

# BİR BİZANS YELKENLİSİNİN SERÜVENİ

**625** veya 626 yılında bir Bizans ticaret gemisi 40 tonluk yüküyle, Bodrum (Halikarnas) dan 20 mil açıklığında bir kayaya çarparak 40 metre derinliğine battığı zaman, Doğu Anadolu kıyılarını izleyerek güneye doğru gidiyordu. 1958 yılında geminin enkazı, dalarak yapılan incelemelerde Peter Throckmorton tarafından bulundu. 1961-1964 yıllarında ise bu deniz altı bölgesi Pennsylvania (ABD) Üniversitesinin Üniversite Müzesine ait benim başkanlık ettiğim bir grup tarafından kazıldı. Bulguların şu anda sonuna varmış olan analizi, Bizans İmparatorluğu zamanında Doğu Akdenizde girilen böyle cüretli bir teşebbüsün karanlık noktalarına çok kuvvetli bir ışık tutmaktadır. İşte burada geminin ve son seyahatinin öyküsünü okuyacaksınız.

Geminin batmasından aşağı yukarı 10 yıl kadar önce, muhtemelen Ege, Karadeniz veya aradaki sularda bulunan bir tersanede selviden bir tekne işlenmeğe başlanıyordu. 40 ayak kadar uzun olan omurganın üzerine aynı ağaçtan yüksek, eğri bir kış bodoslaması konulmuştu (Geminin başbodoslaması da selviden yapılmış olabilir, fakat teknenin bu kısmı enkaz arasında yoktu). Gövde omurgası biter bitmez, gemi marangozları yanları yapmağa başlamışlardı.

Onlar bizim bugün yaptığımız gibi, ilk önce omurgaya ıskarmozlar (kaburgalar) ekleyerek tüm bir iskelet meydana getirdikten sonra onu kaplama ile kaplamıyorlardı. Onlar aynı zamanda daha önceki yüzyıllarda âdet olan şekilde, gövde kaplama tahtalarını, uç uca getirip birbirinden 10 cm den uzak olmayan zıvana-lâmbalarla bütün kereste boyunca birleştirerek de gövdeyi tespit etmiyorlardı. Yedinci yüzyıl yapı tarzı hemen hemen bu iki yöntemin ortasına düşüyordu; o iki üç yüzyıl önce başlayan bir gidişin devamını temsil ediyordu ki bu, gövdeleri yapmak için Greko-Romen stilinin baş-

langıcında, el emeği giderlerinden oldukça büyük bir kesinti sağlıyordu.

Gemi marangozları çam kerestesini tercih ediyorlar ve bunlarda hemen hemen her üç ayakta bir zıvanalar açıyorlar ve meşeden yapılmış serbest pinleri bu deliklere sokmak suretiyle tahtaları birbirleriyle sıkıştırıyorlardı. Gövde bu şekilde omurgadan yukarıya doğru su kesimine erişilinceye kadar teker teker böyle tahtalarla yapıyordu. Ustalar bundan sonra tahtaların iç kısmına, karaağaçtan ıskarmozların geleceği yerleri marka ediyorlardı. Gövdeden su kesiminin üzerine yükselecek olan ıskarmozlar, dışarıdan çam tahtalarından (borda kaplamasından) geçmek üzere çakılan demir çivilerle tespit ediliyordu. Borda kaplamasından daha kalınca dört çift, geminin iki tarafı boyunca uzanıyor; üç çift oldukları yerde çivileniyor ve dördüncü çift de civata-somonla sıkılıyordu. En üstteki çift ıskarmozların üstünden geçiyordu. Ağır borda kaplamalarının arasındaki boşluklar, zıvana ve pin geçmesiz, ıskarmozlara ek kaplamaların çiviyle çakılması suretiyle dolduruluyordu.

Biz eski Greko-Romen gemiciliğinde bu tür bir bağdaşmanın mevcut olduğunu biliyoruz, çünkü biz bu yedinci yüzyıl gemi enkazından 250 yıl önceye ait batmış başka bir tekneyi de incelemiş bulunuyoruz.

Daha eski olan bu geminin gövdesi büyük bir özenle açılmış zıvana-lâmba (delik-pin) geçme şekliyle yapılmıştı; bu zıvanalar en aşağıdan gövde düzeyine kadar sürüyor ve muhtemelen ta küpeşteye kadar gidiyordu. Tahtalar ıskarmozlarla uzun tahta (çivilerle) kavelyalarla, demir çivilerle değil, tespit ediliyordu ve daha küçük kavelyalarda her pini sıkıca emniyete almak için kullanılıyordu. Bununla beraber bu sıralarda da zıvana-lâmba bağlantılarının araları yedi parmak kadar, yani daha eskilerine nazaran çok daha

fazlaydı. Bu yöntem devam edip gitti. Borda kaplamalarını iskarmozlara demir çivilerle çakmak ve zıvana, pin eklerini bırakmak, yalnız su kesiminin üzerinde olmak üzere yedinci yüzyıl gemilerinde göze çarpan bir uygulama şekliydi. İşler ilerleyip te gövdenin sağlamlığı tamamıyla iskarmozlarla borda kaplamaları arasındaki bağlantılara bağımlı olunca, bugün olduğu gibi, zıvana ve pinle gövdenin sağlamlaştırılması ortadan kalktı.

Gövde bir kere tamamıyla kaplanınca geminin enlemesine güverte kirişleri konuyordu. Bunlar uçlarında kısa L-şeklinde köşebentlerle ve başka taraflarda da dayamalarla destekleniyorlardı. Gemi artık tamamıyla kaplanmıştı, geriye yalnız kıçtaki mutfak bölgesi ve merkezi bir durumda bulunan biricik direğin arkasındaki ambar ağız kalıyordu. Ön tarafta da daha küçük bir anbar ağzının bulunması muhtemeldir, fakat kış tahtaları gibi geminin bu kısmı da çıkarılan enkaz arasında yoktu. Kıça yakın olan güverte kirişleri gövdeden, iki tarafta da, dışarıya çıkıyorlar ve dümen rolünü gören küreklerin dayandığı dört köşe bir dayanak meydana getiriyorlardı.

Kaliforniya Üniversitesinden Frederick van Doorninck her çivi deliğinin yerini ve açısını meydana çıkarmış ve geminin kurtarılan parçaları üzerinde bunları görülecek şekilde marka etmiştir. Büyük ölçüde ortaya çıkardığı bu delillerin yardımıyla geminin bir restorasyonunu yapmağa da muvaffak olmuştur.

Van Doorninck'in hesaplarına göre gemi 63 ayak uzunluğunda akış çizgisi biçimi bir gövdeye ve yalnız 17 ayak uzunluğunda bir kirişe sahipti. Bu boy, en oranını 3,6 : 1 yapmaktadır ki, bir yük gemisi için oldukça ince bir profil sayılır. Yukarıda bahsedilen dördüncü yüzyıl gemisi daha genişti; oranı 3 : 1 di. Bu münasebetle şuna dikkati çekmek yerinde olacaktır ki, her iki gemi enkazı daha bilinmeden birkaç yıl önce bir tarihçi, Yale Üniversitesinden Robert S. Lopez, yedinci yüzyılda ince ve hızlı gemilerin gelişimini ileri sürmüş ve bunun sebebinin o sıralarda «her deniz yolu üzerinde nöbet bekleyen düşman gemilerinden, çabukça kurtulup kaçmak» olduğunu söylemişti. Lopez'e göre aynı zamanda yedinci yüzyılda bağımsız gemi yapıcılarının gelişmesi de Roma ticaret gemi filosofunun karakteristiği olan büyük yük gemilerinin yerine küçük tek güverteli teknelerin yapımını teşvik et-



miştir. Bizim yedinci yüzyıl gemimizde van Lopez'in iddialarını doğrulamıştır. Greko-Romen devrinde bunun iki kat yükü olan bir gemi bile küçük sayılırdı; İskenderiye ile Roma arasında işleyen gemilerin birçoğu 1200 tondan fazla hamule taşırlardı.

İnce ticaret gemisi denize açılmağa hazırlandığı zaman, sahibi herhalde lâzım gelen gemi donanım ve malzemesini almak için bir gemi levazımâtı satıcısına gitmiş olmalıdır. Karadeniz kıyılarında son zamanlarda kazılan Tomis limanı—şimdiki Romanya'nın Köstence limanı—böyle bir satış mağazasının Hristiyanlığın ilk çağlarında ne gibi bir yer olduğunu göstermiştir. Tomis'te kemerli tavanlı büyük bir oda da duvara dayanmış demir çapalar vardı ki bunlar yedinci yüzyıl gemisinin enkazında bulunan cinsten diler. Gemi sahibi satıcıdan en aşağı bunlardan 11 tane almış olmalıdır, çünkü gemide bulunan miktar bu kadardı. O aynı zamanda geminin kayığında kullanılmak üzere bir de kanca almış olacaktır.

Acaba neden bu kadar çok çapaya ihtiyaç görmüştür? Bunun için muhtemel en aşağı iki açıklama şekli vardır. İlk

önce ağır çapa zinciriyle gemileri demirlemek düşüncesi ne teorik ne de pratik bakımdan Bizanslı gemicilerle bilinen bir şey değildi, onlar bir çapanın yalnız başına, kalın ve uzun bir zincirin ağırlığı ile beraber olmadıkça gemiyi denizin dibinde tutmağa yeter derecede etkin bir araç olamayacağını bir türlü anlamamışlardı. Çapalarını bağladıkları iplerle denize salıveren gemiciler muhtemelen bunların bir çoğunu denizde kaybetmişlerdi, bu yüzden de beraberlerinde birçok yedek çapa almağa alışmışlardı. İkinci muhtemel açıklama da o zamanki deniz nizamlarına göre her geminin belirli bir miktar çapayı yolda beraber bulundurması zorunluğu olduğuydu. Birkaç yüzyıl sonra böyle nizamların mevcut olduğu bilinmektedir.

Bizim 11 çapa bulduğumuzu söylemiştim. Fakat bizim kıyıya çıkardığımız 11 tane şekli şemali olmayan taş kesilmiş parçalardı; bu taş parçalarının çekirdeğini teşkil eden demir yüzlerce yıl önce çürümüşü. Bununla beraber içi delik taş parçalarını bir mücevher testeresiyle kesmek imkânını bulduk, böylece 11 çapanın dokuzundan tam birer kalıp çıkarmak kabil oldu. Bu çapa kalıplarıyla uğraşırken, van Doorninck asıl eski çapaların ağırlıklarını hesap edebildi. Çapalardan altı tanesi küçüktü ve yaklaşık olarak 250 Roma pundu (pund = 327,45 gram), üç daha büyüğü 450 pund kadar geliyordu. Çapaların böyle muhtelif iki cinsten olması, sonraları olduğu gibi, yedinci yüzyılda da gemilerin belirli çapa boylarından en aşağı bir miktar beraberlerinde götürmeleri, nizamlara göre, zorunlu olmasından ileri geliyordu.

Tomis mağazasında birçok cins reçina da satışı çıkarılmıştı ve bunlardan bir cinsi de bizim gemi sahibinin pek hoşuna gitmiş olacak. Gemisi zaten, içi ve dışı, su kesiminin alt kısımlarında tamamıyla reçinalanmıştı. Şimdi aldığı ufak bir miktar ise basit bir kap içinde gemide eritilecek ve lüzum olduğu takdirde kil çömlüklerin veya öteki sıvı kaplarının küçük deliklerini tıkamak için kullanılacaktı. Tomis'teki mağazada her renkte boya ve içi çivi ile dolu kaplar da vardı. Biz gemiyi sahibinin boyayıp boyamadığını bilmiyoruz, yalnız daha eski ve daha yeni gemilere ait yazılımsı yazılardan bunların açık renklerde boyanmış olduğunu biliyoruz. Gemide ileride yapılacak tamirat için birkaç kap çivi bulunduğu ise kesindir. Sözü geçen döneme ait yazılar

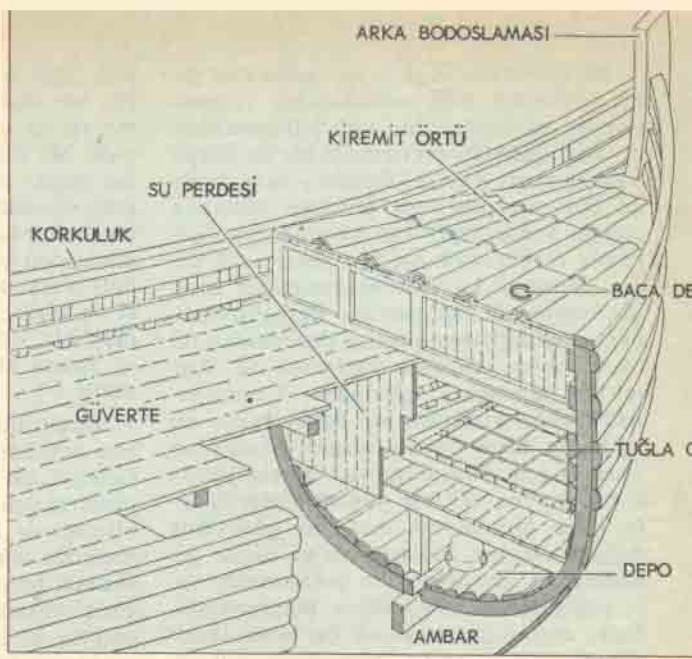
güvertedeki yükün, fena havalarda, deriyle örtüldüğünden, aynı zamanda yelken ve geminin halat donatımından bahseder ki, gemi sahibi bütün bunları gemi levazımata satan mağazada bulmuş olmalıdır. Biz onun 24 yağ lâmbası aldığından eminiz, çünkü bunları enkaz arasında bulduk. Herhalde bunlarda aynı yerden alınmıştır; Tomis'teki dükkânda yalnız lâmbalar değil, aynı zamanda onların yapılmasını sağlayacak kalıplar da bulunacaktır.

Herşeyi tamam, denize açılmağa hazır olan geminin biricik eksiği mürettebattı. Onunla ilgili kadroyu bir araya getirmek için yalnız hayal gücümüzden yardım beklemek ihtiyacında değiliz. Yedinci yüzyıl veya bir parça sonrasına ait bir doküman, ki ona Rodos deniz yasası adı verilir, normal bir geminin gündüz mürettebatının listesini vermiş ve başarılı bir girişimden elde edilecek kârdan herkese düşecek payı da tesbit etmiştir. İlk başta *naukleros* gelir, yani gemi kaptanı ya da sahibi veya ikisi birden, ona iki hisse düşer. Bundan sonra *kybernetes*, başdümeneci; *proreus*, gemi subayı; *naupegos*, gemi marangozu ve *karabites*, *lostromo*; bunların hepsi birbuçuk hisse alırlar. Böylece üst derecelilerin listesi tamamlanmış olur; *nautai*, gemiciler bir hisse alırlar. En sonda mürettebatın en sonuncu üyesi gelir: *parascharitas* bu kelimenin yaklaşık anlamı «bağırsak doğrayıcı» dir ki bununla geminin aşçısı kastedilmiş olabilir. Ne olursa olsun bütün bu seyahatte ona düşen hisse yarımıdır.

Biz geminin kaptanının adının Georgios olduğunu biliyoruz. Muhtemelen o geminin sahibi, veya ortağıydı. Gemide bulunan, en güzel bronzdan yapılmış taksimatlı krişli cinsten, el kantarının üstünde onun adı Yunanca harflerle oyulmuştu: *Georgiou Presbyterou Nauklerou*. Bunun anlamı Georgios, baba (veya yaşlı) geminin sahibi/deniz kaptanı. Bu yazı bütün basitliğine rağmen ortaya birçok problemler atmaktadır. Hristiyanlık o sıralarda Bizanslıların hayatında her hususta büyük ve önemli bir rol oynamaktaydı; kaptan Georgios bir presbyteros, yani kilisenin ileri gelenlerinden miydi? Ya da bu kelimenin bilmediğimiz başka bir anlamı mı vardı?

Rodos deniz yasasının birçok bölümleri bazan gemilerde birden fazla kaptan bulunması gerektiğini de işaret ederdi. Bu iki kaptan acaba birbirinden nasıl ayrılırdı? Aacba Georgios'un lakabı «Georgios, yaşlı (birinci) deniz kaptanı» anla-

Çektirme sahası geminin tam kıç tarafını işgal ediyordu ve düz ve yuvarlak kiremitlerle örtülmüştü. Tuğla ocak iskele tarafına düşüyordu. Şekli tahmini olarak çizilmiştir. Birçok düzeneklere bir tanesi tencerelerin geminin hareketi yüzünden oynamamasını sağlamak için kullanılan bir demir parmaklık olabilirdi (resimde gösterilmemiştir).



mına mı geliyordu? Bizim enkazı kazdığımız sıralarda Newcastle Üniversitesinden Martin Harrison Türkiyede üzerinde yazı bulunan bir vaftiz leğeni buldu (altıncı yüzyıla ait bir kilise de, Likya'da (Muğla dolaylarında). Bu yazı şuydu: *Nicholas Naukleros Mesatos*. Mesatos, mesos kelimesinden gelir ve orta anlamına sahiptir, bundan Harrison yardımcı mânası çıkarmakta ve bunu (yaşlı) birinci kaptanın yardımcısı subay şeklinde tefsir etmektedir. Kimse, Harrison'un kendisi bile bu tefsiri tam olarak kabul etmemektedir. Yalnız onu doğrulamak maksadıyla «mesonautai» in 6 ncı yüzyıl edebiyatında kullanılmış olduğunu söylemek yerinde olur ve bunun nautai, veya düzenli gemicilerin genç sınıfına verilen bir lakap olarak kullanıldığı görülmektedir. Gemimizin dümen görevi gören kürekleri olduğuna göre, muhakkak ki onun bir (baş) dümençisi de vardı. Fakat enkazda ona ait hiç bir ipucu bulunamamıştır. Aynı şey gemi subayı pozisyonu içinde geçerlidir, meğer ki o çapalarla görevlendirilmiş olsun (ya da balmumu veya donyağının doldurulacağı bir deliği olan koni şeklinde iskandil kurşunlarıyla ki, bununla deniz dibinin örnek parçaları alınır.) Geminin marangozunun varlığı çok daha kolayca ortaya çıkmaktadır. O herhalde takım sandığını güvertede bırakıyordu. Çektirme sahasının biraz önünde, geminin kıçında şekli belli olmayan birçok taş olmuş parçalar bulduk. Burada da bunların özen-

le kesilmesi, bir Bizans takım kutusunda bulunan takımların tam birer örneğini çıkaracak şekilde kalıplar yapmamızı mümkün kıldı. Boş çekirdek, (maça) lardan dökme örneklerinin dökülmesini başaran Michael Katzev bütün koleksiyonu analiz ettikten sonra, bunların bir balta, keserler, çekiç uçlu keser, domuz tırnağı çekiç, madenleri işlemekte kullanılan çekiçler, keski kalemleri, oluklu kalemler, zımbalar, eğeler, matkap uçları, bölücü pergeller, bir biz (el matkabı) değişik bıçaklar, çok sayıda çivi ve karfiçe (büyük başlı ufak çivi) olduğunu saptadı. Katlanmış bir kurşun levha ve kurşun dökümünden kalmış hurda parçalarının enkaz içinde bulunması geminin güvertesinde kurşunla birçok tamir işlerinin yapılmış olduğuna işaretler, herhalde bunlarda gemi marangozunun görevlerinden olacaktır. Eğer Bizans lostromoları gemi kayığından sorumlu idiyeler, enkazda bulduğumuz kanca, Georgios'un mürettebatı içinde bir lostromonun da bulunduğu ispat eder. Gemide hizmet görmüş normal gemicilerle ilgili hiç bir belirtiye rastlanmamıştır. Amerikan yelkenlilerinin işlediği devirlerde Georgios'un gemisinden birazcık daha küçük dört köşe seren yelkenlilerinin, kabasortaların, genellikle üç adam ve bir oğlandan meydana gelen bir mürettebatı vardı. Birçok gemicinin mürettebatta bulunup girişimin kârından pay almalarına lüzum da yoktu. Hem de belki kazanç da elde edilemezdi.

Parascharites'in tam aşçı anlamına gelip gelmediği belli olmamasına rağmen gemide muhakkak bir aşçı bulunmaktaydı, onun çalıştığı çektirmede biz en büyük buluşlarımızı yaptık. Geminin tam kışında bulunan çektirme, gövdeye mümkün olduğu kadar alçak bir durumda yerleştirilmiş ve yük ambarından, sekiz ayak kadar geminin kış bodoslamasından uzak bir bölme ile, su perdesi ile ayrılmıştı. Çektirmenin çatısı güverte düzeyinden iki buçuk ayak yüksekte kalıyordu ve kiremitten yapılmıştı, içlerindeki kiremitlerden birinin yuvarlak bir deliği vardı, bu herhalde altta yanan ateşin dumanının çıkması için düşünülmüştü. Ateşin yandığı ocağın ne şekilde yerleştirilmiş olduğu daha tam olarak meydana çıkarılmış değildir. O ateş tuğlasından ve demir çubuklardan yapılmıştır ve çektirmenin yarı genişliğinde bir aralıkta bulunuyordu. Belki ateş tuğlaları alçak bir ocak teşkil edecek şekilde yerleştirilmişlerdi, yukarıda yemek pişirmek için kullanılan yuvarlak dipli tencerelerin oturacağı demir çubuklarından bir iskara bulunuyordu.

Aşçının bu cinsten 22 tenceresi, ayrıca 2 bakır kazanı ve çektirmenin en geri kısmına konulmuş büyük bir su küpü vardı. Bundan başka değişik şekil ve büyüklükte, saklamak için 17 kavanoz vardı ki, bunların bir kaçının içinde lâmba yağı bulunuyor ve ocağın ön kısmında ve sancağın tarafındaki bir cins kiler, komanyalıkta saklanıyordu. Çektirmenin başka taraflarında, belki raflar içinde belki de yalnız tokmağının bir parçası meydana çıkarılan bir dolap içerisinde 8 büyük kırımızı tepsi, iki fincan, üç tane ağızlı kavanoz (ikisi kapaklı) ve onsekiz de sürahi vardı. Sürahilerin çoğunun içi reçine ile sıvanmıştı ki bu onların şarap testileri olduğu mânasına gelir. Georgios herhalde gününün modasına sadık kalmıştı: üzerinde özenle tarihi yazılı olan en eski Bizans kurşun camlı çömlek takımı çektirmede bulduğumuz dört küçük kâseden ibaretti.

Çektirme gemi üstlerinin giysilerini saklayacak bir yere, veya bir nevi vestiyere sahip olabilmesi için iki bölmeli olmalıydı. Tamamiyle marangoz avadancılıklarından ayrı olarak enkazın bu kısmında kanca ve bir grup demir âletler bulduk: baltalar, bir kazma, kancalar ve bir kürek. Bu kıyaya çıktığı zaman aşçı için yakacak çalı çırpı toplamak veya tatlı su sağlayabilmek için kaynakları aç-

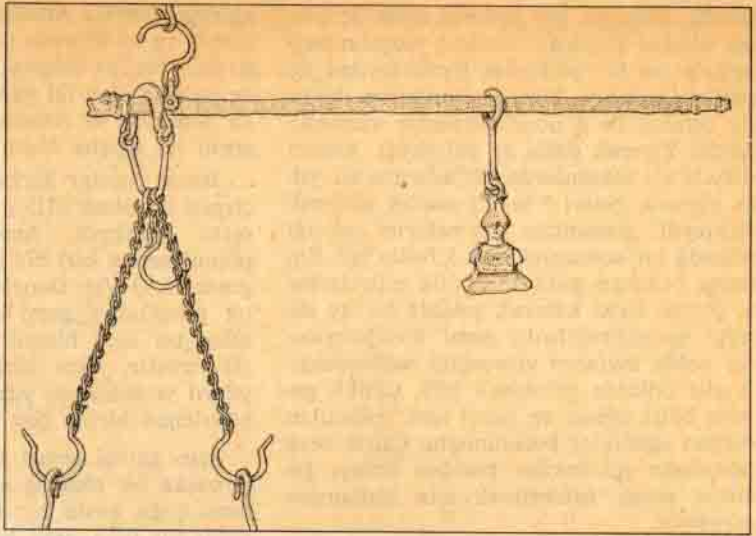
mak için lostromonun kullandığı âletlerin bir deposunu andırmaktadır. Çektirme sahası aynı zamanda, belki esas itibarıyla bir dolap içinde saklanan bir miktar para, kantar ağırlıklarından bir takım, bronzdan fitil çubuğu ile beraber bir buhurdanlık, üç bronz kemer tokası, madenin bir kemer ucu kılık, sapı kopmuş kurşundan bir kaşık, bir bakır tepsi ve birkaç bakır kap. Ayrıca bir bileyi taşı, bir öğütme taşı, bir de taş havan ve havan eli gibi başka aşçı âletleri de vardı.

Bütün bunlardan sonra acaba geminin son seyahati hakkında ne söylenebilir? Georgios'un kaptan olmasından başka, muhtemelen geminin sahibi ve tüccar olabileceği de düşünülebilir. Bunu kabul etmemizin sebebi, geminin kantarında onun isminin bulunması ve kantarın da bir alışveriş donatımı olmasıdır. Şu da açıklanmalıdır ki daha sonraki Venedik nizamları gemi sahiplerinin gemilerini bir tartı aygıtı ile donatmalarını şart koşmuştur; belki Bizans devrinde de yük hesaplarının doğru olduğunu göstermesi bakımından bir kaptanın da kendi özel kantarını beraber taşınması gerekmekteydi. Bununla beraber biz Georgios'un hem kaptan hem de geminin sahibi olduğunu kabul edersek, oldukça gerçeğe yakın olarak, onun gemi ve bütün mağazaları için yaptığı yatırımı hesap edebiliriz.

Rodos deniz yasasına göre yedinci yılda tam mânasıyla donatılmış bir geminin maliyeti yaklaşık olarak her altı buçuk ton kapasite için 50 solidi (altın) tutmaktaydı. Bu esasa göre Georgios'un yatırımı 300 solidi kadar tutacaktır ki bu bir tersane kalafatçısının yılda 18 solidi aldığı ve daha az kaliteli işçilerin ise yalnız 7 veya 8 solidi aldıkları bir devirde oldukça önemli bir paradır. Acaba bütün bu yatırım Georgios'un elindeki bütün malî imkânlar mıdır ve geriye hamuleye yatıracak hiç parası kalmamış mıdır? Bir gemi yükü şarap, örneğin, 200-300 solidi, hatta daha fazlaya mal olurdu. Bulduğumuz ipucu bize bunun böyle olduğunu göstermektedir.

Biz enkaz içinde tek bir kurşun mühür bulduk, üzerinde çapraz şeklinde bir monogram vardı ve Ionnes (veya Jan) adını taşıyordu. Tabii böyle bir mühür bir yolcuya veya mürettebattan birine de ait olabilirdi, fakat onun bulduğumuz biricik mühür olması, daha fazla resmî bir uygulama ile ilgisi olduğu düşüncesini or-

Kaptanın adını taşıyan kantar, bronzdan yapılmıştı. Ölçülecek cisim, dayanak noktasının solunda kalan kısa parçaya takılıyor ve sağda görülen ağırlık kantar dengeye gelinceye kadar sağa sola götürülüyordu. Tartılan cismin ağırlığı kantar çubukunun üstündeki taksimattan okunuyordu. Çubukta ağır ve hafif yük için iki çeşit taksimat vardı.



taya atmaktadır. Belki Ionnes, Georgios'un gemisinde bulunan bir *emporos*, tüccardı ve onunla beraber yük bedelini ödemek için seyahat ediyordu ve geminin gittiği son limanda malların satışını yönetiyordu.

Eğer Ionnes gerçekten bir tüccar veya tüccar ajanı ise, herhalde kendisinden önce Georgios'un gemisiyle seyahat etmiş olan öteki tüccarlara, mevcut nizamlara göre, geminin durumunun iyi olup olmadığını sormuş olacaktır. Böyle olduğunu işittiği zamanda, Georgios ile bir mukavele yapacaktı. Onun Georgios tarafından istenilen nakliye bedelini ödedikten sonra, Ionnes veya adamlarının yükü satın almak için gerekli parayı nereden sağladığını sormak kimsenin işi değildi. Biz hamulenin dış şeklinin ne olduğunu kesin olarak biliyoruz. Gemiyeye yüklenen veyler arasında 900 kadar amphoras veya küp vardı, bunların çoğu büyük ve küresel, fakat bazıları da daha küçük ve daha uzunca idi. Büyük küpler 40 litre kadar sıvı alabiliyordu, küçüklerine gelince 9 litre kadar. Küplerin içinde bir şey olup olmadığı veya varsa, bunun ne olduğunu hakkında bir şey söyleyemeyiz. Onların hepsi reçine ile sırlanmış değildi, halbuki o zaman gözenekli kilden yapılmış testi veya küpleri su geçirmez hale getirmek için kullanılan biricik olanak buydu. Bununla beraber eğer bütün küpler bir sıvı ile, diyelim şarapla doldurulmuş olsalar, hamule 37 tonu bulacaktı. Bu takdirde biz bir sürü hamalın küpleri, dolu veya boş sırtlarında geminin ambar ağzından (veya lombardan geçip) ambara yüklediklerini gözümüzün önüne getirebiliriz.

Aşçıbaşının dolapları da aynı şekilde doldurulacaktı. Tahminimize göre o büyük küpünün tatlı su ile doldurulmasına nezaret edecek ve lâmba yağ stokunu kontrol edecekti. Biz onun taze yiyecek stokunun bir sepet dolusu siyah, parlak Boğaziçi midyesi olduğunu biliyoruz, çünkü biz enkazın içinde midye kabuklarından bir yığın bulduk ve bu midyeler bu kıyı sularının yerlilerindedir. Biz aynı zamanda boş puruvacının —eğer onun bu da bir görevi ise— puruvanın yakınında birkaç çapayı iskele güpeştesine, birkaçını da sancak güpeştesine iple bağladığı ve geri kalan yediyi de direğin, serenin tam ilerisine istif ettiğini söyleyebiliriz. Bu arada kaptan çektirmeye bazı kıymetli eşyayı koymuştur, bunların arasında bir veya iki para çantası vardır. Biz 54 bakır *folles* (solidus'un küçük bir parçası kıymetinde bakır para) ve 16 tane de küçük altın bulduk, bütün paraların değeri 7 solidi'den bir parça fazlaydı. Acaba bu gemiye ait bir para mıydı, yoksa yolculardan biri mi kaptana saklaması için vermişti? Rodos deniz yasası şöyle der: «Bir yolcu gemiye bindiği zaman parası varsa, onu kaptana teslim etmelidir. Eğer teslim etmezse ve sonra ben şu kadar altın veya gümüş kaybettim, derse, söylediği sözlerin hiç bir kıymeti olamaz, çünkü onları kaptana teslim etmemiştir». Yukardaki soruya cevap verebilmek için ise, bir altının solidus'un (çoğulu solidi) satın alma kabiliyeti hakkında bir bilgi sahibi olmağa ihtiyaç vardır.

Söylediğimiz gibi birçok işçiler yılda 7 solidi alıyorlardı; sekizinci yüzyılın baş-

larında, örneğin, bir demirci ayda üç çeyrek solidus alıyordu. Yedinci yüzyılın başlarında ise bir paltonun fiyatı birden üç solidiye kadardı. Yüzyılın sonlarına doğru bir solidus ile 4 ucuz battaniye alınabiliyordu. Yiyecek daha az pahalıydı. Altıncı yüzyıla ait rakamlarda bir adamın bir yıllık yiyecek gideri 5 solidi olarak gösterilmekteydi; gemimizin son seferini yaptığı yıllarda bir somun ekmek 3 folles idi. Enkazda bulunan para 15 kişilik mürettebatı, geriye biraz kalacak şekilde bir ay süreyle geçindirebilirdi, gemi kumpanyasının yolda tayfanın yiyeceğini sağlayacağını göz önünde tutmasak bile. Çünkü gemide balık ağları ve ipleri için kullanılan kurşun ağırlıklar bulunmuştu. Çanta veya çantaların içindekiler bundan dolayı geminin erzak satınalmak için kullanılan parasıydı.

Bulunan 70 maden para, bu arada bize geminin sefer tarihini gösteren bir belgedir: 625 veya 626 yılı. Paraların altısı zamanla herhangi birşey meydana çıkarılamayacak kadar bozulmuştu, geriye kalanların ise, bu hususta bir uzman olan Joan Fragerlie, yalnız ikisinin İmparator Heraclius'un zamanından (610-641) önce basıldığını meydana çıkarmıştır. Grubun en son parası imparatorun devrinin 16 ncı yılında yani 625 yılında basılmıştır. Bu bakımdan biz geminin ya bu yılda veya ondan biraz sonra battığını büyük bir kesinlikle kabul edebiliriz.

Seferde kullanılan kantarda ya çekirtilme dolabında veya ona yakın bir yerde saklanmıştır. Kantarın tartıları bronzdan yapılmış ve içlerine gümüş dökülmüş ağırlıklar ve içinde silindirik boşluklar olan tahta bir levha üzerinde sıra ile duruyordu. Orijinal 9 ağırlıktan yedisi bulunmuştu. Ayrıca biz kantarın kendisinin bir parçası olabilecek bir şey de bulduk. Georgios'un adını taşıyan bronz kantar kirişi enkaz içinde bu cinsten bulunan üç kantardan biriydi, öteki ikisi demirden yapılmıştı bu yüzden de deniz suyunun etkisine çok az dayanabilmişti. Bütün bu donatım bütün ayrıntılarıyla North Carolina Üniversitesinden G. Kenneth Sams tarafından incelenmiştir.

Georgios'un kantar girişinin üstünde bir ucunda bir yabancı domuz başı ve öteki tarafından da başka bir hayvanın başı (muhtemelen bir köpek veya aslan) vardı. Onun iki istinat (dayanak) noktası ve iki tane de ağır ve hafif yükleri tartmak için ayar edilmiş özel taksimatı vardı, karşı

ağırlığı Tanrıça Athena'nın kurşundan yapılmış ve içi bronzla doldurulmuş bir büstü idi (Sicilya yakınlarında ve Boğaziçinde batmış olan iki geminin enkazında buna benzeyen ve Athena'nın resimlerini taşıyan iki ağırlık bulunmuştur).

Bronz kantar kirislerinin ikisi de her çizgisi bir pund (315 gram) gösterecek surette ayarlıydı. Amerikada kullanılan ponnd'lardan biri 375 gram öteki ağırlığı 453 gramdır ki Van Doormich aynı hafif ağırlık pund'unun gemi çapaları için kullanılan bir ölçü birimi olduğunu meydana çıkarmıştır. Aynı birim eskiden beşinci yüzyıl ve sekizinci yüzyıl Bizans devrinde belirlenen birine çok yakındır.

İşin garibi terazi ağırlıkları tamamiyle başka bir sisteme göre yapılmıştır. Onların çoğu kesin bir işaret taşımakta ve onlar bir litra, veya bir pund ağırlığı, bir altı uncial veya altı ounce ağırlığı ve üç ounce, iki ounce ve bir ounce ağırlıklarını kapsamaktadırlar. İki küçük ağırlığın üzerinde işaret yoktur: bir üç nomismata (altı nomismata normal olarak bir uncia'ya eşittir) ve öteki de bir nomisma. Muhtemelen bu bugün Bizans ağırlıklarının elde bulunan en tam takımıdır ve onun pundu standard «hafif» 315 gram değildir, o daha hafif 287 gramdır. Ayrıca bir pund alışılmış olduğu gibi 12'ye değil, 14 ounce'a bölünmektedir. Bu alışılmamış kıymetler orijinal ağırlıkların bu kadar uzun zaman denizde kalmış olmasından ileri gelmemiştir. Takımdaki ağırlıkların her biri bir gramın kesirleri kadar eksik veya fazladır, ve ötekilerin hepsine benzemektedirler, her durumda 1 ounce 20,45 gramdır. Tesadüfen bu ağırlıkta olan ounce Bizans standart altınlarının ağırlığıydı; bu standart ise Büyük Konstantin (272-337) zamanında konulmuştu ve esas olarak eski Roma pund'u (327,45 gram) alınmıştı. Bu altın para ağırlık sisteminde, buna rağmen, bir pund 16 ounce'du, 12 veya 14 değildi. Yalnız başka bir 14 ounce'luk pund bilinmektedir ki o da 4 üncü yüzyılda ağır bir pund'un, 12 yerine 14 ounce'a bölünerek altın madenlerinde kullanılmasıydı, bu sayede madenlerin kiraya verilmesinden dolayı alınacak devlet gelirlerinin artırılması düşünülmüştür. Tabii bütün bunların geminin enkaz altında bulunan tartı tur ve o şu anda açıklanamayacak bir durumdadır.

Enkazda bir tartı ağırlığı daha bulunmuştur, o sarı camdan yapılmış ve ipe ge-

çirmek üzere delinmiş küçük bir yuvarlaktır. Görünüş bakımından öteki Bizans tartı ağırlıklarına benzemektedir ki o yüzden bunun da onlardan biri olduğu söylenebilir. Bu sarı cam yuvarlak tıpkı madeni bir para şeklindedir, camın üzerine basılmış haç şeklinde bir monogram vardır ve bu Theodoros adını taşımaktadır. Bu ağırlıkların altın paraların ağırlıklarını kontrol etmek için kullanıldığı sanılmaktaysa da, cam parçalarının ağırlıkları o sıralarda tedavülde bulunan altınların ırlığına nadiren uymaktadır. Bu ayrımın camın zamanla dış etkiler yüzünden ağırlığını kaybetmiş olmasından ileri geldiği şeklinde bir nedeni bulunmaktadır.

Böylece Georgios'un gemisinin nasıl yapıldığı, malzemesini nasıl aldığını, nasıl yükletildiğini ve yola çıktığını sıralamış olduk. Acaba ana limanı ve gideceği yer neresiydi? Yalnız enkazda bulunan altınlara bakarak geminin kuzeyden güneye doğru gittiğini söylemek yerinde olur. Bir tek istisnası dışında altınların hepsi Bizans İmparatorluğunun kuzey kısmında, İstanbul, Selânik, Nikomedyâ ve Cyzicus'ta basılmıştı. Yalnız bir tek altın, ki o da en eskisiydi, İmparatorluğun başka bir tarafındaki bir darphanede, Anadolunun kuzey doğu limanı olan İskenderun'da basılmıştı. Bakır paraların hemen hepsi kuzeyden geldiğine göre geminin ana limanının bu doğrultuda olduğu muhtemeldir.

Çektirmede bulunan kap kaçak bu iddiayı kuvvetlendirmektedir. Maryland Üniversitesinden Karen D. Vitelli enkazdan çıkarılan lâmbaların yarısından çoğunun «Anadolu» tipi olduğunu meydana çıkarmıştır. Yedi lâmba Bulgaristan'da, Romanya, Trakya ve Çanakalede kullanılan cinslendiler, ötekiler ise Samos, Efes, İzmir, Trova, Mile, Delos ve Sakız'dakilere benzemektedirler. Geriye kalanların muhtemel kökeni hakkında şimdilik birşey söylemeğe imkân yoktur, fakat gemi enkazına göre İmparatorluğun batı, güney veya doğu taraflarından geldiği düşünülebilir. Çektirmede bulunan öteki eşyanın da esas itibarıyla kuzeyde benzerleri bulunmaktadır. Kurşunla parlatılmış kâseler İstanbul mahıdır, çanak, çömlek ise Sakızdan ve iki Karadeniz limanı olan Histria ve Tomis'ten gelmedir.

Geminin erzak ambarında Boğaziçi midyelerinin bulunuşu geminin ana limanının kuzeyde olduğunu ispat eden ikinci bir delildir, belki bu liman Hellespont'un (Çanakale Boğazı) kendisidir.

Son olarak geminin batış şekli de onun kuzeyden güneye doğru bir rota izlediğini göstermektedir. Enkaz bulunduğu zaman, Yassı Ada adında kıyıya yakın küçük bir adamın dolaylarındaki tehlikeli bir kayalığın güney doğu tarafında yığılmış duruyordu. Gemiye bulan Throckmorton kaya geminin dibinde bir delik açtığı zaman, onun kuzeyden esen bir rüzgârın önünde güneye doğru gittiği kanısındadır; görünüşe göre o kadar çabuk batmıştır ki, gemiden kıymetli herhangi bir eşyayı kaçırmaya veya hiç olmazsa bir çapayı fırlatmaya vakit olmamıştır.

Bütün bu delillerin ışığında geminin İstanbul'dan çok uzak olmayan bir limanın malı olduğunu düşünmek mantıklı olacaktır. Geminin battığı zaman bir güney rotası izlemekte olduğu tamamiyle kesindir. Yalnız nereye gitmekte olduğu sorusunun cevabı hâlâ açıktır. Bugün ambarı ve güvertesi çanak çömlek kaplarla dolu, Ege Denizini rüzgâra karşı geçen gemiler görülür. Kaplar boştur ve onlar geminin hamulesidir.

Biz Georgios'un gemisinde (amphora'ların) küplerin birçoğunun, fakat hepsinin değil, reçina ile sırlanmış olduğunu gördük. Çektirmede içi donmuş reçina ile dolu bir kap da bulunmuştur. Bundan reçinanın sefer esnasında eritilmekte olduğu mânası da çıkar; belki bundan maksat sırlanmamış küplerin sırlanmasıydı. Bununla beraber gemide 900 kadar küp vardı ve biz enkaz içinde yalnız 100 küp kapağı bulduk (Kapakların zamanla bozulan bir maddeden yapılmış olması ihtimali tabii vardır). Geminin rotası onun Kuşadası, Kuidos ve Rodos'a doğru götürüyordu ki, bütün bunlar iyi şaraplarıyla tanınmış şarap merkezleriydi. Georgios'un İstanbul (veya Karadeniz) çömlek pazarlarında bulunan en iyi şarap küplerini kuzeyin şarapçılarının şaraplarını doldurmak üzere oralara götürmek için taşıdığını düşünmek pek mantıksız olmasa gerektir. İonnes de sırlanmamış testilerin bir kısmının yolda reçinalanması suretiyle maliyeti düşürmeğe karar vermiş olabilir.

Tabii daha akla gelen birçok sorular vardır, bazıları belki cevaplanabilir, bazıları da hiç cevaplanamaz. Bizim bu vesile ile öğrendiğimiz esas şey batmış bir gemi enkazının —hem de pek iyi muhafaza edilmemiş olmasına rağmen— bize neler söyleyebileceğidir.