılar, İ.Ö. IV. yüzyılda Perikles adındaki Limyra'lı yerli bir beyin gayretleriyle daha çok dini karakteri ağır basan bir birlik kurmaya çalışılar. İ.Ö. 362 yılında İranlılar'a karşı yapılan satraplar ayaklanmasına da katılan bölge halkı, ayaklanmanın bastırılmasından sonra, İ.Ö. IV. yüzyılın ortalarında Karia satrapı Mausolos (İ.Ö. 377- 353) yönetimine bırakıldılar. İ.Ö. 334 yılından sonra Büyük İskender'in, onun ölümünden sonra da, sırasıyla generallerinden Antigonos Monophthalmos, Ptolemaioslar (İ.Ö. 310), İ.Ö. 301 yılından sonra da Lysimakhos'un eline geçti. İ.Ö. 296 tarihinde Ptolemaioslar'ın bölgeyi yeniden hâkimiyeti altına almıştır. İ.Ö. III. yüzyıla gelindiğinde Likçe tümüyle ortadan kalkmış ve yerini Yunancaya bırakmıştı. Nitekim Likya adı ile bölgedeki diğer Yunanca kent adları da bu tarihlerden sonra ortaya çıkmış olmalıdır. İ.Ö. 197 yılında kısmen III. Antiokhos'un eline geçtiyse de denetimi fazla uzun sürmedi. İ.Ö. 190 yılında Romalılar ile Magnesia yöresinde yaptığı savaştan yenik çıkan Antiokhos, İ.Ö. 188'de gerçekleştirilen Apameia Barışı ile birliklerini Torosların gerisine doğru çekmek zorunda kaldı. Bu sırada Likya, Romalılar'a yaptığı yardımın ödülü olarak Rodos'a bırakıldı. Büyük bir huzursuzluğa neden olan Rodos denetimi İ.Ö. 168/167 yılına kadar sürdü. Bu tarihte, Roma'nın tanıdığı ayrıcalıklı bir kez daha özgürlüğüne kavuşup, Likya Birliği'ni yeniden kurarak gelişme gösterdi. Likya Birliği, en büyükleri Ksanthos, Patara, Pınara, Olympos, Myra ve Tlos olmak üzere, 23 kentten oluşuyordu. İlk Birlik sikkelerini İ.Ö. 168/67 tarihinden 20 yıl kadar Önce basmaya başlamışlardır. İ.Ö.88 yılında Pontos kralı VI. Mitridates tarafından ele geçirilen Likya, bu kralın Sulla karşısında aldığı yenilgiden sonra yeniden bağımsızlığına kavuştu. Likya, Mithridates ile Romalılar arasındaki savaş sırasında Romalıların yanında yer aldığı için özgür bırakılmıştır. İ.S. 43 tarihinde Roma İmparatoru Claudius tarafından Pamphylia ile birleştirilerek bir eyalet haline getirilmesi ile özgürlüğünün son bulmasına karşın Likya Birliği dağılmadı ve hatta sınırları, özgür günlerdekinden daha da genişledi. Roma İmparatoru Vespasianus (İ.S.69-79) birleşik eyaleti kalıcı kılan kadar, Roma İmparatoru Nero (İ.Ö.54-68) kısa bir süre daha Likya'yı özgür bırakır. : Tüner 2007 , 25 vd.

¹²⁰ Gelidonya burnunda batmış olan ve İ.Ö. 12. yüzyıla tarihlenen erken dönem bir Fenike ticaret gemisidir. Geminin kargosu arasında bakır, kalay, kurşun külçeler, pişmiş toprak kaplar ve çeşitli ülkelere ait küçük objelerin yanı sıra ağırlık ölçü birimlerinin çeşitliliği, geminin Mısır, Suriye, Filistin, Kıbrıs, Hitit İmparatorluğu, Girit ve Yunanistan sınırları içinde, ticaret yapmış olduğunu göstermektedir. Bu konu hakkında daha fazla bilgi için Bkz. : Bass 1986, 85 vd.; 1991,69 vd.

¹²¹ Kenan ülkesinden yola çıkıp Kıbrıs'tan bakır aldığı ve Kaş yakınlarındaki Ulu burun açıklarında şiddetli rüzgar nedeni ile battığı düşünülmektedir. Bronz Çağına (İ.Ö. 14. yüzyıla) tarihlenen Uluburun batığının kargosunu Kıbrıs kökenli 10 ton bakır külçe, 1 ton kalay ve 150 cam külçenin yanında, Miken ve Kıbrıs orijinli çanak çömlek, Mısır ve Kenan ülkesinden mühürler, mücevherler, Afrika'dan fildişi, Hippopotamus dişleri, Mısır Firavunu Akheneton'un karısı Nefertiti'ye ait mühür ve birçok ülkelere gelen küçük objeler oluşur. Bu konu hakkında daha fazla bilgi için Bkz.: Bass 1986, 85 vd.

doğal yapısı ile gerek Lukka Halkına ait deniz gücüne gerekse dönemin ticaret gemilerine ev sahipliği yaptığı bilinmektedir¹²².

Tunç Çağı'ndan itibaren bölgede görülen deniz ticareti, sonraki dönemlerde çeşitlenerek artmaya devam etmiş ve bu süreç Roma ve Bizans Dönemi'ne kadar sürmüştür¹²³. Roma için hayati öneme sahip olan Mısır'dan Roma'ya tahıl taşıyan gemilerin¹²⁴, Güney Anadolu kıyılarını takip ederek¹²⁵ taşıdıkları tahılın Patara'da ve Andriake'de geçici olarak depolanması için tahıl depolarının (granariumlar)¹²⁶ bu kentlere yapılması hem bu limanların hem de Andriake Limanı'na 4 km. mesafedeki Kekova Limanları'nın konumunu ve önemini bir kez daha vurgulamaktadır.

Antik Çağ Doğu Akdeniz ticaret rotasının ortasında kalan, büyük bir kısmı dağlık ve kayalıklardan oluşan Likya sahili, liman oluşumuna sadece bazı yerlerde müsaade eder. Strabon Likya sahilinin engebeli ve geçilmesi zor olmasına rağmen son derece iyi donatılmış limanlara sahip olduğunu ifade etmektedir (Str.Geo. XIV. 3. 2.). Öyle ki Likya liman yerleşimlerine bakıldığında yirminin üzerinde bir sayıyla karşılaşılr. Bu liman yerleşmelerinden pek çoğu İ.Ö. 4. yüzyıl deniz rotalarını aktaran Pseudo-Skylaks'ta (*Skyl. Periplus 100*) ve geç dönem güzergâhlarını bildiren Stadiasmus Maris Magni'de de anılmaktadır (*SMM. 234 vd.*). Doğudan batıya doğru sıralandığında Idyros, Phaselis, Korykos, Olympos, Posidarisus, Gagai, Melanippe, Phoinikos, Andriake, Simena, Teimiusa, Aperlai, Antiphellos, Kalamaki, Phoinike, Patara, Pydnai, Artymnessos/Perdikiai, Kalabantia, Karmylessos, Telmessos, Krya, Lissa ve Lydai¹²⁷ Likya'nın liman yerleşmeleridir. Ancak yukarıda sayılan limanlardan birçoğu küçük ölçekli veya bölgesel faaliyet gösteren limanlardır. Bu limanlardan gerek konumu gerekse siyasi ve ekonomik gücü nedeniyle uluslar arası ticarete ev sahipliği yapan, gerisindeki büyük alüvyon ovalarından faydalanabilen Andriake ve Patara gibi büyük limanlar bu özellikleri ile diğerlerinden ayrılmaktadırlar.

Ancak bu limanlardan başka, adları bilinmeyen pek çok küçük sahil yerleşimi ve içerideki kentlere bağlı olan iskeleler de vardır. Likya liman kentleri arasında

¹²² “Amarna mektupları arasında bulunmuş ve Alaşıya (Kıbrıs Adası) kralından firavun Akhneton'a gönderilmiş olan bir mektup Lukka Ülkesi Halkları'nın Alaşıya ve hatta Mısır sahillerine kadar gerçekleştirmiş oldukları yıllık akınlara değinmektedir. Yine, Firavun Merneptah zamanında Lukka Halkları'nın akınları bir kez daha Mısır sahillerine kadar ulaşmıştır. Ayrıca, Ugarit'in İÖ 13. yy.'da deniz halkları tarafından tahrip edilmesinden önceki son kralı olan Hammurabi'nin, bütün donanmasını Deniz Halkları'nın Akdeniz'e geçişini engellemek için Lukka kıyılarına yerleştirdiğinden bahsetmesi, Lukka sahillerinin bu erken dönemde dahi, sahip olduğu stratejik önemini açığa çıkarmaktadır. Son olarak, Gelidonya ve Ulu Burun'daki Bronz Çağı batıkları, yine bu dönemde Lykia Sahili boyunca işlek bir güzergâhın varlığını belgelemektedir.” : Takmer 2006, 78.

¹²³ Bizans Çağı sonlarına kadar bölge limanları denizcilik tarihi açısından birçok siyasi ve sosyal olaya ev sahipliği yapmıştır, Bu konu hakkında daha fazla bilgi için Bkz.: Zimmermann 1992, 220 vd.; 1992b, 201vd.

¹²⁴ Arslan 2003, 108 vd.

¹²⁵ Zimmermann 1992, 201 vd.

¹²⁶ Zimmermann 1992, 201 vd.; Foss 1994, 25.

¹²⁷ Tüner 2007, 67 vd.

lokalizasyonları ve varlıkları sorunlu liman yerleşimleri de vardır, bunlardan biri olan Siderus/Sidarus limanı Plinius'ta geçen Simena limanı olduğu düşünülmektedir¹²⁸.

Teimiusa Kentinde mezar yazıtlarında adı geçen yabancı denizciler ve Akdeniz'in diğer kıyılarında rastlanan Likya'lı denizci adları¹²⁹, bölgede uluslar arası deniz ticaretinin yapıldığını göstermektedirler. Bölgede bulunan onur yazıtlarında “*onlara ve torunlarına savaşta ve barışta herhangi bir anlaşma ve izin olmaksızın ithalat ve ihracat yapabilmeleri izinli olsun*” gibi ifadeler, deniz ticaretin bölge için ne denli önemli olduğunu anlatmaktadır¹³⁰. Bölge ticaretinde ihraç edilen mallar arasında, kaliteli deniz süngeri, Patara sandalları, Murex'ten elde edilen mor boya¹³¹, sedir ağacı¹³², tuzlanmış balık¹³³ gibi ürünler bulunmaktadır.

Tüm bu deniz ticareti faaliyetlerinden yararlanmak amacıyla Kekova Bölgesi kıyılarında da liman yerleşimleri kurulmuştur. Ancak Likya bölgesi limanlarının birçoğunda da örneğine rastlanıldığı üzere, limanı kullanan asıl yerleşim yeri kıyıdan daha korunaklı ve tarım yapılabilen iç kesimlerde yer almaktadır. Öyle ki Andriake Myra'nın, Teimiusa Kyaneai'nin, Aperlai Apollonia'nın, Antiphellos ise Phellos'un¹³⁴ liman yerleşmeleridir. Ticaret ve denizciliğin gelişmesiyle, özellikle Helenistik Dönem'le birlikte, bu durumdaki kentlerden iç kısımda olan giderek değer kaybetmiş, politik merkez sahile taşınmıştır. Arkeolojik belgelerin de gösterdiği gibi Likya limanlarının önemi Helenistik Dönem'de artmıştır. Teimussa limanındaki küçük klasik kale bu dönemde modernleştirilmiş, Aperlai ve Simena'nın kent duvarları¹³⁵, Dolichiste'deki (Kekova Adası) Tersane Koyunda bulunan askeri kule de bu dönemde inşa edilmiştir. Likya'da İ.Ö. 1. yüzyılda kurulduğu tahmin edilen sympoliteialar¹³⁶ arasında Aperlai'nin başında olduğu, Aperlai – Simena - Apollonia – İsinda Sympoliteia'sı ve Tyberissos – Teimiusa sympoliteiası¹³⁷, başlarda iç kesimlerdeki kentlerin limanı konumundaki bu kentlerin, deniz ticareti ile geliştiği ve

¹²⁸ Tüner 2007, 52 vd.

¹²⁹ Zimmermann 1992, 201.

¹³⁰ Tüner 2007, 52 vd.

¹³¹ Leadbetter 2003, 127 vd.

¹³² Tüner 2007, 52 vd.

¹³³ Zimmermann 2000, 339.

¹³⁴ Kolb-Kupke 1992, 45; Tüner 2007, 52 vd..

¹³⁵ Kolb-Kupke 1992, 54.

¹³⁶ “Antikçağ'ın siyasi kelime terminolojisindeki sympoliteia terimi, en basit ifadeyle birden fazla kentin çeşitli nedenlerden dolayı bir araya gelerek oluşturdukları siyasi birliğe verilen addır. Küçük bir kentin ancak diğer bir kentin himayesi altına girerek varlığını devam ettirebilmesi, bu nedenlerin başında gelmektedir. Lykia Birliği'ne kabul edilebilmeleri, ancak bir sympoliteia altında birleşmeleri ile mümkün olabilmektedir. Bunların sympoliteia'lar sayesinde birleşmeleri kent sınırlarını genişletince, büyüyen kent territorium'uyla birlikte askerlik, ulaştırma, iletişim ve yönetim teknikleri de gelişiyor ve böylelikle Lykia Birliği'ne katılmaya hak kazanıyorlardı.”: Tüner 2007, 38 vd.

¹³⁷ Tüner 2007, 41 vd.

özellikle Helenistik Dönem’le birlikte, politik merkezlerin sahile taşındığının önemli bir delilidir.

Akdeniz ticareti için erken dönemlerden beri önemli bir noktada bulunan Likya bu konumundan ötürü İ.Ö. 2. bin yıldan itibaren önemli bir deniz gücüne de sahip olmuştur¹³⁸. İ.Ö. 5. yüzyılın başlarında Kserkses’in Yunanlılara karşı başlattığı savaşa katılmak için Kybernis isimindeki dynastın kumandasında 50 gemi sevk edilmiştir. İ.Ö. 4. yüzyılın sonlarında Tyros’tan önce Aleksandros’a ise 10 gemi sağlanmıştır. Mısır ile Ege limanları arasında, donanmaların korunmak için kullandıkları Likya, Mısır Donanması’nın korunması için Ptolemaioslar Dönemi’nde de önemini korumuştur¹³⁹. Yaklaşık olarak İ.Ö. 150-60 yılları arasında devam eden korsan faaliyetleri yüzünden Akdeniz ticareti huzursuz bir dönem geçirmiştir¹⁴⁰. Kilikia ve Pamphylia’nın liman kentlerinden pek çoğu korsanlarla işbirliği yaparken Likya’da Olympos, Korykos ve Phaselis dışında hiçbir kent korsanlarla işbirliği yapmamıştır. Ksanthos’tan ele geçen üç yazıt muhtemelen korsan savaşları sırasında Likya Birliği’nin komutanı olan Patara, Sarpedon Phyle’sinden Aikhmon komutasındaki Likya donanmasının Gelidonia açıklarında bir deniz savaşı yapmış ve bu savaşı kazanmış olduğunu bildirir. Likyalılar Mithridates’e karşı Rhodos ile müttefiklik (*symmakhia*) anlaşması yaparak bu savaşta kullanılmak üzere Artapates oğlu Patarali Krinolaos komutasına bir donanma vermişlerdir¹⁴¹. Roma’nın karışıklık döneminde de Dolabella’nın Likya’dan çok sayıda gemi sağladığı bilinmektedir¹⁴².

Kekova Bölgesi’nin 14 km. doğusunda, Myra’da bulunan ve denizcilerin koruyucusu da olan St. Nicholas ve Kilisesi’de Bizans Dönemi’nde bölge limanlarının ticari öneminin yanında deniz aşırı seferlerle hac ziyaretine gelen Hristiyanlar için de önem kazanmasına neden olmuştur¹⁴³. Bölge limanlarının Piri Reis haritalarında da limana yanaşan gemilerin tasvir edilmiş olması ve günümüzde bile sadece deniz yoluyla ulaşılabilen Simena’daki geç dönem kalesi¹⁴⁴ en azında İ.S. 15. yüzyıla kadar bölge limanlarının kullanıldığını göstermektedir.

¹³⁸ Bkz.: yukarıdaki dipnot 4.

¹³⁹ Jameson 1973b, 276; Tüner 2007, 57.

¹⁴⁰ Arslan 2003, 91 vd.

¹⁴¹ Arslan 2002, 115.

¹⁴² Tüner 2007, 55 vd..

¹⁴³ Bölgenin geç dönem tarihi için Bkz.: Foss 1994, 1-52; 1996, 1-35; Alparslan 2000, 30 vd.

¹⁴⁴ Hild - Hellenkemper 2004, 848.

3.2. Coğrafyası

Araştırmanın konusu olan Kekova Bölgesi Limanları, Antik Likya Bölgesi sınırları içinde kalmaktadır. Likya, dağlık bir bölgedir ve bu dağlar doğu-batı doğrultusunda uzanan Toros dağlarının uzantısı olan ve 3086 m. yüksekliğe ulaşan Beydağları ve Akdağlar oluşturmaktadır. Kuzeydoğudan güneye doğru uzanan Toros'lar bu sıranın en yüksek dağı olan Akdağlar'dan (Kragos) itibaren geniş bir bütün oluşturarak denize doğru dik bir biçimde alçalır. Buradan da tekrar kuzeye doğru dönerek Beydağlarıyla (Masikytos) birleşir¹⁴⁵. Bölgedeki büyük dağ sıralarını derin vadilere ayıran dağlık alanlar ve bu vadilerden akan nehirler ise doğudan batıya doğru, Alakır Çayı (Gagas), Limyros (Göksü), Arykandos (Aykırıçay), Myros (Demre Çayı), ve Ksanthos (Eşen Çayı) dır¹⁴⁶ (Levha 1).

Likya'nın kıyı yerleşimleri içinde kalan Kekova Bölgesi lokalize edilecek olursa günümüz Antalya İlinin Kaş (Antiphellos) ve Demre (Myra-Andriake) ilçeleri arasında ve antik çağ denizcilerinin Likya coğrafyası içinde en çok çekindikleri Uluburun ve Gelidonya Burnu'nun arasında kalan bölümdür. Kekova Adası, Simena (Kaleköy), Teimiusa (Üçağız), Aperlai (Sıcak İskeleyi), Akvaryum Koyu, Gökkaya Koyu, İç Ada, Toprak Adası, Aşırılı Ada ve Kışnali Ada gibi birçok adayı da içine almaktadır. Likya coğrafyası içinde Kekova Bölgesi gerek konumu gerekse de doğal yapısı ile liman yerleşimine oldukça elverişlidir. Demre ilçesi sınırları içinde yer alan Andriake Limanı'nın 4 km. batısından başlayan ve bölgeye adını veren Kekova Adası yaklaşık 7.5 km. uzunluğunda, en geniş yeri 1.8 km. ölçülerindedir. Ada kuzeydoğu-güneybatı doğrultuludur ve çoğunlukla dik yamaçlı ve dağlık yapısı yaklaşık 180 m. yüksekliğindedir. Adanın dağlık yapısı tarıma uygun olmamakla birlikte kentsel yerleşimi de oldukça kısıtlamaktadır. Kekova Adasının 1 km. batısında yine kuzeydoğu-güneybatı doğrultulu, 1.6 km. genişliğinde 7 km. uzunluğunda Sıcak Yarımadası bulunmaktadır. Kuzeydoğu-güneybatı yönünde uzanan Kekova Adası ile Sıcak Yarımadası, kuzeyde anakaraya doğru 1 km. eninde güneybatıdan ve doğudan girişi olan doğal bir koy oluşturmaktadır. Doğal koyun Kekova Adası ile Sıcak Yarımadası arasında kalan güneybatı girişinde ise iki ada bulunmaktadır ve bu alana da akvaryum koyu adı verilmektedir. Kekova Adasının 1.5 km. kuzeyinde ise İnceyar Yarımadası ve Günümüz Kale Mahallesinin yer aldığı birbirine dil biçiminde uzanan karşılıklı iki yarımada ve taş ocağı olarak kullanıldığı anlaşılan irili ufaklı çok sayıda ada bulunmaktadır. Bu iki yarımada ile kuzeyindeki anakara arasında antik

¹⁴⁵ Troksel 1982, 3; Tüner 2002, 63.

¹⁴⁶ Onur 2002, 53.

Teimiusa kentinin liman alanı da olan yine doğal bir koy bulunmaktadır. Girişi iki yarımadaının arasından sağlanan doğal koy 0.5 km. eninde 3 km. uzunluğunda, doğu-batı uzantılıdır. Dağlarla çevrili Kekova Bölgesine kara ulaşımı sadece bu alanda bulunan Üçağız (Teimiusa) kasabası ile sınırlıdır (Lev. 2).

Oldukça dağlık olan bölgede tarıma elverişli tek yer Üçağız (Teimiusa) kasabasının gerisindeki alçak dağ sırasının kuzeyinde bulunan Kılıçlı Köyü'nün (Tirmısın) bulunduğu düzlük alandır. Ayrıca yazları kurak geçen bölgenin su kaynakları da son derece kısıtlıdır ve bu nedenle bölgede kurulan antik kentlerde ve liman alanlarında büyük hacimli çok sayıda sarnıç bulunmaktadır.

Öte yandan Doğu Akdeniz deniz ticaret rotasının ortasında kalan bölgenin kıyı ve liman yerleşimine son derece elverişli olması, doğal koyların korunaklı olması ve bu bölgede kurulan limanların daha iç bölgelerdeki kentlerin de denize açılan yüzü olması¹⁴⁷ nedeniyle birbirine yakın dört liman kentinin kurulmasına neden olmuştur.

Çalışmamıza konu olan ve Kekova Bölgesinde yer alan liman-kıyı kentleri sırasıyla Dolichiste (Kekova Adası), Simena (Kaleköy), Teimiusa (Üçağız), aynı bölge kapsamında değerlendirilen ve Kekova Adasının 5 km. batısında bulunan Aperlai (Sıcak İskeleyi) kentidir (Levha 3.1). Bu kentlerin konumuna ve genel yapısına bakıldığında nispeten daha küçük liman alanlarına sahip kıyı kentleridir ve Andriake Limanı'na gelen ithal ürünlerin hem iç pazara dağıtılması hem de yerel üretim mallarının¹⁴⁸ Andriake Limanı'nda uluslararası pazara sunulması işlevini üstleniyor olmalıdırlar. Diğer yandan bu kentlerin özellikle liman ve liman yapıları ile sualtı kültür kalıntıları incelendiğinde bölge denizciliği ve ticaretinin anlaşılması bakımından oldukça önemli oldukları görülmektedir.

Kekova Bölgesinde yer alan ve çalışmamızın konusunu oluşturan kentlerin konumları ve genel coğrafik yapılarına bakıldığında, Sıcak Yarımadasının kuzeybatı yamacında bulunan Aperlai kenti, doğal bir koyda kuzeyden güneye doğru bir eğime sahip 80 m. yüksekliğindeki bir yamaca kurulmuştur. Kente ulaşım deniz yolu ile mümkündür ve kentin bulunduğu koya batı yönünden girilebilmektedir. Dolichiste kenti ise Kekova Adası üzerinde yer almaktadır. Ada genel anlamda dik yamaçlı ve dağlık bir yapıdadır ve en yüksek yeri yaklaşık 180 m.'dir. Adanın dağlık yapısı

¹⁴⁷ Zimmermann 1992, 201vd; 2000, 333vd; 2003, 265vd.

¹⁴⁸ “Bunlar arasında Mor Boya, Sedir Ağacı, Patara Sandalları, Zeytin Yağı, Şarap ve Garum sayılabilir. Plinius'un bildirdiğine göre Antiphellos ve çevresinde çok kaliteli ve çok yumuşak sünger çıkarılmaktadır”: Plin., Nat. Hist. IX 149; XXXI 131; Zimmermann 1992, 201. “Patara sandalları da bölgenin önemli ihraç ürünleri arasında sayılmaktadır. Khelidonia ve Khelidonia Adaları üzerindeki erguvan renkli salyangozlardan da bahsedilir (purpureai Chelidoniae). Denizcilikte, özellikle de gemi yapımında kullanılan sedir ağaçları ihraç maddesi olarak oldukça büyük önem taşımaktadır. Antiokheia'lı ünlü hatip Libanios, Likya'da filozof ve sofist olarak ders veren dostu Severus'tan Likya ve Kilikia ağacı satın almıştır”: Tüner 2007, 52vd.

tarıma uygun olmamakla birlikte kentsel yerleşimi de oldukça kısıtlamasına karşın adada iki yerleşim alanı bulunmaktadır. Bu yerleşimlerden ilki adanın batı ucundadır ve bu alan adanın geneline bakıldığında nispeten daha düzlük yapıdadır. Ayrıca adanın bu bölümünde kuzeye bakan ve yaklaşık 150 m. uzunluğunda, 60 m. enindeki “Tersane Koyu” olarak adlandırılan doğal koy, buradaki yerleşim alanının anakara ile bağlantısını sağlayan doğal bir liman alanıdır. Adanın ikinci yerleşim alanı, bu alanın yaklaşık 1 km. doğusunda ve adanın kuzeye bakan yüzünde yer alan dik yamaçlı kıyı şeridinde görülmektedir. Bu yerleşim alanı yaklaşık 1 km. uzunluğundadır ve eğimli bir yamacın teraslanması ile oluşturulmuş kıyı yerleşimidir. Kıyı hattından başlayarak yamaca doğru anakayanın teraslanması ile üst üste beş altı terasa varan bir düzenleme bulunmaktadır. Adanın bu bölümünde yer alan kıyı yapılarının başladığı batı bölümünde ise sualtında bir mendirek yapısı ve mendireğin gerisinde mendireğin oluşturduğu liman alanına ilişkin yapılar bulunmaktadır. Mendireğin doğu ucunun bittiği yerden başlayan ve içinde iki adet palamar bağlama babasının bulunduğu doğal bir koy da bu alanda bulunmaktadır.

Bölgede bulunan diğer liman kenti ise günümüzde Kaleköy olarak adlandırılan Simena kentidir. Kekova Adası’nın 1 km. kuzeyinde, Andriake Limanı’nın 9 km. batısında yer almaktadır. Kent konumu itibarıyla Kekova adası ile Teimiusa (Trisdomo-Üçağız) kentinin arasında, Teimiusa limanını oluşturan doğal koya girişi sağlayan kanalın doğusunda, kuzeydoğudan güneybatıya bir dil şeklinde uzanan yaklaşık 600 m. genişliğinde ve 1200 m. uzunluğundaki kayalık bir yarımada üzerine kurulmuştur. Kentin Limanı ve liman mahallesi denilebilecek nitelikteki yapıları, kıyıda nispeten daha düzlük bir alanda yer almaktadır. Bu alan gerek halen su üstündeki yapılardan gerekse sualtındaki duvar kalıntılarından önceleri anakaraya bitişik bir yarımada olduğunu göstermektedir. Ancak bölgede yaşanan depremlere bağlı olarak yaşanan tektonik hareketler sonucu bu alanın sualtında kaldığı ve bir adaya dönüştüğü görülmektedir.

Bölgedeki son kent ise son derece korunaklı doğal bir koyda bulunan ve günümüzde Üçağız olarak anılan kıyı kasabasında yer alan Teimiusa kentidir. Kekova bölgesi içinde karayolu ile ulaşılabilen ve gerisindeki verimli araziden yararlanabilen tek kenttir. Öte yandan Kyaneai ve Tyberissos kentlerinin de limanı konumunda¹⁴⁹ olan Teimiusa, gerek hinterlandındaki kentler gerekse Kekova Bölgesi için önemli bir konuma sahiptir. Alçak bir tepe üzerinde bulunan merkezi yapıları etrafında ve tepenin güney yamacında kurulan kentin kıyı bölümleri günümüzde

¹⁴⁹ Kolb-Kupke 1992, 45.

sualtında kalmıştır. Kentin bulunduğu korunaklı doğal koy aynı zamanda kentin liman alanıdır (Lev. 3.2).

3.3. Jeomorfolojik Yapısı

Kekova Bölgesi'nde bulunan antik dönem kıyı kentlerinin liman alanları ve kıyı yapıları günümüzde yaklaşık 2 m. sualtındadır. Bölgeye en yakın antik kıyı yerleşimi olan Andriake Limanı'nın güneyinde bulunan antik taş ocağının zemininin de sualtında olduğu görülmektedir. Dolayısıyla batıda Aperlai Kenti'nden başlayarak 17 km. doğudaki Andriake Limanı'na kadar olan bölgenin kıyı yapıları bir şekilde sualtında kalmıştır. Klasik Çağ'ın sonlarından Geç Bizans Çağı'na kadar kullanıldığı bilinen bu kentler ve kıyı yapılarının ne zaman ve ne şekilde sualtında kaldığı başlı başına bir araştırma konusu niteliğini taşımaktadır. Çalışmamızın konusunu oluşturan kentlerin kıyı yapıları ve liman alanlarının birçok bölümünün sualtında oluşu, bu yapıların niteliklerine, planlarına ve işleyişlerine ek olarak ne zaman ve neden sualtında kaldıklarına yönelik olarak arkeolojik verilerin yanında çalışmamızın bu bölümünde Jeomorfolojik¹⁵⁰ araştırmalara da yer verilmesi bir zorunluluk haline gelmektedir.

Kıyı çizgilerindeki deniz seviyesi değişimleri özellikle son yıllarda multidisipliner olarak araştırılmaktadır. Çünkü deniz seviyesi değişiminin nedeni, seviyesi, zamanı ve temposunu doğru bir şekilde ortaya koyabilmek için jeomorfolojik, arkeolojik ve radyometrik yöntemlerin olabildiğince bir birinden faydalanması gereklidir. Denize kıyısı olan arkeolojik yerleşimlerde yapılan araştırmalar ve kazılardan, tarihi kaynaklardan ve radyometrik tarihlleme olanağı sunan biyolojik deniz seviyesi göstergelerinden elde edilen sonuçlar da yapılan çalışmaların jeokronolojik ayağını oluşturmaktadır¹⁵¹.

Bölgenin arkeolojik veriler ve günümüz araştırmaları ışığında İ.S. 68¹⁵², İ.S. 141¹⁵³, İ.S. 240¹⁵⁴, İ.S. 4. yy.¹⁵⁵, İ.S. 530¹⁵⁶, İ.S. 7. yy.¹⁵⁷ ve İ.S. 1856¹⁵⁸ yıllarında deprem yaşadığı bilinmektedir. Ancak gerek arkeolojik belgeler gerekse alandaki veriler bu depremler içinde İ.S. 2. yüzyılda ve İ.S. 4-6. yüzyıllar arasında yaşanan

¹⁵⁰ Jeomorfoloji, yerbiçimbilim olarak da bilinir, Yer'in yüzey şekillerinin tanımlanmasını ve oluşum süreçlerinin açıklanmasını konu edinen bilim dalıdır. Jeo yani "yer", morfo, yani "şekil" ve -loji yani "bilim". Jeomorfoloji (geomorphology), karalar üzerinde ve deniz altında yer kabuğunun yüzeyinde görülen şekilleri (landforms) inceleyen, oluşum ve evrimlerini açıklayan, bunları kendi metodolojisi içerisinde sınıflandıran, coğrafi dağılım ve gruplandırmalarını, nedenleriyle birlikte araştıran bir bilim dalıdır.

¹⁵¹ Bekaroğlu 2008, 7.

¹⁵² Flemming 1978, 416 vd.; Hild-Hellenkemper 2002, 895.

¹⁵³ Pausanias, VIII 4.43; Magie 1950, 631; Flemming 1978, 416 vd.; Guidoboni 1994, 669; Waldherr 1997, 246; Kokkinia 2000, 177; Hild-Hellenkemper 2002, 106.

¹⁵⁴ Flemming 1978, 416 vd.; Karagöz 2005, 40.

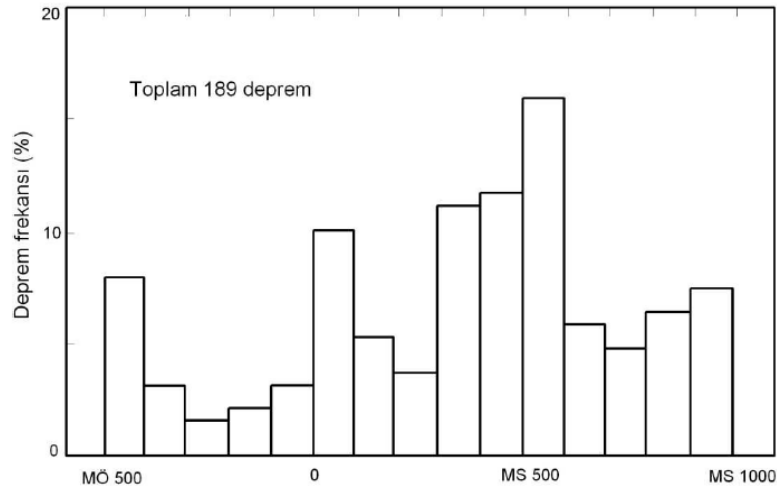
¹⁵⁵ Flemming 1978, 416 vd.; Hild-Hellenkemper 2002, 207.

¹⁵⁶ Flemming 1978, 416 vd.; Guidoboni 1994, 412.

¹⁵⁷ Flemming 1978, 416 vd.; Hild-Hellenkemper 2002, 226.

¹⁵⁸ Hild-Hellenkemper 2002, 707.

depremlerin (Şekil 1) yıkıcı etkileri, bölgenin kıyı çizgilerindeki deniz seviyesini değiştirecek ölçüde daha büyük olduğunu göstermektedir¹⁵⁹.



Şekil 1. Doğu Akdenizde İ.Ö. 500-İ.S. 1000 yılları arasındaki deprem frekansı ¹⁶⁰.

Bu depremlerin kıyı çizgisi üzerinde yarattığı değişimin boyutunu anlayabilmemiz için antik çağ kıyı yapıları inşa edilirken göz önünde bulundurulan çevresel koşulların etkileri ve bölgenin jeomorfolojik açıdan yapılan günümüz çalışmaları birlikte değerlendirilmelidir. Böylece bölgenin halen yaklaşık 2 m. sualtında olan kıyı yapılarının gerçekte ne zaman ve ne oranda sualtında kaldığı sorusuna ışık tutulabilmektedir. Antik çağ yazarlarının da bildirdiği üzere¹⁶¹, söz konusu depremlerle sualtında kalan Kekova Bölgesi kıyı yapıları denizin getirdiği çevresel etkenler dikkate alınarak inşa edilmiş olmalıdır. Öyle ki Akdeniz’de yaşanan gel-git, su seviyesinde yaklaşık 6- 25 cm. değişime neden olmaktadır. Bu da iskele, dalgakıran, yol, gemi kızağı gibi kıyı yapılarının su çizgisine çok yakın inşa edilebileceği anlamına gelir. Kekova Bölgesi gibi benzer korunaklı koylarda ve limanlarda, çalışma veya yürüme yüzeyleri ortalama su seviyesinin 20 cm dâhilinde inşa edilebilir denmektedir¹⁶². Diğer yandan kötü hava şartlarında çıkan fırtınaya bağlı olarak oluşan dalgaların yüksekliği de inşa sırasında dikkate alınan bir faktördür. Örneğin kıyıda 1 m. büyüklüğünde dalgalar mevcutsa eğer, yapı işlevine göre durgun su seviyesinin en az 1,5 - 2 m. üstünde daha yükseğe inşa edilmektedir¹⁶³.

¹⁵⁹ Flemming 1978, 406; Kelletat-Kayan 1983, 87.

¹⁶⁰ Bekaroğlu 2008, 6, Şek.2.

¹⁶¹ Blackmann 1982a, 79.

¹⁶² Flemming 1978, 409.

¹⁶³ Blackman 1973b, 115 vd.

Kekova Bölgesi'nin Jeomorfolojik yapısına bakıldığında ise kıyılar "Dalmaç tipi kıyı" şeklindedir. E. Öner'e göre (Bkz.dn.35), kıyılarda falez görülmemesi kıyılarının jeomorfolojik açıdan genç olduklarına işaret eder. Kaş-Demre Platosunda düdenler vasıtasıyla yer altına inen akarsular, güneye inerek Kekova Bölgesi kıyılarında deniz içinden karstik sular olarak denize karışmaktadırlar. Bu nedenle kıyılara alüvyon ulaşmamakta ve dalgaların abrazyon¹⁶⁴ etkisi zayıflamakta, deniz suyunun kalsiyum karbonata doymun olması da kimyasal aşınmayı oldukça yavaşlatmaktadır. Bu tip kıyılarda biyo-jenetik kıyı şekilleri gelişebilir. Kekova Bölgesi kıyılarında böyle şekillerin gelişmemiş olması bugünkü kıyı çizgisinin jeomorfolojik açıdan çok yeni bir boğulmayla ilgili olduğunun ifadesidir¹⁶⁵.

Bu boğulma muhtemelen ilk olarak İ.S. 141 yılında yaşanan deprem sonucu olmalıdır. Öyle ki çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde detaylarını açıkladığımız¹⁶⁶ sualtındaki Roma Çağı'na ait bazı kıyı yapılarının işlevini yitirerek temel seviyesine kadar sökülmesi ve alınan para yardımları¹⁶⁷ ile yapılan inşa faaliyetleri bunu doğrular niteliktedir. Ancak ne var ki yine sualtında aynı alanlarda ve Roma Çağı yapılarının üzerinde Bizans Çağı'na ait kilise, şapel, mezar ve devşirme malzemedен yapılmış birçok yapı bulunmaktadır. Bu olgu, Roma Çağı'nda sualtında kaldığı bilinen alanlara daha sonraki bir dönem olan Bizans Çağı'nda bu yapılar nasıl ve neden inşa edildi sorusunu gündeme getirmektedir.

Gelinen bu noktada tartışmalı da olsa jeomorfolojik araştırmaların sonuçları konuya bir nebze açıklık getirmektedir. Yukarıda oluş tarihleri sıralanan ve bölgeyi etkileyen deprem kuşağı Rhodos Adası'ndan Kekova Adası'na, buradan da Antalya'nın doğusundan Suriye'ye kadar uzanır¹⁶⁸. Bu hat üzerinde yer alan Karpathos ve Fethiye'den, Gelidonya Burnu'na kadar uzanan kıyı düzensiz bir şekilde 1¹⁶⁹ -1.5¹⁷⁰ metre kadar çökmüştür. Bu çöküşten sonra bölgedeki Roma döneminde kullanılan liman ve kıyı yapıları sualtında kalmıştır.

Daha sonraki dönemde "*Erken Bizans Tektonik Paroksizması*"¹⁷¹ adı verilen, İ. S. 4-6. yüzyıllar arasında Doğu Akdeniz havzasında meydana gelen ve sismik fırtına olarak değerlendirilen bir dizi tektonik hareket sonucu kıyı çizgilerinin 0.5 – 1.5

¹⁶⁴ İki cisim temas yüzeyleri arasına ortamdan kaynaklanan yabancı sert parçacıkların girmesiyle ortaya çıkan, aşındırdığı yüzeyde çizikler ve kesikler şeklinde hasara sebebiyet veren bir aşınma türüdür.

¹⁶⁵ Öner 1998, 427.

¹⁶⁶ Bkz.: Çalışmanın Aperlai ve Dolichiste bölümü.

¹⁶⁷ Coulton 1987, 171 vd.

¹⁶⁸ Flemming 1978, 447; Fouache 1999, 305.

¹⁶⁹ Flemming 1978, 406.

¹⁷⁰ Fouache 1999, 316.

¹⁷¹ Bekaroğlu 2008, 4.

m. arasında yükseldiği dönemi ifade etmektedir¹⁷². Nitekim Yunanistan, Türkiye, Suriye ve Lübnan'ın muhtelif kıyı bölgelerinde yapılan araştırmalardan elde edilen C14 tarihleri sonucunda, bu olayın yaklaşık olarak İ.S. 350-550 yılları arasında olduğu ve kıyıların yaklaşık 1.3 m. yükseldiği ortaya konulmaktadır¹⁷³.

Kekova Bölgesi'nde yer alan ve sualtında kalmış kıyı yapılarında bu güne kadar her hangi bir arkeolojik kazı ve Aperlai dışında herhangi bir araştırma yapılmadığından¹⁷⁴ bu yükselmenin arkeolojik açıdan bir kanıtı henüz ortaya konulmamıştır. Çalışmamızda yer verdiğimiz ve sualtı araştırmalarında karşılaştığımız Roma yapılarının üzerine inşa edilmiş olan ve kendileri de günümüzde sualtında olan Bizans Çağı'na ait yapıların bu yükselme döneminde yapılmış olabileceğini düşündürmektedir.

Söz konusu yapıların hali hazırda sualtında oluşu, inşa edildikten sonraki bir dönemde alanın tekrar sualtında kaldığını göstermektedir. Aynı deprem kuşağında bulunan ve Girit Adası'nın güneyinde yer alan Matala'da yapılan araştırmalar daha önce yükselmiş olan alanların, İ.S. 500-1000 yılları arasında yer kabuğunun tekrar eski yerine çökmüş olduğunu ortaya koymaktadır¹⁷⁵. Ancak tüm bu tektonik yer hareketleri sonucunda Kekova Bölgesi'nde bulunan alçalma ve yükselme hareketi 0.5 m. ile 1 m. arasında değişmektedir. Bölgede sualtında bulunan mendirek yapıları ise yaklaşık 2 m. derinliğindedir ve dalgalara karşı limanı koruması gerektiği için inşa edildiği dönemde deniz seviyesinin daha üstünde olması gerektiği de unutulmamalıdır. Bu farkı bütün Likya sahilinin yılda 1,5 – 2 mm. süratle ulaşan bir hızda dibe battığını ifade eden araştırmalar¹⁷⁶ ile açıklamak olası görünmektedir.

¹⁷² Kelletat 1991, 181 vd.

¹⁷³ Kelletat-Kayan 1983, 87; Fouache 1999, 316; Erdem Bekaroğlu 2008, 4-10; Stiros- Papageorgiou 2001, 381 vd. ; “Doğu Akdeniz havzasında, MS 350–550 yılları arasındaki 200 yıllık maksimum sismik aktivite dönemine tarihlenen yükselmiş kıyı çizgilerinden elde edilen jeomorfolojik/biyolojik veriler ile bu döneme ait tarihi kaynaklarda yer alan bilgiler arasında kronolojik bir tutarlılık da vardır. Girit Adası'nın batısındaki eski bir yerleşim olan Kisamos'un bu dönemde yerle bir olması ve şehre ait limanın birkaç metre yükselmesi; ayrıca Korinth Körfezi'ndeki Roma dönemine ait limanın tarihi kaynaklara göre yine bu dönemde gerçekleşen büyük depremler sonrası yükselerek kullanılamaz hale gelmesi, Aigera şehrine ait tiyatronun ve şehrin hemen tüm yapılarının yıkılması tarihi ve arkeolojik çalışmalarla ortaya konmuştur”: Erdem Bekaroğlu 2008, 5.

¹⁷⁴ Hohlfelder 1998a, 26 vd.; 1998b, 367 vd.; 2000a, 207 vd.; 2000b, 126 vd.; Leadbetter 2002, 325 vd.; 2003, 127 vd. ; Vann 1997, 377 vd.; 2000b, 195 vd.

¹⁷⁵ Flemming 1978, 422.

¹⁷⁶ Pirazzolli 1987, 57; Kolb-Kupke 1992, 45.

4. Kekova Bölgesi Limanları

4.1. Aperlai Limanı ve Kıyı Yapıları

Aperlai, Kekova Adası'nın batısında bulunan Sıcak Yarımadası'nın kuzeybatı yamacında, bugünkü ismi Kuyubelen olan bölgede bulunur (Lev. 5.1). Kentin limanı, Sıcak Yarımadasının kuzeybatı yamacında, doğal bir koyda ve doğu-batı doğrultuludur. Kente ulaşım deniz yolu ile mümkündür ve kentin bulunduğu koya batı yönünden girilebilmektedir. Koyun doğu bölümünde bulunan kentin kıyı alanına yapılan ve girişi daraltan yaklaşık 24 m. uzunluğundaki bir mendirekle oluşturulan liman havzası yaklaşık 100 m. eninde, 0.5 km. uzunluğundadır. Kentin ilk olarak ne zaman kurulduğu tam olarak bilinmemekle beraber, İ.Ö. 5. yüzyılda ön yüzünde yunus, arka yüzünde triskeles bulunan sikkeler bastırdığı görülmektedir¹⁷⁷.

Kentin başlarda 3.5 km. kuzeydeki Apollonia'nın liman alanı olarak kurulduğu tahmin edilmektedir. Ancak kentte bulunan Helenistik Dönem surları ve yazıtlı lahitlerden, Helenistik Dönem içinde bir liman kenti olarak önem kazandığı ve bağımsızlaştığı görülmektedir. Kentte bulunan ve geç dönem yapısında devşirme malzeme olarak kullanılmış olan Diokletianus Dönemi'nden bir mil taşındaki yazıttanda, kentin bu tarihlerde tüm dış bağlantısını liman vasıtasıyla denizde yaptığı anlaşılmaktadır¹⁷⁸.

Kentin adı antik kaynaklarda ilk olarak Plinius'da *Aperlae* adıyla Myra ve Antiphellos arasında olduğu kaydedilmiştir (*Plin., Nat. Hist. V100*). Sonrasında Stadiasmos Maris Magni (*SMM. 239.*) ve Hierokles (Hierokles, 684.5) tarafından anılmaktadır. Sonrasında kentin adını, İ.S. 141 yılında tüm Likya'yı etkileyen deprem sonrası Rhodiapolis'li Opramoas'un yardım ettiği kentler arasında Aperlai'nin adı 30.000 dinar yardım alan kent olarak karşımıza çıkmaktadır¹⁷⁹. Likya'da İ.Ö.1-İ.S.1. yüzyıllarda kurulduğu tahmin edilen Sympoliteia'lar arasında Aperlai'nin başında olduğu, Aperlai – Simena - Apollonia – İsinda sympoliteiası¹⁸⁰, başlarda iç kesimlerdeki kentlerin limanı konumundaki Aperlai'nin, bu dönemde deniz ticareti ile geliştiği ve politik merkezin sahile taşındığını göstermektedir. Geç dönemde ise Bizans piskoposluk listelerine de girmiş olan kent *Aprillae* ismi ile karşımıza çıkmaktadır¹⁸¹. 19. yüzyılda Kiepert¹⁸², 1955 de G.Bean¹⁸³, 1978 de ise Robert Carter¹⁸⁴ Aperlai'den bahsetmektedir. Kentte son olarak 1996–2002 yılları arasında

¹⁷⁷ Aulock 1974, Fig. 1109,1110.

¹⁷⁸ Leadbetter 2003, 127 vd.

¹⁷⁹ Akdoğan Arca 2002, 87.

¹⁸⁰ Tüner 2007, 41 vd.

¹⁸¹ Bean 2001, 106.

¹⁸² Kiepert 1878, Land Karte.

¹⁸³ Bean 2001, 119.

¹⁸⁴ Carter 1978, 177.

yüzey araştırması yapan Robert Hohlfelder, Bill Leadbetter ve Robert Vann tarafından araştırmalar gerçekleştirilmiştir¹⁸⁵. Kentte bugüne kadar herhangi bir kazı çalışması yapılmadığından kente ait bilgilerimiz yüzeyde bulunan yapılar ve yazıtlarla sınırlı kalmaktadır. Kentin her ne kadar İ.Ö. 5. yüzyılda sikke bastığı bilinsede, yüzeydeki buluntulardan kentin İ.Ö. 4. yüzyılın sonlarından İ.S. 7. yüzyılın ortalarına kadar iskân görmüştür olduğu düşünülmektedir¹⁸⁶. Deniz kenarında yamaca kurulmuş olan kent İ.S. 141 yılında büyük bir deprem ile tahrip olmuş¹⁸⁷ ve kıyı yapıları kısmen ya da tamamen sualtında kalmıştır (Lev. 6.2). Kent gerek Roma gerekse Likya'lı zenginlerin yardımlarıyla tekrar yapılandırılmaya çalışılmıştır¹⁸⁸. Daha sonraki dönemlerde de birçok depreme maruz kalan kent¹⁸⁹, son olarak İ.S. 7. yüzyıldaki Arap akınları sonucunda tamamen terk edilmiştir¹⁹⁰.

Kenti günümüzdeki genel durumuna bakılacak olursa, kent surunun karada bulunan kısmı büyük oranda korunmuştur (Lev. 5.2). Helenistik dönem kent surunun (Lev. 6.1) içinde iki hamam yapısı, dört kilise, kırktan fazla sarnıç, agora yapısı ve işlevi henüz belli olmayan birçok yapı kalıntısının yanı sıra sur içinde ve sur dışında olmak üzere yetmiş civarında lahit bulunan nekropol alanı görülmektedir. Ayrıca sur dışında bir hamam yapısı ve çok sayıda dükkân-işlik bulunmaktadır¹⁹¹.

Aperlai kentinin halen sualtında bulunan liman alanı ve kıyı yapıları, yamaca kurulmuş olan kentin deniz kenarındaki güney bölümünde bulunmaktadır. Liman ve liman yapılarını oluşturan kıyı bölümü, doğu-batı yönünde yaklaşık 250 m., kuzey-güney yönünde ise yaklaşık 60 m. olan toplam 15.000 m²'lik bir alan günümüzde sualtında bulunmaktadır (Lev. 7.1). Sualtında bulunan yapıların bazıları temel seviyesinde bazıları ise yer yer 1 m.'ye varan seviyedeki duvarları ile korunmuş, bazı yapılar ise bütünlüğünü koruyamamıştır ve yapılara ait bloklar dağınık bir halde bulunmaktadır. Öte yandan, karaya yakın kısımlarda bulunan yapılar yamaçtan yuvarlanan yapı malzemeleri ve mevcut yapılara ait yapı elemanlarının yoğun dolgu oluşturmamasından dolayı tam olarak görülememektedir. Aperlai kentinin güneyinde kalan mendireği, liman yapıları, kente ait birçok yapı ve kent surlarının bir bölümü de

¹⁸⁵ Vann 1997, 377; 2000b, 196; Hohlfelder 1998a, 26; 1998b, 367; 2000a, 207; 2000b, 126; Leadbetter 2002, 325; 2003, 127.; Hild –Hellenkemper 2004, 443 vd.

¹⁸⁶ Kolb- Kupke 1992, 54; Hild-Hellenkemper 2004, 443 vd.

¹⁸⁷ Magie 1950, 631; Flemming 1978, 416 vd.; Guidoboni 1994, 669; Waldherr 1997, 246; Kokkinia 2000, 177; Hild-Hellenkemper 2002, 106.

¹⁸⁸ Akdoğan Arca 2002, 79 vd.

¹⁸⁹ Bkz.: çalışmanın “3.3. Jeomorfolojik Yapısı” bölümü.

¹⁹⁰ Hohlfelder 1998, 26 vd.

¹⁹¹ Leadbetter 2002, 325 vd.

söz konusu depremler ve Akdeniz bölgesindeki su seviyesinin yüzyıllar içinde yükselmesi sonucu kademeli olarak sualtında kalmış olduğu görülmektedir (Lev. 7.2).

Aperlai kenti yamaca kurulmuş olması nedeniyle kuzey-güney yönünde bir eğime sahiptir. Kentin en kuzeydeki noktası deniz seviyesinden yaklaşık 70 m. yüksekliktedir ve güney yönünde denize doğru bir eğim söz konusudur. Bu durum kentin sualtında kalmış olan bölümü için de geçerlidir. Kentin halen karada bulunan bölümünü sınırlayan yaklaşık 700 m. uzunluğundaki sur duvarının devamı niteliğinde olan ve bugün sualtında bulunan rıhtım duvarları kentin güney sınırını belirlemektedir. Kıyı şeridine yakın olan sualtındaki yapılar daha sığ bir derinlikte, kıyı şeridinden uzaklaştıkça yapıların bulunduğu alanların tamamı daha derinleşmekte ve kentin güneyindeki rıhtım duvarından sonra ise sert bir düşüşle derinlik 8 m. ye ulaşmaktadır (Lev. 7.2).

Aperlai Kenti'nin sualtında kalan kıyı yerleşimindeki yapı ve duvar kalıntılarının yoğunluğuna göre, batı yapı grubu ve doğu yapı grubu olmak üzere alan iki bölüme ayrılmıştır. Kentin bu bölümünün planına göre genel anlamda doğu-batı yönünde teraslama yapılmış hipodomik bir yapı gözlemlenmekle beraber batı yapı grubu ve doğu yapı grubu arasında kalan bölümde, doğu-batı yönünde 20 m. eninde ve kıyı şeridinden güney yönüne doğru 35 m. uzunluğunda neredeyse hiç yapı bulunmayan bir alan bulunmaktadır. Sualtındaki yapıların tanımlaması batıdan doğuya doğru ele alınmıştır. Planı çıkarılan birçok yapının olasılıkla sonraki kullanımından ya da sualtında kaldıktan sonraki tahribatından kaynaklanan durumundan dolayı, işlevi ve kullanım amaçları kazı yapılamadığından tam olarak saptanamamakla beraber, salt eldeki mevcut verilerle işleve yönelik yorumlama yoluna gidilmiştir. Sualtında tespit edilen kalıntılardan bir bütünlük arz eden yapılara ve duvarlara numaralar verilerek tanımlanmıştır. Ayrıca verilen numara ek olarak ileride yapılacak karşılaştırmalar ve tanımlarla karıştırılmaması için kent isminin baş harfi de her yapı ve duvar numarasının önüne eklenmiştir.

Batı Yapı Grubu

Batı yapı grubu olarak adlandırılan alanda A4, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A14, A15, A16, A17 adı verilen onbir yapı, A2 yapısı adı verilen bir dalgakıran ve A1, A3, A5, A6, A7 olarak adlandırılan beş ana duvar yapısı bulunmaktadır (Lev. 8.1,2).

A1 duvarı, kent surunun devamı niteliğinde olan ve kentin sualtında kalan güneybatı bölümündeki kıyı şeridinden başlar ve sualtında kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda uzanan yaklaşık 90 m. uzunluğunda ve 3 m. eninde, blok taşlarla inşa edilmiş güçlü bir duvar yapısıdır. Bu duvar deprem ve geç dönem tahribatından önce

hem kent surunun su içindeki devamı olarak, hem de koyun batı tarafındaki dalgaları önleme amacı ile inşa edilmiştir. Sur niteliğindeki bu duvar yaklaşık 2 m. kadar sualtındadır ve yer yer üst üste beş blok yüksekliğinde korunmuştur. Bu duvarın bitiminden güneye doğru dik bir dönüşle kuzey-güney yönünde uzanan A2 yapısı bulunmaktadır (Lev. 9).

A2 (mendirek) yapısı, 20 m. uzunluğu ve 10 m. genişliği olan bir dalgakıran (mendirek) yapısıdır. Dalgakıran 4 m. uzunluğa varan bloklardan ve moloz benzeri poligonal bloklardan inşa edilmiştir. Günümüzde sadece bir bloğu su yüzeyi seviyesindedir ve diğer bölümleri yaklaşık 4 m. derinliktedir. Dalgakıran deniz zemininde yaklaşık 10 m. derinliktedir ve yine deprem nedeniyle dalgakıranın üst yapısına ait bloklar çevreye dağılmış durumda bulunmaktadır (Lev. 10).

A3 duvarı, güneye doğru uzanan dalgakıran yapısından başlayan ve buradan doğuya doğru yaklaşık 40 m. uzunluğunda, 1,5 m. eninde bir duvar yapısıdır. Duvar sualtında 3 m. derinliktedir ve blok taşlardan inşa edilmiştir. Bu duvarın bitim yerinden doğuya doğru, yaklaşık 20 m. lik bir boşluk bulunmaktadır. Bu bölümde dağınık halde irili ufaklı bloklar bulunmakta, ancak herhangi bir yapı ya da duvar izi bulunmamaktadır (Lev. 11).

A4 yapısı, kent surunun güneybatı köşesinde yer almaktadır. Yapı 0.30 m. ile 1 m. arasında değişen bir derinlikte A1 yapısı adı verilen duvarın çevirdiği alanın iç kısmında bulunmaktadır. Yapı temel seviyesinde korunmuştur ve üç büyük, iki küçük olmak üzere toplam beş mekândan oluşmaktadır. Yapı A1 duvarına paralel uzanmakta ve 22.5x7.5 m. ölçülerindedir. Dikdörtgen bir yapı oluşturacak biçimde sıralanmış yapının girişi doğu yönündedir ve bazı bölümleri moloz taşlarla bazı bölümleri ise kesme taş bloklarla inşa edilmiştir. (Lev. 12).

A5 duvarı, günümüz kıyı şeridine çok yakın bir alanda ve kıyıya nispeten paralel uzanan duvar sualtında 0.40 m. derinlikte, doğu batı yönünde 64 m. uzunluğunda, 1 m. eninde ve kesme taş bloklarla inşa edilmiştir. A6 duvarına da paralel uzanan duvar bu alanda bir koridor oluşturmaktadır ve muhtemelen bu duvarın kuzeyinde de birbirine paralel yapılar bulunmaktadır. Ancak yoğun dolgu nedeniyle bu mekânlar görülememektedir (Lev. 13).

A6 duvarı, A5 duvarının 3.50 m. güneyinde bulunmaktadır. A6 duvarı, A5 duvarına paralel uzanır ve sualtında 1 m. derinliktedir. A5 duvarı gibi 64 m. uzunluğunda ve 1 m. enindedir. Kıyı şeridinde bulunan ve bir koridor oluşturan her iki duvar yapısı da kıyıya yakın olduğundan kıyı şeridinden gelen akıntı moloz malzeme

altında kalmıştır ve bazı bölümlerinde iki blok sırası bazı bölümlerde ise tek sıra olarak görülebilmektedir. (Lev. 14).

A7 duvarı, A6 duvarının doğu ucundan başlar ve güneye doğru 26 m. uzanmaktadır. A7 duvarı kuzeyde 1 m., güneyde ise 2.5 m. derinliğindedir ve 0.90 m. enindedir. A6 duvarının 0.50 m. güneyinde ve bu duvara paralel, birbirine bitişik A8, A9, A10, A11, A12 yapıları olarak adlandırdığımız dikdörtgen beş oda bulunmaktadır (Lev. 15).

A8 (işlik) yapısı, A6 duvarının güneyinde bulunmaktadır ve yapı içten içe 10x6.5 m. ölçülerindedir. A8 yapısı kuzeyde 1 m. güneyde ise 1.6 m. derinlikte bulunmaktadır. Temel seviyesinde korunmuş olan yapının duvarı dışta 0.40 m. eninde blok taş, içte 0.20x0.40 m. ölçülerinde pişmiş toprak plakalarla inşa edilmiştir. Duvar kalınlığı 0.60 m.'dir. A8 yapısının zemininde çok miktarda moloz bulunmasına karşın yer yer görülebilen zeminin 0.30x0.30 m. ölçülerinde pişmiş toprak levhalarla kaplandığı anlaşılmaktadır. Yapının duvarları temel seviyesinde korunmuş olmasına karşın yapıya ait bir giriş ya da eşik taşı bulunmamaktadır. Yapının dış duvarını oluşturan taş blokların içinde ikinci bir duvar sırası oluşturacak biçimde kullanılan ve harç ile örülen pişmiş toprak plakaların oluşu ve zeminin yine pişmiş toprak levhalarla harç kullanılarak kaplanmasına ek olarak yapıya zemine yakın bir seviyede girişin bulunmaması bu yapının su geçirmez nitelikte inşa edildiğini düşündürmektedir (Lev. 16).

A9 (işlik) yapısı, A8 yapısının doğusunda bulunmaktadır. Yapı içten içe 10x6.4 m. ölçülerindedir ve kuzey güney doğrultuludur. A9 yapısı sualtında kuzeyde 1 m. güneyde ise 1.6 m. derinlikte bulunmaktadır. Temel seviyesinde korunmuş olan yapının keşme yaş bloklarla inşa edilmiş olan duvar kalınlığı 0.5 m. ölçüsündedir. Yapının tek sıra halinde korunmuş dış duvarında yine A8 yapısında olduğu gibi bir giriş tespit edilememiştir. Bu yapının zemini ise üstleri düzleştirilmiş irili ufaklı poligonal taşlarla kaplanmıştır. Bu zemin kaplaması birbirine oldukça iyi oturtulmuş, açıkta kalan bazı boşluklara ise daha küçük taşlar yerleştirilerek boşluksuz ve düz bir zemin elde dilmeye çalışılmıştır. Yapının sualtında oluşu ve suyun aşındırıcı etkisinden dolayı bu bölümde herhangi bir birleştirici malzeme kullanılıp kullanılmadığı tespit edilememiştir (Lev. 17).

A10 (işlik) yapısı, A9 yapısının doğusunda dörtgen biçimli yapıdır. Yapı içten içe 10x7.5 m. ölçülerindedir ve kuzey güney doğrultuludur. Yapı kuzeyde 1 m. güneyde ise 1.6 m. derinlikte bulunmaktadır. Temel seviyesinde korunmuş olan yapının bloklarla inşa edilmiş olan duvarının kalınlığı 0.5 m. ölçüsündedir. Yapının

içinde yoğun bir moloz dolgusu olmasına karşın yapının orta bölümünde zemin döşemesine ilişkin yaklaşık 0.10 m. çapında nehir taşlarına benzer nitelikte çakıllardan oluşan bir döşeme görülmektedir. Bu döşeme olasılıkla mozaiklerde kullanılan bir teknikle zemini hem düzleştirmek hem de stabilizasyonunu sağlamak amacı ile zeminin altına döşenen bir malzeme olmalıdır. Bu çakılın üzerine ise A8 yapısında olduğu gibi plaka ya da benzeri bir zemin malzemesi döşenmiş olmalıdır (Lev. 18).

A11 (işlik) yapısı, A10 yapısının doğusunda kuzey ve batı duvarı A10 yapısı ile ortak olan bir yapıdır. A11 yapısı 8.3x7 m. ölçülerindedir ve yapının sadece duvar temelleri görülebilmektedir. Yapının yoğun moloz altında kalmış olması nedeniyle zemini görülememekte ancak duvarlarının 0.5 m. genişliğinde iki sıra çokgen kireç taşından örüldüğü tespit edilebilmektedir (Lev. 19).

A12 (işlik) yapısı, A11 yapısının devamında, bu bölümde görülebilen son yapıdır ve diğer yapılara oranla nispeten daha iyi durumdadır. A12 yapısı içten içe 3.5x7.5 m. ölçülerindedir. Yapının doğu duvarının bir kısmı tahrip olmasına karşın diğer duvarları yaklaşık 1.3 m. yüksekliğe kadar korunmuştur. Yapının kuzey duvarı 0.4 m., güney duvarı ise 1.2 m. derinliktedir ve üst kısmı halen su üstündedir. Yapının duvar genişliği yaklaşık 0.6 m. dir. Duvarları 1 m. seviyesine kadar içte 0.3x0.3 m. ölçülerinde pişmiş toprak levhalarının harç ile örülmesi ve dışta 0.5x0.3 m. ölçülerinde kesme taş bloklar kullanılarak iki sıra halinde inşa edilmiştir. Bu seviden yukarısı ise tamamen kireç taşı bloklardan oluşmaktadır ve iç kısmı sızdırmaz bir harç ile sıvalıdır. Korunmuş olan bu seviyedeki duvarların hiç birinde giriş açıklığı bulunmamaktadır. Zemini dolgu nedeniyle görülememektedir ancak benzer bir duvar yapısına sahip olan ve mekâna giriş açıklığı olmayan A8 yapısında olduğu gibi yine pişmiş toprak levhalarla kaplanarak yalıtım sağlandığı söylenebilmektedir (Lev. 20).

A13- A17 yapıları

Birbirine bitişik halde doğu-batı doğrultusunda inşa edilmiş olan A8, A9, A10, A11, A12 yapılarının bulunduğu alana paralel ve bu alanın yaklaşık 3.5 m. güneyinde yine birbirine bitişik halde inşa edilmiş beş oda bulunmaktadır. Bu yapılar batıdan doğuya doğru sırasıyla A13, A14, A15, A16 ve A17 olarak adlandırdığımız yapılardır. Bu alandaki yapıların uğradığı tahribat diğer yapılara göre daha fazladır ve sadece duvar temelleri belli belirsiz seçilebilmektedir. Bu nedenle görülebilen duvarlar ölçülerek plana geçirilmiş ancak mekânların üst yapısına ve zemin döşemesine ilişkin bir veri elde edilememiştir. Bu alanda yer alan yapıların iki sıra halinde irili ufaklı yer

yer blok taşlarla örülmüş temel duvarları 0.7 m. eninde ve sualtında 3 m. derinlikte yer almaktadır. Ayrıca bu yapıların tamamının güney bölümünde daha küçük dikdörtgen mekanlar bulunmaktadır ve bu mekanların A3 duvarına paralel olan güney duvarları, yaklaşık 1.2 m. eninde güçlü bir duvardan oluşmaktadır.

A13 yapısı, bu alandaki batıdan doğuya doğru sıralanmış yapılardan en batıda olanıdır ve yapının batı duvarı bulunmamıştır. Yapının iç kısmından alınan ölçülere göre kuzeyd duvarı 14 m., doğu duvarı 7 m. ve güney duvarı ise 10 m. ölçüsündedir. Yapının içinde güney duvarına yaslanmış 3x2.5 m. ölçülerinde daha küçük bir oda bulunmaktadır. Ayrıca yapının güney duvarının arkasında bu yapıya bağlı bir işlevde olduğunu düşündüğümüz 9x1.2 m. ölçülerinde bir mekân daha bulunmaktadır (Lev. 21).

A14 yapısı, A13 yapısının doğusunda bulunmaktadır ve içten içe 7x7 m. ölçülerindedir. Yapının güneydoğu bölümünde 2x2 m. ölçüsünde bir boşluk daha bulunmaktadır ve mekân L biçimindedir. Bununla beraber A13 yapısında olduğu gibi bu yapının da güneyinde muhtemelen bu yapı ile ilişkili 4x1.2 m. ölçülerinde bir mekân daha yer almaktadır (Lev. 21).

A15 yapısı, 7x3 m. ölçülerinde bir ve A14 yapısının doğusunda yer almaktadır. Bu yapısında gerisinde 3x1.2 m. ölçülerinde bir mekân bulunmaktadır. (Lev. 21).

A16 yapısı, içten içe 11.5x7 m. ölçülerindedir ve bu yapının güneyinde de 11.5x1.2 m. ölçülerinde daha küçük bir mekân bulunmaktadır. Yapının duvarları temel seviyesinde görülebilmekte ve moloz taşlarla örüldüğü anlaşılmaktadır. Muhtemelen ikinci kullanımına ya da daha sonraki eklemelere ait birçok duvar izi de bu alanda görülebilmekte ancak düzenli bir plan vermemektedir (Lev. 21).

A17 yapısı, bu alanda yan yana sıralanmış beş yapının sonuncusudur ve doğu duvarını, A7 duvarının bir bölümü oluşturmaktadır. A17 yapısı ise içten içe 7x3.5 m. ölçüsündedir. Bu alanda yer alan diğer dört yapıda olduğu gibi aynı doğrultuda bu yapının da güney bölümünde 3.5x1.2 m. ölçülerinde bir yapı bulunmaktadır. A13, A14, A15, A16 ve A17 yapılarının güneyinde bulunan daha küçük boyutlardaki bu mekânların uzunlukları önlerindeki yapı ile aynı, enleri de birbirleri ile aynı olması her ne kadar yapılarla bir organik bağ yokmuş gibi görünse de önlerindeki büyük yapıların bir bölümü olduğu düşünülmektedir (Lev. 21).

A18- A20 yapıları

Batı yapı grubu ve doğu yapı grubu arasında kalan bölümde, yukarıda da değindiğimiz, doğu-batı yönünde 20 m. eninde ve kıyı şeridinden güney yönüne

doğru 35 m. uzunluğunda neredeyse hiç yapı bulunmayan bir alan bulunmaktadır. Bu alanda sadece Kıyı çizgisinde yer alan ve A19 yapısı olarak adlandırdığımız hamam yapısına ait A18 yapısı olarak adlandırdığımız kanalizasyon yapısı ve A20 yapısı olarak adlandırdığımız sarnıç yapısı bulunmaktadır.

A18 (kanalizasyon) yapısı, sualtında 2 m. derinlikte, kuzeydoğu-güneybatı yönünde uzanmaktadır ve görülebilen toplam uzunluğu 24 m.'dir. Güneye doğru eğimli bir kanalizasyon yapısıdır. Bu yapı moloz taşlarla inşa edilmiş ve 0.50 m. eninde bir kanalın üzerine kanal boyunca yaklaşık 0.40x1 m. ölçülerinde kapak taşlarının kapatılması ile oluşturulmuştur. A18 yapısı olarak adlandırdığımız kanalizasyonun doğrultusuna bakıldığında A19 yapısı olarak adlandırdığımız kıyı şeridinde ve karada bulunan hamam yapısına doğru uzanmaktadır (Lev. 22).

A19 (hamam) yapısı, 23x12 m. ölçülerinde kuzey-güney doğrultusunda yan yana dört odadan oluşmaktadır. Her iki uçtaki odasının kuzey bölümleri apsislidir ve yapının güney duvarı ve üst yapısı tamamen yıkılmış olmasına karşın diğer duvarları tonoz seviyesine kadar korunmuş olduğundan, üst yapısının tonozlu bir çatı örtüsüne sahip olduğu anlaşılmaktadır. Batı yönünden girişi olan yapının odalar arası geçişi sağlayan kapıları bulunmaktadır. A18 yapısı olarak adlandırılan kanalizasyonun doğrultusunun bu yapıya uzanması, kanalizasyonun bu yapıya ait olduğunu ve bu yapının da her ne kadar hypokaust sistemi görülemese de böylesine bir kanalizasyona ihtiyaç duyabilecek nitelikte küçük bir hamam yapısı olduğu anlaşılmaktadır. Öte yandan antik kentlerde kanalizasyon sisteminin genel olarak caddelerin altında ya da yapıların olmadığı güzergâhlarda inşa edildiği bilinmektedir. Bu nedenle kanalizasyon sisteminin bulunduğu alanda temel seviyesinde de olsa bir yapı kalıntısının görülememesini açıklar niteliktedir (Lev. 23).

A20 (sarnıç) yapısı, bu alanın doğu bölümünde doğu yapı grubuna yakın bir alanda A20 yapısı olarak adlandırılan iki sıra halinde moloz taşlarla inşa edilmiş, dıştan dışa 3.2 m. içten içe 2.8 m. ölçülerinde ve 2.5 m. çapında yuvarlak bir yapı bulunmaktadır. Duvarı temel seviyesinde bulunan bu yapının bölgede ve kentte bulunan daha iyi korunmuş benzerlerinden sarnıç yapısı olduğu anlaşılmaktadır (Lev. 24).

Doğu Yapı Grubu

Kentin sualtında kalan bölümlerinin yoğunluğuna göre daha önce batı ve doğu olmak üzere iki gruba ayırdığımız bölümden ikincisi doğu yapı grubudur. Bu grupta ise A24, A25, A28, A29, A33 adı verilen beş yapı ve A21, A22, A23, A26, A27, A30, A31, A32 ve A34 olarak adlandırılan dokuz duvar bulunmaktadır.

A21 duvarı, kuzey-güney yönünde 25 m. uzunluğunda, 1 m. eninde ve sualtında güney bölümü 3 m., kuzey bölümü ise 2 m. derinliktedir. Bu duvar ile birleşen A22 duvarı ise doğu-batı yönünde uzanır ve her iki duvar yapısı doğu yapı grubu olarak adlandırılan alanı batıdan ve güneyden sınırlayan duvarlardır (Lev. 25).

A22 duvarı, kentin güney sınırını da belirleyen doğu-batı doğrultulu bir duvardır ve kent limanının iskele duvarı olmalıdır. Duvar 8 m. doğu yönüne devam ettikten sonra doksan derecelik açılarla kuzey yönünde 11,5 m. ve 10 m. uzunluğunda kademeli olarak iki girinti yaptıktan sonra buradan 41 m. doğu yönüne devam eder ve toplam uzunluğu 75 m.'dir. Kesme taş bloklarla inşa edilen A22 duvarı 1,5 m. enindedir ve duvarın üst kotu 3 m., alt kotu 5 m. derinlikte sualtında bulunmaktadır. Ancak doğu yönüne devam edildikçe derinlik 1,5 m.'ye kadar inmekte ve duvar yüksekliği 0,70 m.'ye kadar düşmektedir. Bu duvarın 1,5 m. eninde 11,5 m. uzunluğundaki, ilk girinti bölümünün önünde 6 m. derinlikte 0.75x3 m. ölçülerinde iki blok bulunmaktadır. Bu bloklar olasılıkla bu girintinin batı köşesinden düşmüştür ve bu bloklar bu girintideki yerlerine konulduğunda bu ilk girintinin 11,5 m. olan uzunluğu, 10 m. uzunluğunda olan ikinci girintinin uzunluğu ile eşitlenmektedir. Bu alanda bulunan ve muhtemelen kuzeyindeki A22 duvarından düşen bloklardan birinin ucunda 0.20 m. çapında bir delik bulunmaktadır. Bu olgu da bloğun, limana yanaşan gemilerin iplerini bağladığı palamar bloğu olduğuna ve A22 duvarında bulunan 1.5 m. eninde 10 m. uzunluğundaki bu iki alanında gemi yanaşma yeri olduğuna işaret etmektedir (Lev. 26).

A23 duvarı, A22 duvarının 3 m. kuzeyinde ve A22 duvarına paralel olarak uzanmaktadır. Duvar 55 m. uzunluğunda, 1 m. enindedir. Ancak batı ucunda 10 m.'lik bölümü A22 duvarı ile birleşerek 2.5 m. kalınlığa ulaşmaktadır. Kesme taş bloklarla inşa edilen duvarın yer yer iki blok sırası korunmuştur ve duvarın orta bölümünde duvarda devşirme malzeme olarak kullanılmış 0.5 m. çapında dört sütun tamburu bulunmaktadır (Lev. 27).

A24 (şapel) yapısı, A22 ve A23 duvarlarının doğu ucunda ve bu duvarların arasında bulunan apsisli bir Şapel yapısıdır¹⁹². Kuzey duvarını A23 duvarı, güney duvarını ise A22 duvarının oluşturduğu Şapel, 3x2 m. ölçüsündeki bir ön oda ve devamında 7x3 m. ölçüsünde doğuya bakan apsisli bir ana mekândan oluşmaktadır. Yapının doğu bölümünde yer alan apsisin iç çapı 2.2 m. ve duvar kalınlığı 0.6 m. dir.

¹⁹² Hohlfelder 2000, 207vd.

Apsisli bölüme 0.5x0.4 m. ölçülerinde zemin kaplama taşları döşenerek düz bir zemin oluşturulmuştur. (Lev. 28).

A25 (sarnıç) yapısı, yine A22 ve A23 duvarların arasında, temel seviyesinde korunmuş, 1.5x1.2 m. ölçüsünde kareye yakın bir yapıdır. 3 m. sualtındaki yapının zemini dolgudan dolayı görülememektedir ancak moloz taşlarla örülen duvarlarının iç kısmının sızdırmaz bir yapıda harç ile sıvalı olduğu anlaşılmaktadır. Yapının kuzey bölümünde yer alan profilli mermer blok bu yapıda devşirme malzeme kullanıldığını göstermektedir. Yapının boyutu, sızdırmaz sıvalı oluşu, derinliği ve gemi yanaşma yeri olarak düşünülen girintinin arkasında olması, buranın gemilere su sağlayan bir sarnıç olabileceğini göstermektedir (Lev. 29).

A26 duvarı, A23 duvarının batı ucundan dik bir açı ile kuzeye doğru devam eden bir duvar yapısıdır. Kesme taş bloklardan inşa edilmiş olan A26 duvarı 1 m. eninde, 10 m. uzunluğunda ve sualtında 2 m. derinlikte bulunmaktadır (Lev. 30).

A27 duvarı, yine A23 duvarına dik bir açı ile birleşen ve A23 duvarından kuzeye doğru devam eden bir duvar yapısıdır. Duvar 0.70 m. eninde ve 27 m. uzunluğundadır. Güney ucunda sualtında 2 m. derinlikte bulunan duvar, kuzeye doğru 8 m. devam ettikten sonra 2.5 m. ölçüsünde bir kesintiden sonra kıyı çizgisine kadar devam etmektedir. Bu açıklık bir giriş açıklığı gibi görünmekte ancak etrafındaki dağınık bloklardan dolayı niteliği tam olarak anlaşılamamaktadır (Lev. 31).

A28 (işlik) yapısı, A26 ve A27 duvarları arasında kalan 22.5 m.'lik alanda bulunan dörtgen bir yapıdır. A28 yapısı dıştan dışa 6.2x8.2 m. ölçülerinde ve doğu-batı yönünde uzanan dörtgen bir yapıdadır. Kesme taş bloklarla inşa edilen yapı içten içe 5x7 m. ölçüsündedir ve duvar kalınlığı 1.2 m.'dir. Sualtında yaklaşık 1.5 m. derinlikte bulunan yapının zemini yaklaşık 0.10 m. çapında yuvarlak nehir taşları döşendikten sonra üzerine 0.30x0.30 m. ölçülerinde pişmiş toprak levhalarla kaplanmıştır. Yapının duvarlarının iç kısımları da aynı ölçü ve nitelikteki pişmiş toprak levhalarla kaplanmıştır. Ayrıca yapının kuzey ve güney duvarlarının iç kısmında 0.60x0.50 m. ölçülerinde dört adet plaster bulunmaktadır. A28 yapısının kuzeybatı köşesinde ise ağız çapı yaklaşık 0.40 m. olan ve ağzı zemin seviyesinde yuvarlak bir çukur ya da pitos olabilecek nitelikte bir düzenleme bulunmaktadır. Ancak yapının uğradığı tahribat ve kekamoz dokusundan dolayı malzemesi ve derinliği tam anlaşılamamakla birlikte işliklerde yer alan toplama çukuru niteliğindedir. A28 yapısının da zemin döşemesinin çok özenli ve sızdırmaz bir yapıda oluşu ve 0.80 m. yüksekliğe kadar korunmuş olan duvarlarında yapıya ait bir girişin bulunmaması,

alanda en iyi korunmuş durumda olan A12 yapısına ve A8 yapısına benzer niteliktedir (Lev. 32).

A29 (kilise) yapısı, A28 yapısının 2.5 m. kuzeyinde ve A28 yapısına paralel konumda bulunan bir Kilise yapısıdır. A29 yapısı doğu-batı yönünde uzanır ve 10.5x19 m. ölçülerindedir. A29 yapısının kuzey bölümü sualtında 0.50 m., güney bölümü ise 1 m. derinlikte bulunmaktadır. Yapının 1.1 m. genişliğindeki doğu duvarında uzunlukları 2 m. olan karşılıklı çeyrek daire biçimindeki iki duvarın ortasında yarıçapı 0.60 m. olan bir apsis bulunmaktadır. Bu apsisli bölümün içinde kalan alanda ise, harç ve düzgün yassı bloklar ile küçük bir havuz oluşturulmuştur. A29 yapısı bir kilise yapısı olmakla beraber, duvarlarının kalınlığının ve duvar dokusunun her duvarda aynı olmamasının yanında A21, A26 ve A30 duvarları ile ortak bölümlerinin olması, daha önceki dönemde farklı amaçlarla kullanılan duvar ve yapıların daha geç bir dönemde kilise yapısına dönüştürülmüş olduğunu göstermektedir¹⁹³ (Lev. 33).

A30 duvarı, aynı zamanda A29 yapısının doğu duvarını da oluşturan ve kıyı şeridine kadar uzanan 18 m. uzunluğunda bir duvar yapısıdır. Bu duvar yapısı muhtemelen Kilise yapısından önce bu alanda bulunan hamamın bir bölümü ya da palestrasına ait olmalıdır (Lev. 34).

A31 duvarı, A23 duvarı ve A27 duvarının kesiştiği köşeden 6.5 m. doğuda başlayıp kuzey yönüne 6 m., buradan da dik bir açı ile doğu yönüne doğru 11 m. devam eden bir duvar yapısıdır. Temel seviyesinde korunmuş olan bu duvar, sualtında 1.5 m. derinlikte bulunmaktadır ve 0.9 m. enindedir. Duvarın görülebilen bölümlerinin herhangi bir yapıyla bağlantısı tespit edilememiştir (Lev. 34).

A32 duvarı, A31 duvarının 0.80 m. güneyinden başlayan ve doğuya doğru 5 m. devam ettikten sonra köşe yaparak 7 m. daha kuzeye doğru devam eden bir duvar yapısıdır. A32 duvarı yine sualtında 1.5 m. derinliktedir ve 0.80 m. enindedir. Duvarın görülebilen bölümlerinin herhangi bir yapıyla bağlantısı tespit edilememiştir (Lev. 34).

A33 yapısı, A27 duvarının 6.5 m. doğusunda yer alan yapının batı duvarı 7 m., kuzey duvarı 14 m. ve güney duvarı ise 26 m. uzunluğundadır. Duvarlar bu alanda kıyı hattının bulunduğu alandaki dolgunun altına doğru devam ettiğinden tam ölçüleri bilinmemektedir. Ancak bu yapının bulunduğu alanda ve kıyı çizgisi arasında düzensiz biçimde dağılmış çok sayıda profilli mimari blok bulunmaktadır. Bu alanda

¹⁹³ Hohlfelder 2000, 207 vd.

0.50 m. apında ve değişik boylarda birçok sütün tamburu, kırılmış olmalarından dolayı değişik uzunluklarda ve 0.50x0.60 m. llerinde birçok faskialı arşitrav bloğu bulunmaktadır. Söz konusu mimari bloklardan bu alanda nitelikli resmi bir bina ya da stoa benzeri bir yapı olduğu düşünülmektedir (Lev. 35).

A34 duvarı, alanda tespit edilen son duvardır ve A32 duvarının bittiği yerden 20 m. doğuda bulunmaktadır. Yaklaşık 1.25 m. eninde ve doğuya doğru 35 m. uzunluğundadır. Bu duvar yapısı tek sıra halinde kesme taş bloklarla oluşturulmuştur ve sualtında yaklaşık 1 m. derinlikte bulunmaktadır. Duvar diğer yapılardan uzakta, tamamen bağımsız bir durumda ve büyük oranda dolgu altında oluşundan işlevi ve bağlantısı tam olarak anlaşılamamaktadır (Lev. 34).

4.1.1. Buluntuları

Kentin sualtında kalan güney bölümünde deprem nedeniyle çöken duvarlara ait bloklar ve moloz nedeniyle yüzeyde gözlenebilen form ve tarih verebilecek küçük buluntulara rastlanılmamıştır. Ancak kentin batı bölümünde bulunan A1 duvarının batısında kalan alandaki moloz ve dolgunun nispeten daha az olması, A1 duvarının batısında sualtının derin ve kumluk olması nedeniyle bu alanda form verebilecek az sayıda küçük buluntu gözlenebilmektedir. Ancak bu buluntular çok az sayıda ve tekil olduğundan katalog ve tasnif yapılmamış tek tek değerlendirilmiştir.

Tamamı bu alanda ve yaklaşık 6-12 m. arasında değişen derinlikte yer alan küçük buluntulardan ilki 5 cm. çapında 2 cm. yüksekliğinde üst bölümü kırık durumda Bizans Dönemi'ne ait cam kaidedir¹⁹⁴ (Lev. 36. a). Aynı alandaki diğer bir buluntu 15 cm. çapında 1 cm. yüksekliğinde pişmiş toprak kapaktır. Pişirme kabına ya da bir pithosa ait olabilecek nitelikte 4 cm. yüksekliğinde disk biçimli plaka ve üzerinde bulunan bir kulptan oluşmaktadır (Lev. 36. b). Bu alanda bulunan diğer bir buluntu ise Erken Bizans Dönemi pişmiş toprak bir kandildir¹⁹⁵. Kandilin boyu yaklaşık 10 cm. ölçüsündedir ve büyük oranda sağlam durumdadır. Kandilin 3 cm. olan dolum ağzının yarısı ve emzik bölümünde bulunan 1 cm. çapındaki fitil deliğinin bir kısmı kırılmıştır. Kandilin gövde bölümünün altı ile emzik bölümünün altı aynı hizadadır ve kandilde kaide bulunmamaktadır (Lev. 36. f).

Dağınık durumda birçok pişmiş toprak kulp ve gövde parçası bulunmasına karşın gövde formu anlaşılabilen sadece üç amphora parçası bulunmaktadır. Bunlardan ilki, İ.S. 5-6. yüzyıla tarihlenen¹⁹⁶ amphoranın gövde yapısı, alçak bir boyundan karına kadar küresel bir gövde formu vermektedir. Amphoranın görülebilen karın bölümünün en geniş yeri 25 cm. çapındadır ve kabın omuz bölümünde dikey bir kulp görülmektedir (Lev. 36. d).

Diğer amphora ise sadece karından kaideye kadar olan 30 cm.'lik bölümü bulunmaktadır. İ.S. 5. yüzyıla ait amphora¹⁹⁷, karından kaideye doğru yumurta formundadır ve sivrilen bir kaide ile son bulunmamaktadır. Karın bölümünün ölçülebilen çapı yaklaşık 30 cm. kadardır (Lev. 36. e).

Form verebilecek nitelikteki son amphoranın ise yine boyun ve bir kulbunun yanı sıra gövdenin de bir bölümü bulunmamaktadır. İ.S. 5. yüzyıla tarihlendirilen

¹⁹⁴ Salder 1980, Plate: 12- 319.

¹⁹⁵ Broneer 1930, Type XXXVI-Plate: XXIV.

¹⁹⁶ Peacock 1991, Class 46- Fig. 110.

¹⁹⁷ Peacock 1991, Class 44- Fig. 104.

amphoranın¹⁹⁸ kuma gömülmüş olan gövdenin yaklaşık 40 cm.'lik bölümü görülebilmekte ve ölçülebilen gövde çapı yaklaşık 40 cm.'dir. Silindirik gövdeden yuvarlak bir dip yapısına geçilen amphoranın ayrıca bir kaide dokusu bulunmamaktadır ve dip kısmında üst üste çarkta şekillendirilmiş yatay halkalar bulunmaktadır. Büyük oranda kuma gömülü bu amphoranın çevresinde yine aynı tipte birçok amphora parçası bulunmaktadır. Bu veriler alandaki kumluk bölümün altında bir batık olabileceğini düşündürmektedir (Lev. 36. c).

Yine A1 duvarının önünde çapları 15 cm. ile 30 cm. arasında değişen bir öbek halinde çok sayıda yuvarlak ya da yuvarlağa yakın nehir taşı bulunmaktadır. Bu taşların ise gemilerde kullanıldığı bilinen safra taşlarıdır.

Bu alandaki son küçük buluntu ise kente ait yapıların çatı kiremitleridir. Az sayıda bulunan pişmiş toprak çatı kiremitleri Lakonian tip 1A kapama kiremidi ve tip 2 stroter levha parçalarıdır¹⁹⁹. Ele geçen en sağlam parçanın ölçüsü ise 10x30 cm.'dir (Lev. 36. g,h).

¹⁹⁸Peacock 1991, Class 44- Res. 104A.

¹⁹⁹ Özyiğit 1986, 303 vd.; Demir 2003, 315 vd.

4.1.2. Bölüm Değerlendirmesi

Yamaca kurulu Aperlai kentinin güney bölümünde bulunan limanı ve limana yönelik yapıları ile birlikte diğer birçok yapı ve duvar günümüzde sualtında bulunmaktadır. Batı yapı grubu olarak adlandırılan alanda dikdörtgen planlı onbir tane yapı [A4, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A14, A15, A16, A17], bir tane mendirek [A2] ve beş ana duvar yapısı [A1, A3, A5, A6, A7] ile bu alanın doğusunda bir kanalizasyon yapısı [A18] ve bir sarnıç yapısı [A20] bulunmaktadır. Doğu yapı grubunda ise üç tane yapı [A25, A28, A33], iki tane Kilise [A24, A29] ve dokuz duvar [A21, A22, A23, A26, A27, A30, A31, A32, A34] bulunmaktadır. Buna göre alanda toplam 19 yapı ve 14 ana duvar tespit edilmiştir. Tespit edilen yapılardan mendirek, kilise, hamam, kanalizasyon, sarnıç ve palamar bağlama halkasının²⁰⁰ bulunduğu blok dışındaki yapıların işlevleri, buluntu ve veri yetersizliği nedeniyle tam olarak anlaşılamamaktadır. Ancak yapıların genel planı ve yapım teknikleri ile kentte üretildiği bilinen mor boyanın üretimine ilişkin bilgilere göre²⁰¹, işleve yönelik yorumlar yapılabilmektedir.

Özellikle sualtındaki yapı grubunun batı bölümünü oluşturan yapılar son derece iyi yalıtılmıştır. Yapılara ait bir giriş bulunmamaktadır ve birbirine bitişik tek odalı yapılardır. Bu nedenle söz konusu yapıların işlevine yönelik olarak kentin batısında bir yığın halinde yaklaşık 0.50 m. derinliğinde 1500 m²'lik bir alana dağılmış halde bulunan Murex Trunculus kabukları, bu yapıların Murex Trunculus'tan elde edilen mor boya üretimine ilişkin yapılar olabileceği söylenebilmektedir²⁰². Plinius'un anlatımına göre (*Plin., Nat. Hist. , V. 125.*) boya üretimi bu kabuklu hayvanların tatlı su ile birlikte kurşun kazanlarda kaynatılması ile sağlanıyordu, bu nedenle bu yapıların üretim atölyeleri değil, canlı murexlerin biriktirildiği depolar ya da ticari değeri olan garum ve şarap gibi diğer üretim mallarının da saklandığı depolar olduğu düşünülebilir. Ayrıca bu kabuklar boya üretiminden sonra ikinci kullanım olarak Roma ve Bizans Dönemi'ne ait yapılarda harca karıştırılmış ve bağlayıcı madde olarak da kullanılmıştır.

Helenistik Dönem'e ait güçlü sur duvarları ile korunan kent, bu yapısı ile ekonomik anlamda güçlü bir liman kenti dokusunu yansıtmaktadır. Ancak doğal bir koya inşa edilen liman alanı batı rüzgârlarından kısa bir mendirekle korunmaktadır. Kentin su kaynakları ve tarım arazileri son derece kısıtlı durumdadır. Ayrıca kente ulaşım günümüzde dahi deniz yoluyla mümkün olabilmektedir. Konumundan

²⁰⁰ Testaguzza 1964, 173; Blackmann 1973a, 355; 1982, 203; Williams 1976, 73; Theodoulou 2007, 253.

²⁰¹ Hohlfelder 2000, 130.

²⁰² Hohlfelder 2000, 126; Leadbetter 2003, 127 vd.; Blackmann 2008, 646.

kaynaklanan tüm bu olumsuzluklara rağmen İ.Ö. 4. yüzyıldan İ.S. 7. yüzyıla kadar varlığını sürdürebilmiş olmasının nedeni, muhtemelen liman alanındaki büyük üretim tesislerinde elde edilen sanayi mallarının bölgedeki büyük limanlar vasıtasıyla dış pazara ulaştırması olmalıdır.

Alanın tarihlenmesine yönelik verilere bakıldığında ise, doğal koy kullanılarak inşa edilen limanın kırma taşlardan oluşturulan mendirek ve kesme taş rıhtım yapılarının, Helenistik Dönem kent surunun liman mendireği ile birleşen sualtındaki bölümü, limanın Helenistik dönemden itibaren kullanılmaya başlandığını gösterir niteliktedir. Sualtında bulunan yapılar kıyı şeridine yaklaşıldıkça Roma Çağı'na ait duvar ve yapıların üzerinde Bizans Çağı'na ait kilise ve mozaiklerin olması ve tüm bu yapıların da sualtında oluşu bu alanın kademeli olarak ve devşirilerek terk edildiğine işaret etmektedir. Ayrıca sualtında yüzeyde karşılaşılan az sayıdaki küçük buluntular da kentin limanının Roma ve Bizans Çağı'nda da kullanıldığını işaret etmektedir.

4.2. Dolichiste (Kekova Adası) Liman Alanları

Dolichiste kenti, bölgeye adını veren Kekova Adası üzerinde bulunmaktadır. Kentin adı ilk olarak Stephanos Byzantios'da (*Steph. Byz. 580*) *Dolichiste*²⁰³ olarak geçmekte, ancak kentin bulunduğu adanın Kekova ismi, 20. yüzyıla kadar farklı versiyondaki kullanımların sonucu son şeklini almıştır. F. Hild – H. Hellenkemper kullanılan bu isimleri tarihsel sıraya göre vermiştir. Bu isimler: “*al-Quaiqab* (1154), *Cake/Crachous* (1191), *Civitas Cacabum* (Pisa 1200), *Cacauo* (13.yy.), *Cacabo* (1300 dolayları), *Chachauo* (1400 ve 1490 dolayları), *Caquo* (1442), *Caccauo* (1450), *Kaxxaða* (1500 dolayları)’dır. *Portulanlarda loco Veneto olduğu da iddia edilmiştir. Translatio Nicolai*’in Latince çevirisinde *Cacabus* bir ada olarak da ifade edilmiştir.

Sonraki zamanlarda *Cacabus*’un bir ada ya da anakaranın bir limanı olup olmadığı sorusunun karşılığı pek net tanımlanamamıştır. Kral II. Philippus’un Fransa’dan dönüş seyahati raporunda *Crachous*’un iyi ve güvenli bir limana sahip olduğu kaydedilmiştir. 1321 tarihli Marino Sanudo’nun portulanında *Cacabus* Adası olarak adlandırılmıştır. 1494’de yelkenliyle seyahat eden bir hacı grubunun batık şehir *Cocoba*’nın deniz yüzeyinden yukarı yükselen evlerinin ve kulelerin bazı kalıntıları üzerinden geçerek gittikleri anlatılmıştır.²⁰⁴ 1811 yıllarında burayı ziyaret eden Beaufort, Kekova Adası’ndan *Kakava*, adanın kuzeybatısında bulunan Tersane koyundan ise *Ksera* diye bahsetmektedir²⁰⁵.

Bölgenin Strabonu’nun dikkatinden kaçtığını ifade eden Beaufort, adanın Ptolemaios’un *Dolikhiste* (Kekova Adası) dediği yer olduğunu ve Coğrafyacı Meletios tarafından Myra’dan göçen bir koloninin buraya yerleştiği bilgisini aktarmaktadır. Ayrıca adada bulunan kekliklerden dolayı da buraya *Kakava* adını taktıklarını da aktarmaktadır²⁰⁶. Bu tarihten sonra kentin adı Kiepert’in haritalarında²⁰⁷ yine “*ΔΟΛΙΧΙΣΤΕ*” olarak geçmektedir. 20. yüzyıla kadar bölgeyi ziyaret eden tarihçiler, araştırmacılar, seyyahlar²⁰⁸ ve 1946 yılından itibaren bölgeyi gezen G. Bean²⁰⁹ tarafından ada ve çevresinin yalnızca görünen tasviri yapılmış, bunun dışında yerleşim ya da yapılar hakkında spesifik bir bilgi aktarılmamıştır.

1992-2003 yılları arasında bölgede araştırmalar yapan ve bölge denizciliği hakkında genel bilgiler veren M. Zimmerman²¹⁰ ve 2001 yılında ada üzerinde yer

²⁰³ Nolle 2005, 1. “Kekova und Umgebung.”

²⁰⁴ Hild - Hellenkemper 2004, 848 vd.

²⁰⁵ Beaufort 2002, 21.

²⁰⁶ Beaufort 2002, 23 vd.

²⁰⁷ Kiepert 1908, Karte von Kleinasien.

²⁰⁸ Bkz.: Hild - Hellenkemper 2004, 848 vd.

²⁰⁹ Baen 2001, 119.

²¹⁰ Zimmermann 1992,201; 2000, 333; 2003a, 265; 2006, 199 vd.

alan bir kiliseyi araştırarak yayımlayan U. Peschlow²¹¹ dışında gerek sualtında gerekse kıyı yapıları üzerinde herhangi bir bilimsel çalışma yapılmamıştır.

Kekova Adası, Simena antik kentinin 1 km. güneyinde, Andriake Limanının ise 4 km. batısında yer almaktadır. Ada, yaklaşık 7.5 km. uzunluğunda ve en geniş yeri 1.8 km. ölçülerindedir (Lev. 37.1). Ada kuzeydoğu-güneybatı doğrultuludur ve çoğunlukla dik yamaçlı ve en yüksek yeri yaklaşık 180 m. olan dağlık bir yapıdadır. Adanın dağlık yapısı tarıma uygun olmamakla birlikte kentsel yerleşimi de oldukça kısıtlamaktadır (Lev. 37.2). Bu nedenle adanın sadece iki bölümde yerleşim bulunmaktadır (Lev. 37.3). Bunlardan ilki adanın batı ucunda nispeten yerleşime daha uygun bir alanda bulunan, günümüzde Tersane Koyu olarak adlandırılan doğal koy ve bu koyun gerisindeki bölgedir.

Doğal koyun gerisinde çok sayıda yapı kalıntısı ve Bizans Dönemi'ne ait tahrip olmuş büyük bir kilise yapısı (Lev. 38.1), adanın güneybatı ucunda büyük bir manastır yapısı ile birlikte birçok yapı kalıntısı göze çarpmaktadır (Lev. 38.2–39.1). Liman alanı olarak kullanılan doğal koyda ise, koyun girişinden itibaren başlayan, kısmen ya da tamamen sualtında kalmış limana ait yapı kalıntıları bulunmaktadır. Liman yapılarının gerisindeki teraslanmış eğimli yamaçta yine birçok yapı temeli görülebilmektedir (Lev. 39.2).

Adanın ikinci yerleşim alanı ise adanın kuzeye bakan yamacındadır. Bu yerleşim günümüzde bölge halkı tarafından “Batık Kent” olarak anılan ve Tersane Koyu'nun yaklaşık 1 km. doğusunda yer alan dik yamaçlı kıyı şeridinde görülmektedir. Bu yerleşim alanı yaklaşık 1 km. uzunluğunda, teraslanmış bir kıyı yerleşimidir. Kıyı hattından başlayarak yamaca doğru anakayanın teraslanması ile üst üste beş altı terasa varan bir düzenleme ile zemini ve güney duvarlarını tamamen anakayanın oluşturduğu, bir ve iki kattan oluşan çok sayıda dörtgen yapı görülmektedir. Yapıların çatılarına ve ikinci katlarına ilişkin ahşap hatıl delikleri günümüzde halen görülebilmektedir (Lev. 40.2). Bazı yapıların kesme taş blok ve moloz taşlarla oluşturulmuş cepheleri halen ayakta (Lev. 40.1). Cepheleri ayakta olan az sayıdaki bu yapıların pencere ve kapıları in-situ olarak görülebilmektedir (Lev. 40.1-41.2). Yapıların bulunduğu teraslara ulaşımı sağlayan, deniz seviyesinden başlayarak üst teraslara kadar ulaşan, yine anakayaya oyulmuş merdiven yapıları da günümüzde görülebilmektedir. Ayrıca özellikle üst teraslara ulaşan merdiven yapılarına yakın çok sayıda sarnıç yapısı da günümüze ulaşan diğer yapılar arasındadır. Bu sarnıçların yağmur suları ile beslenmesini ve dolduktan sonra fazla

²¹¹ Peschlow 2001, 198.

suyun denize ya da bir alt seviyedeki sarnıca aktarılmasını sağlayan anakayaya oyulmuş kanallar ve yine anakayaya oyulmuş daha geniş ve daha derin olan muhtemelen kanalizasyon olarak kullanılmış kanallar da günümüze ulaşmayı başarmıştır (Lev. 41.1).

Buna göre Tersane Koyu'nda 31, Kuzey Yerleşimi Liman Alanı'nda ise 22 adet olmak üzere, oda mekân, sarnıç, kule, kilise, palamar bağlama yerleri, rıhtım ve mendirekten oluşan toplam 53 yapı ele alınmıştır. Ayrıca Kuzey Yerleşimi Liman Alanı'nda bulunan mendirek yapısının kuzeyinde ve kuzeydoğusunda, yaklaşık 18 m. derinlikte sualtında bulunan çok sayıdaki pişmiş toprak kap, amphora, çatı kiremidi ve su küngünden oluşan küçük buluntulardan seçilmiş örnekler de tanımlanarak değerlendirilmiştir.

4.2.1. Tersane Koyu Limanı ve Kıyı Yapıları

Beaufort'ta adı *Ksera* olarak geçen²¹² ve günümüzde Tersane Koyu olarak adlandırılan adanın bu bölümünde kuzeye bakan ve yaklaşık 130 m. uzunluğunda, giriş açıklığı 96 m., en dar yeri ise 46 m. enindeki doğal koy, aynı zamanda buradaki yerleşim alanının anakara ile bağlantısını sağlayan bir limandır (Lev. 42.1).

Liman alanında ise bölgeyi etkileyen depremlerle yaklaşık 2-3 m. sualtında kalan liman rıhtımı ve liman yapılarının duvarları, temel seviyesinde sualtında görülebilmektedir. Günümüzde bu alanda kısmen ya da tamamen sualtında bulunan liman yapıları, sarnıçlar, rıhtım duvarı, palamar bağlama babaları ve yine limanla ilişkili olduğunu düşündüğümüz doğu yamaçtaki yapıların detaylı tanımları yapılırken kent isminin baş harfinin yanına batıdan doğuya doğru bir dizilimle rakam eklenerek yapılar kodlanmıştır. Dolayısıyla bu alanda D1 kodundan başlayarak D31 koduna kadar toplam 31 yapı ele alınmıştır (Lev. 42.2). Çalışmamız kapsamında sadece liman ve liman yapıları ele alındığından liman yapıları olarak düşündüğümüz yapıların gerisinde kalan yerleşim alanları üzerinde durulmamaktadır.

D1 (sarnıç) yapısı, kuzey-güney doğrultulu koyun girişinde en batıdaki yapıdır. Yapı anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuş 1x1,3 m. ölçülerinde kare ağızlı bir sarnıç yapısıdır. Yapının üst bölümü oldukça tahrip olmasına karşın yapısal bütünlüğü korunmuştur ve formu tam olarak anlaşılabilir (Lev. 43).

D2 yapısı, koyun girişindeki batı yamaçta ve D1 yapısının 2 m. güneyindedir. Yapının zemini ve üç duvarı anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuştur. Kuzey ve güney duvarları batı duvarına dik açı ile değil, daha geniş bir açı ile birleşmektedir ve yapının koya bakan bölümü daha geniş tutulmuştur. Yaklaşık 6 m. olan batı duvarından genişleterek açılan yan duvarların sadece 7 m.'lik bölümü günümüze ulaşmış, yapının zemini sualtında kalmış ve doğu duvarı tamamen tahrip olmuştur. Bu nedenle doğu-batı yönünde uzanan, tek odalı ve bir bölümü sualtında olan yapının boyu tam olarak ölçülememiştir (Lev. 44).

D3 yapısı, D2 yapısının 4 m. kadar güneyinde yer almaktadır. Anakayanın tıraşlanması ile inşa edilmiş yapının zemini sualtında bulunmaktadır ve doğu duvarı günümüze ulaşmamıştır. Yapının en sağlam durumdaki batı duvarı yaklaşık 10 m. uzunluğundadır ve duvar üzerinde 0.30x0.35 m. ölçüsünde bir hat halinde hatıl delikleri bulunmaktadır. Bu hatıl delikleri yapının iki katlı olduğunu göstermektedir ancak yapının üst bölümleri tahrip olduğundan ikinci katın yüksekliği tam olarak hesaplanamamaktadır. Yapının kuzey duvarı 3 m. uzunluğunda, güney duvarı ise

²¹² Beaufort 2002, 21.

yaklaşık 8 m. uzunluğunda korunmuştur ve yine D2 yapısında olduğu gibi duvarlar birbirini geniş açılı ile kesmekte, yapı doğuya doğru genişlemektedir (Lev. 45).

D4 yapısı, koyun batı bölümünde, D3 yapısının yaklaşık 30 m. güneyinde yer alan birbirine bitişik bir dizi yapı kompleksinin ilk sıradaki yapısıdır. Yapının batı duvarı anakayadan oluşan eğimli yamacın tıraşlanması ile oluşturulmuştur. Yapının zemini ve dörtgen bloklarla örülen ve temel seviyesinde korunmuş diğer üç duvarı ise günümüzde yaklaşık 1-3 m. sualtındadır. 12x9.5 m. ölçüsündeki yapının doğu bölümünde yaklaşık 1.8 m. ölçüsünde bir giriş açıklığı bulunmaktadır. Ayrıca yapının kuzey batı bölümünde ise temel seviyesine kadar anakayaya oyulmuş, üst bölümü moloz taşla örülmüş dörtgen planlı bir sarnıç bulunmaktadır. Sarnıç 3x1.7 m. ölçüsündedir ve iç kısmında pişmiş toprak levhalar ve harçla izole edilerek sızdırmazlık sağlanmıştır (Lev. 46).

D5 (sarnıç) yapısı, D4 yapısının güneybatı köşesinden başlayarak 5x2.5 m. ölçüsünde bir sarnıç yapısıdır. Sarnıcın anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuş batı duvarı dışında diğer duvarları dışta moloz taş, içte ise pişmiş toprak levhaların örülmesi ile 0.70 m. kalınlığında güçlü ve sızdırmaz bir duvar yapısındadır. Yapı günümüz kıyı hattında yer almaktadır ve büyük oranda korunmuştur. Sarnıcın iç kısmı moloz ve depozit malzeme ile dolu olmasından derinliği tam olarak ölçülememekte, üst örtüsüne yönelik olarak bir bulgu elde edilememiş olmasına karşın bölgedeki benzerlerinden yola çıkılarak, çatısının tonoz örtü ile kapandığı düşünülmektedir. Duvarları su seviyesinden yaklaşık 3 m. yüksekliğe kadar korunmuş olan yapıya deniz yönünden D4 yapısı ile D6 yapısı arasında kalan koridor benzeri alandan ulaşıyor olmalıdır (Lev. 47).

D6 yapısı, D4 yapısının 2.7 m. güneyinden başlamakta ve D4 yapısına paralel bir konumdadır. Yapının tüm duvarları temel seviyesinde korunmuştur ve günümüzde 1-3 m. sualtındadır. 8.4 m. uzunluğundaki kuzey duvarı D5 yapısı adı verilen sarnıcın doğu duvarının ortasından başlamakta ve 5.5 m. uzunluğundaki doğu duvarı ile birleşmektedir. Yapının güney duvarı ise 11.5 m. uzunluğundadır ve yapının kuzeybatı köşesini D5 sarnıcı oluşturmaktadır. Yapının ana girişini doğu yöndeki 2 m. enindeki kapı açıklığı oluşturur, ancak yapının kuzey ve güney duvarlarında da 1 m. genişliğinde iki kapı açıklığı daha bulunmaktadır. Bu kapı açıklıklarından kuzeydeki D4 yapısı ile D6 yapısı arasında kalan koridor benzeri alana, güneydeki ise D7 yapısına açılmaktadır (Lev. 48).

D7 yapısı, D6 yapısının güneyinde ve kuzey duvarı D6 yapısı ile ortak olan yapı, 8x4 m. ölçüsünde bir ön oda ve gerisinde 4x2.5 m. ölçüsünde bir arka odadan

oluşan iki odalı bir yapıdır. Yapının batı duvarı anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuş, diğer duvarlarının tamamı kesme taş bloklarla inşa edilmiştir. Yapının batı duvarı dışındaki tüm duvarları ve zemini günümüzde sualtında bulunmaktadır. Yapının ana girişi güneydoğu köşede ve 1 m. açıklığındadır. Yapının kuzey ve güney duvarlarında bulunan 1 m. enindeki kapı açıklıkları ile kuzeydeki D6 yapısına ve güneydeki D8 yapısına geçiş sağlanabilmektedir (Lev. 49).

D8 yapısı, D7 yapısının güneyinde ve kuzey duvarı D7 yapısı ile ortak olan yapı, 10.5x7 m. ölçüsünde dörtgen bir yapıdır. Yapının sualtında temel seviyesinde korunmuş olan duvarlarının tamamı kesme taş bloklarla inşa edilmiştir. Yapının batı duvarı, paralelindeki diğer yapılara benzer nitelikte anakayadan oluşmakta, kesme taş bloklardan oluşan diğer duvarları ve zemini günümüzde sualtında bulunmaktadır. Yapının ana girişi güney bölümdedir ve yaklaşık 2 m. açıklığındadır. Yapının kuzey ve güney duvarlarında bulunan 1 m. enindeki kapı açıklıkları ile kuzeydeki D7 yapısına ve güneydeki D9 yapısına geçiş sağlanabilmektedir. Liman alanı olarak düzenlenmiş bu doğal koyun batı yamacında yer alan limana ilişkin yapılardan en büyüğü olan D4 yapısından sonraki en büyük yapı D8 yapısıdır (Lev. 50).

D9 – D10 yapıları, doğal koyun en sığ olduğu bir bölümde sualtında bulunmaktadır. Yapılar koyun doğu bölümünde birbirine paralel uzanan diğer yapıların devamı niteliğindedirler. Ancak bu yapıların güney duvarları, bu alandaki yoğun dolgu nedeniyle sualtında takip edilememektedir. D9 yapısının temel seviyesinde korunmuş olan iki duvarından güneyde olanı görülebildiği kadarıyla 13 m. ölçüsündedir. Yapının kuzeyinde ve D8 yapısı ile arasında bulunan boş alan tüm bu yapıların gerisindeki alanda yer alan atık su kanalının denize ulaştığı yer olduğu için her hangi bir yapı bulunmamaktadır. Bu alandaki yapıların cephesini oluşturan doğu duvarlarının bir hizada olması nedeniyle D9 ve D10 yapılarının doğu duvarları aynı hizada olmalıdır. D9 yapısının güneyinde bulunan D10 yapısının doğu duvarı görülememekle beraber yapının eninin yaklaşık 8 m. olduğu anlaşılmaktadır. Bu alandaki benzer örneklerinden doğu yönünde bir giriş açıklığı beklenen yapının batı bölümünde de bir giriş bulunmaktadır. Bu alandaki giriş açıklığında in-situ durumda 1.3x0.70 m. ölçülerinde kesme taş eşik bloğu ve gerisinde anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuş basamaklar görülmektedir. Eşik taşının üzerinde iki adet söve ve bir adet menteşe çukuru bulunmaktadır ve tek kanatlı ahşap bir kapısı olduğu anlaşılmaktadır (Lev. 51).

D11 (sarnıç) yapısı, D10 yapısının güneybatısında bulunan bir sarnıç yapısıdır. Koyun güneybatı köşesinde kıyı hattında yer alan sarnıcın ana haznesi

anakayaya oyularak inşa edilmiş, ancak üst bölümü 2x1.5 m. ölçüsünde ve 1 m. yüksekliğinde moloz taş ve harçla yükselterek 1 m. çapında yuvarlak bir ağız bölümü yapılmıştır. Bu bölümün dışına, sarnıcın ağız bölümünü sağlamlaştırmak amacı ile daha büyük bloklarla ikinci bir sıra duvar örülmüş, ancak bu duvarın sadece bir bölümü günümüze ulaşmıştır. Sarnıcın iç haznesi ağız bölümüne kadar depozit malzeme ile dolu olduğundan derinliği ölçülememektedir. Ancak görülebilen kısmında sarnıcın iç bölümünün kırmızı renkli sızdırmaz bir harçla sıvandığı görülmektedir (Lev. 52).

D12 (rıhtım) yapısı, D4 yapısından başlayarak D8 yapısının önüne kadar 32 m. uzunluğundaki bölümü takip edilebilen, bu alanda tespit edilen tüm yapıların cephelerini oluşturan ve ana girişlerinin açıldığı doğu bölümü boyunca uzanan “Rıhtım” yapısıdır. Yapı yaklaşık 2 m. sualtındadır ve 1.7x0.70 m. ölçülerinde masif bloklardan oluşmaktadır. Liman alanının batı bölümünde bulunan yapıların önünde uzanan ve bir sırası görülebilen rıhtım duvarı, kuzey bölümde daha net görülebilmekte ancak güney bölümdeki yoğun dolgu nedeniyle D8 yapısından itibaren daha ne kadar devam ettiği takip edilememektedir. Alandaki diğer verilere bakıldığında rıhtım duvarının planı ve daha ne kadar uzandığı konusunda yorum yapılabilmektedir. Öyle ki limanın doğu bölümünde duvarlarının bir bölümü tespit edilebilen D10 yapısının 5 m. güneybatısında ve D11 yapısı adı verilen sarnıcın kuzeyinde yer alan anakayaya oyulmuş 4 basamaklı merdiven yapısının önünde denize sıfır konumda bir girişe ait eşik bloğu yer almaktadır. İn-situ durumda 1.3x0.70 m. ölçüsündeki eşik bloğunun üzerinde kapı zıvanaları ve kilit deliği bulunmaktadır. İn-situ durumdaki bu girişin gerisinde D10 yapısına paralel bir yapı daha olduğu neredeyse kesindir. Öte yandan limanın güneydoğusunda yer alan ve D13 yapısı adını verdiğimiz yapıda hem in-situ durumdadır hem de duvar işçiliği bakımından diğer yapılar ile paralellik göstermektedir. Tüm bu verilere dayanarak rıhtım duvarının D13 yapısının önünden batıya doğru 28 m. uzandığı ve buradan kuzeye dönerek D8 yapısının önüne kadar 23 m. daha uzanarak toplam uzunluğu yaklaşık 83 m. olan ve koyun batısı ile güneyinde yer alan tüm yapıların kullanabileceği bir rıhtım yapısı olduğunu söylemek mümkün görünmektedir (Lev. 53).

D13- D14 yapıları, limanı oluşturan ve kuzeyden güneye doğru sığlaşan doğal koyun güneydoğu köşesinde yer alan dörtgen iki odadır. D13 ve D14 yapısı limanın günümüzdeki en sığ ve dolgunun en yoğun olduğu bölümde yer almaktadır. Duvarlarının iki sırası görülen yapıların zemini ve duvarlarının ilk sırası tamamen sualtında olan yapılarından günümüz kıyı hattında yer alan D13 yapısı 5.5x2.5 m.

ölçüsündedir. Bu yapının güneydoğu köşesinde yer alan D14 yapısı ise 3x1.5 m. ve 3x4 m. ölçüsündeki iki odadan oluşmaktadır. Yapıların yoğun dolgu altında olmasından dolayı yapılara ait bir giriş ya da etrafında başka yapıların olup olmadığı görülememektedir. Bu yapıların yaklaşık 10 m. güneyinde, günümüze çok az bölümü ulaşabilmiş büyük bir kilise yapısına ait kalıntılar bulunmaktadır²¹³. Sağlam olduğu dönemde oldukça ihtişamlı olduğu anlaşılan Kilise yapısının limanın güneyinde ve limana hakim bir konumda olması, limana giren gemilerin görebilmesi için önünde herhangi bir yapının inşa edilmediğini düşündürmektedir (Lev. 54).

D15 (sarnıç) yapısı, koyun güneybatısında, deniz seviyesinden yaklaşık 3 m. yukarıda ve D14 yapısının 7 m. kuzeydoğusunda bulunan bir sarnıç yapısıdır. Anakayaya oyularak inşa edilen sarnıcın ağız çapı yaklaşık 1.5 m. ölçüsündedir ve görülebildiği kadarıyla torba gövdeli bir yapıya sahiptir. Liman alanının doğu yamacındaki iki sarnıçtan biri olan bu sarnıca anakayaya oyulmuş bir merdiven ile deniz yönünden ulaşılmaktadır (Lev. 55).

D16- D17- D18- D19- D20- D21- D22- D23- D24 palamar bağlama yerleri, liman alanı olarak organize edilen doğal koyun doğu yamacında D16, D17, D18, D19, D20, D21, D22, D23, D24 yapıları adı verilen dokuz adet palamar bağlama yeri bulunmaktadır²¹⁴. Bunlardan D16 ve D22 adı verilen iki tanesi, anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuş mantar biçimli dairesel palamar bağlama babaları, diğer yedi tanesi ise yine anakayaya oyulmuş ancak halka biçimindeki palamar bağlama yerleridir. Bu alandaki bağlama babaları güneyden kuzeye doğru ele alınacak olursa ilki D16 palamar bağlama babasıdır.

D16 bağlama babası güneydoğu bölümündedir ve anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuş mantar biçimli dairesel bir palamar bağlama babasıdır. Kıyı hattında ve deniz seviyesinden 1 m. yüksekte yer alan bağlama babasının ölçüleri 0.70x0.50x0.50 m.'dir. Bağlama babasının önünden başlayan ve doğuya doğru yükselerek D15 adı verilen sarnıç yapısına ulaşan, anakayaya oyularak inşa edilmiş bir merdiven yapısı bulunmaktadır. Bağlama babasının bulunduğu yerden kuzeye doğru uzanan anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuş ve 3.5 m. uzunluğunda "U" biçiminde köşeli bir düzenleme bulunmaktadır. Bu düzenleme D2 ve D3 yapısına benzemekle birlikte oda biçiminde bir mekân olabilecek nitelikte değildir. Daha çok bu

²¹³ Peschlow 2001, 197.

²¹⁴ Genel terminolojide *Moorig Stone* (halka biçimli bağlama yeri) ve *Bollard* (iskele babası biçiminde bağlama yeri) denen ve gemilerin iskeleye yanaştıktan sonra iplerini bağladıkları taş yada metal düzenlemelerden halka yada delik biçiminde olanlara "palamar bağlama halkası", monolit biçimde mantar yada sütun biçiminde olanlara ise "palamar bağlama babası" denilmektedir : Testaguzza 1964, 173; Blackmann 1973a, 355; 1982, 203; Williams 1976, 73; Theodoulou 2007, 253.

alana yanaşan gemilerin kayalara çarpmasını engellemeye yönelik bir düzenleme olduğu düşünülmektedir.

D17 yapısı tahrip olmuş durumdadır ancak halka biçimli bir palamar bağlama yeri olduğu net olarak anlaşılabilmektedir. Bağlama babasının yanından başlayan ve gerisindeki yamaca doğru yükselen anakayaya oyularak inşa edilmiş bir merdiven yapısı bulunmaktadır. D17 bağlama halkasının kuzeyinde yine D16 yapısının yanındaki düzenlemeye benzer biçimde ve işlevde 3.5 m. uzunluğunda “U” biçiminde köşeli bir düzenleme bulunmaktadır.

Söz konusu bu “U” biçimli düzenlemenin kuzeydoğu köşesinde yine halka formu palamar bağlama yeri olan ve D18 yapısı adını verdiğimiz yapı bulunmaktadır. D18 palamar bağlama halkası su seviyesinden yaklaşık 1.5 m. yukarıdadır ve iyi korunmuştur.

D19 adı verilen palamar bağlama halkası, D18 bağlama halkasının 4 m. kuzeybatısında kıyı hattında yer almaktadır ve bir bölümü kırılmış durumdadır.

D20-D21 bağlama halkaları, D18 bağlama halkasının yaklaşık 2 m. kuzeyinde kıyı hattından ise yaklaşık 2.5 m. doğuda yer almaktadırlar. Birbirine çok yakın bir mesafede inşa edilen bağlama halkaları günümüze sağlam olarak ulaşmayı başarmışlardır.

D22 adı verilen ve alandaki ikinci mantar biçimli dairesel bir palamar bağlama babası, D20 bağlama halkasının 12 m. kuzeyinde kıyı çizgisinde yer almaktadır. Ölçüleri 0.70x0.90x0.30 m. olan bağlama babası günümüzde bu alana yanaşan gezi teknelerinin halen kullandığı bir babadır. D16 ve D17 yapılarının gerisindeki anakayaya oyulmuş merdivenlere benzer nitelikte bu alanda da merdivenler bulunmaktadır.

D23-D24 adı verilen palamar bağlama halkaları da yine anakayanın oyulması ile inşa edilmiştir ve kıyı hattına yakın bir bölümde, D23 halkası D22 bağlama babasının 6 m. kuzeydoğusunda, D24 halkası ise yine D22 bağlama babasının 15 m. kuzeyinde bulunmaktadır (Lev. 56).

D25 yapısı, liman alanının doğu bölümündeki kayalık yamaçta, palamarların bulunduğu demirleme alanının 4 m. doğusunda ve bir üst kotta yer almaktadır. 8x4.5 m. ölçülerindeki yapının doğu duvarı ve zemini tümüyle anakayadan oluşmaktadır ve doğu duvarı 2 m. seviyesine kadar korunmuştur. Yapının kuzey ve güney duvarları ise kısmen eğimli yamacın tıraşlanması ile elde edilen yükseltiden, kısmen de kesme taş bloklarla inşa edilmiştir. Yapının üst bölümleri günümüze ulaşmamıştır (Lev. 57).

D26 yapısı, D25 yapısı ile aynı konumda ve paralelinde yer almaktadır. Güney duvarı D25 yapısı ile ortak olan D26 yapısı 8x5 m. ölçülerindedir. Yapı D25 yapısına benzer nitelikte doğu duvarı ve zemini tümüyle anakayadan oluşmaktadır. Kuzey ve güney duvarları ise kısmen eğimli yamacın tıraşlanması ile elde edilen yükseltiden, kısmen de kesme taş bloklarla inşa edilmiştir. Yapının anakaya olan doğu ve kuzey duvarı korunmuş olmakla birlikte kesme taşlarla inşa edilen bölümü günümüze ulaşamamıştır (Lev. 58).

D27 (sarnıç) yapısı, tamamen anakayanın tıraşlanması ile elde edilmiş dörtgen biçimli bir sarnıç yapısıdır. Güney duvarı D26 yapısı ile ortak olan sarnıç 3.5x1.5 m. ölçülerinde ve yaklaşık 2 m. derinliğindedir. Anakaya inşa edilen yapının zemini ve duvarları kırmızı renkli bir harç ile sıvandıktan sonra üzeri pişmiş toprak levhalarla kaplanarak sızdırmazlığı sağlanmıştır. Bu uygulama, sarnıcın inşa edildiği kayalığın derin ve çok sayıda çatlak içermesi nedeniyle, büyük boşlukların önce kaya parçaları veya kesme taş bloklarla tamir edildikten sonra sıvanarak levhalarla kaplanmasının nedenidir. Bu düzenleme ve işçilik yapının bazı bölümlerinde günümüze ulaşmayı başarmıştır (Lev. 59).

D28 –D29- D30 yapıları, doğal koyun girişinde ve doğu yamacında yer alan yapılardır. Yapıların zeminleri ve duvarlarının çoğu tahrip olmuş bir durumdadır ve zeminleri sualtında bulunmaktadır. D27 yapısının 30 m. kuzeyinde görülebilen bölümü 6.7x2.5 m. ölçüsündeki D28 yapısı, D28 yapısının 3 m. kuzeyinde 4x2.2 m. ölçüsündeki D29 yapısı ve D29 yapısının 5 m. kuzeyinde de 6x1.5 m. ölçüsündeki D30 yapısı yer almaktadır. Her üç yapıda eğimli kayalık yamacın tıraşlanması ile doğu duvarlarının tamamı, zemini ve yan duvarlarının bir bölümü anakayadan oluşmaktadır. Kesme taşlarla örülen batı duvarları ve yan duvarlarının örme kısımları günümüze ulaşamamıştır. Bu yapılar koyun doğu yamacında ve kıyı hattında inşa edilmişler ve yukarıda sözünü ettiğimiz deprem sonucunda oluşan tektonik hareketler sonucu kısmen sualtında kalmışlardır. Yapıların batı bölümünde sualtında dağınık halde bulunan çok sayıdaki blok ve bir takım duvar kalıntıları bu yapıların üst bölümlerine ait olmalıdır (Lev. 60).

D31 (kule) yapısı, koyun eğimli doğu yamacındaki palamarlar ile bir üst kattaki oda mekânların 20 m. kuzeydoğusunda, tüm koya ve Kekova Adası'nın güneybatı bölümündeki açık denize hâkim bir konumda yer alan muhtemelen askeri bir istihkâm kulesidir. Yaklaşık 13x12.5 m. ölçüsündeki yapının duvar kalınlığı 0.90 m.'dir ve güneydoğu köşesinde 1.5 m. eninde bir kapı bulunmaktadır. Üst yapısı korunamamış olan yapının blokları etrafa dağılmış durumdadır ve ayaktaki duvarları

yaklaşık 5 m. yüksekliğe kadar korunmuştur. Büyük ebatlarda poligonal ve bosajlı dörtgen bloklarla inşa edilmiş yapının duvar örgü sistemine ve işçiliğine bakıldığında yapının Helenistik Dönem'e ait olduğu²¹⁵ ve tüm bu alan içindeki en erken tarihli yapı olduğu anlaşılmaktadır (Lev. 61).

²¹⁵ Konecny 1997, 40.

4.2.1.1. Bölüm Değerlendirmesi

Kekova Adası'nın kuzeybatı bölümünde yer alan ve günümüzde Tersane Koyu olarak anılan doğal koyda liman ve liman yapılarına yönelik 33 yapı ele alınmıştır. Bunlardan 5 tanesi sarnıç [D1, D5, D11, D15, D27], 15 tanesi oda mekân [D2, D3, D4, D6, D7, D8, D9, D10, D13, D14, D25, D26, D28, D29, D30], 1 tanesi askeri kule [D31], 2 tanesi palamar bağlama babası [D16, D22], 7 tanesi palamar bağlama halkası [D18, D18, D19, D20, D21, D23, D24] ve 1 tanesi de gemilerin yanaştığı rıhtımdır [D12] (Lev. 42). Söz konusu liman alanında bulunan en erken tarihli yapı, Helenistik Çağa ait D33 yapısı adını verdiğimiz kule yapısıdır. Muhtemelen gözetleme ve erken uyarı sisteminin bir parçası olan güçlü duvarlara sahip yapı, Teimiusa, Simena, Kekova Denizi'nin batı bölümü ve Kekova Adası'nın güneybatı bölümünü aynı anda görebilmektedir. Tüm bu alanları görebilmesinin yanı sıra, çok sayıda keskin kayalıkları ve dik yamaçları olan adanın bu bölümünde yer alan ve liman işlevi gören doğal koy, anakaradan kuleye ulaşımı sağlayan teknelerin yanaşabilmesi ve teknelere barınak sağlaması bakımından da tercih edilmiş olmalıdır. Söz konusu doğal koy, bölgede birçok yıkıcı deprem yaşanması ve büyük yıkımlara uğramasına rağmen aynı gerekçelerle sonraki dönemlerde de liman alanı olarak kullanılmıştır. Tüm bu süreç içinde birçok yapı kısmen ya da tamamen işlevini yitirmiş, birçok yapı ise dönüştürülerek ya da tamir edilerek kullanılmaya devam edilmiştir.

Alanın günümüzdeki durumuna bakılacak olursa, liman alanı olarak kullanılan doğal koyun doğu bölümündeki denize doğru eğimli olan yamaç nispeten daha parçalanmış kayalıklardan oluşmaktadır ve bu alanda batı yamacına nazaran daha az yapı bulunmaktadır. Ancak bu alanda bulunan palamar bağlama yerlerinden, bu alandaki diğer yapılardan ve anakaya düzenlemelerinden, bu alanın daha çok gemilerin demirleme ve lojistik destek sağlanması amacına yönelik bir alan olduğu anlaşılmaktadır. Öyle ki bu yapılara ulaşım limanın sadece bu alanında bulunan palamar bağlama halka ve babalarının yanından, anakayaya oyulmuş merdivenler ile sağlanmaktadır.

Liman alanının batı bölümünde ise limanın girişinden itibaren kıyı hattında ve sualtında tespit edilen birbirine paralel 11 yapı, limana ait yapıları içermektedir. D4 yapısından D11 yapısına kadar olan bölümde gerek sualtında gerekse karada yapıların yoğunlaştığı ve en önemlisi D12 adı verilen rıhtım duvarının bu yapıların önünde olması, ana liman işletmesinin bu bölümde olduğunu göstermektedir. Bu alandaki yapılar her ne kadar günümüzde sualtında ve temel seviyesinde korunmuş

olsalar da, düzenli ve organize palanları ile giriş çıkış trafiği anlaşılabilir. Birbirine paralel inşa edilmiş yapıların önündeki 1.70 m. enindeki rıhtım duvarı da bu alanın ana liman işletmesi olduğu görüşünü desteklemektedir. Yapıların büyük bir bölümü sualtındadır ve yoğun bir dolgu altındadır. Bu nedenle yapıların özel işlevlerine yönelik bir bulgu elde edilememektedir ancak antik çağ limanlarının birçoğunda olduğu gibi ticari faaliyet gösteren dükkânlar, liman işletmesine yönelik resmi yapılar ve depolar olma olasılıkları yüksektir²¹⁶.

Liman alanının bulunduğu bölge çoğunlukla batı ve güney rüzgârlarının etkisi altındadır. Tersane Koyu olarak anılan bu doğal koy ise kuzey-güney doğrultuludur ve Kekova Adası'nın koruduğu bir iç denizin içindedir. Bu nedenle yüksek dalgalara maruz kalmayan limana alanına herhangi bir mendirek yapılmasına ihtiyaç duyulmamıştır.

Sualtında ise yoğun bir dolgu bulunmaktadır ve bu dolgunun içinde az sayıda amphora parçaları görülmektedir. Ancak amphora parçalarının kekamozla birbirine yapışmış olmasından ve üzerindeki yoğun sediment tortusundan formları tam olarak anlaşıl原因amamaktadır. Bu buluntular dışında ise çalışmamızın izni gereği sualtında ya da karada fiziki bir müdahalede yapılamadığından yüzeyde tarih ve form verebilecek nitelikte küçük buluntuya rastlanılmamıştır.

Tüm bu veriler ışığında doğal koy kullanılarak inşa edilen rıhtım, sarnıçlar, palamar halkaları, palamar babaları ve diğer liman yapıları ile küçük ölçekli organize bir liman alanı oluşturulduğu bu alanın da Helenistik Çağ'dan Geç Bizans Çağı'na hatta Piri Reis haritalarına göre (Lev. 3–1,2) İ.S. 15. yüzyıla kadar kullanıldığı anlaşılmaktadır.

²¹⁶ Liman alanlarında bulunan yapılar için Bkz.: Çalışmanın “2.3. Limanların Bölümleri ve Tipoloji Sorunları” bölümü.

4.2.2. Kuzey Yerleşimi Limanı ve Kıyı Yapıları

Kekova Adası'nın kuzey yamacında bulunan ve yukarıda sözünü ettiğimiz yaklaşık 1 km. uzunluğundaki kıyı yerleşiminin sadece deniz kenarında bulunan ve kısmen sualtında olan liman alanı çalışma kapsamına alınmaktadır. Adanın kuzey bölümünde yer alan ve 1 km. uzunluğundaki kıyı yerleşimi içinde görülebilir liman ya da mendirek oluşturan tek alan yerleşimin batı ucundadır. Ancak bu kayalık yamaç yerleşiminde kara yolu ile bir yerden biryere gitmek arazi koşulları nedeniyle oldukça zordur. Bu nedenle 1 km.'lik kıyı yerleşimi boyunca günümüzde azda olsa izine rastlanan küçük teknelerin yanaşma yerleri görülebilmektedir. Dolayısıyla yerleşim alanında bir yerden biryere gidebilmek için sıklıkla deniz yolu kullanıldığına işaret eden bu yanaşma alanları, buradaki her evin muhtemelen küçük bir teknesi olduğunu düşündürmektedir. Ancak adanın bu yerleşiminin dışarı ile bağlantısını sağlayan ana merkezinin, kıyı yapılarının başladığı batı bölümünde bulunan liman alanı olduğu kuşkusuzdur. Kuzey yerleşiminin (batık kent) limanı burası olması nedeniyle, çalışmalarımız bu alanda yoğunlaştırılmıştır. Burada yaklaşık 2 m. sualtında bir mendirek yapısı ve mendireğin gerisinde limana ilişkin yapılar bulunmaktadır (Lev. 62.1,2,3). Liman alanı kıyıya paralel uzanan ve yaklaşık 69 m. uzunluğunda "L" biçiminde bir mendirek yapısı, mendireğin doğusunda demirleme alanı olan doğal bir koy ve mendireğin batısında 2 m. genişliği ve 75 m. uzunluğu olan bir rıhtımdan oluşmaktadır. Tüm bu alanda yer alan yapılar çalışmamız kapsamında planı çıkarılarak tanımlanmıştır.

Söz konusu alanlarda planı çıkarılarak tanımlanan yapıların detaylı tanımları yapılırken kent isminin baş harfinin yanına batıdan doğuya doğru bir dizilimle rakam eklenerek yapılar kodlanmıştır. Dolayısıyla bu alanda Tersane Koyu'nda verilen kodlamanın devamı niteliğinde D32 kodundan başlayarak D53 koduna kadar toplam 22 yapı ele alınmıştır (Lev. 62.2).

D32 yapısı, adanın kuzey bölümündeki yerleşiminin en batıdaki yapısıdır. Yapı içten içe 8.5x9 m. ölçülerindedir ve denize sıfır konumdadır. Yapının yaklaşık 1 m. genişliğindeki kuzey duvarı ve 0.70 m. genişliğindeki doğu duvarı kesme taş bloklarla inşa edilmiştir. Bu duvarlar sualtındadır ve temel seviyesinde bir sıra halinde korunmuştur. Yapının güney duvarı kayalık yamacın denize yakın bölümünün tıraşlanması ile inşa edilmiştir ve yaklaşık 4 m. yüksekliğindedir. Uzunluğu 8 m. olan batı duvarının 6 m. uzunluğundaki bölümü güney duvarı gibi anakayanın tıraşlanması ile inşa edilmiş, 2 m. uzunluğundaki diğer bölümü ise kireç taşlarının örülmesi ile inşa

edilmiştir. Yapının güney ve batı duvarı dışındaki bölümü temel seviyesinde bir sıra blok halinde günümüze ulaşmıştır (Lev. 63).

D33 yapısı, içten içe 7.8x9 m. ölçülerinde ve denize sıfır konumdadır. D33 yapısının doğusunda yer almaktadır. D33 yapısının batı duvarı, kuzey duvarı ve güney duvarı, D32 yapısı ile ortaktır ve bu duvarların niteliği D32 yapısı ile benzeşmektedir. Yapının doğu duvarı ise 1.5 m. genişliğindedir ve yine kayalık yamacın denize yakın bölümünün tıraşlanması ile inşa edilmiştir. Duvar deniz seviyesinden yaklaşık 4 m. yüksekten başlayarak yamacın eğimine paralel olarak 9 m. devam ederek deniz seviyesine kadar alçalmaktadır. Yine bu duvarda da eğimin bulunduğu alanın üzeri kireç taşları ile örülerek yükseltilmiş olmalıdır (Lev. 64).

D34 yapısı, deniz seviyesinden 2 m. üst kottadır ve D33 yapısının 4 m. güneydoğusunda bulunmaktadır. Yapı içten içe 7.5x8.5 m. ölçülerindedir ve 1 m. kalınlığındaki duvarları yaklaşık 1 m. yüksekliğe kadar korunmuştur. Yapı kuzeybatı-güneydoğu doğrultuludur ve kuzeydoğu duvarında 1 m. genişliğinde bir giriş bulunmaktadır. Yapının zemini, kuzeydoğu duvarı ve güneydoğu duvarının bir bölümü denize doğru eğimli olan anakayanın tıraşlanarak düzleştirilmesi ile oluşturulmuştur. Duvarların diğer bölümleri ise kireç taşı bloklardan ve iri moloz taşlardan oluşturulmuştur. D34 yapısının 10 m. gerisinde ve 6 m. kotunda, güneydoğu duvarının tamamı anakayaya işlenmiş ve anakayadaki izlerden anlaşıldığı kadarıyla üçgen kırma çatılı 10 m. ve 7 m. genişliğinde iki yapı daha olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu iki yapının anakaya olan güneydoğu duvarları dışında yüzeyde başka duvarı görülemediği için yapılar tanımlanamamış ve tam ölçüleri belirlenememiştir (Lev. 65).

D35 (sarnıç) yapısı, ağız çapı 1 m., derinliği ise 5 m. olan, anakayaya oyulmuş bir sarnıçtır. Yapı 6 m. kotunda ve iç kısmı sıvalı olan torba biçimli bir sarnıç yapısıdır. D34 yapısının 2 m. güneydoğusunda yer alan sarnıcın ağız kısmı dörtgen bloklarla çevrilmiştir ve sarnıçtan taşan suların tahliye edilmesi için yine anakayaya oyulmuş 0.20 m. genişliğinde, 0.15 m. derinliğinde denize doğru yönlendirilmiş tahliye kanalı bulunmaktadır (Lev. 66).

D36 yapısı, kıyı hattında ve D34 yapısının 5 m. kuzeydoğusunda yer almaktadır. Yapı eğimli yamaçta kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda, anakayanın tıraşlanması ile inşa edilmiştir. Yapının kuzeybatı duvarı bulunmamakla beraber zemininin aynı yöndeki bir bölümü de günümüze ulaşamamıştır. Yapının günümüze ulaşabilmiş anakayadan oluşan güneybatı duvarı 2.2 m., güneydoğu duvarı 5.5 m., kuzeydoğu duvarı ise 2 m. uzunluğundadır. Yapının kuzeybatı duvarının tamamı ve

yan duvarların eğimli bölümlerinin üzeri bölgede korunmuş diğer yapılardan anlaşıldığı kadarıyla moloz ve kesme taşlarla örülmüş olmalıdır. Yapının işlevine yönelik bir bulgu elde edilememiş olmasına karşın, mendireğin oluşturduğu küçük limana doğrudan açılıyor olması, limana ait bir hizmet binası ya da bir ticarethane olabileceğini düşündürmektedir. D36 yapısının doğusunda, D36 yapısı ile D37 yapısı arasında kalan 1.5 m. genişliğindeki alanda, üst bölümlerine ulaşmayı sağlayan yine anakayanın tıraşlanması ile elde edilmiş bir merdiven bulunmaktadır. Merdiven bugünkü kıyı hattından başlayarak güney yönünde 1. 5 m. genişliğinde 3 m. uzunluğunda ve altı basamaktan sonra doksan derecelik bir dönüşle D36 yapısının arkasına dönmektedir. Buradan da batı yönüne doğru 4 m. ve dokuz basamak ile bir üst terastaki yapılara ulaşmaktadır (Lev. 67).

D37 yapısı, kuzeybatı güneydoğu yönünde düzenlenmiştir ve kuzeybatı duvarı dışındaki diğer üç duvar büyük ölçüde korunmuştur. Yapı anakaya oyularak inşa edilmiştir ve yapının zemini deniz seviyesindedir. Yapının 3.1 m. olan güneybatı duvarı, 7 m. olan güneydoğu duvarı 100°'lik bir açı ile 4.4 m. olan kuzeydoğu duvarı ise 118°'lik bir açı ile güneydoğu duvarına bağlanmaktadır. Öyle ki yapı dik açılı dörtgen bir yapı formunda değildir, aksine yan duvarları dışa doğru açılmaktadır. Yapının duvarları yamacın eğimine orantılı olarak denize doğru açılmaktadır ve en yüksek duvarı olan güneydoğu duvarı yaklaşık 3 m. yüksekliğindedir. Güneydoğu duvarının üst kısmındaki in-situ moloz taş örme duvardan anlaşıldığı kadarıyla, bu alandaki bütün yapıların, eğimli anakayanın tıraşlanması ile bir temel oluşturularak kuzeye bakan cephenin tamamı ve eğimli olan yan duvarın örme duvarlarla tesviye edilerek inşa edildiği anlaşılmaktadır. D37 yapısının mevcut üç duvarında da yapının zemininden yaklaşık 0.80 m. yüksekte, 0.20x0.35 m. ölçüsünde, 0.20 m. derinliğinde, güneybatı duvarında 1 adet, güneydoğu duvarında 5 adet ve kuzeydoğu duvarında ise 3 adet olmak üzere toplam dokuz adet niş biçiminde oyuk bulunmaktadır. Oyukların birbirine uzaklıkları 0.80 m. ile 1.3 m. arasında değişmektedir. Bazı nişlerin izdüşümünde ve yapının zemininde 0.20x0.20x0.15 m. ölçülerinde yine aynı sayıda dörtgen biçimli çukur bulunmaktadır. Duvarlardaki oyuklardan güneydoğu duvarında bulunan birinci ve beşinci oyukta iki adet, güneybatı duvarında ise bir adet olmak üzere toplam üç adet in-situ durumda 0.35x0.20x0.40 m. ölçüsünde 0.20 m.lik kısmı oyuklara yerleştirilmiş kesme taş bloklar bulunmaktadır.

Blokların dışarıda kalan kısımlarının ortasına 5x5 cm. ölçüsünde yatay açılmış birer adet delik bulunmaktadır. Bu blokların izdüşümü aksında yapının zeminine oyulmuş olan dörtgen çukurların bir tanesinde ise çukura yerleştirilmiş yine in-situ

ancak üst kısmı kırılmış blok parçası görülmektedir. Bu bölüme dikey yerleştirilmiş olduğu anlaşılan blokların, yapının duvarındaki nişlere yatay olarak yerleştirilen kare delikli bloklara destek amacı ile yapıldığı düşünülmektedir. Yapının denize bakan ön kısmı tamamen tahrip olduğundan, bu bölümle ilgili bir yorum yapılamamaktadır. Bunlara ek olarak yapının kuzeydoğu köşesinden diyagonal olarak geçen bir kanal bulunmaktadır. Kanal 0.40 m. genişliğinde ve 0.20 m. derinliğindedir. Kanalin üst kısmındaki silmeden kanalın üzerinin kapaklarla kapatıldığı anlaşılmaktadır (Lev. 68).

D38 (sarnıç) yapısı, sualtında 0.50 m. derinlikte ve 1 m. ağız çapı olan bir sarnıç yapısıdır. Sarnıcı besleyen yağmur sularını buraya taşıyan kanal sistemi ise sualtından başlayarak güney yönünde yamaca doğru devam etmekte ve karadaki bir bölümünden de hijyen amaçlı yapıldığı anlaşılan kapaklarla kanalın üzerinin kapatıldığı görülmektedir. Deniz seviyesinden yukarıda olması beklenen bu sarnıcın bir bölümünün D39 yapısının güney duvarının altında olması, deprem sonucu oluşan tektonik hareketle sualtında kalan sarnıcın depremden sonra işlevini yitirdiği anlaşılmaktadır. Sarnıç bu alanda D40 yapısı olarak adlandırdığımız mendirek yapısına en yakın mesafedeki sarnıç yapısıdır. Sarnıcın nispeten dağılmış ağız bölümü moloz taş ve harçla oluşturulmuş dairesel formunu korumakla birlikte içinin moloz taşlarla dolu olması nedeniyle formu ve yapısal özellikleri ile ilgili bir veri elde edilememiştir. Ancak sarnıcı beslemeye yönelik olarak anakayaya oyulmuş kanalın diğer yapılara da ayrılan kolları ve in-situ olarak ele geçen kanalın kapakları, sarnıcın bu alanın ilk düzenlendiği bir aşamada yapılmış olduğunu düşündürmektedir (Lev. 69).

D39 (kilise) yapısı, temel seviyesinde korunmuş olan 11.5x6.5 m. ölçülerinde bir şapeldir²¹⁷. D38 yapısının 2 m. kuzeyinde ve D40 yapısı olarak adlandırdığımız mendirek yapısının 1 m. güneyinde yer almaktadır. Doğu-batı yönünde dikdörtgen olan yapının dar olan batı yönünde 2.2 m. ölçüsünde bir giriş ve eşik taşı, doğu yönündeki dar duvarında da 1.6 m. yarıçaplı bir apsis bulunmaktadır. Duvar kalınlığı 0.75 m. olan yapının, güney duvarının bir bölümü dışında kalan tüm duvarları 0.60 m. derinlikte sualtında bulunmaktadır. Şapel yapısı yaklaşık ½ 'lik oranlı ölçüleri itibarıyla Likya bölgesinin şapel yapısı ölçülerine paralellik göstermektedir²¹⁸. Yapı temel seviyesinde korunmuştur ve iç kısmında narteks ve nef gibi bölümleri bulunmamaktadır. Gerek sualtında gerekse çok az bir bölümü de su üstünde olan

²¹⁷ Kekova adasında 1.5 km. içinde tespit edilebilen dört kilise ve şapel yapısı adanın Hristiyanlık döneminde önemli bir dini merkez olabileceğini düşündürmektedir. (Kekova adasındaki kiliseler için Bkz.: Peschlow 2001, 197 vd.)

²¹⁸ Harrison 1963, 117 vd.

duvarların kesme taş bloklardan izodomik bir örgü sistemi ile örüldüğü anlaşılmaktadır. Yapının denize doğrudan açılan doğu bölümünün zeminine 2.30 m. genişliğinde ve doğu cephesi boyunca bir platform oluşturacak biçimde zemin dörtgen döşeme taşları ile kaplanmıştır. Yapının iç bölümünün zemini de aynı biçimde dörtgen taşlarla kaplanarak düz bir zemin elde edilmiştir. Zemin döşeme taşlarının üzeri ve birleşim yerleri, genel olarak kalker tabakası ve kekamoza birikmesinden dolayı tam olarak görülememektedir. Kekova adasının yerleşim alanlarından biri olan bu alandaki sualtında kalmış beş yapıdan biri olan şapel yapısı olasılıkla bu alana inşa edilen en geç yapılardan biridir. Bölgede yaşanan depremler nedeniyle sualtında kalan bu yerleşim alanının daha sonraki yıllarda tekrar organize edildiği dönemde yapıldığı anlaşılan şapelinde, bölgede ve tüm Akdeniz kıyılarımızda görülen deniz seviyesinin yükselmesi sonucu sualtında kalarak işlevini yitirdiği düşünülmektedir. Öyle ki D37 yapısı ile Şapel arasında kalan bölümde deniz seviyesinden yukarıda olması beklenen D38 yapısı olarak adlandırdığımız sarnıç sualtındadır ve bir bölümü de Şapelin güney duvarının altındadır. Bu olgu deprem sonucu oluşan tektonik hareketle sualtında kalan bu alanın, ilk işlevini yitirdikten sonra tekrar düzenlendiğini ve bu aşamada Şapelin yapıldığını göstermektedir (Lev. 70).

D40 (mendirek) yapısı, Kekova adasının kuzey yamacında yerleşim gören yaklaşık 700 m. uzunluğundaki kıyı alanı içinde görülebilen tek mendirek yapısıdır. Yapı günümüz kıyı hattının 13 m. kuzeyinde ve yaklaşık 2 m. sualtındadır. Yapının tüm blokları eksiksiz ve in-situ olarak günümüze ulaşmıştır. 2 m. duvar kalınlığı olan yapı doğu-batı doğrultusunda 61 m. uzunluğundadır ve batı ucu 107°'lik bir açı ile güneye dönerek buradan da 8 m. daha devam ederek toplam 69 m. uzunluğa ulaşmaktadır. Bölgede hakim rüzgar yönü batıdan estiği için batı yönü daha korunaklı hale getirilmiş ve mendireğin batı kanadı ile kıyı arasında 7 m. genişliğinde bir giriş açıklığı bırakılmıştır. Mendireğin duvarı karadan denize doğru dik bir eğimle devam eden sırt biçimli yamacın üzerine inşa edilmiştir. Sırt biçimindeki yamacın daha eğimli olan doğu yönünde mendireğin duvar yüksekliği yaklaşık 8 m., batı yönünde ise 4 m. yüksekliktedir. Mendireğin iç kısmı yaklaşık 4 m. derinliğinde olmasına karşın mendireğin dış kısmı, oturduğu yamacın buradaki dik eğiminden dolayı ani bir düşüşle yaklaşık 18 m. derinliğe ulaşmakta buradan da daha az bir eğimle kıyıdan 200 m. açıkta 90 m. derinliğe ulaşmaktadır. Mendireğin yukarıda bahsedilen deprem sonucu oluşan tektonik hareket sonucu sualtında kalmış olduğu ve işlevini yitirdiği anlaşılmaktadır. Ancak mendirek işlevini yitirmeden önce batı

bölümünde yaklaşık 220 m² ölçüsünde, doğu bölümünde ise 120 m² ölçüsünde bir liman ve demirleme alanı oluşturduğu hesaplanmaktadır. Bu iki liman alanını arasında kalan yaklaşık 40 m. uzunluğundaki bölümde ise muhtemelen limana ilişkin yapılar bulunuyordu. Ancak günümüzde bu alan üzerinde geç dönemde inşa edilen şapel yapısının bulunuyor olması, bu alandaki olası erken yapılar hakkında veri elde edilmesini güçleştirmektedir. Limanı oluşturan mendirek iki yatay iki dikey şekilde tekrar eden isodom örgü tekniğinde harç kullanılmadan inşa edilmiştir. Bloklar kesme kireç taşındandır ve yaklaşık 2x1x0.70 m. ölçülerindedir, ancak mendireğe yandan çarpan güçlü deniz dalgalarına karşı mukavemet gösterebilmesi amacıyla yatay blokların uç kısımları inceltilerek 0.50 m. ölçüsüne getirilmiş, orta kısımları her iki yüzde 0.70 m. ölçüsünde kalın bırakılmıştır. Dikey blokların ise dış kısımları 0.70 m. ölçüsünde olmasına karşın iç kısımları 0.50 m. ölçüsüne indirilerek, dikey ve yatay blokların birbirine geçmesi sağlanmış ve mendirek duvarının yan baskıya karşı güçlenmesi sağlanmıştır (Lev. 71).

D41 yapısı, mendirek yapısının güneyinde kalan dolgu alanın üzerinde ve D39 yapısının doğusunda yer almaktadır. Yapı 5.5x11 m. ölçülerinde ve kuzey-güney doğrultuludur. Yapının duvarları eğimli yamaç nedeniyle kıyı şeridinde doğru yükselmekte ve güney bölümünün bir kısmı su üstündedir. Ancak kuzey bölümü 0.60 m. derinlikte sualtındadır. Kesme taş bloklarla inşa edilmiş yapının sualtındaki duvarları 0.70 m. genişliğindedir ve temel seviyesinde korunmuştur. D41 yapısının batı duvarını D39 yapısı olarak adlandırdığımız şapelin apsisli olan doğu duvarı, kuzey duvarını ise yine şapelin kuzey duvarının devamı niteliğindeki doğu-batı yönünde uzanan duvar oluşturmaktadır. Yapının girişi tam olarak tespit edilememiş ve yapının işlevine yönelik bir bulgu elde edilememiştir. Ancak, yapının batı duvarının D39 yapısının güneydoğu köşesi ile kesiştiği noktada, D39 yapısına bağlanan 1 m. genişliğinde bir açıklık bulunması ve D41 yapısının doğu duvarının orta bölümünde 0.60 m. yarıçaplı yarım daire şeklinde bir apsis bulunması, yapının şapel yapısı ile bağlantılı bir işlevi olduğunu düşündürmektedir (Lev. 72).

D42 yapısı, mendirek yapısının güneyinde kalan dolgu alanın üzerinde D41 yapısının doğusunda yer almaktadır. Yapı 5.3x14 m. ölçülerinde ve D41 yapısına paralel olarak kuzey-güney doğrultuludur. Yapının duvarları kıyı şeridinde doğru yükselmekte ve güney bölümünün yaklaşık 4 m.'lik kısmı su üstündedir. Ancak kuzey bölümü 0.60 m. derinlikte sualtındadır. Güney duvarının bulunduğu bölüm anakayanın tıraşlanması ile elde edilen 1 m. yüksekliğindeki temel duvarı üzerine, kesme taş bloklarla inşa edilmiş yapının duvarları 0.70 m. genişliğindedir. Yapının

kuzeye bakan bölümü sualtındadır ve temel seviyesinde görülebilmektedir. Yapının batı duvarını D41 yapısının doğu duvarı, kuzey duvarını ise yine D39 yapısı olarak adlandırdığımız şapelin ve D41 yapısının kuzey duvarının devamı niteliğindeki doğu-batı yönünde uzanan duvar oluşturmaktadır. Mendirek yapısının güney bölümünde yer alan ve liman alanının üzerine inşa edildiğini düşündüğümüz yapılardan en doğusundaki bu yapının girişi tam olarak tespit edilememiş ve yapının işlevine yönelik bir bulgu elde edilememiştir. Ancak yine liman alanının geç dönem kullanımı sırasında nispeten işlevini yerine getiren liman alanına yaşanan teknelerin, bu yapının doğu bölümünü kullanmış olabileceği ve bu yapının da bu kullanıma yönelik bir yapı olabileceği düşünülmektedir (Lev. 73).

D43 yapısı, mendirek yapısının doğu ucundan 10 m. güneyde ve D42 yapısının doğusunda yer almaktadır. Yapı 5.7x10 m. ölçülerinde ve güney duvarının tamamı anakayanın tıraşlanması ile inşa edilmiştir. Yapının anakaya olan güney duvarı 5 m. seviyesinde su üzerindedir ve anakayada 0.40x0.40 m. ölçüsünde ve su seviyesinden 4 m. yukarıda bir hatıl deliği bulunmaktadır. Hatıl deliğinin yukarisından sağa ve sola diyagonal inen iki kanal bulunmaktadır. Bu izlerden yapının çatısının üçgen kırma çatı olduğu ve hatıl deliğinin de çatıyı taşıyan kirişin yuvası olduğu anlaşılmaktadır. Yapının batı yönünde 5 m.'lik bir bölümü su üzerindedir, ancak diğer bölümleri temel seviyesinde görülmekte ve 0.70 m. sualtındadır. Yapının güney duvarının tamamı, batı duvarının ise 5 m.'lik bölümü yaklaşık 1 m. seviyesine kadar anakayadan oluşmasına karşın, diğer duvarların blok ve moloz taşla inşa edildiği anlaşılmaktadır. Yapının güney duvarının tamamı anakayadan oluşması için yaklaşık 6 m. yüksekliğinde ve 10 m. genişliğinde bir alanın tıraşlanmış olması çok zaman ve maliyet gerektirmiş olmalıdır. Ancak yamacın bu bölümündeki dik yapısı bu durumu zorunlu kılmaktadır. Limanın iç bölümünde yer alan bu kısma yapısal tüm zorluklara rağmen yapının inşa edilmiş olması, limanın yapı için önemini göstermektedir (Lev. 74).

D44 yapısı, 6x11 m. ölçülerindedir ve D43 yapısının doğusunda yer almaktadır. Yapı D43 yapısı ile benzer konumdadır ve yapının güney duvarının tamamı ve batı duvarının da 5 m.'lik bölümü 6 m. yüksekliğinde anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuştur. Batı duvarının D43 yapısı ile ortak olması ve kuzey duvarının aynı hizada olmasına karşın D44 yapısının güney duvarı D43 yapısından 5 m. daha güneydedir. D44 yapısı, liman alanı olarak organize edilmiş ve mendireğin koruduğu kuzeye bakan bu yamacın batısındaki son yapıdır. Yapının güney duvarının tamamı ve batı duvarının da 5 m.'lik bölümü 6 m. yüksekliğinde

anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuş olmasına karşın diğer duvarların, 0.70 m. sualtında temel seviyesinde görülebildiği ölçüde kesme taş bloklardan inşa edildiği anlaşılmaktadır. Bu yapının da inşasındaki güçlükler D43 yapısına benzer niteliktedir (Lev. 75).

D45 yapısı, mendirek yapısının güneyindeki kıyı çizgisinde yer alan yapı grubunun gerisinde bir üst kottadır. Yapı D41 yapısının 2.5 m. güneyinden başlar ve kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda 6x9 m. ölçülerindedir. Yapının kuzeybatıya bakan duvarı 1 m. seviyesinde korunmuştur ve 1 m. genişliğinde kapı açıklığı bulunmaktadır. Yapının güney duvarı anakayanın tıraşlanması ile elde edilmiştir ve diğer duvarları kesme taş bloklarla inşa edilmiştir. Yapının giriş açıklığının bulunduğu kuzey yönüne D38 yapısı olarak adlandırdığımız sarnıç yapısının güney doğusundan başlayan ve kıyı şeridinde yer alan 0.60 m. eninde, 0.30 m. genişliğinde toplam dört basamaktan oluşan anakaya tıraşlanarak oluşturulmuş bir merdiven yapısı ile ulaşılmaktadır. Yapı yoğun bitki örtüsü ve dolgu toprağı altında olmasından dolayı işlevine yönelik bir bulguya ulaşılamamıştır. Yapı her ne kadar 1 m. kotunda ve ikinci terasta bulunuyorsa da kıyı şeridinden bir merdivenle doğrudan ulaşılabilmesi ve mendirek yapısının kapattığı alanın içinde olması, yapının ikincil dereceden limanla bağlantılı bir yapı olduğunu göstermekte ve alanın ilk organize edildiği tarihlerde inşa edildiği söylenebilmektedir (Lev. 76).

D46 yapısı, mendireğin güneyindeki yapı grubunun en yüksek kotta olan yapısıdır ve D45 yapısının doğusunda, D42 yapısının güneyinde bulunmaktadır. 6x7 m. ölçüsündeki yapı 6 m. kotundadır ve yapının güney duvarı 4 m. yüksekliğinde anakayanın tıraşlanması ile inşa edilmiştir. Yapının diğer duvarları kesme taş blok ve moloz taşlardan oluşmuştur. Doğu duvarının bir bölümü 1.5 m. seviyesinde korunmuştur ancak diğer duvarların sadece anakaya üzerindeki temel izleri görülebilmektedir. Tüm liman alanına hakim bir konumda inşa edilmiş yapının batısında D45 yapısı, kuzeyinde bir alt kotta D42 yapısı ve güneyinde de dik bir yamacın bulunuyor olması bu yapıya ulaşımı sadece doğu yönden mümkün kılmaktadır. Bu nedenle mendireğin gerisindeki tüm yapılar, yamacın kuzeye bakan yüzünde inşa edilmiş ancak yamacın doğuya bakan yönünde bulunan yaklaşık 42 m. genişliğindeki doğal koyunda bu alanla bağlantılı olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Öyle ki D46 yapısına ulaşmanın tek yolu bu koya inşa edilmiş ve kıyıya yakınlığı nedeniyle destek duvarı ile sağlamlaştırılmış bir merdiven ve 30 m. uzunluğunda bir yürüyüş yolu ile sağlanabilmektedir. Söz konusu merdiven 0.80 m. uzunluğunda, 0.30 m. genişliğinde toplam onbeş basamaktan oluşmaktadır ve son basamağı

günümüzde sualtındadır. D46 yapısına ulaşımın, yamacın kuzeye bakan yüzünden mümkün olmaması ve doğu yönünden uzun bir yolla ulaşılabilmesinin gerekçesi olarak hem liman alanındaki yapı grubuna yakın olunmak istenmesi hem de konum olarak limana hakim bir alanda yer alması nedeniyle bu alan tercih edilmiş olmalıdır. Yapının işlevine yönelik bir bulgu elde edilememiştir ancak yapının muhtemelen liman alanının ilk organize edildiği bir tarihte inşa edildiği düşünülmektedir. Öte yandan D46 yapısı her ne kadar limana en uzak ve en yüksek kotta yer alıyorsa da, aşağıda detaylarını verdiğimiz ve yamacın doğu bölümündeki doğal koyda yer alan D51 ve D52 olarak adlandırdığımız gemi bağlama babalarının olması bu yapının da limana ilişkin bir yapı olduğunu göstermektedir (Lev. 77).

D47 (sarnıç) yapısı, ağız çapı 1 m., derinliği 6 m. olan, anakayaya oyulmuş ve iç kısmı sıvalı olan, ters konik biçimli bir sarnıç yapısıdır. Sarnıç 6 m. kotunda D46 yapısının kuzey batı köşesine yakın bir alanda yer almaktadır. Sarnıç D46 yapısının kuzey duvarının tam altında yer almaktadır ve sarnıcın ağız bölümü bu nedenle yarım daire biçimindedir. Sarnıcın güney bölümünden D46 yapısının içine doğru ilerleyen 1 m. genişliğinde 0.30 m. eninde anakayaya oyulmuş dört basamaktan oluşan bir merdiven ve ağız bölümünün batı kısmında sarnıcın doldurulması amacıyla merdiveni de dikey kesen anakayaya oyulmuş 0.20 m. genişliğinde, 0.15 m. derinliğinde bir kanal bulunmaktadır. Aynı kanalın bir kolu da sarnıç dolduktan sonra fazla suyun tahliye edilerek bir alt kottaki D38 yapısı olarak adlandırdığımız sarnıca aktarılmasını sağlıyor olmalıdır (Lev. 78).

D48 (mezar) yapısı, mendireğin doğu bölümünde bulunan 42 m. genişliğindeki doğal koyda, D46 yapısına ulaşımı sağlayan anakayaya oyulmuş merdiven yapısının bulunduğu kaya kesitinin önünde bulunan mezar yapısıdır. Yapı kuzeydoğu-güneybatı doğrultuludur ve tahrip olmuş durumdadır. Görülebildiği kadarıyla anakayaya oyulmuş 0.60 m. genişliğinde 0.50 m. derinliğinde sanduka biçimli bir yapıdır. Yapının kaya kesitinden kuzeydoğuya uzanan kısmının çok küçük bir bölümü görülebilmekte ancak ne kadar daha devam ettiği tahribattan dolayı anlaşılamamaktadır. Yapının işlevine yönelik bilgiyi yapının üzerindeki kaya kesitine açılmış olan 0.10 m. derinliğinde, 0.60 m. genişliğinde ve 1 m. yüksekliğindeki nişten elde etmek mümkün olmaktadır. Öyle ki söz konusu nişin içinde yine anakayaya oyularak işlenmiş yan yana üç adet haç motifi bu yapının Bizans döneminde mezar olarak kullanılmış olduğu anlaşılmaktadır (Lev. 79).

D49 (sarnıç) yapısı, doğal koyun güney bölümündeki kıyı hattının yaklaşık 4 m. gerisinde 1 m. kotunda bulunan bir sarnıç yapısıdır. Sarnıç anakayaya oyularak

inşa edilmiştir ve yaklaşık 1 m. ağız çapına sahiptir. Sarnıcın içi depozit malzeme ve moloz ile dolu olduğundan derinliği ve formu görülememektedir. Mendirek yapısının gerisindeki yamaç ile bu yamacın doğusunda yer alan doğal koyun doğusunda yine dik bir yamaç bulunmaktadır ve koy bu iki yamacın arasında bir vadi oluşturmaktadır. Sarnıcın kenarında bulunan anakayaya oyulmuş kanal yapısı bu vadiye doğru uzanmakta ve bu vadiden koya doğru akan yağmur sularının sarnıca yönlendirilmesini sağlamaktadır. Yine koyun kıyı hattından bu sarnıca ve bu sarnıcın gerisine ulaşımı sağlamak amacı ile moloz taşlarla bir teraslama ve anakayaya oyulmuş 1.2 m. uzunluğunda 0.30 m. genişliğinde altı basamaktan oluşan bir merdiven bulunmaktadır (Lev. 62.2).

D50 (mezar) yapısı, yine söz konusu doğal koyun kıyı hattında, D49 yapısının 9 m. doğusunda bulunmaktadır. Yapı 1 m. genişliğinde ve ölçülebildiği kadarıyla 0.60 m. yüksekliğinde galeri biçiminde anakayanın dikdörtgen şeklinde oyulması ile inşa edilmiştir. Yapının yaklaşık 1.5 m. yüksekliğinde olan cephesinin yarısı halen sualtındadır ve kıyı hattındaki uç kısmının üzerinde ölçüleri 1.2x0.60x0.50 m. olan lento biçiminde kesme taş blok bulunmaktadır. Bloğun kuzey bölümünde ve bloğun yanına yine benzer biçimde blok konulabilecek ölçüde anakayada iki adet daha blok yatağı görülmektedir. Bu düzenleme anakaya oyularak inşa edilmiş galerinin kuzey bölümü ve üzeri kesme taş bloklarla örülerek sanduka biçiminde bir yapı elde edildiği izlenimi vermektedir. Tüm bu veriler ve yine aynı koyda D48 yapısı olarak adlandırdığımız geç dönem mezar yapısı da, bu yapının da geç döneme ait bir mezar yapısı olabileceğini düşündürmektedir. Çok fazla tahrip olmuş yapının hem büyük ölçüde sualtında oluşu hem de yoğun dolgusundan dolayı kazısı yapılmadan bir sonuca ulaşmak mümkün görülmemektedir (Lev. 80).

D51 (palamar bağlama babası) yapısı, olarak adlandırdığımız yapı D50 yapısının 2.5 m. doğusunda, D46 yapısına ulaşımı sağlayan merdiven yapısının başladığı kıyı hattında yer almakta ve bu doğal koyda bulunan anakayaya oyulmuş iki palamar bağlama babasından biridir²¹⁹. Anakayanın kıyı bölümüne yaklaşık 0.70 m. yüksekliğinde 0.15 m. genişliğinde yarım daire biçiminde açılan kanal ile yamaçtan ayrılmış palamar babası, yine yarım daire biçimindedir ve 0.30 m. yüksekliğinde, 0.70 m. uzunluğunda, 0.35 m. genişliğindedir. Palamar bağlama babasının kıyı hattına ve deniz seviyesinde olmasından dolayı tuzlu suyun ve

²¹⁹ Genel terminolojide Moorig Stone (halka biçimli bağlama yeri) ve Bollard (iskele babası biçiminde bağlama yeri) denen ve gemilerin iskeleye yanaştıktan sonra iplerini bağladıkları taş yada metal düzenlemelerden halka yada delik biçiminde olanlara “palamar bağlama halkası”, monolit biçimde mantar yada sütun biçiminde olanlara ise “palamar bağlama babası” denilmektedir. Testaguzza 1964, 173; Blackmann 1973a, 355; 1982, 203; Williams 1976, 73; Theodoulou 2007, 253.

dalgaların aşındırıcı etkisine uzun yıllar maruz kalmış olmasından oldukça aşınmış durumdadır (Lev. 81).

D52 (palamar bağlama babası), söz konusu doğal koyda bulunan anakayanın tıraşlanması ile inşa edilmiş ikinci palamar babasıdır. D51 yapısının yaklaşık 12 m. güneydoğusunda, D49 yapısının ise 3 m. kuzeyinde bugünkü kıyı hattında bulunmaktadır. D52 yapısı olarak adlandırdığımız palamar babası, anakayanın 0.15 m. yüksekliğinde ve 0.15 m. genişliğinde yarım daire biçiminde oyularak oluşturulan kanal ile anakayadan ayrılmıştır. Palamar babası 0.80 m. çapında dairesel formda ve 0.20 m. yüksekliğindedir. D51 yapısında olduğu gibi D52 yapısı da günümüzde kıyı hattına sıfır olmasından dolayı tuzlu suyun ve dalgaların aşındırıcı etkisine uzun yıllar maruz kalmış ve oldukça tahrip olmuştur. Kesme taş bloklarla oluşturulmuş D40 yapısı olarak adlandırdığımız yapay mendireğin doğusunda yer alan doğal koy, gerek batı yönünde mendireğin bir bölümünün sağladığı korunak gerekse koyun doğusundaki dik eğimli kaya kütlelerinin koyun başladığı noktadan yaklaşık 40 m. kuzeye doğru uzanması ile oldukça korunaklı bir konumdadır. Bunlara ek olarak koyun kıyı hattından itibaren dik bir eğimle 15 m. kadar derinleşmesi, koyu doğal bir liman olarak kullanılmasına son derece elverişli hale getirmiştir. Ancak ne var ki koyun gerisindeki dik vadi ve koyu doğu ve batıdan sınırlayan dik kaya yamaçları bu alanın kullanılabilircek hinterlandını sınırlandırmaktadır. Görülebildiği kadarıyla bu koydan sadece mendireğin gerisindeki D46 yapısına dar ve dik bir yolla ulaşılabilmekte ve koyun gerisinde kalan sarnıçtan tatlı su sağlamak dışında bir kullanım mümkün görülmemektedir. Tüm bu nedenlerle bu koyda minimum seviyede bir düzenleme ve sadece iki adet anakayaya oyulmuş palamar babası bulunmaktadır. Öte yandan bu alanın asıl limanını oluşturan mendireğin sağladığı korunaklı alandan daha geniş bir sığınma alanı sağlaması, kötü hava şartlarında büyük gemilere geçici olarak sığınma sağlamış olabileceğini düşündürmektedir. Yukarıda değindiğimiz depremler sonucu bugün batık şehir olarak adlandırılan Kekova bölgesinin sualtına çökmüş olması, halen kıyı hattında denize sıfır kotta bulunan palamar babalarının ise yapıldığı dönemde en azından deniz seviyesinden en az 3 m. daha yüksek bir kotta olması anlamına gelmektedir²²⁰. Bu nedenle söz konusu palamar bağlama babalarını kullanan gemilerin bordası²²¹ bu

²²⁰ Bkz.: Çalışmanın “4.3.1. Bölüm Değerlendirmesi” bölümü.

²²¹ Borda: Teknenin güverte kenarının en alçak olduğu nokta ile su hattı çizgisi arasındaki yükseklik ölçüsüdür.

yükseklikte olmalıdır. Buna göre bu alana yanaşan gemilerin uzunluğu yaklaşık 20 ila 30 m. olmalıdır²²² (Lev. 81).

D53 (rıhtım) yapısı, adanın kuzey yerleşim alanında bulunan D40 yapısı olarak adlandırdığımız mendireğin batısında yer almaktadır. Bu alan D32 ve D33 yapısının önünden başlayarak batıya doğru anakayanın tıraşlanması ile inşa edilmiş 2 m. genişliğinde ve yaklaşık 75 m. uzunluğunda tamamen anakayadan oluşan bir rıhtım yapısıdır. Bu rıhtım yapısı da diğer kıyı yapıları gibi bölgede yaşanan depremler nedeniyle 1-1.5 m. arasında değişen derinlikte sualtında kalmıştır. Anakayadan oluşan seki benzeri rıhtımın gerisindeki tıraşlanmış duvar benzeri anakayada ise bu alana demirleyen gemilerin palamar iplerini bağladıkları beş adet palamar bağlama babası bulunmaktadır. Bu palamar bağlama babalarının tamamı anakayanın tıraşlanması ile inşa edilmiştir ve deniz seviyesinden yaklaşık 0.50 m. yukarıdadır. Demirleme alanı olarak değerlendirdiğimiz bu rıhtımın kuzeyinde sualtında yaklaşık 8-15 m. arasında değişen derinlikte, birden fazla batığa ait olduğunu düşündüğümüz çok sayıda ve değişik tipte ticari amphora parçaları bulunmaktadır. Buluntular başlığı altında incelediğimiz bu amphoralar da bu alandaki tüm diğer düzenlemelerle birlikte bu alanın gemilerin yanaştığı bir alan olduğunu ve muhtemelen kötü hava şartları nedeniyle burada demirli birden fazla geminin burada battığını kanıtlar niteliktedir (Lev. 82).

²²² Genelde çok eski dönemlerden beri tekne su hattı ile tekne boyunun oranı asgari 1/10'u olarak seçilirse de, ufak teknelerde bu değer neredeyse daima aşılar, büyük teknelerde ise altına inilebilir. Küçük teknelerde kamara içinde yeterli boy mesafesi sağlamak için bordalar yüksek tutulur.

4.2.2.1. Buluntular

Kuzey yerleşim liman alanında halen sualtında bulunan mendireğin kuzeyinde ve 8 m. ile 20 m. arasında değişen derinlikte, yaklaşık 600 m²'lik bir alana dağılmış, çeşitli dönemlere ve formlara ait sayısı yüzlerle ifade edilebilecek kadar pişmiş toprak seramik parçası bulunmaktadır. Söz konusu buluntular ağırlıkla ticari amphoralara aittir, ancak aralarında su künkleri, çatı kiremitleri ve günlük kullanım kapları da azımsanamayacak sayıdadır. Buluntular üst üste yığılmış durumdadır ve üst katmanlarda görülebilenlerin neredeyse tamamı kırıktır. Adeta seramik çöplüğünü anımsatan bir görüntüye sahip olan alan parçalar birbirine kaynamış ve üzerlerinde yoğun bir sediment tabakası oluşmuştur. Seramiklerin hamur rengi, bezeme ya da süslemesi, mühürleri gibi detaylar görülememekle beraber birçoğunun formu dahi tam anlaşılamamaktadır (Lev.91-Res.2; Lev. 88–91). Tüm bu olumsuzluklara rağmen form ve tarih verebilecek durumda olanlar çalışmamız kapsamına alınarak çizimi ve fotoğraflaması yapılarak kataloglanmıştır. Alanda herhangi bir fiziki müdahale yapamadığımızdan, burada yer alan yüzlerce formdan en iyi bilgiyi yansıtacağını düşündüğümüz 20 amphora ve 5 mutfak kabı seçilerek değerlendirilmiştir.

AMPHORALAR

Rhodos Amphoraları:

Alanda iki adet, farklı tipte Rhodos amphorası tespit edilmiştir (Kat. No. 1). Bu tipin İ.Ö. 1. yüzyıldan İ.S. 2. yüzyıl ortalarına kadar üretildiği bilinmektedir. Benzer örneklerinde yapılan kil analizleriyle üretim yeri olarak Rhodos Adası ve periası belirlenmiştir. Batı Akdenizde birçok taklidi yapılmasına karşın üretimin yapıldığı bir merkez ortaya çıkmamıştır. İ.Ö. 1.- İ.S. 2. yüzyıllar arasında Doğu ve Batı Akdeniz'de geniş bir yayılım sahasına sahiptir²²³ (Lev.83. 1).

İkinci Rhodos tipi amphora ise (Kat. No. 2), İ.Ö. 1. - İ.S. 1. yüzyıllar arasına tarihlenmektedir ve benzer örneklerinde yapılan kil analizleriyle üretim yeri olarak Rhodos adası ve periası belirlenmiştir. Aynı yüzyıllarda Doğu ve Batı Akdeniz'de geniş bir yayılım sahasına sahiptir²²⁴ (Lev. 83. 2).

Mısır Amphoraları:

Bu tipte toplam 6 amphora saptanmıştır. Bunlardan birinin AE3 tipi amphora (Kat. No.3) diğer beşi ise AE5-6 tipi amphora olduğu belirlenmiştir (Kat. No.4-8).

²²³ Williams-Peacock 1991, 102, class 9; Şenol 2000, Lev. XXX, Şek. 99; Şenol 2003, 28.

²²⁴ Doğer 1991, 90, Res. 86; Oleson 1994, Res.2. A4.

AE3 tipi amphora, benzer formlu kaidelerin İ.S. 1.- 2. yüzyıllarda AE3 amphoraların erken örneklerinde kullanıldıkları bilinmektedir. Bilinen diğer ismi Bitronkonik amphora olan AE3 amphoraları İ.Ö. 1 yüzyılda üretilmeye başlamıştır. Mısır'da birçok merkezde üretimi olan bu amphoraların İ.S. 3 yüzyılda özellikle Mısır şarap ticaretinin doruk noktasına ulaştığı dönemde Akdeniz'de birçok merkezde yoğun olarak ele geçtiği görülmüştür. Bu dağılımın en yoğun olarak görüldüğü yerler arasında İtalya yarımadası, Sicilya yakınındaki batıklar ve Kıbrıs dikkat çekmektedir²²⁵ (Lev. 83. 3).

Bu grup içinde yer alan diğer beş amphora, AE5-6 tipi amphoralar (Kat. No. 4) İ.S. 3-4. yüzyıllar arasına tarihlenmektedir²²⁶ (Lev. 83- Res. 4).

Çalışmada yer alan diğer dört AE5-6 tipi amphoranın (Kat. No. 5-8) tamamı İ.S. 5.-6. yüzyıllar arasına tarihlenmektedir. Bunlar, ucu yuvarlaklaşmış yüksek ve dar ağız kısmı olan, gövdeye doğru genişleyen konik formlu omuz yapısı ve omuzda başlayarak biten kulak formlu dikey kulpları olan, tüm yüzeyinde sık aralıklarla bezenmiş yivleri bulunan amphoralardır (Lev. 83. 5,6./Lev. 84. 1,2). Filistin Negev Bölgesi'nin batısındaki merkezlerde üretildiği düşünülen bu tip amphoraların Doğu Akdeniz'den İngiltere'ye kadar geniş bir yayılım alanı bulunmaktadır. Filistin' de Gaza civarında üretilen beyaz şarabın ihracında kullanıldığı düşünülen bu form Akdeniz'de birçok merkezde de yapılan kazılarda ortaya çıkmıştır²²⁷.

Kilikia Amphoraları:

LR1 genel adıyla tanımlanan bu grupta iki adet LR1 (Kat. No.9,10), bir tane LR1-A (Kat. No.12), bir tane LR1-B (Kat. No.13) ve iki adette LR1-C amphorası (Kat. No.11,14) olmak üzere toplam 6 adet amphora ele alınmaktadır. Bu gruptaki amphoraların tamamı İ.S. 4-7. yüzyıla tarihlendirilmektedir. Bunlardan ilki olan LR1 tipi amphora, ucu sivriltilmiş dışa çekik ağızlı, boynun üst bölümünden başlayan ve omuzda biten oval kulplara sahip, kalın boyunlu, silindirik gövdelidir. Amphoranın kulplarının altından kaideye kadar ince sık yivler bulunur. Dar boyunlu, omuzda genişleyen ve kaideye doğru daralan ovoidal gövdeye ve omuz genişliği doğrultusunda gövdeyle birleşen yivli kulplara sahiptir²²⁸ (Lev. 84. 3). İkinci LR1 tipi

²²⁵ Şenol 2000, 405 –kat. 246.

²²⁶ Williams-Peacock 1991, 196, class 48; Oleson 1994, 18, Fig. 5 A30-31; Şenol-Kerem 2000, 89, Lev. 15.9; Şenol 2003, 125.

²²⁷ Williams-Peacock 1991, 191, class 46; Alpözen 1994, 65; Oleson 1994, Fig.4- A22,23; Şenol 2000, Lev. XXXIII, Şek. 144 AE 5-6; Zoroğlu 2008, res.8-60.

²²⁸ Bass 1962, 546, Fig. 6b; Williams-Peacock 1991, 185, 104A, Class 44; Şenol 2000, Lev. XXXI, Şek. 110; Şenol-Kerem 2000, 93, Lev. 17.17; Şenol 2003, 85; Albrecht 2005, 158, Fig.1.

amphora gövdeye doğru olan kısmı yivlendirilmiş, dibi olarak düşündüğümüz ufak bir çıkıntıyla belirtilen düz bir dibe sahiptir²²⁹ (Lev. 84. 4).

Bu gruptaki diğer alt tip LR1-A tipi amphoradır. Tam olarak ele geçen bu amphora, dar boyunlu, omuzda genişleyen ve kaideye doğru daralan ovoidal gövdeye ve yivli kulplara sahiptir. Amphorada kulpların altından kaideye kadar ince sık yivler bulunur²³⁰ (Lev. 84.). LR1-B tipi amphora ise dar boyunlu ve omuzda genişleyen ve kaideye doğru daraldığı anlaşılan ancak omuzun altından itibaren kırık durumda olan amphoranın ovoidal gövdelidir. Gövdesi yivlidir ve yivli kulplara sahiptir²³¹ (Lev. 85. 1). Bu grupta yer alan son tipte ise biri tam diğeri ise gövdenin sadece alt bölümünden oluşan iki adet LR1-C tipi amphora bulunmaktadır. Tam form veren LR1-C amphorası, ucu sivriltilmiş dışa çekik ağızlı, boyunun üst bölümünden başlayan ve omuzda biten oval kulplara sahiptir. Kalın boyunlu, omuzdan karına doğru daralan gövde yapısı ve yuvarlak dipli amphorada, kulpların altından kaideye kadar geniş aralıklarla bezenmiş yivler bulunur²³² (Lev. 85. 2). Diğer LR1-C amphorasının dibi olarak düşündüğümüz, ufak bir çıkıntıyla belirtilen düz dibe doğru yivlendirilmiş form ise gövdenin alt kısmından ibarettir (Lev. 84. 5).

Kilikia Amphoraları olarak değerlendirilen bu tip amphoraların üretim merkezleri Antiocheia, Rhodos ve Kıbrıs olarak belirlenmekte ancak yoğun olarak Kilikya bölgesinin kıyı şeridinde üretildikleri saptanmaktadır. Bu amphoralar Doğu Akdeniz’de ve Akdeniz’in batısındaki merkezlerde yoğun olarak ele geçmektedirler.

Grek (Ege) Amphoraları:

LR2 tipi amphora,

Çalışmamız kapsamında ele alınan amphoralardan, bu grup içinde değerlendirilen ve LR2 tipi amphora olarak adlandırılan bir tane amphora bulunmaktadır (Kat. No.15). İ.S. 5.-7. yüzyıllar arasına tarihlenen bu amphora tipi,

²²⁹ Şenol 2000, Lev. XXXI, Şek. 109.

²³⁰ Bass 1962, 546, Fig. 6b; Riley 1979, 216, Lev. XXXV, cat. D346–347; Keay 1984, LIII; Williams-Peacock 1991, 185, 104A, Class 44; Şenol 2000, Lev. XXXI, Şek. 108; Şenol-Kerem 2000, 93, Lev. 17.17; Şenol 2003, 85.

²³¹ Riley 1979, 216, Lev. XXXV, cat. D346–347; Bass 1962, 546, Fig. 6b; Keay 1984, LIII; Williams-Peacock 1991, 185, 104A, Class 44; Şenol 2000, Lev. XXXI, Şek. 110; Şenol-Kerem 2000, 93, Lev. 17.17.

²³² Bass 1962, 546, Fig. 6b; Riley 1979, 216, Lev. XXXV, cat. D346-347; Keay 1984, LIII; Williams 1989, Fig.56-561; Williams-Peacock 1991, 185, 104A, Class 44; Şenol 2000, Lev. XXXI, Şek. 111; Şenol-Kerem 2000, 93 Lev. 17.17; Albrecht 2005, 158, Fig.1.

Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrika'daki merkezlerde yoğun olarak ele geçmekte ve Akdeniz'de diğer amphora gruplarına göre daha az bulunmaktadır²³³ (Lev. 85. 3).

Kapitan II tipi amphora,

Çalışmada bir tane yer alan ve Agora K113 adıyla da bilinen Kapitan II tipi amphora (Kat. No.20) gövdeye doğru genişleyen boyna, boynun üst bölümünden başlayarak ağız hizasına kadar yükselen omuzla birleşen yassı kulplara, dar ovoidal formlu gövdeye sahiptir. İ.S. 3.-5. yüzyıllar arasına tarihlenen amphora tipinin atölyeleri Ege'de ele geçmemesine rağmen Ege amphoralarıyla birlikte sınıflandırılır. Dağılımı ise Akdeniz çevresi ve Karadeniz'dir²³⁴ (Lev. 86- Res. 2).

Gaza Amphoraları:

Bu grup içinde anılan LR4 tipi amphoralardan çalışmamızda 3 tane yer almaktadır (Kat. No. 16-18). Silindirik gövdeli bu amphora tipinin omuzlarda iki dikey kulpu ve kulplarının altından başlayan yivler bulunur (Lev. 85. 4, 5, 6). İ.S.4.-7. yüzyıllar arasına tarihlenen bu tip amphoraların üretim yerleri belli olmamasına rağmen Gaza civarında üretildikleri düşünülmekte ve Kuzey Afrika ve Suriye-Filistin bölgesinde yoğun olarak ele geçmektedir²³⁵.

Kuzey Afrika Amphoraları:

Kuzey Afrika Amphoraları kapsamında değerlendirilen ve çalışmada bir örnek ile temsil edilen Spatheia tipi amphora (Kat. No.19), içe çekik, dışa doğru bombe oluşturan kalın, sarkık ağız kenarına, silindirik bir boyuna, ağız kenarının altında başlayıp omuzda son bulan ince yassı kesitli dikey kulp yapısına sahiptir. Silindirik gövdeye sahip amphora, Geç Spatheia B grubuna girmekte ve, İ.S. 6-7. yüzyıllar arasına tarihlenmektedir. İtalya yarımadasının kuzeyinde bulunan merkezlerde, Kuzey Afrika'da ve Batı Anadolu' da yoğun olarak bulunmaktadır²³⁶ (Lev. 86. 1).

MUTFAK KAPLARI

Çalışmamızda yer alan ve mutfak kapları başlığı altında topladığımız bu grupta 2 tencere, 1 kase, 1 servis tabağı ve 1 su taşıma kabı olan sürahiden oluşan toplam 5 kap formu ele alınmaktadır.

²³³ Bass 1962, 546, Fig. 6a; Keay 1984, LXV; Şenol 2000, Şek. 103 b; Şenol-Kerem 2000, 97, Lev. 18.21; Şenol 2003, 97.

²³⁴ Williams-Peacock 1991, 193, Fig. 112, Class 47; Şenol 2000, Lev XXX. Şek.102; Reynal 2005, Fig. 22.

²³⁵ Keay 1984, Fig. 28-3, Type LIV; Williams-Peacock 1991, 198, Class 49; Oleson 1994, Fig. 4-A22; Alpözen 1994, 67; Şenol-Kerem 2000, 89, Lev. 16.10.

²³⁶ Bass 1962, 550, Fig.12; 1966, 148, Fig. 42; 1983, 186, 220; Keay 1984, Type. XXVI; Williams-Peacock 1991, 51; Şenol-kerem 2000, 85, Lev. 14-4; Şenol 2000, Lev. XXXV, Şek. 130.

Bunlardan ilki olan pişirme tenceresi (Kat. No. 21), dışa çekik dudak iç kavisle gövdeye bağlanan, iç kavis üzerinde başlayıp dudak kısmını geçecek şekilde yukarıya çekilerek küresel gövdede son bulan kulplara sahiptir. Dış yüzeyi yivlendirilmiş tencere İ.S. 2-3. yüzyıllara tarihlendirilmektedir²³⁷ (Lev. 86. 3).

Diğer pişirme tenceresi ise (Kat. No. 22), hafif dışa taşkın, yuvarlak ağız kenarlı, ağzın hemen altından başlayıp gövdede son bulan kulplu, küresel gövdeli, üzeri yivlendirilmiştir. İ.S. 4-7. yüzyıllar arasına tarihlenmekte ve benzerlerine Troya, Kelenderis, Phokaia, Didyma, Knossos, Megnezia, Anemurium kazılarının buluntuları arasında rastlanmaktadır²³⁸ (Lev. 86. 4).

Burada ele alınan kâsenin (Kat. No.23) yarısı kesitin içinde bulunmakta ve kabın sadece bir bölümü görülebilmektedir. Görülebildiği kadarıyla dışa çekik dudak, keskin profille gövdeye bağlanan servis kaplarından ve İ.S. 4-6. yüzyıllar arasına tarihlenmektedir²³⁹ (Lev. 86- Res. 5)

Servis ya da balık tabağı (Kat. No.24) olarak değerlendirilen ve büyük bir bölümü kırık olan açık formlu tabak ise uzun ve dışa açılan kenarlı geniş bir servis tabağıdır ve üzeri kırmızı astarlıdır. Benzerleri İ.S. 4-6. yüzyıllara tarihlendirilen²⁴⁰ kabın Afrika kökenli olma ihtimali çok yüksektir, ancak kil ve astarının detayları fiziki durumundan dolayı belirlenemediğinden kesin bir şey söylemek olanaksız görünmektedir (Lev. 86. 6)

Çalışmada yer verilen son kap ise sutaşıma kabı olarak kullanılan sürahinin sadece ağız kısmı ve boynunun bir bölümü korunmuş durumdadır (Kat. No.25). Yassı Ada Bizans batığında da benzer örneklerine rastlanan ve İ.S. 7. yüzyıla tarihlenen²⁴¹ kabın, dudaktan omza bağlı tek kulplu olan, kısa boyundan oval gövdeye geçişin keskin olduğu görülmektedir (Lev. 87. 1)

Çalışmada alt tipleriyle beraber yukarıda detayları verilen, toplam 11 amphora tipi ve değişik formda 5 mutfak kabı ele alınmaktadır. Buna göre Kuzey Afrika, Mısır, Gaza, Kilikia, Grek (Ege) ve Rhodos gibi neredeyse tüm Doğu Akdeniz'i kapsayan bir dağılımın olduğu ve İ.Ö. 1. yüzyıldan başlayarak İ.S. 7. yüzyıla kadar bu alandaki ticari faaliyetin boyutunu vermektedir.

²³⁷ Williams 1989, Fig. 35-388.

²³⁸ Hayes 1983, 105; Fırıncı 2010, 58, Kat.14, Lev. 5/14.

²³⁹ Williams 1989, Fig. 30/329.

²⁴⁰ Riley 1979, Fig. 107-567.

²⁴¹ Bass 1966, Fig. 42.

Bu formların dağılımı ve dönemi aşağıdaki tabloda verilmektedir.

	<i>Rhodos Amphoraları</i>			
1	Rhodos Tipi Amphora	İ.Ö.1- İ.S.2. yy. otaları	Kat.No.1	Lev. 83- Res.1
2	Rhodos Tipi Amphora	İ.Ö.1- İ.S.1.yy.	Kat.No.2	Lev. 83- Res.2
	<i>Mısır Amphoraları</i>			
3	AE3 Tipi Amphora	İ.S. 1-2. yy.	Kat.No.3	Lev. 83- Res.3
4	AE5-6 Tipi Amphora	İ.S. 3-4. yy.	Kat.No.4	Lev. 83- Res.4
5	AE5-6 Tipi Amphora	İ.S. 5-6. yy.	Kat.No.5	Lev. 83- Res.5
6	AE5-6 Tipi Amphora	İ.S. 5-6. yy.	Kat.No.6	Lev. 83- Res.6
7	AE5-6 Tipi Amphora	İ.S. 5-6. yy.	Kat.No.7	Lev. 84- Res.1
8	AE5-6 Tipi Amphora	İ.S. 5-6. yy.	Kat.No.8	Lev. 84- Res.2
	<i>Kilikia Amphoraları</i>			
9	LR1 Tipi Amphora	İ.S. 4-7. yy.	Kat.No.9	Lev. 84- Res.3
10	LR1 Tipi Amphora	İ.S. 4-7. yy.	Kat.No.10	Lev. 84- Res.4
11	LR1-C Tipi Amphora	İ.S. 4-7. yy.	Kat.No.11	Lev. 84- Res.5
12	LR1-A Tipi Amphora	İ.S. 4-7. yy.	Kat.No.12	Lev. 84- Res.6
13	LR1-B Tipi Amphora	İ.S. 4-7. yy.	Kat.No.13	Lev. 85- Res.1
14	LR1- C Tipi Amphora	İ.S. 4-7. yy.	Kat.No.14	Lev. 85- Res.2
	<i>Grek (ege) Amphoraları</i>			
15	LR2 Tipi Amphora	İ.S. 5-7. yy.	Kat.No.15	Lev. 85- Res.3
16	Kapitan II Tipi Amphora	İ.S. 3-5. yy.	Kat.No.20	Lev. 86- Res.2
	<i>Gaza Amphoraları</i>			
17	LR4 Tipi Amphora	İ.S. 4-7. yy.	Kat.No.16	Lev. 85- Res.4
18	LR4 Tipi Amphora	İ.S. 4-7. yy.	Kat.No.17	Lev. 85- Res.5
19	LR4 Tipi Amphora	İ.S. 4-7. yy.	Kat.No.18	Lev. 85- Res.6
	<i>Kuzey Afrika Amphoraları</i>			
20	Spatheia Tipi Amphora	İ.S. 6-7. yy.	Kat.No.19	Lev. 86- Res.1
	<i>Mutfak Kapları</i>			
21	Mutfak Kabı (Tencere)	İ.S. 2-3. yy.	Kat.No.21	Lev. 86- Res.3
22	Mutfak Kabı (Tencere)	İ.S. 4-7. yy.	Kat.No.22	Lev. 86- Res.4
23	Mutfak Kabı (Kase)	İ.S. 4-6. yy.	Kat.No.23	Lev. 86- Res.5
24	Mutfak Kabı (Tabak)	İ.S. 4-6. yy.	Kat.No.24	Lev. 86- Res.6
25	Mutfak Kabı (Sürahi)	İ.S. 7. yy.	Kat.No.25	Lev. 87- Res.1

4.2.2.2. Bölüm Değerlendirmesi

Kekova Adası'nın kayalık kuzey yamacında teraslanmış bir alanda ve yaklaşık 1 km. uzunluğunda bir kıyı yerleşimi görülmektedir. Bu alan içinde anakayadan yontulmuş birçok merdiven yapısının deniz kenarına kadar indiği ve kıyı hattında bulunan yapıların neredeyse tamamında küçük çaplı tekneler için yanaşma yeri olduğu görülmektedir. Bu alanlar bir liman ya da bir mendirek yapısı içermemektedir. Ancak bu kıyı yerleşiminin batı bölümünde yer alan ve Kekova Adası Kuzey Yerleşimi Liman Alanı olarak adlandırdığımız bölümde bir liman olgusu ile karşılaşmaktadır. Öyle ki bu alanda yapılan çalışmada, doğal koydan oluşan ve palamar bağlama babalarının bulunduğu bir demirleme alanı [D51, D52], mendirek yapısıyla korunan bir liman havzası [D40], anakayadan kesilmiş bir rıhtım alanı [D53], bu alanların gerisinde bir kilise [D39], tek odadan oluşan onbir adet mekân [D32, D33, D34, D36, D37, D41, D42, D43, D44, D45, D46], geç döneme ait iki mezar yapısı [D48, D50] ve dört adet sarnıçtan [D35, D38, D47, D49] oluşan toplam 22 yapı ile küçük ölçekli bir liman alanıyla karşılaşmaktadır (Lev. 62).

Günümüzde yaklaşık 2 m. sualtında bulunan mendirek yapısı kesme taşlarla yapılan isodomik duvar yapısı ve iççiliğiyle Simena Liman alanındaki mendirek ile benzer bir yapıdadır. Alandaki yapıların neredeyse tamamı bu mendireğin gerisinde bulunmaktadır ve limana ait yaşam alanları ile limanın işletmesi buradadır. Bu alanda yer alan yapılardan sarnıçlar, mezarlar ve kilise yapısı dışında kalan yapıların işlevleri tam olarak belirlenemese de limana yönelik yapılar olduğu ortadadır. Yapıların tamamı tek odadan oluşmaktadır ve her birinin girişi bağımsız durumdadır. Öyle ki en üst kotta yer alan D46 yapısı liman alanında yer alma kaygısı ile inşa edildiği yere doğudaki dik merdiven ve uzun bir patika ile ulaşılabilir. Mendireğin bulunduğu bu alanın doğusunda, yukarıda detaylarına yer verdiğimiz demirleme alanı da olan doğal koy ve yine mendireğin batısında bulunan anakayanın kesilmesi ile oluşturulan rıhtım yapısı ile oluşturulan bu geniş liman alanı, adanın kuzey yamacındaki diğer yerleşimden soyutlanmıştır. Birçok ticaret limanının ana yerleşimden soyutlanarak yabancı denizcilerin kentten uzak tutulmaya çalışıldığı bilinen bir olgudur ve burada da böyle bir uygulama görülmektedir. Eğimli ve kayalık bir yamacın teraslanması ile oluşturulan bu liman alanının içinde yer aldığı bölgenin jeomorfolojik yapısını ele aldığımız bölümde sözünü ettiğimiz kıyı çizgisindeki değişiklikleri, Aperlai Kentinin kıyı yerleşiminde olduğu gibi alanda yer alan yapı katmanlarından da takip edebilmekteyiz. Simena mendireği ile muhtemelen çağdaş olan hatta belki de aynı mühendisin inşa etmiş olabileceği bu alandaki mendirek

halen 2 m. sualtındadır ve inşa edildiği dönemde bölgenin denizel iklimi ve dalga yüksekliği de hesaba katıldığında üst seviyesi sudan yaklaşık 1-1.5 m. yukarıda olmalıdır²⁴². Dolayısıyla buradaki çökme yaklaşık 3 m. civarında hesaplanmaktadır. Batıdaki D53 rıhtım alanı sudan 1.5 m., liman alanındaki D38 sarnıcı ile bu alandaki diğer kıyı yapıları da 2.5 m. su seviyesinden yukarıda olmalıdır. Ancak bu alana inşa edilmiş olan D39 adını verdiğimiz kilise yapısı alandaki diğer kıyı yapılarının da kullanımını engelleyecek bir konumda, hem limanlar için son derece önemli olan sarnıcın²⁴³ üzerine hem de limanda yer alan diğer yapıların üzerine inşa edilmiştir. Öte yandan alanda muhtemelen kilise ile çağdaş dönemde yapılmış iki mezar yapısı da [D48, D50] bulunmaktadır. Buradan kilisenin inşa edildiği Bizans Çağı öncesinde söz konusu depremler ile sualtında kalan limana ait kıyı yapılarının işlevini yitirdiği, İ.S. 3-5 yüzyıllar arasında ise alanın tekrar yükselmesi ile Bizans Çağı'nda kullanılabilir hale geldiği anlaşılmaktadır. Ancak ne var ki hem geç dönem kilisesi hem de geç dönem mezarlarının zeminleri de günümüzde halen 0.5 ila 1 m. arasında değişen bir derinlikte sualtında bulunmaktadır. Tüm bu yükselme alçalma hareketlerinin jeomorfolojik açıdan ele alındığı araştırmaların ortaya koyduğu süreç²⁴⁴, alandaki mimari buluntu evreleri ile örtüşmektedir.

Yukarıda detaylarına yer verdiğimiz bu liman alanında, genel yapısı itibariyle hem alanın elverdiği ölçüde doğal yapıdan yararlanılmış, hem de kesme taşlardan inşa edilen mendireği ile yapay liman havzası oluşturulmuştur.

Sualtındaki buluntulara bakıldığında, limanın İ.Ö. 1. yüzyıldan İ.S. 7. yüzyıla kadar kullanıldığı, yine bu buluntular ışığında Mısır'dan Rhodos'a kadar uzanan bir deniz ticaretinin uğrak yeri olduğu anlaşılmaktadır. Araştırmamız kapsamı ve izni gereği söz konusu buluntuların en üst seviyede olan ve form verenler çalışmaya dâhil edilmek durumunda kalınmıştır. Ancak ne var ki sualtında yüzlerle ifade edilebilecek kadar üst üste yığılmış ve zamanla birbirine kaynamış amphora ve günlük kullanım kabı bulunmaktadır. Bu alanda yapılacak bir sualtı kazısı ile daha alt katmanlardaki parçalardan çok daha detaylı ve kapsamlı bilgi edinileceği kuşkusuzdur.

Tüm bu veriler ışığında kuzey yerleşimi liman alanında bulunan mendireğin ve palamar bağlama babalarının, Simena Limanı ile benzer olması, Helenistik Dönem'e ait olan Simena mendireği ile aynı çağdan itibaren kullanılmaya başladığı ve hem sualtı buluntuları hem de kıyı alanındaki geç yapılardan da, İ.S. 7. yüzyıla kadar kullanıldığı anlaşılmaktadır.

²⁴² Blackman1973b, 115 vd.

²⁴³ Blackmann 1982a, 204.

²⁴⁴ Bkz.: Çalışmanın "3.3. Jeomorfolojik Yapısı" bölümü.

4.3. Simena Limanı ve Kıyı Yapıları

Kekova Bölgesi'nin liman kentlerinden olan ve günümüzde Kale olarak adlandırılan Simena, Kekova Adası'nın 1 km. kuzeyinde, Andriake Limanı'nın 9 km. batısında yer almaktadır. Tarihi İ.Ö. 4. yüzyıla kadar uzanan kent²⁴⁵, konumu itibarıyla Kekova adası ile Teimiusa (Trisdomo-Üçağız) kentinin arasında, Teimiusa Limanı'nı oluşturan doğal koya girişi sağlayan kanalın doğusunda, kuzeydoğudan güneybatıya bir dil şeklinde uzanan yaklaşık 600 m. genişliğinde ve 1200 m. uzunluğundaki kayalık bir yarımada üzerine kurulmuştur (Lev. 92. 1, 2).

İ.Ö. 4. yüzyıl deniz güzergâhlarını aktaran Pseudo-Skylaks'ta ve geç dönem güzergâhını anlatan Stadiasmus Maris Magni'de anılan kent (*SMM.* 239.), İ.Ö. 1. yüzyılda Aperlai, Apollonia ve İsinda ile sympoliteia kurmuştur²⁴⁶. Plinius (*Plin., Nat. Hist.* , V 100.) ve Stephanos Byzantios'un da (*Steph. Byz.* 580) adından söz ettiği kent, Roma Dönemi yol kılavuz anıtlarında Andriake ve Aperlai arasında gösterilmektedir²⁴⁷. 19. yüzyıl seyyahlarından olan Texier ise burayı ziyareti sırasında birçok yapının ayakta olduğundan söz etmektedir²⁴⁸. Yine 19. yüzyılda burayı ziyaret eden Beaufort karadan ve denizden gelen tüm yollara hakim bir kalesi olduğundan söz etmekte, ancak kentin adını anmamaktadır²⁴⁹ (Lev. 93.1). Bu tarihten sonra Simena ile ilgili çalışmalar bölgedeki diğer kentlere nazaran daha az sayıdadır²⁵⁰. Ancak bu çalışmaların hiçbiri Simena'nın antik limanı ve liman yapılarına yönelik çalışmalar değildir.

Kentteki en eski yapılar olarak klasik döneme tarihlenen, kayalık kuzey yamaçtaki Dynast yerleşimi olan ev yapıları gösterilmektedir. Bunun dışında aynı tepede Helenistik Dönem'e ait sur duvarları (Lev. 93.3– 94.1), Roma Dönemi'ne ait çeşitli yapıların ve Bizans Dönemi'ne ait bir Kale yerleşiminin de bulunduğu alanın aşağıda kıyı bölgesine kadar genişletilmiş olduğu görülmektedir²⁵¹ (Lev. 94.2). Kentin, liman ve liman mahallesi denilebilecek nitelikteki yapıları, kıyıda nispeten daha düzlük bir alanda yer almaktadır. Bu alan gerek halen su üstündeki yapılardan gerekse sualtındaki duvar kalıntılarından önceleri anakaraya bitişik bir yarımada olduğunu göstermektedir. Ancak bölgede yaşanan depremlere bağlı olarak yaşanan

²⁴⁵ Hild - Hellenkemper 2004, 848.

²⁴⁶ Tüner 2007, 41 vd.

²⁴⁷ Hild - Hellenkemper 2004, 848.

²⁴⁸ Texier, 58.

²⁴⁹ Beaufort 2002, 18.

²⁵⁰ Ruge 1927, 2270; Bean 2001, ; Foss 1994, 1, Balty 1991, 556; Zimmermann 2000, 333; Çevik 2000, 37; Hild-Hellenkemper 2004, 848.

²⁵¹ Hild - Hellenkemper 2004, 848.

tektonik hareketler sonucu²⁵² bu alanın sualtında kaldığı ve bir adaya dönüştüğü görülmektedir (Lev. 94.2).

Bölgenin antik denizciliği kapsamında değerlendirilen Simena Kenti'nin limanı ve liman yapılarının bulunduğu bu ada üzerinde ve adanın kıyı alanlarında halen sualtında birçok yapı bulunmaktadır. Çalışmamıza konu olan bu yapılar tanımlanarak işlevleri ve genel liman alanı içerisindeki konumları ele alınmaktadır. Söz konusu yapılar tanımlanırken numaralandırılarak dizin içine alınmış ve her yapının ismine kent isminin baş harfi eklenmiştir. Buna göre S1 adı verilen ilk yapıdan başlayarak S24 yapısına kadar, alanda toplam 24 yapı tanımlanmıştır (Lev. 95).

S1 (medirek) yapısı, adanın güneyine bakan tarafında karşılıklı iki koldan oluşan mendirek yapısıdır. Mendireğin her iki kolu da günümüzde yaklaşık iki metre sualtındadır. Kesme taş bloklarla inşa edilmiş mendireğin batı kolu anakaradan başlayarak kuzeybatı-güneydoğu yönünde 30 m. uzanarak doğuya doğru yay biçiminde döner ve buradan 10 m. daha devam ederek toplam 40 m. uzunluğunda ve 2 m. eninde bir yapı olarak karşımıza çıkar. Bu kolun anakara ile birleşen başlangıç yeri yoğun dolgu altında olmasından dolayı bu alandaki detaylar görülememektedir. Mendireğin batı kolundan doğuya doğru limanın girişini oluşturan 21 m.'lik açıklıktan sonra mendireğin doğu kolu başlamaktadır. Doğru kolu ise yine kuzeybatı-güneydoğu yönünde 15 m. uzanarak batıya doğru yay biçiminde döner ve buradan 8 m. daha devam ederek toplam 23 m. uzunluğa ulaşır. Bu kolun genişliği de yine yaklaşık 2 m. kadardır. Ancak mendireğin doğu kolu görülebildiği kadarıyla anakaraya birleşmek yerine daha önce yarımada olan günümüzde ise ada olan anakaranın güney batısını çevreleyen ve aşağıda detaylarını verdiğimiz S2 yapısı olarak adlandırdığımız duvar ile birleşmektedir. Mendireğin her iki kolu da söz konusu depremler sonucu sualtına çökmüştür ve kolların üst bölümü sualtında yaklaşık 1.80 m. derinliğinde, alt kısımları ise yaklaşık 5.50 m. derinliğindedir. Mendireğin yine her iki kolu da in-situ kalmıştır ve bütün blokları günümüze ulaşabilmiştir. Bu nedenle deniz zemininden itibaren mendireğin duvar yüksekliği 3.40 m. olarak ölçülebilmekte ve mendireği oluşturan 2x1x0.5 m ölçülerindeki blokların ise birbirini tekrar eder biçimde iki sıra enine, iki sıra boyuna dizilerek isodomik bir duvar örgü sistemine sahip olduğu görülmektedir. Açıklığı 21 m. olan liman girişinden anakaraya doğru ölçüldüğünde, limanın boyu 24 m. eni ise 40 m.'dir ve liman havzası yaklaşık 960 m²lik bir alandır. Günümüzde limanın iç kısmının 2/3' lük bölümü, anakaradan sürüklenen ve kıyı yapılarına ait üst yapı elemanların oluşturduğu depozit malzeme nedeniyle denize doğru bir eğim

²⁵² Bkz.: Çalışmanın “3.3. Jeomorfolojik Yapısı” bölümü.

oluşturacak biçimde dolmuştur. Günümüze oldukça sağlam ulaşan mendirek üzerinde, antik dönemde özellikle askeri limanlarda kullanıldığı bilinen liman girişinin zincirlenmesi²⁵³ veya küçükte olsa bir deniz fenerine²⁵⁴ ilişkin iz bulunmamaktadır (Lev. 96).

S2 yapısı, liman mendireğinin doğu kolundan başlayarak, mendireğin devamı niteliğinde bir duvar yapısıdır. Yapı mendireğin gerisinden 20 m. doğuya buradan da yaklaşık 80 m. kuzeye devam etmektedir. Kısmen moloz kısmen de kesme taş bloklarla inşa edilen duvar yaklaşık 0.70 m. enindedir ve liman mendireğine yakın olan bölümü 2 m. derinlikte, anakaraya yaklaşıldıkça 1 m. ye kadar düşen bir derinlikte sualtındadır. Bu duvar yapısı doğuya bakan liman yapılarının dalgalardan korunmasına yönelik inşa edilmiş olmalıdır²⁵⁵. Bu duvarın sınırladığı alanın gerisinde yaklaşık 20 m. eninde düz bir alanın bulunması ve bu alanda herhangi bir yapı kalıntısına rastlanılmaması, bu alanın da gerisindeki yapıların kullandığı bir rıhtım alanı olabileceğini düşündürmektedir (Lev. 97).

S3 (sarnıç) yapısı, liman mendireğinin oluşturduğu liman havzasının kuzey bölümünde yer alan bir sarnıç yapısıdır. Anakayaya oyularak inşa edilen sarnıç yapısının ağız çapı yaklaşık 2 m.'dir ve limana en yakın sarnıç yapısıdır. Doğudan yine anakayaya oyularak yapılan dört basamakla ulaşılan sarnıcın içi moloz dolu olduğundan derinliği ölçülememektedir. Yapı muhtemelen limana yanaşan gemilere su sağlamak amacı ile inşa edilmiştir (Lev. 98).

S4 yapısı, birbirine açılan toplam beş odadan oluşmakta ve S3 yapısının kuzeyinde yer almaktadır. Yapının oda biçimli bölümleri tamamen anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuştur ve duvarları da yine yer yer 1 m. seviyesine kadar anakayadan oluşmaktadır. Yapının muhtemelen örme taşla yapılan üst bölümleri günümüze ulaşmamıştır. Yapı tüm bu liman alanı içinde çok odalı olan tek yapıdır ve yaklaşık 11.5x9.5 m. ölçülerindedir. Duvar kalınlıkları 0.70 m. olan odaların ölçüleri, güney bölümdekiler 7x4.3 m. ve 2.7x5 m.'dir. Kuzey bölümdekiler ise sırasıyla 6.3x3.4 m., 3x3 m. ve 2x1.5 m.'dir. Yapıdan S3 yapısına anakayaya oyulmuş bir kapı açıklığı ve dört basamaklı bir merdivenle ulaşılabilir. Yapının doğu bölümünde, muhtemelen geç döneme ait bazı düzenlemeler ve eklemeler yapıldığı görülmektedir. Bunlardan ilki moloz taşlarla örülerek yapının doğu bölümüne eklenmiş yaklaşık 1 m. eninde ve 6 m. çapında bir apsis, diğeri ise

²⁵³ Blackmann 1973a, 360; 1982, 195.

²⁵⁴ Williams 1976, 15.

²⁵⁵ Yamaca kurulmuş kentin erken döneme ait surları bulunmaktadır ancak limanın inşa edildiği önceleri yarımada, günümüzde ise adaya dönüşmüş liman alanında bu duvar dışında sur niteliğinde herhangi bir duvara rastlanılmamıştır.

kuzeydoğu bölümünde yine moloz taşlarla örülmüş 4x2 m. ölçülerinde bir odadır. Yapının liman içindeki konumu ve apsisin tam eksende olmamakla birlikte doğuya bakıyor olması, bölgedeki benzerlerinden yola çıkılarak geç dönemde liman içine inşa edilen bir kilise yapısı olabileceğini düşündürmektedir (Lev. 99).

S5 (sarnıç) yapısı, liman alanının kuzeyinde ve neredeyse tam orta aksında yer alan bir sarnıç yapısıdır. 4.5x6 m. ölçülerindeki sarnıcın kuzey duvarının tamamı anakayadan ve batı duvarı anakaya ve moloz taş duvardan, diğer iki duvarı ise yaklaşık 3 m. yüksekliğinde moloz taş duvardan oluşmaktadır. İç kısmı sıvalı olan yapının güney duvarının bir bölümü dışında tüm duvarları ayakta ve çatının tonoz çatı örtüsü ile kapandığı anlaşılmaktadır. Yaklaşık 81m³ su hacminin olduğu anlaşılan sarnıcın bu alanda yer alan diğer sarnıçlara oranla daha büyük oluşu ve limanın gerisinde merkezi bir yerde olması, limanın ana sarnıcı olduğunu göstermektedir (Lev. 100).

S6 yapısı, liman alanı içinde yer alan dikdörtgen biçiminde bir oda yapısıdır. Yapı S4 yapısının yaklaşık 12 m. doğusunda yer almaktadır. Tamamen anakayanın tıraşlanması ile oluşturulan yapının kuzey ve doğu duvarı dışında kalan bölümleri yaklaşık 1 m. sualtındadır. Görülebildiği kadarıyla 12x6.5 m. ölçülerindeki yapının duvar kalınlığı 0.80 m.'dir. Yapının girişi doğu bölümden 0.80 m. genişliğindeki bir kapı açıklığından ve dört basamaktan oluşan bir düzenleme ile sağlanmaktadır. Yapı doğu-batı yönünde uzanmaktadır ve alandaki diğer yapılar gibi zemini ve yapıyı sınırlayan yan duvarları anakayanın eğimine bağlı olarak değişik yüksekliklerde anakayadan oluşmaktadır. Belirli bir seviyeye kadar anakaya olan duvarların üst bölümleri civardaki diğer yapılardan anlaşıldığı kadarıyla moloz taşlarla örülmüştür ancak bu duvarlar günümüze ulaşamamıştır. Liman alanına sıfır konumda olan bu yapının girişinin limana açılmak yerine S2 yapısı olarak adlandırdığımız duvar yapısının gerisindeki düz alana açılıyor olması bu yapının ve bu yapı ile aynı aksta yer alan diğer yapıların trafiğinin doğu alana yönlendirilmiş olduğunu göstermektedir (Lev. 101).

S7 yapısı, S6 yapısının kuzeyinde yer alan ve 7x3 m. ölçülerinde bir oda yapısıdır. Anakayaya oyularak inşa edilen yapının kuzey ve güney duvarı yaklaşık 2 m. yüksekliğinde masif, murç ve tarak izleri halen görülebilen anakayadan oluşmaktadır. Batı duvarı ise 0.70 m. seviyesine kadar anakaya olan duvarı, aynı zamanda yapının girişinin de bulunduğu düzleştirilmiş platformun parçasıdır. Batı yönünden girilen yapının, girişindeki anakaya platformdan 3 basamakla yapının içine inilmektedir. Doğü duvarının tamamı tahrip olmuş yapının zemininde V biçiminde bir

kaya çatlağı bulunmaktadır ve olasılıkla yapının kullanıldığı dönemde bu alan doldurularak düzleştirilmiş olmalıdır. Yapının kuzey duvarının üst kısmında dört adet ahşap hatıl yuvası net olarak görülebilmektedir ve bu hatıllar yapının çatı örtüsü ya da ikinci kat zeminini taşıyan bir tavan olduğunu göstermektedir (Lev. 102).

S8 yapısı, anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuş ve S7 yapısının kuzeyinde, bir üst kotta yer alan oda yapısıdır. Yapı temel seviyesinde korunmuştur ve 5x3.5 m. ölçülerindedir. Yapıya giriş, doğu-batı yönünde dört basamaklı bir merdiven ile sağlanmakta ve yapının 1 m. genişliğindeki kapı açıklığı kuzeye bakmaktadır. Nispeten yüksekçe bir alana konumlanan yapı bir takım merdiven düzenlemesi ile liman alanına yönlendirilmiş bir trafiğe sahiptir (Lev. 103).

S9 yapısı, yine anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuş ve S8 yapısının doğusunda yer alan bir oda yapısıdır. Yapı S8 yapısının bir alt kotundadır ve batı duvarı S8 yapısının doğu bölümündeki kaya kütesidir. Yapının zemininde oldukça fazla kaya çatlağı bulunmaktadır ve diğer duvarları günümüze ulaşamamıştır. Yapının girişine ait bir iz görülememektedir ancak, yapının konumu ve alanın genel düzenlemesine bakıldığında doğu bölümünde yer alan düz alandan giriş yapıldığı anlaşılmaktadır (Lev. 104).

S10 yapısı, S9 yapısının bir alt kotunda ve kuzeyinde yer almaktadır. Anakayanın tıraşlanması ile oluşturulan yapının güneybatı köşesi çatı seviyesine kadar ayaktadır ve üst yapısı S8 yapısının zemin seviyesindedir. 9x6.5 m. ölçülerindeki oda yapısının doğu duvarının bir bölümü su üzerinde görülmektedir ancak yapının zemini ve girişi tamamen sualtındadır. Yapının zemini S6 yapısı ile aynı kotundadır ve alandaki oda mekânlar arasında zemin kotu en düşük yapılardır. S10 yapısı da yine S2 yapısı olarak adlandırılan duvar yapısının gerisindeki düz alana açılan giriş bölümü ile mekâna giriş çıkış trafiğinin doğu bölümden sağlandığı anlaşılmaktadır (Lev. 105).

S11 yapısı, S8 yapısının kuzeyinde ve S10 yapısının batısında yer alır. Yapı 4.5x4.7 m. ölçülerinde kareye yakın bir oda yapısıdır. Yapının orta bölümünde yapıyı ortadan ikiye ayıran ve S10 yapısına kadar ulaşan bir kaya çatlağı bulunmaktadır. Yapının duvarları oldukça tahrip olmuştur ve yapının girişi ve zeminin köşeleri dışında yapıya ilişkin veri elde edilememektedir. Nispeten küçük bir yapı olan ve anakayanın tıraşlanması ile oluşturulan S11 yapısının kuzey duvarı düzleştirilmemiştir. Ancak yapının girişini sağlayan kuzeybatı bölümde 1 m. enindeki kapı açıklığının olduğu bölümde, kuzey duvarı üzerinde murç izlerinin de halen görülebildiği bir düzeltirme çalışmasının başladığı ama bitirilmediği görülmektedir.

Yapıya girişı sağlayan kapı açıklığının önünde bulunan iki basamaklı bir merdivenle yapıya çıkıldığı ve yapının girişinin liman alanına yönlendirildiği anlaşılmaktadır (Lev. 106).

S12 yapısı, S10 ve S11 yapısının kuzeyinde bulunan yapı anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuştur. Yapı 12x11 m. llerindedir ve S10 yapısından bir st kotta yer almaktadır. Yapının kuzey ve batı duvarının tamamı, güney duvarının ise bir bölümü 3 m. seviyesine kadar ayaktadır. Ancak yapının doğu duvarı ve güneydoğu köşesi günümüze ulaşamamıştır. Yapının kuzey duvarının sağlam kalan batı ucunda 0.20x0.30 m. llerinde dört adet hatıl yuvası bulunmaktadır, bu hatılların st seviyesinin hizasında batı duvarı üzerinde ise 1 m. eninde anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuş bir platform görülmektedir. Tüm bu veriler yapının iki katlı bir yapı olduğunu, hatıl deliklerinin S12 yapısının çatısını taşımaya yönelik olmadığını, ikinci katın zeminini taşıyan ahşap hatılların yuvası olduğunu, düzleştirilmiş 1 m.lik platformunda ikinci kat zemininin bir parçası olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla yapının ikinci katının birinci katından 1 m. daha uzun olduğu anlaşılmaktadır. Yapıya ait bir giriş açıklığına rastlanılmamıştır ancak doğu bölümde bulunan düzleştirilmiş alandan yapıya ulaşıldığı düşünülmektedir. S12 yapısı liman alanı olarak düzenlenmiş tüm bu alanın hem en büyük yapısı olması hem de ikinci kata ilişkin kesin veriler barındırması ile diğer yapılardan ayrılmaktadır (Lev. 107).

S13 yapısı, S12 yapısının 6 m. batısında, S5 yapısının ise 8 m. kuzeyinde yer almaktadır. Anakayanın tıraşlanması ile oluşturulan yapı, liman alanı içerisinde en yüksek kotta, hakim bir noktada inşa edilmiştir. Yapı 7.5x5 m. llerindedir ve doğu yönünde 1 m. açıklığa sahip bir girişı bulunmaktadır. Yapının girişinde ise 3x2.5 m. llerinde, n oda ya da giriş holü olabilecek bir mekân bulunmaktadır. Yapı genel olarak doğu-batı yönünde uzanmakta ancak liman alanından bu yapıya kuzey-güney yönünde inşa edilmiş bir merdiven yapısı ile ulaşılmaktadır. Merdiven yapısının inşa edildiği alan anakaya çatlağı üzerinde olduğundan merdiven basamaklarının bir bölümü sağlam bir bölümünün ise anakayadaki kısmı sağlam kalmış, örülerek yapıldığı anlaşılan diğer basamaklar günümüze ulaşamamıştır. Yapının konumu gereği limanın trafiği ya da liman işletmesine yönelik bir resmi konut olabileceğini düşündürmektedir (Lev. 108).

S14 yapısı, S12 yapısının kuzeyinde ve st kotta yer almaktadır. Yapı temel seviyesine kadar anakayanın tıraşlanması ile inşa edilmiş ve sadece bu seviyeye kadar korunmuştur. 5.2x3.6 m. llerindeki yapı yüksekçe bir konuma inşa edilmiştir

ve 1 m. enindeki kapı açıklığı güney duvarındadır. Her ne kadar yapının girişi güney yönde olsa da bu alandaki kaya çatlağı üzerinde görülen ve yapıya ulaşımı sağlayan merdiven izlerinin doğu-batı yönünde olması, yapıya ulaşımın yine S2 yapısı olarak adlandırdığımız duvar yapısının gerisindeki düz alandan sağlandığını ortaya koymaktadır. Yapı liman alanı olarak düzenlenmiş bu kayalık alanın kuzeyindeki tespit edebildiğimiz son ada yapısıdır (Lev. 109).

S15, S16, S17, S18 ve S19 (palamar bağlama babaları) olarak adlandırılan düzenlemeler, günümüz kıyı hattında yer alan beş adet palamar bağlama babasıdır²⁵⁶. Tamamı anakayanın tıraşlanması ile oluşturulmuştur. S14 yapının doğusunda bulunan ve S15 adı verilen ilk palamar bağlama babası en güneyde olanıdır ve yarım daire biçimindedir. Ölçüleri 0.60x0.50x0.40 m. olan bağlama babası günümüz kıyı çizgisi üzerinde ve kısmen sualtındadır.

S16 adı verilen ikinci palamar babası S15 palamar babasının 3.5 m. kuzeybatısındadır. S14 yapısının kuzey duvarı ve devamındaki anakayanın tıraşlanması ile günümüz kıyı hattından 1 m. yükseklikte, yaklaşık 90°'lik bir köşe oluşturulmuştur. S16 palamar bağlama babası da bu köşe içinde bulunmaktadır ve S15 bağlama babasına nazaran daha dörtgen bir yapıdadır. Batı bölümü yuvarlatılmış olmasına karşın doğu bölümü daha köşeli olan bağlama babası 0.60x0.60x1 m. ölçülerindedir. Yapının doğu bölümünde denize doğru eğim verilerek oluşturulan platformda bir çukur açılmıştır. Bu çukur muhtemelen palamar ipinin babaya bağlandıktan sonra geriye kalan fazla ipin konulmasına yönelik olmalıdır.

S17 adı verilen üçüncü palamar babası S16 babasından 7.3 m. kuzeybatıdadır ve yine köşe denilebilecek bir düzenlemenin içindedir. Yapı 0.70x60.0x1.2 m. ölçülerindedir ve S16 bağlama babasında olduğu gibi batı bölümü yuvarlatılmış, denize bakan doğu bölümü ise nispeten köşeli bir yapıdadır. S17 adı verilen bağlama babasının bulunduğu alanda diğer babaların bulunduğu alanlar gibi anakayanın tıraşlanması ile denize doğru eğimli bir alan söz konusudur.

S18 adı verilen ve S17 bağlama babasının 5.1 m. kuzeydoğusunda bulunan bağlama babası ise S15 bağlama babasına benzer nitelikte yarım daire biçimlidir. Günümüz kıyı çizgisinde bulunmaktadır ve bir bölümü sualtında bulunan bağlama babasının ölçüleri 0.50x0.40x0.40 m. dir. Söz konusu bağlama babasının da

²⁵⁶ Genel terminolojide *Moorig Stone* (halka biçimli bağlama yeri) ve *Bollard* (iskele babası biçiminde bağlama yeri) denen ve gemilerin iskeleye yanaştıktan sonra iplerini bağladıkları taş yada metal düzenlemelerden halka yada delik biçiminde olanlara “palamar bağlama halkası”, monolit biçimde mantar yada sütun biçiminde olanlara ise “palamar bağlama babası” denilmektedir. Testaguzza 1964, 173; Blackmann 1973a, 355; 1982, 203; Williams 1976, 73; Theodoulou 2007, 253.

bulunduğu alan denize doğru eğimli bir biçimde tıraşlanmış anakayadan oluşmaktadır.

Bu alanda görülebilen son bağlama babası S19 adı verilen yuvarlak biçimli bağlama babasıdır. S18 adı verilen bağlama babasının 7.2 m. kuzeydoğusunda yer almaktadır ve oldukça tahrip olmuş durumdadır (Lev. 110).

S20 ve S21 (gemi barınağı) yapısı adı verilen yapılar, limanın inşa edildiği günümüzde ada durumunda olan alanın kuzeydoğusunda yer alan palamar babalarının önündeki düzlük alanda ve yaklaşık 1 m. sualtında bulunmaktadır. Sualtında görülebilen ölçüleri 15 m., 11.3 m. ve 5 m. boyunda ve 1 m. eninde olan, birbirine paralel üç duvarın oluşturduğu yapıların doğu bölümleri dolgu altındadır ve temel seviyesinde olan duvarların ne kadar daha devam ettiği görülememektedir. Birbirine paralel uzanan duvarların arasındaki boşluklar kıyı hattında yer alan S18 ve S19 adı verilen palamar bağlama babalarını karşılar niteliktedir. Günümüzde sualtında bulunan bu duvarların bulunduğu alan yoğun dolgu altındadır ve gerek duvarların tam uzunluğu gerekse başka duvar olup olmadığı görülememektedir. Ancak ne var ki S2 yapısı adı verilen doğu bölümdeki duvar yapısının S15 bağlama babası hizasında sona ermesi, mevcut duvarların aralarındaki S19 ve S21 adı verilen boşlukların kıyıdaki S18 ve S19 bağlama babalarının aksında yer alması, S15, S16 ve S17 bağlama babalarının da aksında benzer duvarların olması gerektiği kanısını doğurmaktadır (Lev. 111).

S22 ve S23 (sarnıç) yapıları, anakayanın oyulması ile inşa edilmiş sarnıç yapılarıdır. S13 yapısı ile aynı kotta ve S13 yapısının 6 m. güneybatısında S23 sarnıcı, yine S13 yapısının 14 m. güneybatısında ise S22 adı verilen sarnıç bulunmaktadır. İçleri moloz ve depozit dolu olan sarnıçların derinlikleri ölçülememektedir ancak ağız çapları yaklaşık 1.2 m. olarak ölçülmüştür. Liman alanında S23, S22, S5 ve S3 adı verilen dört adet sarnıç yapısının birbirine yakın oluşu ve nispeten bir alanda toplanmış olması dikkat çekici bir unsurdur. Yakınlarda başka bir su kaynağının olmaması olasılıkla bu sarnıçlardan sağlanan suyun dağıtımı konusunda bir denetleme mekanizmasının varlığına işaret ettiği düşünülmektedir (Lev. 95.1).

S24 (lahit), Roma dönemine ait Likya Tipi semerdamlı bir lahittir. Lahit günümüzde anakara ile Simena'nın liman alanı olarak kullanılan adanın arasında alt bölümü 0.50 m. derinlikte denizin içinde yer almaktadır. Bölgenin yaşadığı deprem ve tektonik hareketler öncesinde liman alanının bulunduğu adanın anakara ile birleşerek aslında bir yarımada olduğunu gösteren diğer bir kanıt niteliğindedir (Lev. 112. 1,2).

4.3.1. Bölüm Değerlendirmesi

Simena kentinin liman alanında kısmen ya da tamamen sualtında 10 adet oda mekân, 4 adet sarnıç, 5 adet palamar bağlama babası, 3 adet gemi barınağı duvarı, 1 adet rıhtım ve karşılıklı iki koldan oluşan 1 adet mendirek yapısı tespit edilmiştir.

Tamamı anakaya temelli oda mekânların bir tanesi çok odalı [S4] ve bir tanesi de [S12] iki katlıdır. Bunun dışında kalan diğer mekânların tamamı tek odalı ve limana yakın olmak adına bu alandaki sınırlı kayalık alan en iyi biçimde değerlendirilerek yan yana inşa edilmişlerdir. Ancak yapıların bazılarının girişi liman havzasını oluşturan mendireğin gerisindeki alana yönlendirilmişken [S4, S7, S8, S11, S13] bazıları ise doğuya yani rıhtım alanına yönlendirilmiştir [S6, S9, S10, A12, S14]. Alanda bulunan sarnıçların tamamı mendireğin gerisinde bulunmaktadır ve üç tanesi anakayadan oyulmuş [S3, S22, S23], bir tanesi ise duvarları moloz taşlarla örülmüş dikdörtgen planlıdır ve beşik tonoz çatı sistemine sahiptir [S5]. Alandaki yapıların her birinin ayrı girişi olması ve tek odalı olmaları, bunların liman alanlarında görülen işlik, dükkân, depo, ofis ya da liman işletmesinde kullanılan yapılardan olduklarına işaret etmektedir²⁵⁷.

Kıydan başlayan ve yay biçimli iki koldan oluşan mendirek yapısı [S1] yaklaşık 960 m²'lik bir su havzasına sahip, nispeten küçük çaplı bir liman alanı oluşturmaktadır. Kesme taş bloklar ile isodomik yapıda²⁵⁸ inşa edilen mendireklerin oluşturduğu liman alanının girişi güneybatıya bakmaktadır. Limanın girişinin baktığı bu yön, aslında bölgede hakim olan dalga yönü ve batı rüzgarlarına maruz kalılabilecek bir durumda gibi gözükse de, girişin tam karşısında 70 m. mesafede Papaz Adası adı verilen bir ada bulunmakta ve açıktan gelen dalgaların limanın girişine vurmasını engellemektedir. Bu iyi planlanmış liman mühendisliğinin bir örneğini de her ne kadar sonradan yapay inşa edilmiş olsa da Roma'nın devasa limanlarından olan Portus Limanı'nda da aynı amaca yöneliktir²⁵⁹. Mendireğin her iki kolu da in-situ kalmıştır ve bütün blokları günümüze ulaşabilmiştir. Bu nedenle deniz zemininden itibaren mendireğin duvar yüksekliği 3.40 m. olarak ölçülebilmektedir. Mendireğin her iki kolu da sualtındadır ve kıydan açığa gidildikçe mendireğin derinliği yaklaşık 1.80 m.'den 2 m.'ye doğru artmaktadır. Yukarıda sözünü ettiğimiz bölgenin iklimi ve coğrafi şartları göz önünde bulundurulduğunda, bu alanda su

²⁵⁷ Liman alanlarında bulunan yapılar için Bkz.: Çalışmanın "2.3. Limanların Bölümleri ve Tipoloji Sorunları" bölümü.

²⁵⁸ Blackmann 1982a, 197. "Kesme taştan yapıldığı bilinen ilk mendirek Polycrates tarafından yaklaşık İ.Ö. 530 yılında Samos'da inşa ettirilmiştir."

²⁵⁹ Blackmann 1982a, 198.

seviyesinden yaklaşık 1- 1.5 m. yükseklikteki bir mendirek, liman havzasında korunaklı bir alan oluşturmaya yeterli görülmektedir. O halde halen 2 m. sualtında bulunan ve 3.40 m. yüksekliğindeki mendireğin inşa edildiği dönemde, liman havzasının en az 2 m. derinliğinde olduğu ve bu derinliğin, gemilerin sorunsuzca limana giriş çıkış yapmalarına olanak sağladığı hesaplanmaktadır²⁶⁰.

Simena liman alanının doğu bölümünde bulunan deniz seviyesindeki anakayadan oluşturulan beş adet palamar bağlama babası²⁶¹ [S15, S16, S17, S18, S19] ve bunların önündeki birbirine paralel duvar yapıları [S20, S21], benzer örneklerine bakıldığında²⁶² burada bir gemi barınağı olduğuna işaret etmektedir²⁶³ (Lev. 110,111). Bilindiği üzere Simena Limanı da dahil olmak üzere tüm bu bölge deprem sonucu yaklaşık 2 m. sualtında kalmıştır. Dolayısıyla bugün kıyı hattında bulunan palamar bağlama babaları ve önlerindeki anakayadan oluşan eğimli rampalar deprem öncesinde bulundukları kottan yaklaşık 2 m. ila 3 m. daha üst bir kotta olmalıydılar. Tüm bu veriler ve alandaki düzenlemeler bu alanın, gemilerin bakım için çekildikleri gemi barınaklarına ait olduğunu göstermektedir. Arkeolojik veriler Pire Limanı, Oeniandae Limanı, Cyrenaica Limanı, Ostia Limanı gibi birçok antik çağ limanında benzer düzenlemelerin olduğunu ortaya koymaktadır²⁶⁴. Alandaki mevcut veriler ve benzer diğer arkeolojik verilere dayanarak, günümüzde her ne kadar ele geçmemiş olsa da bu alanda yer alan diğer palamar bağlama babalarının aksında ve mevcut duvarlara paralel en az üç duvarın daha limanın kullanıldığı dönemde var olması çok güçlü bir ihtimaldir. Dolayısıyla bu alanda toplam beş adet gemi barınağının olduğu söylenebilmektedir. Bu yapıların gemi barınağı olduğunun diğer delillerinden biri *Vitr.De-arc.*'un gemi barınaklarının güneş almamaları için kuzeye bakmaları gerektiği (*Vitr.De-arc. X.12.*) önerisine yönelik olarak topografik zorunluluk nedeniyle tam kuzeye bakmasa da, kuzeydoğuya bakıyor olmasıdır. Bu alandaki palamar bağlama babalarının dizilimine bakıldığında koridor biçimindeki duvarları arasına denk geldiği görülmekte ve kullanımı ise buradaki gemilerin

²⁶⁰ Oleson 2004, 221.

²⁶¹ Çalışmamız sırasında yararlandığımız kaynaklar içinde, bu tipte palamar bağlama babalarının benzerine sadece, Giresun İli ve Giresun Adası 2009 Arkeolojik Araştırmaları sırasında tespit edilmiş olan, Giresun-Ares/Khalkeritis Adası'nın güneyinde bulunan yavaşma rıhtımında rastlanmaktadır.: Doksanaltı 2011.

²⁶² Schaw 1972, 92; Blackmann 1982a, 206; 1996, 113; 2003a, 82; 2006, 193. , Fig.3.

²⁶³ Blackmann 1982a, 204.: “Antik çağlarda ticari gemilerin devamlı olarak suda kaldıkları görülür. Askeri gemiler ise kesinlikle kullanılmadıkları zaman, kızaklarda karaya çıkarılmış olmalı. Karşılaşılan başlıca sorun olan çürüme ve “teredo navalis” gibi tahta yiyen böceklerin tahribatıydı. M.Ö 4. yüzyıl öncesinde bazı ticari gemilerin gövdeleri kurşun kaplamayla korunurdu. Savaş gemileri eğer kurşunla kaplansalardı inanılmaz derecede yavaş olurlardı. Bu yüzden zift ve bazen (parafin cılasıyla) balmumuyla kaplanırdı. Bu gemiler özellikle kış mevsiminde uzun bir süre kullanılmayabilirdi ve acil bir durumda kolaylıkla kullanılabilir olmaları koşuluyla mümkün olduğunca su dışında kullanılmaları gerekirdi. Bu nedenle özel bir tür kapalı kızak yolu veya ‘gemi barınağı’ geliştirildi.”

²⁶⁴ Schaw 1972, 92; Blackmann 1982a, 206; 1996, 113; 2003a, 82; 2006, 193. Res. 3.

sabitlenmesine yönelik olduğu saptanmaktadır. Öyle ki zemini rampalı olan barınaklara gemiler makaralı vinçlerle çekilmekte ve geriye kaymamaları için sabitlenmeleri gerekmektedir²⁶⁵. Alanda üç duvar ve beş palamar bağlama babası bulunmaktadır. S18 ve S19 palamar bağlama babası bu duvarların oluşturduğu gemi barınağının ortasına denk gelmekte olduğundan diğer palamar bağlama babalarının da benzer bir durumu olmalıdır. Her ne kadar bugün yoğun dolgu ve tahribattan bu duvarlar görülemese de ileride bu alanda yapılabilecek bir kazı ile bulunması oldukça muhtemeldir. Gerek eldeki duvarların aralarındaki 6 metrelik koridor benzeri açıklık²⁶⁶ ve duvar örgüsünün²⁶⁷, kazısı yapılmış diğer gemi barınakları ile benzer olması, gerekse de benzer küçük limanlarda yaklaşık 6 adet gemi barınağına rastlanması bu savımızı desteklemektedir²⁶⁸. Simena'daki bu barınakların benzeri olan batı Yunanistan'da bulunan Oiniadai Limanı'nı en erken İ.Ö. 3. yüzyıla tarihlenmektedir²⁶⁹.

Benzer örneklerini ortaya koyduğumuz gemi barınakları denize doğru belli bir açıyla eğim yapmakta ve 30 ila 45 metre arasında değişen uzunlukları ile eğimleri arasında 1/10 oranı hesaplanmaktadır²⁷⁰. Bu hesaplama ile Simena'da en az beş gemi barındırdığını ileri sürdüğümüz denize doğru eğimli olması gereken bu gemi barınaklarının uzunlukları ve rampanın sonunda yer alan palamar bağlama babalarının inşa edildiği dönemde, su seviyesinden ne kadar yüksekte olduğu sorusu gündeme gelmektedir. Yukarıda sözünü ettiğimiz yaklaşık 2 m. kadar sualtında bulunan mendireğin üst bölümü, orijinal hali ile 1-1.5 m. su üstünde olması gerektiğinden, günümüz kıyı çizgisi de hali hazır durumundan yaklaşık 3 m. daha yukarıda olması gerekmektedir. Bu durumda halen kıyı hattında yer alan palamar bağlama babalarının inşa edildiği dönemde su seviyesinden yaklaşık 3 m. yüksekte olduğu ve 1/10 oranı ile gemi barınaklarının da 30 m. civarında olduğu söylenebilmektedir (Gemi barınaklarının temsili görüntüsü için bkz. s. 99, Şekil 1, 2, 3, 4). Bu tipteki gemi barınaklarının pahalı ve kötü hava şartlarına düşük mukavemetli askeri gemilere ev sahipliği yaptığı neredeyse kuşkusuzdur. Zaten ticaret gemilerinin

²⁶⁵ Blackmann 1982a, 206. (Örnekleri Rhodos ve Aegina askeri limanlarında bulunmaktadır.)

²⁶⁶ Knoblauch 1972, 50 vd. (Aegina limanında gemi barınaklarının genişlikleri 5.75 m. ölçülmüştür.); Blackmann 1996, 113. (Zea limanında "Paşa Limanı" gemi barınaklarının genişlikleri 6 m. ölçülmüştür.); Blackmann 2003a, 84. (Oiniadai limanında gemi barınaklarının genişlikleri net 6 m. ölçülmüştür.)

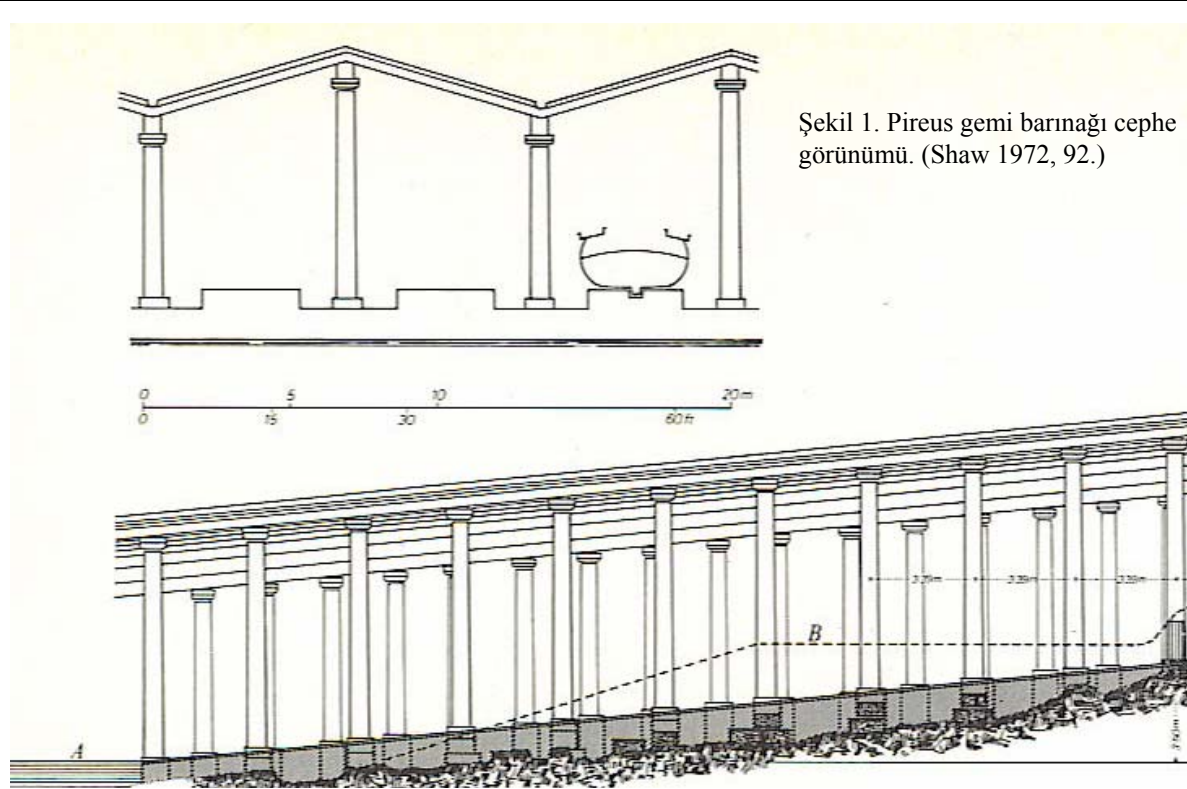
²⁶⁷ Blackmann 2006, 193.

²⁶⁸ Knoblauch 1972, 50 vd.; Blackmann 2003a, 82, 84. (Aegina, Kition, Oiniadai limanları)

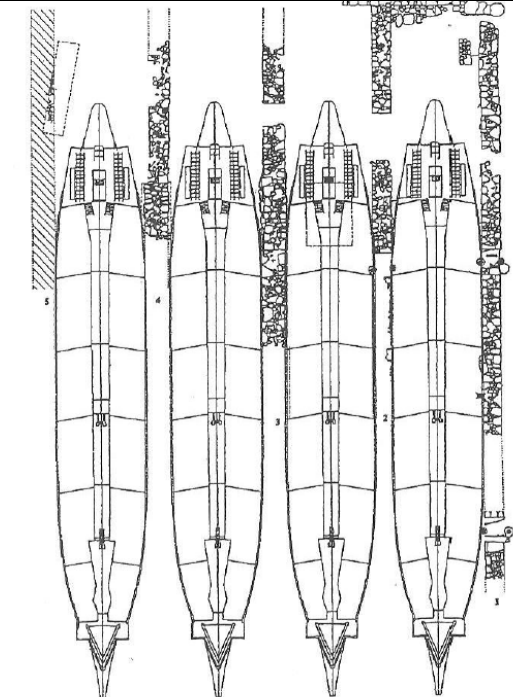
²⁶⁹ Blackmann 2003a, 84.

²⁷⁰ Blackmann 1990, 40.

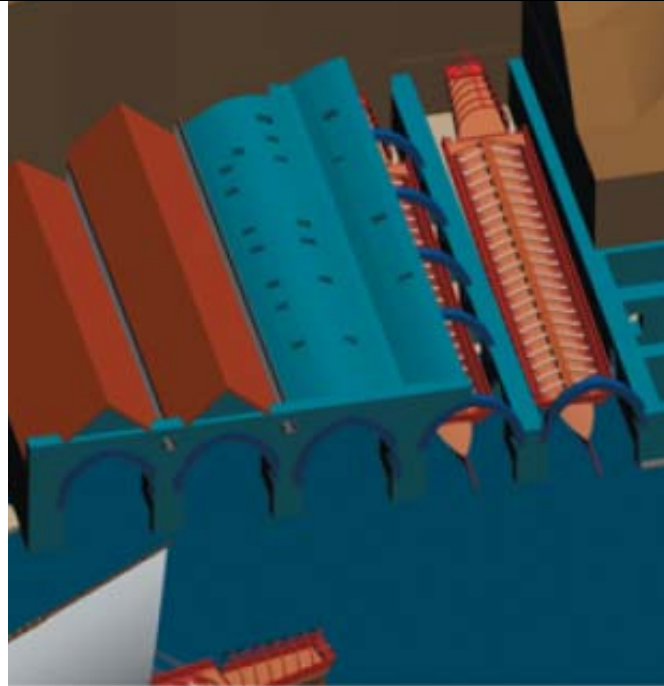
kısa ve geniş gövdeleri bu barınaklara sığmayacağı gibi, tahtalarının aralarının açılmaması için yaz kış ıslak kalmaları da gerekmektedir²⁷¹.



Şekil 2. Pireus gemi barınağı yan kesit görünümü. (Shaw 1972, 92.)



Şekil 3. Pireus gemi barınağı üstten görünüm. (Blackmann 2008,659)



Şekil 4. Korakesion gemi barınağı üçboyutlu görünüm. (Dağgülü 2009,15.)

²⁷¹ Blackmann 1999, 69.

4.4. Teimiusa Limanı

Kent, Kekova Adası'nın 1.5 km. kuzeyinde bulunan İnceyar Yarımadası ve Günümüz Kale Mahallesi'nin yer aldığı birbirine dil biçiminde uzanan karşılıklı iki yarımada ve girişinde taş ocağı olarak kullanıldığı anlaşılan irili ufaklı çok sayıda adanın bulunduğu koyda yer almaktadır. Bu iki yarımada ile kuzeyindeki anakara arasında antik Teimiusa kentinin liman alanı da olan yine bir doğal koy bulunmaktadır (Lev. 113. 1,2). Girişi iki yarımada arasında sağlanan doğal koy 0.5 km. eninde 3 km. uzunluğunda doğu-batı uzantılıdır (Lev. 116. 1,2). Dağlarla çevrili Kekova Bölgesi'ne kara ulaşımı sadece bu alanda bulunan Üçağz (Teimiusa) kasabası ile sınırlıdır. Kentin adı İ.Ö. 4. yüzyıl deniz güzergâhlarını aktaran Pseudo-Skylaks'ta ve geç dönem güzergâhlarını bildiren Stadiasmus Maris Magni'de de geçmektedir²⁷².

Kent son derece korunaklı doğal bir koyda ve günümüzde Üçağz olarak anılan kıyı kasabasında yer almaktadır. Kekova Bölgesi içinde karayolu ile ulaşılabilen ve gerisindeki verimli araziden yararlanabilen tek kenttir. Öte yandan Kyaneai ve Tyberissos kentlerinin de limanı konumunda olan Teimiusa²⁷³, İ.Ö. 7.-6. yüzyıldan başlayarak Geç Bizans Çağı'na kadar gerek hinterlandındaki kentler gerekse Kekova Bölgesi için önemli bir konuma sahip olmuştur. Kentte bulunan yazıtlı mezarlarda değişik ülke-şehirlerden denizci ve tüccar isimlerinin yer alması (*Aperlai, Telmessos, Kandyba, Selge, Nikomedia, Askalon, Puteoli ve Caesarea Maritima gibi yabancı kent yada ülkelerin vatandaşları olduğu belgelenmiştir*)²⁷⁴ ve ithal seramiklerin bulunması²⁷⁵, erken dönemlerden itibaren kentin deniz ticareti açısından önemini belgeler niteliktedir. Likya'da İ.Ö. 1. yüzyılda kurulduğu tahmin edilen Sympoliteia'lardan²⁷⁶ biri olan Tyberissos – Teimiusa sympoliteiası²⁷⁷, başlarda iç kesimlerdeki Kyaneai kentinin limanı konumundaki bu kentin²⁷⁸, deniz ticareti ile geliştiği ve özellikle Helenistik Dönem'le birlikte, politik merkezlerin sahile taşındığının önemli bir delilidir.

²⁷² Tüner 2007, 52.

²⁷³ Kolb-Kupke 1992, 45.

²⁷⁴ Zimmermann 2000, 338; Hild-Hellenkemper 2004, 895.

²⁷⁵ Zimmermann 2000, 335.

²⁷⁶ “Antikçağ'ın siyasi kelime terminolojisindeki sympoliteia terimi, en basit ifadeyle birden fazla kentin çeşitli nedenlerden dolayı bir araya gelerek oluşturdukları siyasi birliğe verilen addır. Küçük bir kentin ancak diğer bir kentin himayesi altına girerek varlığını devam ettirebilmesi, bu nedenlerin başında gelmektedir. Lykia Birliği'ne kabul edilebilmeleri, ancak bir sympoliteia altında birleşmeleri ile mümkün olabilmektedir. Bunların sympoliteia'lar sayesinde birleşmeleri kent sınırlarını genişletince, büyüyen kent territorium'uyla birlikte askerlik, ulaştırma, iletişim ve yönetim teknikleri de gelişiyor ve böylelikle Lykia Birliği'ne katılmaya hak kazanıyorlardı.” : Tüner 2007, 38 vd.

²⁷⁷ Zimmermann 2000, 333 vd.; Tüner 2007, 41 vd.

²⁷⁸ Kolb-Kupke 1992, 45.

Kentte bulunan mezar yazıtlarından onbir tanesinde *Kome Teimiuse* adının geçmesi kentin adını belgeler niteliktedir. Roma Dönemi'ne ait bir yazıtta Kyaneai'in vatandaşları ve memurlarının Teimiusa'da görev yaptıkları da belgelenmiştir²⁷⁹. İ.S. 6. yüzyılda kent *Tristomon* ismi ile Andriake Limanı'nın yanında Hos. Nikolaos'un limanı olarak adlandırılır. Geç dönem Grek portulanlarında kentin adı iyi su işareti ile *Tristome* olarak geçer ve 20. yüzyıl başlarına kadar *Tristomo* olarak tanınır²⁸⁰. Piri Reis (1521) haritalarında da bu alanın bir liman ve demirleme alanı olduğu gösterilmiştir (Lev. 4.1,2). 18. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden Beaufort buradan Trisdomo Limanı (Üçağız) olarak söz etmektedir²⁸¹. 20. yüzyılda kentin adı Kiepert²⁸², Ruge²⁸³ gibi araştırmacıların eserlerinde geçmekte ve 20. yüzyılın ortalarında burayı ziyaret eden G. Bean kentteki Likçe ve Yunanca yazıtlı mezarlardan ve kıyıda anakayadan kesilmiş küçük bir iskeleden söz etmektedir²⁸⁴. Kentte son yıllarda araştırmalarda bulunan M. Zimmerman, kentin planını çıkararak birçok yapının lokalizasyonunu yapmış ve kentin çevre kentlerle ilişkisini ortaya koyan çalışmalarını yayımlamıştır²⁸⁵.

Klasik Çağ'da muhtemelen güvenlik nedeniyle kayalık yamaca kurulan savunma kalesi ve çevresindeki konutlardan oluşan kent²⁸⁶ (Lev. 114.1,2), sonraki dönemlerde deniz ticaretinin gelişmesine bağlı olarak nüfusun artması ve başka yerleşimlerden gelen üretici ve tüccarların merkeze yakın olmak istemeleri nedeniyle, aynı yamaçta merkezden dışarıya doğru plansız bir yerleşimin kurulmasına neden olmuştur (Lev. 115). Bu nedenle başlarda askeri amaçla oluşturulan sonraları ise ticari bir limana dönüşen²⁸⁷ kent limanında düzenli bir liman organizasyonu görülmemektedir. Bunlara ek olarak kentin kıyı bölümünün yukarıda sözü geçen depremler sonucu da sualtında kalması (Lev. 120,1,2), kentin rıhtım duvarlarının bulunduğu düşünülen dere yatağının denize açılan ağzının, yakın zamanda doldurularak otopark yapılması ve bu alana inşa edilen küçük iskelelerin yarattığı dolgu nedeniyle kent limanına ilişkin veriler son derece kısıtlıdır (Lev. 118.1,2). Öyle ki günümüz kıyı hattında bir kısmı ayakta kalmış bazı yapıların kapı sövelerinin üst

²⁷⁹ Marksteiner 1997, 82; Hild-Hellenkemper 2004, 895.

²⁸⁰ Hild-Hellenkemper 2004, 896.

²⁸¹ Beaufort 2002, 22.

²⁸² Kiepert 1908, Land Katre.

²⁸³ Ruge 1927, 2270.

²⁸⁴ Bean 2001, 120.

²⁸⁵ Zimmermann 1992, 201; 2000, 333; 2003, 265; 2006, 199.

²⁸⁶ Zimmermann 2003, 278.

²⁸⁷ Zimmermann 2003, 281.

bölümünün bir metre kadarı ve lentosu su üzerinde görülebilmekte ve ne denli yoğun bir dolgu olduğu anlaşılabilmektedir (Lev. 117.1).

Kıyı hattı sualtında kalmış olan kentin deniz kenarındaki erken döneme ait duvarlar, anakayanın tıraşlanması ile oluşturulan platform ve mekânlar olasılıkla sualtında kalmış olan kıyı yapılarına ilişkin düzenlemelerdir (Lev. 117.2). Ancak ne var ki sualtında bu alandaki yoğun dolgu (hem zamanla yamaçtan gelen depozit malzeme hem de liman alanının bir bölümünün günümüzde otopark amaçlı yapılan dolgu) ve bulanık su limanın organizasyonunun anlaşılmasına müsaade etmemektedir (Lev. 121.1). Bu alanda yapılacak bir sualtı kazısı ile kuşkusuz tüm bu düzenlemeye ilişkin sorular açıklığa kavuşacaktır.

4.4.1. Bölüm Değerlendirmesi

Kent akropolünden görülebilen bazı kıyı yapılarının izleri ve bu yapıların üzerine inşa edilen günümüz yapılarının yarattığı dolgu bu alanda insan eliyle yaratılmış tahribatın ne denli büyük olduğunu göstermektedir (Lev. 121.1). Bu tahribatın büyük bölümü, kıyı alanları konusunda halen bir koruma politikası olmaması ve bölgenin yakın zamanlarda turizme açılması nedeniyle son 30-40 yıl gibi kısa bir sürede gerçekleşmiştir. Öyle ki 1970 yılında dere ağzıda olan limanın iskele bölümünden çekilmiş bir fotoğrafta deniz kıyısında görülen ve “L” harfi ile işaretlediğimiz bir lahtin (Lev. 121.2), günümüzde kıyıdan yaklaşık 150 m. kadar içerde kaldığı görülmekte ve bu durumda limanın uğradığı tahribatı göstermektedir (Lev. 120.1-2). Öte yandan bulunduğu korunaklı koyda mal indirip bindirme işlevinde kullanılan rıhtım ya da iskele dışında bu alanda limana yönelik bir mendirek yada koruma duvarına da ihtiyaç bulunmamaktadır.

Teimiusa Limanı ve liman yapılarına yönelik verilerin son derece kısıtlı olmasına karşın bu liman kentinin bölge deniz ticareti bakımından ne denli önemli olduğu, mezar yazıtlarında yer alan yabancı denizcilerin isimlerinden anlaşılan kentteki kozmopolit nüfus ve kentte bulunan ticarete yönelik üretimin tesislerinden anlaşılabilmektedir. Kentin hinterlandında bulunan çiftlik yerleşmelerinde yetiştirilen kaliteli hububatın ve kentte imal edilen tuzlanmış balığın ihraç edildiği, bulunan ithal seramiklerden de bazı malların ithal edildiği anlaşılmaktadır²⁸⁸. Kentte bulunan ve Anadolu’da başka örneği bulunmayan dört adet büyük ölçekli tuzlanmış balık üretim tesisi, Antik Çağda sınırlı sayıdaki merkezde üretildiği bilinen ve ekonomik değeri oldukça yüksek olan tuzlanmış balığın uzak ülkelere ihraç edilebilecek miktarlarda (Yıllık 400 ton civarında üretildiği tahmin edilmektedir)²⁸⁹ imal edildiğini göstermektedir²⁹⁰ (Lev. 119.1-2). Ekonomik değeri yüksek olan bu üretim mallarının getirisi kentteki yapılarda görülen kaliteli malzeme ve işçiliğe de yansımaktadır. Kentte bulunan ve İ.S. 6.-7. yüzyıllara tarihlenen iki büyük kilisede (Lev. 120.1), Kekova Bölgesi’ndeki diğer kentlerde olduğu gibi Bizans Çağı’nda bir hac merkezi haline gelen Myra’ya ulaşan hac yolu üzerinde olmasının etkisi büyük olmalıdır.

Demre-Kekova Bölgesi içinde, gerisindeki verimli araziler ve büyük kentlerinde etkisi ile Andriake Limanı’ndan sonra ticaret hacmi en büyük olan liman kentinin Teimiusa olduğu anlaşılmaktadır. Kentin konumu, yapıları ve ticaret hacmi kentin bölgedeki diğer büyük ticaret limanlarından bağımsız bir yapıda olduğunu

²⁸⁸ Zimmermann 2003, 288.

²⁸⁹ Hild-Hellenkemper 2004, 173.

²⁹⁰ Zimmermann 2003, 288.

düşündürmektedir. Ancak Teimiusa'da bulunan bazı lahitlerde yer alan yazıtlarda cezaların Kyaneai ya da Myra'ya ödenmesi gerektiği ibaresi²⁹¹, kentin bu bağımsız görünen yapısını düşündürür niteliktedir.

²⁹¹ Bean 2001, 120.

Sonuç

Mısır'dan Roma'ya uzanan deniz ticaret ağının üzerinde bulunan, orta Likya'da batı rüzgarlarının hakim olduğu, kayalıkların ve burunların bulunduğu Gelidonya Burnu'ndan Patara'ya kadar uzanan tehlikeli geçiş yolunun ortasında olan Kekova bölgesinde, dört adet liman kenti ve bu kentlere ait beş adet liman alanı tespit edilmektedir. Bu kentlerin liman alanları önemine ve tarihine göre ele alındığında Teimiusa, Aperlai, Simena ve Dolichiste olarak sıralama yapılabilir. Çalışmamızda yer verdiğimiz bu kentlerin liman alanlarının değerlendirilmesi ile aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır.

- Aperlai

Aperlai limanı ise küçük ölçekte bir liman konumundadır ve siyasi kimliği dışarıda tutulacak olursa varlığını büyük ihtimalle burada çok sayıda bulunan, büyük boyutlardaki mor boya üretim tesisinde üretildiği anlaşılan boya başta olmak üzere, sünger, zeytinyağı, şarap gibi yerel üretim mallarına borçludur. Aperlai Limanı'nın, kentin İ.Ö. 5. yüzyılda sikke basmaya başlamasından itibaren, geç dönem piskoposluk listelerinde adının anılmasına kadar geçen süreçte ticari faaliyetinin yanı sıra Bizans Çağı'nda bu niteliğinin yanında dini bir merkez olarakta kullanılması gibi nedenlerden dolayı uzun süre faaliyet gösterdiği anlaşılmaktadır. Öyle ki İ.Ö. 5. yüzyılda bastığı sikkeler, Helenistik kent surların liman mendireği ile beraber organize edilerek kıyıda birleşmesi ve sualtında görülen az sayıdaki Roma ve Bizans Çağı'na ait buluntular bu sürecin maddi delillerini, İ.Ö. 4. yüzyıl deniz güzergâhlarını aktaran Pseudo-Skylaks'ta ve geç dönem güzergâhını anlatan Stadiasmus Maris Magni'de adının anılması, İ.Ö. 1. yüzyılda Aperlai, Apollonia, İzinda, Simena sympolitieianın başında yer alması ve Bizans piskoposluk listelerinde *Aprillae* ismi ile anılması ise yazınsal delillerini oluşturmaktadır. Aperlai kentinin yer aldığı doğal koyun girişi bir mendirekle daraltılarak bir liman havzası oluşturulmuştur.

Helenistik Çağ kent surunun sualtındaki devamı olan A1 duvarının (Lev. 9), köşe yaparak mendirekle birleşmesi, her iki yapının beraber organize edildiğini göstermektedir. Öyleki benzer biçimde doğal koy kullanılarak inşa edilmiş olan Knidos Ticari Limanı'nın büyük boyutlu yığma taş mendireği ile benzer nitelikte olan Aperlai Liman mendireği (Lev. 10, Lev. 122.1) hem şekil yönünden hemde kullanım bakımından Syracuse Limanı, Nisaeaya Limanı²⁹² ve Knidos Ticari Limanı (Lev. 122.

²⁹² Schaw 1972, 90.

10) ile karşılaştırıldığında benzer bir tarihten olduğu söylenebilir.

- Dolichiste

Kekova Adasının 4 km. doğusunda yer alan Andriake Limanı uluslar arası deniz ticareti açısından çok büyük önem taşımakta ve Kekova Adası'nın da buradan geçen tüccarlarla yapılan ticaretten yararlanmak isteyen, yerel üreticiler ve tüccarlar tarafından yoğun bir şekilde iskân edildiği görülmektedir. Öte yandan Myra'da bulunan ve denizcilerin koruyucusu da olan St. Nicholas ve Kilisesi de Bizans Dönemi'nde bölgenin ticari öneminin yanında dini bir önemde sahip olmasına neden olmuştur. Burada bulunan Kiliseler ve Manastırdan da anlaşıldığı üzere Bizans Çağı'nda da yoğun olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Dolichiste'de (Kekova Adası) Tersane Koyu ve Kuzey Yerleşim Limanı olarak ele aldığımız iki liman alanından ilki olan Tersane Koyu Limanı'nda doğal koy kullanılarak inşa edilen rıhtım, sarnıçlar, palamar halkaları, palamar babaları ve diğer liman yapıları ile küçük ölçekli organize bir liman alanı oluşturulduğu görülmektedir.

Liman alanında yamaçta bulunan Helenistik Kule yapısı muhtemelen bu liman alanının kullanılmaya başladığı dönem olarak saptanabilir. Öyle ki adaya ulaşım sadece deniz yoluyla mümkündür ve bu kulenin inşası ya da kullanımı sürecinde küçükte olsa bir liman ya da iskele inşa edilmiş olmalıdır. Bu alanda herhangi bir tarımsal ya da sanayiye yönelik üretimden söz etmek pek mümkün değildir. Ancak tüm Kekova Bölgesi'nin giriş kapısı niteliğindeki adanın bu bölümü, erken dönemde askeri amaçlı kullanılmıştır. Geç dönemde ise Kilise ve Manastırdan anlaşıldığı kadarıyla bir piskoposluk merkezi olmalıdır. Bu liman alanı da buna yönelik olarak burada ikamet eden halkın yaşamsal ihtiyaçlarını ve anakaraya ulaşımını sağlayan bir kapı niteliğinde olmalıdır.

Alanda tarih verebilecek küçük buluntu ile karşılaşılmamış olmasına karşın, mimari öğelerden liman alanının, Helenistik Çağ'dan Geç Bizans Çağı'na kadar liman olarak kullanıldığı, hatta Piri Reis haritalarına göre İ.S. 15. yüzyıla kadar en azından bir demirleme alanı olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Tersane Koyu Liman alanı (Lev. 42, Lev. 122. 2), Teimiusa Limanı gibi tamamen doğal koy kullanılarak, kıyıya inşa edilen rıhtım yapıları ile kullanılmaktadır (Lev. 113.1). Bu yapısı ile Andriake Limanı (Lev. 122. 8), Kartaca Limanı (Lev. 123. 10) ve Leptis Magna Limanı'na da (Lev. 122. 11) benzer niteliktedir.

Adanın ikinci liman alanı olan Kuzey Yerleşim Limanı ise, burada bulunan mendireğin ve palamar bağlama babalarının, Simena Limanı ile benzer olması,

Helenistik Dönem'e ait olan Simena mendireği ile aynı çağdan itibaren kullanılmaya başladığını göstermektedir. Birçok yapı evresi ile karşılaşılan bu alanın en üst seviyesindeki Kilise ve Bizans mezarından, limanın Bizans Çağı'nda da kullanıldığı anlaşılmaktadır. Diğer yandan mimari evreleri destekler nitelikte olan, liman alanının sualtındaki buluntularına bakıldığında ise İ.Ö. 1 yüzyıldan İ.S. 7. yüzyıla kadar limanın kullanıldığı, yine bu buluntular ışığında Mısır'dan Rhodos'a kadar uzanan bir deniz ticaretinin uğrak yeri olduğu anlaşılmaktadır. Bu alanda yer alan mendirek yapısının anakaraya paralel olaması bakımından özgündür (Lev. 71). Ancak yapay olarak inşa edilmesi bakımından ise Simena Limanı (Lev. 96, Lev. 122. 4), Soli-Pompeipolis Limanı²⁹³ (Lev. 122. 6), Aigina Limanı (Lev. 123. 7) ve Caesarea Limanı'na benzer niteliktedir²⁹⁴ (Lev. 123. 8).

- Simena

Simena liman alanında bulunan ve günümüze ulaşan mimariye bakıldığında küçük ölçekli bir liman alanı olduğu anlaşılmaktadır. Bu liman alanında herhangi bir üretim tesisi ya da işlik alanına rastlanılmamaktadır. Bu nedenle ticari faaliyetin geri planda kaldığını düşündüğümüz bu liman alanında bölgenin diğer limanlarında görülmeyen ve gerekçelerini yukarıda anlattığımız askeri gemilere ait en az beş gemi barınağı bulunmaktadır. Limanı oluşturan karşılıklı iki yay biçimindeki liman mendireği de bölgedeki diğer mendireklerden farklı bir plan içermektedir. Bunlara ek olarak Simena kenti konumu itibariyle tüm Kekova denizine hakim bir noktada Helenistik dönem surlarıyla kuşatılmış sadece denizden ulaşılabilen bir yarımada üzerinde bulunmaktadır. Bu stratejik konumun İ.S. 1500'lü yıllarda burada inşa edilen geç dönem kale yapısının da buraya yapılma nedeni olduğu kuşkusuzdur. Ayrıca Simena'da tespit edilen Dynast evleri de, kent sakinlerinin politik önemini vurgular niteliktedir. En az İ.Ö. 4. yüzyıldan itibaren kurulduğu bilinen kente en kolay ulaşım alanı olan liman alanı da bu tarihlerde kurulmuş olması gerektiğini göstermektedir. Kuşkusuz yaşamsal ürünlerin alınıp satılması amacıyla da kullanılmış olan limanın asıl işlevi bize göre askeri amaçlıdır. Bu limanın kullanım süresi muhtemelen kentin kurulması ile başlamış, ancak İ.S. 141 depreminden sonra liman işlevini yitirmiş olmalıdır. Öyle ki, Simena kent olarak yaşamını daha uzun yıllar sürdürdüğü kentteki yapılardan anlaşılmaktadır.

Ancak halen sualtında bulunan liman alanında geç döneme ait hiçbir iz bulunmamaktadır. Bölgedeki limanların tamamında geç döneme ait yapılar ve

²⁹³ Brandon 2010, 195.

²⁹⁴ Schaw 1972, 90.

devşirmeler görülmesine karşın Simena Limanı'nda böyle bir uygulama ile karşılaşmamaktadır. Simena'nın liman havzası tamamen yapay olarak inşa edilmiş mendireklerden oluşmaktadır. Bu liman büyük kesme taş bloklarla kıydan birbirine doğru yay biçiminde uzanan iki mendirek yapısı (Lev. 96, Lev. 122. 4) ile Soli-Pompeipolis Limanı²⁹⁵ (Lev. 122. 6), Aigina Limanı (Lev. 123. 7) ve Caesarea Limanı'na benzer niteliktedir²⁹⁶ (Lev. 123. 8).

- Teimiusa

Kekova Bölgesi limanlarına genel olarak bakıldığında Teimiusa Limanı'na ait çok fazla fiziksel buluntu elde edilememiş olması dolayısıyla, liman yapısına yönelik mimari açıdan çok fazla bir şey söylenememektedir. Ancak limanın coğrafi avantajı, kente ele geçen yabancı tüccarlara yönelik yazıtlar, gerisindeki verimli arazileri kullanmış olması, burada yapılmış daha önceki araştırmalarda ele geçen İ.Ö. 7-6. yüzyıllara ait ithal seramikler ve kentteki sanayi üretimine yönelik boyutta tuzlanmış balık üretim tesislerinin bulunması, bu limanın bölgedeki diğer büyük ölçekli Andriake ve Patara limanlarına kıyasla orta ölçekli bir liman olduğunu ortaya koymaktadır. İ.Ö. 7-6. yüzyıla ait ithal seramiklerle başlayarak, Klasik döneme ait mezar yapıları, İ.Ö. 4. yüzyıl deniz güzergâhlarını aktaran Pseudo-Skylaks'ta adının anılması, Helenistik döneme ait konut ve Kule yapıları, İ.Ö. 1. yüzyılda Tyberissos ile kurduğu sympoliteia, kentte bulunan kaliteli işçilikli Roma ve Bizans yapılarından ve geç dönem antik kaynaklardan da anlaşıldığı kadarıyla bölge için önemli bir liman olduğu ve uzun süre kullanımda kaldığı anlaşılmaktadır. Teimiusa Limanı'nın tamamen doğal koy kullanılarak, kıyıya inşa edilen rıhtım yapıları ile kullanılması (Lev.113.1) Andriake Limanı (Lev. 122.8), Kartaca Limanı (Lev. 123.10) ve Leptis Magna Limanı'na (Lev. 123.11)benzer niteliktedir

- Bölge limanlarının organizasyonları hakkında gerek kazı yapılamadığından gerekse alandaki birçok yapının anakayadan kesilerek oluşturulmasından, yapıların işlevine yönelik net bir lokalizasyon yapılamamaktadır. Ancak yukarıda değindiğimiz limanların tipoloji sorunları başlıklı bölümümüzde ifade ettiğimiz gibi antikçağ limanları belirli bir tipolojiye sokulamamakta, belli başlı yapıların değişik organizasyon ve planda yapıldığı görülmektedir. Bu nedenle çalışmamızda yer verdiğimiz liman alanlarında bulunan yapıların her ne kadar işlevleri tam olarak anlaşılamasa da

²⁹⁵ Brandon 2010, 195.

²⁹⁶ Schaw 1972, 90.

kuşkusuz limana yönelik inşa edilmiş mekanlardır. Liman çalışmalarında yer alan gemi bağlama yerlerine bakıldığında ise çalışmamızda yer alan Simena ve Dolichiste'deki bağlama yerlerinin (Lev. 56, 81, 82, 110) formlarına benzer örnek sadece Giresun Adası'nda görülmekte²⁹⁷ ayrıca Phaselis kenti limanında bir adet benzeri bulunmakta ancak bu örnekte bile kullanım farklılığı ortaya çıkmaktadır²⁹⁸. Yine limanlar için en önemli organizasyon ve hizmetlerden biri olan tatlı su kaynağı²⁹⁹ için inşa edilen sarnıçlar ve su kanalları da gerek form gerekse konum olarak çok çeşitlilik göstermektedir. Limanların planlarını daha çok ihtiyaçlar, ekonomi ve topografyanın belirlemekte olduğu anlaşılmaktadır.

- Bölge limanlarının yüzyıllar içinde birbiriyle eş zamanlı olarak, birçok tektonik olaya maruz kaldığı ve ilk yapıların işlevini yitirdiği, ikinci kuşak yapıların yapıldığı sonraki evrede bunlarında işlevsizleştiği anlaşılmaktadır. Bu olguyu en iyi biçimde Aperlai ve Dolichiste limanlarındaki evreler ortaya koymaktadır. Benzer tektonik hareketle kıyı alanlarındaki büyük kara parçalarının yukarı ya da aşağı hareketine en yakın örnek olarak, 26 Aralık 2004 tarihinde Endonezya yakınlarındaki Sumatra adası açıklarında Hint okyanusunun tabanında yaşanan ve tsunamiye de neden olan deprem sonucu Sumatra Adası'nın 1600 km. uzunluğundaki batı bölümünün 1.5 m. yükselmesi³⁰⁰ gösterilebilir.

- Sonuç olarak Kekova Bölgesi limanlarına bakıldığında tamamının küçük ya da orta ölçekte limanlar olduğu ve gerek kendi aralarında gerekse gerisindeki kentlerle kıyı ticareti yaptıkları, bölge halkının denizci ve kozmopolit bir halk olduğu, ticaret, tarım ve sanayi üretimi yaptığı anlaşılmaktadır. Ayrıca bölgede bulunan uluslararası nitelikte ticarete ev sahipliği yapan Andriake Limanı'na gelen ithal malları iç pazara, iç pazarda üretilen yerel üretim mallarını ise dış pazara ulaştıran bir yerel ağ oluşturdıkları anlaşılmaktadır. Benzer konularda çalışan bilim insanları çoğunlukla büyük ölçekli limanlara dikkatlerini yoğunlaştırdığından, bu tip kıyı ticareti yapan ve büyük limanları süspanse eden küçük organizasyonlar gözden kaçmakta, konunun hak ettiği önem yeterince verilmemektedir.

²⁹⁷ Doksanaltı 2011, baskıda.

²⁹⁸ Blackmann 1973a, 362.

²⁹⁹ Blackmann 1982a, 204

³⁰⁰ Natawidjaja 2007, 21 vd.

Katalog

Katalog No: 1

Lev. 83- Res. 1

Form: Amphora ağız- boyun- kulp- gövde parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanım: Kalın bilezik formlu ağızlı, ağız kenarı yuvarlatılmış, ağız kenarının hemen altından çıkan kulplar yükselerek mahmuz biçimini almakta ve kavis yaparak omuzda sona ermektedir.

Tip: Geç Rodos.

Tarihi: İ.Ö. 1.- İ.S. 1. yüzyıl.

Dağılımı: Benzer örneklerinde yapılan kil analizleriyle üretim yeri olarak Rhodos Adası ve Periası belirlenmiştir. Batı akdenizde birçok taklidi yapılmasına karşın üretimin yapıldığı bir merkez ortaya çıkmamıştır. İ.Ö. 1.- İ.S. 2. yy.' lar arasında Doğu ve Batı Akdeniz'de geniş bir yayılım sahasına sahiptir.

Benzerleri: Williams-Peacock 1991, 102, class 9; Şenol 2000, Lev. XXX, Şek. 99; Şenol 2003, 28.

Katalog No: 2

Lev. 83- Res. 2

Form: Amphora ağız- boyun- kulp- gövde parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Kalın bilezik formlu ağızlı, ağız kenarının altından çıkmış kulplar yükselerek alçak bir mahmuz biçimi almakta ve dik bir biçimde aşağı doğru inerek omuzda sona ermektedir.

Tip: Geç Rodos.

Tarih: İ.Ö. 1. - İ.S. 1. yüzyıl.

Dağılımı: Benzer örneklerinde yapılan kil analizleriyle üretim yeri olarak Rhodos Adası ve Periası belirlenmiştir. Batı Akdeniz' de birçok taklidi yapılmasına karşın üretimin yapıldığı bir merkez ortaya çıkmamıştır. İ.Ö. 1.- İ.S. 2. yy.' lar arasında Doğu ve Batı Akdeniz'de geniş bir yayılım sahasına sahiptir.

Benzerleri: Doğer 1991, 90, Res. 86.

Katalog No: 3

Lev. 83- Res. 3

Form: Amphora gövde parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanım: İçi dolu konik bir kaide ve üzeri yivli silindirik gövdeli amphoradır.

Tip: AE3

Tarih: Benzer formlu kaideleriyle İ.S. 1- 2. yüzyıllarda AE3 amphoraların erken örneklerinde kullanıldıkları bilinmektedir.

Dağılımı: Bilinen diğer ismi Bitronkonik amphora olan AE3 amphoraları İ.Ö. 1 yy da üretilmeye başlamıştır. Mısır'da birçok merkezde üretimi olan bu amphoraların İ.S. 3. yüzyılda özellikle

Mısır şarabının ticaretinin doruk noktasına ulaştığı dönemde yaygın olarak kullanıldığı anlaşılmıştır. Akdeniz’de birçok merkezde yoğun olarak ele geçtiği görülmüştür. Bu dağılımın en yoğun olarak görüldüğü yerler arasında İtalya Yarımadası, Sicilya yakınındaki batıklar ve Kıbrıs dikkat çekmektedir.

Benzerleri: Şenol 2000, 405 –kat. 246.

Katalog No: 4

Lev. 83- Res. 4

Form: Amphora ağız- gövde- kulp parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Ağız kenarının ucu yuvarlatılmış, konik omuzlu, omuz üzerinde başlanıp bitirilmiş dikey kulplu, silindirik gövdeli ve gövde üzerinde ince yivlidir.

Tip: AE5-6.

Tarih: İ.S. 3-4. yüzyıl.

Dağılımı: Filistin Negev Bölgesi’nin batısındaki merkezlerde üretildiği düşünülen amphoranın Doğu Akdeniz’den İngiltere’ye kadar geniş bir yayılım alanı bulunmaktadır. Filistin’ de Gaza civarında üretilen beyaz şarabın ihracında kullanıldığı düşünülen bu form Akdeniz’de birçok merkezde de yapılan kazılarda ortaya çıkmıştır.

Benzerleri: Williams-Peacock 1991, 196, class 48; Oleson 1994, 18, Fig. 5

A30-31; Şenol-Kerem 2000, 89, Lev. 15.9; Şenol 2003, 125.

Katalog No: 5

Lev. 83- Res. 5

Form: Amphora ağız- gövde- kulp parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanım: Ucu yuvarlatılmış yüksek ve dar ağızlı, konik omuzlu, omuz üzerinde başlanıp bitirilmiş kulak formu dikey kulplu, silindirik gövdeli ve gövde üzerinde ince yivlidir.

Tip: AE5-6.

Tarih: İ.S. 5-6. yüzyıl.

Dağılımı: Filistin Negev Bölgesi’nin batısındaki merkezlerde üretildiği düşünülen amphoranın Doğu Akdeniz’den İngiltere’ye kadar geniş bir yayılım alanı bulunmaktadır. Filistin’ de Gaza civarında üretilen beyaz şarabın ihracında kullanıldığı düşünülen bu form Akdeniz’de birçok merkezde de yapılan kazılarda ortaya çıkmıştır.

Benzerleri: Williams-Peacock 1991, 191, Fig.110, Class 46; Oleson 1994, Fig. 4- A22-A23; Şenol 2000, Lev. XXXIII, şek. 144.

Katalog No: 6

Lev. 83- Res. 6

Form: Amphora ağız- gövde- kulp parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey

Yerleşim limanı

Tanım: Yüksek ağız kenarının ucu yuvarlatılmış, konik omuzlu, omuz üzerinde başlanıp bitirilmiş dikey kulplu, silindirik gövdeli ve gövde üzerinde ince yivlidir.

Tip: AE5-6.

Tarih: İ.S. 5-6. yüzyıl.

Dağılımı: Filistin Negev Bölgesi'nin batısındaki merkezlerde üretildiği düşünülen amphoranın Doğu Akdeniz'den İngiltere'ye kadar geniş bir yayılım alanı bulunmaktadır. Filistin' de Gaza civarında üretilen beyaz şarabın ihracında kullanıldığı düşünülen bu form Akdeniz'de birçok merkezde de yapılan kazılarda ortaya çıkmıştır.

Benzerleri: Williams-Peacock 1991, 191, class 46; Oleson 1994, Fig.4-A22; Şenol 2000, Lev. XXXIII, şek. 144 AE 5-6; Zoroğlu 2008, res.8-60.

Katalog No: 7

Lev. 84- Res. 1

Form: Amphora ağız- gövde- kulp parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey

Yerleşim Limanı

Tanım: Yüksek ağız kenarının ucu yuvarlatılmış, konik omuzlu, omuz üzerinde başlanıp bitirilmiş keskin dönüşlü ve dikey kulplu, silindirik gövdelidir.

Tip: AE5-6.

Tarih: İ.S. 5-6. yüzyıl.

Dağılımı: Filistin Negev Bölgesi'nin batısındaki merkezlerde üretildiği düşünülen amphoranın Doğu Akdeniz'den İngiltere'ye kadar geniş bir yayılım alanı bulunmaktadır. Filistin' de Gaza civarında üretilen beyaz şarabın ihracında kullanıldığı düşünülen bu form Akdeniz'de birçok merkezde de yapılan kazılarda ortaya çıkmıştır.

Benzerleri: Williams-Peacock 1991, 191, Fig.110, Class 46; Oleson 1994, Fig. 4-A23.

Katalog No: 8

Lev. 84- Res. 2

Form: Amphora ağız- gövde- kulp parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey
Yerleşim Limanı

Tanım: Yüksek ağız kenarının ucu yuvarlatılmış, konik omuzlu, omuz üzerinde başlanıp bitirilmiş dikey kulplu, silindirik gövdeli ve gövde üzerinde ince yivlidir.

Tip: AE5-6.

Tarih: İ.S. 5-6. yüzyıl.

Dağılımı: Filistin Negev Bölgesi'nin batısındaki merkezlerde üretildiği düşünülen amphoranın Doğu Akdeniz'den İngiltere'ye kadar geniş bir yayılım alanı bulunmaktadır. Filistin' de Gaza civarında üretilen beyaz şarabın ihracında kullanıldığı düşünülen bu

form Akdeniz'de birçok merkezde de yapılan kazılarda ortaya çıkmıştır.

Benzerleri: Williams-Peacock 1991, 191, Fig.110, Class 46; Oleson 1994, Fig.4- A22-A23-A21; Alpözen 1994, 65; Şenol 2000, Lev. XXXIII, şek.144; Zoroğlu 2008, Res. 8-60.

Katalog No: 9

Lev. 84- Res. 3

Form: Amphora ağız- boyun- kulp- gövde parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanım: Ucu sivriltilmiş, dışa çekik ağız kenarlı, boynun üst bölümünden başlayan ve omuzda biten yivli oval kulplara sahip, kalın boyunlu, silindirik gövdeli. Kulplarının altından kaideye kadar ince sık yivler bulunur.

Tip: LR 1

Tarih: İ.S. 4-7. yüzyıl.

Dağılımı: Üretim merkezleri Antiocheia, Rhodos ve Kıbrıs olarak belirlenen amphoralar yoğun olarak Kilikya bölgesinin kıyı şeridinde üretilmişlerdir. Doğu Akdeniz'de ve Akdeniz'in batısındaki merkezlerde yoğun olarak ele geçirilmiştir.

Benzerleri: Bass 1962, 546, Fig. 6b; Williams-Peacock 1991, 185, 104A, Class 44; Şenol 2000, Lev. XXXI, şek. 110; Şenol-Kerem 2000, 93, Lev.

17.17; Şenol 2003, 85; Albrecht 2005, 158, Fig.1.

Katalog No: 10

Lev. 84- Res. 4

Form: Amphora gövde - dip parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Silindirik gövdeli, gövdeden kaideye doğru sık aralıklarla yivli ve yuvarlatılmış kaidesiz dip yapısına sahiptir

Tip: LR 1

Tarih: İ.S. 4-7. yüzyıl.

Dağılımı: Üretim merkezleri Antiocheia, Rhodos ve Kıbrıs olarak belirlenen amphoralar yoğun olarak Kilikya bölgesinin kıyı şeridinde üretilmişlerdir. Doğu Akdeniz'de ve Akdeniz'in batısındaki merkezlerde yoğun olarak ele geçirilmiştir.

Benzerleri: Şenol 2000, Şek. 109.

Katalog No: 11

Lev. 84- Res. 5

Form: Amphora gövde - dip parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Silindirik gövdeli, gövdeden kaideye doğru sık aralıklarla yivli ve yuvarlatılmış kaidesiz dip yapısına sahiptir

Tip: LR 1

Tarih: İ.S. 4-7. yüzyıl.

Dağılımı: Üretim merkezleri Antiocheia, Rhodos ve Kıbrıs olarak belirlenen amphoralar yoğun olarak Kilikya bölgesinin kıyı şeridinde üretilmişlerdir. Doğu Akdeniz’de ve Akdeniz’in batısındaki merkezlerde yoğun olarak ele geçirilmiştir.

Benzerleri: Şenol 2000, Şek. 111.

Katalog No: 12

Lev. 84- Res. 6

Form: Amphora.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanım: Ucu sivriltilmiş, dışa çekik ağız kenarlı, boynun üst bölümünden başlayan ve omuzda biten yivli oval kulplara sahip, kalın boyunlu, silindirik gövdeli. Kulplarının altından kaideye kadar ince sık yivler bulunur.

Tip: LR 1-A

Tarih: İ.S. 4-7. yüzyıl.

Dağılımı: Üretim merkezleri Antiocheia, Rhodos ve Kıbrıs olarak belirlenen amphoralar yoğun olarak Kilikya bölgesinin kıyı şeridinde üretilmişlerdir. Doğu Akdeniz’de ve Akdeniz’in batısındaki merkezlerde yoğun olarak ele geçirilmiştir.

Benzerleri: Bass 1962, 546, Fig. 6b; Riley 1979, 216, Lev. XXXV, cat. D346–347; Keay 1984, LIII; Williams-Peacock 1991, 185, 104A, Class 44; Şenol 2000, Lev. XXXI, şek.

108; Şenol-Kerem 2000, 93, Lev. 17.17; Şenol 2003, 85.

Katalog No: 13

Lev. 85- Res. 1

Form: Amphora ağız- boyun- kulp- gövde parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanım: Ucu sivriltilmiş, dışa çekik ağız kenarlı, boynun üst bölümünden başlayan ve omuzda biten yivli oval kulplara sahip, kulpların altında ince sık yivler bulunmaktadır.

Tip: LR 1-B

Tarih: İ.S. 4-7. yüzyıl.

Dağılımı: Üretim merkezleri Antiocheia, Rhodos ve Kıbrıs olarak belirlenen amphoralar yoğun olarak Kilikya bölgesinin kıyı şeridinde üretilmişlerdir. Doğu Akdeniz’de ve Akdeniz’in batısındaki merkezlerde yoğun olarak ele geçirilmiştir.

Benzerleri: Riley 1979, 216, Lev. XXXV, cat. D346–347;

Bass 1962, 546, Fig. 6b; Keay 1984, LIII; Williams-Peacock 1991, 185, 104A, Class 44; Şenol 2000, Lev. XXXI, şek. 110; Şenol-Kerem 2000, 93, Lev. 17.17.

Katalog No: 14

Lev. 85- Res. 2

Form: Amphora.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanım: Ucu sivriltilmiş dışa çekik ağızlı, boynun üst bölümünden başlayan ve omuzda biten yivli kulplara sahip, kalın boyunlu, kaideye doğru ovoidal gövdeli ve düz dipli amphorada kulpların altından kaideye kadar kalın geniş aralıklarla bezenmiş yivler bulunur.

Tip: LR 1-C

Tarih: İ.S. 4-7. yüzyıl.

Dağılımı: Üretim merkezleri Antiocheia, Rhodos ve Kıbrıs olarak belirlenen amphoralar yoğun olarak Kilikya bölgesinin kıyı şeridinde üretilmişlerdir. Doğu Akdeniz’de ve Akdeniz’in batısındaki merkezlerde yoğun olarak ele geçirilmiştir.

Benzerleri: Bass 1962, 546, Fig. 6b; Riley 1979, 216, Lev. XXXV, cat. D346-347; Keay 1984, LIII; Williams 1989, Fig.56-561; Williams-Peacock 1991, 185, 104A, Class 44; Şenol 2000, Lev. XXXI, şek. 111; Şenol-Kerem 2000, 93 Lev. 17.17; Albrecht 2005, 158, Fig.1.

Katalog No: 15

Lev. 84- Res. 3

Form: Amphora ağız- boyun- kulp- gövde parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Dışa çekik ağızlı, yüksek boynundan başlayıp omuzda son bulan yivli kulplu, geniş omuzlu amphora parçası.

Tip: LR2 Tipi Amphora.

Tarihi: İ.S. 5-7. yüzyıl.

Dağılımı: Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrka’daki merkezlerde yoğun olarak ele geçen LR2 amphoraları Akdeniz’de diğer amphora gruplarına göre daha az bulunmuşlardır.

Benzerleri: Bass 1962, 546, Fig. 6a; Keay 1984, LXV; Şenol 2000, şek. 103 b; Şenol-Kerem 2000, 97, Lev. 18.21; Şenol 2003, 97.

Katalog No: 16

Lev. 85- Res. 4

Form: Amphora ağız- boyun- kulp- gövde parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Ucu yuvarlatılmış, kalın bilezik formu ağız kenarlı, konik omuzlu, omuz üzerinde başlanıp bitirilmiş dikey kulplu, silindirik gövdeli ve gövde üzerinde kalın yivlidir.

Tip: LR4 Tipi Amphora.

Tarih: İ.S. 4-7 yüzyıl.

Dağılımı: Fenike kıyıları, Kuzey Afrika ve Suriye–Filistin bölgesinde yoğun olarak ele geçilmiştir.

Benzerleri: Williams-Peacock 1991, 198, Class 49; Keay 1984, Fig:28-3, Type LIV; Oleson 1994,

Fig.4-A22; Şenol-Kerem 2000, 89, Lev. 16.10.

Katalog No: 17

Lev. 85- Res. 5

Form: Amphora gövde - dip parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Ters konik yivli ve altı düz dip yapısı, kaideden gövdeye genişleyerek geçiş yapan silindirik gövde yapısı.

Tip: LR4 Tipi Amphora.

Tarih: İ.S. 4-7 yüzyıl.

Dağılımı: Fenike kıyıları, Kuzey Afrika ve Suriye-Filistin bölgesinde yoğun olarak ele geçilmiştir.

Benzerleri: Tam bir LR4 amphorası için Bkz.: Williams-Peacock 1991, 198, Class 49; Oleson 1994, Fig. 4-A29; Şenol 2000, 485, Kat. 389.

Katalog No: 18

Lev. 85- Res. 6

Form: Amphora ağız- boyun- kulp- gövde parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Ucu yuvarlatılmış, kalın bilezik formulu ağız kenarlı, konik omuzlu, omuz üzerinde başlanıp bitirilmiş dikey kulplu, silindirik gövdeli ve gövde üzerinde kalın yivlidir.

Tip: LR4 Tipi Amphora.

Tarih: İ.S. 4-7 yüzyıl.

Dağılımı: Fenike kıyıları, Kuzey Afrika ve Suriye-Filistin bölgesinde yoğun olarak ele geçilmiştir.

Benzerleri: Keay 1984, Fig. 28-3, Type LIV; Williams-Peacock 1991, 198, Class 49; Oleson 1994, Fig. 4-A22; Alpözen 1994, 67.

Katalog No: 19

Lev. 86- Res. 1

Form: Amphora ağız- boyun- kulp- gövde parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Kenar ucu yuvarlatılmış, aşağı doğru daralan silindirik boyunlu, silindirik gövdeli, boyundan omza tutturulmuş dikey kulpludur.

Tip: Spatheia

Tarihi: İ.S. 6-7. yüzyıl.

Dağılımı: İtalya Yarımadası'nın kuzeyinde bulunan merkezlerde yoğun ele geçerken; Kuzey Afrika ve Batı Anadolu'da da aynı yoğunlukta ele geçmiştir.

Benzerleri: Bass 1962, 550, Fig.12; Bass 1966, 148, Fig. 42; Bass 1983, 186, 220; Keay 1984, Type. XXVI; Williams-Peacock 1991, 51; Şenol-kerem 2000, 85, Lev. 14-4; Şenol 2000, Lev. XXXV, şek. 130.

Katalog No: 20

Lev. 86- Res. 2

Form: Amphora gövde- kulp parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Dikey kulplu, silindirik boyunlu, aşağı doğru daralan gövdelidir.

Tip: Kapitan II

Tarih: İ.S. 3-5. yüzyıl.

Kökeni: Atölyelerinin Ege'de ele geçmemesine rağmen Ege amphoralarıyla birlikte sınıflandırılır. Bengazi, İspanya ve Kuzey Afrika'dır. Dağılım Akdeniz çevresi ve Karadeniz'dir (Yenikapı)

Benzerleri: Williams-Peacock 1991, 193, Fig. 112, Class 47; Şenol 2000, Lev. 102; Reynal 2005, Fig. 22.

Katalog No: 21

Lev. 86- Res. 3

Form: Mutfak kabı

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Dışa uzantılı ağız kenarlı, kısa, geniş boyunlu, boyundan gövde üzerine tutturulmuş dikey kulplu ve küresel gövdelidir.

Tip: Pişirme Tenceresi.

Tarih: İ.S. 2-3. yüzyıl.

Benzerleri: Williams 1989, Fig. 35-388.

Katalog No: 22

Lev. 86- Res. 4

Form: Tabak parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Hafif dışa taşkın, yuvarlak ağız kenarlı, ağzın hemen altından başlayıp gövdede son bulan kulplu, küresel gövdeli, üzeri yivlendirilmiş, tabanı kırık durumda olan pişirme kabı.

Tip: Pişirme Tenceresi.

Tarih: İ.S. 4-7. yüzyıl.

Dağılımı: Bu tencerelerin benzerlerine Troja, Kelenderis, Phokaia, Didyma, Knossos, Megnesia ad Meandrum, Anemurium kazılarının buluntuları arasında bulunmuştur. Bu yivli türler İ.S. 2-3. yüzyıl boyunca Ege'de standartlaşmıştır.

Benzerleri: Hayes 1983, 105; Fırıncı 2010, 58, Kat.14, Lev. 5/14.

Katalog No: 23

Lev. 86- Res. 5

Form: Mutfak kabı parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey Yerleşim Limanı

Tanımı: Dışa çekik, keskin profille gövdeye bağlanan düz dudak, kaideye doğru daralan dışbükey alçak gövde yapısı ve düz diplidir.

Tip: Kase

Tarih: İ.S. 4-6. yüzyıl.

Benzerleri: Williams 1989, Fig. 30/329.

Katalog No: 24

Lev. 86- Res. 6

Form: Mutfak kabı

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey
Yerleşim Limanı

Tanımı: Geniş ve dışa açılan kenarlı
dudak, alçak ve kaideye doğru yatay
daralan gövdeli, alçak halka kaideli.

Tip: Hayes form 104.

Tarih: İ.S. 4-6. yüzyıl.

Benzerleri: Riley 1979, Fig. 107-567;
Hayes 1983, 169 vd.

Katalog No: 25

Lev. 87- Res. 1,2

Form: Sürahi, ağız- boyun- kulp-gövde
parçası.

Buluntu Yeri: Dolichiste Kuzey
Yerleşim Limanı

Tanımı: Yonca ağızlı, dudaktan omza
bağlı tek kulbu olan, kısa boyundan
gövdeye geçişin keskin olduğu, omzun
hemen altından kırık durumda olan
testi.

Tip: Sürahi.

Tarihi: İ.S. 7. yüzyıl.

Dağılımı: Yassı ada Bizans batığında
da benzer örnekleri bulunmuştur.

Benzerleri: Bass 1966, Fig. 42.

Tanımı: Uzun dışa açılan kenarlı,
alçak bir gövde yapısına sahip, geniş
servis – balık tabağı.

Tarih: İ.S. 4-6. yüzyıl.

Benzerleri: Bass 1966, Fig. 42; Riley
1979, Fig. 107-567.

Kısaltmalar ve Kaynakça

Bu bölümde kullanılan kısaltmalarda American Journal of Archaeology Vol. 111, No. 1, 2007, 3-34. ve Archäologischer Anzeiger 1997, 611- 628. yayın kısaltmalarında gösterilen biçimi ile kullanılmıştır. Bu listelerde bulunmayan kısaltmalar ise tarafımızdan kısalma olarak verilmiştir.

Akdoğu Arca 2002	E.N. Akdoğu Arca, “Lykia’lı Bir Euergetes: Opramoas”, Likya İncelemeleri I, İstanbul 2002, 79-90.
Alparslan 2000	S. Alparslan, “Antalya İli ve Likya Bölgesinde Bizans Dönemine Ait Mimari Plastik Eserler” XVII. AST, 1. Cilt, Ankara 2000, 29-38.
Arslan 2002	M. Arslan, I. Mithridates–Roma Savaşı: Rhodos ve Lykia’nın Durumuna Genel Bakış. Ed.: S. Şahin - M. Adak, Lykia İncelemeleri I, İstanbul 2002, 115-128.
Arslan 2003	M. Arslan, “İÖ. 188 Yılından İÖ. 67 yılına Kadar Lykia, Pamphylia ve Kilikia Trakheia Sahillerindeki Korsanlık Faaliyetleri: Nedenleri ve Sonuçları ”. Adalya VI, 2003, 91-118.
AST	Araştırma Sonuçları Toplantısı
Aulock 1974	H. Aulock, Die Münzprägung des Gordian III und der Tranquillina in Lykien (Ist. Mitt., Beiheft 11). Tübingen 1974.
Balty 1991	C. J. Balty, Curia Ordinis. Recherches d’architecture et d’urbanisme antiques sur les curies provinciales du monde romain (Acad. Royale de Belgique, Mémoires de la Classe des Beaux-Arts 1991, 2). Bruxelles 1991.
Bartoccini 1958	R. Bartoccini, “Il porto romano di Leptis Manga”, BCSSA Suppl 13, Rome, 1958.
Bass 1962	G.F. Bass, “Underwater Excavations at Yassı Ada: A Byzantine Shipwerck”, AA62.1, 1962, 537–564.
Bass 1966	G. F. Bass, Archaeology Under Water by George Fletcher Bass, New York 1966.
Bass 1972	G. F. Bass, “The Earliest Seafarers in the Mediterranean and the Near East”, A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology, Ed: G. F. Bass, Londra 1972, 1-35.

- Bass 1983 G.F. Bass, F.H. van Doorninck Jr., Yassi Ada I. A Seventh Century Byzantine Shipwreck (College Station: Texas A&M University Press), 1983.
- Bass 1986 G. F. Bass, "A Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun (Kas): 1984 Campaign", *AJA* 90, 1986, 269-296.
- Bass 1991 G. F. Bass, "Evidence of Trade from Bronze Age Shipwrecks", *Bronze Age Trade in the Mediterranean. Studies in Mediterranean Archaeology*, Vol.XC, Ed: N. Gale, Jonsered 1991, 69-82.
- Bass 1995 G. F. Bass, "Sea and River Craft in the Ancient Near East", *Civilizations of the Ancient Near East*, Vol.III, Ed.: J. M. Sasson, Londra 1995, 1421-1432.
- Bass 1996 G. F. Bass, *Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'ndeki Batıklar*, Ankara 1996.
- Bass 1998 G. F. Bass, "Sailing Between the Aegean and the Orient in the Second Millenium B.C.", *The Aegean and the Orient in the Second Millenium. Aegeum* 18, Ed: E.H. Cline ve D. Harris-Cline, 1998, 183-191.
- Bean 1948 G.E. Bean, *Notes and Inscriptions from Lycia*, *JHS* 68, 1948, s. 46-56.
- Bean 2001 G.E. Bean, *Eski Çağda Lykia Bölgesi*, Çev.: H. Kökten, İstanbul 2001.
- Beaufort F. Beaufort, *Karamanya*, Çev.: A. Neyzi – D. Türker, Antalya 2002.
- Bekaroğlu 2008 E. Bekaroğlu, "Hatay'da Yükselmiş Holosen Kıyı Çizgileri, Paleoekolojik ve; Tektonik Değerlendirmeler", *Cografi Bilimler Dergisi* 6.1, 2008, 1-21.
- Blackmann 1973a D.J. Blackmann , "The Harbours of Phaselis", *IJNA* 2.2, 1973, 355-364.
- Blackmann 1973b D. J. Blackman , "Evidence of Sea Level Change in Ancient Harbours and Coastal Installations." Ed.: D. J. Blackman, *Marine Archaeology. Bristol: Colston Papers* 23, 1973, 115- 139.
- Blackmann 1982a D.J. Blackmann , "Ancient Harbours in the Mediterranean Part 1". *IJNA* 11.2, 1982, 79-104.
- Blackmann 1982b D.J. Blackmann , " Ancient Harbours in the Mediterranean Part 2". *IJNA* 11.3,1982, 185-221.

- Blackmann 1989 D.J. Blackman, "Some Problems Of Ship Operation In Harbour" In Tropis III (IIIrd International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Athens 24th-27th August 1989). Ed.: H. Tzalas. Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, 1989, 73-81.
- Blackmann 1990 D.J. Blackman, "Tiremes and Shipsheds" In Tropis II. (IInd International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Delphi, August 27-29, 1987). Ed.: H. Tzalas. Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, 1990, 35-51.
- Blackmann 1996 D.J. Blackman, "New Evidence For Ancient Ship Dimensions" In Tropis IV (IVth International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Athens, 28-31 August 1991). Ed.: H. Tzalas. Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, 1996, 113-125.
- Blackmann 1999 D.J. Blackman, "Double Shipsheds?" In Tropis V (Vrd International Symposium on Ship Construction in Antiquity, Nauplion, 26-28 August 1993). Ed.: H. Tzalas. Hellenic Institute for the Preservation of Nautical Tradition, 1999, 65-78.
- Blackmann 2003a D.J. Blackman, " 14. Progress in the Study of Ancient Shipsheds: a Review" Boats, Ships And Shipyard, (Proceedings of the ninth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Venice, 2000), Ed.: C. Beltrame, 2003, 81-90.
- Blackmann 2003b D.J. Blackman-M. C. Lentini, " The Port of Sicilian Naxos and the Ancient Urban Landscape" (Proceedings of the XVIth International Congress of Clasical Archaeology, Boston, 23-26 August 2003), Ed.: C.C. Mattusch, A.A. Donohue, A. Brauer, 2003. 546-550.
- Blackmann 2006 D.J. Blackman, M.C. Lentini, "An Ancient Grek Dockyard in Sicily" IKUWA 2 (IIrd International Congress on Underwater Archaeology, Zurich 21- 24. October 2004), 2006, 193-197.
- Blackmann 2008 D.J. Blackman, "Sea Transport, Part 2: Harbors" The Oxford Handbook Engineering and Technology in The Calassical World, Ed.: J.P. Oleson, 2008, 638-670.
- Blawatsky 1972 D.V. Blawatsky, "Submerged Sectors of Towns on the Black Sea Coast", Underwater Archaeology, a Nascent Discipline, UNESCO, Paris, 1972, 115-122.

- Boyce 1958 A.A. Boyce, "The Harbour Of Pompeiopolis: A Study On Roman Imperial Ports and Dated Coins" *AJA* 62, 1958, 67-78.
- Brandon 2010 C. Brandon- R.L. Holthfelder- J.P. Oleson- N.K. Rauch- R. Yağcı, "Soli/Pompeipolis'in Roma Dönemi Limanı: ROMACONS 2009 Arazi Çalışmaları" *ANMED-8*, 2010, 195-198.
- Brandt 2005 H. Brant- F. Kolb, *Lycia et Pamphylia*, Rhein 2005.
- Broneer 1930 O. Broneer, *Corinth Results of Excavations Conducted by the American School of Classical Studies at Athens*, Volume IV, Part II Terracotta Lamps, Athens 1930.
- Carter 1978 R.S. Carter, "The Submerged Seaport of Aperlae, Turkey" *IJNA* 7. 1978, 177-185.
- Casson 2002 L. Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, Çev.: G. Ergin, İstanbul 2002.
- Coulton 1987 J. J. Coulton, "Opramoas and the Anonymous Benefactor" *The Journal of Hellenic Studies*, Vol. 107, 1987, 171-178.
- Çevik 2000 N. Çevik, "A Dead-Cult Place in Simena Lycian Open-air Rock-cut Sanctuaries and their Anatolian Aspects", *AMS* 39, 2000, 37-50.
- Çevik 2010 N.Çevik- S.Bulut- O.Tıbıkoğlu- B.Özdilek- Ç.A.Aygün, "Myra Antik Kenti ve Limanı Andriake", (Ed. N. Çevik) *Myra – Demre. Arkeoloji, Tarih, Doğa, Tarım ve Turizmiyle*. 2010 (Baskıda)
- Dağgülü 2009 İ.B. Dağgülü, "A 13th-Century Shipyard at Alanya (Alaiyye), on the Mediterranean Coast of Turkey" *IJNA* 38.1, 2009, 13-20.
- Demir 2003 DT. Demir, "Antik Çağda Çatı Kiremitleri" III. Uluslar arası Eskişehir Pısmış Toprak Sempozyumu Bildiriler Kitabı 17-30 Haziran 2003 Eskişehir, 2003, 315-332.
- Doğer 1991 E. Doğer, *Antik Çağda Amphoralar*, İzmir, 1991.
- Doksanaltı 2011 E. Doksanaltı- at. al., "Giresun İli ve Giresun Adası Yüzey Araştırmaları 2009" *AST* 28, 2011. (Baskıda)
- Dunbabin 2003 K.M.D. Dunbabin, *Mosaics of The Grek and RomanWorld*, Cambridge 2003.
- Erkanal 2007 H. Erkanal- A. Akyurt, "Limantepe 2006 Yılı Kazıları", *KST*. 29. 3, 2007, 223-242.

- Erol 2008 A. F. Erol, "The Port Illustration on the floor mosaic of the Yakto Villa" Ed.: J.P. Darmon et al., JMR Vol.1-2, 2008, 39-44.
- Favro 2006 D. Favro, "The iconicity of Ancient Rome" Urban History, 33, 1 Cambridge, 2006, 20-38.
- Feuser 2009 S. Feuser, Der Hafen von Alexandria Troas, Bonn 2009.
- Feuser 2010 S. Feuser "The Roman Harbour of Alexandria Troas, Turkey" IJNA 40.1, 2010, 1-18.
- Flemming 1972 N. C. Flemming, Cities in the Sea, London 1972.
- Flemming 1978 N. C. Flemming, "Holocene Eustatic Changes and Coastal Tectonics in the Northeast Mediterranean: Implications for Models of Crustal Consumption." Philosophical Transactions of the Royal Society of London. Series A, Mathematical and Physical Sciences, Vol. 289, No. 1362, 1978, 405-458.
- Fırıncı 2010 S. Fırıncı, Rhodiapolis Seramikleri Roma Dönemi Pişirme Kapları, Antalya 2010, (Akdeniz Üniversitesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- Fouache 1999 E. Fouache, P. Sibella, R. Dalongeville, "Holocene variations of the shoreline between Antalya and Andriake (Turkey)", IJNA 28.4 , 1999, 305-318.
- Foss 1994 C. Foss, The Lycian Coast in the Byzantine Age, DOP 48, 1994, 1-52.
- Foss 1996 C. Foss, Cities, Fortresses and Villages of Byzantine Asia Minor, Variorum 1996.
- Frost 1972 H. Frost, "Ancient Harbours and Anchorages in the Eastern Mediterranean. Underwater Archaeology, a Nascent Discipline", UNESCO, Paris 1972, 95–114.
- Frost 1973 H. Frost, "The Offshore Island Harbour at Sidon and other Phoenician Sites in the Light of New Dating Evidence", IJNA 2.1, 1973, 75–94.
- Frost 1990 F. J. Frost. – E. Hadjidaki , "Excavation at the Harbour of Phalasarna in Crete: The 1988 Season", *Hesperia* 59.3, 1990, 513-527.
- Georgiades 1907 A.S. Georgiades, "Les Ports de la Grèce dans l'Antiquité qui Subsistent Encore Aujourd'hui", Athenes, 1907.

- Guidoboni 1994 E. Guidoboni- A. Comastri- G. Traina, Catalogue of ancient earthquakes in the Mediterranean area up to the 10th century, Bologna 1994.
- Günther 1903 R.T. Günther, “The submerged Greek and Roman foreshore near Naples”, *Archaeologia* 58.2, 1903, 499-560.
- Harrison 1963 R.M. Harrison, “Churces and Chapels of Central Lycia” *Anatolian Studies* 13 (1963), 117-151.
- Hayes 1983 J. W. Hayes, “The Villa Dionysos Excavations, Knossos: The Pottery “ *BSA* 78, 1983, 249–275.
- Hild-Hellenkemper 2004 F. Hild-H. Hellenkemper, *Tabula Imperii Byzantini* 8: Pamphylien und Lykien, Viyana 2002.
- Hdt. Herodotos Tarihi III, Çev.: A. Erhat, İstanbul 1973.
- Hohlfelder 1998a R. L. Hohlfelder- R. L. Vann, "Uncovering the Secrets of Ancient Aperlae: A Coastal Settlement of Ancient Lycia", *Near Eastern Archaeology* 61.1, 1998, 26-37.
- Hohlfelder 1998b R. L. Hohlfelder- R. L. Vann, "Survey of Classical Harbors in Turkey" *AJA* 102.2, 1998 367-368.
- Hohlfelder 2000a R. L. Hohlfelder- R. L. Vann, “A Church Beneath The Sea at Aperlae, Lycia” *Adalya* IV, 2000, 207-220.
- Hohlfelder 2000b R. L. Hohlfelder- R. L. Vann, "Cabotage at Aperlae in Ancient Lycia" *IJNA* 29.1, 2000, 126-135.
- Hohlfelder 2007 R.L. Hohlfelder at all., “Constructing the Harbour of Caesarea Palaestina, Israel: New Evidence From the Romacons Field Campaign of October 2005” , *IJNA* 36.2, 2007, 409–415.
- Homeros 1958 Homeros, *İlyada*, Çev. A. Erhat-A. Kadir, İstanbul 1958.
- Işık 2006 F. Işık, “Patara 2005 Yılı Kazı ve Restorasyon Çalışmaları”, *KST* 28. 1, 2006, 15-28.
- JMR *Journal Of Mosaic Researche*
- Jondet 1912 G. Jondet, “Les ports antiques de Pharos” *BSRAA* 14, 1912, 252 – 266.
- Isserlin 1974 B. S. J. Isserlin, “Cothon at Motya: Phoenician harbour Works”, *Archaeologia* 27.3, Boston, 1974, 188-194.
- Karagöz 2005 Ş. Karagöz, *Eskişehir’de Depremler*, İstanbul 2005.

- Keay 1984 S.J. Keay, "Late Roman Amphorae in the Western Mediterranean", BAR Suppl. International Series 196I, Oxford 1984, 223-662.
- Kelletat-Kayan 1983 D. Kelletat- İ. Kayan, "Alanya batısındaki kıyılarda ilk C" tarihlendirmelerinin ışığında Geç Holosen tektonik hareketleri" Türkiye Jeoloji Kurumu Bülteni, C. 26, Şubat 1983, 83 – 87.
- Kelletat 1991 D. Kelletat, "The 1550 BP Tectonic Event in the Eastern Mediterranean as a Basis for Bssessing the İntensity of Shore Precesses" Zeitschrift für Geomorphologie, Supplementbande, 81, 1991, 181-194.
- Kiepert 1908 R. Kiepert, Karte von Kleinasien, 1:400 000, in 24 sheets, Berlin Riemer, 1908.
- Klio* Klio. Beiträge zur alten Geschichte
- Knoblauch 1969 P. Knoblauch , "Neuere Untersuchungen an den Häfen von Ägina", BJb 169, 1969, 104-116.
- Knoblauch 1972 P. Knoblauch , "Die Hafenanlagen der Stadt Ägina", ADelt 27A, 1972, 50-85.
- Knoblauch 1974 P. Knoblauch, "Eine neue topographische aufnahme des Stadtgebietes von Kyme in der Aeolis", AA 1974.2, 1974, 285-291.
- Kolb - Kupke 1992 F. Kolb - B. Kupke, Lykien. Geschichte Lykiens im Altertrum, Zaberns Bildbände zur Archäologie 2, Mainz 1992.
- Kokkinia 2000 C. Kokkinia, Die Opramoas-Inschrift von Rhodiapolis. Bonn 2000.
- Konecny 1997 A. Konecny, Hellenisticshe Turmgehöfte in Zentral und Ostlykien, Band 2, Wien 1997.
- Kretzschmer 2000 F. Kretzschmer, Resimlerle Antik Roma'da Mimarlık Ve Mühendislik, Çev.: Z.Z. İlkelen, İstanbul 2000.
- Ksenophon Ksenophon, Yunan Tarihi, Çev.: S. Sinanoğlu, Ankara 1999.
- Launey 1933 M. Launey. "Inscriptions de Thasos", BCH 57, 1933, 394-410.
- Leadbetter 2002 B. Leadbetter- R.L. Vann- J. Hobbs, "Survey of Aperlae in Lycia: The 2001 Season", AST 20, 2 Cilt, 2002, 325-334.

- Leadbetter 2003 B. Leadbetter “Diocletian and the purple mile of Aperlae” *Epigraphica Anatolica: Zeitschrift für Epigraphik und historische Geographie Anatoliens*, Heft 36, 2003, 127-136.
- Lehmann- Hartleben 1963 K. Lehmann-Hartleben, “Die Antiken Hafenanlagen des Mittelmeeres: Beiträge zur Geschichte des Städtebaus im Altertum”, *Klio Beih.* XIV.1, Wiesbaden 1963.
- Linder 1967 E. Linder, “La ville phénicienne d’Athlit a-t-elle eu l’un des plus anciens ports artificiels du Méditerranée”, *Archaeologia* 17, 1967, 25-29.
- Magie 1950, D. Magie, *Roman Rule in Asia Minor*, I–II. Princeton 1950.
- Meiggs 1960 R. Meigs, *Roman Ostia*, London 1960.
- Marksteiner 1997 T. Marksteiner, *Die Befestigte Siedlung Von Limyra*, Wien 1997.
- Natawidjaja 2007 D.H. Natawidjaja – W. Triyozo, “The Sumatran Fault Zone — From Source to Hazard”, *Journal of Earthquake and Tsunami*, Vol. 1, No. 1, 2007, 21–47.
- Negris 1904 P. Negris, “Vestiges antiques submerges”, *AM* 29, Berlin, 1904, 340-363.
- Nolle 2005 J. Und M. Nolle Nollé, *Exkursion nach Lykien* 30.5.-13.6.2005: Geographische Übersicht, 2005.
- Oleson 1984 J. P. Oleson v.d., “The Caesarea Ancient Harbor Excavation Project (C. A. H. E. P.): Preliminary Report on the 1980-1983 Seasons” *Journal of Field Archaeology*, Vol. 11, No. 3, Autumn 1984, 281-305.
- Oleson 1988 J. P. Oleson, “The Technology of Roman Harbours” *IJNA* 17.2, 1988, 147-57.
- Oleson 1994 J.P. Oleson, v.d., “The Harbours of Caesarea Maritima: Results of the Caesarea Ancient Harbour Excavation Project 1980–1985”, Ed.: J.P. Oleson, . BAR International Series 594, 1994.
- Oleson 2004 J.P. Oleson- C. Brandon- S.M. Cramer- R.Cucitore- E. Gotti- R. L. Hohlfelder, “The ROMACONS Project: a Contribution to the Historical and engineering Analysis of Hydraulic Concrete in Roman Maritime Structures” *IJNA* 33.2, 2004, 199–229.

- Onur 2002 F. Onur, “Antik Veriler Işığında Lykia’nın Hidrografyası”, *Likya İncelemeleri I*, İstanbul 2002, 53-63.
- Öner 1997 E. Öner, “Teke Yarımadası Kıyılarında Deniz Seviyesi ve Kıyı Çizgisi Değişimleri.”*Türkiye Kıyıları’97* (Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları I.Ulusal Konferansı), Ankara 1997, 723-733.
- Öner 1998 E. Öner, “Likya Limanlarının Kaderi- Teke Yarımadası Kıyılarında Jeoarkeolojik Araştırmalar” *AST 15*, 1998, 419-440.
- Özdaş 1995 H. Özdaş, “Antik Çağda Liman Olgusu” *Eski Yakın Doğu Kültürleri Üzerine İncelemeler*, İ.Metin Akyurt Bahattin Devam Anı Kitabı, Ed.: A. Erkanal v.d., İstanbul 2005, 259-266.
- Özyiğit 1986 Ö. Özyiğit, “Batı Anadolu’da Antik Dönem Çatıları” *TTK X*, 1986, 303-330.
- Pausanias PAUSANİAS (İ.S. 2.yy)
Pausanias, *Graeciae descriptio*, Ed.: F. Spiro, Leipzig: Teunuber 1902, 1-72.
- Peschlow 2001 U. Peschlow, “Die Kirche von Tersane auf Kekova adası. Überlegungen zum lykischen Kirchenbau” *Cevdet Bayburtluoglu için Yazılar*, Ed.: Coskun Özgünel v.d., İstanbul 2001, 197-208.
- Pirazzoli 1987 P.A. Pirazzoli, “Submerged Remains of Ancient Megisti in Castellorizo Island (Greece): a Preliminary Survey”, *IJNA 16.1*, 1987, 57–66.
- Plin.,Nat. Hist. GAIUS PLINIUS SECUNDUS (İ.S. 1.yy.)
C. Plini Secundi, *Naturalis Historiae*, Libri XXXVII. Vols. 1-5. Ed.: C. Mayhoff, 1892-1902.
- Plutakhos PLUTAKHOS (İ.S. 1.-2. yy)
De Sollertia Ananimalium, *Pulutarchi moralia*, vol. 6.1. Ed.: C. Hubert, Leipzig: Teubner 1954 (repr. 1959:11-75)
- Poidebard 1939 P.A. Poidebard, Cayeux, Lucien, *Un Grand Port Disparu, Tyre; Recherches Aériennes Et Sous-Marines 1934-1936*, Paris, 1939.
- Poidebard 1951 P.A. Poidebard, – J. Lauffray, *Sidon. Amenagements Antiques du Port de Saida. Etudes Aeriennes, au sol, et Sous-Marines*, 1946—1950, Beirut, 1951

- Pir-i Reis Kitab-ı Bahriye- Denizcilik Kitabı, Ed.: Z. Ökte, İstanbul 1973.
- Raban 1978 A. Raban, – E. Linder, “Akko: harbour and bay. Caesarea: the Herodian harbour. Dor: a Hellenistic shipyard”, *IJNA* 7.3, 1978, 238-243.
- Raban 1981a A. Raban, “Some archaeological evidence for ancient maritime activities at Dor”, *Sefunim* 6, Haifa, 1981, 15-26
- Raban 1981b A. Raban– R. L. Hohlfelder , “The Ancient harbors of Caesarea Maritima”, *Archaeology* 34.2, 1981, 56-60.
- Raban 1985a A. Raban, “Caesarea Maritima 1983-1984” *IJNA* 12.4, 1985, 155-177.
- Raban 1985b A. Raban, “The Ancient Harbours of Israel in Biblical Times (From the Neolithic period to the End of the Iron Age)”, *BAR International Series* 257: Harbour Archaeology: Proceedings of the First International Workshop on Ancient Mediterranean Harbours Caesera Maritima, Ed.: Avner Raban, 1985, 11-44.
- Raban 1988 A. Raban, “Coastal Processes and Ancient Harbour Engineering”, , *BAR International Series* 404: Archaeology of Coastal Changes: Prooceding of the First International Symposium “Cities on the Sea-Past and Present”, Ed.: A. Raban, 1988, 185-208.
- Raban 1991 A. Raban, “Minoan and Canaanite Harbours”, *Aegeum* 7, 1991, 129-155.
- Rao 1962 S. R. Rao, “Further Excavations at Lothal”, *Lalit Kala*: 11-12, 1962, 14-30.
- Riley 1979 J. A. Riley, “The Coarse Pottery from Berenice” Excavations at Sidi Khrebish, Benghazi (Berenice)”, *Supplements to Libya Antiqua* 5 Vol. II, Tripoli 1979, 91–497.
- Rollo 1934 W. Rollo, “Ostia” *Greece & Rome*, Vol. 4, No. 10. October 1934, 40-53.
- Ruge 1927 Ruge, Lykia, *RE* 13/2, 1927, 2270–2282.
- Salder 1980 A. Salder, *Ancient and Byzantine Glass from Sardis*, 1980.
- Salies 1980 G.H. Salies, “Neue Römische Mosaiken in Deutschland Beitrage zur Chronogie des 3. Jahrhunderts” III. *Colloquio Internazionale sul Mosaico Antico*, 1980, 335-356.

- Schaw 1969 W.J. Shaw, "A Foundation in the Inner Harbor at Lechaeum" *AJA* Vol.73.3, 1969, 370-372.
- Schaw 1972 J. W. Schaw , "Greek and Roman Harbourworks", *A History of Seafaring Based on Underwater Archaeology*, Ed.: G. F. Bass, New York 1972, 87-112.
- Schäfer 1962 J. Schäfer –H. Schläger, "Zur Seeseite von Kyme in der Aeolis", *AA* 1967.4, Berlin, 1962, 40-57.
- Schäfer 1967 J. Schäfer, "Beobachtungen zu den seeseitigen Mauern von Larymna in der Lokris", *AA* 1967.4, Berlin, 1967, 527-545.
- Schläger 1968 H. Schläger – D.J. Blackman, – J. Schäfer, "Der Hafen von Anthedon", *AA* 1968.1, Berlin 1968, 21-98.
- Schläger 1971 H. Schläger, "Die Texte Vitruvs im Lichte der Untersuchungen am Hafen von Side", *BJb* 171, 1971, 150-161.
- Schläger 1972 H. Schläger, - J. Schäfer , "Phaselis: zur Topographie der Stadt und des Hafengebietes", *AA* 1972.4, Berlin 1972, 542-561.
- Schläger 1981 H. Schläger , et al., "Phaselis: Beiträge zur Topographie und Geschichte der Stadt und Ihrer Häfen", *Istmitt Beih.* 24, Tübingen 1981.
- Stiros 2001 S. C. Stiros- S. Papageorgiou, "Seismicity of Western Crete and the destruction of the town of Kisamos at AD 365: Archaeological evidence" *Journal of Seismology*, 5, 2001, 381-397.
- Steph. Byz. STEPHANOS BYZANTIÖS (İ.S. 6. yüzyıl)
Ethnika
Stephan von Byzanz. *Ethnika*. Ed.: A. Meineke. Berlin: Reimer, 1849 repr. Graz: Akademische Druck- und Verlagsanstalt, 1958
- Str.Geo. Strabon, *Geographika: Antik Anadolu Coğrafyası*, Çev.: A. Pekman, İstanbul 2000.
- Şahin 2006 M. Şahin– S. Gündüz- E. Aslan, "Myndos Sualtı Araştırmaları – 2006", *AST* 25.1, 2007, 1-11.
- Şenol-Kerem 2000 A.K. Şenol- F. Kerem "İçel Müzesinde Bulunan Bir Grup Amphora", *Olba III*, 2000, 81–114.

Şenol 2000	A. K. Şenol, İskenderiye Kazılarında Ele Geçen Amphoralar Işığında Kentin Roma Dönemi Şarap, Zeytinyağı, Salamura Balık ve Sos Ticareti, İzmir 2000. (Egen Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi)
Şenol 2003	K. Şenol, Marmaris Müzesi Ticari Amphoraları, Ankara 2003.
TAD	Türk Arkeoloji Dergisi
Takmer 2006	B. Takmer, Lex Portori Provinciae Lyciae: Likya Eyaleti Gümrük Yasası, Antalya 2006, (Akdeniz Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi).
Takmer 2008	B. Takmer, “Lex Portori Provinciae Lyciae Ein Vorbericht über die Zollinschrift aus Andriake aus neronischer Zeit ” Gephyra, Band 4, 2007, 165-188.
Testaguzza 1964	O. Testaguzza, “The Port of Rome” <i>Archaeology</i> 17.3, 1964, 173-179.
Texier 2002,	C. Texier, Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi, Çev.: A. Suat, Ankara 2002.
Theodoulou 2007	T. Theodoulou- C. Memos, “A voyage to Ancient Greek Harbours on board Limenoscope” <i>Water Science & Technology: Water Supply</i> Vol 7, No 1, Q IWA Publishing 2007, 253–260.
Tüner 2002	N. Tüner, “Lykia’nın yerleşim Coğrafyasında Yeni Lokalizasyonlar”, <i>Likya İncelemeleri</i> I, İstanbul 2002, 64-78.
Tüner 2007	N. Tüner Önen, <i>Lykia Yerleşim Coğrafyasında Yeni Lokalizasyonlar</i> , İstanbul 2007.
Wachsmann 1998	S. Wachsmann, <i>Seagoing Ships & Seamanships in the Bronze Age Levant</i> , Londra 1998.
Waldherr 1997,	G. H. Waldherr, <i>Erdbeben: das außergewöhnliche Normale; zur Rezeption seismischer Aktivitäten in literarischen Quellen vom 4. Jahrhundert v. Chr. bis zum 4. Jahrhundert n. Chr. (Geographica Historica 9)</i> . Stuttgart 1997.
Williams 1976	P.F.C. Williams, “Roman Harbours”, <i>IJNA</i> 5.1, 1976, 73-79.
Williams 1989	C. Williams, <i>Anemurium: The Roman and Byzantine Pottery</i> . <i>Subsidia Medievalia</i> 16, Toronto 1989.

- Williams 2005 D. Williams, "Late Roman Amphora 1: A Study of Diversification", *Trade Relations in the Eastern Mediterranean from the Late Hellenistic Period to Late Antiquity: The Ceramic Evidence*, Ed.: M. B. Briesse v.d., Kanada 2005, 157-184.
- Williams-Peacock 1991 D.F. Williams- D.S.P. Peacock, *Amphorae and the Roman Economy*, Londra 1991.
- Vann 1991 R.L. Vann, *The Drusion: a candidate Herod's lighthouse at Caesarea Maritima*, *IJNA* 20.2, 1991, 123-139.
- Vann 1996 R. L. Vann - R. L. Hohlfelder, "Survey of Classical Harbors in Turkey The 1996 Season At Aperlae In Lycia", *AST* 15.2, 1998, 423-435.
- Vann 1997 R. L. Vann - R. L. Hohlfelder- S. Sachs- H. Elton- R. Caser, "Survey of Classical Harbors in Turkey" *AJA* 101,2, 1997, 377.
- Vann 1998 R. L. Vann - R. L. Hohlfelder, "Survey of Ancient Harbors in Turkey: 1997 Season at Aperlae in Lycia" *AST* 16.2, 1998, 443-460.
- Vann 2000a R. L. Vann - R. L. Hohlfelder- D. Sullivan, "Survey of Aperlae in Lycia The 1998 Season" *AST* 18.2, 2000, 285-290.
- Vann 2000b R. L. Vann - R. L. Hohlfelder, "The East Baths at Aperlae" *Adalya IV*, 2000, 195-206.
- Vann 2001 R.L. Vann v.d., "The Survey of Aperlae in Lycia The 2000 Season" *AST* 19.2, 2001, 75-84.
- Vann 2006 R. L. Vann - R. L. Hohlfelder, M. Tindle, "The Early Christian Church in Lycia : The Evidence From Aperlae", *Congressus Internationalis XIV. Archaeologiae Christianae*, Wien 2006 , 735-747.
- Vann 2007 R.L. Vann, B. Leadbetter, "The Fortificationa of Aperlae in Lycia" *III. Uluslar Arası Likya Sempozyum Bildirileri Cilt II*, İstanbul 2007, 847-859.
- Vismara 1996 N. Vismara, *Monetazione arcaica della Lycia*, 3. Le prime emissioni del Wedri. La serie di Θa, delle città di Θibānuwā (Simena), di Zagaba (Lagbe), di Zemuri (Limyra) e di Prl (Aperlai) e le emissioni federali di Ite e di Te. *Glax VI*, Milano 1996.

Vitr.De-arc.	Vitruvius (<i>De architectura libri decem</i>), Mimarlık Üzerine On Kitap, Çev.: S. Güven, Ankara 1990.
Yıldırım 2007	B. Yıldırım- M.H. Gates, “Archaeology in Turkey, 2004-2005”, AJA 111, 2007, 275-356.
Zimmermann 1992	M. Zimmermann, “Die Lykischen Häfen und Handelswege im Östlichen Mittelmeer”, ZPE 92,1992, 201-217.
Zimmermann 2000	M. Zimmermann, “Teimusa- ein Zentrallykischer Hafenplatz als Mittler Kulturellen Wandels” AW 31, 2000, 333-342.
Zimmermann 2003	M. Zimmermann, “Hafen und Hinterland. Wege der Akkulturation an der Lykischen Küste. Vorbericht über die Feldforschungen in den zentrallykischen Orten Tyberissos und Timiussa in den Jahren 1999 – 2001” IstMitt 53, 2003, 265-312.
Zimmermann 2006	M. Zimmermann, “Lykien” BYZAS 3, İstanbul 2006, 199-215.
Zoroğlu 1994	L. Zoroğlu, “Bir Mozaik Üzerinde Kelenderis Betimlemesi” 1993 Yılı Anadolu Medeniyetler Müzesi Konferansları, 1994, 31-45.
Zoroğlu 1996	L. Zoroğlu, , “Kelenderis Mozaigi”, Çağlar Boyunca Anadolu’da Yerleşim ve Konut Uluslararası Sempozyumu, 5–7 Haziran 1996, 513–524.
Zoroğlu 2008	L. Zoroğlu v.d., “Anamur Arkeoloji Müzesindeki Amphora Araştırmaları Raporu”, AST 26.2, 2008, 33-50,
Zoroğlu 2006	L. Zoroğlu - “The Kelenderis Ship: A Lateen Sail” IJNA 35.2, 2006, 326–335.

Kullanılan Diğer Kısaltmalar:

Bkz.	: Bakınız	km.	: Kilometre	mm.	: Milimetre
cm	: Santimetre	Lev.	: Levha	Res.	: Resim
Çev.	: Çeviren	İ.Ö.	: İsadın Önce	Şek.	: Şekil
Çiz.	: Çizim	İ.S.	: İsadın Sonra	vd.	: ve devamı
Ed.	: Editör	m.	: Metre	v.d.	: ve diğerleri
Fig.	: Figür	m ²	: Metrekare	yy.	: Yüzyıl

Levhaların Listesi

Levha 1:

Resim 1. Likya Bölgesi Haritası. (R. Kiepert, Karte von Kleinasien 1908)

Levha 2:

Resim 1. Kekova Bölgesi Uydu Görüntüsü.

Levha 3:

Resim 1. Kekova Bölgesi Doğudan Uydu Perspektif Görüntü .

Levha 4:

Resim 1. Kekova Bölgesi Piri Reis Haritası (Piri Reis, Kitabı Bahriye 1521)

Resim 2. Kekova Bölgesi Piri Reis Haritası (Piri Reis, Kitabı Bahriye 1521)

APERLAI

Levha 5:

Resim 1: Kekova bölgesi haritası (R. Kiepert, Karte von Kleinasien 1908)

Resim 2: Aperlai- Güneyden genel görünüş.

Levha 6:

Resim 1: Aperlai- Kent suru detay.

Resim 2: Aperlai- Kıyı şeridi doğudan görünüş.

Levha 7:

Plan 1: Aperlai- Kent suru ve kıyı şeridi planı.

Plan 2: Aperlai- Kent suru ve kıyı şeridi kesitleri.

Levha 8:

Plan 1: Aperlai- Sualtıdaki yapıların planı.

Resim 1: Aperlai- Kıyı şeridi kuzeyden genel

Levha 9:

Resim 1: Aperlai- A1 duvarı, güneyden görünüm.

Resim 2: Aperlai- A1 duvarı genel görünüm.

Plan 2: Aperlai- A1 duvarı detay.

Levha 10:

Resim 1: Aperlai- A2 yapısı (Dalgakıran), güneyden görünüm.

Resim 2: Aperlai- A2 yapısı genel görünüm.

Plan 2: Aperlai- A2 yapısı.

Levha 11:

Resim 1: Aperlai- A3 duvarı, doğudan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A3 duvarı genel görünüm.

Plan 2: Aperlai- A3 duvarı detay

Levha 12:

Resim 1: Aperlai- A4 yapısı, batıdan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A4 yapısı duvarları.

Plan 2: Aperlai- A4 yapısı detay.

Levha 13:

Resim 1: Aperlai- A5 duvarı, doğudan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A5 duvarı genel görünüm.

Plan 2: Aperlai- A5 duvarı detay.

Levha 14:

Resim 1: Aperlai- A6 duvarı, doğudan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A6 duvarı genel görünüm.

Plan 2: Aperlai- A6 duvarı detay.

Levha 15:

Resim 1: Aperlai- A7 duvarı, doğudan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A7 duvarı genel görünüm.

Plan 2: Aperlai- A7 duvarı detay.

Levha 16:

Resim 1: Aperlai- A8 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A8 yapısı zemin detayı.

Plan 2: Aperlai- A8 yapısı detay.

Levha 17:

Resim 1: Aperlai- A9 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A9 yapısı zemin detayı.

Plan 2: Aperlai- A9 yapısı detay.

Levha 18:

Resim 1: Aperlai- A10 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A10 yapısı zemin detayı.

Plan 2: Aperlai- A10 yapısı detay.

Levha 19:

Resim 1: Aperlai- A11 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A11 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Aperlai- A11 yapısı detay.

Levha 20:

Resim 1: Aperlai- A12 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Aperlai- A12 yapısı detay

Resim 3: Aperlai- A12 yapısı genel.

Plan 2: Aperlai- A12 plan

Levha 21:

Resim 1: Aperlai- A13, A14, A15, A16, A17 yapıları kuzeyden görünüm.

Plan 2: Aperlai- A13, A14, A15, A16, A17 yapıları detay.

Levha 22:

Resim 1: Aperlai- A18 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Aperlai- A18 yapısı blok detayı.

Plan 2: Aperlai- A18 yapısı detay

Levha 23:

Resim 1: Aperlai- A19 yapısı, güneybatıdan görünüm.

Plan 2: Aperlai- A19 yapısı planı.

Levha 24:

Resim 1: Aperlai- A20 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Aperlai- A20 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Aperlai- A20 yapısı detay.

Levha 25:

Resim 1: Aperlai- A21 duvarı, güneyden görünüm.

Resim 2: Aperlai- A21 duvarı genel görünüm.

Plan 2: Aperlai- A21 duvarı detay.

Levha 26:

Resim 1: Aperlai- A22 duvarı, batıdan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A22 palamar bloğu.

Plan 2: Aperlai- A22 duvarı detay

Levha 27:

Resim 1: Aperlai- A23 duvarı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Aperlai- A23 duvarı genel görünüm.

Levha 28:

Resim 1: Aperlai- A24 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A24 yapısı genel görünüm.

Plan 2: Aperlai- A24 yapısı detay.

Levha 29:

Resim 1: Aperlai- A25 yapısı, güneyden görünüm.

Resim 2: Aperlai- A25 yapısı batıdan görünüm.

Plan 2: Aperlai- A25 yapısı detay.

Levha 30:

Resim 1: Aperlai- A26 duvarı, kuzeybatıdan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A26 duvarı genel görünüm.

Plan 2: Aperlai- A26 duvarı detay

Levha 31:

Resim 1: Aperlai- A27 duvarı, kuzeyden görünüm.

Plan 2: Aperlai- A27 duvarı detay.

Levha 32:

Resim 1: Aperlai- A28 yapısı, güneyden görünüm.

Resim 2: Aperlai- A28 yapısı detay görünüm.

Resim 3: Aperlai- A28 yapısı genel görünüm.

Plan 2: Aperlai- A28 planı.

Levha 33:

Resim 1: Aperlai- A29 yapısı, kuzeyden genel görünüm.

Resim 2: Aperlai- A29 yapısı apsis detayı.

Plan 2: Aperlai- A29 yapısı detay

Levha 34:

Resim 1: Aperlai- A30, A31, A32, A34 duvarları kuzeyden genel görünüm.

Resim 2: Aperlai- A30-A34 duvarları detayı.

Resim 3: Aperlai- A30-A34 duvarları detayı.

Plan 1: Aperlai- A30, A31, A32, A34 duvarları planı.

Levha 35:

Resim 1: Aperlai- A33 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Aperlai- A33 yapısı duvar detayı.

Resim 3: Aperlai- A33 yapısı sütun.

Resim 4: Aperlai- A33 yapısı arşitrav bloğu.

Plan 2: Aperlai- A33 yapısı detay

Levha 36:

Resim 1: Aperlai- Sualtı küçük buluntuları.

DOLICHİSTE

Levha 37:

Resim 1: Kekova Bölgesi Haritası (R. Kiepert, Karte von Kleinasien 1908)

Resim 2: Dolichiste - Kekova Adası Uydu Görüntüsü.

Plan 1: Dolichiste - Kekova Adası yerleşimleri.

Levha 38:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu, Kilise Yapısı.

Resim 2: Dolichiste- Tersane Koyu, Manastır Yapısı.

Levha 39:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu, Yapı Kalıntıları.

Resim 2: Dolichiste- Tersane Koyu, Güneyden Genel Görünüm.

Levha 40:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Yapıları Detayı.

Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Yapıları Detayı.

Levha 41:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Yapı Detayı.

Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Yapıları Detayı.

Levha 42:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu Doğudan Genel Görünüm.

Plan 1: Dolichiste- Tersane Koyu.

Levha 43:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D1 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Dolichiste - D1 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste - D1 yapısı detay.

Levha 44:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D2 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D2 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D2 yapısı detay.

Levha 45:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D3 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D3 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D3 yapısı detay.

Levha 46:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D4 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D4 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D4 yapısı detay.

Levha 47:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D5 yapısı, batıdan görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D5 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D5 yapısı detay.

Levha 48:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D6 yapısı, batıdan görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D6 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D6 yapısı detay.

Levha 49:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D7 yapısı, batıdan görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D7 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D7 yapısı detay.

Levha 50:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D8 yapısı, batıdan görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D8 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D8 yapısı detay.

Levha 51:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D9,10 yapısı, güneyden görünüm.

Resim 2: D10 yapısı batı girişi detayı.

Resim 3: Dolichiste-D9,10 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D9,10 yapısı detay.

Levha 52:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D11 yapısı, batıdan görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D11 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste - D11 yapısı detay.

Levha 53:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D12 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Dolichiste - D12 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste - D12 yapısı detay.

Levha 54:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D13,14 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Dolichiste - D13 yapısı detayı.

Plan 2: Dolichiste - D13,14 yapısı detay.

Levha 55:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D15 yapısı, güneyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste - D15 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste - D15 yapısı detay.

Levha 56:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D16-24 palamar alanı, batıdan görünüm.

Resim 2: Dolichiste - D16-24 palamar bağlama halka ve babaları detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste D16-24 detay.

Levha 57:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D25 yapısı, güneyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste - D25 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste - D25 yapısı detay.

Levha 58:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D26 yapısı, batıdan görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D26 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D26 yapısı detay.

Levha 59:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D27 yapısı, batıdan görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D27 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D27 yapısı detay.

Levha 60:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D28-30 yapısı, güneyden görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D28-30 yapısı detay.

Levha 61:

Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D31 yapısı, güneybatıdan görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D31 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D31 yapısı detay.

Levha 62:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşimi Liman Alanı Güneyden Genel Görünüm.

Plan 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşimi Liman Alanı Planı.

Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşimi Liman Alanı Kuzeyden Genel Görünüm.

Levha 63:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D32 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D32 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D32 yapısı detay.

Levha 64:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D33 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D33 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D33 yapısı detay.

Levha 65:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D34 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D34 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D34 yapısı detay.

Levha 66:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D35 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D35 yapısı detay.

Plan 2: Dolichiste – D35 yapısı detay.

Levha 67:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D36 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D36 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D36 yapısı detay.

Levha 68:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D37 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D37 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D37 yapısı detay.

Levha 69:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D38 yapısı, güneyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D38 yapısı kanalı görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D38 yapısı detay.

Levha 70:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D39 yapısı, güneyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D39 yapısı detay.

Plan 2: Dolichiste – D39 yapısı detay.

Levha 71:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D40 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D40 yapısı doğu duvarı.

Resim 3: Dolichiste – D40 yapısı batı duvarı.

Levha 72:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D41 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D41 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D41 yapısı detay.

Levha 73:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D42 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D42 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D42 yapısı detay.

Levha 74:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D43 yapısı, kuzeyden görünüm.

Resim 2: Dolichiste – D43 yapısı detay görünüm.

Plan 2: Dolichiste – D43 yapısı detay.

Levha 75:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D44 yapısı, doğudan görünüm.
Resim 2: Dolichiste – D44 yapısı detay görünüm.
Plan 2: Dolichiste – D44 yapısı detay.

Levha 76:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D45 yapısı, kuzeybatıdan görünüm.
Resim 2: Dolichiste – D45 yapısı detay görünüm.
Plan 2: Dolichiste – D45 yapısı detay.

Levha 77:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D46 yapısı, kuzeydoğudan görünüm.
Resim 2: Dolichiste – D46 yapısı detay görünüm.
Plan 2: Dolichiste – D46 yapısı detay.

Levha 78:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D47 yapısı, güneyden görünüm.
Resim 2: Dolichiste – D47 yapısı detay.
Plan 2: Dolichiste – D47 yapısı detay.

Levha 79:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D48 yapısı, kuzeyden görünüm.
Resim 2: Dolichiste – D48 yapısı detay.
Plan 2: Dolichiste – D48 yapısı detay.

Levha 80:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D50 yapısı, kuzeyden görünüm.
Resim 2: Dolichiste – D50 yapısı detay görünüm.
Plan 2: Dolichiste – D50 yapısı detay.

Levha 81:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D51,D52 kuzeybatıdan görünüm.
Resim 2: Dolichiste – D51 detay görünüm.
Resim 3: Dolichiste –D52 detay görünüm.
Plan 2: Dolichiste – D51,D52 detay.

Levha 82:

Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D53 yapısı, kuzeyden görünüm.
Resim 2: Dolichiste – D53 yapısı detay.
Plan 2: Dolichiste – D53 yapısı detay.

Levha 83:

Resim 1: Rhodos Tipi Amphora.
Resim 2: Rhodos Tipi Amphora.
Resim 3: AE3 Tipi Amphora.
Resim 4: AE5-6 Tipi Amphora.
Resim 5: AE5-6 Tipi Amphora.
Resim 6: AE5-6 Tipi Amphora.

Levha 84:

Resim 1: AE5-6 Tipi Amphora.
Resim 2: AE5-6 Tipi Amphora.
Resim 3: LR1 Tipi Amphora.
Resim 4: LR1 Tipi Amphora.
Resim 5: LR1 Tipi Amphora.
Resim 6: LR1-A Tipi Amphora.

Levha 85:

Resim 1: LR1-B Tipi Amphora.
Resim 2: LR1 –C Tipi Amphora.
Resim 3: LR2 Tipi Amphora.
Resim 4: LR4 Tipi Amphora.
Resim 5: LR4 Tipi Amphora.
Resim 6: LR4 Tipi Amphora.

Levha 86:

- Resim 1: Spatheia Tipi Amphora.
- Resim 2: Kapitan II Tipi Amphora.
- Resim 3: Mutfak Kabı (Tencere)
- Resim 4: Mutfak Kabı (Tencere)
- Resim 5: Mutfak Kabı (Kase)
- Resim 6: Mutfak Kabı (Tabak)

Levha 87:

- Resim 1: Sürahi, üstten görünüş.
- Resim 2: Sürahi, yandan görünüş.
- Resim 3: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.

Levha 88:

- Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.
- Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.

Levha 89:

- Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.
- Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.

Levha 90:

- Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.
- Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.

Levha 91:

- Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.
- Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.

SİMENA**Levha 92:**

- Resim 1: Kekova Bölgesi Haritası. (R. Kiepert, Karte von Kleinasien 1908)
- Resim 2: Simena Güneybatıdan Genel Görünüm.

Levha 93:

- Resim 1: Simena Kale Yerleşimi Güneyden Genel Görünüm.
- Resim 2: Simena, Helenistik Sur ve Likya Tipi Kaya Mezar Batıdan Genel Görünüm.
- Resim 3: Simena, Liman Yerleşimi Doğudan Genel Görünüm.

Levha 94:

- Resim 1: Simena, Helenistik Dönem Sur Duvarı Detay Görünüm
- Resim 2: Simena, Liman Yerleşimi Kuzeydoğudan Genel Görünüm.

Levha 95:

- Resim 1: Simena, Liman Yerleşimi ve Kıyı Yapıları Planı.

Levha 96:

- Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi - S1 yapısı, güneybatıdan genel görünüm.
- Resim 2: Simena - S1 yapısı detay.
- Resim 3: Simena - S1 yapısı detay.
- Plan 2: Simena - S1 yapısı detay.

Levha 97:

- Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S2 yapısı, güneybatıdan görünüm.
- Resim 2: Simena – S2 yapısı detay.
- Plan 2: Simena – S2 yapısı detay.

Levha 98:

- Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S3 yapısı, doğudan görünüm.
- Resim 2: Simena – S3 yapısı detay.
- Plan 2: Simena – S3 yapısı detay.

Levha 99:

- Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S4 yapısı, güneyden görünüm.
- Resim 2: Simena – S4 yapısı detay.
- Plan 2: Simena – S4 yapısı detay.

Levha 100:

- Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S5 yapısı, doğudan görünüm.
- Resim 2: Simena – S5 yapısı detay.
- Plan 2: Simena – S5 yapısı detay.

Levha 101:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S6 yapısı, batıdan görünüm.

Resim 2: Simena – S6 yapısı detay.

Plan 2: Simena – S6 yapısı detay.

Levha 102:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S7 yapısı, güneyden görünüm.

Resim 2: Simena – S7 yapısı detay.

Plan 2: Simena – S7 yapısı detay.

Levha 103:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S8 yapısı, güneydoğudan görünüm.

Resim 2: Simena – S8 yapısı detay.

Plan 2: Simena – S8 yapısı detay.

Levha 104:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S9 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Simena – S9 yapısı detay.

Plan 2: Simena – S9 yapısı detay.

Levha 105:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S10 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Simena – S10 yapısı detay.

Plan 2: Simena – S10 yapısı detay.

Levha 106:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S11 yapısı, batıdan görünüm.

Resim 2: Simena – S11 yapısı detay.

Plan 2: Simena – S11 yapısı detay.

Levha 107:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S12 yapısı, güneydoğudan görünüm.

Resim 2: Simena – S12 yapısı detay.

Plan 2: Simena – S12 yapısı detay.

Levha 108:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S13 yapısı, güneyden görünüm.

Resim 2: Simena – S13 yapısı detay.

Plan 2: Simena – S13 yapısı detay.

Levha 109:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S14 yapısı, doğudan görünüm.

Resim 2: Simena – S14 yapısı detay.

Plan 2: Simena – S14 yapısı detay.

Levha 110:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S15-S19 yapısı, doğudan genel görünüm.

Resim 2: Simena- Liman Yerleşimi – S15-S19 Palamar bağlama yerleri detay görünüm.

Plan 2: Simena – S15-S19 yapısı detay.

Levha 111:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S20,S21 yapısı, kuzeydoğudan görünüm.

Resim 2: Simena – S20,S21 yapısı detay.

Plan 2: Simena – S20,S21 yapısı detay.

Levha 112:

Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S24 Likya Tipi Lahit, kuzeydoğudan görünüm.

Resim 2: Simena – Roma Dönemi Likya Tipi Lahit.

TEİMİUSA**Levha 113:**

Harita 1: Kekova Bölgesi Haritası. (R. Kiepert, Karte von Kleinasien 1908)

Resim 1: Kekova Bölgesi, Doğudan perspektif uydu görüntüsü.

Levha 114:

Resim 1: Teimiusa, kıyı yerleşimi uydu görüntüsü.

Resim 2: Teimiusa, Helenistik kule duvar detayı.

Levha 115:

Plan 1: Teimiusa, genel kent planı. (Zimmermann 2000, 338.)

Levha 116:

Resim 1: Teimiusa liman alanı doğudan görünüm.

Resim 2: Kekova Bölgesi, Teimiusa liman alanı, kuzeyden genel görünüm.

Levha 117:

Resim 1: Teimiusa, kıyı alanında bulunan yapı detayı.

Resim 2: Teimiusa, anakaya iskele işçiliği ve nekropol alanı güneyden görünüm.

Levha 118:

Resim 1: Teimiusa, liman alanı doldurularak yapılan otopark.

Resim 2: Teimiusa, su içindeki kıyı yapıları doğudan görünüm.

Levha 119:

Plan 1: Teimiusa, kentin kuzeyinde bulunan tuzlanmış balık tesisleri planı.

(Zimmermann 2000, 338.)

Plan 2: Teimiusa, kıyı yapıları ve kentin güneyinde bulunan tuzlanmış balık tesisi planı. (Zimmermann 2000, 338.)

Levha 120:

Plan 1: Teimiusa, genel kent planı. (Zimmermann 2000, 338.)

Resim 1: Teimiusa, (Üçağz) uydu görüntüsü.

Levha 121:

Resim 1: Teimiusa, su içindeki kıyı yapıları doğudan görünüm.

Resim 2: Teimiusa, 1970 yılında köy öğretmeni Birol Engin tarafından çekilen Fotoğraf.

Levha 122:**KEKOVA BÖLGESİ LİMANLARI**

Resim 1: Aperlai Limanı

Resim 2: Tersane Koyu Limanı

Resim 3: Kuzey Yerleşim Limanı

Resim 4: Simena Limanı

ANADOLU LİMANLARI

Resim 5: Halikarnasos Limanı (Beafort 2002, 68.)

Resim 6: Soli-Pompeipolis (Beafort 2002, 247.)

Resim 7: Phaselis Limanı (Blackman 1973, Fig. 4)

Resim 8: Andriake Limanı (Brandt 2005, Abb. 61)

Resim 9: Myndos Limanı (Şahin 2007, Çiz. 2)

Resim 10: Knidos Limanı (Özgan 2002, Abb. 134)

Resim 11: Elaia Limanı (Lehmann 1923, plan. XIX)

Resim 12: Alexandria Troas Limanı (Feuser 2010, Fig.12)

Resim 13: Atteleia Limanı (Lehmann 1923, plan. XVIII)

Resim 14: Amastris Limanı (Lehmann 1923, plan. XX)

Levha 123:**İTALYA LİMANLARI**

Resim 1: Antium Limanı (Blackman 1982, Fig.1)

Resim 2: Ostia Limanı (Boyce 1958, Lev.12)

Resim 3: Messenae limanı (11.01.2011 <http://historic-cities.huji.ac.il/italy/Messenae>)

YUNANİSTAN VE ADALAR LİMANLARI

Resim 4: Kenchreai Limanı (Shaw 1967, Fig.1)

Resim 5: Piraeus Limanı (Blackman 1982, Fig.3)

Resim 6: Rhodos Mandraki Limanı (Blackman 2003, Fig. 14.2)

Resim 7: Aigina Limanı (Knoblauch 1970, Res.8)

KUZEY AFRİKA LİMANLARI

Resim 8: Caesarea Limanı (Oleson 1984, Fig.2)

Resim 9: Alexandria Limanı (Clayton-Price 2000, Res.10)

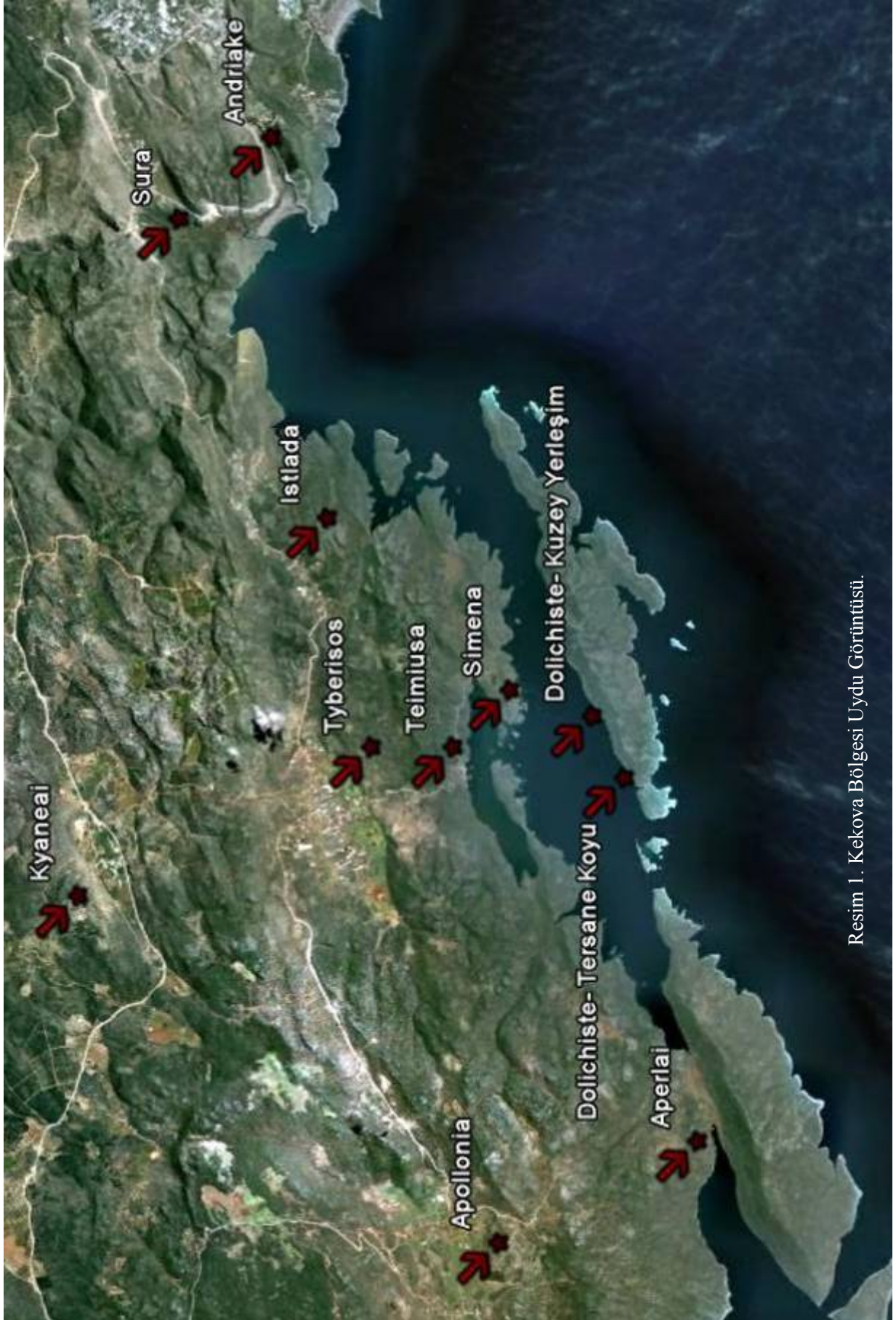
Resim 10: Kartaca Limanı (11.01.2011 <http://carthagelives.com/cityCarthage.html>)

Resim 11: Leptis Manga Limanı (Blackman 1982, Fig. 3)

Levhalar



Resim 1. Lıkyā Bölgesi Haritası.



Resim 1. Kekova Bölgesi Uydü Görüntüsü.



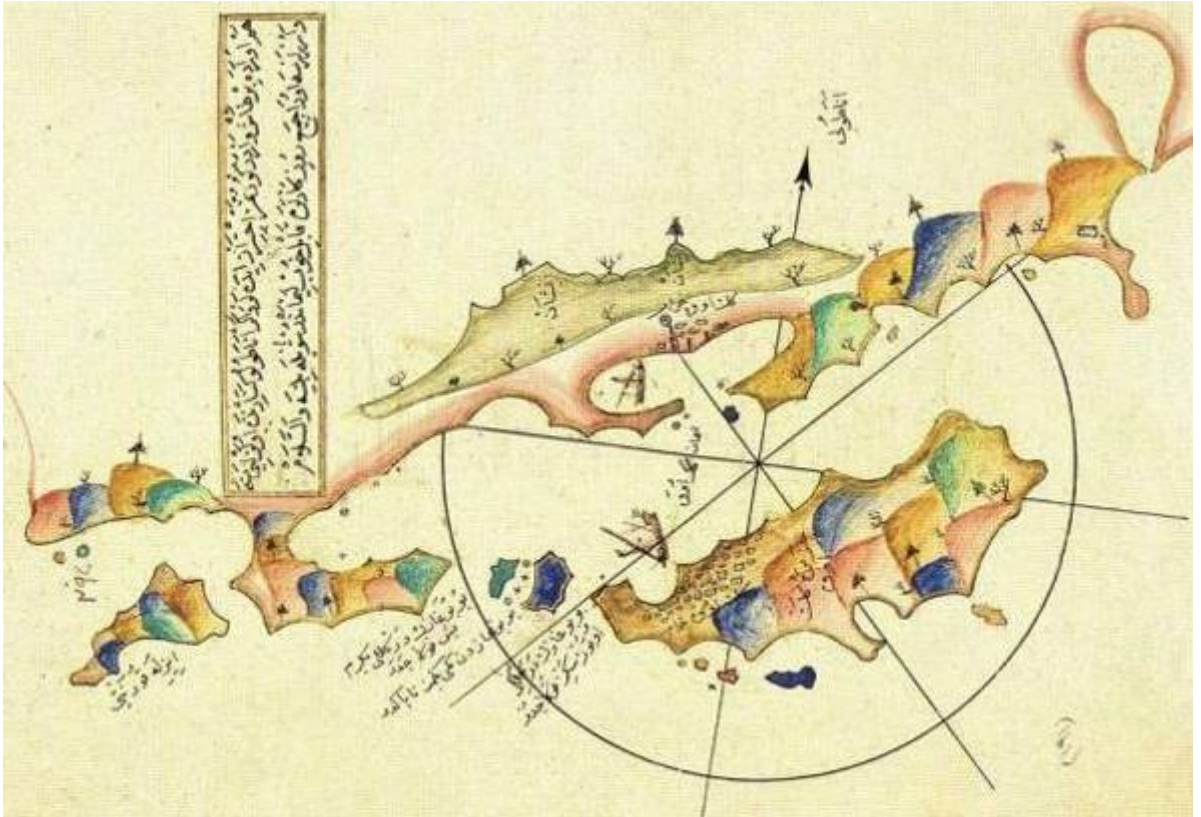
Resim 1. Kekova Bölgesi, Doğudan Perspektif Uydu Görüntü .



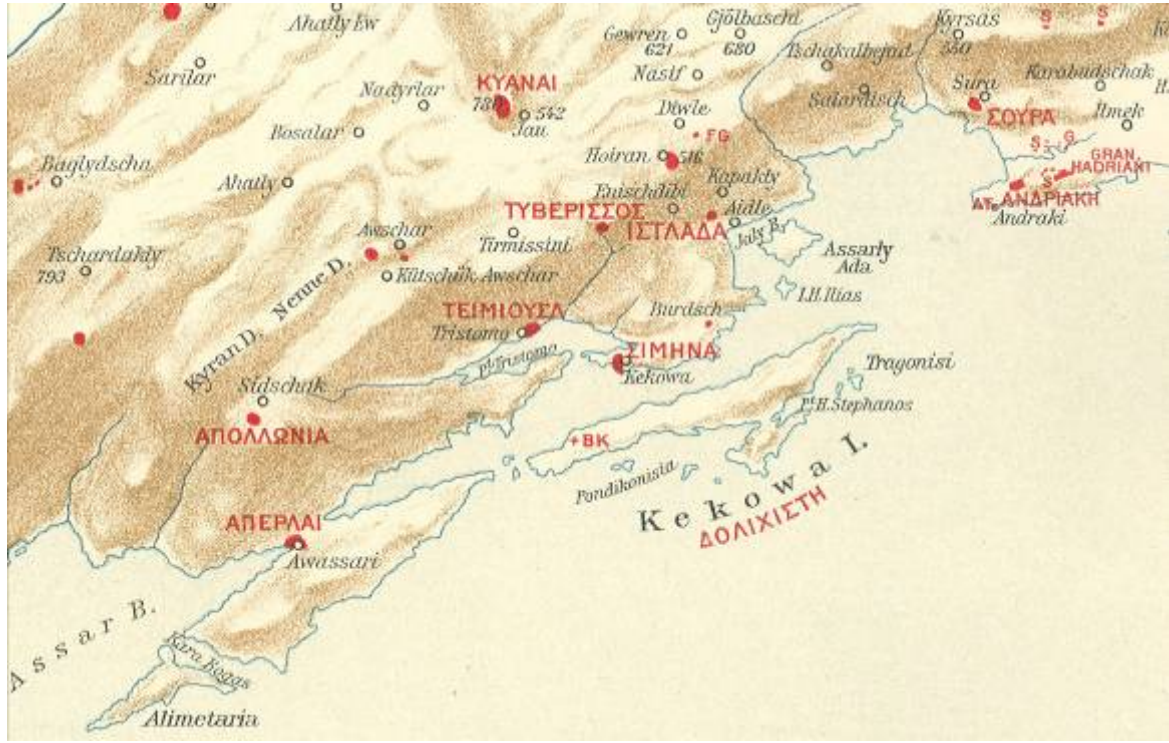
Resim 2. Kekova Bölgesi Haritası.



Resim 1. Kekova Bölgesi Piri Reis Haritası



Resim 2. Kekova Bölgesi Piri Reis Haritası



Resim 1: Kekova Bölgesi haritası.



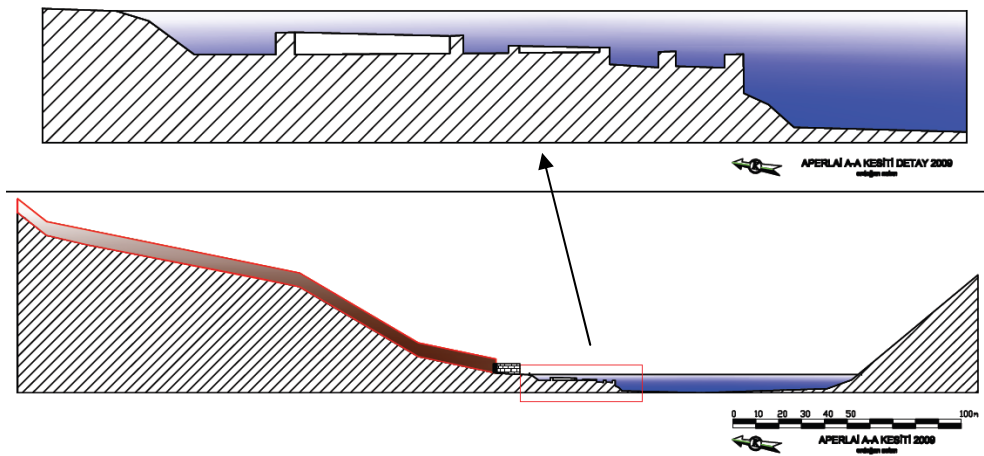
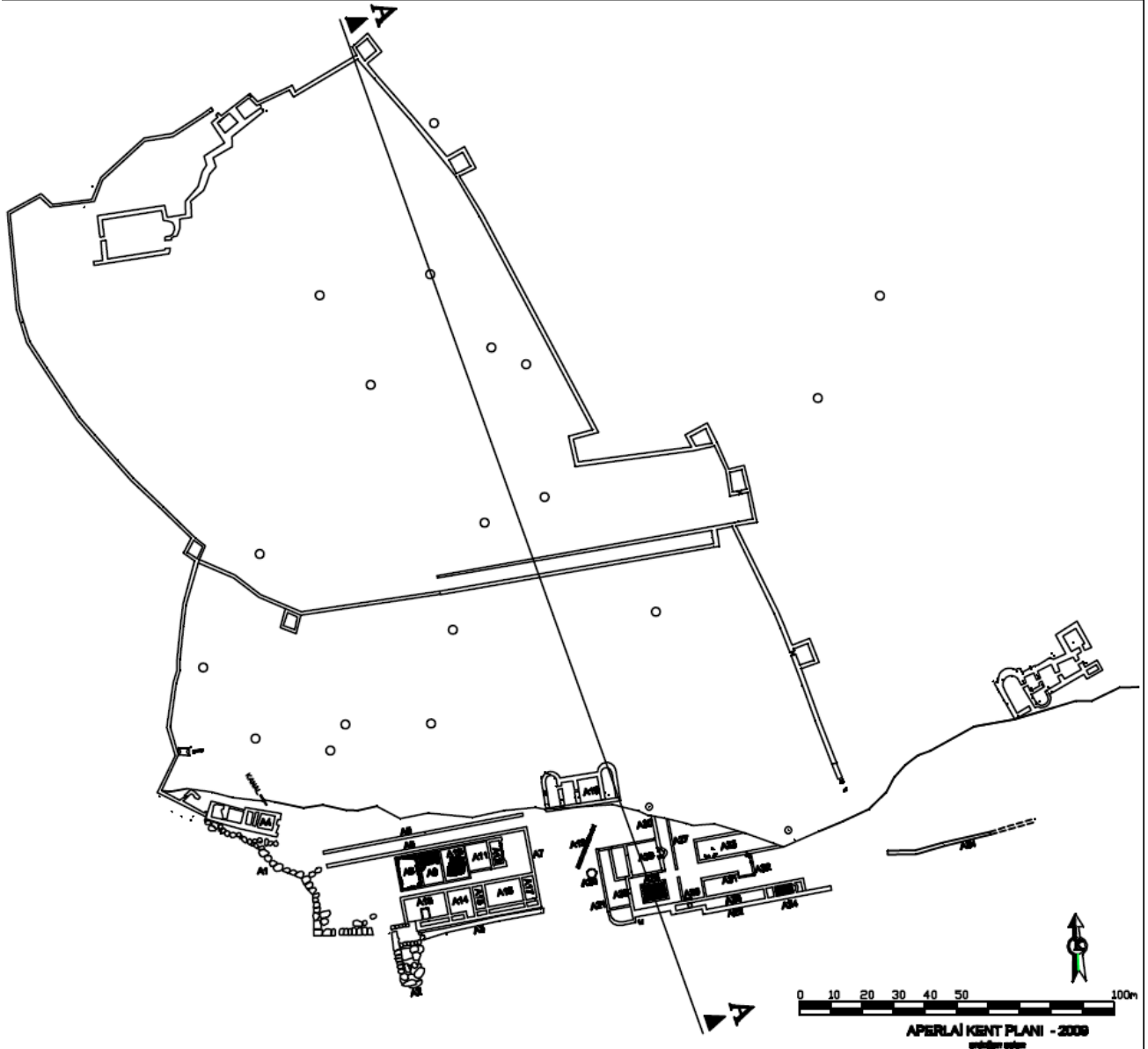
Resim 2: Aperlai- Güneyden genel görünüş.

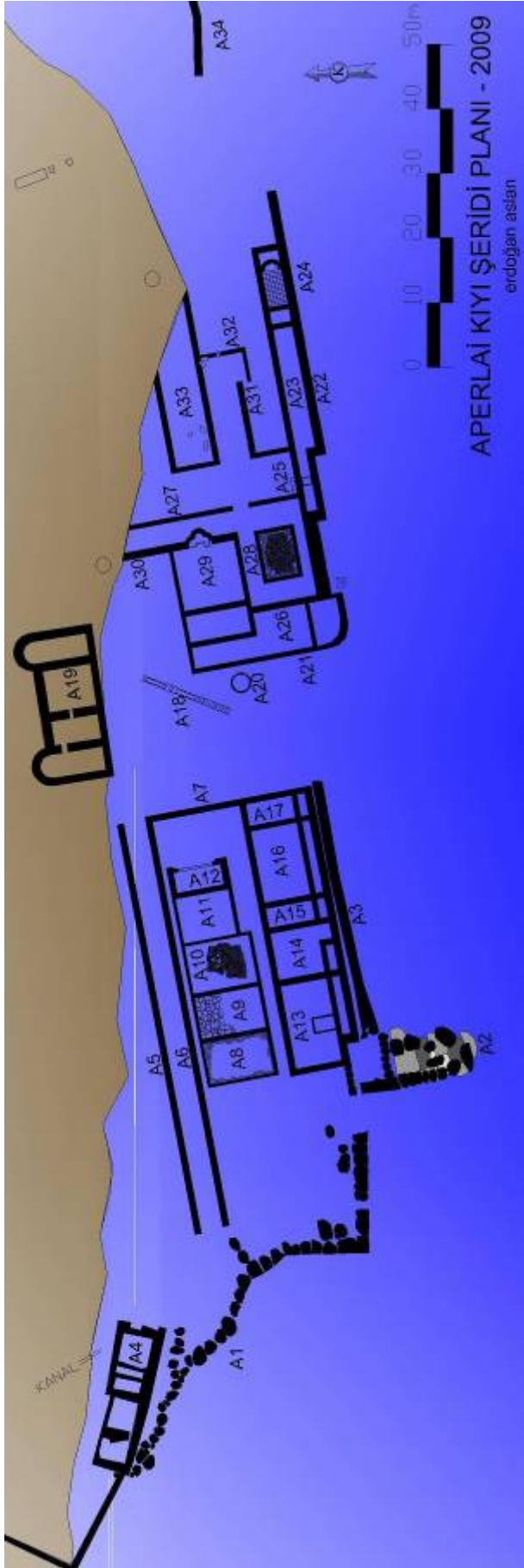


Resim 1: Aperlai- Kent suru detay.



Resim 2: Aperlai- Kıyı şeridi doğudan görünüş.





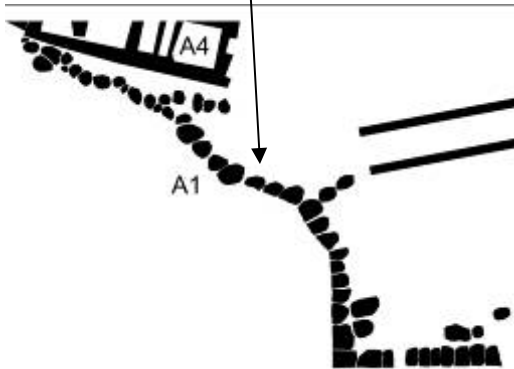
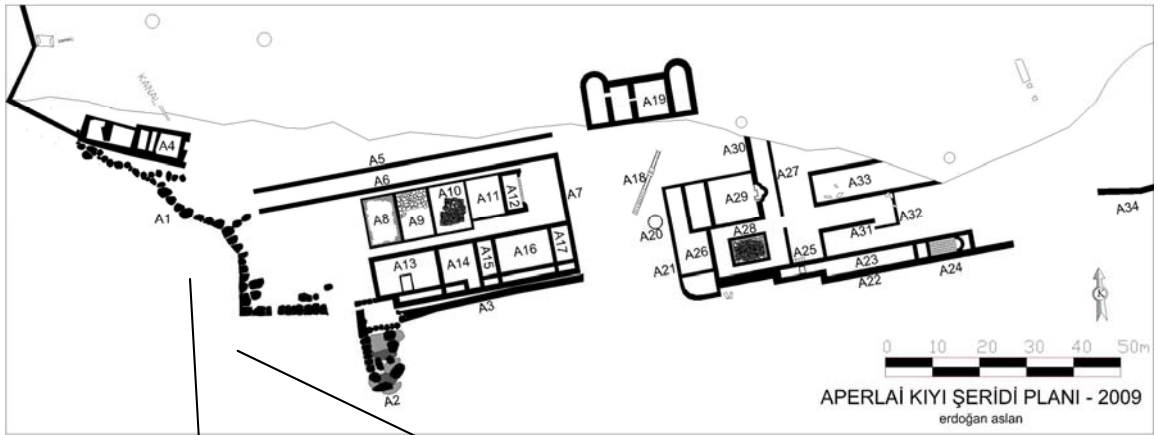
Plan 1: Aperlai- Sualtındaki yapıların planı.



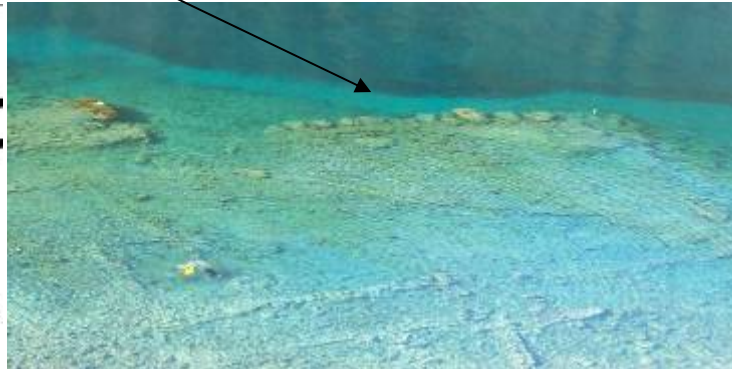
Resim 1: Aperlai- Kıyı şeridi kuzeyden genel



Resim 1: Aperlai- A1 duvarı, güneyden görünüm.



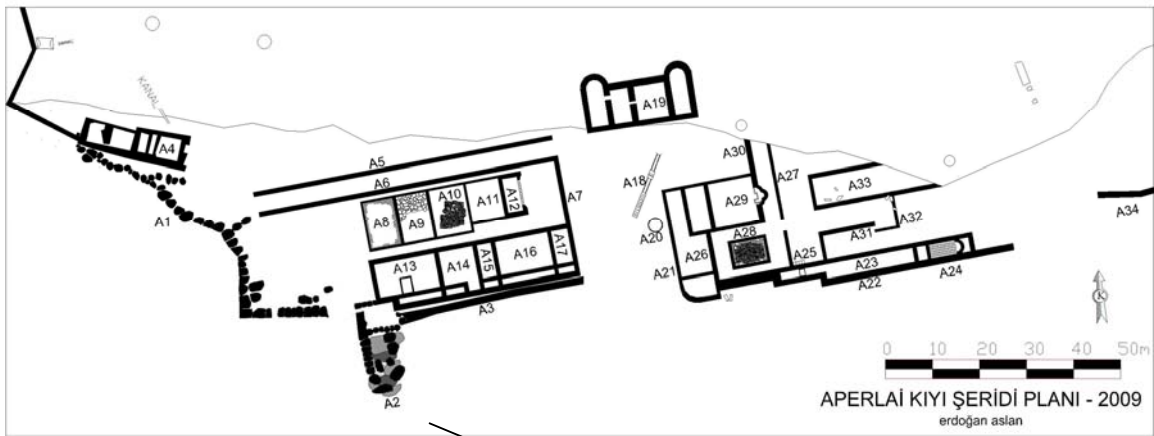
Plan 2: Aperlai- A1 duvarı detay



Resim 2: Aperlai- A1 duvarı genel görünüm.



Resim 1: Aperlai- A2 yapısı (Dalgakıran), güneyden görünüm.



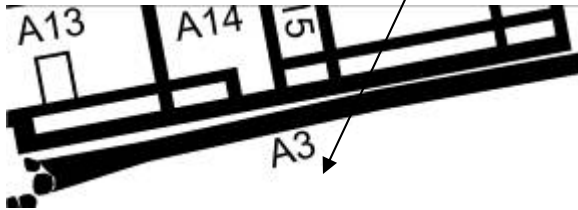
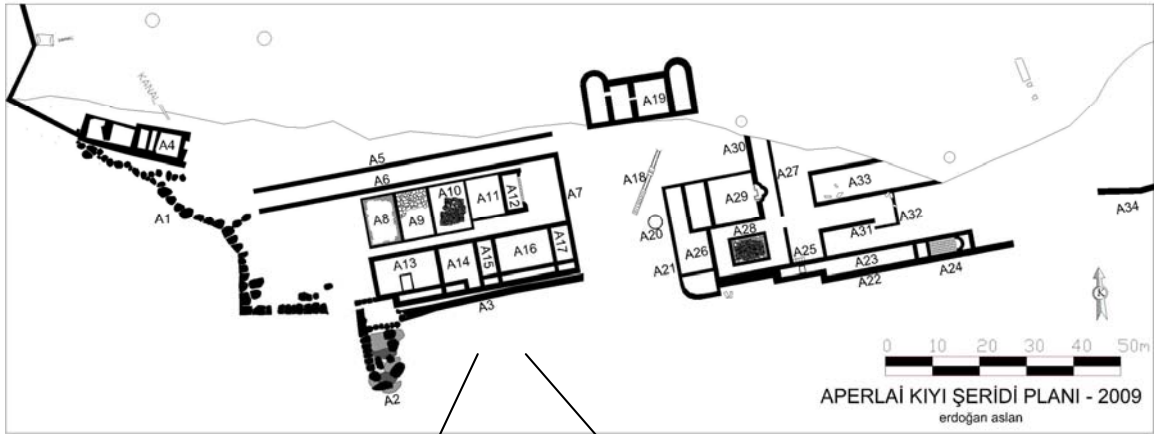
Plan 2: Aperlai- A2 yapısı.



Resim 2: Aperlai- A2 yapısı genel görünüm.



Resim 1: Aperlai- A3 duvarı, doğudan görünüm.



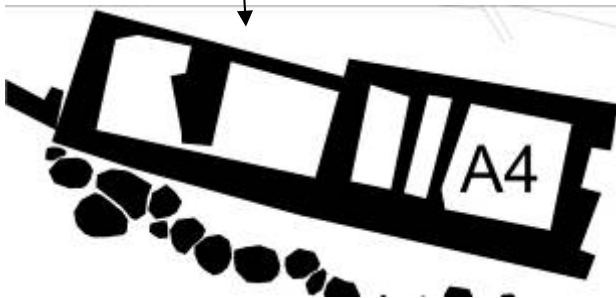
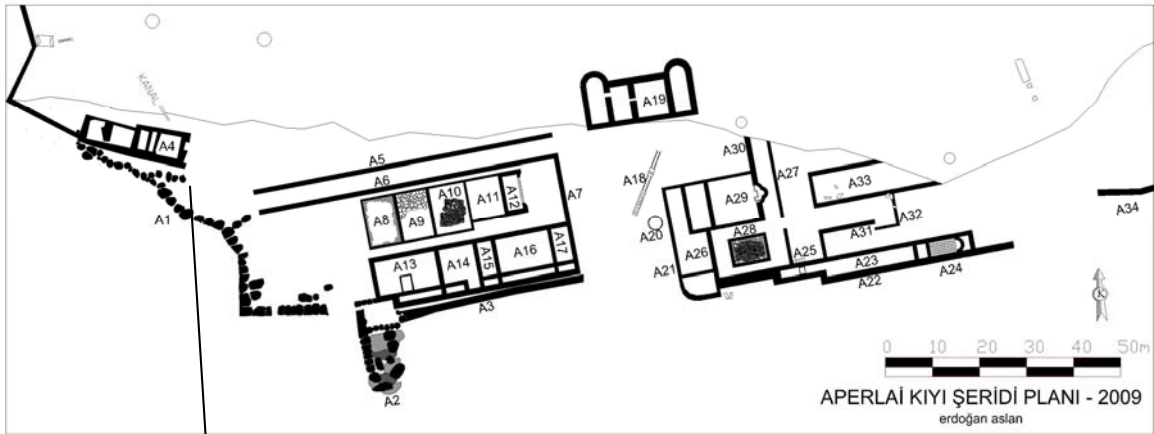
Plan 2: Aperlai- A3 duvarı detay



Resim 2: Aperlai- A3 duvarı genel görünüm.



Resim 1: Aperlai- A4 yapısı, batıdan görünüm.



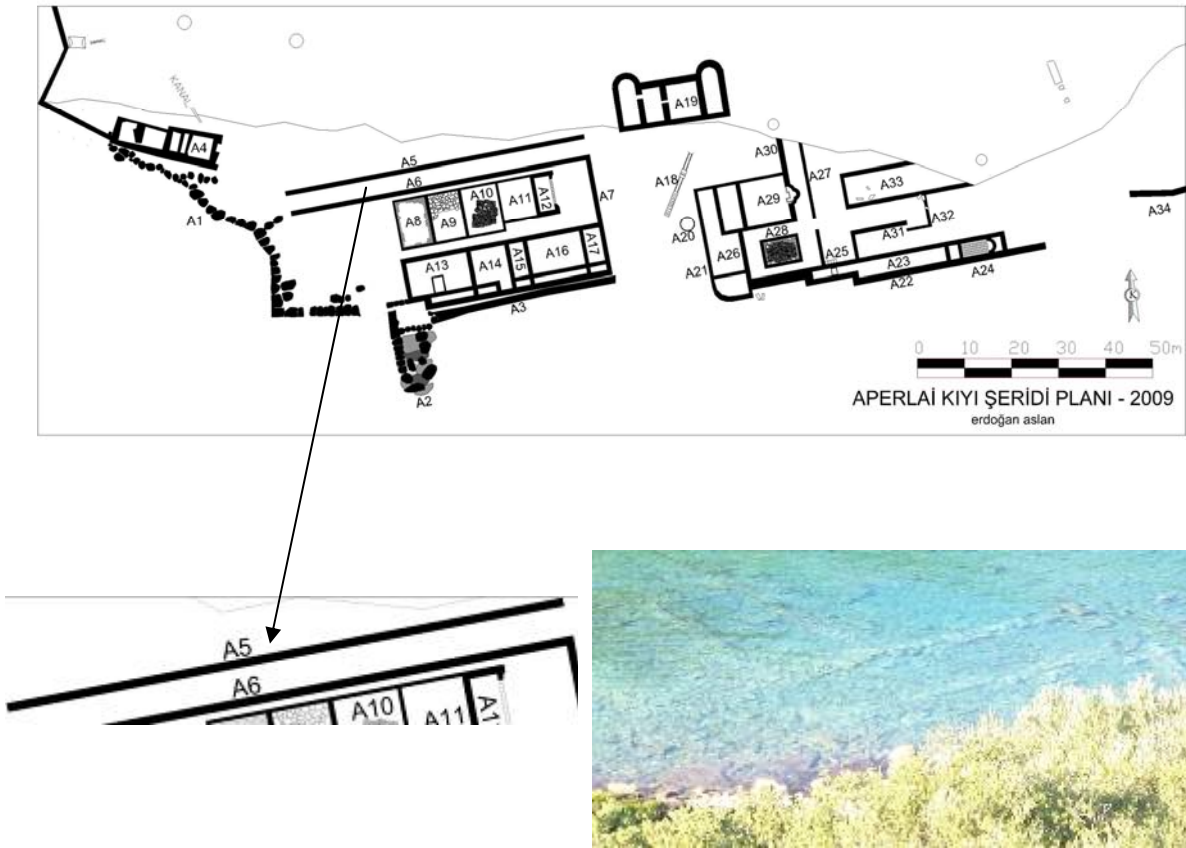
Plan 2: Aperlai- A4 yapısı detay.



Resim 2: Aperlai- A4 yapısı duvarları.



Resim 1: Aperlai- A5 duvarı, doğudan görünüm.

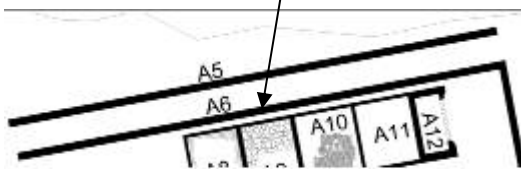
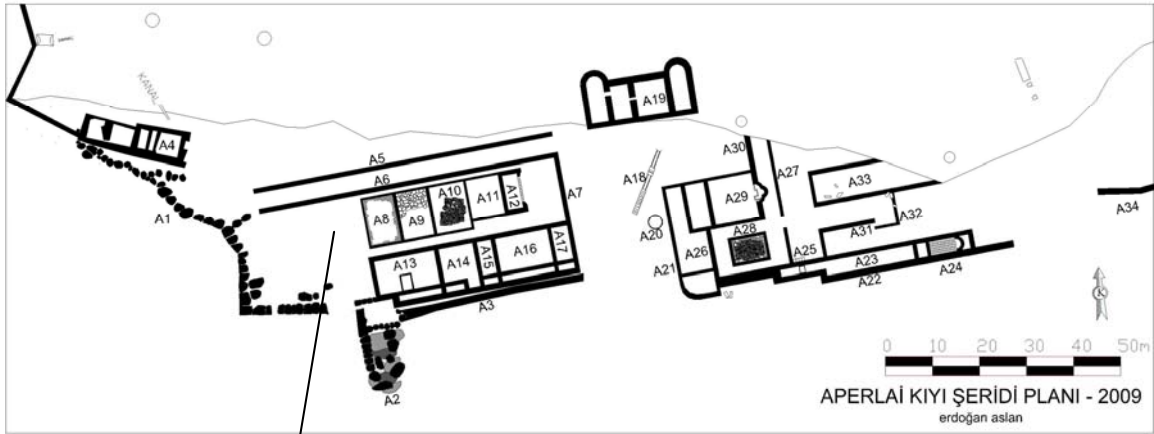


Plan 2: Aperlai- A5 duvarı detay.

Resim 2: Aperlai- A5 duvarı genel görünüm.



Resim 1: Aperlai- A6 duvarı, doğudan görünüm.



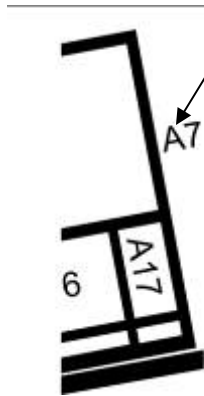
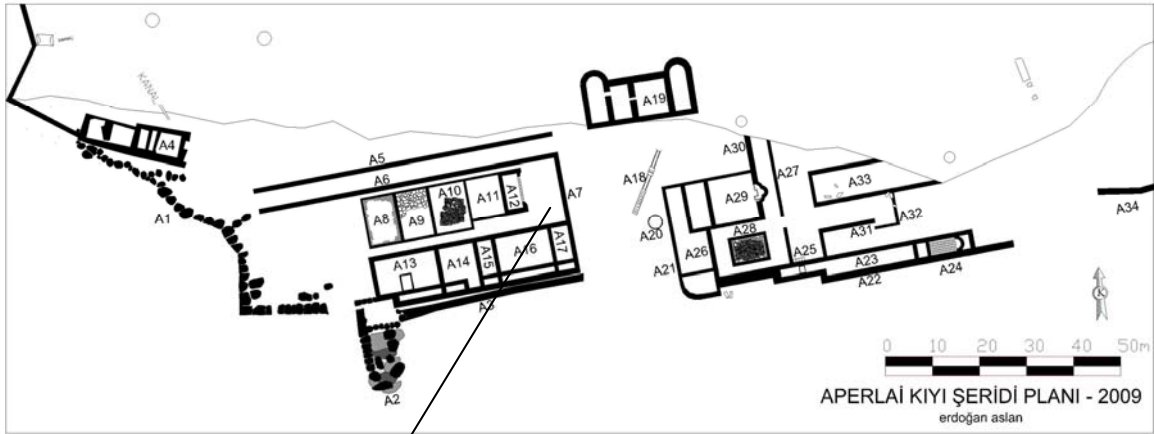
Plan 2: Aperlai- A6 duvarı detay.



Resim 2: Aperlai- A6 duvarı genel görünüm.



Resim 1: Aperlai- A7 duvarı, doğudan görünüm.



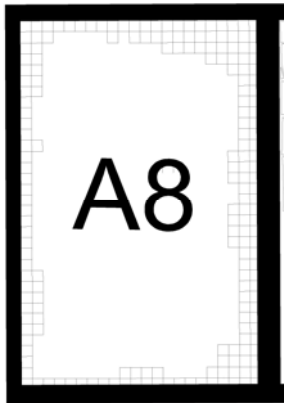
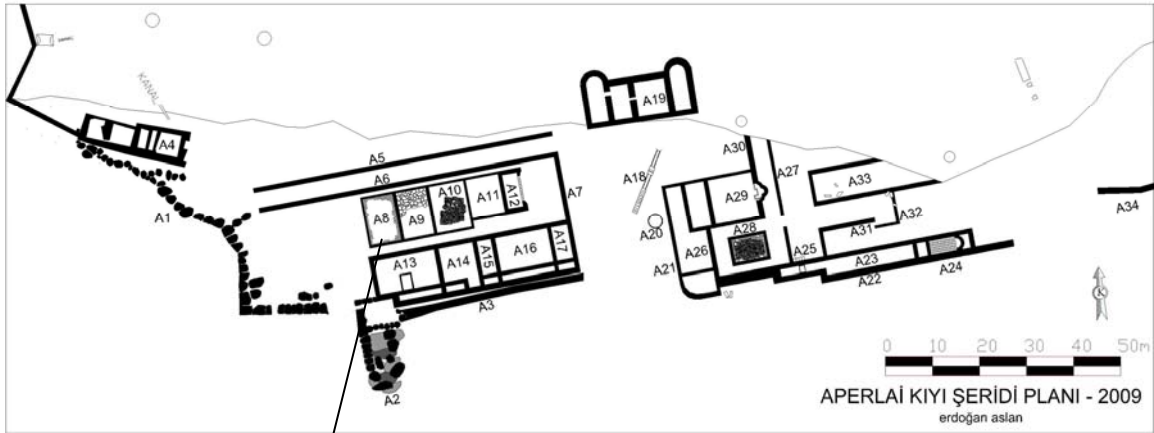
Plan 2: Aperlai- A7 duvarı detay.



Resim 2: Aperlai- A7 duvarı genel görünüm.



Resim 1: Aperlai- A8 yapısı, doğudan görünüm.



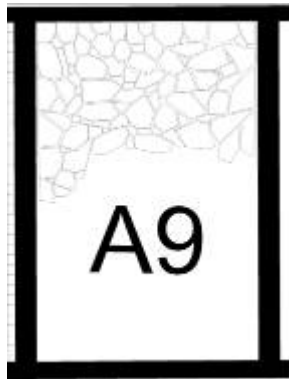
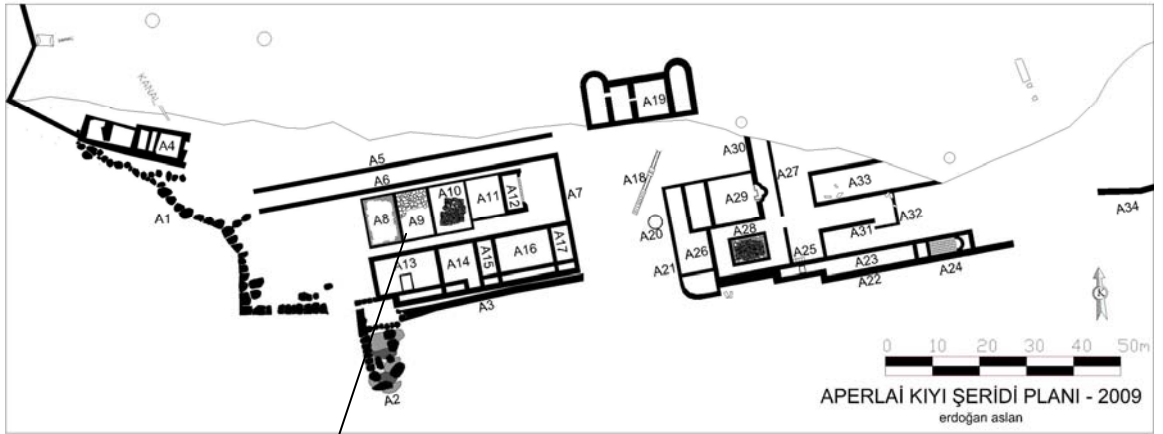
Plan 2: Aperlai- A8 yapısı detay.



Resim 2: Aperlai- A8 yapısı zemin detayı.



Resim 1: Aperlai- A9 yapısı, doğudan görünüm.



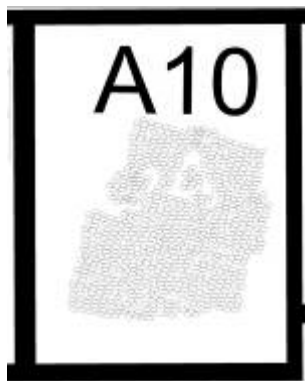
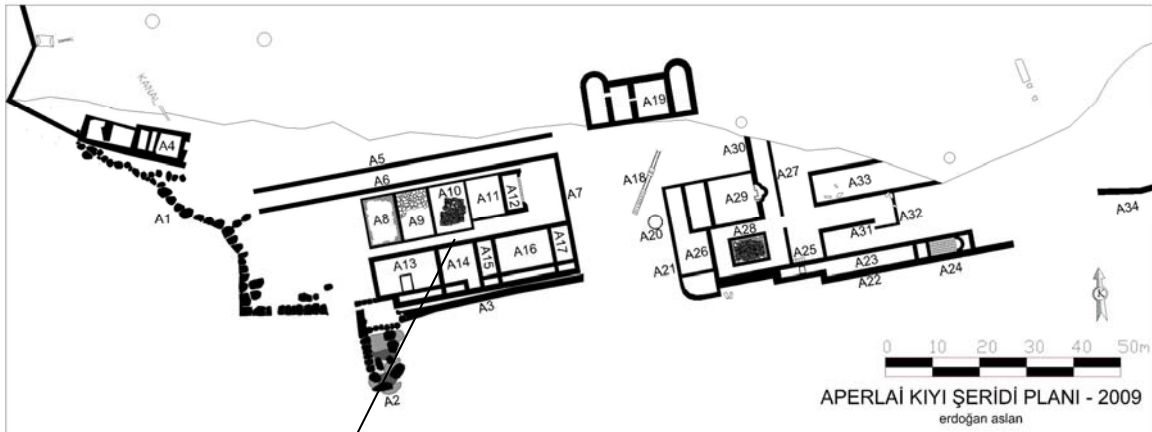
Plan 2: Aperlai- A9 yapısı detay.



Resim 2: Aperlai- A9 yapısı zemin detayı.



Resim 1: Aperlai- A10 yapısı, doğudan görünüm.



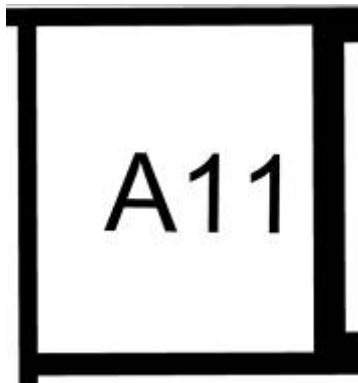
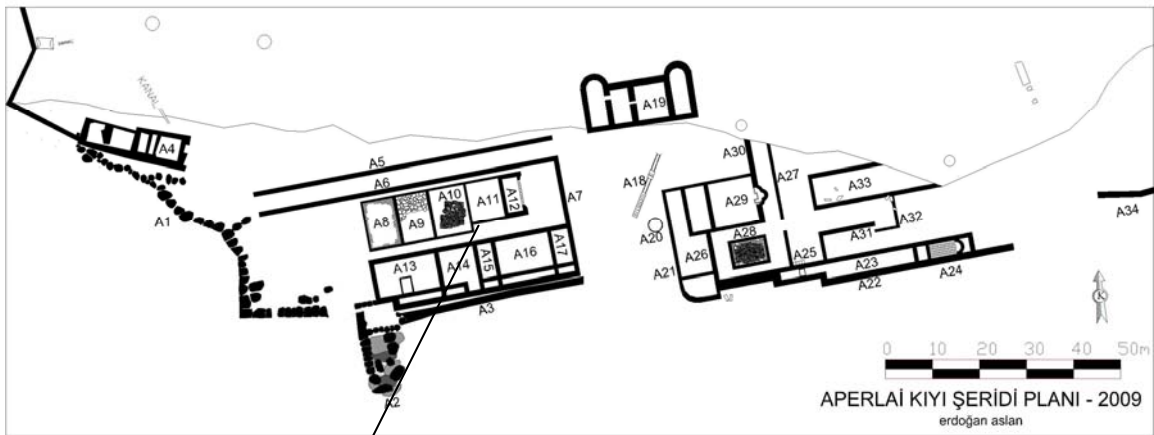
Plan 2: Aperlai- A10 yapısı detay.



Resim 2: Aperlai- A10 yapısı zemin detayı.



Resim 1: Aperlai- A11 yapısı, doğudan görünüm.



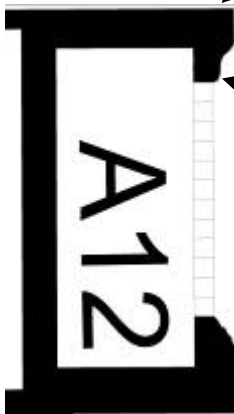
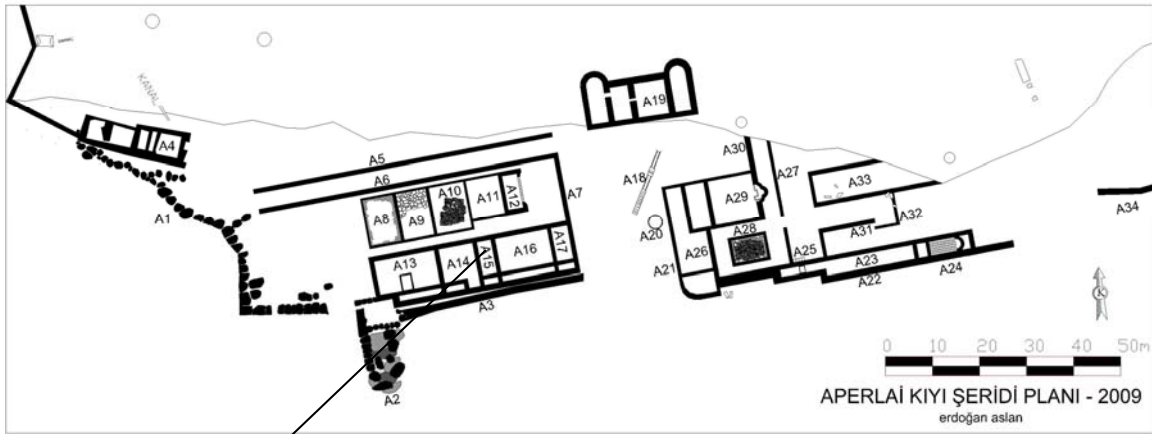
Plan 2: Aperlai- A11 yapısı detay.



Resim 2: Aperlai- A11 yapısı detay görünüm.



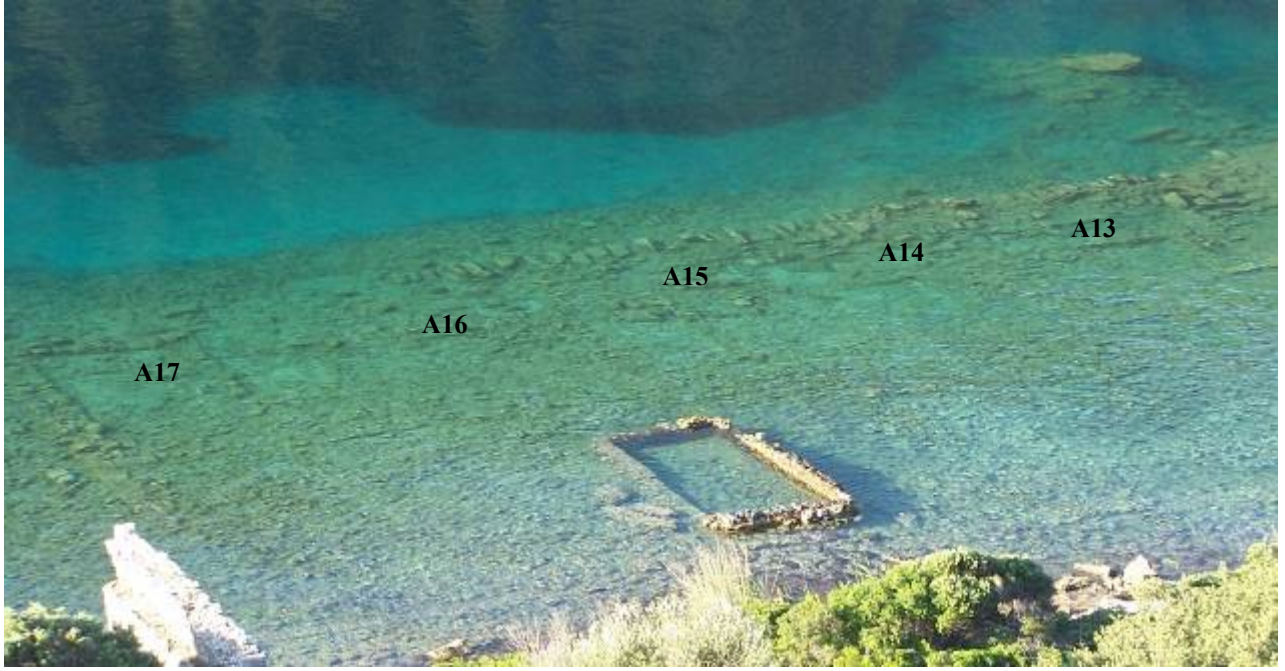
Resim 1: Aperlai- A12 yapısı, kuzeyden görünüm.



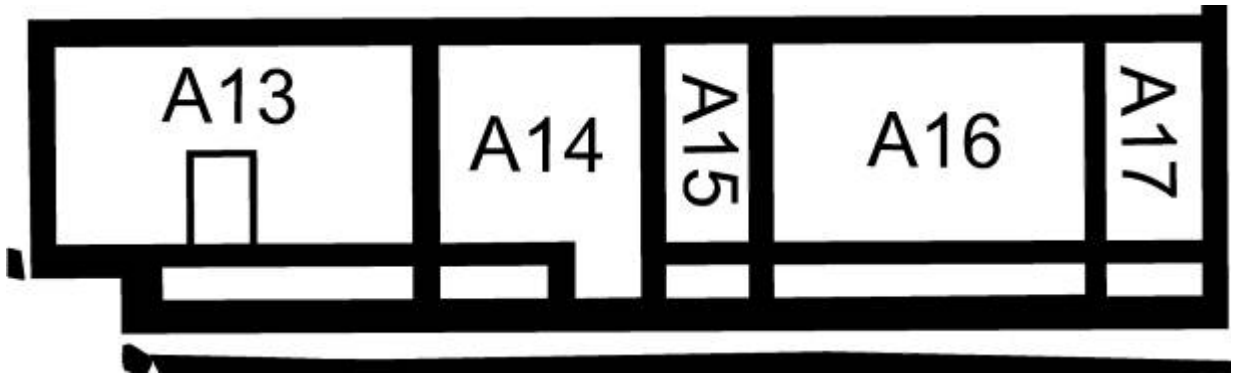
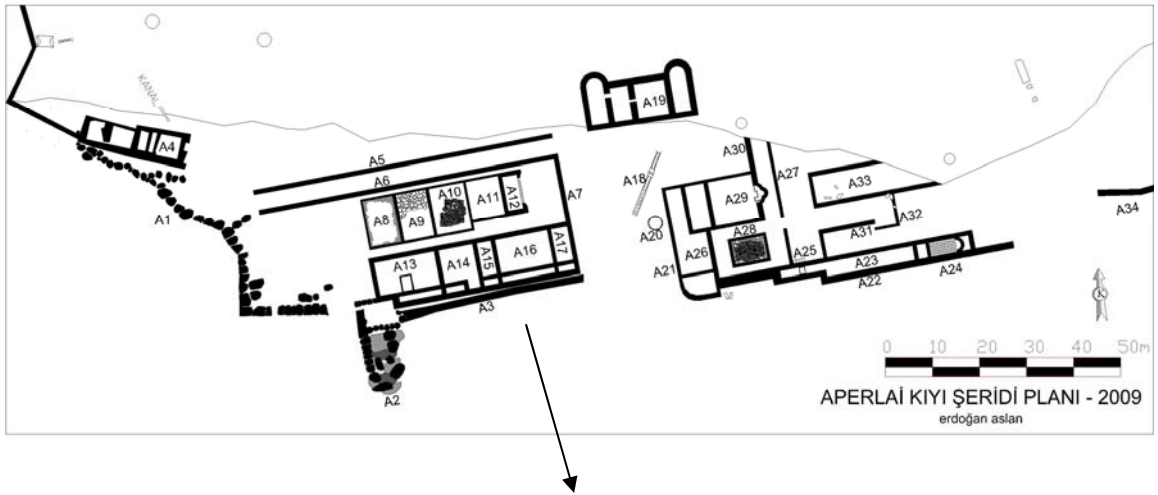
Plan 2:Aperlai- A12 plan

Res. 2:Aperlai-A12 yapısı detay

Resim 3:Aperlai-A12 yapısı genel.



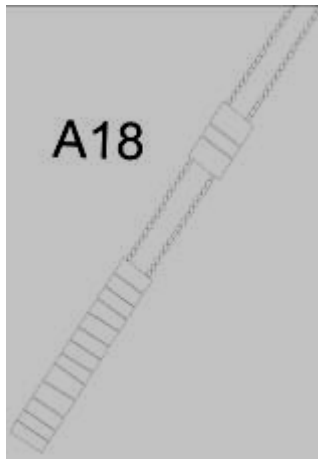
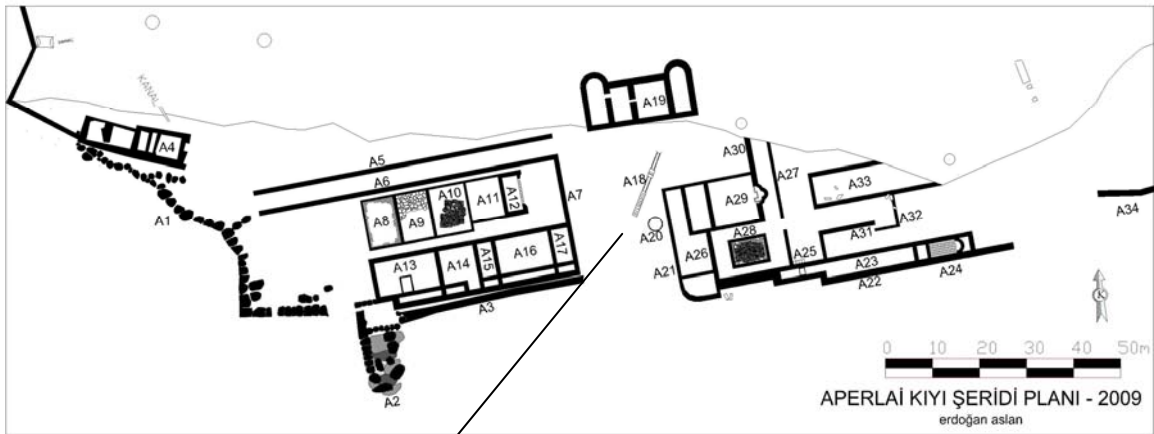
Resim 1: Aperlai- A13, A14, A15, A16, A17 yapıları kuzeyden görünüm.



Plan 2: Aperlai- A13, A14, A15, A16, A17 yapıları detay.



Resim 1: Aperlai- A18 yapısı, kuzeyden görünüm.



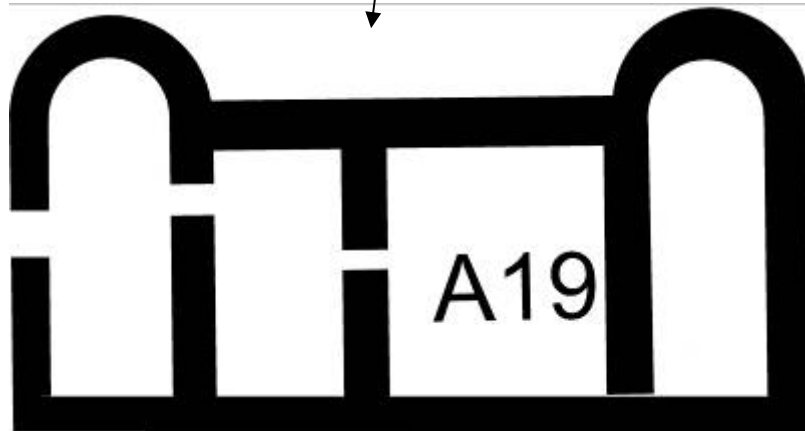
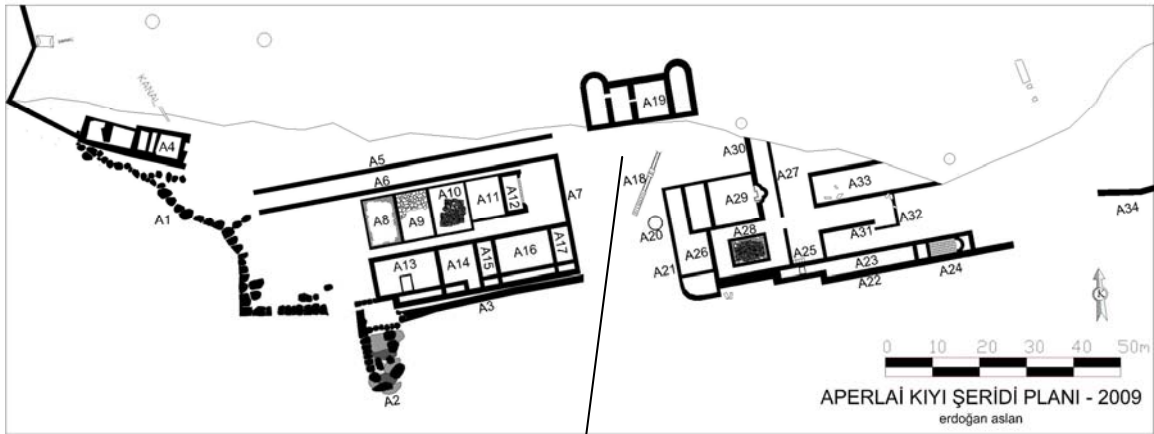
Plan 2: Aperlai- A18 yapısı detay



Resim 2: Aperlai- A18 yapısı blok detayı.



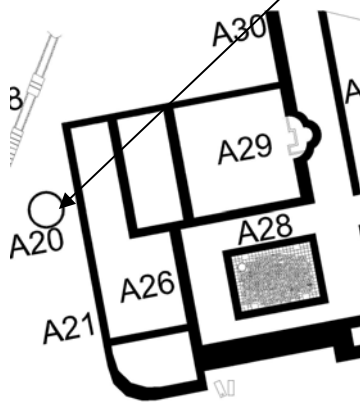
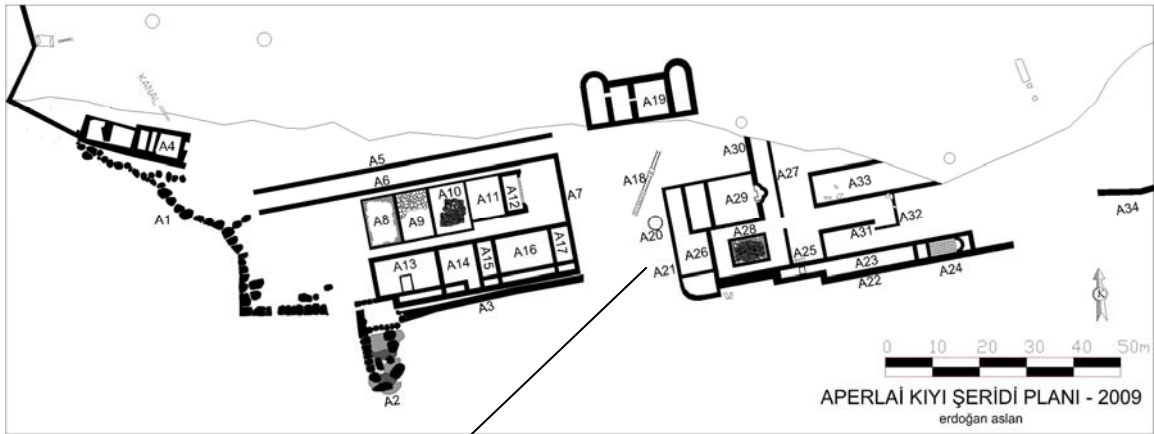
Resim 1: Aperlai- A19 yapısı, güneybatıdan görünüm.



Plan 2: Aperlai- A19 yapısı planı.



Resim 1: Aperlai- A20 yapısı, kuzeyden görünüm.



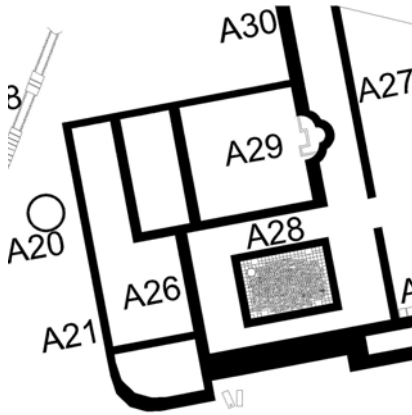
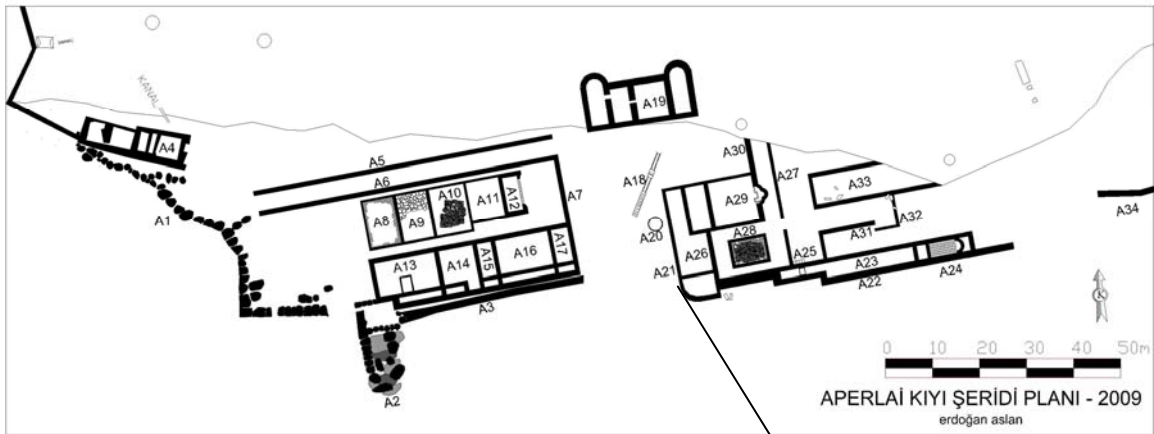
Plan 2: Aperlai- A20 yapısı detay.



Resim 2: Aperlai- A20 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Aperlai- A21 duvarı, güneyden görünüm.



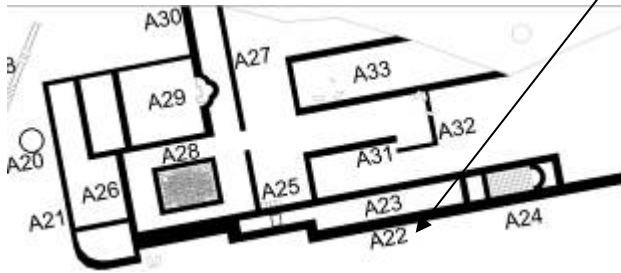
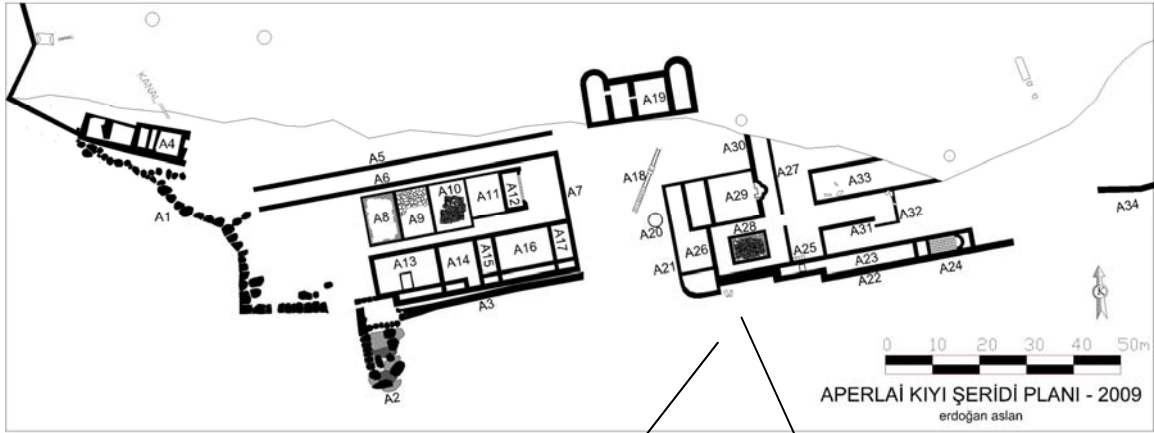
Plan 2: Aperlai- A21 duvarı detay.



Resim 2: Aperlai- A21 duvarı genel görünüm.



Resim 1: Aperlai- A22 duvarı, batıdan görünüm.



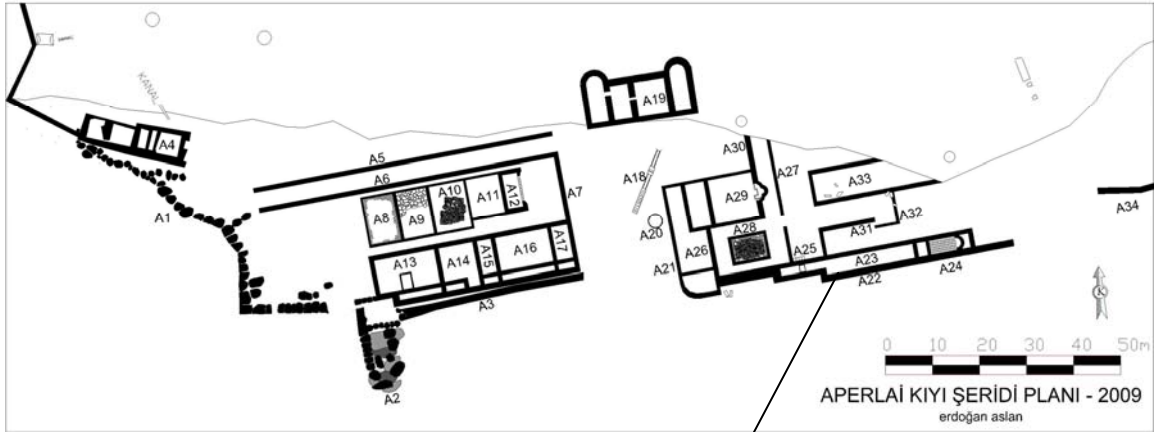
Plan 2: Aperlai- A22 duvarı detay



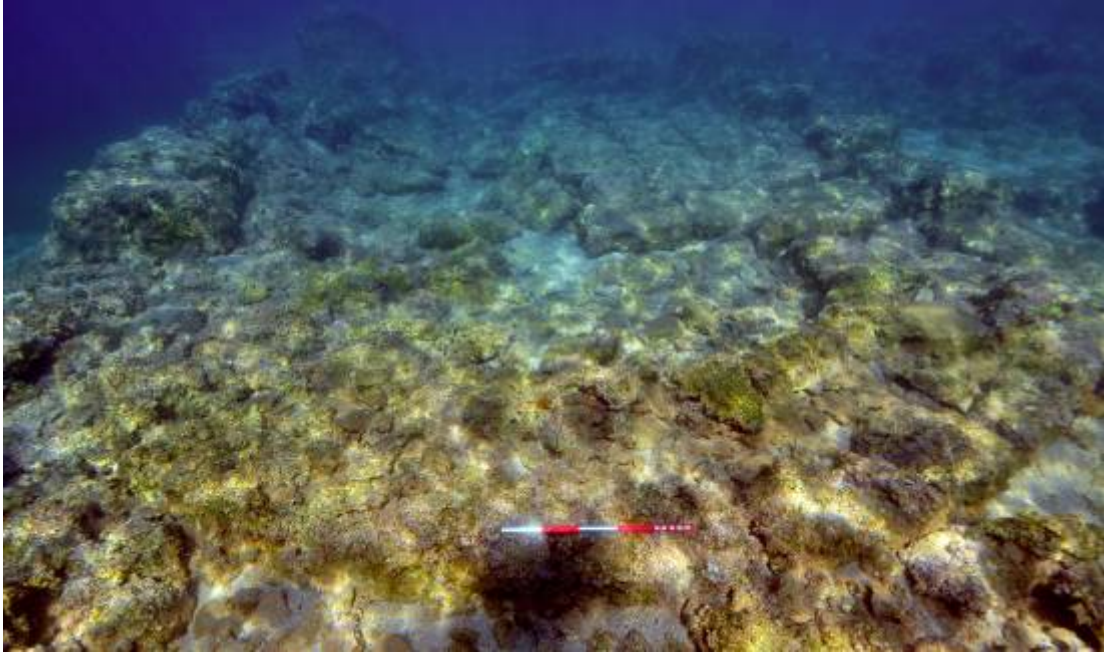
Resim 2: Aperlai- A22 palamar bloğu.



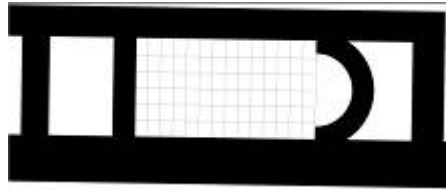
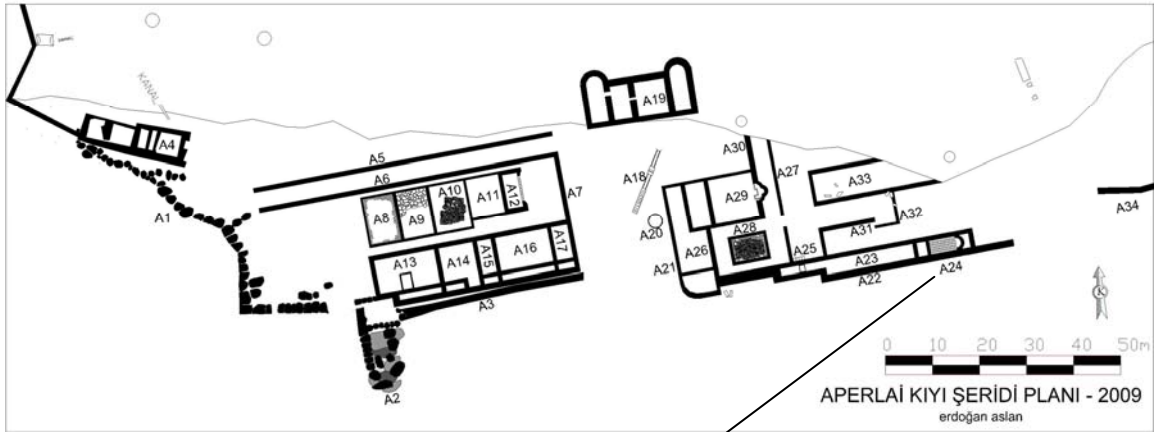
Resim 1: Aperlai- A23 duvarı, kuzeyden görünüm.



Resim 2: Aperlai- A23 duvarı genel görünüm.



Resim 1: Aperlai- A24 yapısı, doğudan görünüm.



Plan 2: Aperlai- A24 yapısı

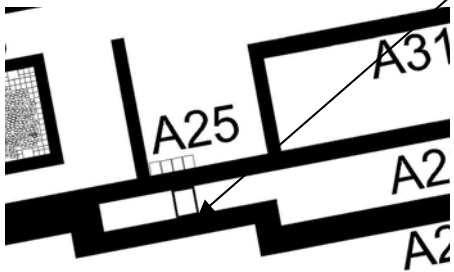
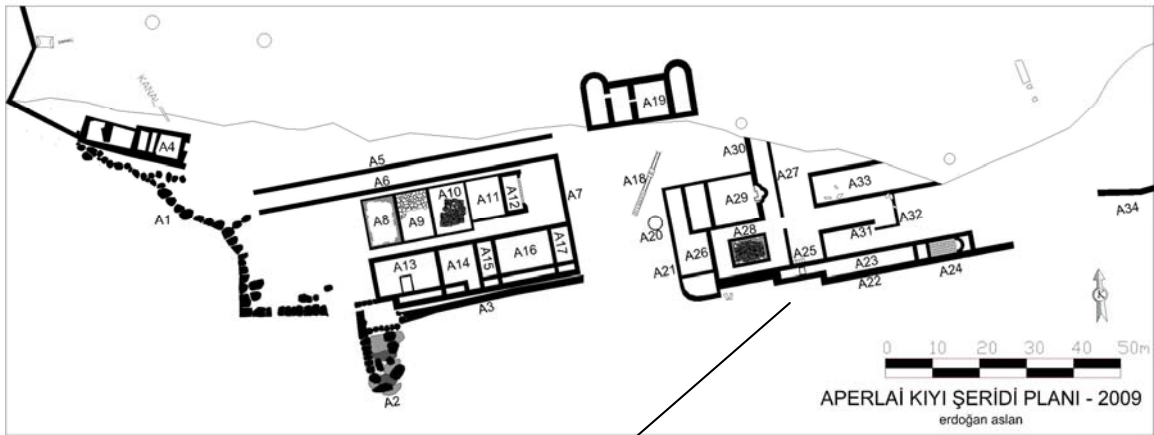
detay.



Resim 2: Aperlai- A24 yapısı genel görünüm.



Resim 1: Aperlai- A25 yapısı, güneyden görünüm.



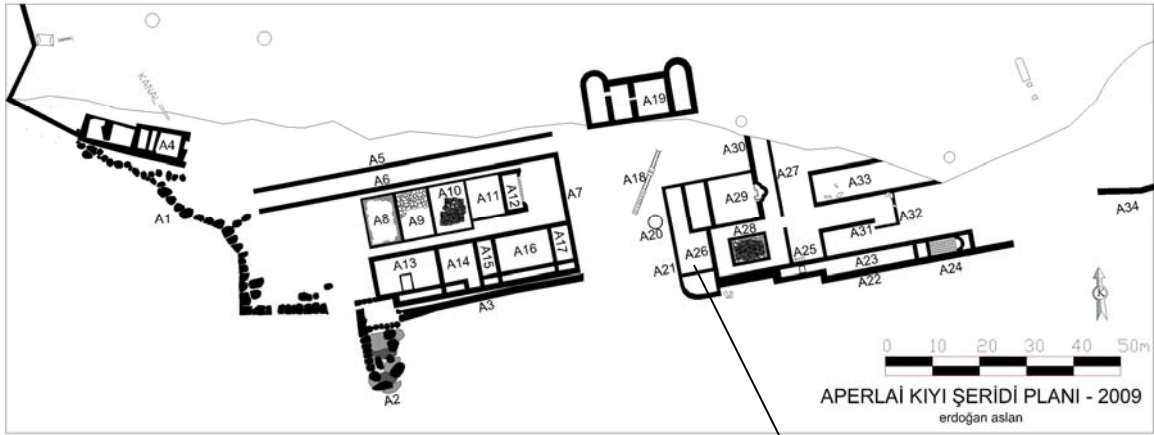
Plan 2: Aperlai- A25 yapısı detay.



Resim 2: Aperlai- A25 yapısı batıdan görünüm.



Resim 1: Aperlai- A26 duvarı, kuzeybatıdan görünüm.



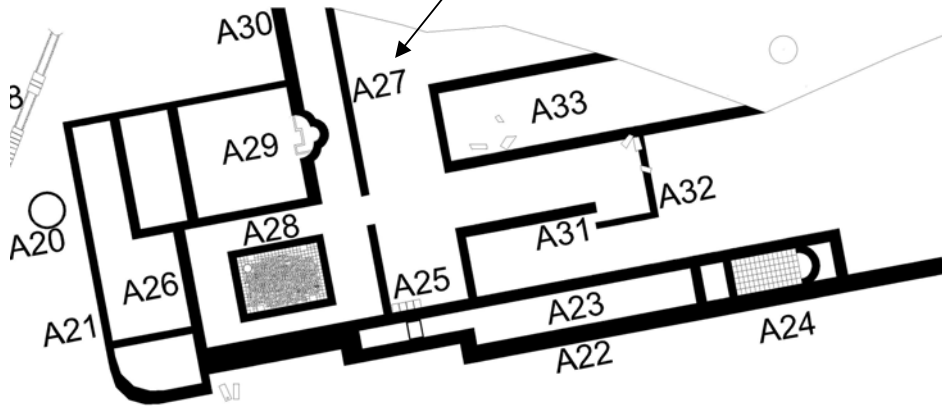
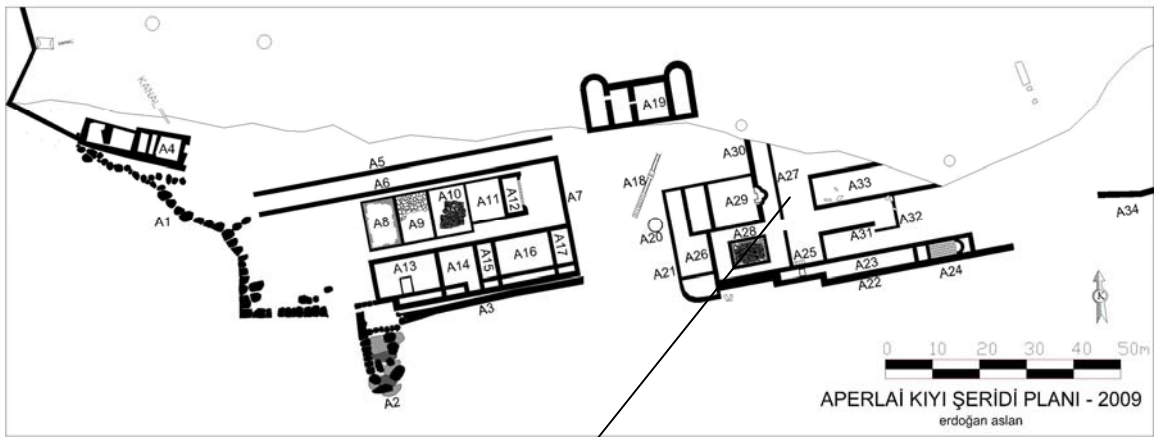
Plan 2: Aperlai- A26 duvarı detay



Resim 2: Aperlai- A26 duvarı genel görünüm.



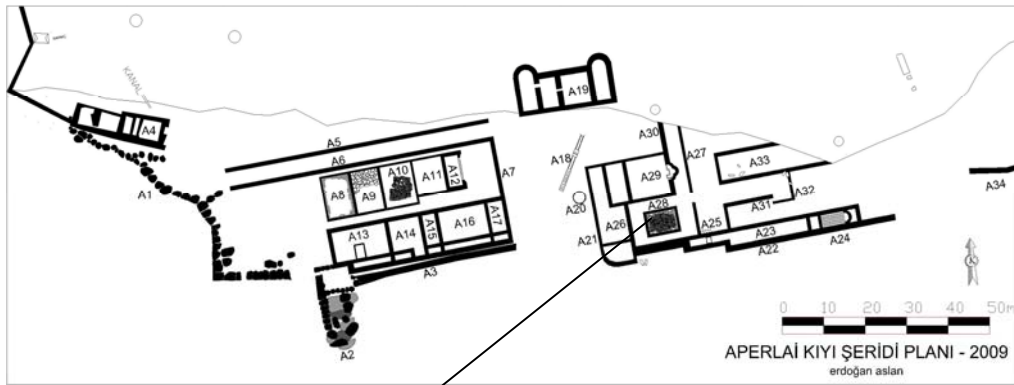
Resim 1: Aperlai- A27 duvarı, kuzeyden görünüm.



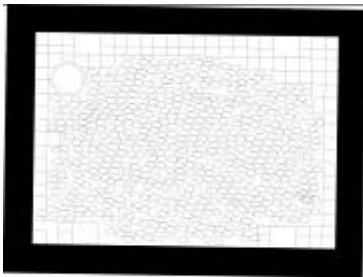
Plan 2: Aperlai- A27 duvarı detay.



Resim 1: Aperlai- A28 yapısı, güneyden görünüm.



Resim 2: Aperlai- A28 yapısı detay görünüm.



A28

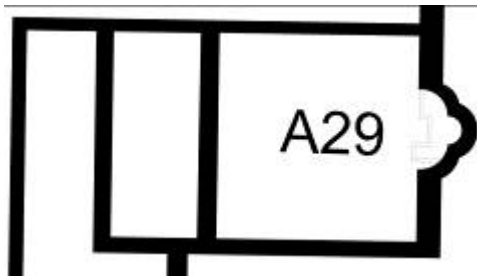
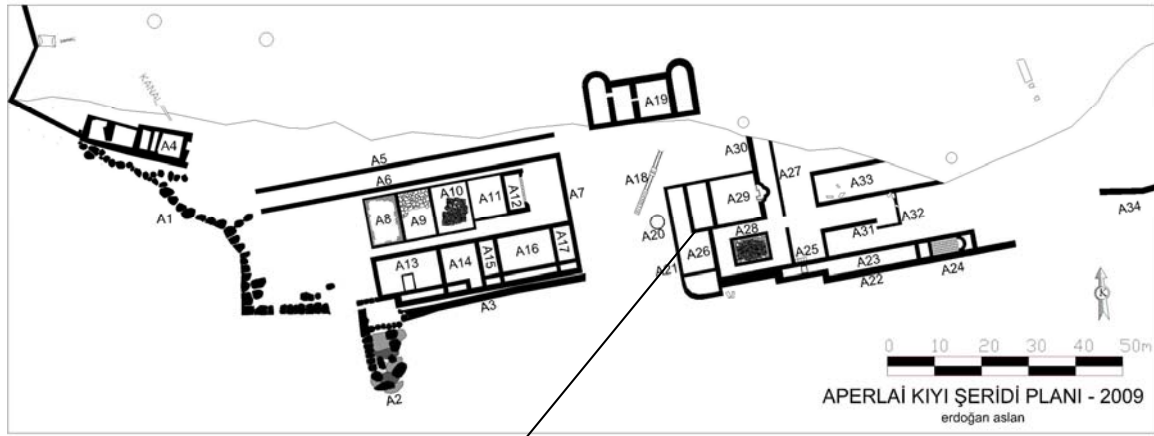
Plan 2: Aperlai- A28 plan.



Resim 3: Aperlai- A28 yapısı genel görünüm.



Resim 1: Aperlai- A29 yapısı, kuzeyden genel görünüm.



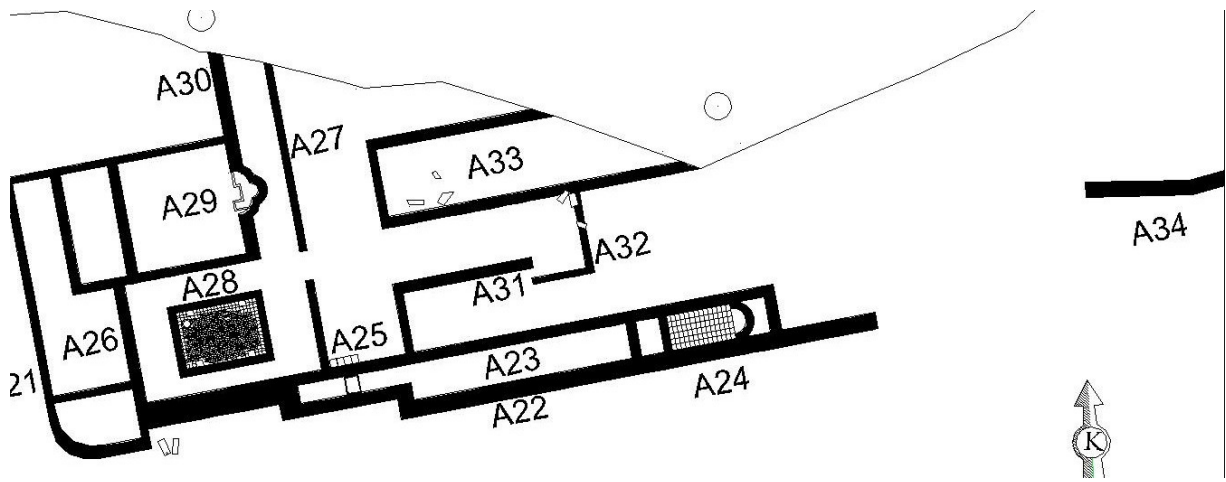
Plan 2: Aperlai- A29 yapısı detay



Resim 2: Aperlai- A29 yapısı apsis detayı.



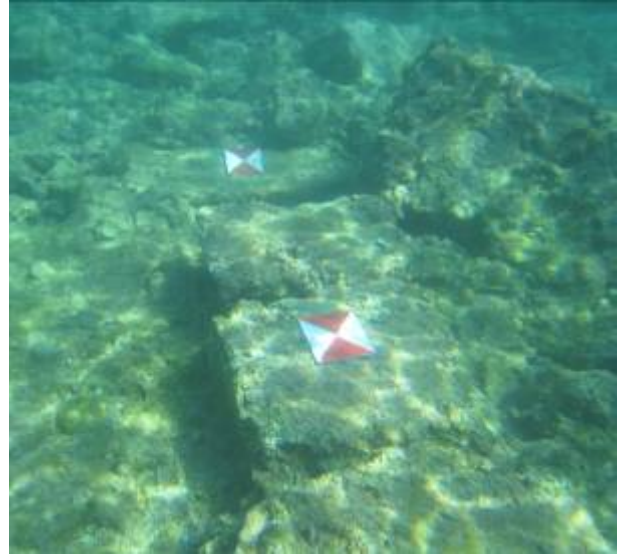
Resim 1: Aperlai- A30, A31, A32, A34 duvarları kuzeyden genel görünüm.



Plan 1: Aperlai- A30, A31, A32, A34 duvarları planı.



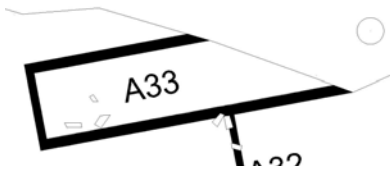
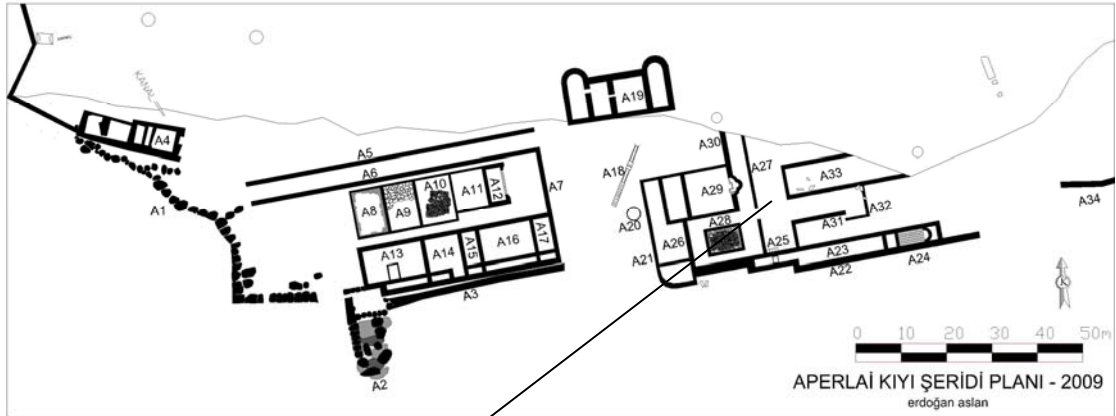
Resim 2: Aperlai- A30-A34 duvarları detayı.



Resim 3: Aperlai- A30-A34 duvarları detayı.



Resim 1: Aperlai- A33 yapısı, doğudan görünüm.



Plan 2: Aperlai- A33 yapısı detay



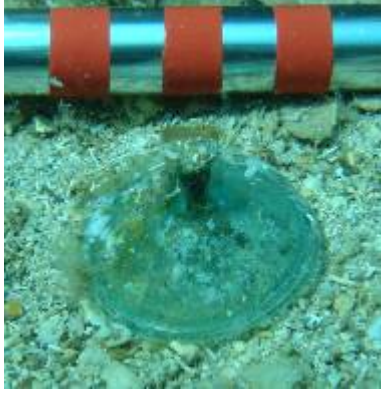
Resim 2: Aperlai- A33 yapısı duvar detayı.



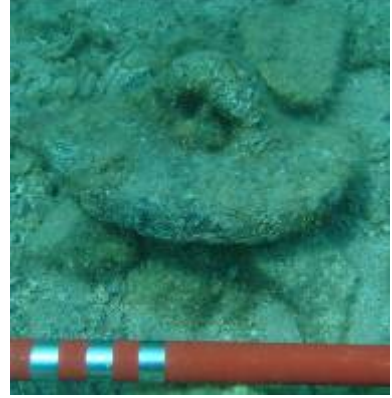
Resim 3: Aperlai- A33 yapısı sütun.



Resim 4: Aperlai- A33 yapısı arşitrav bloğu.



a



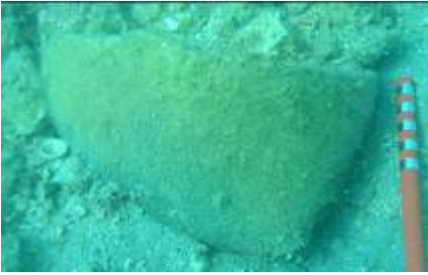
b



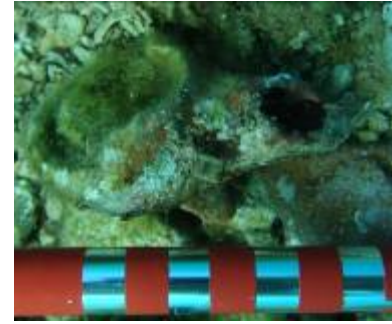
c



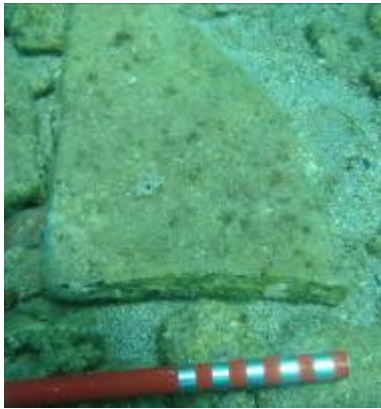
d



e



f

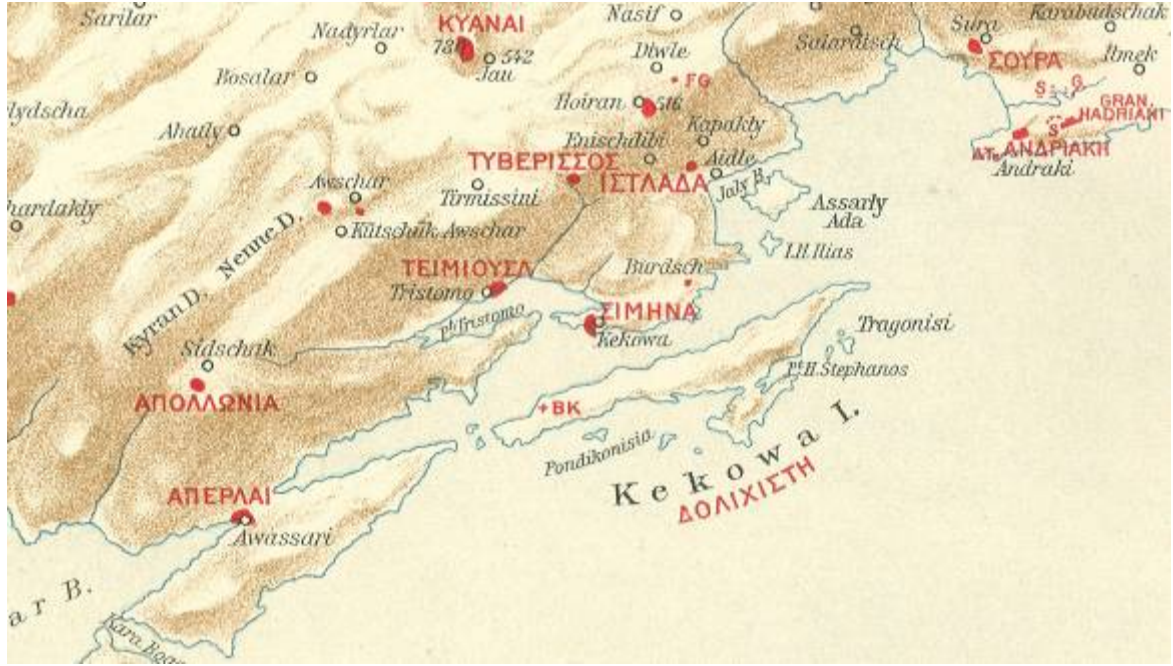


g



h

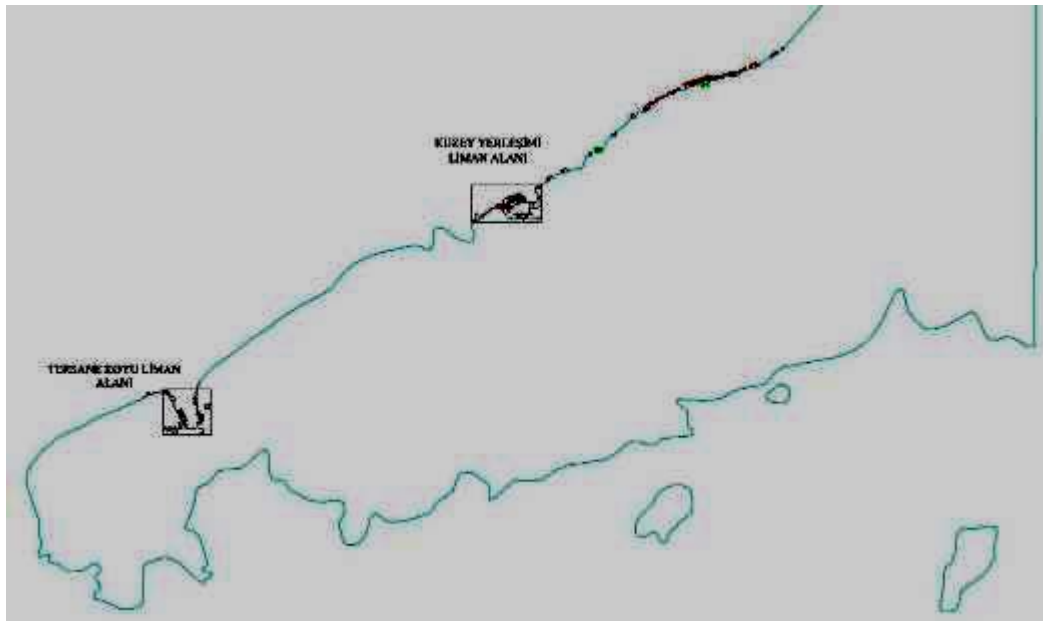
Resim 1: Aperlai- Sualtı küçük buluntuları.



Resim 1: Kekova Bölgesi Haritası



Resim 2: Dolichiste - Kekova Adası uydu görüntüsü.



Plan 1: Dolichiste - Kekova Adası yerleşimleri.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu, kilise yapısı.



Resim 2: Dolichiste- Tersane Koyu, manastır yapısı.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu, yapı kalıntıları.



Resim 2: Dolichiste- Tersane Koyu, güneyden genel görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey yerleşim yapıları detayı.



Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim yapıları detayı.



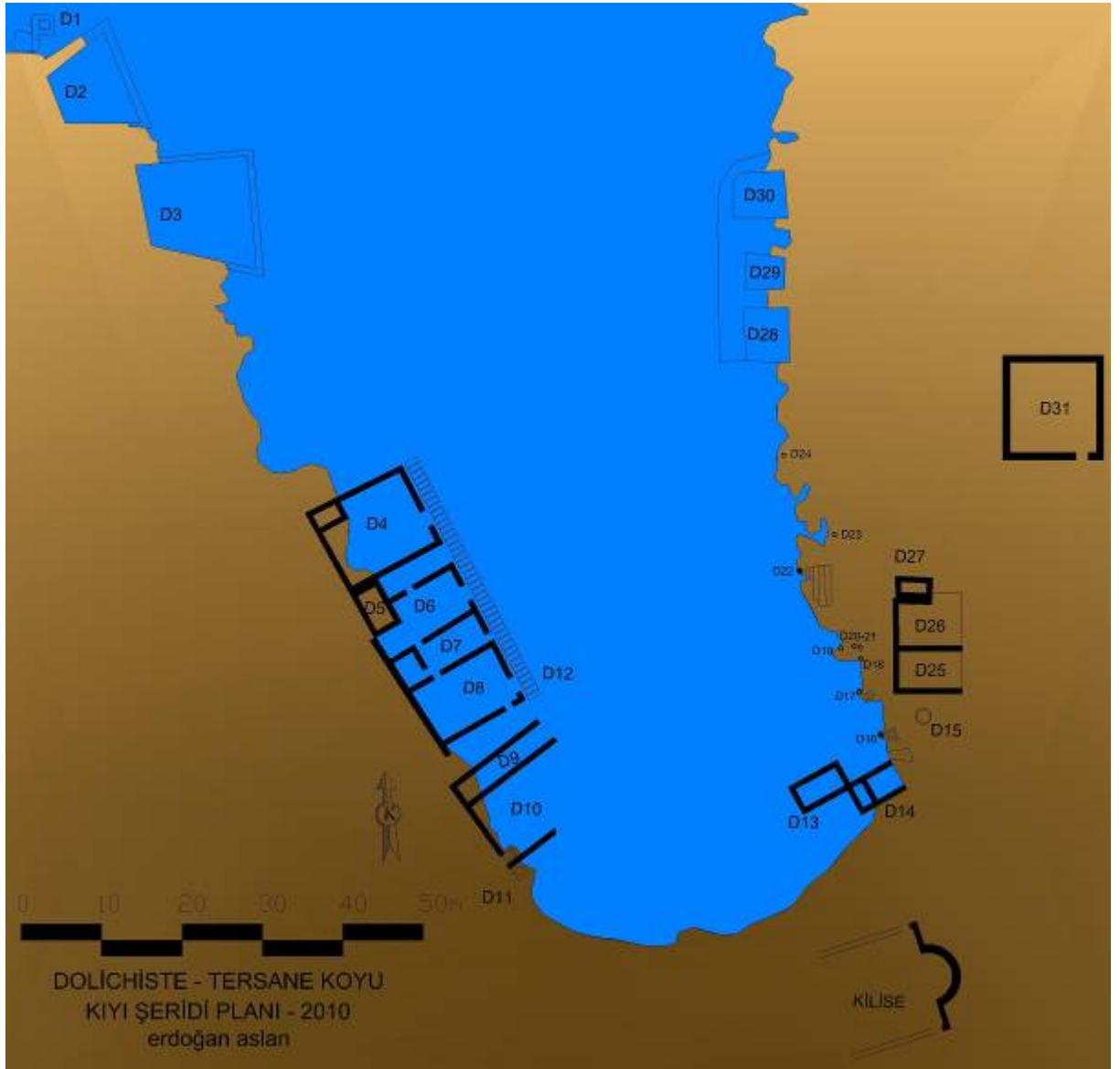
Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim yapı detayı.



Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim yapıları detayı.



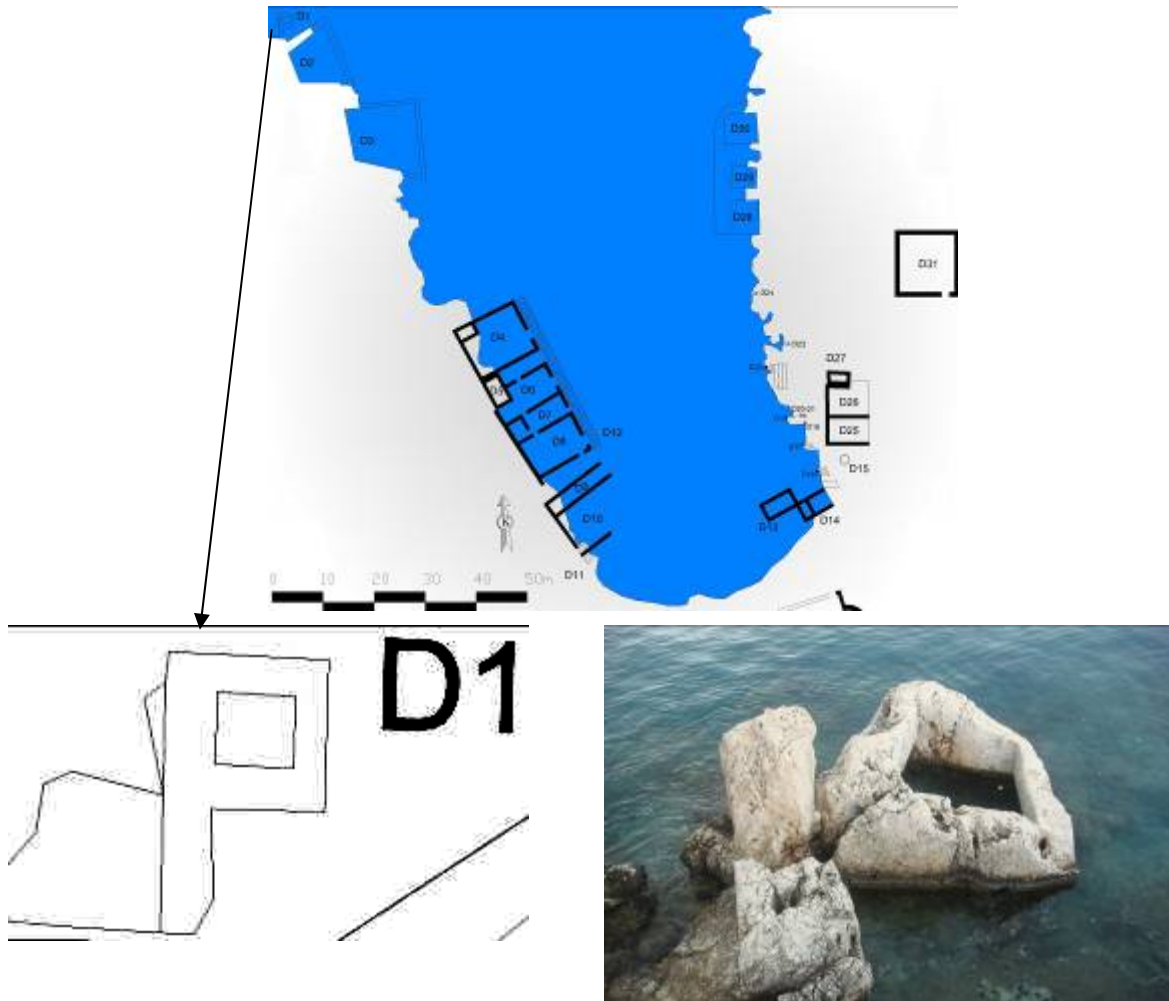
Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu doğudan genel görünüm.



Plan 1: Dolichiste- Tersane Koyu planı.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D1 yapısı, doğudan görünüm.

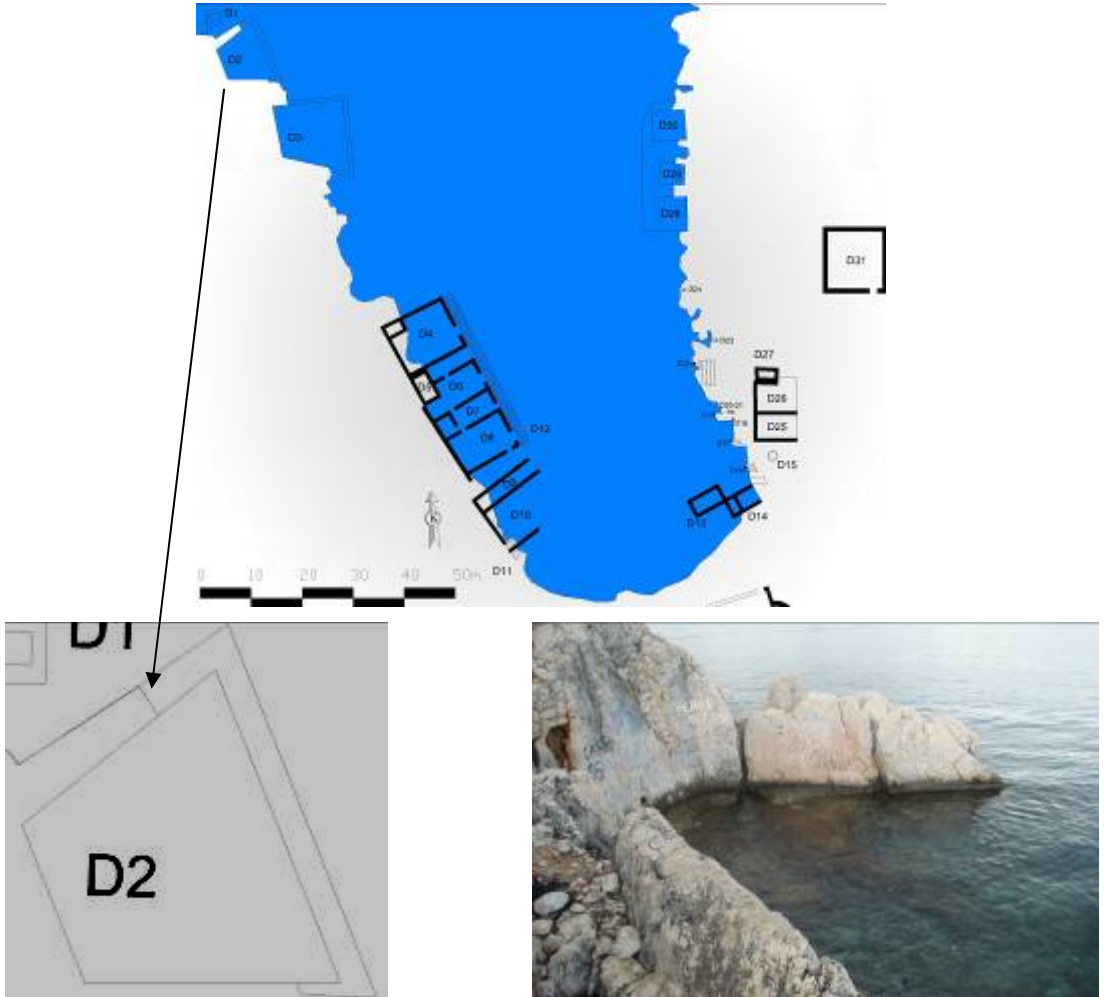


Plan 2: Dolichiste - D1 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste - D1 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D2 yapısı, doğudan görünüm.

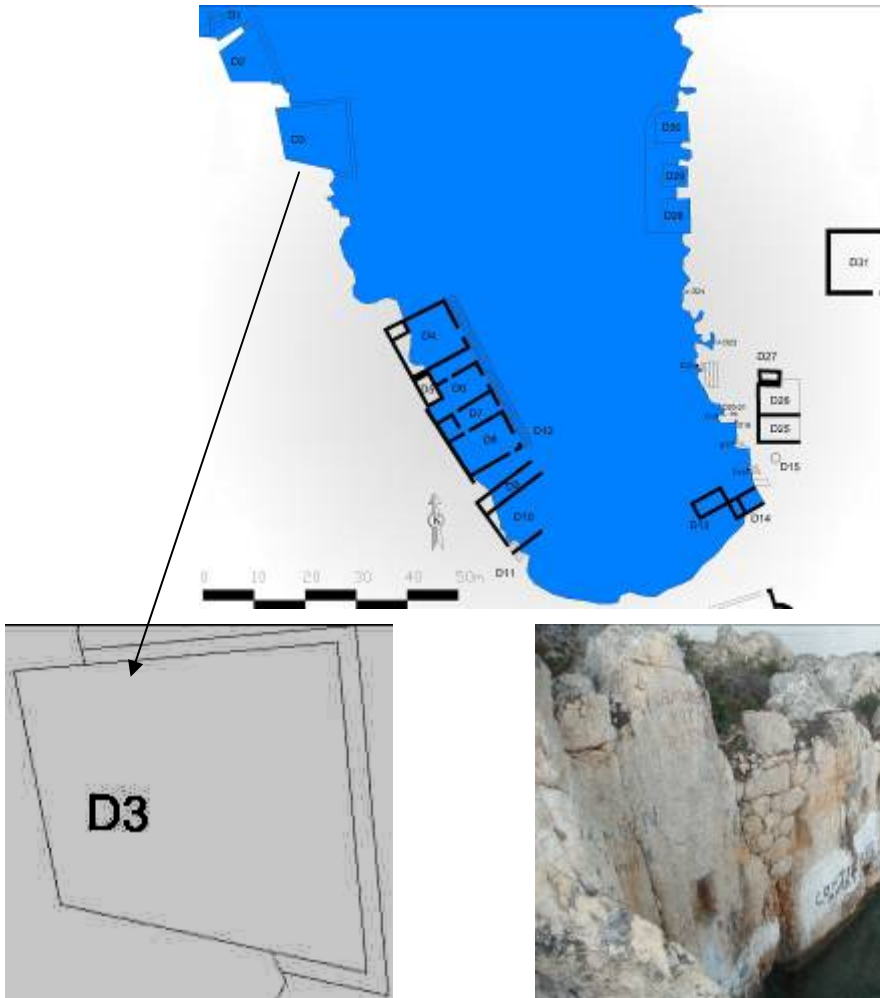


Plan 2: Dolichiste – D2 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D2 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D3 yapısı, doğudan görünüm.

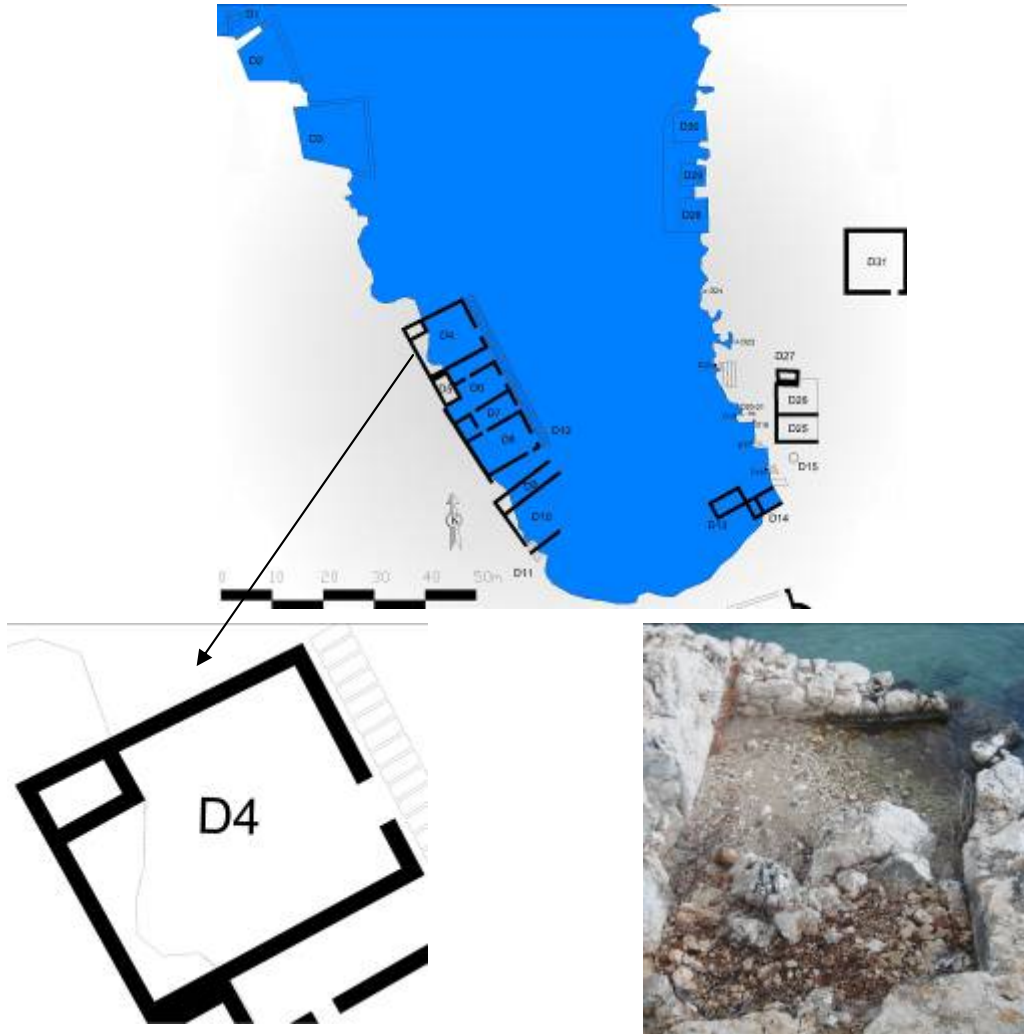


Plan 2: Dolichiste – D3 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D3 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D4 yapısı, kuzeyden görünüm.

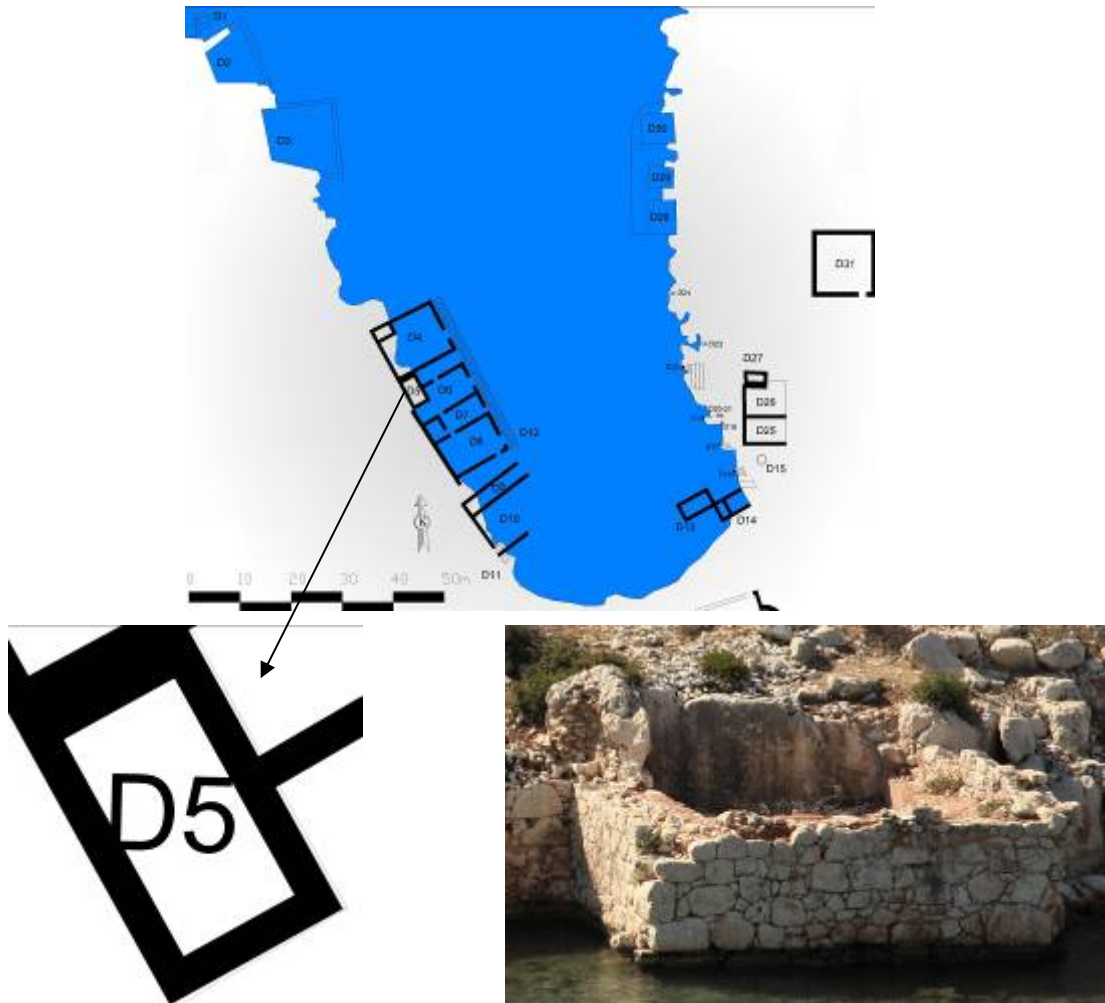


Plan 2: Dolichiste – D4 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D4 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D5 yapısı, batıdan görünüm.

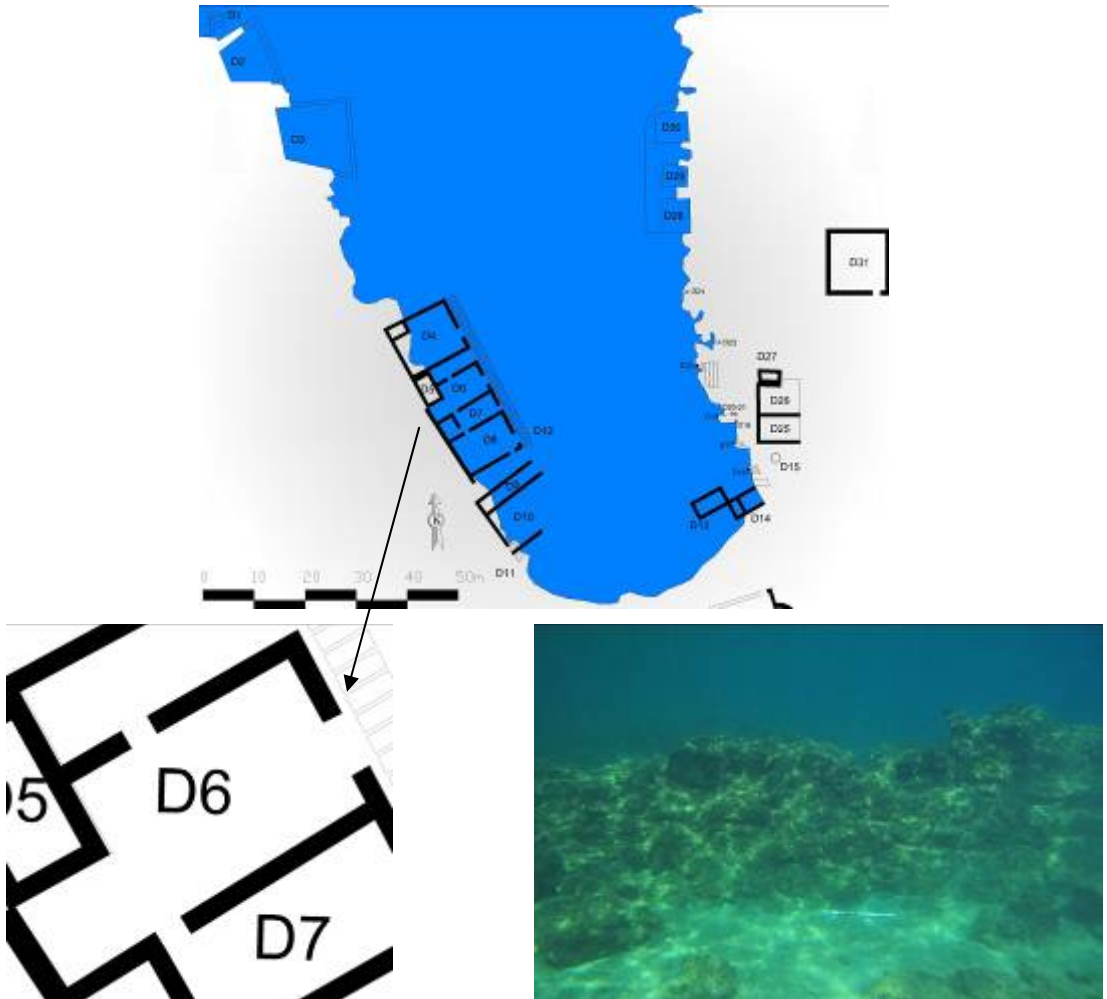


Plan 2: Dolichiste – D5 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D5 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D6 yapısı, batıdan görünüm.

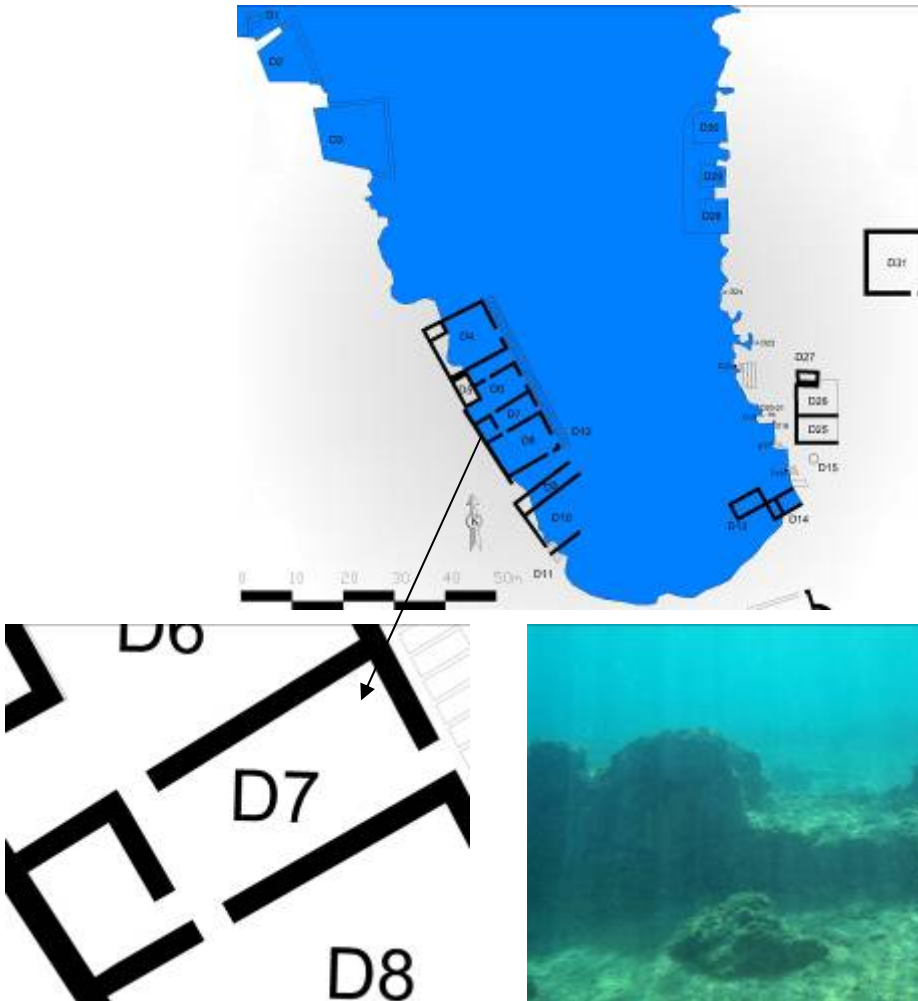


Plan 2: Dolichiste – D6 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D6 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D7 yapısı, batıdan görünüm.

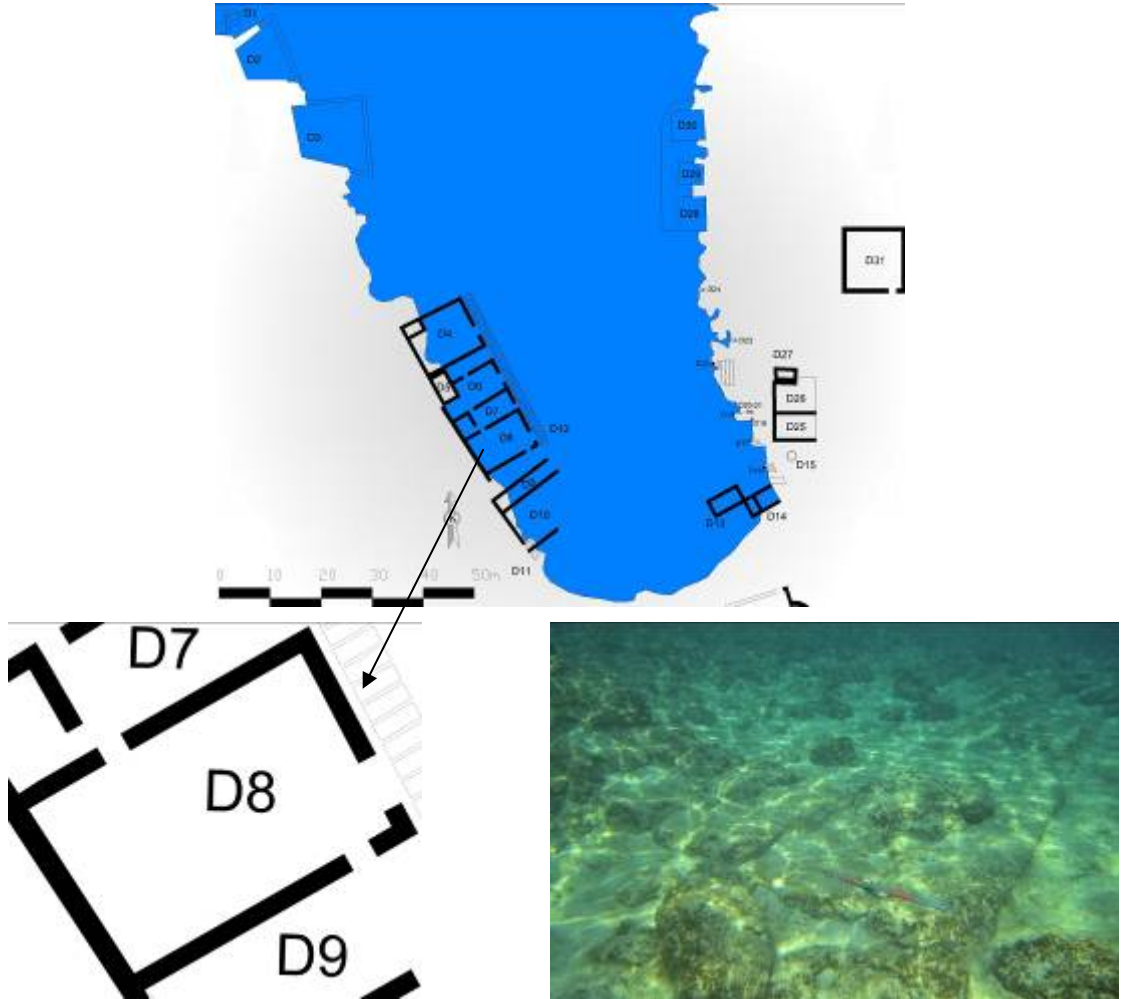


Plan 2: Dolichiste – D7 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D7 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D8 yapısı, batıdan görünüm.

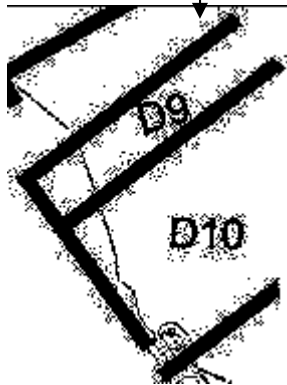


Plan 2: Dolichiste – D8 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D8 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D9,10 yapısı, güneyden görünüm.



Plan 2: Dolichiste – D9,10 yapısı detay.



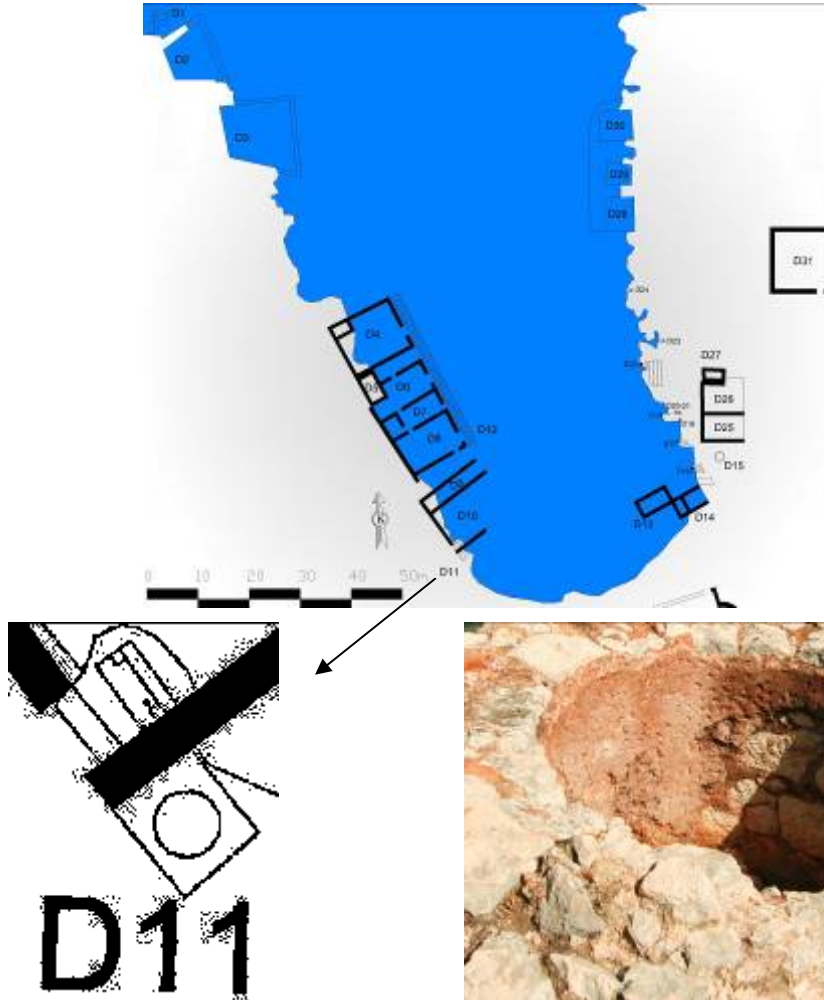
Resim 2: D10 yapısı batı girişi detayı.



Resim 3: Dolichiste-D9,10 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D11 yapısı, batıdan görünüm.

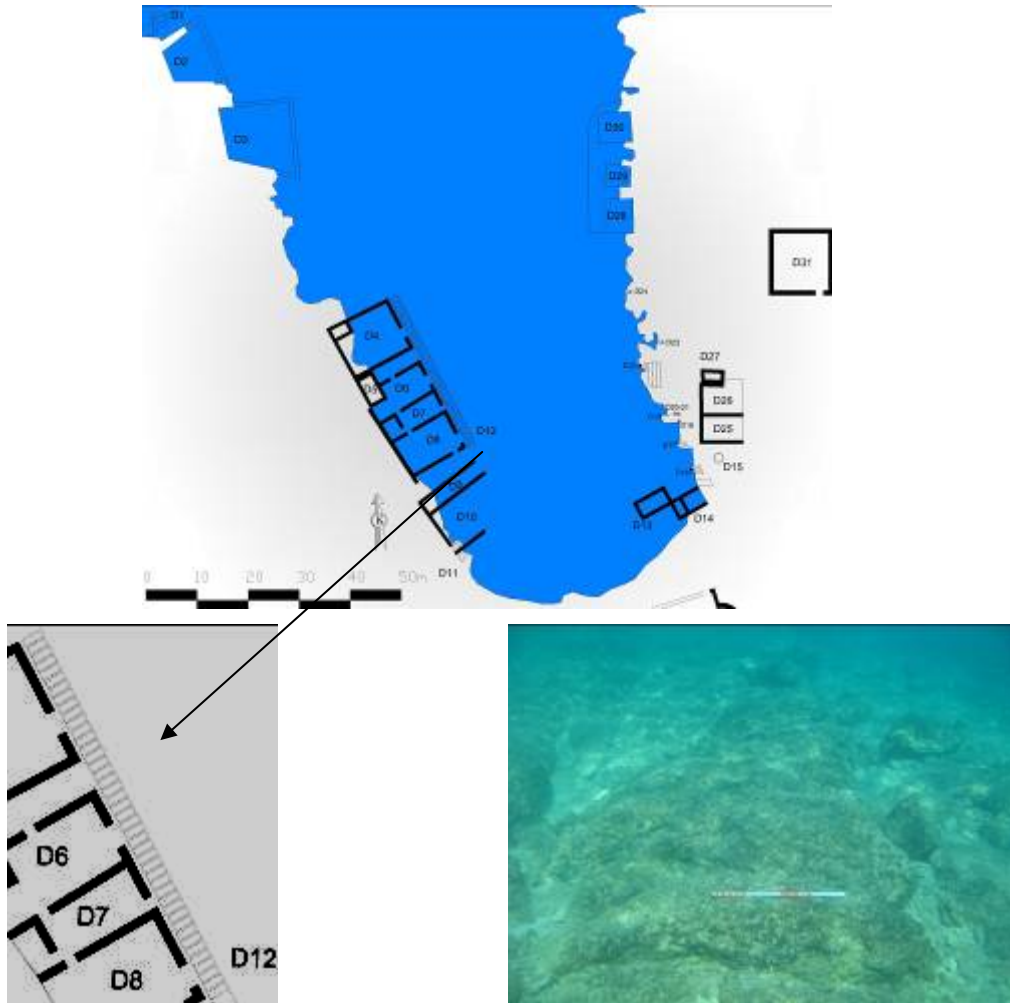


Plan 2: Dolichiste - D11 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D11 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D12 yapısı, doğudan görünüm.

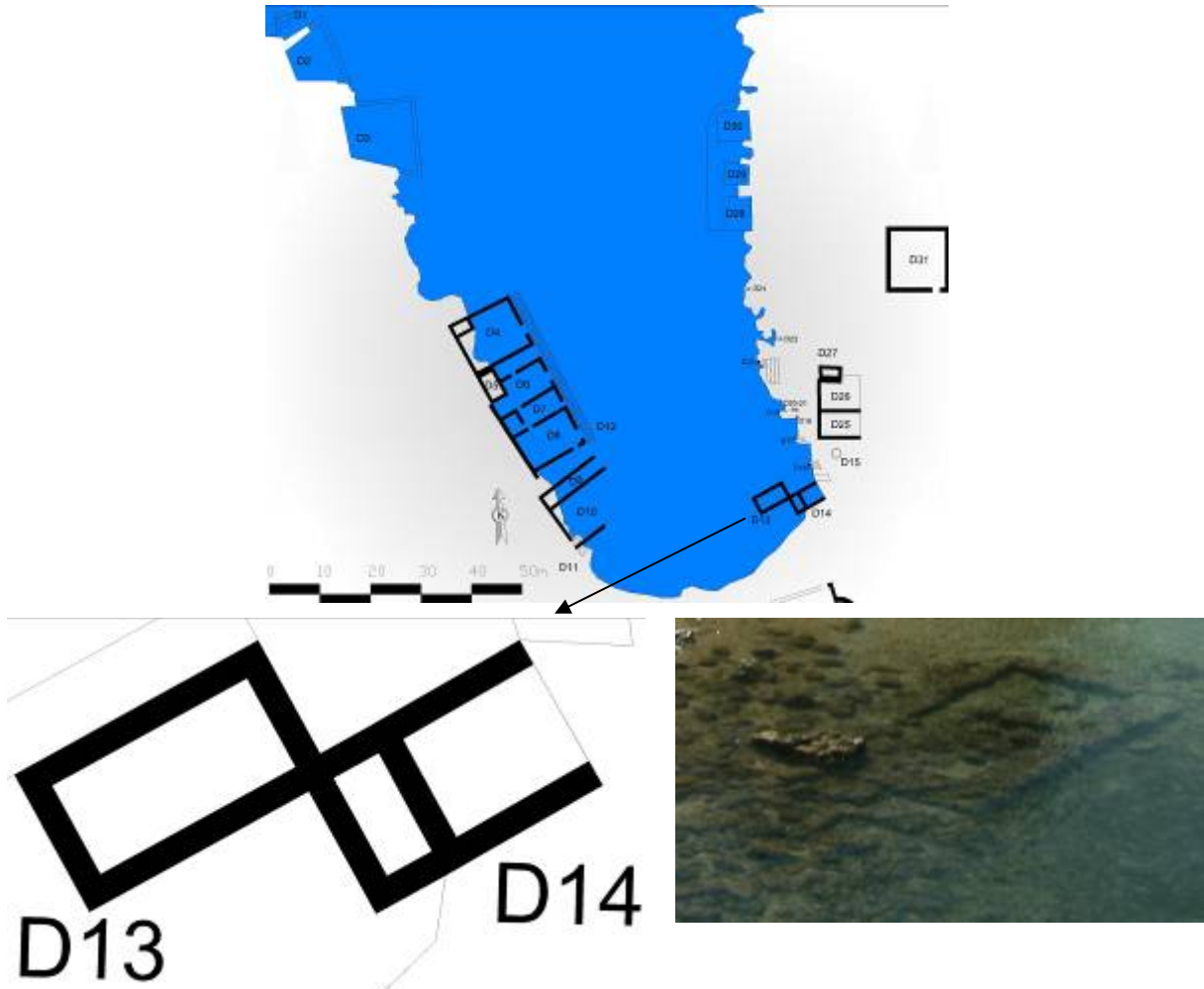


Plan 2: Dolichiste - D12 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste - D12 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D13,14 yapısı, doğudan görünüm.

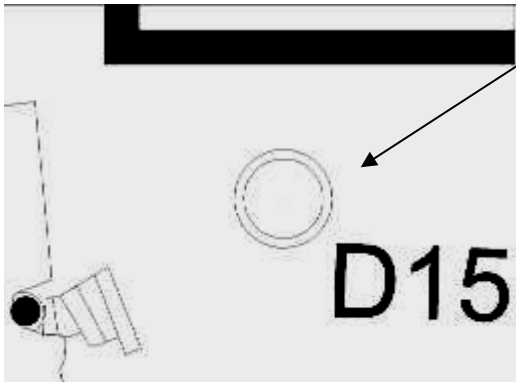


Plan 2: Dolichiste - D13,14 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste - D13 yapısı detayı.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D15 yapısı, güneyden görünüm.



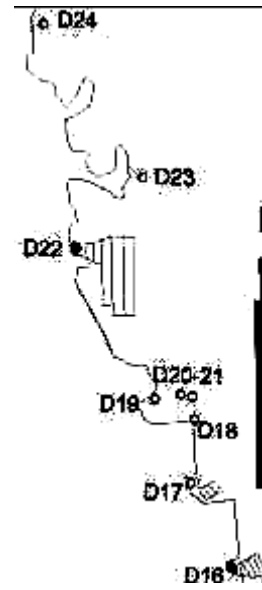
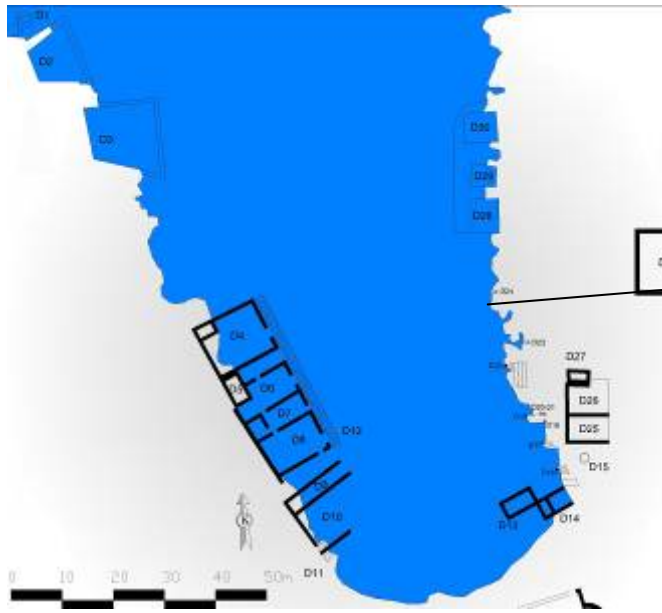
Plan 2: Dolichiste - D15 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste - D15 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D16-24 palamar alanı, batıdan görünüm.



Plan 2: Dolichiste D16-24 detay.



D16



D17



D18



D19



D20,21



D22



D23

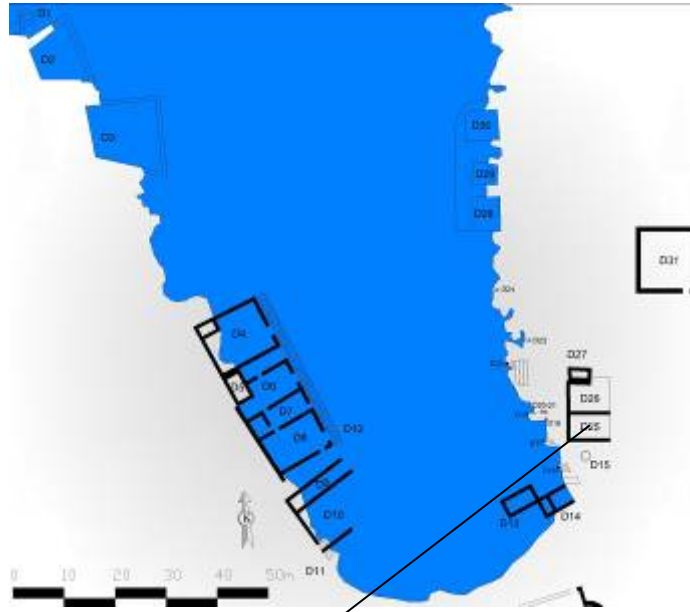


D24

Resim 2: Dolichiste - D16-24 palamar bağlama halka ve babaları detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu - D25 yapısı, güneyden görünüm.



Plan 2: Dolichiste - D25 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste - D25 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D26 yapısı, batıdan görünüm.

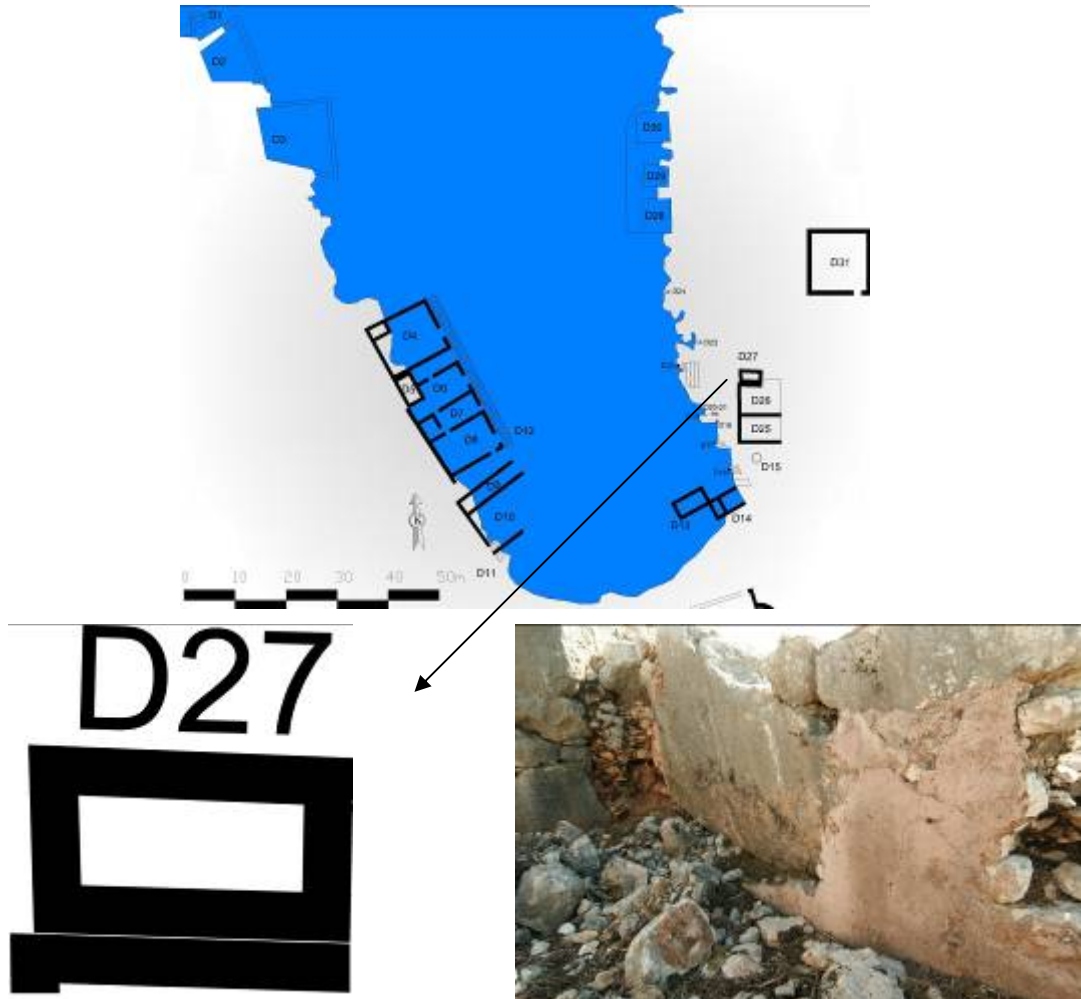


Plan 2: Dolichiste – D26 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D26 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D27 yapısı, batıdan görünüm.

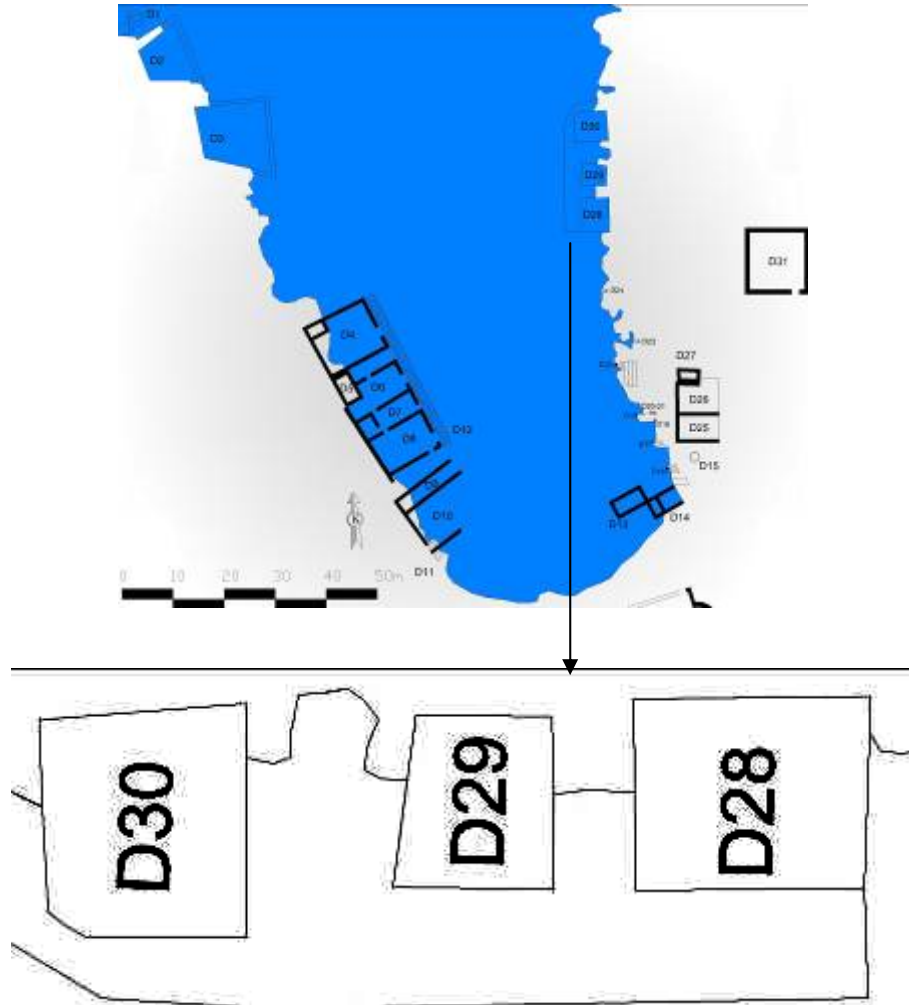


Plan 2: Dolichiste – D27 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D27 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D28-30 yapısı, güneyden görünüm.



Plan 2: Dolichiste – D28-30 yapısı detay.



Resim 1: Dolichiste- Tersane Koyu – D31 yapısı, güneybatıdan görünüm.



Plan 2: Dolichiste – D31 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D31 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşimi Liman Alanı Güneyden Genel Görünüm.



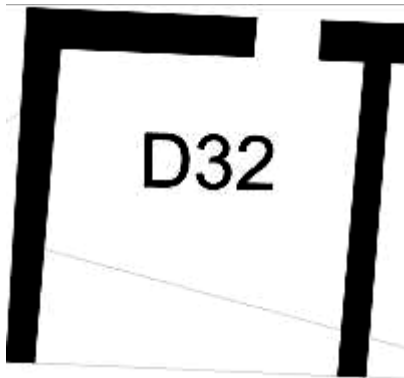
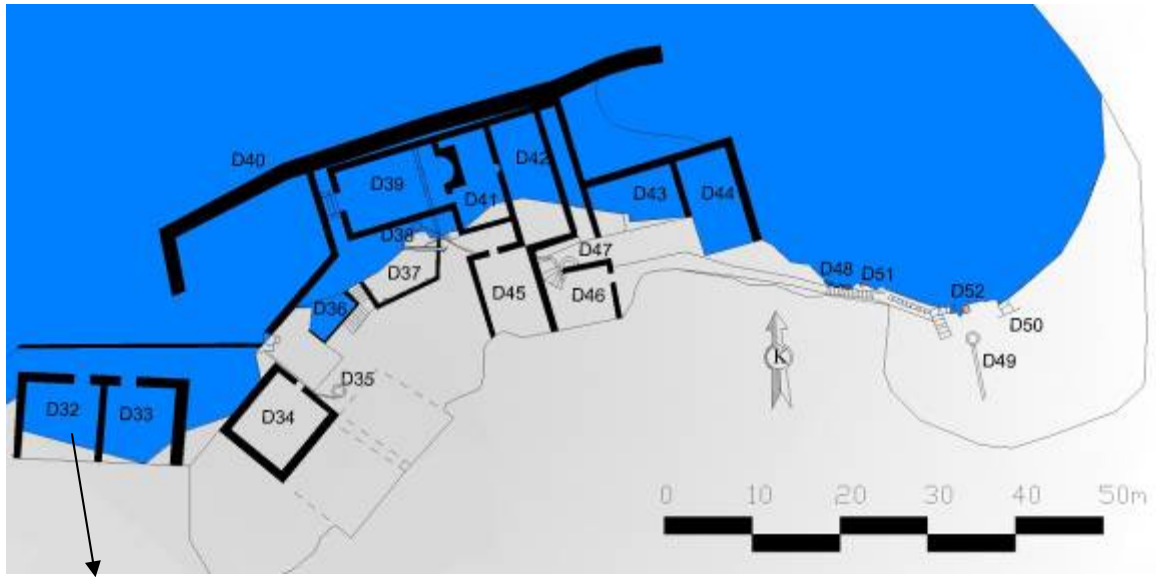
Plan 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşimi Liman Alanı Planı.



Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşimi Liman Alanı Kuzeyden Genel Görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D32 yapısı, kuzeyden görünüm.



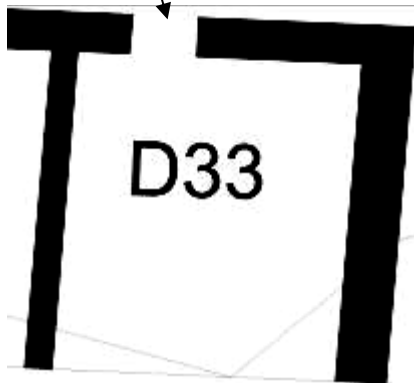
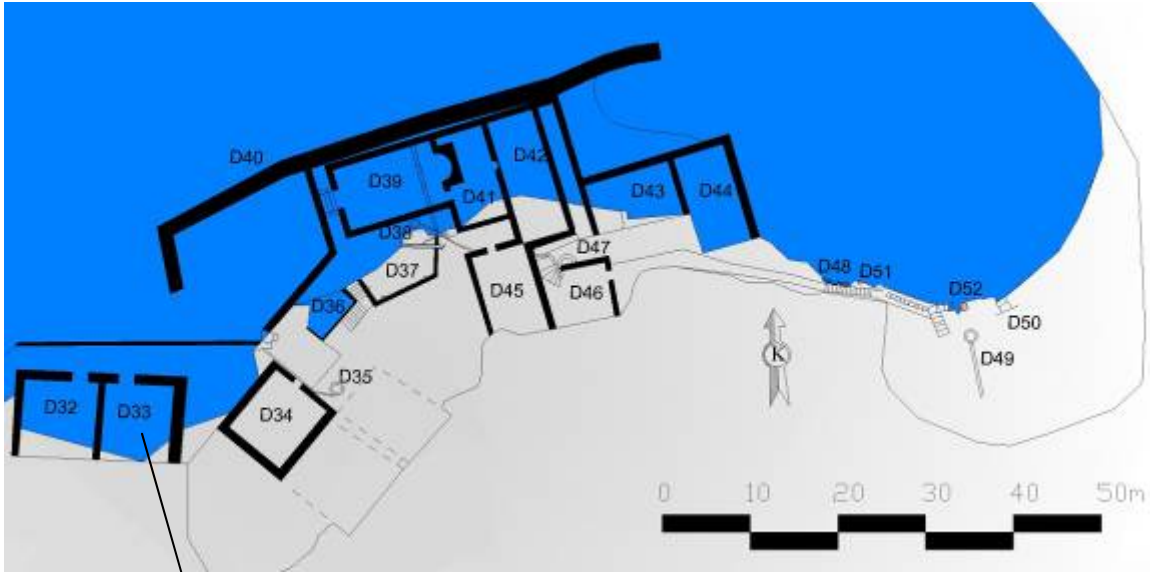
Plan 2: Dolichiste – D32 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D32 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D33 yapısı, kuzeyden görünüm.



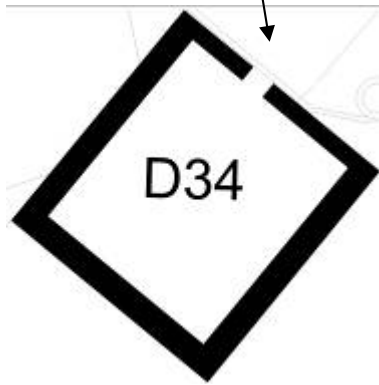
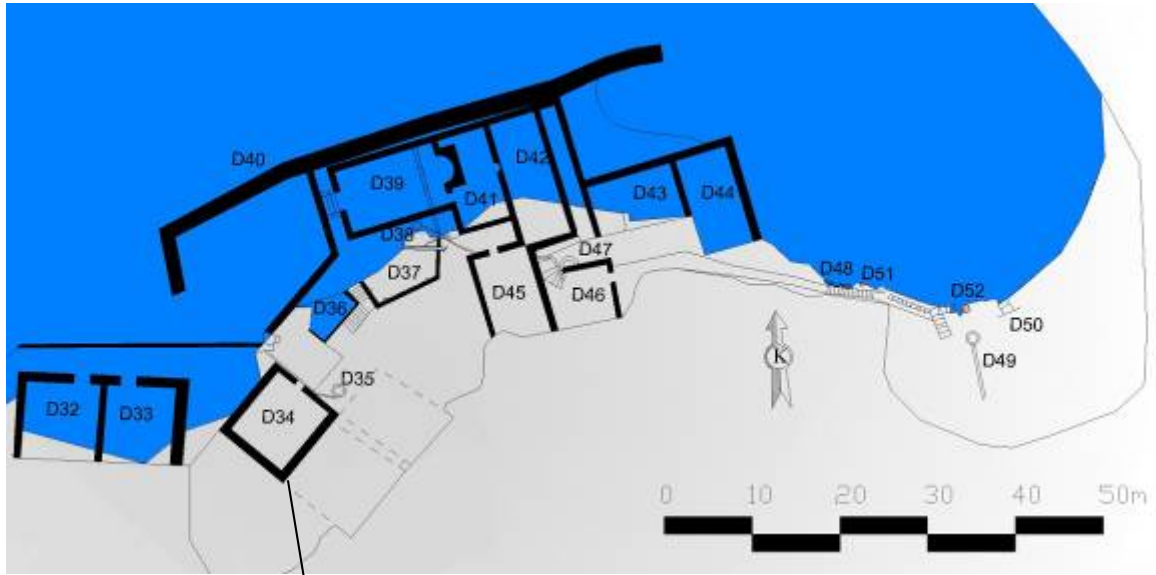
Plan 2: Dolichiste – D33 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D33 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D34 yapısı, doğudan görünüm.



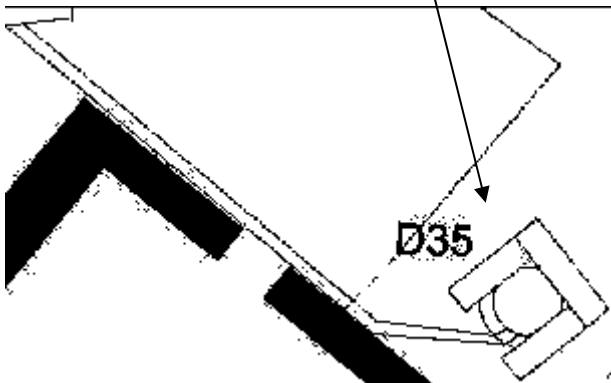
Plan 2: Dolichiste – D34 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D34 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D35 yapısı, kuzeyden görünüm.



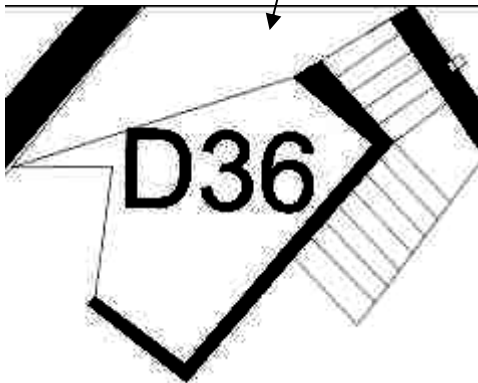
Plan 2: Dolichiste – D35 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D35 yapısı detay.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D36 yapısı, kuzeyden görünüm.



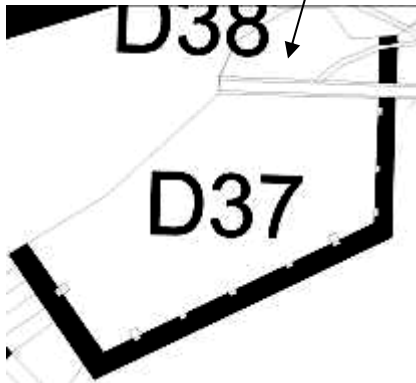
Plan 2: Dolichiste – D36 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D36 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D37 yapısı, kuzeyden görünüm.

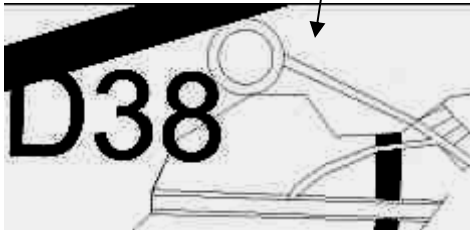


Plan 2: Dolichiste – D37 yapısı detay.

Resim 2: Dolichiste – D37 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D38 yapısı, güneyden görünüm.



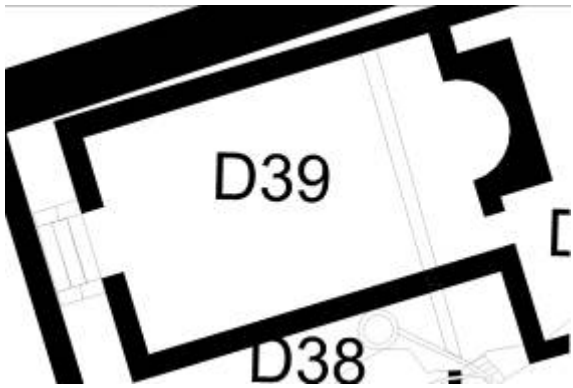
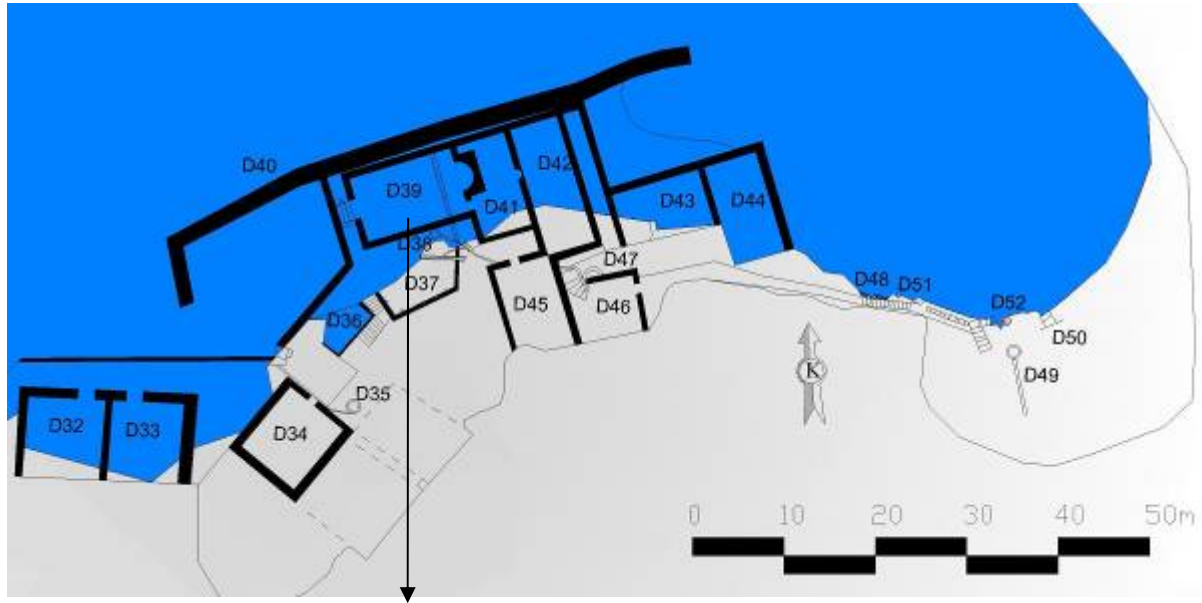
Plan 2: Dolichiste – D38 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D38 yapısı kanalı görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D39 yapısı, güneyden görünüm.



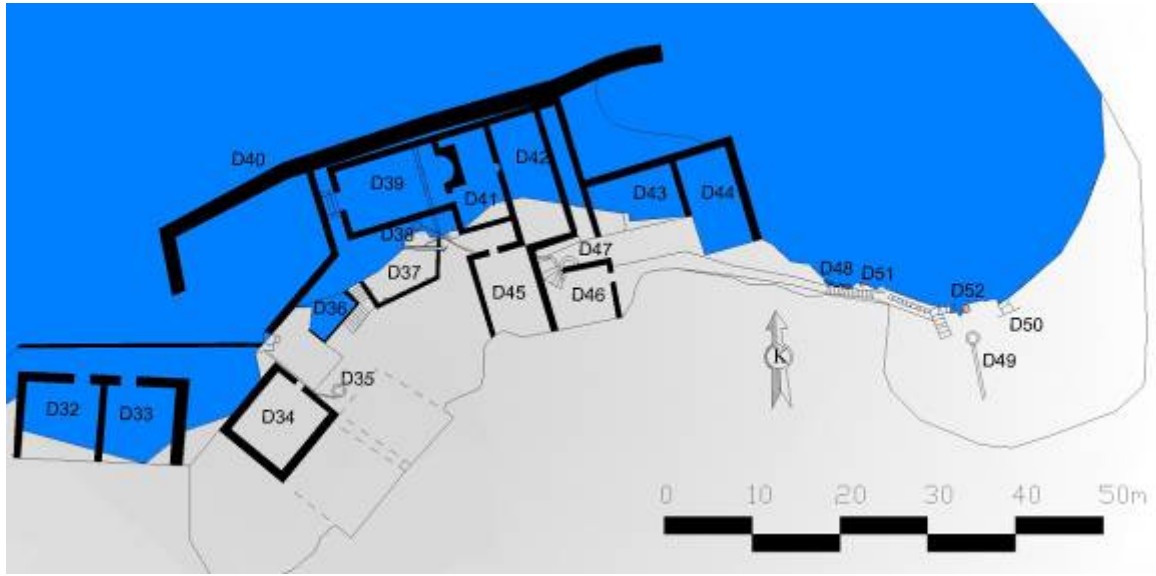
Plan 2: Dolichiste – D39 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D39 yapısı detay.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D40 yapısı, kuzeyden görünüm.



Resim 2: Dolichiste – D40 yapısı doğu duvarı.



Resim 3: Dolichiste – D40 yapısı batı duvarı.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D41 yapısı, kuzeyden görünüm.



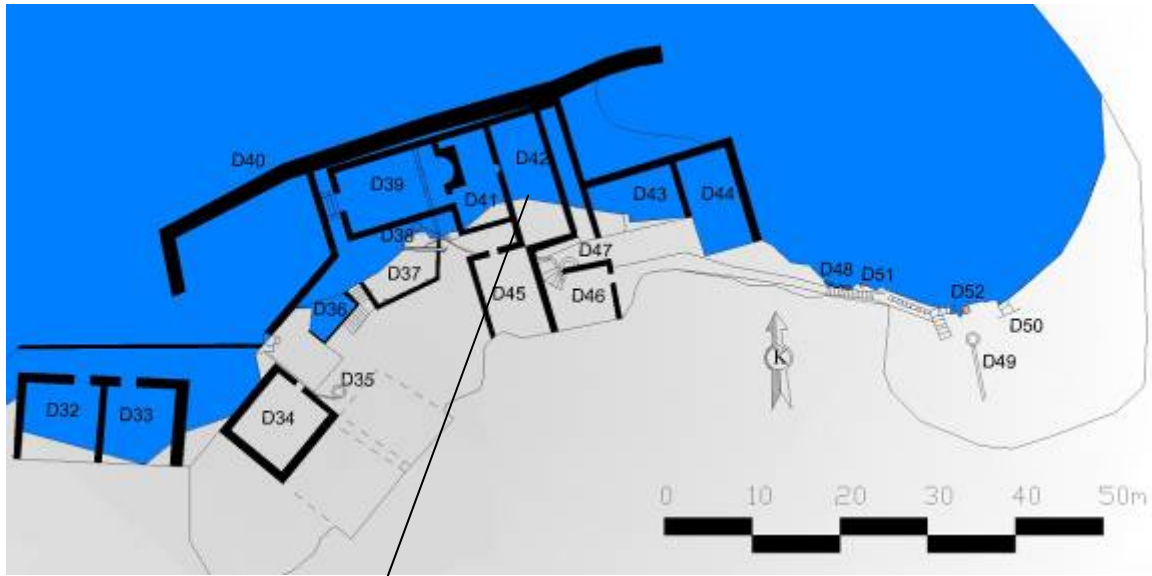
Plan 2: Dolichiste – D41 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D41 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D42 yapısı, kuzeyden görünüm.



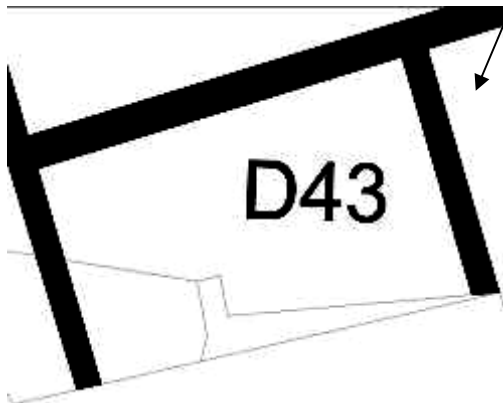
Plan 2: Dolichiste – D42 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D42 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D43 yapısı, kuzeyden görünüm.



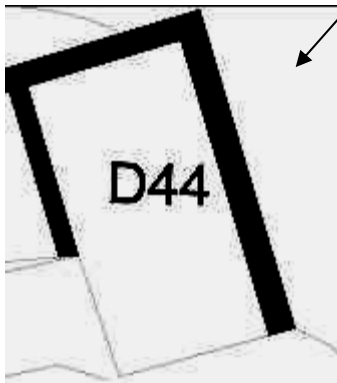
Plan 2: Dolichiste – D43 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D43 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D44 yapısı, doğudan görünüm.



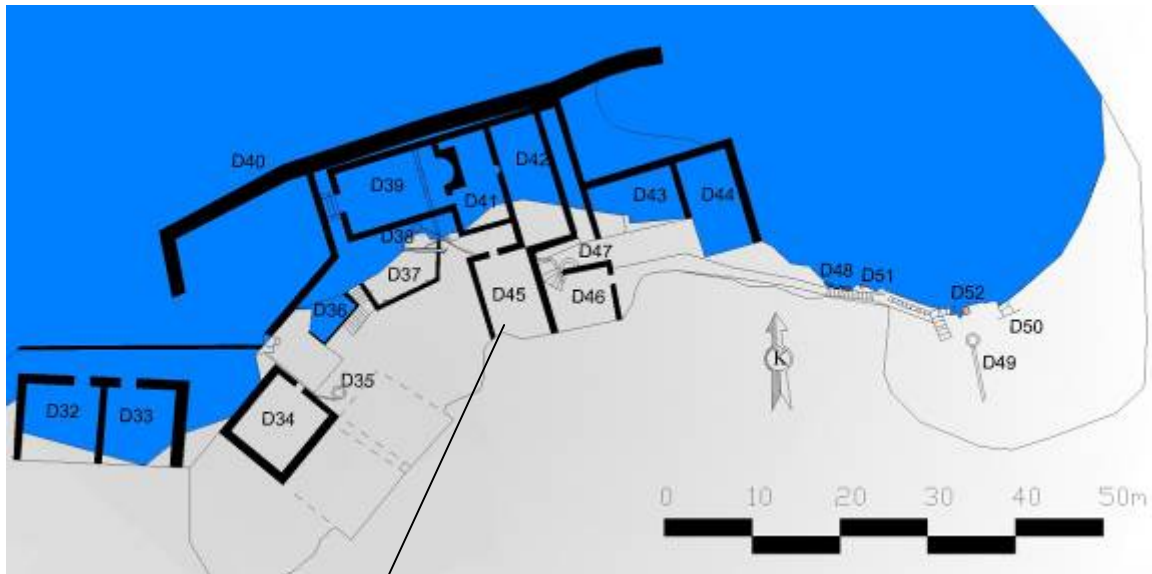
Plan 2: Dolichiste – D44 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D44 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D45 yapısı, kuzeybatıdan görünüm.



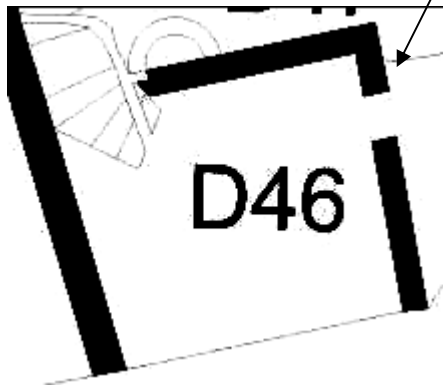
Plan 2: Dolichiste – D45 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D45 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D46 yapısı, kuzeydoğudan görünüm.



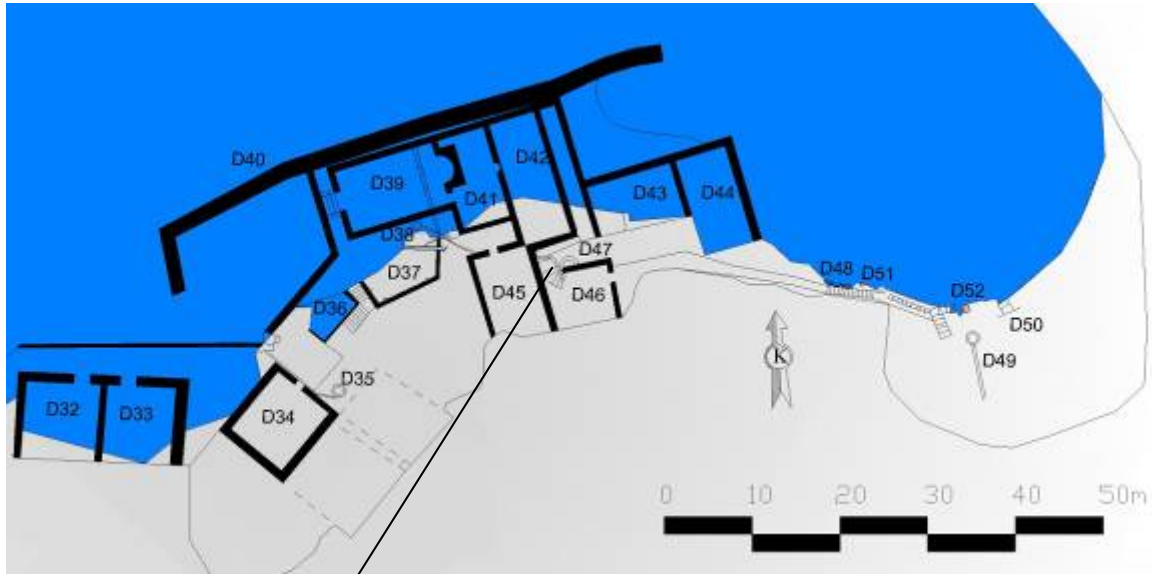
Plan 2: Dolichiste – D46 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D46 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D47 yapısı, güneyden görünüm.



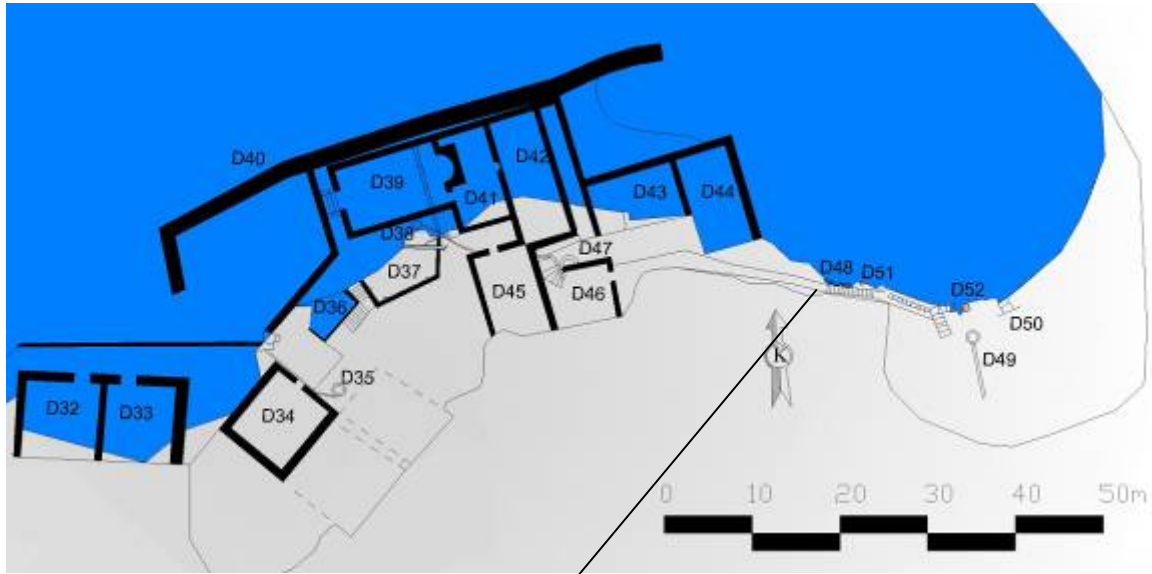
Plan 2: Dolichiste – D47 yapısı detay.



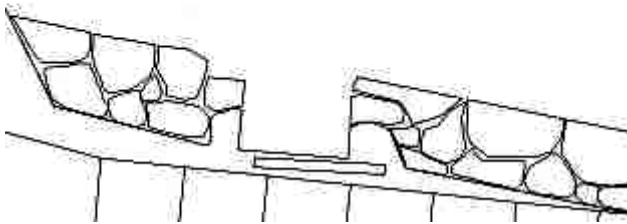
Resim 2: Dolichiste – D47 yapısı detay.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D48 yapısı, kuzeyden görünüm.



D48



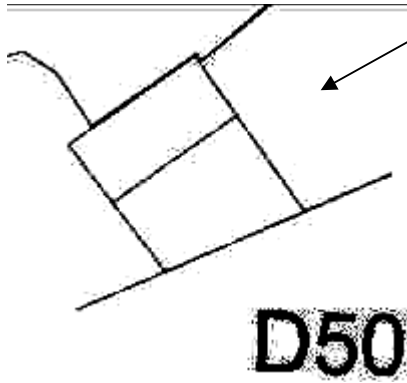
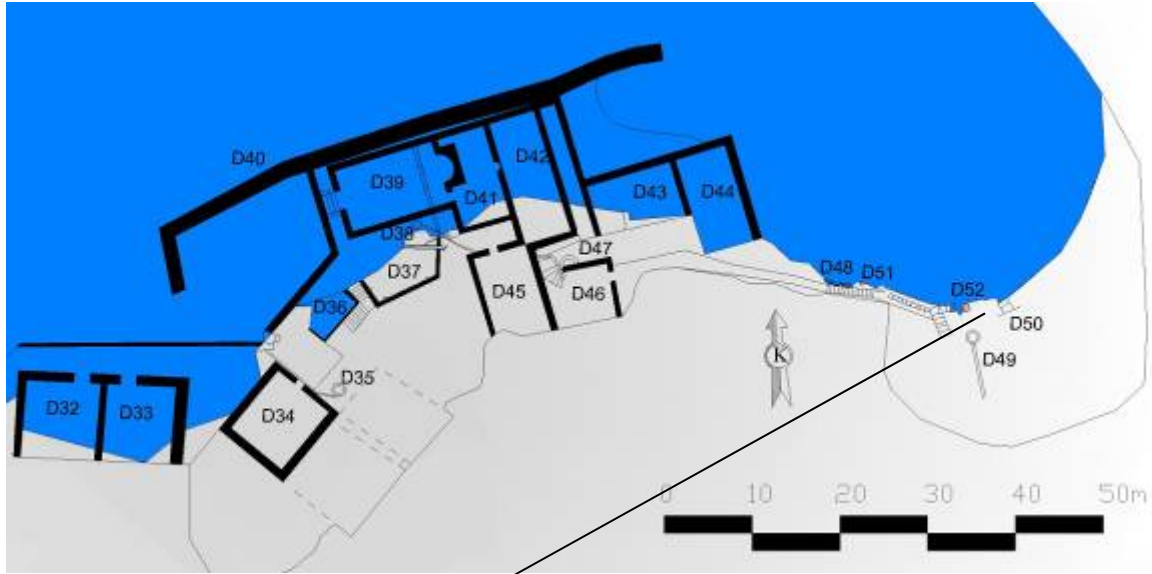
Plan 2: Dolichiste – D48 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D48 yapısı detay.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D50 yapısı, kuzeyden görünüm.



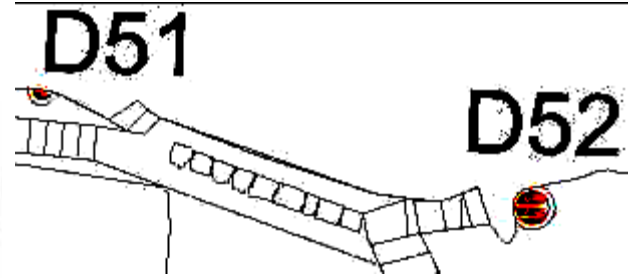
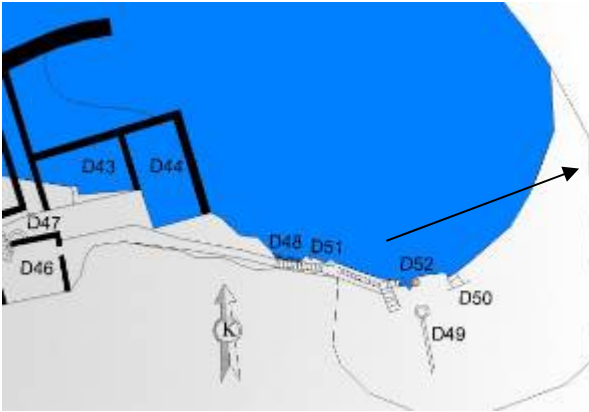
Plan 2: Dolichiste – D50 yapısı detay.



Resim 2: Dolichiste – D50 yapısı detay görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D51,D52 kuzeybatıdan görünüm.



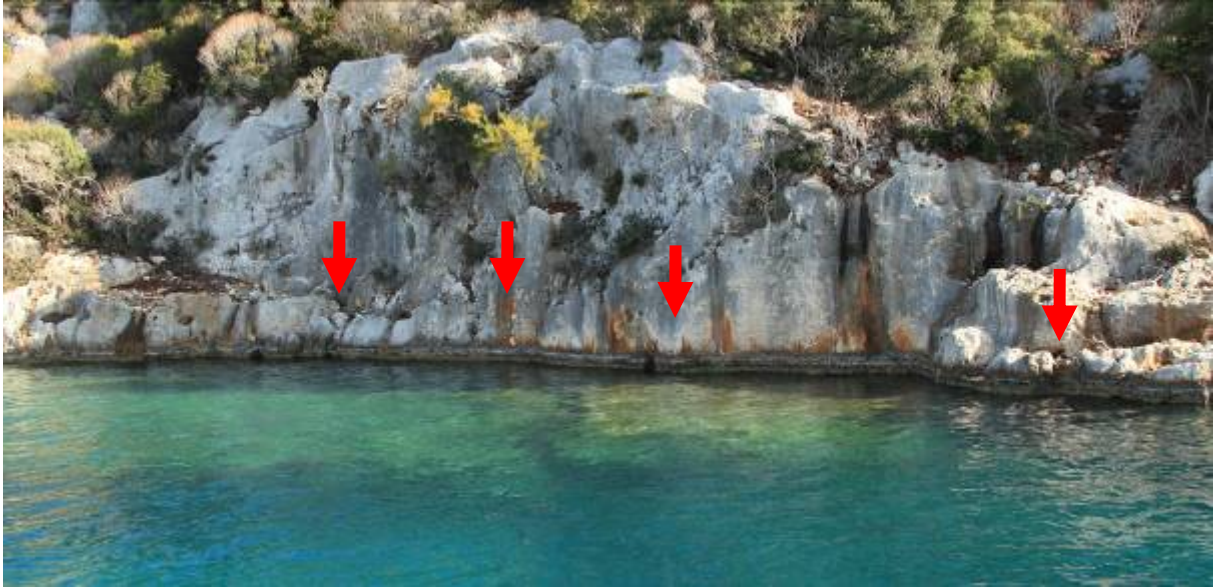
Plan 2: Dolichiste – D51,D52 detay.



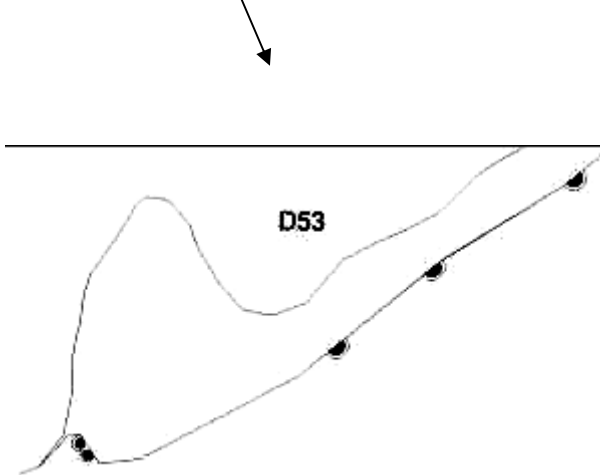
Resim 2: Dolichiste – D51 detay görünüm.



Resim 3: Dolichiste –D52 detay görünüm.



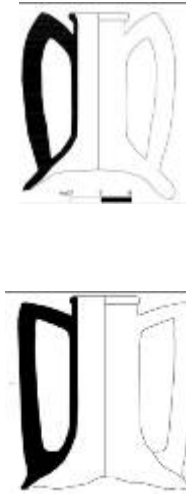
Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı – D53 yapısı, kuzeyden görünüm.



Plan 2: Dolichiste – D53 yapısı detay.

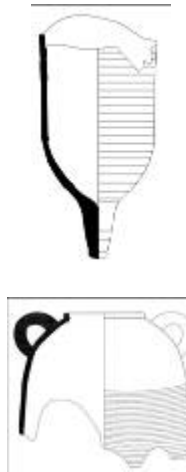


Resim 2: Dolichiste – D53 yapısı detay.



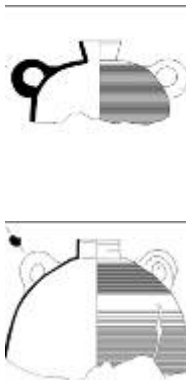
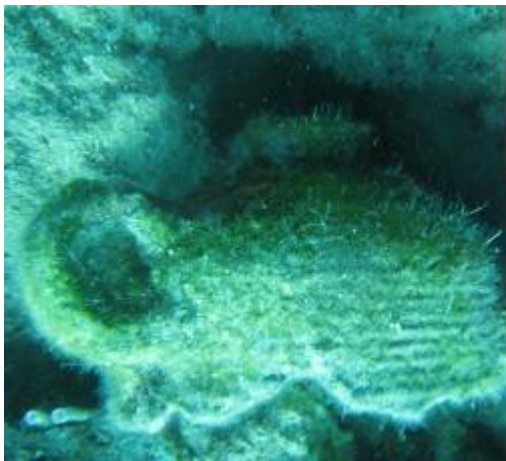
Resim 1: Rhodos Tipi Amphora.

Resim 2: Rhodos Tipi Amphora.



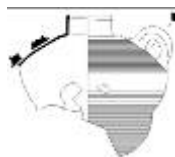
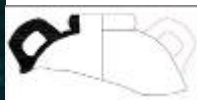
Resim 3: AE3 Tipi Amphora.

Resim 4: AE5-6 Tipi Amphora.



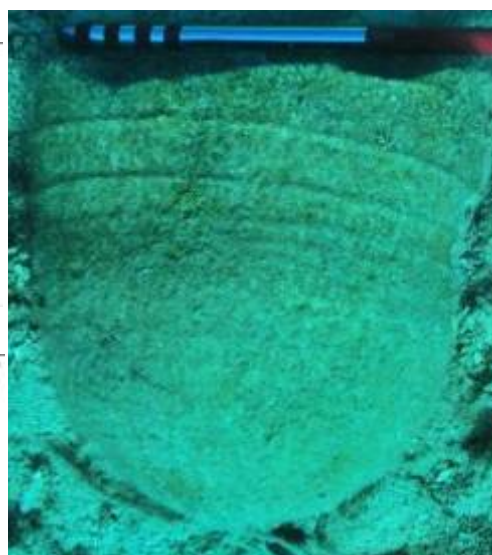
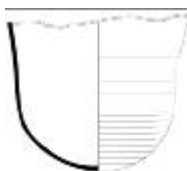
Resim 5: AE5-6 Tipi Amphora.

Resim 6: AE5-6 Tipi Amphora.



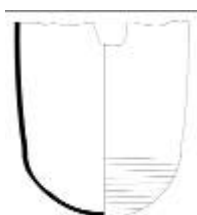
Resim 1: AE5-6 Tipi Amphora.

Resim 2: AE5-6 Tipi Amphora.



Resim 3: LR1 Tipi Amphora.

Resim 4: LR1 Tipi Amphora.

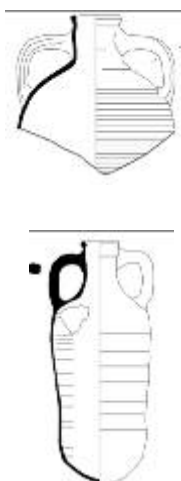


Resim 5: LR1 Tipi Amphora.

Resim 6: LR1-A Tipi Amphora.



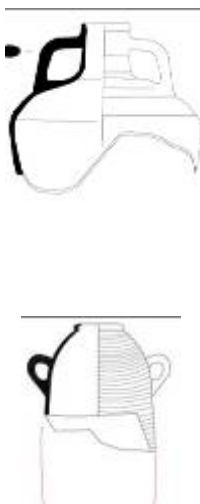
Resim 1: LR1-B Tipi Amphora.



Resim 2: LR1 -C Tipi Amphora.



Resim 3: LR2 Tipi Amphora.



Resim 4: LR4 Tipi Amphora.



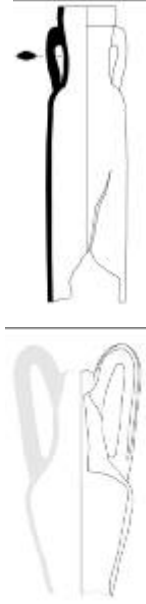
Resim 5: LR4 Tipi Amphora.



Resim 6: LR4 Tipi Amphora.



Resim 1: Spatheia Tipi Amphora.



Resim 2: Kapitan II Tipi Amphora.



Resim 3: Mutfak Kabı (Tencere)



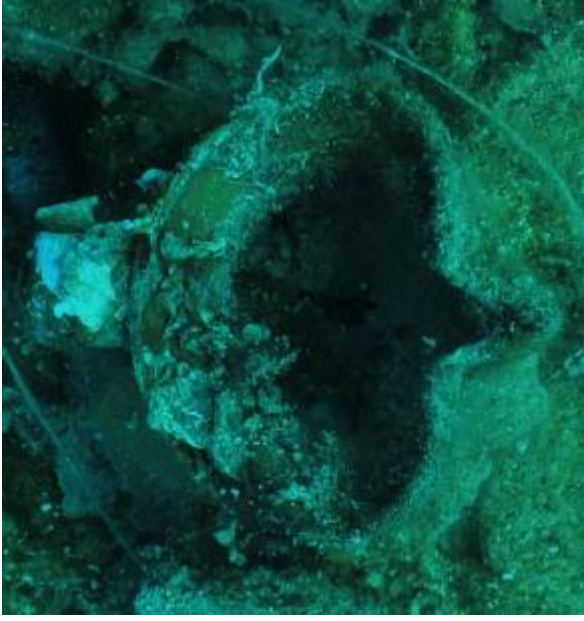
Resim 4: Mutfak Kabı (Tencere)



Resim 5: Mutfak Kabı (Kase)



Resim 6: Mutfak Kabı (Tabak)



Resim 1: Sürahi, üstten görünüş.



Resim 2: Sürahi, yandan görünüş.



Resim 3: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.



Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.



Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.



Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.



Resim 1: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.



Resim 2: Dolichiste- Kuzey Yerleşim Liman Alanı, sualtı buluntuları genel görünüm.



Resim 1: Kekova Bölgesi haritası.



Resim 2: Simena güneybatıdan genel görünüm.



Resim 1: Simena Kale yerleşimi güneyden genel görünüm.



Resim 2: Simena, Helenistik sur ve likya tipi kaya mezar batıdan genel görünüm.



Resim 3: Simena, Liman yerleşimi doğudan genel görünüm.



Resim 1: Simena, Helenistik dönem sur duvarı detay görünüm



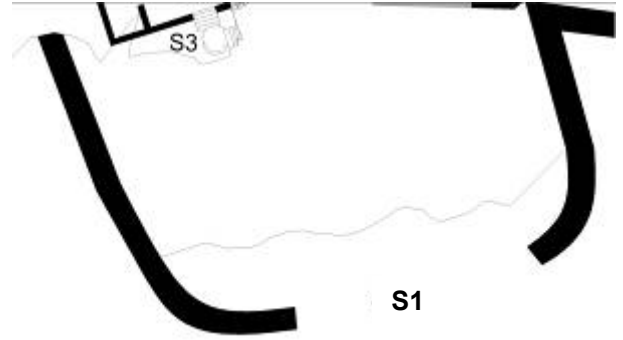
Resim 2: Simena, Liman yerleşimi kuzeydoğudan genel görünüm.



Resim 1: Simena, Liman yerleşimi ve kıyı yapıları planı.



Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi - S1 yapısı, güneybatıdan genel görünüm.



Plan 2: Simena - S1 yapısı detay.



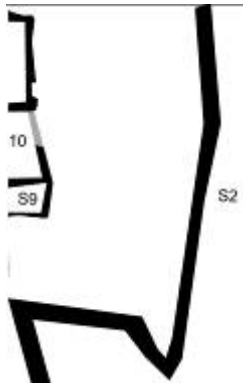
Resim 2: Simena - S1 yapısı detay.



Resim 3: Simena - S1 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman Yerleşimi – S2 yapısı, güneybatıdan görünüm.



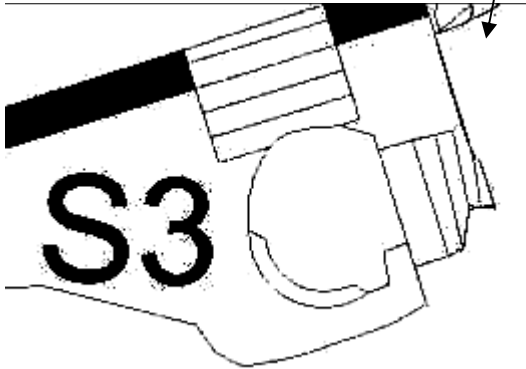
Plan 2: Simena – S2 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S2 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S3 yapısı, doğudan görünüm.



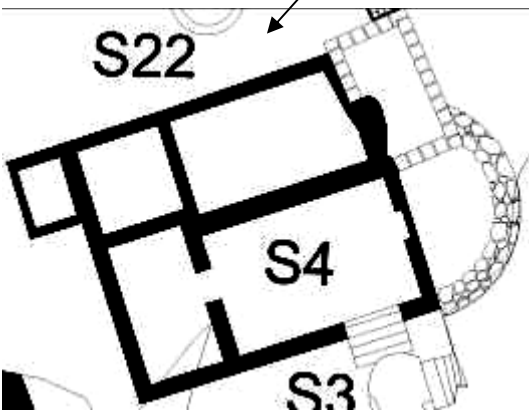
Plan 2: Simena – S3 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S3 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S4 yapısı, güneyden görünüm.



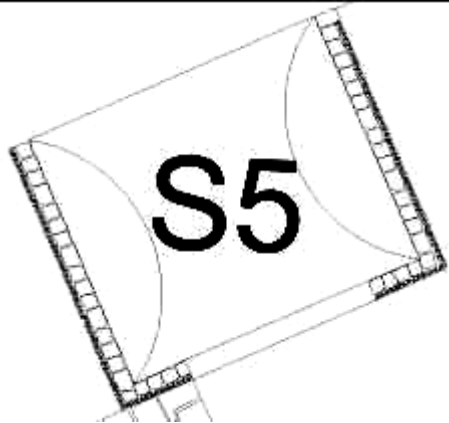
Plan 2: Simena – S4 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S4 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S5 yapısı, doğudan görünüm.



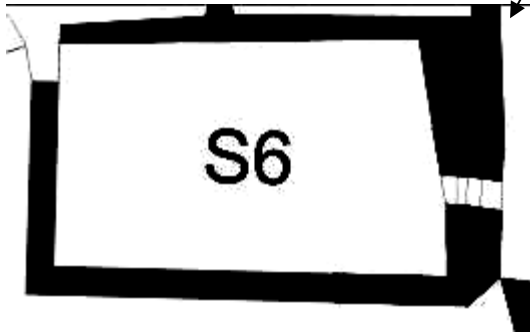
Plan 2: Simena – S5 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S5 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S6 yapısı, batıdan görünüm.



Plan 2: Simena – S6 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S6 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S7 yapısı, güneyden görünüm.



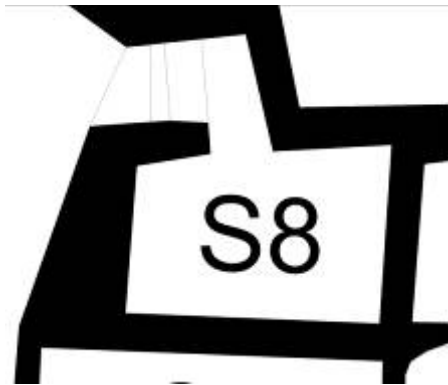
Plan 2: Simena – S7 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S7 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S8 yapısı, güneydoğudan görünüm.



Plan 2: Simena – S8 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S8 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S9 yapısı, doğudan görünüm.



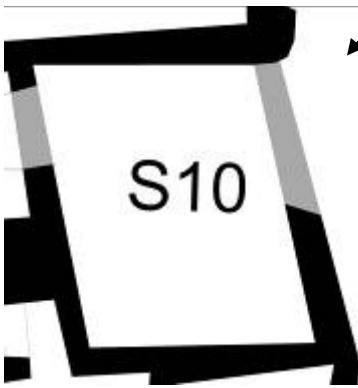
Plan 2: Simena – S9 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S9 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S10 yapısı, doğudan görünüm.



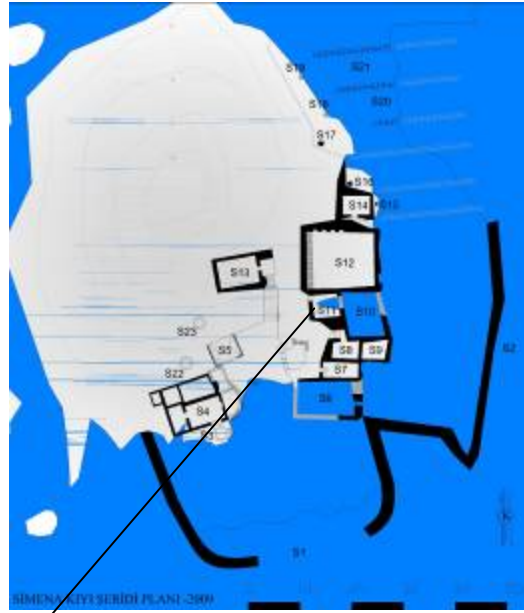
Plan 2: Simena – S10 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S10 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S11 yapısı, batıdan görünüm.



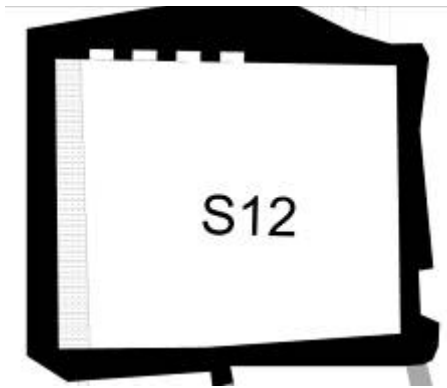
Plan 2: Simena – S11 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S11 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S12 yapısı, güneydoğudan görünüm.



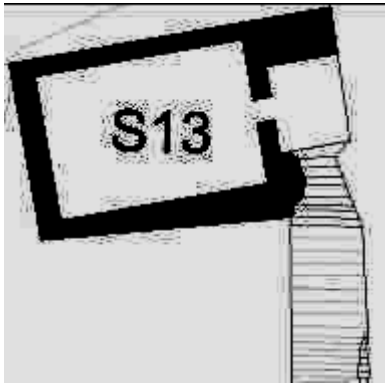
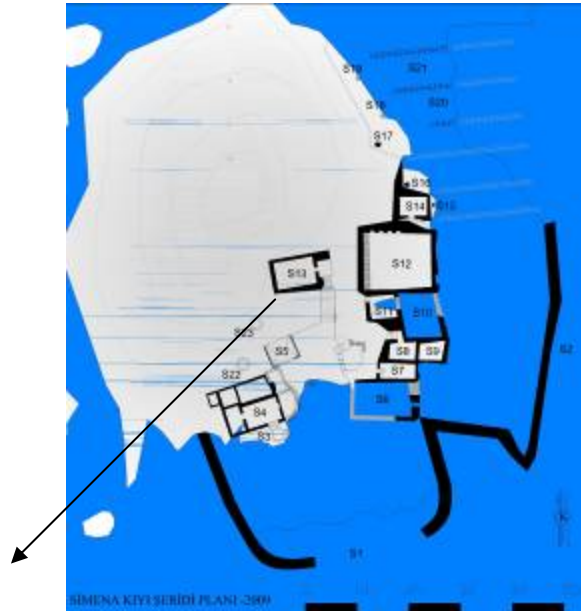
Plan 2: Simena – S12 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S12 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S13 yapısı, güneyden görünüm.



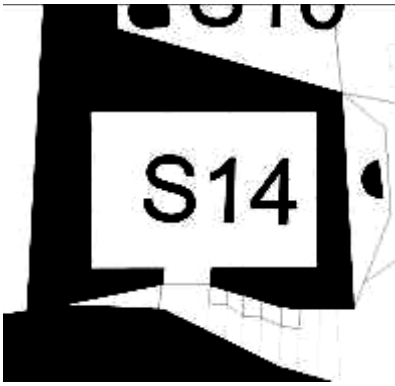
Plan 2: Simena – S13 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S13 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S14 yapısı, doğudan görünüm.



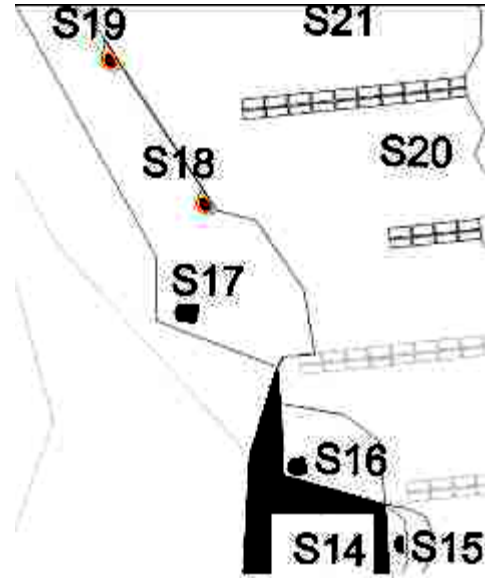
Plan 2: Simena – S14 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S14 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S15-S19 yapısı, doğudan genel görünüm.



Plan 2: Simena – S15-S19 yapısı detay.



S15



S16



S17



S18

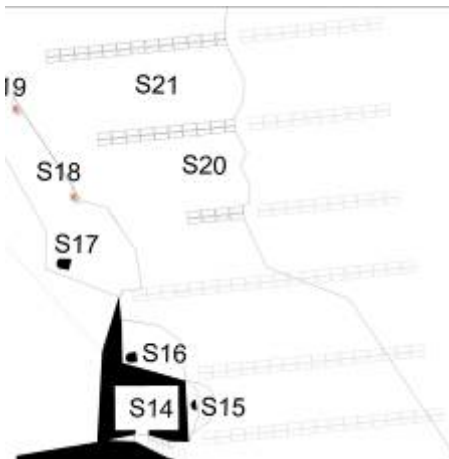


S19

Resim 2: Simena- Liman yerleşimi – S15-S19 Palamar bağlama yerleri detay görünüm.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S20,S21 yapısı, kuzeydoğudan görünüm.



Plan 2: Simena – S20,S21 yapısı detay.



Resim 2: Simena – S20,S21 yapısı detay.



Resim 1: Simena- Liman yerleşimi – S24 Likya tipi lahit, kuzeydoğudan görünüm.



Resim 2: Simena – Roma Dönemi likya tipi lahit.



Harita 1: Kekova Bölgesi Haritası.



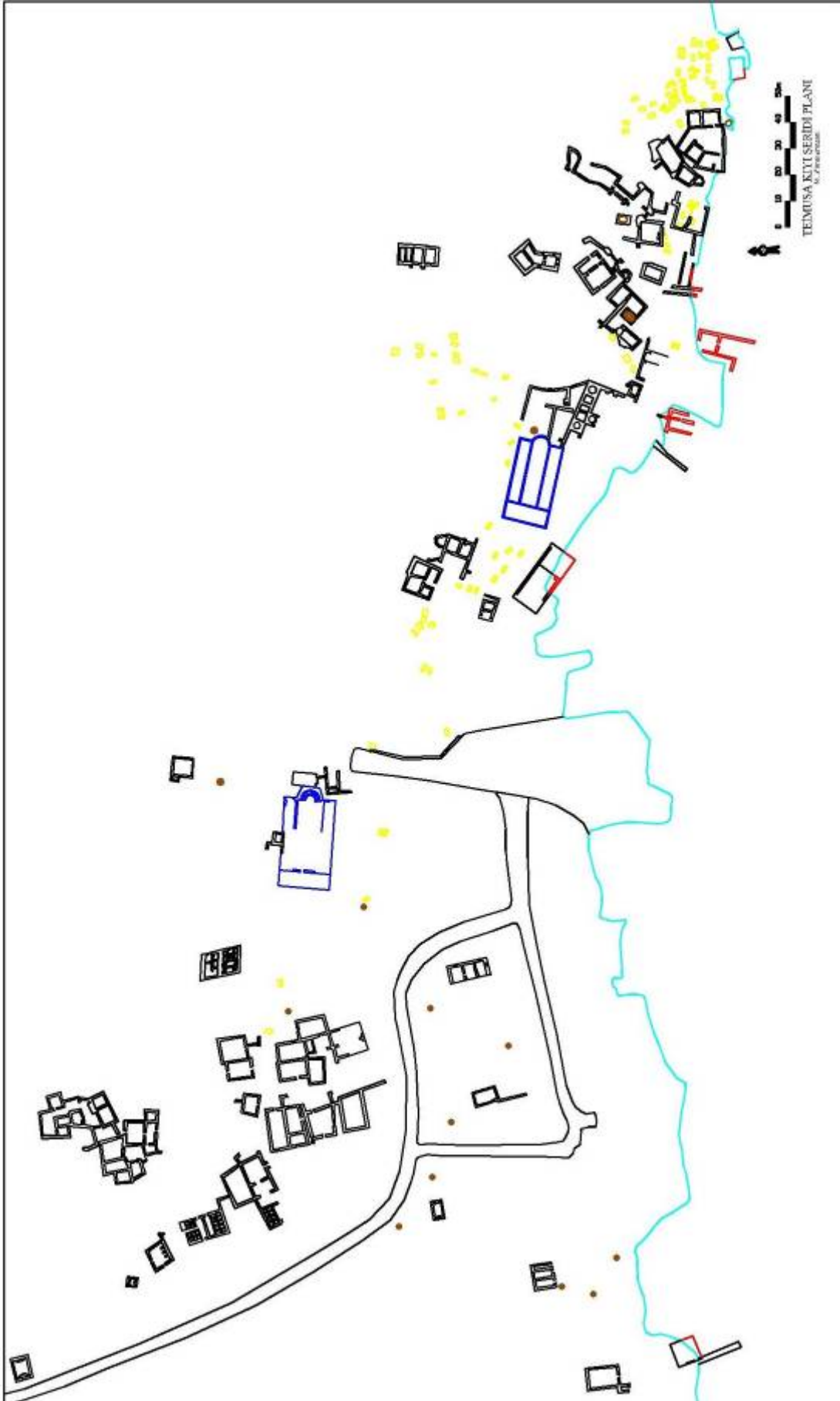
Resim 1: Kekova Bölgesi, Doğudan perspektif uydu görüntüsü.



Resim 1: Teimiusa, kıyı yerleşimi uydu görüntüsü.



Resim 2: Teimiusa, Helenistik kule duvar detayı.



Plan 1: Teimiüsa, genel kent planı.



Resim 1: Teimiusa liman alanı doğudan görünüm.



Resim 2: Kekova Bölgesi, Teimiusa liman alanı, kuzeyden genel görünüm.



Resim 1: Teimiusa, kıyı alanında bulunan yapı detayı.



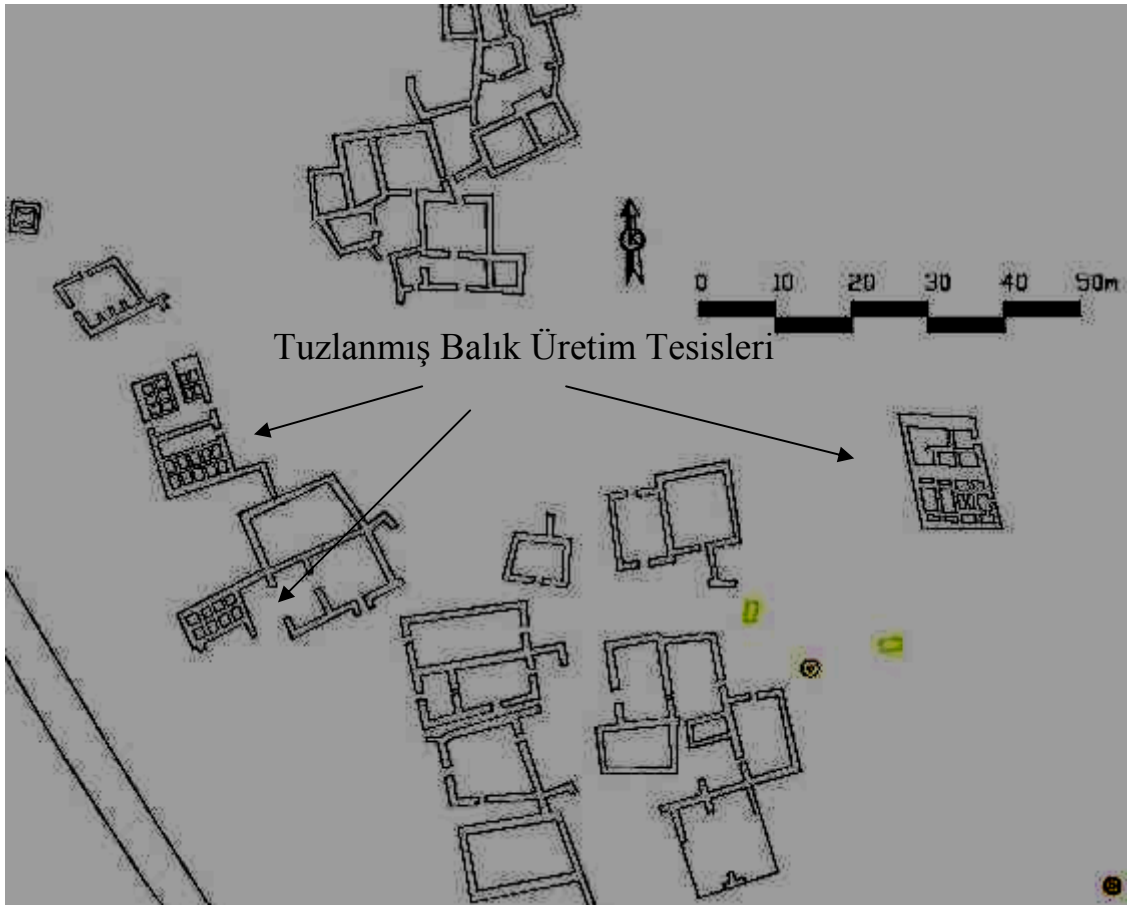
Resim 2: Teimiusa, ana kaya iskele işçiliği ve nekropol alanı güneyden görünüm.



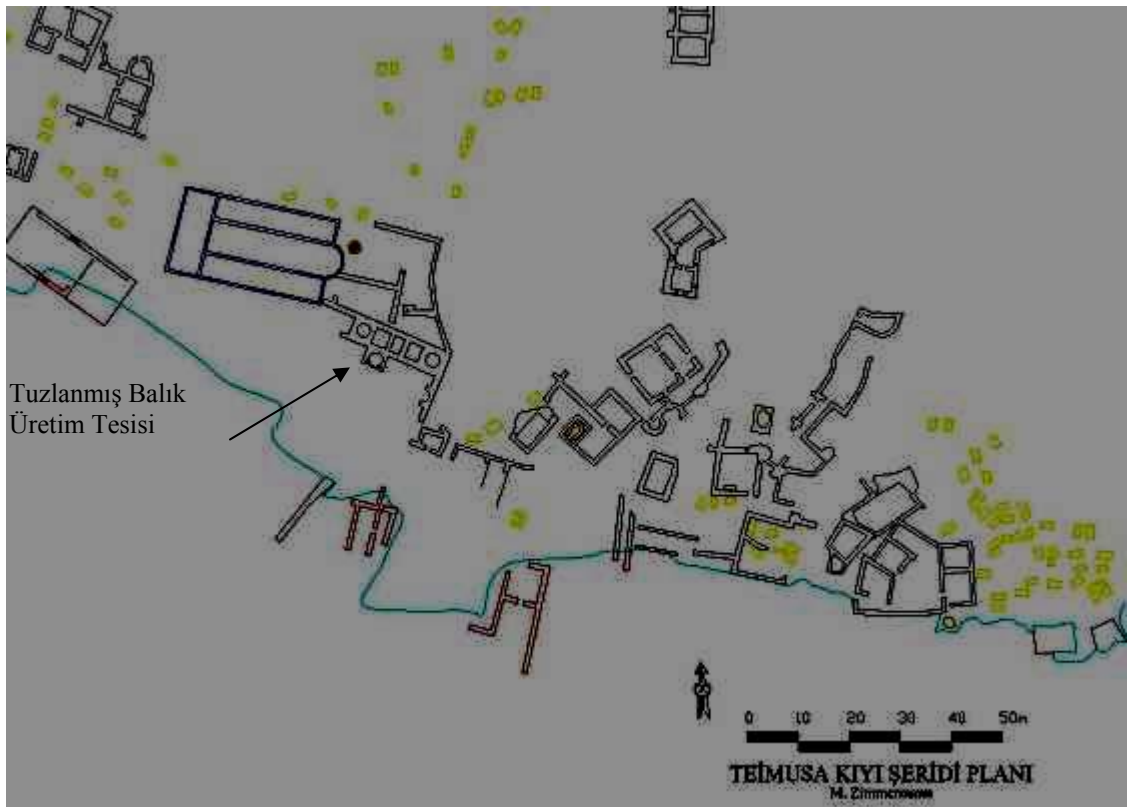
Resim 1: Teimiusa, liman alanı doldurularak yapılan otopark.



Resim 2: Teimiusa, su içindeki kıyı yapıları doğudan görünüm.



Plan 1: Teimusa, kentin kuzeyinde bulunan tuzlanmış balık tesisleri planı.



Plan 2: Teimusa, kıyı yapıları ve kentin güneyinde bulunan tuzlanmış balık tesisi planı.



Plan 1: Teimiusa, genel kent planı.



Resim 1: Teimiusa, (Üçağız) uydu görüntüsü.

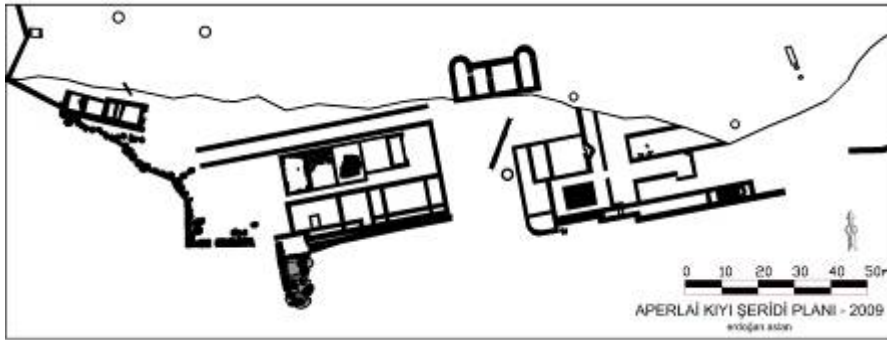


Resim 1: Teimiusa, su içindeki kıyı yapıları doğudan görünüm.

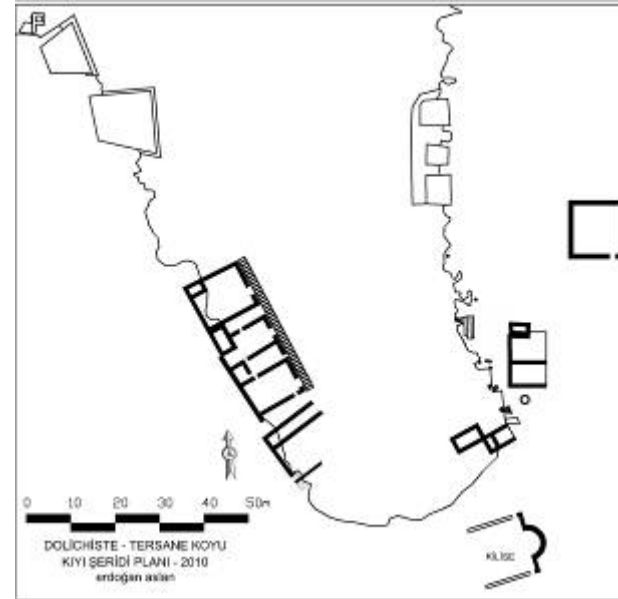


Resim 2: Teimiusa, 1970 yılında köy öğretmeni Birol Engin tarafından çekilen fotoğraf.

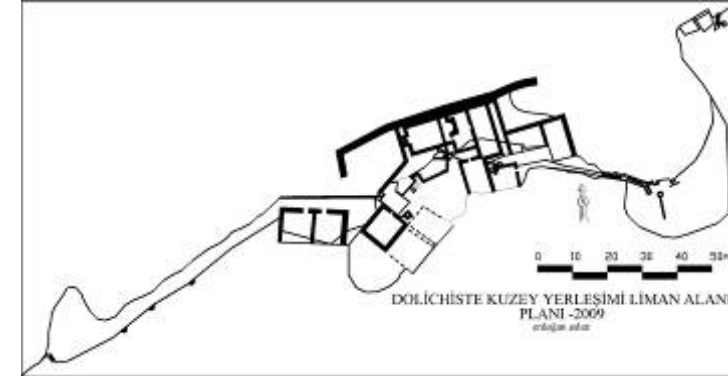
KEKOVA BÖLGESİ LİMANLARI



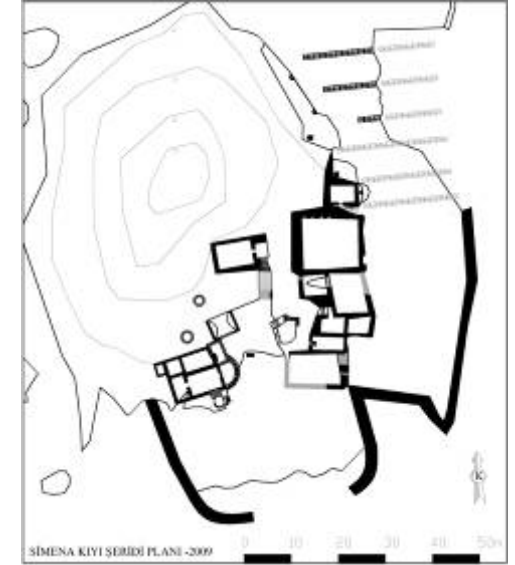
Resim 1. Aperlai Limanı



Resim 2. Tersane Koyu Limanı

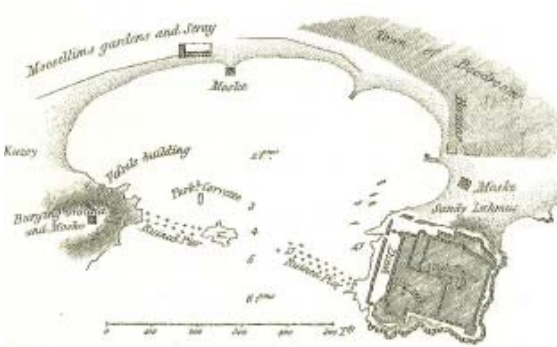


Resim 3. Kuzey Yerleşim Limanı



Resim 4. Simena Limanı

ANADOLU LİMANLARI



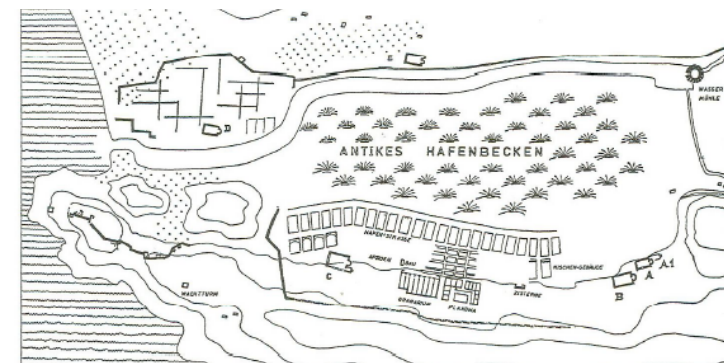
Resim 5. Halikarnasos Limanı



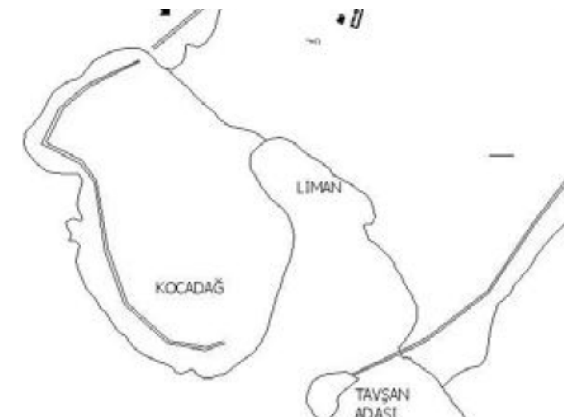
Resim 6. Soli-Pompeipolis



Resim 7. Phaselis Limanı



Resim 8. Andriake Limanı



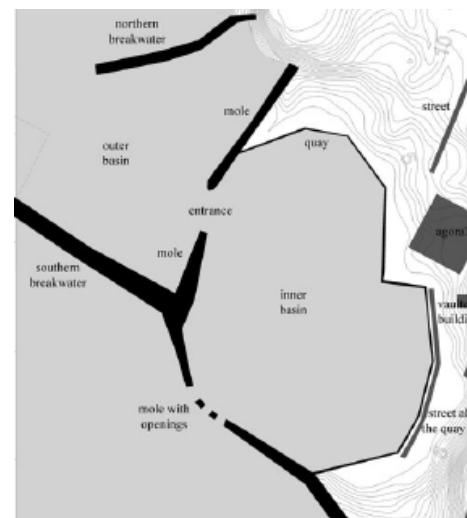
Resim 9. Myndos Limanı



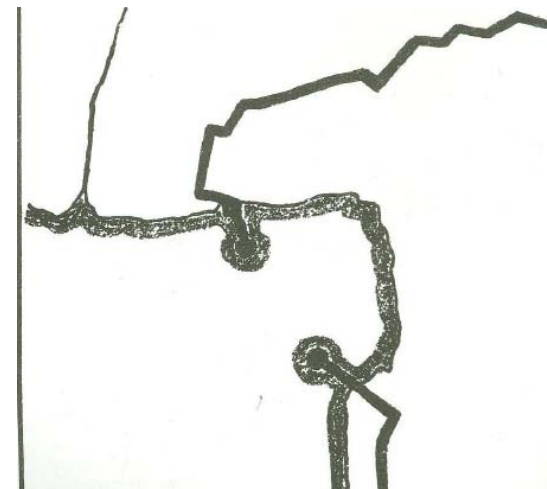
Resim 10. Knidos Limanı



Resim 11. Elaia Limanı



Resim 12. Alexandria Limanı

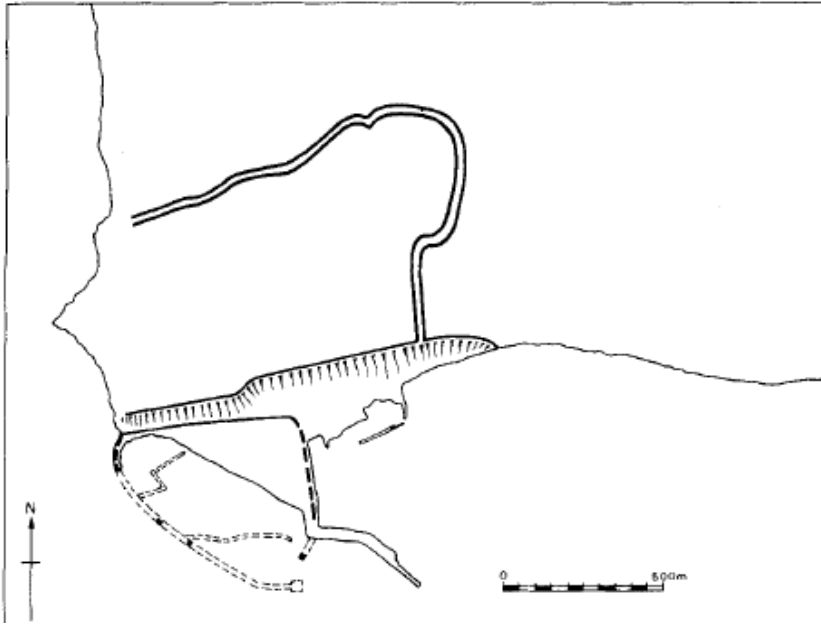


Resim 13. Atteleia Limanı

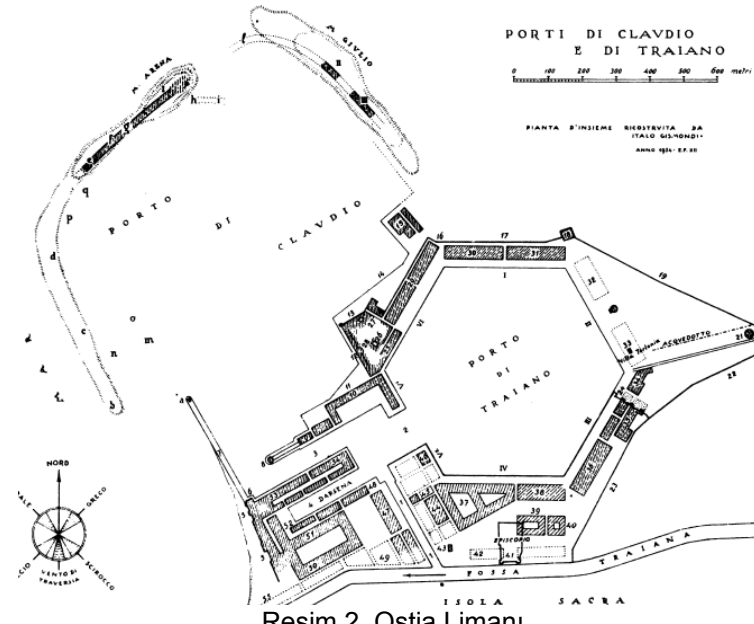


Resim 14. Amastris Limanı

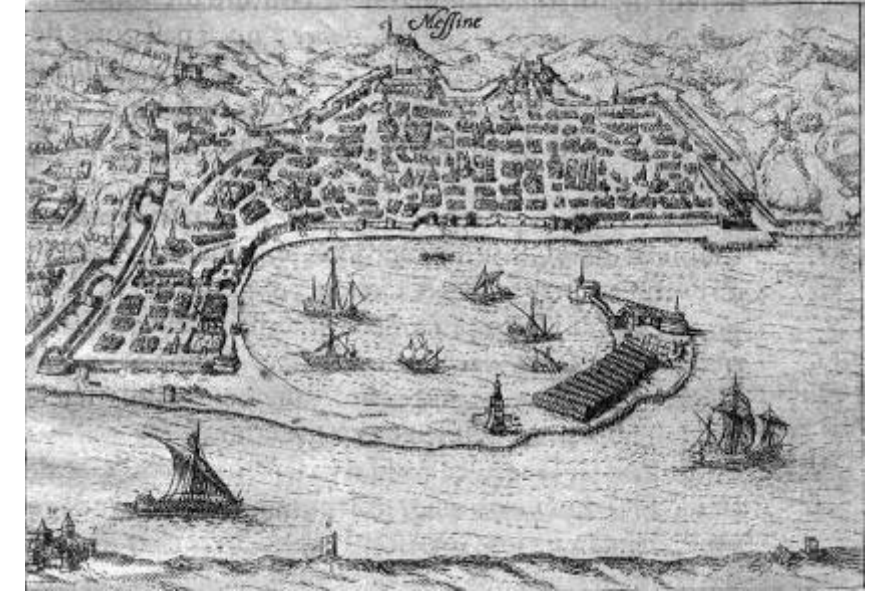
İTALYA LİMANLARI



Resim 1. Antium Limanı

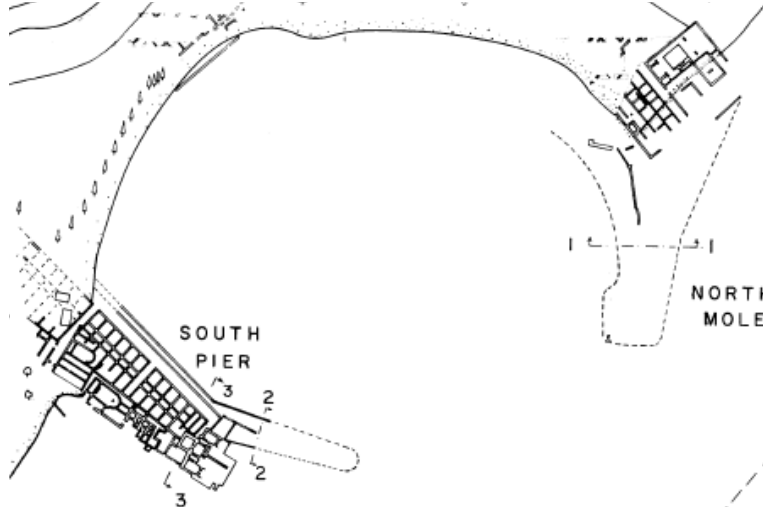


Resim 2. Ostia Limanı

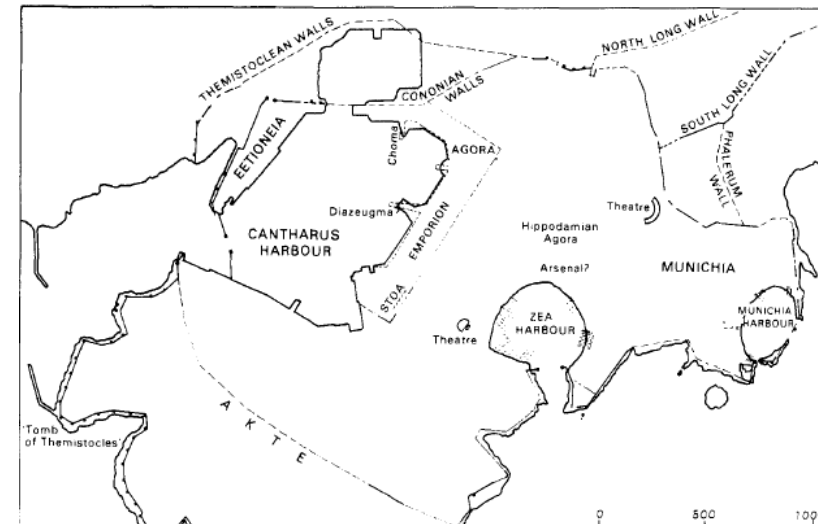


Resim 3. Messenae limanı

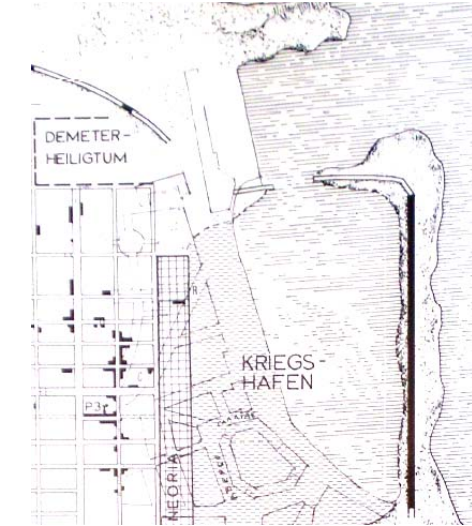
YUNANİSTAN VE ADALAR LİMANLARI



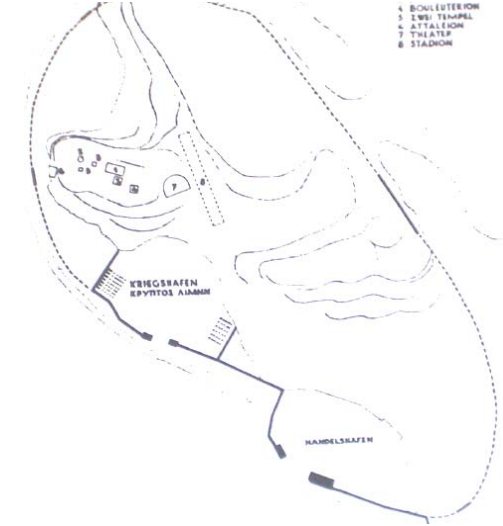
Resim 4. Kenchreai Limanı



Resim 5. Piraeus Limanı

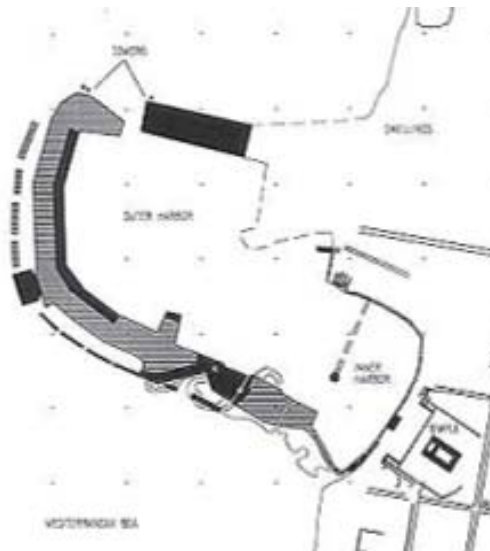


Resim 6. Rhodos Mandraki Limanı



Resim 7. Aigina Limanı

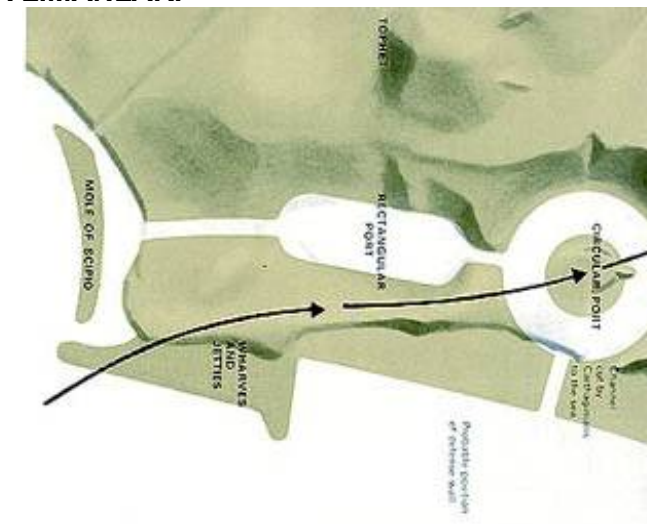
KUZEY AFRIKA LİMANLARI



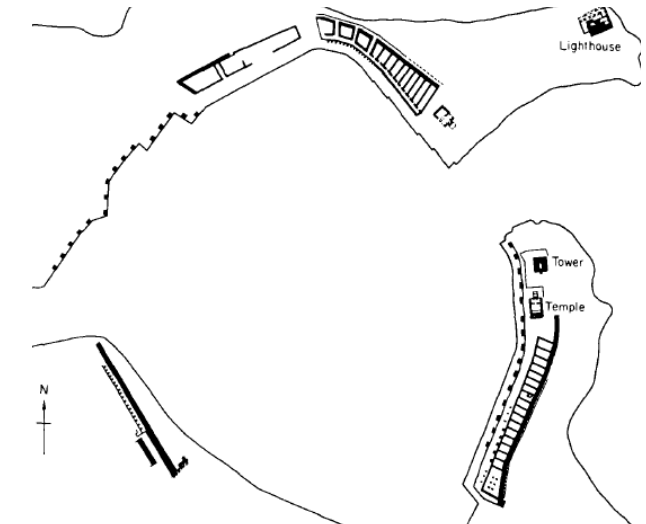
Resim 8. Caesarea Limanı



Resim 9. Alexandria Limanı



Resim 10. Kartaca Limanı



Resim 11. Leptis Manga Limanı