

T.C.

ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ARKEOLOJİ ANABİLİM DALI

146002

- 146002

GÜNEY MARMARA (PROPONTİS) LİMANLARI: PARİON ve PRİAPOS

YÜKSEK LİSANS TEZİ

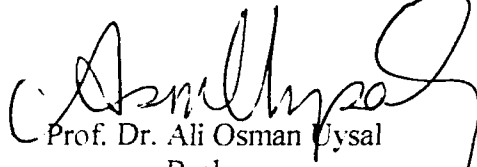
Tez Danışmanı
Yard. Doç. Dr. Nurettin Arslan

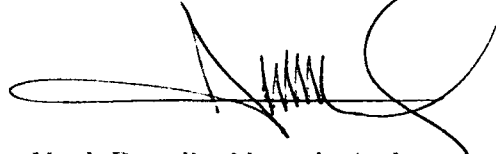
Hazırlayan
M. Serkan Durdağı


Çanakkale - 2004

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne

M. Serkan Dürdağı'na ait "Güney Marmara (Propontis) Limanı: Parion ve Priapos" isimli çalışma, jürimiz tarafından Arkeoloji Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.


Prof. Dr. Ali Osman Üysal
Başkan


Yard. Doç. Dr. Nurettin Arslan
Üye (Danışman)


Yard. Doç. Dr. Turan Takaoğlu
Üye

Yard. Doç. Dr. Mehmet Üstünipek
Üye

Yard. Doç. Dr. Onur Özbek
Üye



ABSTRACT

This Masters thesis focuses on the harbours of two important cities located on the southern shore of the sea of Marmara (Ancient Propontis), namely Parium and Priapus. The harbours of these two important cities were important for the seafaring during the classical antiquity. The fact that no investigations were carried out there so far to reveal information on the use and nature of the harbours of these cities was one of the reasons that tempted me to carry out investigation on this subject. This is because Parium and Priapus were located on a maritime route following the coast that tied the Aegean and the Black sea worlds. I attempted to obtain as much archeological information as possible about these harbours. These harbours contributed much to the development of these two cities durin their use. In particular, the surface data documented around the harbour of Parium demonstrated that it was used for a long period of time from the late Archaic to the Hellenitic period. Moreover, I obtained information on the nature of the harbor of Parium by carrying out underwater research during the course of my study.

Ancient harbours and their associated structures have always been viewed important by those archaeologists dealing with the study of issues such as the ancient seafaring, seamanship and ship-building technology. In terms of their evelotion, the harbors were first conctructedon location that are suitable against the currents an winds. Then, with the advance of construction technology, the harbours investigated in this thesis are good material manifestation of the development observed on the development of ancient harbours and related structures.

ÖZET

Bu yüksek lisans tezi antik dönemde Güney Marmara (Antik Propontis) kıyısında yer alan ve deniz ticareti için önemli iki kıyı yerleşimi olan Parion ve Priapos limanlarını incelemeyi amaçlar. Bugüne kadar bu iki yerleşimin limanları konusunda herhangi bir çalışma yapılmamış olması bu tez çalışması için önemli bir etken olmuştur. Parion ve Priapos'un Antik dönemde Ege ve Karadeniz kültürlerini birbirine deniz yoluyla bağlayan Marmara bölgesinin kıyıyı takip eden deniz yolu üzerinde olması dolayısıyla yapılan incelemeler sonucu bu kentlerde limanların varlığı arkeolojik verilerle tespit edilmeye çalışılmıştır. Söz konusu limanlar, kullanıldıkları dönemde ait oldukları şehirlere pek çok açıdan faydalar sağlamış ve şehirlerin gelişmesinde önemli bir etken olmuşlardır. Özellikle Parion limanı çevresinde erken Arkaik dönemden Hellenistik döneme kadar tarihlenebilecek arkeoloji veriler ele geçmiştir. Ayrıca, yapılan sualtı araştırmaları sonucunda Parion limanının kullanım şekli konusunda önemli bilgiler elde edilmiştir.

Sualtı Arkeolojisinin çalışma konularından birini oluşturan liman ve liman yapıları antik dönem deniz ticareti, teknolojisi ve gemiciliği açısından oldukça önemli bilgiler sunarlar. Limanların gelişimine bakıldığında ise; limanların, önceleri akıntı ve rüzgara karşı korunaklı yerlerde yapıldığı daha sonraki dönemlerde teknolojinin de ilerlemesiyle denizin, kıyıdan itibaren doldurulması suretiyle dış etkenlere karşı korunaklı alanlar oluşturulduğu görülmektedir. Bunun en güzel örneklerinin de Güney Marmara limanlarında gözlendiği anlaşılmaktadır.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
KISALTMALAR LİSTESİ	iii
LEVHALAR LİSTESİ	iv
RESİMLER LİSTESİ	v
1. GİRİŞ	1
2. TROAS BÖLGESİ COĞRAFYASINA GENEL BAKIŞ	5
3. ANTİK LİMANLAR ve TİPLERİ	8
4. PARİON KENTİ	17
4.1. Kent Tarihçesi	17
4.2. Yazılı Kaynaklar	20
4.2.1. Antik Yazarlar	20
4.2.2. Epigrafik Veriler	29
4.3. Arkeolojik Kalıntılar	31
4.3.1. Sur Duvarları	31
4.3.2. Tiyatro	31
4.3.3. Su Yapıları	32
4.3.4. Tapınak	32
4.3.5. Seramik Buluntuları	33
5. PARİON LİMANI	34
6. PRİAPOS ANTİK KENTİ	43
6.1. Tarihçesi	43
6.2. Mitolojisi	46
6.3. Arkeolojik Kalıntıları	48
6.3.1. Sur Duvarları	48
6.3.2. Su Yapıları	49
7. PRİAPOS LİMANI	50
8. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	51
KAYNAKLAR	55
LEVHALAR	

ÖNSÖZ

Antik Parion kenti bugün Çanakkale ili sınırları içerisinde kalan Biga ilçesine bağlı Kemer köyü yakınlarındadır. Çalışmanın ilk bölümünü oluşturan Parion kent limanı ise; bugün Kemer köyündeki yazlık evlerin kısmen altında kalmıştır. Troas bölgesinin kuzeyinde yer alan kentlerin limanları Marmara Denizindeki önemli limanlar arasındadır. Bölgede Parion ve Priapos kentleri limanlarının dışındaki diğer liman ve liman kentleri arasında Kyzikos, Lampsakos, Abydos ve Troia sayılabilir.

Tezin ikinci bölümünü oluşturan Priapos antik kenti ise yine Çanakkale ili sınırları içerisinde Biga ilçesine bağlı Karabiga beldesi sınırlarındadır. Kent, Parion'un doğu sahilinde, Kale burnu olarak adlandırılan dağlık bir burunda konumlanmıştır.

Parion limanında yapılan araştırmalarda limanın içinden çok çevresindeki şehir ile olan ilişkisi değerlendirilip, limanın kullanım amacı ve nasıl kullanıldığı tespit edilmeye çalışılmıştır. İncelemeler sonucu, limana ait mendirek yapısının, yükleme-boşaltma iskelesi olarak kullanıldığı, ayrıca mendireğin bugünkü haliyle uç kısmına yanaşan büyük ticaret gemilerinin yüklerini ve muhtemel yolcularını rahatça indirip boşaltılabileceği anlaşılmıştır. Yapılan çizimler de mendirekteki taşların, yapının limana bakan tarafında nasıl yoğunlaştığını ve mendireğin üzerindeki yolun kabaca ne tarafta olduğunu açıkça göstermektedir. Liman, Marmara Denizinin en sakin ve geniş koyunda bulunur. Dolayısıyla büyük gemilerin ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri ortamı hazırlar. Bugüne kadar hiç araştırılmamış olan Parion limanı kentin gelişimini hızlandırmış ve etki alanını genişletmiştir. Priapos limanı ise Parion limanından daha küçük olup, rüzgarlara daha fazla açıktır. Bu yüzden hiçbir zaman Parion limanı kadar etkin olamamıştır.

Tez konusu olarak Parion ve Priapos limanlarını seçmemin nedeni bugüne kadar bu alanlarda hiçbir incelemenin yapılmamış olması ve Güney Marmara'da yer alan bu limanları inceleyebildiğim kadarıyla bilim dünyasına tanıtmak istememdir.

Güney Marmara'nın önemli liman kentleri arasında yer alan Parion ve Priapos limanları üzerinde yapılan araştırmalarda, limanın kent dokusu üzerine etkisi, limanı etkileyen doğal etkenler ve insan eliyle zaman içinde yok olan kalıntıların bugünkü durumu belgelenmeye çalışılmış ve her iki limanın, arkasındaki hinterland dolayısıyla önemi vurgulanmaya çalışılmıştır.

Parion limanını oluşturan kalıntıların çoğu ve mendirek yapısının kara ile bağlantısını oluşturduğu düşünülen yol, bugün hemen yanındaki çayın getirdiği alüvyonlar ve civarda bulunan yazlık evlerin altında kalması sonucu oldukça zarar görmüş ve yapılan çalışmaları oldukça zorlaştırmıştır. Priapos limanının ise, Parion limanından daha harap bir durumda olduğu görülmektedir. Daha ayrıntılı bir araştırma için her iki alanda da kazı yapılması gerekmektedir. Yapılan kazı çalışmaları sonucunda birçok konu açıklığa kavuşacaktır.

Bütün bunların dışında yapılan araştırmalarda, konunun arkeoloji dünyasına yenilik getireceği anlaşılmış ve buna bağlı olarak, bu aşamada ileride yapılacak olan çalışmalara bir zemin hazırlanmaya çalışılmıştır.

Bu çalışmamda bana yardımlarını esirgemeyen danışmanım, Yard. Doç. Dr. Nurettin Arslan, Yard. Doç. Dr. Turan Takaoğlu, desteğini her zaman hissettiğim değerli hocam Prof. Dr. Nergis Günsenin, liman çizimlerindeki katkılarından dolayı Atlas Haritacılık ve mimar Ferda Oral, çizimleri bilgisayar ortamına aktarıp 3 boyutlu görüntülerini ortaya çıkaran Deniz Özemre, yaptığım yüzey araştırmalarında bulduğum seramiklerin çizimin yapan arkeolog Deniz Başar Öztürk, limanlara yapılan dalışlar sırasında bana yardım eden tüm arkadaşlarıma, üniversitede beraber çalıştığım bütün çalışma arkadaşlarıma, bütün üniversite yaşantım boyunca bana her zaman destek olan eşim Kamer Batı Durdağı ve tüm yaşantım boyunca bana destek veren aileme tüm içtenliğimle teşekkür ederim.

M. Serkan Durdağı

Mayıs 2004

Çanakkale

KISALTMALAR LİSTESİ

km.	kilometre
v.b.	ve benzeri
M.Ö.	milattan önce
M.S.	milattan sonra
CAHEP	The Ceasarea Ancient Harbours Excavation Project



LEVHALAR LİSTESİ

LEVHA I	a) Troas Bölgesi b) Parion ve Priapos Kentleri
LEVHA II	Parion Limanı ve Mendireğinin Bugünkü Durumu
LEVHA III	a) Deniz Feneri Temel Taşları ve Liman Görüntüsü b) Deniz Feneri Temel Taşları
LEVHA IV	Mendirek Taşlarının Bugünkü Durumu
LEVHA V	Arkaik Dönem Seramikleri
LEVHA VI	Siyah ve Kırmızı Figürlü Seramikler
LEVHA VII	Siyah Glazürlü Attik Kase Parçaları
LEVHA VIII	Hellenistik Dönem Seramikleri

RESİMLER LİSTESİ

- Resim 1 Lothal'daki Liman (Bass 1972, Sayfa:89, Resim:2)
- Resim 2 Motya'daki Liman (Bass 1972, Sayfa:93, Resim:6)
- Resim 3 Karışık Kesit
- Resim 4 Carthage Limanı (Bass 1972, Sayfa:103, Resim:6)
- Resim 5 Pire Limanı (Bass 1972, Sayfa:101, Resim:4)
- Resim 6 Mendireğin Bugünkü Görüntüsü
- Resim 7 Parion Limanı Tek Seviyeli Mendireği
- Resim 8 Parion Liman Alanı Görüntüsü
- Resim 9 Parion Limanı ve Bodrum Burnunun Cepheden Görüntüğü
- Resim 10 Römorkör
- Resim 11 Mendirek Üzerindeki Taşların Durumu

1. GİRİŞ

Arkeoloji bilimi, diğer tüm bilim dalları gibi birçok aşamadan ve düşünsel evrimden geçerek günümüzdeki halini almıştır. Özellikle bu bilim dalının geçirdiği düşünsel gelişim göz önüne bulundurulduğunda, maruz kaldığı değişim süreci rahatça görülebilmektedir. 1960'lı yıllara kadar arkeoloji, daha çok tanımlama, sınıflama ve ilişkileri saptama amacıyla yapılan bir bilimdi, 1960'lı yıllardan sonraki dönemde ise -özellikle 1968'li yıllarda- Keban Projeleri ile başlayan çalışmalar bu dönemde yaşanacak önemli gelişmelerin sebebi olacaktır. Ayrıca Keban barajının sualtında bırakacağı arkeolojik alanlarda Michigan ve Chicago Üniversitelerinin uzmanları arkeoloji dışındaki çeşitli bilim dallarından (botani, zooloji, jeoloji v.b.) yararlanarak çalışmalarını sürdürmüşlerdir. 1970'lerde ise, Robert Braidwood yine bu gibi bilim dallarından yararlanarak Aşağı Fırat Projesini yürütmüştür. Bu gelişmeler ile arkeoloji çehresini değiştirerek problemleri çözmek amacıyla sorular sorarak, daha çok olayları neden-sonuç ilişkisine göre açıklama yoluna gitmiştir. Bu gibi değişimler arkeolojideki bakış açısını, kazı sistemlerini ve özellikle elde edilen bulguları yorumlamayı önemli ölçüde etkilemiştir. Artık ortaya çıkarılan eserlere sadece şekilsel olarak bakmak yerine, onların çevreleri ile olan bağlantılarını kurup, onu kullanan insanların sosyal, ekonomik, ticari v.b durumlarını nasıl etkiledikleri araştırılmaktadır. Yine aynı tarihlerde bir başka yenilik göze çarpmaktadır. Birçok önemli gereksinimden dolayı arkeoloji, çeşitli alt dallara (arkeojeofizik, arkeobotanik, zooarkeoloji v.b.) ayrılmış ve bu şekilde Türkiye'de geçirdiği değişimi somutlaştırmıştır. Bu gibi alt dallar, arkeoloji biliminin daha spesifikleşmesine ve her birinde sağlanan uzmanlaşma ile önemli bilimsel sonuçlara imza atılmasına neden olmuştur. Bu dallardan biri de "Sualtı Arkeolojisi"dir. Sualtı arkeolojisi, arkeolojide özelleşen bir dal üzerinde uzmanlaşılmasının en güzel örneği olmuştur. Başlarda çeşitli yanlış anlamalar nedeniyle dalgıçlıkla eşdeğer tutulan bu alan, yapılan çalışmaların ciddiliği ve kazılarda elde edilen önemli sonuçlar sayesinde yandaş bulmaya ve kabul edilmeye başlamıştır.

Son yıllarda ise, “Sualtı Arkeolojisi” kendi içinde birbirine bağlı fakat farklı uzmanlık alanlarına ayrılmıştır. Klasik arkeoloji kendi içinde mimarlık, seramik v.b. alanlara nasıl ayrıldıysa, sualtı arkeolojisi de kendi içinde gemi yapım teknikleri, deniz ticaret yolları, liman arkeolojisi gibi çeşitli alanlara ayrılmıştır. Yapılan bu çalışma da sualtı arkeolojisinin kendi içinde ayrılan dallarından biri olan Liman Arkeolojisi ile ilgilidir.

Akdeniz’in antik dönem ekonomi dünyasındaki yeri çok önemlidir. Çünkü, Akdeniz ve Ege’de M. Ö. 3000’lerden itibaren bir ticaret ağı olduğu bilinmektedir. Özellikle ilk dönemlerde Akdeniz ve Ege denizi sahillerinde irili ufaklı birçok liman şehri bulunmaktadır. Bu şehirlerdeki limanların planlarının çıkarılması, liman içlerinde yapılacak kazılar sonucu elde edilecek buluntuların değerlendirilmesi, hem antik dönemin sosyo-ekonomik yapısına ışık tutacak, hem de antik şehircilikte liman ve liman yapılarının önemini ortaya koyacaktır. Bu gibi nedenlerden dolayı, sualtı arkeolojisinin bir alt dalı olarak ortaya çıkan liman arkeolojisi oldukça önemlidir. Türkiye, arkeolojinin diğer tüm alt dallarında olduğu gibi, son yıllarda önemi giderek artan Liman Arkeolojisi bakımından da oldukça şanslıdır. Çünkü, Ege ve Akdeniz’deki sahil şeridi kıyı oluşumu bakımından doğal liman veya gemilere sığınak olabilecek birçok alana sahiptir. Bunun sonucunda da bu coğrafyada özellikle Kaş-Bodrum arasındaki sahil şeridinde oldukça fazla liman ve gemi kalıntısına rastlanmıştır.

Çalışmanın konusunu oluşturan Parion ve Priapos limanlarından önce günümüz limanları ve limancılığı ile önceki dönemlere ait liman ve limancılığın açıklanması, konunun anlaşılabilirliği açısından oldukça yararlı olacaktır.

Önceleri limanlar, gemilerin yapıldığı, suya indirildiği, bakım-onarım gördüğü veya fırtına anında barındıkları bir ortam olarak düzenlenmiştir. Bu amaçla seçilen yerlerin genel özelliği, geminin demirinin zemine sıkı bir şekilde tutunarak demirleme ve deniz etkilerinden doğal olarak koruma imkanlarını birlikte sağlamalarıdır. Ancak zamanla birçok şeyin değişmesiyle gerek gemilere gerekse gemi sahiplerine çeşitli imkanların sunulmasına ihtiyaç duyulmuştur.

Günümüzde ise limanlar, gemileri dalga etkilerine karşı koruyacak dalgakıranların yapımı, sığ suların taranarak derinleştirilmesi, rıhtımların yapımı, rıhtım gemi sahalarının doldurulması gibi geniş ölçüde ve çeşitli dallara ilişkin mühendislik hizmetlerini gerektiren yapılardır.

Günümüz limanları ile, geçmiş dönem limanları arasındaki en büyük fark günümüz limanlarının gemilere verdiği hizmet desteği ve mühendisliktir. Antik dönemlerde liman olarak kullanılan bazı yerler, günümüzde ancak küçük tekne benzeri araçlara barınak olarak kullanılabilir.

Bir yerin liman olabilmesi için çok değişik ve bir o kadar da birbirine bağlı şartları içinde barındırması, kendilerinden beklenen fonksiyonları karşılaması gerekmektedir. Bu fonksiyon ve şartlardan bazıları;

- Belirlenecek optimum sayıdaki gemiye hizmet verecek yeterli rıhtım uzunluğuna sahip olması
- Giriş ağzı ve derinliğinin limana girecek gemilerin su kesimine uygun olması
- Giriş ağzı yönünün bölgeye hakim rüzgar doğrultusunda olmaması ve sürüklenen maddelerin girişini önleyecek biçimde olması
- Gemilerin demirleyebilmesi ve rıhtıma yanaşabilmesi için yeterli manevra alanına sahip olması
- Rüzgar, dalga ve gel-git şartlarına uygun inşaa edilmiş olması ve liman iç bölgesinde korunaklı bir ortam sağlaması
- Gemilerin emniyetli yanaşabilmesi için tasarlanmış uygun usturmaça¹ sistemine sahip olması
- VTS (Vessel Traffic System) sayesinde gemilerin güvenli sularda seyir edebilmelerini sağlayacak gerekli şamandra ve verici tesislerini bulundurması

¹ Birbirinin üzerine veya rıhtıma yanaşan teknelerin bordalarının göçmemesi veya boyalarının bozulmaması için araya koydukları ağaç, lastik, plastik veya halatlardan yapılmış olan, balon, silindir biçimindeki yastık.

olarak sıralanabilir (Meral 1976: 24).

Günümüzde en genel anlamda bu şart ve fonksiyonları yerine getirebilen yerler, liman statüsünü kazanmaktadır. Daha önceki dönemlerde yapılmış limanlara bakılacak olursa, bu limanların yukarıda sayılan bazı özelliklere, o dönemki teknoloji doğrultusunda sahip oldukları görülür. Örneğin; Halikarnassos ve Mydos'un şehir limanlarında denizin alçalıp yükselmesi (gel-git) olayı sebebiyle rıhtımların basamaklı şekilde yapılıp, her basamağa bir baba koyularak, gemilerin her koşulda kolayca yanaşabilmeleri ve bağlanabilmeleri sağlanmıştır. Başka bir örnek ise Alexandria Troas şehri limanıdır. Limanın bölgeye hakim rüzgar doğrultusunda olmaması buranın kullanılabilirliğini arttırmıştır.

Bugüne kadar güney batısındaki Troia ve doğusundaki Cyzikos'un etkisi ile yeteri kadar araştırması yapılamayan Parion ve Priapos, bölge içinde önemli yeri olan liman şehirleri arasındadır. Dolayısıyla bu şehirlerin mimari yapıları arasında bulunan limanları, şehir hakkında yorum yapabilmek ve ayrıca şehirler arasındaki ticareti ortaya çıkarabilmek açısından oldukça önemlidir. Her iki şehrin limanı da gerek buldukları bölgenin önemi, gerekse hinterlandı dolayısıyla, araştırılarak önemi ortaya konmaya çalışılacaktır.

2. TROAS BÖLGESİ COĞRAFYASINA GENEL BAKIŞ

Parion ve Priapos Antik kentlerini daha iyi kavrayabilmek için kurulduğu coğrafyayı anlatmak, kentlerin konum, tarih ve önemini anlayabilmek için oldukça gereklidir.

Antik çağda Troas bölgesi günümüz Biga yarımadasını kapsamaktadır. Kaba hatlarıyla bölge, kuzeyde Gönen çayı (Aisopos) ağzından, güneyde Edremit körfezi içine çekilecek çizginin batısında kalan bölüm olarak sınırlanabilir (Levha Ia) (Akarca 1978: 1).

Troas bölgesi Anadolu'nun küçük bir kopyası gibidir. Bölgenin dağ yapısı da aynı benzerliği göstermektedir. Bölgenin en yüksek dağı olan İda dağı (Kaz Dağları) bölgenin hemen hemen güney kısmındadır.

Ovalara baktığımız da ise tablo şöyledir: bölgenin merkezini kuzeyde Biga dağları ile güneyde Kaz Dağlarının batı uzantılarınca sınırlanan ve içinden Skamandros çayının aktığı bereketli vadi oluşturmaktadır. Orta Menderes ve Aşağı Menderes vadileri Troas'ın iki büyük ovasıdır. Kuzeyde ise, Sinekçi ve Gönen ovaları vardır (Akarca 1978: 1).

Kuzeydeki ovalara (Sinekçi ve Gönen), Biga antik dönem ismiyle Adresteia ovası denmektedir. Bu ova içersinden Granikos ve Aisepos Çayları akmaktadır.

Troas bölgesi akarsular açısından zengin sayılmaz. Önemli akarsuları Satnioeis (Tuzla Çayı), Skamandros (Karamenderes), Rhadios (Koca Çay), Granikos (Kocabaş Çayı), Paisos (Bayram deresi), Praktios (Umurbey Çayı)dır. Bunların tümü İda Dağından doğmaktadır. Bölgenin özellikle Güney kesimleri, kıyı kesiminden dik uçurumlu tepeler ile ayrılmıştır, sınırlar ise doğal oluşumlar ile belirlenmiştir (Sevin 2001: 59-60).

Bölgenin küresel önemi, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarından kaynaklanmaktadır. Çanakkale ve İstanbul Boğazları, Marmara Denizinin tarih içindeki önemi Karadeniz ve Akdeniz arasında bir aracı rol oynaması, çevrelerine kurulan şehirlerin tarihsel, jeopolitik, siyasi ve ekonomik önemlerinden kaynaklanmaktadır. Türk boğazlarından geçen deniz yolu Akdenizin batı-doğu istikametinde devam eden yolun bir kanalıdır. Güney kanat ise Süveyş Kanalıdır. Bu kanatlardan biri Rusya, diğeri Hindistan ve Uzakdoğu'ya yol vermektedir. Akdeniz'in uzun ekseninin her iki kolu deniz hakimiyeti bakımından çok önemlidir. Türk Boğazları ile Cebelitarık Boğazı arasında sıkı bir bağlantı vardır. Bu sebepten dolayı Türk boğazlarının savunması milletlerarası bir değer taşır. Son zamanlara kadar Avrupa ve Asya arasında yapılan tüm savaşlarda boğazlar sorunu müzakere konusu olmuştur. İstanbul ve Çanakkale Boğazları hiçbir zaman sınır olmamıştır. Boğazlar tüm tarih boyunca kullanılan bir deniz yolu olmuştur. İnsanlar boğazlardan en eski devirlerde bile ilkel vasıtalar ile Asya'dan Avrupa'ya veya Avrupa'dan-Asya'ya geçiş yapmışlardır (Erzen 1972: 58).

Doğu ve batı uygarlıkları daima boğazların kontrolü için mücadele etmişlerdir. Bunlardan mücadelelerden ilki Troia savaşıdır ki, bölgenin kontrolü için yapılan ilk savaş olması açısından önemlidir.

Boğazın, yukarıda bahsedilen tarihsel olaylardan da anlaşılacağı üzere Çanakkale bölgesi üzerinde asıl önemi; var olan ve dünyada alternatifi olmayan tek su yolu olması ve doğu ve batı medeniyetini ayıran bir sınır oluşturmasıdır. Bu sebepten dolayı, ister doğu, ister batı kökenli olsun kurulan büyük devletlerin yayılma amacıyla kullanabilecekleri çok önemli bir konuma sahiptir. Bölgede ilk defa Troia savaşı ile sonraları Çanakkale Savaşı'na kadar gelen doğu-batı çatışmasının merkezini teşkil etmektedir. Doğu ve batı medeniyetinin sınırlarını teşkil eden bölge bu savaşları meydana geldiği bir arena olma özelliğindedir (Beyazid 1998: 68).

Troas bölgesinde yer alan madenler ve bu madenlerin antik çağdaki ekonomik değeri ve ticaretinin buradan yapılması bölgenin önemini bir kat daha arttırmaktadır.

Antik dönemden itibaren bölgede bulunan ve kullanılan madenler, çeşitli antik yazarlardan öğrenilmektedir. Antik kaynaklar Lampsakos civarında ve Abydos'ta zengin altın madenlerinin bulunduğunu yazarlar. Hatta Abydos civarındaki altın madenlerinin, Troia'nın efsanevi kralı Priamos'un en büyük hazinelerine kaynaklık ettiği de ileri sürülür. Bu bölgede İda Dağı'nın batısında bulunan gümüş madeni de bölge için ayrı bir zenginlik kaynağıdır (Xenophon 1971: 37).

Troas'da yer alan değerli madenler arasında çinko da bulunmaktaydı. Çinko madeni İda dağının batısındaki Andreia'da bol miktarda bulunmaktadır (Strabon 1993: 603).

Çanakkale Boğazının girişindeki Sigeion'da bir "Bakırcılar Loncası" bulunduğunu gösteren bir yazıt vardır. Buralardaki zanaatkarların kullandığı bakırın hem merkezi Toros Dağları'ndan hem de Adramyttion'dan çıkarıldığı kesinlik kazanmıştır (Strabon 1993: 607).

Aynı zamanda yapılan araştırmalarda kullanılan Karbon-14 yöntemiyle yapılan radyometrik yaş belirlemesi sonucunda yaklaşık 3000 yıldan beri maden yataklarının işlendiği saptanmıştır. Örneğin tarihi Troia kenti yakınlarındaki Kartalkaya mevkiisindeki silistleşmiş dositik tüfler içinde yer alan altın cevherlerinin elde edilmesi için ilkel dönemde kullanılan odun kömüründen alınan örneklerde Karbon-14 yöntemiyle radyometrik yaş tayini yapılmış ve zamanımızdan yaklaşık 2455 ± 70 yıl önce de işletilmekte olduğu saptanmıştır. Bunun yanında Yenice'nin 7 km. kuzeyinde yer alan Bekten köyündeki bir kurşun cevherinde yapılan çalışmalarda yaklaşık 2220 ± 45 yıl önce üretim yapıldığı ortaya çıkmıştır (Wagner 1983: 92-128).

3. ANTİK LİMANLAR ve TİPLERİ

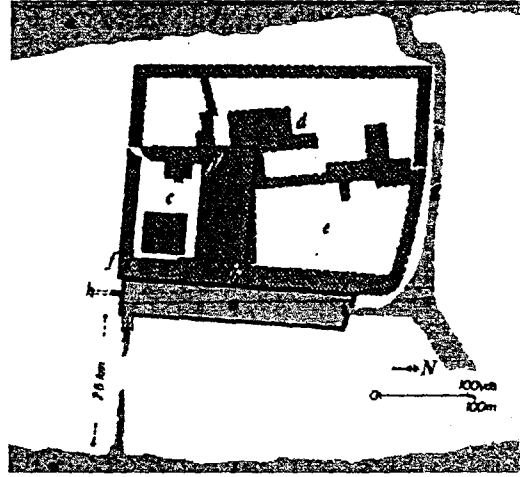
Çalışmanın konusunu oluşturan Parion ve Priapos limanlarından önce limanlar üzerinde yapılan çalışmaları, limanların ortaya çıkışlarını ve Antik dönemde kullanılan antik liman tiplerini anlatmanın konunun anlaşılabilirliği açısından önemli olduğu kanısındayım.

Denizciliğin ilk başlarında, sal benzeri küçük teknelerin kullanılması nedeniyle büyük ölçüde liman yapımına gerek duyulmamıştır. Görece büyük tekneler kıyılardaki küçük barınaklara çekilerek yükleme ve boşaltma yapmışlardır.

Doğu Akdeniz'deki deniz ticaretine bağlı olarak M.Ö. 2000'in ortalarında gemilerin boyutlarında da büyümeler olmuştur. Gemilerin büyümesi ve su kesimlerinin artması bunların kıyıya çekilememesi bir iskele ihtiyacı doğurmuştur. Böylece tonajı büyük olan gemiler buraya yanaşıp rahatça yükleme ve boşaltma yapabilmişlerdir. Bu dönemde ticaret gemileri dışında savaş gemileri ve diğer tekneler kumsala çekilmiştir. Doğu Akdeniz'de bu döneme tarihlenen liman yapısına rastlanmamıştır (Blackman 1982a: 90).

Bilinen en eski liman yapıları İndus vadisi, Mezopotamya ve Mısır'daki nehir toplumlarına aittir. Bunun nedeni, nehir ticaretinin deniz ticaretine oranla daha erken gelişmesidir. Bu limanların kurulma aşamalarındaki en büyük ve ciddi sorun ise nehirlerin yükselmesi ve akıntısı olmuştur. Nehir içine doğru yapılan inşaa tarzı bu nedenle gelişmemiştir. Bu konuda yapılan ve bilimsel olarak tanımlanabilecek ikinci tarz ise nehir kenarının oyulması suretiyle yapılan inşaa tarzıdır. Oyularak yapılan liman tarzına daha çok korunaklı sahil şeridi olmayan deniz kıyılarında da rastlanmaktadır. Bu sistem ile yapılmış en eski nehir limanı Lothal'dadır ve Harappan bölgesinde bulunan bu yer M.Ö. 3000'in geç dönemine tarihlendirilmektedir. Bu rihtim dikdörtgen bir havuza sahip olup kenarları kiremitten

yapılmıştır. Bu rıhtım havuzuna nehirden bir kanal ile girilmektedir (Resim 1) (Blackman 1982a: 90).



Resim 1: Lothal'daki Liman (Bass 1972:86; Res:2)

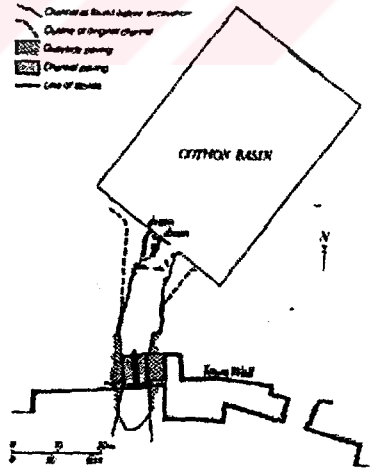
Mezopotamya'daki kayıtlardan M.Ö. 3000-2000'de rıhtım ve depoların bulunduğu ayrıca gemi bağlama yerlerinin olduğu ve rıhtımların tuğla ile inşaa edilmiş oldukları anlaşılmaktadır. Gerçekte bilinen en erken tarihli liman kalıntıları M.Ö. 3000'de Ur kentinin , kent duvarları içinde yer almaktadır (Oppenheim 1954: 6-17).

Mısır'da tunç devri rölyefleri ve freskolarında iskeleye bağlı gemiler görülmektedir. Bu dönemde iskelelerin nehir ortasına doğru yapılması ile ilk liman ve iskele inşaa tarzı ortaya çıkmıştır. Mısır toprakları içinde kalan Nil nehri üzerindeki taşımacılık denizciliğin başlaması açısından oldukça önemlidir. Bu nehirde akıntı ve rüzgar tam ters yönde olduğu için taşımacılık geçmiş dönemlerde oldukça kolay olarak yapılmıştır. Fakat M.Ö. 2000'lerde nehir trafiğinin artması sonucu nehir kenarına oyularak yapılan liman tarzını yaygınlaştırmıştır. Hem daha çok iskeleli, hem de daha korunaklı olan bu limanların iki tanesi hariç diğerleri tapınak limanıydı. Tapınak limanı olmayan bu iki limandan küçük olanı Kuzeydoğu Serra'da (Kuzey Sudan) büyük olanı ise Thebes şehrinde M.Ö. 14.yüzyılda yer almıştır (Kemp-Oconnor 1974: 34-46). Orta Avrupa'da ise uzun mesafeli seyir olanağı sağlayan uzunluk ve genişlikte Tuna daha kuzeyde ise Seine, Rheine, Thames gibi nehirler vardır. Daha geç dönemlerde ise deniz ticaretinin yaygınlaşarak

kıyı limanlarının artması sonucu, nehir limanları kısmen de olsa önemlerini yitirmişlerdir.

Akdeniz’de Tunç Devrinin sonlarına doğru suni yapım teknolojisine geçilmiş ve Kıbrıs Adası ile Mısır’daki Alexandria liman çalışmaları büyük olasılıkla bu dönemde başlamıştır (Fraser 1972: 1-6).

Fenikeliler M.Ö. 2000’in sonunda Akdeniz’i araştırmaya başlamışlardır. Bu araştırma Kıbrıs’dan başlayıp bütün Afrika sahillerini ve Sicilya’dan bir bölümü içine almaktadır. En batıda İspanya’da Gades (Cadiz) M.Ö. 1110 yılında, Kartaca yakınındaki Urtica ise M.Ö. 1100 yıllarında kurulmuştur. Doğu Akdeniz’e göre Afrika’daki sahillerin açık ve elverişli olması çabuk gelişmelerine neden olmuştur. Bu gelişmelere en büyük katkıyı dönemin en iyi denizcileri olan Fenikeliler yapmıştır. Fenikeliler liman yapım teknolojisine büyük bir yenilik getirerek suni olarak kazılan limanlar oluşturmuşlardır. Sicilya’nın batısındaki Motya’da Fenikelilerin yaptığı suni iç liman (Cothon) buna güzel bir örnektir (Resim 2).



Resim 2: Motya’daki Liman (Bass 1972:93; Res:6)

Doğu Akdeniz kıyılarında ilk liman örneklerine M.Ö. 1000’in ilk yarısında, rastlanmaktadır. Orjinal liman çalışmaları ise Demir çağında Lübnan’da Tyre ve Sydon’da görülmektedir. Akdeniz dünyasında denizcilikleri ile ünlü olan Fenikelilerin liman yapım tekniklerine getirdiği yeniliklerden diğeri ise “Header”

adı verilen ve inşaada kullanılan tuğlaların yarısının çıkıntı yapacak şekilde örülmesi olarak tanımlanabilecek bir tekniktir. Tüm bunların, Fenikelilerin liman teknolojisine getirmiş oldukları yenilikler ve katkılar olduğu düşünülmektedir (Blackman 1982a: 92).

Liman inşaa teknikleri açısından M.Ö. yedinci yüzyıldan sonraki dönemlerde, yeni yeni tekniklerin geliştirildiği, böylece doğal yapıya bağlı kalınmadan çeşitli tipte limanların oluşturulduğu dönemlerdir. M.Ö. yedinci.yüzyıl ve sonrasında liman inşaa tekniklerinde doğaya bağlı kalınmamasının sebebi ise sualtında inşaa tekniklerinin gelişmesidir. Bu gelişmeye paralel olarak Akdeniz'deki liman sayısında bir artış olmuştur. M.Ö. yedinci yüzyıldan sonra sadece Akdeniz'de değil Ege'de de birçok liman yapılmıştır. Herodot'a göre 540 yılında Samos adasında yapılan liman Polykrates tarafından yapılmıştır. Knidos'ta yapılan araştırmalar sonucunda da M.Ö. dördüncü yüzyılda tarihli bir liman tespit edilmiştir (Love 1968: 123-128). M.Ö. 350 yıllarında ise Karia bölgesinde, Halikarnassos'da hüküm süren Mausolos zamanında inşaa edilen bir limanın varlığı bilinmektedir (Bean 1971: 110).

Daha sonraki yüzyıllarda özellikle Roma döneminde kıyı coğrafyasından bağımsız limanlar yapabilecek duruma gelmiş ve kıyıya yakın yerlerde kazı yaparak suni göller oluşturulmuştur. Bu göl veya havuzlar kıyıya yakın olan alçak zeminden ve lagünlerden yararlanarak yapılmış ve bunları birden fazla kanalla denize bağlantısı sağlanmıştır. Kartaca'nın bu şekilde yapılmış iki limanı vardır. (Bradford 1957: 231-237).

Dünyada sualtı arkeolojisinin, tanınması ve gelişmesi birçok çalışmayı da beraberinde getirmiştir. Bunun doğal bir sonucu olarak liman araştırmaları da başlamış ve zamanla genişletilerek dünyanın bir çok yerinde çalışmalar yapılmıştır. Limanlar üzerinde sistematik araştırmalar, ilk olarak 19.yüzyıl'da başlamış ve bunlardan pek azı yayınlanmıştır. Antik çağ deniz seviyesindeki değişimlerin incelenmesi sırasında, batık alan ve liman yapılarına ait bulgular dikkat çekmeye başlamıştır. İngiliz coğrafyacı Günther'in Nepal koylarında yaptığı araştırmalar ve

Yunanlı mühendis Georgiades'in Yunanistan'daki liman tesislerinde yaptığı araştırmalar bu konuda yapılmış ilk çalışmalardır.

Hava fotoğrafçılığının gelişmesi, scuba dalıcılığında kullanılan ve tüpteki basınçlı havayı solunabilir basınca indiren alet olan regülatör'ün bulunuşu antik liman ve batık araştırmacılığına büyük katkı sağlamıştır. Hava fotoğrafçılığı limanın gerçek yerini havadan göstererek arkeologlara ve araştırmacılara yapacakları çalışmalar için zaman kazandırmaktadır. Fakat bu araştırma tekniği Anadolu kıyıları için uygun değildir. Çünkü, bu kıyılardaki lagün oluşumları bu araştırmaların daha çok yapıldığı Filistin ve Mısır sahillerine göre çok daha azdır. Türkiye denizlerinde yapılacak liman araştırmaları için belki de en uygun teknik, scuba dalıcılığı ile yapılacak olan görsel araştırmalardır. Regülatör'ün bulunuşundan önceki liman çalışmalarından en önemlisi bu alandaki öncü kişilerden olan Andre Poidebart'ın yaptığı araştırmalardır. Bu araştırmaları önemli kılan ise, 1934 ve 1936 yılları arasında yapılan Tyre limanı surveyinin metod ve sonuçlarıdır. Bu araştırmada Poidebart, regülatörün bulunuşundan önce çok zor şartlarda çalışarak Doğu Akdeniz sahilindeki kent limanlarında yaptığı araştırmalarda ulaştığı bilgileri karşılaştırmalı olarak vermiştir. Poidebart bu surveyi Fransız denizcilerin, askeri personelin ve sünger avcılarının yardımıyla yapmıştır. Daha sonraki yıllarda ise Cambridge Üniversitesi öğrencilerinden bir ekip 1958-1959 yıllarında Apolliania'nın Greco-Romen limanını, Kyrene Limanını hava fotoğrafçılığı ve dalğıçlığın yardımıyla araştırarak bu konudaki yeni yöntemlerin başarısını göstermişlerdir. 1975'li yıllardan itibaren ise Ege Denizi kıyılarındaki Kenkrai, Anthedan, Larymna, Gythian, Kyme ve Türkiye'nin güneyindeki Phaselis ve Side'de araştırmalar yapılmıştır. Honor Frost ise Doğu Akdeniz kıyılarındaki Tyre, Sidon ve Anados'da birbirini tamamlayan çalışmalar yapmıştır (Taylor 1966: 160-165)

Geniş çaplı liman kazıları ise çok az sayıdaki limanda yapılmıştır. Bunlardan bazıları Kenkrai, Korinth'in doğu limanı Halieis, Argolid'in güneyinde küçük bir balıkçı kasabası ve Etrüks kıyılarındaki M.Ö. 287'de kurulmuş bir Roma yerleşimi olan Cosa ve son yıllarda ise Alexandria'dır.

Tezi konusunu oluşturan Parion ve Priapos limanları hakkında bilgi vermeden önce genel olarak antik liman tipleri hakkında bilgi verilmesinin daha doğru olacağı kanısındayım.

Bugüne değin bilinen en erken liman örnekleri Doğu Akdeniz kıyılarındadır. Doğu Akdeniz kıyılarındaki erken dönem limanlarının oluşumu mimari açıdan çeşitlilik göstermektedir. Genelde kıyıya paralel reeflerin² üzeri taşlarla doldurularak veya sahilden uzak, kıyıya paralel kaya yanları düzleştirilerek yapılmıştır. Açık denize bakan yönleri ise kaya blokları ile yükseltilerek oluşturulmuştur. Dalgakıranı oluşturan kayaların zamanla akıntı, rüzgar, dalga hareketleri gibi çeşitli nedenlerle aşınacağı düşüncesiyle, kıyıya daha sonra kullanılmak üzere kaya blokları yığılmıştır. Bu kaya blokları dalga kıran yapılırken arta kalan bloklardır. Kaya bloklarının yükseltilmesi ile oluşturulan bu koruyucu duvarın yetersiz kaldığı durumlarda ise blokların yüksekliği arttırılmıştır. Fakat yapılan bu limanlar da coğrafi konumları ve yapım teknikleri açısından yetersiz ve verimsiz kalınca, yıllar boyunca süren bir çabayla daha uygun yerlere gelişkin teknoloji ile yenileri yapılmıştır.

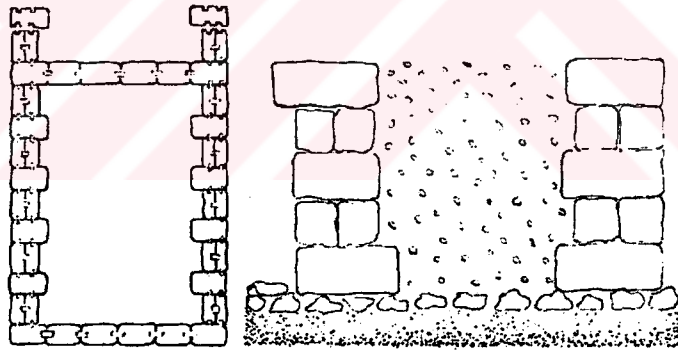
Antik limanların M.Ö. altıncı yüzyıla kadar yapımı konusundaki bilgiler özellikle özellikle Filistin sahilinde yapılan liman araştırmaları sayesinde sağlanmıştır. M.Ö. altıncı yüzyıldan sonra ise Antik liman mühendisliği geleneği Yunan ve ardından Greko-Romen dünyasına merkezlenmiştir. Liman mühendisliğindeki asıl gelişme ise, önce harçsız birleştirilen kesme taş duvarcılığının Yunanlılar tarafından kullanılmasıyla, daha sonra ise Romalıların harçlı duvar yapım teknikleri sayesinde, betona benzer harçla yapılan bağımsız yapılarıyla olmuştur.

CAHEP kapsamında yapılan çeşitli araştırmalar sonunda, liman yapımıcılığının ilk aşamalarında su içine yapılan duvarların devrilmesini önlemek amacıyla taş bir döşeme yapıldığı ve bunun büyük çakıllarla desteklendiği anlaşılmıştır. Böylece kalın bir taban ve geniş ölçülerde taşlarla, akıntıların neden

² Sualtındaki zeminin belirli yerlerde yükselerek sualtında bir yükseklik oluşturması.

olabileceği sorunlar önlenmiştir. Bu teknik M.Ö. yedinci ve altıncı yüzyıllarda Fenike limanı olan Atlith'de ve Akko limanının deniz duvarlarının yapımında kullanılmıştır.

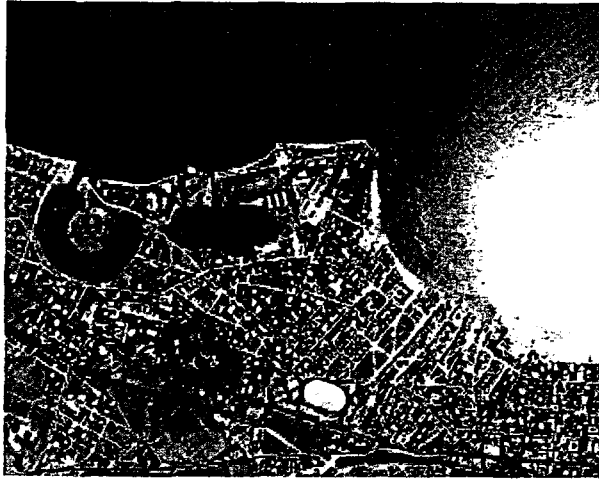
Liman yapım tekniklerinin gelişmesiyle beraber, limanı dış etkilerden koruyan mendireklerin yapım tekniklerinde de gelişmeler olmuştur. Bu tekniklerden birisi "karışık kesit" adı verilen duvar örgü tekniğidir (Resim 3). Bu teknik; düzgün dörtgen şeklindeki taş blokların üst üste yerleştirilerek kenetler yardımıyla bağlanması sonucu birbirine paralel iki sıra duvar yapılmasıdır. Paralel duvarların arasına, bunları dik olarak kesen ve küçük kutular oluşturacak şekilde bölmelere ayıran duvarlar örülür ve bu kutu şeklindeki boşlukların içine kum, taş ve harç karışımı bir dolgu malzemesi ile doldurulur. Karışık kesit olarak adlandırılan bu sisteme benzer bir uygulamanın Pompeipolis mendireğinde de uygulanmış olduğu saptanmıştır (Raban 1985: 38).



Resim 3: Karışık Kesit

Limanların yapıldığı yerler ve limanların yapılış şekilleri değişik nedenlerden dolayı çeşitlidir. Limanlar, bir nehrin denizle birleştiği yerde, ticari ulaşım için sağlayacak nehirler üzerinde veya Parion ve Priapos limanlarındaki gibi uygun hinterland'ın bulunduğu bölgelerde, büyük ticaret rotaları üzerindeki düzenli akıntı ve rüzgara sahip deniz kenarlarında yapılmıştır. Daha sonraki dönemlerde ise -özellikle Roma Döneminde- nehir veya ülke yöneticilerine ait özel limanlar da yapılmıştır.

Önemli nehirlerin haliçlerine veya yakınlarına yapılan limanlar, nehir yatağının biriktirdiği siltasyon (çamur ve alüvyon) sebebiyle nehir ağzının sürekli ileri hareketinden sıkıntı çekmişlerdir. Buna en güzel örnek olarak, bugün nehrin getirdiği alüvyonların içinde kalan Miletos Limanı verilebilir. Aynı şekilde bugünkü Ephesos Limanı da günümüzde nehrin getirdiği alüvyon ve çamurların içinde kalmıştır. Mısır'a ait topraklar içinde kalan Alexandria antik kentinin limanı ise Nil deltasının batısında uzanmaktadır, batı-doğu yönlü Akdeniz kıyı akıntısı Nil alüvyonunu önüne katıp götürdüğü için bu liman, diğer liman yapılarına göre daha şanslıdır. İtalya, Yunanistan ve Anadolu topraklarında kalan birçok nehir içlere seyahat edilemeyecek kadar kısa ve hızlı akışlıdır. Bunun yanında nehir trafiği Mısır ve Mezopotamya gibi bölgeler için oldukça önemlidir. Antik limanların birçoğu ise ticaret yolları ile bağlantılı deniz kenarlarında bulunmaktadır. Antik dönemler boyunca deniz kenarındaki yerleşimler bir liman ile ticaret yapmışlardır. Çünkü, karayoluyla ticaret, Akdenizde iç rota sunan denizyoluyla karşılaştırıldığında daha tehlikeli ve pahalıydı. Önemli limanlar özellikle büyük deniz rotaları üzerindedir. Phaselis, Rhodos ve Knidos, Kıbrıs rotası üzerinde, Kartaca güney rotasından Batı Akdeniz'e gidiş ve gelişlerde önemli bir limandır (Resim 4). Dardenelles'deki Sestos, Abydos ve Kyzikos, Karadeniz ve Ege Denizi arasındaki önemli liman yerleşmelerindedir. Antik Yunanda, denizciler açısından gemilerle boğazlardan seyretmek güçse ve boğazların kontrolü düşman devletler tarafından yapılıyorsa diğer devletlerin tüccarları boğazların etrafından dolaşma yollarını geliştirmeye çalışmışlardır.



Resim 4: Kartaca Limanı (Bass 1972:103; Res:6)

Bazı limanlar ise büyük miktardaki yerli ticari eşyalar için ihrac noktaları olarak gelişmişlerdir. Bunların en erken örneklerinden birini Melos adasında prehistorik zamandan itibaren yapılmaya başlanan obsidyen denilen volkanik taş ihracatı oluşturmaktadır (Starr 2000: 5). Yine aynı şekilde antik çağlar boyunca Marmara adasından yapılan mermer ihracatı Klasik, Hellenistik ve Roma Dönemi boyunca sürmüştür. Temel faaliyet alanı ihracat olan limanlar arasında Karadeniz sahilindeki limanlar ve liman yerleşmeleri de yer almaktadır. Bu yerleşmelerden, Antik Yunan dünyasına balık ve mısır ihracatı yapılmıştır. Doğu'dan, Roma'ya ihrac edilen lüks eşyalar, baharat, fildişi ve papirüs Ephesos, Alexandria ve Hatay limanları üzerinden ulaştırılmıştır.

Diğer bir liman çeşidi ise zengin kişilere ve kralların saraylarına yakın yerlerde kurulan özel limanlardır. Karya kralı Mausolos'un Halikarnassos'da, Mısır'da hüküm süren Ptolemis'lerin ise Alexandria'da özel limanları bulunmaktaydı. İtalya sahillerinde ada yamaçlarında zenginlerin, sanatkarların, ressamların da deniz kenarında villaları bulunmaktaydı ve bu villalar basit birer limana sahiptir (Blackman 1973: 125-126).

4. PARİON ANTİK KENTİ

Parion antik kenti bugün Marmara denizinin güney sahilinde Troas bölgesinin kuzeydoğu kıyılarında kurulmuş bir liman kentidir. Antik kent, Çanakkale ili, Biga ilçesindeki, Balıklıçeşme beldesine bağlı, Kemer köyünün doğu ve kuzeydoğusunda yer alan engebeli arazi üzerinde yer almaktadır (Levha 1b).

Parion kenti, yüksek bir burun üzerinde, doğal limana sahip ve denize dökülen bir akarsu yakınında kurulmuş tipik bir koloni kentidir. Gerçekten de koloni kentleri, bir yarımada üzerinde, elverişli bir veya iki limana sahip, surla çevrilmiş topraklar üzerinde kurulmaktadır. Buradan da anlaşıldığı gibi Parion'un topografyası koloni kentlerinin kuruluş amacına çok uygundur.

4.1. Tarihçesi

Parion'un, Miletoslu kolonistlerce M.Ö. yedinci yüzyıl'da kurulduğu birçok kaynaktan geçmekle beraber, tez çalışmaları için yapılan yüzey araştırmalarında kent topraklarındaki ana döküntü alanından M.Ö. sekizinci-yüzyıl'a tarihlendirilebilecek çeşitli seramik parçaları toplanmıştır. Bu parçalar bize kentin tarihinin M.Ö. yedinci yüzyıldan daha erken dönemlere gittiğini kanıtlamaktadır.

Parion isminin nereden geldiği konusunda çeşitli görüşler vardır. Şehir, sikkelerinin üzerindeki "ΠΑΡΙ" yazısından dolayı Parion olarak adlandırılmıştır. Bunların dışındaki diğer görüşler ise, kentte yaşayan Paroslulardan dolayı ve Priamos'un oğlu Paris'in yetiştirildiği yer olmasından dolayı buraya Parion denildiğidir.

Granikos çayında M.Ö. 334 yılında gerçekleşen Granikos muharebesinde, Makedonya kralı Büyük İskenderin galip gelmesiyle beraber bütün Batı Anadolu'da olduğu gibi Parion ve çevresi de Makedonya Krallığının egemenliği altına girmiştir ve bu egemenlik ölümüne kadar sürmüştür. Büyük İskenderin ölümünden sonra ise tüm Anadolu'da olduğu gibi Parion'daki karışıklığı da Thrakia kralı Lysimakhos sona erdirmiştir. Kent, M.Ö. 241'den sonra da Bergama krallığının egemenliğine girmiştir. M.Ö. 133'de Bergama Krallığının Roma'nın eline geçmesiyle de Roma egemenliğine girmiştir. Roma döneminde kente büyük önem verilmiştir. İmparator Augustus kenti "Colonia Pariana Augusta" ilan etmiştir (Umar 1984: 37). Bizans döneminde ise Parion'un önemli bir piskoposluk merkezi olduğu ve büyük bir kilisenin buraya yapıldığı bilinmektedir. M.S. 312-330 yılları arasında Eustathius'un Parion piskoposu olarak atanmıştır (Ramsay 1961: 161).

Yapılan yüzey araştırmalarında Arkaik döneme tarihlenen bol miktarda seramik bulunması bize kentin tarihinin Arkaik döneme kadar gittiğini göstermektedir. Ayrıca bu seramikler Anadolu'nun yerli üretimi olup bize o dönem hakkında kentte yapılan ticareti açıkça göstermektedir. Yapılan bu ticarete sadece kara yolunun ağırlıklı olduğunu söylemek bunu çok fazla sınırlayacaktır. Sonraki bölümde bahsedilecek olan Parion'un antik kaynaklardaki ağırlığını da göz önüne alacak olursak bu ticarete deniz yolunun kullanılmaması olanaksızdır.

Parion kentinin oluşmasında ve gelişmesinde önemli rol oynayan koloni hareketlerinin nedenleri ve kısaca kolonizasyona baktığımızda; artan nüfusun anakaraya sığamaması ve ayrıca gelişen teknolojinin getirdiği hammadde eksikliği, yaşanan koloni hareketlerinin nedenleri arasında sayılabilir. Buna göre; kolonizasyon hareketlerinin başlıca nedenleri :

- Kentin artan nüfusu için toprak arayışı,
- İktidara gelenlerin, muhalifleri sürmesi,
- Hammadde bulmak ve yeni pazarlar ele geçirmektir (Mansel 1981: 293).

İlk kolonizasyona başlayanlar Atina, Korinth, Albina gibi Kıta Yunanistan'daki kentlerdir. Kolonistler ülke arazisinin tarıma elverişli olmaması nedeniyle artan nüfusun besin ve diğer ihtiyaçlarını karşılamak için kentlerinden ayrılmışlardır. Kolonistler aynı zamanda iyi birer denizciydiler. Söz konusu koloni hareketlerinin Miken döneminde arttığı görülür. Bu kolonizasyona örnek olarak Megaralıların kurduğu Kalkhedon gösterilebilir. Byzantion ise ticari amaçlarla kurulmuştur. İlk Yunan Kolonisi ise Euboialılar tarafından Etruria'nın metal kaynaklarından yararlanmak üzere Pithekoussai'da, Ischia adasında kurulmuştur.

Anadolu'daki İon kentleri ise başta bu koloni hareketlerine girişmemişlerdir. İlk başlayanlar Aiol kentleri olup bunlardan göze çarpan ilk grup Phokai'lilardır. Phokaiyalı kolonistler, Batı Akdeniz'deki Fransa kıyılarına kadar gitmişler ve M.Ö. yedinci yüzyılda Marsilya'yı kurmuşlardır. İonlular'ın başlarda bu harekete katılmama nedenleri ise İç Ege bölgesinin tarıma elverişli yapısı ve İç ve Doğu Anadolu bölgelerindeki devletlerle yapılan ticarettir. İonlular ticareti en çok, Urartu, Frig ve Geç Hitit beylikleri ile yapmışlardır. Özellikle Frigler bu bölge halkı için iyi bir pazar teşkil etmiştir.

Frigler ile Batı Anadolu arasında yer alan Lydia uygarlığı, M.Ö. yedinci yüzyılda hem siyasi, hem de ticari açıdan gelişmiştir. Sonraki dönemlerde Lydia, Friglerinde yıkılmasıyla, İonların İç ve Doğu Anadolu ile olan ticari ve sosyal ilişkisini keserek bu kentlere doğru baskı oluşturup onları kendi yönetimine almaya çalışmışlardır. Bunun sonucunda da başlarda kolonizasyon hareketlerinin dışında kalan İon kent devletleri, kendilerine yeni hammadde ve pazar bulmak için koloni hareketlerine başlamışlardır. Bu kent devletleri, Kırım'dan Cebelitarık'a kadar koloni kurmuşlardır. İon kent devletleri içinde, ilk kolonizasyona başlayan Samoslulardır. Samos'un, bir ada olması nedeniyle topraklarının yetersiz oluşu ve denizcilikteki ustalıkları onları İon kent devletleri arasında ilk olarak faaliyete geçen halk olmalarına yol açmıştır. Samos, M.Ö. yedinci ve sekizinci yüzyılda özellikle Doğu Akdeniz liman kentleriyle yoğun bir şekilde ticaret yapmıştır. Adadaki kazılarda ele geçen eserler arasında yer alan "üç ayaklı kazanlar" Samosluların, Doğu Anadolu'ya kadar geniş bir bölge içersinde ticaret yaptıklarını gösterir.

Miletoslular, boğaz girişindeki Sigeion'u ve Troas'ın iç kesimindeki Neandria'yı M.Ö. yedinci yüzyıl'da kurmuşlardır. Ayrıca, yine M.Ö. yedinci yüzyıl'ın ilk yarısı içinde Lydia kralı Gyges'in de izniyle Çanakkale Boğazındaki Abydos şehrini kurmuşlardır. İlerleyen dönemde ise Miletoslular, İstanbul Boğazı ve Marmara Denizinde yerleşimler kurmaya başladılar.

Kolonizasyon hakkındaki genel görüş; Fenike kolonilerinin ticari, Yunan kolonilerinin ise tarımsal nitelikli olduğu yönündedir. Kolonizasyona başlayanlar daha çok kendilerinden alt kültür düzeyindekilerin ve zayıf halkların buldukları bölgelere koloni kurmaktaydılar.

4.2. Yazılı Kaynaklar

Bu kısımda Parion ile ilgili çeşitli antik yazarların verdiği bilgiler ve ele geçen yazıtlar değerlendirilerek Parion ve limanı hakkında çeşitli bilgi ve verilere ulaşmak amaçlanmaktadır.

4.2.1. Antik Yazarlar

Parion hakkında çeşitli antik kaynaklardan bilgi edinilebilir. Bu bölümde, bu yazarların Parion hakkında değişik konularda yazdıkları görüşler konu edilmektedir.

Strabon, (Geographika) VII, 58.

“καλοῦσιν Ἑλλήσποντον ... οἱ μὲν τὸ ἀπὸ Σιγείου ἐπὶ Λάμψακον καὶ Κύζικον ἢ Πάριον ἢ Πρίαπον ...”

“Bazılar da Sigeion'dan başlayan Lampsakos'a kadar uzanan ve Kyzikos'a yada Parion'a yada Priapos'a kadar uzanan yeri Hellespontos diye adlandırıyorlar. (Strabon: 1999, 58). ”

Strabon, (Geographika) X, 57.

“ὑπὸ δὲ Παρίων ἐκτίσθη Θάσος καὶ Πάριον ἐν τῇ Προποντίδι πόλις. ἐν ταύτῃ μὲν οὖν ὁ βωμὸς λέγεται θεᾶς ἄξιος, σταδίαίας ἔχων τὰς πλευράς.”

“Thasos ve Propontis'te bir şehir olan Parion'u Paroslular kurmuşlardır. Şimdi şehir içindeki sunağın izlemeye değer ve kenar uzunluklarının bir stadion olduğu söylenir (Strabon: 1999, 57). ”

Strabon, (Geographika) XIII, 14.

“... Εὐδοξος δὲ ἀπὸ Πριάπου καὶ Ἀρτάκης τοῦ ἐν τῇ Κυζικηνῶν νήσῳ χωρίου ἀνταίροντος τῷ Πριάπῳ, συστέλλων ἐπ' ἔλαττον τοὺς ὄρους, Δαμάστης δ' ἔτι μᾶλλον συστέλλει ἀπὸ Παρίου καὶ γὰρ οὗτος μὲν ἕως Λεκτοῦ προάγει, ἄλλοι δ' ἄλλως· Χάρων δ' ὁ Λαμψακηνὸς τριακοσίους ἄλλους ἀφαιρεῖ σταδίους, ἀπὸ Πρακτίου ἀρχόμενος (τοσοῦτοι γὰρ εἰσιν ἀπὸ Παρίου εἰς Πράκτιον) ...”

“Eudoksos ise, Priapos'un karşısında uzanan Kyzikene Adası'ndaki Artake'den başlatır ve böylece sınırları daraltır; fakat Damastes, Troas'i Parion'dan başlatarak ülkeyi daha da daraltır işe de öte yandan onu Lekton'a kadar uzatır. Diğer yazarlar ise onun sınırlarını farklı şekilde uzatırlar. Lampsakoslu Kharon, onu Praktion'dan başlatarak yayılma alanını üç yüz stadion daha küçültür ki, bu da Parion'dan Paktion'a kadar olan uzaklıktır. (Strabon: 1999, 14) ”

Strabon, (Geographika) XIII, 112.

“ἐπειδὴ σφόδρα εὐάμπελός ἐστιν ἡ χώρα καὶ αὕτη καὶ [ἡ] ἐφεξῆς ὄμορος, ἢ τε τῶν Παριανῶν καὶ ἢ τῶν Λαμψακηνῶν· ὁ γοῦν Ζέρξης τῷ Θεμιστοκλεῖ εἰς οἶνον ἔδωκε τὴν Λάμψακον.”

“Çünkü ülkeleriyle, çevrelerindeki Parion, Lampsakos gibi komşu topraklar de zengin bağlarla kaplıydı. Kserkses Lampsakos'u bağlarla donatması için Themistokles'e verdi (Strabon: 1999, 57). ”

Strabon, (Geographika) XIII, 113.

“ἡ μὲν οὖν πόλις μεταξύ Πριάπου καὶ Παρίου, ἔχουσα ὑποκείμενον πεδῖον ὁμώνυμον, ἐν ᾧ καὶ μαντεῖον ἦν Ἀπόλλωνος Ἀκταίου καὶ Ἀρτέμιδος κατὰ τὴν * Πυκάτην· εἰς δὲ Πάριον μετηνέχθη πᾶσα ἡ κατασκευὴ καὶ λιθεῖα κατασπασθέντος τοῦ ἱεροῦ, καὶ ᾠκοδομήθη ἐν τῷ Παρίῳ βωμὸς, Ἑρμοκρέοντος ἔργον, πολλῆς μνήμης ἄξιον κατὰ τε μέγεθος καὶ κάλλος.”

“Halen kent Priapos'la Parion arasındadır ve aşağı kısmında, üzerinde Apollon Aktaios ve Artemis'in... bir kehanet ocağı bulunan ve kentin adını taşıyan bir ova vardır. Fakat tapınak yıkıldığı zaman bütün eşyası ve taşları Parion'a taşınarak, orada ölçüleriyle çok dikkati çeken ve Hermokreon'un yapıtı olan bir sunak yapılmıştır.”

Strabon, (Geographika) XIII, 114.

“Ἔστι δὲ καὶ τὸ Πάριον πόλις ἐπὶ θαλάττῃ, λιμένα ἔχουσα μείζω τῆς Πριάπου καὶ ἠύξημένη γε ἐκ ταύτης· θεραπεύοντες γὰρ οἱ Παριανοὶ τοὺς Ἀτταλικούς ὑφ' οἷς ἐτέτακτο ἡ Πριαπηνή, πολλὴν αὐτῆς ἀπετέμοντο ἐπιτρεπόντων ἐκείνων. ἐνταῦθα μυθεύουσι τοὺς Ὀφιογενεῖς συγγένειάν τινα ἔχειν πρὸς τοὺς ὄφεις· φασὶ δ' αὐτῶν τοὺς ἄρρενας τοῖς ἐχεοδήκτοις ἄκος εἶναι συνεχῶς ἐφαπτομένους ὥσπερ τοὺς ἐπωδούς, πρῶτον μὲν τὸ πελίωμα εἰς ἑαυτοὺς μεταφέροντας, εἶτα καὶ τὴν φλεγμονὴν παύοντας καὶ τὸν πόνον· μυθεύουσι δὲ τὸν ἀρχηγέτην τοῦ γένους ἦρωά τινα ἐξ ὄφews μεταβαλεῖν· τάχα δὲ τῶν Ψύλλων τις ἦν τῶν Λιβυκῶν, εἰς δὲ τὸ γένος διέτεινεν ἡ δύναμις μέχρι ποσοῦ. κτίσμα δ' ἐστὶ τὸ Πάριον Μιλησίων καὶ Ἐρυθραίων καὶ Παρίων.”

“Parion kenti deniz kıyısındadır ve Priapos'unkinden daha geniş bir limanı vardır ve kentin toprakları Pariapos'un zararına olarak artmaktadır, çünkü Parionlular, Priapos'un topraklarının bağımlı bulunduğu Attaloslar'a yaltaklanarak himaye görmüşler ve bu sayede, kralların izniyle Priaposlular'ın topraklarının büyük bir kısmını kendilerine çekip almışlardır. Burada, Ophiogenler'in yılan kabilesine mensup oldukları efsanesi anlatılır. Ophiogen erkeklerinin, yılan tarafından ısırılan kişilerin yaralarını devamlı okşayarak, zehri kendi vücutlarına aktarır, ateşi, acıyı dindirerek tedavi ettikleri söylenir.

Efsaneye göre, kabilenin gerçek kurucusu yilandan insana dönüşen bir kahramandır. Bunun, kabilesinde bir süre nüfuzu devam etmiş Libyalı Psyl'lerden olması muhtemeldir. Parion, Miletoslular, Erythrailular ve Paroslular tarafından kurulmuştur."

Strabon, (Geographika) XIII, 115.

"Πιτύα δ' ἐστὶν ἐν Πιτυοῦντι τῆς Παριανῆς ὑπερκείμενον ἔχουσα πιτυῶδες ὄρος· μεταξὺ δὲ κεῖται Παρίου καὶ Πριάπου κατὰ Λίνον χωρίον ἐπὶ θαλάττῃ, ὅπου οἱ Λινούσιοι κοχλῖαι ἄριστοι τῶν πάντων ἀλίσκονται."

"Pitya, Pairon toprakları içersinde Pityus'ta çamlarla kaplı bir dağın eteğinde, Linon yönünde Parion'la Priapos arasındadır. Linon'da yeryüzündekinin en iyi olan Linon salyangozu yakalanır."

Strabon, (Geographika) XIII, 116.

"Ἐν δὲ τῷ παράπλῳ τῷ ἀπὸ Παρίου εἰς Πριάπον ἢ τε παλαιὰ Προκόννησός ἐστι καὶ ἡ νῦν Προκόννησος, πόλιν ἔχουσα καὶ μέταλλον μέγα λευκοῦ λίθου σφόδρα ἐπαινούμενον."

"Parion'dan Priapos'a kıyidan seyahat ederken, eski ve hem de yeni Prokonnesos'la karşılaşırız. Sonrakinin bir kenti ve zengin, iyi yönetilen bir mermer ocağı vardır."

Strabon, (Geographika) XIII, 119.

"ἐν δὲ τῇ Παριανῇ ἔστιν Ἰλιοκολώνη."

"Parion topraklarında, Iliokolone adında bir yer vardır."

Strabon, (Geographika) XIII, 120.

*"Μετὰ δὲ Λάμψακον ἔστιν Ἄβυδος καὶ τὰ μεταξὺ χωρία, περὶ ὧν οὕτως εἶρηκε συλλαβῶν ὁ ποιητῆς καὶ τὴν Λαμψακηνὴν καὶ τῆς Παριανῆς τινα (οὕπω γὰρ ἦσαν αὐταὶ αἱ πόλεις κατὰ τὰ Τρωικά) ... οὕτω δ' ἀφανῆ τὰ χωρία ταῦτά ἐστιν ὥστε οὐδ' ὁμολογοῦσι περὶ αὐτῶν οἱ ἰστοροῦντες, πλὴν ὅτι περὶ Ἄβυδον καὶ Λάμψακόν ἐστι καὶ Πάριον, καὶ ὅτι * ἢ πάλαι Περκώτῃ μετωνομάσθη ὁ τόπος."*

Lampsakos'dan sonra Abydos ve ikisi arasındaki yerler gelir ve ozan bunlardan söz ederken Lampsakos'unkilerle, Parion topraklarının bir kısmını birbirleriyle karıştırır, çünkü Troialılar zamanında bu iki kent henüz yoktu ... Fakat bu yerler o kadar bilinmez ki, araştırmacılar bile bunların Abydos, Lampsakos, Parion ve bir isim değişmesine uğramış olan eski Perkote'ye komşu oldukları dışında uyuşamazlar.

Strabon, (Geographika) XIII, 148.

“καὶ ἐν τῇ Παριανῇ δ' ἔστι χωρίον τὰ Σμίνθια καλούμενον.”

“Ayrıca Parion topraklarında Sminthia denen bir yer vardır.”

Herodotos, (Herodot Tarihi) IV 138.

“Ἦσαν δὲ οὗτοι οἱ διαφέροντες τε τὴν ψῆφον καὶ ἐόντες λόγου πρὸς βασιλέος, Ἑλλησποντίων μὲν τύραννοι Δάφνις τε Ἀβυδηνὸς καὶ Ἴπποκλος Λαμψακηνὸς καὶ Ἡρόφαντος Παριηνὸς κτλ.”

“Bu yolda oy kullanan ve büyük kraldan yana olan görüşe katılanlar, Hellespontos tiranları olan Abydos'dan Daphnis, Lampsakos'tan Hippoklos, Parios'dan Herophantos ... (Herodot: 1960, 75) ”

Herodotos, (Herodot Tarihi) V 117.

“Δαυρίσης μὲν τραπόμενος πρὸς τὰς ἐν Ἑλλησπόντῳ πόλιν εἶλε μὲν Δάρδανον, εἶλε δὲ Ἀβυδὸν τε καὶ Περκώτην καὶ Λάμψακον καὶ Παισὸν (ταύτας μίαν ἐπ' ἡμέρῃ ἐκάστη αἶρεε), ἀπὸ δὲ Παισοῦ ἐλαύνοντί [οἱ] ἐπὶ Πάριον πόλιν ἦλθέ οἱ ἀγγελίη τοὺς Κᾶρας τῶντὸ ἴωσι φρονήσαντας ἀπεστάναι ἀπὸ Περσέων.”

“Daurises, Hellespontos siteleri üzerine yürüyerek Dardanos'u aldı, Abydos, Perkote, Lampsakos ve Paisos'u aldı; bu kentleri birer gün ara ile ele geçirmişti. Paisos'tan Parion üzerine yürürken, Karialıların da İonialılara uyararak Perslere karşı ayaklanmış oldukları haberini aldı (Herodot: 1946, 60). ”

Ptolemaios, Geographia V, 22.

“Ἐν Προποντίδι Μυσίας Μικρᾶς τῆς ἐφ' Ἑλλησπόντῳ,”

...

Πάριον νς μα ς

...

Λάμψακος νε μα γιβ

“Küçük Mysia'nın Propontis'de Hellespontos'un ötesindeki şehirleri:

...

Parion 55° 35" - 41° 25'

...

Lampsakos 55° 20" - 41° 25'... ”

Polyainos, Strategemata VI, 24 1.

“Λαμψακηνοὶ καὶ Παριανοὶ γῆς ὁρίων ἀμφισβητοῦντες συνέθεντο, ἥνίκ' ἂν ὄρνιθες ἄσσωσι πρῶτον, πέμψειν ἄνδρας ἐξ ἑκατέρας πόλεως πρὸς ἀλλήλους· ὅπου δ' ἂν οἱ πεμφθέντες ἀπαντήσωσι, τοῦτον ἀμφοτέροις ὄρον τῆς γῆς γενέσθαι. ἐπειδὴ ταῦτα ἔδοξεν, οἱ Λαμψακηνοὶ τῶν ἐν [τούτοις] τοῖς τόποις θαλασσοργῶν ἔπεισάν τινας, ὅταν ἴδωσι τοὺς Παριανούς παριόντες, ἰχθύς ἀφθόνως ἐπιβάλλειν τῷ πυρὶ καὶ οἶνον πολὺν ἐπισπένδειν ὡς Ποσειδῶνι θύοντας καὶ παρακαλεῖν αὐτοὺς μετ' εὐφημίας τιμῆσαι τὸν θεὸν σπονδῶν κοινωθήσονται. οἱ μὲν ἄλιεῖς [ταῦτα ἐποίησαν], οἱ δὲ πεισθέντες τοῖς ἄλιεῦσι συνήσθιον καὶ συνέπινον τὸ σπουδαῖον τῆς πορείας ἀνέντες. Λαμψακηνοὶ δὲ συντείναντες ἐπὶ τὸ Ἑρμαῖον φθάσαντες ἦλθον· τοῦτο δὲ Παρίου μὲν ἀπέχει στάδια ἑβδομήκοντα, Λαμψάκου δὲ διακόσια. τοσαύτην γῆν ἀπετέμοντο τῇ τέχνῃ Λαμψακηνοὶ Παριανῶν μεθόριον στησάμενοι τὸ Ἑρμαῖον.”

“Lampsakosular ve Parionlular topraklarının sınırları hakkında tartışarak bir anlaşmaya vardılar. Karar şuydu: Ne zaman kuşlar, ilk defa ötmeye başlarsa, Her iki şehirde birbirlerine doğru adam gönderecek ve gönderilenler nerede birbirleriyle karşılaşırlarsa burası her iki taraf için de sınır olacaktı. Bu şeylere karar verdikten sonra, Lampsakoslular bu topraklarda yaşayan denizcilerden bazılarını ikna ettiler. Şöyle ki: Ne zaman Parionluları yaklaşıırken görürlerse, balıkları cömertçe ateşe koyacaklar ve Poseidon'a sunmak üzere birçok şarap saçacaklar, onları da yanlarına çağırıp, tanrıyı onurlandırmak üzere içtikleri şaraplarını birleştireceklerdi. Denizciler bu şeyleri yaptılar ve akılları çelinenler, bu yürüyüşün ciddiyetini terk ederek denizcilerle birlikte yemek yediler ve şarap içtiler. Lampsakoslular ise Hermaion'a

doğru hızla giderek buraya daha önceden vardılar. Burası Parion'dan yetmiş, Lampsakos'dan ise iki yüz stadion uzaktaydı. Böylece Lampsakoslular, kurnazlıkla böylesine büyük bir toprak parçasını Parionlulardan ayırmış oldular ve Hermion'u sınır noktası yaptılar (Polynaios: 1887, 56). ”

Plinius, V 141.

“Parium colonia quam Homerus Adrastiam appellavit”

“Homeros'un Adrastia olarak adlandırdığı Parium kolonisi.”

Plutarkhos, Mulierum Virtutes 255 a-d.

“Ἐκ Φωκαίας τοῦ Κοδριδῶν γένους ἦσαν ἀδελφοὶ δίδυμοι Φόβος καὶ Βλέψος· ὧν ὁ Φόβος ἀπὸ τῶν Λευκάδων πετρῶν πρῶτος ἀφῆκεν ἑαυτὸν εἰς θάλασσαν, ὡς Χάρων ὁ Λαμψακηνὸς ἱστόρηκεν. Ἐχων δὲ δύναμιν καὶ βασιλικὸν ἀξίωμα, παρέπλευσεν εἰς Πάριον ἰδίῳν ἕνεκα πραγμάτων· καὶ γενόμενος φίλος καὶ ξένος Μάνδρωνι βασιλεύοντι Βεβρύκων τῶν Πιτυοεσσηνῶν προσαγορευομένων, ἐβοήθησε καὶ συνεπολέμησεν αὐτοῖς ὑπὸ τῶν προσοίκων ἐνοχλουμένοις.”

“Phokaia'da Kodridaiların soyundan (doğma) ikiz kardeşler vardı: Phobos ve Blepsos. Bunlardan Phobos, Lampsakoslu Kharon'un anlattığına göre, Leykas kayalıklarından ilk defa denize açıldı. Güce ve krala yakışır bir onura sahip olarak, kişisel işlerinden dolayı Parion'a deniz yolculuğu yaptı. Pityoessoslular diye de adlandırılan Bebrykosluların kralı Mandron'a dost ve konuk olduktan sonra emir aldı ve sınır komşuları tarafından taciz edilenlerle birlikte savaşa katıldı.”

Ksenophon, Hellenica I, 13.

“Ἀλκιβιάδης δὲ εἰπὼν καὶ τούτοις διώκειν αὐτὸν ἐξελομένοις τὰ μεγάλα ἱστία αὐτὸς ἐπλευσεν εἰς Πάριον· ἀθρόαι δὲ γενόμεναι αἱ νῆες ἅπασαι ἐν Παρίῳ ἕξ καὶ ὀγδοήκοντα τῆς ἐπιούσης νυκτὸς ἀνηγάγοντο, καὶ τῇ ἄλλῃ ἡμέρᾳ περὶ ἀρίστου ὤραν ἦκον εἰς Προκόννησον.”

“Alkibiades, onlara büyük yelkenlerini açıp peşi sıra gelmeleri için haber göndererek, Parion'a sefer etti; seksen altı gemiden oluşan

donanma Parion'da toplandı. O gece demir atıp ertesi gün kahvaltı vaktine doğru Prokonnesos'a ulaştılar (Ksenophon: 1900, 74). ”

Ksenophon, Anabasis VII 2, 7.

“*Ἀναξίβιος δὲ παραπλεύσας εἰς Πάριον πέμπει παρὰ Φαρνάβαζον κατὰ τὰ συγκείμενα.*”

“*Anaksibios, Parion'a yanaşınca, Pharnabazos'a vaatlerini hatırlatmak için bir haberci gönderdi.*”

Diodoros, XX 107, 2.

“*Λυσίμαχος δὲ μετὰ στρατοπέδου διαβάς ἐκ τῆς Εὐρώπης εἰς τὴν Ἀσίαν Λαμψακηνοὺς μὲν καὶ Παριανοὺς ἐκουσίως προσθεμένους ἀφῆκεν ἐλευθέρους,*”

“*Lysimakhos ordusuyla birlikte Europa'dan Asia'ya geçerek, gönüllü olarak teslim olan Lampsakosluları ve Parionluları özgür bıraktı.*”

Diodoros, XX 111, 3.

“*(ὁ Δημήτριος) παρήλθεν εἰς Ἑλλήσποντον. καὶ Λαμψακηνοὺς μὲν καὶ Παριανούς, ἔτι δὲ τῶν ἄλλων τῶν μεταβεβλημένων πόλεων τινὰς ἀνεκτίσατο.*”

“*Demetrios, Hellespontos'a gelerek Lampsakosluları ve Parionluları, bunun yanında taraf değiştiren şehirlerden bazılarını tekrar ele geçirdi.*”

Athenaios, Deipnosophistae III, 84.

“*Εὐθύδημος ὁ Ἀθηναῖος, ἐν τῷ περὶ ταρίχων Ἡσίοδόν φησι περὶ πάντων τῶν ταριχευομένων τὰδ' εἰρηκέναι. ... θύννων δ' ὠραίων Βυζάντιον ἔπλετο μήτηρ ... καὶ Πάριον κολιῶν κυδρὴ τροφὸς ἔσκε πολίχνη.*”

“*Atinalı Euthydemos kitabında salamura hakkında, Hesiodos'un bütün salamuralar üzerine şu şeyleri söylediğini anlatır: Byzantion sezonluk tuna balıklarının anası oldu ... ve Parion uskumrularıyla (kolyoz) ünlü küçük bir kent haline geldi (Athenaios: 1890, 146). ”*

Athenaios, Deipnosophistae III, 44.

“καὶ Ἀρχέστρατος δ' ἐν Γαστρονομίᾳ φησί (fr. 50 R). τοὺς μῦς Αἴνος ἔχει μεγάλους, ὄστρεια δ' Ἀβυδος, τὰς ἄρκτους Πάριον κτλ.”

“Arkhestratos, Gastronomia'sında şöyle der: Ainos'da büyük midyeler, Abydos'da istiridyeler, Parion'da da yengeçler vardır ... (Athenaios: 1890, 78) ”

Athenaios, Deipnosophistae XIV, 51.

“ὅτι δὲ καλοῦς πλακοῦντας ἐν Παρίῳ τοῦ Ἑλλησπόντου φαγεῖν ἔστιν οἱ ἐπιδημήσαντες μαρτυρήσουσιν. Ἀλεξίς γὰρ πεπλάνηται λέγων τοὺς ἐκ Πάρου· λέγει δὲ οὕτως ἐν τῷ ἐπιγραφομένῳ Ἀρχιλόχῳ (II 305 K).

ὦ τὴν εὐτυχῆ ναίων Πάρον, ὄλβιε πρέσβυ,
ἢ κάλλιστα φέρει χώρα δύο τῶν συναπασῶν,
κόσμον μὲν μακάρεσσι λίθον, θνητοῖς δὲ πλακοῦντας.”

“Hellespontos'ta Parion'da güzel çörekler yemek mümkündür, orada yaşayanlar bunu doğrulayacaklardır. Çünkü Aleksis (komedi yazarı) Paros'taki çöreklerden bahsederek dolaşırdı. Arkhilokhos'ta şöyle der:

Ey sen Paros'ta yaşayan şanslı yaşlı kişi,
O ülke ki bütün herşeyden daha güzel iki şey üretiyor,
Tanrılar için mermer, ölümlüler için de çörekler.”

Bu yazarlardan Ksenophon tezin konusunu oluşturan Parion limanı ve liman alanının büyüklüğü konusunda bize açık bir bilgi vermektedir. Gerçekten de o dönemde seksen altı gemiyi rahatça alabilen liman alanı bugün Çanakkale Boğazından, Marmara Denizi'ne çıkışta kullanılabilecek en son büyük demirleme alanıdır. Ayrıca bir diğer antik yazar olan Athenaios, Parion'a ait deniz mahsullerinin bolluğundan ve tadından bahsetmektedir. Bu konuda da bugün Parion kenti kalıntıları üzerinde kurulmuş olan Kemer Köyü'nün ana geçim kaynağı balıkçılıktır.

4.2.2. Epigrafik Veriler

Die Inschriften von Ilion, Nr. 3

- “[------] τῶν συνέδρ[ων]
 [ἐν τῇ τῶν Παναθη]αίω[ν] πανηγύ-
 [ρει].
 4 [ἀγαθῇ τύχῃ, γνώμη τ] <ῶ>ν συνέδρ<ω>ν· ἐπ[ει]-
 [δῆ -----] ζου τοῦ Ζωπύρου
 [Παριανὸς χειροτονηθ]εῖς ὑπὸ τοῦ δήμο[υ]
 [τοῦ Παριανῶν] ἀγορανόμος εἰς τὰ
 8 [μεγάλα Παναθῆ] <ν>αῖα ἐπὶ ἀγωνοθετῶ[ν]
 ...” (Frisch: 1975, 20,21)

“Parion halkından Zopyros'un torunu Des----zes oğlu Da-
 ---der, Panathenaia şenlikleri için Agoronomen seçildi.

Die Inschriften von Ilion, Nr. 5

- “ἐπὶ ἀγωνοθετῶν Εὐπολέμου τοῦ
 Ποσειδωνίου Ἰλιέως, Λύσιδος τοῦ Γύ-
 νου Ἀσίου, Μητροθέμιδος τοῦ Κλεανα-
 4 κτίδου Δαρδανέως, Ἰδομενέως τοῦ Σφο-
 δριάδου Λαμψακηνοῦ, Πολυκλείους τοῦ Ἀπα-
 τουρίου Παριανοῦ ...αγωνοθετφ[ν]”

“Agonothetler, İlion'dan Poseidonios oğlu Eupolemos,
 Assos'dan Gynos oğlu Lysis, dardanos'tan Klenaktides oğlu
 Metrothemis, Lampsakos'dan Shpodriades oğlu Idomeneus,
 Parion'dan Apaturius oğlu Polykles ... (Frisch: 1975, 24,25)”

Epigraphic Anatolia 36

- “Ἐπὶ ἀγωνο[θετ]ῶν τῶν περὶ Δημήτριον Πρωτοκλεί-
 δου Ἰλιέα, Ἀρισ[τ]οκράτην Σκύμνου Λαμψακηνόν, Ἡρα-
 κλείδην Ἀπολ[λ]ωνίου Σκῆψιον, Ζώϊλον Μενεστρά-
 4 του Ροιτ<ει>έα, Λυσίαν ΒΟ.[Ο]Υ Ἄβυδηνόν,
 γραμματεῦον-
 τος Φαίδρου τοῦ Πολυκ[ράτου]ς Παριανοῦ ... “

“Protokleides oğlu İlionlu Demetrios, Skymnos oğlu Lampsakoslu Aristokrates, Apolonios oğlu Skepsisli Herakleides, Menestratos oğlu Rhoteionlu Zoilos, ----- oğlu Abydoslu Lysias başkanlığında Agonothetler zamanında, Polykrates oğlu Parionlu Phaidros yazman iken (Özhan T., Tombul M.: 2003, 109) ”

Attika - Delos Deniz Birliği Vergi Listelerinde Parion

“ATL I, Liste 1, Col. VI 15, 454/3: Παριανοί: Η
 ATL I, Liste 2, Col. X 4, 453/2: Η Παριανοί
 ATL I, Liste 9, Col. V 21, 446/5: ----- [Π]αριανοί
 ATL I, Liste 11, Col. II 2, 444/3: ----- [Παρ]ιανοί
 ATL I, Liste 12, Col. II 19, 443/2: [ΔΔΔ†††] [Παρια]νοί
 ATL I, Liste 13, Col. II 17, 442/1: ΔΔΔ[†††]|| Παρ[ιανοί]
 ATL I, Liste 14, Col. II 37, 441/0: [ΔΔΔ†††] [Π]αριανοί
 ATL I, Liste 15, Col. II 28, 440/39: ΔΔΔ†††|| Π[αριανοί]
 ATL I, Liste 20, Col. V 4, 435/4: Η Παριανοί
 ATL I, Liste 22, Col. II 27, 433/2: Η Π[αριανοί]
 ATL I, Liste 23, Col. II 26, 432/1: [Η] [Παριανοί]
 ATL I, Liste 25, Col. III 24, 430/29: ΔΔΔΓ Παρ[ιανοί]
 ATL I, Liste 25, Col. III 50, 430/29: Γ†††[-] [Παριανοί]
 ATL I, Liste 26, Col. III 51, 429/8: --- Παρια[νοί]
 ATL I, Liste 26, Col. I 7, 429/8: [- -]†† Παρια[νοί]
 ATL I, Liste 33, Col. II 15, 422/1: --- [Παρια]νοί
 ATL I, Liste A9, Col. III 71, 425/4: [- - -] [Παρι]αυο[ί]”

Buradaki yazıtlarda Parionluların Panathenaia şenliklerine katılarak bu şenliklerin çeşitli kademelerinde görev yaptığı anlaşılmaktadır. Bunların dışında, son yazıtta ise Parion Kentinin Attika-Delos Deniz birliğine ait vergi listelerinde adının geçmesiyle bu birliğe üye olduğu kanıtlanmaktadır. Son dönemde çevrilen başka bir yazıtta da Phaidros isimli bir kişinin İlion birliğinin yaptığı bir toplantıda yazman olarak görev yaptığı yazmaktadır.

Bunlar sonucunda Parion'un Attika-Delos Deniz Birliğinde aktif bir üye olduğu ortaya çıkmaktadır.

4.3. Arkeolojik Kalıntılar

Bu bölümde yapılan yüzey araştırmalarında elde edilen yapı kalıntıları ve yapılar ele alınarak bunların bugünkü durumları tespit edilmiştir.

4.3.1. Sur Duvarları

Kentin kurulduğu Bodrum Burnu ve arkasındaki alan tamamen surlarla çevrilmiştir. Çevresi yaklaşık 7 km'yi bulan Parion'un sur duvarlarından sadece bazı bölümleri günümüze kadar gelebilmiştir. Sur duvarları kentin kuzey bölümünde hala görülebilmektedir. Parion'un kuzeyindeki sur duvarlarına ait 3 kulenin de bir kısmı korunabilmiştir. Surlar, muhtemelen kentin kuzeyinde denize doğru uzanmış kayalık alandan çıkarılmış taşlardan inşaa edilmiştir.

4.3.2. Tiyatro

Kentin tiyatrosu Bodrum burnunun doğuya bakan kısmında tipik Grek inşasına uygun olarak tamamen yamaca inşaa edilmiştir. Tiyatronun sahne kısmında az da olsa hala mermer parçalarına rastlanmaktadır. Tiyatronun sahne kısmının arkasında kalan olası skene binası, burnun arkasındaki sit alanında kalan yazlıklara ulaşım için açılan yolun tahribatına uğramıştır. Tiyatronun seyirci kapasitesi ve oturma sıraları hakkında herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Günümüzde oldukça fazla tahrip olan tiyatronun gerek oturma kısımları ve gerekse diğer kısımları tespit edilememiştir.

4.3.3. Su Yapıları

Kemer köyüne girişte ilk göze çarpan kalıntılar, muhtemelen Roma Dönemine ait su kemeri ayaklarıdır. Duvarlardaki işçilik oldukça kalitelidir. Buradaki su kemerlerinden de anlaşılacağı gibi Kemer köyünün bulunduğu yer erken dönemlerden itibaren bir su problemi ile karşı karşıyadır. Bu sorun bugün yeni yapılan şehir suyu şebekesi ile çözülmüştür. Şehrin su ihtiyacını karşılamak üzere arazinin çeşitli yerlerinde farklı dönemlere ait su kuyuları göze çarpmaktadır.

Ayrıca şehrin su ihtiyacı sarnıçlar ve su depoları yardımıyla çözümlenmeye çalışılmıştır. Bodrum burnunun arkasında kalan arazi üzerinde, bu su depoları halen görülmektedir.

4.3.4. Tapınak

Son iki yıldır yapılan yüzey araştırmalarında denize uzanan Bodrum burnunun araziye hakim yerinde, tiyatronun hemen üzerindeki arazide tapınak yapısı olduğu belirtilen bir mekan vardır. Tapınak ile ilgili bilinen tek şey Strabon'a göre; Parion ile Priapos arasındaki Adresteia ovasında kurulu Adresteia'dan getirilen Nemesis Apollon Tapınağının taşları ile yapılmış olmasıdır. Strabon eserinde;

“Nemesis Apollon Tapınağının temelden yıkıldığını bütün taşların güzelliği ve yüceliği ile ebediyen meşhur olmaya layık Hermakreon'un eseri olan sunağın yapılması için Parion'a taşındığını” belirtir (Strabon 1983: 95).

Bugün ise tapınak alanı olarak bilinen arazi üzerindeki duvar kalıntıları yapı hakkında fikir veremeyecek durumdadır.

4.3.5. Seramik Buluntular

Parion antik yerleşiminde denize uzanan yarımada kısmının üzerinde bulunan seramikler arasında yapılan çalışmalarda bu seramiklerin Orientalizan Dönem ile Hellenistik Dönem arasına tarihlenebilecek çeşitli büyüklükte seramik parçalarına rastlanmıştır.

Bu parçalar genellikle ithal malzemeler olup bize şehrin işlek bir liman kenti görünümünü oldukça uzun bir süre koruduğunu göstermektedir. (Levha VI-X)



5. PARİON LİMANI

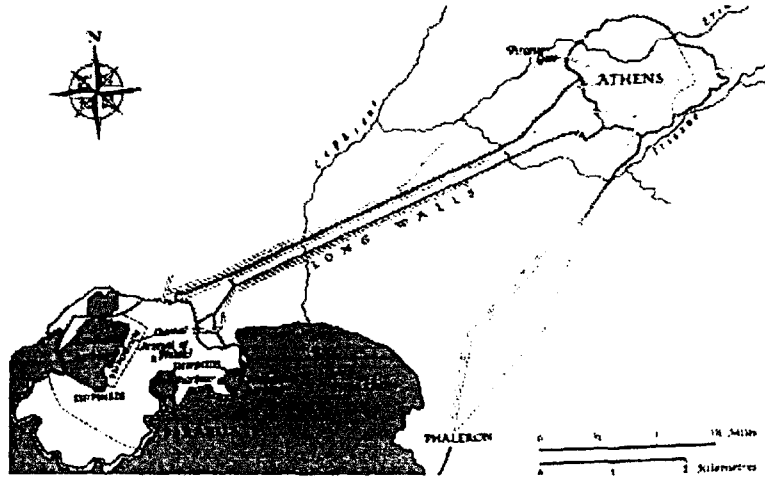
Kemer köyü sınırları içinde kalan antik Parion kentinin limanı bugün Bodrum Burnu olarak adlandırılan tepenin batısındaki alanda yer almaktadır. Limanı oluşturan ve alüvyon altında kalmış dalgakıran yapısı ise sahilden itibaren yaklaşık 128 metre uzunlukta ve 34 metre genişliğindedir. Mendirek bugünkü durumu ile tamamen sualtında kalmıştır.(Levha II) Kıyıya kadar gelen mendirek taşları hala izlenebilmektedir. Kıyıdan 128 metre açıkta sona eren yıkıntıların bittiği yerde ise derinlik yaklaşık 13-14 metredir. Limanın güneyinde yer alan ve 0-12 metre derinlikte yer alan mendireğin temel taşları ve mendirekte kullanılan sütunlar hala suyun altında izlenebilmektedir. (Levha III).

Liman, kullanım açısından oldukça uygun bir yerde kurulmuştur. Bugün bile yapının bulunduğu koyda çevredeki balıkçıların ve trol teknelerinin yaşayabileceği büyüklükte bir liman bulunmaktadır. Çünkü antik dönem ve günümüz limanının bulunduğu koy Marmara Denizi'nin hakim rüzgarı olan poyraz rüzgarına kapalıdır.

Bodrum burnunun oluşturduğu koyda yer alan limanda tek dalgakıran mevcuttur. Genelde limanlar çift dalgakıranlı olarak inşaa edilmektedir. Bunun sebebi her iki yönden gelen dalgalara karşı bir koruma oluşturulmak istenmesidir. Fakat Parion limanında bu özellik bulunmamaktadır. Çünkü Bodrum Burnu ikinci bir dalgakıran vazifesi görerek bölgenin hakim rüzgarı olan poyrazı ve onun getirdiği kırıcı dalgaları kesmektedir. Parion limanını, diğer limanlardan farklı kılan bu doğal korunaklı coğrafi konumu, antik dönem gemilerini düşündüğümüzde oldukça avantaj sağlamaktadır. Çünkü antik dönem gemileri ahşap malzemedен yapıldıklarından ve Marmara Denizi'nin kırıcı rüzgarlarının seferlerini etkileyeceğinden dolayı, havanın durumuna çok fazla bağımlı kalmaktadırlar. Bunu kanıtlar nitelikte; antik dönemde deniz ticareti genelde Nisan-Ekim ayları arasında yapılmıştır. Çünkü sadece bu aylar, antik gemilerin seyahat edebileceği sakin hava koşullarını sağlamaktadır.

Marmara Bölgesi'nin konumu nedeniyle burada yer alan kıyı yerleşmelerinin en az bir limanı olmak zorundadır. Çünkü, bu bölge Ege ve Karadeniz arasındaki deniz trafiğinin tam ortasında yer almaktadır. Bunun sonucunda da gemilerin kötü hava koşullarında ve geceleri sığınabilecekleri limanların varlığı önem kazanmaktadır.

Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz'deki kıyı yerleşimlerinde yer alan liman ve liman yapılarının antik şehircilik anlayışında farklı tarzlarda yapıldığı görülmektedir. Bu yerleşimlerde limanlar kimi zaman şehir planı içinde bir mahalle, kimi zaman da şehirden ayrı, genelde ticari amaçlı bir dış liman "Epineion" şeklinde de oluşturulabilmektedir. Bu şekilde yapılan yerleşimler antik Yunan dünyasının bir özelliğidir ve antik yerleşim sisteminin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Epineion şeklinde yerleşimler oluşturmalarının nedeni ise kentlerini denizden gelen saldırılara karşı koruyabilmektir. Epineion tarzında yerleşilen yerlere örnek olarak gösterebileceğimiz antik kentler Batı Anadolu'da ve Kıta Yunanistan'da yer almaktadır. Bunlardan bazıları; Atina, Korinth, Megara ve Argos'dur, Anadolu'da ise, Kolophon, Pergamon, Girit'te Gortyn ve Knossos'tur. Bu kentlerdeki dış liman yerleşimleri kentten ayrı şekilde oluşturmalarına rağmen ana kentten kopuk değildir. Genellikle, ana kente bir sur duvarı ile bağlıdırlar. Bu kentlere örnek olarak; Kıta Yunanistan'da Atina'nın antik dönemdeki dış liman (Epineion) yerleşimi olan Pire limanını ve Anadolu'da ise Ege Bölgesi kıyılarında yer alan antik Bergama kentinin deniz bağlantısını sağlayan dış liman olan Elaia Kenti limanını gösterebiliriz. Bu iki liman yerleşimi arasındaki en büyük fark Pire limanının Atina'dan uzanan surlarla bağlanması, Elaia kentinin ise Pergamon tarafından yaptırılan uzun surlara sahip olmasıdır (Resim 5). Ayrıca şehirden uzakta yapılan liman yerleşimleri "Nausthatmos" adı verilen kente ait bir savaş limanı olarak da kullanılabilir.



Resim 5: Pire Limanı ve Atina ile Bağlantısı (Bass 1972:101; Res:4)

Kentte yapılan yüzey araştırmaları ve Şehir planının incelenmesi sonucunda Parion Limanının, Şehirden uzak, bağımsız bir Şekilde yapılmadığı, tamamen Şehir surlarının içinde yer aldığı ve limanın olduğu kesimin, kentin adeta bir mahallesi Şeklinde oluşturulduğu görölmektedir. Öyle ki, limanın hemen gerisinde yer alan Bodrum burnunu oluşturan tepenin üzerinde ve kesitinde kolayca görölebilen Erken Arkaik Dönemden, Helenistik Döneme kadar tarihlendirebileceğimiz çok sayıdaki seramik buluntu, limanın uzunca bir süre Şehrin mahallesi olarak kullanıldığını kanıtlamaktadır. Limanın Őehirle olan bağlantıları ise muhtemelen bugün antik limanın yanında bulunan sit alanındaki yazlık evlerin altından geçmektedir.

Limanın kentin bir mahallesi Şeklinde yerleşmesi dışında, liman yerleşiminin Őehre surlarla bağılanması yani diğer anlamda dış limanı olması Şeklinde oluşan yerleşim tipleri de vardır. Bu Şekilde oluşan yerleşimlere "Epineion" adı verilmektedir.

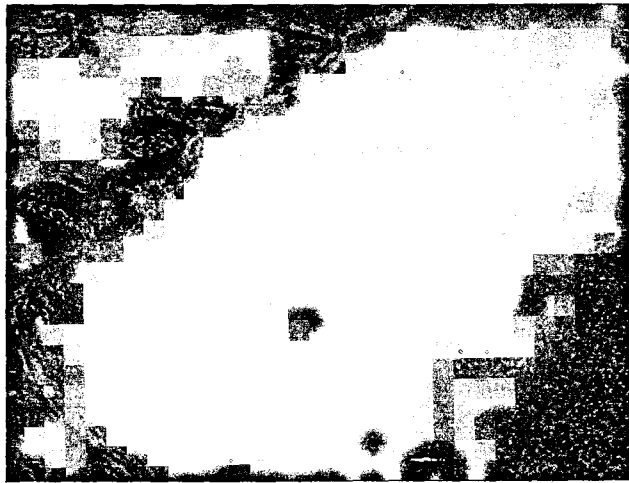
Parion limanını oluşturan mendireğin yapım teknolojisi hakkında ne yazık ki yok denecek kadar az bilgi sahibiyiz. Bunun nedeni, limanın hemen yanındaki çayın getirdiği alüvyonların zamanla liman sahasının içini doldurmasıdır. Mendireğin temelinin doğal bir kıyı uzantısı üzerinde olduğu yapılan sualtı yüzey araştırması sonucunda söylenebilmektedir. Çünkü, yapılan dalışlarda deniz altında kalan kıyı

hattının dalgakıranın altındaki kıyı hattından farklı seviyede ve yapıda olmadığı gözlenmiştir (Resim 6).



Resim 6: Mendireğin Bugünkü Görüntüsü

Parion limanının mendireği, gemilerin yüklerini indirebilmeleri için muhtemelen tek seviyeli bir olarak inşaa edilmiştir. Çünkü, mendirekte yapılan yüzey araştırmasında ikinci seviyeye ait herhangi bir kanıt rastlanmamıştır. Limanın içindeki su seviyesinin aradan geçen zaman içinde 2 metre yükseldiğini düşündüğümüzde liman mendireğinin tek seviyeli olması ihtimali daha da artmaktadır (Resim 7).



Resim 7: Parion Limanı tek seviyeli mendireği

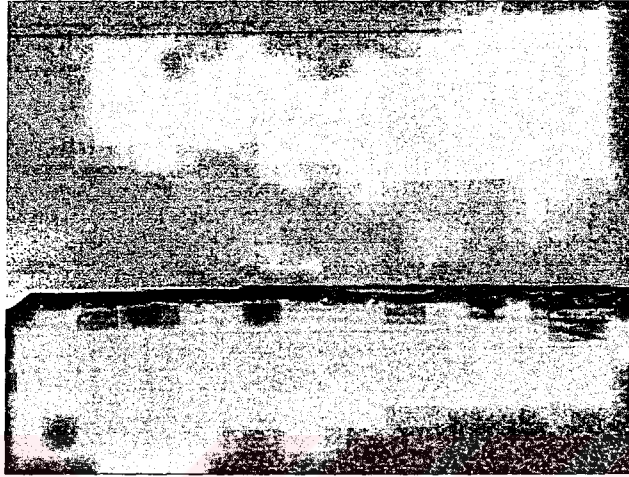
Parion limanında, Alexandria Troas limanının arkasında yer alan geniş, büyük liman yapıları ve depo benzeri direkt liman ile ilgili yapı kalıntılarına rastlanmamaktadır. Buna rağmen Parion limanının bulunduğu koyda liman, deniz veya gemilerle ilgili yapılar olması muhtemeldir. Çünkü, yapılan deniz seyahatlerinin kış aylarına rastlayan bölümlerinde denizciler Parion kentinin bulunduğu koy ve çevresinde bulunan gemilerini ya karaya çekmeli ya da bu sakin koyda gemilerini demirleyip kış aylarının geçmesini beklemeleri gerekmektedir. Bu yapılar, ancak detaylı bir araştırma sonucu veya yapılacak olan sistemli bilimsel kazılar sonucu belirlenecektir (Resim 8).



Resim 8: Parion Liman Alanı

Parion limanının fiziki durumunu incelediğimizde yapının sahilden uzaklığının 128 metre, genişliğinin ise 36 metre olduğu görülmektedir. Limanın giriş kısmını oluşturan alanın toplam genişliği ise 328 metredir. Liman çanağı ve mendirek çevresinde yapılan sualtı yüzey araştırmalarında alüvyon nedeniyle, mendireğin iç kısmının rıhtım olarak kullanıldığına dair kanıt olabilecek herhangi ize rastlanmamıştır. Fakat muhtemelen mendireğin iç kısmı küçük tekneler (mavna, römorkör ve balıkçılar) için rıhtım olarak kullanılmıştır. Bu teknelerin mendireğe bağlanması için herhangi bir araca ihtiyaçları bulunmamaktadır. Liman çanağında yapılan araştırmalar sonucunda buradaki derinliğin 0-15 metre arasında değiştiği görülmüştür. Derinliğin 0-15 metre arasında değişmesi büyük ticaret gemilerinin limana girişleri ve rıhtıma yanaşmalarında sorun yaşatabilmektedir. Bu nedenlerden

dolayı büyük ticaret gemileri ya rıhtımın ucunda yükleme ve boşaltma yapabilmekte ya da liman çanağının içinde demirleyip gemi içindeki yükü bugün mavna dediğimiz küçük tekneler aracılığı ile boşaltma yapabilmekteydiler (Resim 9).



Resim 9: Parion Limanı ve Bodrum burnunun cepheden görünüşü

Bugün olduğu gibi, antik çağda da büyük limanların iki önemli ihtiyacı vardı: römorkörler ve deniz fenerleri. Böyle limanlar büyük ticaret gemilerini barındırmaktaydılar. Bu gemiler liman içinde kendi başlarına hareket edemeyeceklerinden, girişte yelkenlerini indiriyorlardı. Bu gibi limanlarda manevra yapacak alan çok kısıtlı olmakla beraber, bazı limanlarda bu yer sıkıntısı yaşanmamaktadır. Yer sıkıntısı yaşanmayan limanlarda, rüzgar tersten esebilir ya da hiç olmayabilirdi. Bu yüzden bu gemilerin, günümüz yolcu gemileri, büyük tankerler ve benzeri gemiler gibi, hareket etmeleri için römorkörlere ihtiyaçları olmuştur. Roma limanının yakınında bulunan bir kabartma, römorkörlerin neye benzediği hakkında bize bir fikir vermektedir. Römorkör kıçta yerleştirilen tek ve büyük bir kürekle idare edilmektedir. Bu kürek, idaresi zor yük için gereken kuvveti sağlamakta, pruvaya oturtulmuş kare gönderli bir yelken taşımaktadır. Yelken donanımı römorkörün her yerden rüzgar almasını sağlamaktadır. Böylece tekne liman ağzına kadar gidebiliyor ve kürekçilerin enerjisi çekiş için saklanıyordu (Resim 10).



Resim 10: Römorkör

Rıhtıma yanaşamayan gemiler ise, ikinci bir tip gemiye, mavnalara ihtiyaç duymaktaydı. Bunlar, normalde boyna küreği ile sığ sularda sırkla itilerek hareket ettirilen çok geniş, düz tekneli gemilerdi.

Gerek Parion liman çanağının durumu, gerekse limanın ve mendirek yapısının durumu, yapı grubunun bu şekilde kullanıldığını kanıtlamaktadır. Ayrıca mendirek yapısının karşısında yer alan ve Bodrum Burnu'nun üzerinde olduğu düşünülen deniz feneri ise şehrin limanının fiziki açıdan görünüşü ve amacının tamamlanması bakımından oldukça önemlidir (Levha IV).

Antik çağda yolcu gemileri yoktur. Yolcular, yüzyıllar sonra da yaptıkları gibi rıhtıma inip ulaşmak istedikleri yere giden ya da en azından ona yakın bir limana uğrayacak yük gemileri aramışlardır. M.S. dördüncü yüzyıl'da Yunanlı yazar Libanius eserinde şöyle yazmaktadır:

"Konstantinopolis'te büyük limana indim ve Atina'ya giden gemileri sordum"(Casson 2002: 134).

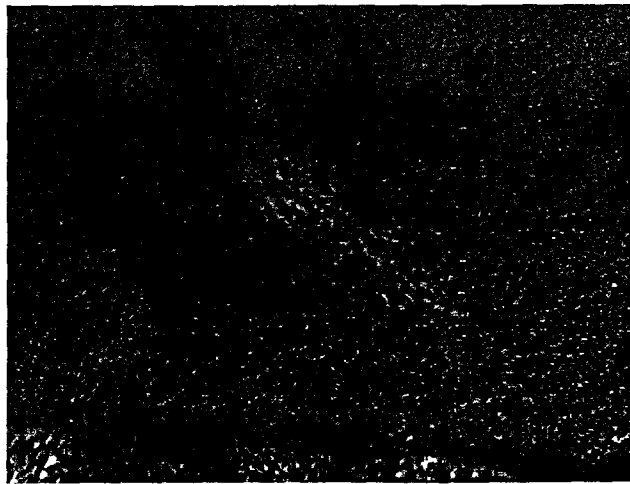
Ayrıca antik yazarlardan Philon da, M.S. 37'de Yahudi prensi Agrippa'nın Filistin'e gitmek üzere plan yaparken, ona Filistin kıyılarını takip eden uzun ve yorucu kara yolunu seçmemesini, bunun yerine yaz rüzgarlarını bekleyerek İskenderiye'ye gitmesini tavsiye eden İmparator Caligula'nın sözlerini şöyle aktarmaktadır:

“Gemiler birinci sınıftır ve kaptanları tecrübelidir, Gemileri dümdüz değişmez bir rotada bir yarış atı gibi kullanırlar” (Casson 2002: 135).

Antik ticaret gemilerinin yolcu taşıma amaçlı da kullanıldıklarını gösteren bir diğer belge de M.S. 404’de yaşamış olan Yunan Entellektüeli Synesius’un günümüze kalmış bir mektubudur. Mektupta Synesius’un, İskenderiye’nin 500 deniz mili batısında yer alan memleketi Kyrene’ye ulaşmak için küçük bir yük gemisinde seyahat ettiği ve bu süre zarfında gemilerde seyahat etmenin nasıl bir şey olduğu detaylı olarak anlatılmıştır (Casson 2002: 139).

Buradan da anlaşılacağı gibi Antik dünyanın yelkenli gemileri yük nakletmenin yanı sıra, başka bir anahtar rol daha üstlenmişlerdir. Bu da yolcu taşımacılığıdır. Özellikle uzun seyahatlerde, deniz yolculuğunun kara yolculuğuna oranla daha hızlı ve rahat olması ticaret gemilerinde seyahatin tercih edilmesinin başlıca nedenlerindedir.

Tüm bunlara dayanarak Parion limanı ile ilgili yapılan çalışmalarda gerek mendirek yapısının üzerindeki taşların durumu, gerekse liman çanağının fiziki yapısı, bu limanın diğer bir kullanım amacının da yolcu taşımak olabileceğini düşündürmektedir. Çünkü mendireğin üzerindeki taşlar belirli bir hat üzerinde limanın içine doğru ilerlemektedir (Resim 11).



Resim 11: Mendirek Üzerindeki Taşların Durumu

Kara yolu ile ulaşımın ekonomik olmaması ve uzun sürmesi sebebiyle kısa mesafelerde dahi gemi yolculuğu ve taşımacılığı tercih edilmiştir. Örneğin, Strabon'un bahsettiği Parion ve Priapos arasında yer alan Adresteia şehrine ait Nemesis Apollon Tapınağının bütün taşlarının sökülerek, tapınak yapısının Parion'a taşınmasında deniz yolunun kullanıldığı muhtemeldir.



6. PRIAPOS ANTİK KENTİ

Priapos kenti Çanakkale iline bağlı Biga ilçesinin Karabiga beldesi yaklaşık 2 kilometre kadar kuzeydoğusundadır. Kent sahilde Kale burnu olarak adlandırılan burun üzerinde kurulmuştur.

6.1. Tarihçesi

Antik yazarlardan Strabon kentin konumunu ve kimler tarafından kurulduğunu şöyle belirtmektedir.

“ Priapos deniz kıyısında bir liman kentiydi. Bazıları onun Abydos ve Prokonnessos’u kolonize etmiş olan Miletoslular tarafından, bazıları ise Kyzikoslular tarafından kurulduğunu söyler” (Strabon 1993:81).

İnsanlık tarihinin doğal bir sonucu olup, hemen her dönemde değişik şekil ve isim altında gerçekleşen koloni hareketleri Priapos’u en çok Yunan ve Roma döneminde etkilemiştir.

Yunan kolonizasyonu sonucunda, M.Ö. 750’den başlayıp, M.Ö. 550 yıllarına kadar devam eden süreç içerisinde Anadolu’nun Akdeniz, Marmara ve Karadeniz kıyıları kolonize edilmiştir. Priapos da bu şekilde kurulan koloni kentlerinin genel özelliklerini taşımaktadır. Şehir denizin içersine doğru uzanan bir burun üzerinde en az bir limana sahip olup etrafı surlarla çevrilmiştir.

Priapos, tarihte önemli bir rol oynamamış ve batısında bulunan Parion’un başarısına asla ulaşamamıştır. Bunun nedenleri arasında, Parion’un Priapos’dan daha önemli ve kullanılabilir bir limana sahip olması ve doğusunda kalan Kyzikos’un, Priapos’un gelişiminin önünde engel teşkil etmesidir.

Priapos, M.Ö. 478-77 yıllarında kurulan Attika-Delos Deniz Birliğinin ilk üyelerinden biri olmuştur. Delion vergi listelerinden anlaşıldığı üzere Parion, 1 Talent, Kyzikos, 9 Talent vergi verirken, Priapos daha mütevazı olarak 500 Drachmos vergi vermiştir. Kent M.Ö. 431-404 yılları arasında 27 yıl süren Peleponnessos Savaşlarında Atina'yı desteklemiştir (Hasluck 1910: 116).

Pers kralı Xerxes, Atina'dan kaçan devlet adamı Themistokles'e Parion ve Lampsakos'un zengin topraklarının yanında Priapos'un topraklarının da zengin bağlarla kaplı olması sebebiyle iâşesini vermişti (Strabon 1993: 81).

Ayrıca yeni bir dönem başlatan İskender'in seferi ve bu sefer içersindeki ilk savaş olan Granikos Savaşı, Priapos'un yanında gerçekleştiği için, savaşın geçtiği coğrafyada stratejik konumda olduğu için kentin tarihini anlatırken Granikos Savaşından da bahsetmek yerinde olacaktır.

İçinde ücretli Yunan askerlerinin bulunduğu Pers ordusu sayıca Makedonya ordusundan çok üstündü. Ayrıca Persler 400 gemilik donanmaları ile Akdeniz'e hakimdi. Makedonya ordusunun başında ise İskender ve onun yanında Parmenion gibi tecrübeli komutanlar vardı Makedon ordusu genç iyi silahlanmış ve iyi teknoloji ile donatılmıştı. İskender, Yunanistan'ın durumu sebebiyle Asya seferine başlamadan önce o bölgede 12.000 piyade ve 1500 süvarilik bir kuvvet bırakmak zorunda kalmıştı. Anadolu'ya geçen Makedon ordusu 30.000 piyade ve 5000 süvariden ibaretti. Ordu mali açıdan Perslere oranla çok zayıftı (Mansel 1947: 403-405).

İskenderin bölgeye hareketini Tarihçi Arrianos şöyle aktarmıştır:

"... İskender'in seferi Cercinitis Gölünü geçtikten sonra Amphipolis ve strymon nehrinin ağzına doğru devam etti. Bu nehri geçtikten sonra kıyıda kurulmuş olan Abdero ve Maronca'ya doğru uzanan yol boyunca Pangacan Dağını geçti. Daha sonra Hebrus Nehrine ulaştı ve burayı rahatlıkla geçti. Paetica boyunca Melas Nehrine doğru ilerledi. Bu nehri geçtikten sonra evden ayrılışından 20 gün sonra Sestos'a ulaştı. Elaeus'a vardığında hem Asya'ya açılmak için İlium'a yapılan keşifte Agamemnon'a katılan, hem de başka nedenlerden dolayı, mezarın üstünde Protesilaus'a kurban kesti. Daha sonra Parmeion'u piyadeleri ve süvarilerin büyük bölümünü Sestos'dan Abydos'a taşımakla

görevlendirdi; 160 trirem ve birçok savaş gemisi ile boğazı geçtiler. Asya topraklarına tamamen zırhlı bir şekilde gemiden toprağa ilk adım atan kişi oldu. Buradan İlion'a gitti ve Athena Tapınağına adaklar adadı. Buradaki tapınakta bulunan kutsal silahları alıp yerine kendininkileri bıraktı (Arrianos 1893: XII)."

İskender, İlion'dan Hellespont'u geçtikten sonra bütün kuvvetlerinin kamp yaptığı Arisbe'ye geldi. Daha sonra buradan harekete geçerek Perkote'ye geldi. Ardından İda dağından gelen ve Hellespontos'a dökülen Practius Nehri yakınında kamp kurdu. Daha sonra tümenlerinin önünden casuslar adı verilne grubu yollayarak sakinlerinin teslim olduğu Priapos'u ele geçirdi (Leaf 1923: 7).

Pers ordusu da o sırada Zeleia şehrinde kamp kurmuşlardı. Persler ilk olarak tüm ülkeyi yakıp düzenli şekilde geri çekilerek İskender'in gücünü azaltmak istediler ama sonra bu fikir yerine bir an önce savaşma fikri galip geldi. Böylece iki ordu Granikos (Kocabaş) Çayında karşı karşıya geldiler.

Bu savaşta Perslerin yaklaşık 1000 askeri öldürülmüş buna karşın Yunan paralı askerlerinden 2000 tutsak alınmıştır. Savaşta Pers komutanlarından Niphates, Petines, Darius'un oğulları Mithridates, Arbupales, Pharnaces, ve yardımcı kuvvet komutanı Omares öldürülmüştür (Hammond 1980: 76). Makedon tarafında ise 25 kadar eşlikçi, 60 fazla süvari ve 30 kadar da piyade askeri kaybetmiştir. İskender'in bu kadar az sayıda asker kaybetmesinin nedeni olarak Perslerin asıl kuvvetlerinin yerine satraplık kuvvetleri ile savaşmış olmaları gösterilebilir (Arrianos 1893: XVI).

Priapos, M.Ö. 334 yılındaki bu Granikos savaşında Arrianos'dan öğrendiğimize göre daha savaş başlamadan önce teslim olmuştur. İskender'in ölümünden sonra ise bölgenin tamamı Antiganos'un denetimine girmiştir (Umar 1983: 37).

Roma İmparatorluğu ile Seleukoslar arasında M.Ö. 190 yılında yapılan Magnesia Savaşını İmparatorluğa yardım eden Bergama Kralı II. Eumenes yardımıyla kazanan Roma Bölgeyi Bergama Krallığına bağışladı.

Bergama kralı III. Attalos'un M.Ö. 138 yılında bölgeyi ve tüm topraklarını Roma'ya bağışlamasıyla bölge, Roma'nın Asya eyaletine dahil olmuştur.

Roma ile Anadolu'daki Pontus Kralı VI. Mithridates'in askerleri M.Ö. I. yüzyılda, Priapos'daki Artemis Tapınağını talan etmişler, hatta tanrıçanın heykellerini alıp götürmüşlerdir. Fakat adı geçen tapınak kalıntıları şu anda bölgede yoktur (Umar 1983: 37).

Kent Roma İmparatorluğu süresince imparatorluğa bağlanmıştır ve Hadrian zamanında ise askeri koloni statüsüne kavuşmuştur. Ayrıca kent bu dönemde Kyzikos merkezine bağlıdır (Hasluck 1910: 98).

Priapos'un, Roma Asker Kolonileri (ColoniaeVeteranorum) koloni tipine dahil olmasıyla, bu kentte süreleri dolmuş askerler yerleştirilmiştir.

Veteran Kolonileri, bir kanun ve de senato kararı ile kurulurdu. Bu kanunlarla kurulacak koloninin adı belirlenir. Kolonistlerle yerli halkın (Incolae) ilişkileri düzenlenirdi. Etrükslerden gelen bir gelenekle şehirdeki dört ana yön belirlenir, kuzeyden güneye, doğudan batıya iki hat çekilirdi. Çizgilerin kesiştiği yerde şehrin forumu inşaa edilirdi. Bu hatlar ana yolu oluşturur, ana yoldan da dört kapıya ulaşırdı. Bu özellikleriyle şehirler Roma ordugahı (Castrum) görüntüsü kazanırdı (Levick 1967: 84).

6.2. Mitolojisi

Priapos, Hellespontos kıyısında kurulmuş Lampsakos kentinin büyük tanrısı olarak Yunan mitolojisine sonradan girmiş ve epey yer etmiş tanrısai bir varlıktır. Bağ ve bahçeleri kem gözlerden koruyan bu tanrının en büyük özelliği phallosu yani erkeklik uzvuydu. Yumru yumru bir adam olarak tasvir edilen Priapos'un cinsel

organı neredeyse kendi kadar uzun ve yukarı doğru kıvrık olarak gösterilirdi. Bununla bereketi simgeler ve bitkilere erişilecek bir örnek diye dikilirdi. Priapos bu haliyle Dionysos alayına girmiş, gövdesi ve tutumuyla Satyrlere ve sirenlere benzediği için bu tanrılara karışmıştır. Tanrı Priapos hakkındaki bilgilere Lukianos'un "Tanrıların Konuşmaları" isimli eserinde rastlamaktayız. Bu eserin XXIII. konuşmasında Apollon ve Dionysos Priapos'dan bahsederler. Eserde, Apollon, Dionysos'a Eros'un, Hermaphrodite'nin ve Priapos'un özelliklerini belirterek örnek gösterirken, "bunların Aphrodite'nin çocukları olduğu şaşılacak şey" diyerek Priapos'un utanılacak kadar büyük bir cinsel organa sahip olduğunu belirtmektedir. Yine bu konuşmalarda, Dionysos, Apollon'a Lampsakos'a gittiğinde kendisini Priapos'un karşıladığını ve misafir ettiğini sonra da yatmaya gittiklerini bu sırada da bir hayli içtiklerini söylemekte ve gece yarısı Priapos'un kendisine saldırdığını anlatmaktadır. Bu konuşmalardan sonra her iki tanrı da birbirine şaka yollu göndermeler yapmaktadır(Lukianos 1999: XXIII). Priapos'un doğumu hakkında birçok efsane vardır. Bunlardan bazıları şöyle anlatılmaktadır.

Efsaneye göre; Dionysos Hint seferinden dönerken Aphrodite onu Anadolu'da karşılaşmıştır. Anadolu'nun güzel dağlarında gezmişler, bağlarda dolaşmışlar, Priapos bu iki tanrının sevişmesinin neticesi olarak dünyaya gelmiştir. Fakat Hera güzellik tanrıçasının eğlenmesini kıskanmış ve rahmindeki çocuğu büyü ile çirkin bir yavru haline getirmiştir. Gerçekten de Aphrodite onu doğurduğu zaman yavrusunun çirkinliğinden utanmış ve Onu Lampsakos şehrine göndertmiştir. Lampsakoslular, Aphrodite'nin çirkin çocuğunu tanrısallaştırmışlar. Bu yüzden Hellespontos şairleri onu Lampsakos tanrısı diye çağırmışlardır (Can 1994: 475).

Bir diğer efsaneye göre ise; Aphrodite, Olympos tanrıları arasına gelince, güzelliği ile hepsini büyülemiş, o kadar ki Zeus bile aşık olup onunla sevişmiş. Aphrodite gebe kalmış ama Hera doğacak çocuk babası gibi güçlü, anası gibi güzel olur da diğer tanrıların hakkından gelir korkusuyla Aphrodite'ye kem göz koymuş, çocuğu sakat doğmasını sağlamıştı. Priapos kocaman bir phallosla dünyaya gelince, tanrıça ondan utanmış, tanrılara göstermemek için de onu kırlara bırakmış. Priapos'u

çobanlar bulup büyütmiş ve erkekliğine tapınır olmuşlar. Priapos'un bir kır tanrısı olması bu yüzdendir (Erhat 1996: 254).

6.3. Arkeolojik Kalıntıları

Kent günümüzde “ Kale burnu” olarak adlandırılan yarımada üzerinde kurulmuştur. Kentin planı yerleşim alanına uydurulmuştur. Şehrin batı kısmı 650 metre uzunluğunda ve Troas bölgesinin en sağlam Bizans dönemi sur duvarı ile kapatılmıştır. Priapos Kenti, şehir surlarının sınırladığı bu bölgeden, Propontis'e uzanan 20 hektar büyüklüğünde bir yarımada kurulmuştur.

6.3.1. Sur Duvarları

Sur duvarları günümüzde hiç restore edilmemesine rağmen iyi durumdadır. Surlar kentin batı kesiminde bulunmakta olup 650 metre uzunluğundadır ve bu surlar yaklaşık 24 kule ile desteklenmiştir. Kentin güneyinde ana kapı bulunmaktadır. Kente bu ana kapıdan girilerek kuzey-batıdaki üç terasa ulaşılmaktadır. Bölgedeki duvarlar en az iki deprem ve doğal etkenlerin yıpratması sonucunda ciddi hasara maruz kalmıştır. Burada duvarlarda uygulanan iki farklı teknik görülmektedir. Eski inşaa aşaması olan Aşama I'de az mermer yanında orta büyüklükte mermer ve kum taşına rastlanmıştır. Bunların arasında ise düzensiz şekilde yerleştirilmiş tuğlalar bulunmaktadır. Duvarların içinde tahta destekler bulunmaktadır. Fakat bu tahtaların çoğu çürümüş durumdadır. Duvarların yüzeyi ise, kireç harcı ile kaplanmıştır.

II. aşama ise büyük ihtimalle deprem sonrası inşa edilmiştir. Aşama I'den kalan kısımlar yeni malzemeler ile kaplanmış olup, duvar kuleleri yükseltilmiştir. Büyük kuleler temelde dikdörtgen taşlar ve tuğlalar ile bloklar halinde yerleştirilmiş ve bu bloklar 0.42-0.44 X 0.23-0.24 ve 4.5 .5 metre kalınlığındadır. Bu tekniğe

Anadolu'nun Kuzey-batısına özgü “ Kastel” duvar tekniği adı verilmektedir. Aşama II'de tahta desteklere rastlanmamıştır. Ayrıca Aşama II'deki dış duvar oldukça kaba taşlarda oluşmuş, dış duvarın büyük kısmı yok olmuş veya batıdaki uğuruma devrilmişlerdir. Dış duvarda kiremitlerin sayısı çok azdır.

6.3.2. Su Yapıları

Kentin su ihtiyacını karşılamak için kullanılan yöntem su kuyusu yani sarnıtır. şehrin etrafında su kemerlerinin olmayışı şehrin su ihtiyacını bu sarnıtan karşıladığıını göstermektedir.

Yerel halk arasında “ Binbir direk” olarak adlandırılan sarnıç 6.70 metre eninde, 8.58 metre boyundadır. Yerden yüksekliği 65 cm. kadar olup, üst kısmı kmştr. Sarnıın içi toprak ile dolmuş durumdadır. Mekanın en derin yeri 7 metre kadardır.

7. PRIAPOS LİMANI

Kentin Limanı hakkında çeşitli görüşler vardır. Bu görüşler arasında kentin limanının Strabon'un "Geographica" adlı eserinde bahsedildiği gibi, limanın Parion kenti limanından daha küçük olduğu, ayrıca doğusundaki Kyzikos kentinin büyük limanı ve batısındaki Parion kentinin limanı arasında kaldığı, bu yüzden fazla büyümediği söylenebilir. Ayrıca limanın kurulduğu bölge rüzgarlara ve akıntıya karşı korunaklı olmaması şehir limanının işlerliğini azaltmaktadır.

Kentin kuzeyinde Granikos nehrinin döküldüğü yerde geniş bir koy vardır. Burada gemiler için bir sığınak bulunmaktadır. Fakat burası güvenilir bir liman olmayıp açıkta ve kuzey-doğu rüzgarlarıyla şiddetli bir şekilde karşı karşıya kalır. Kent surlarıyla ilgili çeşitli çalışmalar yapan Müller Wiener kentin kuzey-batısındaki ilk koyda bir liman olabileceğini belirtse de buranın çok küçük ve kayalar ile çevrili olması ve dik uçurumlu bir kıyı olması burada bir limanın olma ihtimalini oldukça azaltmaktadır.

Yapılan çalışmalarda karşımıza asıl liman olarak, antik yerleşimin üzerine kurulduğu, yarımadanın güney-batı kısmında şehir kapısının yakınındaki ilk koy çıkmaktadır. Burada limanı oluşturan dalgakıran yapısına ve çok sayıda çanak çömlek parçasına rastlanmaktadır. Koyun rüzgarlara kısmen kapalı olması ve limanı oluşturmak için yeterli bir derinliğe sahip olması buranın kentin ana limanı olarak kullanıldığı görüşünü desteklemektedir. Kentin ana limanındaki dalgakıran yapısı oldukça tahrip olmuş, ve burada limanı tarihlendirebilmemizi sağlayacak herhangi bir kanıt rastlanılmamıştır.

Kentin limanının daha önce de belirtildiği gibi Kyzikos ve Parion Liman kentlerinin arasında kalması ve şehrin kurulduğu bölgenin coğrafi koşulları buradaki limanın önemini azaltmaktadır.

8. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Parion liman çanağı içi ve çevresinde yapılan dalışlar ve çalışmalarda limanın girişinin 385 metre uzunluğunda, limanı oluşturan mendireğin boyunun 128 metre uzunluğunda, kalınlığının ise 39 metre olduğu saptanmıştır. Mendireği oluşturan taşların üstünde yer alan ve asıl kullanılan bölüm olarak düşünülen kısmın kalınlığı ise 12 metredir. Liman çanağının içinde kalan alanın derinliği ise 1-14 metre arasında değişmektedir.

Limanın girişinin 328 metre gibi bir uzunlukta olması, daha çok korunak amaçlı kullanıldığı görüşünü desteklemektedir. Kentin etrafı surlarla çevrilmiştir. Hatta şehrin sahil hattında bile surların olması şehrin denizden gelebilecek saldırılara karşı da korunaklı olduğunu göstermektedir. Kentte sadece liman olarak kullanılan alanda, herhangi bir sur kalıntısına rastlanılmamıştır. Liman dış tehditlere karşı korumasızdır. Antik dönem şehir planında şehrin saldırılara en açık yeri, genellikle şehrin limanı olmuştur.

Bu yüzden limanların savunulması için çeşitli yollar denenmiştir. Örnek olarak; liman girişinin zincirlenmesi veya şehir limanı girişinin ahşap kapılarla kapatılabilen şekilde olması gibi önlemler limanın korunmasında kullanılan yöntemlerdir. Sidon şehir limanı gibi kapatılabilen limanlar bu limanlara gösterilebilecek örnekler arasındadır.

Liman yapısını oluşturan mendireğin üzerindeki taşların yapılan çizimlerden de anlaşılacağı gibi belirli düz bir hat izlemesi mendirek üzerinde yolcuların yürümesi veya eşyaların taşınması için bir yol olduğunu kanıtlamaktadır. Bu yol mendireğin liman içine bakan kesiminde kesintisiz olarak yapının uç kısmına kadar ilerlemektedir (Levha IV).

Bu mendirek, yerel taşlardan yapılmış olup bugün sualtında kalan kısmı yoğun tahribat nedeniyle çok zor anlaşılmaktadır. Mendireğin uç kısmındaki derinliğin yaklaşık olarak 15 metre olması yüklü gelen gemilerin mendireğin uç kısmına yanaşarak yüklerini boşaltmasını kolaylaştırmaktadır. Bunu düşünmemizin sebebi ise; liman çanağındaki derinliğin yeterli olmamasıdır. Yapılan çalışmalarda ve sualtı yüzey araştırmalarında mendireğin bir yükleme-boşaltma iskelesi olarak kullanıldığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Gemiler yüklü bir şekilde yanaştıkları iskelenin ucunda gerekli işlemleri yapıp tekrar oradan ayrılmışlardır. Mendireğin liman çanağına bakan kısmı ise muhtemelen küçük tekneler için bir barınak işlevi görmüştür. Bunu gerek coğrafyası gerekse kullanım amacı bakımından Çanakkale ilinin hemen yakınındaki Kepez ilçesinin iskelesi ile karşılaştırmak mümkündür. Bu iskelenin uç kısmındaki derinlik yaklaşık olarak 30 metredir. Bu derinlik, gerek ticari, gerekse yolcu gemileri için yeterli bir derinlik olup, iskelenin bulunduğu alanın derinliği kıyıya yaklaştıkça kademeli bir şekilde azalmaktadır. Aynı şekilde, bu iskelede bulunduğu bölgenin ekonomisi ve yerleşimi üzerinde büyük etkiler yapmaktadır. Antik dönemdeki Parion limanı ve limanı oluşturan yapı grubu düşünüldüğünde ise bu yapıların gerek ekonomiye, gerekse yerleşime etkisi çok büyük olmuştur. Bunun sonucunda da Parion'un antik dönemde Marmara bölgesindeki rolü ve önemi oldukça artmıştır.

Yapılan yüzey araştırmaları sonucu kentin iki limanının olması mümkün görülmemektedir. Çünkü, diğer limanın olduğu söylenen, kentin doğusunda kalan bölge hakim rüzgar olan poyraza açıktır. Yıl boyunca çok az esen lodos rüzgarına kapalı bir liman inşa edilmesi o dönem için ekonomik değildir. Ayrıca, yıl boyunca poyraz rüzgarına göre çok az esen Lodos rüzgarında, Bodrum Burnu doğal olarak bu rüzgarı kesip bir koruyucu işlevi görerek burnun kuzey kesiminin doğal bir demirleme yeri olmasını sağlamaktadır.

Antik kaynaklarda geçen 86 gemilik bir filonun Parion limanında demirleyip geceyi geçirmesi ise muhtemelen limanın hemen yanındaki Marmara Denizinin en büyük, en sakin ve rüzgarsız koyunda olmuştur.

Ayrıca, Strabon'un Coğrafya adlı eserinde geçen yeni Prokonnessos'daki mermerin dışarıya ihracı içinde bu limanın kullanıldığı düşünülebilir. Çünkü, çevredeki yerleşimlerin liman yapıları ve limanları gerek coğrafi, gerekse kullanım açısından yetersizdir.

Kente yapılan yüzey araştırmaları ve şehir planının incelenmesi sonucunda Parion limanının, kentin adeta bir mahallesi şeklinde oluşturulduğu görülmektedir. Parion limanının tarihlendirilmesinde ise, limanı oluşturan mendirek yapısının mimari dokusundan çok, liman ve çevresinde yapılan yüzey araştırmalarında bulunan seramikler daha çok şey kanıtlayabilmektedir. Öyle ki, limanın hemen gerisinde yer alan Bodrum Burnunu oluşturan tepenin üzerinde ve kesitinde kolayca görülebilen Erken Arkaik Dönemden, Hellenistik Döneme kadar tarihlendirebileceğimiz çok sayıda seramik buluntu, limanın uzunca bir süre kullanıldığını kanıtlamaktadır.

Priapos antik kenti limanı ise, Parion kenti limanına göre daha küçük olup, liman ve liman yapıları Parion şehri limanı gibi şehir surları içinde kalmaktadır. Fakat mendirekteki tahribat oldukça fazladır, bu yüzden kullanımı hakkında söylenebilecek oldukça az şey vardır. Liman, coğrafi açıdan uygun yerde değildir. Kuzey rüzgarına kısmen açık olan liman, akıntı sebebiyle zamanla dolmuştur. Günümüzdeki hali ile harçsız birleştirilmiş taşlardan oluşmuştur. Yapılan yüzey araştırmalarında limanın yapımında kullanılan herhangi bir sütun parçasına rastlanmamıştır. Limanın hemen arkasındaki bölgede liman ve liman yapıları ile ilgili herhangi bir yapı izi görülmemektedir. Bunun sonucunda, Priapos limanının gerek mimari yapısı gerekse konumu itibari ile Parion limanına göre daha az gelişmiş olduğu sonucunu çıkarmak yerinde olacaktır.

Parion ve Priapos kentleri zaman içersinde, hem taş ocağı gibi kullanılmış, hem de define arayan kişilerin uğrak yerlerinden olmuşlardır. Bu yüzden birçok yapı günümüze ulaşamamıştır. Bugün bile söz konusu kentler içinde kaçak kazı çukurları göze çarpmaktadır. Bu nedenle her iki kentinde bir an önce araştırılarak kazısının yapılması ve buna bağlı olarak da tahribatın önlenmesi gerekmektedir. İleride

yapılacağını umduğum kazılar sayesinde bütün bu olumsuzlukların ortadan kalkacağına ve bu önemli kentlerin arkeoloji dünyasına tanıtılacağına inanmaktayım.



KAYNAKLAR

AKARCA, Aşkıdil,

1972a **Şehir ve Savunması**

T.T.K. Yayınevi., Ankara

1972b “Troas’da Aşağı Kara Menderes Ovası Çevresindeki Şehirler”

Bellefen, XLII:1-50

AKURGAL, Ekrem,

1988 **Anadolu Uygarlıkları,**

Net Turistik Yayınları, İstanbul

AKYURT, İ.,

1995 “Antik Çağda Liman Olgusu”

Bahattin Devam Anı Kitabı, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul

ALPÖZEN, Oğuz

1975 **Türkiye’ de Sualtı Arkeolojisi**. İstanbul

ATHENAIOS

1-2:1887; 3:1890 **Deipnosophistae**, Athenaei Naucraticae

Deipnosophistarum Libri xv (ed. G. Kaibel), 3 vols. (repr.

Stuttgart: 1-2:1965; 3:1966):

1:1-491; 2:1-498; 3:1-560., Leipzig: Teubner,

*Lib. 1-5: vol. 1, pp. 1-491.

*Lib. 6-10: vol. 2, pp. 1-498.

BASS, George

1966 **Archaeology Underwater.** London

1972 **History Of Seafaring. Based on Underwater Archaeology.**

Walter and Company, New York

1977 "The Gravisca Port Survey"

International Nautical Archaeology Newsletter, 6.2: 5-7

1995 **Archaeology Beneath The Sea.**

(Ed. By George Bass). Harper-Colophon Books. Newyork

1998 "History Beneath The Sea. The Birth Of Nautical Archaeology"

Archaeology. 51.6: 49-55

BLACKMAN, D. J.,

1966 "The Harbour at Perachora"

British School At Athens. 61:192-194

1973a "The Harbour of Phaselis"

The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration, 2.2: 355-364

1973b "The Evidence of sea level Change in Ancient Harbours and Coastal Installations"

Marine Archeology, 23: 115-139

1982a "Ancient Harbours in Mediterranean" (Part 1)

The International Journal of Nautical Archaeology, 11.2: 79-109

1982b "Ancient Harbours in Mediterranean" (Part 2)

The International Journal of Nautical Archaeology, 11.3: 185-211

BLEGEN, CARL,

- 1958 **Troy, Settlements VIIa, VIIb and VIII**
Volume IV, Part: 1, Text,
1958 **Troy, Settlements VIIa, VIIb and VIII**
Volume IV, Part:2, Plates

BOARDMAN, JOHN,

- 1994 **Rotfigurige Vasen aus Athen,**
Philipp von Zabern, Rhein

CASSON, Lionel,

- 1971 **Ships and The Seamanship in the Ancient World**
Princeton University Press, New Jersey
1974 **Travel in the Ancient World**
Dell Publishing, London
1975 "Bronze Age Ships. The Evidence of the Thera Wall Paintings"
The International Journal of Nautical Archaeology 4: 3-10
2002 **Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler**
(Çev.Gürkan Ergin) Homer Kitapevi, İstanbul

DUMAS, Frederic

- 1962 **Deep Water Archaeology.**
Routledge and Kegan Paul Ltd. London

ERHAT, Azra,

- 1996 **Mitoloji Sözlüğü.**
Remzi Kitabevi, İstanbul

ERZEN, Afif,

- 1969 "Eskiçağ Tarihinde Marmara Denizi ve Boğazlar"
Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi I, İstanbul Üniv.
 Edebiyat Fak., Yayınları, İstanbul

FLEMMING, Nicholas

- 1971 **Cities in The Sea**. Newyork

FREY, Donald

- 1982 "Shipwrecks, Surveys and Turkish Sponge Divers"
International Nautical Archeology Newsletter. 9.1: 1-5

FRİSCH, Peter,

- 1975 **Die Inschriften von Ilion**, Nr. 3, 5
 Rudolf Habelt Verlag GmbH, Bonn.

FROST, Honor

- 1962 **Under The Mediterranean. A Fascinating Story of Travel,
 Adventure and Underwater Discovery of Marine Antiquities.**
 Prentice-Hall Inc. Great Britain

HEREDOTOS

- 1946 **Historiae**, (ed. Ph.-E. Legrand), 5. vols
 Les Belles Lettres, (3rd edn.), Paris
- 1960 **Historiae**, (ed. Ph.-E. Legrand), 4. vols
 Les Belles Lettres, (3rd edn.), Paris

HOMEROS

- 1931 **Ilias**, (Ed. T.W. Allen), Vol.: 2-3
 Clarendon Press, Oxford,

GREEN, J., G. BASS

- 2001 "Pabuç Burnunda Milattan önce VI. Yüzyıla Ait Bir Gemi Batığı
 Kazısı", H. ÇOPUR (ed.)

Sualtı Bilim Ve Teknoloji Toplantısı Bildiriler Kitabı. Boğaziçi
Üniversitesi Matbaası. İstanbul. 269-277

GREEN, Jeremy,

1990 **Maritime Archaeology. A Technical Handbook.**
Newyork

ISSERLİN, B. S.,

1972 “The Cothon at Motya: Phoenician Harbor Works”
Archeology. 27.3: 188-194

KAYGUSUZ, İsmail,

1980 “Priapos(Karabiga)’dan Bir Yazıt”
Arkeoloji ve Sanat 19:16-18,
Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.

KEMP B., O’CONNOR, D.,

1972 “An Ancient Nile Harbour:University Museum Excavations at the
Birket Habu”
The International Journal of Nautical Archaeology, 3.1: 101-136

KNOBLAUCH, Poul,

1973 Die Hafenanlagen und die Anschlissenden Seemauren von Side
T.T.K. Yayınevi, Ankara.

KOROMİLA, Marianna,

1991 **The Greek in the Black Sea from Bronz Age to Early 20th Century**
Panorama Culturel Society, Athens

KSENOFON,

1900 **Hellenica,** (ed. E.C. Marchant), (repr. 1968)
Xenophontis opera omnia, vol. 1.
Clarendon Press,Oxford.

LEAF, Walter,

1923 **Strabo on the Troad**

Cambridge at the University Press, Cambridge.

MANSEL, Arif Müfit,

1995 **Ege ve Yunan Tarihi**

Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

MARX, Robert

1990 **The Underwater Dig, Introduction to Marine Archeology.**

Texas

MC KEE, Alexander

1968 **History Under The Sea.** London

MERİTT B., WADE -GERY H., Mc GREGOR M.,

1939 **Athenian Tribute Lists I**

Cambridge

MUCKELROY, Keith

1981 **Archaeology Underwater. An Atlas Of The World's Submerged Sites.**

Hill Book Company, Newyork

OLESON, J. PETER

1985 "Herod and Vitruvius: Preliminary Thoughts on Harbour of Caesarea Maritime"

Harbour Archaeology

(Ed. by Avner Raban) Haifa University Press, Haifa

- 1988 “The Technology of Roman Harbours”
The International Journal of Nautical Archaeology. 17.2: 147-157

OPPENHEIM, Leo,

- 1954 “The Sea-Fearing Marcent Ur”
Journal of American Oriental Society, 74: 6-17
 Chicago University Press, Chicago.

- 1964 **Ancient Mesopotamia**
 Chicago University Press, Chicago.

ÖZHAN T. – TOMBUL M.,

- 2003 Hellenistic Decree of τὸ κοινὸν τῶν πόλεων from Ilion”,
Epigraphica Anatolia 36, 109

POLYNAÏOS,

- 1887 **Strategemata**, (Ed. E. Woelfflin and J. Melber),
 Polyaei strategematon libri viii, Leipzig: Teubner

PETERSON, Mendel.

- 1963 **A Handbook For Underwater Exploration**. The Smithsonian
 Institution, Washington.

- 1970 **History Under The Sea**. London

PULAK, Cemal

- 1998 “The Uluburun Shipwreck: An Overview”
**The International Journal of Nautical Archaeology. 27.3: 188-
 224**

RABAN, Avner,

1991 “Sebastos: the Royal Harbour at Caesarea Maritima-a short-lived giant”

The International Journal of Nautical Archaeology. 21.2: 111-124

SEVİN, Veli,

2001 **Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I,**

T.T.K. Basımevi, Ankara.

STRABON,

1999 **Geographica, Antik Anadolu Coğrafyası, Vol:12,13,14** (Çev. Adnan Pekman), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.

1877 **Geographica, (ed. A. Meineke), vol. 3**

(Repr. Graz: Akademische Druck- und Verlagsanstalt, Leipzig:

Teubner,1969)

1843 **Geographica (lib. 4-8) (ed. C.F.A. Nobbe), vols. 1-2, (repr.**

Hildesheim: Olms, 1966):Claudii Ptolemaei Geographia,. Leipzig:

Teubner, 2.1845

TAŞLIKLIOĞLU, Zafer,

1974 “Priapos (Karabiga)”

Trakya'da Epigrafi Araştırmaları II, İstanbul Üniv., Edebiyat Fak. Yayınları, İstanbul.

TAYLOR, Joan du Plat

1965 **Marine Archeology**

Thomas Y. Crowell Company, Newyork

THROCKMORTON, Peter

- 1969 **Shipwrecks And Archaeology. The Unharvested Sea.**
An Atlantic Monthly Press Book. Kanada
- 1978 **Diving For Treasure.** Newyork
- 1976 **History From The Sea. Shipwrecks And Archaeology.** London

TSETSKHLADZE, R. Gocha,

- 1983 “Trade on the Black Sea in the Archaic and Classical Periods: Some
Observations”
Trade, Traders and the Ancient City,
Routledge London and New York

TUNA-NÖRLİNG, YASEMİN,

- 1995 “Die Attisch-Schwarzfigure Keramik”,
İstanbul Forschungen Band 41, İstanbul

UMAR, BİLGE,

- 1984 **Türkiye’deki Tarihsel Adlar,**
İnkılap Kitapevi, İstanbul

UNESCO

- 1972 **Underwater Archaeology. A Nascent Discipline.** Paris

WIGG, David,

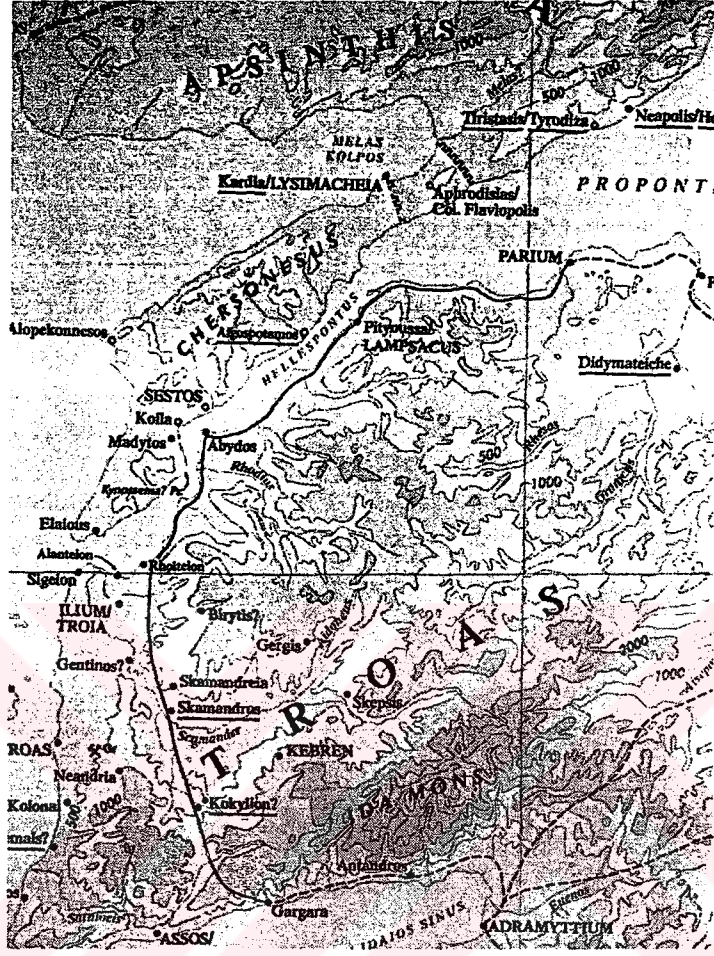
- 1992 “Die Griechische Triere im archaeologischen Experiment”
Antike Welt 24.3: 179-185

WYCHERLEY, W.M.,

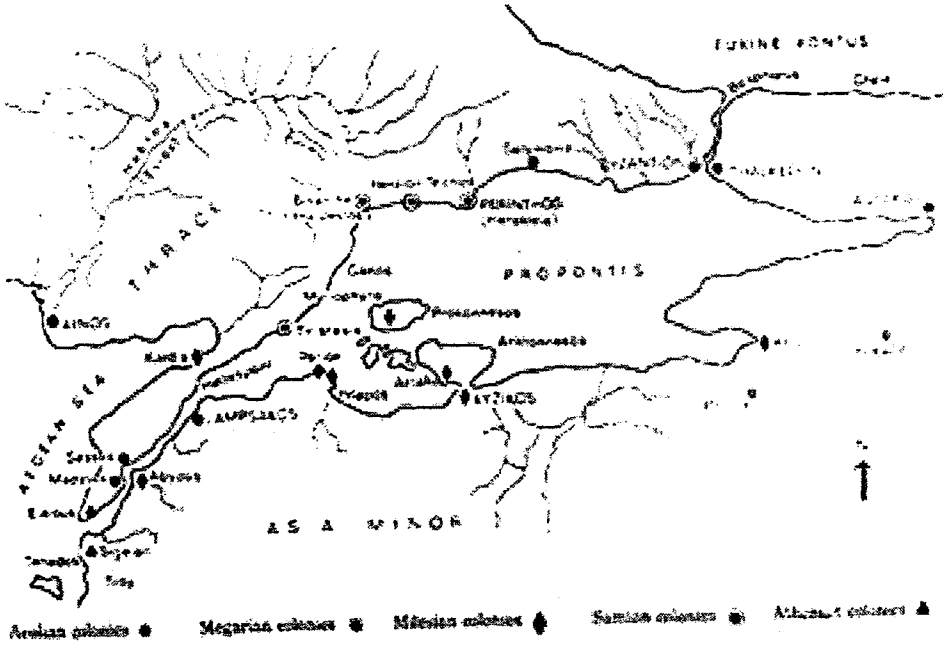
- 1986 **Antik Çağda Kentler Nasıl Kuruldu? (Çev. N. Nirven-N. Başgelen)**
Arkeoloji Sanat Yayınları, İstanbul



LEVHALAR

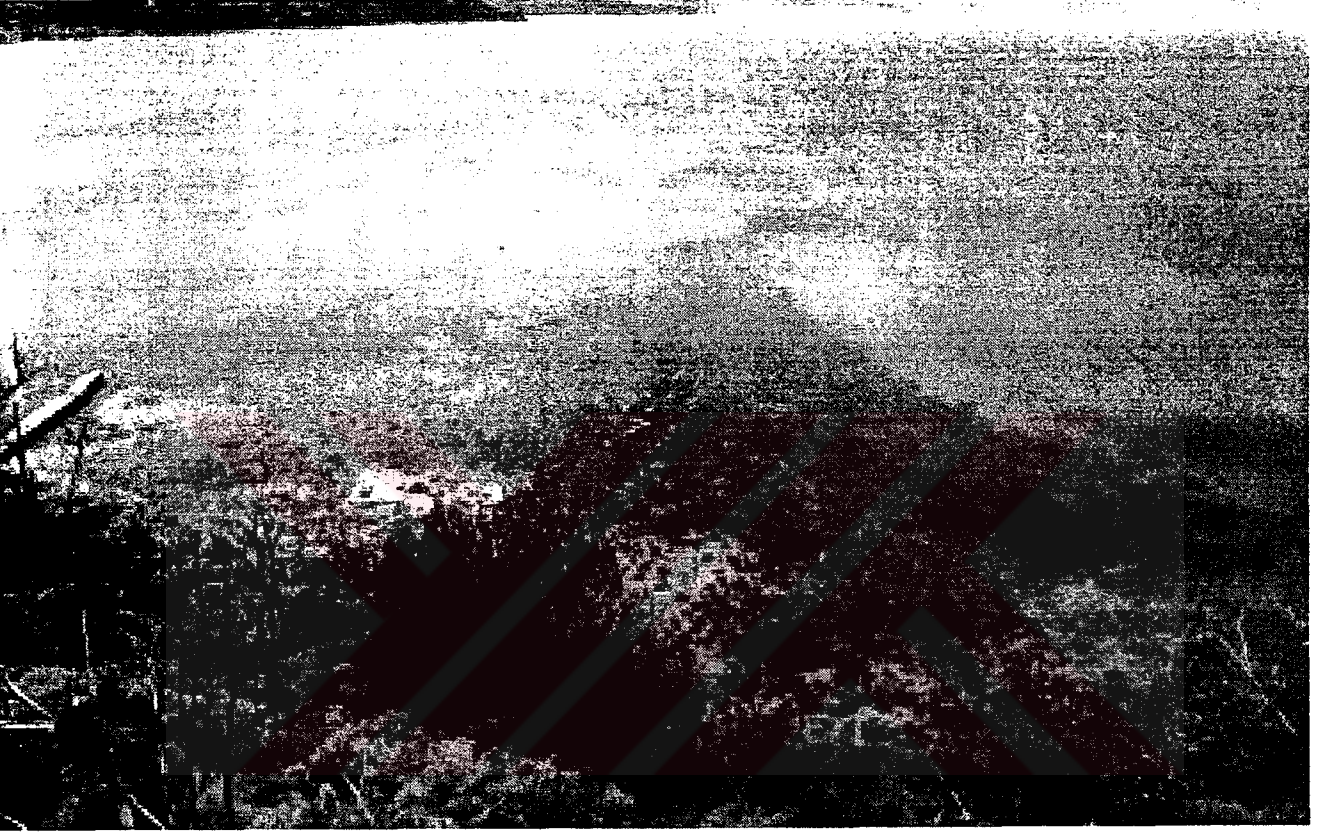


a) Troas Bölgesi



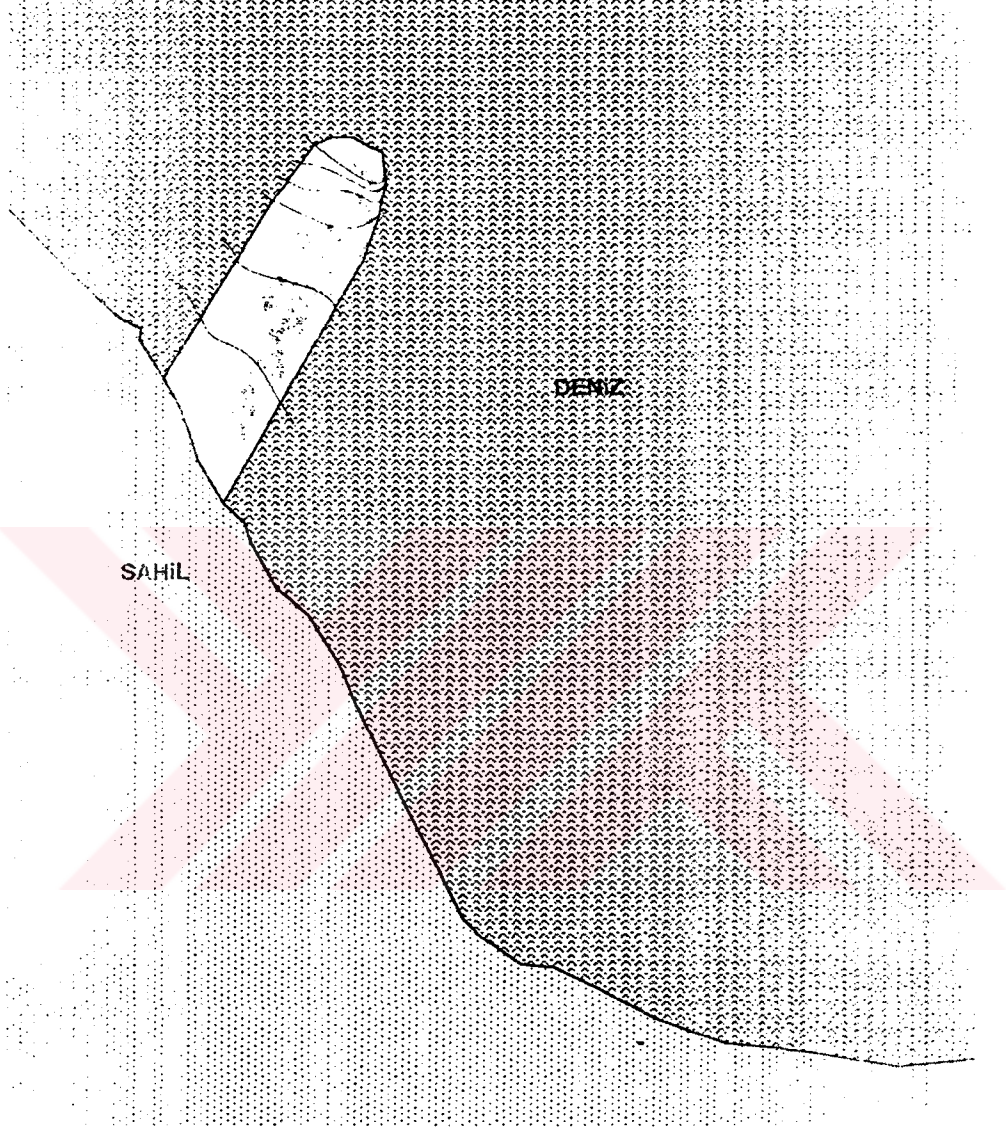
b) Parion ve Priapos Kentleri(Koromila 1991, Sayfa:61,Harita:8)

LEVHA II



Parion Mendireği Güneybatıdan-Kuzeydoğuya Görünüş

LEVHA III

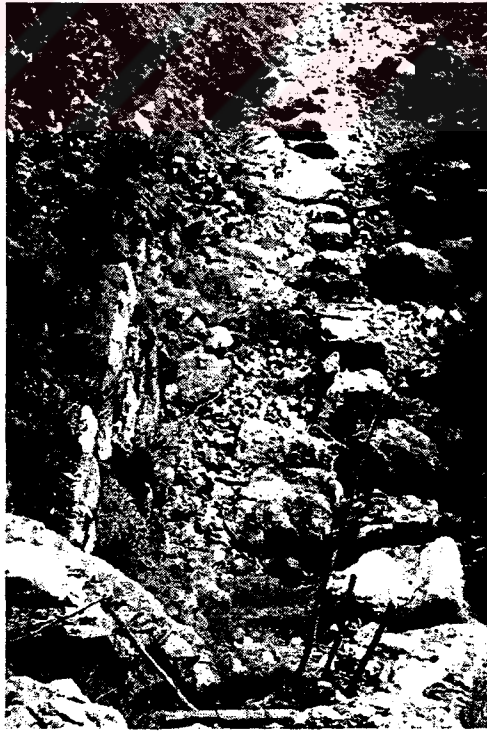


Parion Limanı ve Mendireğinin Bugünkü Durumu

LEVHA IV

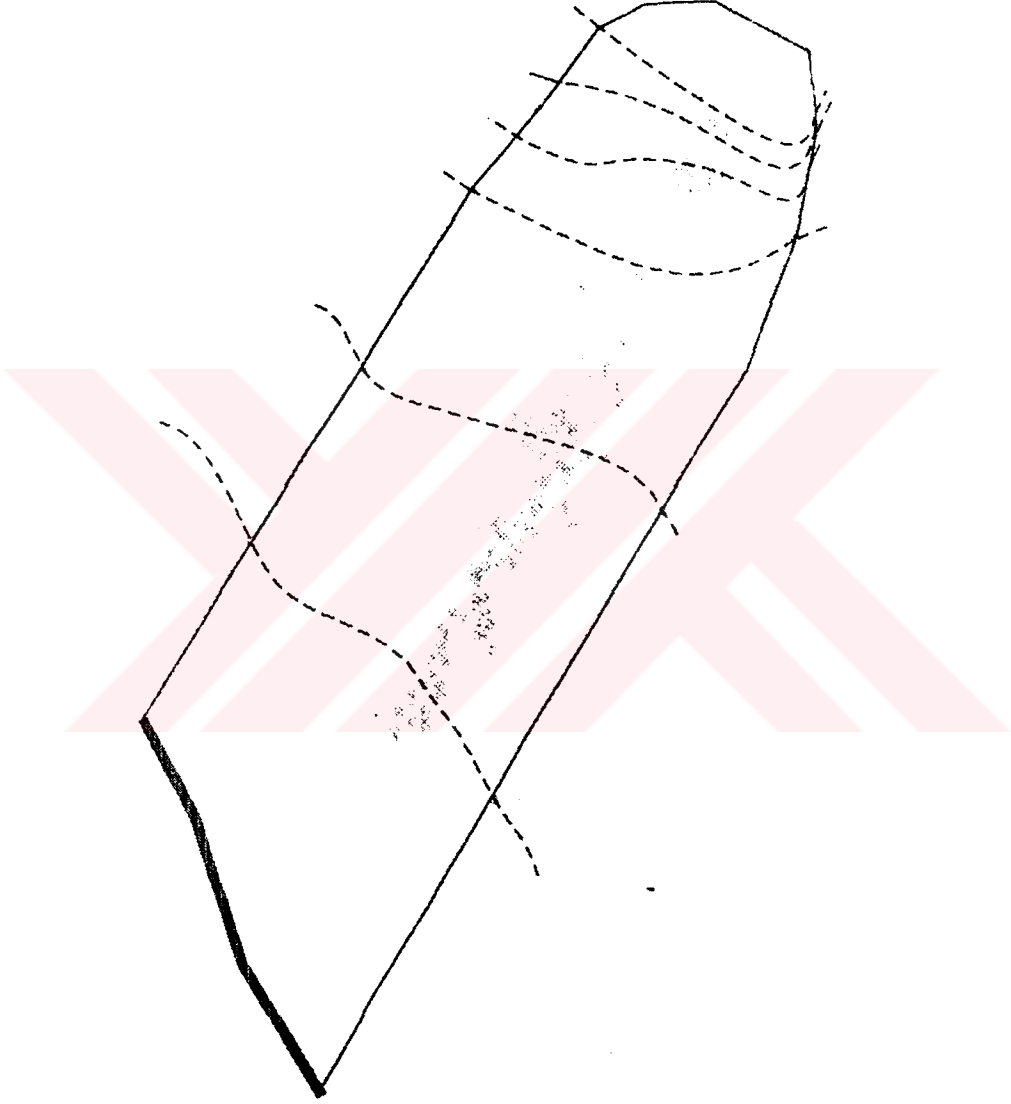


a) Deniz Feneri Temel Taşları ve Liman Görüntüsü



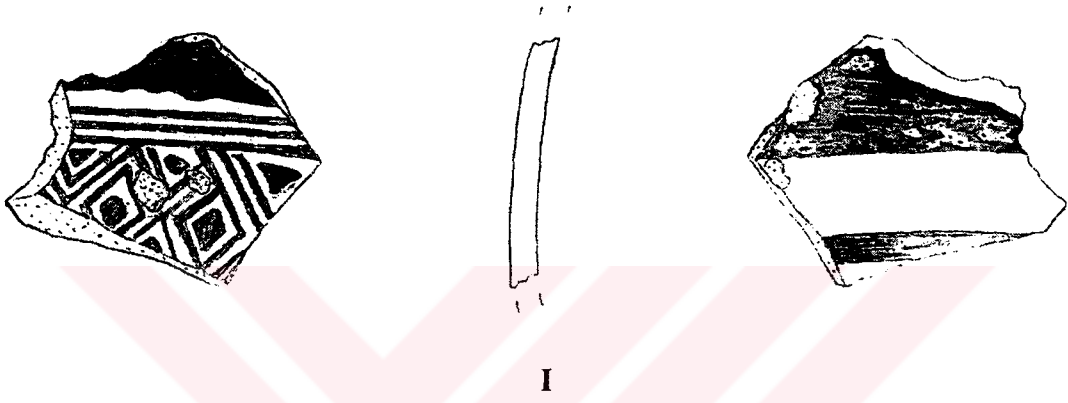
b) Deniz Feneri Temel Taşları

LEVHA V



Menderek Taşlarının Bugünkü Durumu

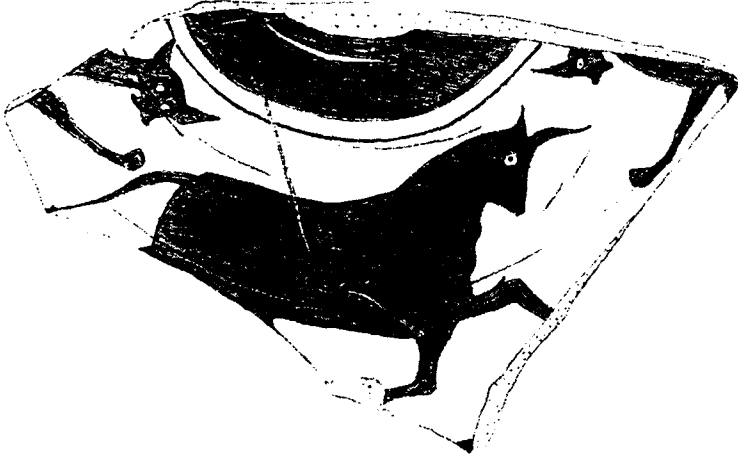
LEVHA VI



Orientalizan Döneme Ait Seramik Parçası

[I: Seramik Parçası, M.Ö. 7. yüzyıl]

LEVHA VII



I



II

Arkaik Dönem Seramikleri

I: Kapak Parçası, Çap:17 cm., M.Ö. 6. yüzyıl (Tuna-Nörling 1995: Tafel 26 19a-b)

II: Kase Ağız Parçası, Ağız Çapı:2 cm, M.Ö. 6. yüzyıl. (Studia Troica 2002, 12: plate 28, 131)



I



II



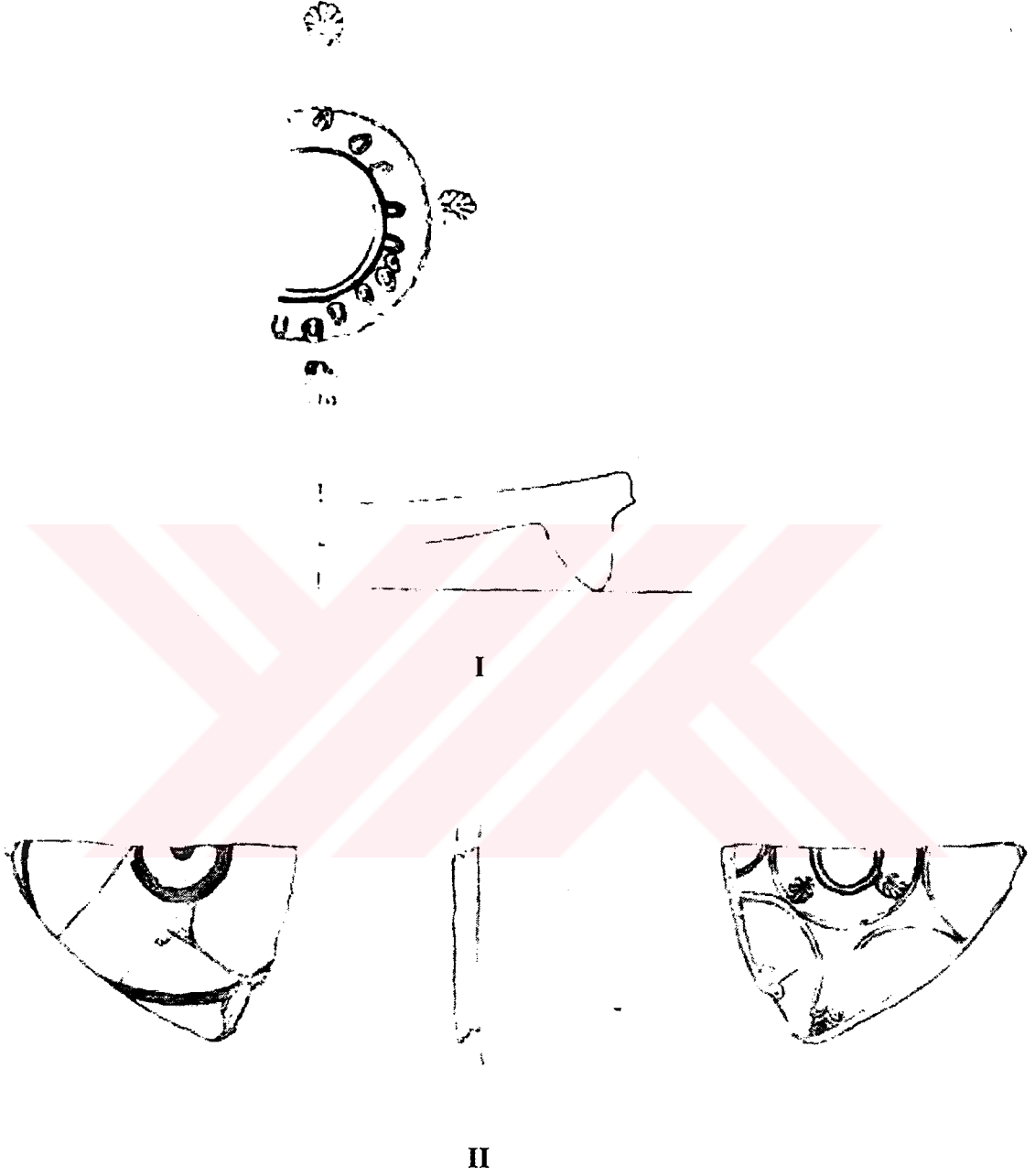
III

Siyah ve Kırmızı Figürlü Seramikler

**I: Siyah Figürlü Skyphos Ağız Parçası, Çap:15 cm. M.Ö. 490/480 (Tuna Nörling
1995: Tafel 10, 154)**

II: Kırmızı Figürlü Seramik Parçası M.Ö. 5. yüzyıl ilk yarısı

**III: Kırmızı Figürlü Askos Parçası M.Ö. 4. yüzyıl ilk yarısı (Boardman 1994:
Resim 316)]**

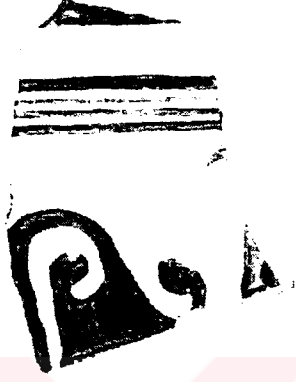


Siyah Glazürlü Attik Kase Parçaları

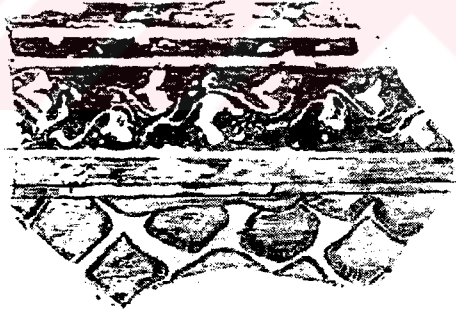
**I: Siyah Glazürlü Dip Parçası, M.Ö. 5. yüzyıl İkinci Yarısı (Studia Troica :2002
12 Plate 12, 62)**

**II: Siyah Glazürlü Seramik Parçası, M.Ö. 5. yüzyıl İkinci Yarısı (Studia Troica
:2002 12 Plate 12, 62)]**

LEVHA X



I



II

Hellenistik Dönem Seramikleri,
[I: Seramik Parçası, M.Ö. 3. yüzyıl
II: Seramik Kase Parçası, Ağız Çapı 14 cm., M.Ö. 3. yüzyıl]