

**T.C**  
**ANKARA ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH (ORTAÇAĞTARİHİ)**  
**ANABİLİM DALI**

**VIKİNG GEMİCİLİĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Muhammet Talha ÖZBEY**

**Ankara-2015**

**T.C**  
**ANKARA ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH (ORTAÇAĞTARİHİ)**  
**ANABİLİM DALI**

**VIKİNG GEMİCİLİĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Muhammet Talha ÖZBEY**

**Tez Danışmanı**

**Doç. Dr. Hatice ORUÇ**

**Ankara-2015**

T.C  
ANKARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH (ORTAÇAĞTARİHİ)  
ANABİLİM DALI

VIKİNG GEMİCİLİĞİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Hatice ORUÇ

Tez Jürisi Üyeleri:

Adı ve Soyadı:

İmzası

Doç. Dr. Hatice ORUÇ

H. Oruç

Prof. Dr. İlhan GÖZEM

Prof. Dr. Altın ÇETİN

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Tez Sınav Tarihi...25.12.2015

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ**  
**ANKARA ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**MÜDÜRLÜĞÜNE**

Bu belge ile, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.(28.12.2015)

**Tezi Hazırlayan Öğrencinin**

**Adı ve Soyadı**

Muhammet Talha ÖZBEY

**İmzası**



## TEŞEKKÜR

Araştırmanın tüm aşamalarında rehberlik çalışmalarımı büyük bir titizlikle gerçekleştirirken bana olan güvenini hissettirerek motivasyonumu arttıran danışmanım Sayın Doç. Dr. Hatice Oruç hocama saygılarımı sunar teşekkür ederim.

Araştırmanın her aşamasında ve her zaman diliminde çalışmalarımı takip etmenin yanı sıra maddi ve manevi desteğini esirgemeyen eşim... Hayatımdaki üç özel insan annem, babam ve ablam... Teőekkürlerimin en özeli ailem için...

## İÇİNDEKİLER TABLOSU

<b>TEŞEKKÜR</b> .....	I
<b>İÇİNDEKİLER TABLOSU</b> .....	II
<b>ŞEKİLLER TABLOSU</b> .....	V
<b>KISALTMALAR</b> .....	VII
<b>ÖNSÖZ</b> .....	IX
<b>GİRİŞ</b> .....	1
1. Viking İsminin Kökeni.....	1
2. Vikingler Kimdir? .....	2
3. Viking Yayılması .....	8
4. Kaynaklar .....	15
4.1. Yazılı Kaynaklar.....	16
4.1.1. Sagalar.....	17
4.1.2. Kronikler .....	18
4.1.3. İskandinav Ozanların Destanları/Şiirleri.....	19
4.1.4. Kanunlar .....	19
4.1.5. Runik Yazıtlar .....	21
4.1.6. Kronikler .....	22
4.1.7. Günlükler .....	22
4.1.8. Biyografiler ve Gezi Notları.....	23
4.2. İkonografik Kaynaklar .....	24

4.3. Arkeolojik Kaynaklar .....	26
<b>BÖLÜM I : VİKİNGLER VE DENİZ</b> .....	28
1. Viking Çağında Denizcilik .....	28
2. Viking Gemi İnşası, Gemicilik, Seyir ve Denizciliği .....	30
2.1. Gemi İnşası.....	32
2.2. Viking Gemi Yelkeni .....	54
3. Viking Gemilerinde Görev Dağılımı ve Mürettebat.....	65
4. Seyir Hazırlıkları, Seyir ve Denizde Hayat .....	70
4.1. Güneş Taşı Kullanımı.....	76
4.2. Ufuk Levhası ve Güneş Taşı .....	78
<b>BÖLÜM II: VİKİNG ÇAĞI GEMİLERİ</b> .....	83
1. Erken Viking Gemi Tipleri ve Özellikleri .....	83
1.1. Knorr .....	86
1.2. Beit .....	88
1.3. Skeið.....	89
1.4. Kjóll.....	90
1.5. Askr .....	91
1.6. Elliði .....	92
2. Arkeolojik Kazılar Işığında Spesifik Viking Gemileri .....	95
2.1. Skuldev Gemileri.....	97
2.1.1. Skuldev 1.....	97

2.1.2.	Skuldev 2/4 .....	100
2.1.3.	Skuldev 3.....	101
2.1.4.	Skuldev 5.....	104
2.1.5.	Skuldev 6.....	104
2.2.	Gokstad Gemisi .....	105
2.3.	Oseberg Gemisi .....	107
2.4.	Hedeby.....	110
2.5.	Roskilde 6.....	112
2.6.	Ladby.....	113
3.	Viking Gemilerinin Arkeolojik Kıyaslaması .....	114
<b>BÖLÜM III: VİKİNG ÇAĞINDA AVRUPA VE BATI AKDENİZ DENİZCİLİĞİ .</b>		<b>119</b>
1.	Kuzey Avrupa’da ve Akdeniz’de Gemi İnşa Geleneği .....	119
2.	İskandinavya’da Gemi Tiplerinde Görülen Değişimler.....	133
3.	Sembol Olarak Viking Gemileri .....	137
<b>SONUÇ.....</b>		<b>140</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>		<b>146</b>
<b>ÖZET.....</b>		<b>159</b>
<b>ABSTRACT.....</b>		<b>161</b>



## ŞEKİLLER TABLOSU

<b>Şekil 1:</b> Viking yayılması (793-1066) .....	14
<b>Şekil 2:</b> Klinker ve karvel dizayn. ....	35
<b>Şekil 3:</b> Viking gemilerinde kaplamaların birleştirilmesi ve çivilenmesi (Çizim, Andrew P. Volpe).....	38
<b>Şekil 4:</b> Gemi inşasında kullanılan malzemeler (Çizim, Søren Vadstrup, Viking Ship Museum.) .....	39
<b>Şekil 5:</b> Küçük kıyı ticaret gemisi Skuldev 3'e ait çizim. (Çizim, Morton Gotche, Viking Gemi Müzesi Roskilde) .....	43
<b>Şekil 6:</b> Standart olarak adlandırılabilcek bir Viking gemi kesiti.....	45
<b>Şekil 7:</b> Genel tanımlar .....	46
<b>Şekil 8:</b> 11.yüzyıl <i>Knarr</i> .....	47
<b>Şekil 9:</b> Borina halatı izbarço bağıyla.....	48
<b>Şekil 10:</b> Bayeux Tapestry'de gemi inşa sahnesi .....	54
<b>Şekil 11:</b> Tjängvide resimli taşında gemi yelkeni.....	58
<b>Şekil 12:</b> Trondenes Kilisesi çatısında bulunan ortaçağ yün yelken parçası. (Fotoğraf, Per E.Frederiksen, Museum of Natural History and Archaeology, Trondheim) .....	60
<b>Şekil 13:</b> Roar Ege ve Sif Ege replikaları (Fotoğraf; Werner Karrasch, Viking Ship Museum) .....	63
<b>Şekil 14:</b> Bayeux Tapestry'de yiyecek-içecekler ve savaş malzemelerinin gemilere götürülmesi.....	71
<b>Şekil 15:</b> Bayeux Tapestry'de William tarafından ordunun gemilere bindirilmesi ..	73
<b>Şekil 16:</b> Bayuex Tapestry; Viking gemilerinde iskandil.....	75
<b>Şekil 17:</b> 61° Kuzey enlemi için ufuk tahtası.....	80

<b>Şekil 18:</b> Güneş Taşı ve Ufuk Tahtası kullanımı.....	81
<b>Şekil 19:</b> Oseberg buluntularından grafitiler (820-834) .....	84
<b>Şekil 20:</b> Skuldev 1 gemisi dizayn özellikleri. ....	98
<b>Şekil 21:</b> Skuldev 1 gemisi çizimi .....	99
<b>Şekil 22:</b> Skuldev 2 gemisi çizimi.....	101
<b>Şekil 23:</b> Skuldev 3 gemisi çizimi .....	103
<b>Şekil 24:</b> Skuldev 3 gemisi iç omurga yapısı.....	103
<b>Şekil 25:</b> Skuldev 5 gemisi çizimi .....	104
<b>Şekil 26:</b> Muhtemel <i>Kjóll</i> ; Gokstad gemisi inşa (890 c.) .....	106
<b>Şekil 27:</b> Gotland resimli taşlarında Oseberg gemisi . ....	108
<b>Şekil 28:</b> Oseberg gemisi çizimi. ....	109
<b>Şekil 29:</b> Haithabu limanında bulunan uzun gemi çizimi( <i>Sune Villum-Nielsen</i> ) ....	112
<b>Şekil 30:</b> İS. 300-1060 gemi B/L değerleri.....	116
<b>Şekil 31:</b> Gemilerin orta kesitleri (Çizim Werner Karrasch, Morten Gøthche del.)	117
<b>Şekil 32:</b> 13.yüzyıl Bizans yelkenli gemisi .....	124
<b>Şekil 33:</b> “Zıvanalı geçme” inşa tipinde tekne plakalarının görünümü.....	125
<b>Şekil 34:</b> Yaklaşık İS. 900, Anglo-Sakson gemisi.....	129
<b>Şekil 35:</b> 1066 Fatih William gemilerinde bir tanesi.....	130
<b>Şekil 36:</b> 1238 tarihli mühürler.....	132
<b>Şekil 37:</b> Klinker dizayn ve zıvanalı geçme .....	134
<b>Şekil 38:</b> Baltık <i>cog</i> gemisi.....	135
<b>Şekil 39:</b> Sino-Scandinavian Bank banknotu .....	138
<b>Şekil 40:</b> Rover (1878-2005) araba logosu, Norveç 20 kronu, 1969 yılı pul, “The Viking’s Sardines” için etiket, 1913 .....	139

## KISALTMALAR

2nd	Second/ikinci
3rd	Üçüncü
a.g.e.	adı geçen eser
a.g.m.	adı geçen makale
a.g.t.	adı geçen tez
bknz.	Bakınız
cm	Santimetre
c.	civarı
çev.	Çeviren
ed.	Editör
Eİ	Eski İngilizce
<i>etc.</i>	<i>Et cetera</i> /ve ötekileri
gr.	Gram
har.	Harita
Haz.	Hazırlayan
İng.	İngilizce
İÖ.	İsa'dan önce
İS.	İsa'dan sonra
Kg	Kilogram
km	Kilometre
kts	Knot
Lat.	Latince

m	Metre
s.	sayfa
Sa.	sayı
vd.	Ve devamı
<i>vol.</i>	<i>Volumen/cilt</i>
Vs.	Ve saire

## ÖNSÖZ

Viking çağı (İS. 793–1066), İskandinavların Grönland'dan başlayarak Faroe Adaları, İzlanda, İskoçya, İrlanda, İngiltere, Normandiya, Ukrayna, Rusya ve Anadolu'ya kadar kısmen akın, kısmen de ticarî nüveler içeren yolculuklarını ihtiva etmekle birlikte Avrupa tarihine giriş yaptıkları ve bu tarihte etkin bir aktör olarak rol oynadıkları dönemdir.

Norveçliler, Kuzey Amerika'nın doğu sınırına kadar Kuzey Atlantik'in tamamını denetimleri altına alırken Doğuya inen İsveçliler Rus nehirlerinde ticaret yapmış, Bizans ve İslam dünyası ile etkileşimde bulunmuşlardır. Danların öncülük ettiği İskandinavlar ise İngiltere ve Fransa'da varlık göstermişlerdir.

İskandinavlar sahip oldukları jeopolitik konumu avantaja çevirmeyi başarmışlar, kendilerini Avrupa coğrafyasından ayıran denizlerin hükmünü tersine çevirerek Amerika'dan Karadeniz ve Hazar dâhil olmak üzere Akdeniz'e kadar ulaşmaya muvaffak olmuşlardır.

Zamanın getirdiği teknoloji ve bilimsel gelişmeler ışığında bu yolculukları mümkün kılan, şüphesiz ki Viking gemileri ve İskandinavların deniz ile olan uyumluluğudur. Peki Vikinglerin Avrupa ve dünya tarihinde oynadığı bu rolde deniz ile olan ilişkisi nasıl bir etmendir?

İskandinavların, özellikle Kuzey Avrupa'da olmak üzere toplumsal, kültürel, askerî ve siyasi alanlarda bıraktığı izler günümüzde de araştırma konusu olmaya devam etmektedir. Viking çalışmaları, başlıcaları İskandinav ülkelerinde -Norveç, İsveç, Danimarka- olmak üzere Viking çağından etkilenen -Britanya adaları vb.- bölgelerde ağırlıklı olarak yapılmaktadır. Baltık Denizine kıyısı bulunan ülkelerde de

bu konu arkeolojik buluntular ile beraber tarihçi, arkeolog ve araştırmacıların<sup>1</sup> ilgisini çekmektedir. Ole Crumlin-Pedersen öncülüğünü yaptığı gemi arkeolojisi alanındaki; *The Skuldelev Ships: a Report of the Final Underwater Excavation in 1959 and the Salvaging Operation in 1962* (1968), *Five Viking Ships From Roskilde Fjord* (1978), *Viking-Age Ships and Shipbuilding in Hedeby: 2 (Ships and Boats of the North)* (1996), *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200-1200* (1999), *Skuldelev Ships 1 (Ships and Boats of the North)* (2002), *Archaeology and the Sea in Scandinavia and Britain: A Personal Account (Maritime Culture of the North)* (2010) başlıklı kitapları ve daha birçok çalışması ile İskandinavların deniz orijinli altyapısını araştırmıştır.

Ülkemizde ise Viking çalışmaları yok denilecek kadar azdır. Hali hazırda Viking gemiciliği temelinde yayınlanmış herhangi bir akademik çalışma bulunmamakla beraber Selim Karagöz *Vikingler ve Viking İstila Çağı (M.S. 793-*

---

<sup>1</sup> Nottingham Üniversitesi Sanat Fakültesi, “Viking Çağı Çalışmaları Merkezi” yöneticisi olan Judith Jesch; Roskilde müzesi arkeoloji tarih öncesi sorumlusu Ole Kastholm; British Museum erken ortaçağ sikkeleri ve erken ortaçağ İngiltere ve Avrupa sikkeleri sorumlusu Gareth Williams ve çalışmaları ile ortaçağ gemi arkeolojisine öncülük etmiş 2011 yılında vefat eden “Roskilde Viking Gemi Müzesi’nin” kurucusu Danimarkalı Ole Crumlin-Pedersen Viking-deniz eksenli akademik çalışmaların öncüleri olarak sayılabilir.

1066)<sup>2</sup> adlı 2014 yılındaki yüksek lisans tezinde bu konuya gayet sınırlı olarak değinmiştir. Özgün bir çalışmanın mevcut olmadığı bu alandaki tek çeviri eser ise Stefan Brink, Neil Price editörlüğündeki “Viking Dünyası” adlı eserdir.<sup>3</sup>

Viking kültür ve tarih araştırmalarında nisbeten uzak kalmış ülkemizde deniz ve gemicilik alanındaki çalışmaların sınırlılığı da göz önünde bulundurulacak olursa “Viking Gemiciliği” başlıklı bu tez çalışmasıyla Avrupa tarih sahnesindeki milletler ile Vikinglerin birbirine denizden bağlantısı kurulmaktadır.

İskandinavları, yaklaşık üç yüz yıllık bir tarihi süreç içerisinde sosyal ve kültürel değerlerinin ana teması olan deniz orjinli olarak ele alarak, mukayeseli tarih anlayışı temelinde, başta kıta Avrupası olmak üzere, çağın dünya tarihine etkilerini tez konusu bağlamında -denizcilik- araştırmak bu tezin kuramsal çerçevesinin sınırları olacaktır. Bu çalışmanın hipotezlerini de şöyle sıralayabiliriz.

1. Vikinglerin Kuzey Amerika’dan Akdeniz’e kadar uzanan geniş bir coğrafyaya yayılmasında denizcilik bilgi seviyeleri birinci derecede etken olmuştur.
2. Viking gemilerinin denizciliği<sup>4</sup> ağdaşlarına nispeten daha gelişmiştir.

---

<sup>2</sup> Selim Karagöz, *Vikingler ve Viking İstila ağı (M.S. 793-1066)*, Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ortaçağ Anabilim dalı, Aksaray 2014 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)

<sup>3</sup> *Viking Dünyası*, editörler; Stefan Brink, Neil Price, ev. Ebru Kılıç, Alfa, İstanbul, şubat 2015

<sup>4</sup> Denize olan dayanıklılığı ve seyir kabiliyeti yüksek olan tekneler “denizci tekne” olarak adlandırılmaktadırlar.

3. Viking gemileri, inşa tarzı bakımından Avrupalı çağdaşlarından farklılık göstermektedir.
4. Viking istilalarını mümkün kılan en önemli faktör Viking gemileridir.
5. Viking denizciliğinin Kıta Avrupa'sının denizciliğine etkileri olmuştur.

Viking çağı 793-1066 yılları arasında sınırlandırılmış olsa da bu çağın getirdiklerini anlamak ve irdelemek için dönemin biraz öncesi ve sonrasına da uzanmak gerekir. Bu da, çağı oluşturan etmenler ve bitmesinden sonra devam eden etkileri hakkında bilgi sahibi olunmasına yardımcı olacaktır. Bu dönem için elimizde bulunan kaynaklar; kronikler, sagalar, İskandinav destanları, rünik yazıtlar, kanunlar ve arkeolojik bulgular olarak sınıflandırılabilir. Arkeolojik bulgular üzerinde yapılan çıkarımların bir nevi sağlaması kronikler, sagalar ve rünik yazıtlar üzerinden yapılarak denizciliğin İskandinav halklarındaki yeri ve tarihlerine olan etkisi daha net bir şekilde anlaşılabilir.



## GİRİŞ

### 1. Viking İsminin Kökeni

Farklı kaynaklarda değişik anlamlar yüklenerek kullanılan Viking kelimesinin nihayetinde işaret ettiği, çoğunluğunu İsveç, Norveç, Danimarka ve daha sonra da İzlanda'nın oluşturduğu halklardır.

Viking kelimesi genel anlamda 8.yüzyılın sonlarından 11.yüzyılın sonlarına kadar olan zaman dilimi içerisinde modern Danimarka, İzlanda, Norveç ve İsveç ülkeleri tarafından kaplanan bölge halkını tanımlamak için kullanılmıştır. Bu kelime ilk olarak eski İngilizcede kullanılmış ve Anglo-Sakson kroniğinde “soyguncular” kelimesine atfedilmiştir.<sup>5</sup> İrlanda kroniklerinde Vikingler farklı olarak görülmekte ve *gail* veya yabancı olarak adlandırılmaktadır. Teknik olarak bu kelime daha spesifik olarak çağdaşlarına saldıran genellikle erkek İskandinavları tarif etmektedir. Viking kelimesi ortaçağ İskandinavlarına atıfta bulunan tek kelime değilken batılı gözlemciler bu akıncılara pek çok farklı isim vermişlerdir.

Dan'ların baskın olduğu İngiltere'de Vikinglere Dan; Kuzey Fransa Normandiya'da yerleşen Vikinglere Norman; Doğuda varlık gösterenlere ise Rus veya Varg denilmekteydi. Daha sonra Norveçliler ve Danimarkalılar arasında bir ayrıma gidilerek Danimarkalılara “beyaz yabancılar” anlamındaki *Finn*, Norveçlilere de “siyah yabancılar” anlamındaki *Dubgall* denilmiştir.<sup>6</sup> Frank

---

<sup>5</sup> Julian D. Richards, *The Vikings A Very Short Introduction*, Oxford University Press Inc., New York 2005, s.2 vd.

<sup>6</sup> *The Viking World*, eds. Stefan Brink, Neil Price, Routledge, Taylor & Francis, New York 2008, s.5

kronikleri de bu akıncıları Norman kelimesinden türemiş *Northmen* yani kuzeyli terimiyle adlandırıyorlardı.<sup>7</sup> Etimolojik olarak Viking kelimesinin türemiş olabileceği *vik* Eski Norsça'da dere, küçük koy anlamındadır. Kelime aynı zamanda tarihi Norveç bölgesi Viken'den türemiş olabileceği de düşünülmektedir. Bunun yanı sıra *Vikingr* terimi korsan anlamında da kullanılmıştır. Vikingler İngiltere'deki o döneme ait vakayinamelerde ise "Dan" ya da "pagan" olarak adlandırılmaktadırlar. Slavların, Arapların ve Bizans'ın Rus olarak adlandırdıkları Vikingler aynı zamanda Bizans sarayında Vareg muhafızlar olarak da biliniyorlardı.

Kökeni hakkında fikir birliği olmayan Viking kelimesine Anglo-Sakson vakayinamelerinin yanı sıra rün yazıtlarda da rastlanmaktadır. Eski İskandinavcada "deniz savaşçısı" anlamına gelen *Vikingr* ve "deniz askerî seferi" anlamına gelen Viking bunun örnekleridir. *Vikingr* kelimesi lakap olarak da kullanılmıştır.

## 2. Vikingler Kimdir?

Umumi çerçeve içerisinde Vikingler; yaklaşık 1200 yıl önce Batı Avrupa'daki istilalarıyla manastır kroniklerinde yer alan, bugün dahi ilgi gören İskandinav savaşçı ve tüccar kavimlerdir.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Kenneth W. Harl, *The Vikings Part I*, The Teaching Company Limited Partnership, 2005, s.2

<sup>8</sup> Katherine Holman, *Historical Dictionary of The Vikings*, Historical Dictionaries of Ancient Civilizations and Historical Eras no.11, The Scarecrow Press, Inc. Lanham, Maryland ve Oxford 2003, s.1

8. yüzyılın sonlarından itibaren 11. yüzyılın ikinci yarısına kadar Kuzey Avrupa başta olmak üzere Amerika, Rusya, Bizans, Akdeniz ve İslam dünyasına kadar uzanan geniş bir coğrafi bölgede varlık göstermiş olan İskandinavlar; kendilerine has sosyal ve kültürel altyapıları, akınları ve kurdukları koloniler ile gittikleri her coğrafyada izler bırakmışlardır. Norveç'ten gelenler Faroe Adaları, İzlanda, Shetland, İskoç adaları, İrlanda'nın bazı bölgeleri ve Grönland'ı aşarak Kuzey Amerika'nın doğu sınırına kadar Kuzey Atlantik'in tamamını denetimi altına almış ve buralarda koloniler kurmuşlardır. Başta Danlar olmak üzere Norveç ve İsveçliler İngiltere ve Fransa'nın bir bölümünü yağmalamış ve buraların siyasal ve toplumsal gelişimini etkilemişlerdir. İsveçliler doğuda Bizans<sup>9</sup> ve İslam dünyası<sup>10</sup> ile

---

<sup>9</sup> İskandinavların Bizans ile ilk karşılaşmaları 860 yılında denk gelir. Haziran ayında kuzeyden hatırı sayılır bir filo ile Patrick Photios'un deyimiyle yıldırım gibi inen Norman-Ruslar Konstantinopolis için büyük bir tehdit oluşturmuşlardır. Bknz. Jonathan Shepard, "The Viking Rus And Byzantium", *The Viking World*, eds. Stefan Brink, Neil Price, Routledge, Taylor & Francis, New York 2008, s.496 vd. Kuzeyden gelenler pek çok Bizans kaynağında "Rus" olarak adlandırılmaktadır. Bknz. Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, çev. Fikret Işıltan, 5.baskı, TTK Ankara, 1999, s.213

<sup>10</sup> Vikingler Arapça metinlerde aralıklı olarak altı yüzyıl boyunca karşımıza çıkar. Bu metinler farklı ölçülerde iki Viking grubu hakkında bilgi verir. İlk grup İrlandalı olup batı Avrupa'nın Atlantik sahillerinde faaliyet gösteren, Müslüman İspanya'nın bazı bölgelerindeki Vikingler; ikinci grup Baltık Denizi ve Volga nakliye rotaları üzerinden Avrupa'nın kuzeyine doğru ilerleyen, Hazar Denizi civarında Müslümanlar ile temas kuran Vikinglerdir. Bknz. J.E.Montgomery, "Arabic Sources

etkileşimde bulunmuş Kiev’de Rus adı altında Rusya’nın nüvesini oluşturan yeni bir siyasî oluşum kurmuşlardır. Bolşevik Rusya’nın uzun yıllar boyunca resmi tarihçisi olan Mikhail Pokrovski dahi Rus devletinin kurucularının İskandinavyalı Varegl<sup>11</sup>-Ruslar olduğu nazariyesini benimsemiştir.<sup>12</sup>

Son dönemde tarihsel bir kurgu olarak ortaya çıkan “Viking çağının” sınırlarını iki anıtsal olay belirler. Geleneksel olarak, 793 yılında Anglo-Sakson vakayinamelerinde<sup>13</sup> bahsedildiği üzere Vikinglerin Northumberland sahili yakınlarındaki Lindisfarne manastırına saldırarak burayı yağmaladıkları yıl, Viking

---

on the Vikings”, *The Viking World*, eds. Stefan Brink, Neil Price, Routledge, Taylor & Francis, New York 2008, s.550. Egil Mikkelsen, “The Vikings and İslam”, *The Viking World*, eds. Stefan Brink, Neil Price, Routledge, Taylor & Francis, New York 2008, s.543

<sup>11</sup> Normanların doğu kısmı, İsveçlilerin cetleri. Bu konuda bkz. Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917’ye Kadar*, 2. Baskı, Atatürk Kültür, Dil Ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları XIII. DİZİ, Sa. 17, Ankara 1987, s.15vd.

<sup>12</sup> Kurat, *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917’ye Kadar*, s.6

<sup>13</sup> İlk Viking akını 789 yılında Portland’a üç gemi ile yapılmıştır. Dorchester yerel yöneticisi Beadheard gelenleri barışçıl tüccarlar olarak düşünerek karşılamış fakat orada öldürülmüştür. İkinci Viking akını ise 793 yılında Lindisfarne Priory keşiş topluluğuna yapılmıştır. Bknz. <http://www.britannia.com/history/saxontime2.html>, (06.12.2015) Ayrıca bkz. <http://www.britannia.com/history/docs/776-99.html> (06.12.2015)

çağı başlangıcına atfedilir. Viking çağının sonu ise Stamford Bridge savaşı (25 Eylül 1066) ile tarihlenir. 300 gemi ve 7000 kişiyle buraya gelen Viking savaşçıları Norveç'e dönerken 750 kişi ve 30 gemiye sahiptiler.<sup>14</sup> York yakınlarında vuku bulan bu savaşta İngiltere kralı Harold Godwinson, Kuzey kralı Harald Hard-Ruler ve onu destekleyen İngiltere kralının kardeşi Tostig Godwinson'ı mağlup etmeyi başarmıştır.<sup>15</sup> Dönemin bu tarih ile sona erdiği genel olarak addedilir. El kitaplarında bu yenilgiden sonra hiçbir Viking'in İngilizleri rahatsız etmediği söylenir.<sup>16</sup>

Viking çağının başlangıcında Danimarka, Norveç ve İsveç üç ayrı krallık olarak tarih sahnesinde değillerdi. Fakat yine de Viking çağının arifesindeki İskandinavya'yı tanımlarken bu coğrafyayı yapay bir şekilde üç millete paylaştırmaktan kaçınmak zordur.<sup>17</sup> Her "ülkede" yerli küçük çevrelere hükmeden bölgesel klanlar mevcuttu.<sup>18</sup> Bu klanların başrol oynadığı kuzeyli akınlarına yol

---

<sup>14</sup> T. J. Craughwell, *How the Barbarian Invasions Shaped the Modern World*, Fair Winds Press, Massachusetts 2008, s.232

<sup>15</sup>Katherine Holman, *The A\_to\_Z of the Vikings*, The A to Z Guide Series, No.30, The Scarecrow Press, Inc.Lanham, Toronto, Plymouth, UK 2009, s.256. Viking çağının sonu olarak addedilen bu savaş için ayrıca bknz; Anglo-Sakson kroniği, <http://www.britannia.com/history/docs/1066.html> (12.12.2015)

<sup>16</sup> Brink, "Who Were The Vikings", *The Viking World*, eds. Stefan Brink, Neil Price, Routledge, Taylor & Francis, New York 2008, s.5

<sup>17</sup> Mark Harrison, *The Vikings Voyagers of Discover*, Osprey Publishing Ltd., Oxford 2006, s.12

<sup>18</sup> Holman, *History Dictionary of Vikings*, s.6

açan etmenler arasında İskandinav coğrafyasındaki aşırı kalabalık ya da kötü geçen hasat mevsimine işaret edilse de ana etkenler, İskandinavya içerisindeki iktidar mücadelesi ve giderek cazip hale gelen ticaret olgusu olarak öne çıkar. Viking çağının gelişimindeki bu etkenler, ticaret ve maddi gereksinimlerin tetikleyicisi olan akın ve yağma olgusunu mümkün kılan Viking gemileriyle birleşerek tarih sahnesinde muazzam bir dönemi meydana getirmişlerdir.

Vikinglerin inşa etmeye başladıkları bu yeni tip gemiler uzun, eni dar ve draftı<sup>19</sup> düşük gemilerdi. Bu sayede bu gemiler özel bir limana gereksinim duymuyor, herhangi bir kumlu sahilde karaya çıkabiliyordu.<sup>20</sup> Bu gemilerin doğudaki nehirlerde kullanılan küçükleri sürüklenbiliyor, hatta suyolları arasında yüklenip taşınabiliyordu.

---

<sup>19</sup> “Su çekimi” olarak da adlandırılan draft terimi gemi inşa terminolojisinde T harfi ile gösterilir. Geminin karinadan itibaren su hattına kadar batan kısmını ifade eder. Viking gemilerinin draftının düşük olması, gemilerin sahile yanaşırken azami derecede karaya yakın mesafede karaya oturması anlamına gelir. Örneğin draftı 2 metre olan bir gemi sahil derinliği en fazla 2 metre olan mevkide karaya oturacak ve gemidekiler bu noktadan sonra gemiden inmek zorunda kalacaklardır. Hâlbuki gemi draftı 1 metre olsa gemiden incek personelin sahile kadar açacağı mesafe ve zorluk nispi olarak daha az olacaktır. Bir diğer önemli etken ise metinde belirtildiği üzere gemilerin karaya oturacağı sahil platformunun tercihen kum olmasıdır. Çakıl, kaya vs. tabiatlı platformların gemi karinasında deformasyon oluşturacağı muhtemel Viking çağında da gözetilmişti.

<sup>20</sup> Brink, “Who Were The Vikings”, s.4.

1000'e kadar Vikingler, akın ve fetihlerin ötesinde uzak mesafe kolonizasyonu ve ticaretine başlamışlardı. Özellikle Baltık bölgesinde görülmekte olan bu faaliyetler Kuzey Atlantik'ten İngiltere ve Fransa'ya, Volga nehri ve Hazar Denizi boyunca Rusya'ya kadar mevcuttu. Bunlar aynı zamanda Grönland ve Kuzey Amerika'daki kolonileşmeye giden yoldaki kilometre taşlarıdır. Bu genişleme tamamıyla gemiler sayesinde mümkün olmuştur. Skuldev gemi batıkları Viking gemi inşa geleneğine dair bilinen çok daha fazla çeşitliliğin mevcudiyetini ortaya koymuş; kürekli ve yelkenli, sadece yelkenli ve sadece kürekli gemi tipleri bu ticaret ve kolonizasyonda hayati bir rol oynamıştır.<sup>21</sup>

Kuzey Denizi ve Baltık Denizi ötesine, Karadeniz içerisinde ve Rusya nehirlerinde boy gösteren, akından ziyade ticaret ve yerleşimi benimseyen topluluklar da vardı. Viking çağının ve Viking aktivitelerinin temel dayanağı olan İskandinavya'da artan nüfusun oluşturduğu baskı ve bunun doğal sonucu olarak ortaya çıkan toprak yetmezliği 8. yüzyılın sonunda sınırlı bölgeye sahip Batı Norveç için kısmen doğrudur. İzlanda'daki kolonizasyonda çoğunlukla Norveçlilerin faaliyetleri arasındadır. İskandinavya'nın diğer bölgelerinde Viking çağından önce nüfus baskısına dair iz yoktur. İlk jenerasyon Vikinglerin aradıkları topraktan ziyade zenginliktir. Hatta tüm dönem boyunca Vikinglerin ana amacı altın, gümüş gibi

---

<sup>21</sup> Richard A. Gould, *Archaeology and the Social History of Ships, 2nd edition*, Cambridge University Press, Cambridge 2011, s.182

değerli madenleri haraç veya yağma yoluyla edinme olduğu kanaati yaygındır. Doğu Avrupa’da da kürk ve köle ticareti bu amaca hizmet etmektedir.<sup>22</sup>

### 3. Viking Yayılması

793 yılındaki Lindisfarne saldırısı Britanya adalarına yaklaşık 300 yıl sürecek olan Viking akınlarının başlangıcıydı. Vikingler, 794 yılında Jarrow<sup>23</sup> ve Skye<sup>24</sup> adasını yağmalamış, 795 yılında İskoçya’nın batı sahilindeki Iona Abbey’e ilk akınlarını yapmışlardı.<sup>25</sup>

Başlarda vur-kaç ve yağma şeklinde olan Viking akınları 825 yılındaki son Iona saldırısından sonra daha cüretkâr bir hal almıştır. 832 yılında Sheppey adasını<sup>26</sup> istila etmiş, 833 yılında Kral Egbert’in ordusunu Charmouth’da yok etmişlerdi. 837 yılında Portland limanına tekrar gelen Vikingler Wessex ordusunu dağıtmışlar, 838 yılında East Anglia ve Kent’i yıkıp geçmişler, 839 yılında Londra, Canterbury ve

---

<sup>22</sup> Peter Sawyer, “The Viking expansion”, *The Cambridge History of Scandinavia V.1, Prehistory to 1520*, ed. Knut Helle, Cambridge University Press, Cambridge 2008, s.106

<sup>23</sup> Kuzeydoğu İngiltere’de şehir.

<sup>24</sup> İskoçya’nın kuzeyindeki en büyük ada

<sup>25</sup> Holman, *Historical Dictionary of The Vikings*, s.xi, 125; Craughwell, *How the Barbarian Invasions Shaped the Modern World*, s.137

<sup>26</sup> Kent’in kuzey sahilindeki bir ada.



Rochester'i yağmalayarak yakmışlardı. 840 yılında İngilizler ile Charmouth'da tekrar karşılaşan Vikingler burada da kazanmayı başardılar.<sup>27</sup>

851 yılına gelindiğinde ise İngiltere'nin tam ölçekli işgali için Thames nehri ağzına 350 gemiyle demir atan Vikingler, Londra ve Canterbury'yi tekrar yağmaladılar.

851 yılına kadar devam eden akın ve yağma hareketi bu dönemden itibaren yerini fetihlere bırakmıştır. İngiltere'de 851 yılında sadece dört krallık kalmıştı.<sup>28</sup> Bunlar; Northumbria, East Anglia, Mercia ve Wessex'tir.

Vikinglerin eline düşen ilk krallık Northumbria'dır. 866 yazında Ivar ve kardeşleri Halfdan ile Ubbe komutasındaki Vikingler, Northumbria'ya doğru harekete geçtiler ve bölgedeki en büyük şehir York'u fethettiler. Northumbria kralı Ælla'da bu sırada ölmüştür.<sup>29</sup>

Kral Edmund yönetimindeki East Anglia 870 yılında Vikinglerin hedefi oldu. Kral Edmund'un Ivar'a rüşvet olarak verdiği yüzlerce at Vikingleri bir müddet için East Anglia'dan uzak tutmuştur. Fakat bu da yeterli olmamış ve Kral Edmund ve ordusu Vikinglere mağlup olmaktan kurtulamamıştır.<sup>30</sup>

---

<sup>27</sup> Craughwell, *How the Barbarian Invasions Shaped the Modern World*, s.138

<sup>28</sup> Holman, *Historical Dictionary of The Vikings*, s.178; Craughwell, *a.g.e.*, s.138

<sup>29</sup> Holman, *a.g.e.*, s.200; Craughwell, *a.g.e.*, s.138

<sup>30</sup> Holman, *a.g.e.*, s.xiv,85; Craughwell, *a.g.e.*, s.142

Kral Ælla ve Edmund'un başına gelenler Mercia kralı Burgred için örnek olmuş ve tahttan feragat ederek Roma'ya gitmiş, hayatının geri kalanını burada sürdürmüştür. 872 yılında Mercia da Viking hakimiyeti altına girmiştir.<sup>31</sup>

870 yılında Vikingler neredeyse tüm bölgeyi ele geçirmişlerdi. Geri kalan tek krallık Wessex'de Kral Alfred, İngiltere'nin tek umudu ve son Sakson kralıydı.<sup>32</sup> Alfred hükümdarlığının ilk altı yılında sonuç almaktan uzak bir şekilde Vikingler ile mücadele etmiştir.

Vikingler 872 yılında büyük miktarda altın karşılığında Wessex'den 5 yıllığına ayrılmayı kabul ettiler. 878 yılı Ocak ayında Vikinglerin sürpriz saldırısından kurtulan Alfred ve Viking şefi Guthrum arasında Mayıs ayında Wedmore antlaşması (886) yapılmıştır. Buna göre İngiltere ikiye bölünmüş, Vikinglerin hakim olduğu bölge Danelaw olarak adlandırılmıştır.<sup>33</sup> Bu anlaşma Alfred'e toparlanmak için imkân sağlamıştır.

Alfred İngiliz donanmasının babası olarak ünlüdür. Firisia'dan (günümüz Hollanda) getirttiği yetenekli gemi inşa ustalarıyla yeni bir donanma inşa ettirmiştir.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Craughwell, *How the Barbarian Invasions Shaped the Modern World*, s.143; Holman, *Historical Dictionary of The Vikings*, s.188

<sup>32</sup> R.J. White, *A Short History of England*, Cambridge University Press, Cambridge 1967, s.34

<sup>33</sup> Holman, *a.g.e.*, s.xv, 75; Craughwell, *a.g.e.*, s.352

<sup>34</sup> Craughwell, *a.g.e.*, s.156

885 yılında bozulan antlaşma ve çıkan savaşta Alfred'in ordusu oldukça kolay bir şekilde Vikingleri mağlup etmeyi başarmıştır. 886 yılında Londra da tekrar İngilizlerin eline geçmiştir. Alfred'in hâkimiyetine rağmen kısa aralıklara Alfred'in bölgesine yapılan Viking akınları devam etmiştir. 893 yılında Hastein komutasındaki 80 gemiyle yapılan akında Alfred'in donanması Viking uzun gemilerini Devon sahilinde yapılan savaşta mağlup etmiştir. Alfred'den sonra da Norman fethine kadar İngiltere de Viking faaliyetleri görülmeye devam etmiştir.

İngiltere'de bu gelişmeler yaşanırken Vikingler Britanya adalarında ve Kıta Avrupası'nda da görülmekteydi. Vikingler, İrlanda'nın ilk şehirleri Dublin, Waterford, Wexford, Arklow, Cork ve Limerick'i kurmuşlar, İrlandalılara tahta gemi inşa etme sanatını öğretmişlerdi. Vikinglerin kurdukları liman şehirleri ticaretin merkezi haline gelmiştir.<sup>35</sup>

902 yılında Dublin'den çıkarılan Vikingler İngiltere'ye dönerken arkalarında büyük miktarda gemi bırakmışlardı. Geride bırakılan bu gemiler İrlandalıların gemi inşasına başlamalarına yol açtı ve Vikinglerle kendi silahlarıyla karşılaşma imkânına sahip oldular. 913 yılında Ulstermen tarafından yönetilen “yeni filo” Man kıyısı açıklarındaki kuzeylilere saldırdı fakat mağlup oldu. Bir diğer filo 939 yılında Hebrides'e yelken açtı.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Hugh Kearney, *Britanya Adaları Tarihi*, çev. Özgür Umut Hoşafçı, İnkılap, İstanbul 2015, s.61; Craughwell, *How the Barbarian Invasions Shaped the Modern World*, s.158

<sup>36</sup> A. Walsh, *Scandinavian Relations with Ireland During the Viking Period*, The Talbot Press Limited, Dublin, T.Fisher Unwin Limited, Londra 1922, s.35-36

İrlanda'ya 795 yılında başlayan Viking akınları 1014 yılında Clontarf savaşıyla sona erdi<sup>37</sup>, burada kalan Vikingler de İrlanda toplumu içerisinde asimile olmaya başladılar.<sup>38</sup>

8.yüzyılın sonuna doğru Orkney ve Shetland'da yerleşen Norveçlilerin çoğunluğu 9.yüzyılın ortalarında geri dönmüşlerdir. Daha sonra da bunlardan bazıları fethettikleri Kuzey Fransa ve Britanya adaları, İzlanda ve Grönland'da yerleşmişlerdir.<sup>39</sup>

Fransa eyaleti Normandiya da ismini Vikinglerden almıştır. 820 yılında Kuzey Belçika sahilinde başlayan Danimarkalı Viking yağmalarını 885 yılında 700 gemi ile Paris kuşatması takip etmiştir.<sup>40</sup> İki jenerasyon içerisinde Vikingler Fransız toplumunda asimile oldular. Hristiyan olup Fransızca konuşmaya başladılar ve İskandinav adetlerini tamamen unuttular. Normanların en ünlü başarısı, Fatih William önderliğinde 1066 yılındaki İngiltere'nin fethidir. 14 Ekim 1066'da 600 gemi ile Hasting'e gelen Normanlar İngiltere'yi fethetmiştir.

İspanya'ya yapılan Viking akınları Arap kaynaklarında 844 yılının yazı olarak geçmektedir. Bu akınlarda Vikinglerin başında Björn ve Hastein bulunuyordu. İspanya'nın kuzey kıyılarını yağmalayan Vikingler Coruna'da Ramiro'nun

---

<sup>37</sup> Donnchadh Ó Corráin, "The Vikings in Ireland", *The Vikings in Ireland*, ed. Anne-Christine Larsen, The Viking Ship Museum, Roskilde 2001, s.17, 25

<sup>38</sup> Donnchadh Ó Corráin, "The Vikings in Ireland", s.17

<sup>39</sup> Peter Sawyer, "The Viking expansion", s.106

<sup>40</sup> Alfred S. Bradford, *Flying the Black Flag: A Brief History of Piracy*, Praeger, Londra 2007, s.63

karşısında ağır kayıplar vermişler, 70 gemilerini kaybetmelerine rağmen buradan çıkmayı başarmışlardır. Bu yenilgiden sonra da Vikingler Güney İspanya Seville'ye saldırdılar. Vikinglerin İspanya'ya olan son saldırıları 960'lı yıllarda kaydedilmiştir.<sup>41</sup>

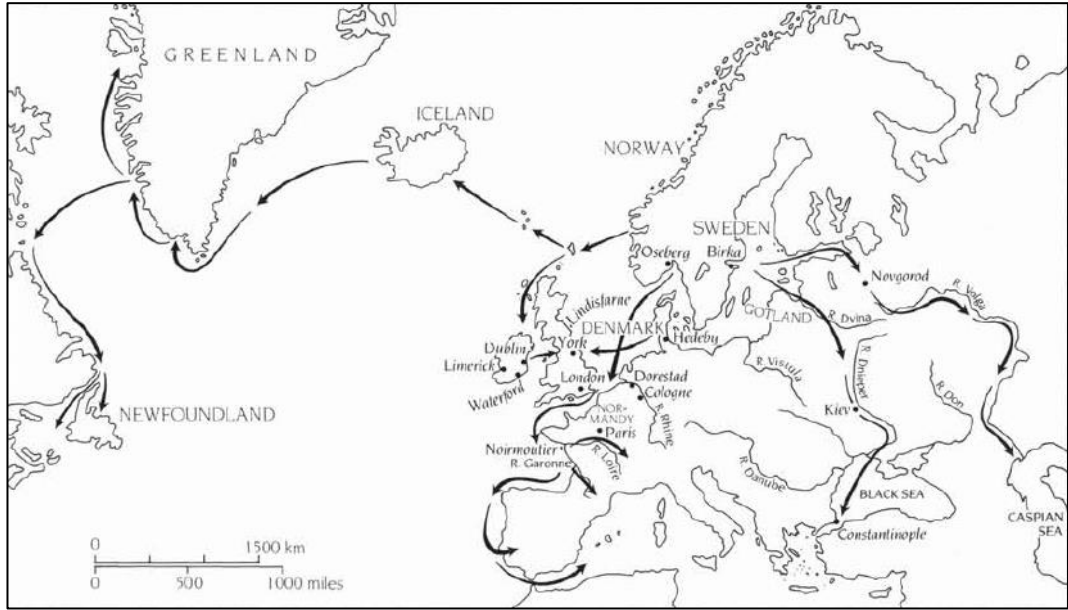
985-986 'da Kızıl Erik Grönland'i keşfetmiş ve kolonize etmişti. 1000 yılında Kuzey Amerika'nın kuzey doğu bölgesindeki Vinland Leif Ericsson önderliğindeki Vikingler tarafından keşfedildi.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> *Saga=Book of The Viking Club*, Society for Northern Research vol.v1, University of London King's College, Curtis and Beamish,ltd. Londra 1908-1909, s.32; Holman, *Historical Dictionary of The Vikings*, s.255

<sup>42</sup> Holman, *a.g.e.*, s. 267, 279

Şekil 1: Viking yayılması (793-1066)<sup>43</sup>



Vikinglerin deniz ticareti ve bu ticarete taşınan emtia tez konusu dışında olsa da, gemilerin avara ettikleri liman kasabalarına değinmek gerekir. Viking çağı savaş ve ticaretin ele ele büyüdüğü bir dönemdir. 6. yüzyıldan itibaren Güney İskandinavya sahillerinde ticaret ve üretim merkezleri görülmeye başlanmıştır. İskandinavya'daki en erken yerleşimlerden birisi 704-10 yıllarında, kalıcı yerleşimden ziyade mevsimsel periyodik pazar veya üretim merkezi gibi görünen Güney Jutland Ribe'de kurulmuştur. İsveç krallığının gelişmeye başladığı 7. yüzyılda en erken kasabalar Birka'da kurulmuş, Birka'nın yerini 10.yüzyılın sonunda Sigtuna almıştır. Bir diğer yerleşim yeri olan Reric kasabasından ise Royal Frankish Annals'da söz edilmektedir. Gemi arkeolojisine önemli katkılar sunan Hedeby de Jutland

<sup>43</sup> Edward James, "The Northern World in the Dark Ages, 400-900", *The Oxford Illustrated History of Medieval Europe*, ed. George Holmes, Oxford University Press, Oxford 1988, s.107

yarımadasının ucundadır. Buradaki ilk faaliyetlerin de 8.yüzyıldan itibaren başladığı görülmektedir. En kuzeydeki İskandinav yerleşim yeri de Viking gemi yelken bezi örneğinin de bulunduğu Trondheim'dir.<sup>44</sup>

Viking çağının genel kabul gören sonu olan 1066 Stamford Bridge savaşı bu dönemin finali için kesinlik ifade etmez. Kolonileşme hareketlerinin bir nevi devamı olan Hıristiyanlığın İskandinavlar arasında yayılması, kiliseyle beraber okuryazarlığa bağlı yeni bir dönemin başlaması ve bunların doğal bir sonucu olarak da gelişen asimilasyon ve Avrupalılaşıma, Viking çağını sona erdiren sürecin yapıtaşlarıdır.

#### **4. Kaynaklar**

Vikingler, yerleşimlerine dair bugün dahi görülen pek çok iz bırakmışlardır. Arkeoloji, Vikinglerin fetih, yerleşim ve günlük hayatlarına dair fiziksel kanıt sağlarken, yer isimleri ve dil çalışmaları Viking yerleşimlerinin devam eden etkisine ışık tutar. Arkeoloji Viking çağına dair değerli bilgiler sunsa da Vikinglerin toplum olarak varlıklarını yazılı kaynaklardan öğreniyoruz.

Yazılı kaynakların günümüze kadar gelebilen kısmının sınırlı olması ise bu konudaki en büyük handikaptır. Mevcut yazılı kaynaklar da ya güvenilmez, ya da bilgilendirme açısından oldukça zayıftır.

Vikingler hakkındaki pek çok popüler düşünceler 19. yüzyılda ortaya çıkmıştır. İskandinavya'da Viking çağı tarih öncesinin bir parçası olarak

---

<sup>44</sup> Richards, *The Vikings A Very Short Introduction*, s.39-45

sayılmaktadır. Bunun sebebi ise rünik yazıtlar haricinde hemen hemen hiç bir kalıcı yazılı kaynağın bulunmamasıdır. Nispeten daha fazla yazılı kaynağın bulunduğu Batı Avrupa'da ise Viking çağı sıklıkla ortaçağın bir parçasıdır.

Viking aktivitelerine dair günümüze kalan yazılı bilgilerin neredeyse tamamı kilise dâhilindeki kişilerce yazılmıştır. Bunlar Anglo-Sakson kroniği gibi manastır kronikleri ve benzer tarihlerde ne olduğunu geniş bir şekilde açıklayan Frank ve İrlanda kronikleridir. Direkt olarak dinî motifli olan bu kronikler Vikinglerin sıklıkla manastırlara saldırdığı gerçeğini yansıtarak daha çok vahşi Viking profilinin oluşmasında büyük rol oynamışlardır. Aynı kaynaklar Hıristiyan yöneticilerin benzer derecedeki fena davranışlarını da göstermektedir. Bu açıdan kroniklerin kendi içerisinde tutarlı olduğunu söylemek mümkündür.

Viking çağına ilişkin kaynaklar; yazılı kaynaklar, arkeolojik kaynaklar ve ikonografik kaynaklar olarak üçe ayrılabilir.

#### **4.1. Yazılı Kaynaklar**

Yazılı kaynakları, İskandinavlara ait ve yabancı kaynaklar olarak ikiye ayırmak mümkündür. Viking çağı için kalıcı İskandinav kaynakları oldukça azdır. İskandinavların Hıristiyan ya da Müslümanlar gibi edebiyat geleneği olmadığı için Vikinglerin bizzati kendi yazılarından rünik yazıtlar hariç mahrumuz. Bu sebeple Viking çağının yazılı tarihi başlıca yabancı kaynaklara ve çoğunlukla 1200 ile 1400 yılları arasında yazılmış anlatım geleneğine -sagalara- dayanmaktadır.

İskandinav yazılı kaynakları;



- a. Sagalar
- b. Kronikler
- c. İskandinav ozanların destanları/şiiirleri
- d. Kanunlar
- e. Runik yazıtlar, olarak sınıflandırılabilir.

#### 4.1.1. Sagalar

Vikingler, yıllar boyunca kendileri hakkında çok fazla bir şey yazmamış, ne zaman ki Hıristiyan olup Roma alfabesi ile okumayı ve yazmayı öğrenmişler o zamandan itibaren yazılı eser bırakmaya başlamışlardır. Norveç ve İzlanda'da halk, saga olarak adlandırılan ve atalarının kahramanlıklarını konu alan hikâyeler yazmışlardır. Örneğin İzlandalı Egil Skallagrimsson sagası 948 yılında nasıl Jorvik (York)'e geldiğini ve düşmanı York kralı Eirik Bloodaxe ile tanışmasını anlatır.<sup>45</sup> Fakat saganın yazıldığı yıl ve olayların geçtiği zaman dilimi arasında bir kaç yüzyıl vardır. Bu sebeple sagalar tam manasıyla güvenilir olmasa da dönemi genel hatlarıyla tetkik etmek için faydalıdır. Sagalar içerisinde geçen konuşmalar ise daha iyi bir hikâye oluşturmak üzere eklenmiştir.

Eski Nors'da hikâye anlamına gelen saga kelimesi, söylemek anlamına gelen *segja* kelimesi ile ilişkilidir. En kadim ve meşhur üç yerli saga biçimi *Fornaldarsögur* (mitsel, kahramanlık), *Konungasögur* (Norveç krallarını konu alan

---

<sup>45</sup> *The Saga of Egil Skallagrimsson*, Rev. W.C.Green ve W.C.Green, Abela Publishing, 2014; *Egils Saga*, ed. Bjarni Einarsson, Viking Society for Northern Research University College, Londra 2003

“kralların sagaları”) ve *Íslendingasögur* (“aile sagaları” 850-1050 döneminde yaşamış önde gelen İzlandalı aileler ve bireyleri konu alan “İzlandalıların sagaları”)’dur. 12. ve 13. yüzyıllar İzlanda’ında yaşanmış olayların vakayinamesi olan *Samtiðarsögur*, “dönem sagaları”, azizlerin hayatlarını anlatan *heilagra manna sögur*, piskoposların hagiografik biyografileri olan *biskupa sögur* ve şövalye romansları olan *riddarasögur* diğer saga türleridir.<sup>46</sup>

Tez konusu kapsamında faydalanılan sagaların başında İzlandalı tarihçi, şair ve politikacı Snorri Sturluson’un (1179-1242) gemi inşası hakkında bilgi veren Olav Trygvason sagası ve gemiler hakkında önemli bilgiler veren Magnus Erlingsson sagası bulunmaktadır.

#### 4.1.2. Kronikler

Danimarkalı tarihçi Saxo Grammaticus (c. 1150 – c. 1220) ‘un *Gesta Danorum* kroniği (Danimarka kroniği) ve Danimarkalı adı bilinmeyen yazarın İS takriben 826 ile 1140 arasını içeren *Chronicon Roskildense* (Roskilde kroniği) başlıklı eseri, sagalar ve rünik yazıtların haricindeki İskandinavlara ait yazılı eserler arasındadır.<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Lars Lönnroth, “The Icelandic Sagas”, *The Viking World*, eds. Stefan Brink, Neil Price, Routledge, Taylor & Francis, New York 2008, s.304

<sup>47</sup> Martin Syrett, *Scandinavian History in the Viking Age A Select Bibliography*, Asnc Guides, Texts, and Studies 2, 3rd edition, rev. Haki Antonsson, Jonathan Grove, Department of Anglo-Saxon, Norse, and Celtic University of Cambridge, Cambridge 2004, s.46

### 4.1.3. İskandinav Ozanların Destanları/Şiirleri

İskandinav destanlarının çoğunluğu Snorri Sturluson (1179-1242) tarafından rivayet edilmiştir. Sturluson'un muhteşem çalışması *Heimskringla*<sup>48</sup> Norveç krallarının yaşam öykülerini anlatan saga türü destandır. Aynı zamanda kendisi de şair olan Sturluson'ın şiir dili ile ilgili *Skaldskaparmal* ve mısra çeşitlerini anlatan *Hattatal* bölümleri *Prose Edda*<sup>49</sup> adlı eserindedir.

### 4.1.4. Kanunlar

Viking çağına kadar uzanan sınırlı sayıda düzenlemeler içeren yasal metinler Ortaçağ'da yazılmıştır. Bunlar; umumi yasakların oluşturduğu pratikler, kralın varlığında nasıl davranılacağı veya ticaret ve gemi inşa organizasyonu hakkındaki mevzuatlardan oluşabiliyordu.

*Gulating* bunlardan bir tanesidir. Hem ilk Norveç yasama meclisinin hem de hâlihazırda batı Norveç mahkemelerinden birinin adıdır.<sup>50</sup> Yaklaşık olarak 900 ile 1300 arasında Norveç'teki en eski ve büyük parlamenter meclistir. *Gulating* mevzuatına ait 1250 civarı tarihli bir el yazması olan *Codex Ranzovianus*, Kopenhag Üniversitesi'ndedir.

---

<sup>48</sup> Snorri Sturluson, *Heimskringla; or The Chronicle of the Kings of Norway*, ed. Douglas B. Killings, Nisan 1996

<sup>49</sup> *The prose edda*, Blackmask Online 2001

<sup>50</sup> Hans Jacob Orning, *Unpredictability and Presence Norwegian Kingship in the High Middle Ages*, trans. Alan Crozier, Brill, Leiden-Boston 2008, s.45

*Heidsævistinglaw* ve *gulating*'den sonra *frostathing* kanunu da *Bjarkøy* ile beraber Norveç'in en eski kanunlarından bir tanesidir. Daha sonra da Olaf II'nin (1015-1028) *borgathing* gelmektedir, fakat *frostathing* daha iyi korunmuştur.<sup>51</sup> Bu kanun Norveç'in büyük bir kısmını kapsayan *frostatinget* ile ilgilidir. Adını Frostating'deki antik bir mahkemeden almaktadır. Bu kanundaki en meşhur alıntı "at lögum skal land vart byggja en eigi at ulögum öyða" yani "Topraklarımız kanunla inşa edilecektir ve kanunsuzluk tarafından harap edilmeyecektir." şeklindedir.<sup>52</sup>

Borgarting ve Eidsivating diğer antik bölgesel meclislerdir. Bu bölgesel meclisler geç dönem Viking çağında tek bir çatı altında birleşmiş ve Kral Magnus the Lawmender<sup>53</sup> tarafından yazdırılmıştır.

İskandinavların denizcilik geleneğini de yansıtan bu kanunlardan özellikle *gulating* ve *frostathinglaw*da gemi inşası, yelken ve seyir faaliyetleri hakkında önemli bilgiler bulunmaktadır.

Viking çağına sonrasına ait olan bu metinlerin Viking çağı hukuk geleneklerini yansıtmadığı veya ne kadarını yansıttığı tartışma konusudur.

---

<sup>51</sup> *The Earliest Norwegian Laws: Being the Gulathing Law and the Frostathing Law.* trans.Laurence Marcellus Larson, The Lawbook Exchange, Ltd., 2011

<sup>52</sup> [https://en.wikipedia.org/wiki/Frostathing\\_Law](https://en.wikipedia.org/wiki/Frostathing_Law) (13.12.2015)

<sup>53</sup> Magnus Haakonsson (1238-1280), VI. Magnus olarak da bilinir. 1263-1280 arası Norveç kralıdır.

#### 4.1.5. Runik Yazıtlar

Erken hukuk metin ve kayıtlarının ancak 12. yüzyılda derlendiği İskandinavya, Batı Avrupa ile karşılaştırıldığı zaman erken ortaçağ'da yazılı kaynak bakımından da oldukça zayıf durumdadır. İsveç'te ise bu derleme 13.yüzyıla kadar mümkün olmamıştır. Bu ilk dönemden geriye kalan metinler sadece runik yazıtlardır. Bazıları tahta sopa üzerine çizilmiş olan bu yazıtların çoğunluğu anıt veya mezar işaretçisi olarak dikilmiş kayalar üzerindedir.

Runik yazıtlar sadece bir kaç satır ile sınırlı olmakla birlikte hem kronolojik hem de coğrafi olarak dağınık durumda bulunmaktadır. Sadece birkaç adet runik yazıtlı tahta sopa bulunurken İskandinavya'da 3000'den fazla bilinen runik yazıt vardır. Ve bunların büyük bir çoğunluğu 10 ve 11. yüzyıllara aittir.<sup>54</sup> Bu kayalar politik ve sosyal duruma ilişkin bilgiler içermesinin yanısıra gemicilik dili ve seyir kültürüne de ışık tutmaktadırlar.

Runik yazıtların modern çalışması 17. yüzyılda İsveç'te Johannes Bureus, Danimarka'da ve daha sonra da Norveç'te Ole Worm tarafından yapılmıştır. Yazıtların kataloglama çalışmaları daha önce denenmişse de 19. yüzyıla kadar mümkün olmamıştır. Danimarkalı Ludwig Wimmer, Norveçli Sophus Bugge, İsveçli Otto von Friesen ve diğer araştırmacılar sağlam temelde sınıflandırma yapmaya muvaffak olmuşlardır. Sonuçta; Danmarks runeindskrifter (DR), 1941-2, Norges

---

<sup>54</sup> Birgit Sawyer, *The Viking Age Rune Stones Custom and Commemoration in Early Medieval Scandinavia*, Oxford University Press Inc., New York 2000, s.7

innskrifter med de yngre runer (NIyR), 1941- ve Sveriges runinskrifter (SRI), 1900– çalışmalarını ortaya çıkmıştır.<sup>55</sup>

Yabancı yazılı kaynaklar, İskandinavların dışındaki Viking çağını ihtiva eden kaynaklar; günlükler, kronikler, biyografiler ve gezi notları olarak dörde ayrılabilir. Temelde, Vikinglere olan politik, askerî veya dinî karşıtıklardan oluşan bu metinlerin çoğunluğu Latince yazılmıştır.

#### **4.1.6. Kronikler**

Yazılı kaynakların başında rahipler ve keşişler tarafından yazılan mektup ve kronikler gelmektedir. Kroniklerin başında kendi coğrafyasını kapsayan dökümanlardan oluşan Anglo-Sakson kroniği gelir. Bremenli Adam'ın 870-1070 arasını kapsayan *History of the Hamburg Archbishops* kroniği, *The Chronicle of Æthelweard* ve *The Russian Primary Chronicle*'de Viking çağı hakkında bilgi edindiğimiz diğer kronikler arasındadır.<sup>56</sup>

#### **4.1.7. Günlükler**

Günlükler; ülkenin iç ve dış politikasındaki olayların kronolojik olarak din adamları tarafından kaydedildiği yıllıklardır.

---

<sup>55</sup> Sawyer, *a.g.e.*, s.15

<sup>56</sup> Syrett, *Scandinavian History in the Viking Age A Select Bibliography*, s.18, 52

*The Annals of the Frankish Empire, Irish Ulster Annals, Royal Frankish Annals, Annals of Fulda, Annals of St. Bertin* bu günlükler arasındadır.<sup>57</sup>

#### 4.1.8. Biyografiler ve Gezi Notları

Avrupa ve Bizans haricinde İskandinavlara nispeten uzak mesafede olan Müslüman Arap ve Persli gezginlerin de Vikingler hakkında aktardıkları bilgiler mevcuttur. Arap gezgin Ahmed ibn Fadlan ziyaret ettiği İskandinavların doğu ucu Ruslar hakkında bilgiler vermektedir.<sup>58</sup> İbn Fadlan gözlemlerini *Kitāb ilā Malik al-Saqāliba* ve *Rihla*'da toplamıştır.<sup>59</sup>

Kuzey elçisi olarak da bilinen, Hıristiyanlığı Kuzey Avrupa'ya getiren Aziz Ansgar (anskar)'ın biyografisi *Vita Ansgari*, yol arkadaşlığını yapan Başpiskopos Rimbert tarafından yazılmıştır. 9. yüzyıl Danimarka ve İsveç'i hakkında aydınlatıcı bilgiler içermektedir.<sup>60</sup>

---

<sup>57</sup> Syrett, *a.g.e.*, s.10

<sup>58</sup> Syrett, *Scandinavian History in the Viking Age A Select Bibliography*, s.20

<sup>59</sup> İbn Fadlan'ın Seyahatnamesi Prof.Dr. Ramazan Şeşen tarafından yapılan çeviriyle Türk akademi camiasına kazandırılmıştır. *İbn Fadlan Seyahatnamesi*, çev. Ramazan Şeşen, Yeditepe, İstanbul 2010

<sup>60</sup> Syrett, *a.g.e.*, s.116

## 4.2. İkonografik Kaynaklar

Viking çağına ait ikonografik kaynakların başında çağa ait sembolleri barındıran madeni paralar ve tekstil gelmektedir.

Fransa Normandiya'da bulunan 70 metre uzunluğunda 50 cm genişliğindeki Bayeux kasabasındaki goblen, Viking çağına ait resimsel tasvirleri içermektedir. Kökende I.William'ın eşi Matilda ve yardımcıları tarafından yapıldığı veya William'ın akrabası Rahip Odo tarafından Hasting savaşından sonra William'ın İngiltere tahtını almasıyla yapıldığı söylenmektedir.<sup>61</sup>

Kaynak olarak işleme çeşitlilik göstermektedir. Nakış İngiliz stilineyken motifler İskandinav tipindedir. İşleme sadece Hasting savaşını değil aynı zamanda İngiltere'nin fetih hazırlıklarını da resmetmektedir. Tüm resimler Latin metinler ile desteklenmiştir. İşlemelerin resmettiği anlaşmaları yazılı kaynaklar ile karşılaştırmak da mümkündür.

Bu işlemlerdeki gemi inşa sahneleri özellikle dikkate değerdir. Resmedilen gemi inşa ustalarının kullandığı materyallerin arkeolojik buluntular ile doğrulanması bu işlemleri değerli kılan bir başka unsurdur.

Bu çok değerli kaynak Fransa Bayeux'deki Musée de la Tapisserie de Bayeux'de sergilenmektedir.

İkonografik kaynaklarda görsel refereans sağlayan bir diğer materyal Gotland Resimli Taşlardır (Gotland Picture Stones). İsveç'te bulunan, demir ve Viking çağı

---

<sup>61</sup> Elizabeth Carson Pastan, Stephen D.White ve Kate Gilbert, *The Bayeux Tapestry and Its Contexts: A Reassessment*, Boydell Press, Woodbridge 2014, s. xvii



için muazzam bilgiler ihtiva eden bu kaynak eserler çeşitli yer, amaç ve estetik bakımından farklılıklar göstermektedir. 400-600 arasında yapılanlar düz bir formda olup üst kenarları balta şeklindedir. Süslemeleri genellikle dairesel ve girdap desen formunda olmakla birlikte gemi, insan ve hayvan resimleri mevcuttur. 500-700 arasındaki stilize desenli küçük taşlardır. 700-1100 arasındaki taşlar boyunlu uzun ve yay şeklindeki profillerden oluşur. Süslemeleri arasında farklı alanlardaki figürlerle kareli yelkenler bulunmaktadır. Pek çok sahnesi kurban ve savaş içeriklidir. Kronolojik olarak bu taşların sınıflandırılması 3 grupta toplanabilir. Birinci grupta başlangıçtan Hıristiyanlığın yükselişine kadar olan dönem 4-10. yüzyıl, ikinci grup Hıristiyanlığın yükselişi 10-11. yüzyıl ve üçüncü grup zirve ve gerileme 11-12. yüzyıllar arasındadır.<sup>62</sup>

İkonografik kaynakların diğer ayağı olan madeni paraların bazılarının bir yüzünde gemi resmi diğer yüzünde ise insan resmi vardır. Bu paraların ilk örnekleri özellikle Frank orijinli olsa da kullanımları ticarete yaygın hale gelmiştir. Kral Knut'un<sup>63</sup> paraları bunlara örnektir.

---

<sup>62</sup> Bart Brigé, “Dómr of dauðan hvern A chronological survey of Swedish picture Stones”, *Tijdschrift voor Skandinavistiek*, vol. 22, 2001, 249-258

<sup>63</sup> Kral Knut, (İS 985-995 c.-12 Kasım 1035) 1016-1035 yılları arasında İngiltere, 1018-1035 yılları arasında Danimarka, 1028-1035 yılları arasında da Norveç hükümrânlığını yapmıştır. Büyük Knut olarak da bilinir. Para örnekleri British Museum'da bulunmaktadır. Timothy Bolton, *The Empire of Cnut the Great Conquest and the Consolidation of Power in Northern Europe in the Early Eleventh Century*, The Northern World North Europe and the Baltic c. 400-1700 A.D.

### 4.3. Arkeolojik Kaynaklar

Arkeolojik kaynakları; anıtlar, eserler ve çoğunlukla da kazılarda elde edilen bulgular oluşturur. Boyutlarından dolayı oldukça çarpıcı olan Danimarka manzarasındaki antik anıtlar kültürel hayat, inanış ve politik güç bakımından görülebilir bir kanıt sunmaktadır. 10.yüzyılda Harald Bluetooth tarafından yaptırılan Danimarka, Jelling'deki<sup>64</sup> anıtlar bu kategorinin en önemlilerindedir.

Arkeolojik kazılarda çıkarılan mücevherat, silah, günlük kullanılan materyaller gibi alet edevatların yanı sıra, Viking gemisinin tipini ve inşa niteliklerindeki karanlık noktaları aydınlatan gemi buluntuları arkeolojik kaynakların temelini oluşturur. Bu gemi buluntularının başında Gokstad, Oseberg, Tune ve Skuldev gemileri gelmektedir.

---

Peoples, Economies and Cultures, eds. Barbara Crawford (St. Andrews) David Kirby (London) Jon-Vidar Sigurdsson (Oslo) Ingvild Oye (Bergen) Richard W. Unger (Vancouver) Piotr Gorecki (University of California at Riverside) Volume 40, Brill, Leiden-Boston 2009, s.1

<sup>64</sup> Sverre Bagge, *Cross & Scepter The Rise of the Scandinavian Kingdoms from the Vikings to the Reformation*, Princeton University Press, Princeton-New Jersey 2014 s.31. Harald Bluetooth (935c. - 986-987c.) Danimarka ve Norveç hükümlerini yapmıştır. Jelling taşlarındaki rünik yazıtlar, Danimarka'da en iyi bilinenleri olarak düşünölmektedir.

Viking denizciliğine ışık tutan gemi gömüt ve enkazlarının yanı sıra bulunan güneş taşı, ufuk tahtası gibi diğer materyaller, bu alanda tamamlayıcı olarak ortaya çıkar.

## BÖLÜM I

### VİKİNGLER VE DENİZ

#### 1. Viking Çağında Denizcilik

Tarihin gelişim sürecinden ayrı tutulması mümkün olmayan coğrafya ve coğrafi şartlar, İskandinav halkları için Viking çağını mümkün kılmıştır. İskandinav coğrafyası da gemi yapımı ve denizciliği, tarih boyunca bölge halkları için zorunlu bir öge olarak ortaya çıkarmıştır.

Suyollarının karadaki yolların çoğundan daha kolay iletişim hatları sunduğu bir coğrafyada gemiler ve tekneler, hayatta kalma ve toplumsal gelişme açısından temel önemde araçlar olmuşlardır. Danimarka'yı kıta Avrupa'sından ayıran ve kıta Avrupa'sının bir parçası kılan, çok sayıda fiyort<sup>65</sup> ve boğazın varlığı ve hemen her yerde sahile kolayca ulaşımın mümkün olmasıdır. Norveç ve İsveç nüfusunun yoğun olduğu sahil şeritlerinde, takımadalardan oluşan bir coğrafyanın görüldüğü Danimarka üzerinde ancak gemiler ile bir ölçüde denetim sağlanıyordu.<sup>66</sup>

İskandinavlar için gemi yapımı, coğrafyanın sunduğu imkânlar ile daha da kolay hale gelmiştir. Gemi inşasında kullanılacak kereste, yelken bezi ve bağlantı noktaları için kullanılacak demir materyalini temin etmek zor değildi. Gemi inşası,

---

<sup>65</sup> Fransızca ve İngilizce *ffjord* kelimesinden dilimize geçmiş coğrafi terim. Norveç, İskoçya ve Kuzey Amerika kıyılarında buzulların oluşturdukları dik yamaçlı, derin eski buzul koyaklarının aşağı kesimlerinin deniz altında kalmasıyla oluşan körfez.

<sup>66</sup> Bill, "Viking Ships and The Sea", *The Viking World*, eds. Stefan Brink, Neil Price, Routledge, Taylor & Francis, New York 2008, s.170

coğrafyanın hemen hemen her yerinde mümkündü. Dolayısıyla gemiler ve denizcilik İskandinav nüfusunun büyük bölümü için erişilebilir, aynı zamanda gerekliydi.

Erken ortaçağda Doğu-Batı ticaretinin doğmasıyla birlikte, Baltık Denizi ile Kuzey Denizi arasındaki eşikte bulunan Güney İskandinavya da coğrafyası sebebiyle bu ticarete bir rol üstlenmek zorunda kalmıştır.<sup>67</sup>

Gemiler Vikinglerin dinamik kültürünün kesin ifadesi olmasının yanısıra bu gemilerinin ehemmiyeti tekne dizaynlarına, anıt taşlara, sikkelere ve grafitlere yansımıştır.<sup>68</sup> Viking gemileri ile ilgili mevcut bilgilerin büyük bir kısmı -Norveç Gokstad ve Oseberg- 9.yüzyılın ikinci yarısında gömülmüş özellikli iki teknenin ortaya çıkarılması ile elde edilmiştir.<sup>69</sup> Vikinglerin gemilerine olan sevgisi ölüm sonrasında da devam etmekteydi. Gemilerin aynı zamanda ölen kişilerin mezarı olma kültürü muazzam Gokstad ve Oseberg gemi gömütleri ile kanıtlanmaktadır. İzlanda sagalarında bununla ilgili bölümler özellikle dikkat çekerken Gotland Resim Taşları da ölüm sonrası hayata dair inanışa ışık tutmaktadır.<sup>70</sup>

Viking çağı boyunca gemi yapımında gördüğümüz değişiklikler devrimci değildir, icatlardan çok iyileştirmeleri ve yeni kullanımlara ayak uydurmayı temsil eder. Deneysel arkeoloji, 30 metre uzunluğunda bir gemi yapmanın, gemi halat ve

---

<sup>67</sup> Bill, “Viking Ships and The Sea”, s.170

<sup>68</sup> Harrison, *The Vikings Voyagers of Discover*, s.142

<sup>69</sup> Ian Heath ve Angus McBride, *The Vikings*, Osprey Reed International Books Ltd., Londra 1985, s.4

<sup>70</sup> Erik Nylén, Jan Peder Lamm, *Stones, Ships and Symbols: The Picture Stones of Gotland from the Viking Age and Before*, Gidlund, Stockholm 1988

yelken üretimi de dâhil nakliye masrafları hariç olmak üzere 40.000 saat çalışma gerektirdiğini göstermektedir. Günde 12 saat çalışıldığı ve artı üretim oranının yüzde 10 olduğu varsayılırsa bu, gemi yapmak için bir yılda 100 kişinin artı üretimine hâkim olmak gerektiği anlamına gelir. Gemilerin mürettebatı ve denize açılması çok daha büyük bir zorluktur. Bir geminin 4 ay boyunca denizde kalması, 70 erkeğin üretimden çekilmesi ve beslenmesi gerektiği anlamına gelir. Yukarıdaki hesapla bu da 460 üreticinin bir yıllık artı üretimini gerektirir ki bu, yağma ile karşılanmıştır. Küçük gemiler daha az yatırım gerektiriyordu. Fakat rakamlar halkın iyi bir şekilde örgütlenmesi gerektiği ve ağır bir yük taşınması gerektiğini gösterir.<sup>71</sup>

Coğrafya ve etrafında gelişen deniz alışkanlığını kendi sosyokültürel yaşayışlarıyla harmanlayan İskandinav Vikingleri denizden ayrı olarak düşünülemez. Bu durum Vikinglerin günümüzde dahi denizci bir kavim olarak bilinmesine yol açmaktadır.

## **2. Viking Gemi İnşası, Gemicilik, Seyir ve Denizciliği**

İskandinavların Viking çağında deniz ile olan iletişimi çağdaşı olan ülkelerden farklılık arz etmekteydi. Uzun mesafeli deniz yolculuklarının gerektirdiği denizcilik bilgisinin yanı sıra farklı amaçlara yönelik inşa edilmiş denizci teknelerin mevcudiyeti bu farklılıkların başında gelmektedir.

---

<sup>71</sup><http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/research/ship-reconstruction/skuldelev->

2/#.VV76G\_ntmko (06.12.2015)

Viking gemilerinin inşa tarz ve özelliklerine dair, arkeolojik gemi buluntularının yanısıra rünik yazıtlar ve skaldik külliyatta geçen bölümler sayesinde karşılaştırmalı bilgi akışına sahibiz. Yüz yılı aşkın süredir devam eden arkeolojik kazılar Viking çağında gemi inşasına dair zihnimize çok net bir resim oluşmasını sağlamıştır. Çıkarılan çok sayıda farklı enkaz veya gömüt gemi tipinin deneysel arkeoloji kapsamında rekonstrüksiyonu yapılmış ve bunlarla tecrübe seyirlerine çıkılmıştır.

İskandinav coğrafyasının gemi inşası için sunduğu imkânlar oldukça geniştir. Viking çağı öncesi ve sırasında İskandinavya sık ormanlar ile kaplıydı. İskandinavya'ya olan erişim, Almanya'dan başlayıp Jutland'ın kuzey kıyısına kadar devam eden dar bir yol olan Haerveg üzerindedir. Danimarka, Güney Norveç ve merkez İsveç'teki Mälaren gölü etrafındaki bölgeler özellikle gemi yapımında kullanılan meşe ağacı ormanlarıyla kaplıdır. Viking çağında İsveç'in yaklaşık yüzde 75'i ormanla kaplıyken Danimarka'da bu durum daha fazladır. Burada tarıma elverişli düz toprak alanı sadece yüzde 3-5 civarındadır. Norveç'te de çam ağaçları oranı oldukça fazladır. Bir gemi inşası için ise ortalama 12-13 meşe ağacına ihtiyaç vardı.<sup>72</sup>

Vikinglerin gemi inşasında kullandıkları temel materyal olan çam ve meşe ağaçları skaldik dörtlüklerde geçmektedir. Meşe, *eik* şeklinde 3 dörtlükte, çam da *fura* olarak iki dörtlükte geçmektedir.<sup>73</sup> Arkeolojik kazıların sunduğu veriler ışığında

---

<sup>72</sup> Harl, *The Vikings Part I*, s.27

<sup>73</sup> Judith Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, The Boydell Press, Woodbridge 2001, s.133.

Batı ve Kuzey Norveç'te çam ağacının gemi inşasında daha yaygın kullanıldığını söylemek mümkündür.

Gövdeleri itibariyle simetrik olarak inşa edilmiş Viking gemilerinde dümen yeri, yelken donanımı gibi detaylara rağmen gemi baş veya kışından bahsetmek yanlıştır. Gemi simetriği gemilere çift taraflı olarak kullanım imkânı sunmaktadır.

Şartlara bağlı olarak Viking çağı denizcileri kıyı seyri sırasında ya her gece durarak kamp yapar ya da seyir halindeki gemide uyuyarak dinlenirlerdi. Doğal olarak Kuzey Denizi veya Kuzey Atlantik'te seyrederken gemide uyurlardı. Kıyı seyri esnasında gece yapılan kamplarda çadır yerine gemi yelkeni veya skaldik külliyyatta *tjald* olarak geçen geminin üstünü örten bir materyal kullanılırdı.<sup>74</sup>

## 2.1. Gemi İnşası

İskandinavya'nın gemi inşa geleneğinin oluşmasında etkisi olduğu düşünülen ve Viking gemileri ile inşa tarzı bakımından da benzerlik gösteren bu coğrafyadaki en eski gemi enkazları Hjortspring, Nydam ve Kvalsund<sup>75</sup> tekneleridir. Viking çağının öncesinde kalan bu gemiler inşa nitelikleri bakımından gelişen ve değişen süreci aydınlatır, temel gemi inşa geleneğindeki adımların anlaşılmasında etkili olur. Fakat

---

<sup>74</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.166

<sup>75</sup> Bu gemiler ve özelliklerine arkeolojik kazıların karşılaştırılması bölümünde değinilecektir.



burada bu gemilerden ziyade Viking çağı içerisinde kalan gemi enkaz ve gömütlerinin inşa tarzları ve gelişim süreçleri irdelenecektir.

Spesifik Viking gemilerini incelemeyen önce Viking gemi inşa tarzının ve genel özelliklerinin bilinmesi gerekir. Gemi inşasının ilk adımı dizayn gerekliliklerini belirlemektir. Örneğin bir kargo gemisi inşa edilecekse bu geminin öncelikli amacı ticarete kullanılacak olmasıdır. Ticarî gereksinim ve gereklilikleri yerine getirebilecek bir tasarım elzemdir. Daha sonra buna göre gemi boyutları, deplasmanı ve tekne formu gibi temel özellikleri belirlenir. Vikinglerin denizcilikteki dehasını ispat eden ve Karadeniz, Akdeniz gibi nispeten ücra denizlere ulaşmalarını sağlayan da bu dizaynlardır.

Bir sınıflandırma yapılacak olursa kargo, savaş ve kısa gezintiler için kullanılan gemiler temel nitelikleri bakımından ayrı sınıflar olarak düşünülebilir. Bu sınıfların gereği olarak da gemiler boy, en, draft gibi temel özelliklerin yanı sıra omurga yapıları, kaplamalar ve ana direkleri itibari ile farklılık göstermektedir. Her bir gemi sınıfının karşılayacağı ihtiyaca yönelik özelliklerinin mevcut olması pek tabiidir. Bu farklı gemi sınıfları için olan beklentiler konu başında şöyle ifade edilebilir.

Kargo gemileri için; mürettebat az, yük kapasitesi fazla olmalıdır. Mürettebatın az olması sebebiyle geminin itme gücü olarak kürekten ziyade yelken kullanıyor olması muhtemeldir. Az sayıdaki kürek çiftlerinin işlevi geminin manevra ihtiyacına dönük olmalıdır. Kürek çiftlerinin sınırlı olması beklenen bu inşa tarzında, gemi boyutlarıyla doğru orantılı olarak yelken büyüklüğü de önem arz edecektir. Bu gemilerin ziyadesiyle uzak mesafe ticaretlerde aslen kullanıldığı varsayılırsa yük gemilerinin aynı zamanda denize dayanıklı ve donanımlı olması beklenebilir. Baltık

Denizi'ndeki korsan faaliyetleri de bu gemilerin mürettebat sayısının ve manevra gücünün yüksek olmasını gerektirmiş olabilir.<sup>76</sup> Fakat bu daha ziyade spesifik bir olaydır.

Savaş gemilerinin -uzun gemiler- dizayn amacına bağlı olarak boyutlarının büyük ve olabildiğince çok mürettebat içeriyor olması gerekir. Savaş gemilerinin kıyı çıkarmalarında tekne formu daha da önem kazanır. Çıkarma yapılacak sahilin tabiatı birinci derecede etmendir. Örneğin sığ sulara yapılacak çıkarmada mürettebat gemi formuna bağlı olarak erkenden gemiden inmek zorunda kalabilir.

Küçük gezintiler için inşa edilecek teknelerde ise günlük kullanıma bağlı olarak sıra dışı bir dizayn beklemek yersiz olur.

Gemilerin buldukları ortak noktalardan birisi de yapım malzemeleridir. Genel olarak meşe ve çam ağaçlarından inşa edilen gemilerde bağlantı materyali olarak demir kullanıldığı bilinmektedir. Demir yerine veya yanında dikiş metodunun da kullanılmış olma ihtimali vardır. Fakat dikiş metodu gemi inşasında kullanılmış olsa bile bunun kanıtlanması oldukça zordur.<sup>77</sup>

Viking gemileri omurga, pruva ve pupadan oluşan bir omurga üzerine inşa ediliyordu. Kalaslar örtüştükleri uçlardan perçin çivileriyle birleştiriyordu. Bu

---

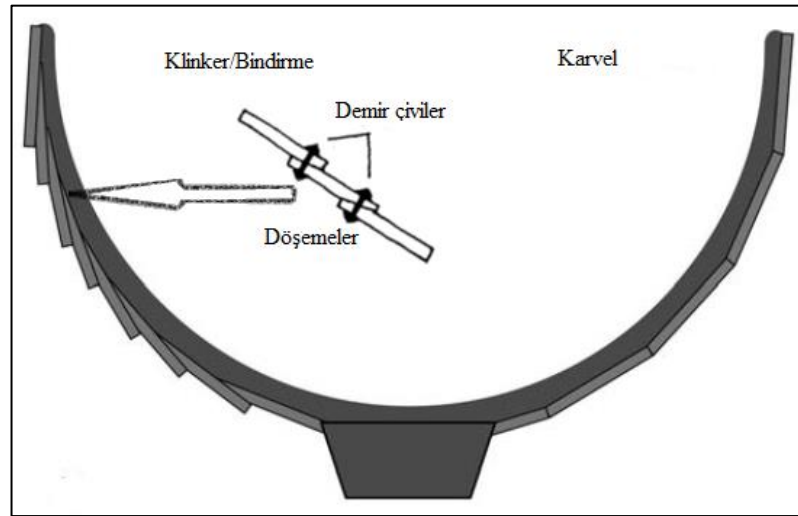
<sup>76</sup> Bill, "Viking Ships and The Sea", s.177

<sup>77</sup>Erken Viking Gemileri bölümünde gemi inşasında dikiş kullanımının yeri irdelenmiştir. Bu bölümde tekrar konu edilmeyecektir.

yüzden bu inşa tekniği “bindirme kaplamalı”, aynı zamanda “klinker”<sup>78</sup> dizayn olarak adlandırılmaktadır. Bindirme kaplama tekniği güçlü ve esnek bir karina oluşturur. İnşa sırasında üst üste bindirilen kaplamalar arasına yapılan kalafatlama işlemi ile birleşim yerlerine ve tekneye su geçirmezlik özelliği kazandırılır. Kalafat malzemesi olarak eğrilmiş yün kullanılır.

**Şekil 2: Klinker veya bindirme kaplama (solda), diğer dizayn (sağda).**

**Klinker dizaynda üst üste bindirilen kaplamaların yapılışı.<sup>79</sup>**



Yapım sürecindeki organizasyon şu şekilde açıklanabilir. Gemi inşasında görevli usta takımı, bir gemi inşa ustasının altında çalışan farklı alanlarda uzman zanaatkârlardan oluşuyor olmalıdır. Bu alanlardan bir tanesi geminin omurga, ana direk, seren, kürek gibi değişik kısımlarını oluşturacak ağaç çeşidini belirlemedir.

<sup>78</sup> Bknz. Şekil 2. Klinker ve karvel kaplama. Viking gemilerinde mevcut klinker kaplama şeklin sol tarafında görülmektedir. Bu dizayn tarzı güçlü ve esnek bir karina mevcuda getirmektedir. Gould, *Archaeology and the Social History of Ships*, s.113

<sup>79</sup> Mark Denny, *Float Your Boat Evolution And Science of Sailing*, The Johns Hopkins University Press, ABD 2009, s.25

Uzun meşe ormanları omurga ve borda kaplamalar için keresteyi temin ederken ana direk seren ve kürekler için kullanılan ağaç çeşidi çamdır. Kemereleler, pruva ve pupa için az kavisli meşe ağacı parçalarından, ana direk ise kalın gövdelerden oluşur. Böyle ağaçları sınıflandırma işlemi, tanımlamanın daha kolay olduğu kış mevsimi başlarında yapılır. Ayrıca bu dönem ağaçların gemi inşa alanına transferi nispeten kolaydır. Yeni kesilen ağaçların genellikle soğuk havalarda daha fazla dayanıklı ve kullanılmadan çatlaması ve kurumması daha az olasıdır. Ağaçlar, balta veya kama ile gemi inşa ustası gözetimi altında kesilir. Kerestelere balta, tahta veya demir kama ve keskilerle şekil verilir. İlk önce kütükler ikiye, sonra dörde, sonra sekize bölünür. Bu işlem bir metre çapında gövdelerden yaklaşık 20 döşeme tahtası elde edene kadar devam eder. Testere bu süreç içerisinde kullanılmaz. Usta böylece tekne formunu oluştururken eğilebilen ve bükülebilen ince muazzam esnek parçalar üretmiş olur. Daha sonra görüleceği üzere de Gokstad gemisi dip kaplamalarının kalınlığı sadece 2.6 santimetredir.<sup>80</sup>

Kesilen ağaçların çok az bir kısmı atılır. Odunlar ayrıca gemi donanımları, kavelalar, kirişler, kelepçeler ve geminin üzerinde inşa edildiği tezgâh için de gereklidir. Ağaç kabuğunun altındaki sak lifi halata çevrilirken çıkan talaş da balık, peynir ve et kızartmak için kullanılan yakacak odun olarak kullanılır. Ek olarak da daha sonra kullanılacak kısmen tamamlanmış keresteler, nemli tutulmak amacıyla bataklıklarda muhafaza edilir.

Viking gemilerinde kullanılan keresteler incelenirse baltanın, gemi inşasında kullanılan en önemli eleman olduğu görülür. Bayeux Tapestry'de görülen gemi inşa

---

<sup>80</sup> Keith Durham, *Viking Longship*, Osprey Publishing Ltd., Oxford 2002, s.22

sahnelerinde en az dört adet farklı balta görülmektedir. Testerenin kullanımı ile ilgili bilgiler ise sınırlıdır.

Gemi inşa ustası ile çok yakın işbirliği içerisinde olan diğer bir zanaatkâr, binlerce pul, çivi üreten ve inşa materyallerini barındıran demircidir.

Bu dönemde gemi inşa faaliyetleri herhangi bir plandan ziyade nesiller boyu aktarılan geleneklere, tecrübeye ve deneme-yanılma olarak da adlandırmanın mümkün olduğu yönetime dayalı olarak icra edilmektedir. Savaş gemisi, kıyı ticaret gemisi veya yük gemisi olsa da her bir geminin birleştiği temel karakteristikler aynıdır.

Gemi inşa süreci oldukça çetrefilli, uzun ve uzun vakit gerektiren bir süreçtir. İnşa T şekilli omurganın sağlam bir zemine uzatılması, mevcut düzlemesi ve dik pozisyonda tutmak için ağır kayaların kullanımıyla başlar. Baş ve kış gövde omurgaya tutturulur ve tüm yapı başta ve sonda uzun bir çift payanda ile desteklenir. Bu aşamada yapılacak yanlış veya kusurlu işlemler teknenin yapısında önemli sorunlar doğuracaktır. Omurga kurulunca ve tamamlanınca tekne şekil işlemi başlayabilir.<sup>81</sup>

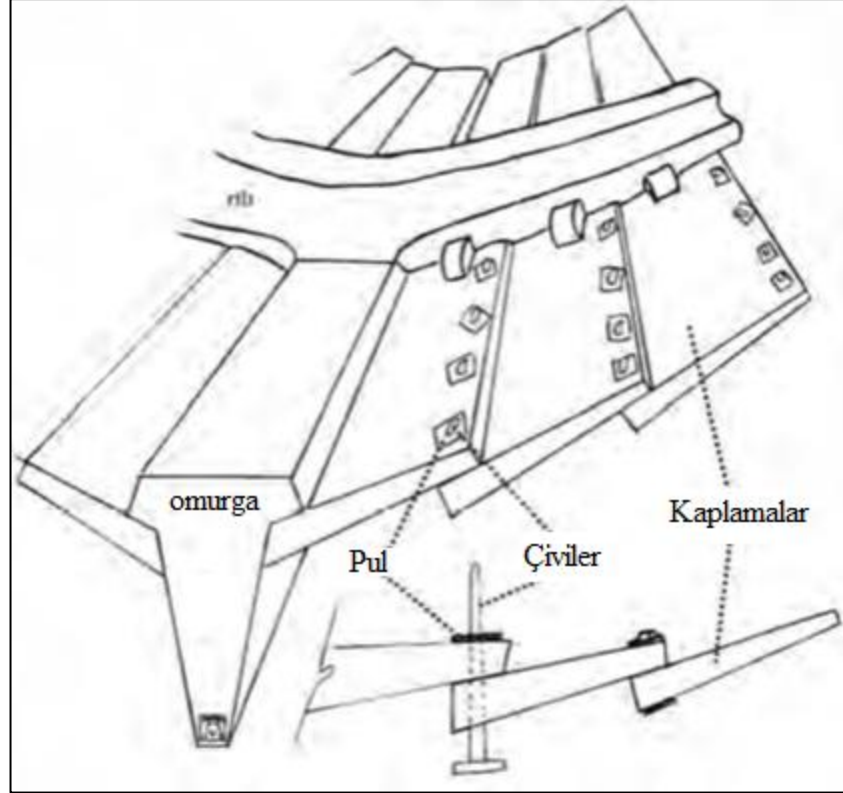
Her bir borda kaplama sırasında birleşim yerleri 3 çivi ile gemi iç kısmında pul üzerinde perçinlenir. Geleneksel olarak, bu birleşimlerin sonundaki dış açıklık daima gemi dahiline su girişini önlemek amacıyla kışa doğru bakar. Tekne inşası sırasında böyle birleşimler çakışmayacak şekilde düzenlenir, potansiyel zayıflık

---

<sup>81</sup> Durham, *Viking Longship*, s.10-12

oluşturabilecekleri yerde üst üste yerleştirilmezler. Bunun olmasına izin verilirse gemi “parçalı” olarak adlandırılır.

**Şekil 3: Viking gemilerinde kaplamaların birleştirilmesi ve çivilenmesi (Çizim, Andrew P. Volpe)<sup>82</sup>**

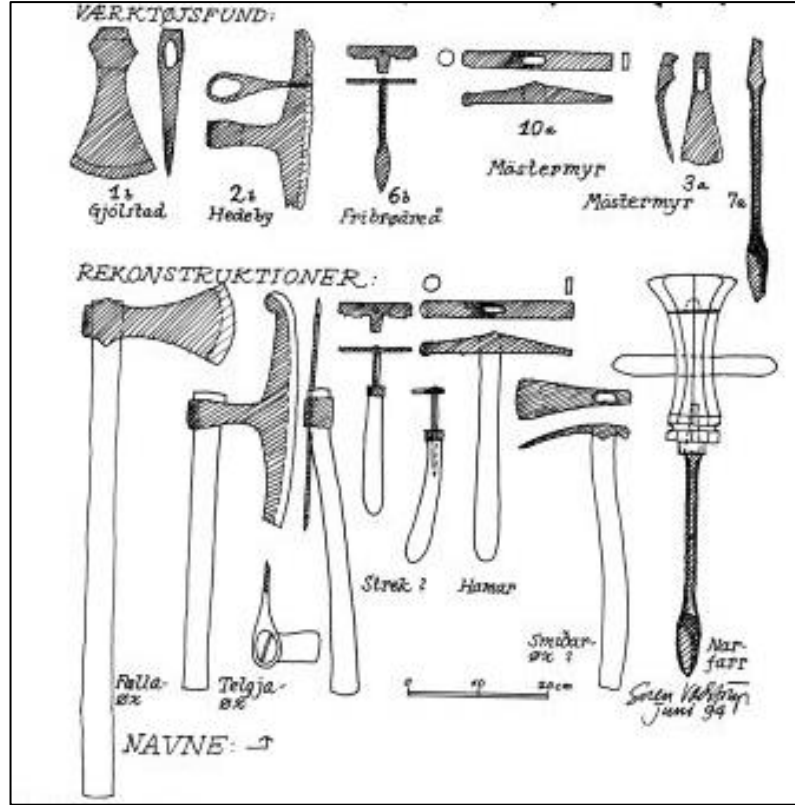


Borda kaplamalar düz kenarlı olarak kesilmez, tekne içerisindeki yerlerine uygun olarak form alırlar. Ve yan balta kullanılarak eğimlendirilirler. Üst dış kenar düz açılı bir yüzey oluşturmak için geriye doğru rendelenmiştir. Bir sonraki kaplamanın üst üste geldiği yerde tam uyum sağlanmış olur. Alt iç kenarın hemen üstünde, yiv

<sup>82</sup> William R. Short, *The Icelanders in the Viking Age, People of the Sagas*, McFarland & Company, Inc., Publishers, Jefferson, North Carolina, Londra 2010, s.135

döküm demir kullanılarak kazılır, içine hayvan tüyü demeti sıkıştırılır, su geçirmezliği sağlamak için çam katranı ile kalafatlanır.<sup>83</sup>

**Şekil 4: Gemi inşasında kullanılan malzemeler (Çizim, Søren Vadstrup, Viking Ship Museum.)<sup>84</sup>**



İlk veya taban kaplama şekillendikten sonra delinir ve omurganın üst tarafında karşı sırtın alt kısmına çivilenir. Bu birleşim sızdırmaya meyilli olduğu için halat ve katran ile iyice kapatılır. İkinci kaplama daha sonra kalafatlanır ve dibe sıkıştırılır. Kaplamaların üst üste bindikleri yerde delikler yaklaşık 18 cm. genişliğinde açılır ve iki kaplama birbirlerine demir çivilerle bağlanarak sağlamlaştırılır. Her bir kaplama

<sup>83</sup> Durham, *Viking Longship*, s.13

<sup>84</sup> <http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/filungar/> (13.12.2015)

eklenirken ve tekne şekli ortaya çıkmaya başlarken gemi inşa ustası kelepçeleme aşamasında münferit kaplamaların yanındakiler ile olan eğim veya genişliğiyle simetriye karar verir.

Bu aşamada gemi inşa ustası endaze kullanarak avantaj sağlayabilir. Endaze, her bir kaplamanın baştan kıça kadar çeşitli pozisyonlarını kontrol etmeye yarayan daha önceden üzerine ölçüleri işaretlenmiş uzun bir çubuktur. Alternatif olarak kaplamaların açısını ölçmek için kalıplar kullanılabilir.

Meginhuf<sup>85</sup> su hattında birleştirildikten sonra iç omurga, kemerele, dikey dirsekler ve kuşak kirişler uydurulur. Her iki kenardaki 4 ile 6 kaplama, Meginhuf üzerine eklenir, kürek delikleri açılır ve üst kemere eklenir. Ana direk desteği kuşak kirişine sabitlenir ve dümen sancak kıç tarafa monte edilir. Daha sonra gemi, fazlasıyla çam katranıyla kalafatlanır ve denize indirilir. Denize indirilen gemide sızıntı kontrolü yapılır, gemi stabilitesi kontrol edilerek ihtiyaç halinde balast<sup>86</sup> eklemesi yapılır. Seren gemi direğine sabitlenir. Gemi tipine göre kürek sayısı ile donatılır. Koçboynuzları<sup>87</sup> güverteye monte edilir, su varilleri yerleştirilir. Yelken ve donanımları gemi dâhilinde yerleştirilerek gemi donatılır. Yelken alanını küçültmek<sup>88</sup> için 3 veya 4 halat kullanılabilir ve seren yüksekliği de ayarlanabilir.<sup>89</sup>

---

<sup>85</sup> *Meginhuf* skaldik külliyyatta geçmemektedir. Etimolojik olarak *huf* konkav şekle işaret etmektedir. Bu terim ise birleşim yerindeki nitelikli konkav döşeme olabilir.

<sup>86</sup> Balast terimi burada ekstra yük olarak kullanılmıştır.

<sup>87</sup> Baş ve kıç omuzluklar ile metaforaların üzerinde bulunan ve halat volta etmek için kullanılan boynuz şeklinde iki kulaklı madenler.

<sup>88</sup> Gemici dilinde “camadan vurmak” şeklinde ifade edilir.



Gemi donanımının önemli bir parçası da gemi demiridir. Viking gemilerinde gemi demirleri maliyetleri sebebiyle sadece büyük gemilerde kullanılırdı. Küçük gemilerde ise taş veya tahta menşeli materyalin gemi demiri yerine kullanılması muhtemeldir.<sup>90</sup>

Skaldik külliyatta denizciliğe ait çoğu kelime Viking gemilerinin karakteristiği, klinker inşa edilmiş ve gemi kık ve başının aynı şekle sahip olduğu belirtilmektedir. Klinker kaplamanın temeli olan gemi omurgası için *kjqlr* (ç.*kilir*) terimi kullanılmaktaydı. Gemi döşemelerinin yerleştirildiği ve birbirlerine çivilendikleri aşama *súð* (ç. *súðir*) olarak adlandırılmaktadır. *Skarsúð* ve *fellisúð* olarak iki çeşit olan borda kaplamaların birleştirilmesi işlemi için *skqr* (ç.*Skarar*) terimi kullanılmaktadır. Her bir döşemeyi ifade eden yaygın Germenik *borð* terimi, skaldik külliyatta “gemi bordaları” anlamında kullanılmakta ve güverte döşemeleri *þilja* (ç. *Þiljur*) olarak adlandırılmaktadır.<sup>91</sup>

Skaldik külliyatta gemi direği için *vqndr* (ç. *Vendr*), yelken için de *segl* (ç. *Segl*) terimi, gemi yönlendirilmesi amacına hizmet eden güncel dümen kelimesi için de *stýri* kelimesinin kullanıldığı görülmektedir.<sup>92</sup>

Viking gemi tipleri arasındaki temel farklılıkların neler olabileceği gemi inşa bölümü altında belirtilmişti. Müteakip şekilde bir Viking gemisine ait kesitler

---

<sup>89</sup> Durham, *Viking Longship*, s.13-15

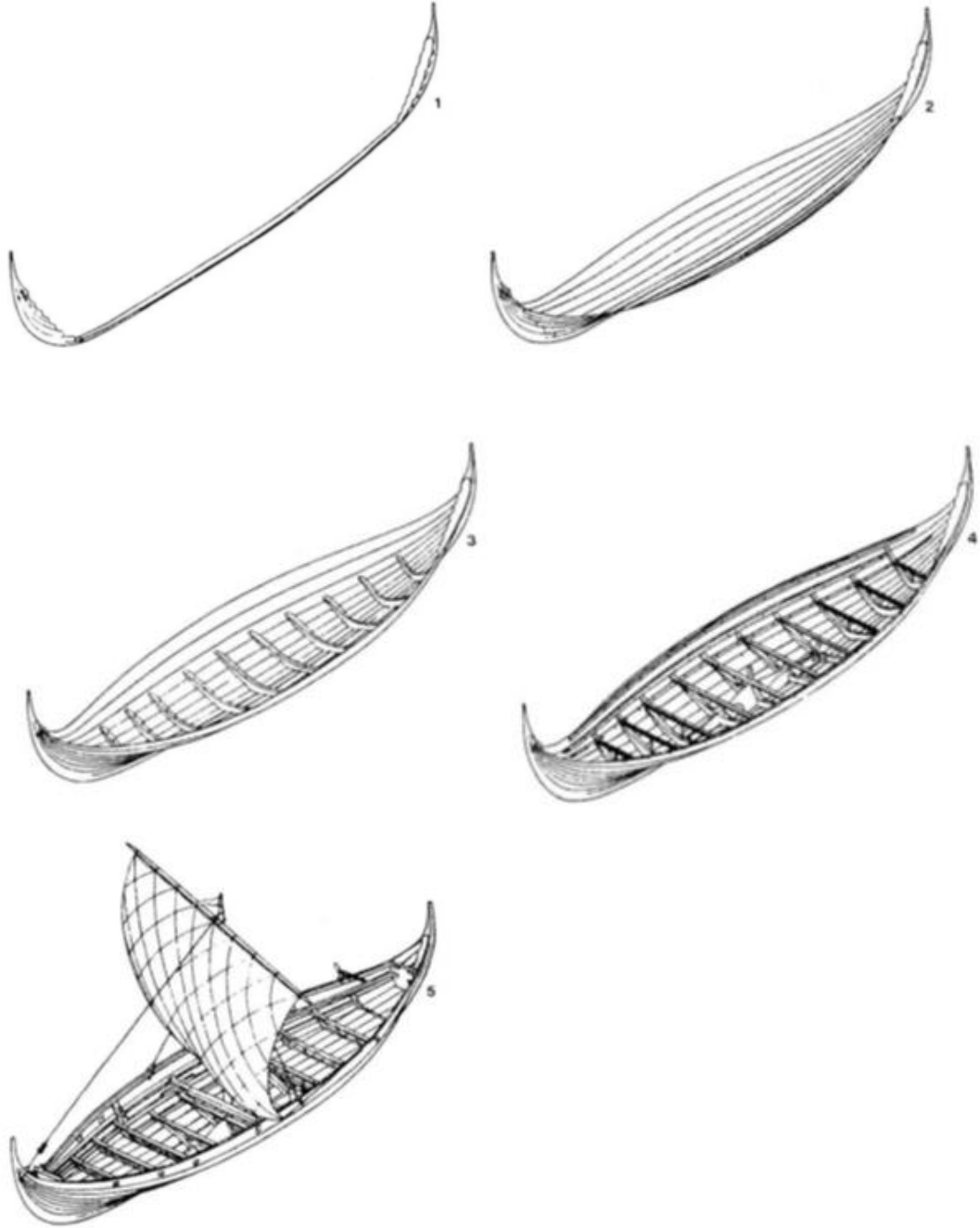
<sup>90</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.169

<sup>91</sup> Jesch, *a.g.e.*, s.151

<sup>92</sup> Jesch, *a.g.e.*, s.159-160

bulunmaktadır. Gemi tiplerine göre farklılık gösterebilen bu kesitlerin ortak noktası inşa tarzlarındaki azami orandaki benzerliklerdir. Bu benzerliklerin başında bindirme kaplamalı inşa tarzı ve gemi dümeni (yeri)-tekne sancak kış tarafında- gelmektedir. Gemilerin donanım ve teçhizat bakımından da çağdaşlarından ayrıldıkları önemli noktalar bulunmaktadır. Bunlar arasında inşa tarzları, dümenin mevki ve yelken şekli (latin, kare) gibi farklılıklar sayılabilir. Bu farklılıklar karşılaştırma bölümünde incelenecektir.

**Şekil 5: Küçük kıyı ticaret gemisi Skuldev 3'e ait çizim. Viking gemisinin kademeli olarak inşa aşamaları; tüm Viking gemilerinde 5 aşamalı inşa süreci ortaktır. Omurga kurulur, pruva ve pupa birleştirilir. Kabuk meydana çıktıktan sonra güçlendirici kaburga (postalar) yerleştirilir. Bunu iç omurga ve kuşak kirişleri takip eder. Tekne; dümen, ana direk, yelken ve donanımının yerleştirilmesi için uygun hale gelir. (Çizim, Morton Gotche, Viking Gemi Müzesi Roskilde)<sup>93</sup>**



<sup>93</sup> Durham, *Viking Longship*, s.13

Farklı amaçlara hizmet eden çeşitli Viking gemileri olsa da gemi inşa tarzlarında kayda değer bir değişiklik olmamıştır. Bu sebeple spesifik bir Viking gemi teçhizat ve bileşenleri incelenerek umuma dair fikir edinilebilir. Daha öncesinde ise temel denizcilik terim ve kaidelerini irdelemekte fayda vardır. Tez dahilinde de sıklıkla kullanılan bazı terimlerin taşıdıkları anlamlar şu şekilde sıralanabilir;

Teknenin sağ tarafını ifade etmek için “sancak”, sol tarafı için “iskele”, baş tarafı için “pruva”, orta kısmı için vasat, arka (kıç) tarafı için “pupa” terimleri kullanılır. Rüzgârın estiği yön için “rüzgâr altı”, geldiği yön için de “rüzgâr üstü” ifadesi kullanılır. Gemi inşasına dair diğer terimler ise şöyledir;

**Güverte:** Gemide baştan sona kadar uzanan platform.

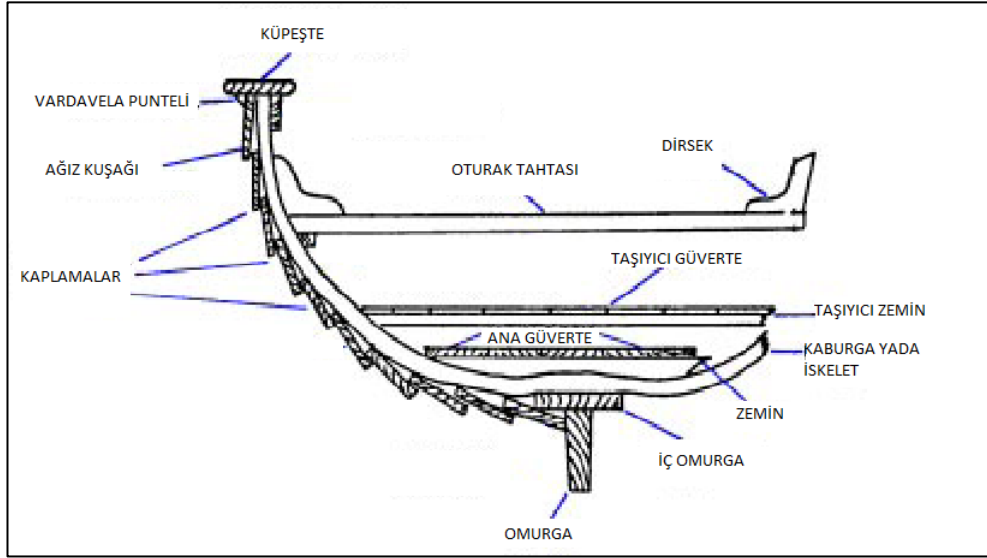
**Omurga:** Gemi postalarının alt uçlarının üzerinde birleştiği, pruvadan pupaya kadar uzanan geminin en sağlam kısmı.

**Borda:** Gemilerin dış tarafta ve dış kesiminden yukarıda kalan kısımlarına denir. Sancak taraftakine sancak borda, iskele taraftakine iskele borda adı verilir.

**Posta veya eğriler:** Geminin dış kısımlarını şekillendiren, alt uçları omurgaya bağlanan parçalardır.

**Kemere:** Güvertenin döşenebilmesi için posta uçlarını birleştiren, enine (omurgaya dik) konan kısımlar.

Şekil 6: Standart olarak adlandırılabilcek bir Viking gemi kesiti<sup>94</sup>

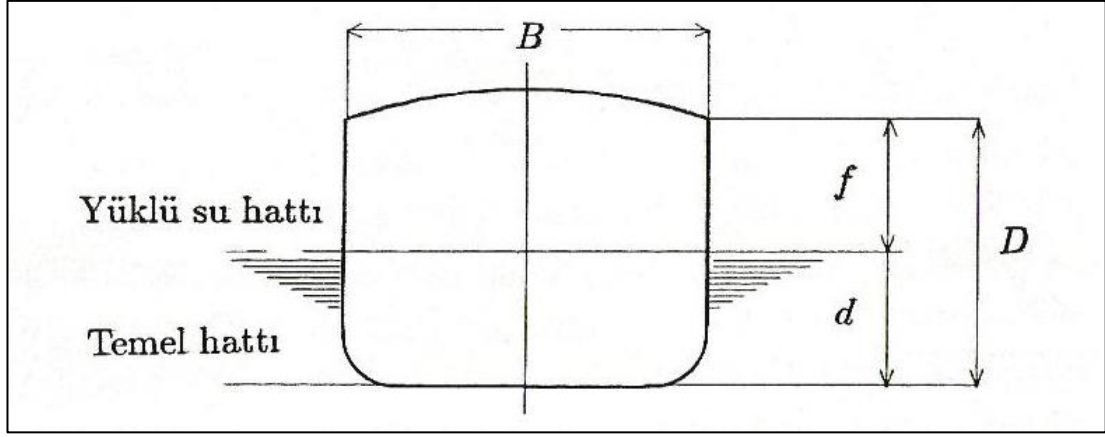


Yukarıdaki şekildeki daha önce bahsedilmemiş olan terimler: Vardavela punteli; Küpeştelere konmuş olan ağaç/demir, sabit veya yatıp kalkan punteller anlamında; ağız kuşağı ise armuz kaplamanın en üst sırası anlamındadır.

<sup>94</sup> *Ship's Manual Markland Medieval Mercenary Militia*, Longship Company Ltd.,

Oakley Farm, Avenue 1987, s.1

Şekil 7: Genel tanımlar<sup>95</sup>



**Fribord (f) :** Gemi ortasında yüklü su hattı ile ana güverte arası dişey uzaklık.

**Genişlik (B) :** Geminin en geniş kesidinde iskele ve sancak bordalar arası yatay uzaklıktır.

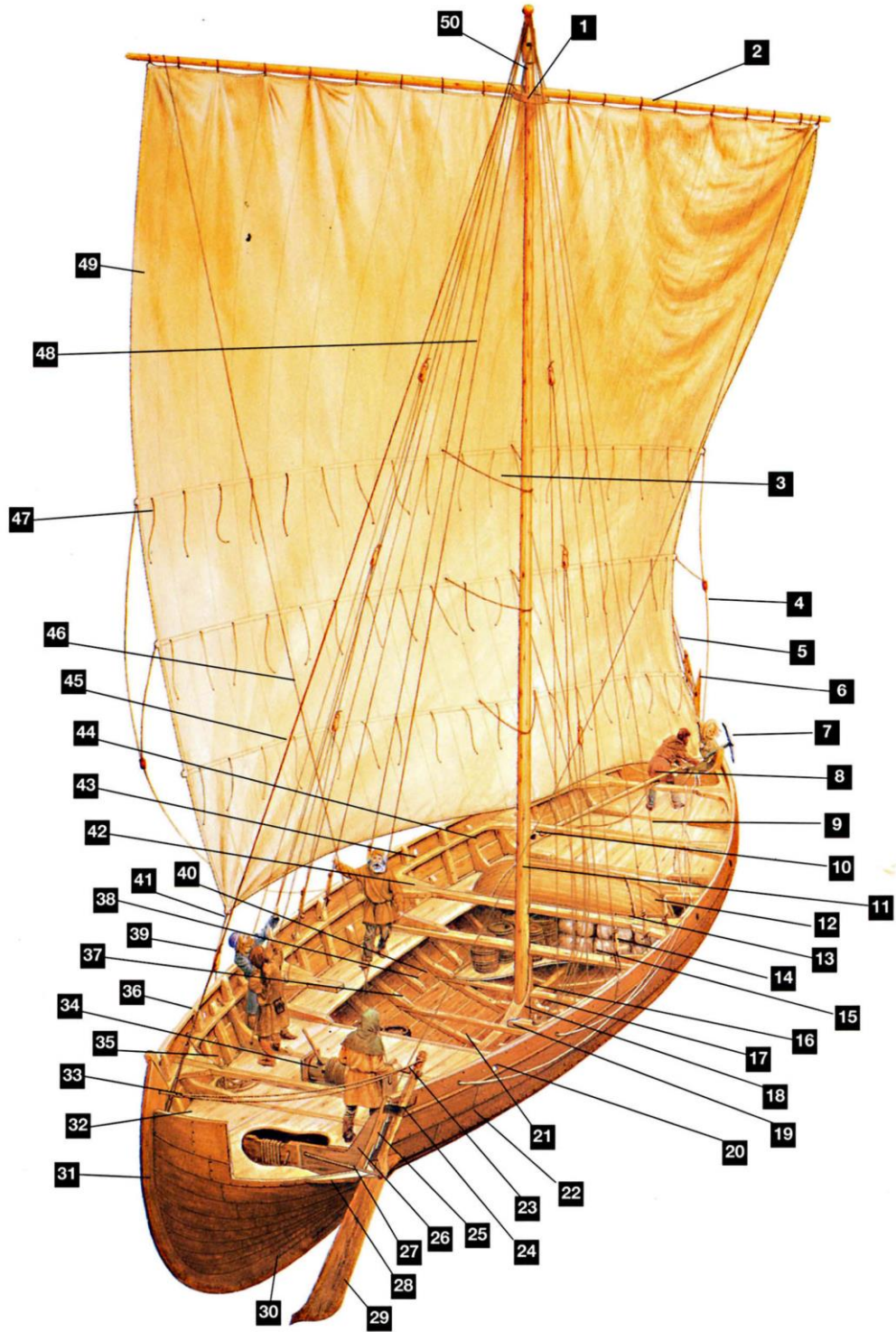
**Derinlik (D) :** Gemi ortasında temel hattı ile ana güverte arası dişey uzaklıktır.

**Su Çekimi (d, T) :** Gemi temel (kaide) hattından geminin yüzdüğü su hattına olan mesafedir. Gemi başında ve kıçında su çekimi değerleri farklı olabilir. Baş ve kıç su çekimleri arasındaki fark trim olarak adlandırılır.

İnşa ve donatım sürecinden sonra deniz tecrübeleri yapılan gemi, denize açılmaya hazır hale gelir. Şekil 8’te Bahse konu faaliyetleri tamamlanmış, tam donanımlı özellikli bir gemi tipi olan *knarr* tüm teçhizatları ve açıklamalarıyla beraber sergilenmektedir.

<sup>95</sup> Kadir Sarıöz, *Gemi İnşaatı Ders Notları (Gemi Ön Dizaynı)*, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Ofset Baskı Atölyesi, İstanbul 1995, s.30

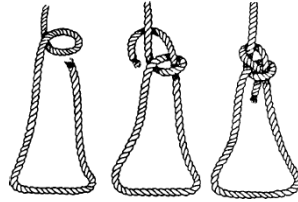
Şekil 8: 11.yüzyıl Knarr<sup>96</sup>



<sup>96</sup> Durham, *Viking Longship*, s.29

1. Rakke; seren yüksekliğinin ayarlanması ve sabitlenmesi için kullanılır.
2. Seren<sup>97</sup> donanımı
3. Hamaylı halatı; serenlerin ve serenlere bağlı yelkenlerin miyama yakalarının tam ortası. Yelken sarıldığı zaman torbalanan orta kısmını kaldıran selviçe, sarılmış durumdaki bir gevşek merkezli yelkeni kısıtlamak için kullanılan el incesi.
4. Borina halatı; dört köşe yelkenlerin grandin yakalarının iskota yakasına yakın yerlerinde bulunan borina patasına izbarço kasa ile bağlanan halat.<sup>98</sup>

**Şekil 9: Borina halatı izbarço bağıyla<sup>99</sup>**



5. Baş ıstralya<sup>100</sup>; skaldik külliyatta ıstralya için *stag* kelimesi 3 dörtlük içerisinde geçmektedir.<sup>101</sup>

6. Pruva

---

<sup>97</sup> Direkler üzerinde yelken açmak için ve işaret çekmek için yatay olarak bağlanmış gönder.

<sup>98</sup> Bknz. Şekil 9

<sup>99</sup> *Ship's Manual*, s.5

<sup>100</sup> Ana direklerin kapelelerinden pruva yönüne doğru uzatılan tel veya lif halatlardan yapılmış sabit armalardır.

<sup>101</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.165



7. Gemi demiri

8. Beiti-ass; yelkenin bir köşesini daha ileri uzatmak için kullanılan çubuk.<sup>102</sup>

9. Çarmık; ana direklerini ve gabya çubuklarını kapelesinden güverteye veya küpeşteye tutturmak için her iki yan gerilmiş kalın halatlar.

10. Beiti-ass makarası

11. Ana gemi direği

12. Filika

13. Ek kuşak kirişi

14. Çarmık pimi

15. Direk kirişi

16. Direk adımı

17. İç omurga dirseği

18. İç omurga; postaları (bir ahşap teknedede) omurgaya daha sıkı bağlamak için baştan kışa kadar uzanan ikinci bir omurga.

19. Alt kuşak kirişi

20. Kürek deliği.

21. Karina postası (kemere)

---

<sup>102</sup> Eirikr Magnusson, *Notes on Shipbuilding and Nautical Terms of Old in the North*, Salzwasser Verlag gmbh, Paderborn, Almanya 2011, s.50; Beiti-ass terimini Yngling saga bölüm 51'den öğreniyoruz.

22. Kaplama
23. Yeke; dümen başına takılıp dümenin istenilen tarafa basılması için kullanılan demir veya ağaçtan yapılmış kol.
24. Dümen grubu
25. Güçlendirici blok
26. Dümen kaburgası<sup>103</sup>
27. Dümen dalı
28. Dümen kalıbı
29. Dümen
30. Omurga
31. Pupa
32. Güverte
33. Takke<sup>104</sup>; dümen kolunu bağlamak için kullanılır.
34. Irgat; demir almada, halatları dolayıp gemiyi yanaştırmada veya karaya çekmede kullanılan, hidrolik, elektrikli veya insan kuvvetiyle çalıştırılan yatay veya dikey mekanizma.
35. Voltalama<sup>105</sup> pimi

---

<sup>103</sup> Kaburga: Bir geminin gövdesini meydana getiren postaların (ıskarmozların) tümüdür.

<sup>104</sup> Terimin Türkçe karşılığı bulunmamaktadır.

36. Küpeşte; filikalarda borda kaplamalarının en üst sırasına tekne boyu istikametince vurulan ıskarmoz yuvalarının bulunduğu yatay tiriz.
37. Dikey kemere dirseği
38. Borda postası (eğrisi)
39. Bastika; bir makarayı bir halatın istenilen yerine hemen takabilmek için tasarlanmış makara.
40. Ambar
41. Iskota halatı; yelkenleri rüzgâr ile doldurmak ve/veya yön değiştirmek -açı vermek- için kullanılan halat palanga donanımı.
42. Yatay dirsek
43. Boydan boya giriş
44. Dikey dirsek
45. Patrisa/kıç ıstralya; çubukların bağlanması için cundalarından aşağı ve geriye doğru inen ve tekneye bağlanan sabit arma<sup>106</sup>
46. Pırasya; dönüş yapılırken serenin çevrilmesini sağlayan aparat.
47. Camadan<sup>107</sup> yeri
48. Kandilisa; yelkenleri yukarı kaldırmak için kullanılan halattır. Trinket ve maestra serenlerinin kandilisasına ıstrise, gabya serenlerin kandilisasına manti flok ve randa

---

<sup>105</sup> Gemici dilinde bağlama, sarma.

<sup>106</sup> Arma: Bir geminin direkleri, yelkenleri ve serenleri ile bu direk ve serenler üzerindeki halat zincirlerden oluşan ve gemi arması olarak bilinen donanımlardır.

<sup>107</sup> Camadan vurmak. Yelken alanının küçültülmesidir.

yan yelkenlerin kandilisasına çördek/mandar denir. Bu halatlarla direğe adam çekilebildiği için, bu amaçla kullanılan oturaklara da kandilisa denilmektedir.

49. Yelken

50. Direk başı

Geminin ve yelken donanımının bir parçası olan halatların yapım materyalleri ve kullanım yerleri de farklıdır. *Gulatin law* ve *frostating law*'da deri ve saçtan yapılmış halatların yelken ve donanımında kullanıldığı belirtilmektedir. Literatür ve arkeolojik kazıların işaret ettiğine göre de Viking çağında, aynı zamanda ortaçağda ve yakın zamanlara kadar gemi halatları keten, funda, çam ve saçtan yapılmaktaydı. Yelken ve çarmık halatları için denizyayı derisi, sair halat yapımı için de koyun postu veya domuz kılları kullanılırdı.

Gemi inşası tamamlandıktan sonra karinanın korunmasına yönelik faaliyetler vardır. Ağaç gemilerin karinalarını böceklenmeden korumak için özel boya yapılırdı. Gemi karinaları deniz böceklerinin döşemeleri yememesi için katran ile bulanırdı.<sup>108</sup> Bu katranın içeriğine dair bilgi bulunmasa da deneysel çalışmalar ile katranın domuz balığı yağı karışımından oluştuğu tahmin edilmektedir.<sup>109</sup>

---

<sup>108</sup> *The Saga of Eric the Red*, American Journeys Collection Document no. AJ-056, Wisconsin Historical Society Digital Library and Archives, Wisconsin 2003, s.42

<sup>109</sup> Olsen Design Aps tarafından yapılan "Projekt Anti Pæleorm" (Anti Gemi Kurdu Projesi) çalışma ile katranın gemi döşemelerindeki etkisi deneysel olarak gözlenmiştir.

*Filungar* olarak adlandırılan gemi inşa ustasının Viking çağında nasıl çalıştığına dair yazılı kaynak bulunmamaktadır. Fakat bazı sagalarda ve kanun metinlerinden gemi inşa organizasyonunun nasıl olduğuna dair bilgi edinilebilir. Norveç hukuk metinlerinde ustaların gemi baş, kış ve omurgasında, diğerlerinin ise döşemelerde çalıştığı belirtilerek iş dağılımına işaret edilmektedir. Olav Trygvesons sagasında Snorri Sturlasson “Long Serpent” uzun gemisinin yapımından şöyle bahsetmektedir. “*Pek çok insan bu iş için bir araya geldi. Bazıları ağaçları kesti, bazıları keresteleri süsledi, bazıları gemi perçinlerini yaptı ve diğerleri de keresteleri taşıdı*”<sup>110</sup> Aynı saga da kralın Tranen adını vereceği “Crane” (Turna) gemisinin yapımında da pek çok marangoz görevlendirildiği belirtilmektedir. Skuldev 2 gibi büyük ve muhtemelen royal gemiler esas gemi inşa ustası tarafından yapılır, bu usta da *hofudsmidir* olarak adlandırılırdı. *Hofudsmidir*, tüm materyalin gemi inşa alanında olmasından ve ustanın yemek ve maaş vermesinden sorumluydu. *Hofudsmidir*; aletler veya materyal kaybolursa, gemi inşası zamanında ve düzgün tamamlanmazsa cezalandırılırdı. Gemi baş ve kış demircisi (*Stafnasmidir*) alandaki en tecrübeli gemi inşa ustasıdır ve *hofudsmidir*’in sağ koludur. *Stafnasmidir*’in tekne şeklinden sorumludur. Sıradan usta olan *filungar*’lara göre maaşları daha yüksektir.<sup>111</sup>

Gemi inşasında kullanılan aletler hakkında arkeolojik kazılar sayesinde bilgi edinilebilmektedir. Bayeux Tapestry’deki gemi inşa sahneleri de bir diğer bilgi

---

<sup>110</sup> Snorri Sturluson, *Heimskringla; or The Chronicle of the Kings of Norway, King Olaf Trygvason's Saga: Part III*, Blackmask Online 2000, s.144

<sup>111</sup> Louise Kæmpe Henriksen, *Boat builder (Filungar)*, <http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/filungar/> (13.12.2015)

kaynağıdır. Arkeolojik kazılarda bulunan en büyük alet topluluğu Gotland, İsveç'te bir bataklıkta bulunmuştur. Buna göre ustalar bakır ve demir ile çalışmışlardır.

**Şekil 10: Bayeux Tapestry'de gemi inşa sahnesi; ağaçlar kesiliyor ve gemi döşemeleri haline getiriliyor.<sup>112</sup>**



## 2.2. Viking Gemi Yelkeni

Vikingler ilk Avrupalı maceracı tüccarlardı. Bu ticaretlerini mümkün kılan anahtar faktör ise gemileriydi. Oysaki salmasız<sup>113</sup> dörtgen yelkenli bu gemilerde rüzgâr üstü seyretmek çok zordur. Bundan dolayı gemiciler çoğunlukla kürek çekmek zorunda kalmış olmalıydılar. Roskilde Viking Gemi Müzesi'nde deneysel arkeoloji kapsamında inşa edilen tekneler ise daha farklı bir sonuç ile ortaya çıkar. Sağlam ve düzgün olarak inşa edilmiş bir Viking teknesi dörtgen yelkeniyle beraber

<sup>112</sup> <http://www.bayeuxtapestry.org.uk/bayeux16.htm> (29.11.2015)

<sup>113</sup> Salma: Salma omurga da denilebilir. Ana omurga bedenine açılan bir yarıktan aşağı-yukarı hareket ettirilebilen, tahta veya madeni levha şeklindeki omurga olup yelkenli teknelerde yelkenle seyir esnasında devrilmemek veya rüzgâr altına düşmemek için kullanılır.

rüzgâr üstünde<sup>114</sup> 60 dereceye kadar seyir yapabilmektedir. Bu da Viking gemilerini zamanın en etkili taşımacılık aletleri yapmaktadır. Daha da ötesi, yelken gibi denge unsurları, botun aşırı derecede meyillenmesine<sup>115</sup> veya trimlenmesine<sup>116</sup> izin vermemekle birlikte sert rüzgârlarda nispi olarak stabiliteyi daha iyi sağlamaktadır. Yani Vikingler Grönland'a kadar kürek çekmek veya kıyı seyri yapmak zorunda değillerdi.

Roma döneminde Gaul ve Britanya'da yelkenlerin yaygın olarak kullanılmasına rağmen İskandinavların bu yeniliği Viking çağından önce benimsediklerine dair kanıt yoktur. Viking çağının başladığı dönem olan 8. yüzyılın sonlarından itibaren Gotland resimli taşları, Viking sikkeleri, rün taşları ve duvar yazılarında yelkenli gemiler görülmeye başlanmıştır. 820'ye ait Oseberg gemisi İskandinavya'da bulunan en eski yelkenli gemidir.<sup>117</sup>

Viking gemilerinin boy, en, draft gibi temel özellikleri dışında gemi dâhilinde kullanılan seyir aletleri de farklı özellikler göstermektedir. Yelken ise bu aletlerden bir tanesidir.<sup>118</sup>

---

<sup>114</sup> Rüzgârın geldiği yön.

<sup>115</sup> Teknenin sancak-iskele eksenindeki hareketine verilen addır.

<sup>116</sup> Teknenin baş-kış eksenindeki hareketine verilen addır.

<sup>117</sup> Bill, "Viking Ships and The Sea", s. 171

<sup>118</sup> Gotlandic Picture Stones, Rune Stones, Hedeby coins ve grafitilerdeki Viking gemi yelkenlerinin oranlarından oluşan örnek tablo için; *Maritime Archaeology Newsletter From Denmark*, No:22, 2007, s.10

Yelkenler, tekne gövdeleri kadar çok önemlidir. Fakat bunların detayları çok daha az bilinmektedir. Bu yüzden Viking yelkeninin form ve temelini anlamak, fazlasıyla çalışmayı gerektirmiştir. Viking gemi buluntularından elde edilen bilgiler ışığında gemilerin tam boyutları ile inşası mümkün olsa da halat ve yelken kalıntıları iyi korunamadıkları için elimizdeki veriler yeterli değildir. Bulunan battaniye, giyisi gibi tekstil kalıntıları ise çoğunlukla ölüm ötesi hayat içindir.<sup>119</sup> Bu sebeple yelken evsaf ve üretimini anlamak için ana kaynaklar Gotlandic Picture Stones ve Bayeaux Tapestry gibi tasvirler, elyazmaları, oyulmuş mezar taşları, işlenmiş metal parçaları gibi ikonografiler ve Viking gemi kalıntılarıdır. Bu kaynakların işaret ettiğine göre Viking yelkenleri bu yüzyılda Norveç kıyılarında kullanılan yün dörtgen yelken benzerlerinden imal edilmiştir.<sup>120</sup> İkonografik kayıtlar dörtgen yelken tipinin pek çok çeşidini barındırmaktadır. Dörtgen yelken çeşitleri arasında sadece dikey paneller olmayıp aynı zamanda diyagonal bantlı yelkenlerle beraber damalı ve baklava

---

<sup>119</sup> Anita Malmius, “Cremation grave textiles Examples from Vendel upper class in the Vendel and Viking Periods”, *Journal of Nordic Archaeological Science* 13, 2002, s.59; Bill Cooke, Carol Christiansen, “What Makes a Viking Sail?”, *Northern Archaeological Textiles: NESAT VII: Textile Symposium in Edinburgh, 5th-7th May 1999*, eds. Frances Pritchard, John Peter Wild, Oxbow Books, Park End Place, Oxford 2005, s.70

<sup>120</sup> Örneğin Nordland ve Afjord tekneleri, Lise Bender Jørgensen, “Textiles of Seafaring: an Introduction to an Interdisciplinary Research Project”, *Northern Archaeological Textiles: NESAT VII: Textile Symposium in Edinburgh, 5th-7th May 1999*, eds. Frances Pritchard, John Peter Wild, Oxbow Books, Park End Place, Oxford 2005, s.65



desenli yelkenler de mevcuttur. Örneğin Gotlandic Picture Stones'da görülen damalı yelkendir.<sup>121</sup> Bu yelkenin yapımı için zamanın teknolojisi içerisinde tek bir parça halinde üretilmesinin çok olası olmadığı göz önüne alındığında; ilk önce kare kare küçük parçaların dikilmesi daha sonra bunların birleştirilerek imalatın tamamlanması bir yöntem olarak izlenmiş olabilir.<sup>122</sup> Gotlandic Picture Stones aynı zamanda ince diyagonal çizgiler taşıyan yelkenler de göstermektedir. Bu da küçük parça bezlerin birleştirilerek yelken oluşturulmuş olabileceğini gösterir. Aynı zamanda bu çizgiler biraz gevşek ve elastik olan yelkeni kontrol etmeyi amaçlayan güçlendirici diyagonal çizgiler veya güçlendirici bant ve dekorasyonun bir kombinasyonu da olabilir. Diyagonal izler, yazılı ve ikonografik kaynaklarda renkli tekstil bantları olarak görülebilir. İkonografik materyal önemli bilgiler sağlasa da bunlar üzerinden yola çıkarak yelken materyalinin muhteviyatının kesin olarak belirlenmesi mümkün değildir. Yelkenler kendir veya ketenden yapılmış olabileceği gibi günümüze kadar süregelen üretim geleneği ve müze araştırmaların işaret ettiği gibi yünden de yapılmış olabilir.

---

<sup>121</sup> Bakınız Şekil 11, Gotland Picture Stones yelken resmi.

<sup>122</sup> <http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/research/maritime-technology/woollen-sailcloth/#.VcybgLLtmko> (29.11.2015)

**Şekil 11:Tjängvide resimli taşı. Ljugarn'ın yaklaşık üç km batısındadır. (Gotland, İsveç) Neredeyse gemi uzunluğundaki yelken dikkat çekicidir.**



Eski denizcilik geleneklerinden bilindiği üzere yelkenler at, sığır veya koyun donyağı ile kaplanmaktaydı. Bu işlem *smørring* olarak adlandırılır. Yün dörtgen yelken kullanım geleneği İskandinavya'nın bazı bölgelerinde ve Faroe Adaları'nda 20. yüzyıla kadar devam etmiştir. Yelken üretimi de bölgeler arasında benzerlik göstermektedir.

Yelken bezi muhteviyatına geçmeden önce İskandinavya'nın sadece yelken üretiminde değil aynı zamanda ticaretinde de önemli bir yere sahip olan kumaşlardan ve dokuma tarzlarından kısaca bahsetmek gerekir. Üç tip örgü yelken imalatında kullanılmıştır. İzlanda 2/2 fitilli dokuma (*priskept*)<sup>123</sup> kumaş kullanırken, İsveç ve

<sup>123</sup> İki iplik üstte ve iki iplik altta

Danimarka 11 ve 13. yüzyıllar arasında 2/1 fitilli dokuma (*tuskept*)<sup>124</sup> kullanılmıştır. Faroe Adaları'nda 20. yüzyıla kadar kullanılmış olan çizgili kumaş düz dokuma 1/1 (*einskepta*)<sup>125</sup>, aynı zamanda İzlanda'da da kullanılmıştır.<sup>126</sup> Norveç ve İsveç dörtgen yelkenleri yünden yapılmış ve 2/2, 2/1 fitilli kumaştan dokunmuştur.<sup>127</sup> 11. yüzyılda Skuldev gemileri zamanında muhtemelen bu üç tip de kullanılmıştır. Dokumanın ana materyali olan yün ise geleneksel olarak Nors dünyası içerisinde önemli bir kaynaktır.

Kuzey Atlantik'in soğuk suları içerisinde açık bir tekne üzerinde hayatta kalmanın yolu sıcak, su geçirmez giysi ve yatak takımıdır. Tüm Norveç kıyısı boyunca, İzlanda, Grönland, Shetlands, Orkneys ve Faroe Adalarında koyun yetiştiriciliği, yüzyıllar boyunca yün elbiseler ve denizciler için çok çeşitli özel parçalar (denizcilerin battaniyeleri, kazakları, eldivenleri, iç çamaşırları) ve yelken yapımına yün sağlamıştır.

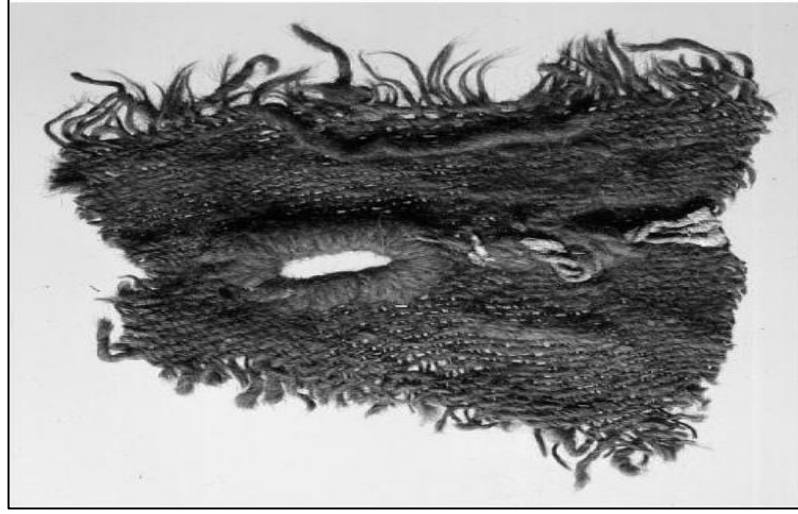
---

<sup>124</sup> İki iplik üstte ve altta bir iplik

<sup>125</sup> Bir iplik üstte ve bir iplik altta

<sup>126</sup> Jørgensen, "Textiles of Seafaring: an Introduction to an Interdisciplinary Research Project", s.66

**Şekil 12: Trondenes Kilisesi çatısında bulunan ortaçağ yün yelken parçası. Yelken deliği dikkat çekmektedir. (Fotoğraf, Per E.Frederiksen, Museum of Natural History and Archaeology, Trondheim)<sup>128</sup>**



Peki Viking gemi yelkenleri muhtevasıyla itibariyle nasıldı ve Roskilde Gemi Müzesi tersanesinde inşa edilen replikalar için üretilen yelkenlerde baz alınan değerler nelerdi?

Tekstil malzemeleri genellikle kurak, donmuş ve ıslak oksijensiz ortamlarda ve demir ve bakır ile temas halindeyken hayatta kalır. Trondheim, Birka, Bergen, Dublin, York antik alanları; halatlar, Viking tekstil ve ipleri dâhil olmak üzere organik materyali muhafaza eden oksijensiz su dolu çevre şartlarını sağlamaktadır. Roskilde Gemi Müzesi tersanesinde inşa edilen beş Skuldev gemisinin yelken imalatlarına temel oluşturan da Norveç Trondenes kilisesi çatısında bulunan yün kumaş parçalarıdır.<sup>129</sup> Yapılan radyokarbon analiziyle dikişli halat deliğine sahip bu parça 1280 ile 1420 arasında tarihlendirilmiştir. Böylece ilk İskandinav yelken

<sup>128</sup> Jørgensen, “Textiles of Seafaring: an Introduction to an Interdisciplinary Research Project”, s.66

<sup>129</sup> Bill Cooke, Carol Christiansen, “What Makes a Viking Sail?”, s.72

parçası tespit edilmiştir.<sup>130</sup> Kilise çatısında bulunan diğer parçalar da benzer niteliklerdedir. Bunların özelliği ise 2/1 fitilli yün dokuma kumaş parçaları olmalarıdır.<sup>131</sup>

Danimarka Roskilde fiyordunun beş batık gemisinin keşfi ve sonraki gözlem, muhafaza ve kalıntıların analizi, Roskilde Viking Gemi Müzesi öncülüğünde rekonstrüktif arkeoloji programının başlamasına yol açmıştır.<sup>132</sup> 1983 ile 2004 yılları arasında bu beş gemi de tam boyutları ile müzenin tersanesinde yeniden inşa edilmiştir. Bu dikkat çekici çalışmanın esasını ise son derece titiz bir araştırma ve tekil batıkların yeniden yapılması oluşturmuştur.<sup>133</sup>

Tømmervik Textile Trust (Hitra, Norveç)'da Amy Lightfoot ve beraberindeki personeli Nors dünyasının yün ustalığını tekrar keşfetmek ve güvence altına almak

---

<sup>130</sup>Viking gemilerinde bulunan tekstil ürünleri için bkz; Anne Stine Ingstad: "Textiles from Oseberg, Gokstad and Kaupang", *Archaeological Textiles: Report from the 2nd NESAT Symposium 1.-4.V.1984*, eds. Lise Bender Jørgensen, Bente Magnus, Elisabeth Munksgaard, Arkaeologiske Skrifter 2. København: Arkaeologisk Institut 1988.

<sup>131</sup><http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/research/maritime-technology/woollen-sailcloth/#.VcybgLLtmko> (02.12.2015)

<sup>132</sup> Bill Cooke, Carol Christiansen, Lena Hammarlund, "Viking woollen square-sails and fabric cover factor", *The International Journal of Nautical Archaeology Volume:31, Issue:2*; Wiley Blackwell Publishing 2002, s.202

<sup>133</sup> <http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/research/sailing-trials/#.VcSAXG7tmko> (02.12.2015)

ile meşgul olmuşlardır. Bunu da yaşlı insanlarla görüşerek ve bunları fotoğraf, film ve yazıyla kaydederek yapmışlar, aynı zamanda geleneksel işçiliklerini öğrenmişlerdir. 1992’de bu çalışma uygulamaya konulmuş ve SS Sara Kjerstine (Åfjord şalopası replikası; Hitra, Norveç) için ilk örnek yelken yapılmıştır. 100 m<sup>2</sup>lik bu yelken için 2000 villsau<sup>134</sup> gerekmiştir.<sup>135</sup> Son olarak yelken don yağı, katran ve balık yağına bulanmış ve ağırlığı 140 kilograma ulaşmıştır. Bu yelkeni üretmek üç yıl sürmüştür. Bu üründen sonra 50 m<sup>2</sup> lik yelken bezi Viking gemi replikası Sif Ege (İkinci Skuldev 3 replikası, 1986) için üretilmiştir. Sara Kjerstine ve Sif Ege için üretilen yelkenler yatay çırık dokuma tezgâhlarında üretilmiştir. Bu tekstil aletleri ortaçağ ve rönesans’a ait olup Viking çağında mevcut değildir.<sup>136</sup>

1985 yılında inşa edilen Roar Ege’nin (Birinci Skuldev 3 Replikası) yelkeni Tommervik Textile Trust (Hitra, Norveç) tarafından dokunmuştur. Trodenes T06 parçası şablon olarak kullanılmıştır. 480 g/m<sup>2</sup> olan yelken ağırlığı yetersiz geldiği için tekne performansı istenilen seviyeye ulaşamamış fakat daha önce bahsedildiği gibi yelken kabuk ve at yağı ile kaplanınca ağırlığı 690 g/m<sup>2</sup> ye yükselmiş ve tekne performansı artmıştır. İkinci gemi Sif Ege için de yelken ağırlığı, donatılmadan önce 800 g/m<sup>2</sup>, donatıldıktan sonra ise 1800 g/m<sup>2</sup> olarak oluşmuştur.

---

<sup>134</sup> Norveç yaban koyunu

<sup>135</sup> Jørgensen, “Textiles of Seafaring: an Introduction to an Interdisciplinary Research Project”, s.66

<sup>136</sup> Daha sonra Viking çağı tekstil aletleri ile yapılan çalışmaları Lena Hammarlund tarafından yürütülmüştür.

Bu geniş deneysel sürecin sonunda Skuldev 1 replikası için yelken Trondenes T06 ‘ya mümkün olduğunca yakın olarak  $1000 \text{ g/m}^2$  ağırlığında ve  $100 \text{ m}^2$  olarak planlanmıştır. Sonuçta ise yaklaşık  $1050 \text{ g/m}^2$  ağırlığındaki yelken, donatım işleminden (*smörring*) sonra  $1400\text{-}1500 \text{ g/m}^2$  olmuştur.<sup>137</sup>

**Şekil 13: Roar Ege ve Sif Ege replikaları Roskilde fiyordunda yelken testinde 1997(Fotoğraf; Werner Karrasch, Viking Ship Museum)<sup>138</sup>**



Sonuç olarak; Viking gemi yelkenlerinin imalat şekli, malzemesi ve diğer genel nitelikleri birinci el kaynaklar ışığında değerlendirilmiş, Roskilde Gemi Müzesi’nin çalışmaları doğrultusunda bu bilgiler kısmen gerçekleşmiştir. Günümüz teknolojisi ile inşa ve imal edilen gemi ve yelkenlerde teknenin denizciliği için birinci derecede önem arz eden uyum faktörü belirli standartlar ile belirlenmiştir. Daha basit ifadesi ile tekne boyutları ile uyumlu teçhizat seçimi; yelkenin haddinden büyük veya küçük olması, yelkeni taşıyan ana direğin boyunun uzunluğu veya kısalığı ve bu iki etmenin

---

<sup>137</sup> Bill Cooke, Carol Christiansen, Lena Hammarlund, “Viking woollen square-sails and fabric cover factor”, s.205.

<sup>138</sup> Jørgensen, “Textiles of Seafaring: an Introduction to an Interdisciplinary Research Project”, s.66.

gemi draftı ile olan ilişkisi belirli standartları gerektirir. Viking gemilerinin denizcilikteki başarısının arkasında, yelken dâhil bu standartları, tam anlamıyla bilinmesi imkânsız olsa da, yüksek oranda yakalamış olmalarının yattığı söylenebilir.



### 3. Viking Gemilerinde Görev Dağılımı ve Mürettebat

Bu bölüme kadar Viking gemilerinin inşa yapısı, donanımı ve çeşitleri incelenmiş, gemiler seyre çıkmaya hazır olarak rıhtıma bağlanmıştır. Denize açılmadan önceki son konu ise gemi dâhilindeki görev dağılımıdır. Görev dağılımını irdelemek kısa mesafeli ulaşımlar için kullanılan gemilerde pek mümkün olmasa da uzun mesafe ve açık deniz yolculukları için inşa edilen gemilerde bunun daha net olması beklenebilir. 9. yüzyılda standart bir uzun geminin mürettebatı en az elli kişiden oluşurken bu sayı 10 ve 11. yüzyılda yüzü aşkındır.

Gemi mürettebatı hakkında fikir edinebileceğimiz yagene kaynak olan yazılı kaynaklar da, Viking çağı gemi organizasyonuna dair kısıtlı bilgiler içermektedir. Norveç Gulathing law,<sup>139</sup> 1100'den 1200'e kadar gemi inşa süreci filo yönetimi, kaptan, dümenci, aşçı ve savaş ekipmanları hakkında birkaç bölüm içermektedir. Rün yazıtları ve sagalar ise bu konuda yetersiz kalmaktadır.

Denize açılma sürecinde, standart bir uzun gemideki mürettebat ve bunların görev dağılımı, gemi inşasının başlamasıyla eş zamanlı olup, gemi inşa süreci ve seyir faaliyeti ayrı olarak düşünülemez.

*Styrimaðr*; uzun gemilerden seyir öncesi, sırası ve sonrasında sorumlu olan ve sıklıkla kral tarafından seçilen mürettebattır. *Styrimaðr* kelimesi en az altı rünik yazıtta geçmektedir.<sup>140</sup> Tayfa için *skipan*, herbir mürettebat da *skipari* olarak

---

<sup>139</sup> *The Earliest Norwegian Laws: Being the Gulathing Law and the Frostathing Law*, trans. Laurence Marcellus Larson, s.90-91, 193, 315

<sup>140</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.181

adlandırılmaktadır. Gemi henüz inşa edilmemişse *styrimaðr*, kralın yanısıra inşa çalışmalarını yönetirdi. Kışları sorumlusu olduğu gemiyi karaya çekirmek ve zorunlu tamiratları yaptırmakla görevliydi. Gemi inşa ustaları eğer belirlenen son tarihi aşarsa veya yelken yamanmamış ve bahara hazır değilse yine *styrimaðr* sorumlulara ceza verebilirdi. Kral faaliyetler öncesi toplantı yaptığı zaman *styrimaðr* kendi mürettebatını seçer, gitmeyi reddedenlere ceza uygulanırdı. *Styrimaðr*'ın kendisi de eğer gemiye katılmayı reddeder veya sorumluluklarını yerine getirmezsse kral tarafından cezalandırılabilirdi.

Seyir esnasında da *styrimaðr*, yasada yazıldığı üzere gemi kurallarının uygulayıcısı olurdu. Tayfanın nöbet yerlerinde olduğunu, görevlerini yerine getirdiğini ve izinsiz gemiyi terk etmediğinden emin olurdu. Her bir yolcudan sorumlu olduğu gibi kaynaklar oranında geminin seyirde kalmasında da sorumludur.

*Styrimaðr*'ın seyir bilgisi de yüksektir. Geminin rota ve süratine karar vererek seyri yönlendirir, yabancı sulara ise parası karşılığında yerel rehber tutabilir.<sup>141</sup>

*Styrimaðr*, büyük rota değişiklikleri veya mürettebattan birinin disiplin cezalandırılması gibi konularda *mót* olarak adlandırılan bir çeşit seyir konseyine

---

<sup>141</sup> Gemiye rehber alınması uygulaması modern denizcilikte de uygulanan ve oldukça faydalı bir ameliyedir.

danışabilirdi. Bazı yazılı kaynaklara göre *Styrimaðr*'ın ana direğin yanında oturağı vardı. Böylece tüm mürettebatı duyabilirdi.<sup>142</sup>

*Styrimaðr*'ın modern karşılığı “gemi kaptanı” olarak görülebilir.<sup>143</sup> Kaptan tarafından seçilen bazı sıradan mürettebat ise *holumenn* olarak adlandırılır. Bunların en önemli görevi ise geminin seyretmesini sağlamaktır. Kralın atadığı *Styrimaðr* bu mürettebatı, genç ve evlenmemiş erkekler arasından seçerdi. *Bergvordr*, kürekçilerin; *Rávordr*, yelkenin; *Festavordr*, karada demirleme ve *Strengvordr*, gemi demirdeyken palamarlardan sorumludur. Tüm nöbet yerlerine gece-gündüz mürettebat yerleştirilmektedir. Yelkeni ayarlama, gemi karinasında su birikmesini önlemek, dümen kullanmak görevlerdir. *Helmsman*, *Stjórnari* olarak da adlandırılırdı.

Gemi baş tarafında ayrıca bir gözcü bulunurdu. Viking çağında bu *Stafnbúar* veya *Sundvordr* olarak adlandırılırdı. Kaptan ve dümencilerle beraber bu gözcünün, özellikle kıyı seyri yaparken ayırt edici yer işaretlerine dikkat etmesi bakımından

---

<sup>142</sup> Louise Kæmpe Henriksen, *Styrimaðr*,

<http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/styrimadr/> (13.12.2015)

<sup>143</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.181

önemli bir yeri vardır. Güçlü sesiyle gemi başından kıçına kadar mürettebata sesini duyurabilirdi.<sup>144</sup>

Uzun gemilerin mürettebatlarının büyük bir çoğunluğunu kürekçiler oluşturmaktadır. Hedeby limanı ve Skuldev 2 batık örneklerinde görüldüğü gibi savaş gemisi olarak kullanılan bu uzun gemiler yaklaşık 60 kürekli, bazıları da Roskilde 6 da olduğu gibi (120 kürekli) daha fazla küreğe sahiptir. Her bir küreği bir kişinin çektiği kabul edilse dahi gemideki kürekçi sayısının en az 60 kişi olduğu söylenebilir.

*Filungar* olarak adlandırılan gemi inşa ustasının gemi tayfasında yer alıp almadığına dair kesin bir şey söylemek zordur.

Öncesinde belirli bir kişiye tevcih edilmemiş olan aşçılık görevi 11. yüzyıldan sonra görevler arasında yerini almıştır. Yazılı kaynaklar bundan sonra, savaş ve ticaret gemilerinde ücretli aşçılardan daha fazla söz etmektedir. Eyrbyggene sağıasında, yemek hazırlamanın kimsenin görevi olmadığı bir durum şöyle betimlenmektedir; “*O günlerde tüccarlar için aşçıbaşı ustaya sahip olmak gelenek*

---

<sup>144</sup>Louise Kæmpe Henriksen, *Holumenn*,

<http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/holumenn/> (13.12.2015)

*değildi, fakat beraber yemek yiyen bu insanlar hergün yemeği kimin hazırlayağına dair kura çekerlerdi.”*<sup>145</sup>

Kaynaklarda Viking gemilerinde seyir sırasında tıbbi bir müdahalenin yapılıp yapılmadığına dair de bilgi yoktur. Arkeolojik kazılarda bulunan cerrahi bıçak, kemik testere, iğne, diken, cımbız gibi materyaller, Ortaçağ’da *barber surgeon* olarak adlandırılan diş çekme gibi küçük müdahalelerde bulunabilen medikal pratisyenlerin Viking gemilerinde olabileceğinin göstergesidir. Diğer taraftan İbn Fadlan seyahatnamesinde Vikingleri “Allah’ın en pis mahlûkları”<sup>146</sup> olarak betimlemektedir. Uzun deniz yolculuklarında denizin sunduğu şartlar da göz önüne alındığı zaman gerekli olan hijyen hassasiyetinin olmaması gemi dahilinde hastalıkları birinci derecede etkileyen bir faktör olarak görülebilir. Fakat bu hastalıklara dair yazılı kaynaklarda bilgi mevcut değildir.<sup>147</sup>

Gemilerde bulunması muhtemel diğer bir kişi ise Eski Nors’da *Skáld* olarak adlandırılan şiir ve epik hikâyeleri kaynağı İskandinav ozanlarıdır. Normalde Viking çağında gemilerde kadın olmaz, fakat ara sıra köle, savaş mahkûmu veya yüksek rütbeli kadınlar bulunabilirdi.

---

<sup>145</sup> *Story of the Ere-Dwellers ("Eyrbyggja Saga")* Anonymous trans. William Morris & Eirikr Magnusson Blackmask Online 2000, s.62

<sup>146</sup> *Onuncu asırda Türkistan’da bir islam seyyahı İbn Fadlan seyahatnamesi*, çev. ve haz. Ramazan Şeşen, Bedir Yayınevi, İstanbul 1975, s.66

<sup>147</sup> Louise Kæmpe Henriksen, *The barber surgeon*,  
<http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/barber-surgeon/> (13.12.2015)

#### 4. Seyir Hazırlıkları, Seyir ve Denizde Hayat

Mürettebat seyir hazırlıkları kapsamında, seyir amacına göre kişisel-müşterek iâşe ve melbusatlarını gemiye yüklerdi. İzlanda kaynaklarına göre gemi mürettebatı beraberinde *Húdfat* olarak adlandırılan uyku tulumu benzeri bir çanta getirirdi. Mürettebat ayrıca gemi dâhilinde yatak olmadığı için oturaklar arasında uyurdu.

Deniz sandıkları da geminin bir parçası sayılır, personel silah, giyecek ve diğer depolama malzemelerini burada saklardı.

Seyir esnasında yemek faaliyetini de sagalardan öğreniyoruz. Gemide yenen asıl yiyecek *nest*, *farnest* veya *hafnest* olarak adlandırılmaktadır. Bu perçinlenmiş büyük bir tencerede yapılmış yulaf lapasından oluşur. Bu tencere tipi Tune ve Oseberg<sup>148</sup> gemi mezarlarında bulunmuştur. Viking çağında savaş gemilerinde ateş olmadığı için gemi dâhilinde sıcak yemek hazırlamak imkânsızdı. Seyir esnasında balık tutma seçeneğine de sahip olan Vikingler bunu da ancak karaya çıktıkları zaman pişirebilirlerdi.<sup>149</sup>

---

<sup>148</sup> K. Ruffoni, *Viking Age Queens The Example Of Oseberg*, MPhil Nordic Viking and Medieval Culture, University of Oslo, 2009-2011 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s.45. Simon Spalding,, *Food at Sea: Shipboard Cuisine from Ancient to Modern Times*, Rowman & Littlefield Publishers, USA 2015, s.206

<sup>149</sup> Spalding, *Food at Sea: Shipboard Cuisine from Ancient to Modern Times*, s.207

**Şekil 14: Bayeux Tapestry’de yiyecek-içecekler ve savaş malzemelerinin gemilere götürülmesi<sup>150</sup>**



*Magnus Erlingssøn* sagasında, un ve tereyağının da bulunduğu belirtilmektedir.<sup>151</sup> Bazen de kurutulmuş trança balığı parçaları, yine kurutulmuş morina balığı ve ekme alırlardı. Kızartılmış veya kaynatılmış et çok nadirdi. Yasaya göre on dört gün için on iki adama gerekli yiyecek miktarında kişi başına yaklaşık 880 gram arpa unu 285 gram tereyağı düşmektedir. Bu da günlük kişi başına 1 kilogramdan fazla yiyecek demektir. Sınırlı oranda hareket eden mürettebat için bu rakam fazladır.<sup>152</sup> İçme suyunu da variller halinde muhafaza edilirdi. Oseberg ve Gokstad gemi mezarlarında 500 ve 700 litre kapasiteli bu materyalden bulunmuştur. 125 litrelik bir başka varil yine Oseberg gemisinde bulunmuştur. Bu küçük varillerin Skuldev 2 gibi dar uzun gemilerde taşınması muhtemelen daha kolaydı. Bazı kaynaklarda her bir kişi için günlük minimum dört litre su olması gerektiğinden

<sup>150</sup> <http://www.bayeuxtapestry.org.uk/bayeux17.htm> (02.12.2015)

<sup>151</sup> Spalding, *Food at Sea: Shipboard Cuisine from Ancient to Modern Times*, s.12

<sup>152</sup> Louise Kæmpe Henriksen, *Journeyman cook*,

[http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-](http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/matsveina/)

[sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/matsveina/](http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/matsveina/) (13.12.2015)

bahsedilmektedir.<sup>153</sup> Bira sadece soyluların veya kralın savaş gemisinde bulunmaktaydı. Gemiler sıklıkla stoklarını birbirleriyle paylaşırlar veya filoda bir ikmal gemisi de olurdu. Filo için *lið* ve *floti* kelimesi skladik külliyatta kullanılmıştır.<sup>154</sup>

Gemi mürettebatının denizde nöbet haricinde neler yaptığını tahmin etmek zordur. Zengin gemi enkazı olan Oseberg’de Viking satrancı olarak bilinen satranç *-nefatavl-* ve *morris* olarak adlandırılan oyunlarda kullanılan oyun tahtası bulunmuştur. Pek çok mezarda da cam boynuz, diş ve kemikten yapılmış zar ve oyun parçaları bulunmuştur. Sagalarda da *halatavl*, *nefatav* ve satranç gibi oyunlardan bahsedilmektedir. Bu metinlerde oyun kurallarına dair fazla bilgi mevcut olmasa da satranç oynamanın soylu eğitimlerinin bir parçası olduğu anlaşılmaktadır.

---

<sup>153</sup> *Eyrbyggerne* sagasında geçen ifade şu şekildedir: “Tüm mürettebat beraber içiyordu; içeceğin muhafaza edildiği kapaklı bir oluk olmalıydı, fakat içecek aynı zamanda, oluk boşaldığı zaman doldurulduğu küçük varillerde tutuluyordu.” *Eyrbyggerne saga, Story of the Ere-Dwellers ("Eyrbyggja Saga") Anonymous*, s.62

<sup>154</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.187, 195



**Şekil 15: Bayeux Tapestry’de William tarafından ordunun gemilere bindirilmesi ve yelken açılması<sup>155</sup>**



Peki Vikingler açık okyanus boyunca bin miller boyunca seyir yapmayı konvansiyonel seyir aletleri olmadan nasıl başarmışlardı? Vikinglerin bu inanılmaz yolculukları hakkında pek çok kitap yazılmış olsa da Vikinglerin seyir metotları hakkında çok fazla bir detay verilmemektedir. Daha da ötesi Viking çağı kazı alanlarında herhangi bir sırrı açığa çıkarabilecek hemen hemen hiçbir seyir aleti kalıntısı bulunmamıştır. Şimdiye kadar bulunan seyir aletleri de tanımlanmanın ötesinde bozulmuştur.

Viking çağı denizciliğindeki bu boşluğu doldurmak için o dönemin şartları içerisinde bir değerlendirme yapılması gerekir. Viking çağı seyir aletlerinin neler olabileceğine gelmeden önce standart bir yelkenli teknenin seyir esnasında ihtiyaç duyacağı materyalleri ve gereklilikleri temel nitelikler bazında bilmek gerekir.

Seyirde öncelik, harita üzerinde yer ve zamana dayalı olarak rotanın tespiti ve çizilmesidir. Rota tespiti için de başlıca; harita, pusula, parakete (hız ölçer) ve kronometre teknik elemanlarına ihtiyaç vardır. Bunların haricinde dağ, orman, sahil şeritleri gibi coğrafi şartlara bağlı kalınarak gözleme dayalı ve gök cisimleri temel alınarak -güneş, yıldızlar- astronomik seyir de yapılabilir. İskandinavlar ise Viking

<sup>155</sup> <http://www.bayeuxtapestry.org.uk/bayeux18.htm> (02.12.2015)

çağında teknik elemanlardan çok az faydalanmışlardır. Pusula benzeri icatları –ufuk tahtası- ve spar -güneş taşı- ile rota problemini çözmüşler, bunu da gözlem ve astronomik seyirle birleştirerek uzak mesafelere, bilindiği kadarıyla başarılı seyirler icra etmişlerdir. Paraketenin gerekliliği ise tartışmalıdır. Sonuçta harita üzerinde herhangi bir plotlamanın<sup>156</sup> yapılmadığı şartlar altında tekne hızını ölçmenin de bir faydası yoktur. Viking gemilerinin ortalama hızı hakkında yorum yapmak zor olsa da maksimum 12 kts sürat yaptıklarını söylenebilir. 28 Mart 845'te Danimarka'dan Paris'e doğru yola çıkan Ragnar Lodbrok ve beraberindeki 120 gemilik donanması 1000 milden fazla olan bu mesafeyi bir ay içerisinde almıştı.<sup>157</sup> Bu süre, ortaçağ gemileri için muazzam kısa bir süredir. Nisan ayında mevsim şartları ve gündüz süresi temelinde yapılacak bir hesaplamada dinlenme süresi de göz önünde bulundurularak bu rakama ulaşılabilir. Gemilerde mevcut kuşun ağırlıklar su derinliği ölçerek iskandil görevini görebilir. Seyir esnasında yararlanılan diğer önemli araçlar özellikle hayvanlar da olabilir. Belli bölgelerde yiyecek arayan balinalar seyir yardımcısı olarak kullanılabilirdi gibi gemiye alınan kıyı gösteren kuşlardan da faydalanılabildi.

Denizciler, adalar arasında mevcut konum hakkında ipucu edinmek için çeşitli yöntemlere başvurmuşlardır. Bulut oluşumları, rüzgâr ve koku, ufku ötesinde karanın varlığının işareti olabilirken suyun rengi ve tadındaki değişiklikler akıntının ne zaman değiştiğini göstermektedir. Aynı zamanda güneş, ay, yıldızlar rüzgâr ve

---

<sup>156</sup> Mevcut verilerin harita üzerine geçirilmesi işlemi.

<sup>157</sup> Harl, *The Vikings Part I*, s.26; Selim Karagöz, *Vikingler ve Viking İstila Çağı (M.S. 793-1066)*, s.36-37

dalga yönlerindeki değişimlerin ortak örüntülerinin ezbere bilinmesi denizcilere seyir kolaylığı sağlamaktaydı. Ayrıca denizciler geminin hızını ve aştığı yolu kestirme konusunda sezgisel bir beceri geliştiriyordu.<sup>158</sup>

**Şekil 16: Bayeux Tapestry; Viking gemi baş kısmında bulunan kişi iskandil atıyor.<sup>159</sup>**



Bu seyir aletleri ve kullanım alanları göz önünde bulundurulduğunda Viking çağında seyir yapmanın ne denli cesaret gerektirdiğini anlaşılabilir. Sagalara ve arkeolojik ipuçlarına dayanarak güneş taşı ve ufuk tahtasına benzer kerteriz tahtası seyir aletlerinin Vikinglere Kuzey Atlantik’i geçmelerinde ve ulaştıkları diğer yerler için rehberlik ettiği çıkarımını yapmak mümkündür. Bu basit fakat etkili yardım Vikingleri, tarihin en muhteşem denizci halkları arasına yerleştirmiştir.

Vikingler seyir için genellikle kuzey enlemlerin uzun gündüz, kısa geceler yaşadığı yaz mevsimini tercih etmişlerdi. Belki de uygulamayı bu şekilde yapmak zorunda kalmışlardı. Çünkü özellikle Norveç ve İsveç’te olmak üzere İskandinavya kışları çok sert geçmekte, doğa, yılın ancak beş veya altı ayı denizcilere seyir imkânı sunmaktaydı. Ayrıca Kuzey Atlantik’teki buz dağları da gemiler için büyük tehlike

<sup>158</sup> Bill, “Viking Ships and The Sea”, s. 178

<sup>159</sup> <http://www.bayeuxtapestry.org.uk/bayeux15.htm> (28.10.2015)

oluşturmaktaydı.<sup>160</sup> Yunan coğrafyacı ve kâşif Pytheas İÖ. 4. yüzyılda bu bölgeye yaptığı gezide bölge şartlarının zorluğuna dikkat çekmektedir.<sup>161</sup> Bu bilgiler ışığında Vikinglerin seyir esnasında yıldızlardan ziyade güneşe ihtiyaç duyduklarına kanaat getirilebilir. Örnek olarak 61. Kuzey enleminde Nisan ayının sonundan Ağustos ayının sonuna kadar güneş günde on dört saatten fazla gökyüzündedir. Müteakip enlemlerde bu rakam daha da artmaktadır. Günümüze kadar olan arkeolojik kazılar ışığında ortaya çıkan sonuçta İzlanda’da bulunan kristal bir materyal olan güneş taşı - spar-<sup>162</sup> bu şartlara uygun kullanım yeteneği gösteren bir seyir aletidir.

#### 4.1. Güneş Taşı Kullanımı

Güneş taşı; sis gibi özel durumlarda, gün doğumunda ve gün batımında kullanılabilirdi.

---

<sup>160</sup> Harl, *The Vikings Part I*, s.5

<sup>161</sup> Pytheas’ın yazılı bir eseri günümüze kadar ulaşmamıştır, fakat Strabo’nun “*Geography*”- *Coğrafya*- ve Pliny’nin “*Natural History*”-Doğa Tarihi- gibi eserlerinde kendisinden sıklıkla alıntı yapılmıştır.

<sup>162</sup> Danimarkalı matematik, tıp profesörü ve natüralist Erasmus Bartholimus tarafından 1669’da ilk defa yapılan tarifle güneş taşının temel prensibi, “ışığı polarize etmesidir.” Daha sonra 1678’de Hollandalı Christiaan Huygens, “*Treatise on Light*” eserinde bunu yazmış aynı zamanda Bartholimus İzlanda spar’da tarif ettiği çift kırılmayı da çalışmıştır.

Soğuk hava dalgasının, nispi daha az soğuk su yüzeyi üzerindeki hareketiyle görünür bir su buharı sathıtan yükselebilir. Olağanüstü şartlarda bu don buharı veya arktik deniz dumanı bir kaç ft. yükseklikten bir kaç yüz ft. yüksekliğe kadar yükselebilir, deniz sathı üzerindeki bu bölüm, ufku ve deniz sathındaki nesnelere gizleyen yoğun sisi oluşturur. Fakat nispeten gökyüzünü kapsamaz ve açık bırakır. Bu sis tipinde seyreden gemilerde sıklıkla sadece gemi direğinin en üst noktasında görüş sağlanabilir. Doğan veya batan güneşin ışığı sis kümesi içerisinde kaybolduğu zaman, zenit bulutsuz iken, gemiciler güneş taşını kullanarak güneşin kendisi görünmese bile tam pozisyonunu belirleyebilir. Açık hava şartlarında dahi görüş mesafesi, uzak mesafe bulutlar ve pus sebebiyle düşebilir, net görülemeyebilir. Bu durum, güneş taşını kullanarak güneşin yerini belirlemek için idealdir.

Saf güneş ışığı polarize olmamış durumdadır. Fakat mavi gökyüzünde görülen yansıtılmış güneş ışığı kısmen polarize olmuştur. Işık dünya atmosferinden geçtiği zaman tüm yönler doğru dağılır. Bu dağılmada mavi en kuvvetlidir. Bu sebeple gökyüzü karakteristik mavi rengine kavuşur. Atmosfer ve bu mavi menzilin içerisindeki frekanslar, daha önceki saçılma tarafından yok edilmiş olsa da gün doğumunda ve gün batımında gözlemciye ulaşan güneş ışığı daha da uzağa seyahat eder. Bu da, sarı ve kırmızı rene alacakaranlıktaki ufuk hattında baskın olma imkânı sağlar. Güneş ışığının atmosfer tarafından dağıtılması güneşin yönünü belirlemek için dik açı arayan denizciler için polarize olmuş ışık sağlar. Örneğin bir denizci gün doğumunda ve gün batımında direk olarak yukarı bakarsa dünya atmosferi polarizör olarak hizmet eder. Güneş ufukta veya ufka yakın bir yerdeyken güneş taşı yatay olarak yerleştirilirse analizatör olarak görev yapar. Güneş taşı, alacakaranlık

sırasında veya güneş ufuk yakınında sis bankı içerisinde iken veya bir ada arkasında iken sadece zenitin bulutsuz olması koşuluyla yönsel referans sağlar.<sup>163</sup>

İzlanda *sparı*, optik kalsit olarak da bilinmekte ve burada *silfurberg* olarak adlandırılmaktadır. Kalsiyum atomlarının kristal kafeste yer aldığı kalsiyum karbonat (CaCO<sub>3</sub>) moleküllerinden oluşmuştur. Bu tip kristal doğal bir bölünme göstermektedir. Kristal daha küçük parçalara ayrılabilir. Bu kristal karşılıklı kenarları birbirine paralel eşkenar dörtgen yapısındadır. Fakat dik açısı yoktur. Geniş açısı 101. 30° dar açıları 78.30° dir. Mükemmel kristal renksiz ve transparandır. Kristalin bu yapısı çift kırılma optik fenomenine yol açar.

Sağlıklı sonuç için güneş taşının pozisyonu yatay, eğimsiz ve zenit görüşü engelsiz olmalıdır. Eğer ışık, güneş taşına dik olarak girmezse hata oluşur. Herhangi bir İzlanda spar kristali optik olarak temiz oldukları sürece güneş taşı olarak kullanılabilir. Kristalin kalınlığı önemlidir.<sup>164</sup>

#### 4.2. Ufuk Levhası ve Güneş Taşı

İskandinavlar manyetik pusulaya sahip değillerdi, fakat kerteriz almak ve okyanus seyri yapmak için daha farklı yöntemlere sahiptiler. Vikingler, görsel ufku, *attir* olarak adlandırdıkları ana yönler anlamına gelen sekiz bölüme ayırmışlardı. Ve

---

<sup>163</sup> Leif K. Karlsen, “Viking Navigation Using the Sunstone, Polarized Light and the Horizon Board”, *Navigation Notes*, Issue 93, s.5, <http://www.nordskip.com/navnotes.pdf> (14.12.2015)

<sup>164</sup> Karlsen, a.g.m., s.6

bunu yaklaşık olarak Kuzey ve Güney’de uzanan Norveç batı sahilinin oryantasyonuna dayandırmışlardı.<sup>165</sup>

Ufuk tahtası, düz bir levha gibi *attirin* yazıldığı basit düz bir yüzeydir. Ayrıca belirli enlemler üzerine seyir mevsimi boyunca güneşin doğuş ve batış azimut<sup>166</sup> değerleri de belirtilmiştir. Ufuk tahtası, güneş hakkındaki ve ufkun sekiz bölümü bilgilerinin seyir esnasında nasıl kullanılacağını göstermektedir.

Vikingler, enlemleri dereceler ile değil, uygun enlemlerde konumlandıkları yer işaretleri ve mevkilerin isimleriyle kullanmışlardır. Örneğin 62<sup>0</sup> Kuzey enlemi demek yerine yelken açtıkları Stad, Norveç ve varış mevkii Thorshavn, Faeroe adını kullanmışlardır.

Ufuk tahtası belirli enlemlerde Mayıs, Haziran ve Temmuz aylarında güneşin doğuş ve batış yönünü görsel olarak gösterir. Ufuk tahtası kenarındaki ufak delikler tahta dübeller ile beraber güneşin yönünü işaret eder.<sup>167</sup>

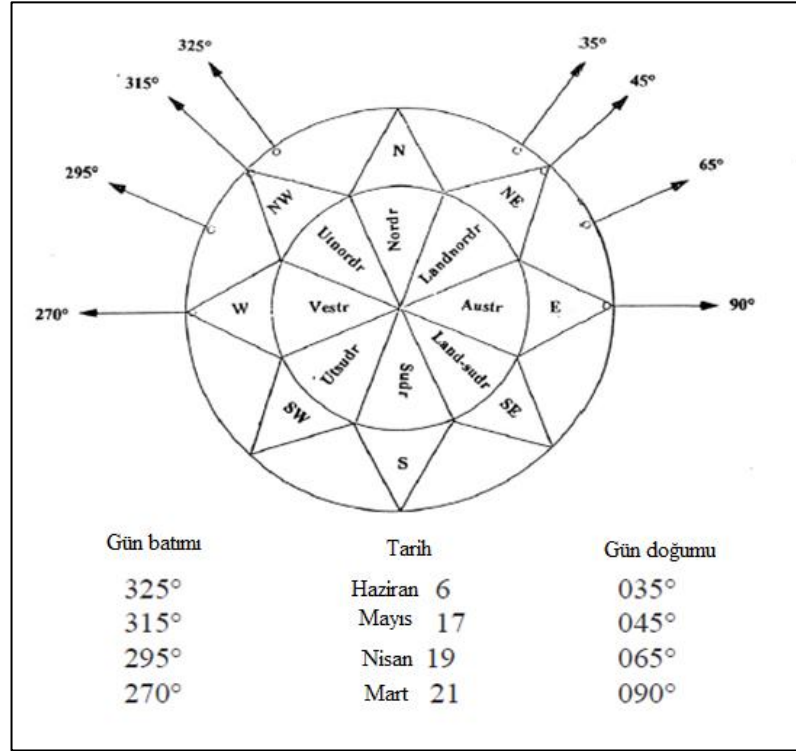
---

<sup>165</sup> Karlsen, “Viking Navigation Using the Sunstone, Polarized Light and the Horizon Board”, s.6-7

<sup>166</sup> Bir gök cisminin gözlemciye göre istikâmetinin ufuktaki kuzey veya güney noktasından açısal uzaklık olarak ifadesidir.

<sup>167</sup> Karlsen, a.g.m., s.7

Şekil 17: 61° Kuzey enlemi için ufuk tahtası<sup>168</sup>



Ufuk levhasının kullanımı basit ve sadedir. Örneğin 17 Mayıs'ta temiz bir gökyüzü ile beraber Hernar, Norveç'ten (61° Kuzey) batıya doğru rota çizildiğini farz edelim. Güneş burada 045 hakiki kerterizinde –kuzeydoğu- doğacaktır. Ufuk levhası üzerindeki tahta dübeller uygun deliklere yerleştirilir ve güneşin hakiki kerterizi alınır. Tam referans kerterizi ile beraber istenilen batı rotası ufuk levhasından okunabilir. Aynı prosedür diğer aylarda da uygulanır. Fakat sis veya bulutlar bu sularda sıklıkla olduğu gibi güneşi saklar ise güneş taşına ihtiyaç duyulur.<sup>169</sup>

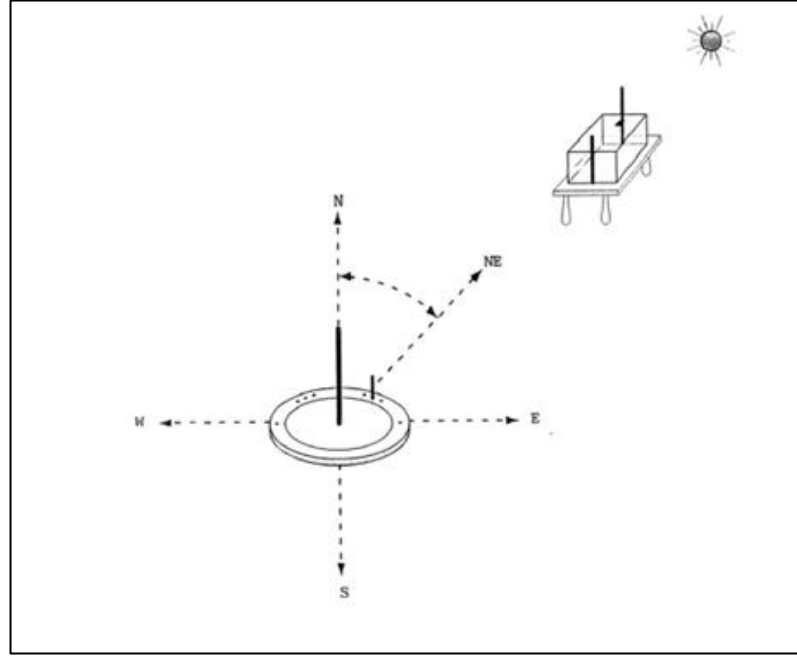
<sup>168</sup> Karlson, “Viking Navigation Using the Sunstone, Polarized Light and the Horizon Board”, s.7

<sup>169</sup> Karlson, a.g.m..., s. 6-7



Güneşin doğuşunda temiz bir zenit ve belirsiz bir ufuk mevcut olduğu durumda güneş taşı güneşin tam kerterizini belirlemek için kurulabilir. Bu iş tamamlanınca ufuk levhası nispi  $045^{\circ}$  güneş kerterizine hizalanır. Ufuk tahtası güneşin hakiki kerterizini gösterecek ve istenilen rota buradan çizilebilecektir.

**Şekil 18:Güneş Taşı ve Ufuk Tahtası kullanımı<sup>170</sup>**



Diğer enlemler için ufuk tahtası kolaylıkla yapılabilir. Temel kaide aynı olmakla birlikte kerterizler değişiklik gösterecektir.

Yoğun sisli hava şartlarında güneş taşının ufuk levhası ile beraber kullanılması iyi bir kombinasyon oluşturmaktadır. Ufuk tahtasının kullanımı aynı zamanda denizcilere güneş taşının yoğun sis veya belirsiz ufuk şartlarında en iyi şekilde

<sup>170</sup> Karlsen, “Viking Navigation Using the Sunstone, Polarized Light and the Horizon Board”, s.7

kullanılmasına imkân sağlamaktadır. Güneş doğuş ve batışında güneş ışınları yatay ve zenitten gelen ışık tamamen polarize olmuş olmalıdır.

Yüzyıllar boyunca kuzeylilerin seyirleri geçmişten gelen sözlü gelenek ve tecrübeye dayanmıştır. Manyetik pusulanın İskandinavlar tarafından kullanımından önce sis, yüzey akıntıları ve fırtına içerisinde açık denizleri geçmelerini sağlayan bu gelenek ve tecrübedir. Fakat bu meziyetlerin çaresiz kaldığı durumlarda az değildir. Kızıl Erik'in -Erik the Red- Grönland'a doğru 986 yılında 25 gemi ile yola çıkmış fakat bu gemilerin sadece 14 tanesi Grönland fiyordlarına varabilmişlerdir.<sup>171</sup> Başarıya ulaşan seyirlerin yanı sıra başarısızlıkla sonuçlanan benzer seyirler de mevcuttur. Nitekim "hafvilla" terimi Viking seyir aletlerini sükût ettiren doğa koşullarının olduğu durumu tarif etmek için kullanılmıştır. Sagalarda bu duruma sıkça rastlanmaktadır.<sup>172</sup>

---

<sup>171</sup> William R. Short, *The Icelanders in the Viking Age, People of the Sagas*, McFarland & Company, Inc., Publishers, Jefferson, North Carolina, ve Londra 2010, s.134

<sup>172</sup> G. J. Marcus, "Hafvilla: A Note on Norse Navigation", *Speculum*, Vol.30, No.4, Medieval Academy of America, Cambridge, Massachusetts, 1955, 601-605

## BÖLÜM II

### VIKİNG ÇAĞI GEMİLERİ

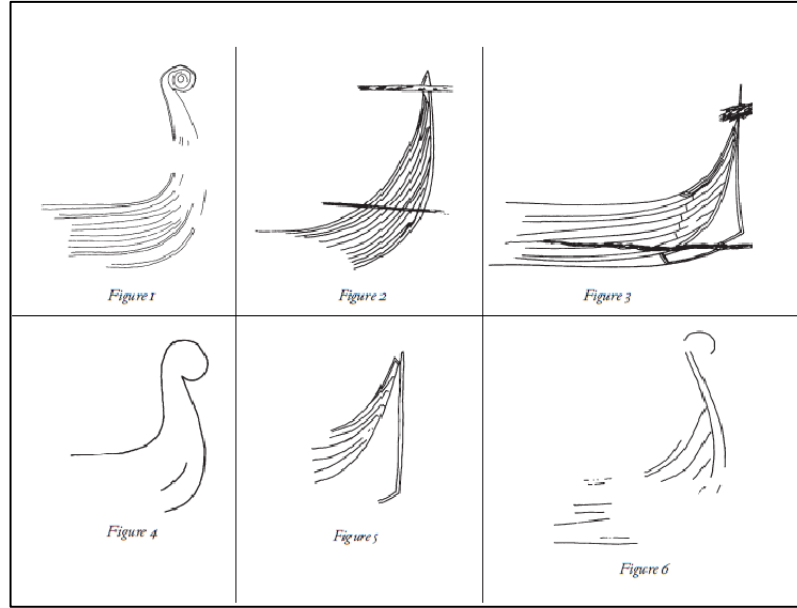
#### 1. Erken Viking Gemi Tipleri ve Özellikleri

Düncaya meşhur ikon Viking gemilerini gemi bulguları, ikonografi<sup>173</sup> ve yazılı kaynaklardan, özellikle de sagalardan öğreniyoruz. Araştırmaların çoğu materyal kalıntılarına odaklanırken yazılı metin belgeleri esasen bu konudaki bilgi haznesine önemli katkılar sağlamaktadır. Arkeolojik kazılar ve batıklar araştırmacılara, gemilerin görünüş ve materyali ile ilgili yorum yapma imkân-kabiliyeti kazandırırken yazılı kaynaklar ile desteklenen çalışmalar denizcilerin isim verdikleri gözdeleri olan gemilerin canlı yaşayışlarını gerçeklemektedir. Eski Nors yazılı kaynaklarında mevcut terminoloji Viking çağında kullanılan gemi tipleri için kesinlik arz etmemekle beraber, bu terimlerin dönemin gemileriyle olan eşdeğerliği arkeolojik bulgular temelinde gözlenebilir.

---

<sup>173</sup> İkonografi örnekleri için; Ole Thirup Kastholm, “Viking Age İkonography and Square Sail”, *Maritime Archaeology Newsletter From Denmark*, no:22, Summer 2007, 8-9. Ole Crumlin-Pedersen, “Viking Age İkonography and Square Sail”, *Maritime Archaeology Newsletter From Denmark*, no:26, Summer 2011, 12-16. Ole Thirup Kastholm, “Six Ship Graffiti from Himmelev Church”, *Maritime Archaeology Newsletter From Denmark*, no:26, Summer 2011, 28-31

Şekil 19: Oseberg buluntularından grafitiler (820-834)<sup>174</sup>



Su bazlı tekneler için tüm germenik kökenli dillerde kullanılan ortak kelime *skip*'dir. Bu ifade Viking çağı boyunca sayısız kaynakta kullanılmıştır. *Knorr* da rünik külliyatta kullanılan başlıca terimdir. Ve nispeten skaldik külliyatta da yaygındır. Skaldik külliyatta *skip* terimi 35 dörtlük içerisinde geçmektedir.<sup>175</sup> Bu terimin en yaygın bileşik kelimesi olan *herskip* savaş gemisi anlamına gelir. *Langskip*, longship yani uzun gemi, *kaupskip*, ticaret gemisi anlamına gelir. Skaldik külliyatta gemiler için *skip* teriminden daha yaygın olarak kullanılan *skeið* kelimesidir. En az 49 dörtlükte bulunmaktadır. Bunlardan en az iki tanesinde barışçıl ve askerî olmayan anlamında kullanılmıştır. Diğerlerinde ise açıkça savaş gemisi

<sup>174</sup> Eldar Heide, *Early Viking Ship Types*, Særtrykk fra Sjøfartshistorisk Arbok 2012 Bergen 2014, s.96

<sup>175</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.120

anlamındadır. Sekiz skaldik dörtlükte *snekkja* kelimesi geçmektedir. *Skeið* kelimesi ile olan ilişkisi *snekkja*'nın daha küçük olmasıdır.<sup>176</sup>

Viking çağına ait diğer bir resim ejderha gemisi veya pruvasında ejderha başı olan gemidir. *Dreki* (ç.*drekar*) sadece 7 dörtlükte geçmektedir. Pek çok yazar *dreki*'nin tüm savaş gemilerinin en büyüğü anlamındaki teknik veya yarı teknik bir terim olduğunu ileri sürmektedir. *Skeið*'den daha geniştir.<sup>177</sup> Yük, aynı zamanda açık deniz gemisi olarak da kullanılan geniş bir gemi tipi olan *knarr*, rünik yazıtlarda ve skaldik dörtlüklerde kendisine yer bulmaktadır. Gemi anlamında kullanılan bir diğer terim olan *askr* 'da gayet sınırlı olarak kullanılmıştır.

Bu bilgiler ışığında skaldların gemileri pek çok değişik terim ile ifade ettiklerini görebiliriz. Gemilerin tiplerine göre adlandırılmasının yanısıra onlara ayrıca isim verilmesi sadece Vikinglere özgü değildir. Geminin kadın olarak betimlendiği denizcilik geleneğinde gemi isimlerinin Vikinglerde bu şekilde uygulandığına dair verimiz yoktur. Gemi isimlerinin geçtiği kaynaklarda çoğunlukla eril, bazen de hayvan isimleri görülmektedir. Bu isimlerden en ünlüsü Óláfr Tryggvason'ın "*Ormr inn langi*" yani "Uzun Yılan" isimli gemisidir.<sup>178</sup> Óláfr'a ait *Trana* (Turna), *Visundr* (Bizon) gemileri de yaygın bilinenler arasındadır.

---

<sup>176</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.126

<sup>177</sup> Jesch, *a.g.e.*, s.127

<sup>178</sup> Snorri Sturluson, *Heimskringla Volume I, The Beginnings to Óláfr Tryggvason*, trans. Alison Finlay, Anthony Faulkes, Viking Society for Northern Research University College, Londra 2011, s.210

Kaynaklar temelinde Viking gemileri; *Knorr, Beit, Skeið Kjöll, Askr* ve *Ellidøi* olmak üzere altıya ayrılabilir. Gemi tipleri için kullanılan terimler gemilerin karakteristiklerine de işaret ediyor olabilir. Viking çağı gemi grafitileri de bu döneme ait gemi karakteristikleri hakkında önemli bilgiler vermektedir.

### 1.1. Knorr

*Knorr* terimi; Skuldev 1 ve Hedeby 3 batıkları gibi hem okyanusta seyredilen hem de ağır yük taşıyabilen geniş tip gemileri ifade etmek için kullanılmaktadır. Knorr<sup>179</sup> 870'li yıllarda vuku bulan Hafrsfjord savaşından<sup>180</sup> kısa bir süre sonra oluştuğu ve büyük ölçüde gerçek olduğu kabul edilen Þorbjorn Hornklofi tarafından yazılan *Haraldskvæði* şiirindeki<sup>181</sup> tarifiyle ortaya çıkmış, daha sonra da 937 yılı Anglo-Sakson şiiri *Battle of Brunanburh*'da görülmüştür.<sup>182</sup> Södermanland ve Uppland rünik yazıtlarının altı tanesinde de bu terim görülmektedir. Terimin bu

---

<sup>179</sup> Knorr terimi kökeni hakkında bkz., William Sayers, "The etymology and semantics of Old Norse knarr "cargo ship" The Irish and English evidence", *Scandinavian Studies* 68, 1996, 279-90

<sup>180</sup> Batı Norveç'in tek bir monark altında birleştiği ilk savaş (872); Heimskringla 'da da geçmektedir.

<sup>181</sup> Heide, *Early Viking Ship Types*, s.99

<sup>182</sup> Nora Kershaw, *Anglo-Saxon and Norse Poems*. Cambridge University Press, Cambridge 1922, s.68; Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.131

yazıtlar içerisindeki anlamları farklılık göstermekle birlikte ticaret ve savaş gemisi anlamı ön plana çıkmaktadır.

Modern Norveç literatüründe *knarrstemnd* sıfatı “geriye doğru eğimli gövde”, tam manasıyla *knarr* şekilli gövde anlamındadır. Buna dayanarak *knorr* kelimesinin kökünde geriye doğru eğimli gövdeli gemi anlamında kullanılmış olması muhtemeldir. Terim bu haliyle kargo kapasitesi hakkında herhangi bir fikir vermezken, geriye doğru eğimli gövde formu büyük, açık denize uygun kargo gemisi karakteristiği ile özdeş görünmektedir. Savaş gemisi anlamında kullanılan *knorr* terimi İskandinav şiirlerinde bu muhteviyatını muhafaza ederken rünik yazıtlarda da kargo gemisine açık bir şekilde atıf yapılmamıştır.<sup>183</sup> Skuldev I gemisi (1030-1050) bu tipin en gelişmiş halidir.

*Knorr* teriminin kullanımında birbirinden tamamen farklı iki aşamanın olduğu görülmektedir. 11-13. yüzyıllar arası yazında (açık deniz gemisi), yük gemisi anlamında da kullanılmış, fakat 11.yüzyıl öncesi ve civarı yazılmış şiirlerde *knorr* terimi ile açık olarak savaşta kullanılan gemilere atıfta bulunulmuştur.<sup>184</sup> İskandinav gemi inşa geleneğinin 10. yüzyıldan sonraki gelişim ve özelleşmesi buna etkindir. Gemi tiplerinin özelleşmesini müteakip ortaya çıkan genel resimde yük gemilerinin ve savaş gemilerinin tamamen ayrıldığı görülmektedir. Bu özelleşmenin önemli

---

<sup>183</sup> *Knorr* teriminin kaynaklarda geçen detaylı kullanım şekli için bkz. Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.128-132

<sup>184</sup> Heide, *Early Viking Ship Types*, s.100

kriterlerinden olan B/L oranı<sup>185</sup>, gemileri sınıflandırma işleminde kritik bir etmen olarak ortaya çıkar. Nitekim *knorr* tipi gemilerin daha çok 11.yüzyıldan önce kullanıldığı göz önüne alınırsa bu gemilerin hangi amaç ile kullanıldığı ancak yazılı metinlerde geçen anlam bütünlüğüne bakılarak anlaşılabilir.

## 1.2. Beit

Beit teriminden Eski Nors şiirsel külliyatında dokuz kez bahsedilirken nesirlerde görülmemiştir. Fakat bu deyinmelerin hiçbirisi mantıklı bir şekilde 1000'den öncesine dayandırılmaz. Modern Norveç dilinde *beit* geminin sürüklenmekten kurtulabilme kabiliyeti anlamına gelir. Ve bu omurganın denizi yararak ilerlemesi fikrinden türemiş olması muhtemel Eski Nors *beita* “rüzgarüstü seyir” fiili ile ilgisi olması mümkündür.<sup>186</sup>

*Beit*'ten ilk kaynaklarda bahsedilmemesinin sebebi gemi tipinin daha az önemli olması ve bu tipin neredeyse bilinen tüm İskandinav şiirlerinden daha öncesi ile tarihlenmesi olabilir. Bu tarih Merovenj dönemi ve Viking çağının ilk başlarıdır.

*Beit* ve *bátr* terimleri Haraldr Harðráði'nin gemisi için, bir kere de Magnús Berfoettr'in gemisi için kullanılmıştır. Haraldr'ın Konstantinople'ye olan

---

<sup>185</sup> Bölüm III'de değinilecektir.

<sup>186</sup> Heide, *Early Viking Ship Types*, s.110



yolculuğunu anlatırken aynı gemiler *snekkja* ve *skeið* olarak da adlandırılmışlardır. Bu sonuca göre bu gemilerin büyük savaş gemileri olduğunu düşünülebilir.<sup>187</sup>

### 1.3. Skeið

(Ç. *Skeiðar* ve *skeiðr*) Skaldik külliyatta gemi için kullanılan *skip* teriminden daha fazla *skeið* kelimesi kullanılmıştır. Bu terim ile külliyat içerisindeki kullanım yerleri itibariyle savaş gemisine atıfta bulunulduğu görülmektedir. Tryggevælde Danimarka rünik yazıtlarında da (900c.) kelimenin farklı kullanımları bulunmaktadır.<sup>188</sup>

Bu kullanım konsepti yanı sıra *skeið*'in özellikli bir gemi tipi olup olmadığı belirsizdir. Etimolojik kökende bu terimin anlamı uzun ve kılıç şeklinde odun parçası ya da suyu kesen bir materyal olarak tariflenir. Çoğu geç dönem Viking çağına ait bir kısım İskandinav şiirinde *skeiðar*'ın uzun ve ince olduğuna dair bilgiler mevcuttur. Bu bilgiler ışığında; fribordu düşük, ince ve uzun olarak inşa edilmiş 29.5 m uzunluğundaki Skuldev 2 (1060), 31 m uzunluğundaki Hedeby 1 (985) ve 36 m uzunluğundaki Roskilde 6 (1025c.) gemileri özellikleri itibariyle *skeið* sınıfındaki gemiler olarak değerlendirilebilir.

Sekiz skaldik dörtlükte geçen *snekkja* (ç.*snekkjur*) kelimesi de *skeið* ile benzerlik göstermektedir. Üç skaldik dörtlükte *knerrir-skeiðar*, *herskip-skeiðar* ve *skeiðr-beit*

---

<sup>187</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.135

<sup>188</sup> Heide, *Early Viking Ship Types*, s.112; Jesch, *a.g.e.*, s.126

arasında bir gemi olarak kullanıldığı belirtilmektedir. Genel olarak kabul gören durum ise *snekkja*'nın *skeið*'den daha küçük olduğu yönündedir.<sup>189</sup>

#### 1.4. Kjáll

Gemileri *kjáll* (ç. *Kjólar*) olarak adlandırmak eddik şiirde yaygındır. Eski İngilizce'deki "büyük gemi" anlamındaki "ceol" terimi ile soydaştır. Fakat bu terim skaldik külliyatta gemi olarak kullanılmamıştır.<sup>190</sup>

8. yüzyılda *Beowulf* ve *The Fates of the Apostles* gibi şiirlerde *cēol* tüm Viking çağı boyunca olduğu gibi yaygındır.<sup>191</sup> Eski Nors'da *kjáll*'dan Þorbjorn Hornklofi'nin *Haraldskvæði*'sinde<sup>192</sup> de bahsedilmektedir. Bunlarla beraber *kjáll* Eski Nors şiirinde 15 kez geçmektedir.

*Kjáll*, *cēol*, *kiol* terimlerinin *keel*<sup>193</sup> terimi ile aynı olduğu yaygın bir şekilde düşünülse de Sakson yerleşimcilerin kullandıkları *cēol* açık bir şekilde savaş gemisidir. Kıta da bu kelimenin Merovenj ve Viking çağında "savaş gemisi" anlamına geldiği görülmektedir.

---

<sup>189</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.126

<sup>190</sup> Jesch, *a.g.e.*, s.136

<sup>191</sup> Heide, *Early Viking Ship Types*, s.118

<sup>192</sup> Kershaw, *Anglo-Saxon and Norse Poems*, s.82, 84, 90

<sup>193</sup>İng. Gemi omurgası

Erken Viking çağı *kjólar*'ı hakkındaki bilgiler sınırlıdır. Haraldskvæði'ye göre 870'lerdeki Hafsfjord savaşında kullanılan *kjólar* derindi.<sup>194</sup> Bu da *kjólar*'ın nisbeten yüksek fribord ve büyük kargo kapasitesi karakteristiki özelliklerine sahip olduğunu gösterir. Bu nitelikler göz önüne alındığı zaman *kjóll* tipini tanımlamak için en uygun aday yaklaşık 890 yılında inşa edilen Gokstad gemisidir.<sup>195</sup>

Sonuç olarak *kjóll*, deniz aşırı yolculuk ve kargo transferi için bu dönemde nitelikli kargo gemileri Skuldev I benzeri *knerrir*'den önceki en uygun gemi tipi olarak yerleşimcileri çiftlik hayvanlarıyla beraber 9 ve 10. yüzyılda İzlanda'ya götüren başlıca gemi tipidir.

İskandinavya'da *kjóll* gemileri kullanımdan kalkmıştır. Bunun ne zaman olduğunu kestirmek zor olsa da kargo taşıma gemileri *knorr*'ın gelişmesiyle bağlantılı olması muhtemeldir.

## 1.5. Askr

*Askr* (ç. *Askar*) terimi Eski Nors şiirinde sadece iki kez bulunurken<sup>196</sup> *Hervarar saga ok Heiðreks*<sup>197</sup> ve *Örvar-Odds saga*'da da görülmektedir. 11-13. yüzyıllar

---

<sup>194</sup> Kershaw, *a.g.e.*, s.82-83

<sup>195</sup> Heide, *Early Viking Ship Types*, s.122

<sup>196</sup> Heide, *a.g.e.*, s.122

<sup>197</sup> *Hervarar saga ok Heiðreks*, Viking Society for Northern Research Text Series, ed. G. Turville-Petre, Viking Society for Northern Research University College, Londra 1956, s.4 ayrıca s.96

arasında Ortaçağ günlük dilinde kullanımda olmayan bu kelimenin kaynaklarda sınırlı olarak geçmesi başlıca bir gemi tipi olmadığına işaret edebilir.

Askr teriminin, dikişli gemi tipini de ifade ediyor olması mümkündür. Çoğu Viking gemisi buluntusunda geriye kalan mateyaller çoğunlukla paslı perçimler olurken, döşeme tahtalarını bir arada tutan dikişler zaman içinde kaybolmaktadır. Kuzey Avrupa'da kullanımı devam eden dikişli teknelerin Viking çağından önce kullanımdan kalkmış olması ve Viking gemi buluntularının hiç birisinde böyle bir iz rastlanmamış olması da kesin yorum yapılabilmesine imkân vermez. Bu sebeple yazılı kaynakların oldukça sınırlı olduğu *askr* kelimesinin karşılığı olan gemi tipinin veya gemilerin, Viking akınlarının ilk aşamasında kullanılan dikişli gemiler olması mümkündür.<sup>198</sup>

## 1.6. Elliði

*Elliði* (ç. *Elliðar*) terimi Eski Nors külliyatında nadir olarak bulunmaktadır. Şiirde Eilífr Goðrúnarson'ın<sup>199</sup> *Pórsdrápa* ve eddic şiir *Friðþjófs* saga'da<sup>200</sup>

---

<sup>198</sup> Heide, *Early Viking Ship Types*, s.126-130

<sup>199</sup> İS 975-995 arası Norveç hükümdarı Haakon Sigurdarson'ın hizmetindeki bir şairdir.

<sup>200</sup> *Esaias Tegne'r, Fridthjof's Saga*, trans. Thomas A E ve Martha A Lyon Holcomb, Blackmask Online 2001, s.14, 17, 24 ve saganın birçok yerinde gemi *ellide* olarak geçmektedir.

bulunmuştur. Nesirde ise *Landnámabók*,<sup>201</sup> *Hversu Noregr byggðis*<sup>202</sup>, *Friðþjófs* saga ve *Sorla þátr* ‘da<sup>203</sup> geçmektedir.<sup>204</sup>

*Ellidí* çağdaş sagalarda veya 11-13.yüzyıl ortaçağ şiirinde hiç ortaya çıkmasa da bir kaç efsanevi sagada bulunmuştur. Bu durum saga yazarları tarafından *elliði*’nin antik zamanlara ait bir gemi tipi olarak görüldüğü şeklinde yorumlanabilir.

Peki *elliði* nasıl bir tip gemiydi? *Ellidí*’nin hem nehir hem de denize uygun kombine bir tekne olduğuna dair işaretler vardır. *Hversu Noregr byggðisk*’a göre efsanevi Kral Beiter kış ortasında *elliði*’yi bir kızak üzerine sabitlemiş ve bu berzahu seyrederek geçmiştir.<sup>205</sup> Bu kıssa her ne kadar sözlü miras olup tarihsel olmasa da, menkıbenin arkasında yatan olgu kralın berzah geçişine çok uygun olan *elliði* kullanmasıdır. Bu berzah, uzunluğu boyunca kuru olmayıp düz karinalı küçük

---

<sup>201</sup> 9 ve 10.yüzyıllarda İzlanda’da Nors kolonileşmesini konu alan kaynak eserdir.

<sup>202</sup> “Norveç nasıl yer edinildi” anlamındaki kaynak eser, sadece önemli bir İzlanda el yazması olan *Flateyjarbók* içerisinde muhafaza edilmiştir.

<sup>203</sup> 14.yüzyılın sonlarına ait önemli bir izlanda el yazmasında olan *flateyjarbok* içerisinde geçmektedir. Great Saga of Olaf Tryggvason ile içiçe geçmiş pek çok kısa öyküden birisidir. John Lindow, *Norse Mythology- A Guide to the Gods, Heroes, Rituals and Beliefs*, Oxford University Press, New York 2001, s.280

<sup>204</sup> Heide, *Early Viking Ship Types*, s.130-131

<sup>205</sup> “Karın derin olduğu yerlerde geminin altına kızak yerleştirdi ve bu kızakla seyahat etmek rahattı. Burada Beiti güverteye oturdu, rota çizdi, yelken açtırdı...”; *Flateyjarbók Hversu Noregr Byggðist How Norway was Settled*, trans. George L. Hardman, 2011, s.1

teknelerin geçişi için müsaittir. Bu bilgiler işığında *elliği*'nin erken Viking ağının oldukça düz karınaya sahip hem nehir hem de denizde kullanılmaya uygun bir gemi tipi olduğu söylenebilir.

Erken Viking gemileri ilgili yapılan bu sınıflandırmada kesinliğe ulaşmak kaynakların yetersizliği ve sınırlılığı sebebi ile imknsızdır. Böyle olsa bile *knorr* ve *skeiğ* üzerinde varılan nokta oldukça kesindir. Kaynakların oğaltılması gemi buluntuları ile ilgilidir. Özellikle de şimdiye kadar gemi solucanları barındırmamış Baltık Denizinde, tuzlu su sebebiyle kpeşte, pruva ve diğer özellikleri tanımlayan izler hala bozulmamış olabilir. Danimarka 1960'larda Skuldev gemilerinin bulunmasıyla Viking gemisi araştırmalarında liderliği almıştır. Coğrafyanın sunduğu imkânlar dâhilinde diğer Baltık lkeleri de sualtı ve üstü arkeolojisinde önemli avantaja sahiptirler.<sup>206</sup>

Viking ağının ve Vikinglerin bir sembolü haline gelen uzun gemilerin de diğer gemi tiplerinden ayırt edilmesi ancak rne taşları, Anglo-sakson kronikleri, sagalar ve skaldik şiirler sayesinde yapılabilir. Kullanım konsepti de göz önüne alındığı zaman kaynaklarda uzun gemilere batıya yapılan seferin konu edildiği bölümlerde rastlanabilir. Rne taşlarının bizzat Vikingler tarafından yazılmış/oyulmuş olması da bu kaynakların değerini fazlasıyla arttırır.

---

<sup>206</sup> Heide, *Early Viking Ship Types*, s.136

## 2. Arkeolojik Kazılar Işığında Spesifik Viking Gemileri

Danimarka kıyı suları seyir bakımından oldukça tehlikelidir. Dar kanallar, sığ sular, sert rüzgâr ve dalgaların yanı sıra deniz savaşları, bu sularda pek çok geminin batmasına sebep olmuştur. Danimarka suları taş devrinden itibaren günümüze kadar yaklaşık 20.000 gemi enkazı barındırmaktadır. Bu batıklar, toplulukların gemi inşa geleneklerini, ticaretlerini, askerî ve politik yaşayışlarını anlamamızda anahtar rol oynar.<sup>207</sup>

Vikinglerin 9. yüzyıldan 11. yüzyıla kadar yerleştiği bölgeler; İskandinav yarımadası, Jutland, Danimarka takımadaları, Baltık'daki adalar, Kuzey Atlantik, geniş nehirler ve kıyılar boyunca İngiltere, İrlanda, Kuzey Fransa ve Rusya'dır. Bu coğrafyaları birbirine bağlayan kara yolu yoktur. Bu sebeple tüm bu iletişimin anahtarı olan gemiler doğal olarak Viking genişlemesinin markası haline gelmiştir.

Yazılı kaynaklarda geçen gemilerin nitelik ve kullanım alanlarını, arkeolojik kaynaklardan edilen bulgular nispetinde gerçekleştirme imkânına sahibiz. Fakat arkeolojik kazılar sonucu elde edilen bazı gemi buluntularının özelliklerini yüksek oranda kaybetmiş olması bu karşılaştırmayı zorlaştırmaktadır. Viking gemi inşa geleneğinin 11.yüzyıldan sonra gösterdiği sınırlı değişim ve özelleşme ayrı tutulacak

---

<sup>207</sup> İskandinavya'nın deniz ile olan arkeolojik geçmişi ve gemi tip ve boyutları için; Ole Crumlin-Pedersen, "Ship types and sizes AD 800–1400", *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200–1200*, ed. Ole Crumlin-Pedersen, Roskilde, Viking Ship Museum, 1991; 69–82. ve Ole Crumlin-Pedersen *Viking-Age Ships and Shipbuilding in Hedeby/Haithabu and Schleswig*. Schleswig and Roskilde: Wikinger Museum Haithabu ve The Viking Ship Museum in Roskilde 1997, s.93.

olursa bu dönemde kullanılan gemilerin inşa tarzları ve tipleri birbirlerine oldukça benzerdir. Bu benzerliğin sağladığı avantajı gemi enkazlarında da gözlemlemek mümkündür. Genel görünüş itibariyle boy/en oranlarındaki değişimlerin belirlediği gemi tiplerinin ortak özelliği inşa tarzlarıdır. Kürek ve yelken itme gücüne haiz gemilerin dümeni sancak kış tarafa montelidir. Meşe ve çam ağaçlarından inşa edilen gemiler ayrıca standart klinker inşa tarzına sahiptir. Gemi inşa tekniği ve gemi dâhilinde kullanılan teknolojiye özelleşmenin bu denli sınırlı olması İskandinavların Viking çağında ulaştıkları coğrafyalardaki denizcilik kültürlerinden etkilenme oranının yok denilebilecek kadar az olduğu ve Vikinglerin bu alanda kendilerine has bir kültür/gelenek geliştirdikleri sonucuna işaret eder.

Güneydoğu Norveç'te bulunan, yaklaşık 820 ve 895 yılları ile tarihlenen Oseberg ve Gokstad gemileri Viking çağı gemi arkeolojisi ve gemi inşasına olan ilgiyi üst düzeye çekmiştir. Bu gemiler şimdi de Oslo'da sergilenmektedir. 10. ve 11. yüzyıla ait olan gemilerin ise en önemlileri Ladby (925 c.), Hedeby (iki gemi, 985-1025) ve Skuldev (beş gemi, 1030-1050 c.) gemileridir. Bu gemiler, bu dönemde gelişen ve değişen gemi tip, boyut ve kullanım amaçlarını göstermektedir.<sup>208</sup>

---

<sup>208</sup> Ole Crumlin-Pedersen, "Viking Ships", *Ancient Europe, 8000 B.C. to A.D. 1000: Encyclopedia of the Barbarian World Vol. 2: Bronze Age to Early Middle Ages (c. 3000 B.C. - A.D. 1000)*, eds. Peter Bogucki, Pam J. Crabtree, Charles Scribner's Sons, New York 2004, 423-425



## 2.1. Skuldev Gemileri

11. yüzyılın ikinci yarısında Danimarka Roskilde'sinin deniz yoluyla saldırıyla uğrama ihtimali vardı. Buna karşılık Roskilde yerlisi Vikingler şehrin 20 kilometre kuzeyindeki Roskilde'ye olan dar seyir kanalını kontrol etmek ve daraltmak istemişler, bunu da 1060' larda Skuldev'deki Roskilde fiyordunda içlerini taşlarla doldurarak ve delik açarak batırdıkları iki kargo gemisi ve bir savaş gemisi ile başarmışlardır. Bölge halkının bu strateji işe yaramış, ayrıca bu bariyer 1070'lerde bir uzun gemi ve bir taşıyıcı tekne ile güçlendirilmiştir.<sup>209</sup> Tehlike geçtiği zaman ise gemiler burada sabit hale gelmiş, kaybolmuş, unutulmuş ve bir balıkçının daha sonra Skuldev 1 olarak adlandırılacak geminin iç omurgasını keşfedeceği tarih olan 1924'e kadar da öylece kalmıştır. Bu beş gemiye Skuldev adının verilmesi ise Skuldev köyü yakınlarında bulunması sebebiyledir.

### 2.1.1. Skuldev 1

Skuldev 1 açık deniz gemisidir. *Knarr*<sup>210</sup> sınıfı olarak adlandırılır. Meşe, çam ve ıhlamur ağacı kerestesinden yapılmıştır. Orijinali 54 ft.<sup>211</sup> uzunluğunda 15 ft. genişliğindedir. Personel kapasitesi 6-8 kişi arasındadır. 1030-1050 arasında inşa edilmiştir. Diğer tip Viking gemileri ile karşılaştırıldığı zaman bordalarının yüksek pruva ve pupasının oldukça dolgun ve yuvarlak olduğu görülür. Bu özellikler geniş

---

<sup>209</sup> T. Douglas Price, *Ancient Scandinavia: An Archaeological History from the First Humans to the Vikings*, Oxford University Press, Oxford 2015, s.362

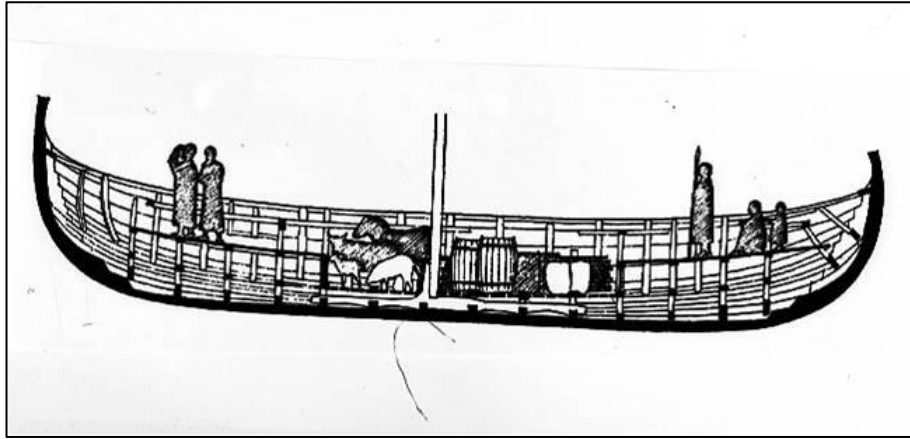
<sup>210</sup> Bknz. Erken Viking gemi tipleri “knarr”

<sup>211</sup> 1ft.=30.48 cm

bir hacme (35 m<sup>3</sup>) 24 ton civarı kargo kapasitesine sahip olmasında etkili olmuştur. Gemi 14 ana kemere ihtiva etmektedir. Bunların yanı sıra pruva, pupa ve ana direğin arkasında birkaç ek kemere vardır. Viking ailelerinin İzlanda, Grönland gibi yerlere göçerken kullandıkları tekne tipi budur. Sagalarda da bu nitelikle sahip gemiler *knarr* olarak bilinmektedir.<sup>212</sup>

Geminin vasatı kargo yüklemesi için tahsis edilmiş olduğu için güvertesizken, baş ve kığı ise güverteye sahiptir. Gemi başında ve kığında dörder adet kürek deliği bulunmaktadır. Tekne karinası pruvada keskin V şekilli olmasına rağmen bu keskinlik vasatta azalmaktadır. Tekne tam dolu olduğu zaman yaklaşık 1,5 metre drafta sahiptir. Bu yüzden vasattaki V formunun azlığı stabilite için fazla sorun teşkil etmez.

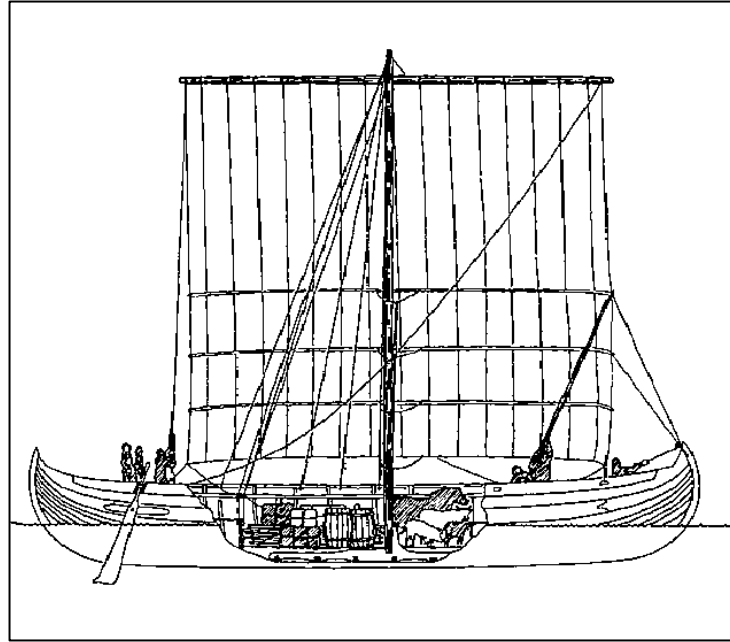
**Şekil 20 : Geminin pruva ve pupasındaki güverteye dikkat ediniz. Vasat ise yüklük olarak kullanılmaktadır.**



<sup>212</sup> Durham, *Viking Longship*, s.40

Tüm Skuldev gemilerinde dip döşeme tahtaları ip ile değil ağaç çivi ile birleştirilmiştir. Bunların kalınlığı 1 inçten<sup>213</sup> biraz fazla iken bordadakiler yaklaşık 2, 5 inçtir. Sağlamlık ve ağırlık bakımından diğer Viking teknelerinden ayrılır. Atlantik Okyanusu'nda yük taşımaya uygun olarak inşa edilmişlerdir. Dendrokronolojik analiz<sup>214</sup> bu geminin Norveç'te inşa edildiğini göstermektedir. Tam ölçekli replikası "Ottar" Roskilde'de 2000 yılında denize indirilmiştir. Uygun şartlar altında 5-6 kts sürat yapabilen bu gemi güçlü rüzgarda 12.5-13 kts sürate kadar çıkabilmektedir.<sup>215</sup>

**Şekil 21: Skuldev 1 gemisi çizimi<sup>216</sup>**



---

<sup>213</sup> 1 inç=2, 54 cm

<sup>214</sup> Ağaç halkalarının incelenerek yaş belirleme işlemi.

<sup>215</sup> Durham, *Viking Longship*, s.41-42

<sup>216</sup> Else Roesdahl ve Preben Meulengracht Sørensen, "Viking culture", *The Cambridge history of scandinavia v.1*, s.125

### 2.1.2. Skuldev 2/4

Skuldev 2 gemisi çok az korunmuştur. Dendrokronoloji çalışmasına göre gemi 1055'ten sonra Dublin, İrlanda'da inşa edilmiştir. Omurgası meşe ağacından yapılmıştır. Döşeme tahtalarının kalınlıkları ise 3 ile 5 inç arasında değişmektedir. *Drakkar* sınıfı bir Viking uzun gemisidir. Yaklaşık olarak 92 ft. uzunluğunda ve 15 ft. genişliğindedir.<sup>217</sup>

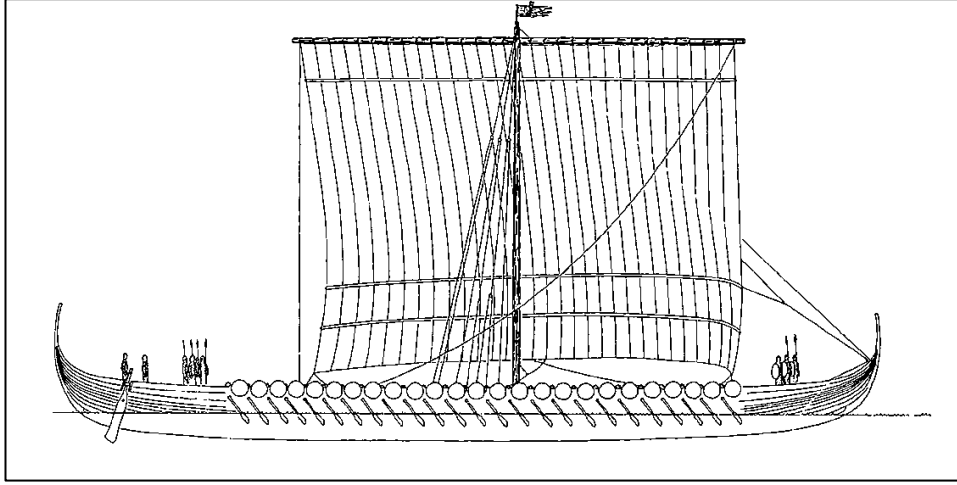
Bu gemilerde ardışık iki kemere arası oda olarak adlandırmaktadır. *Drakkar* sınıfı bir uzun gemide 30 veya daha fazla oda mevcuttur. Her bir odada bir çift kürek bölümü vardır. Bu gemide de 36-38 oda ve dolayısıyla 72-76 kürek vardır. Skuldev 2 gemisinde kürekçiler 70 cm aralıklı olarak oturmaktadır. Gemi formu 15 kts'ye kadar sürat yapılabilmesine imkân sağlamaktadır. Böyle büyük gemilerin hem oldukça hafif aynı zamanda da sağlam olması gerekir. Bunu sağlamak için de bütün Skuldev gemilerinde kemerele döşeme tahtalarına kavelalar<sup>218</sup> ile bağlanmıştır. Aynı zamanda geniş kemerele yapıya sağlamlık katmaktadır. Kemerelelerin ince yapısı da teknenin hafiflemesine yardımcı olmaktadır.

---

<sup>217</sup> Durham, *Viking Longship*, s.38

<sup>218</sup> Ağaç çivi

**Şekil 22: Skuldev 2 gemisi özellikleri itibariyle savaş gemisi olarak düşünülmemektedir.<sup>219</sup>**



Skuldev çalışmaları sırasında bulunan bir takım gemi parçaları ilk önce ayrı bir gemi olarak -Skuldev 4- olarak düşünülmüş, fakat daha sonra bu parçalarında da Skuldev 2'ye ait oldukları anlaşılmıştır.

### **2.1.3. Skuldev 3**

Skuldev 3 gemisi, 45 ft. uzunluğunda ve 15 ft. genişliğinde bir kargo gemisidir. Muhtemelen *knarr* tipi olup Danimarka'da meşe ağacından inşa edilmiştir. Gemi nitelikleri itibariyle açık denizden ziyade Danimarka sularında ve Baltık Denizi'nde kısa yolculuklar için uygundur. Döşemeler toplam 8 borda kaplama sırasından oluşmaktadır. Bir borda kaplama sırasında da 2 veya 3 ayrı döşeme tahtası vardır. Yaklaşık 5-6 mürettebat taşımaya uygun olan gemi yelkenli seyirde 8.5 kts sürat yapma kabiliyetindedir. Skuldev 1 açık deniz gemisiyken bu gemi daha çok iç ve

---

<sup>219</sup> Else Roesdahl ve Preben Meulengracht Sørensen, "Viking culture", *The Cambridge history of scandinavia v.1*, s.125

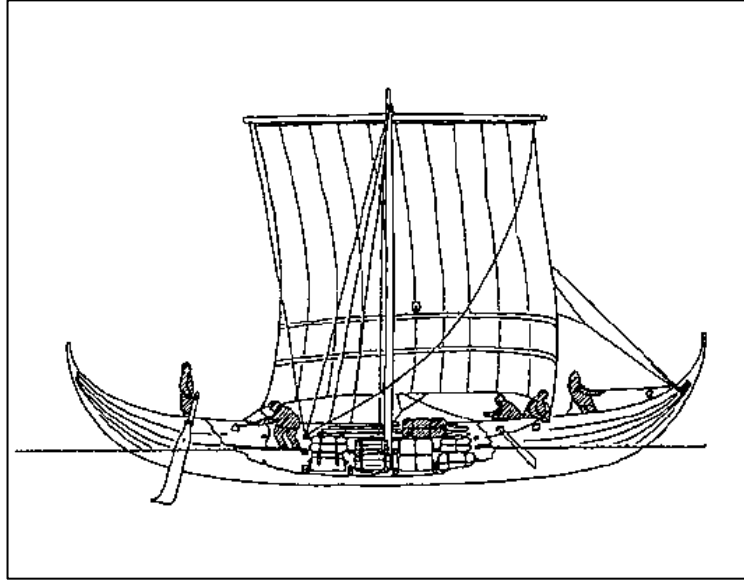
emniyetli sulara kullanılan küçük bir gemidir. Ortalama 4-5 ton yük taşıma kapasitesine sahiptir.

Skuldev 1'de olduğu gibi geminin vasatı yük için ayrılmıştır. Skuldev 1'den ayrıldığı nokta taban iç yüzey kaplamasına sahip olmamasıdır. Gemi pupa ve pruvasında güverte vardır. Tekneyi hafif tutmak için bordalar kısa tutulmuştur. Döşemelerin kalınlığı 1, 5 inç, tabanda ise bu kalınlık 1 inçtir. Gemide sadece iki küçük kemere bulunmaktadır. Bordalar hafif iç kirişler ile desteklenmiştir. Ana direğin hemen ilerisindeki kemerede iki çapraz kiriş vardır. Üstteki kiriş teknedeki en güçlü kiriştir. Her iki ucundan da güvenli bir şekilde tekne bordalarına dikey ve bir çift yatay dirsek ile bağlanmıştır. Ana direk de çapraz kiriş kenarından sonraki yarım daire şeklindeki bir kesim üzerine oturtulmuştur. Bu şekilde ana direk güverte seviyesinde 3 taraftan da desteklenmiştir. Bu ana direğin iki tarafında birer adet çarmık vardır. Koçboynuzlarına bağlanan bu çarmıklar borda kaplamaların dışına sabitlenmiştir. Replikası olarak inşa edilen Roar Ege gemisi 45 m<sup>2</sup> yelkene sahiptir. Sakin havada kürekler ile ortalama 2 kts sürat yaparken, rüzgarı alış derecesi 66 derece iken 4.8 kts sürat yapmaktadır.<sup>220</sup>

---

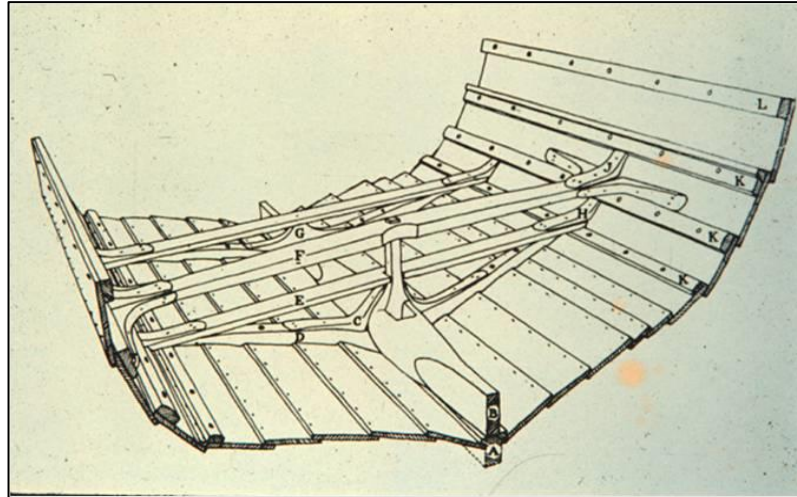
<sup>220</sup> Durham, *Viking Longship*, s.43-44

Şekil 23: Skuldev 3 gemisi çizimi<sup>221</sup>



Bu tip küçük hafif ticarî gemiler ile İsveçli Vikingler Doğu Avrupa ve Rusya'nın nehirlerini geçmeye muvaffak olmuşlardır.

Şekil 24: Skuldev 3 gemisi iç omurga yapısı.<sup>222</sup> Kemerelerin bitişinden itibaren borda yükselmeye devam etmektedir. Metinde bahsedilen bordalara sabitlenmiş yatay ve dikey dirsekler, üst üste olan iki kiriş, ayrıca bindirme kaplamalar dikkat çekicidir. Oturakların bir görevi de gemi sağlamlığına katkı yapmasıdır.



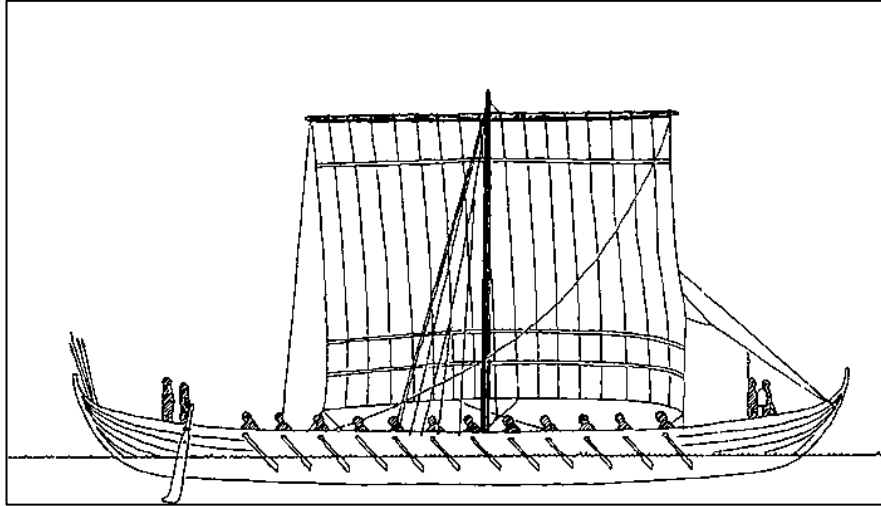
<sup>221</sup> Else Roesdahl ve Preben Meulengracht Sørensen, "Viking culture", s.125

<sup>222</sup> <http://nautarch.tamu.edu/class/316/skuldelev/3.html> (13.12.2015)

#### 2.1.4. Skuldev 5

Skuldev 5 gemisi, Skuldev 2'den daha ince fakat daha küçük bir savaş gemisidir. Gemi 60 ft. uzunluğunda ve 8 ft. genişliğindedir. Dışbudak ağacından yapılmış 3 borda kaplaması haricinde meşe ağacından inşa edilmiştir. Gemi dâhilinde 24 kürek ihtiva etmektedir. Odalar arasındaki mesafenin fazla olması kürekçilere daha uzun ve güçlü kürek çekme avantajı sağlamaktadır. Böylece gemi daha hızlı hareket etme imkan-kabiliyetine sahip olmuştur. Askerî transfer yerine daha çok sığ suları da içeren hızlı akınlar için tasarlanmıştır.<sup>223</sup>

**Şekil 25: Skuldev 5 gemisi küçük boyutlarda bir savaş gemisi özelliklerine sahiptir.<sup>224</sup>**



#### 2.1.5. Skuldev 6

Skuldev 6, 39 ft. uzunluğunda 8 ft. genişliğinde çam ağacından yapılmış küçük bir gemidir. Tek bir kemere üzerinde ana direk basamağı vardır. Kürekli olup

<sup>223</sup> Durham, *Viking Longship*, s.36-37

<sup>224</sup> Else Roesdahl ve Preben Meulengracht Sørensen, "Viking culture", s.125



olmadığı kürek delikleri korunmadığı için bilinmeyen geminin güvertesi de bulunmamaktadır. Oturmak için tek bir döşeme elverişlidir. Ne savaş gemisi ne de kargo gemisidir. Balıkçı veya sığ suları geçmek için kullanılan küçük bir tekne olma ihtimali vardır. Kemerisi hafif yükler için inşa edilmiş olduğu izlenimini uyandırır. Skuldev 1 gibi Norveç'te inşa edilmiştir.

## 2.2. Gokstad Gemisi

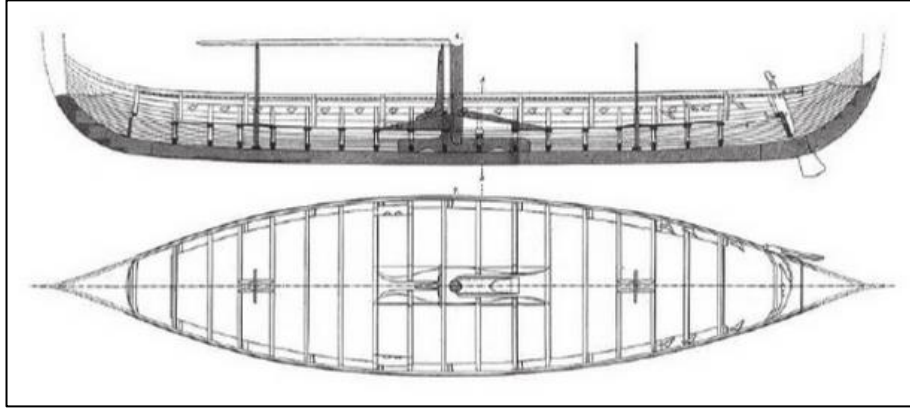
Dendrokronolojik bulguların yaklaşık 890 yılında inşa edildiğini belirttiği Gokstad gemisi Gokstad çiftliğindeki bir höyüğün içerisinde bulunmuştur. Geminin bulunduğu ekilebilir arazi *Gokstadhaugen* veya *Kongshaugen* olarak adlandırılmaktadır. *Kóngr* Eski Nors'da kral ve *haugr* höyük anlamındadır. Gemi, Gokstad çiftliği sahiplerinin oğullarının bölge için duydukları efsanelerin<sup>225</sup> tetiklemesiyle yaptığı kazılarda kısmen keşfedilmiş, daha sonra da antik Norveç anıtları koruma topluluğu başkanı Nicolay Nicolaysen tarafından devralınan kazı çalışmaları ile ortaya çıkarılmıştır.<sup>226</sup>

---

<sup>225</sup> Gemi içerisinde bulunan 50-70 yaşları arasındaki bir erkek iskeletinin Ynglinga saga'sındaki Vestfold Kralı Olaf Geirstad-alf olduğu yönünde kesin olmayan söylemler bulunmaktadır. N. Nicolaysen, *The Viking-Ship Discovered at Gokstad in Norway/Langskibet fra Gokstad ved Sandefjord*, Christiania: A. Cammermeyer, Oslo 1882, s.2 vd.

<sup>226</sup> Gemi mezarda bulunan diğer değerli eşyaların yağlamandığı tahmin edilmektedir.

Şekil 26: Muhtemel *Kjøll*; Gokstad gemisi inşa (890 c.)<sup>227</sup>



Gokstad gemisi bindirme kaplama şeklinde ve büyük çoğunlukta meşe ağacından inşa edilmiştir. Savaş, ticaret yük taşıma ve tranfer için uygun bir gemidir. Gemi 23.8 metre uzunluğunda ve 5.1 metre genişliğindedir. Gemi dümeni tekne dışındaki ekstra kemere ile güçlendirilmiş bir çıkıntıya sabitlenmiş bir yan dümen formatındadır. Teknenin her iki tarafında da gittikçe incelen 16 döşeme tahtası vardır. Üsttekilere nazaran dar olan dip döşeme tahtaları omurgayla birleştikleri yerde hemen hemen diktir. V şekilli tekne yapısı öne çıkmaktadır. 32 kürekçi ihtiva eden gemi yaklaşık 110 m<sup>2</sup> yelkene sahiptir. Bu yelken ile de uygun şartlar altında 12 kts ye kadar sürat yapılabilmesi mümkündür. Ana direk yükseltip alçaltılabilmekte<sup>228</sup> ve gemi sığ sularda seyir halinde iken kenar dümen hemen kaldırılabilir. Kapasitesi 70 kişiye kadar çıkabilen Gokstad gemisi özellikleri itibariyle oldukça denizci bir teknedir.<sup>229</sup>

<sup>227</sup> Heide, *Early Viking Ships*, s.119

<sup>228</sup> Nicolaysen, *The Viking-Ship Discovered at Gokstad in Norway/Langskibet fra Gokstad ved Sandefjord*, s.20

<sup>229</sup> Durham, *Viking Longship*, s.21-33

Gokstad gemisinin replipası Atlantik okyanusunu aşmayı başarmıştır. Bu da teknenin denizciliğine güzel bir örnektir.<sup>230</sup>

### 2.3. Oseberg Gemisi

Oseberg gemisi şüphesiz ki Viking çağının hayatta kalmış en muazzam gemisidir.<sup>231</sup> 1904 yılı yazında Vestfold, Norveç Oseberg çiftliğindeki höyükte bulunmuştur. Dendrokronoloji ile yapılan tespitite 834 yılında gömüldüğü belirlenmiştir.<sup>232</sup> Gemi çok daha önce inşa edilmiş olsa da pruva ve pupasındaki dekorasyonlar 800 civarına denk gelmektedir. Standart bir *longshipten* (uzun gemi) daha küçük olup soyluların keyif teknesi olarak tamamen meşe ağacından inşa ve dizayn edilmiştir. Gemi 21.58 metre uzunluğunda ve 5.1 metre genişliğindedir. Gemi omurgasından küpeştelere olan yükseklik sadece 1.58 metredir. T-şekilli omurga 19.8 metre ve 2 parça keresteden oluşmuştur. Bunlar demir perçimlerle güçlendirilmiştir.<sup>233</sup>

---

<sup>230</sup> Bergen, Norveç'ten Şikago'ya 1893 yılında yapılan seyir.

<sup>231</sup> Oseberg gemisinde bulunan mezarlar ve diğer materyal için bkz. Judith Jesch, *Women in the Viking Age*, Woodbridge 1991, s. 31-5.

<sup>232</sup> Oseberg gemisi tarihi için; Niels Bonde ve Ame Emil Christensen, "Dendrochronological dating of the Viking Age ship burials at Oseberg, Gokstad and Tune, Norway", *Antiquity* 67, Antiquity Publications Ltd. 1993, 575-83

<sup>233</sup> Durham, *Viking Longship*, s.16-17; Bill, "Viking Ships and The Sea", s.172

**Şekil 27: Gotland resimli taşlarında bulunan bu resim Oseberg gemisi ile büyük oranda benzerlik göstermektedir.**



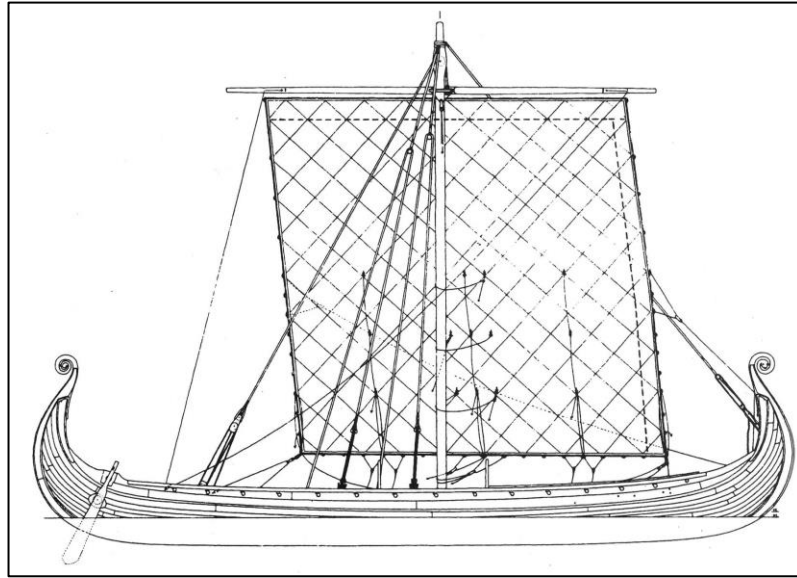
Oseberg gemisi 12 bindirme kaplamadan oluşmuştur. Bu borda kaplamalarının 9 tanesi gemi karinasını meydana getirmiştir. 10. borda kaplaması (*meginhufr*) karinadan bordalara olan geçişi kolaylaştırırken, 11 ve 12. kaplamalar su hattından sadece iki sıra üsttedir. Kaplamaların üst üste bindiği yerler katranlı yün ile kalafatlanmış ve demir çiviler kullanılarak perçinlenmiştir. Su hattı altında kalan ilk dokuz kaplama ince ve esnektir. 2 cm. kalınlığa sahip bu kaplamaları 2, 5-3 cm kalınlığa sahip 11 ve 12. kaplamalar izler. 12. Kaplama küpeşteyi oluşturur ve 15 dairesel kürek deliğini ihtiva eder. Gemi güvertesi 2-3 cm. kalınlığındaki çam kerestesinden inşa edilmiştir. Gemi direğinin 12-13 metre uzunluğunda olduğu, gemi dâhilinde bulunan 12.5 metre uzunluğundaki uzun kereste parçasının da seren olduğu tahmin edilmektedir. Meşe ağacından yapılmış dümen geminin sancak kıç tarafına yerleştirilmiştir.<sup>234</sup>

<sup>234</sup> Durham, *Viking Longship*, s.18

Bulunan 15 çift küreğin boyları ise 3, 7 ile 4.03 metre arasında değişmektedir. Sabit oturakların olmaması kürekçileri kürek çekerken sandıklara oturdukları şekilde yorum yapılabilmesine yol açar. Ayrıca yaklaşık 1 metre uzunluğunda ve 10 kg. ağırlığında bir gemi demiri bulunmaktadır. Bu demir gemi sahile çok hızlı yanaşılırsa önlem olarak atılabilirdi.

Gemiyle beraber bulunan 2 kadın iskeletlerinden ilki 60-70 yaşlarında, ikincisi ise 25-30 yaşlarındadır. Bunlardan birisi soylu diğeri ise muhtemelen kurban edilmiştir. Soylu olanın Norveç Agder'de yaşamış Yngling klanlığından kraliçe Åsa olduğu tahmin edilmektedir.<sup>235</sup>

**Şekil 28: Oseberg gemisi çizimi; su yüzeyinden yüksekliği çok az olan 11 ve 12. borda kaplamalar, 12.5 metre uzunluğundaki seren ve sancak taraftaki dümen dikkat çekicidir. Viking geleneğine uygun olarak bindirme kaplamalı olan Oseberg gemisinin karinadan itibaren tam birleşim yerindeki 10. borda kaplamasının gemi için ayrı bir önemi vardır.<sup>236</sup>**



<sup>235</sup> Oseberg gemisindeki mezarların hüviyeti ve diğer gemilerdeki mezarlar ile karşılaştırılması için; Ruffoni, *Viking Age Queens The example of Oseberg*, s.40-47

<sup>236</sup> Durham, *Viking Longship*, s.19

Oseberg gemisi inşa tarzı ve donanımı itibariyle açık denize pek de uygun değildir. 793 yılında Lindisfarne manastırına yapılan akın düşünülecek olursa Vikinglerin kuzey denizini geçecek daha güçlü gemileri vardı. Oseberg gemisinin inşa amacının da kısa yolculuklar olduğu bu sebeple söylenebilir.<sup>237</sup>

#### **2.4. Hedeby**

1908 yılında Hedeby'deki Viking çağı araştırma kazıları sırasında bulunan gemi buluntuları 825 ile 850 yılları arasında tarihlendirilmektedir. Hedeby'deki bu mezar çok az korunmuş, neredeyse tüm tahtalar çürümüş, sadece bir kısım meşe ağacı kalıntıları içlerindeki çivilerle beraber bulunmuştur. Geminin baş ve kıç bölümü kayıp durumda olup muhtemelen höyük içerisine hiç olmamıştır. Demir çivilerin izlediği paterne bakarak geminin boyutları tahmin edilebilir. Buna göre gemi boyu 17-20 metre arasında ve 2.7 -3.5 metre uzunluğundadır.

Bu bölgede ki bir diğer gemi enkazı ise sualtı araştırmaları esnasında dalgıçlar tarafından bulunmuştur. Haithabu (Hedeby) limanı, Jutland yarımadası doğu sahilindeki Viking çağının en önemli ticaret bölgelerinden biriydi. 1953 yılında Hedeby limanında uzun gemi parçaları bulunmuş, 1979-80 yıllarında yapılan kazılarla Skuldev gemilerinde olduğu gibi bu gemi ortaya çıkarılmıştır.

Bu batık geminin yapılan analizler sonucunda sıradışı bir şekilde dar ve uzun olduğu görülmüştür. Yaklaşık 30.9 metre boyunda olan geminin en geniş yerinde

---

<sup>237</sup> Durham, *Viking Longship*, s.20

bordalar arası uzaklık 2.6 metredir. Gemi derinliği de yaklaşık olarak 1.5 metredir.<sup>238</sup> Merkezde bulunan tek bir direğin taşıdığı kare yelkenin itme gücü olarak kullanıldığı şimdiye kadar arkeoloji çalışmalarıyla bulunan en uzun gemide muhtemelen 30 çift kürekçi bölmesi vardır. Bu sayı Ladby gemisinin yaklaşık iki katıdır. Viking çağının sonuna ait gemiler arasında görülmüş bu boyutlarda bir Viking gemisinin ilk örneğidir.

Oldukça usta bir şekilde inşa edildiği görülen bu gemide döşemeler radyal olarak ayrı meşe kerestesinden yapılmıştır. Bu döşemelerin uzunluğu bazı yerlerde 10 metreye kadar çıkmaktadır. Gemi inşa metodu gereği 25-37 santimetrelik kalınlığa sahip döşemeleri elde etmek için en az 1 metre kalınlığında ve 10 metre uzunluğunda düz, gövdeli ağaçlara ihtiyaç vardır.

Gemi içerisinde kaburgalar birbirlerinden sadece 85 cm. uzaklıklı olarak yerleştirilmiştir. Bu uzaklık aynı zamanda kürekçilerin de oturma uzaklıklarını belirler. Kaburgalar arasında yer alan diğer ince yarım kemereler de karinadan bordalara kadar olan direnci artırır. Bu işlevi yerine getirirken kürekçilere engel olmaz, fazladan yer de kaplamaz. Hedeby limanındaki bu uzun gemi, inşa tarzı bakımından diğer geç dönem Viking gemilerinden ayrılmaz.

985 yılı civarıyla tarihlendirilen bu gemi muhtemelen Hedeby bölgesinde inşa edilmiştir. Gemi inşasında kullanılan demir çivilerin fazlalığı maliyetin normalden fazla olduğu konusunda fikir edinilmesini sağlar.<sup>239</sup> Aynı zamanda kullanılan materyal ve dizayn, geminin yüksek kalitede olduğunun göstergesidir. Bu uzun

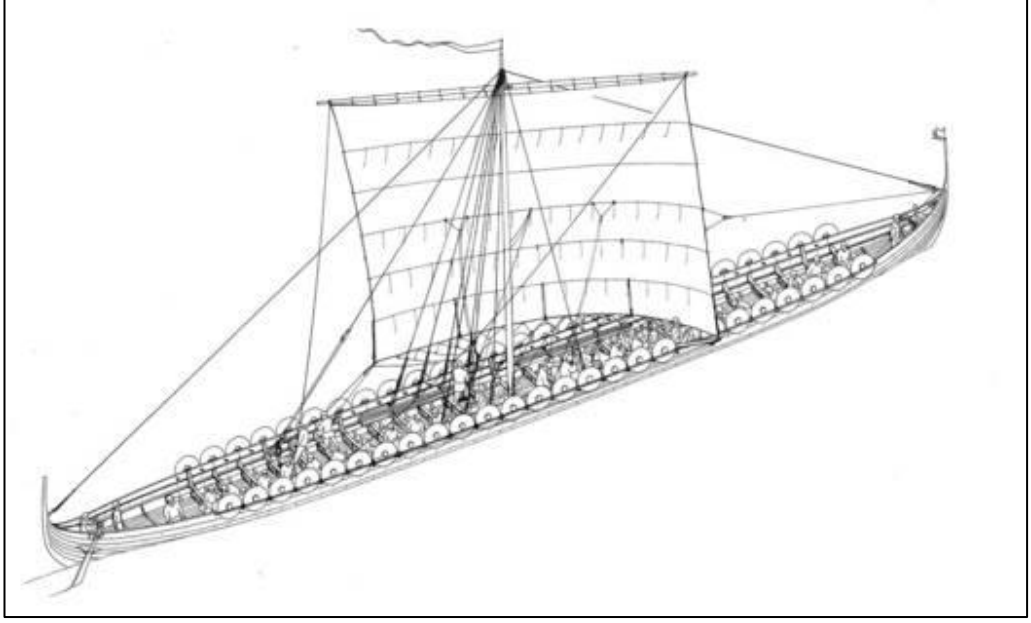
---

<sup>238</sup> Bill, “Viking Ships and The Sea”, s.175

<sup>239</sup> Bill, a.g.m., s.174

geminin kont, kral veya yüksek rütbeli bir kimseye ait olma ihtimali yüksektir. Geminin rekonstrüksiyonunun boyutları da hemen hemen aynıdır.

**Şekil 29:Haithabu limanında bulunan uzun gemi çizimi(Sune Villum-Nielsen)<sup>240</sup>**



### 2.5. Roskilde 6

Viking çağına ait en dikkat çekici gemi enkazlarından bir tanesi de Roskilde 6'dır. 1997 yılında Roskilde fiyordundaki kazılar sırasında çıkarılmıştır. Sadece karina kısmı korunmuş olan bu geminin enkazı kısmen kırılmıştır. Omurga neredeyse tam ve 32 metre boyundadır. Pruva ve pupasıda eklenince gemi uzunluğu 36 metreye çıkmaktadır. Bu uzunluk şimdiye kadar bulunan en uzun gemidir. Muhtemelen kral veya konta ait olan bu gemide kaburgalar arasındaki mesafe 80 santimetredir. Kürekçilerin dağılımı da buna göre hesaplanırsa 39 çift, yani 78 kürekçi gemiye itme

<sup>240</sup> Durham, *Viking Longship*, s.39



gücü sağlamaktadır.<sup>241</sup> Dendrokronolojik çalışmalar geminin 1025 yılından sonra inşa edildiğini göstermektedir.<sup>242</sup> Hedeby gemisinin (985) bir parçası olduğu değişim ve özelleşmenin, dizayn karakteristikleri itibariyle Roskilde gemisinde de devam ettiği görülmektedir.

Geminin sıradışı uzunluktaki boyu inşa tekniğinde bir takım yenilikleri de beraberinde getirmiştir. 32 metre uzunluğundaki omurga 3 bölmeden oluşmuştur. Tekne gövdesinde boyları 8 metreye kadar olan meşe ağacından yapılmış döşemeler kullanılmıştır. İç omurga ise çift dirsekler tarafından desteklenmiştir. Roskilde 6 gemisi; Hedeby 1 ve Skuldev 2 gemilerinde de görülen tipik uzun gemi özelliklerini taşımaktadır. 200 m<sup>2</sup> tahmin edilen gemi yelkeni ve 78 kürekçisiyle bu gemi 100 savaşıyı kolaylıkla taşıyabilmektedir.<sup>243</sup>

## 2.6. Ladby

1935 yılında Danimarka Fynen adasında bulunan Ladby gemi mezarlığı Norveç'te bulunan gemi mezarlarından farklılık göstermektedir. Ladby Danimarka'da bulunan tek gemi mezarıdır. 1935-1937 yılları arasında yapılan kazı çalışması sonucunda ortaya çıkan tabloda bir kısım bağlantı materyali ile sadece izlenim olarak korunmuştur. Gemi mezarından çıkarılan materyallerin yüksek kalite olması ölen kişinin konumu hakkında bilgi edinilmesini sağlar. Rekonstrüksiyonu yapılan geminin boyutları dikkat çekicidir. 21.5 metre uzunluğunda 2.9 metre eninde olan

---

<sup>241</sup> Durham, *Viking Longship*, s.39

<sup>242</sup> Bill, "Viking Ships and The Sea", s.175

<sup>243</sup> Durham, *a.g.e.*, s.39

geminin orta kasara yüksekliği sadece 1 metredir. Karina formu da göz önüne alındığı zaman Ladby gemisinin açık denizde kullanılması mümkün görülmemektedir. Bu tip muhtemelen Kuzey Denizi'nden ziyade Baltık Denizi ve Kattegat'ta<sup>244</sup> seyre uygundur.<sup>245</sup>

### 3. Viking Gemilerinin Arkeolojik Kıyaslaması

Viking gemi inşa tarz ve tiplerinin spesifik örnekleri olan Gokstad ve Oseberg gemilerini müteakip dönemde sınırlı değişimlerle Skuldev, Roskilde ve Hedeby gemileri izlemiştir. Arkeolojik çalışmalar sonucu elde edilen bulgular, bu gemilerden önce de benzer inşa tarzına sahip gemilerin varlığına işaret etmektedir. Kültürlerarası etkileşimin sınırlı olduğu dönemin şartları göz önüne alınırsa bu ilk gemilerin İskandinav gemi inşa tarzının gelişmesinde veya oluşmasında etkisinin olduğu düşünülebilir. Spesifik olarak dört gemiden bahsetmek gerekirse bunlar Hjortspring, Nydam, Kvalsund ve Sutton Hoo gemileridir.

İÖ. 700 civarında inşa edilmiş olan Kvalsund gemisi 18 metre uzunluğunda 3 metre genişliğinde ve 80 santimetre derinliğindedir. İskandinavya'da bulunan omurgaya sahip ilk gemi olma özelliğini taşır.

Güney Danimarka'da Als adasındaki bir bataklıkta bulunan İÖ. 350 ile tarihlenen Hjortspring gemisi 18 metre uzunluğunda ve 2 metre genişliğindedir.

Yaklaşık olarak 320 yılından kalma Nydam gemisi Danimarka'dadır. Gemi 23, 5 metre uzunluğunda, 3, 5 metre genişliğinde ve 1, 2 metre derinliğindedir. Tamamen

---

<sup>244</sup> İsveç ve Danimarka arasındaki deniz

<sup>245</sup> Bill, "Viking Ships and The Sea", s.174; Durham, *Viking Longship*, s.35-36

meşe ağacından inşa edilmiştir. Değişik inşa tiplerinin kombinasyonu olarak görülen gemiye itme gücünü 30 kürek sağlamaktadır.

Klinker dizayn inşa edilmiş Nydam ve Kvalsund gemileri uzun gemilerin atası olmaya adaydır. Bu gemilerin inşa tarz ve görünüşü Viking çağında ve sonrasında İskandinav gemi inşa geleneğini belirlemiştir.<sup>246</sup>

Sutton Hoo gemi gömütü 7.yüzyılın başlarıyla tarihlenir. Arkeolojik olarak fazla bir materyalin geriye kalmadığı bu geminin Anglo-Sakson veya İskandinav gömütü olduğu belirsizdir. Soyulmamış olan gemi gömütü muazzam derecede değerli materyaller içermektedir. Oseberg gemisinin soyulmamış haline benziyor olması muhtemeldir.

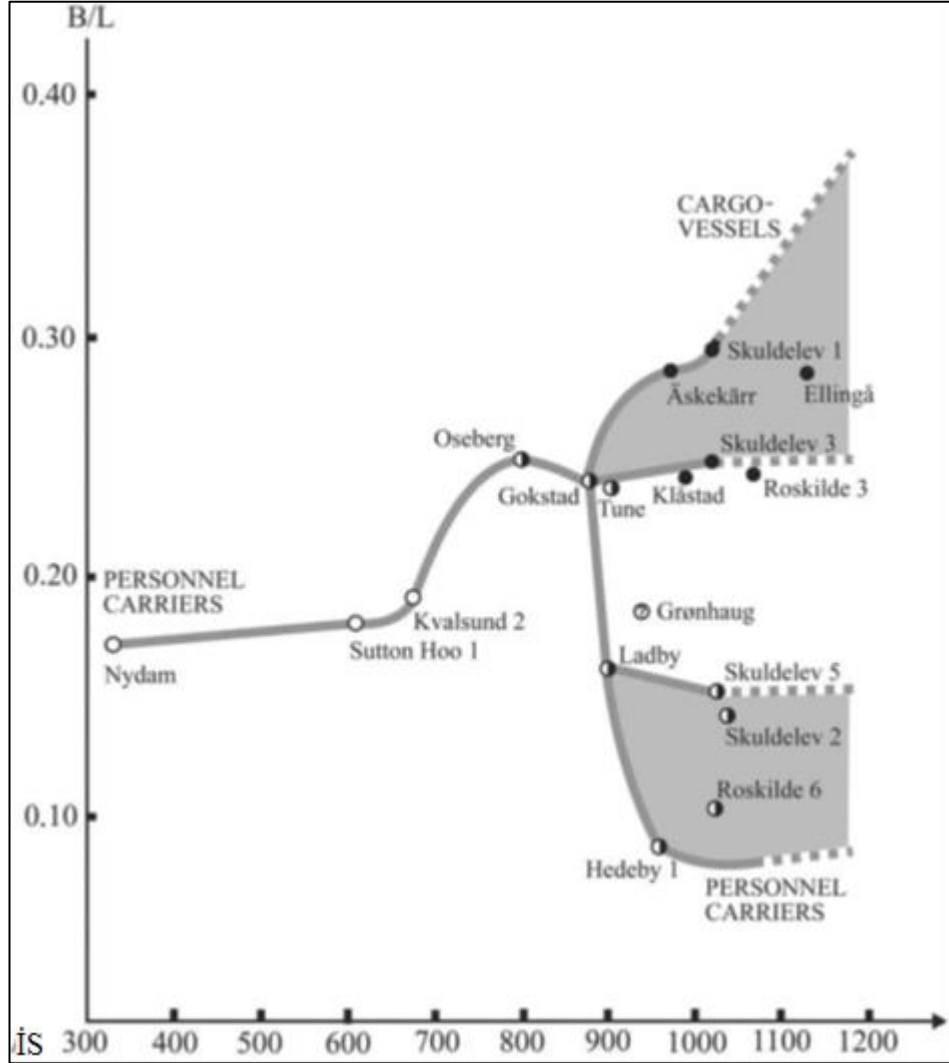
Viking gemi gömütleri arasında büyük benzerlikler bulunmaktadır. Ladby gemisinde bulunan yüksek rütbe ve soyluluk işareti oyun seti ve çadır Gokstad ve Oseberg gemi gömütleriyle paralellik göstermektedir. Hedeby gemisi höyüğü farklı şekilde inşa edilmiş olsa da dönemin diğer gemi gömütlerinde bulunan materyalleri açısından yüksek oranda benzerlik göstermektedirler.<sup>247</sup>

---

<sup>246</sup> Durham, *Viking Longship*, s.7-9

<sup>247</sup> Ruffoni, *Viking Age Queens The example of Oseberg*, s.54; gemi gömütlerinde bulunan diğer materyallerin karşılaştırılması için, s.58-61

Şekil 30: Tabloda 300 ile 1060 yılları arasında bulunan gemilerdeki B/L (en/boy) oranı değerleri gösterilmiştir. Kürekli gemiler beyaz daire ile hem kürekli hem yelkenli gemiler siyah/beyaz daire ile ve yelkenli gemiler siyah daire ile gösterilmiştir. Grønhaug gemisi küreklidir, fakat yelken taşıyıp taşımadığı belli değildir.<sup>248</sup>

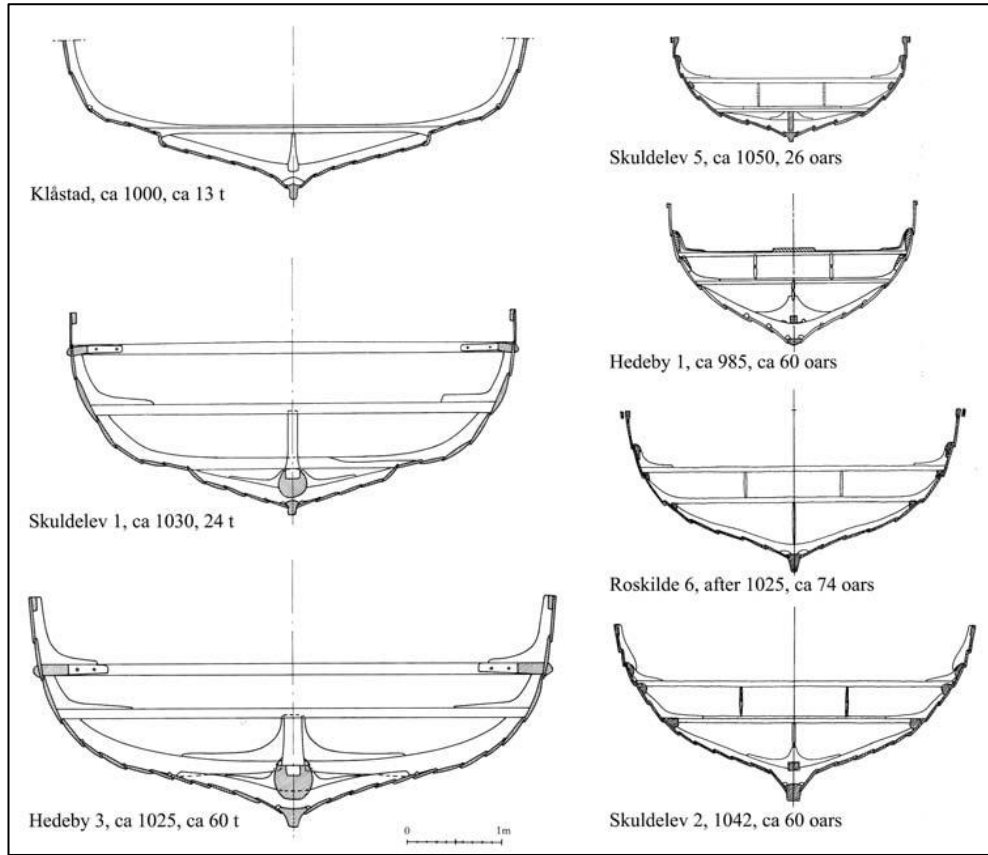


B/L - İS. koordinat sisteminde görülen Skuldev 2, Roskilde 6 ve Hedeby 1 gemileri *–longships–* uzun gemilerdir. Skuldev 5 gemisini de uzun gemi olarak kabul etmek mümkündür. Üst bölümde yer alan gemiler ise kargo gemileridir. Kargo gemilerinde genişliğin (B) boya (L) olan oranı uzun gemilere nazaran daha fazladır.

<sup>248</sup> Bill, “Viking Ships and The Sea”, s.177

Aynı zamanda kargo gemilerinde yük istifinin rahat yapılabilmesi ve seyir esnasında tekne formuna bağlı olarak stabilitenin nisbeten fazla olması bu tip gemi inşanın tipik sonucudur. Ana amaç olarak yük taşımacılığının hedeflendiği bu formda, aynı boydaki gemilerin yük kapasiteleri ile tekne genişliklerinin doğru orantılı olarak arttığını söylemek mümkündür. Skuldev 3 gemisinin yük kapasitesi 4, 6 ton; Askekarr gemisinin 20 ton; Skuldev 1 gemisinin 24 tondur. Bu değerler tablo üzerindeki B/L oranları ile uyumluluk göstermektedir.

**Şekil 31: Metinde bahsi geçen gemilerin orta kesitleri (Çizim Werner Karrasch, Morten Gøthche del.)<sup>249</sup>**



Kargo gemileri (solda) ile uzun gemilerin (sağda) orta kesitlerinin gösterildiği şekilde iki tip arasındaki fark oldukça belirgindir. Uzun gemilerin tekne formu sürat

<sup>249</sup>Bill, “Viking Ships and The Sea”, s.178

yapmaya daha müsait ve suyun uyguladığı dirençten daha az etkilenecek şekilde inşa edilmiştir. Kargo gemilerinde ise ön planda tekne genişliğinin olduğu görülmektedir.

Genişliği ile ön plana çıkan bu yük gemileri, yıllar içerisinde uzun gemilerin yerini almış, küçük dizayn farklılıklarıyla açık denizde hem yük hem de savaş gemisi olarak kullanılmışlardır. Değişim gösteren bu dizayna en güzel örnek *cog* tipi gemidir.<sup>250</sup>

---

<sup>250</sup> Bölüm III'te değinilecektir.

## BÖLÜM III

### VİKİNG ÇAĞINDA AVRUPA VE BATI AKDENİZ DENİZCİLİĞİ

#### 1. Kuzey Avrupa'da ve Akdeniz'de Gemi İnşa Geleneği

Bu bölüme kadar özellikle Viking çağı (793-1066) içerisinde kalmak üzere Viking gemilerinin genel inşa özellikleri, tarzları ve kullanım konseptleri incelenmiştir. Bu bölümde de İskandinavların deniz kökenli olarak etkilenebileceği ve etkileyebileceği milletlerin gemi inşa karakterleri deniz siyasi tarih hariç tutularak irdelenecektir. Bu sayede Vikinglerin etkileşimde buldukların bölgelerle teknoloji ihracı veya ithali kapsamındaki iletişimi daha rahat anlaşılabilir.

Gemi inşası ve bununla bağlantılı alanlar sıklıkla zamanlarının en yüksek teknolojisi olarak görülürler. Gemiler; kültür, elitler veya savaş, meşhur kişiler ve kayıtlı olaylar gibi güçlü tarihsel birleşimlerle ilişkili olsa da antik gemi inşası üzerine olan literatür net değildir.<sup>251</sup> Antik gemi dizayn kuralları ve pratikleri hakkındaki ilk dokümanlar çok azdır. Bunun sebebi kısmen münferit gemi inşa ustalarının profesyonel gizliliğe olan eğilimi ve yazmanın yaygın olmamasıdır. İlk gemi inşa gelenekleri bilimsel mühendislik ve hidrodinamik prensip uygulamalarına dayanmamaktadır.<sup>252</sup>

Roma İmparatorluğunun sonundan 17.yüzyıla kadar olan süreç içerisinde bilinen dünya coğrafyasında gemi inşa tekniği hiçbir şekilde statik olarak kalmamıştır. Muhafazakârlıklarıyla ünlenmiş gemi inşa ustalarını değişime zorlayan ancak

---

<sup>251</sup> Gould, *Archaeology and the Social History of Ships*, s.121

<sup>252</sup> Gould, *a.g.e.*, s.70

şartların gerektirdikleridir. Denizciliğin bir ilgi alanı olarak tarihi gerçeklik içerisinde yer almaya başladığı ilk zamanlardan itibaren yerel gemi inşa ustalarının ve tekniklerinin gelişimi de bölgesel olarak kalmıştır. Zamanın sunduğu koşulların bölgeler arası iletişimi zorlaştırması gemi inşasındaki gelişimi kendi içerisinde kalmaya itmiştir. Diğer bir taraftan ise küçük hataların dahi insan hayatına malolabileceği teknoloji eksikliği ve hammadde yetersizliği gemi inşa ustalarının muhafazakârlıklarının sebeplerindedir.

Viking çağında Avrupa'da inşa edilen gemilerin çeşit, karakteristik ve bunların değişimlerini kategorize etmek oldukça zordur. Gemi inşa ustaları bu devirde gemi dizayn veya tiplerini standartlaştırmaktan ziyade başarılı tekneler inşa etmekle daha çok ilgilenmişlerdir. Gemi dizaynlarındaki standartlaşma ve kategorileşme tüccarların, gezginlerin ve tarihçilerin ortaya çıkışıyla ortaçağda kendini göstermiştir. Gemi donanımları yelkenli tekneleri sınıflandırmak için iyi bir temel olabilir. Fakat gemi donanımlarına dair mevcut bilgilerin neredeyse tamamı, çoğunlukla belirsiz ve sınıflandırma için yetersiz resimler üzerinden elde edilmektedir. Sınıflandırma için gemi donanımının sağlayamadığı bilgileri kazılar ve deniz arkeolojisi sayesinde ulaşılan gemi enkaz ve batıkları sağlamaktadır.

Ortaçağ gemileri tasarımı, ya dış kaplamaya, ya da güçlendirmek için kullanılan iç çerçeveye dayanmaktadır. Yük taşıyan dâhili kaburgalar ile birlikte iskelet inşa nispeten daha sonra gelişmiştir. İS. ilk zamanlarda gemi marangozları tipik olarak kabuk inşa kullanmışlardır. Bu tasarımda harici döşemeler hem su dışında tutulmuş hem de teknenin yapısal bütünlüğü sağlanmıştır. Dizayn karakteristiği olarak harici döşemeler sıkıca ve güvenilir biçimde birleştirilmelidir. Ustaların bu döşemeleri birleştirebileceği başlıca iki yöntem vardır. Bunlar karvel ve Kuzey Avrupa'da



yaygın olan bindirme (klinker) kaplamadır. Viking gemilerinde gördüğümüz dizayn olan bindirme kaplama Güney Avrupa’da yerine “zıvanalı geçme”-*mortise-and-tenon*- birleşime bırakmıştır. Bu tasarımda tahta dübelleri ve kavelalar döşemeler içerisinden geçirilir, tenonlar tüm gövdeyi sıkıca bir arada tutar. Gemi inşa ustası kaburgaları gövde bittikten sonra yerleştirir. Kaburgalar mevcut kabuk döşemelere karşı tam uyum sağlaması amacıyla usta tarafından kesilir ve şekillendirilir. Romalı gemi inşa ustaları geminin tüm bölümleri için güvertelerde bile zıvanalı geçme tasarımını kullanmışlardır. Ayrıca büyük-küçük ayırt etmeden tüm boyutlardaki gemileri için aynı metodu kullanarak çok büyük gemiler inşa etmişlerdir. Bazıları 1200 tona kadar çıkan bu gemiler 16. yüzyıla kadar tekrar inşa edilmemiştir.<sup>253</sup>

Klasik gemi inşa yöntemi sert, katı gövde inşası gerektirmiştir. Hâlbuki bu tipte inşa edilen gemiler dayanıklı ve sağlam olsa da ağır denizde ister istemez kullanışlı değildir. Fakat klasik tekneler, şartları Atlantik’e göre nispeten daha az zorlu olan Akdeniz için inşa edilmişlerdir. Ayrıca klasik denizciler, kış aylarında deniz şartlarına karşı koyabilecekleri seyir imkânları olmadığı için denize açılmazlardı.<sup>254</sup> Diğer taraftan ise klinker usul ile inşa edilen İskandinav tekneleri oldukça esnektir. İskandinav teknelerinde kaplama uzunluklarının kısaltılarak birbirleriyle birleştirilmesi buna etkindir.

Son dönem Roma İmparatorluğu ve Bizans Devleti’nin parlak dönemine ait denizcilik tarihine ilişkin kaynakların neredeyse hepsi yazılıdır. Fakat burada da

---

<sup>253</sup> Richard W.Unger, *The Art of Medieval Technology Images of Noah The Shipbuilder*, Rutgers University Press, New Brunswick, New Jersey 1991, s.52

<sup>254</sup> Unger, *a.g.e.*, s.52

yazılı kaynaklardaki bilgileri tasdik edecek ikonografik veya arkeolojik kaynakların yetersizliği söz konusudur.<sup>255</sup>

Viking çağının başlangıcına yakın (793) 8. yüzyılın son yarısında Akdeniz başlıca Bizans gölü durumundaydı. Suriye'den bir kısım deniz gücünün ortaya çıkışı, Charlemagne'nin Franklarının Kuzey Doğu İspanya'daki kısa süreli donanması ve Kuzey Atlantik'teki Venedik kıpırdanmaları bu hâkimiyeti bozmaya yetmemiştir.<sup>256</sup>

Dönemin Bizans gemilerinde inşa tekniği çoğunlukla zıvanalı geçme gibi eski klasik tekniklere bağlı kalmıştır. Kabuk inşa tekniğinde gövde ilk önce inşa edilir ve daha sonra kaburgalar eklenir. İskelet inşa tekniği ise bunun tam tersidir. Erken Ortaçağda kabuk inşa tekniği hızlı bir şekilde Akdeniz teknelerinin tipik inşa teniği halini almıştır. Bu yöntem zamandan ve ağırlıktan tasarruf sağlamaktadır.

Güneydoğu Ege 'deki Yassı Ada gemi enkazı İS. 7. yüzyıl içerisinde sınıflandırılmaktadır. Bu batık küçük bir Bizans ticaret gemisidir. Geminin tahta omurgası ve iskele taraf tekne yapısı kum altında iyi muhafaza edilmiştir. Gemi güvertesi 20.5 metre uzunluğunda ve omurga uzunluğu 12 metredir. Eni en fazla 5.2 metre ve tahmini tonajı 73 ton olup tam güvertelidir. Gemi omurgası oluşturulduktan sonra gövde, eğriliğine uyacak salahiyyetteki elverişli genişlikteki döşeme tahtaları

---

<sup>255</sup> Bu döneme ait kaynakların çoğunluğu 10.yüzyıldan kalmaz. Dökümanlar sadece Bizans ve İslam donanmasına ait gemi tipleri hakkında değil aynı zamanda dönemin stratejik ve taktik düşüncesine dair de bilgiler içermektedir.

<sup>256</sup> *The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times (Conway's History of the Ship)*, ed. Robert Gardiner, Chartwell Boks Inc., NA 2000, s.93

kullanılarak inşa edilmiş, bu tahtalar uçlarındaki zıvanalar vasıtasıyla bağlanmıştır.<sup>257</sup> Yarı kemereler daha sonra eklenmiş, müteakiben de iç kaplama döşemeleri gövde içerisine yerleştirilmiştir. Yerleştirilen yarı kemereler tekne boyunca yukarı doğru uzanırken, üst taraf gövde dışına demir çiviler ile bağlanmış döşemeler direkt olarak gemi kemereleriyle birleştirilmiştir. Bu geminin su hattının altı kabuk inşa, üstü ise iskelet inşa yöntemi ile inşa edilmiştir.<sup>258</sup>

Bizans envanterinde bulunan başlıca gemi tipi olan *dromon*'lardan 5.yüzyılın başlarında ilk defa bahsedilmektedir.<sup>259</sup> Latin yelken<sup>260</sup> ve birden fazla direkli<sup>261</sup> olarak görülen bu gemi tipi 12.yüzyıla kadar Bizans donanmasının en önemli savaş gemisidir. Çoğunlukla yelkenli olarak görülen ticaret gemilerinin yanısıra sınırlı olarak kürekli gemiler de ticarete kullanılmaktaydı.<sup>262</sup>

---

<sup>257</sup> Bakınız Şekil 33

<sup>258</sup> Gould, *Archaeology and the Social History of Ships*, s.173

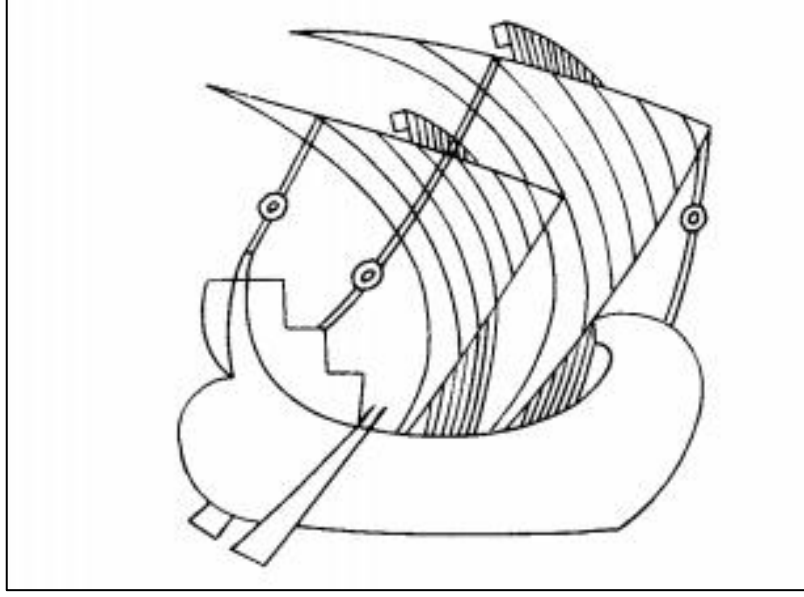
<sup>259</sup> John H. Pryor, Elizabeth M. Jeffreys, *The Age of the ΔΡΟΜΟΝ: The Byzantine Navy ca. 500–1204*, Brill Academic Publishers, Leiden, Boston 2006, s.123

<sup>260</sup> Üçgen yelken formu

<sup>261</sup> Viking gemilerinde tek bir ana direk görülürken dromonlarda birden fazla direk görülmektedir.

<sup>262</sup> John H. Pryor, *Geography, Technology, and War Studies in The Maritime History of The Mediterranean 649-1571*, Past and Present Publications, Cambridge University Press, NY 1988, s.32

Şekil 32: 13.yüzyıl Bizans yelkenli gemisi<sup>263</sup>



Geç dönem Ortaçağda ise 11.yüzyıldan 14.yüzyıla kadar gemi inşa tekniğinde keskin bir ayrışma görülmüştür. Güneyde Akdeniz orjinli ustalar ilk önce çerçevelerini kurmuşlar, daha sonra döşemeleri birleştirmişlerdir. Bu yöntemi kürekli kadırgalar dâhil tüm gemi tiplerinde kullanmışlardır. Kuzeyde ise inşa tiplerindeki çeşitlilik daha fazladır. Fakat başlıca inşa metodu olan “kabuk inşa” her yerde aynıydı. İskandinavlarda da gövde klinker şekilde inşa edildikten sonra kaburgalar eklenmekteydi. Bu inşa tipi Kuzey Avrupa’da geç dönem ortaçağın neredeyse tamamında baskın olarak kalmıştır.

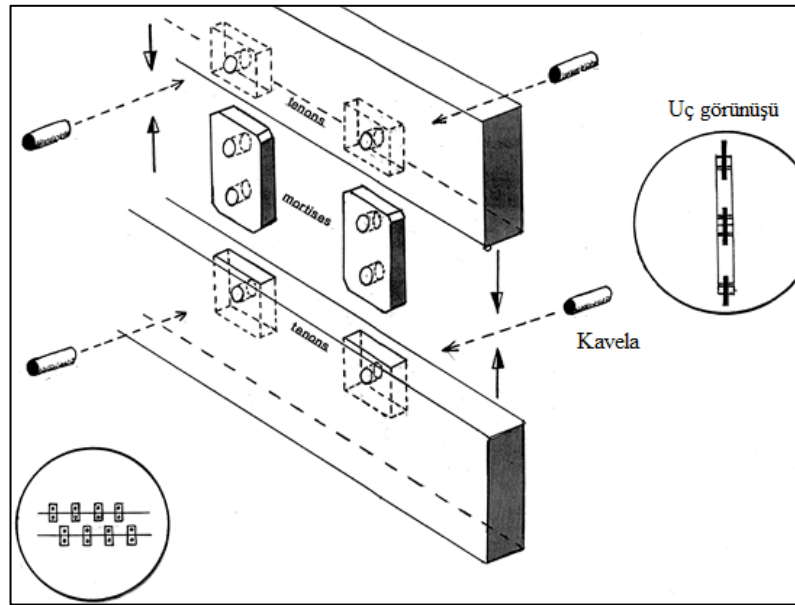
Kuzey Avrupa’ya özgü bir dizayn olan *cog* Kelt kökenlidir.<sup>264</sup> *Cog* tam anlamıyla klinker olmasa da kabuk metoduyla inşa edilmiştir. Bu gemiler Baltık ve Kuzey Denizlerinin 13 ve 14. yüzyıldaki büyük yük gemileri olmuşlardır.

---

<sup>263</sup> Pryor, *Geography, Technology, and War Studies in The Maritime History of The Mediterranean 649-1571*,s.30

Kuzey Avrupa'dan çıkan bir diğer Kelt dizayn ticaret gemisi *hulk* (*holk*) tur.<sup>265</sup> Klinker dizaynla inşa edilen *hulk* tipi geminin gövde şekli nerdeyse tamamen muza benzemektedir. 11. yüzyılda *hulk* dizaynı gemiler nehir tekneleri olarak *cog* dizayn ile aynı sınıfta 14.yüzyıla kadar kullanılmıştır. Kuzey Avrupa'dan çıkan dizaynların sonuncusu da *punt*'tur. Düz karinalı nehir teknesi olan *punt* dizayn, açık denizde kullanılmamıştır.

**Şekil 33: “Zıvanalı geçme” inşa tipinde tekne plakalarının görünümü<sup>266</sup>**



Tekne formu veya dizaynı nasıl olursa olsun kuzeyli gemi inşa ustalarının çalışmaları inşa tekniklerinin farklı gereksinimleri beraberinde getirdiği Akdeniz'deki meslektaşlarından çok farklıdır. Kabuk inşadan iskelet inşaya geçişin

<sup>264</sup> Unger, *The Art of Medieval Technology Images of Noah The Shipbuilder*, s.53

<sup>265</sup> N.A.M. Rodger, *The Safeguard of The Sea: A Naval History of Britain, Vol.1, 660-1649*, Harper Collins in association with the National Maritime Museum, Londra 1997, s.63

<sup>266</sup> Gould, *Archaeology and the Social History of Ships*, s.119

sebebi artan iş gücü maliyeti olabilir. Romalılar iş gücü olarak köleleri kullanmışlardır. Gemi inşa ustaları da tipik olarak kölelerden oluşmaktaydı. Bu durum imparatorluk endüstrisindeki tipik modeldir.

15. yüzyıla kadar Kuzeyde ve Akdeniz’de tekne formları farklılık göstermekteydi. 12.yüzyılda haçlıların Filistin’e taşınması vasıtasıyla karşılaşan iki gemi inşa geleneğinde etkileşim görülmemiştir. Kuzey geleneğindeki bu gemiler Viking ve *cog* tipindedir. Bu seyahat sırasında pek çok kuzeyli gemi inşa ustasının da bulunmuş olması mümkündür.

14. yüzyılın başlarında Güney sularında görülmeye başlanan kuzeyli tip inşa edilmiş tekneler kültürler arasındaki keskin ayrımın sonunu getirmiştir. Muhtemelen Bask korsanları tarafından Akdeniz’e getirilen bu gemi *cog* tipidir. *Cog* temel dizayn özellikleri muhafaza edilerek fakat inşa metodu değiştirilerek güneyli ustalar tarafından yeniden inşa edilmiştir. Donanımda da yapılan bazı değişiklikler ile yeni *cog* ortaya çıkmıştır.

Dış gövdenin ilk inşa edildiği kuzeyli modeli hiçbir zaman tamamen silinmemiştir. Ve klinker metotla inşa edilmiş pek çok balıkçı teknesi ve küçük tekne 20. yüzyılda dahi görülmektedir. Gemi inşa metotlarındaki değişim Avrupalıların çalışmalarını yazmaya başladıkları zamanla eşdeğerdir. Gemi inşası üzerine olan basılmış ilk çalışma elyazması çalışmaları iskelet inşa metodunun varlığını kanıtlar.

İskandinavların ilk milenyuma kadar sürdürdükleri yerel gemi inşa geleneği değişiklik göstermemiştir. Bu zamana kadar da etki çapı içerisinde olan Britanya adalarında farklı bir tarz ile karşılaşmamışlardır. Bölgesel olarak pek çok ulusun faaliyet gösterdiği Akdeniz’den uzak olan İskandinav ülkeleri, bunun doğal sonucu

olarak bu bölgedeki pek çok ulusun katkı verdiği ortak denizcilik kültüründen mahrum kalmışlardır. Roma İmparatorluğu gemileri Kelt gemi inşa ustaları tarafından, Roma'dan sonra da Bizans'ın ve fütühat devrinde müslüman Arapların inşa ettirdikleri gemiler Rumlar tarafından<sup>267</sup> yapılmış, Akdeniz, çevresinde gelişen denizcilik kültürünü etkileşime geçtiği halklar ile itinayla paylaşmıştır. Çoğunlukla kolonileşme ve ticaret amacıyla hareket eden İskandinav Vikingleri, her ne kadar geniş bir coğrafyaya etki etmiş olarak görülse de Hıristiyanlık dışında benimseyerek İskandinavya'ya getirdikleri olgular sınırlıdır. Doğuya giderek ticaret ve paralı asker olarak yaşamlarını sürdüren Vikinglerin İskandinavya'nın bölgesel gelişimine muazzam bir katkı yapması da beklenemez. Kuzey Avrupa gemi inşası, Atlantik'i geçmek için kullanılan uzun yolculuklara elverişli germenik kürekli mavnalar ile gelişim göstermiştir. İskandinavların klinker inşa tekniği bölge için etkili ve yeterli olsa da Güneyde olan teknolojik değişim ve gelişimlerin gerisinde kalmıştır.

İS. ilk 8 yüzyıldaki gemi kayıt ve resimleri oldukça yetersizdir. Son dönemdeki keşiflere bağlı olarak İskandinavların tekneleriyle ilgili kısmi bilgilere sahibiz. Vikinglerin Avrupa'nın deniz kıyılarına yaptıkları akın yöntemi göz önüne alındığı zaman İskandinav gemi tiplerinin Kuzey ve Batı Avrupa sularında 10. yüzyıldan 12. yüzyıla kadar değişik zamanlarda baskın konumda kaldığı söylenebilir. Norman fetihlerinden VIII. Henry<sup>268</sup> hükümdarlığına kadar gemiler hakkındaki bilgilerimiz eski kronikler, el yazmaları ve resimlere dayanmaktadır.

---

<sup>267</sup> Corci Zeydan, *İslam Medeniyeti Tarihi*, çev. Nejdet Gök, İletişim, İstanbul 2012, s.264

<sup>268</sup> 1509-1547 arası İngiltere kralı.

Akdeniz'in dışında Kuzeyli topluluklar arasında gelişen gemi inşa ve seyir kültürünün doğu kültürüyle tanışması için geçen zaman çok uzun değildir. Viking çağının başlangıcı kabul edilen 793 yılında Britanya Lindisfarne manastırına yapılan akında sadece üç gemi kullanılmıştı. İngiltere'nin Sakson kralı kıyıları bu akınlardan korumak için önemli miktarda filolar barındırmıştır.

Büyük Alfred genellikle İngiltere donanmasının kurucusu olarak kabul edilir. Alfred Viking gemilerinden daha büyük ve iyi tarzda gemiler tasarlamıştır. Bu gemilerin, yerini aldıkları gemilerin iki katı uzunluğunda olduğu kaydedilmektedir. Bu gemilerden bazıları 60 bazıları ise daha fazla küreğe sahiptir. Gemiler, hem hızlı hem de sağlam temelde inşa edilmiştir. Aynı zamanda diğerlerinden daha yüksek olup Frizye<sup>269</sup> veya Danimarka modellerine göre şekillendirilmiştir.<sup>270</sup> 897 yılında Alfred Danimarka filosuyla karşılaşmış ve gemileriyle bu filoyu yenmişti.

Edgar'ın<sup>271</sup> denizde üç filoya bölünmüş değişik boyutlarda en az 3600 gemi barındırdığı belirtilmektedir.<sup>272</sup>

---

<sup>269</sup> Kuzey Denizi Güneydoğu köşesi boyunca uzanan bölgedir. Günümüzde çoğunlukla Hollanda sınırları içerisindedir.

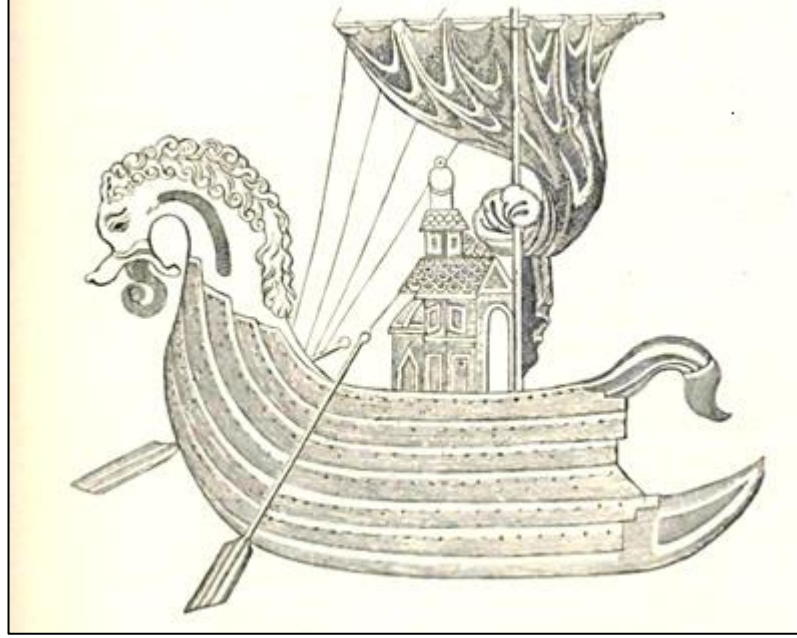
<sup>270</sup> <http://www.britannia.com/history/docs/894-900.html>.(19.09.2015)

<sup>271</sup> 959-975 İngiltere kralı

<sup>272</sup> Sir George Charles Vincent Holmes, K.C.V.O., C.B., *Ancient and modern Ships Part I*, Victoria and Albert Museum Science Handbooks, Wyman and Sons, Limited. Fetter Lane, e.c. 1906, s.56



**Şekil 34:Yaklaşık 900, Anglo-Sakson gemisi, Cottonian kütüphanesindeki - Norman fethinden muhtemel yarım yüzyıl önce yazılmış- eski bir Sakson takviminden alınmıştır. Dümen olarak kullanılan iki büyük kürek dikkat çekicidir.<sup>273</sup>**



Şekil 34'de bir Anglo-Sakson gemisinin genel formu, kaplamaları, baş ve kıç doğal dekorasyonu görünmektedir. Uzatılmış omurganın muazzam gemi mahmuzu formunu oluşturduğu bu tekne savaş gemisidir. Ana itme kuvveti olarak yelken kullanıldığı görülebilir. Kürekler için ıskarmoz<sup>274</sup> görünmemektedir. Dümen yerine ise Antik Mısır ve diğer Akdeniz halklarında olduğu gibi iki büyük kürek benimsenmiştir. Güvertedeki sıra dışı yapı da dikkat çekicidir.

7 ve 8. yüzyıldaki denizcilik faaliyetleri manzarasında Kuzey Avrupa, Akdeniz'e göre daha ön plandadır. Viking gemilerindeki temel boyutlar arasındaki uyum, tekne sualtı formu ve kullanım çeşitliliği, İskandinav gemi inşa ustalarının tecrübesini göstermektedir. Bu gemi inşa geleneği; Viking gemilerinin, antik gemilerden Ortaçağ

<sup>273</sup> Holmes, *Ancient and modern Ships*, s.57

<sup>274</sup> Küreğin bağlanması veya oturması için ay veya çubuk şeklindeki malzeme.

gemilerine olan geçişte önemli bir yer edinmesini sağlar. İngiltere'nin Norman kralları zamanında hem savaş hem de ticaret donanmaları büyük oranda gelişmişti. Bayeux Tapestry'de bu nakliye gemilerinin resimleri mevcuttur.

**Şekil 35: 1066 Fatih William gemilerinden bir tanesi<sup>275</sup>**



Şekil 35'de görülen bu gemi tipinde itme kuvveti olarak kürek yerine tek bir kare yelkenin kullanılmaktadır. Gemi yönlendirmesi sancak kış tarafında bulunan dümen vasıtasıyla icra edilmektedir. Bu goblen içerisindeki tüm resimlerde ana yelken ıskotası<sup>276</sup> dümenci tarafından tutulmaktadır.

Viking gemileriyle büyük benzerlikler gösteren bu gemi tipi 11. yüzyıl ve müteakip iki yüzyıl boyunca yaygın olarak kalmıştır.<sup>277</sup> Aynı zamanda gemilerin çoğunluğunun boyutları küçüktür. Nadiren büyük boyutlarda teknelere

<sup>275</sup> Holmes, *Ancient and modern Ships*, s.66

<sup>276</sup> Yelkenlerin ıskota yakalarına bağlanan ve yelkene kumanda etmeye yarayan halat ve makara donanımı.

<sup>277</sup> Holmes, *a.g.e.*, s.66

rastlanmaktadır. Örnek olarak I. Henry hükümdarlığı zamanında inşa edilen 50 kürekli bir kadirge olan *La Blanche Nef*. Kralın oğlu prens William için inşa edilen bu gemi Normandiya kıyılarında 1120 yılında prens ve beraberindeki 300 mürettebat ile kaybolmuştur. Bu sayı geminin boyutları hakkındaki fikir vermesi bakımından önemlidir. Norveç kronikçilerine göre bundan yaklaşık 120 yıl önce Viking Olaf Tryggvesson (995-100) 117 ft. uzunluğunda bir tekne inşa ettirmişti. Diğer bir kaybolan 12. yüzyıl gemisi II. Henry hükümdarlığı (1133-1189) zamanındadır. Bu gemi de 400 mürettebatıyla beraber batmıştır.

Aslan yürekli Richard hükümdarlığı zamanında ülkesinde gemi inşasına ve denizcilik faaliyetlerine büyük önem vermiştir. 1190 Nisanı Dartmouth ‘dan 110 gemilik bir filo yelken açmıştı. Bu filoya katılan/yer alan gemiler arasında *dromonlar* ve *triremelerin* de bulunduğu yazılmaktadır.<sup>278</sup>

Büyük teknelere örnek olarak Beyrut yakınlarında Aslan Yürekli Richard’ın donanması tarafından saldırıya uğrayan (1191) Saracen teknesi gösterilebilir. Pek çok eski kronikte bahse konu olan bu tekne 3 direğe sahip ve savaş zamanında güvertesinde 1500 kişiyi taşımaktadır.

Bu büyük gemilerin diğer Akdenizli güçler tarafından 12. yüzyılın sonuna doğru kullanılmaya başlandığı görülmektedir. 1172 yılında Konstantinople’yi ziyaret eden Venedik gemisi için bu derece büyük cüsseli bir teknenin Konstantinople limanında daha önce hiç bulunmadığı ifade edilmektedir.<sup>279</sup> Runik yazıtlarda da liman kelimesi *grikkhafn* “ Bizans limanı” şeklinde geçmektedir.<sup>280</sup>

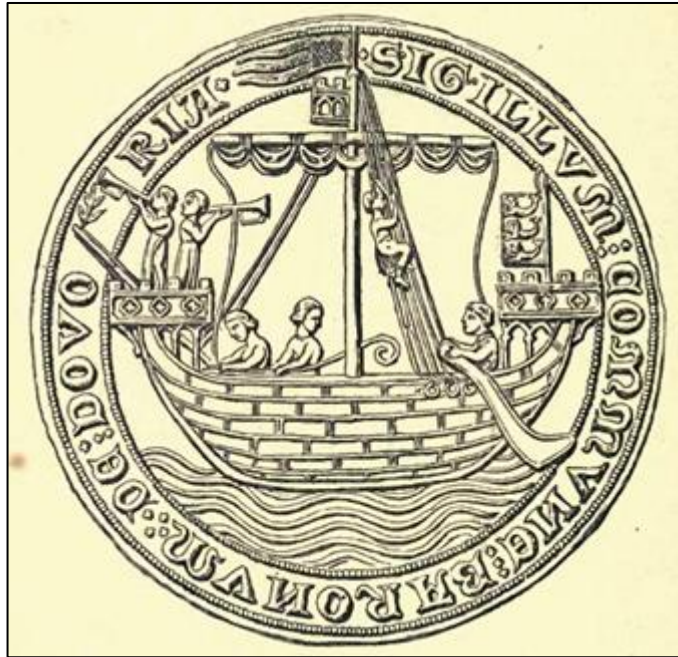
---

<sup>278</sup> Holmes, *Ancient and modern Ships*, s.67

<sup>279</sup> Holmes, *a.g.e.*, s.68

Bu geminin de 3 direği olduğu ve 1500-2000 kişi taşıdığı bilinmektedir. Bu zaman zarfı içerisinde Venedik Cumhuriyeti en önde gelen denizcilik gücü olarak ortaya çıkmaktadır. Nitekim Venedik IV. Haçlı seferi için ordunun gemilerle transfer ihtiyacını karşılama sorumluluğunu almıştır.<sup>281</sup>

**Şekil 36: Bazı beş liman konfederasyonu<sup>282</sup> limanlarından ve diğer güney liman kentlerinden alınan mühürlerden 1238 tarihli bir tanesi. İskandinav etkisi görölmeye devam ediyor. Aynı zamanda gemi baş ve kıçında kaleştirilmiş yapı dikkat çekmektedir.<sup>283</sup>**



<sup>280</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.170

<sup>281</sup> Işın Demirkent, *Haçlı Seferleri*, Dünya Basınevi, İstanbul, 1997, s.168-170

<sup>282</sup> Kent ve Sussex'deki tarihsel sahil kasabaları. Hastings, New Romney, Hythe, Dover ve Sandwich.

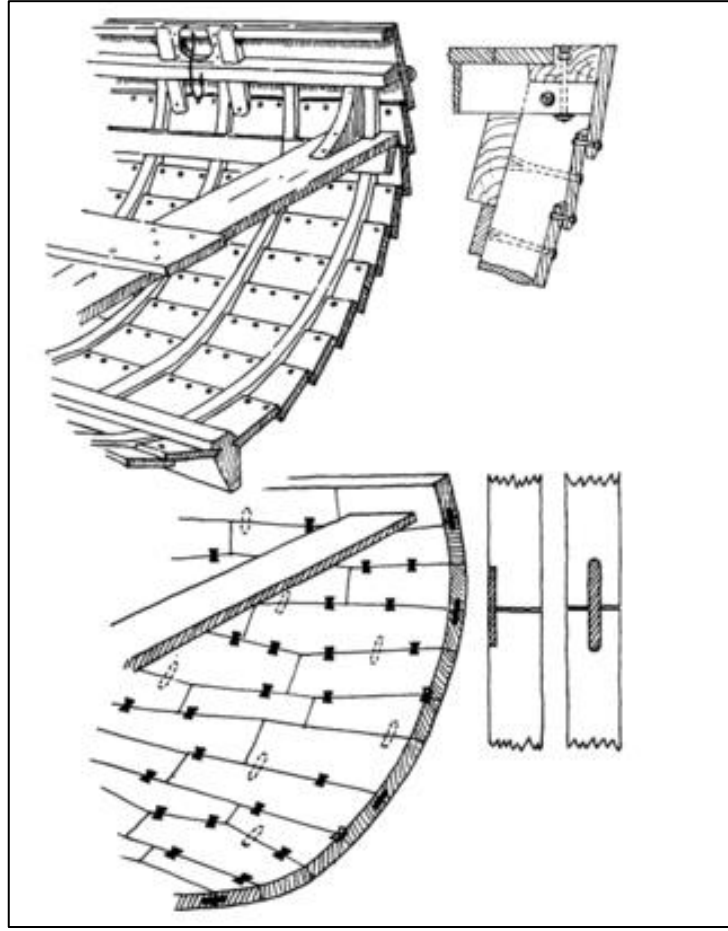
<sup>283</sup> Holmes, *Ancient and modern Ships*, s.72

## 2. İskandinavya’da Gemi Tiplerinde Görülen Değişimler

İnsanoğlunun çeşitli maksatlar ile inşa ettiği yüzen yapıları resmetmek zor değildir. Yüzen ağaç kabuklarını ilk aşama olarak söyleyebiliriz. Müteakip aşama tek bir gövde yerine gövdelerin birleştirilmesiyle oluşturulan formdur. Oluşturulan formun ihtiyaçları karşılayacak şekilde yüzyıllar içerisinde aldığı son şekil bölgelere göre farklılık göstermektedir. Buna göre Akdeniz ve Kızıldeniz’in gemi inşası hakkındaki bilgilerin Mısır mezar ve anıtlarında bulunması beklenilebilir. Nil vadisi de Akdeniz ve Kızıldeniz’de denizcilik ve gemi inşanın gelişmesine tanıklık eden en önemli bölgelerden birisidir.

9 ve 10. yüzyılda Stockholm yanındaki Birka, Lübeck, Jutland yarımadasının Baltık kıyısındaki Hedeby veya Norveç sahilindeki Bergen gibi liman kentlerinde gemiler Viking kökenli klinker metotla inşa edilmişti. Fakat müteakip zamanlarda oldukça farklı bir gemi tipi ile karşılaşılır. *Cog*. Bu forma sahip gemiler madeni paralar üzerinde resmedilmiş, bunlara yazılı metinlerde atıfta bulunulmuş ve direkt arkeolojik kanıt olarak Birka’daki kazılardaki Viking gemilerindeki binlerce perçinle ilişkili yaklaşık 60 tipik *cog* çivisiyle bulunmuştur. Bu Baltık bölgesindeki değişen ve gelişen denizcilik geleneğinin başlangıcına işaret eder.

Şekil 37: Kuzey Avrupa’da yaygın klinker dizayn (üstte), Roma ve yaygın diğer dizayn zıvanalı geçme (altta)<sup>284</sup>

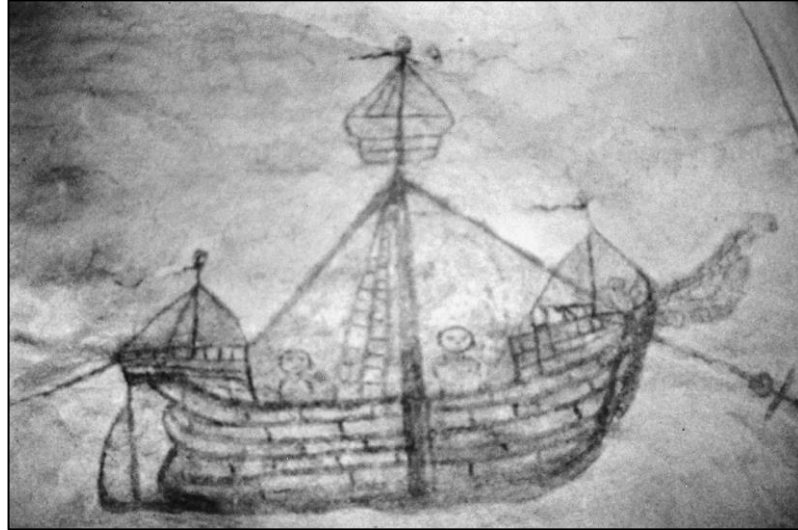


*Cog*'a ait tarihi bilgiler kabataslak ve tartışmalıdır. Hedeby'deki madeni paralar üzerindeki gemiler *cog*ların varlığına dair ipuçları taşımaktadır. Bazı 9-10 yüzyıl madeni paralarında tek direkli, düz karinalı ve ters klinker dizaynı yelkenli gemiler görülmektedir.

<sup>284</sup> Richard W. Unger, *The Ship in the Medieval Economy 600-1600*, American Council of Learned Societies History E-Book Project, ACLS Humanities E-Book, 2008, s.36

*Cog* tipi Baltık'da olağanüstü ticaret gemisi tipi haline gelmiş olsa da Lübeck madeni paraları (1224-1281 tarihli), Bergen (1248), Hedeby (11.yüzyıl) ve Lynaes (12. yüzyıl ortaları) klinker gemi kalıntıları, Viking gemi inşa metotlarının, açık bir şekilde uygulanmaya devam edildiğini gösterir. Nitekim 1150-1250 arasında da ticaret, giderek artan *cog* kullanımıyla beraber, Hedeby liman kentinin düşüşü ve Almanya'nın Baltık kıyısında Kiel'den Elbing'e kadar yeni limanlarda Viking tasarımlı gemilerde devam etmiştir.

**Şekil 38: Baltık *cog* gemisinin resmedilmesi; Finström, Finlandiya'ki 13.yüzyıl St. Michael kilisesinin duvarındaki resimlerdir.<sup>285</sup>**



İskandinav gemi inşa geleneğinin devamı ve evrimini de arkeolojik bulgular eşliğinde irdelenebilir. 900-1355 yılları arasındaki Güney İskandinavya'daki bindirme kaplama gemi sayısı 26, *cog* ve mavna sayısı 9, Batı Baltık'da bulunan bindirme kaplama gemi sayısı 3, Doğu Baltık'da bulunan bindirme kaplama 1; Batı Norveç ve İrlanda'da bindirme kaplama gemi sayısı 3'tür. Diğer taraftan bu sayılar 1356-1600 yılları arasında büyük değişiklik göstermektedir. 1356-1600 yılları

<sup>285</sup> Gould, *Archaeology and the Social History of Ships*, s.187

arasında Güney İskandinavya’da bindirme kaplamalı gemi sayısı 4; karvel tipi 1; Güney Baltık kıyılarında bindirme kaplama 8, Güney Baltık kıyılarında *cog* tipi 3, Kuzey Denizi güneyinde karvel tip 6 adettir.<sup>286</sup> Bindirme kaplama inşa tekniğindeki değişim 13. yüzyıldan sonra hızlanarak devam etmiştir. Aynı zamanda klinker ve *cog* tipi gemilerin benzerliği artmış, daha yenilikçi bir gemi inşa Danimarka’nın güney ve güneybatı bölgelerinde ve daha geleneksel gemi inşası doğuda artarak devam etmiştir. Burada İskandinavya’nın kuzeyindeki gemi inşa geleneğinin yüzyıllar içerisinde ciddi değişimler göstermediğini fakat Güney İskandinavya’da bu geleneğin daha fazla saptığını söylenebilir.<sup>287</sup>

İnşa tarzları dışında görülen değişiklikler dışında İskandinavya ve çağdaşları arasındaki gemicilik kültürü de Viking çağında farklılık arz etmekteydi. İskandinavların kullanım amaçları doğrultusunda inşa ettikleri değişik tipte gemiler uzun bir süre için bölgeselliğini korumuş ve dejenere olmamıştır. Güney Avrupa ve Akdeniz özelinde gemi inşa alanında gelişen alışkanlıklar ise ortak bir kültür olarak ortaya çıkmıştır. Viking çağında, İskandinavya’da yaygın olan Viking gemi inşa geleneği çağın sonlarından itibaren kaybolmuş ve bu ortak kültüre yenik düşmüştür.

---

<sup>286</sup> Jan Bill, “From Nordic to North European Application of Multiple Correspondence Analysis in the Study of Changes in Danish Shipbuilding A.D. 900 to 1600”, *Between the Seas Transfer and Exchange in Nautical Technology Proceedings of the Eleventh International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, ed. Ronald Bockius, Römisch-Germanisches Zentralmuseum, Mainz 2006, s.431

<sup>287</sup> Bill, a.g.m., s.436



### 3. Sembol Olarak Viking Gemileri

Yaklaşık 300 yıl süren Viking çağı günümüzde de etkilerini ve popülaritesini hala devam ettirmektedir. Manastır kroniklerinde betimlendiği üzere acımasız akınlarıyla görselleştirilen Vikinglerin diğer yüzünü kâşif ve tüccar kimliği oluşturur. Batı Vikinglerinden daha farklı olarak da Doğu Vikingleri, ulaştıkları bölgelerde kalıcı eserler bırakarak nispeten daha farklı tanınmışlardır.

Günümüzde de tarih ilminin merak uyandıran alanlarından olan Vikingler özellikle İskandinav ve Britanya adalarında olmak üzere araştırma konusu olmaya devam etmektedir. İskandinavların tarihi mirası eşliğinde yaptığı çalışmalarda Viking gemileri ayrı bir yer tutmaktadır. Popüler Viking imajını miğfer, kılıç ve balta oluştururken, gemiler İskandinavlar için bundan daha fazlasını ifade etmektedir.

Vikinglerin gemi inşa ustaları ve denizci olarak denizcilik karakterleri; deniz aşırı keşiflerin, ticaretin, akınların, fetihlerin ve Viking çağını tanımlayan yerleşimlerin merkezini oluşturur. Bununla beraber, Viking gemilerinin daha sonraki tasvirleri yüksek oranda yanlış ve 19.yüzyıl romantik hayal gücü sayesinde abartılmıştır.

**Şekil 39: Sino-Scandinavian Bank, 1920’lerde kısa süre çalışan Norveç ortaklı Çin bankası banknotlarının bir tarafında Viking gemisi, diğer tarafında ise Çin seddi bulunmaktadır.<sup>288</sup>**



İlk nispeten eksiksiz Viking gemisi Gokstad-Güney Norveç- höyüğünde 1880 yılında bulunmuştur. Gemi gömüldüğü kil sayesinde sıra dışı olarak iyi korunmuştur. Kristof Kolomb’un Atlantik Okyanusu’nu geçişinin 400. yıl dönümü anısına 1892 replikası inşa edilen bu gemi, müteakip yıl Amerika’ya yelken açmış ve Chicago World’s Fair’de boy göstererek binlerce ziyaretçi çekmiştir. Bu da Viking gemilerinin Kolomb’dan yaklaşık 500 yıl önce Atlantik’i geçtiklerine dair hatırlatma sağlayarak Viking çağına muazzam popüleritesini ön plana çıkarmıştır.

Gokstad gemisinin bulunuşu ve replikasının yolculuğu halk nezdinde de önemli bir yer tutmuş, daha sonra da İskandinavya ve dışındaki pek çok yerleşim yerinde Viking gemileri bulunmuştur. Bulunan gemilerin korunma oranları farklı olmakla beraber şüphesiz gösterdiği gerçek, tek bir Viking gemi modeli olmadığıdır. Zaman içerisinde farklı amaçlar ile inşa edilen farklı gemiler, ortak gemi inşa geleneğini paylaşmaktadırlar. Yeniden inşalar ve replikalar sayesinde kazanılan pratik

<sup>288</sup> Gareth Williams, *The Viking Ship*, British Museum Press, Londra 2014, s.13

tecrübeyle beraber inşa ve seyirler tecrübeleri de dâhil olmak üzere pek çok Viking gemisi formunun anlaşılma oranını artırmıştır.<sup>289</sup>

**Şekil 40: (Sağda) Rover (1878-2005) araba logosu Viking gemisi ile birleşiyor; (Orta üst) Norveç 20 kronu; Oseberg Gemisi dizaynı; (Orta alt) 1969 yılı pul; (Solda) “The Viking’s Sardines” için etiket, 1913, Norveç sardalya endüstrisi tarihi merkezi Stavanger’de imal edilmiştir.<sup>290</sup>**



Modern zamanlarda da Viking gemi resimleri milli ve kültürel kimliğin sembolü olarak kullanılmaktadır. Yukarıdaki resimlerde görüldüğü üzere de bu kültür tarihsel süreçte ifa ettiği görevin yanı sıra günümüzde de sosyokültürel varlığını sürdürmektedir.

<sup>289</sup> Williams, *The Viking Ship*, s.8-14

<sup>290</sup> Williams, *a.g.e.*, s.14

## SONUÇ

İskandinavları Viking çağı boyunca siyasi ve askerî bakımdan bir bütün hareket olarak görmek doğru değildir. Çoğunlukla münferit olarak hareket eden bu kabileler Kuzey Amerika'dan Akdeniz'e kadar deniz yoluyla ulaşmışlardı. Akdeniz coğrafyasındaki denize kıyısı olan milletlerin kendilerine has ve uzun bir tarihi geçmişe sahip denizcilik kültürlerini kısa bir bölümde incelemek imkânsız olsa da ortaçağ haritası içerisinde Viking çağı sınırlarında kalmaya çalışılarak bu değerlendirme yapılmıştır.

Ortaçağ İskandinaviasında yaşayan halk için dünya, bize bugün görüldüğünden nispeten daha büyüktü. Göreceli olarak küçük olan Baltık Denizi, bölge insanına sınırlı imkânlar sunmakta, fakat Atlantik Okyanusu daha çok sınırlayıcı bir etkiye sahipti. Viking çağı da İskandinavların toprak, zenginlik veya zafer mefkûresiyle bu sulara yelken açmalarıyla tarihteki yerini almıştır. Zamanın en iyi gemileriyle yaptıkları bu yolculuklar Britanya adaları ve Avrupa halklarının bir bölümünün bilinçaltında kalıcı etkiler bırakmıştı.

Baltık Denizi'ni neredeyse tamamen kapatan İskandinav ve Jutland yarımadalarında ulaşım ve ticaret deniz yoluyla rahatça sağlanmaktaydı. Bremenli Adam'a göre Güney İsveç'teki Skâne'den şimdi modern Stockholm'un olduğu bölge olan Sigtuna'ya, karadan bir ay süre içerisinde gidilebilirken, denizden bu mesafe 5 gündü.<sup>291</sup> Denize ve denizciliğe olan bu gereksinim bölge halkının yaşam şartlarını belirlemiştir. Viking tarzının belirgin işareti olan klinker-bindirme- kaplama dizayn

---

<sup>291</sup> Else Roesdahl, *The Vikings*, 2. Baskı, Penguin Group, Londra 1998, s.78; Harl, *The Vikings Part I*, s.6

hem yük hem de savaş gemilerinde görülmekteydi. Savaş gemilerinin ince uzun yapısı yük gemilerinde yerini daha geniş ve hacimli bir yapıya bırakmıştır. İtme kuvveti olarak hem yelken hemde kürek kullanan bu gemilerin kullanım konseptleri, temelinde inşa ustalarına göre değişebilen<sup>292</sup> küçük farklılıklar görünse de dizayn açısından Nydam gemisiyle başlayan geleneği devam ettirmiştir.

Viking ve gemi kelimeleri sıklıkla yan yana görünmese de gemilerin İskandinavların tarihinde Viking çağında olduğundan daha önemli bir yer tuttuğu başka bir zaman dilimi olmamıştır. Bronz çağının kaya oymaları zamanın İskandinav kültüründe gemilerin önemini gösterirken Wasa gemisi İsveç'in 17. yüzyıldaki altın çağının potansiyel sembolüdür. Viking çağı İskandinav denizcilik tarihinin pivot noktasıdır. Viking çağından önce, gemiler ile ilgili yapılan çalışmalar sadece arkeolojik bulgular veya gizemli kaya oymaları ekseninde yapılabiliyorken Viking çağından sonra ikonografik ve yazılı metinler de kaynaklar arasına eklenmiştir. Runik yazıtlar ve skaldik külliyat da halkın aktiviteleri ve gemi kullanımlarının dilsel ve sosyal uzantılarına ışık tutmaktadır.<sup>293</sup>

İskandinavya'da başarılı savaş ve kargo gemi inşa geleneğinin İS. 1 ve 3. yüzyıllar arasında buraya ulaşan Roma gemileri etkisi altında başlamış olması muhtemeldir. Danimarka'nın Als adasında bulunan Hjortspring gemisinin (İÖ. 300-200) Kelt inşa tarzına Roma tariflerinden aşına bulunmaktadır. Kelt ve Germanik

---

<sup>292</sup> Per Bruun, "The Viking Ship", *Journal of Coastal Research*, vol. 13, no.4, Coastal Education & Research Foundation, Inc. 1997, s.1282

<sup>293</sup> Jesch, *Ship and Men in the Late Viking Age: The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, s.275

orijinli ticaret gemilerinin İskandinav dünyasına geldiği bu dönemdeki etkileşimin doğal sonucu olarak yelkenle beraber gelişim gösteren Nydam (350-400) ve Sutton Hoo (625c.) gemileri ortaya çıkmıştır. Tez içerisindeki zaman takvimi tahdidi sebebiyle Viking çağından önceki bu döneme ait değişim ve gelişimlere metinde oldukça sınırlı bir şekilde yer verilmiştir.

Arkeolojik kazıların sunduğu bilgiler ışığında Ladby, Hedeby, Tune, Gokstad, Oseberg, Roskilde ve Skuldev gemileri standart olmayan fakat temel inşa gereklilik ve tarzları bakımından eş gemilerin varlığını ortaya koymuştur. İskandinavlara ait rün yazıtları ve skaldik külliyat beraberindeki bu denizcilik ve gemi inşa geleneğinin metinsel kaynaklarını oluşturmaktadır.

Denize açılma sürecindeki ilk aşama olan gemi inşa adımını seyir, denizde hayat ve seyir materyalleri izlemektedir. İç sularda ve yakın bölgeler arası kullanılan gemilerin donanımlarından farklı olarak uzak mesafe yolculuklarda kullanılan gemilerde, bu yolculuklara uygun seyir aletleri bulunmaktaydı. Zamanın denizcilik bilgi ve geleneğinde ilk defa görülen güneş taşı kullanımı, pusulanın henüz malum olmadığı bu bölgedeki seyir kabiliyeti kazanımı açısından büyük öneme sahiptir. Güneş taşına eşlik eden ufuk tahtası da modern pusula görevini üstlenmekteydi. Vikingler, basit yelkenli gemi seyir ve rota çizme faaliyeti için gerekli olan temel pusula ve harita materyallerinin yerlerine koydukları yerel buluşlar sayesinde denizde kıyı seyri harici seyir yapabilme kabiliyetine erişmişlerdi.

İskandinavya'da bu gelişmeler yaşanırken zamanın coğrafyasında medeniyetlerin birleşme noktası olan Akdeniz'de müşterek bir denizcilik kültürü gelişmekteydi. Hint Okyanusu'na kıyısı olan bölge halklarının da bu ortak kültüre sınırlı bir katkısı bulunmaktaydı. 793 yılı Britanya'ya yapılan akınlar ile başlayan

Viking çağı İskandinavların Avrupa ve Doğu ile de temas etmesinin yolunu açmıştır. Vikingler, diğer halklar ile kültürlerarası etkileşiminin başladığı bu dönemde kolonizasyon ve ticaret sayesinde kültürlerini gittikleri bölgelerde yaşatmaya çalışmış, çoğunlukla da kültür erezyonuna uğramışlardır. Denizcilik ve gemi inşa geleneğinin de bu bölgelerde asimilasyona uğradığı veya Akdeniz geleneğinin gerisinde kaldığı söylenebilir. İskandinavların kendilerine özgü olan klinker gemi inşa metodu, bu metotla inşa edilmiş özellikli uzun gemiler ve bunların yanı sıra kullandıkları seyir/gemicilik materyalleri yerel olarak kalmış, Akdeniz'deki ortak denizcilik mirasına katkısı olmamıştır. İstisnai olarak klinker inşa modelinin değişik dizaynlar şeklinde –örneğin *cog*- Kuzey Avrupa'da görülmüş, çift taraflı gemi tipi<sup>294</sup> de 15.yüzyıla kadar Norveç'ten İspanya'nın kuzey kıyılarına kadar güney sahil kıyısında baskın olarak kalmıştır.

16.yüzyıla kadar tüm adaptasyon problemlerine rağmen iskelet inşa tarzı Kuzey Avrupa'da geniş ticaret ve balıkçı tekneleri için tipik hale gelmişti. Kuzey Avrupa Erken Ortaçağda Akdeniz kökenli gelişen yeni tekniğe kolayca uyum sağlamıştır. Gemi inşa metodundaki değişim Avrupalıların maden ve metalürji gibi spesifik teknolojiler hakkında kitaplar yazmaya ve yayınlamaya başladığı dönem ile çağdaştır. Gemi inşasına dair ilk basılmış eser ve el yazması çalışmaları da iskelet inşa tarzının varlığını kanıtlamaktadır. Viking çağı sonlarında gemi arkeolojisi kayıtlarındaki en belirgin değişiklik uzun gemilerin kaybolmasıdır. 12. yüzyıla kadar önemli rol üstlenen bu gemilerin ortadan kaybolmasını, Avrupa ile artan iletişim temelinde kuzey gemi inşa tarzındaki değişimlere bağlanabilir. Sadece savaş gemisi olarak kullanılan uzun gemilerin yerini daha yüksek ve fazla yük taşıma kapasitesi

---

<sup>294</sup> Geminin pruva ve pupasının hem kış hemde baş olarak kullanıldığı dizayn.

olan bir nevi yük gemilerinin aldığını söylemek mümkündür. Ortaçağ'da gelişmiş *cog* gibi gemi tipleri bu hipotezi destekler. Çok amaçlı ve dayanıklı olarak kullanılan bu yeni tarz gemilerin yelken ve donanımları da farklılık arz etmekte ve tek amaçlı olarak kullanılan uzun gemilere üstünlük sağlamaktadır.

Viking çağının sonrasında klinker kaplama yük gemilerinin inşası ufak değişiklikler göstererek devam etmiştir. Viking çağında her yerde görülen gemi süslemeleri kaybolmuş, gemi inşası da zanaattan ziyade daha ekonomik bir hal almıştır. Borda yükseklikleri artmış, gemi sancak kış tarafında bulunan gemi dümeninin yeri modern zamanlarda olduğu gibi efektif kullanıldığı gemi kış tarafına alınmıştır. 12. yüzyılda hız kazanan bu değişiklikler bahse konu kültürler arası etkileşim sebebiyle 13. yüzyılda daha kapsamlı bir hal almış Güney İskandinavya da kendine has gemi inşa niteliğini kısmen kaybetmiş ve Kuzey Avrupa tarzı genel klinker kaplama geleneğinin bir parçası haline gelmiştir. Geleneksel gemi yapım tarzı sadece İskandinavya'nın kuzey bölgelerinde varlığını sürdürmüştür.

İhtiyaçlar nispetinde gelişim ve değişim gösteren gemi inşa gelenekleri kültürler arası etkileşimin artmasıyla zaman içerisinde yerel olmaktan çıkarak müşterek denilebilecek bir şekle bürünmüştür. Köklü denizcilik geleneğine sahip halklar denizle ilk defa tanışan topluluklar için örnek oluşturmuştur. İslam fütuhatı sırasında Suriye'de oluşturulan İslam donanmasını yerel rum ustalar inşa etmiş, yine ilk Türk amirali Çaka Bey'in İzmir de inşa ettirdiği ilk 40 parçalık donanmayı yerel Rum ustalar inşa etmişti.<sup>295</sup> Bizans saraylarında paralı asker olarak bulunan Varegler

---

<sup>295</sup> A. N. Kurat, *Çaka Bey, İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi*, TTK, Ankara 1966, s.27



veya Akdeniz'in farklı bölgelerinde varlık gösteren diğer İskandinavlar Viking çağında bu şekilde bir etkileşimi mümkün kılacak imkâna sahiptiler. Fakat tez sınırları dâhilindeki İS 793-1066 yılları arasında böyle bir etkiden söz etmek olası değildir.

“Viking Gemiciliği” başlıklı bu teze başlarken belirtilen hipotezler arkeolojik ve yazılı kaynakların eşliğinde, karşılaştırma eksenli incelenerek gerçekleştirilmiştir. Genel ifadesiyle de denizci bir kavim olan Vikinglerin deniz ve gemilerle harmanlanmış tarihleri bu temelde incelenmiştir.

İskandinavlardan çıkarak yaklaşık 300 yıl boyunca Avrupa tarihinde önemli roller üstlenen Vikingler, kıta Avrupasını da mecburi olarak denizciliğe teşvik etmişler, Barbaros Hayreddin Paşa'nın “Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur” sözü nisbetinde cihana hâkim olamamaları da Kristof Kolomb'dan yaklaşık 500 yıl önce Amerika'yı keşfetmiş, Rusya'dan Akdeniz'e kadar denizin götürdüğü her yerde yeni uygarlıklar ile tanışmışlardır.

## KAYNAKÇA

*Annals of Fulda*, trans. Reuter, T. Manchester University Press, New York 1992

*Annals of St. Bertin*, trans. L. Janet, Nelson Manchester University Press, Manchester, İngiltere 1991.

“Eirik the Red’s Saga”, *The Complete Sagas of Icelanders*, vol. 1, Leifur Eiriksson Publishing, Reykjavik 1997

*Egils Saga*, ed. Einarsson, B. Viking Society for Northern Research University College, Londra 2003

*Esaias Tegne'r, Fridthjof's Saga*, trans. Thomas, A. E. and Holcomb, M. A. L. Blackmask Online 2001

“The Saga of Eric the Red”, *American Journeys Collection Document No. AJ-056*, Wisconsin Historical Society Digital Library and Archives, Wisconsin 2003

“The Saga of the Greenlanders”, *The Complete Sagas of Icelanders*, vol. 1, Leifur Eiriksson Publishing, Reykjavik 1997

Adams, D. *The Vikings in the East: A Survey of Settlement Trade and Military Activity c.700-1100.*, University of Canterbury 1988

Åhfeldt, L. K. “3D scanning of Gotland picture stones with supplementary material Digital catalogue of 3D data”, *Journal of Nordic Archaeological Science*, 18, 2013; 55–65

“Azimuth”, *Oxford Dictionary of English 2e*, Oxford University Press 2003.

Bagge, S. *Cross & Scepter The Rise of the Scandinavian Kingdoms from the Vikings to the Reformation*, Princeton University Press, Princeton-New Jersey 2014.

- Barrett, J. H. "What Caused the Viking Age?", *Antiquity*, 82, 2008, 671-685.
- Basch, L. "Ancient wrecks and the archaeology of ships", *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration Volume 1, Issue 1*, March 1972, 1-58.
- Bill, J. "From Nordic to North European Application of Multiple Correspondence Analysis in the Study of Changes in Danish Shipbuilding A.D. 900 to 1600", *Between the Seas Transfer and Exchange in Nautical Technology Proceedings of the Eleventh International Symposium on Boat and Ship Archaeology*, Ed. Bockius, R. Römisch-Germanisches Zentralmuseum, Mainz 2006.
- \_\_\_\_\_, "Viking Ships and the Sea", *The Viking World*, eds. Brink, S. Price, N. Routledge, Taylor & Francis, New York 2008, 170-180.
- Bolton, T. "The Empire of Cnut the Great Conquest and the Consolidation of Power in Northern Europe in the Early Eleventh Century", *The Northern World North Europe and the Baltic c. 400-1700 A.D. Peoples, Economies and Cultures*, Eds. Crawford, B. Kirby, D. Sigurdsson, J. V. Oye, I. Unger, R. W. Gorecki, P. Vol.40, Brill, Leiden-Boston 2009.
- Bonde, N. and A. "Dendrochronological dating of the Viking Age ship burials at Oseberg, Gokstad and Tune, Norway", *Antiquity* 67, Antiquity Publications Ltd. 1993
- Boulhosa, P. P. *Icelanders and the King of Norway: Medieval Sagas*

*and Legal Texts*, Ed. Crawford B., Kirby, D., Sigurdson, J. V., Øye, I., Unger, R. W., & Urbanczyk, P. , Vol.17, Brill, Leiden 2005.

- Brigé, Bart, “Dómr of dauðan hvern A chronological survey of Swedish picture Stones”, *Tijdschrift voor Skandinavistiek*, vol. 22, 2001, 249-258.
- Bruun, P. “The Viking Ship”, *Journal of Coastal Research*, vol. 13, no.4, Coastal Education & Research Foundation, Inc. 1997, 1282–89.
- Christensen, A. E. “Ships and Navigation”, *Vikings: The North Atlantic Saga 86-97*, Smithsonian Institution Press, Washington 2000.
- Cooke, B., C. Christiansen and L. Hammarlund, “Viking woollen square-sails and fabric cover factor”, *The International Journal of Nautical Archaeology* Volume 31, Issue:2, Wiley Blackwell Publishing 2002, 202–210
- Craughwell, T. J. *How the Barbarian Invasions Shaped the Modern World*, Fair Winds Press, Massachusetts 2008
- Crumlin-Pedersen, O. “Ship types and sizes AD 800–1400”, *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200–1200*, ed. Crumlin-Pedersen, O. Roskilde, Viking Ship Museum 1991
- \_\_\_\_\_, “Viking Age Iconography and Square Sail”, *Maritime Archaeology Newsletter From Denmark*, no:26, Summer 2011, 12-16
- \_\_\_\_\_, “Viking Ships”, *Ancient Europe, 8000 B.C. to A.D. 1000: Encyclopedia of the Barbarian World. Vol. 2: Bronze Age to Early Middle Ages (c. 3000 B.C. - A.D.*

- 1000), eds. Bogucki, P. Crabtree, P. J. Charles Scribner's Sons, New York 2004.
- \_\_\_\_\_, *Viking-Age Ships and Shipbuilding in Hedeby/Haithabu and Schleswig*, Wikinger Museum Haithabu and The Viking Ship Museum Roskilde, Schleswig-Roskilde, 1997.
- Davidson, H. R. E. *The Viking Road to Byzantium*, George Allen & Unwin Ltd. Londra 1976
- Demirkent, I. *Haçlı Seferleri*, Dünya Basımevi, İstanbul 1997
- Denny, M. *Float Your Boat Evolution And Science of Sailing*, The Johns Hopkins University Press, ABD 2009
- Durham, K. *Viking Longship*, Osprey Publishing Ltd. Oxford 2002
- Ferguson, R. *The Hammer and the Cross: A New History of the Vikings*, trans. Binns, A. Penguin Books, Londra 2009
- Finlay, A. *Fagrskinna, a Catalogue of the Kings of Norway*, Brill, Leiden 2001
- Flateyjarbók Hversu Noregr Byggðist "How Norway was Settled"*, trans. Hardman G. L. 2011
- Gould, R. A. *Archaeology and the Social History of Ships*, 2nd edition, Cambridge University Press, USA 2011
- Graham-Campbell, J.-  
D. Kidd, *The Vikings*, British Museum Publications Ltd. Londra 1980
- Harl, K. W. *The Vikings Part I*, The Teaching Company Limited Partnership 2005
- Harrison, M.- *Viking Hersir 793-1066 AD*, Osprey Publishing, Oxford

- G.Embleton, 1993
- Harrison, M. *The Vikings Voyagers of Discover*, Osprey Publishing Ltd. Oxford 2006
- Heath, I.- A.McBride, *The Vikings*, Osprey Reed International Books Ltd., Londra 1985
- Helle, K. “History of the Early Viking Age in Norway,” *Ireland and Scandinavia in the Early Viking Age*, Four Courts Press, Blackrock 1998, 239-258
- Hervarar saga ok Heidreks*, Viking Society for Northern Research Text Series, ed. Turville-Petre, G. Viking Society for Northern Research University College Londra 1956
- Holman, K. *Historical Dictionary of The Vikings*, Historical Dictionaries of Ancient Civilizations and Historical Eras No.11, The Scarecrow Press, Inc. Lanham, Maryland, Oxford 2003
- \_\_\_\_\_, *The A\_to\_Z of the Vikings*, The A to Z Guide Series, No. 30, The Scarecrow Press, Inc. Lanham, Toronto, Plymouth, UK 2009
- Holmes, G. C. V. *Ancient and modern Ships Part I*, Victoria and Albert Museum Science Handbooks, Wyman and Sons, Limited. Fetter Lane, e.c. 1906
- Ingstad, A. S. “Textiles from Oseberg, Gokstad and Kaupang”, *Archaeological Textiles: Report from the 2nd NESAT Symposium 1.-4.V.1984*, eds. Lise Bender Jørgensen, Bente Magnus, Elisabeth Munksgaard, Arkaeologiske Skrifter 2, Arkaeologisk Institut, København 1988
- İbn Fadlan Seyahatnamesi*, çev. Şeşen, R. Yeditepe, İstanbul 2010

- James, Edward, “The Northern World in the Dark Ages, 400-900”, *The Oxford Illustrated History of Medieval Europe*, ed. George Holmes, Oxford University Press, Oxford 1988, 63-115
- Jesch, J. *Ship and Men in the Late Viking Age The Vocabulary of Runic Inscriptions and Scaldic Verse*, The Boydell Press, Woodbridge 2001
- \_\_\_\_\_, *Women and Ships in the Viking World, Northern Studies*, eds. Kruse, A. Thomsen, B. T. Vol. 36, 2001, 49-68
- \_\_\_\_\_, *Women in the Viking Age*, Woodbridge 1991
- Jones, G. *A History of the Vikings*, Oxford University Press, Londra 1968
- Karagöz, S. *Vikingler ve Viking İstila Çağı (M.S. 793-1066)*, Aksaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ortaçağ Anabilim dalı, Aksaray 2014 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- Karnell, M. H. *Gotland's Picture Stones: Bearers of an Enigmatic Legacy*, Gotland Museum 2012
- Karlsen, L. K. “Viking Navigation Using the Sunstone, Polarized Light and the Horizon Board”, *Navigation Notes*, Issue 93, 5-8
- Kastholm, O. T. “Six Ship Graffiti from Himmelev Church”, *Maritime Archaeology Newsletter From Denmark*, no:26, Summer 2011, 28-31
- \_\_\_\_\_, “Viking Age Iconography and Square Sail”, *Maritime Archaeology Newsletter From Denmark*, no:22, Summer 2007, 8-9
- Kendrick, T. D. *Late Saxon and Viking Art*, Methuen & Co. Ltd., Londra 1949

- Kershaw, N. *Anglo-Saxon and Norse Poems*, Cambridge University Press, Cambridge 1922
- Kurat, A. N. *Rusya Tarihi Başlangıçtan 1917'ye Kadar*, 2. Baskı, Atatürk Kültür, Dil Ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, XIII. DİZİ, Sa. 17, Ankara 1987
- Lindow, J. *Norse Mythology- A Guide to the Gods, Heroes, Rituals and Beliefs*, Oxford University Press, New York 2001
- Logan, F. D. *The Vikings in History*, Routledge, New York 1992
- Lönnroth, L. "The Icelandic Sagas", *The Viking World*, eds. Brink, S. Price, N. Routledge, Taylor & Francis, New York, 2008, 304-310
- Magnusson, E. *Notes on Shipbuilding and Nautical Terms of Old in the North*, Salzwasser Verlag gmbh, Paderborn, Almanya 2011
- Malmius, A. "Cremation grave textiles Examples from Vendel upper class in the Vendel and Viking Periods", *Journal of Nordic Archaeological Science* 13, 2002, 59-74
- Marcus, G. J. "Hafvilla: A Note on Norse Navigation", *Speculum*, Vol.30, No.4, Medieval Academy of America, Cambridge, Massachusetts 1955, 601-605
- Mikkelsen, E. "The Vikings and İslam", *The Viking World*, eds. Brink, S. Price, N. Routledge, Taylor & Francis, New York, 2008, 543-549
- Montgomery, J.E. "Arabic Sources on the Vikings", *The Viking World*, eds. Brink, S. Price, N. Routledge, Taylor & Francis, New York, 2008, 550-561
- Nicolaysen, N. *The Viking-Ship Discovered at Gokstad in*



*Norway/Langskibet fra Gokstad ved Sandefjord,*  
Christiania: A. Cammermeyer, Oslo 1882

*Njal's Saga (The Story of Burnt Njal),* The Project Gutenberg Etext of Njal's Saga  
1996

*Northern Archaeological Textiles: NESAT VII: Textile Symposium in Edinburgh, 5th-7th May 1999,* Eds. Pritchard, F. Wild, J. P. Oxbow Books, Park End Place, Oxford  
2005

Nylén, E. Lamm, J. P. *Stones, ships and symbols: the picture stones of Gotland from the Viking Age and before,* Gidlund, Stockholm  
1988.

*Onuncu Asırda Türkistan'da Bir İslam Seyyahı İbn Fadlan Seyahatnamesi,* çev. ve haz. Şeşen, R. Bedir Yayınevi, İstanbul 1975

*The Skuldelev Ships I. Topography, Archaeology, History, Conservation and Display. Ship and Boats of the North 4.1,* eds. Crumlin-Pedersen, O. Olaf Olsen, Roskilde 2002

Orning, H. J. Crawford, B., *Unpredictability and Presense: Norwegian Kingship*  
Kirby D., Sigurdsson J. V., *in the High Middle Ages,* Vol. 38, Brill, Leiden 2008  
Øye, I., Unger, R. W., &  
Gorecky, P.

Ostrogorsky, G. *Bizans Devleti Tarihi,* çev. Fikret Işıltan, 5.baskı,  
TTK, Ankara 1999

Page, R. I. and P. David, *Runes and Runic Inscriptions,* Boydell & Brewer Ltd.  
Woodbridge 1998

Pastan, E. C., S. D. White, *The Bayeux Tapestry and Its Contexts: A*  
and Kate Gilbert, *Reassessment,* Boydell Press, Woodbridge 2014

- Poetic Edda*, trans. Thorpe, B. The Northvegr Foundation Press, Michigan 2004
- Price, T. D. *Ancient Scandinavia: An Archaeological History from the First Humans to the Vikings*, Oxford University Press, Oxford 2015
- Richards, J. D. *The Vikings A Very Short Introduction*, Oxford University Press Inc., New York 2005
- Rodger, N.A.M. *The Safeguard of The Sea: A Naval History of Britain 660-1649*, Londra, HarperCollins in Association with the National Maritime Museum 1997
- Roesdahl, E. *The Vikings*, 2nd edition, Penguin Group, Londra 1998
- Ruffoni, K. *Viking Age Queens The example of Oseberg*, MPhil Nordic Viking and Medieval Culture, University of Oslo, 2009-2011 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- Sarıöz, K. *Gemi İnşaatı Ders Notları (Gemi Ön Dizaynı)*, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Ofset Baskı Atölyesi, İstanbul 1995
- Sawyer, B. *The Viking Age Rune Stones Custom and Commemoration in Early Medieval Scandinavia*, Oxford University Press Inc., New York 2000
- Sawyer, Peter, “The Viking expansion”, *The Cambridge History of Scandinavia V.1, Prehistory to 1520*, ed. Knut Helle, Cambridge University Press, Cambridge 2008; 105-121
- Sawyer, P. *The Oxford Illustrated History of the Vikings*, Oxford University Press, Oxford 1997
- Shepard, J. “The Viking Rus And Byzantium”, *The Viking World*, eds. Brink S. Price, N. Routledge, Taylor & Francis,

New York, 2008, 496-516

*Ship's Manual Markland Medieval Mercenary Militia*, Longship Company Ltd.,  
Oakley Farm, Avenue 1987

Short, William R. *The Icelanders in the Viking Age, People of the Sagas*,  
McFarland & Company, Inc., Publishers, Jefferson,  
North Carolina and Londra 2010

Sørensen, A. C. "Ladby. A Danish Ship-Grave from the Viking Age",  
*Ships and Boats of the North 3*, Roskilde 2001

Spalding, S. *Food at Sea: Shipboard Cuisine from Ancient to  
Modern Times*, Rowman & Littlefield Publishers, ABD  
2015

Steinsland, G., Sigurdsson, J. V., Rekdal J. E., & Beuermann, I *Ideology and Power in The Viking and the Viking Ages:  
Scandinavia, Ireland, Iceland, Orkney and the Faroes*,  
Vol. 52, Brill, Leiden 2011

*Story of the Ere-Dwellers ("Eyrbyggja Saga")* Anonymous trans. Morris, W.  
Magnusson, E. Blackmask Online 2000

Sturluson, S. *Heimskringla Volume I, The Beginnings to Óláfr  
Tryggvason*, trans. Finlay, A. Faulkes, A. Viking Society  
for Northern Research University College, Londra 2011

\_\_\_\_\_, *Heimskringla: History of the Kings of Norway*, trans.  
Hollander, L. M. University of Texas Press, Austin  
1964

\_\_\_\_\_, *Heimskringla; or The Chronicle of the Kings of  
Norway*, Ed. Killings, D. B. 1996

Syrett, M. *Scandinavian History in the Viking Age (3rd ed.)*,  
University of Cambridge, Cambridge 2004

- Tegne'r, Esaias, Fridthjof's Saga*, trans. Thomas, A. E. Lyon, M. A. 2001
- The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times (Conway's History of the Ship)*, ed. Gardiner, R. Chartwell Boks Inc., NA 2000
- The Anglo-Saxon Chronicle*, trans. Savage, A. St. Martins, New York 1983
- The Earliest Norwegian Laws: Being the Gulathing Law and the Frostathing Law*, trans. Larson, L. M. The Lawbook Exchange, Ltd., 2011
- The New Cambridge Medieval history*, Vol. II, C. 700-900, ed. McKitterick R. Cambridge University Press, Cambridge 2008
- The Oxford Handbook of Maritime Archaeology*, eds. Catsambis, A. Ford, B. Hamilton, D. L. Oxford University Press, New York 2011
- The Poetic Edda*, trans. Thorpe, B. Norroena Society, Londra, Stockholm Kopenag, Berlin, New York 1907
- The Prose edda*, Blackmask Online 2001
- The Russian Primary Chronicle: Laurentian Text*. trans. and ed. Cross, S. H. Sherbowitz-Wetzor, O. P. The Medieval Academy of America, Cambridge 1953
- The Saga of Egil Skallagrimsson*, Green, W.C. Abela Publishing 2014
- The Viking World*, eds. Brink, S. Price, N. Routledge, Taylor & Francis, New York 2008
- Unger, R. W. *The Art of Medieval Technology Images of Noah The Shipbuilder*, Rutgers University Press, New Brunswick New Jersey 1991
- \_\_\_\_\_, *The Ship in the Medieval Economy 600-1600*, American Council of Learned Societies History E-Book Project, ACLS Humanities E-Book, 2008

- Vikings the North Atlantic Saga*, ed. Fitzhugh, W. W. Ward, E. I. Smithsonian Institution Press. Washington, Londra 2000
- Williams, G. *The Viking Ship*, British Museum Press, Londra 2014
- Wilson, D. M. *The Vikings and Their Origins* Thames and Hudson, Inc., New York 1989
- Zeydan, C. *İslam Medeniyeti Tarihi*, çev. Gök, N. İletişim, İstanbul 2012
- Pryor, John H. *Geography, Technology, and War Studies in The Maritime History of The Mediterranean 649-1571*, Past and Present Publications, Cambridge University Press, NY 1988
- Pryor, J. H. Jeffreys, E. M. *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ: The Byzantine Navy ca. 500–1204*, Brill Academic Publishers, Leiden, Boston 2006
- White, R.J. *A Short History of England*, Cambridge University Press, Cambridge 1967
- Kearney, H. *Britanya Adaları Tarihi*, çev. Özgür Umut Hoşafçı, İnkılap, İstanbul 2015
- Walsh, A. *Scandinavian Relations with Ireland During the Viking Period*, The Talbot Press Limited, Dublin, T.Fisher Unwin Limited, Londra 1922
- Ó Corráin, Donnchadh, “The Vikings in Ireland”, *The Vikings in Ireland*, ed. Anne-Christine Larsen, The Viking Ship Museum, Roskilde 2001
- Bradford, Alfred S. *Flying the Black Flag: A Brief History of Piracy*, Praeger, Londra 2007

*Saga=Book of The Viking Club*, Society for Northern Research vol. vi, University of London King's College, Curtis and Beamish, Ltd. Londra 1908-1909

<http://www.bayeuxtapestry.org.uk> (19.09.2015)

<http://www.britannia.com/history/docs/> (19.09.2015)

<http://nautarch.tamu.edu/class/316/skuldelev/3.html> (13.12.2015)

<http://www.nordskip.com/navnotes.pdf> (14.12.2015)

[http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/research/ship-reconstruction/skuldelev-2/#.VV76G\\_ntmko](http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/research/ship-reconstruction/skuldelev-2/#.VV76G_ntmko) (06.12.2015)

<http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/filungar/> (13.12.2015)

<http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/research/sailing-trials/#.VcSAXG7tmko> (02.12.2015)

<http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/research/maritime-technology/woollen-sailcloth/#.VcybgLLtmko> (02.12.2015)

<http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/styrimadr/> (13.12.2015)

<http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/barber-surgeon/> (13.12.2015)

<http://www.vikingskibsmuseet.dk/en/professions/education/knowledge-of-sailing/the-ships-crew/crewmembers-in-the-viking-age/matsveina/> (13.12.2015)

## ÖZET

Yüksek Lisans Tezi

### VİKİNG GEMİCİLİĞİ

Muhammet Talha ÖZBEY

Ankara Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih (Ortaçağ Tarihi) Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Hatice ORUÇ

Moğolların, hükümdarları Cengiz Han (1206-1227) önderliğinde karada kat ettiği mesafenin bir benzerine, bundan yaklaşık dört yüzyıl önce İskandinavlar Viking çağında (İS. 793-1066) zamanın bilinen ve ötesindeki coğrafya içerisindeki akınlarıyla ulaşmışlardı. Farklı bölgelerdeki İskandinavların bir kısmı akıncı hüviyetine bürünmüşken bir diğer kısmı da tüccar kimliğindedir. Ticaret ile uğraşan İskandinavların yerleşimleri doğal sonuç olarak ortaya çıkarken, istilaları takip eden süreçte yerleşime giden yol Vikingler için daha uzun, aynı zamanda da geçici olmuştur.

Denizi ve denizciliği günlük yaşamlarının bir parçası olarak benimseyen İskandinavlar dünya tarihinde de denizcilikleri ile ön plana çıkmışlar, kültürler arası etkileşimin gayet sınırlı olduğu dönemin şartları içerisinde kendi yöntem ve teknolojilerini geliştirerek zamanlarının ötesine geçmişlerdir. Bu başarıda rol

oyunayan brinci derecedeki etmen Viking gemileridir. Kendilerine özgü tarzlarıyla farklı amaçlar için inşa ettikleri farklı tipte gemiler, çağlarının sembolü olmuş, kullandıkları sıra dışı seyir yardımcı materyalleri ile uzun mesafe yolculuklara çıkabilmişlerdir.

İskandinav denizciliği, seyir ve gemi inşa tarzıyla beraber denizciliğin seviye atladığı geç dönem ortaçağ öncesindeki son basamaktadır. Arkeolojik kazılar sayesinde elde edilen birinci el kaynak değerindeki bilgiler ve diğer yazılı kaynaklar bu döneme ışık tutmaktadır. Vikingleri sadece yağmacı bir topluluk olarak gösteren Anglo-sakson kroniklerinin aksine İskandinavların dönemin coğrafyası içerisindeki faaliyetleri bunlar ile sınırlı değildir.

Vikingler denizcilik kültür ve gelenekleri Viking çağı sonrasında da yaşamaya devam etmiştir. Günümüzde de Viking gemileri bir sembol olarak kullanılmakta ve bu kültürel geleneğe sahip çıkılmaktadır.



## **ABSTRACT**

Master of Science Thesis

NAME OF THE THESIS

### **VIKING SEAMANSHIP**

Ankara University

Graduate School of Social Sciences

Department of History(Medieval)

Supervisor: Associate Professor Hatice ORUÇ

An equivalent of the distance covered on land by the Mongols led by their Emperor Genghis Khan (1206-1227 AD) had been achieved by the Scandinavians four centuries before the Mongols at the Viking Age (793-1066 AD) with their raids in the known geography at the time and beyond of it. While some of the Scandinavians in different regions assumed a raider identity, others were tradesmen. While the settlements of the trading Scandinavians took place as a natural consequence, the path to settlement after invasions was always longer for the Vikings and temporary at the same time.

Scandinavians adopted sea and seamanship as a part of their daily lives and came into the prominence in the world history with their seamanship. They went beyond their time by developing their own methods and technologies within the conditions of their age where intercultural communication was quite limited. The primary factor behind this achievement was the Viking ships. Different types of ships they built for

different purposes using their unique style were the symbols of their age and were able to cover long distance journeys with the extraordinary auxiliary navigation material they used.

Scandinavian seamanship is the last step before the late middle age when seamanship had a breakthrough with the styles of navigation and ship building. First hand value information obtained by archaeological excavations and other written sources shed light to this period. Contrary to the anglo-saxon chronicles that depicted the Vikings as mere plunderer hordes, the activities of Scandinavians within the geography of the period were not limited with plunder.

Vikings continued to enjoy seamanship culture and traditions even after the Viking age. The Viking ships are also used as a symbol today and this cultural tradition is protected.