



**T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ARKEOLOJİ ANABİLİM DALI
ARKEOLOJİ BİLİM DALI**

**ΝΙΚΑΙΑ HAGIA SOPHIA KİLİSESİNDEKİ
GEMİ GRAFFİTOLARI
(YÜKSEK LİSANS TEZİ)**

ÇAĞRI AYDIN

BURSA – 2019



**T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ARKEOLOJİ ANABİLİM DALI
ARKEOLOJİ BİLİM DALI**

**NİKAİA HAGİA SOPHİA KİLİSESİNDEKİ
GEMİ GRAFFİTOLARI
(YÜKSEK LİSANS TEZİ)**

ÇAĞRI AYDIN

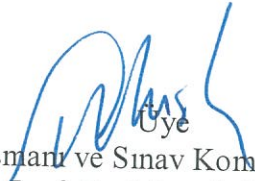
**Danışman:
Prof. Dr. MUSTAFA ŞAHİN**

BURSA – 2019

TEZ ONAY SAYFASI

T.C
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

Arkeoloji Anabilim Dalı, Arkeoloji Bilim Dalı'nda 701547002 numaralı Çağrı AYDIN'ın hazırladığı "Nikaia Hagia Sophia Kilisesindeki Gemi Graffitolari" konulu Yüksek Lisans Tezi ile ilgili tez savunma sınavı, 03.10.2019 günü 15:00-16:00 saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin başarılı/başarısız olduğuna oybirliği/oyçokluğu ile karar verilmiştir.


Üye
(Tez Danışmanı ve Sınav Komisyonu Başkanı)
Prof. Dr. Mustafa Şahin


Üye
Dr. Öğr. Üyesi Serkan Gündüz


Üye
Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Bilir



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS/DOKTORA İNTİHAL YAZILIM RAPORU

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
.....*Arkeoloji*..... ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA

Tarih: *29/09/2019*

Tez Başlığı / Konusu: *Nikara Hacıa Sophia Kilisesindeki Gemi Graffiti*

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam sayfalık kısmına ilişkin, *28/09/2019* tarihinde şahsım tarafından *Turnitin* adlı intihal tespit programından (Turnitin)* aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre tezimin benzerlik oranı % *3*.. 'tür.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar hariç/dahil
- 3- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Bursa Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Özgünlük Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Tarih ve İmza

29.09.2019

Adı Soyadı: *Çağrı AYDIN*

Öğrenci No: *70154 7002*

Anabilim Dalı: *Arkeoloji*

Programı: *Arkeoloji*

Statüsü: Y.Lisans Doktora

Prof. Dr. Mustafa SAHİN

Danışman

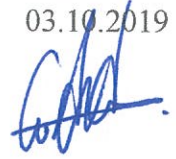
(Adı, Soyad, Tarih)

* Turnitin programına Bursa Uludağ Üniversitesi Kütüphane web sayfasından ulaşılabilir.

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans / Doktora tezi olarak sunduğum “Nikaia Hagia Sophia Kilisesindeki Gemi Graffitolari” başlıklı çalışmanın bilimsel araştırma, yazma ve etik kurallarına uygun olarak tarafımdan yazıldığına ve tezde yapılan bütün alıntılarının kaynaklarının usulüne uygun olarak gösterildiğine, tezimde intihal ürünü cümle veya paragraflar bulunmadığına şerefim üzerine yemin ederim.

Tarih ve İmza
03.10.2019



Adı Soyadı: Çağrı AYDIN

Öğrenci No: 701547002

Anabilim Dalı: Arkeoloji

Programı: Arkeoloji

Statüsü: Yüksek Lisans Doktora

ÖZET

Yazar Adı ve Soyadı : Çağrı AYDIN

Üniversite : Bursa Uludağ Üniversitesi

Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü

Anabilim Dalı : Arkeoloji

Bilim Dalı : Arkeoloji

Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi

Sayfa Sayısı : vii + 96

Mezuniyet Tarihi : / / 20.....

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Mustafa ŞAHİN

NİKAİA HAGİA SOPHİA KİLİSESİNDEKİ GEMİ GRAFFİTOLARI

Nikaia / İznik geçmişten günümüze coğrafi konumunun önemini korumuş bir kenttir. Bu kentin merkezinde bulunan Hagia Sophia Kilisesi / Ayasofya (Orhan) Camii duvarlarındaki gemi graffitoları kentle ilgili araştırmacılara ticari, siyasi, dini, ekonomik veya benzeri konularda denizcilik penceresinden bir fikir sunulması düşüncesiyle çalışma konusu olarak tercih edilmiştir.

Graffitolar incelenip belirlendikten sonra fotoğraflanıp çizimleri yapılarak belgelenmiş, sonrasında kaynak taraması yapılarak benzerleri ile karşılaştırılarak mümkün olanların sınıflandırılması ve tarihlendirilmesi yapılmıştır.

Kazımaların bulunduğu yapı ve tespit edilen gemi tipleri hakkında kısa bilgilerin de sunulduğu çalışmada gemi graffitolarının tipleri, dolayısıyla fonksiyonları ve dönemi okuyucuya aktarılmaya çalışılmış, İznik ve gölü ile bağlantısına değinilmiştir.

Anahtar Sözcükler: Nikaia, Ayasofya, Gemi, Graffito

ABSTRACT

Name and Surname : Çağrı AYDIN
University : Bursa Uludağ University
Institution : Social Science Institution
Field : Archaeology
Branch : Archaeology
Degree Awarded : Master
Page Number : vii + 96
Degree Date : / / 20.....
Supervisor : Prof. Dr. Mustafa ŞAHİN

SHIP GRAFFITI IN NIKAIYA HAGIA SOPHIA CHURCH

Nikaia / İznik is city that has preserved the importance of its geographical position from past to the present times. The ship graffiti depicted on the walls of Hagia Sophia Church / Ayasofya (Orhan) Mosque, located in the center of this city, were chosen as the subject of this thesis with the idea of providing an insight into the commercial, political, religious, economic or similar themes from the perspective of the maritime.

After the graffiti were examined and identified, they were photographed, drawn and documented. Afterwards, the literature sources were searched and the samples were compared with their similars and the possible samples were classified and dated.

In this thesis, which also presents brief information about the structure where graffiti found and the types of ship graffiti, their functions and periods are tried to be transmitted to the reader, and their connection with İznik and the lake were mentioned.

Keyword: Nikaia, Hagia Sophia, Ship, Graffito

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
İNTİHAL RAPORU	iii
YEMİN METNİ.....	iv
ÖZET	v
ABSTRACT.....	vi
GİRİŞ	1
1. HAGİA SOPHİA KİLİSESİ /AYASOFYA (ORHAN) CAMİİ.....	7
1.1. Mimari Özellikler	7
1.2. İnşa ve Onarım Evreleri	9
1.3. Orhan Gazi Dönemi ve Sonrası Türk Onarımları	11
1.4. Restorasyon Çalışmaları.....	13
2. NİKAİA HAGİA SOPHİA KİLİSESİ'NDEKİ GEMİ TİPLERİ	14
2.1. Kadırgalar	14
2.2. Karaka	19
2.3. Kog	19
2.4. Tekneler.....	20
2.5. Buharlı Gemi	21
2.6. Tanımlanamayanlar	21
3. YENİÇAĞDA SU TAŞITLARI	25
3.1. Kadırga	26
3.2. Karaka	29
3.3. Kog	30
4. KRONOLOJİ.....	32
4.1. Kadırgalar	32
4.2. Karaka	34
4.3. Kog	35
4.4. Tekneler.....	35
DEĞERLENDİRME VE SONUÇ.....	37
KATALOG	41
KISALTMALAR VE KAYNAKÇA.....	50
LEVHALAR LİSTESİ.....	56
SÖZLÜK.....	61
LEVHALAR	65

GİRİŞ

Bir coğrafyanın denizcilik ve gemicilik ile ilişkisinin, basitçe o bölgedeki teknolojik ve kültürel gelişmeleri yansıtabileceği düşünülür. Ancak bu konu derinlemesine incelendiğinde, ilgili kavramlar o alanın tarihsel sürecinde göz ardı edilmemesi gereken unsurların başında gelir. Örneğin besin temini hakkında fikir sahibi olabileceğimiz gibi ticari, politik veya dini ilişkileri de gözler önüne serebilecek potansiyele sahiptir.

Nikaia, eski çağlarda adı Askania olarak bilinen gölün doğu yakasında, etrafı dağlar ile çevrili ve oldukça verimli topraklara sahip arazi üzerinde konumlanmıştır. Coğrafi konumu nedeniyle jeopolitik bir öneme sahip olduğu söylenebilir. Bithynia Krallığı'ndan başlayıp Osmanlı dönemine kadar önemli bir merkez olarak anılan kentin gördüğü önem de bunu kanıtlar niteliktedir.

Günümüzde Bursa ili, İznik ilçesinde kurulmuş olan Nikaia'nın merkezinde yer alan, 5. ve 6. yüzyıllar civarında üç nefli bazilika olarak inşa edilen Hagia Sophia, 14. yüzyılın başlarında Orhan Gazi zamanında camiye çevrilmiştir. Tez konumuzu günümüzde cami olarak kullanılan yapının duvarlarının üzerindeki sıvalarda gördüğümüz gemi graffitoları oluşturmaktadır. Yaptığımız ön incelemelerde değişik desen ve yazılar kullanılarak değişik zamanlarda oluşturulmuş çok sayıda graffiti tespit edilmiştir. Ancak konumuz İznik Gölü ve deniz ulaşımı olduğu için bir sınırlamaya gidilmiş ve sadece deniz taşıtları tezimiz kapsamına alınmıştır.

Bizden önce 1986 yılında Otto Friedrich August Meinardus tarafından yayınlanan “İznik'teki Ayasofya Kilisesi'nde Bulunan Bir Halk Sanatı Tasvirinin Ortaçağ'daki Tahribi” başlıklı makale bu konuda yapılan ilk ve tek yayın olma özelliğine sahiptir¹. Bu makalede Hagia Sophia Kilisesi'nde halk tasviri olarak belirttiği graffito tekniğinde uygulanan betimler konu edilmiştir. Kilise duvarlarına kazıma geleneğine değinilerek; bazı gemiler ve diğer betimler kısaca tanıtılmıştır. Gemi ve yaratık olarak düşünülen tasvirlerin, bir deniz savaşı veya depremle

¹ Meinardus 1986: 607-614.

ilişkilendirilebileceği yönünde yorumlanmıştır. Ancak bu yayında detaylı ve düzenli bir çalışma yapılamayıp, kilise/caminin Nikaia ile bağlantısı kurulmamıştır. Konumuzun tercih edilmesinde kentin tarih sahnesindeki rolü ve yapının Nikaia için önemli bir yere sahip oluşunun da etkin rolünün yanı sıra en dikkate değer unsur bir denizcilik mirası olan graffiti ile şehir arasında denizcilik ve gemicilik ilişkilerinin yeterli düzeyde irdelenmemiş olmasıdır. Yapı tarafımızdan incelendiğinde Meinardus'un çalışmasında betimlerin bir kısmının belgelendiği, tamamına yer vermediği görülür. Gemilerin sınıflandırılması ve tanımlanması noktasında bazı eksik ve yanlışlar mevcuttur. Örneğin oldukça stilize bir teknenin karaka gibi büyük ölçekli bir gemi olarak sınıflandırıldığı dikkat çekmektedir. Yanı sıra graffitin Nikaia ile ilişkilendirilmesi sorusu dile getirilmiş ancak bu bilinmez üzerinde detaylıca durulmamış ve sonuca ulaşılamamıştır. Biz bu temel eksiklikleri araştırıp Meinardus'un başlatmış olduğu bu önemli çalışmayı tamamlamayı amaç edindik. Böylece çalışmamız ilgili bağlantıyı sağlayacağından Nikaia, gemicilik ve graffito literatüründeki bir boşluğu dolduracağı gibi, dünyanın ve Anadolu'nun birçok farklı noktasında olduğu gibi graffiti ve buldukları mekân ile yakın coğrafyası hakkında bağlantılar da kurulacaktır.

Graffiti hakkında yapılan çalışmalar özellikle Meinardus'un bu alana girmesi ile birlikte büyük bir ivme kazanmış ve günümüze kadar birçok araştırma, makale ve tez hazırlanmıştır. Bunlardan en kayda değer olanı yine Meinardus tarafından 1972 yılında yapılan "Medieval Navigation according to Akidographemata in Byzantine Churches and Monasteries" başlıklı makaledir. Anadolu'daki graffiti ile ilgili belirleyebildiğimiz ilk yayın olan bu çalışmada Meinardus, Atina, Delphi, Aegina, Selanik, Attika, Kastoria, Trabzon ve İstanbul'da yer alan şapel, kilise ve manastır gibi bazı yapılardaki gemi graffito örnekleri üzerinden Orta Çağ'da Akdeniz'de kullanılan gemilerin sınıflandırılması amaçlanmıştır². Son olarak Meinardus, İslam, Hıristiyanlık ve gemiciler açısından duvarlara uygulanan graffito geleneğinin yanı sıra Miletos (Balat) limanı yakınlarındaki hamam duvarlarına kazınan gemi tasvirlerinin uygulanmasının nedenleri hakkında bir çalışma ortaya koymuştur³. Burada okuyucuya 14. ve 17. yüzyıllar arasında Balat ve limanındaki ekonomik hareketlilikle ilgili bilgiler sunulur.

² Meinardus 1972: 29-52.

³ Meinardus 1973: 297-309.

Bilgiler doğrultusunda kazımların 15. ve 16. yüzyıllara, yaklaşık 200 yıllık bir sürece ait Balat limanından yola çıkan ya da limana gelen gemilere ait olabileceği sonucuna ulaşılmıştır. Gemi betimlerine gelindiğinde betimlerin bazılarının fotoğraflarına yer verilirken bazılarının yalnızca çizimlerinin aktarıldığı görülmektedir. Betimlerin bir kısmının tanımı yapılarak bazı gemi tipleri hakkında genel bilgiler kısaca paylaşılmıştır.

Orta Çağ'a tarihlenen Alanya Kalesi'nde sur, ev, sarnıç ve bazı fonksiyonu bilinmeyen yapıların duvarlarında kazınan ve dönemin liman ziyaretçileri olduğu düşünülen gemilere ait kazımların bir bölümünün fotoğraf ve çizimlerinin sunulduğu bir başka çalışma Tufan Karasu tarafından düzenlenmiştir⁴. Gemi ve kazımları detaylıca incelemek yerine, üzerine yüzeysel yorumların yer aldığı yayın için bilimsel bir çalışmadan ziyade popüler bir tanıtım kitapçığı olduğu söylenebilir.

İstanbul'da kilise olarak inşa edilen ancak bir dönem cami olarak da kullanılan günümüzün Ayasofya müzesinin duvarlarında graffito tekniğinde gemi tasvirlerine rastlanmıştır. 29 adet geminin kazımasının fark edildiği duvarlar fotoğraflandıktan sonra çizimi yapılan gemilerin sınıflandırılmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirilmiş, betimlerin neden uygulandığına dair fikirler sunulmuştur⁵.

Tufan Karasu'nun 2005 yılında düzenlediği Alanya Kalesi'ndeki gemilerle ilgili bir diğer çalışma Z. Kenan Bilici tarafından 2008 yılında yayımlanmıştır. Bu basımda Alanya Kalesi Kazıları kapsamında açığa çıkan gemi kazımlarının fotoğraflanıp belgelenmesi ile gemilerin Alanya ve limanının tarihsel süreci ile ilişkilendirilmesi amaçlanır⁶.

Anthony Bryer tarafından kaleme alınan bir diğer çalışmada, Trabzon İmparatorluğu'nun kuruluşundan itibaren kısaca tarihçeye yer verilmiştir. Sonrasında Aya Sofya Kilisesi'nde yer alan yaklaşık 100 adet kazımadan birkaç farklı tipteki belli başlı kazımayı kısaca tanımlayıp farklı tiplerdeki gemileri ele almakta ve Trabzon İmparatorluğu'nun gemiciliği hakkında fikirler ortaya koyarken, adı geçen gemi tipleri hakkında kısa bilgiler sunmaktadır⁷.

⁴ Karasu 2005.

⁵ Özdaş 2007: 59-68.

⁶ Bilici 2008.

⁷ Bryer 2010: 167-178.

İstanbul Ayasofya Müzesi'ndeki graffitolar ile ilgili bir diğer uğraşı Thomas Thomov tarafından ortaya konulmuştur. Burada yapıdaki graffitoların mekânsal dağılımı ve çeşitliliği hakkında kısaca verilen bilgilerin yanı sıra graffito uygulamasının nedenlerine değinilir. Ardından 4 adet İskandinav gemisi metin içerisinde incelenerek yorumlanır. Bizans ve İskandinavlar arasındaki etkileşime temas eden yazar graffitoların denizcilikle ilgili önemli bir miras olduğunu vurgular⁸.

Son olarak Anadolu'daki bir başka çalışma Çanakkale ve Edirne şehirlerindeki birçok farklı yapıda bulunan kazıma ve kökboyama graffitoları üzerinedir. Denizcilikle ilgili örneğin; kürekli ve yelkenli gemiler, dalga motifleri, farklı deniz canlıları, bitkisel ve geometrik motiflerin belgelenip incelendiği bu yayının Türk kültüründe graffito geleneği hakkında bilgiler de sunar⁹.

Anadolu'daki graffito çalışmalarının yanı sıra Nikaia'daki gemi betimleri ile ilgili göz ardı edilmemesi gereken bir başka emek Osmanlı'da denizcilik ile ilgili birçok araştırması bulunan İdris Bostan tarafından ortaya konulmuştur. Osmanlı'nın denizlerdeki hareketliliğinin tarihsel sürecine kısaca değinen çalışmanın esas odak noktası Osmanlı tarafından kullanılan gemilerin tarifini yapmaktır. Gemi tiplerinin tanım ve sınıflandırmasını yaparak inceleyen çalışmada oldukça fazla görsele yer verilmiştir¹⁰.

İznik'teki gemi graffitolarının başka tasvir biçimleriyle karşılaştırılarak kentin denizcilik hareketliliğine dair fikirler sunma noktasında yararlanılan uğraşlardan birisi Mustafa Gürbüz Beydiz'e aittir. Deniz ulaşım taşıtlarının Anadolu'daki tarihsel gelişimi ile başlayıp gemi tipleri hakkında kısa bilgiler sunan çalışmanın esas amacı Osmanlı'nın uyguladığı minyatür, gravür, çini, tablo ve benzeri sanat kollarında betimlenen gemi tasvirlerini bir araya getirerek incelemek olmuştur¹¹. Gemi tipleri hakkında verilen bilgiler, İznik çinileri üzerinde betimlenen gemiler ve kullanılan kaynaklardan faydalanmak için dikkate alınacak bir çalışma olmuştur.

⁸ Thomov 2014: 168-184.

⁹ Altier 2016: 1-26.

¹⁰ Bostan 2005.

¹¹ Beydiz 2008.

Son olarak Gönül Öney'in yayınında 16. yüzyıldan yaklaşık 20. yüzyılın başlarına kadar üretilen İznik, Kütahya ve Çanakkale seramikleri üzerinde, o tarihlerde dünyada oldukça farklı noktalara ulaşabilen Osmanlı gemileri tasvirlerinin bir kısmı ele alınır. Kısaca kullanılan gemi tipleri hakkında bilgi veren çalışmada, farklı müze ve koleksiyonlarda rastlanılan gemi betimli Osmanlı seramikleri katalog haline getirilmiş ve incelenmiştir¹².

Çalışmada duvarlarda uygulanan graffitolar belgelenip bir araya getirildikten sonra, betimlerin teknik ve dönemsel özellikleri ışığında gemicilik anlayışı yönünden irdelenecek, Askania Gölü ile bağlantılı olabilecek noktalara değinilecek, gölün olası taşıtları hakkında bilgiler sunulacaktır. Betimlerdeki gemi türleri, ait oldukları dönem, Askania Gölü'ne uygunluğu ve benzerlerine nerelerde rastlandığı konuları üzerinde durulacaktır.

Çalışmamıza başlarken öncelikle kazımaların bulunduğu duvarlar farklı mevsimlerde ve farklı hava koşullarında incelenerek farklı detayların açığa çıkıp çıkmayacağı incelenip en uygun ışıkta fotoğraflar çekilmeye çalışılacaktır. Ardından fotoğraflar üzerinde parlaklık ve karışıklık değerleri değiştirilerek detayların gözden kaçmayacağı sonuçlara ulaşılmaya çalışılacaktır. İyileştirilen bu fotoğraflar üzerinden Freehand MX ve AutoCAD 2016 programları yardımıyla betimlerin dijital çizimleri yapılacaktır.

“Hagia Sophia Kilisesi / Ayasofya (Orhan) Camii” başlıklı birinci bölümde çalışmanın konusunu oluşturan graffitoların bulunduğu yapı hakkında kısa bilgiler sunularak kazımaların tarihsel süreci hakkında fikir verebilecek durumlara değinilmiştir.

“Nikaia Hagia Sophia Kilisesi'ndeki Gemi Tipleri” isimli ikinci bölümde, katalog kısmında kayıt altına alınan gemi, tekne veya ikisinden birisi olabilecek taşıtların detaylı incelemesi yapılarak mümkün olan taşıtların sınıflandırması yapılmıştır.

¹² Öney 2009.

“Yeni Çağda Su Taşıtları” başlıklı üçüncü bölümde yapıdaki graffitoları tespit edilen, farklı coğrafyalarda, yüzyıllar boyu kullanılagelen kadirga, karaka ve kog gemi tipleri hakkında tiplerin kullanılmaya başladığı tarih, kullanım gördüğü tarihsel süreç ve kullanım fonksiyonları gibi bilgilerin okuyucuya aktarılması amaçlanmıştır.

“Kronoloji” isimli dördüncü bölümde ise katalog kısmında bulunan ve “Nikaia Hagia Sophia Kilisesi’ndeki Gemi Tipleri” bölümünde sadece benzerlik münasebeti kurularak sınıflandırılan gemi graffitolarının tarihlendirilmesi hedeflenmiştir.

Katalog bölümünde gemi, tekne veya bu taşıtlara ait olabilecek ancak tamamına ulaşamadığımız betimler bir araya getirilecektir. Tasvirler tiplerine göre tasniflenecek, detaylı tanımları yapılacak ve benzer örnekler ile karşılaştırılacaktır.

Çalışmayı oluştururken çeşitli kütüphanelerde konuyla ilgili kaynak taraması yapıldı. Öncelikle Bursa Uludağ Üniversitesi Arkeoloji Bölümü David French Kütüphanesi olmak üzere, Bursa Uludağ Üniversitesi Prof. Dr. Fuat Sezgin Merkez Kütüphanesi, Bursa İl Halk Kütüphanesi, dijital veritabanları (www.jstor.org, www.digi.ub.uni-heidelberg.de, www.enacademic.com, www.perseus.tufts.edu, www.academia.edu, www.libgen.io vb.) ve kişisel kütüphanelere başvurulmuştur.

1. HAGIA SOPHIA KİLİSESİ /AYASOFYA (ORHAN) CAMİİ

Çalışmamızın konusu olan gemi graffitoları, ilk olarak Nikaia Hagia Sophia Kilisesi, Türk döneminde ise Ayasofya (Orhan) Camii olarak adlandırılan yapının iç cephelerinde yer alan sıva kalıntıları üzerinde kazılıdır. Bu bölüm; graffitoların yapı ile bağlantısı ve tarihsel süreçteki yerini yorumlamak maksadıyla oluşturulmuştur. Yapı hakkında kısaca genel bilgiler sunulmuş ve tarihsel süreci ile ilgili bağlantılı olabilecek detaylar aktarılmaya çalışılmıştır.

Antik dönemde Bithynia bölgesinde yer alan, ızgara planlı Nikaia kentinin cardo maximus ve decumanus maximus ana yollarının kesiştiği merkez noktada (Plan 1) konumlanan yapı günümüzde de şehrin planlamasının korunduğu dikkate alındığında konumsal önemini korumaktadır¹³. Yapı Bursa ili, İznik ilçesi, Mahmut Çelebi mahallesinde, Atatürk ve Kılıçarslan caddelerinin buluştuğu kesişim noktasında, sur ile çevrelenen kentin merkezinde yer almaktadır¹⁴ (Harita 1).

İ. S. 787 yılında Nikaia'daki ikinci konsülün yapıldığı kilise¹⁵ olduğu bilindiğinden “Konsül Kilisesi” olarak da anılmaktadır¹⁶. Modern şehrin kotunun yaklaşık 3 metre altında kalan yapının etrafı yakın tarihimizde düzenlenerek park haline getirilmiş ve sonunda yapı cami olarak yeniden düzenlenerek kullanıma açılmıştır.

1.1. Mimari Özellikler

Doğu batı yönünde uzanan, 37 x 19.80 metre boyutlarında¹⁷, dörtgen planlı 3 nefli, narteksli kilisenin güneydoğusunda yapıya birleşik vaziyette bir şapel yer almaktadır (Plan 2)¹⁸. 9.45 metre genişliğindeki orta nefinin doğusunda, üzeri sıvayla kaplı olduğundan yarım silindirik apsis ile son bulmaktadır. Bu apsis iç kısımda yarım daire şeklinde, dış kısımda ise üç yüzeylidir. Her üç yüzeyde büyük birer pencere

¹³ Peschlow 2004: 202.

¹⁴ Ermiş 2009: 48.

¹⁵ Maffei 2004: 109; Eyice 1988: 11.

¹⁶ Pococke 1745: 122.

¹⁷ Möllers 1994: 16.

¹⁸ Ermiş 2009: 53.

açıklığı bulunmaktaydı¹⁹. İlerleyen dönemlerdeki tamiratlarda üç köşeli tuğla örgü yedi köşeli olarak değiştirilmiştir²⁰. Yan nefler dörtgen şeklinde uzunlamasına planlanmıştır. Kuzey nefin kuzey duvarında alt sırada sekiz pencere açıklığı ve bir kapı, üst sırada ise beş pencere açıklığı mevcutken; güney nefin güney duvarında da alt sırada sekiz pencere açıklığı ve kilisenin güneydoğusunda bitişik şekildeki şapel yapısına açılan bir kapı ve üst sırada dört adet pencere açıklığı bulunmaktadır²¹. 4.15 metre genişliğindeki yan nefler ise doğuda pastoforium mekânları ile bitmektedir. Kilisenin batısında, toprağın altında belirgin olan taş sırasından oluşan duvar hizası ve güneyde ayakta duran güney duvarı narteksin varlığını kanıtlar niteliktedir²² (Resim 40). Orta ve yan neflere narteksten açılan bir kapı mevcuttur. Nefler arasındaki duvarlarda ikişer grup halinde iki ayağın, tuğladan örülmüş yuvarlak kemerlerle birbirine bağlantısı sağlanmıştır²³ (Resim 41). Kilisenin orijinalinde nef bölümü ve geçitleri arasındaki sütun sırasından günümüze herhangi bir kanıt ulaşmamıştır²⁴. Apsis altı basamaktan oluşan bir synthronon ile çevrelenmiştir (Resim 42). Yan neflerin batı ucundaki pastoforium odalarının üst örtüleri pandentifli kubbelerdir. Bu odalardan birer kapı yan neflere ve birer kapı da bemaya açılırken doğu duvarında birer pencere açıklığı bulunmaktadır. Kilisenin orta nefini daha yüksek ve ahşaptan çatı, yan nefler ise eğimli çatı ile kapatılmıştır²⁵. Maruz kaldığı depremler ve yangınlar sonucunda çatıların tümü tahrip olmuş, yalnızca pastoforium hücrelerinin cepheleri yuvarlak kemerli büyük pencereli, yüksek altıgen kasnaklar üstüne oturtulan kiremit örgülü kubbeler ve apsin üzerindeki yarım kubbe sağlam olarak günümüze ulaşabilmiştir. Narteksten orta nefe geçişi sağlayan kapı ve pastoforium odalarından bemaya geçişi sağlayan kapılar üzerinde yuvarlak kemerler bulunmaktadır.

Apsis kısmının zemin kotu neflerin kotundan yaklaşık 1 metre daha aşağıdadır. Aynı zamanda bema kısmının zemini pastoforium odalarından yine yaklaşık 1 metre kadar ve narteks girişinden orta nefin zemini de yaklaşık 1 metre aşağıdadır.

¹⁹ Peschlow 2004: 202.

²⁰ Möllers 1994: 17.

²¹ Ermiş 2009: 62.

²² Yalman 2000: 110.

²³ Yalman 2000: 110.

²⁴ Peschlow 2004: 202.

²⁵ Yalman 2000: 110.

Zeminler arasındaki yükseklik farklılıkları olduğu gibi yapının duvarları arasında da teknik farklılıklar ve malzeme çeşitliliğine rastlanmaktadır. Kilisenin alt hizadaki duvarlarının tiyatrodan getirildiği düşünülen, büyük ölçekli kesme taşlarla örüldüğü dikkat çekmektedir²⁶ (Resim 43). Bu kesme taşların üzerindeki duvar örgüleri ise alt pencerelerin başlangıçlarına kadar olan örgüyü tuğla, kireç, kum harcı ile sağlamıştır. Sonraki üst bölüm ise taş, tuğla ve kireç kum harcı ile sürmüştür. Kilisenin batı duvarı, orta nefin iki yüksek duvarı, kemer ve kubbeler de tuğlalar ile örülmüştür.

1.2. İnşa ve Onarım Evreleri

Bilindiği kadarıyla Hellenistik dönem Gymnasium'un konumlandığı yere ve olasılıkla bu yapının temelleri üzerine²⁷ Bizans döneminde Hagia Sophia Kilisesi'nin inşa edilmesi antik dönem strüktürlerinin yeniden kullanımına örnek teşkil eder²⁸.

Hagia Sophia Kilisesi günümüze kadar birçok kez araştırmalara konu olmasına ve incelenmesine rağmen kesin olarak cevaplanamayan mimari ve tarihlendirme sorularına sahip bir yapıdır²⁹. Yapıya ait bir yazıtın noksanlığı nedeniyle yapılış tarihi, yapanı ve yaptıranı konusunda kesinlik mevcut değildir³⁰. Kilisenin inşa tarihi ile ilgili birçok araştırmacının farklı yorumları mevcuttur. Ali Saim Ülgen kiliseyi İ. S. 4. yüzyıla tarihler³¹. Charles Texier ise yapının tarz ve şekil özellikleri dikkate alındığında İ. S. 8. yüzyıla ait yapıt ve abideler grubunda olduğuna işaret etmiştir³². Nikolai Brounoff³³ ve Alfons Maria Schneider³⁴ strüktürün ilk evresinin 5. ve 6. yüzyıllar civarına ait, sütunlar ile üç koridora ayrılan bazilika planına sahip bir kilise olduğu görüşünde buluşurlar ve Sabine Möllers³⁵ de onlarla aynı fikirdedir. Bedri Yalman tarafından yapının temellerinde İznik Roma Tiyatro'sunun İ. S. 8. yüzyılda Arap kuvvetlerinin Nikaia'yı ablukası esnasında sökülen kesme taşları tespit etmesi üzerine,

²⁶ Yalman 2000: 111.

²⁷ Eyice 1988: 16.

²⁸ Yilmazyaşar 2013, 48.

²⁹ Yilmazyaşar 2009, 361.

³⁰ Yalman 2000: 110.

³¹ Ülgen 1938: 55.

³² Texier 2002: 163.

³³ Brounoff 1925: 479.

³⁴ Schneider 1943: 14.

³⁵ Möllers 1994: 46-48.

günümüzde ayakta duran kilisenin İ. S. 8. yüzyıldan önce yapılamayacağı fikrini güçlendirmiştir³⁶.

Brounoff, yapının ikinci evresinin İ.S. 727-787 yılları arasına tarihlendiğini ve bu evrede koridorları ayıran sütunlar yerine payelerin oluşturulduğunu ve batı duvarının yeniden yapıldığını belirtmiştir³⁷. Clive Foss strüktürün İ. S. 9. yüzyılda sebebi belirlenemeyen bir onarıma uğradığını söylemekte, nefleri ayıran payelerin ve duvarların örgüsünü kentin surları ile karşılaştırarak III. Mikhael dönemi (İ. S. 842-867) tamir uygulamaları ile benzeşim gösterdiğini belirtmektedir³⁸. Möllers de strüktürün İ. S. 7. ile 11. yüzyıllar arasında bir değişime uğradığını fakat bu değişimin mimari üzerinde olmayıp yapının iç tertibiyle ilintili olduğunu anlatmaktadır³⁹. Brounoff'un yapı için ileri sürdüğü üçüncü safha İ. S. 1065 yılındaki deprem sonrasında, ihtimal olarak İ. S. 1066-1078 tarihleri arasında, apsisteki tadilatları kapsamaktadır⁴⁰. Yapının inşasında hemfikir olan Schneider evreler noktasında Brounoff ile farklı düşünmekte, yapının ikinci sayfasının İ. S. 1065 depreminin akabindeki sürece ait olduğunu söyleyerek, yapının zemin kotunun yükseldiğini, ilk evrede kullanılan nefleri ayıran sütunların yerine tuğla örgü payelerin eklenerek paye-sütunun bir arada olduğu bir tertibin gerçekleştiğini, batı duvarın yeni baştan inşa edilip ayrıca pastophorium odalarının yapıya dahil edildiğine işaret etmektedir⁴¹. Brounoff'un kilise için önerdiği son evre ise Palailogoslar dönemidir (İ. S. 1261 - 1453), pastophorium odaları da bu dönemde yapıya eklenmiştir⁴². Yapının son safhası için Schneider ise 14. yüzyıldaki Türk dönemini işaret ederek bu dönemde zeminin tekrar yükseldiğini, nefler arasındaki ayırmda değişimlerin yapıldığını, güney nef ile narteksin güneydoğu köşelerine mihraplar eklendiği görüşündedir⁴³. Brounoff, Türk dönemini farklı bir safha olarak nitelendirmemiş, yalnızca nefleri ayıran alandaki geniş atkıların Türkler tarafından yapıldığını dile getirmiştir⁴⁴.

³⁶ Yalman 2000: 100.

³⁷ Brounoff 1925: 478-481.

³⁸ Foss 1996: 103.

³⁹ Möllers 1994: 49-51.

⁴⁰ Brounoff 1925: 480-481.

⁴¹ Schneider 1943: 14.

⁴² Brounoff 1925: 480.

⁴³ Schneider 1943: 14-16.

⁴⁴ Brounoff 1925: 473.

1.3. Orhan Gazi Dönemi ve Sonrası Türk Onarımları

Kentin Orhan Gazi tarafından ele geçirilmesinden itibaren bulunan dokunun gereksinim duyulan mimari düzenlemeler ile tekrar biçimlendirildiği anlaşılmaktadır. Eldeki veriler doğrultusunda Orhan Gazi zamanında sur içerisinde kurulan yapıların tamamının kent planına bakıldığında doğu yakasında, iki ana caddenin kesiştiği noktada, merkezi bir alanda toplandığı görülür. Söz konusu yapılardan birisi olan Hagia Sophia Kilisesi ya da diğer adıyla Orhan Camisi, kentin fiziksel yapısındaki devamlılığın mimarideki özel bir simgesi olarak düşünülebilir⁴⁵. Bu düzenleme Hagia Sophia Kilisesi'nin camiye ve bir manastırın da medreseye dönüştürülmesi ile başlamış, gereksinim duyulan strüktürlerin inşası ile sürmüştür⁴⁶. Kilisenin camiye dönüştürülme tarihi kesin olarak belirtilmemektedir ancak kentin ele geçirilmesinden sonra ilk yapısal faaliyet olarak gösterilmesi, bu işlemin fetih tarihi olan İ. S. 1331 yılında yapıldığını göstermektedir⁴⁷.

Kilisenin camiye dönüştürülmesini takip eden süreçte gerçekleştirilen değişimler: güney nefin güney duvarı ve son cemaat kısmının güney duvarında oluşturulan mihraplar (Resim 44, 45), son cemaat kısmının kuzeyinde oluşturulan minare (Resim 46), batıdaki giriş bölümü (Resim 47), orta nefi yan neflerden ayıran paye ve kemerler (Resim 48), yapının duvarında görülen yazı ve bitkisel motifler (Resim 49-50) ile yapının kotlarındaki düzenlemeleri (Resim 51) kapsamaktadır⁴⁸.

Caminin duvarlarında yer yer sıva izleri görülmektedir. Üst üste uygulanan sıvalardan altta kalan pembe renkli sıva Bizans dönemini işaret ederken, üstteki krem rengi sıva Türk dönemine işaret etmektedir⁴⁹ (Resim 52). Bilhassa minare ve mihrabın eklendiği ve orta nefi yan neflerden ayıran paye ve kemerlerin tarihlendirmesi burada bulunan ve az evvel bahsi geçen krem rengi Türk dönemi sıva alanları üzerinde yer alan graffitoların bulunduğu alanlar olduğundan önemlidir.

Osmanlı devrinde yapıda meydana gelen değişikliklerden birisi orta nef ve yan neflerin ayırımı sağlayan kemerlerdir. 16. yüzyılda yapının bir yangın ardından harabe

⁴⁵ Yilmazyaşar 2017: 266.

⁴⁶ Yilmazyaşar 2013, 79.

⁴⁷ Yilmazyaşar 2013: 93.

⁴⁸ Yilmazyaşar 2009: 368.

⁴⁹ Ermiş 2009: 54.

olması sonrasında Mimar Sinan tarafından Kanuni Sultan Süleyman'ın emri ile uygulandığı bilinmektedir⁵⁰. Mimar Sinan'ın onarımlar sırasında Bizans dönemi açıklıkları yerine geniş kemerli açıklıkların yapıldığı anlaşılmaktadır (Resim 41, 48).

Minarenin eklendiği tarih hakkında farklı görüşler mevcuttur (Resim 53). Ekrem Hakkı Ayverdi son cemaat bölümünün kuzeyine eklenen minarenin kaide kısmının Orhan Gazi dönemine, gövdenin ise Mimar Sinan döneminde oluşturulduğunu söylemektedir⁵¹. Möllers minarenin kaidesi konusunda İznik'teki diğer minarelerle kıyasladığında erken döneme ait olduğunu düşünerek Ayverdi ile aynı fikirde buluşmaktadır⁵². Ülgen ise Ayverdi ve Möllers'in aksine minarenin tümüyle Mimar Sinan döneminde yapıya eklendiği fikrini savunmaktadır⁵³. Ümmühan Melda Ermiş yapmış olduğu araştırmada, minarenin kaide bölümünün alt platformunun iki kat devşirme taş blok üzerine bir sıra taş üzerine iki sıra tuğla ile almaşık örgülü olduğunu, tamamen tuğladan örülmüş pabuç kısmında prizmatik üçgenlerin yer aldığını, kaideden prizmatik üçgene ve buradan gövdeye geçişlerde mermer frizler kullanıldığını, ayrıca minarenin tuğladan inşa edilen gövdesinin onikigen olduğunu belirtmiştir. Yaptığı araştırmada Osmanlı mimarisinde pabuç kısmında bulunan prizmatik üçgenlerin II. Murat (1421-1451) ve sonrasında kullanıldığı bilgisine ulaşan Ermiş bu veriler ışığında kaidenin Orhan dönemine, pabuç ve gövde bölümlerinin ise olasılıkla Mimar Sinan dönemine ait olduğu fikrini benimsemiştir⁵⁴.

Caminin giriş ya da son cemaat olarak adlandırılan kısmındaki eklentisi olan güneydoğu köşesinde nişli bir mihrap oluşturularak kible duvarı eklenmiştir (Resim 45). Kible duvarı hakkında detaylı bilgiler sunulmazken, bu ilavenin yapının olasılıkla son değişikliği olduğunu düşünen Möllers tarafından mihrap 17. yüzyıla tarihlendirilmektedir⁵⁵ (Resim 54). Aynı dönemde son cemaat alanına güneyden erişim sağlayabilmek için bir giriş alanı (Resim 55) oluşturulmuştur. Mihrap içinde ve duvar üzerinde uygulanan sıvanın bir kısmının izleri günümüze kadar ulaşmıştır (Resim 56).

⁵⁰ Möllers 1994: 58.

⁵¹ Ayverdi 1989: 160.

⁵² Möllers 1994: 57.

⁵³ Ülgen 1938: 55.

⁵⁴ Ermiş 2009: 65.

⁵⁵ Möllers 1994: 58.

Aynı sıva yapının yalnızca iç mekânlarında kullanıldığı gözlemlenmiş ve bu sıva kalıntıları üzerinde yazı alanları, duvar resimleri ve graffitolar rastlanmıştır.

1.4.Restorasyon Çalışmaları

2007-2009 yılları arasındaki süreçte gerçekleştirilen yapının restorasyon çalışmaları sırasında, binanın üst kısmı ahşap kırma çatı ile örtülmüş, pastophorium odalarının kubbeleri ve apsis kısmının yarım kubbesinin üzerindeki beton kaldırılarak kiremit kaplanmış, orta ve yan neflerin zemin kotu yaklaşık 10-15 cm azaltılarak zemin düzlemesi gerçekleştirilmiş, orta nefteki opus sectile mozaik döşemeye bakım yapılmış, minaredeki noksan kısımlar tamamlanmış ayrıca kiliseye bitişik şapel elden geçirilerek mozaik döşemesi yeniden ortaya çıkarılmıştır⁵⁶. Bu yıllarda gerçekleştirilen bir başka çalışma da Bizans ve Osmanlı'dan sonra kapatılan pencerelerin iç kısımlarındaki dolguların boşaltılması olmuştur⁵⁷.

Dolguları boşaltılan pencerelerin içlerinde yeni freskler olduğu anlaşılmıştır. Kuzey duvarında batıdan ilk ve ikinci, güney duvarında ise batıdan dördüncü ve beşinci pencere içlerinde yer almaktadır⁵⁸. Yapının pastophorium mekânlarının pencere kemerlerinin iç kısımlarında, kemerler arasında, pandantiflerde ve mekânın duvarlarında fresk izleri dikkat çekmektedir. Figürlerin bir bölümünün baş kısımlarının tahrip edildiği görülmektedir. Protesisteki fresklere oranla diakonikon bölümündekiler daha belirgin vaziyettedirler⁵⁹.

⁵⁶ Ermiş 2012: 349-350.

⁵⁷ Ermiş 2012: 350.

⁵⁸ Ermiş 2012: 350.

⁵⁹ Ermiş 2009: 67.

2. NİKAİA HAGİA SOPHİA KİLİSESİ'NDEKİ GEMİ TİPLERİ

Çalışmamızın öncelikli amacı Nikaia'daki Hagia Sophia Kilisesi'nde yer alan gemi graffitolarını kayıt altına almak ve gemi tiplerini tespit edebilmektir. Bu bölümün oluşturulmasındaki gaye, Meinardus'un da 1986 yılındaki yayınında⁶⁰ bir kısmına yer verdiği ancak eksik ve yüzeysel olarak incelenen gemi, tekne veya bunlardan herhangi birisi olabilecek ancak tam olarak tanımlanamayan çizimlerin tamamının etraflıca incelenmesi ve sınıflandırmasını yapmaktır.

Günümüzde Ayasofya (Orhan) Camii olarak ibadethane görevini sürdüren yapının duvarlarında krem rengi sıva üzerinde kazıma betimlere rastlanılmıştır. Bu sıva üzerinde ortalama insan boyunda veya bir insanın koluyla uzanabileceği yükseklikte betimlerin yer aldığı görülmüştür. Yapının tamamında çizim alanlarını saptamak amacıyla incelemeler gerçekleştirilmiştir. İncelemeler sırasında görülen graffitoların bulunduğu alanlar plan üzerinde gösterilmiştir (Plan 3). Yapılan tespit çalışmaları neticesinde farklı kısımlardaki çizim alanlarında (Çizim 28-51, Resim 28-39) 27 adet (Resim 1-27, Çizim 1-27) gemi, tekne veya bu taşıtlardan birisi olması muhtemel çizimlerin kataloğu oluşturulmuştur.

Bir gemi mürettebatı, tayfası ya da yolcusu tarafından uygulandığını düşündüğümüz betimler oldukça stilize vaziyettedir. Bu nedenle tasvirleri incelerken yalnızca belirgin ve uygulayıcı tarafından özellikle vurgulanan belli başlı detaylar üzerinden gemi ya da tekneler üzerinde fikir yürütülebilir. Fikir yürütme ve sınıflandırma noktasında öncelik kaynak taraması sonucunda benzerlerine rastladığımız diğer gemi tasvirlerinden yola çıkmak olmuştur. Bu durumda karşımıza kadirga, karaka, kog, buharlı gemi ve teknelerin yanı sıra benzerlerine rastlamadığımız ve bir tip içerisine dahil edemediğimiz bazı betimler çıkmıştır.

2.1. Kadırgalar

Kat. 1'de yer alan gemimiz tek yelkenlidir ve bu yelkenin altabaşo yakasının bordanın üst kısmını örttüğü görülmektedir. Borda yüksekliği hakkında görüş sunamadığımız iskele cephesinden betimlenen geminin yanından bordayı aşarak suya uzanan 4 adet çizgi ile betimlenmiştir. Çizgilerin kürekleri temsil etmesi muhtemeldir.

⁶⁰ Meinardus 1986.

Ancak yelkeni açık ve yollu diğer bir deyişle hareket halinde betimlenen geminin küreklerinin üçünün pruvaya yani öne eğimli birinin ise dik uzanışı mantıksal açıdan doğruyu yansıtmamaktadır. Bu noktada çizimi uygulayan kişinin denizcilik bilgilerine sahip olmadığı, aceleyle yanlış kazımış olacağı veya denizci olmadığı dahi düşünülebilir. Yelkenin detayları olduğunu düşündüğümüz paralel çizgilerden birkaçı özellikle belirtilen bumbayı aşmaktadır. Aşan çizgilerden pupa kısmından 1 tanesi bordayı da aşarak suya ulaşmıştır. Bu çizgi geminin dümeni olarak düşünülmüş olabilir. Yukarıda tanımlamaya çalıştığımız tip Meinardus tarafından Aegina'dan kıyı gemisi olarak adlandırılan iki kadirga⁶¹ (Resim 57-58), yine Meinardus'un farklı bir yayınındaki Miletos'tan bir kadirga⁶² (Resim 59), Öney'in çiniler ile ilgili yayınından İznik çinileri üzerinde yer alan üç farklı kap üzerinde resmedilmiş kadirgalar⁶³ (Resim 60-62) ve Hermans'ın İspanya'nın Balerik adalarında yer alan Eivissa şehir duvarları üzerinde kadirga⁶⁴ olarak belirlediği bir gemi kazıması (Resim 63) ile benzerlik göstermektedir. Gösterilen örnekler ile tek yelken direğine ek olarak kürek teknolojisine sahip olması, yelken tipi ve yelken üzerindeki dikey çizgiler gibi detaylandırmaların ve geminin borda kısımlarının yakınlık göstermesi gibi nedenlerden ötürü benzerlik göstermektedir. Bu benzerliklerden dolayı 1 numaralı gemimizin kadirga olduğunu düşünüyoruz.

Kat. 2'de yer alan tekne tek yelkeniyle hareket halinde betimlenmiştir. Baş kısmı korunamayan geminin tek yelkenli ve yelkenin açık halde, hareket halinde olduğu anlaşılmaktadır. Yay şeklinde kazınan geminin tekne kısmında kasara üzerinde kısa yatay çizgiler, bordanın geri kalanında ise boydan boya uzun 2 yatay çizgi ile detay verilmek istenmiş, olasılıkla kaplama düzeni anlatılmak istenmiştir. Betimlenen tek yelkenin sereninden geminin kış kısmına 2 adet kazıma çizgi ulaşmaktadır. Bu çizgilerin mantilya ya da vento olarak bilinen, sereni sabit açıda tutmak amacıyla kullanılan halatlar olduğu düşünülebilir. Yukarıda tanımlamaya çalıştığımız tip bir önceki 1 numaralı örnekte olduğu gibi Meinardus tarafından Aegina'dan kıyı gemisi olarak adlandırılan iki kadirga⁶⁵ (Resim 57-58), yine Meinardus'un farklı bir

⁶¹ Meinardus 1972: 39 Fig. II-2, 40 Fig. III-1.

⁶² Meinardus 1973: 305 Fig. 1.

⁶³ Öney 2009: 92 Kat. No. 3, 103 Kat. No. 26, 105 Kat. No. 29.

⁶⁴ Hermans 2010: 69 Fig. 7.

⁶⁵ Meinardus 1972: 39 Fig. II-2, 40 Fig. III-1.

yayınındaki Miletos'tan bir kadirga⁶⁶ (Resim 59), Öney'in çiniler ile ilgili yayınından İznik çinileri üzerinde yer alan üç farklı kap üzerinde resmedilmiş kadirgalar⁶⁷ (Resim 60-62) ve Hermans'ın İspanya'nın Balerik adalarında yer alan Eivissa şehir duvarları üzerinde kadirga olarak belirlediği bir gemi graffitosu (Resim 63) ile benzerlik göstermektedir. Gösterilen örnekler ile tek direkli olması, yelken tipi ve geminin borda kısımlarının uzun ve dar olarak resmedilmesi ve özellikle çiniler üzerindeki boyamalarda da gördüğümüz sereni sabit tutmada kullanılan mantilya ya da ventoların özellikle belirtilmesi gibi nedenlerden dolayı benzerlik göstermektedir. Bu benzerlikler sebebiyle 2 numaralı gemimizin kadirga olduğunu düşünüyoruz.

Kat. 3 olarak sınıflandırdığımız teknemizin tamamı korunamamıştır. Bordanın üzerinde kalan orta kısımda yelken direği ve yelkenin bir kısmının yanı sıra pupa kısmında kasarının başlangıcı korunabilmiş geri kalan pupa kısmı korunamamıştır. Gemide yelkene ait aksamların olduğu açıktır. Yelkenin yanı sıra bordaya çizilen dikey çizgiler ile borda detaylandırılmak istenmiş olmalıdır ancak dar ve uzun tekne kısmında bu çizgilerin aynı zamanda kürek olarak da düşünülmesi muhtemeldir. Uzun yapıdaki teknenin pupa kısmında kış kasarının bir kısmı gözlemlenebilir. Baş kısmında yer alan ve bilhassa kazınan mahmuz ile geminin savaşlarda kullanıldığı anlatılmak istenmiş olmalıdır. Yukarıda açıklamaya çalıştığımız tip Meinardus tarafından yayınlanan, Hephaistion⁶⁸ (Resim 64), Aegina⁶⁹ (Resim 65) ve Miletos'ta⁷⁰ (Resim 66) rastlanılan ve kadirga olarak sınıflandırdığı gemiler ile benzerlik göstermektedir. Gösterilen örneklerle dar ve uzun tekne bölümü, baş kısmının yükseltisi altından su yüzeyi üzerinden öne uzanan mahmuz, gemi teknesinin kış kısmında özellikle belirtilen kış kasaraya ait yükseklik, yelken sereni ve yelkene ait arma gibi kazımalardan dolayı benzerlik kurulmaktadır. Bu benzerliklerden yola çıkarak 3 numaralı gemimizin kadirga olduğunu düşünüyoruz.

Kat. 4 olarak sınıflandırdığımız gemimizin bordasının orta kısmında tahribat söz konusudur. Ayrıca geminin ortasından yükselen yelken direğinin sağ tarafında da sıvanın korunamadığı alan mevcuttur. Bu nedenle çizimde eksiklikler mevcut olabilir.

⁶⁶ Meinardus 1973: 305 Fig. 1.

⁶⁷ Öney 2009: 92 Kat. No. 3, 103 Kat. No. 26, 105 Kat. No. 29.

⁶⁸ Meinardus 1972: 39 Fig. II. 3.

⁶⁹ Meinardus 1972: 42 Fig. V. 2.

⁷⁰ Meinardus 1973: 309 Large Galley.

Direğin tepesinde küçük bir üçgen sağa dönüktür. Bu üçgen bir sancağı temsil ediyor olmalıdır. Direğin orta kısmında sola oradan kıça uzanan bir kazıma mevcuttur. Bu kazıma açık bir yelkeni ya da bir yelken serenini temsil ediyor olabilir ancak sağ tarafta alanın tamamının korunamayışı buradaki durumu muğlak bırakmaktadır. Kıç kısmında üçgen bir kazıma mevcuttur. Bu üçgen küçük bir yelkeni temsil ediyor olabilir. Yanı sıra borda üzerinde dikey çizgiler ile detaylandırma söz konusudur. Burada stilize çizimde bu dikey çizgiler kürekleri temsil ediyor olabilir. Önceki satırlarda betimlemeye çalıştığımız tip Karasu tarafından yayınlanan Alanya'da karşısına çıkan ve kadirga olarak adlandırdığı betim⁷¹ (Resim 67) ile benzerlik göstermektedir. İki betim arasında bordalarının az yükseltiyeye sahip ve kürekleri temsil ettiği düşünülen dikey çizgiler ile detaylandırılışı, tek direkli olması armaların özellikle belirtilmesi gibi özellikler bakımından benzerlik ilişkisi kurulmuştur. Dolayısıyla 4 numaralı gemimizin kadirga olduğunu düşünüyoruz.

Kat. 5 olarak sınıflandırdığımız geminin sancak cephesinden çizildiğini düşünmekteyiz. Bu şekilde baktığımızda solda kalan kısım yani pupanın korunamadığını söyleyebiliriz. Uzun ve dar betimlenen borda üzerinde herhangi bir detay kazıma mevcut değildir. Geminin ortasından bir yelken direği yükselmektedir. Bu direğin tepesinde 2 adet üçgeni andıran ancak tek kenarı eksik olan kazıma alanı ve bu üçgenlerin altında suya paralel bir kazıma çizgi bulunmaktadır. Bu alanın yan yana 2 adet sancağı ya da karga yuvası olarak adlandırılan gözetleme alanını temsil ettiği düşünülebilir. Yukarıda tanımlamaya çalıştığımız tip Le Bon tarafından kadirga olarak adlandırılan bir gemi graffitosu⁷² (Resim 68), Babuin ve Nakas tarafından stilize yelkenli olarak adlandırılan üç gemi graffiti⁷³ (Resim 69) ile benzer olduğu düşünülmektedir. Betimlerin bordalarının uzun, dar ve yay biçimini andırması, baştan kıça uzanan çizgi ile özellikle belirtilen yelken sereni, yelken direğinin tepesinden gemi teknesine inen arma gibi özellikleri nedeniyle benzerlik ilişkisi kurulmuştur. Bu benzerliklerden dolayı 5 numaralı gemimizin kadirga olduğunu düşünüyoruz.

Kat. 6 olarak sınıflandırdığımız gemimiz uzun ve dar bir bordaya sahipken, hem bir yelkene hem de özellikle belirtilen küreklere sahiptir. Kat. No. 1'deki durumun

⁷¹ Karasu 2005: Ç. 35.

⁷² Le Bon 1997: 22 Fig. 1. 2.

⁷³ Babuin-Nakas 2011: 11 Fig. 8, Ship 5, Ship 15, Ship 16.

aksine burada toplu olduğunu serenenlerdeki boğumlardan fark ettiğimiz yelken, geminin bizlere kıyıya yakın seyrettiğini ya da demir atmış vaziyette olduğunu düşündürmektedir. Yelkenin toplu olduğu gemide kazınan bordayı aşan 9 adet kazıma çizgi baş kısmına yani pruvaya meyillidir. Geminin merkezinde yükselen yelken direğinin, aşağı doğru devam ettiği bordayı da aşarak geminin alt kısmına suya indiği görülmektedir. Bu noktada aşağı uzayan bu unsurun yelkenli gemiler kullanılan salma teknolojisi yansıtılmak istenmiş olabilir. Son olarak kış kasara üzerindeki tek çizgiyle oluşturulan dörtgen kazıma alanı bir kabini temsil ediyor olabilir. Yukarıda tanımlamaya çalıştığımız tip Meinardus tarafından Miletos'tan kadirga olarak tanımlanan bir gemi graffitosuna⁷⁴ (Resim 70), Theuma tarafından Malta'nın Gozo adasında kadirga olarak tanımladığı bir kazıma⁷⁵ (Resim 71), Babuin ve Nakas tarafından kadirga filosu olarak tanımlanan yan yana dört gemi betimi⁷⁶ (Resim 72) ile benzerlik göstermektedir. Bordaların uzun, dar ve su kesiminin düz betimlenmesi, baş kısmı ve bu kısımdan öne uzanan civadranın özellikle belirtilmesi, bordadan suya uzanan kürekler olduğunu düşündüğümüz kazıma çizgiler ve yine kış kısmında özellikle belirtilen kış kasara yapısı nedeniyle benzerlikler göstermektedir. Bu benzerliklerden dolayı 6 numaralı gemimizin kadirga olduğunu düşünüyoruz.

Kat. 7 olarak sınıflandırdığımız gemimiz bariz bir şekilde uzun ve dar gövdeye sahip şekilde betimlenmiştir. 2 adet yelkene sahip gemide yelkenlerin önünde yelken ve sancak direkleri ile bazı arma detayları net olarak gözlemlenmektedir. Bu nedenle yelkenlerin iskele yakasında açık olduğu anlaşılmakta ve direklerin böylece gözlemlenebildiği düşünülmektedir. Kış kısmında birbirine bitişik dörtgen ve yarım daire şeklinde detay bir kazıma alanı mevcuttur. Bu kazımanın yüksek bir kış kasara veya bir kabin olduğu düşünülmektedir. Bordanın üst kısmında yatay bir çizgiyle alan ikiye bölünmüştür. Bu yatay çizgi baştan kışa ulaşmaktadır ve çizginin destek alanı olan vardavelayı temsil edebileceği düşünülmektedir. 7 numaralı gemi, Babuin ve Nakas tarafından Selanik'te Hz. İlyas Kilisesi duvarlarına kazınan ve kadirga olarak sınıflandırılan bir gemi⁷⁷ (Resim 73) ile benzerlik göstermektedir. Oldukça uzun ve dar gösterilen gemi teknesi, bordanın düz vaziyette gösterilen su kesimi, çok sayıda sancak

⁷⁴ Meinardus 1973: 305 Fig. 2.

⁷⁵ Theuma 2003: 418 Fig. 6.18.

⁷⁶ Babuin-Nakas 2011: 10 Fig. 4 Ship 9 -12.

⁷⁷ Babuin-Nakas 2011: 10 Fig. 3 Ship 2.

direği ve özellikle belirtilen şeytan çarmıhı detayı gibi özellikler bakımından benzerlik göstermektedir. Bu benzerlikler nedeniyle 7 numaralı gemimizin kadirga olduğunu düşünüyoruz.

2.2. Karaka

Kat. 8 olarak sınıflandırdığımız gemi borda tipi ve yelken düzeni gözlemlendiğinde diğer gemilerden farklı özellikler sergilemektedir. Geminin tekne kısmının diğer unsurlarına oranla bakıldığında oldukça yüksek olduğu söylenebilir. Ayrıca bir direkte birden fazla yelken ve toplam yelken sayısı da dikkate alındığında geminin kürek kullanımına ihtiyaç duymayacak düzlemde inşa edildiği düşünülebilir. Kıç kasaranın yanı sıra pruva yani baş kısmında da bir baş kasara uygulandığı açıkça gösterilmiştir. Kıç kasarada 1 yatay ve yatayı kesen 3 dikey çizgi ile baş kasarada yatay bir çizgi ve bordanın alt kısmında yatay uzun kazıma çizgiler ile detaylı anlatım sağlanmıştır. Olasılıkla bu çizgiler kaplamaları temsil etmektedir. Yukarıda açıklamaya çalıştığımız tip Meinardus' tarafından Delphi'de karşılaştığı ve karaka olarak tanımladığı bir graffito⁷⁸ (Resim 74), yine Meinardus'un Atina'dan karaka olarak tanımladığı bir gemi⁷⁹ (Resim 75), Starmatou'nun Aigina'dan kargo gemisi olarak tanımladığı bir kazıma⁸⁰ (Resim 76) ve Thomov'un İstanbul Ayasofya'dan yuvarlak gemi-ticaret gemisi⁸¹ (Resim 77) olarak tanımladığı örnekler ile benzerlik ilişkisi kurulmaktadır. Gösterilen örnekler; yüksek kaplama ve detayları ile resmedilen gemi teknesi, teknenin baş ve kıç kısımlarında özellikle belirtilen kasaralar ve orta güvertenin yüksekliğinin alçak gösterilmesi, çok sayıda yelken direği ve yelkene sahip ve yelken sayısı dikkate alındığında kürek kullanımına ihtiyaç duyulmayacak yapıda olması gibi özellikler nedeniyle benzerlik göstermektedir. Bu benzerlikler dolayısıyla 8 numaralı gemimizin karaka olduğunu düşünüyoruz.

2.3. Kog

Kat. 9 olarak sınıflandırdığımız gemi oldukça stilize betimlenmiştir. İskele cephesinden betimlenen geminin 3 adet yelken direği mevcuttur. Yelkenlerden 2 tanesi gösterilmiş ancak pupadaki mizana direği özellikle gösterilmemiş burada yalnızca

⁷⁸ Meinardus 1972: 49 Fig. X. 4

⁷⁹ Meinardus 1972: 50 Fig. XI. 4

⁸⁰ Stamatou 1997: 438 Fig. 3

⁸¹ Thomov 2015: 65 Figure II, #2

yelkene yer verilmiştir. Direkler baştan kıça uzanan yatay bir çizgi üzerinde betimlenmiştir. Bu çizgi ile perspektif oluşturulmaya çalışılmış ya da bordanın üst sınırı olarak düşünülmüş olmalıdır. Bu noktada bordanın oldukça yüksek betimlendiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Kıç tarafta gözükmeyen mizana direğinde olması gereken yelken, ters “V” şeklinde 5 adet kazıma üst üste getirilerek oluşturulmaya çalışılmıştır. Stilize bir yaklaşım uygulanan grandi direğinde arma, seren, serende toplanan bir yelken ve direğin üst kısmında olasılıkla bir sancak betimlenmiştir. Tek bir çizgi ile gösterilen pruva direğinin üzerinde ise dörtgen şeklinde basitçe aktarılan kabasorta bir yelken betimlenmiştir. Pruva kısmında bordayı aşarak öne çıkıntı yapan ve su yüzeyinin üzerinde betimlenen dörtgen şeklindeki kazıma bir mahmuz olarak düşünülebilir. Mahmuz burada geminin savaşla ilintili olabileceğini düşündürmektedir. Kıç kısmında bordanın üzerinden başlayan ve kog tipinde varlığından haberdar olduğumuz kıça asılı bir merkezi dümen çizilmiş olmalıdır. Burada su yüzeyi üzerinde duran 3 adet geometrik şekilde kazıma alanı mevcuttur. Bu alanlar dümenin ağırlığını hafifletmek ve hava akışını sağlayarak dümenin kontrolünü kolaylaştırmak amacıyla uygulanmış olabilir. Borda üzerinde bordayı güverte ve yüzeyine doğru aşan dikey kazıma çizgiler mevcuttur. Bu çizgilerle bordayı detaylandırmak ya da küreklere göstermek amaçlanmış olabilir. Yukarıda tanımlamaya çalıştığımız tip ile Brady ve Corlett'in İrlanda'daki Moyne Manastırı'nda yer kog olarak tanımladıkları gemi⁸² (Resim 78) ile benzerlik göstermektedir. İlgili örnek ile 9 numaralı örneğimiz, ikisi de oldukça stilize olmasına rağmen gemi teknesinin pruva kısmında tek sarmal yapması, borda üzerinde dikey çizgiler ile detaylandırma, orta kısımda yelken direği, direkte özellikle belirtilen seren ve arma gibi benzerlikler dikkat çekmektedir. Bu benzerliklerden dolayı 9 numaralı gemimizin kog olduğunu düşünüyoruz.

2.4. Tekneler

Kat. 10 ve 11'deki tekneler yan yana kazınmıştır. Bu teknelerin ikisinin de tamamı korunamamıştır. Ancak bordalarının diğer gemilere ve yapının zeminine bakıldığında paralellikten yoksun, eğimle çizildiği dikkat çekmektedir. Bu haliyle teknelerin batar vaziyette çizilmiş olabileceği söylenebilir. 12, 13 ve 14 katalog numaralı tekneler oldukça stilize şekilde betimlenmiştir. Yukarıda bahsi geçen tekneler, Meinardus'un Miletos'taki hamamın duvarına kazılı kıyı teknesi olarak tanımladığı

⁸² Brady-Corlett 2004: 31.

graffito⁸³ (Resim 79), Beltrame ve Boetto'nun Venedik'ten yelkenli tekne olarak tanımladığı kazıma⁸⁴ (Resim 80), Babuin ve Nakas'ın tek direkli tekneler olarak tanımladığı iki betim⁸⁵ (Resim 81) ile benzerlik göstermektedir. İznik'te karşımıza çıkan taşıtlar ile karşılaştırıldığında tek direkli, kısa ve dar bordalı, yelken, yelken direği ve borda dışında herhangi bir unsura yer verilmeyen basit kazımalar olması yönünden benzerlik göstermektedir. Bu nedenle 10, 11, 12, 13 ve 14 numaralı kazımaların tekneleri temsil ettiğini düşünüyoruz. Bu teknelerin limana yaklaşamayan gemilerin kıyı tekneleri, acil durumlar için kullanılan filika ya da balıkçılık amacıyla kullanılabileceği düşünülebilir.

2.5. Buharlı Gemi

Yapıdaki kazımalar arasında teknoloji olarak diğer örneklerden oldukça farklı şekildeki Kat. 15'deki gemimizde buhar ve yelken teknolojisini birlikte görmekteyiz. Geminin pruvasında yuvarlak şekilde özellikle kazınan alanın gemi gözü (göz boncuğu) olduğu düşünülmektedir. Ancak demir atmak için bir delik olması da muhtemeldir. Bu ikinci ihtimali deliğin dışında bir zincir veya çapanın resmedilmemiş olması zayıflatmaktadır. Pruva ve grandi direklerinde altlı üstlü 2 adet yelken olduğunu düşünmekteyiz ancak başka bir olasılık aşağıda kalan üçgen alanların direklerin arma düzeneğine ait olabileceğini de düşündürmektedir. Özellikle alt kısımlarda direk detaylarının gözükmesi bu ihtimali açığa çıkarmıştır. Bir diğer olasılık ise yelkenlerin sancak cephesi yönünde açık olmasıdır. Yanı sıra grandi direğinin üst kısmındaki üçgenin altındaki bumba sereninden fribord güverteye uzanan 2 adet çizginin yelkenin hareketini kontrol etmek amacıyla kullanılan mantilya ya da vento halatları olduğu düşünülebilir. Son olarak fribord güvertenin kış ucunda üçgen bir kazıma mevcuttur. Bu kazımanın stilize bir sancak olabileceği düşünülmektedir.

2.6. Tanımlanamayanlar

Kat. 16'daki kazımamızın sancak cephesinden betimlendiği rahatlıkla söylenebilmektedir. Bunun nedeni geminin pruvasından öne çıkıntı yapan civarda direğinin özellikle belirtilmiş olmasıdır. Kısa ve dar bir bordaya oranla gövdenin

⁸³ Meinardus 1973: 309 Coastal Vessel.

⁸⁴ Beltrame-Boetto 1997: 243 Fig. 7.

⁸⁵ Babuin-Nakas 2011: 11 Fig. 8 Ship 23 Ship 24.

ortasından iki adet direk olması muhtemel betimler mevcuttur. Bu betimlerden pruva tarafındaki arkasındakine oranla kısadır. Geminin suyun üzerinde kalan bordası üzerinde yatay iki çizgi kazınmıştır. Ortadaki iki direk ile öne uzanan civarda direği arasında, şeklen bir anlam veremediğimiz, herhangi bir objeye benzetemediğimiz kazıma alanı bulunmaktadır. Bordaya oranla çok büyük gövdeden uzanan iki direk ve civadra ile kazımayı yapan kişinin gemicilikle çok alakadar olmadığı, belki bir gemi yolcusu olabileceği düşünülebilir.

Kat. 17 olarak sınıflandırılan gemimizin yalnızca bir kısmı kazınmıştır. Bu kısım geminin pruvasıdır. Pruvanın üst kısmında bir hayvan veya ejderha başı stilize bir şekilde kazınmıştır. Pruvada aşağı inildikçe başın altında boyun kısmında bir bant içerisinde gelişigüzel çizgiler ile detaylandırılmıştır. Tam altına gelecek şekilde tek bir kazıma çizgi ile yaratılmış ya da hayvanın kolu gösterilmek istenmiş olmalıdır. Pruvadan gövdenin arkasına uzanacak şekilde bordanın az bir kısmı kazınmış ve bu bölümden anlaşıldığı kadarıyla alçak bir borda olduğu fikri öne sürülebilir. Yukarıda tanımlamaya çalıştığımız tip Thomov'un İstanbul Ayasofya'daki Snekkja olarak tanımladığı gemi⁸⁶ (Resim 82) çizimi ile benzerlik göstermektedir. Gemimizin yalnızca pruva kısmı korunagelmıştır ve bahsi geçen örnek ile pruvanın uç kısmının hayvana benzetilmesi bakımından benzerlik ilişkisi kurulmaktadır. Thomov tarafından Snekkja olarak adlandırılan tiple benzerlik kurduğumuz gemimizin yalnızca pruvası olduğundan, gövde, yelken ya da başka bir unsura dair herhangi bir kazıma olmaması nedeniyle bu kazımayı herhangi bir tip içerisinde değerlendirmenin doğru olmayacağını düşünüyoruz.

Kat. 18 olarak sınıflandırılan bir diğer taşıtımızın tamamı korunamamıştır. Herhangi bir detay ibareden korunan kısmın pruva mı yoksa pupa mı olduğuna dair fikir yürütme imkanı oluşmamaktadır. Birçok kazıma çizgi arasında taşıtın tekne kısmı oldukça düz şekilde betimlenerek bordanın hatları rahatlıkla seçilebilmektedir. Bordanın uçtaki pruva ya da pupa olabilecek kısmındaki yükseklik dar, ancak gövdenin ortasında yükseklik oranla daha fazla betimlenmiştir. Borda üzerinde ve hatta bazı yerlerde bordayı aşan kazıma çizgiler mevcuttur. Bu çizgilerle kürekler gösterilmek istenmiş olabilir. Ayrıca orta kısımda bordayı aşağı ve yukarı yönde aşan dik bir çizgi bulunmaktadır. Bu çizgi ise bir küreğin yanı sıra yelken direği veya salmaya ait olabilir.

⁸⁶ Thomov 2014: 175 Fig. 1.

Düz çizgiler dışında borda üzerinde yatay ve dalgalı çizgiler görülmektedir. Yatay şekildeki çizgilerin borda üzerindeki döşeme detayları ya da suyun tekne üzerindeki gösterilmek istenmiş olabilir.

Kat. 19 olarak sınıflandırılan taşıt oldukça stilize betimlenmiştir. İskele cephesinden gösterilen taşıtın teknesinin baş ve ortasının bir kısmı korunmuştur. Bordanın yüksekliği dardır. Bordanın üzerinde bir yelken direği yelkeniyle birlikte kazınmıştır. Stilize yelkenin dörtgen olduğu düşünülmektedir. Yelkenin üzerinde bir başka kazıma alanında ikinci bir yelkene ait seren olduğunu düşündüğümüz, uzun ince dörtgen bir kazıma mevcuttur. Bordanın altında yatay bir çizgi ile su yüzeyi verilmek istemiş olabilir. Ayrıca gövdenin ortasında yükselen yelken direği aşağı yönde bordayı aşarak suyun içerisine doğru devam etmektedir. Bu çizgi ile salma anlatılmak istenmiş olabilir.

Kat. 20’de çizim alanı içerisinde birçok kazıma arasından bir taşıta ait olabilecek kazımlar seçilmiştir. Taşıtın baş veya kıç olabilecek bir ucu ile bu uçta yükselen ancak orta kısmında kopukluk bulunan bir yelken direği ve üst kısmında yelkenin bezini temsil ettiğini düşündüğümüz detay kazımlar mevcuttur. Tekne kısmında yalnızca bir kısmı korunan taşıtın dar bir bordaya sahip olduğu anlaşılmaktadır. Bu dar borda nedeniyle aracın tekne ya da kadirga olması muhtemeldir.

Kat. 21 ve 22’de yer verilen kazımalarda sıva alanının o kısmında herhangi bir tahribat bulunmamasına rağmen bir su taşıtının pruva ya da pupa olduğunu düşündüğümüz iki ucundan bir kısmına ait alanın gösterilmek istendiğini düşünmekteyiz. Burada bir çizim denemesi ya da yarım kalan bir çalışmadan söz edilebilir.

Kat. 23’deki taşıtın büyük kısmı tahrip olmuş, sıva alanının kopması nedeniyle tamamı günümüze ulaşamamıştır. Bordanın bir ucunun korunduğu çizimde tekne kısmının yüksekliği oldukça azdır. Gövdenin üzerinde yatay şekilde iki adet çizgi görülmekte ancak bu çizgilerin de tamamının korunamadığı anlaşılmaktadır.

Kat. 24’deki kazımda, sıvanın tahrip olması nedeniyle taşıtın yalnızca bordasının bir kısmı korunabilmiştir. Bu kısmın pruva kısmı olduğu düşünülmektedir. Pruvadan öne uzanan bir çizgi ile civarda veya mahmuz detayı verilmek istenmiş

olabilir. Bu kazıma üzerinde çizgiyle kesişen bir kazıma vardır ancak bununla ne anlatılmak istendiği anlaşılamamıştır. Çizimin üzerinde bağımsız bir şekilde tamamı korunamayan ancak bir daire içerisinde haç motifi olduğunu düşündüğümüz kazıma bulunmaktadır.

Kat. 25'deki gemimiz oldukça farklı bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Araştırmalarımızda benzerine rastlamadığımız stilize kazımanın bordası üzerinde kapalı bir alan bulunduğunu düşünmekteyiz. Bu alanın kadırgalarda kullanılan, kürekçi, mürettebat veya geminin taşıdığı yolcuları güneşten ya da olumsuz hava şartlarından korumak maksatlı tente olabileceği fikri akla gelmektedir. Dörtgen şekilde gösterilen ancak detaylarının belirtilmediği bordanın üzerini örten kısım kendi içerisinde çizgilerle ayrılan üçgenlerden oluşmuştur. Bu örtünün üzerinde konik bir üçgen bulunmaktadır. Pupa ve gövdenin yaklaşık ortasından 2 adet dümen suya uzanmaktadır. Gövdeden uzandığını söylediğimiz pupadaki çıkıntıyla benzerlik gösteren kazımanın salma olma ihtimali de mümkündür. Bu kısmı kesen ve bordayı örten lumbuz ile kesişen dik bir çizgi bulunmaktadır. Ayrıca bordanın ortasından bir başka dik düz çizgi de suya uzanmaktadır.

Kat. 26 olarak sınıflandırdığımız taşıtımız stilize şekilde betimlenmiştir. İskele cephesinden gösterilen geminin su kesimi düz bir çizgiyle gösterilmiştir ancak üst hizası kazanmamıştır. Gövdeden yükselen bir direk ve eğik uzanan seren olduğunu düşündüğümüz çizgi bordanın pruvası ile birleşmektedir. Yelken direğinin üzerinde sancak ya da gözetleme alanını temsil ettiğini düşündüğümüz dörtgen bir kazıma vardır. Alt kısımda ise direğin armaları gösterilmiştir.

Kat. 27 olarak sınıflandırdığımız da stilize bir betimdir ve yaptığımız araştırmalarda benzerine rastlamadık. Taşıtın bordası oldukça dar şekilde gösterilmiştir. Gövdenin ortasında bir direk ve direk üzerinde yine stilize bir biçimde sancak olduğunu düşündüğümüz kısa kenarı sağdan alta bakan "L" şeklinde kazıma mevcuttur. Direğin sağında dörtgen şeklinde bir alan ile yelken gösterilmek istenmiş olmalıdır. Bu dörtgenin alt sınırından yukarı yönde direk olduğunu düşündüğümüz kazıma çizgiler mevcuttur.

3. YENİÇAĞDA SU TAŞITLARI

Bu bölümde, katalog kısmında belirlenebilen gemi tipleri hakkında tiplerinin ortaya çıkışı, kullanıldığı tarih aralığı ve kullanım amaçları gibi bilgiler sunmak amaçlanmıştır.

Gemi tipleri kendi içerisinde uzun gemiler ve yuvarlak gemiler olmak üzere iki ana gruba ayrılmaktadır⁸⁷. Uzun gemiler, alçak ve dar bordaya sahip bu gemiler kürekler ile donatılmıştır; yuvarlak gemiler ise yüksek ve geniş olmakla birlikte yelkene bağımlı durumdadır. Yuvarlak gemi tanımı, gemilerin borda ve karinasının, yani taşıtın tekne kısmının yuvarlak oluşundan gelmektedir.

Uzun ve dar gemilerin sıklıkla küreklerle veya hem kürek hem de yelken ile donatıldığı görülür. Boylarına oranla enlerinin çok dar olması yük taşımak amacıyla ihtiyaç duyulan kapasitenin mevcut olmadığını gösterir. Yük taşıyamaz fakat bu uzun ve dar taşıtların avantajları çabuk manevra yapabilmeleri ve hızla mesafe kat etmeleri olmalıdır. Ancak bu avantajların yanında birçok küreğe sahip gemilerin kürek başına birden fazla kürekçiye ihtiyaç duyması dezavantaj olarak düşünülebilir. Nitekim çok sayıda mürettebat / tayfa maliyetliydi ve yuvarlak teknelerin geliştirilmesine neden oldu⁸⁸. İki grup arasında başlarda bir fark dikkatleri üzerine topladı. Uzun ve dar gemiler hızla hareket edebilirken savaşlarda mahmuzlarıyla bir silah olarak önemli bir faktör haline geldi⁸⁹. Bu nedenle yuvarlak gemiler sıklıkla ticaret gemisi olarak kullanılmaya devam etti. Hızlarıyla değil yük kapasiteleriyle anıldılar. Kadırğa (galley) tipinde bir gemi savaşların vazgeçilmeziyken Akdeniz'in ticaret hareketliliğinde en önemli yuvarlak gemilerden biri, ana direği ile dikkat çeken, diğerlerinden daha büyük ve kare yelkene sahip olan karakalardı (carrack) (Resim 83). Aynı dönemde daha küçük yuvarlak gemiler vardı; koglar (cog) (Resim 84), kalyonlar (galeoni veya galleon) (Resim 85), karaveller (caravel)⁹⁰ (Resim 86).

⁸⁷ Meinardus 1972: 29.

⁸⁸ Meinardus 1972: 29

⁸⁹ Casson 2002: 53.

⁹⁰ Meinardus 1972: 30.

3.1. Kadırğa

Kadırgalar İ.Ö. 3000'den 1809 yılındaki Rus-İsveç savaşına kadar kullanıldığı bilinen⁹¹, tarihte en uzun süre değerlendirilen gemi tiplerinden biri olmalıdır. Kadırgalar kendi içinde farklı topluluklar tarafından farklı modellerde adlandırılarak ve geliştirilerek yakın tarihe kadar ulaşmıştır. Antik Mısır⁹², Fenike⁹³, Grek⁹⁴, Roma⁹⁵, Bizans⁹⁶ ve diğer birçok medeniyet ile Osmanlılar⁹⁷ bu gemi tipini kullanmışlardır.

13. yüzyıldan 16. yüzyıla kadar kadırgalar baskın (egemen, çoğunlukta) ticaret ve savaşmakta kullanılan gemilerdir⁹⁸. 17. yüzyılın neredeyse sonlarına kadar Osmanlı tarafından donanmanın savaş gemileri arasında en çok tercih edilen ve en etkili güce sahip tip kadırgalardı ve 18. yüzyılda önemini yitirerek yerini kalyonlara teslim etti⁹⁹.

Bu gemiler genellikle, bir güverteye, civarda ile savaşılacak bir platforma, büyük ve yüksek bir kış kasaraya ve kürekçiler arasında merkezi bir koridora sahiptirler. Kürek ve yelken donanımını aynı anda barındırabilen bu tip gemilerin (Resim 87) kendi içinde yelken sayılarına göre ayrıldığı olmuştur. Tek direkli, iki direkli ve daha fazla yelken direği olan büyük kadırgalar olarak ayrılan üç grup kadırgadan bahsedilebilir. Tek direkli kadırgalar kıyı tüccarlar olmalıydı. İki direkli kadırgaların pupa yüksekliği biraz daha fazlaydı ya da doğrudan kış kasara yani daha yüksek bir güverteye sahip olabiliirdi (Resim 88). Büyük ana direğin önüne daha küçük bir pruva direği eklenirdi. İki den fazla yelkeni olan kadırgalar ise uzun mesafeleri yelkenlemek için kullanılırdı. Dar ve uzun olduğunda genellikle hafif havalarda seyrederdilerdi. Pupa alanının gelişmesi iki direkli ve büyük kadırgalar arasındaki belirgin farklardan birisiydi¹⁰⁰.

Geminin merkezi koridorun her iki yanında farklı yüksekliklerde (veya seviyelerde) banklar ve üzerinde kürekçiler bulunmaktaydı. Bu bank veya oturak tahtaları kışa doğru eğik, eğimliydi. Oturakların iç uçları dış uçlarına oranla daha ilerideydi. Yapılan bankların eğimli olması ile birbirine müdahale etmeden bütün

⁹¹ Blackburn 1978: 153. bk. "Galley"

⁹² Casson 2002: 34.

⁹³ Holmes 1906: 27.

⁹⁴ Holmes 1906: 30.

⁹⁵ Holmes 1906: 48.

⁹⁶ Casson 2002: 104.

⁹⁷ Bostan 2005: 188.

⁹⁸ Meinardus 1972: 29.

⁹⁹ Bostan 2004: 69.

¹⁰⁰ Meinardus 1972: 38-43.

kürekleri paralel hale getirmek mümkündür. Bir kadirga genellikle üç dümene sahiptir. İki gemi döndüğünde kıçtan da aynı kontrolü sağlayabilmek için, üçüncü ise kavisli kıç bölümüne sığdırmak için yapılmıştır. Bu dümenler Bizanslılar tarafından “barkalas” olarak bilinen bir dümenci tarafından kontrol edilirdi¹⁰¹. Dümenler o kadar etkiliydiler ki 13. yüzyılın Akdeniz’inde bir atın dizginle döndürüldüğü gibi iskele veya sancak yönüne kolaylıkla çevrilebileceğinden bahsedilir¹⁰².

Osmanlı’nın kadirgasını Akdeniz’de rastlanılan diğer kadirgalar ile kıyasladığımızda, Osmanlı’da 25 oturma banklı ve 196 veya 245 kürekçi mevcutken, 16. yüzyılın ortalarında İspanyollar’da 24 bank üçer kişiden hesaplandığından 144 kürekçisi vardır. Sonraları bu sayı 160’a ve hatta 174’e çıkmıştı. Venedik kadirgalarında ise oturma sayısında değişkenlik mevcuttu fakat genel olarak 27 oturma ve 164 kürekçiyle seyretmekteydi¹⁰³.

Bu tip gemiler oldukça dar ve uzun, neredeyse su seviyesinde denecek kadar alçak (Resim 89) ve hızla hareket edebilen gemilerdir. Kürek ve yelken donanımını aynı anda bünyesinde barındıran gemiler; limanlara girerken, çıkarken ve düşman gemisine saldırmaktayken kürekle hareket ederken, açık denizde ve rüzgârlı havalarda yelkenlerden faydalanıyor olmalıydı.

Kadirgaların en dayanıklı kısmı pruvası yani baş kısmıydı. Bu gemiler mahmuzla verilebilecek darbenin etkisine karşı direnebilecek kadar sağlam inşa edilmiş ve mahmuzları bronz ile kaplanmışlardı (Resim 90). Pruvadaki mahmuzlar gemi saldırıya geçtiğinde düşmana ait geminin bordasını parçalamak amacıyla kullanılıyordu. Bir kadirgada ne kadar kürekçi varsa, mahmuzun yarattığı çarpışma o kadar şiddetli oluyordu¹⁰⁴. Mahmuz, deniz taşımacılığını en az deniz savaşı kadar derinden etkilemiştir. Bu keşfe kadar dirençli ve seri her tür kadirga savaş gemisine dönüştürülebiliyordu; keşifle beraber ise sadece mahmuzlu gemiler buna müsaitti¹⁰⁵.

Kadirgaların dengelerinin sağlanabilmesi için gövdenin yapım aşamasında ağırlıklarının dikkate alınması olmazsa olmazdı. Bu nedenle geminin seren ve

¹⁰¹ Meinardus 1972: 30.

¹⁰² Meinardus 1972: 30.

¹⁰³ Bostan 2005: 192.

¹⁰⁴ Aslan 2008: 51.

¹⁰⁵ Casson 2002: 53.

yelkenlerini, pruvasını kış kasara ve kaptan mahallini dikkate alarak bir kalibraja gidilirdi. Kadırgaların enlerinin dar olması nedeniyle rüzgarın sert olduğu havalarda yelken kullanmaları doğru olmazdı. Bu gibi durumlarda yelkenler toplanıp direklerin indirilerek küreklerle yolculuk sürdürülürdü. Aksi halde genişlik ve uzunluğu uygun olmadığından dalgaların etkisiyle gemi parçalanma riskiyle karşı karşıya kalırdı. Rüzgarın elverişli olduğu hava şartlarında ise oldukça uzun olmaları nedeniyle hızla hareket edebilirlerdi. Su kesiminin altında kalan karina kısmının az yüksekliği sayesinde sığ olan liman veya koylarda rahat hareket edebildikleri söylenebilirdi.

Kadırga tipindeki taşıtlarda askerler için özel barınaklar bulunmadığından, yolculuk sırasında daima güvertede bulunmak durumunda olan askerlerin güneş, yağış ve soğuk havadan korumak amacıyla güverteler üzerinde yelken kumaşından imal edilmiş tenteler kullanılırdı¹⁰⁶

Donanma gece yolculuğundayken bazı kadırgalarda fener bulundurulurdu. Burada amaç donanmanın diğer gemileri ile birlikte hareket etmeyi sağlamak ve yol gösterici olmaktı¹⁰⁷.

Osmanlılar, önceki Türk denizci beyliklerinde olduğu gibi denizlere ilk açıldıkları esnada kadırga ile tanıştılar ve bu tipi hızla kabullenerek donanmalarına dâhil etmişler. Donanmanın ileri gelenleri tarafından incelenen Akdeniz'deki gemi tipleri arasında kalyon gibi yelkenli gemilerin yerine kadırga tipi daha küçük ölçekli dolayısıyla daha az üretim maliyetli gemilerin seçildiği dikkat çeker. Bu noktada savaş sırasındaki maddi zarar da düşünülen bir diğer unsur olmalıdır. Osmanlı'nın bu tipteki gemileri diğer milletlerin kadırgalarına kıyasla çok daha sade ve gösterişsizdi. Ayrıca bütün gemilerde olduğu gibi taş ve çakıllardan oluşan belirli ölçüde bulunurdu. Tahta dikmelerle kurulan bölme şeklindeki kalaslar yardımıyla safranın hareketi kısıtlanır ya da istediği şekilde konumlanması sağlanırdı¹⁰⁸.

¹⁰⁶ Bostan 2005: 205.

¹⁰⁷ Bostan 2005: 212.

¹⁰⁸ Bostan 2005: 199.

3.2. Karaka

Karaka Portekizliler tarafından yaratılan ve İspanyollar tarafından dünyayı keşfetmede ve haritalandırmada kullanılan tiptir. Genellikle 14. ve 17. yüzyılda Akdeniz ve Kuzey Avrupa'da ticaret gemisi olarak kullanılmıştır¹⁰⁹. Akdenizli denizciler, kogu baştan kışa doğru yeniden tasarladılar. Pruva kısmını üçgen bir şekilde çıkıntılı olarak uyguladılar. Gövdeye bol miktarda içe eğim uyguladılar, yani iç taraftaki kenarları kavisli hale getirerek geminin su hattını üst güvertede olduğundan daha geniş gözükmesini sağladılar. Pupanın bitimindeki zarif geçiş yerine sert bir geçişle düz bir alan oluşturdular. Bu alanın üstüne de Akdeniz'in kavurucu güneşinden korunmak için bir tente yaydılar¹¹⁰.

15. yüzyılın ikinci yarısında yaygın olarak kullanılan karakalar 17. yüzyıla gelindiğinde kog tipi gemiler ile birlikte büyük kadirgaların yerini almıştı. Bu gemiler Geç Orta Çağ'da yelkenlilerin döneminde büyük gemilerin öncüsü olarak tarihteki en etkili gemi tasarımlarından biriydi. Gemiler özelleşip gelişirken bu tipin temel tasarımı yelken çağı boyunca değişmeden kalmıştır¹¹¹.

Bu tipte sıklıkla ana yelken ve pruva yelkeni dörtgen, pupa yelkeni ise üçgendir. Başlarda üç yelkenin kullanıldığı gemide sonraları Akdeniz'de büyüyen deniz gücü ve ticaretin talebine yetişebilmek için tipin hacmi ve kapasitesi büyüdü, dolayısıyla yelken sayısı artmak durumunda kaldı. Gelişen tasarımda ana direktteki karga yuvasının üst bölümüne, direğin tepesine dörtgen bir yelken eklendi. Üçgen pupa yelkeni özellikle rüzgar yönüne göre şekil alma noktasında yardımcı olurdu. Dümeni pupasında konumlanırdı.

Karaka tipik bir yuvarlak gemidir. Pruvası geniş ve pupa genişliği oldukça kısadır. Başkasara ve kışkasara olarak adlandırılan merkezdeki güverteden yüksekte pruva ve pupa kısımlarında farklı yüksekliklerdeki güvertelere sahipti (Resim 91). Bu tür gemiler sudan yüksekti ve geniş olduğu kadar derindi¹¹². Yani burada bordanın yüksek olmasının yanında geniş tipteki bu geminin su kesiminin altında kalan karina kısmının da oldukça yüksekliğe sahip olduğu anlaşılmaktaydı. Dolayısıyla karaka tipi

¹⁰⁹ Özdaş 2007: 67.

¹¹⁰ Casson 1964: 83.

¹¹¹ Konstam 2002: 77.

¹¹² Meinardus 1972: 49.

gemilerin sığ sularda seyretmesi zor gözükmekteydi. Öyle ki bu taşıtlar okyanusa gidebilir; dalgalı hatta fırtınalı rotaları istikrarlı bir şekilde tamamlayabilirdi. Ve uzun yolculuklar için gerekli malzemeleri depolayabilecek kadar genişti. Karaka tipindeki gemiler yavaş ve hantal olsa da hiç şüphesiz denize elverişli ve ekonomikti¹¹³. Ayrıca düzenli olarak silah taşıyan, ağır silahlar ile donatılan ticaret gemisi olarak bir ilkti¹¹⁴ (Resim 92).

3.3. Kog

Orta çağda kullanılan gemi tipi. İlk olarak 10. yüzyılda ortaya çıkmış ve Kuzey Avrupa'da 13. ve 15. yüzyıllar arasında sıkça kullanılan gemi tiplerinden birisidir. 13. yüzyılın ortalarında Kuzey Avrupa'da yoğun deniz ticareti faaliyetleri gemi yapımını da teşvik etti. Bu süreç içerisinde üretilen tiplerden birisi de kog oldu. Yüksek hızı ve oldukça fazla kargo kapasitesi kogu yaklaşık 200 yıl boyunca Kuzey Denizi'nin baskın ticaret gemisi yaptı¹¹⁵.

Genel olarak, gemilerin orta çağdaki gelişimi iki ana grupta incelenebilir: savaş için inşa edilmiş kürekli uzun gemiler ve ticaret için tasarlanmış yuvarlak gemiler. Bu iki grup, savaştaki yelkenli kogun belirgin düzeyde göz önünde olana ve her yönüyle tercih edilen gemi haline gelene kadar geçerliydi. Ticaret gemisini savaş gemisi olarak kullanabilme kabiliyeti çok avantajlı oldu ve böylece kog tipi farklı toplumlarca sıkça tercih edildi ve kullanıldı.

Yapısal anlamda kog, bir orta çağ “yuvarlak gemisine” (round ship) benziyordu (Resim 93). Geniş ve omurgalı geminin merkezinde gömme vaziyette düz bir tabanla ve üst üste bindirilen borda kaplamasıyla karakterize edildi¹¹⁶. Yuvarlak bir pruva ve pupası vardı. 13. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan kale benzeri yapılara bu tipte rastlanmamaktaydı¹¹⁷ (Resim 94, 95). Dümen pupanın merkezine konumlanmıştı. Kog, geminin ortasına dikilmiş bir kare yelken ve direğe sahipti. İlerleyen dönemlerde artan taşıma kapasitesiyle merkezin önüne ve arkasına yeni ama daha küçük yelkenler ve direkleri eklendi. Ayrıca ana direk ve sonradan eklenen direklerin üzerinde çanaklık ya

¹¹³ Meinardus 1972: 51.

¹¹⁴ Blackburn 1978: 88. bk. “Carrack”.

¹¹⁵ Hocker 1991: 25.

¹¹⁶ Blackburn 1978: 103. bk. “Cog”.

¹¹⁷ Özdaş 2007: 62.

da karga yuvası olarak adlandırılan gözetleme alanı da dizayna dahil edilebiliyordu. Koglar açık bir tekneye (gövde) sahipti ve kısa mesafelerde kürek kullanımına müsaitti. Son olarak kog yapımında eşsiz bir kuzeyli gelişme olarak kıçtan takılan bir asılı merkezi dümen ile tasarım tamamlandı¹¹⁸ (Resim 96).

Nihayetinde ihtiyaca yönelik hızlı değişimler sonrasında 14. yüzyıl civarında kog yapısal sınırlarına ulaştı. Yerine geçen hulk¹¹⁹ tipi (Resim 97) zaten mevcuttu ancak yenilenmesi sonrasında bu değişim sağlandı. Kanıt olmamasına rağmen, hulk tipinin kog soyundan geldiği yönünde fikirler vardır ancak tam tersi olarak kogun ata olduğu açıktır¹²⁰.

Bu süreçte birçok uzun gemi yerini koga bırakmıştı ancak zamanla bu tip yerini özelleşmiş ve işinin ehli olan karaka ve kalyonlara bıraktı.

¹¹⁸ Hocker 1991: 25.

¹¹⁹ Blackburn 1978: 174. bk. "Hulk"

¹²⁰ Pedersen 2000: 235.

4. KRONOLOJİ

Bu bölümde katalog kısmında yer alan ve “Nikaia Hagia Sophia Kilisesi’ndeki Gemi Tipleri” bölümünde yalnızca benzerlik ilişkisi kurularak tipolojisi yapılan gemi graffitolarının tarihlendirilmesi amaçlanmaktadır. Başlangıçta katalog numaralarına göre İznik’teki kazıların, benzerlerinin tarihsel süreçte hangi dönemde değerlendirildiğine değinilecek, son olarak graffitoların tarihlendirilmesi ile ilgili genel bir yorumda bulunulacaktır.

4.1. Kadırgalar

Kat. 1 ve 2’de karşımıza çıkan graffitolar, Meinardus tarafından Aegina’dan kıyı gemisi olarak adlandırılan ve 17. yüzyıla tarihlenen iki kadırga¹²¹ (Resim 57-58), yine Meinardus’un farklı bir yayınındaki Miletos’tan 15. – 16. yüzyıllar civarına tarihlenen bir kadırga¹²² (Resim 59), Öney’in çiniler ile ilgili yayınından İznik çinileri üzerinde yer alan üç farklı kap üzerinde, yaklaşık 1585 yılına, yaklaşık 1570-1575 yıllarına ve 17. yüzyıl ortalarına tarihlenen kadırgalar¹²³ (Resim 60-62) ve Hermans’ın İspanya’nın Balerik adalarında yer alan Eivissa şehir duvarları üzerinde 16. yüzyıla tarihlenen kadırga olarak belirlediği bir gemi kazıması¹²⁴ (Resim 63) ile benzerlik göstermektedir. Gösterilen örnekler ile tek yelken direği ile birlikte kürek teknolojisinin kullanılıyor olması, yelken formu ve yelken üzerindeki dikey çizgiler gibi detay gösterimlerinin ve geminin borda kısımlarının uzun ve dar olarak resmedilmesi, özellikle çiniler üzerindeki boyamalarda da gördüğümüz sereni sabit tutmak maksadıyla kullanılan mantilya ya da ventoların özellikle belirtilmesi gibi nedenlerden dolayı benzerlik göstermektedir. Bu örneklerden yola çıkarak graffitomuzun 15. ve 17. yüzyıl civarındaki zaman aralığına tarihlenebileceği düşünülebilir.

Kat. 3’deki gemimiz ile Meinardus tarafından yayınlanan, Hephaistion’da sütun üzerine kazınmış 15. yüzyılın ikinci yarısına tarihlenen kadırga¹²⁵ (Resim 64), Aegina’da Mavrika Aziz Nikolaos Kilisesi’nde bulunan 17. yüzyıla tarihlenen

¹²¹ Meinardus 1972: 39 Fig. II-2, 40 Fig. III-1.

¹²² Meinardus 1973: 305 Fig. 1.

¹²³ Öney 2009: 92 Kat. No. 3, 103 Kat. No. 26, 105 Kat. No. 29.

¹²⁴ Hermans 2010: 69 Fig. 7.

¹²⁵ Meinardus 1972: 39 Fig. II. 3.

kadırga¹²⁶ (Resim 65) ve Miletos'ta Selçuk hamamı duvarlarında rastlanılan 15. ve 16. yüzyıllar civarına tarihlenen kadırgayla¹²⁷ (Resim 66) benzerlik göstermektedir. Gösterilen örneklerle geminin dar ve uzun tekne kısmı, pruvanın yükseltisi altından su yüzeyi üzerinden öne uzanan mahmuz, gemi teknesinin kış kısmında özellikle aktarılan kış kasaraya ait yükseklik, yelken sereni ve yelkenin arma detayları gibi kazımalardan dolayı benzerlik kurulmaktadır. Bu örneklerden yola çıkarak 3 numaralı gemimizin 15. ve 17. yüzyıllar civarına tarihlenebileceği düşünülebilir.

Kat. 4'de yer alan kadırga, Tufan Karasu tarafından yayınlanan Alanya Kalesi duvarlarında kazınan 15. ve 19. yüzyıllar gibi dört yüzyıllık geniş bir aralığa tarihlenen kadırga betimi¹²⁸ (Resim 67) ile benzerlik göstermektedir. İki kadırga arasında borda yükseltilerinin alçak olması ve kürekleri temsil ettiği düşünülen dikey çizgiler ile detaylandırılışı, tek direkli ve armaların özellikle belirtilmesi gibi özellikler bakımından benzerlik ilişkisi kurulmuştur. Bu benzerlikten dolayı 4 numaralı kadırganın 15. – 19. yüzyıllar arasına tarihlenebileceği söylenebilir.

Kat. 5'teki kadırga, Le Bon tarafından 15. ve 16. yüzyıllar civarına tarihlenen kadırga olarak adlandırılan İskoçya Argyll'de yerel bir kilisenin duvarında kazınan gemi graffitosu¹²⁹ (Resim 68), Babuin ve Nakas tarafından stilize yelkenli olarak adlandırılan ve 14. yüzyılın son çeyreğine tarihlenen Selanik'teki Hz. İlyas Kilisesi'nden üç gemi graffiti¹³⁰ (Resim 69) ile benzer olduğu düşünülmektedir. Bu nedenle 5 numaralı gemimizin 15. ve 16. yüzyıllar arasına tarihlenebileceği fikri öne sürülebilir.

Kat. 6'daki kadırga, Meinardus tarafından Miletos'tan kadırga olarak tanımlanan 15. ve 16. yüzyıllar civarına tarihlenen bir gemi graffitosuna¹³¹ (Resim 70), Theuma tarafından Malta'nın Gozo adasındaki Qala Şapeli'nde bulunan 15. yüzyıla tarihlenen kadırga olarak tanımlandığı bir kazımayla¹³² (Resim 71), Babuin ve Nakas tarafından Selanik'teki Hz. İlyas Kilisesi'nde kazınmış 14. yüzyılın son çeyreğine tarihlenen

¹²⁶ Meinardus 1972: 42 Fig. V. 2.

¹²⁷ Meinardus 1973: 309 Large Galley.

¹²⁸ Karasu 2005: Ç. 35.

¹²⁹ Le Bon 1997: 22 Fig. 1. 2.

¹³⁰ Babuin-Nakas 2011: 11 Fig. 8, Ship 5, Ship 15-16.

¹³¹ Meinardus 1973: 305 Fig. 2.

¹³² Theuma 2003: 418 Fig. 6. 18.

kadırga filosu olarak tanımlanan yan yana dört gemi betimi¹³³ (Resim 72) ile benzerlik göstermektedir. Taşıtların bordalarının uzun, dar ve su kesiminin düz betimlenmesi, pruva kısmı ve bu kısımdan öne uzanan civadranın özellikle kazınması, bordadan suya uzanan kürekler olduğunu düşündüğümüz kazıma çizgiler ve yine pupa kısmında özellikle belirtilen kış kasara bölümü nedeniyle benzerlikler göstermektedir. Bu benzerlikler dolayısıyla 6 numaralı kadırga, 14. yüzyılın son çeyreğinden 16. yüzyıl civarına kadar olan tarih aralığına konumlandırılabilir.

Kat. 7'deki gemi, Babuin ve Nakas tarafından Selanik'te Hz. İlyas Kilisesi duvarlarına kazınan, 14. yüzyılın son çeyreğine tarihlenen ve kadırga olarak sınıflandırılan bir gemi¹³⁴ (Resim 73) ile benzerlik göstermektedir. Oldukça uzun ve alçak gösterilen tekne kısmı, bordanın düz şekilde gösterilen su kesimi, çok sayıda sancak direği ve bilhassa belirtilen şeytan çarmıhı detayı gibi özellikler bakımından benzerlik kurulmuştur. Bu benzerlikten yola çıkılarak Kat. No. 7 olarak sınıflandırılan kadırganın 14. yüzyılın son çeyreğine tarihlendirilmesi teklif edilebilir.

4.2. Karaka

Nikaia'daki graffitolar arasında karaka olarak tanımlanan tek örnek olan Kat. 8, Meinardus tarafından Delphi yakınlarındaki St. Luke Kilisesi'nin duvarlarında karşılaştığı, 15. ve 16. yüzyıllar civarına tariheddiği aynı zamanda karaka olarak tanımladığı bir graffito¹³⁵ (Resim 74), yine Meinardus'un Atina'da rastladığı¹³⁶ (Resim 75) karaka olarak tanımlanan 15. yüzyılın ikinci yarısına tarihlenen, Starmatou'nun Aigina'da Paleochora Kalesi'nde rastladığı, 15. ve 17. yüzyıllar civarına tarihlenen, kargo gemisi olarak tanımladığı bir kazıma¹³⁷ (Resim 76) ve Thomov'un İstanbul Ayasofya'dan yuvarlak gemi-ticaret gemisi¹³⁸ (Resim 77) olarak tanımladığı ve 1350-1450 yılları arasına tariheddiği örnekler ile benzerlik ilişkisi kurulmaktadır. Gösterilen örnekler; yüksek ve kaplama detayları ile resmedilen gemi teknesi, teknenin pruva ve pupa bölümlerinde özellikle belirtilen kasaralar ve orta güvertenin yüksekliğinin alçak gösterilmesi, çok sayıda yelken direği ile yelkene sahip ve yelken sayısı dikkate

¹³³ Babuin-Nakas 2011: 10 Fig. 4 Ship 9-12.

¹³⁴ Babuin-Nakas 2011: 10 Fig. 3 Ship 2.

¹³⁵ Meinardus 1972: 49 Fig. X. 4

¹³⁶ Meinardus 1972: 50 Fig. XI. 4

¹³⁷ Stamatou 1997: 438 Fig. 3

¹³⁸ Thomov 2015: 65 Figure II, #2

alındığında kürek kullanımına ihtiyaç duyulmayacak yapıda olması gibi hususlar nedeniyle benzerlik göstermektedir. Bu benzerliklerden dolayı 8 katalog numaralı karaka tipindeki gemi için 14. yüzyılın ikinci yarısından 17. yüzyıl civarına kadar olan tarih aralığı önerilebilir.

4.3. Kog

Katalogda Kog olarak sınıflandırdığımız tek örnek olan Kat. 9 olarak adlandırdığımız graffito ile Brady ve Corlett'in İrlanda'daki Moyne Manastırı'nda yer kog olarak tanımladıkları ve 15. yüzyıla tarihdedikleri gemi¹³⁹ (Resim 78) ile benzerlik göstermektedir. İlgili örnek ile Kat.No. 9'daki gemimiz, ikisi de oldukça stilize olmasına rağmen gemi teknesinin pruva kısmında sarmal vaziyetteki aktarım, borda üzerinde dikey çizgiler ile detaylandırma, orta kısımda yelken direği, direkte özellikle belirtilen seren ve arma gibi benzerliklerin yanı sıra bordanın üst kısmında yatay tek çizgi ile perspektif verilip taşıtın genişliğini göstermeye çalıştığını düşündüğümüz detay dikkat çekmektedir. Bu benzerlik dolayısıyla kog tipindeki gemimizin tarihlendirilmesi noktasında 15. yüzyıl civarı düşünülebilir.

4.4. Tekneler

10, 11, 12, 13 ve 14 katalog numaralı tekneler ile benzerlik gösteren Meinardus'un Miletos'taki Selçuk hamamının duvarına kazılı kıyı teknesi olarak tanımladığı graffito¹⁴⁰ (Resim 79) 15. ve 16. yüzyıllar civarına, Beltrame ve Boetto'nun Venedik'ten yelkenli tekne olarak tanımladığı kazıma¹⁴¹ (Resim 80) 17. yüzyıla, Babuin ve Nakas'ın tek direkli tekneler olarak tanımladığı iki betim¹⁴² (Resim 81) 14. yüzyıla tarihlenmektedir. Hagia Sophia duvarlarında rastladığımız taşıtlar ile karşılaştırıldığında tek direkli, kısa ve dar bordalı, yelken, yelken direği ve borda dışında herhangi bir unsura yer verilmeyen basit, detaylı gösterimden uzak kazımlar olması yönünden benzerlik kurulmuştur. Nikaia'daki yapıda karşımıza çıkan tekne olduğunu düşündüğümüz graffiti için benzerlerinden yola çıkarak 14. ve 17. yüzyıllar civarını önerebiliriz.

¹³⁹ Brady-Corlett 2004: 31

¹⁴⁰ Thomov 2015: 65 Figure II, #2.

¹⁴¹ Beltrame-Boetto 1997: 243 Fig. 7.

¹⁴² Babuin-Nakas 2011: 11 Fig. 8 Ship 23 Ship 24

Benzerlerinden yola çıkarak bir tarih aralığı içerisinde yer bulmaya çalıştığımız graffiti, karşılaştırma örnekleri dikkate alındığında genel anlamda 14. ve 19. yüzyıllar arasındaki yaklaşık 6 asırlık süreç içerisinde yerleşebileceği yönünde bir fikir öne sürülebilir. Ancak Hagia Sophia Kilisesi/Ayasofya (Orhan) Camii isimli birinci bölümün “Orhan Gazi Dönemi ve Sonrası Türk Etkileri” isimli alt başlığında da belirttiğimiz, yapının kiliseden camiye dönüştürüldükten sonraki değişiklik ve eklentilerden bahsettiğimiz kısımda, Möllers’in yayınında belirttiği yapının son cemaat olarak adlandırılan bölümünün güneyindeki kible duvarı ilavesinin 17. yüzyılda uygulandığı fikri¹⁴³ yapıdaki grafitinin tarihlendirilmesi noktasında son derece önemli yere sahiptir. Bunun sebebi, Möllers’in 17. yüzyılda eklendiğini söylediği duvarda oluşturulan mihrap içerisindeki krem rengi sıva üzerinde gemi graffitolarının bulunmasıdır. Bu bilgiden yola çıkarak tüm gemi graffitolarının aynı sıva özelliklerine sahip kısımlarda kazınmış olduğu da dikkate alınarak, yapıdaki gemi kazımlarının 17. yüzyıldaki eklentiden önce uygulanmamış olacağını, bu nedenle Ayasofya (Orhan) Camii’ndeki grafitinin 17. yüzyıldan sonra uygulanmış olması gerektiği fikri tarihlendirme noktasında önerilebilir.

¹⁴³ Möllers 1994: 58.

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Antik dönemde Bthynia'nın Nikaia kentinde, günümüzde Bursa'nın İznik ilçesinde, geçmişte de günümüzde de kentin merkezinde konumlanan, bilinen ilk fonksiyonu kilise daha sonrasında cami olarak kullanılan Hagia Sophia Kilisesi, bugünkü adıyla Ayasofya (Orhan) Camii yapısındaki gemi graffioları konumuzun kapsamını oluşturmuştur.

Yapının son cemaat bölümünden orta nefe geçişin sağlandığı giriş kısmının güneyinde ve kuzeyinde fark edilen gemi kazımaları sonrasında tarafımdan çalışma konusu olarak seçilen yapıdaki gemi graffitolarını eksiksiz olarak tespit etmek amacıyla öncelikle yapı farklı tarihlerde birçok kez ziyaret edilerek incelemiştir. Bu incelemeler sonrasında grafitinin, yapı kullanım halindeyken, bir başka ifadeyle duvarlarının tahrip olup yıkılmadan öncesinde, yalnızca iç cephesindeki duvarlarında uygulanan sıvalar üzerinde kazındığı görülmüştür. Kazımalardan yalnızca orta nefin batı duvarında oldukça yüksekte konumlanan dokuztaş oyununun zeminine ait olduğunu düşündüğümüz kazıma dışında (Çizim 17, 18) diğer tüm kazımaların ortalama 180 cm boy uzunluğuna sahip bireylerin kolunu yukarı kaldırdığında erişebileceği yükseklikte uygulandığı fark edilmiştir. Ayrıca kazımaların farklı kalınlık ve derinliklerde bız, çivi veya benzeri araçlarla kazındığı düşünülmektedir. Farklı derinliklerdeki kazımaların mevcudiyeti, sıvanın kasıtlı veya kasıtsız tahrip edilmiş olabileceği fikrini de akıllara getirmiştir.

Tespit çalışmaları sonrasında kazımaların bulunduğu duvarlar farklı mevsimlerde ve farklı hava koşullarında fotoğraflanmıştır. Bu uygulama sonrasında özellikle günümüzde dış cephede kalan ancak yıkılmadan önce narteks veya son cemaat bölümünün iç duvarları üzerinde yer alan betimlerin, havanın çok kapalı veya karanlık olduğu saatlerde ya da güneşli ve hatta doğrudan güneş ışığının vurduğu saatlerde belirginliğini yitirdiği ve fotoğraflara düzgün yansımadağı görülmüştür. Bu nedenle günün aydınlık olduğu ancak doğrudan güneş ışınlarının yansımadağı saatlerde en verimli fotoğraflama yapılmaya çalışılmıştır. Günümüzde iç cephede, nef duvarlarında yer alan betimlerde ise mevcut ışıktan yararlanılarak fotoğraflar çekilmiştir. Yapılan en verimli fotoğraflama çalışmasının ardından ihtiyaç duyulduğu durumlarda bazı

fotoğraflar üzerinde parlaklık ve karşıtlık değerleri değiştirilerek detayların gözden kaçmayacağı sonuçlara ulaşılmaya çalışılmıştır. Bu fotoğraflar üzerinden Macromedia Freehand MX programı ile betimlerin dijital çizimleri yapılmıştır. Yapılan kaynak taraması sonrasında fark edilen, bir eksiklik olduğunu düşündüğümüz çizimlerin ölçeklendirilmesi noktasında Macromedia Freehand MX programında uygulanan çizimler AutoCAD programının 2016 versiyonuna aktarılmıştır. Duvarlardaki kazımların belirlediğimiz referans noktalarından yapılan ölçümlerden faydalanılarak, çizimlerin tamamının ölçeklendirilmesi ve gemilerin ölçülerinin katalog kısmına aktarılabilmesi sağlanmıştır.

Çalışmayı oluşturma noktasında çeşitli kütüphane ve veri tabanlarında kaynak taraması yapılmıştır. Kaynak taramasına graffitoların uygulanma sebepleri, farklı coğrafyalarda uygulanan benzer ya da farklı gemi graffitoları, kurulan benzerliklerle gemilerin tanımlanabilmesi, sınıflandırılabilmesi, tarihlendirilebilmesi ve kazındıkları yapının mimari özellikleri ile tarihsel süreci hakkında bilgi edinerek ilişkilendirme noktasında ihtiyaç duyulmuştur.

Fotoğraflanıp çizimi yapılan gemi, tekne veyahut bu iki farklı ölçekteki taşıttan herhangi birisi olabileceğini düşündüğümüz toplam 27 adet çizimin, katalog kısmında; yapıdaki konumu, belirlenebildiyse tipi, ölçüleri, tanımı, varsa karşılaştırma örnekleri ve yine belirlenebildiyse dönemi okuyucuya aktarılmıştır.

Önceleri Hagia Sophia Kilisesi ve sonradan Ayasofya (Orhan) Camii'ne bir bölümde detaylıca yer vermemizdeki maksat, yapı ve gemiler arasında bir ilişki kurabilmeyi, aynı zamanda doğrudan bir tarih belirten herhangi yazıt veya benzeri fonksiyona sahip bir başka verisi olmayan graffitoların yapının tarihsel sürecinde ne şekilde konumlandığı konusunda fikir sahibi olabilmektir. Nitekim yapıyla ilgili gerçekleştirdiğimiz kaynak taraması neticesinde, kilisenin camiye dönüştürüldükten sonraki dönemde, yapının son cemaat bölümünde oluşturulan mihrap bölümünün 17. yüzyılda oluşturulduğu öğrenilmiştir. Bu tarihte oluşturulan mihrabın içerisinde, krem rengi sıva üzerinde yer alan gemi graffitolarının, yapının diğer kısımlarında da aynı özellikteki sıva üzerinde kazınmış olduğu da dikkate alındığında gemilerin 17. yüzyıl öncesinde kazınmış olma olasılığını ortadan kaldırmaktadır. Bu noktada gemilerin yapı

ve kentin 17. yüzyıl ve sonrasındaki tarihsel süreciyle ilişkilendirilebileceği fikri rahatlıkla öne sürülebilir.

Kaynak taraması sırasında dikkat çeken eksikliklerden birisi de yayını yapılan herhangi bir gemi graffitosunun çoğu zaman hiçbir karşılaştırması yapılmaksızın doğrudan bir tip içerisine yerleştirilmesi olmuştur. Bu nedenle çalışmada gemi tiplerini belirleme noktasında yani gemilerin sınıflandırılmasında karşılaştırma örnekleri odak noktası niteliğindedir. Ulaşabildiğimiz kaynaklardaki gemi kazımları ile bugün İznik'te bulunan kazımlar arasında gemilerin bölümlerinin ifade edilmiş şekli bakımından benzerlik kurabildiğimiz örnekler neticesinde toplamda 27 çizimden 7'sinin kadirga, 5'inin tekne, 1'inin karaka, 1'inin kog ve herhangi bir karşılaştırma örneğine rastlamadığımız ancak baca ve bacadan yükselen dumanların bariz şekilde izleyiciye aktarıldığı örneğin bir buharlı gemi olduğu düşünülmektedir. Karaka, kog ve buharlı gemi gibi yüksek bordaya ve büyük tekne kısmına sahip, derin sularda seyretmesi daha olası tipteki gemilerin İznik Gölü ile ilişkilendirilemeyeceği aşıkardır. Bu gemilerin İznik'e yakın Gemlik veya görece biraz daha uzak olan ancak dünyadaki su taşıtlarının hareketliliği dikkate alındığında o denli uzak olmayan İstanbul ile ilişkilendirilebileceği düşüncesi akla gelmiştir. Ancak tekne olarak sınıflandırılan küçük ölçekli su taşıtlarının sığ sularda rahatlıkla kullanıma elverişli oluşunun yanı sıra bazı küçük ölçekli kadirga tiplerinin mevcudiyeti, dar ve sığ tekne kısımları, yapılan kaynak taramasında sıkça karşılaşılan kıyı gemisi şeklindeki ifade ve tanımlamalara bakıldığında tekne ve kadirga tipindeki taşıtlar İznik Gölü ile ilişkilendirilebilir. Ek olarak yakın tarihe kadar, yaklaşık 300 kişi taşıma kapasiteli Bursa Büyükşehir Belediyesi'nin BURULAŞ şirketine ait BUDO deniz otobüslerinin, Türkiye'nin beşinci büyük ve ortalama 30 metre derinliğe sahip İznik Gölü üzerinde, İznik ve Bursa'nın bir diğer ilçesi olan Orhangazi arasında gerçekleşen seferleri de dikkate alındığında yapı üzerindeki gemi graffitolarının İznik Gölü ile bağlantılı olabileceği fikri öne sürülebilir.

Benzerlerinden yola çıkarak sınıflandırabildiğimiz su taşıtları olan kadirga, karaka ve kog tiplerinin “Yeniçağda Su Taşıtları” isimli bölümümüzde ortaya çıkışı, kullanım gördüğü tarih aralığı, gelişen teknolojiyle kullanımının son buluşu ve bu tiplerin fonksiyonları hakkında okuyucuya bilgiler aktarmak amaçlanmıştır. Bu çalışmalar sırasında, örneğin kog tipinde kıçtan takılan, asılı merkezi dümen tasarımının

eklenmesi gibi destekleyici bilgilere ulaşılarak gemilerin tanımlanması ve sınıflandırma noktasında da faydalar görülmüş bu bilgiler okuyucuya da ulaştırılmıştır.

Çalışmanın en önem arz eden kısımlarından birisi de sıvalar üzerine uygulanan graffitinin hangi dönemde uygulandığıdır. Yapılan kaynak taraması sonucunda, dünyanın birçok farklı noktasında, yoğunlukla dini yapıların duvarlarında gemi graffitoları olduğu gözlemlenmiştir. Ulaşabildiğimiz kaynaklar neticesinde benzer olduğunu düşündüğümüz gemi kazımaları ile yaptığımız karşılaştırmalar neticesinde, Kat.No. 1 ve 2'deki kadirgalar 15. ve 17. yüzyıllar civarına, Kat.No. 3'teki kadirga 15. ve 17. yüzyıllar civarına, Kat.No. 4'teki kadirga 15. ve 19. yüzyıllar civarına, Kat.No. 5'teki kadirga 15. ve 16. yüzyıllar civarına, Kat.No. 6'daki kadirga 14. yüzyılın son çeyreği ve 16. yüzyıl civarına, Kat.No. 7'deki kadirga 14. yüzyılın son çeyreği civarına, Kat.No. 8'deki karaka 14. yüzyılın ikinci yarısı ve 17. yüzyıl civarına, Kat.No. 9'daki kog 15. yüzyıl civarına ve son olarak Kat.No. 10, 11, 12, 13 ve 14'deki tekneler 14. ve 17. yüzyıllar civarına tarihlendirilmiştir. Genel anlamda bakıldığında yapılan karşılaştırmalar dikkate alındığında yapının duvarındaki graffitoların 14. ve 19. yüzyıllar arasındaki 6 yüzyıllık bir sürece yayılabileceği düşüncesine ulaşılmıştır. Ancak yapıyla ilgili gerçekleştirdiğimiz araştırmalar neticesinde yapının duvarlarındaki kazıların bulunduğu krem rengi sıvanın Türk döneminde, 17. yüzyılda yapıya uygulandığı anlaşılmıştır. Bu nedenle yapının verdiği 17. yüzyıl alt sınırı ile karşılaştırma örneklerinden elde edilen ortalama 19. yüzyıl verisi dikkate alındığında, çalışma konumuz olan İznik'teki gemi graffitolarının yaklaşık 17. ve 19. yüzyıllar arasındaki 3 asırlık süreç içerisinde duvarlara kazınmış olabileceği fikrini akıllara getirmiştir.

Bu veriler ışığında Hagia Sophia Kilisesi/Ayasofya (Orhan) Camii duvarlarına kazınmış farklı tiplerdeki gemi graffitolarının 17. ve 19. yüzyıllar civarında İznik Gölü'nde veyahut büyük ölçekli gemi tiplerinin varlığı da dikkate alındığında İznik'e yakın konumlardaki Marmara Denizi'ndeki denizcilik hareketliliği ile ilişkili olabileceği fikrine ulaşılmıştır.

KATALOG

Katalog bölümü oluşturulurken çalışmada yer alan gemi kazımaları gruplara ayrılmıştır. Yapılan bu çalışmada konum, tip, ölçüler, tanım, dönem ve karşılaştırma gibi bilgilere yer verilmiştir. Benzerine rastlanmayan kazımaların tip, dönem ve karşılaştırma gibi bilgilerinde eksikler mevcuttur.

Kadırgalar

Kat.No: 1

Resim 1, Çizim 1

Buluntu Yeri: Narteks güney duvarı, mihrap içi.

Tipi: Tek direkli kadırğa (?)

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 10,5 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 3 cm Yelken Genişliği: 12,5 cm Yelken Yüksekliği: 8 cm Bumba Uzunluğu: 10 cm

Tanım: İskele cephesinden, yelkenler açık seyir halinde betimlenen gemi. Dörtgen şeklinde tek yelken; yelken direği özellikle belirtilmemiş. Detaylar in size tekniğinde kazıma çizgiler ile verilmiştir. 9 adet yan yana paralel çizgi ile detaylandırılan yelkenin boyu geminin uzunluğu ile neredeyse aynı. Bordasında herhangi bir detaya yer verilmeyen yelkenin altabaşo yakasını germek amacıyla kullanılan bumba özellikle belirtilmiş. Baş ve kış kısımları yüzeye dik şekilde iner. İskele bordasında yan yana dik şekilde inen dört adet kazıma çizgi; uçları başa doğru. Kış kısmında dümen eksik.

Dönem: 15. - 17. yüzyıl

Karşılaştırma: Meinardus 1972: 39 Fig. II-2, 40 Fig. III-1; Meinardus 1973: 305 Fig. 1; Öney 2009: 92 Kat. No. 3, 103 Kat. No. 26, 105 Kat. No. 29; Hermans 2010: 69 Fig. 7.

Kat.No: 2

Resim 2, Çizim 2

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Tek direkli kadırğa

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 34 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 5 cm Ölçülebilen Yelken Genişliği: 31 cm Ölçülebilen Yelken Yüksekliği: 30 cm

Tanım: Baş kısmı korunamamıştır. Sancak cephesinden tek yelkenli, yollu gemi. Yelken direği çizimde belirtilmemiş. Kazınan yelken Latin tipinde. Yay şeklinde eğik betimlenen borda üzerinde kıçtan başa doğru kesintisiz uzanan yatay iki çizgi ve kış kısmında yoğunlaşan kısa yatay çizgiler ile detaylandırılmış. Kış kırık şekilde betimlenmiş. Kış kısmındaki yükselti ile kasara özellikle gösterilmiş. Kış kasaradan yelkenin kış grandi kısmına uzanan çizgiler ile izleyiciye vento halatları aktarılmış. Kürek ve kış kısmında dümen detayları eksik.

Dönem: 15.-17. yüzyıl

Karşılaştırma: Meinardus 1972: 39 Fig. II-2, 40 Fig. III-1; Meinardus 1973: 305 Fig. 1; Öney 2009: 92 Kat. No. 3, 103 Kat. No. 26, 105 Kat. No. 29; Hermans 2010: 69 Fig. 7.

Kat.No: 3

Resim 3, Çizim 3

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Kadırğa

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 55 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 7,5 cm Mahmuz Uzunluğu: 15 cm

Tanım: İskele cephesinden betimlenen gemi. Güvertenin orta kısmı ve pupanın uç kısmı korunamamış. Güverteye uzanan çizgilerin orta kısımdaki tek direğin armasına ait detayları belirtilmiş. Baş kısmında armadan bir halat ile tutulan ve serende toplu vaziyetteki yelkenin bir kısmı betimlenmiş. Borda üzerinde in size tekniğinde yatay çizgiler mevcut. Baş kısmında su seviyesinden yüksekte öne uzunca bir mahmuz uzanmaktadır. Bu mahmuz geminin bir savaş gemisi olduğuna işaret etmekte. Tahrip olan pupa kısmında kış kasarasının olduğunu gösteren kazıma çizgiler mevcut. Taşıtın hemen altında bir yatay çizgi ile su yüzeyi gösterilmiş.

Dönem: 15. – 16. yüzyıl

Karşılaştırma: Meinardus 1972: 39 Fig. II. 3, 42 Fig. V. 2; Meinardus 1973: 309 Large Galley.

Kat.No: 4

Resim 4, Çizim 4

Buluntu Yeri: Narteks kuzey duvarı

Tipi: Kadırga

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 25 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 3 cm Direk Yüksekliği: 17 cm

Tanım: Sancak cephesinden betimlenen gemi. Güvertenin orta kısmında yükselen bir direk mevcut. Direğin en tepesinde üçgen şeklinde bayrak. Direği sol kısımdan kış kısmına bir çizgi uzanırken direğin sağ kısmında çizim alanı korunamamış. Kış kısmında üçgen şeklinde bir kazıma bulunmakta. Bu alanda direği gösterir bir çizgi mevcut değil. Bordanın baş kısmı kaşık baş tipinde, kış kısmı ise diktir. Borda üzerinde su yüzeyine dikey uzanan çizgiler kazınmış. Kış kısmında dümen eksik.

Dönem: 15. - 19. yüzyıl

Karşılaştırma: Karasu 2005: Ç. 35.

Kat.No: 5

Resim 5, Çizim 5

Buluntu Yeri: Orta nef batı duvar

Tipi: Kadırga

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 44 cm Borda Yüksekliği: 6 cm Direk Yüksekliği: 23,5 cm Ölçülebilen Seren Uzunluğu: 35 cm

Tanım: Sancak cephesinden betimlenen gemi. Kış kısmı tahrip olmuş ve günümüze ulaşamamış. Taşıtın merkezinde yer alan bir adet yelken direği mevcut. Direğin arması güverteye uzanan çizgiler ile gösterilmiş. Pruvadan pupaya uzanan uzun bir serene sahip. Yelkenin açık olduğuna veya serende toplu olduğuna dair detaylar kazınmamış. Serenin uzandığı açıdan yelkenin kabasorta tipinde olduğu anlaşılıyor. Borda üzerinde herhangi bir detaya yer verilmemiş. Baş kısmı dik. Borda üzerinde kazıma bulunmamakta. Stilize çizimde kürek ve dümen detayları eksik.

Dönem: 14. – 16. yüzyıl

Karşılaştırma: Le Bon 1997: 22 Fig. 1. 2; Babuin-Nakas 2011: 11 Fig. 8, Ship 5, Ship 16.

Kat.No: 6

Resim 6, Çizim 6

Buluntu Yeri: Narteks güney duvarı, mihrap içi.

Tipi: Kadırga

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 30 cm Borda Yüksekliği: 2 cm Direk Yüksekliği: 32 cm Seren Uzunluğu: 36 cm Cıvadra Uzunluğu: 2,5 cm Mürettebat Boyları: 3 cm

Tanım: İskele cephesinden, yelkenleri toplanmış betimlenen, bayrak gönderleri mevcut gemi. Tek yelken direği bulunan gemi Latin yelkenli; yelken serende toplanmış vaziyette. Yelkenin kumaşlarını gösterir detaylar serenden küçük sarkıtlar halinde kazınmış, bu sarkıtlar yelken kumaşının boğumları. Geminin ortasındaki bu büyük direk arması ile birlikte çizilerek detaylıca işlenmiş. Merkezdeki direk teknenin güvertesinde son bulmamış bordayı da aşarak aşağı doğru suya

girecek şekilde devam etmiş. Pruva kısmında iki ve serenin cundasında bir adet olmak üzere toplamda üç adet gönder direği bayraklar ile resmedilmiş. Ayrıca kış bodoslama üzerinde bocurum adı verilen, dikey bir çizgi ile direği belirtilen ve kabaca bir yelkeni andıran kazımaya da yer verilmiş. Baş kısmında gemi teknesinde öne uzanan civadra açıkça belirtilmiş. Latin yelkenin sereni civadra ile kavuşmuş. Baş kısmı soğan baş ya da balplı baş olarak bilinen şekilde kazınmış. Taşıtın kış kasarası açıkça gözlemlenmekte. Baştan kışa yatay bir çizgi ve kış kısmında dikey çizgiler ile borda detaylandırılmış. Teknenin güvertesinin orta kısmında ve kış kasarasının başlangıcında kürek tutan iki mürettebat / tayfa. İskele cephesinden gördüğümüz geminin bordasından suya uzandığını gösteren dokuz belirgin çizgi. Oldukça detaylı bu çizimde dümen belirtilmemiş.

Dönem: 14. – 16. yüzyıl

Karşılaştırma: Meinardus 1973: 305 Fig. 2; Theuma 2003: 417 Fig. 5, 13, 418 Fig. 6, 18 Fig. 6, 21; Babuin-Nakas 2011: 10 Fig. 4.

Kat.No: 7

Resim 7, Çizim 7

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: İki direkli kadirga

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 43 cm Borda Yüksekliği: 2.5 cm Pruva Direği Yüksekliği: 29 cm Grandi Direği Yüksekliği: 37.5 cm Pruva Direği Seren Uzunluğu: 30.5 cm Grandi Direği Seren Uzunluğu: 36.5 cm

Tanım: Sancak cephesinden yelkenleri açık yollu gemi. İki adet Latin yelkenine sahip, yelkenlerden merkezde yer alan pruvadakine oranla daha büyük. Yelkenlerin bumbalarına yer verilmemiş. Grandi direğinde arma ve şeytan çarmıhı ismi verilen merdiven de açıkça gösterilerek detaylı bir kazıma oluşturulmuş. Yelken direklerinin yanı sıra bir adet merkez, üç adet baş, iki adet kış gönderi bayrakları ile kazınmış. Borda kısmında yatay bir çizgi baştan kışa kadar çizilmiş. Baş kısmı buzkıran, kış kısmı ise eğik. Kış tarafında detaylı bir kazıma alanı mevcut. Dümen eksik.

Dönem: 14. – 15. yüzyıl

Karşılaştırma: Babuin-Nakas 2011: 10 Fig. 3 ship 2.

Karaka

Kat.No: 8

Resim 8, Çizim 8

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Karaka

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 14 cm Borda Yüksekliği: 2,5 cm Grandi Direği Yüksekliği: 17,5 cm Pruva Yelken Genişliği: 8 cm Pruva Yelken Yüksekliği: 9,5 cm Grandi Yelken Genişliği: 9 cm Grandi Yelken Yüksekliği: 8 cm

Tanım: Sancak cephesinden betimlenen yelkeleri açık yollu gemi. Pruva, grandı ve mizana direklerine sahip. Pruvadaki direkte kabasorta tipinde yelken açık şekilde. Grandi direğinde ise 2 yelken açık durumda, büyük ana yelken ve gabya yelkeni pruva direğindeki gibi kabasorta tipinde. Mizana direğinde ise diğer yelkenlere oranla daha küçük olarak betimlenen bir Latin yelkeni mevcut. Grandi direğinin en tepesinde bir bayrak betimine yer verilmiş ayrıca yelkenlerde dikey çizgiler kazınmış ve çizim detaylandırılmış. Borda oldukça yüksek gösterilmiş. Bordada yatay çizgiler baştan kışa uzanmakta ve böylece detaylandırmakta. Baş ve kış kısımları kırık tipte. Aynı zamanda baş ve kış kısımlarında kasaralar açıkça belirtilmiş. Detaylı çizimde dümen eksik.

Dönem: 14. – 17. yüzyıl

Karşılaştırma: Meinardus 1972: 49 Fig. X, 4, 50 Fig. XI, 4; Stamatou 1997: 438 Fig. 3; Thomov 2015: 65 Figure II, #2.

Kog

Kat.No: 9

Resim 9, Çizim 9

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Kog (Cog) (?)

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 82 cm Borda Yüksekliği: 10 cm Grandi Direği Yüksekliği: 24 cm Pruva Direği Yüksekliği: 16 cm Pruva Yelken Yüksekliği: 6 cm Grandi Yelken Genişliği: 9 cm Grandi Yelken Yüksekliği: 8 cm Grandi Yelken Genişliği: 20 cm Mahmuz Uzunluğu: 19 cm Mahmuz Yüksekliği: 6.5 cm Dümen Yüksekliği: 22 cm Dümen Genişliği: 6 cm

Tanım: İskele cephesinden betimlenen gemi. Üç adet yelken direğine sahip. Pupadaki mizana direğinde yer alan yelken stilize biçimde işlenmiş. Grandi direğinde yelken serene sarılı, bu stilize direk ve seren arasındaki açı da oldukça belirsiz dolayısıyla burada da yelken tipini söylemek doğru olmayacak. Ancak pruva direği üzerindeki yelkenin kabasorta tipte olduğu açıkça gösterilmiş. Bordası cepheden gösterilen geminin çiziminde perspektif oluşturulmaya çalışılmış, baştan kıçtaki dümene uzanan corsia ya da kaburga arası olarak bilinen döşekler arasında dikine uzanan köprü tek çizgi şeklinde kazanmış. Bordanın baş kısmında baş kasara olarak düşünölen detay kazanmışken kıç kısmında bordanın kıç kısmında yükselen ve çizgilerle detaylandırılan kıç kasara resmedilmiş. Bunun yanı sıra bordanın abaşo kısmında baştan kıça yatay bir çizgi ile borda detaylandırılmış. Bordanın orta kısmında kazanılan dikey çizgiler. Kıç kısmında dörtgen şekilde dümene yer verilmiş.

Dönem: 15. yüzyıl

Karşılaştırma: Brady-Corlett 2004: 31.

Tekneler

Kat.No: 10

Resim 10, Çizim 10

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Tekne

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 9 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 4 cm Ölçülebilen Direk Yüksekliği: 10,5 cm Ölçülebilen Yelken Genişliği: 20 cm

Tanım: Teknenin kıç veya baş kısmı ile bir direk ve yelkeni gösterir kazımlar korunabilmiş. Çizimin tamamı korunamadığından iskele mi yoksa sancak cephesinden mi betimlendiği anlaşılamamakta. Bu nedenle teknenin gövdesine ait kısmın baş mı yoksa kıç mı olduğu hakkında fikir yürütölememekte. Latin yelkenine sahip geminin kıç kısmında görönen bordanın üzerinde yatay çizgiler ile detaylı bir çizim ortaya koyulmuş.

Dönem: 14. – 17. yüzyıl

Karşılaştırma: Meinardus 1973: 309 Coastal Vessel; Beltrame-Boetto 1997: 243 Fig. 7; Babuin-Nakas 2011: 11 Fig. 8 Ship 23 Ship 24.

Kat.No: 11

Resim 11, Çizim 11

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Tekne

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 12 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 5,5 cm Ölçülebilen Direk Yüksekliği: 11 cm Ölçülebilen Yelken Genişliği: 18 cm Ölçülebilen Yelken Yüksekliği: 14,5 cm

Tanım: Tekne bordasının baş veya kıç kısmı ile bir yelken direğinin üst kısmı ile yelkenin bir kısmına ait kazımlar günümüze ulaşabilmiş. Çizimin tamamı korunamadığından iskele mi yoksa sancak cephesinden mi betimlendiği anlaşılamamakta. Bu nedenle teknenin gövdesine ait kısmın baş mı yoksa kıç mı olduğu hakkında fikir yürütölememekte. Yelkenin tamamı korunamadığından tipi belirlenemiyor. Üzerinde yatay ve dikey çizgiler ile hem yelken hem de bordanın korunan kısmı detaylandırılmış.

Dönem: 14. – 17. yüzyıl

Karşılaştırma: Meinardus 1973: 309 Coastal Vessel; Beltrame-Boetto 1997: 243 Fig. 7; Babuin-Nakas 2011: 11 Fig. 8 Ship 23 Ship 24.

Kat.No: 12

Resim 12, Çizim 12

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Tekne

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 18,5 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 4,5 cm Ölçülebilen Direk Yüksekliği: 16,5 cm Yelken Genişliği: 24 cm Yelken Yüksekliği: 8 cm

Tanım: Bir kısmı korunamayan taşıtın bulunduğu alanda, yakınındaki üç taşıtın çizildiği cepheler ile birlikte değerlendirildiğinde sancak cephesinden çizilmiş olması muhtemeldir. Böylece korunamayan alanın kış kısmı olduğu düşünülebilir. Direk ve yelkene ait kazımlar işlenmiştir. Yelken kabasorta tipindedir. Borda yüksekliği oldukça azdır. Baş kısmı dik tiptedir. Detaysız ve stilize bir çizimdir.

Dönem: 14. – 17. yüzyıl

Karşılaştırma: Meinardus 1973: 309 Coastal Vessel; Beltrame-Boetto 1997: 243 Fig. 7; Babuin-Nakas 2011: 11 Fig. 8 Ship 23 Ship 24.

Kat.No: 13

Resim 13, Çizim 13

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Tekne

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 12 cm Borda Yüksekliği: 3 cm Direk Yüksekliği: 7 cm Yelken Genişliği: 8 cm Yelken Yüksekliği: 3,5 cm

Tanım: İskele cephesinden betimlenen tekne. Tek direkli, dörtgen şeklinde kabasorta tipinde yelken; açık. Yelkenin eğiminden iskele cephesinden çizildiği anlaşılmaktadır. Borda basitçe dörtgen şekilde betimlenmiştir. Pruva kısmı bordanın baş uç kısmından güverteye doğru açıyla inen bir kazıma ile detaylandırılmıştır. Baş ve kış kısımları dik. Oldukça stilize bir çizim.

Dönem: 14. – 17. yüzyıl

Karşılaştırma: Beltrame-Boetto 1997, 243 Fig. 7; Babuin-Nakas 2011, 11 Fig. 8, Ship 23, Ship 24; Meinardus 1973, 309 Coastal Vessel.

Kat.No: 14

Resim 14, Çizim 14

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Tekne

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 42 cm Borda Yüksekliği: 6 cm Direk Yüksekliği: 35 cm

Tanım: Sancak cephesinden tekne. Teknenin su batmanının altından başlayıp güvertenin ortasından yükselen ve tepesinde bir sancak bulunan direk kazınmıştır. Baş ve kış kısmında bazı kazıma çizgiler mevcuttur ancak taşıt ile ilişkilendirilememiştir. Taşıtın bordası baştan kışa uzanan yatay bir çizgi ile detaylandırılmıştır. Baş kısmı buzkıran, kış kısmı ise dik.

Dönem: 14. – 17. yüzyıl

Karşılaştırma: Meinardus 1973: 309 Coastal Vessel; Beltrame-Boetto 1997: 243 Fig. 7; Babuin-Nakas 2011: 11 Fig. 8, Ship 23, Ship 24.

Buharlı Gemi

Kat.No: 15

Resim 15, Çizim 15

Buluntu Yeri: Orta nef kuzey kolon sırası batıdaki kolon

Tipi: Buharlı Gemi

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 44 cm Borda Yüksekliği: 2 cm Fribord Güverte Uzunluğu: 16,5 cm Fribord Güverte Yüksekliği: 5 cm

Tanım: İskele cephesinden betimlenen, yelken ve buhar teknolojisine sahip gemi. Pruva ve grandi olmak üzere iki direğe sahip gemide direkler üzerinde ikişer yelken. Üçgen şeklinde kazınarak betimlenen bu yelkenler stilize olarak düşünülürse Latin ya da bermuda tipinde. Üst kısımda betimlenen üçgenler gabya yelkeni veya pik. Geminin kış kısmında bir fribord güverte kazanmıştır. Lumbuzlara işaret eden kazımalar ile fribord güverte detaylandırılmış. Ayrıca güverte üzerinde gemide buhar teknolojisinin kullanıldığını açıkça gösteren iki adet baca ve bacadan çıkan dumanı gösterir kazıma çizgilerin yanı sıra üçgen oluşturan bir kazıma mevcut. Düz bir bordaya sahip taşıtın baş ve kış kısımları dik. Bordanın üst kısmında dikine çizgilerle oluşturulan detaylar vardavelayı işaret etmekte. Baş kısmında gemi gözü (göz bocuğu) detayı işlenmiş. Son olarak taşıtın altında yatay çizgiler oluşturan kazımalar su yüzeyini gösteren detaylar olarak kazanmış.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: -

Tanımlanamayan Tipler

Kat.No: 16

Resim 16, Çizim 16

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Belirlenemedi.

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 14 cm Borda Yüksekliği: 1,5 cm Pruva Direği Yüksekliği: 20 cm Grandi Direği Yüksekliği: 28 cm Civadra Uzunluğu: 7 cm

Tanım: Sancak cephesinden betimlenen gemi. Orta kısmında iki adet direk Direkler üzerinde yelken detaylarına yer verilmemiş. Yelken direklerinin uzunluğuna oranla bakıldığında kısa bir bordaya sahip. Baş ve kış kısımları dik tipte belirtilmiş. Baş kısmında mahmuz ya da civadra olarak yorumlanabilecek, bordadan öne çıkıntı yapan detay kazıma mevcut. Dümen veya kürek detayları verilmemiş. Pruva direğinin önünde anlamlandırılmayan bir kazımaya yer verilmiştir. Taşıt genel anlamda incelendiğinde oldukça stilize ve detaylardan yoksun betimlenmiş.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: -

Kat.No: 17

Resim 17, Çizim 17

Buluntu Yeri: Orta nef batı duvar

Tipi: Belirlenemedi.

Ölçüler: Pruva Yüksekliği 37,5 Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 37 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 13,5 cm

Tanım: Bir geminin yalnızca pruva kısmı iskele cephesinden resmedilmiş. Pruvanın üst kısmında bir ejderha veya yaratığa ait stilize baş kısmı ile betimlenmiş. Baş kısmında göz ve ağız detayları. Başın arka kısmını oluşturan kazıma çizgiler. Boyun kısmında bir bant içerisinde gelişigüzel kazıma çizgiler. Pruvanın alt kısmında bir kazıma çizgi ile yaratığın kolu veya bir uzvu olabilecek özellikle kazınan tek çizgi.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: Thomov 2014: 175 Fig. 1.

Kat.No: 18

Resim 18, Çizim 18

Buluntu Yeri: Narteks güney duvarı, mihrap içi.

Tipi: Belirlenemedi.

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 31 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 4 cm

Tanım: Gemi ya da teknenin yalnızca bordasının bir kısmı korunabilmiş. Kazıma çizgilerden taşıtın korunan kısmının kışık mı yoksa baş mı olduğuna dair fikir yürütmek olanaksız. Bu nedenle iskele veya sancak cephesinden betimlendiğine dair kesin bir bilgi verilememekte. Uç kısımdaki borda yüksekliği az iken orta kısımda borda yüksekliği artmakta. Borda üzerinde kazıma çizgiler. Bazı çizgilerin bordayı aşarak su yüzeyine ulaştığı görülmekte. Kürekleri temsil ettiği düşünülen düz kazıma çizgilerin yanı sıra borda üzerinde düzgün olmayan kazımlar da mevcut.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: -

Kat.No: 19

Resim 19, Çizim 19

Buluntu Yeri: Narteks güney duvarı, mihrap içi.

Tipi: Belirlenemedi.

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 12 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 1 cm Yelken Genişliği: 10,5 cm Yelken Yüksekliği: 3,5 cm

Tanım: İskele cephesinden betimlenen yelkeni açık yollu tekne. Baş kısmı, bir yelken direği, açık bir yelken ve bir seren detayları kazınmış. Oldukça stilize betimlenen taşıtın baş kısmı kazınırken kışık kısmı kazınmamış ve gövdenin ucu açık. Stilize baş kısmı eğik tipte oldukça sivri betimlenmiş. Gövdenin orta kısmından bir direği temsil eden düz bir çizgi yükselmekte. Bu çizgi aynı zamandan bordanın aşağı kısmına doğru devam ederek suya ulaşmakta. Bordanın üst kısmında direkt ilk olarak tek bir çizgi ile gösterilen yelken sereni ve bu serende açık vaziyette stilize olmasına rağmen dörtgen olduğunu düşündüren kabasorta tipte yelken mevcut. Yelkenin hemen üzerinde neredeyse gövde ile aynı uzunluğa sahip bir başka ince dörtgen alan. Bordanın alt kısmında düz bir kazıma çizgi ile su hizası belirtilmiştir.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: -

Kat.No: 20

Resim 20, Çizim 20

Buluntu Yeri: Narteks güney duvarı

Tipi: Belirlenemedi.

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 13,5 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 2 cm Ölçülebilen Direk Yüksekliği: 33 cm

Tanım: Çizim alanının bazı kısımları korunabilmiştir. Korunabilen alanlar içerisinde bir yelken direğinin bir kısmı ortası eksik şekilde, yelkenin bir kısmı ve bordanın pruva veya kışık kısmına ait alan günümüze ulaşabilmiştir. Bordanın yüksekliği oldukça azdır. Bordanın ulaşan uç kısmı ile yelken direğinin alt kısmı üst üste gelmiştir. Burada direk bordayı aşarak suya yönelmiş. Orta kısmı noksan direğin üst kısmında yelken bezini temsil eden alanda kesik düz çizgiler ile detay sağlanmıştır.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: Basch 1987: 121 Fig. 237, 322 Fig. 679, 373 Fig. 7 ve 9, 374 Fig. 10, 376 Fig. 31 ve 36, 380 Fig. 68 ve 70, 480 Fig. 1087, 481 Fig. 1090.

Kat.No: 21

Resim 21, Çizim 21

Buluntu Yeri: Narteks güney duvarı

Tipi: Belirlenemedi.

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 10 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 3 cm

Tanım: Etrafı tahrip olmamasına rağmen yalnızca bordanın bir kısmı kazınmıştır. Bordanın kışık veya pruva kısmı olduğuna dair özellikle bir detay gösterilmemiştir ancak teknenin iki ucundan bir kesit olarak sunulmuştur.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: Basch 1987: 498 Fig. 1136.

Kat.No: 22

Resim 22, Çizim 22

Buluntu Yeri: Narteks güney duvarı

Tipi: Belirlenemedi.

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 22 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 5 cm

Tanım: Etrafı tahrip olmamasına rağmen yalnızca bordanın bir kısmı kazınmıştır. Bordanın kış veya pruva kısmı olduğuna dair özellikle bir detay gösterilmemiştir ancak teknenin iki ucundan bir kesit olarak sunulmuştur.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: Basch 1987: 498 Fig. 1136.

Kat.No: 23

Resim 23, Çizim 23

Buluntu Yeri: Narteks güney duvarı

Tipi: Belirlenemedi.

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 6 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 9 cm

Tanım: Uygulanmış olduğu alandaki sıvanın bir kısmının tahrip olması nedeniyle geminin veya teknenin bordasının yalnızca bir kısmı korunabilmiştir. Tekne bölümünün bir ucunun bulunduğu çizimde baş veya kış olarak nitelendirilebilecek bir detaya yer verilmemiştir. Bu kısım dik tipte betimlenmiştir. Teknenin üst hizasının korunan kısmında yukarı devam eden herhangi bir direk veya yelken detayına rastlanmamıştır. Taşıtın tekne bölümü ince bir şekilde belirtilmiş. Güverte üzerinde iki çizgi bulunmaktadır.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: -

Kat.No: 24

Resim 24, Çizim 24

Buluntu Yeri: Narteks güney duvarı

Tipi: Belirlenemedi

Ölçüler: Ölçülebilen Borda Uzunluğu: 22 cm Ölçülebilen Borda Yüksekliği: 7 cm Mahmuz Uzunluğu: 15 cm

Tanım: Kazımının uygulandığı sıvanın tahrip olması nedeniyle gemi veya teknenin bordasının baş bölümünün su üzerindeki kısmı korunabilmiştir. Dik olarak uygulanan baş kısmının üst uçta daraldığı ancak suya yaklaştıkça gövdenin genişlediği görülmektedir. Baş kısmından öne doğru tek bir çizgi ile mahmuz detayı verilmiş. Mahmuz üzerinde bir kazıma mevcuttur ancak herhangi bir objeyle bağdaştırılamamıştır.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: -

Kat.No: 25

Resim 25, Çizim 25

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Belirlenemedi

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 42 cm Borda Yüksekliği: 7 cm

Tanım: Gemi kazımaları incelendiğinde benzerine rastlayamadığımız oldukça stilize bir yorum ile karşılaşmaktayız. İskele cephesinden betimlenen taşıtın gemi olduğunu pupa ve gövdenin orta kısmındaki dümenler ile orta kısımdaki dümenin üst kısmında özellikle belirtilen lumbuzdan rahatlıkla anlamaktayız. Alt kısma bakıldığında bordanın gösterilmek istendiği dörtgen bir alan. Bordanın üstünü kapatan bir alan ve pruvada çıkıntı yapan, su kesimi ile arada mesafeye sahip üçgen. Bordanın üzerini kapatan alanın üzerinde, yaklaşık gövdenin ortasına gelecek şekilde kazınan üçgen, konik bir kısım. Su kesiminin altına devam eden, bir tanesi gövdenin ortasından diğeri ise gövdeden sarkan dümeni keserek uzanan düz çizgiler.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: -

Kat.No: 26

Resim 26, Çizim 26

Buluntu Yeri: Narteks güney duvarı, mihrap içi.

Tipi: Belirlenemedi.

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 11 cm Direk Yüksekliği: 12 cm

Tanım: İskele cephesinden betimlenen taşıtın pupa kısmı su kesiminden en üst kısma kadar dik şekilde uzanmakta. Pruva kısmı ise dik şekilde. Bordanın üst sınırını gösterecek çizgi kazanmamış. Pruvada dik kısımdan pupadan yükselen dik çizgiye yatay bir geçiş. Orta kısımda armasıyla bayrak direği. Bayrak direğinin tepesinde küçük bir bayrak veya gözetleme alanını (karga yuvası) gösterir dörtgen alan. Pupadan yükselen dik çizgiden pruvaya uzanan ve beşgen oluşturan, önündeki direğin üst kısmını çevreleyen kazıma alanı. Kürek detayları ve dümen eksik.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: -

Kat.No: 27

Resim 27, Çizim 27

Buluntu Yeri: Narteks doğu duvarı

Tipi: Belirlenemedi.

Ölçüler: Borda Uzunluğu: 48 cm Borda Yüksekliği: 1 cm Direk Yüksekliği: 39 cm

Tanım: Taşıtın bordası yay şeklinde ve tekne bölümünü gösterir alan oldukça dar. Detaysız stilize çizimden dolayı iskele veya sancak cephesinden çizildiğine dair fikir yürütülemiyor. Sağ yarıda bordanın üst sınırı kazanmış ancak sol yarıda üst sınır eksik. Bordanın iki ucundan yükselen, çan şeklini anımsatan bir hat kazanlı. Orta kısımdan baltayı andırır bir betim yükselmekte. Bu betim bordadan başlamakta olduğundan yelken direği olmalı. Direğin üst kısmında sağa çıkıntı yapan, ek kazıma alanı. Aşağı bakar L şeklinde. Direğin ikiye ayırdığı kazıma alanında, sağda ve direğin yükselti olarak orta kısmında dikdörtgen, uzun kenarı yatay kazıma alanı. Dikdörtgen içerisinde alt uzun kenarın ortasından yükselen ve dörtgeni aşan, direk benzeri kazıma.

Dönem: Belirlenemedi.

Karşılaştırma: -

KISALTMALAR VE KAYNAKÇA

Bu çalışmada Alman Arkeoloji Enstitüsü tarafından önerilenler dışında aşağıdaki kısaltmalar kullanılmıştır. Türkçe kısaltmalarda ise Türk Dil Kurumu'nun tavsiyelerine uyulmuştur.

- Altier 2016 S. Altier, “Çanakkale ve Çevresindeki Bazı Türk Dönemi Yapılarında Görülen Denizcilikle İlgili Kazıma (Graffiti) Tasvirler”, Ö. Keskin – M. Karataş (eds.), Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı 21, 1-26.
- Aslan 2008 E. Aslan, “Antik Çağ Savaş Gemileri”, Deniz Magazin 11, 50-54.
- Ayverdi 1989 E. H. Ayverdi, İstanbul Mimari Çağının Menşei Osmanlı Mimarisinin İlk Devri 630-805 (1230-1402) I, 1. Baskı (İstanbul). İstanbul Fetih Cemiyeti
- Babuın – Nakas 2011 A. Babuin – Y. Nakas, “Byzantine ship graffiti from the church of Prophitis Elias in Thessaloniki”, Skylis 2011/1, 8-17.
- Basch 1987 L. Basch, Le musee imaginaire de la marine antique, (Athenes). Institut Hellenique pour la preservation de la tradition nautique
- Beltrame - Boetto 1997 C. Beltrame – Giulia Boetto, “Graffiti di navi a Venezia”, ASubacq II, 237-245.
- Beydiz 2008 M. G. Beydiz, XVI. Yüzyıldan XIX. Yüzyıla Osmanlı Gemi Tasvirleri (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) (Ankara)
- Bilici 2008 Z. K. Bilici, Kalenin Gemileri Alanya Kalesi'ndeki Gemi Graffiti/leri/The Ships of the Castle, 1. Baskı (İstanbul). Ege Yayınları

- Blackburn 1978 G. Blackburn, The Illustrated Encyclopedia of Ships Boats Vessels and other water-borne Craft, 1st Printing (New York). The Overlook Press
- Bostan 2004 İ. Bostan, “Kadırğa’dan Kalyon’a, XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi’nin Değişimi”, Osmanlı Araştırmaları XXIV, 65-86.
- Bostan 2005 İ. Bostan, Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri, 1. Baskı (İstanbul). Bilge Yayın Habercilik ve Danışmanlık
- Brady-Corlett 2004 K. Brady – C. Corlett, “Holy Ships; Ships on Plaster at Medieval Ecclesiastical Sites in Ireland”, Archaeology Ireland 18/2, 28-31.
- Brounoff 1925 N. Brounoff, “L’Eglise de Sainte-Sophie de Nicee”, Echos d’Orient 24, 471-481.
- Bryer 2010 A. Bryer, “Trabzon İmparatorluğunda Gemicilik”, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları 48/29, 167-178.
- Casson 1964 L. Casson, Illustrated History of Ships and Boats, First Edition (New York). Doubleday and Company, Inc.
- Casson 2002 L. Casson, Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler, G. Ergin (çev.), 1. Baskı (İstanbul). Homer Kitabevi
- Ermiş 2009 Ü. M. Ermiş, İznik ve Çevresi Bizans Devri Mimari Faaliyetinin Değerlendirilmesi, İstanbul Üniversitesi, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) (İstanbul)
- Ermiş 2012 Ü. M. Ermiş, “İznik Ayasofyası’nın Son Restorasyon Çalışmasında Açığa Çıkarılan Freskoları”, Z. D. Gökalp – N. Çöl – Z. Ertuğrul – S. Alp – H. Yılmazyaşar (Eds.), Uluslararası Katılımlı XV. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu Anadolu

- Üniversitesi – Eskişehir 19-21 Ekim 2011 (Eskişehir), 349-358.
- Eyice 1988 S. Eyice, İznik Tarihçesi ve Eski Eserleri, 1. Baskı (İstanbul). Sanat Tarihi Araştırmaları Dergisi Yayınları
- Foss 1996 C. Foss, Nicaea A Byzantine Capital and Its Praises (Brookline). Hellenic College Press
- Guilmartin 2002 Jr. J. F. Guilmartin, Galleons and Galleys (London). Cassell & Co
- Hermans 2010 Ma. H. Hermans, “16th-Century Ship Graffiti on the Town Walls of Eivisa, Balearic Island, Spain”, IntJNautA 39.1, 66-75.
- Hocker 1991 F. Hocker, “Cogge en Coggeschip: Late trends in cog development”, Bouwtraditie en Scheepstype, 25-32.
- Holmes 1906 G. C. V. Holmes, Ancient And Modern Ships Part I Wooden Sailing-Ships, Revised Edition (London). Victoria and Albert Museum
- Karasu 2005 T. Karasu, Alanya Gemileri/Ships; Ortaçağ Kalesinde Gemi Graffitileri/Ship Graffiti in the Medieval Castle, 1. Baskı (Antalya). Orkun Ozan Medya Hizmetleri
- Konstam 2002 A. Konstam, The History of Shipwrecks, 2nd Printing (Canada). The Lyons Press
- Le Bon 1997 E. Le Bon, Images out of Water: Aspects of the Interpretation of Ancient Maritime Graffiti, University of St Andrews, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) (England).
- Maffei 2004 F. de' Maffei, “İznik’te II. Konsil VII. Ökumenik Konsil ve İznik Bakire Meryem Dormisyon Kilisesi Bemasındaki

- Mozaikler”, A. N. Akbulut (Çev.) , I. Akbaygil- H. İnalçık- O. Aslanapa (Eds.), Tarih Boyunca İznik, 109-117.
- McCormick-Kastholm 2017 F. McCormick – O. Kastholm, “A Viking Ship Graffito from Kilclief, County Down, Ireland”, *IntJNautA* 46.1, 83-91.
- McGrail 2009 S. McGrail, *Boats of the World* (New York), Oxford University Press
- Meinardus 1972 O. F. A. Meinardus, “Medieval Navigation according to Akidographemata in Byzantine Churches and Monasteries”, *Δελτίον XAE* 6 (1970-1972), Περίοδος Δ'. Στη μνήμη του Παναγιώτη Μιχαήλ (1903-1969), 29-52 (Pl. 15-18).
- Meinardus 1973 O. F. A. Meinardus, “Balat (Ortaçağ'da Miletos) Kentinin Ekonomik Canlılığının Kanıtları”, *Ş. Karadeniz* (Çev.), *Belleten XXXVII/147*, 297-309.
- Meinardus 1986 O. F. A. Meinardus, “ İznik'teki Ayasofya Kilisesinde Bulunan Bir Halk Sanatı Tasvirinin Ortaçağ'daki Tahriri”, V. İdil (çev.), *Erdem* 5/II, 607-614.
- Möllers 1994 S. Möllers, *Die Hagia Sophia in Iznik/Nikaia* (Alfter). Verlag und Datenbank für Geisteswissenschaften
- Nakas 2008 Y. D. Nakas, “14th- Century Galleys in the Black Sea: Ships in the Romance of Alexander the Great”, *IntJNautA* 37.1, 77-87.
- Öney 2009 G. Öney, *Akdenizle Kucaklaşan Osmanlı Seramikleri ve Günümüze Ulaşan Yansımalar*, 1. Baskı (Antalya). Suna – İnan Kıraç Akdeniz Medeniyetleri Araştırma Enstitüsü
- Özdaş 2007 H. Özdaş, “İstanbul Ayasofya Müzesi Duvarlarında Bulunan Kazıma Tekniğinde Yapılmış Gemi Tasvirleri”, *Türk Arkeoloji ve Etnografya Dergisi* 7, 59-68.

- Pedersen 2000 O. C. Pedersen, "To be or not to be a cog: the Bremen Cog in perspective", *IntJNautA* 29/2, 230-246.
- Peschlow 2004 U. Peschlow, "Nikaia/İzник Kiliseleri", I. Akbaygil- H. İnalçık- O. Aslanapa (Eds.), *Tarih Boyunca İzник*, 201-218.
- Pococke 1745 R. Pococke, *A Description of the East and some other Countries Vol II. II* (London)
- Ravilious 2015 K. Ravilious, "Writing on the Church Wall", *Archaeology* 68/5, 52-62.
- Schneider 1943 A. M. Schneider, "Die Römischen und Byzantinischen Denkmäler von İznik-Nicaea", *IstForsch* 16, (Berlin). Deutsches Archaeologisches Institut
- Stamatatou 1997 E. Stamatatou, "Two Graffiti of Sailing Vessels at Paliachora on Aigina", *BSA* 92, 435-440.
- Texier 2002 C. Texier, *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi I*, Ali Suat (Çev.) (Ankara). Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı
- Theuma 2003 F. Theuma, "A View over Water: The Qala Ship Graffiti in Context", *Melita Historica: Journal of the Malta Historical Society* 13/4, 409-420.
- Thomov 2014 T. Thomov, "Four Scandinavian ship graffiti from Hagia Sophia", *Byzantine and Modern Greek Studies* 38/2, 168-184.
- Thomov 2015 T. Thomov, "Maritime ex-voto graffito from the church of Hagia Sophia, Constantinople", *Byzantinoslavica* LXXIII 1-2, 27-74.
- Ülgen 1938 A. S. Ülgen, "İzник'te Türk Eserleri", *Vakıflar Dergisi* I, 53-70.

- Yalman 2000 B. Yalman, Nikaia İznik, 1. Baskı (Bursa). Bursa Rotary Kulübü
- Yılmazyaşar 2009 H. Yılmazyaşar, “İznik Ayasofya Kilisesi’nde Osmanlı Dönemi Yapısal Düzenlemeleri”, A. O. Alp (Ed.), Ebru Parman’a Armağan (Ankara), 361-384.
- Yılmazyaşar 2013 H. Yılmazyaşar, Orhan Gazi Döneminde İznik Kenti ve Mimarisi, Hacettepe Üniversitesi (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) (Ankara)
- Yılmazyaşar 2017 H. Yılmazyaşar, “Orhan Gazi Döneminde (1326-1362) İznik Kenti”, A. P. Ş. Tekinalp – M. F. Müderrisoğlu – Ü. Araç (Eds.), Osmanlı Dünyasında Kültürel Karşılaşmalar ve Sanatsal Yansımaları Prof. Dr. Filiz Yenişehirlioğlu’na Armağan (Ankara), 263-275.

LEVHALAR LİSTESİ

Harita 1: İznik İlçesi Şehir Merkezi Genel Görünüm. Foto: Google Earth (28.07.2019)

Plan 1: Nikaia Kent Planı, Çizim: Yalman 2000: 26-27.

Plan 2: Ayasofya Planı. Çizim: Ermiş 2009: 55 P.2. (ATB Mimarlık)

Plan 3: Ayasofya'nın Şematik Planı Üzerinde Graffiti Olan Kısımlar. Foto: Möllers 1994: Abb. 4

Çizim 1: Kat.No. 1. Çizim: Yazar

Çizim 2: Kat.No. 2. Çizim: Yazar

Çizim 3: Kat.No. 3. Çizim: Yazar

Çizim 4: Kat.No. 4. Çizim: Yazar

Çizim 5: Kat.No. 5. Çizim: Yazar

Çizim 6: Kat.No. 6. Çizim: Yazar

Çizim 7: Kat.No. 7. Çizim: Yazar

Çizim 8: Kat.No. 8. Çizim: Yazar

Çizim 9: Kat.No. 9. Çizim: Yazar

Çizim 10: Kat.No. 10. Çizim: Yazar

Çizim 11: Kat.No. 11. Çizim: Yazar

Çizim 12: Kat.No. 12. Çizim: Yazar

Çizim 13: Kat.No. 13. Çizim: Yazar

Çizim 14: Kat.No. 14. Çizim: Yazar

Çizim 15: Kat.No. 15. Çizim: Yazar

Çizim 16: Kat.No. 16. Çizim: Yazar

Çizim 17: Kat.No. 17. Çizim: Yazar

Çizim 18: Kat.No. 18. Çizim: Yazar

Çizim 19: Kat.No. 19. Çizim: Yazar

Çizim 20: Kat.No. 20. Çizim: Yazar

Çizim 21: Kat.No. 21. Çizim: Yazar

Çizim 22: Kat.No. 22. Çizim: Yazar

Çizim 23: Kat.No. 23. Çizim: Yazar

Çizim 24: Kat.No. 24. Çizim: Yazar

Çizim 25: Kat.No. 25. Çizim: Yazar

Çizim 26: Kat.No. 26. Çizim: Yazar

Çizim 27: Kat.No. 27. Çizim: Yazar

Çizim 28: Narteks Güney Duvar Fotoğraflı. Çizim: Yazar

Çizim 29: Narteks Güney Duvar Fotoğrafsız. Çizim: Yazar

Çizim 30: Narteks Mihrap İçi 1. Kısım Fotoğraflı. Çizim: Yazar

Çizim 31: Narteks Mihrap İçi 1. Kısım Fotoğrafsız. Çizim: Yazar

Çizim 32: Narteks Mihrap İçi 2. Kısım Fotoğraflı. Çizim: Yazar

Çizim 33: Narteks Mihrap İçi 2. Kısım Fotoğrafsız. Çizim: Yazar
Çizim 34: Narteks Doğu Duvarı 1. Kısım Fotoğraflı. Çizim: Yazar
Çizim 35: Narteks Doğu Duvarı 1. Kısım Fotoğrafsız. Çizim: Yazar
Çizim 36: Narteks Doğu Duvarı 2. Kısım Fotoğraflı. Çizim: Yazar
Çizim 37: Narteks Doğu Duvarı 2. Kısım Fotoğrafsız. Çizim: Yazar
Çizim 38: Narteks Doğu Duvarı 3. Kısım Fotoğraflı. Çizim: Yazar
Çizim 39: Narteks Doğu Duvarı 3. Kısım Fotoğrafsız. Çizim: Yazar
Çizim 40: Narteks Doğu Duvarı 4. Kısım Fotoğraflı. Çizim: Yazar
Çizim 41: Narteks Doğu Duvarı 4. Kısım Fotoğrafsız. Çizim: Yazar
Çizim 42: Narteks Kuzey Duvarı Fotoğraflı. Çizim: Yazar
Çizim 43: Narteks Kuzey Duvarı Fotoğrafsız. Çizim: Yazar
Çizim 44: Orta Nef Batı Duvarı 1. Kısım Fotoğraflı. Çizim: Yazar
Çizim 45: Orta Nef Batı Duvarı 1. Kısım Fotoğrafsız. Çizim: Yazar
Çizim 46: Orta Nef Batı Duvarı 2. Kısım Fotoğraflı. Çizim: Yazar
Çizim 47: Orta Nef Batı Duvarı 2. Kısım Fotoğrafsız. Çizim: Yazar
Çizim 48: Orta Nef Batı Duvarı 3. Kısım Fotoğraflı. Çizim: Yazar
Çizim 49: Orta Nef Batı Duvarı 3. Kısım Fotoğrafsız. Çizim: Yazar
Çizim 50: Orta Nef Kuzey Duvarı Fotoğraflı. Çizim: Yazar
Çizim 51: Orta Nef Kuzey Duvarı Fotoğrafsız. Çizim: Yazar

Resim 1: Kat.No. 1. Foto: Yazar
Resim 2: Kat.No. 2. Foto: Yazar
Resim 3: Kat.No. 3. Foto: Yazar
Resim 4: Kat.No. 4. Foto: Yazar
Resim 5: Kat.No. 5. Foto: Yazar
Resim 6: Kat.No. 6. Foto: Yazar
Resim 7: Kat.No. 7. Foto: Yazar
Resim 8: Kat.No. 8. Foto: Yazar
Resim 9: Kat.No. 9. Foto: Yazar
Resim 10: Kat.No. 10. Foto: Yazar
Resim 11: Kat.No. 11. Foto: Yazar
Resim 12: Kat.No. 12. Foto: Yazar
Resim 13: Kat.No. 13. Foto: Yazar
Resim 14: Kat.No. 14. Foto: Yazar
Resim 15: Kat.No. 15. Foto: Yazar
Resim 16: Kat.No. 16. Foto: Yazar
Resim 17: Kat.No. 17. Foto: Yazar
Resim 18: Kat.No. 18. Foto: Yazar
Resim 19: Kat.No. 19. Foto: Yazar
Resim 20: Kat.No. 20. Foto: Yazar
Resim 21: Kat.No. 21. Foto: Yazar
Resim 22: Kat.No. 22. Foto: Yazar

- Resim 23:** Kat.No. 23. Foto: Yazar
- Resim 24:** Kat.No. 24. Foto: Yazar
- Resim 25:** Kat.No. 25. Foto: Yazar
- Resim 26:** Kat.No. 26. Foto: Yazar
- Resim 27:** Kat.No. 27. Foto: Yazar
- Resim 28:** Narteks Güney Duvar. Foto: Yazar (2018)
- Resim 29:** Narteks Mihrap İçi 1. Kısım. Foto: Yazar (2018)
- Resim 30:** Narteks Mihrap İçi 2. Kısım. Foto: Yazar (2018)
- Resim 31:** Narteks Doğu Duvarı 1. Kısım. Foto: Yazar (2018)
- Resim 32:** Narteks Doğu Duvarı 2. Kısım. Foto: Yazar (2018)
- Resim 33:** Narteks Doğu Duvarı 3. Kısım. Foto: Yazar (2018)
- Resim 34:** Narteks Doğu Duvarı 4. Kısım. Foto: Yazar (2018)
- Resim 35:** Narteks Kuzey Duvarı. Foto: Yazar (2018)
- Resim 36:** Orta Nef Batı Duvarı 1. Kısım. Foto: Yazar (2018)
- Resim 37:** Orta Nef Batı Duvarı 2. Kısım. Foto: Yazar (2018)
- Resim 38:** Orta Nef Batı Duvarı 3. Kısım. Foto: Yazar (2018)
- Resim 39:** Orta Nef Kuzey Duvarı. Foto: Yazar (2018)
- Resim 40:** Kuzeyden Narteks ve Güney Duvarı. Foto: Yazar (2018)
- Resim 41:** Doğuda Narteks Geçişinden Orta Nef ve Yan Nepleri Ayıran Kemerler. Foto: Yazar (2018)
- Resim 42:** Apsis Synthoron Bölümü. Foto: Yazar (2015)
- Resim 43:** Kuzeybatıdan Görünüm. Foto: Yazar (2018)
- Resim 44:** Güney Nefte Yer Alan Mihrap.
<https://i1.wp.com/www.seyyahcelebi.com.tr/wpcontent/uploads/2014/11/%C4%B0znik-Ayasofya-Orhan-Camii-Mihrap-ve-Minber.jpg> (27.07.2019)
- Resim 45:** Narteksin Kuzeybatıdan görünümü ve Güney Duvarına Eklenen Mihrap. Foto: Yazar (2016)
- Resim 46:** Narteksin Güneybatıdan Görünümü ve Yapıya Eklenen Minare. Foto: Yazar (2016)
- Resim 47:** Orta Nef ile Narteks Arasındaki Giriş. Foto: Yazar (2016)
- Resim 48:** Orta Nefi Yan Neplerden Ayıran Kemer ve Payeler. Foto: Yazar (2018)
- Resim 49:** Orta Nefte Kemer Altında Görülen Yazı ve Bitkisel Motifler. Foto: Yazar (2016)
- Resim 50:** Orta Nefte Kemer Altında Görülen Yazı ve Bitkisel Motifler. Foto: Yazar (2016)
- Resim 51:** Kot Farklarının Gözlenebildiği Apsis, Bema ve Diakonikon Bölümünün Girişinden Görünüm. Foto: Yazar (2011)
- Resim 52:** Bizans ve Osmanlı Dönemlerine İşaret Eden İki Farklı Renkte Sıvanın Gözlemlenebildiği Narteksin Doğu Duvarından Görünüm. Foto: Yazar (2016)
- Resim 53:** Narteks Bölümüne Eklenen Minare. Foto: Yazar (2017)
- Resim 54:** Narteksin Güney Duvarına Eklenen Mihrap. Foto: Yazar (2018)
- Resim 55:** Son Cemaat Bölümüne Güneyden Geçışı Sağlayan Giriş. Foto: Yazar (2018)

- Resim 56:** Üzerinde Sıva Alanları Bulunan, Son Cemaat Bölümünde 17. Yüzyıla Tarihlenen Mihrap ve Güney Duvarı. Foto: Yazar (2018)
- Resim 57:** Kıyı Gemisi Olarak Adlandırılan Kadırğa. Meinardus 1972: 39 Fig. II-2.
- Resim 58:** Kıyı Gemisi Olarak Adlandırılan Kadırğa. Meinardus 1972: 40 Fig. III-1.
- Resim 59:** Kadırğa. Meinardus 1973: 305 Fig. 1.
- Resim 60:** Kadırğa. Öney 2009: 92 Kat. No. 3.
- Resim 61:** Kadırğa. Öney 2009: 103 Kat. No. 26.
- Resim 62:** Kadırğa. Öney 2009: 105 Kat. No. 29.
- Resim 63:** Kadırğa. Hermans 2010: 69 Fig. 7.
- Resim 64:** Kadırğa. Meinardus 1972: 39 Fig. II. 3.
- Resim 65:** Kadırğa. Meinardus 1972: 42 Fig. V. 2.
- Resim 66:** Büyük Kadırğa. Meinardus 1973: 309 Large Galley.
- Resim 67:** Kadırğa. Karasu 2005: Ç. 35.
- Resim 68:** Kadırğa. Le Bon. 1997: 22 Fig. 1. 2.
- Resim 69:** Stilize Yelkenli Gemiler. Babuin-Nakas 2011: 11 Fig. 8, Ship 5, Ship 15, Ship 16.
- Resim 70:** Dromon (bir kadırğa türü). Meinardus 1973: 305 Fig. 2.
- Resim 71:** Kadırğa. Theuma 2003: 418 Fig. 6.18.
- Resim 72:** Kadırğa Filosu. Babuin-Nakas 2011: 10 Fig. 4 Ship 9 -12.
- Resim 73:** Kadırğa. Babuin-Nakas 2011: 10 Fig. 3 Ship 2.
- Resim 74:** Üç direkli Karaka. Meinardus 1972: 49 Fig. X. 4
- Resim 75:** Karaka. Meinardus 1972: 50 Fig. XI. 4.
- Resim 76:** Büyük Kargo Taşıtı. Stamatatou 1997: 438 Fig. 3
- Resim 77:** Yuvarlak Gemi. Thomov 2015: 65 Figure II, #2
- Resim 78:** Stilize Kog. Brady-Corlett 2004: 31.
- Resim 79:** Kıyı Teknesi. Meinardus 1973: 309 Coastal Vessel.
- Resim 80:** Latin Yelkenli Tekne. Beltrame-Boetto 1997: 243 Fig. 7.
- Resim 81:** Tek direkli tekneler. Babuin-Nakas 2011: 11 Fig. 8 Ship 23-24.
- Resim 82:** Ejderha başlı gemi (olasılıkla Snekkja). Thomov 2014: 175 Fig. 1.
- Resim 83:** 15. Yüzyıla Ait Karaka Rekonstrüksiyonu. Blackburn 1978: 89.
- Resim 84:** 14. yüzyıl Baltık Kog'u Rekonstrüksiyonu. Blackburn 1978: 103.
- Resim 85:** Kalyon Rekonstrüksiyonu. Blackburn 1978: 150.
- Resim 86:** 15. - 16. Yüzyıl Civarından Karavel Rekonstrüksiyonu. Blackburn 1978: 79.
- Resim 87:** 13. Yüzyılın Ortalarından Katalan Kadırğasının Grafiksel Rekonstrüksiyonu. Nakas 2008: 80 Figure 3.
- Resim 88:** Pupa Kısmı Yüksek Gösterilen Kadırğa Modeli.
<http://www.wikizero.biz/index.php?q=aHR0cHM6Ly91cGxvYWQud2lraW11ZGhhLm9yZy93aWtpcGVkaWEvY29tbW9ucy90aHVtYi9jL2NIL0dhhGxleS1rbmlnaHRzaG9zcGl0YWxsZXIuanBnLzgwMHB4LUdhhGxleS1rbmlnaHRzaG9zcGl0YWxsZXIuanBn> (25.07.2019)
- Resim 89:** Louvre Müzesi'nden bir Atina kasesindeki betim İ. Ö. 6. yüzyıl. Casson 2002: 61 Resim 49.

- Resim 90:** İsrail'de Athlit açıklarında bulunmuş bronz mahmuz, olasılıkla İ. Ö. 2. yüzyılın ilk yarısı. Casson 2002: 76 Resim 59.
- Resim 91:** 15. yüzyıl Karaka taş üzerine kabartma. Casson 1964: 87 Figure 108.
- Resim 92:** 16. yüzyılın başlarından toprakla donatılmış ve savaşta yanan vaziyette gösterilen karaka. Casson 1964: 93 Figure 113.
- Resim 93:** Bremen Cog rekonstruksiyonu. McGrail 2009: 233 Fig. 5.57.
- Resim 94:** Stralsund kasaba mühürü üzerinde kog betimi. McGrail 2009: 233 Fig. 5.56.
- Resim 95:** Yaklaşık 1300 e tarihlenen el yazması üzerinde mücadele halinde cog tipi gemiler. Guilmartin 2002: 23.
- Resim 96:** Yaklaşık 1600lere tarihlenen cog modeli rekonstrüksiyon. Guilmartin 2002: 25.
- Resim 97:** 16. yüzyıldan hulk tipi gemiye ait rekonstrüksiyon. Blackburn 1978: 174.



SÖZLÜK

Çalışmada kullanılan denizcilik terimleri için oluşturulan aşağıdaki sözlükte, 2018 yılı T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü'nden yararlanılmıştır.

Türkçe	İngilizce	Açıklama
Abaşo	Lower	Aşağı veya alt anlamında kullanılan bir sözcük.
Abaşo Yakası	Foot of a Sail	Bkz. Altabaşo yakası
Açık Deniz	Open Sea	Tüm ülkelerin karasuları dışında bulunan ve uluslar arası kurallara göre hiçbir ülkeye ait olmayan tüm denizler
Altabaşo	Foot of a Sail, Lower Part	Bir yelkenin alt yakası.
Ana Güverte	Main Deck	Geminin veya teknenin üzerinde yürünen en üstteki güvertesi.
Arma	Rigging	Bir geminin direkleri, yelkenleri ve serenleri ile bu direk ve serenler üzerindeki halat, zincirlerden oluşan ve gemi arması olarak da bilinen donanım.
Baca	Funnel	Gemi makinelerinin egzoz borularının atmosfere çıkışını destekleyen ve panellerden oluşan bir yapı.
Baş	Stem, Head, Bow, Fore Part of the Vessel	Bir teknenin baş bodoslaması, baş kasarası ve omuzluklarının bulunduğu ön ve ileri kısmı.
Baş Kasara	Forecastle	Genellikle gemilerdeki ırgat ve baş bağlama araçlarının bulunduğu, denizlerin gemiye baştan girmesini önlemek için gemilerin baş tarafında ana güverte seviyesinden yüksek olarak inşa edilmiş kısım.
Bocurum	Jigger, Spanker, Driver Spanker	Yelkenli teknelerde kış bodoslamasının / kış aynalığın üzerinde bulunan direğe açılan dört köşe yelken.
Borda	Side of the Vessel, Board, Outside Face of the Shell Platings Above Water Line	Teknenin yan tarafı, duvarları, dış tarafının su kesiminden yukarıda kalan kısmı.
Bumba	Boom, Derrick, Gib	1) Ticaret gemilerinde yük alıp verme işlerinde kullanılan ve ucuna palanga takılabilen dikmeler. 2) Yan yelkenlerin altabaşo yakalarını germek ve açmak için kullanılan serenler.
Can Filikası	Life Boat	Tehlikedeki bir gemiden yolcuları ve gemiadamlarını kurtarmak için gemide

		bulundurulması zorunlu olan ve bu amaç için özel olarak yapılmış, donatılmış can kurtarma aracı.
Cıvadra	Bowsprit	Yelkenli teknelerde teknenin baş bodoslamasının hemen üzerinden dışarıya doğru eğik olarak uzatılan ve pruva direği ile çubuklarının bağlandığı, üzerine flok yelkenlerinin açıldığı sabit seren, bumba, çubuk.
Cunda	Peak, Arm End of a Yard	Seren, bumba, gönder direk gibi çubukların serbest olan ucu. Yatay serenlerin her iki ucu.
Çarmık, Çarmıh	Shroud	Ana direklerini ve gabya çubuklarını kapelesinden güverteye veya küpeşteye tutturmak için her iki yan taraflarından gerilmiş kalın halatlar.
Dümen	Rudder	Gemiye istenilen yöne çevirmek için sac veya tahtadan yapılmış olup kış bodoslaması üzerindeki iğneciklere takılı olan levhalar.
Filika	Boat, Ship's Boat	Gemilerde bulunan küçük, güvertesi olmayan ve kürekle veya motorla yürütülen, geminin gündelik işlerinde ve can kurtarma işlerinde kullanılan araçlar.
Filo	Fleet	1) Toplu olarak aynı hizmet için görevlendirilen ve bir kumanda altında olan savaş gemileri grubu. 2) Aynı sahiplik altında bulunan ticaret gemileri grubu.
Fribord Güverte	Freeboard Deck	Geminin doğal kuvvetlere karşı bütün açıklıkları daimi elemanlarla kapatılmış en üst devamlı güverte.
Gabya	Top, Topmast	Ana direk ile babafıngo çubuğu arasındaki çubuk veya yelken
Gönder	Flag Staff	Geminin başında, kıçında ya da civadra üzerinde bulunan, üzerine bayrak çekilen küçük çubuklar.
Grandi Direği	Main Mast	Birden fazla direkli gemilerdeki en yüksek direk.
Güverte	Deck	Gemilerde ve teknelerde baştan kıça kadar döşenmiş tahta veya madeni platform döşeme.
Gönder	Flag Staff	Geminin başında, kıçında ya da civadra üzerinde bulunan, üzerine bayrak çekilen küçük çubuklar.
Grandi Direği	Main Mast	Birden fazla direkli gemilerdeki en yüksek direk.
İskele	Port Left, Larboard, Jetty, Pier,	Teknenin sol yarısı veya gemiye girip çıkmak için kullanılan sürme veya inip

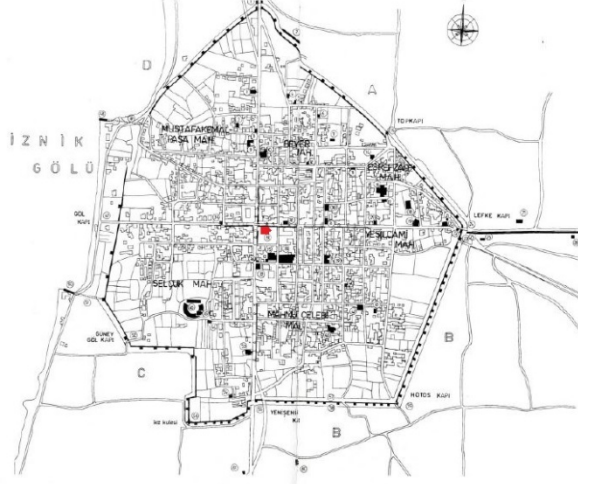
	Ladder	kalkan merdiven.
Kabasorta	Gun Tackle, Double Whip, Double Purchase	Biri hareketli, diğeri hareket etmeyen iki tornadodan oluşan palanga.
Kadırğa	Galley	Kürek ya da yelkenle hareket edebilen yelkenli tipi.
Kaplama	Plank, Planking, Boarding	Postaların üzerine boyuna kaplanan saç veya tahtalar
Karina	Bottom of the Vessel	Bir teknenin su altında kalan ıslak kısmı.
Kasara	Superstructure, Castle	Teknelerin baş, orta ve kıç kısımlarında güverteden daha yüksek olan güverteler veya kısımlar.
Kıç	Stern, Poop	Teknenin geri tarafı.
Kıç Gönder	Aft Flag Staff	Kıç tarafta sancak çekilmesi için dikilmiş olan gönder.
Mahmuz	Ram, Beak, Spur	Eski savaş gemilerinin bazılarında, bodoslamalarının su kesimlerinden aşağı kısımlarına eklenen ucu sivri çelik parça.
Manevra	Manoeuvre, Maneuver, Manoeuvring	Gemiye makine, dümen ya da yelkenle çeşitli hareketler yaptırmak. Gemiye idare ederken gerek duyulan hareketler.
Liman	Port, Harbour, Sea Port	Gemilerin güvenli olarak yük ve yolcu alıp verebilecekleri ya da kalabilecekleri, barınabilecekleri doğal ya da yapay deniz yeri.
Lumbuz	Light Port	Gemideki pencerelere verilen isim.
Mantilya	Lift, Boom Stay, Topping Lift	Bumbaları, serenleri direklere asmak ve istenilen açıda tutmak, indirmek ve kaldırmak için cundalarından direklere alınan halatlar. Dik vento da denir.
Mizana Direği	Mizen Mast	3 direkli bir yelkenli gemide en kıçtaki direk.
Omurga	Keel	Bir teknenin postalarının üzerine oturtulup bağlandığı ve baştan kıça kadar devam ettiği ağaç/madeni parçalar
Pik	Gaff Topsail	Giz veya serenlerin üzerine açılmış üç köşe yelken.
Pruva	Head, Bow	Bir teknenin ön tarafından ileri istikameti.
Pruva Direği	Fore Mast	Birden çok direkli teknede baş taraftaki ilk direk.
Pupa	Astern, Stern, After Direction	Geminin tam arka tarafı, kıç bodoslamasının baktığı yön.
Safra	Ballast	Bir teknede denge sağlaması için sintinesine konan ağırlık.

Salma	Sheer	Bir teknenin veya rüzgâra veya akıntıya bağlı olarak dönmesidir.
Sancak	1) Flag 2) Starboard	1) Bayrak, bandıra. 2) Teknenin sağ yarısı, sağ tarafı
Seren	Yard, Square Yard, Spar	Direkler üzerinde yelken açmak için ve işaret çekmek için yatay olarak bağlanmış gönder.
Seren Yakası	Head	Yelkenlerin serene bağlı üst kısımları.
Şeytan Çarmıhı	Jacob's Ladder, Jack Ladder, Sade Ladder	İki halat arasına ağaç basamaklarla yapılan bordadan sarkıtılan merdiven.
Tayfa	Crew	Geminin güverte, makine ve kamara bölümlerinde çalışan, gemi kaptanı.
Tente	Awning	Güverteyi yağmur ve güneşten korumak için güverte üzerine açılan branda veya başka bir malzemedan yapılmış örtü.
Üçgen Yelken	Angulated Sail	Üst parçaları orsa, alt parçaları altabaşo yakasına paralel olan üçgen yelken
Vardavela	Hand Rail, Deck Rail, Guard Rail	Teknelerin küpeşterinde ve borda iskelelerinde personelin korunması için dikilmiş bulunan sabit veya yatar kalkar puntellerin üzerine yatay olarak geçirilmiş demir veya ağaçtır.
Vento	Guy Rope, Topping Lift	1) Bumbaları ve mataforaları bir taraftan diğer tarafa dirisa edebilmek ve sabit tutabilmek için cundalarından alınan halatlar. 2) Bumba cundasından alınan halat.
Yaka	Corner or Edge of a Sail	Yelkenlerin köşeleri ve kenarları.
Yelken	Sail	Direklere, serenlere, ıstralyalara açılan ve yüzeylerine çarpan rüzgârın etkisiyle teknenin seyrini sağlayan özel malzemedan yapılmış dayanıklı brandalar, bezler.

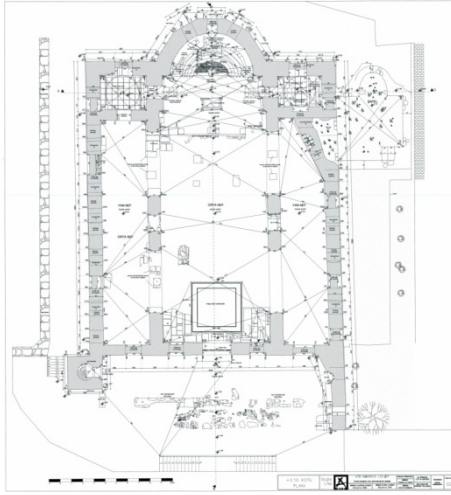
LEVHALAR



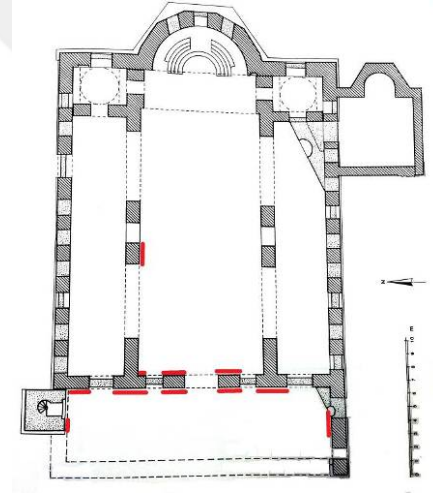
Harita 1



Plan 1



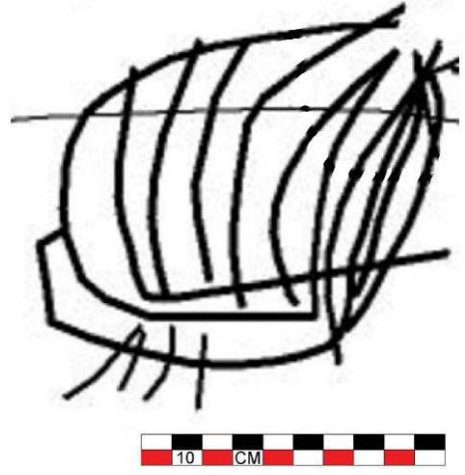
Plan 2



Plan 3



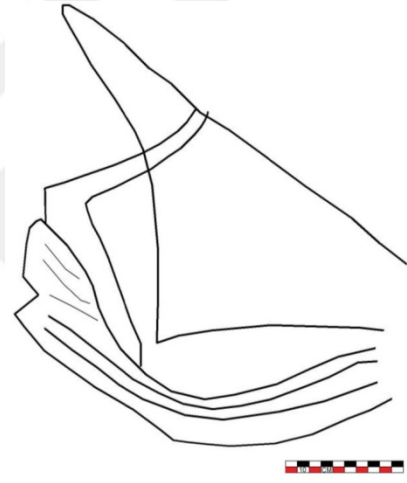
Resim 1



Çizim 1



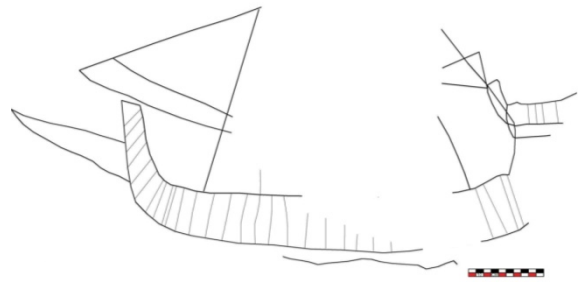
Resim 2



Çizim 2



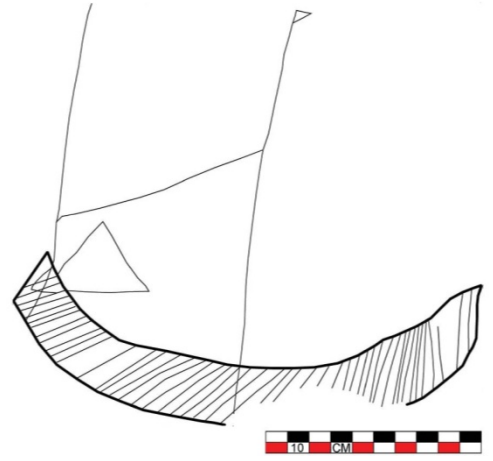
Resim 3



Çizim 3



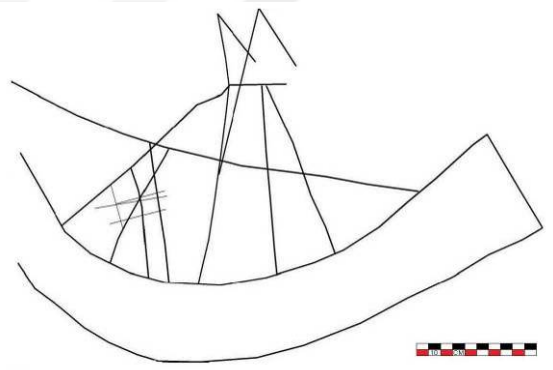
Resim 4



Çizim 4



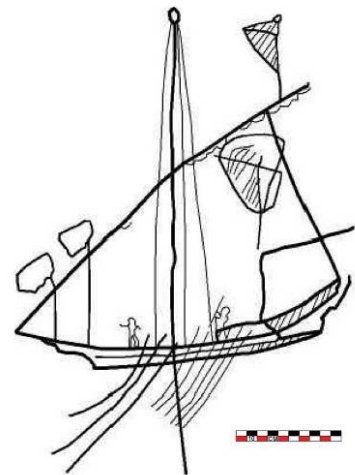
Resim 5



Çizim 5



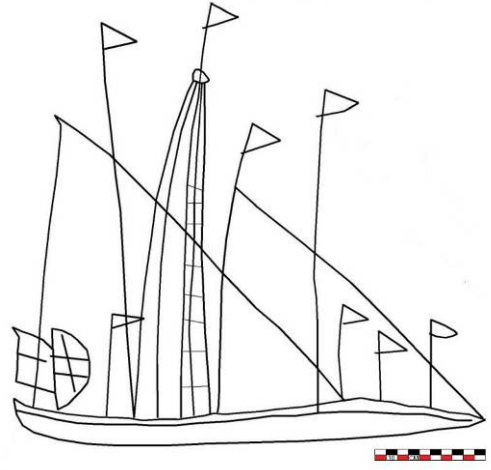
Resim 6



Çizim 6



Resim 7



Çizim 7



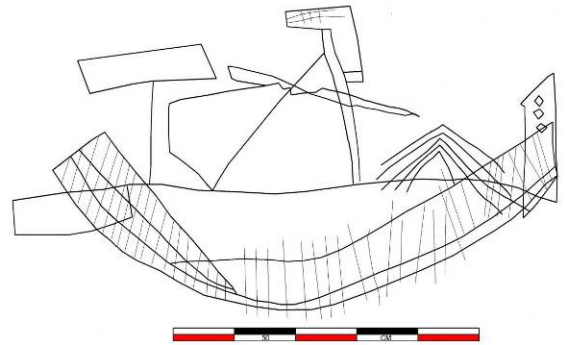
Resim 8



Çizim 8



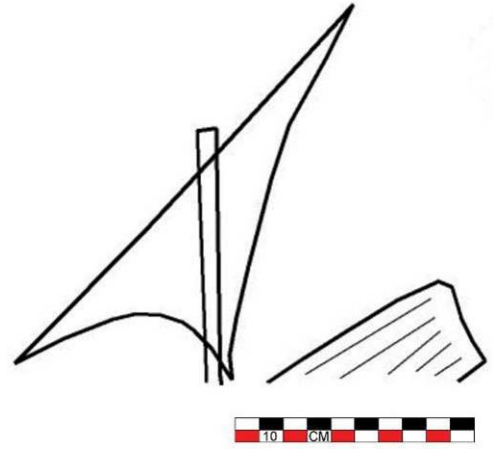
Resim 9



Çizim 9



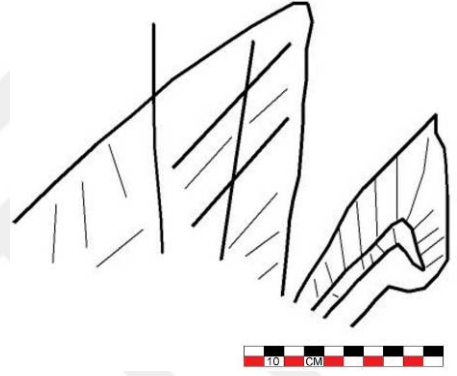
Resim 10



Çizim 10



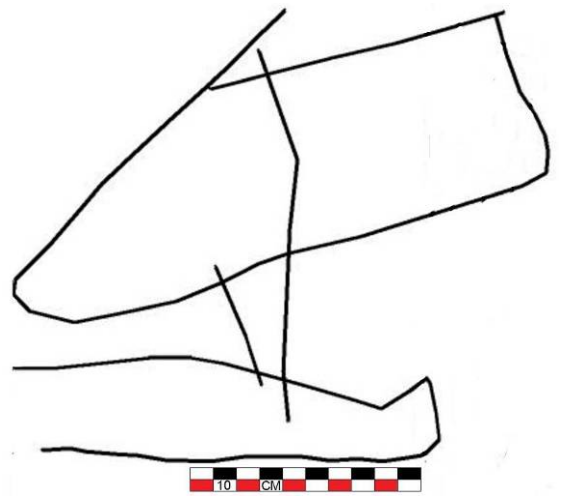
Resim 11



Çizim 11



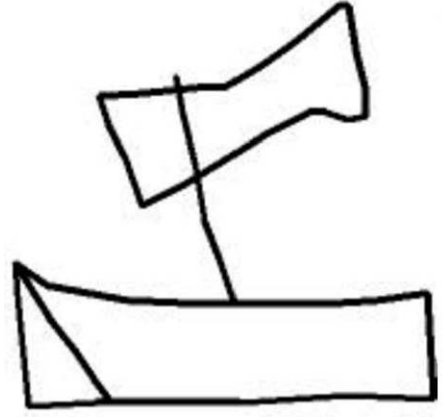
Resim 12



Çizim 12



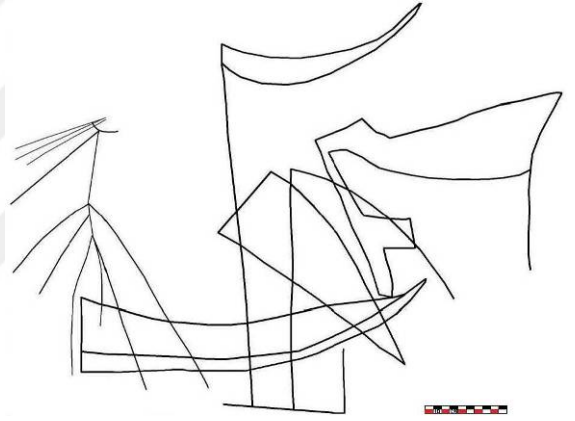
Resim 13



Çizim 13



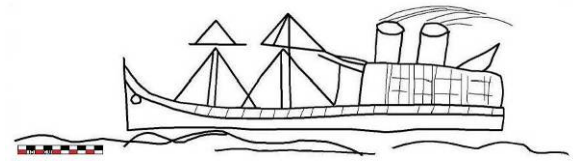
Resim 14



Çizim 14



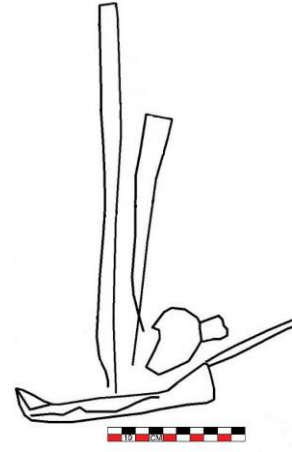
Resim 15



Çizim 15



Resim 16



Çizim 16



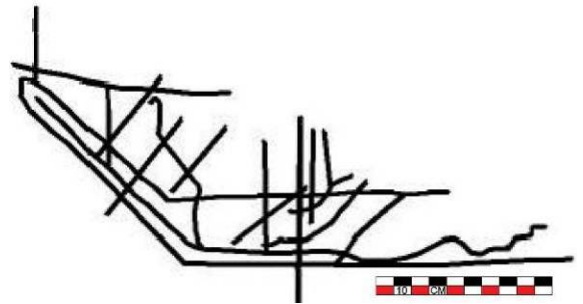
Resim 17



Çizim 17



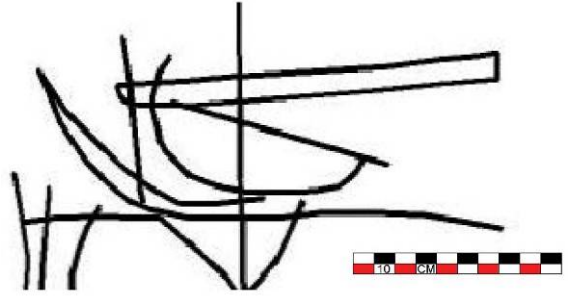
Resim 18



Çizim 18



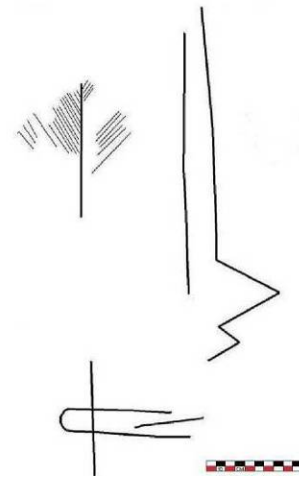
Resim 19



Çizim 19



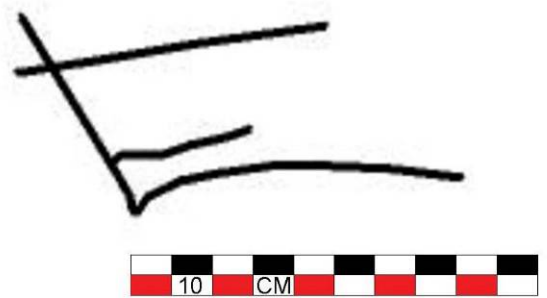
Resim 20



Çizim 20



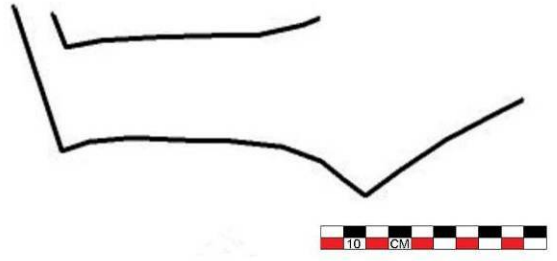
Resim 21



Çizim 21



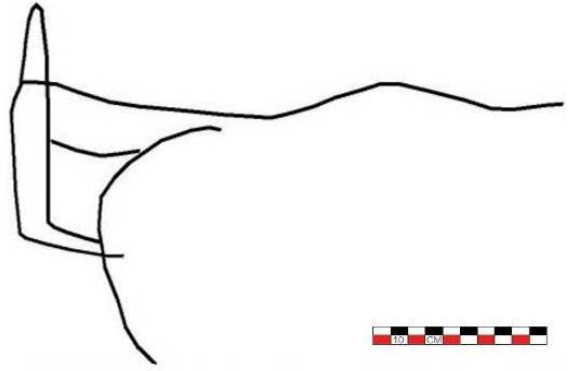
Resim 22



Çizim 22



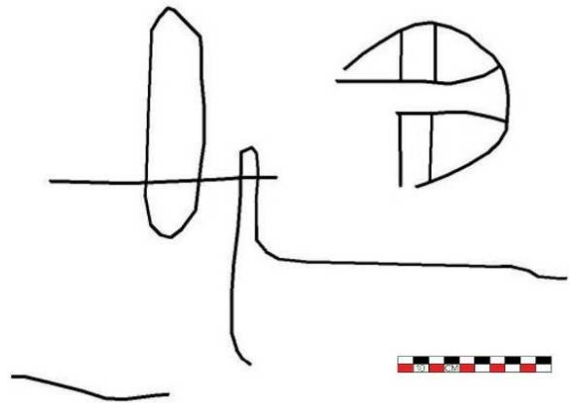
Resim 23



Çizim 23



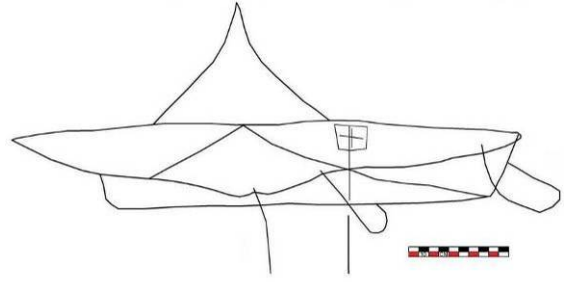
Resim 24



Çizim 24



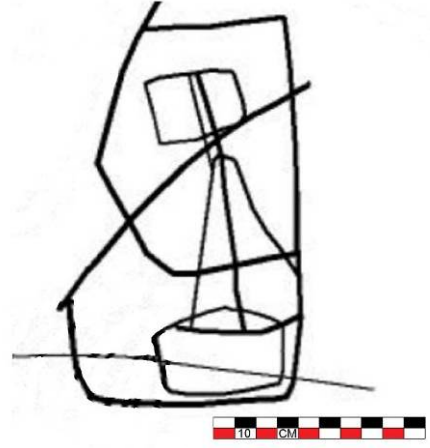
Resim 25



Çizim 25



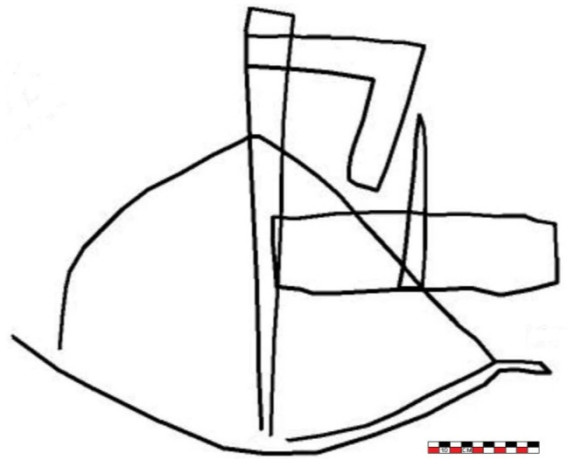
Resim 26



Çizim 26



Resim 27



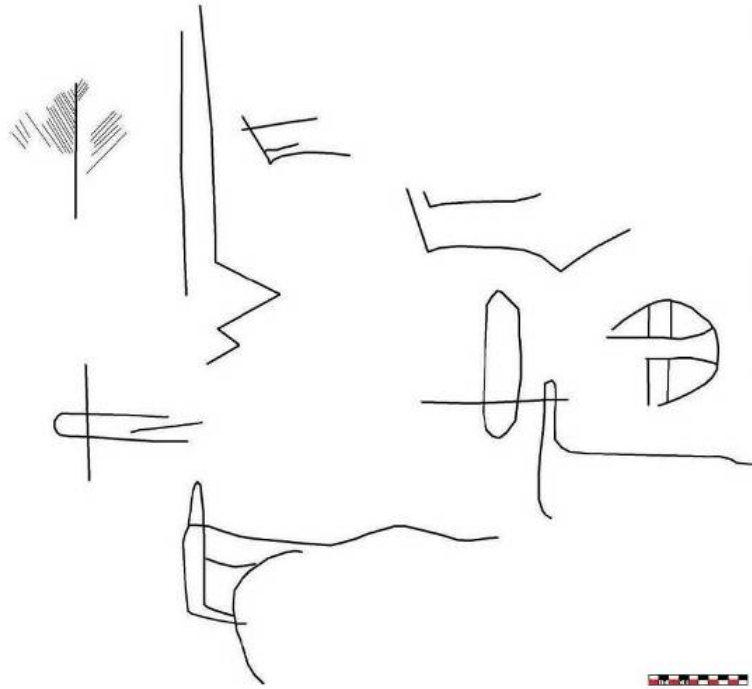
Çizim 27



Resim 28



Çizim 28



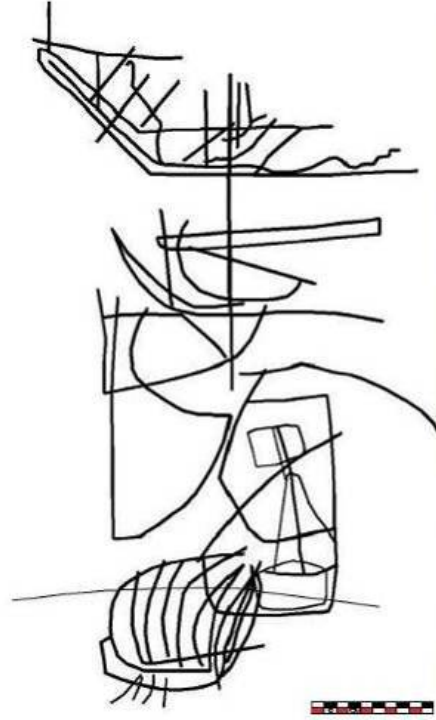
Çizim 29



Resim 29



Çizim 30



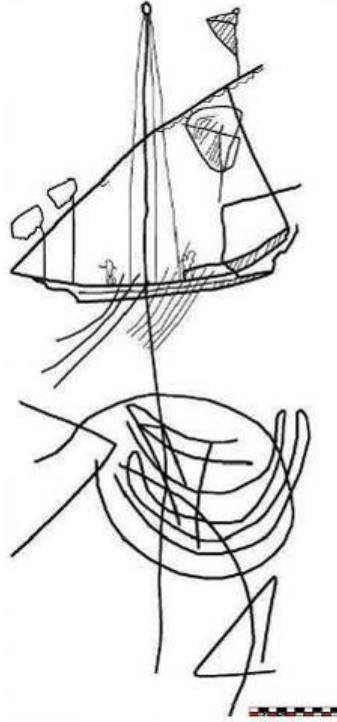
Çizim 31



Resim 30



Çizim 32



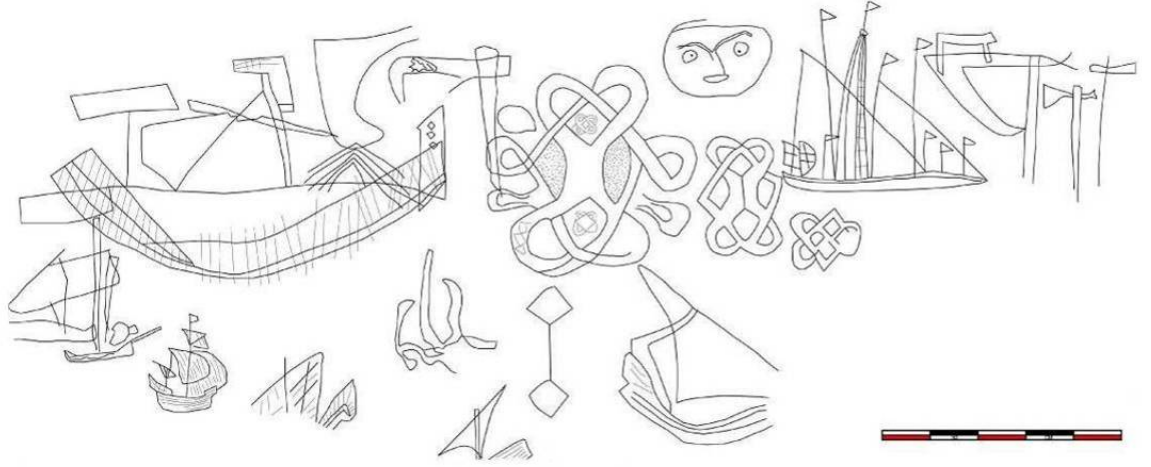
Çizim 33



Resim 31



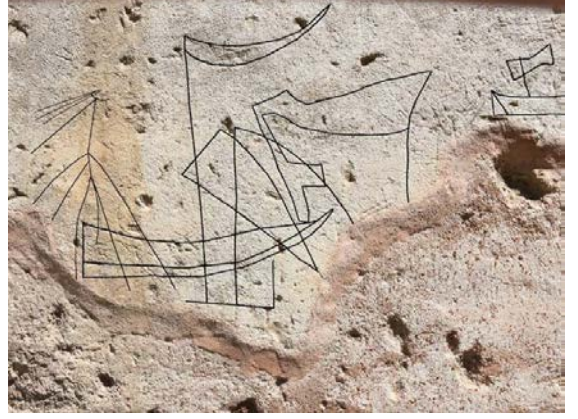
Çizim 34



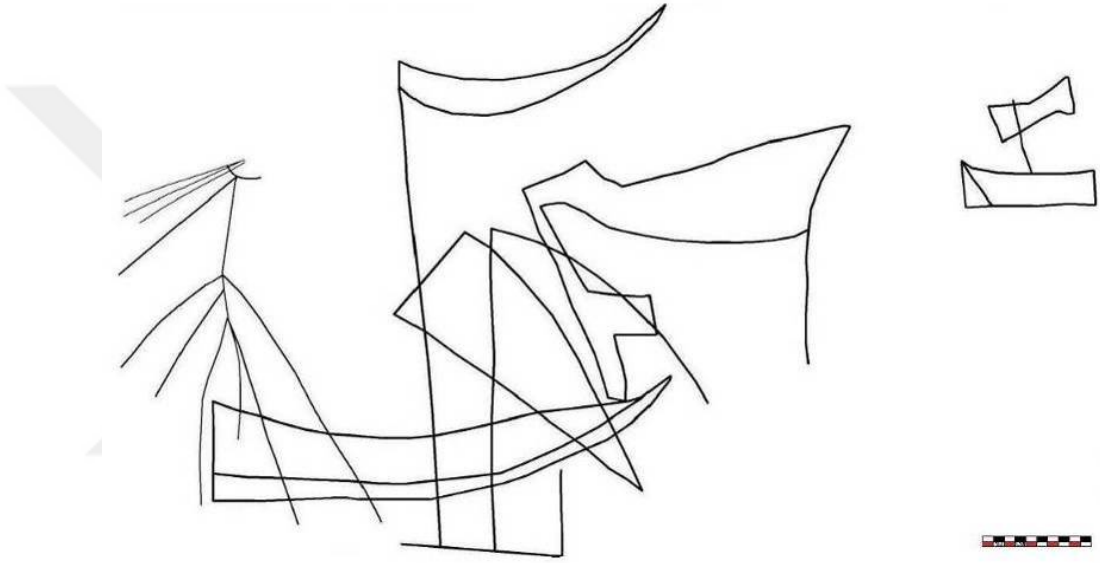
Çizim 35



Resim 32



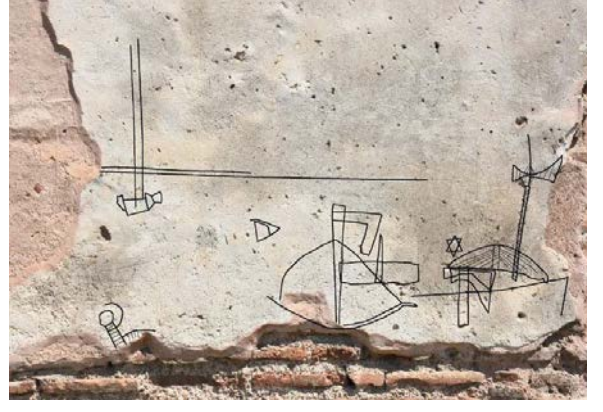
Çizim 36



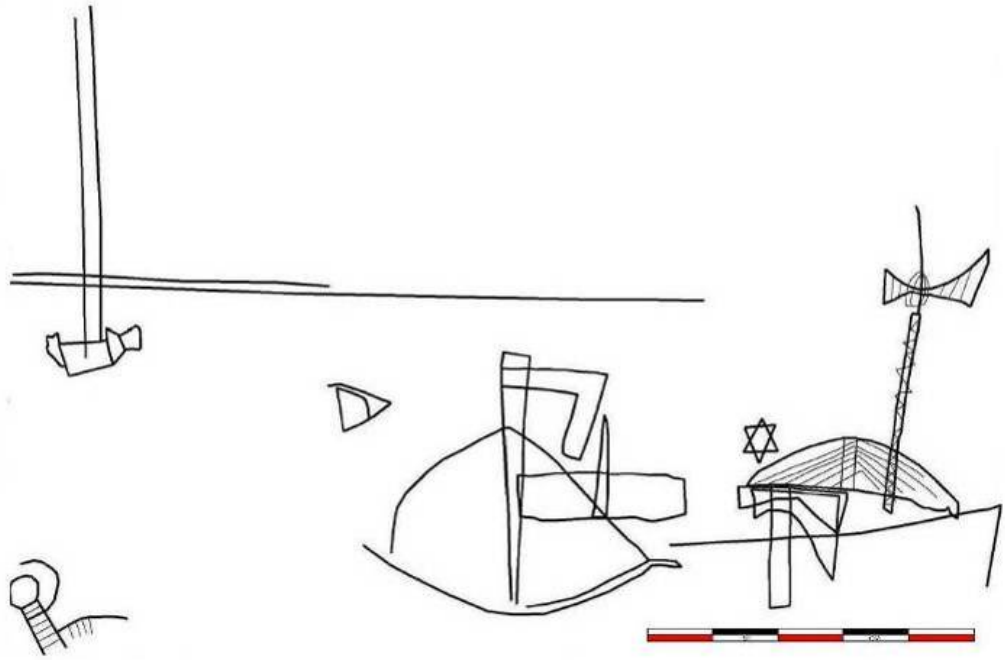
Çizim 37



Resim 33



Çizim 38



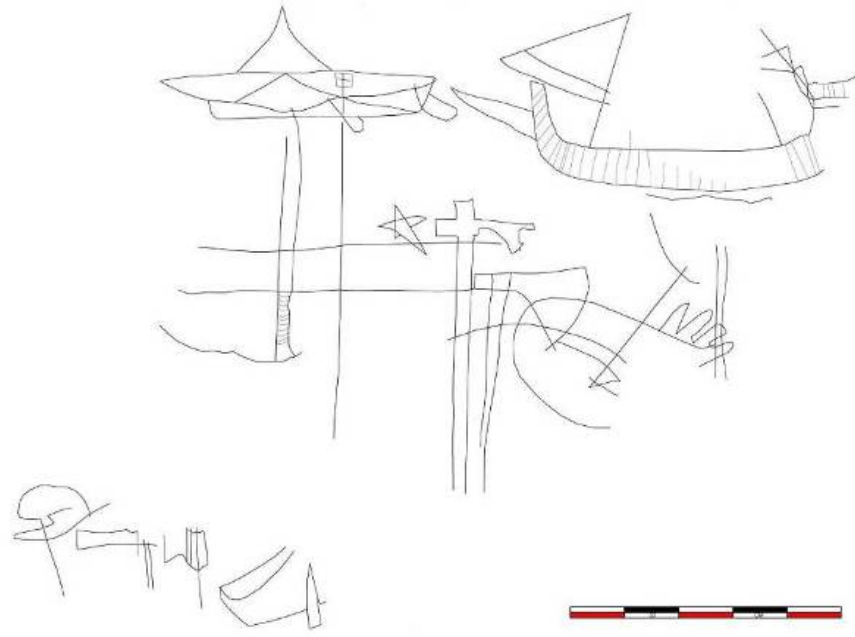
Çizim 39



Resim 34



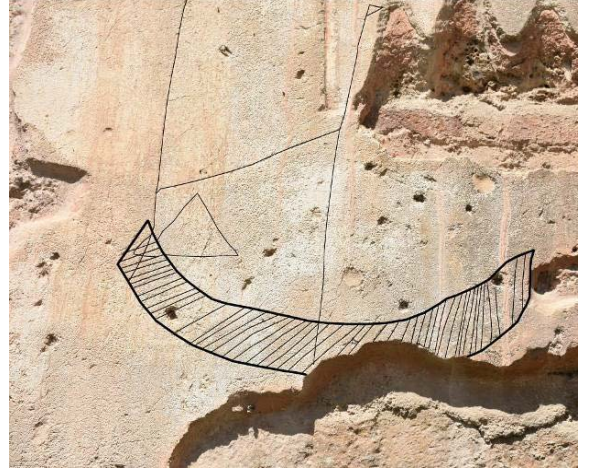
Çizim 40



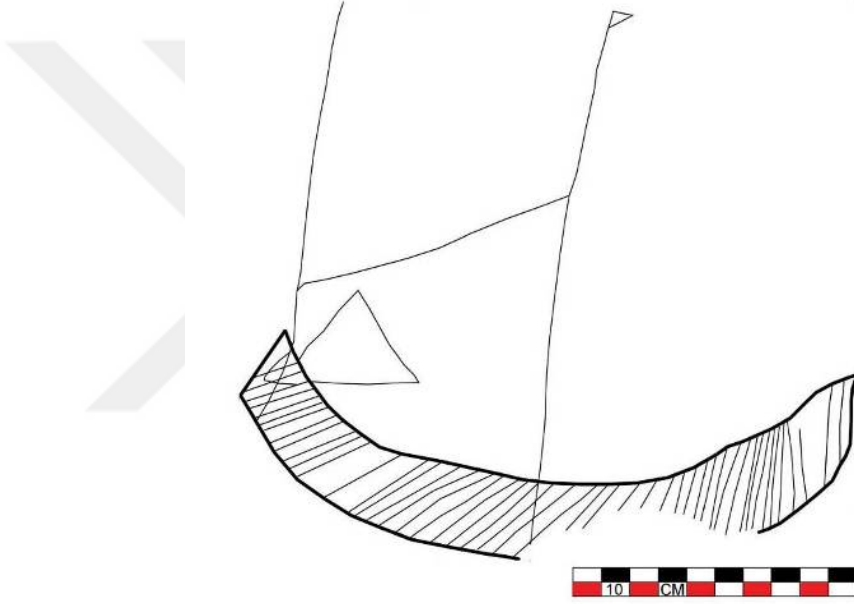
Çizim 41



Resim 35



Çizim 42



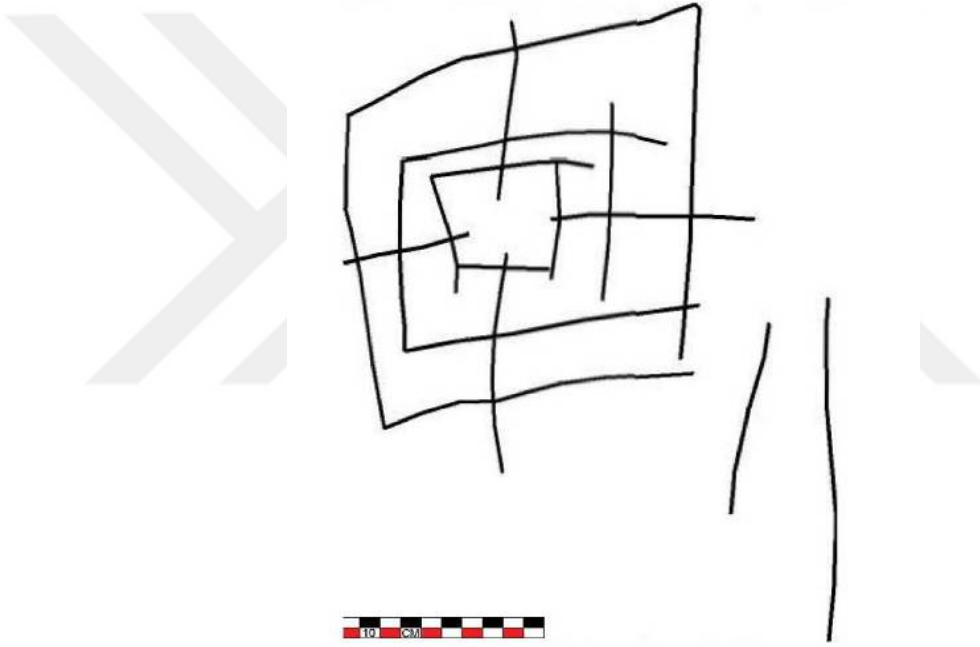
Çizim 43



Resim 36



Çizim 44



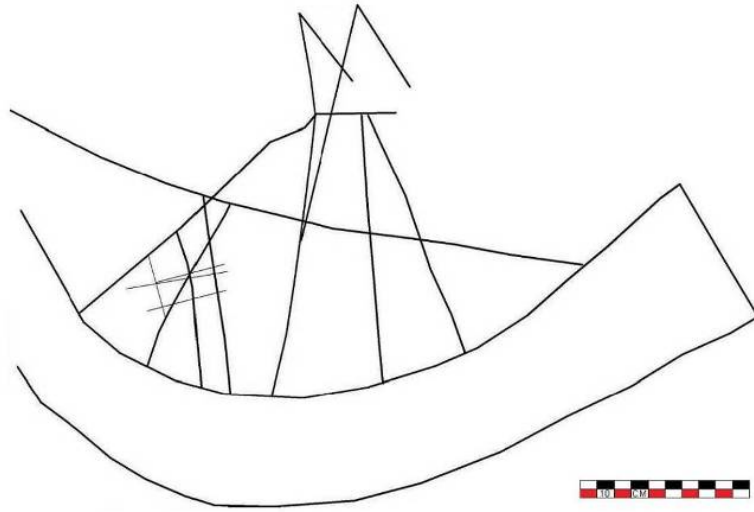
Çizim 45



Resim 37



Çizim 46



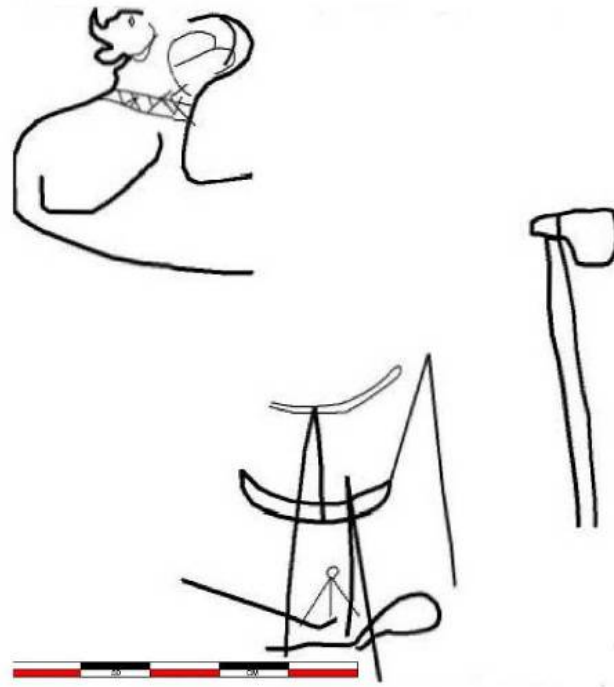
Çizim 47



Resim 38



Çizim 48



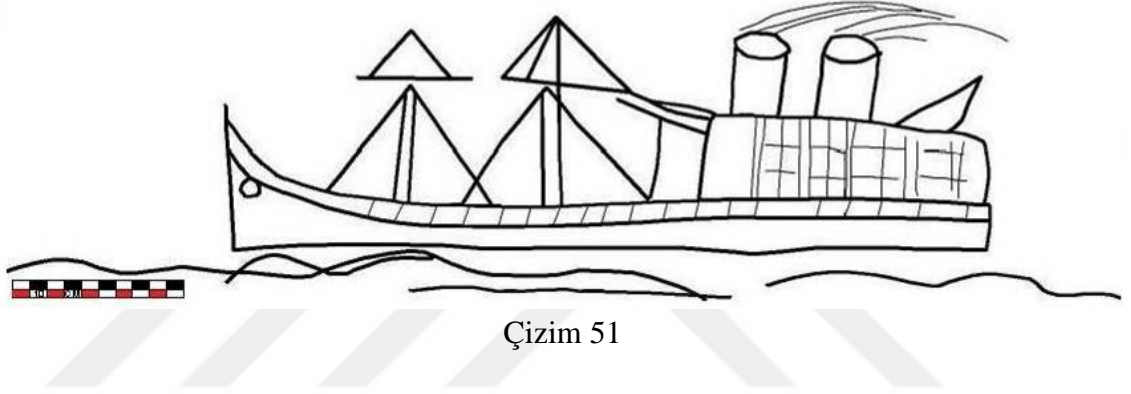
Çizim 49



Resim 39



Çizim 50



Çizim 51



Resim 40



Resim 41



Resim 42



Resim 43



Resim 44



Resim 45



Resim 46



Resim 47



Resim 48



Resim 49



Resim 50



Resim 51



Resim 52



Resim 53



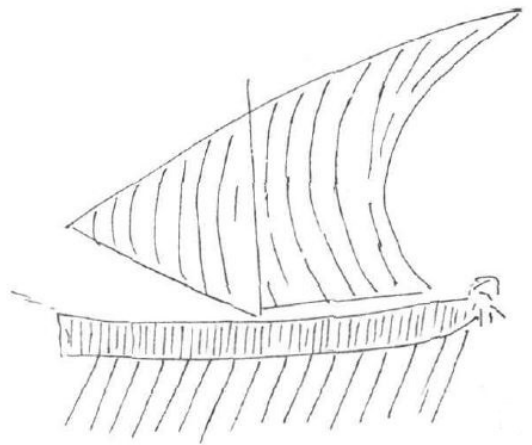
Resim 54



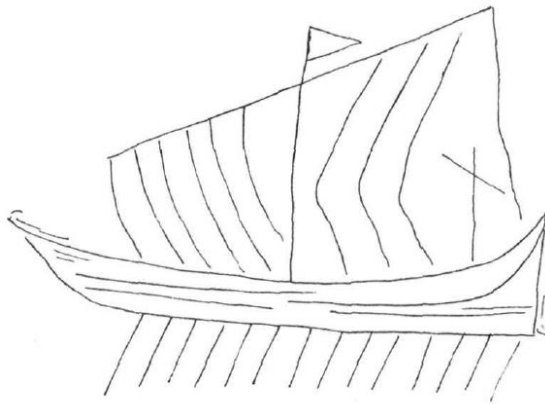
Resim 55



Resim 56



Resim 57



Resim 58



Resim 59



Resim 60



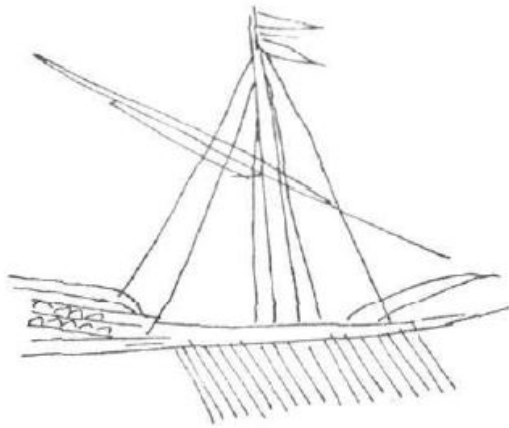
Resim 61



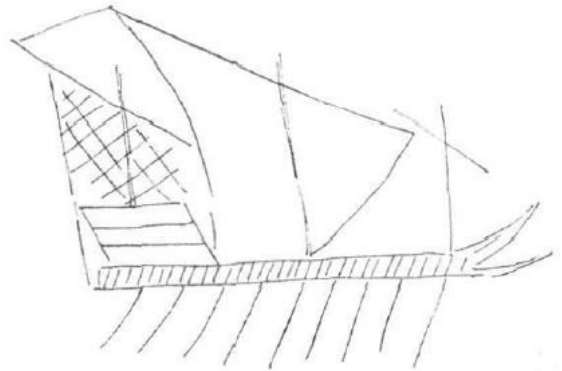
Resim 62



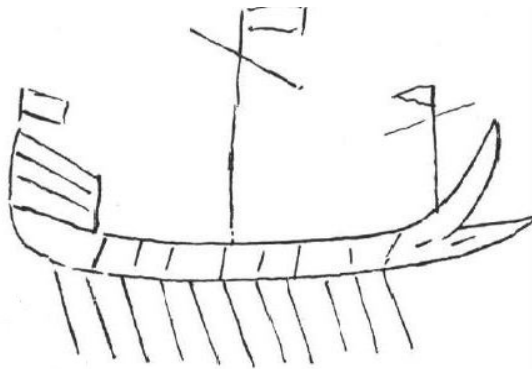
Resim 63



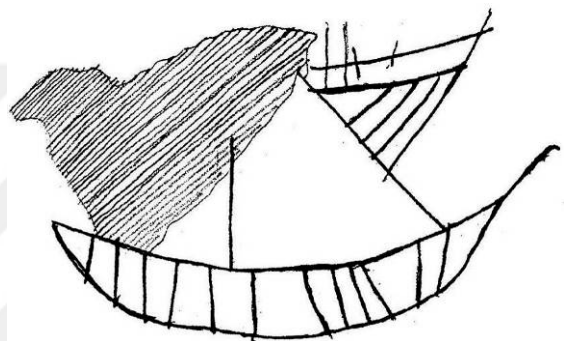
Resim 64



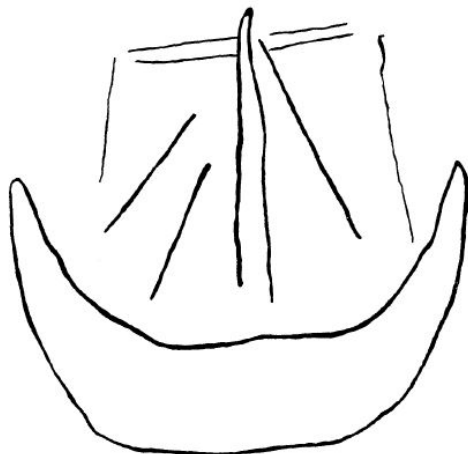
Resim 65



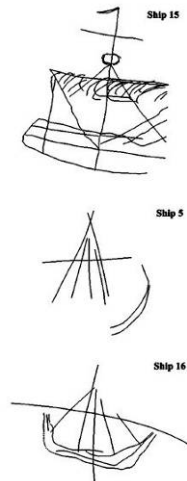
Resim 66



Resim 67



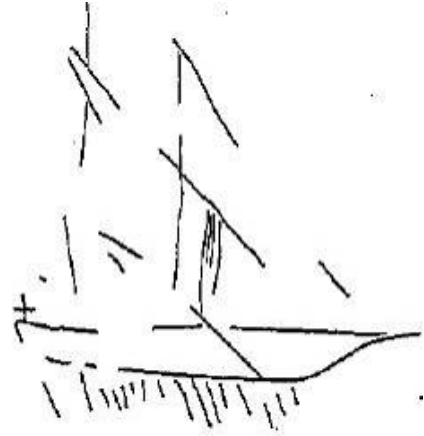
Resim 68



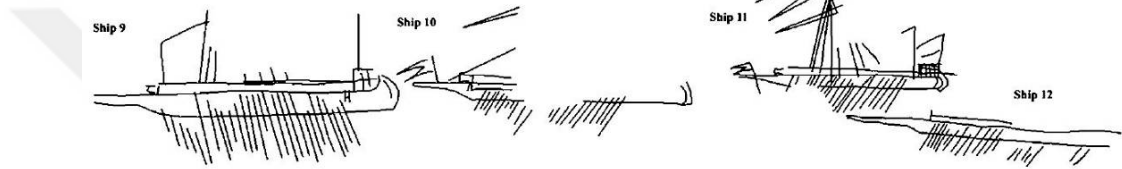
Resim 69



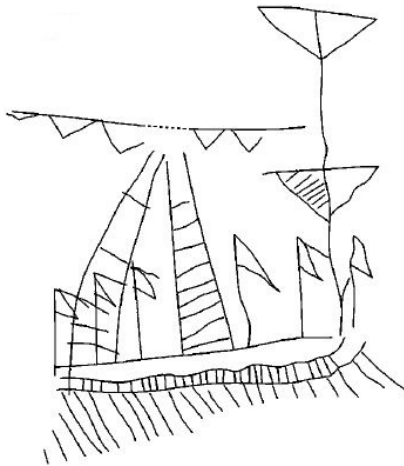
Resim 70



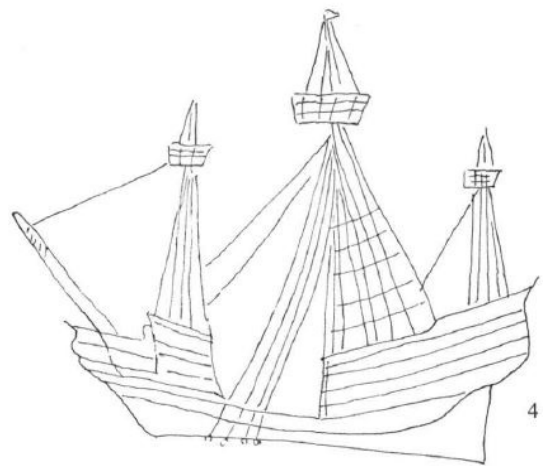
Resim 71



Resim 72



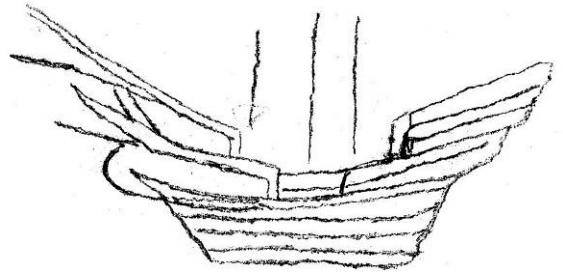
Resim 73



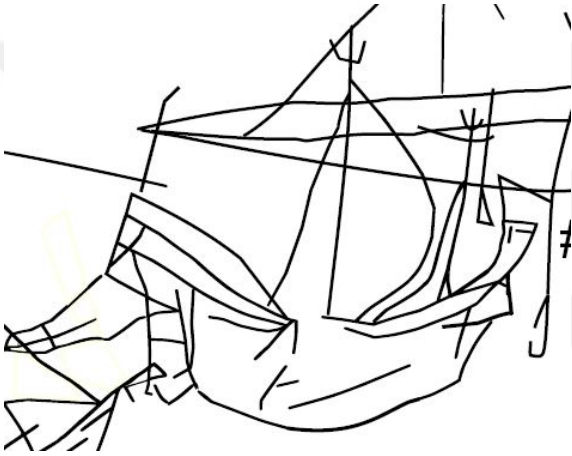
Resim 74



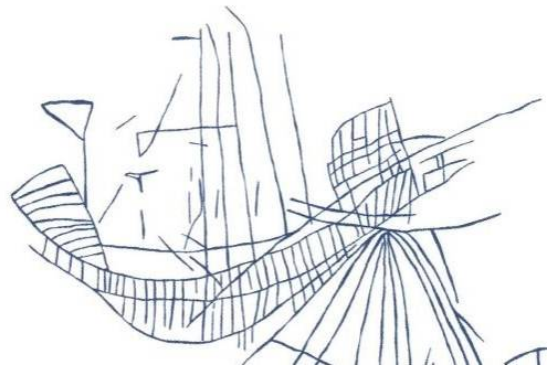
Resim 75



Resim 76



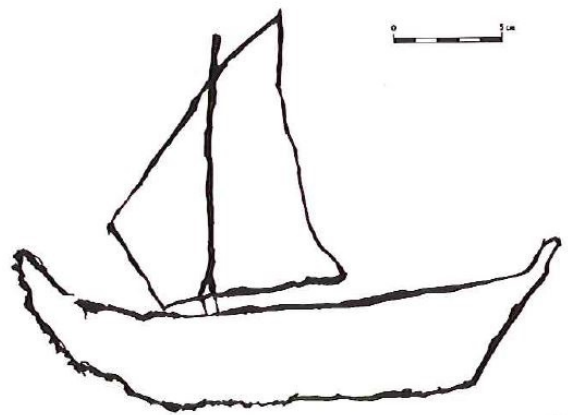
Resim 77



Resim 78

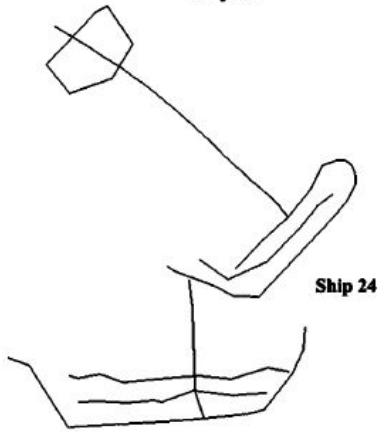


Resim 79

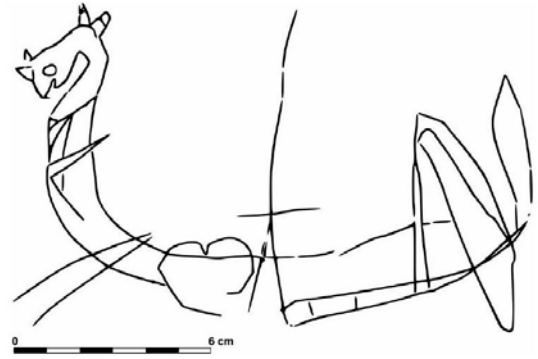


Resim 80

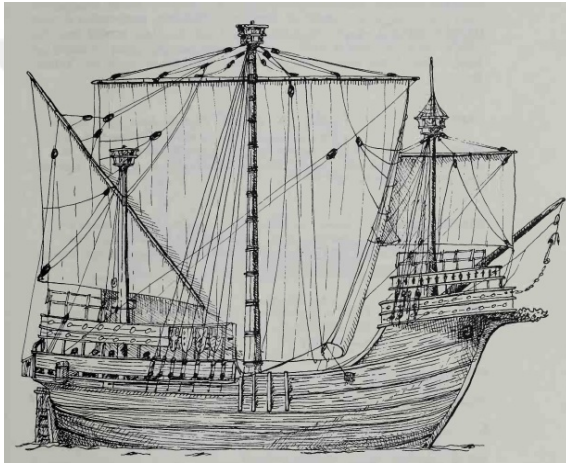
Ship 23



Ship 24

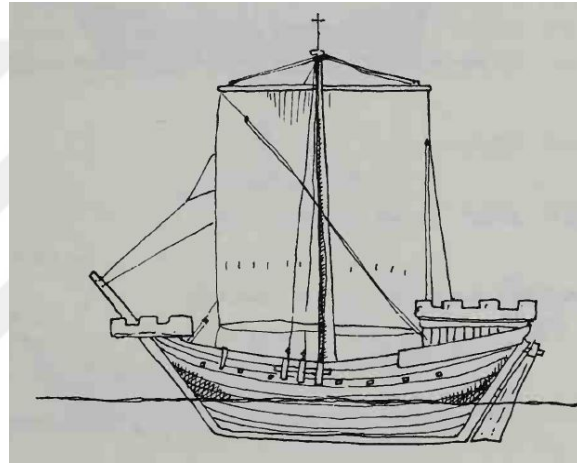


Resim 81



Resim 83

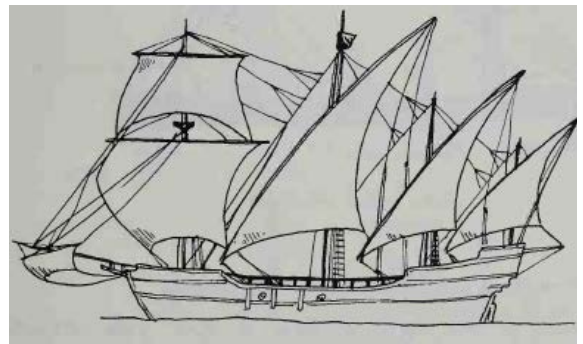
Resim 82



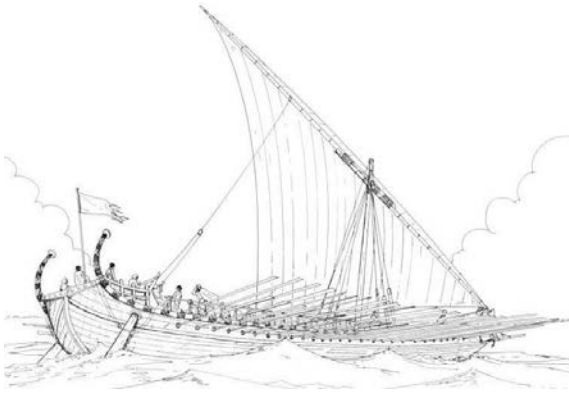
Resim 84



Resim 85



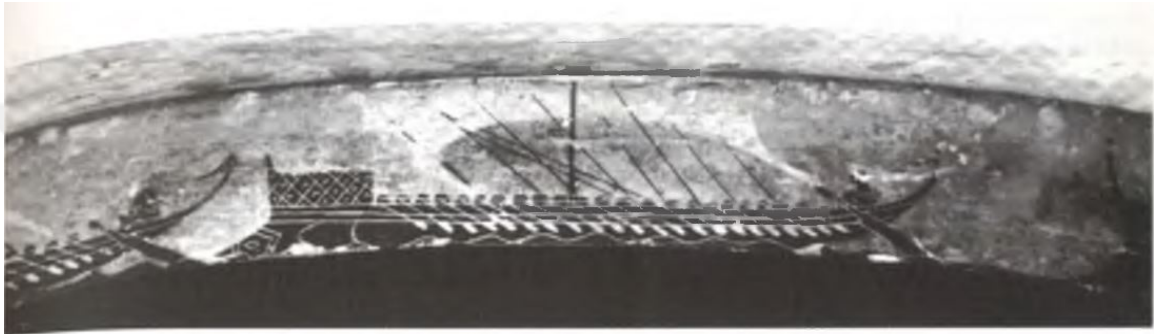
Resim 86



Resim 87



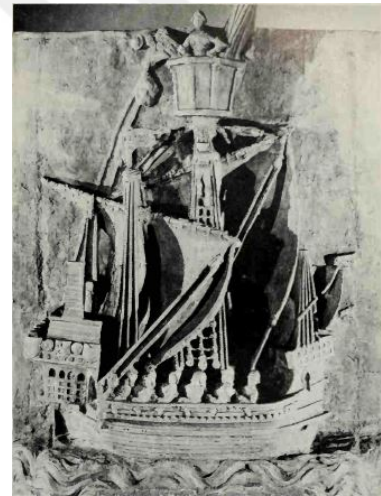
Resim 88



Resim 89



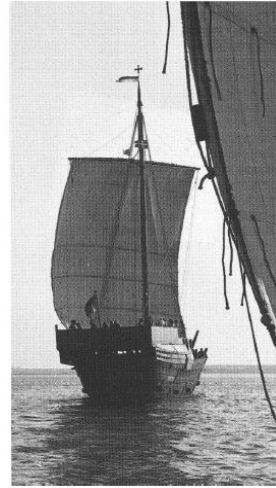
Resim 90



Resim 91



Resim 92



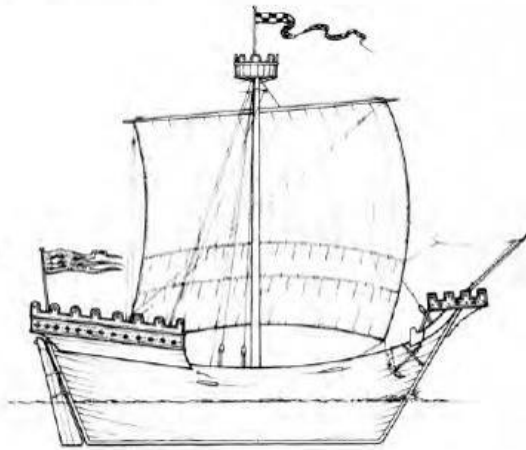
Resim 93



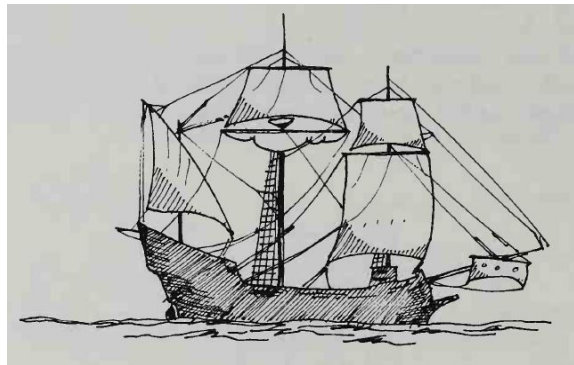
Resim 94



Resim 95



Resim 96



Resim 97