

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

LI QINGXIN

NANHAI I VE DENİZ İPEK YOLU



LI QINGXIN

**NANHAI I VE
DENİZ İPEK YOLU**

Kaynak Yayınları No: 894

Yayıncı Sertifika No: 14071

ISBN: 978-605-182-066-8

1. Basım: Ağustos 2017

Çeviride Esas Alınan Eser

Nanhai and the Maritime Silk Road / Roads to the World.

Genel Yayın Yönetmeni

Erdem Ergen

Çevirmen

Ruhsar Şenoğlu

Editör

Kiraz Perinçek Karavit

Redaktör

Sinem Şentürk

Sayfa Tasarım

Güler Kızılelma

Kapak Tasarım

Çağlar Yalçın

Baskı ve Cilt

Ertem Basım Yayın Dağıtım Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi

Başkent Organize Sanayi Bölgesi 22. Cadde No: 6

Malıköy - Temelli / ANKARA

Tel : 0312 640 16 23

Sertifika No: 26886

© Bu kitabın yayın hakları Analiz Basım Yayın Tasarım Gıda Ticaret ve Sanayi Anonim Şirketi'nindir
Eserin bütün hakları saklıdır. Yayınevinden yazılı izin alınmadan kısmen veya tamamen
alıntı yapılamaz, hiçbir şekilde kopya edilemez, çoğaltılamaz ve yayımlanamaz.



ANALİZ BASIM YAYIN TASARIM GIDA TİCARET VE
SANAYİ ANONİM ŞİRKETİ

Meşrutiyet Cad. 6/3 Beyoğlu 34435 İstanbul

www.kaynakyayinlari.com • iletisim@kaynakyayinlari.com

Tel: 0212 252 21 56-99 Faks: 0212 249 28 92

Lİ QİNGXİN

NANHAI I VE
DENİZ İPEK YOLU

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	9
I. "Nanhai I" in Keşfi	11
II. Paha Biçilemez Hazinele: Sualtı Tarihi Eserle	39
III. Song Hanedanlığı'nda Deniz İpek Yolu Refahi	59
IV. Kristal Saray- "Nanhai I" in Yeni Evi	83

ÖNSÖZ

Çin ile diğer ülkeler arasındaki muazzam kültürel alışverişin uzun ve heyecan verici bir tarihi var. Çin ile diğer ülkeler arasında kara ve deniz yoluyla yapılan kültürel, ekonomik, ideolojik ve kurumsal anlamdaki alışverişlerin tarihi Qin ve Han hanedanları dönemine kadar uzanır. Bu uzun soluklu ve çok boyutlu kültürel alışveriş, Çin'in ve dünyanın geri kalanının daha iyi anlaşılmasına yardımcı olurken, insanlığın ortak zenginliklerini de maddi ve manevi anlamda güçlendirmektedir.

"Dünyaya Açılan Yollar" başlıklı kitap serisi, Çin'in dış dünyayla geliştirdiği kültürel alışverişin en görkemli hikâyelerini sunuyor. Bu seri aracılığıyla, söz konusu hikâyeleri Çince öğrenen yabancı öğrencilerin ve Çin kültürüyle ilgilenen yabancı okurların dikkatine sunuyoruz. Hikâyelerimiz, Çin ile diğer uluslar ve diğer halklar arasındaki kültürel alışverişin farklı alanlarındaki önemli kişileri, olayları ve olguları resmetmektedir. Bu kitapları okuyarak; Çin'i, Çin medeniyetini ve Çin medeniyeti ile diğer medeniyetler arasındaki bağı derinlemesine anlayabilirsiniz.

Elinizdeki kitap, Çin tarihinin Song Hanedanlığı dönemine ait batık Nanhai I gemisinin kazı faaliyetiyle kurtarılışını ve Deniz İpek Yolu Müzesi'nin kuruluşunu anlatıyor. Eskiçağlarda, hem kara hem deniz ipek yolları etkili olmuştur. Nanhai I, bugüne kadar bulunan en eski, en büyük, en iyi korunmuş okyanus ötesi ticaret gemisi ve tarihi Deniz İpek Yolu'nun var olan tek canlı tanığıdır.

I. NANHAI İ'İN KEŞFİ

Tarihi Geminin Tesadüfen Keşfi

Maritime Exploration and Recovery Ltd. adlı deniz arama kurtarma şirketinde çalışan Roy Martin, 1987 yılı başlarında Hong Kong'dan bir arkadaşının tavsiyesi üzerine, Çin Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı Guangzhou Arama Kurtarma Merkezi'ni ziyaret eder. Martin'in niyeti, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'ne (British East India Company) ait batık Rimsberg adlı geminin kurtarılması için Guangzhou Arama Kurtarma Merkezi'yle işbirliği yapmaktır. Söz konusu gemi, Guangdong Eyaleti'ne bağlı Yanjiang'daki Xiachuan Adası civarında 18. yüzyılda batmıştır.

Deniz Arama Kurtarma Şirketi, gemiyle ilgili bilgiyi, Hollanda Deniz Müzesi'nin Guangzhou hakkında yayımladığı dergideki bir makaleden şans eseri edinmiştir. Makaleye göre, 17 Haziran 1772 tarihinde Hindistan'dan Çin'in Guangdong Eyaleti'ne gitmek üzere demir alan gemi Güney Çin Denizi'nde¹ batmıştır. Gemide kaptanın yakın arkadaşı ve Çinli bir pilot da dahil olmak üzere altı kişi bulunmaktadır. İlk önce

1 Nanhai, Çince'de Güney Denizi anlamına gelir. (Y.N.)

geminin direğine tırmanan, daha sonra karaya sürüklenen yolcular, nihayet Guangzhou'ya ulaşmayı başarırlar. Gemi enkazının Xiachuan Adası'ndan 14 mil, Jiapo'dan 24 mil ötede olduğu saptanmıştır. 42 metrelik gemide 385.5 ton kalay külçesi, 6 sandık gümüş, 136 ton biber, kakao, pamuk ve kürk bulunuyordu.

Guangzhou Arama Kurtarma Merkezi, Çin kıyılarında batık gemi arama işinde daha önce yabancı bir şirketle hiçbir şekilde işbirliği yapmamıştı. Çin sularında batık ararken kültürel miras, ulusal güvenlik ve çevrenin korunması esas alınır ve askeri destek gerekirdi. Çin Ulaştırma Bakanlığı Arama Kurtarma Birimi eski Müdür Yardımcısı, arama kurtarma mühendisi Zhang Daiji, bazı devlet kurumlarına ve askeri yetkililere başvurarak, arama kurtarma işlerinde yabancı şirketlerden destek alma yetkisini elde etti.

Bunun üzerine Maritime Exploration and Recovery adlı deniz arama kurtarma şirketi ile Guangzhou Arama Kurtarma Merkezi, işbirliği görüşmeleri için masaya oturdu, Zhang Daiji ile Roy Martin, tarafları temsilen temmuz başlarında Deniz Taşımacılığı Sözleşmesi'ni imzaladılar. Buna göre İngiliz ekip, mali kaynak ve her türlü arama-kurtarma donanımı sağlayacaktı. Guangzhou Arama Kurtarma Merkezi de gemileri ve insan gücünü temin edecekti. Tarihi eserler ücretsiz olarak Çin devletine bırakılacak, altın ve gümüş piyasa fiyatı üzerinden Çin devletine satılacak, kalay külçeleri açık arttırmaya çıkarılacak, elde edilen kâr Çin devleti ile İngiliz şirket arasında paylaşılacaktı.

İki ekip, Nanpeng Takımadaları'nın Dafanshi bölgesi yakınlarında arama çalışmalarına başladı. Birkaç gemi enkazı buldular ama hiçbiri Rimsberg değildi. Ağustos ayı boyunca Guangdong Eyaleti'ne bağlı Taishan'daki Chuanshan Takımadaları yakınlarında çalışmalar sürdürüldü.

Chuanshan Takımadaları, Taishan'ın güneyindeki körfezde yer alan bir grup adadır. Shangchuan Adası ile Xiachuan Adası çok büyük, diğerleri ise daha küçüktür. Chuanshan Takımadaları o zamanlar Taishan idaresi altındaydı. Guangdong'un orta bölümünden batısına doğru uzanan deniz ticaret yolunun ana kanalı üzerinde yer alan bu bölge,



Zheng He'nin Seyrüsefer Haritası'na göre, Zheng He'nin Batı'ya yaptığı yedinci yolculuk, Shangchuan Tepesi ve Xiachuan Tepesi'nin güney sularından geçiyordu.

Çin'den Hint Okyanusu'na ve Basra Körfezi'ne giden tarihi "Deniz İpek Yolu"nun önemli bir parçasıydı.

Ming Hanedanlığı'nın (1368-1644) ilk dönemlerinde imparatorluk, Guanghai'da büyük bir kışla inşa ettirmiş, buraya askeri birlikler yerleştirmişti. Guanghai Kışlası, tam karşısındaki Chuandao Adası'na bakıyor, İnci Nehri deltasının batısında yer alan bu geniş sahil bölgesini denetim altında tutuyordu. Zheng He'nin ünlü seyrüsefer haritasına göre, Amiral Zheng He'nin donanması, Ming Hanedanlığı İmparatoru Xuande'nin saltanatının beşinci yılında yaptığı yedinci yolculuğunda (1430), Shangchuan ve Xiachuan tepelerine yakın güney sularından geçer. 16. yüzyıldan sonra, Çinli tüccarlar bu sulara Güney Asyalı, Portekizli, İspanyol ve Alman işadamlarıyla ticarette, kaçakçılıkta hatta yağmacılıkta işbirliği yaparlar. Shangchuan Adası o zamanlar Aziz John Adası olarak adlandırılıyordu. Malaycada bu deniz sularına, "ticaret yapılan yer" anlamına gelen "Beneagá" veya "Veneagó" denir. Qing Hanedanlığı'nın Jiajing döneminde (1522-1566) imparatorluk sarayının çizdirdiği Guangdong kıyı haritalarında, Shangchuan Adası ile Xiachuan Adası gösterilmiştir.



*Ming Hanedanlığı'nın
İmparator Jiajing saltanatı döneminde
(1522-1566) hazırlanan Guangdong
kıyı şeridi savunma haritasında,
Shangchuan ve Xiachuan adalarının
yerleri bariz olarak belirtilmiştir.*

Çin'e gelen ilk Katolik misyoner ve ünlü Cizvit tarikatının kurucularından biri olan Francis Xavier 1552 yılının Ağustos ayında Japonya'dan deniz yoluyla Çin'in Shangchuan Adası'na gelir ve vaazlarına başlar. Xavier'in kiliseye yazdığı mektuplara göre, Guangzhou'dan pek çok Çinli işadama Portekiz'e gidiyor, Portekizlilerle ticaret yapıyordu. Francis Xavier hastalanır ve 2 Aralık'ta ölür; cenazesi adaya gömülür. Ertesi yıl ondan geriye kalanlar Portekizliler tarafından Hindistan'a götürülür. 1639'da Makau Kilisesi -Makau Cizvitleri- Aziz Xavier'in gömüldüğü yere taştan bir anıt diktirir. Ünlü misyonerin anısına diktirilen taş anıtın üzerine Çin-

ce ve Portekizce olarak "Doğu'nun havarisi, Cizvit, Aziz Francis Xavier burada gömülüdür" yazmaktadır. 1700 yılında, Turcotti ve diğerleri hac yolculuğu yapan rahipler için Francis Xavier'in gömüldüğü yerin yanına bir kilise inşa ettirir. Chuanshan Takımadaları'nın sıkı koruma altındaki kültürel görünümünün önemli bir unsuru haline gelen kilise, Katolikliğin doğuya yayılışının simgesidir.

Yöre balıkçıları, savaş ya da bilinmeyen felaketler sonucu batan gemi enkazlarından sık sık bir şeyler çıkarmakta, yöre insanları da hâlâ denizin dibinde hazine yattığına inanmaktadır. Huang Haisheng, Yangjiang kentinin Dongping bölgesinde yer alan Da'ao köyünde yaşayan 70 yaşın üzerinde bir balıkçıdır. Bu köylü, gençliğinde, pruva ve kıç direkleriyle birlikte devasa bir gemi enkazı bulmuştur. O zamanlar enkazın "Nanhai I" olabileceği söylenmiştir. Yine Guangdong Eyaleti'nin batısındaki Zhanjiang bölgesinden balıkçıları 1990'larda bronz, özenle dökülmüş Hollanda yapımı toplar bulurlar. Toplar dökülürken üzerlerine



*Aziz Francis Xavier Guangdong'daki Shangchuan Adası'nda bir çadırda ölmüştür.
(Çin mürekkebi resmi)*

iki denizkızı figürü ile "VOC" ("Hollanda Doğu Hindistan Şirketi" anlamında) ve "1642" yazıları işlenmiştir. Söz konusu enkazın, büyük deniz seferleri çağında, Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'nin bir gemisine ait olabileceği düşünülmüştür. Toplar şimdi Zhanjiang Kent Müzesi'nde sergilenmektedir.

1987 Ağustos'unun ilk günlerinde, sabah saat 9 sularında Çin-İngiliz ekibi 30 derece sıcakta, Chuanshan Takımadaları civarında dip taraması yaparken, deniz radarına olağandışı bir görüntü takılır. Dalgıçlar dalış yaparlar ancak derin balçık katmanları yüzünden enkaza dair hiçbir iz bulamazlar. Çin ekibinden dalgıç Fan Yasheng, balçığın içinden tırnaklı kovayla 1.78 metre uzunluğunda altın bir zincir çıkarır. Tırnaklı kovanın uyguladığı yüksek güç yüzünden porselenlerin çoğu kırılmıştır.

Çin tarafı olayı Guangdong Eyaleti Kültür Birimi'ne bildirir ve konu Devlet Kültürel Miraslar İdaresi'ne havale edilir. Devlet Kültürel Miraslar İdaresi raporu alınca İngiliz tarafına operasyonları durdurma, Çin tarafına da koruma önlemlerini başlatma talimatı verir. Tırnaklı kovaya takılan seramik, bronz, kalay, altın kaplama aletler, demir ve gümüş



Chuanshan Adası'nda kurulmuş bir kilise.

külçelerden oluşan 247 parça, Guangdong Eyalet Müzesi'ne gönderilir. Kısa bir araştırmadan sonra batığın, Song ve Yuan Hanedanlığı döneminde (960-1368) inşa edilmiş bir ticaret gemisi olduğu saptanır. Tüccarlar gemiyi Çin'den Güneydoğu Asya ve Arap ülkelerine yaptıkları ticarete kullanmıştır.

Ertesi yılın yazında İngiliz tarafı, arkeolojik kazı çalışmalarında ortaklık teklif eder. Ancak teklif kabul edilmez. Maritime Exploration and Recovery büyük bir kayba uğrayarak iflas eder.

Araştırmalarda Çin ve Japon İşbirliği

Arkeolojinin bir alt dalı olan sualtı arkeolojisinin çalışma ve araştırma alanı, deniz de dahil olmak üzere su altındaki kültürel varlıklardır. 1940'lardan beri Avrupalı ve Amerikalı arkeologlar Akdeniz, Meksika Körfezi ve Baltık Denizi kıyılarında gemi kalıntıları, denizcilik tarihine ilişkin izler, antik dönemden kalma zengin limanlar ve uluslararası limanlara yakın yerleşim yerleri buldular.

Asya'da sualtı arkeolojisinin gelişimi

Avrupa ve ABD'yle karşılaştırıldığında Asya'da sualtı arkeolojisinin gelişimi daha geriden gitmektedir. 1974'te Japon arkeologlar, Edo döneminin sonlarına doğru Hokkaido'da Esashi açıklarında batmış bir savaş gemisi olan Kaiyo Maru'da bir inceleme çalışması başlattılar. Bu çalışmayla Asya'da sualtı arkeolojisi tarihinde belli boşluklar doldurulmuş oldu. 1974-75 yıllarında, Guangdong'dan arkeoloji uzmanları, Xisha Takımadaları'nda iki kültürel merkez üzerinde yürüttükleri çalışmalarda, Qin ve Han hanedanlıklarından (MÖ 221-MS 220) başlayıp Qing Hanedanlığı'na (1616-1911) kadar uzanan bir dönem aralığında, bir dizi eser ortaya çıkardılar. Bu çalışmayla, Güney Çin Denizi'nin sualtı arkeolojisi konusunda önemli bir deneyim birikimi oluşmuş oldu. 1980'lerden itibaren de Asya'da sualtı arkeolojisi, Güney Kore, Filipinler, Tayland, Vietnam, Endonezya ve diğer ülkelerin çeşitli kurtarma ve inceleme çalışmalarıyla daha da gelişti.

1980'ler boyunca uluslararası kâşifler Güney Çin Denizi'nde hazine arayışında giderek daha aktif ve hevesli hale geldiler. Deniz altından Çin kültürüne ait tarihi eserler çıkarıp bunları uluslararası piyasada yasadışı yollarla sattılar. 1984'te İngiliz Mike Hatcher, Singapur Boğazı'nın karşısındaki Helder Kayalıkları'nda, batık Hollanda gemisi Geldermalsen'i keşfetti. Hatcher, batıktan 150 bin parça pırlıl pırlıl, mavi ve beyaz porselelen ile 125 parça altın külçesi çıkardı. Söz konusu tarihi eserler 1986'da Amsterdam'da, hayranlıktan dili tutulmuş alıcıların bakışları altında



Zhanjiang'a balıkçılar tarafından çıkartılan ve Zhanjiang Müzesi'nde sergilenen bronz top.

açık artırmaya çıkarıldı. 3 bin parça porselen 37 milyon Hollanda gulde-
nine satıldı. Açık artırma dünya çapında arkeoloji çevrelerinde ve koleksiyoncular arasında büyük yankı uyandırdı.

Çin arkeoloji dünyası, okyanuslarda sürdürülen "hazine avcılığı"nı ve uluslararası akademik çevrelerdeki eğilimleri yakından izlemektedir. Çin'in "Ulusal Sualtı Arkeoloji Eşgüdüm Grubu" 1987 yılının Mart ayında kuruldu. Söz konusu kuruluş, Çin'deki sualtı arkeoloji etkinliğine ilişkin plan ve proje uygulamalarının eşgüdümüyle yükümlü olup onay yetkisine sahiptir. Bu grubu, Çin Devlet Kültürel Miraslar İdaresi yönetip yönlendirmektedir. Bu alanda Ulusal Savunma İçin Sanayi, Teknoloji ve Bilim Komisyonu, Ulusal Halk Kurtuluş Ordusu Genelkurmay Merkezi, Genelkurmay'a bağlı Deniz Tatbikat Bölümü, Devlet Okyanus İdaresi, Ulaştırma Bakanlığı Arama Kurtarma Birimi, Dışişleri Bakanlığı, Peking Üniversitesi Sosyal Bilimler Akademisi, Çin Tarih Müzesi eşgüdüm içinde çalışmaktadır. Çin Tarih Müzesi Arkeoloji Bölümü, aynı yılın Kasım ayında, sualtı arkeolojik etkinliklerin denetiminden sorumlu bir sualtı arkeolojik araştırma laboratuvarı kurdu. Laboratuvar, batık araştırması yapmak üzere Japonya, Hollanda ve ABD'ye personel gönderdi.

Çin ulusal kültür mirasıyla ilgili kurumlar, Chuanshan Takımadaları sularında keşfedilmiş tarihi batıklarla ilgili bilgilerin derlenip takip edilmesine büyük önem verdi. 1989 Ağustos'unda Çin Tarih Müzesi ile Japonya'nın Asya Sualtı Arkeolojik Araştırmalar Enstitüsü (ARIUA), sualtı arkeolojik araştırmalarının ve batık Nanhai gemisi sualtı kazısının işbirliği içinde yürütülmesi konusunda bir niyet mektubu imzaladılar.

Çin Devlet Kültürel Miraslar İdaresi, Çin Arkeoloji Topluluğu, Çin Tarih Müzesi, Japon Arkeoloji Topluluğu ve benzer kuruluşların ortak girişimiyle, "Guandong'da Güney Çin Denizi kıyılarında batık kurtarma yönetim heyeti" kuruldu. Çin Arkeoloji Topluluğu Başkanı ünlü arkeolog Su Bingqi heyetin başkanlığına, Japon Arkeoloji Topluluğu Başkanı Egami Namio da başkan yardımcılığına getirildi.

Guangzhou'da kurulan, Çinli ve Japon arkeologlardan oluşan ekip, 15 Kasım 1989'da Güney Çin Denizi'nde batık gemi araştırmalarına başladı. Ekip Başkanı, Çin Tarih Müzesi küratörü ünlü arkeolog Prof. Yu Weichao, yardımcısı ise ARIUA'nın müdürü Prof. Shozo Tanabe'ydi. Çin ve Japon ekipleri beşer kişiden oluşmaktaydı. Çin ekibinde Zhang Wei, Yang Lin, Wang Jun, Liu Tongtong ve Shang Jie; Japon ekibinde ise Masaji Goto, Kosanai Kyoichi, Hideki Murayama ve diğerleri yer alıyordu. Japon televizyon şirketi Asahi Corp. keşif gezisi boyunca haberler ve röportajlar yapmak üzere beş kişilik özel bir ekip göndermişti.



1984'te Geldermalsen'den çıkartılan Çin porseleni, Çin çayı ve altını.

Çinli ve Japon arkeologlar, 7-10 Kasım arasında batık geminin konumunu belirlediler ve denizaltında iki aşamalı bir keşif taraması yaptılar.

Birinci aşamada, çok yönlü deniz radarı kullanılarak batığın yeri kesin olarak saptandı. Çinli ve Japon arkeologlar, deniz tabanı topoğrafyasını ölçmek, batığı keşfetmek, konumunu kesin olarak saptamak, alanı belirlemek ve okyanus akıntılarını tespit etmek amacıyla, deniz dibi tarama sistemi ve mikrodalga mesafe ölçme sistemi gibi gelişmiş aletler kullandılar. 17 Kasım'da batığın tam olarak 22 metre derinde olduğunu saptadılar. Böylece batık çevresindeki hidrolojik ortam, görüş mesafesi ve hava koşulları gibi veriler de elde edilmiş oldu.

İkinci aşamada ise, batığın çevresindeki okyanus akıntıları ve deniz koşullarına ilişkin keşif ve yüzey ölçümü yapıldı. Bu çalışmalarda Çinli ve Japon arkeologlar, elektromanyetik debimetre kullandılar. 19 Kasım'da Çinli ve Japon arkeologlar, batığın ayrıntılı krokisini ve yer ölçümelerini saptamak üzere gruplar halinde dalışlar yaptılar. Çinli dalgıç Zhang Wei, aramalar sonucu ahşap bir parça buldu. TV Asahi görevlisi Masahiko Takahashi ve Heng Fujita, kamera çekimleri sırasında birer parça mavi



Song ve Yuan hanedanlıkları döneminde batmış Huaguang Kayalıkları I gemisinde yer alan porselen eşyalar.

ve beyaz porselen görüntülediler. Porselen 1987'de çıkarılanla aynıydı; her ikisi de Fujian bölgesindeki Dehua fırınlarında pişmiş porselenlerdi. Deniz dibinde görüntü netliğinin zayıf olması nedeniyle sualtı fotoğraf çekimleri tamamlanamadı.

Bir arkeologtan edinilen ilk bilgilere göre, batığın deniz dibinde görünür yüzeyi bir metrekare, yüksekliği ise 30 santimetreydi; gövdenin büyük bölümü balçığa ve kuma batmıştı.

Guangdong kıyı şeridi, tipik muson bölgesi özellikleri göstermektedir. Kış boyunca sık sık kuzeydoğu muson rüzgârları, yaz boyunca güneydoğu kasırgaları eser. Batığın bulunduğu bölgede zeminin düz olmasını ve çevrede gizli kayalıklar bulunmamasını dikkate alan arkeologlar, geminin sığ kayalıklara çarparak battığı olasılığını elediler.

Keşif tamamlandıktan sonra batık "Nanhai I" (Güney Çin Denizi No.1) olarak adlandırıldı. Çin ve Japon tarafları 1990'da ikinci keşfi yapmak üzere anlaştılar, fakat plan uygulamaya konulamadı.

Beijiao yakınlarında bulunan taş çapa.



Sonraki 10 yıl boyunca "Nanhai I" deniz dibinde uyudu. Dünya onu unutmuş gibi görünüyordu. Ancak Yangjiang Silahlı Halk Polisi sınır müfrezesi, Güney Çin Denizi Donanması, yerel liman ve balıkçılık sektörleri gibi batığı korumakla görevli tüm birimler o tarihten sonra batıkla yakından ilgilenmeye başlamıştı.

Batığın "Yeniden Keşfi"

1980'lerin sonunda Çin, reform ve dışa açılma politikasının derinleştirilmesiyle birlikte, sualtı teknolojisinde de sürekli bir ilerleme ivmesi yakalamıştır. 1989'da Çin Tarih Müzesi ile Güney Avustralya'daki Adelaide Üniversitesi, Çinli arkeologların profesyonel sualtı arkeolojisi alanında eğitilmesini kapsayan bir anlaşma imzaladı. İlk eğitim alanı olarak, Fujian Eyaleti'ne bağlı Lianjiang kentinde bulunan, Yuan Hanedanlığı dönemine ait "Baijiao I" batığı seçildi. Bu eğitime katılan 11 Çinli arkeolog, Çin'in birinci nesil sualtı arkeolojisi uzmanı olarak yetişti.

1998-1999 yıllarında, Zhejiang Eyaleti'nin Ningbo kentinde yapılan ikinci sualtı arkeolojisi eğitimine ise 20 kişi katıldı. O tarihten sonra Çin Tarih Müzesi Sualtı Arkeolojisi Araştırma Merkezi, bir dizi keşif ve kazı çalışmasını başarıyla örgütledi. Çalışma sahaları arasında, Fujian'ın Lianjiang kentindeki Dinghai Körfezi, Shandong'daki Changshan Adaları, Liaoning'in Suizhong kentindeki Sandaogang ve Guangdong'un Xinhui kentindeki Yinzhou Gölü ilk akla gelen yerlerdir. Arkeologlar bu çalışmalar sonucunda çeşitli batıklar ile Song, Yuan ve Ming hanedanlıkları dönemlerinde üretilmiş eserleri gün ışığına çıkardılar.

Böylece Çin'in geniş kapsamlı bir sualtı arkeoloji kazısını bağımsız olarak yürütebilme kapasitesini de sergilemiş oldular.

1998-1999 yıllarında Çinli sualtı arkeologları, Xisha Adaları civarında Yongle Mercanadası, Huaguang Kayalıkları ve Kuzey Kayalıkları'nı kapsayan 39 günlük kesintisiz bir çalışma yürüttüler. Sonuç olarak Song ve Yuan hanedanlıkları döneminden batıkların yer aldığı, "Huaguang Kayalıkları 1" adı verilen, 13 sualtı kalıntı yeri buldular. "Huaguang



*Huaguang Kayalıkları I adlı batık gemi bölgesinde yapılan deneme kazısı:
1. Sualtı haritasının çıkarılması 2. Sualtının fotoğraflanması 3. Balçık pompalama
aletiyle kazı çalışması 4. Su altındaki kültürel eserlerden örnek alınması
5. Su altındaki eserlerin dışarı çıkartılması*

Kayalıkları 1" kazısında esas olarak porselen eşyalar gün yüzüne çıkartılmış; az miktarda demir, kalay-kurşun alaşımı ve fildişi gibi malzemeler ile gemi plakaları da bulunmuştu. Arkeologlar ayrıca, "Kuzey Kayalıkları 3" alanında, granitten yapılmış dört çapa buldular. Çapalar, büyük olasılıkla Ming Hanedanlığı'nın son döneminde Jiangnan'de inşa edilmiş olan gemilerin kalıntılarıydı."Kuzey Kayalıkları 4" alanında ise Afrika kaynaklı iki fildişi bulundu. Arkeologlar, Xisha Adaları'nda gelecekte yapılacak kazı çalışmalarına zemin oluşturmak amacıyla, kazı süresince bilimsel ölçümlere dayandılar ve GPS, sualtı fotoğraf makinaları, video kameraları ve titiz kazı çalışmalarına uygun başka malzemeler kullanarak kayıt yaptılar.

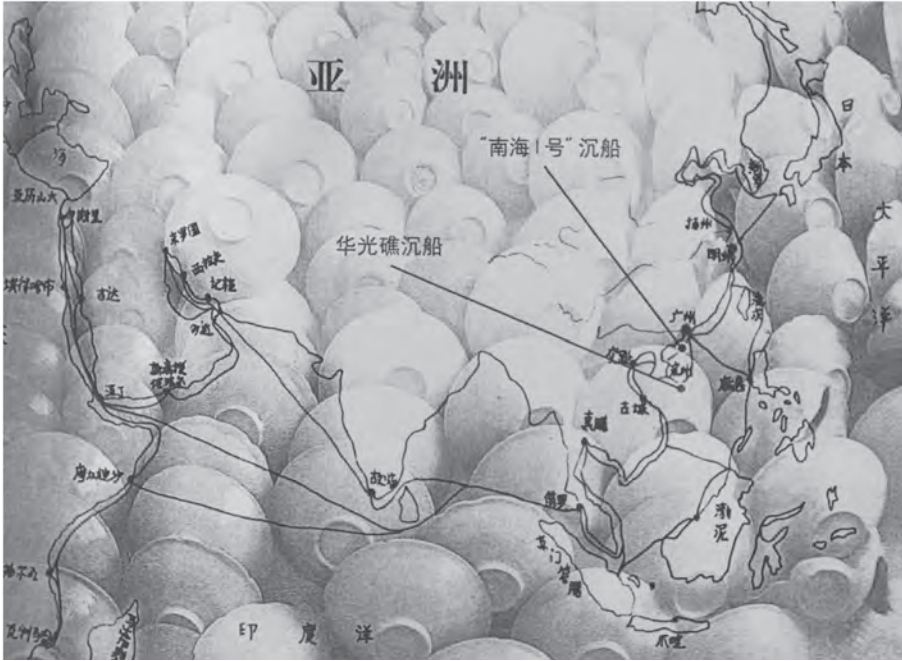
1999'da Hong Kong Özel İdari Bölge Hükümeti tarafından davet edilen Çin arkeoloji ekibi, "Hong Kong Disney Eğlence Parkı" yakınlarındaki ıslah bölgesi Penny Koyu'nun deniz dibinde sualtı arkeoloji çalışması yaparak dikkate değer bir başarı kazandı. Araştırmayı, Çin'in sualtı arkeoloji ekibine mali kaynak (yaklaşık 1.2 milyon RMB) ile dalış ve radar malzemeleri sağlayan Hong Kong Çin Sualtı Arkeoloji Araştırmaları Derneği destekledi. Dalışseverler tarafından kurulan bu derneğin asıl niyeti, "Nanhai I" in çıkarılması için Çin'in sualtı arkeoloji ekibini teşvik etmekte.

2001'in Mart-Nisan ayları arasında, 12 uzman arkeologdan oluşan sualtı arkeoloji ekibi, "Nanhai I" batığı üzerinde yeni bir arkeolojik keşif gezisi yapmak üzere Chuan Adaları'na gitti. Arkeologlar, Çin Ulusal Müzesi Sualtı Arkeolojik Araştırmalar Merkezi ve Guangdong Kültürel Miraslar ve Arkeoloji Araştırma Merkezi'yle Qingdao ve Fuzhou'dan gelmişlerdi. Hong Kong Çin Sualtı Arkeoloji Araştırmaları Derneği de çalışmalara katıldı.

Arkeologlar bir ay boyunca iki çalışma sahası seçtiler. Çok yönlü radar ve GPS kullanarak yoğun ve hızlı tarama yapıyor, su altına dalgıç gönderiyorlardı. Yine de "Nanhai I" in keşfinde başarısız oldular. Sponsor ödemelerinin sonu gelmeye başladığı sıralarda, sığ kaya katmanlarında kullanılan tarama cihazı sinyal verdi. Birinci araştırma sahasından güçlü yankılar alınıyordu ve çıkıntılı bir nesne bulundu. Kültürel Miraslar ve Arkeoloji Enstitüsü Guangdong Bölge Merkezi üyesi Cui Yong, dibe çöken

şamandıraları takip etti ve deniz dibinden 60 cm yükseklikte, çapı en az bir metre olan, topaklaşmış bir demir parçasına rastladı. Daha sonra mavi ve beyaz bir porselen parçası buldu. Enstitü, Çin'in birinci kuşak denizaltı arkeologlarından biri olan deneyimli Cui Yong'a, bulduğu şeyin "Nanhai I" batığı olduğunu bildirdi. Ortak keşif ekibi kasım ayında, "Nanhai I" üzerindeki araştırmalarını derinleştirdi.

Mart 2001'de, Peking Üniversitesi'nden arkeolog Yu Xixian ile Yunnan *Daily* gazetesinde çalışan iki gazeteci, Yunnan Eyaleti'ndeki Fuxian Gölü'nde bulunan antik Dian (Yunnan) kalıntı bölgesinde keşif yaptılar ve toplam kalıntı alanının, yaklaşık 2.2 kilometrekareyle dünyanın en büyük antik kalıntı alanı olduğunu saptadılar. Arkeologlar operasyonda Çin Bilimler Akademisi Shenyang Otomasyon Enstitüsü'nün geliştirdiği sualtı robotlarını ve Çin Gemi İnşa Sanayi Şirketi'nin ürettiği dalış gereçlerini kullandılar. Söz konusu donanım dünya standartlarındaydı ve Çin'in sualtı arkeolojisinde ulaştığı yeni düzeyi gösteriyordu.



Huaguang Kayahıkları I ve Nanhai I batıklarının konum haritası.

"Nanhai I" sualtı arkeoloji ekibi, 2003 yılının Mart-Mayıs dönemi boyunca yaptığı keşif çalışmalarında, Guangzhou Arama Kurtarma Merkezi'nin de yardımıyla batığın gövdesini, iskeletini ve kamaralarını buldu. Birkaç metrekairelik alandaki küçük bir kabinden, 4 bin parça zarar görmemiş, pırıl pırıl seramik de dahil olmak üzere toplam 6 bin parça sanat eseri, çok sayıda para, altın takı, dekoratif eşyalar, taş ürünler, demir, bronz, gümüş külçeler çıkarıldı. Kazı, arkeoloji çevrelerini heyecanlandırmıştı. Çin Ulusal Müzesi'nde sergilenen sanat eserlerini görmeye giden bilim insanları ve uzmanlar bu eserlere hayran kaldılar ve "Nanhai I"ın kesinlikle korunması ve bundan sonraki kazının bilimsel, çok yönlü bir çalışmayla yürütülmesi gerektiğini belirttiler. Çin Tarih Müzesi Sualtı Arkeolojik Araştırmalar Merkezi ve Kültürel Miraslar ve Arkeoloji Enstitüsü Guangdong Bölge Merkezi ile Fujian ve Shandong'dan arkeologlar, Haziran-Temmuz döneminde yeni bir kazı ekibi kurdular. Yeni ekibin görevi araştırmayı derinleştirip deniz dibine gömülü batığın konumunu ve boyutlarını netleştirmekti. Batık geminin yalnızca büyüklüğünü saptasalar, taşıdığı yükü de tahmin edebileceklerdi.

Geminin bir metrelik kalın bir balçık tabakasıyla örtülü olması, üstelik balçığın bütün gövdeyi kaplaması nedeniyle uzunluğu ve genişliği ölçmek olanaksızlaşıyordu. Su altında görünürlük zayıf olduğundan dolayı ekip, çamur pompası kullanıyordu. Günler süren çabanın ardından, ekip geminin iskeletini iki yönlü olarak belirledi. Hesaplama, bir çeşit düğümlleme yöntemiyle ve yanılğı payı dikkate alınarak yapıldı; uzunluk 30.4, genişlik 9.8 metreydi. Sonra yükseklik ölçümüne geçildi. Kazı güvenli biçimde, batığa mümkün olduğunca zarar vermeden yapıldığından, ekip batığın alt tarafında oluşan kalıntıyı temizleyip boşaltmadı. Yükseklik, geminin kabataslak çiziminden yola çıkılarak, aşağı yukarı 4 metre olarak hesaplandı.

Arkeologlar "Nanhai I" üzerindeki incelemeyi sürdürdüler. Elde edilen veriler ana gövdenin iyi korunduğunu gösteriyordu. Gerçi geminin üstteki parçaları artık yoktu ama ana gövde yan taraflarıyla bir bütün olarak, özellikle de ara duvarla korunmuş olan iç gövde (omurga-kirişler)

sağlam kalmıştı. Bu, Güney Çin Denizi'nde bulunan Song Hanedanlığı'na ait en sağlam gemi kalıntısıydı.

Bütünlüklü Kurtarma Yöntemini Hayata Geçirme

Sualtı arkeolojisinde gemi kurtarma, çok yönlü bir mühendislik sistemi gerektirir. Çağlar boyunca su altında kalmış eski, ahşap bir gemi kuşkusuz iyi durumda olmayacaktır. Öncelikle kesin bir öngörüyle çizim yapıp batığın çürümüş, parçalanmış bileşenlerinin tek tek çıkarılması gerekir. Ondan sonra parçalar, orijinal gemi dikkate alınarak birleştirilir. Türkiye'deki Girne batığı, Avustralya'nın batı sularında bulunan Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'ne ait Zeewyk ve Batavia isimli iki batık gemi, Filipinler'in Mindoro Adası'ndaki Puerto Galera Limanı'nda bulunan batık gemi gibi örnekler parça parça, batık üzerindeki yükler ayrıştırılarak kurtarılabilmisti.

İsveç savaş gemisi Vasa.



Batığın gövdesi iyi korunmuşsa, arkeologlar bazen başka bir yöntem kullanılırlar; bu da bütünüyle kurtarma yöntemidir. Bu yöntemde gövdenin çıkarılması kapsamlı bir planlama gerektirir. Enkazın ağırlığının kusursuz bir biçimde hesaplanması, yüzer asansörün veya tankın batmasına fırsat vermeden, gemideki suyun yavaş yavaş boşalmasını sağlayarak batığın çekilmesi ve bütün bunları yaparken gövdenin, gövde parçalarının dağılıp parçalanmasına kesinlikle izin verilmemesi gerekir. Arkeologlar İsveç gemisi "Vasa" (batık askeri donanma) ile İngiliz gemisi "Mary Rose"u böyle bütünlüklü bir yaklaşımla kurtarmışlardı.

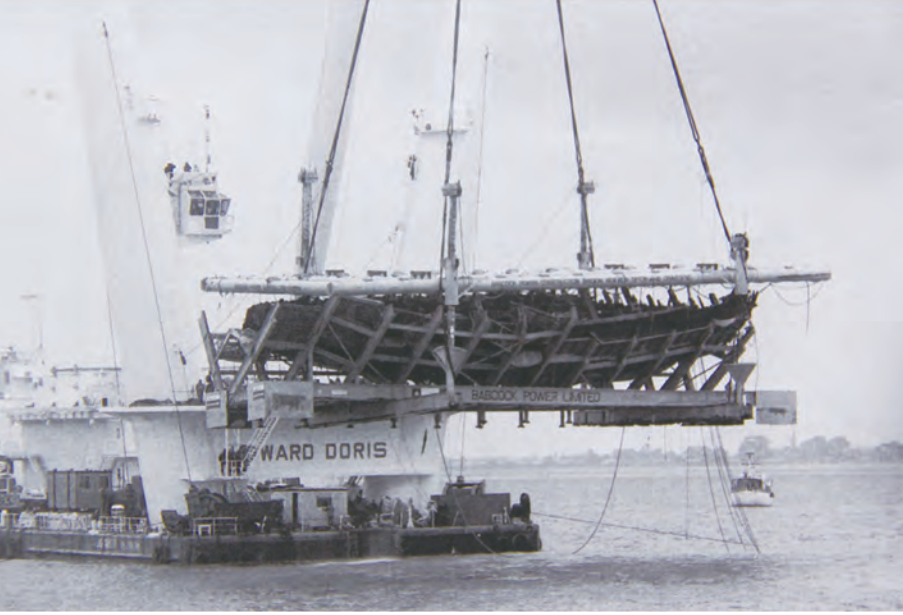
Bütün bu inceleme ve araştırma çalışmalarının ardından, "Nanhai I" in nasıl kurtarılacağı gündeme geldi. Her şeyden önce, bir kurtarma planı geliştirmek gerekiyordu. "Nanhai I" batığının kurtarılmasında benimsenen yöntem hangi yöntem olursa olsun, arkeologlar bir dizi zorlu sorunla karşı karşıyaydı:

1. "Nanhai I" in içinde olduğu çevre nedeniyle görüş netliği oldukça düşüktü. Bu durumda dalgıçlar gerekli verileri nasıl elde edebilirdi?

2. En az 800 yıl boyunca su altında kalan gemi, deniz dibine iyice gömülmüş olduğundan gövde incelmış ve kolay kırılır hale gelmişti. Batıktaki eski eserler sudan dışarıya güvenle çıkarılıp kurtarılsa bile, ana gövdenin bütünüyle çıkarılması çok zordu. Kurtarma sürecinde enkaza zarar verilmemesi nasıl sağlanacaktı?

3. Denizaltında yapılan operasyonlar sırasında kazalar meydana gelebiliyordu. Örneğin, rüzgârın, dalgaların ve akıntının etkisi altında balçık pompaları iyi çalışmıyor, batıkta bulunan eserler pompalama işlemi sırasında harap olabiliyordu.

4. Deniz koşullarının yol açtığı zorluklar nedeniyle denizaltı operasyonu yılın en fazla üç ayı yürütülebiliyordu. Dahası, kurtarma ekibi derin sularda sınırlı süreyle operasyon yapabiliyordu. Dalgıçların uzun süre derin suda çalışması güvenli değildi. Açık bir ortamda ne kadar uzun kalırlarsa, tehlike de o kadar artıyordu. Öte yandan, batıktaki eserlerin zarar görmemesi, çalışma süresinin yeterli olmasına bağlıydı.



Mary Rose batık gemisinin kazı çalışmaları.

Batığı ve içindeki yükleri ayrı ayrı kurtarmak makul bir yöntem değildi. Bu operasyonda görev alan arkeologlar da bütünsel bir yaklaşım benimsediler; ancak bunun da bazı bariz sakıncaları vardı. Geniş kapsamlı veriler toplamak, her adımda hassas davranmak ve büyük zorluklarla baş etmek gerekiyordu. Sıkı bir plan ve önlem paketi tasarlamak, özellikle çok büyük miktarda mali kaynak toplamak gerekiyordu. Bu konuda başka ülkelerinde deneyimi yoktu. Batığın çevresinde çok büyük, kapalı ve güvenli bir ortam oluşturmak gerekiyordu.

Öte yandan bütünsel yöntemle kurtarmanın avantajları da vardı. Batığın ve içindeki eserlerin proje çerçevesinde zarar görmeden, orijinal haliyle kurtarılması ve temel tarihi bilgilerin kaybolmaması sağlanabildi.

Kurtarma başarılı olur ve gemi çıkarıldığı su ortamına benzer bir ortama güvenle yerleştirilebilirse, su altındaki tortular ve görünürlük yapay olarak kontrol edilebilir, veriler elde edilebilir ve içindeki tarihi eserlerin korunması garanti altına alınabilirdi. Eserlerin korunması ve kazı çalışmalarının ilerlemesi açısından, batığın esas olarak orijinal su ortamında tutulması ve balçık dengesinin korunması gerekirdi. Bunun için de geniş bir alana ihtiyaç vardı. Çalışma ortamı ve koşullar iyi olmalıydı, zira çalışma dört mevsim boyunca her gün sürecekti.

Çin Ulusal Müzesi ve diğer kurumlar, "Nanhai I" batığının, bulunduğu yerde ve koşullarda daha iyi korunmasını sağlamak için, "yerel keşif ve farklı bölümlerde kurtarma" önerisini ileri sürdüler. Bu arada, Guangdong İdaresi Kültür Müdürlüğü ve Yangjiang Belediye Hükümeti bir sualtı kazı planı ortaya koydu: "Nanhai I" batığı "bütüncül bir yaklaşım"la kurtarılacak ve gemi yükleriyle birlikte, canlı bir gösteriyle çıkarılacaktı. Batık, üzerindeki balçıkla birlikte, özel olarak yapılmış bir sandığa su altında yerleştirilip kaldırılarak sudan çıkarılacak, insan eliyle hazırlanmış denetim altındaki bir su ortamına yerleştirilerek korunacak ve kazı işlemi yapılacaktı.

Bu tür bir bütüncül yaklaşımla kurtarma, dünya sualtı arkeoloji tarihinin ilk örneğiydi. Neden zordu? Batık sudan dışarı çıkartılırken, gövdenin bozulmasını ve kalıntılarda hasar oluşmasını önlemek için, batığın yerleştirileceği ortamın deniz tabanında bulunduğu ortamla aynı olmasını sağlamak, bunun için de bir dizi teknik zorluğun üstesinden gelmek gerekiyordu.

2002 yılından bu yana, Guangdong İdaresi Kültür Müdürlüğü, Guangdong İdaresi Kültür Eserleri ve Arkeoloji Enstitüsü, Çin Ulusal Müzesi, Ulaştırma Bakanlığı Guangzhou Gemi Kurtarma Merkezi, Güney Çin Teknoloji Üniversitesi ile diğer üniversiteler ve araştırma kurumları, "Nanhai I" bütünsel kurtarma yaklaşımı ve koruma programına ilişkin olarak, arkeolojik miras, sualtı mühendisliği, kaya mekaniği, deniz kurtarma, okyanus hidrolojisi ve meteorolojisi ile çevre koruma gibi konularda çalışmalar yürüttüler. Söz konusu kurumlar kavramsal programı, fizibilite programını, ayrıntıları ve uygulama programını başarıyla

geliştirdiler, daha sonra söz konusu programları aşama aşama ilerleterek bu süreçte çok sayıda simülasyon deneyi ve bilimsel hesaplama yaptılar.

Sualtı arkeoloji ekibinin Mayıs-Haziran 2004 dönemi "Nanhai I" keşif çalışmaları, esas olarak jeofizik araştırmalarıyla geçti. Ekip, özellikle batığın oturduğu deniz tabanının jeolojik koşullarını inceleyerek, batığın üç boyutlu maksimum büyüklüğünü, enkazın korunma ve hasar koşullarını, batığın oturduğu deniz yatağının (deniz dibinin altındaki 30 metrelik balçık dahil) jeolojik durumunu, batığın bulunduğu bölgedeki rüzgâr, dalga ve akıntıları (deniz dibi akıntılarının aşamalı 7 metre, 14 metre ve 21 metre akış hızını ve yönünü), balçık dışarı pompalandıktan sonra çukurun yeniden kapanma koşullarını ve hızını saptadı. Ekip, söz konusu çalışmalar sırasında çok sayıda sikke, etrafa saçılmış seramikler, enkaz direkleri ve çeşitli eserler buldu.

Guangzhou Gemi Kurtarma Merkezi'nden profesyonel dalgıçlar, kılı kırk yaran "Nanhai I" kurtarma planı gereği, ilgili verileri toplamak, tatmin edici sonuçlara ulaşmak için Eylül 2004'te başka bir jeofizik araştırması başlattı.

"Nanhai I" Kapsamlı Koruma ve Kurtarma Programı, 2006 yılının Haziran ayında kabul edildi. Devlet Kültürel Miraslar İdaresi tarafından onaylanan programın bütünüyle organize edilmesi ve uygulanması sorumluluğunu da Guangdong İl Kültür Müdürlüğü üstüne aldı. 8 Aralık günü, Guangdong İdaresi Kültür Eserlerive Arkeoloji Enstitüsü ile Ulaştırma Bakanlığı Guangzhou Gemi Kurtarma Merkezi'nin, "Nanhai I" kurtarma anlaşmasına resmen imza atmalarıyla, dünya tarihinde eşı görülmemiş bir sualtı arkeolojik batık kurtarma programı başlamış oldu.

Batık gemi sudan çıkartılıyor

"Nanhai I" batığının kurtarılmasından Guangzhou Gemi Kurtarma Merkezi, eski adıyla Ulaştırma Bakanlığı Guangzhou Arama ve Kurtarma Merkezi sorumluydu. 2003 yılında, güvenlik ve kurtarma yönetim sisteminde yapılan reformdan sonra, Ulaştırma Bakanlığı arama kurtarma merkezlerini, üç arama (Beihai, Donghai ve Nanhai arama merkezleri)

ve üç kurtarma (Yantai, Shanghaive Guangzhou kurtarma merkezleri) merkezine böldü.

Guangzhou Gemi Kurtarma Merkezi, esas olarak şu görevleri üslendi: deniz varlıklarını aramak ve kurtarmak, gemileri, teçhizat ve yüklerini kurtarmak ve kalıntıları liman dışına taşımak. Bunların yanı sıra, okyanus vinciyle çıkarma ve taşıma, belediye mühendisliği ve gemi mühendisliği gibi işleri de yapacaktı. Kıyı güvenliği ve gemi kurtarmada 30 yıllık bir birikim söz konusuydu. Merkez, ileri teknolojik güç ve gelişmiş ekipmanlarla donatılmıştı. Bunlar arasında yüksek kapasiteli römorkörler, devasa yüzer vinçler, büyük yarı-batan yük gemileri gibi 70'in üzerinde gemi vardı. Merkez ayrıca uzaktan kumandalı araçlar (ROV), kurtarma şamandıraları, deniz radarları, basıncı azaltan dalış kabinleri ve diğer yardımcı ekipmanlarla donatılmıştı.

2004 yılında, Guangzhou Kurtarma Merkezi yaklaşık 600 milyon RMB kazanarak, Shanghai Zhenhua Liman Makineleri Co. Şirketi'yle, Huatianlong adı verilen 4 bin tonluk yüzer deniz vinci inşa etme konusunda anlaştı. Asya'nın en büyük deniz kurtarma mühendisliği gemisi olan bu vinci'nin iki işlevi vardı: Gemi mühendisliği işlevlerinin yanı sıra kaldırma işlevine de sahipti. Vinç 300 çalışanı aynı anda tüm ihtiyaçlarıyla birlikte iki ay boyunca barındırabiliyordu.

Guangzhou Kurtarma Merkezi 8 Nisan 2007 tarihinde, temizleme işlemlerine başlamak üzere, batık alanına "Suijiutuo 3" ve "Nantianzhu" olarak adlandırılan iki kurtarma gemisi gönderdi. İşçiler, yaklaşık 30 gün içinde 25 ton balçık temizleyerek aralarında metallerin, seramiklerin, Tang ve Song hanedanlıklarına ait paraların da olduğu ve 137 grup içinde sınıflandırılabilen 500 parça sağlam eser çıkardı.

Merkez, 10 Mayıs'ta sit alanına "Nanhai I" batığını kurtarmaya uygun biçimde imal edilmiş dev bir sualtı inşaat temel sandığı getirdi. Özel çelikten yapılmış olan sandığın ağırlığı 530 tondur. Küp şeklindeki sandığın uzunluğu 357 metre, genişliği 144 metre ve yüksekliği 12 metreydi.



Guangdong Eyaleti Kültürel Eserler ve Arkeoloji Enstitüsü'nden Cui Yong ve Wei Jun, su altından çıkartılan kalıntıları inceliyor.

Kenarları çift kat çelikten yapılmış olan sandığın biçimi, Çince'deki "回" karakterine benziyordu. Sandık bir bütün olarak iki bölümden (üst kısım ve alt kısım) oluşacak biçimde tasarlanmıştı, ama alt kısımlarında açığı, içe doğru dönüyordu. Kurtarma planına göre sandık kalıntısı alanına yerleştirildikten sonra balçık, hidrostatik basınçla sandık içine çekilecekti. İşçiler enkazı kaplayacak, ardından 36 adet çelik kiriş takarak her iki taraftan alta delikler açacak, böylece batığı hava geçirmez "çelik bir sandık" içine yerleştirerek batığı balığıyla birlikte sudan çıkaracaklardı. Söz konusu işlemler, büyük zorluklar içeriyordu.

17 Mayıs'ta, sandık deniz dibinde uygun yere, sorunsuz bir biçimde düzgünce yerleştirildi. 27 Temmuz günü, sandığa statik basınç uygulanarak, batığın merkezden kavranması sağlandı. 13 Kasım'da ise 36 çelik kiriş, paralel seri halinde sandığın alt kısmına yerleştirildi. 26 Kasım günü "çelik sandık" artık işler durumdaydı.

21 Aralık günü, kurtarma gemisi "Huatianlong", kurtarma projesinin en zorlu işine, sandığı çekip çıkarma denemesine başladı. Çünkü o ortamda yerçekimi yaklaşık 3500 ton olarak hesaplanmıştı. Ancak sandığın ağırlığı, içindeki batık gemi, çamur ve suyla birlikte yaklaşık 5500 tonu bulmuştu. "Huatianlong" vincinin, deniz normal koşullardayken, suyun dışında kaldırma gücü, teorik olarak en fazla 4 bin tondur. Bununla birlikte, dışardaki hava koşulları, denizdeki dalgalar, akımlar ve diğer etkenler, kaldırma işlemini etkileyecekti. En ufak bir sorun, yıkıcı sonuçlara neden olabilirdi. O sabah, deniz ortamı nispeten olumluydu. Kurtarma ekibi kaldırma işlemlerini başlatmaya kesin olarak karar verdi. Saatler tam 10.08'i gösterirken, "Nanhai I" batığını taşıyan sandık, dalgaların arasından deniz yüzüne çıktı.

22 Aralık günü, "Huatianlong", 10'dan fazla gemiyle birlikte denize açıldı. Ulaştırma Bakanlığı Guangzhou Kurtarma Merkezi Başkanı Chen Beixian, saat 10'da görevi başında bekleyen başkomutan Wu Jiancheng'e, son operasyonu başlatma talimatı verdi. Talimat yerine getirildiğinde tüm gemilerden aynı anda yükselen korna ve ısıklık sesleri gökyüzünde yankılandı. Saat 11.30'u gösterdiğinde, "Nanhai I" batığını taşıyan yarıbatan mavna "Zhongren 1601" başarıyla sudan dışarı çıktı.

"Nanhai I" batığının bulunduğu yerden 30 deniz mili uzaktaki kıyıda büyük bir kutlama yapıldı. Ulaştırma Bakan Yardımcısı Xu Zuyuan ve Guangdong Eyaleti Vali Yardımcısı Lei Yulan ile Devlet Kültürel Miraslar İdaresi Başkanı Shan Jixiang, kutlamalarda hazır bulundular. Çin Merkez Televizyonu (CCTV) ve Güney Uydu TV, "Nanhai I" batığının sudan dışarı çıkartılışını tüm dünyaya canlı yayınla duyurdu. Yurtiçinden ve yurtdışından yaklaşık 70 medya kuruluşu bu büyük olaya tanıklık etti.

23 Aralık günü, "Nanhai I" batığını taşıyan ve bir römorkör tarafından çekilen "Zhongren 1601" mavnası Haling Adası'ndaki "On Mil Gümüş Sahil" denen yere doğru yavaş yavaş çekilerek götürüldü. "Nanhai I" batığı daha sonra, Kristal Saray olarak da bilinen Guangdong Deniz İpek Yolu Müzesi'ne yerleştirilecektir.

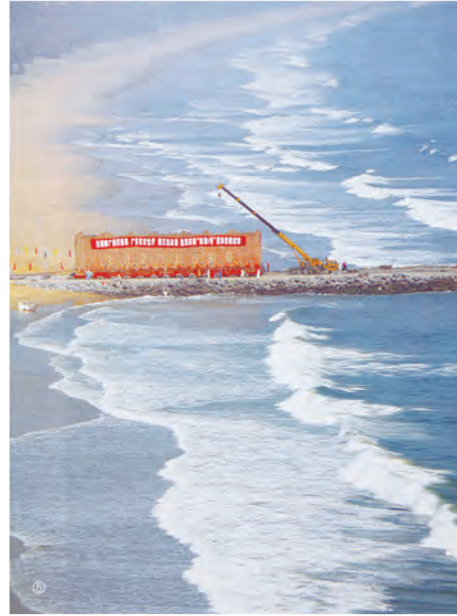
26 Aralık akşamı saat 10.30'da, denizin gelgitle yükselmesinin de yardımıyla, sandık sorunsuz bir biçimde "Zhongren 1601" adlı yarı-batan mavnadan kolayca dışarı kaydırılarak, müzeye kadar özel kurulmuş geçici iskeleye aktarıldı. "Nanhai I" enkazı, sandığıyla birlikte "Kristal Saray"a yerleştirildi, "Nanhai I" batık kurtarma operasyonu başarıyla tamamlanmıştı.

10 profesyonel sualtı arkeologu, batık "Nanhai I"ın durumunu denetlemek ve batıkta ilk deneme kazısını yapmak üzere, 18 Ağustos 2009 günü, Guangdong Deniz İpek Yolu Müzesi'ne gitti. Batığın bir bütün olarak kurtarılmasının ardından, kazı ve koruma yöntemlerini test edip ayıklayacak ve ideal yöntemi bulacaklardı. Bu deneme kazısı iki aşamada gerçekleştirilecekti:

Arkeologlar, 21 Ağustos'tan 21 Eylül'e kadarki ilk aşamada, sualtı arkeolojisi yöntemleri uyguladılar.

22-27 Eylül günleri arasındaki ikinci aşamada ise araştırmacılar su seviyesini düşürdüler, "Nanhai I" batığının bulunduğu sandığı, su yüzeyinin yaklaşık 50 cm üzerine çıkardıktan sonra karasal arkeoloji yöntemleri uyguladılar.

Deneme kazısının sorumlusu, Kültürel Miraslar Enstitüsü Guangdong Bölge Merkezi Müdür Yardımcısı Dr. Wei Jun, kalıntının Song Hanedanlığı döneminde yapılan çift katlı bir gemi olduğunu, sandık içinde gövdenin konumunun çok isabetli olduğunu açıkladı. Enkazla birlikte yaklaşık 200 adet tarihi eser çıkarılmıştı: Çoğu porselen vazolar, kâseler, Dehua, Fujian veya Jingdezhen, Jiangsi yapımı tabaklar. Dehua'da yapılanlar esas olarak yeşil renkteyken Jingdezhen'de yapılanlar bembeyazdı. Ayrıca, az sayıda taş ve metal ürün de vardı.



Nanhai I'in kurtarılma öyküsü: 1. 900 tonluk Nantian Ejderiadlı gemi, 530 tonluk çelik sandığı suya indiriyor 2. Sandık hazırlanıyor 3. Sandık ve Nanhai I su yüzüne çıkartılıyor 4. Huatian Ejderi adlı gemi, Nanhai I batık gemisinin içinde bulunduğu sandığı sudan çıkartarak Zhongren 1601 adlı yarı-batan mavnanın güvertesine bırakıyor 5. Sandık, müzeye kadar kurulmuş geçici iskeleye yerleştiriliyor.



Böylece "Nanhai I" batığı ilk kez dünyaya tanıtılmış oldu. Ancak, bu deneme kazısının temel amacı, ilerde koruma ve kazı programı geliştirmek üzere referans niteliğinde veri toplamaktı. Bu yüzden, deneme kazısının tamamlanmasının ardından Kristal Saray bir kez daha suya bırakılacak, "Nanhai I" el değmemiş doğal ortamında yeniden "uyku"ya bırakılacaktı. Kusursuz bir koruma programı bulmadan, "Nanhai I" batığı bir daha "rahatsız" edilmeyecekti.

II.

PAHA BİÇİLEMEZ HAZİNELER: SUALTI TARİHİ ESERLER

"Nanhai I" batığının bulunup kurtarılması yaklaşık 20 yıl sürdü. Geminin değeri, yalnızca nadir görülen sayısız hazineyle değil, arkeoloji ve tarih araştırmalarında sağladığı, hayal gücünün ötesinde bir bilgi, malzeme ve veri kaynağı olma özelliğiyle ölçülebilir. "Nanhai I", gemicilik, limanlar, dış ticaret, gemi inşa, bilimsel ve kültürel alışverişler gibi Song Hanedanlığı dönemine ilişkin denizcilik ve deniz ekonomisi üzerine yürütülen çalışmalar açısından büyük önem taşıyan Deniz İpek Yolu'nda batmıştır.

Arkeologlar "Nanhai I"e ait sualtı kalıntılarının 60 bin ila 80 bin parça arasında olduğunu tahmin ediyordu. Arkeolojik kazılar, bunların yalnızca küçük bir bölümünü ortaya çıkarmıştır.

Porselen

Çin'de icat edilen porselenin uzun bir tarihi vardır. İngilizcede hem Çin için hem de porselen için "China" kelimesinin kullanılması, bu ikisinin özdeşleştiğini göstermektedir.

Han Hanedanlığı döneminde Çin, porselen ürünlerini Güneydoğu Asya'ya deniz yolları üzerinden satmıştır. Han dönemi tarzında kiremit ve karolar, Vietnam'ın orta kısmında yer alan Tra Kieu'daki antik Cham sitesinde ortaya çıkarılmıştır. Endonezya'da da Han Hanedanlığı dönemine ait porselen eşyalar bulunmuştur. Benzer porselenler Çin'in Guangzhou kentinde Han Hanedanlığı'na ait bir mezarda da keşfedilmiştir. Bu buluşlar, Çin'in o dönemlerde Vietnam ve Endonezya adalarına porselen eşya sattığını düşündürmektedir.

229 yılından 589'a kadarki Altı Hanedanlık dönemi boyunca Çin'in porselen ihracatında artış yaşanmıştır. 618'den 907'ye kadarki Tang Hanedanlığı döneminde ise, Çin porseleni ihracatta ipekten sonra en çok satılan mal olmuştur. Çin'in Hunan ve Zhejiang bölgelerinde üretilen seladon (söğüt yeşili) porselenler, Hindistan, Güneydoğu Asya, Arabistan ve Doğu Afrika'ya satılıyordu.

Porselenler, Chaozhou'daki Beijiao porselen ocağında; Meixian'daki Shuiche porselen ocağında; Nanhai'daki ocaklarda, Xinhui'deki Guanchong porselen ocağında; Guangzhou'daki Sanshui, Xicun ocakları ile Lianjiang ve Suixi ocaklarında üretiliyordu.

Porselen sektörü, Song Hanedanlığı döneminde yeni zirvelere ulaştı. Çin'in kuzeyinde Ding Ocağı, Jun Ocağı, Yaozhou Ocağı ve Cizhou Ocağı ünlüydü. Ülkenin güneyi ise Longquan seladon porselen ocağı, Jingdezhen mavi-beyaz porselen ocağı ve "beş ünlü ocak"la (Guan , Ru, Ge, Ding, ve Jun ocakları) öne çıkmıştı.

Jiangxi'deki Jiangdezhen, Zhejiang'daki Longquan, Fujian'daki Dehua ve Cizao, Guangdong'daki Chaozhou ve Guangzhou'daki Xicun ocakları tarafından üretilen porselen ürünler, çeşitli ülkelere ihraç ediliyordu.

Jingdezhen'in eski adı Changnanzhen'di. Burası, Tang Hanedanlığı döneminde, yeşim taşına benzeyen porselenleriyle dikkatleri üzerinde topladı. Adı, Song Hanedanlığı İmparatoru Zhenzong döneminde (998-1022) "Jingdezhen" olarak değiştirildi. Guanyao burada kuruldu ve porselen sektöründe çok büyüdü. Böylece Jingdezhen "Porselen Başkenti" olarak ünlendi.

Jingdezhen'in mavi gölgeli porselenlerinde mavi ve beyaz sır kullanılmış, bu teknikle maviyle dokunulmuş beyaz görünümü elde edilmiştir. Zerafeti ve güzelliği yansıtan bu porselenler, Çin'in doğu ve kuzey bölgelerinde popüler olmuştur. Song Hanedanlığı'nın geç döneminde ise (960-1127) gökmavisi ve ay beyazı moda olmuştur. Jingdezhen, bazı fikirlerden yararlanıp geliştirmede de başarı kazanmıştır. Ding Ocağı'na özgü imparatorluk kırmızısı ve pembe gibi parlak renkleri, bu ocakla yarışacak kalitede üretmesi bu özelliğine örnektir.

Bulunduğu yerin ismini alan Longquan Ocağı (Chuzhou) Beş Hanedanlık döneminin Yue Ocağı geleneğini takip ederek mavi porselen üretmiştir. Bu ocak, Zhejiang Eyaleti'nin doğusundaki bir dizi ocakla birlikte, Güney Çin'de Song Hanedanlığı dönemi boyunca mavi porselenin üretim üssü haline gelmiştir. Burada, bir yandan günlük kullanım için porselen üretiliyor, bir yandan porselen üretimini geliştirme çalışmaları yürütülüyor ve antika porselen taklitleri yapılıyordu. Sırda lavanta grisi ve erik yeşili de kullanılmaya başlanmıştı. İlki gri yeşim taşı, ikincisi ise zümrüt gibi görünüyordu, ikisi de büyük üne sahipti.

Fujian Eyaleti'ne bağlı Dehua ilçesinde yer alan Dehua Ocağı'nda, Tang Hanedanlığı döneminden beri porselen üretilmektedir. Song Hanedanlığı döneminde beyaz porseleniyle ünlenen bu ocak, Çin'in güneydoğusundaki önemli üretim merkezlerinden biridir. Fildişi kadar beyaz olan bu seçkin porselenler, Çin porselen tarihinde benzersiz bir yere sahiptir. 1974 yılında Quanzhou Koyu kazısında, Song Hanedanlığı'na ait bir ticaret gemisinden çok sayıda porselen eşya çıkarılmış, aralarında Dehua Ocağı'ndan beyaz sırlı porselen kaplar ve çanaklar bulunmuştur.

Quanzhou'ya bağlı Jinjiang'daki Cizao ilçesinde yer alan Cizao Ocağı, Meixi'nin iki yakasında kuruluydu. Burada üretilen porselenlerde yeşil, mavi, sarı ve koyu kırmızımsı kahverengi sır kullanılırdı. Özellikle yeşil sırlı ve çokrenkli porselenler benzersizdi. Song ve Yuan hanedanlıkları sırasında, bu ocakta üretilen porselen eşyalar Japonya ile Güneydoğu ve Güney Asya, Afrika ve Avustralya'daki ülkelere satıldı.

Chaozhou Ocağı, kuzeyde Bijia Dağı'na, güneyde Hongcuo Limanı ve Zhuyuandun'a, batıda ise Fengshan Dağı'na en fazla 15 km uzaklıkta yer alıyordu. Bu ocakta, Tang Hanedanlığı döneminde çok büyük miktarlarda mavi sırlı porselen üretilmişti. Porselen yapım tekniklerinin ve deneyimlerin hızla gelişmesinin de etkisiyle, mavi ve beyaz sırlı porselen, mavi sırlı porselen, beyaz sırlı porselen ve koyu kırmızımsı kahverengi sırlı porselen üretiminde çok hızlı bir büyüme yaşandı. Chaozhou Ocağı, Song Hanedanlığı dönemi porselen üretiminde önemli bir ağırlık kazandı. Kazılarda çıkarılan Chaozhou Ocağı'na ait porselenlerin çoğu, Batılı insanları ve köpekleri resmediyordu; bu da bu ürünlerin ihraç edilmek üzere yapıldığı anlamına geliyor.

Guangzhou'nun batı banliyölerindeki Xicun Ocağı, Song Hanedanlığı dönemindeki Yuezhong Ocağı'nın önemli bir temsilcisiydi. Enfes bir teknikle mavi, siyah ve yeşil sırlı, çeşitli tarzlarda porselen eşyalar üretiliyorlardı. Porselenlerinin Güneydoğu Asya'da geniş pazarları vardı. Endonezya, Filipinler, Malezya ve Umman'da yapılan kazılarda, bu ocağa ait ürünler bulunmuştur.

"Nanhai I" kalıntısında su altından çıkarılan porselenlerin büyük çoğunluğu, Kuzey Song Hanedanlığı'nın orta ve geç dönemleriyle, Güney Song Hanedanlığı'nın ilk dönemlerinde yapılmıştır (1127-1279). Söz konusu porselenler Jiangxi'deki Jingdezhen, Zhejiang'daki Longquan ve Fujian'daki Dehua ocaklarında üretilmişti; ürünlerin çoğu Fujian geleneğinden izler taşıyordu.

"Nanhai I" 1987 yılında keşfedildiği zaman, batıktan çıkartılan 200 parça porselen dört grupta toplanmıştı: (1) Jingdezhen ürünü mavi gölgeli vazo, küçük şişe ve sukabağı biçimli şişeler (2) Dehua Ocağı tarzı beyaz sırlı, dört kulaklı taslar ve küçük kaplar (3) Fujian geleneğinden Jianyang Ocağı'na ait siyah sırlı, kısa boyunlu ve dar ağızlı sürahiler (4) Zhejiang'daki Longquan Ocağı'nda yapılmış mavi sırlı porselen vazo ve küçük fincanlar. Çin-Japonya sualtı ekibi, batıktan ayrıca Dehua Ocağı tarzı porselen parçaları da çıkarmıştı.

Jingdezhen'deki Hutian Ocağı

Bu ocak, Jingdezhen'in güneydoğusundaki Hunan köyünde yer almaktadır. Beş Hanedanlık döneminde bu ocakta mavi-beyaz sırlı porselen, Song Hanedanlığı döneminde ise ünlü "mavi gölgeli" adı verilen porselen üretilmiştir. Bu porselen türünün kendine has özellikleri vardır. Açık ve parlak mavi-beyaz sır üzerine kazınarak yapılan süslemeler, yumuşak ve esnek çizgilere sahiptir. Sır, çizgilerde kalın ve mavi; diğer bölgelerde ince ve beyazdır. Sır ve desenler arasındaki uyum, muhteşem sanatsal etkiler oluşturmaktadır. Porselenin ince ve istisnai gövdesi ve zarif biçimi kendine özgüdür. Burası, Song ve Yuan hanedanlıkları döneminde Jingdezhen'de en büyük çaplı ve en uzun süreli üretim yapan ocaktır. 1982'de devlet düzeyinde kültürel miras koruma listesine alınmıştır.

Çin anakarası ve Hong Kong'un oluşturduğu ortak sualtı ekibi, 2002 ve 2004 yılları arasında çok verimli arkeolojik kazılar yaptılar. Su altından Dehua, Cizao, Jingdezhen, Longquan ve Minyao (Guangzhou) ocaklarının ürünü olan, çeşitli biçimlerde ve boyutlarda gölgeli mavi, mavi ve beyaz, yeşil sırlı porselen eşyalar çıkardılar. Bunlar arasında eşsiz biçimlerde, çeşitli boyutlarda enfes çanaklar, tabaklar, demlikler, tencereler, kazanlar ve şişeler vardı.

Tang ve Song Hanedanlığı döneminde porselenler denizyoluyla ihraç ediliyor, bu amaçla üretilen porselenler, yerden kazanmak üzere birbirlerinin içine sığacak biçimde tasarlanıyordu. Arkeologlar, Hainan'ın Lingshui köyünde Guangdong Ocağı tarzında mavi sırlı porselen kaplar bulmuştu. Bu kaplar, iç içe yerleştirilmiş onarlı paketler halindeydi.

Song Hanedanlığı döneminden Zhu Yu, *Pingzhou Ke Tan* adlı hikâyeleştirilmiş notlarında, hem genişlik hem de uzunluk olarak onlarca "zhang" (3.58 metreye denk gelen uzunluk birimi) olan deniz teknesinde yerin dar olduğunu yazmaktadır. Her tüccar birkaç "chi"

(1/3 metreye denk gelen uzunluk birimi) genişliğinde yer işgal ediyor, mallarını bu alana yığıyor, geceleri de malların üzerinde uyuyordu. Mallar, yer kazanmak için sıkı, birbirinin içine sığacak şekilde yapılmış porselen ürünlerdi. Porselenler, Nanhai I'deki gibiydi.

Batıkta günlük kullanım amacıyla üretilmiş değişik biçimlerde porselen çanaklar, tabaklar, tencereler, testiler, şişeler ve demlikler bulunmuştu. Su altından çıkarılan eserlerde biçim, model ve süsleme teknikleri olağanüstüdür. Örneğin, kenarları taç yaprağı biçiminde açılan mavi ve beyaz sırlı çanak ile kenarları sırsız, kabartmalı mavi ve beyaz çanak, Jingdezhen'deki Hutian Ocağı'nda üretilmiş olmakla birlikte, geleneksel Jingdezhen tarzının şeffaf görünümlü, parlak ve sağlam gövdeli çanaklarından farklıdır.



Nanhai I'den çıkartılan, Quanzhou'daki Cizao Ocağı ürünü yeşil sırlı porselen tabak.

Zhejiang'daki Longquan Ocağı tarafından üretilen kasımpatı desenli mavi sırlı çanak, parlak ve pürüzsüz bir sırla kaplıdır. Sanki yeşim taşı ve buzdan yapılmış gibi zarif görünümüyle ender bir parçadır.

Diğer porselen ürünler günlük kullanım için üretilmiş olmakla birlikte istisnai özelliklere sahiptirler.

Küçük, beyaz sırlı bir demlik ve bir porselen çanak Dehua'daki Wanpinglun Ocağı ürünüdür. 10.8 cm yüksekliğinde, 5.2 cm çapında olan demliğin ağzı trompet biçiminde, gövdesi şişkin ve dibi yuvarlaktır; ortasında ise lotus desenleri vardır. Bazı çanakların altına mürekkeple, Çin karakterleriyle "蔡", "陈" ve "林" gibi gemideki tüccarların soyadları yazılmıştır.

Yeşil sırlı, uzun boyunlu bir testi Quanzhou'nun Cizao Ocağı ürünüdür. Yüksekliği 8 cm olan testi 2.4 cm çapındadır. Boynu uzun, gövdesi şişkin, dibi yuvarlaktır. Kıvrımlarında kalıp izi yoktur.

1.5 cm yüksekliğinde, 10.5 cm çapında, yeşil sırlı porselen tabak, Quanzhou'daki Cizao Ocağı'nda üretilmiştir. Ağzı lotus şeklinde olan tabağın yukarı kıvrılan kenarları, birbirine eklenen krizantem desenleriyle süslenmiştir. Tabağın içi lotus taç yaprağı biçiminde olup çiçek dallarıyla boyanmıştır.



Nanhai I'den çıkartılan, Fujian Ocağı'nda üretilmiş mavi-beyaz sırlı porselen kap.



Nanhai I'den çıkartılan, Longquan Ocağı'nda üretilmiş mavi sırlı, süslemeli vazo.

Boyanarak süslenmiş mavi sırlı porselen vazo, Longquan Ocağı yapımıdır. 8.5 cm yüksekliğinde ve 18.8 cm çapında olan vazo, mavi ve sarı sırla kaplıdır; ağzı geniş, gövdesi kavisli, dibi yuvarlaktır. İç gövde ardışık çiçek desenleriyle, tabanı lotus ve diğer çiçek desenleriyle boyanarak bezenmiştir.

Mavi ve beyaz sırlı çanak Fujian Ocağı ürünüdür. Bu 17 cm çapında, 5 cm yüksekliğinde, taçyaprağı biçimli çanağın ağız geniş, dibi yuvarlaktır. İç gövdeye dallar, şakayıklar boyanmıştır. Bir başka buluntu, altı bölmeli bir çanaktır; 18.8 cm çapında 6 cm yüksekliğinde olan çanağın ağız geniş, dibi yuvarlaktır. İç gövde bulut desenleriyle bezenmiştir.

Kahverengi sırlı, yassı porselen testi, Fujian Ocağı yapımıdır. 37 cm çapında, 8 cm yüksekliğinde olan testinin kısa bir boynu vardır, dibi ise düzdür. Altına sır sürülmemiştir. Bu tür porselen şişelerden çok sayıda bulunmuştur. Bazılarının üzerine Çince karakterlerle "郑知客", "然" ve "直" yazılıdır. Söz konusu yazıların, gemi tüccarlarının soyadları veya lakapları olduğu tahmin edilmektedir.

Mavi sırlı bir başka porselen çanak, Fujian Ocağı ürünüdür. 13.8 cm çapında, 4 cm yüksekliğindeki çanak eğik gövdeli ve yuvarlak diplidir. İç gövde, alt kısmı dahil yay biçiminde desenlerle boyanmıştır, mavi ve sarı ya da mavi ve gri sirla kaplanmıştır.

Beyaz sırlı porselen kâse 4 cm çapında, 2.8 cm yüksekliğindedir. Yüzeyi dikey desenlerle bezenmiştir. Başka bir kâse 6 cm çapında, 3.5 cm yüksekliğindedir. Çıkıntılı, kavun biçimindeki kâsenin kapağının üzerinde çiçek desenleri vardır. 2.7 cm çapında, 3.5 cm yüksekliğinde olan bir diğeri sekizgen biçimlidir, taçyaprakları ve çiçeklerle boyanmış bir kapağı vardır. Batıktan birçok çeşit eşya çıkarılmıştır; bazılarının üzerine mürekkeple "几", "由" ve "杨十" gibi Çince karakterler yazılıdır; bunların gemideki tüccarların soyadları ya da lakapları olduğu düşünülmektedir.

Bazı büyük trompet şeklinde çanakların ve porselen mücevher kutularının desen, biçim ve boyutlarının geleneksel Çin porselen eşyalardan farklı olduğu görülmektedir. Bunlar belli ki yabancı müşterilerin zevkine göre üretilmiştir. Aslında bu durum, dış pazarlarda talebi karşılayacak üretim ve satış yönteminin, Ming ve Qing Hanedanlığı dönemlerinde geliştiğini bir kez daha göstermektedir.

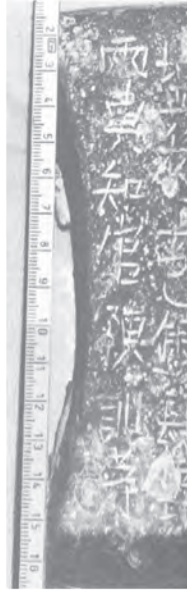


Nanhai I'den çıkartılan, Fujian Ocağı'nda üretilmiş kahverengi sırlı yassı testi.

Demir Eşyalar ve Sikkeler

Metal ürünlerin dokusu, genellikle ince ve serttir. Deniz suyunda kolayca bozulur veya zarar görür. Metal silahlar ve tarım aletleri gibi metal araç ve eşyalar, antik çağlarda dış ticarete iyi satılan mallardır. Metaller ayrıca ölçü aletlerinde ağırlık olarak da kullanılmıştır. Metal malzemeler ya da metal ürünler, antik batıklarda yaygın olarak bulunan eşyalardır.

1997 yılında, Endonezya'nın başkenti Jakarta'nın 150 km kuzeyinde 25 m derinlikte, P. T. Sulung Segarajaya yönetiminde ortak bir denizaltı keşif çalışması yapıldı. Bu çalışma sonucu 10. yüzyıla ait bir Güneydoğu Asya gemisi çıkarıldı. Guangzhou'dan yelken açıp Güneydoğu Asya'ya çok miktarda mal taşıyan gemi, muhtemelen bir tüccar gemisiydi ve yükünün büyük bölümü metal malzemedен oluşuyordu.



Cakarta'nın kuzeyindeki bir batıktan çıkartılan sikkelerin üzerindeki yazılar son derece okunaklı.

-Bakır kütük: Aynı boyutlarda yüzlerce bakır kütük vardı. Silindir şeklindeki bu kütüklerin üst tarafları yuvarlak, alt tarafları düzdü. Yarıçapı 8 cm olan kütüklerin ağırlığı 2 tondur ve çok büyük olasılıkla Borneo'nun güneybatısındaki bakır madeninden geliyordu.

-Kalay kütük: Sandal ağacı görünümündeki mini piramit biçimli kalay kütüklerin toplam ağırlığı 2 ton kadardı; bunlar Bangka veya Belitung Adalarından geliyordu.

-Kurşun kütük: Dikdörtgen, silindir biçimindeydiler. Her

biri yaklaşık 20 kg ağırlığındaydı.

-Sikke: Yüzde 93-96 oranında gümüş olan sikkelerden 97 parça çıkarıldı. Her biri yaklaşık 50 tael (1 tael 1.2 onsa eşittir) ağırlığındaydı, toplamda 5000 tael civarındaydı. Bazılarının üzerinde dökümhanenin mührü vardı. Çoğu gümüş sırla kaplanmıştı ve 18 sikkenin üzerinde Çince karakterlerle "桂阳监" veya "盐税银" (gümüş tuz vergisi), "盐务银" (tuz işleri için gümüş) ve "专知官" yazılıydı.

"Nanhai I"de birçok birbirine yapışmış demir kütle ve sikkeler bulundu. Özellikle 2004 yılında çıkartılanlar arasında, pruvadan kıça kadar, çaplarına ve boyutlarına göre gruplanmış demir kütleleri bulundu. Boyları 80 cm ile 100 cm arasındaydı. Kümeler halinde yığılmış demir çivi demetleri vardı. Mavi sırlı kazanlarda ise bakır halkalar bulundu.

Song Hanedanlığı tarih kayıtlarına göre, Fujian büyük miktarlarda demir üretilip ülke çapında pazarlıyordu. Fujian'dan gelen dökme ve



Nanhai I batığında birbirine yapışmış halde bulunan bir demir kütlesi ve demir tırnaklar.

işlenmiş demir, Zhejiang ve Wenzhou'ya satılıyordu. Ancak bu birbirine yapışmış demir kütlelerin nereden geldiği saptanamamaktadır. Bu buluntu, Song Hanedanlığı'nda üretim ve teknoloji düzeyine ilişkin araştırmalara ışık tutması açısından çok değerlidir.

Paralar

Doğu-Batı ülkeleri arasındaki ticari alışverişte, doğaldır ki ölçü birimi olarak para kullanılıyordu. Arkeolojik araştırmalara göre, İpek Yolu üzerindeki bazı ülke ve bölgeler arasında ortak para birimi bile oluşturulmuştu. 4. yüzyıldan 7. yüzyıla kadar, İran ile Çin'in Hexi Koridoru arasındaki bölge boyunca geçerli bir gümüş para belirlenmişti. 640'lardan 740'lara kadar, altın ve gümüşün yanı sıra bakır paranın da kullanıldığı özel bir uygulama, Tang Hanedanlığı'nın bakır para düzenlemeleriyle gelişen paradolaşımı kültürünün etkisi altındaki Hexi idari bölgesinde hayata geçirildi. 20. yüzyıldan bu yana, Çin egemenliği altındaki topraklarda kazı yapan arkeologlar, Kuzey Wei (386-534) Doğu ve Batı Wei (534-557), Kuzey Qi (550-577), Kuzey Zhou (557-581), Sui (581-618) ve Tang hanedanlıkları döneminden kalan mezarlardan, 1000'den fazla



1984'te Guangdong'a bağlı Suixi kasabasının Fucheng ilçesi, Bianwan köyünde bulunmuş gümüş İran paraları.

yabancı para çıkardılar. Bunlardan 40'tan fazlası 5. ve 8. yüzyıl Bizans İmparatorluğu paralarıydı. Mezarlar İç Moęolistan, Xinjiang Uygur Özerk Bölgesi, Ningxia Hui Özerk Bölgesi, Shaanxi, Henan, Hebei, Gansu, Liaoning, Qinghai, Zhejiang ve diğer bölgelerde bulunmuştu. Söz konusu antik sikkeler, Doğu-Batı ticareti üzerinde yapılan araştırmalar açısından değerli malzemelerdir.

Güney Çin Denizi'nin hayati iletişim merkezi olan Linnan bölgesinde, Altı Hanedanlık döneminde, Sui ve Tang hanedanlıkları arasında, değişimde altın ve gümüş para kabul edilmiştir. 1960'lı ve 1980'li yıllar arasında yapılan kazılarda, içlerinde Peroz, Yazdegerd II ve Şapur III tarafından bastırılmış paralar da olmak üzere, İran'a ait gümüş sikkeler bulunmuştur. Kazılar, Bianwan köyü, Fucheng ilçesi, Suixi kasabası, Qujiang ilçesindeki Nanhua Tapınağı, Hankuang ilçesindeki Nanqi Mezarıve Guangdong'daki Yingde kasabasında yapılmıştır. Suixi'deki kazılarda, porselen kavanozlarda 100-200 arası gümüş para çıkarılmıştır.



Nanhai I batığında bulunan sikkeler.



1960-80'li yıllarda, Guangdong'daki Yingde kasabasının Hankuang ilçesindeki Nanqi lahitinde ve Qujiang ilçesindeki Nanhua Tapınağı'nda bulunmuş gümüş İran paraları.

Japon bilim adamı Okazaki Takashi'ye göre doğudan batıya İpek Yolu, aynı zamanda doğudan batıya bir "Gümüş Yolu"dur. Deniz trafiği ve denizaşırı ticaret büyümeye başlayınca, Çin paraları, Tang ve Song hanedanlıkları sırasında yakın ticari ilişkilerde bulunulan ülkelere, özellikle Güneydoğu Asya'ya akmıştır.

"Nanhai I" çok sayıda hanedanlığın, 6 binden fazla parasını taşıyordu, bunlardan 4 binden fazlasının üzerindeki yazılar okunaklıydı. 2004'ün Mayıs ayında yapılan sikke kazısı günlerce sürmüş, en verimli kazıda, bir günde 4 binden fazla para bulunmuştu.

Paralar 36 kategoride sınıflandırılabilir. En eskileri Doğu Han Hanedanlığı (25-220)'ndan "Huo Quan" paralarıdır. Bir sonrakiler, Sui ve Tang hanedanlıklarına ait Wuzhu paraları ve Kai Yuan Tong Bao paralarıdır. Küçük bir azınlık Beş Hanedanlık ve On Krallık dönemlerine ait paralardan oluşmaktadır. Bunlar arasında, Geç Zhou Hanedanlığı (950-960)'nın Zhou Yuan Tong Bao paraları ve Geç Tang Hanedanlığı (923-936)'nın Tang GuoTong Bao paraları yer alır. Sikkelerin büyük çoğunluğu, Song Hanedanlığı'na ait bakır paralardır. Sonuncusu, Güney Song Hanedanlığı'na ait Shao Xing Yuan Bao paralarıdır. "Shao Xing", Song Hanedanlığı İmparatoru Gaozong'un saltanat unvanıydı;



Nanhai I batığından çıkartılan, çeşitli hanedanlıklara ait paralar

bu dönem 32 yıl (1131-1162) sürmüştür. Eldeki verilere bakılarak, "Nanhai I" in Güney Song Hanedanlığı'nın erken dönemlerine ait bir açık deniz gemisi olduğu kanısına varılabilir.

Günlük Yaşam Eşyaları

Sualtı arkeolojisi, batık gemilerdeki somut nesnelere, bu nesnelerden yola çıkılarak elde edilebilecek özel tarihsel bilgileri keşfetmeye odaklanıyor. Böyle tarihi bilgiler, eldeki verileri somutlaştırabiliyor ve bir ya da daha fazla ülkenin, belirli tarihsel süreçler içinde ideolojik, düşünsel gelişimini anlamamıza yardımcı oluyor. İlginç örnekler ya da tarihsel kayıtlar sayesinde edindiğimiz bilgiler, herhangi bir kaydı olmayan sosyal tarih ya da okyanus biliminin tarihi hakkında bize ipuçları sağlayabiliyor.

"Nanhai I", günlük yaşama ait büyük miktarda malzeme taşıyordu ve o kalıntılar Song Hanedanlığı döneminin okyanus yaşamını anlamamıza büyük katkı sağladı.

Gün ışığına çıkarılan bu eşyalardan akla ilk gelenler arasında, yüksekliği 16.5 cm, çapı 6 cm olan bir kalay demlik bulunuyor. Gövdesi tombul ve yuvarlak, altı düz, kapağı yukardan açılan bu demliğin, ağız kısmı yay biçiminde. Demliği kavrayan kalay tutma kulbu ise halka şeklinde tasarlanmış. Demlik, denizaltı çökeltileriyle kaplı halde bulundu.

Bu türden bir başka parça, 179 cm uzunluğundaki gümüş yaldızlı kemer. Kemerin tokası yeşim desenli şerit şeklinde, bağlantı yeri olarak kare biçiminde delikler yapılmış. Diğer ucunda, kemerin esnekliğini ayarlamaya uygun dört küçük yuvarlak halka var. Bütünüyle egzotik zevkleri yansıtan kemerin biçim ve süsleme özelliklerine bakıldığında "Çin malı" olmadığı anlaşılıyor. Büyük olasılıkla geminin sahibine veya bir denizciye ait olduğu düşünülen kemer, batık gemi ve Güney Asya veya Güneydoğu Asya arasındaki ilişkilere ışık tutuyor. Geminin Çin'de alışveriş yaptıktan sonra yurda dönerken batmış olması da bir olasılık.

Buluntular arasında, ejderha şeklinde yaldızlı bir bileklik de yer alıyor. Dört tael ağırlığındaki bu kalın bilekliğin iki ucuna ejderha başı



Nanhai I'den çıkartılan bazı eşyalar:

1. Kalay demlik, 2. Gümüş yıldızlı kemer,
3. İki ucunda ejderha başı olan yıldızlı bileklik,
4. Altın yüzükler, 5. Kıvrım kıvrım ince altın teller,
6. Zincifre, 7. Taş yastık, 8. Taştan yapılmış oturan Guangyin Budası heykeli.



işlenmiş. Kol kalınlığına göre ayarlanabilir bu çok değerli bileklik, sahibinin zengin, üst düzey bir sosyal statüden olduğunu gösteriyor.

Üzerine bakır tellerle sekiz inci yuvası örülmüş bir altın yüzük, dikkat çeken bir başka eser. Sudan çıkarıldığında, üzerinde yalnızca üç inci kalmış. Geminin kış tarafında, üst güvertede bulunduğu da düşünülmürse bu değerli altın yüzüğün önemli bir şahsiyete ait olduğu tahmin edilebilir.

Kıvrım kıvrım, ince, altın teller, bir çift küçük işlemez bilezik, çok sayıda zincifre eşya, bronz ayna, pudra kutusu, iyi işlenmiş lake eşya parçaları gemideki yolcuların zengin ve soylu niteliğini gözler önüne seriyor.

Günyüzüne çıkartılanlar arasında yer alan iki kobra yılanına ait kemikler ise, birçok varsayım akla getiriyor. Bunların, Arabistan ya da Hindistan'dan gelen tüccarlar tarafından gemiye getirildiği düşünülmekte. Hintlilerin yılan besleme alışkanlığı bu varsayımı güçlendiriyor. Belki de gemi sahibi bir Hintli veya Arap'tı, gemi Hindistan'a ya da Batı Asya'ya yelken açmıştı.



Song Hanedanlığı dönemi Quanzhou batık gemisinin kazı alanı.

Gemide bir de taş yastık bulundu. Song Hanedanlığı'nda çoğu kişi, dikdörtgen, oval, bulut veya taçyaprağı biçiminde porselen yastıklar kullanıyordu. Ayrıca ahşap, bambu, taş ve bitkiden yapılan yastıklar da yaygındı. Bütün bunlardan, denizdeki günlük yaşama ilişkin bazı çıkarımlarda bulunabiliriz.

Oturan Guangyin Budası'nın tasvir edildiği taş heykel de batıktan günümüze kalan eserler arasında. Altında iki yuvarlak delik bulunan heykel gemide bulunan insanlara aitse, denize açılan insanların Guangyin Budası'nın deniz tanrısı olarak doğaüstü gücüne inandıklarını düşünebiliriz. Bu heykelcik, Song Hanedanlığı döneminde deniz tanrısına ilişkin değerli bir malzeme olarak karşımıza çıkıyor.

Batık Geminin Gövdesi

Avrupa ülkeleri gemi yapım tekniklerini büyük ölçüde 11. yüzyıldan sonra geliştirdi. Omurgasını, kirişlerini ve nihayet ahşap gövdesini yaptılar, sonunda su geçirmezlik özelliğini desteklemek için elyaf ve asfalt kullandılar. Ayrıca, kürek yerine bodoslama dümeni kullanarak gemiyi daha etkin biçimde yönlendirmeye başladılar. Yine dikdörtgen yelken yerine üçgen, ana direk ekseninde her iki yönde açı değiştirecek şekilde hareket eden yelkenlerle yön tayinini iyileştirdiler.

Gemi boyutları da çok büyüdü. Akdeniz ülkeleri tarafından yapılan gemiler, Kuzey Avrupa ülkeleri tarafından yapılanlardan daha büyüktü. Haçlı Seferleri döneminde Venedik devletine ait gemiler, güverte ve kabinlerdeki de dahil olmak üzere ortalama 500 ton mal taşıyabiliyordu. Özel gemiler genellikle daha küçüktü. 13. yüzyılda İngiliz gemileri ortalama 200 tonu mal olmak üzere en fazla 300 ton yük alabiliyordu.

Venedik yelkenli gemileri iki kategoriye ayrılabilir. Biri dört köşe yelkenli arma da denilen genel kargo gemisidir, esas olarak yelkenlerle ilerler. Arsenal 1 tarafından yapılan büyük ahşap gemide ise hem yelken hem kürek kullanılır. Bu tip gemiler, daha sonra esas olarak yolcu ve değerli mal taşımak için kullanılmıştır. Uzun ve geniş gövdelidir, çoğu kürekçi olmak üzere 200 kişi taşıyabilir, hızlı ve kolay yön değiştirebilir.

Tüm dünyada gemi yapım teknikleri ilerlerken, Song Hanedanlığı da bu gelişmelerden payını aldı. Fujian'da Fuzhou ve Quanzhou, Guangdong'da Guangzhou ve Leizhou kentleri açık deniz gemileriyle biliniyordu. Bu dönemde gemi yükleri hesaplanırken üç ağırlık birimi, dan, liao ve shuo kullanılıyordu. Birbirine eşit olan bu üç ağırlık birimi, Ming Hanedanlığı (1368-1644) boyunca da kullanıldı. Song Hanedanlığı döneminden Wu Zimu'nun *Meng Liang Lu*'da aktardığına göre, ticari gemiler değişik boyutlardaydı. Büyük boy gemi, 5 bin liao yük ve 500-600 yolcu taşıyabiliyordu. Orta boy gemi, bin-2 bin liao yük ve 200-300 yolcu taşıyabiliyordu. Geri kalanlar "Zhuanfeng" olarak adlandırılıyor ve 100'den fazla yolcu taşıyabiliyordu. En büyüğünün taşıdığı yük 5 bin dan, yani yaklaşık 300 tonda, orta boyların taşıdığı yük ise yaklaşık 120 tona denk geliyordu.

1318-1559 yılları arası Venedikli ticaret gemilerinin boyut ve yükleri

Rota / Yıl	uzunluk (m)	genişlik (m)	yükseklik (m)	yük (ton)
Venedik'ten Kıbrıs'a, 1318	40.4	5.3	2.4	110
Venedik'ten Flamanya'ya, 1320	40.4	5.7	2.4	115
Venedik'ten Flamanya'ya, 1420	41.2	6.0	2.7	170
Ticaret gemisi, 1549-1559	47.8	8.0	3.1	280

Song Hanedanlığı İmparatoru Shenzong'un hüküm sürdüğü Yuanfeng döneminde (1078-1085), Mingzhou'da (bugünkü Ningbo) inşa edilen "Shenzhou" adlı iki gemiyle Kore'ye elçi gönderilmişti. Xuanhe döneminde (1119-1125), Song Hanedanlığı İmparatoru Huizong, muhteşem dekore edilmiş daha büyük iki tane "Shenzhou" isimli gemi inşa edip, 240 ton taşıyabilen bu gemiler ile 120 ton taşıyabilen altı yolcu gemisi eşliğinde Kore'ye elçi gönderdi. Büyük gemiler Kore'ye vardığında, tüm ülke halkı bu büyük gemileri izlemek ve Song Hanedanlığı elçilerini karşılamak için kıyıya toplandı.

Song Hanedanlığı'na ait açık deniz gemilerinin genellikle, rüzgârlı ve dalgalı koşullarda kolay yol almayı sağlayan "V" biçiminde, beşikçi bir altı vardı. 1974 yılında, Fujian'ın Quanzhou kentinde, Houzhu Limanı'nda Song Hanedanlığı dönemine ait bir gemi çıkarıldı. Geminin kalkan gibi bir altı, düz ve geniş bir gövdesi vardı. Geminin yatay düzlem görünüşü, ovaldi. Kabin duvarları su geçirmezdi. Geminin yapımında çürümeye son derece dirençli çam ağacı, sedir ağacı ve kafur ağacı kullanılmıştı. Çin ahşap yağı, kireç ve kenevir ipliği, su sızıntısına karşı koruyucuydu.



Nanhai I'den çıkartılan tahta parçaları.

Deniz İpek Yolu üzerinde batan "Nanhai I" Güney Song Hanedanlığı'nın erken dönemine ait bir açık deniz gemisiydi. 10 metre genişliğinde, yaklaşık 30 metre uzunluğundaydı ve geniş bir gövdesi vardı. Song Hanedanlığı'ndan günümüze kalan en iyi korunmuş, en büyük açık deniz gemisiydi. Bu büyük gemiyle beraber bazı taş çapalar da çıkarıldı.

Son deneme kazılarına göre, batık geminin güvertesi esas olarak korunmuştur ve bordaları gövdenin her iki tarafında yerinde durmaktadır. Kurtarılan gövdede ve bordalarda kullanılan kalın ve sert ahşap, herhangi bir aşınmaya uğramamıştır. Arkeolojik kazı ilerledikçe, gemi veya Song Hanedanlığı hakkında daha fazla sürprizle karşılaşacağız.

III.

SONG HANEDANLIĞI'NDA DENİZ İPEK YOLU REFAHI

Deniz İpek Yolu, Doğu ile Batı arasında antik çağlar boyunca ekonomik ve kültürel alışverişe müthiş destek vermiş önemli bir köprüdür. Dünyada okyanusların gelişim tarihinde, Fenike, Yunan, Roma, Mısır, İran, Arap, Hint, Çin ve Güneydoğu Asya'dan deniz insanları, deniz trafiğinde, Akdeniz'den Hint Okyanusu'na, Pasifik Okyanusu'na deniz ticaretinde büyük başarılar kaydettiler, doğudan batıya Deniz İpek Yolu'nun kurulmasına katkı yaptılar.

Song Hanedanlığı İmparatorluğu dünyanın en gelişmiş ve zengin ülkelerinden biri olarak gelişmiş ekonomisi, zengin kentleri ve bilimde hızlı ilerlemesiyle ünlüdür. Hanedanlık, iktidarı boyunca, yurtdışı ticareti ve ticari alışverişini teşvik edecek politikalar geliştirdi. İnsanlar deniz ticaretini özgürce geliştirerek, Guangzhou, Quanzhou, Hangzhou ve Mingzhou gibi liman kentlerinde, eşi benzeri görülmemiş bir refaha erişmenin yanı sıra ihtişamlı Deniz İpek Yolu ticaretinin zirve yapmasını sağlamışlardır.

"Nanhai I" batık gemisinin keşfi, Deniz İpek Yolu'nun dünya okyanus ticaretindeki yerinin yanı sıra halkını Deniz İpek Yolu'nda muhteşem

seferlere özendiren Song Hanedanlığı'nın sosyo-ekonomik refaha katkısının anlaşılmasında bir dönüm noktası olmuştur.

Kusursuz Bir Deniz Ticaret Yönetim Sistemi

Song Hanedanlığı'nda yöneticiler, insanların geçim, devletin de gelir kaynağı olan denizaşırı ticarete önem vermiştir. Jingxiang'ın bastırılmasından sonra tahta geçen Song Taizu (hükümdarlık süresi 960-976) erkek kardeşi Song Taizong'la "bütün dünyayı nasıl birleştirecekleri" üzerine bir tartışma yürütmüşlerdir. Song Taizu ülke zenginliği konusuna değinerek şöyle demiştir: "Beş Hanedanlık döneminden beri Çin, savaşlardan dolayı her geçen yıl artan ölçülerde zarar gördü, acı çekti, şimdi hazine de hemen hemen boş. Öncelikle Sichuan'ı fethetmek, ardından Guangnan ve Jiangnan'ı bastırıp milli servet biriktirmek zorundayız." Beş Hanedanlık döneminde Lingnan'da kurulan Güney Han (905-971) ile Jiangnan'da kurulan Güney Tang (937-975) ve ayrıca Wu Yue (893-978) devletlerinin hepsi devleti zenginleştirmeye ve ticareti toparlamaya odaklandılar. Denizaşırı ticaret, gümrük vergileri sayesinde, söz konusu devletlere önemli miktarda gelir sağlıyordu.

Song Hanedanlığı'nın Xi Ning saltanatı döneminde (1069) İmparator Shenzong, hazine yetkilileri Xue Xiang ve Luo Ji'ye gönderdiği fermanla şöyle yazmıştı: "Güneydoğu bölgesi, devlet hazinesine büyük katkı sağladı, bunda gümrük gelirlerinin önemli payı var. Çin, alınacak uygun önlemlerle, denizaşırı iş yapan tüccarlar için daha çekici hale getirilirse, yıldan yıla daha fazla kazanç ve itibar elde ederiz ."

Güney bölgesinde, Song Hanedanlığı'nın egemenliği altında, hane halkı kayıtlarında ve vergi gelirlerinde ciddi bir düşüş yaşandı, buna karşılık ulusal ve askeri harcamalar ile saray tüketiminde kesintisiz artış devam ediyordu. Büyük bir fırsat oluşturan gümrük gelirleri, hazine gelirlerinin artırılmasında en uygun kaynaktı. Song Hanedanlığı'nda 1127-1162 yıllarında egemen olan İmparator Gaozong, hazine için en iyi gelir kaynağının gümrük vergileri olduğu görüşündeydi. Uygun önlemlerle milyonlarca yuan kazanılabilir ve böylece ulusal ekonomiye ve halkın geçimine katkı sağlanırdı. İmparator Gaozong, ticareti teşvik edecek,

denizaşırı tüccarları cezp edecek, mali kaynakları ve hazine gelirlerini artıracak bir destek politikası tasarladı.

Song Hanedanlığı, denizaşırı ticaret idaresinde hâlâ Tang Hanedanlığı gümrük sistemini uygulamaktaydı. Güney Han'ı bastırdıktan hemen sonra, Guangnan ulaştırma elçisi ve ordu komutanı Pan Mei, Guangzhou'nun gümrük ve ticaret işleri sorumluluğuyla görevlendirildi. Uluslararası ilişkilere saygının bir göstergesi olarak, Güney Denizi Tapınağı'nı onarmak üzere özel personel gönderildi. Kuzey Song Hanedanlığı döneminde de, Guangzhou dışındaki diğer gümrük büroları, Mingzhou, Hangzhou, Quanzhou, Wenzhou, Xiuzhou (bugünkü Jiaxing, Zhejiang), Mizhou (bugünkü Qingdao) ile diğer kıyı kentlerindeki limanlar, yurtdışı ticaret yönetiminin temel ayakları olarak yeniden düzenlendi.

Tang Hanedanlığı dönemiyle karşılaştırıldığında, Song Hanedanlığı döneminde dış ticaret yönetimi mükemmeldi. Bu, yabancı yatırımcıları rahatsız eden vergilendirme ve izin sistemlerinin iyileştirilmesi ile Fan Fang işleri (dış ticaret işleri) yönetimi sayesinde oldu. Japon bilim adamı Toyohati Fujita, gümrük bürolarının (Tang Hanedanlığı döneminde gümrük acentaları) görevlerini beş maddede özetlemektedir:

– Gemilerin limanlara girişini, güvenliğini, malların taşınmasını denetlemek ve vergi tahsil etmek.

– Almak, satmak, saklamak üzere sevk edilen veya gönderilen her türlü malı, kargoyu tek elden kontrol etmek.

– Gemilere limandan kalkış ehliyeti için resmi belge düzenlemek, kaçak kalkışları engellemek.

– Kaçakçılığı önlenmek.

– Yabancı ülkelerden gemilerle gelen insanları ve gemileri karşılamak ve uğurlamak.

Song Hanedanlığı döneminde yurtdışı ticarete en önemli merkezler Guangdong, Fujian ve Zhejiang'dı; bunlara genel olarak "üç gümrük yolu" denirdi.

**Song Hanedanlığı'nda Xi Ning döneminden
Shao Xing dönemine kadar (1068-1162),
Guangzhou, Fujian için atanan görevliler, yabancı elçiler ve işadamları**

Yıl	Ülke	Elçi ve işadamları	İsim	Resmi Görev	Bölge
1073	Arabistan		Puto Po Lici	Devlet Başkanı General Bao Shunlang	
1079	Srivijaya	Haraç elçisi	Qun Tuobi	General Ning Yuan	Guangzhou
1079	Srivijaya	Yargıç	Tuo Pang Yali	General Bao Shun	Guangzhou
1086-1094			Ya Tuole	Genreal Huai Hua	Guangzhou
1086			Ya Tuole	General Gui De	Guangzhou
1089	Srivijaya	Haraç elçisi	Pi Wa	General Huai Hua	
1089	Arap Ma Robert	Haraç elçisi	Ca Litas	General Bao Shun	
1086-1094			Mr. Lui	Zuo Ban Dian Zhi	Guangzhou
1136			Pu Rosin	Cheng Xin Lang	Fujian
1156			Pu Jin	Cheng Xin Lang	Guangzhou
1156		Elçi	Pu Jin	Zhong Xin Lang	Guangzhou
			Pu Panxiu	Cheng Xin Lang	Guangzhou

Song Hanedanlığı'nda dış ticaret teşvik edilmiştir. Yönetim kuralları, sorunlar dikkate alınarak sürekli gözden geçiriliyordu. Yurtdışından tüccar ve müşteri çekmek için elçiler görevlendiriliyordu. Etkisiz yetkililer cezalandırılıyor, başarılı olanlar ödüllendiriliyordu. Yabancılar arasından da etkin işadamları veya gemiler ödüllendiriliyor, bütün Çin'de korunup kollanıyordu. Ödüllendirilen ya da yüksek pozisyonlar verilen yabancılar, Song Hanedanlığı'nda dış ticarete gerçekten katkıda bulunanlardı.

Song Shenzong zamanında, Da Shi'den (Arabistan) Xinya Tuoluo adlı bir işadımı, 10 yıl boyunca Guangzhou'da milyonlarca min¹ (guan) sermaye biriktirdi. Xinya Tuoluo, "yatırım çekmekte ve ticareti artırma" başarılıydı, yabancı işadamları arasında büyük prestij sahibiydi. Song Hanedanlığı ona "Genel Danışman" unvanı verdi. Güney Song Hanedanlığı'nın ilk yıllarında, Arabistan'dan Pu Rosin adlı bir başka işadımı, 300 bin değerinde tütsü getirerek Quanzhou'ya gitti, orada kendisine "Cheng Xin Lang" unvanı verildi.

Ticaret Limanlarının Refahı

Kuzey ve Güney Song Hanedanlığı döneminde, kuzeybatı karayolunun uzun süre abluka altında olması nedeniyle, güneydoğu deniz yolu, dış ticaret alışverişinin ana kanalı haline geldi. Dünyanın çeşitli yerlerinden gelen işadamları, sürekli Çin limanlarına akıyor, Deniz İpek Yolu üzerinden büyük ölçekli ticari faaliyet yürüyor, limanlarda ekonomi gelişiyor, renkli liman görüntüleri "Deniz Çağı"nı yansıtıyordu.

Guangzhou

Guangzhou, Qin ve Han hanedanları döneminden itibaren, güney kentleri arasında hem ticaretle ve el sanatları sektöründe en gelişmiş kent, hem de Çin'in denizaşırı ticaret merkezi olmuştur. Kuzey Song Hanedanlığı döneminde, Guangzhou hâlâ en büyük denizaşırı ticaret limanıydı. Tarihi kayıtlara göre, Shenzong Xi Ning döneminin son yıllarından Yuan Feng dönemine kadar, üç Shi Bo Shi'ya, yani Kunming, Hangzhou ve Guangzhou kentlerine çok yüksek miktarda, toplam 354 bin 449 gram tütsü getirildi. Bunun yüzde 98'i, 348 bin 672 gramı Guangzhou'ya idi.

Ülkenin denizaşırı ticaretinde Guangzhou çok önemli bir konumdaydı. Zhi Ping döneminde (1064-1067), Guangzhou Gümrük Bürosu'nun geliri yılda ortalama 630 bin Guan'ı buluyordu. Xi Ning döneminde, Shi Bo gelirleri daha önceki yıllarda ulaşılmış maksimum miktardan

1 Min, her biri 1000 wen değerinde Song Hanedanlığı para birimi. (Y.N.)

1.3 milyon daha fazlaydı. Song Hanedanlığı döneminde yaşamış Zhu Yu şöyle demişti: "Üç Shi Bo (Zhejiang, Fujian ve Guangzhou kentleri) arasında yalnızca Guangzhou çok zengin oldu."

Güney Song Hanedanlığı döneminde, Guangzhou hâlâ refah içindeydi, Champa Krallığı, Siem Reap, Sri Vijaya, Mataram ve diğer ülkelerden ticaret gemileriyle işadamları alışveriş için geliyordu. Her yıl ortalama 10 ticaret gemisi geliyordu. Değerli eşyalar dağlar gibi birikiyor ve para Guangzhou'ya su gibi akıyordu. Sonuç olarak Guangzhou "İmparatorun Güney Deposu" olarak adlandırılmaya başladı. Diğer yerlerle karşılaştırıldığında dış ticaret geliri katlanarak artıyordu.

Tang Hanedanlığı'nın ilk yıllarında, İran ve Arabistan'dan çok sayıda işadama Guangzhou'ya yerleşti ve kentin batısında ünlü "Fan Fang"ı kurdu. Tang Hanedanlığı'nın son döneminde Araplar Guangzhou'yu "Arap işadamlarının sermaye kaynağı" ve Sirafı² işadamları ile İslam, Hristiyan (Nasturi), Yahudi, Zerdüşt inancına sahip yabancıların toplanma yeri olarak anıyordu.

Guangzhou'nun "Fan Fang" bölgesinde, Güney Çin Denizi üzerinden gelen Arap, İranlı, Hintli ve diğer ülkelerden çok sayıda yabancı vardı. Bunlar yöre halkıyla birlikte uyum içinde yaşadı. Zhu Yu, Guangzhou Fan Fang'dan yabancıların yaşadığı bir yer olarak söz ediyordu. Ayrıca yabancılar arasından, Fang Fang'ın resmi işlerini yönetmek ve yine yabancıları Çin'e iş yapmaya davet etmek, yönlendirmekle görevli "Fan Fang lideri" seçiliyordu. Köle ticaretiyle Güneydoğu Asya ve Afrika'dan çok sayıda siyahi Guangzhou'ya getiriliyor ve değişik işlerde çalıştırılıyordu. Yerel halk bunlara "Kun Lun" adını vermişti.

Song Hanedanlığı döneminde Guangzhou sınırları, farklı tarihlerde birkaç kez genişletildi. En büyük toprak, Xi Ning saltanatının dördüncü yılında (1071'de), Guangzhou Valisi Cheng Shimeng'in (1015-1092) talebiyle, kentin batı bölümünü genişletmek için eklendi. Vali 200 bin guan harcamayarak, kentin doğu bölümünün inşasını ve batı bölümünün alt yapısını tamamladı. Kentin 16 kapısı vardı ve çevre uzunluğu 20 li (bir li

2 İran'da ilk yüzyıllardan itibaren ticaret merkezi olan bir liman kenti. (Y.N.)

yarım kilometreye eşit) idi. O dönem refah içinde yüzen Guangzhou'nun yabancılardan ve Han topluluğundan oluşan büyük bir nüfusu vardı. Kozmopolit bir yaşam tarzı sürdürülen kentte ve limandaki gemilerde, dağlar kadar değerli ve nadir eşya bulunuyordu. Cheng Shimeng "Köşkte mutlu buluşmalar üzerine" başlıklı şiirinde şöyle diyor: "Büyülü Guangzhou'da binlerce aile, yeşim taşı ve inciler topladı; böylece yabancı tüccarlar bin bir zorlukla dağları aşır Çin'e alışveriş keyfi yaşamaya geldi. "Bu dizeler, dönemin Guangzhou'sunda yaşanan refahı yansıtıyordu.

Song Hanedanlığı dönemi şiirlerinde Guangzhou'ya, onun yüceliğine pek çok övgü vardır:

"Yabancı ülkelerdeki kaymak tabakayla, Çin'in orta ovalarının olağanüstü manzaralarıyla." (Tao Bi, "Guangzhou")

"Büyük gemiler ülke ülke gezer, kentten uzak yalnız bulutlar gibi." (Zhang Yu, "Guangzhou").

"Song Hanedanlığı boyunca hiçbir önemli sorun yaşanmadı, tüm ulusların gemileri engelsiz sulara açıldı." (Ge Changgeng, "Güney Denizi Tapınak Yazıtları")

"Bakır çan sesleri büyük davul seslerine karışır Tunmen'de, işte güneyden dönüyor gemiler, dizilmişler birbirinin peşi sıra. Kasalar dolusu benzersiz mücevher taşları, gergedan boynuzları ve fildişleri taşıyor, yakacak odun taşır gibi omuzlarda" (Guo Xiangzheng, "Guangzhou")

"Guangzhou öyle bir kapıdır ki, aynı anda 10 bin ailenin çıkışına sahne olur" (Fang Xinru, "Yue devletinin kuruluşu")

Song ve Yuan Hanedanlığı arasındaki dönemde (aralarındaki savaş döneminde) Guangzhou kenti "Üç Servet Üç Kayıp" yaşadı. Sosyo-ekonomik yapısı ciddi hasar gören kentte dış ticaret gerileme eğilimine girdi. Bu kötüye gidiş, Yuan Hanedanlığı döneminin ortalarında yavaş yavaş düzelmeye başladı.

Quanzhou

Quanzhou, Tang Hanedanlığı'nın son döneminde gelişen bir limandır. Kuzey Song Hanedanlığı'nın orta döneminde Quanzhou Kore'yle ticaret sayesinde büyük gelişme kaydetti. Ancak, Yuan You saltanatının ikinci yılında (1087) Quanzhou hâlâ gümrük bürosunu kuramamıştı. Quanzhou gemileri önce Guangzhou Gümrük Bürosu'na bildirim yapıyor, güven belgesi kabul ediliyor, sonra denize açılıyordu. Döndüklerinde yine Guangzhou'da vergi ve harçlarını ödeyip geçiş belgesi alıyorlardı. Bu durum Quanzhou için ticari yönden kuşkusuz olumsuzdu.

Yuan You saltanatının ikinci yılında Quanzhou Gümrük Bürosu kurulduktan sonra, kentte dış ticaret hızla gelişti. Shao Sheng saltanatının ikinci yılında (1095), Yong Chun bölgesi başkanı Jiang Gongwang

Quanzhou'da Song Hanedanlığı döneminden Arap mezar alanı.



"Duo Xia Köşkü Kayıtları"nda Quanzhou'nun denizaşırı ülkelere gemi gönderdiğini yazar. O dönemde her yerde inciler, şahin gagalı kaplumbağalar, gergedan, fil, zincifre, civa, Chen Tan gibi tütsüler ile bir sürü tuhaf hazine görülürdü. Zengin tüccarlar yollardaki kalabalık içinde birbirlerine değmeden yürüyemezdi. Kuzey Song Hanedanlığı'nın son yıllarında, Quanzhou, bir diplomatik merkez, Çin'e gelen yabancı elçiler için özel bir kabul istasyonu kurdu. Bazı yabancı işadamları da Quanzhou'nun güneyine yerleşmiş, burada bir çeşit "yabancılar limanı" kurmuştu.

Güney Song Hanedanlığı, Lin'an kentini (bugünkü Hangzhou) başkent olarak benimseyince, çok sayıda insan kuzey bölgelerinden kaçıp Fujian'a sığındı. Bunların birçoğu, soylu Zhao beyliğinin mensuplarıydı. Jian Yan saltanatının üçüncü yılında (1129) Quanzhou'ya güneyden gönderilen Wai Zong Zheng Si; Zhangzhou ve Quanzhou Zhao bölgelerindeki soylu Zhao beyliğini idare etti. Bu soylu beyliğin asaleti, Quanzhou'da tüketimin artmasında rol oynadı; bu kişiler ticarete aktif olarak katılıp destek oldular. Elverişli iklimi ve coğrafyası sayesinde dış ticaret hızla gelişti ve Quanzhou "zengin devlet" olarak anılmaya başladı.

Shao Xing saltanatının 14. yılında (1144), mahkemenin Guangdong Gümrük Bürosu kurallarını onaylamasının ardından, Fujian Gümrük Bürosu 300 guan wen (bir guan wen = 920 wen) harcama yaparak, yabancı tüccarlar için her yıl, gemiler denize açılmadan önce bir akşam yemeği daveti düzenlemeye başladı. Kai Xi döneminden (1205-1207 arası Song Zongning saltanatı) önce, 30'dan fazla denizaşırı ülke Quanzhou'yla iş ilişkileri içindeydi. Jia Ding döneminin (1208-1224 arası Song Zongning saltanatı) sonlarına doğru bu sayı yaklaşık 50'nin üzerine çıktı.

Güney Song Hanedanlığı'nın son yılında, Xiyu kökenli Pu Kaizong Quanzhou'ya taşındı. Pu Kaizong daha önce Guangzhou'da yaşıyordu. Oğulları Pu Shougeng ve Pu Shoucheng, deniz korsanlarına karşı mücadeleye katılarak itibar elde ettiler. Bunun üzerine babaları Quanzhou'ya *Shi Bo Shi* olarak atandı, 30 yıl dış ticareti idare etti ve çok zengin oldu. Jing Yan saltanatının ilk yılında (1276) Pu Shougeng, Yuan Hanedanlığı'na teslim oldu ve Zhou Shu Eyaleti'nin başbakanı olarak atandı; bu

dönemde Fujian ve Guangzhou'daki gümrük bürolarının gelişmesini sağladı. Böylece Quanzhou, Yuan Hanedanlığı yöneticilerinin dikkatini çekti. Kentte durum istikrar kazandı ve yurtdışı ticaret giderek arttı.

Song Hanedanlığı döneminde denizciler muson yağmurlarını avantajla dönüştürmüş, kasım ve aralık aylarında kuzey rüzgârlarıyla denize açılıp, mayıs ve haziran aylarında güney rüzgârlarıyla karaya dönmüştür. Yerel yöneticiler ve Gümrük Bürosu, her yıl nisan ve kasım aylarında, Quanzhou'da "rüzgâr duası" töreni düzenlerdi. Bugün hâlâ Quanzhou'nun Jiu Ri Tepesi'nde "rüzgâr duası" için yontulmuş birçok taş bulunmaktadır.

Hangzhou

Jiangnan, Tang ve Song Hanedanlığı döneminde ülke ekonomisinin odağı haline gelmiştir. Zhejiang yakınlarındaki Hangzhou, Beijing'le arasındaki Büyük Kanal sayesinde, güneydoğu bölgesindeki ulaşım merkez üs konumundaydı. Qiantang Nehri'nin ağzındaki deniz gemileri rahatça kullanılıyor, ticaret bu sayede muazzam geliyordu. Wu devleti ve Yue devleti, sınırları ve insanları koruyarak Zhenjiang'ı 86 yıl yönetti, ekonomik kalkınmayı sürdürdü, özellikle Japonya ve Kore'yle dış ticaret ilişkilerini ilerletti. Wu ve Yue tüccarları sık sık denizi aşarak Japonya'ya gidiyordu. O dönemde köprü gibi çeşitli inşaatlarda kullanılan alev ağacı Hangzhou'ya Japonya'dan getiriliyordu.

Wu ve Yue devletleri Song Ting'in boyunduruğu altına girdikten sonra Hangzhou "Güneydoğunun ilk devleti" olarak adlandırıldı. Tao Gu şöyle diyordu: "Manzara ve zenginlik bakımından Çin'in güneydoğusu ilk sırada gelir; öte yandan hem Han milliyetinin hem de azınlık milliyetlerin zenginliği söz konusu olduğunda, Hangzhou hep en öndedir. Her şey bereketli ve yaygın, adeta yeryüzünde cennet gibi."

Yong Xi döneminde (Song Taizong'un saltanat unvanı, 984-987), Hangzhou yönetimi Zhejiang bölgesindeki ticareti idare etmek üzere Liangzhe'de gümrük bürosu kurar. Chun Hua saltanatının üçüncü yılında (992), Liangzhe Gümrük Bürosu Mingzhou'daki (bugünkü

Zhenhai, Zhejiang) Dinghai bölgesine taşınır; Yu Shi'ya denetleme, Zhang Xiao'ya ise yönetme görevi verilir. Bir sonraki yıl, Gümrük Bürosu yeniden Hangzhou'ya taşınır. Jia Ding saltanatının üçüncü yılında (1109), Liangzhe Gümrük Bürosu kapatılır; Chang Pingguani darecilikle görevlendirilir. Zheng He döneminin ikinci yılında (1112), Liangzhe Gümrük Bürosu yeniden kurulur.

Song Yan güneye taşındıktan sonra, Shao Xing saltanatının sekizinci yılında (1138) Hangzhou'yu Lin'an Fu (resmi konut) tayin eder ve Lin'an'i başkent olarak ilan eder. O dönemde Avrupa'nın en büyük kenti olan Venedik'in nüfusu 100 bin iken, çevresindeki dokuz ilçeyle beraber başkent nüfusu yaklaşık 1.24 milyonun üzerindedir. 14. yüzyıldaki Rönesans dönemine kadar ünlü başkentlerden Londra ve Paris'in nüfusu, 40-60 bini geçmez.

Güney Song Hanedanlığı döneminde, Fujian ve Guangdong'dan iş yapmak için Lin'an'e gelen deniz tüccarı ve yabancı işadamları sayısı daha da artmıştır. Bu dönemde Hangzhou'nun doğu kesimindeki Jianqiao'da çok sayıda Müslüman oturmaktadır. Yuan Hanedanlığı dönemine kadar Jianqiao'da önemli bir Müslüman topluluğu yaşamıştır. 14. yüzyılda, İtalyan gezgin Odoric (1286-1331) Çin'e gelmiş ve Hangzhou'dan "dünyanın en büyük kenti" olarak bahsetmiştir.

Mingzhou

Doğu Denizi kıyılarında yer alan Mingzhou, Yong Nehri ve Yao Nehri'nin Hangzhou'yla buluştuğu bölgededir. Beş Hanedan döneminde Wu ve Yue devletleri, Japon ve Kore elçileriyle iş yapmıştır. O dönemde, işadamları Mingzhou'yu ziyaret etmiştir. Kuzey Song Hanedanlığı döneminde, Chun Hua saltanatının üçüncü yılında (999), Nisan ayında, Liangzhe Gümrük Bürosu, Mingzhou'daki Dinghai'ya, ertesi yıl Hangzhou'ya taşınmıştır. Zhenzong Xian Ping (999) saltanatının ikinci yılında, hem Mingzhou'da hem Hangzhou'da gümrük bürosu kurulmuştur. Shi Bo Wu vergi işleriyle ilgilenmektedir. Mingzhou'da



Kansai Üniversitesi'nden Prof. Matsuura Akira ve kitabın yazarı, Peng Lai Pagodası'nda (2008).

yabancı işadamlarını eğlendirmek için Lai Yuan Köşkü (Lai An Köşkü), Fars Büyükelçiliği, Kore Büyükelçiliği gibi birçok mekân kurulmuştur.

Her iki Song Hanedanlığı döneminde, Mingzhou esas olarak Japonya ve Kore'yle ticaret yapıyor, Güneydoğu Asya ve Arap ülkeleriyle de iş yapıyordu. Qian Dao "Si Ming Tu Jing"de şöyle der: "Mingzhou'nun tüm dünyaya denizyolları var; güneyinde Fujian, Guangdong ve doğu Japonya, kuzeyinde Goguryeo; bunların yanı sıra ticaret gemileri ve bereketli malları var." Şair Lu You (1125-1210) Mingzhou'yu şöyle över: "Denizler içinde bir büyük devlet, gemilerin uzunluğu on bin li, tüccarlar dünyanın dört bir yanından geliyor, güneyde altın ve deniz kabuğu var, sayısız dükkân mallarla dolu."



Dengzhou Eski Gemi Sergi Salonu

Dengzhou, Mizhou ve Diğer Limanlar

Kuzey Song Hanedanlığı, Kuzey ve Doğu Asya ülkeleri arasındaki ilişkilere önem veriyordu. Shandong Yarımadası'ndaki Dengzhou, bir ara Kore'ye yönelik ticaretin yoğunlaştığı bir liman haline geldi. Kuzey Song Hanedanlığı'nın orta dönemlerinde, yerel mahkemeler, Liao bölgesinde kaçakçılık ve insan ticareti sorunuyla cebelleşti. İşadamlarının Denglai'ye gitmesi yasaklandı, Kore ve Song arasındaki ticaret yolu değiştirildi, Mingzhou üzerinden yeni bir rota çizildi, daha sonra Dengzhou'da sorunlar yavaş yavaş çözüldü.

Beş Hanedanlık döneminde, Jiaozhou Körfezi'ndeki Mizhou Jiaoxi ilçesine bağlı Banqiao kasabası, güneydoğu kıyılarıyla orta bölgeler arasındaki deniz trafiğinde bir bağlantı limanı oldu. Banqiao Limanı gelişirken Dengzhou geriliyordu. Yuan You saltanatının üçüncü yılında (1088),

Banqiao Gümrük Bürosu kuruldu. Xuan He saltanatının yedinci yılında (1125), Jin ordusuna bağlı birçok birlik güneyde ele geçirildi (bugünkü Kaifeng). Ertesi yıl, Kuzey Song Hanedanlığı yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kaldı. Banqiao kasabası, Jin Hanedanlığı yönetimi altında kuzey-güney arasında kaçakçılık limanına dönüştü.

Huangtian Limanı, Jiang Yinjun kentinin kuzeyinde, Liang Zhe yolunda bulunuyordu. Kuzey Song Hanedanlığı'nın orta döneminde, Japonya ve Kore'ye yönelik bir ticari limandı. Çin ve yabancı ticaret gemilerinin uğrak yeri. Şair Wang Anshi, "Huangtian Limanı'nın suları, gökyüzü timsali, ufukta ticaret gemileri görünüyor rüzgârda sallanan, yurtdışından inciler, gergedan boynuzları pazarda, balıklar, yengeçler kaç para olursa olsun hepsi insana" diyordu. Huangtian oldukça zengindi. Güney Song Hanedanlığı döneminde, Shao Xing saltanatının 15. yılında (1145), Jiang Yinjun'da *Shi Bo Wu* kurulması, saray tarafından kabul edildi.

Qinglong kasabası, Xiuzhou'nun Huating köyünün kuzeyinde, Wusong Nehri ağzının güney kıyısında yer alır. Liman (eski adı "Ludu") geniş ve derindir. Kuzey Song Hanedanlığı döneminde, "Huating Denizi" hoş, doğal bir limandı. Yuan Feng yılı boyunca, Qinglong kasabasında birçok gemi toplanır, her yerde yelken bezi dokunur, kasaba zengin işadamlarıyla dolup taşardı. Zheng He saltanatının üçüncü yılında (1113), *Shi Bo Wu* "vergileri topla, bol mal satın al" uygulamasını benimsedi.

Huating ilçesindeki Shanghai kasabası, Wusong ve Huangpu Nehirlerinin birleştiği yerde kuruluydu. Burası günümüzde Shanghai kentindeki Onaltı Pu bölgesidir. Song Hanedanlığı'nın son yıllarında gemilerin toplandığı kalabalık bir "büyük şehir" olmuştu. Yetkililer, vergi toplamak için bir Gümrük Bürosu ve mal depolama alanı kurmuştu.

Wenzhou'nun Yongjia kenti, Yongjia Nehri ağzında yer alıyordu. Kentte, Kuzey Song Hanedanlığı'nın son dönemlerinde, gemi inşa üssü kuruldu. Burada Japonya ve diğer ülkelerle ticaret yapıyorlardı. Güney Song Hanedanlığı Shao Xing saltanatı döneminin ilk yılı civarında (1131) Yongjia'da Gümrük Bürosu kurularak diplomatik görevli atandı.

Deniz Taşımacılığı ve Dostluk İlişkileri

Azınlık rejimleri, Kuzey ve Güney Song hanedanlıklarını uzun bir dönem tehdit ederek baskı altına aldı. Diplomatik görüşmeler kuzeybatıyla sınırlı kalınca, Song hanedanlıkları Güney Denizi, Hint Okyanusu çevresi ve Basra Körfezi bölgesi devletleriyle diplomatik ilişkiler geliştirmeye başladı. Güney Song Hanedanlığı'nın toprakları daralmış, hane halkı kayıtları ve vergi gelirleri önemli ölçüde azalmıştı. Böyle bir ortamda dış ticaret para kazanma yolu olarak belirdi. Hükümet yerli ve yabancı, resmi veya gayriresmi deniz ticaretini teşvik etti.

Song Hanedanlığı 60'ı aşkın ülkeyle diplomatik ilişkilerini geliştirdi, ancak kapsam açısından Tang Hanedanlığı'nı geçemedi. İlişkiler yakınlıktı, ülkeler arasındaki iletişim muazzam gelişti.

Çin, dağlar ve ırmaklarla Hندیçin Yarımadası'ndaki Jiaozhi, Champa ve Chenla bölgelerine, bağlanıyordu. Güney Denizi etrafında yer alan ülkelerden özellikle Jiaozhi, Song Hanedanlığı'na bağımlıydı. *Güney Çin Denizi'ndeki Eski Ülkelerin Kayıtları (Chufan Chih)* adlı esere göre, Guangzhou'dan Champa'ya gemiyle yolculuk yaklaşık bir ay, Quanzhou'dan Champa'ya 20 gün, Quanzhou'dan Chenla'ya bir aydan fazla sürüyordu.

Srivijaya, Güney Çin Denizi'nin en güçlü ülkelerinden biriydi ve Güney Çin Denizi'nden Hint Okyanusu'na yük taşıma yolundaki tek aktarma istasyonuydu. Bu ülke ile Guangzhou ve Quanzhou arasında sürekli seyir rotaları oluşturuluyordu. *Yabancı Ülkeler Hakkında Örnek Yanıtlar (Ling Wai Dai Da)* adlı esere göre "Srivijaya'dan çıkın, dümdüz kuzeye gidin, Hindistan'ı geçince Çin'e varırsınız. Guangzhou'ya Tunmen üzerinden giderseniz, Quanzhou'ya varmak için Jiazimen'den geçmeniz gerekir. Srivijaya'dan yelkenliyle Guangzhou 20 gün, Quanzhou yaklaşık bir ay sürer Song Hanedanlığı İmparatoru, uzak mesafelerden haraç getirenlere hediyeler ihsan eder."

Endonezya'nın merkezinde yer alan Jawa (Pujialong da denir), Song Hanedanlığı döneminde Deniz İpek Yolu üzerinde önemli bir ülkedir; Kunlun ülkesine (Güney Çin Denizi yakınlarındaki ülkelerin genel adı),

batıda Tacik'e kadar uzanır, kuzeybatıdaki Jiaozhi ve Guangzhou'ya gemiyle 47 günde ulaşılır. İmparator Chunhua saltanatının üçüncü yılında (992), Java Kralı, Song Hanedanlığı'na haraç ödemek için bir elçi atayıp fildişi, inci gibi hazineler gönderdi. O tarihten sonra, Java ve Song Hanedanlığı hükümdarları arasındaki ilişkiler yavaş yavaş ilerledi. Java halkı Çinli işadamlarına karşı her zaman misafirperverlik gösterdi.

Filipinler, Song Hanedanlığı döneminde Çin'e doğru iki deniz nakliye yolu açtı. Birinin rotası Çin'in güneydoğu kıyısından başlayıp Penghu Adası üzerinden Filipinler'in kuzey kesimine varıyordu. Diğeri ise, Hindin Yarımadası'ndan başlayıp Brunei üzerinden yine Filipinler'in kuzeyine varıyordu. Filipinler'in tarihi yerleşim yerlerinde yapılan kazılarda, Çin'in Yuezhou ve Guangzhou kentlerindeki birçok porselen ocağına ait ürünler çıkarıldı. Söz konusu ürünler, Çin ile Filipinler arasında doğrudan bağlantının varlığını gösterir niteliktedir.

Song Hanedanlığı'nın, Hint alt kıtasının güneyinde yer alan ve "batılı ülkeler" denen Kulam (bugünkü Hindistan'ın güneybatısındaki Quilon), Chola (bugünkü Hindistan'da Komorin Burnu'nun kuzeydoğusu), Guzerat (bugünkü Hindistan'ın Gujarat bölgesi) ve Bangladeş'le ilişkileri, Tang Hanedanlığı'yla karşılaştırıldığında çok daha ileriydi. Çinliler Arap İmparatorluğu'nda iş yaptığında, Kulam'da gemi değiştirmek zorundaydı; aynı şekilde Arap tüccarlar Çin'e giderken Kulam'da tekne değiştirmek durumunda olduğu için, burada çok sayıda işadama ve yolcu kalıyordu.

Dazhong-Xiangfu döneminin sekizinci yılında (Song Hanedanlığı, İmparator Zhenzong saltanatı, yıl 1015) Chola İmparatoru Çin'e 52 kişilik bir elçiler heyetiyle birlikte, bir inci gömlek ve bir şapka, 21100 liang¹ inci, 60 demet fildişi, 60 jin² tütsü ve 3300 jin koku gönderdi. Song İmparatoru da karşılığında hediyeler takdim etti.

1990'larda, Güney Hindistan'da Tamil Nadu, Han Hanedanlığı'ndan Song Hanedanlığı'na kadarki dönemlere ait 2165 adet antik Çin sikkesi çıkardı. Bunlar arasında Song Hanedanlığı sikkeleri ağırlıktaydı.

1 50 grama denk gelen ölçü birimi. (Y.N.)

2 Yarım kiloya denk gelen ölçü birimi. (Y.N.)

Söz konusu antik sikkeler Song Hanedanlığı ile Güney Hindistan arasındaki tarihi ilişkilerin tanıklarındır.

Dashi Devleti, Arap Yarımadası'nın doğusundaki Basra Körfezi'ndekiler ve Kızıldeniz kıyısındakiler de dahil olmak üzere Arap ülkeleri için kullanılan genel bir terimdi. Song Hanedanlığı halkı Arabistan'da 1000'in üzerinde ülke olduğu kanısındaydı. Tanınmış ülkelerden bazıları Murbat, Mekke, Bağdat ve Mısır'dı. Araplar, denizaşırı ticarete oldukça iyiydiler, tüm dünyaya yelken açıyorlardı, antik deniz ticaretinin ana güçleri arasındaydılar. Birçok Arap Çin'in Guangzhou ve Quanzhou bölgelerinde yaşıyordu.

Arabistan'dan Çin'e yelkenliyle üç ayda gidiliyordu. *Chu-fan Chih*'e göre, Quanzhou'dan kuzeybatıdaki Sumatra Adası'na yelkenliyle gitmek 40 gün çekiyordu ve Arap İmparatorluğu, pupa yelken, yaklaşık 60 gün sürüyordu.

Arabistan'dan deniz yoluyla kuzey Afrika ve doğu Afrika'ya ulaşmak da mümkündü. Arkeologlar onlarca yıldır, Afrika'nın doğu kıyılarından, Song Hanedanlığı'na ait çok sayıda porselen parça ve para çıkarıyorlar. Bu durum, Song Hanedanlığı ile Orta Afrika arasındaki deniz trafiğinin bir göstergesi.

Song Hanedanlığı'nın kuzeydoğu Asya'yla Tang Hanedanlığı kadar yakın teması yoktu. Bir yandan kuzeybatıda türeyen Kitan, Tangut, Nuzhen (Jurchen) ve diğer etnik azınlıklar, İpek Yolu'nun kuzeybatısını kapatıp Song Hanedanlığı topraklarını işgal etmişlerdi. Song Hanedanlığı dış ticaretini güneydoğuda deniz yoluna kaydırmıştı. Öte yandan, Japonya'nın deniz ticaretiyle hiç ilgisi yoktu. Bu durum, Song Hanedanlığı ile Japonya arasındaki ilişkileri kısıtlamıştı. Her nedense, Japonların Çin'de iş yapmalarına da izin verilmemiştir. Çinli işadamlarına, Japonya'da iş yapmaları için iki yılda bir izin veriliyordu.

Kuzey Song Hanedanlığı ile Japonya arasındaki deniz trafiği Bodo, Japonya ve Çin'in Mingzhou, Hangzhou, Wenzhou, Hezhou, Xiuzhou, Quanzhou ve Taiyan kentleri arasındaydı. Taira no Kiyomori 1167 yılında

"Daijō Daijin"¹ olmasının ardından, Japon hükümeti kendi kendini tecrit politikası izledi. Song Hanedanlığı'ndan işadamları sık sık Hataka ve Kyushu'ya gidiyor, ikili ticaret geliyordu. 1192 yılında "Kamakura" şogunluğu kurulduktan sonra, Song Hanedanlığı ve Japonya arasındaki ticaret gelişimini sürdürmeye devam etti.



Song Hanedanlığı döneminde Deniz İpek Yolu ve kara İpek Yolu.

Kore, Song Hanedanlığı'yla olumlu diplomatik ilişkiler kurdu. Shenzong saltanatından önce, Song halkı Kore'ye Dengzhou ve Shandong'dan gidiyordu. Koreli işadamları da Dengzhou veya Mizhou'ya geliyordu. İmparator Xining saltanatının yedinci yılında (1074), Kore'den, Kitanlar'ın yarattığı kargaşayı bastırmak üzere, Mingzhou kıyılarına çıkması talep edildi. Mingzhou böylece Song Hanedanlığı ile

1 Hükümetin bir numaralı bakanı. (Y.N.)

Kore arasındaki ticaretin önemli bir limanı haline geldi. Mingzhou'dan rüzgâr yönünde yelkenliyle Kore sınırlarına ulaşmak sekiz gün sürüyordu; Kore'nin Kaesong kenti ise hem karadan hem denizden 10 gün çekiyordu.

Song Hanedanlığı Kore'yle ilişkilere büyük önem vermiştir. Koreli elçilere yapılan kabullerde büyük paralar harcanıyordu. Söz konusu ziyaretler öncesinde Koreli elçiler için Mingzhou yolu boyunca konaklama evleri kuruluyordu.

Song Halkının Okyanus ve Denizcilik Bilgisi

Song Hanedanlığı halkı sık sık okyanusa açılıyor ve okyanus hakkındaki bilgilerini yavaş yavaş geliştiriyordu. Song Hanedanlığı'ndan önce Güneydoğu Asya ve Hint Okyanusu'na kıyısı olan ülkeler ile bölgeler, "Güney Çin Denizi çevresindeki ülkeler" olarak anılıyordu. Çinliler Arap bölgesinin tümüne "Dashi", Hint Yarımadası'nın güneyi ne ise toptan "Hindistan'ın beş bölgesi" diyordu. Song Hanedanlığı'ndan insanlar Arap Yarımadası'na seferler düzenlemeye başlayınca, Dashi doğu ve batı olarak ikiye ayrıldı: Arap Yarımadası'nın doğusundaki Basra Körfezi'ne "doğu Dashi", Arap Yarımadası'nın batısındaki Kızıldeniz'e "batı Dashi" deniyordu.

Song Hanedanlığı kaynaklarına göre Güney Çin Denizi iki rotaya ayrıldı; "Shang'an" ve "Xia'an". "Chu-fan Chih"ye göre, Chenla'dan (bugünkü Kamboçya) Zhancheng'a kadar olan bölgeye "Shang'an" denirdi; Dashi, Srivijaya ve Java'ya ise "Xia'an". Yabancı Ülkeler Hakkındaki Sorulara Örnek Yanıtlar adlı esere göre, Java denizin güneydoğusunda yer aldığı için buraya "Xia'an" denir. Yuan Hanedanlığı döneminde Çinlilerin dış dünyayla ilgili anlayışları değişti, "Doğu Pasifik", "Batı", "Büyük Doğu Pasifik", "Küçük Doğu Pasifik" ve "Küçük Batı" kavramları benimsendi.

Denizdeki hava koşullarını anlamamanın ötesinde, muson yağmurlarından yararlanır hale geldiler. Song Hanedanlığı döneminde, deneyimli tekne yapım ustaları, geceleri yıldızları gündüzleri güneşi gözlemleyerek



Tianqing Tao Tapınağı Yazıtları: Song Hanedanlığı dönemine ait bu dikilitaş, önceleri Guangzhou'daki Haizhu Yolu'nun kuzeyinde yer alan Tianqing Tao Tapınağı'ndaydı.Yazıtta, Palembang ve Çin arasındaki alışverişlerden ve Palembanglı bir tüccarın tapınağın inşası için verdiği bağıştan bahsetmektedir.



Song Hanedanlığı dönemine ait bir gemi modeli.

astrolojik olayları tahmin ettiler; yine Güneş, Ay ve yıldızları gözlemleyerek hava değişimlerini öngördüler. *Xuanhe Saltanat Döneminde Kore Sefareti Hakkında Resimli Kitap* ve *Pingzhou Eskiz Kitabı* gibi Kuzey Song Hanedanlığı tarihi belgelerinde, antik Çin'de denizcilerin kuzey ve güneyin belirlenmesi için pusula kullandığı yazmaktadır. Bunlar, pusulanın denizcilikte kullanıldığını gösteren ilk yazılı belgelerdir.

Pusula denizde yön belirlemede önemli bir araçtır. Güney Song Hanedanlığı, pusulayı denizcilikte çok daha ustaca kullanmıştır. Ölçüm, sekiz kutsal kök (Jia, Yi, Bing, Ding, Geng Xin, Ren, Kui ve Gui), 12 dünyevi dal ve dört heksagrama (Qian Kun, Xun, Gen) göre yapıliyordu. Pusula kullanımı sayesinde, Güney Çin Denizi Guangzhou ve Quanzhou'dan başlayıp Hint Okyanusu'nu geçen, Lanli (bugünkü Aceh, Sumatra ve Endonezya) üzerinden Aden'e ve Doğu Afrika'ya varan yeni bir rota açıldı.

Song ve Yuan hanedanlıkları sırasında Çin, navigasyon teknolojisi ve pusulayla dünya denizcilik sektörüne önemli katkılar yaptı. Pusula teknolojisi Avrupa'ya 12. yüzyılda Araplar üzerinden yayıldı ve Batı'nın denizcilikte gelişmesini, keşifleri teşvik etti. Dünyaca ünlü Venedik ticaret imparatorluğu, pusuladan önce, ekim ve nisan aylarında Akdeniz'de sefere çıkmaya cesaret edemiyordu. Pusula ve harita yardımıyla, yıl boyunca yelken açmaları mümkün oldu. Venedikliler yılda iki kez sefere çıkmaya başladılar.

IV.

KRİSTAL SARAY-"NANHAI I"İN YENİ EVİ

Tarihi ve kültürel anlamı, muazzam akademik değeri ve toplumsal avantajlarıyla "Nanhai I", dünya deniz kültür mirasları arasındaki yerini almıştır. Okyanus hakkında ulusal farkındalığın güçlendirilmesine, denizciliğin geliştirilmesine, Çin denizcilik tarihi ve Deniz İpek Yolu üzerindeki araştırmaların derinleştirilmesine sağladığı katkılar, "Nanhai I"ın büyük akademik değerinin ve deniz kültürünün yaygınlaştırılmasındaki öneminin göstergesidir.

Deniz İpek Yolu Müzesi

2005 yılı başlarında, Guangdong Eyalet Hükümeti, "Nanhai I"ı korumak, sergilemek, araştırmaları sürdürmek ve geliştirmek için, Yangjiang'da, doğanın kollarındaki Hailing Adası'nın sahilinde, son teknoloji ürünü Guangdong Deniz İpek Yolu Müzesi'ni kurmak için büyük bir fon ayırdı. O yıl 12 Aralık günü temel atma töreni yapıldı. Müze'nin 2009 yılı Temmuz ayında tamamlanarak 2009 sonunda halka açılması planlanmıştır.

Müze'nin imar planı ve inşaat projesi, kültürel eserler ile çevrenin korunması ve turizmin geliştirilmesi ilkeleriyle hazırlandı. Kültürel eserlerin ve biyolojik çevrenin korunmasına odaklanan projede, "kültürel eserler ile tarihin insana bahsettiği manevi gücü, doğal güzelliklerle harmanlamak" hedeflendi. Müze projesi, tarihi gelenekleri ve üstün fikirleri; insan ırkını, okyanusu, barışı, kalkınmayı ve yenilik temalarını yansıtacak şekilde, modern teknolojiyle birleştirdi.

160 milyon renminbilik (RMB) yatırım projesi, 100 bin metrekarelik kullanım alanı ve 17 bin 500 metrekarelik inşaat alanıyla, toplam 129 bin metrekarelik bir alanı kapsamaktadır. Binanın biçimi antik Çin gemilerinin omurgasına benzetilmiştir ve birbirleriyle bağlantılı kabinlerde, sergileme alanı, kamusal alan, Kristal Saray, depo, laboratuvar ve ofis yer almaktadır.

Müzede, "Nanhai I" ve Deniz İpek Yolu antik ticaret gemileriyle ilgili malzemenin keşfi, korunması ve sergilenmesi esas alınmıştır. Müze, okyanus tarihine ilişkin antik gemi inşa ve navigasyon teknolojisi, Çin'in kıyı bölgelerinde sualtı arkeoloji keşifleri, kıyı bölgelerinde ihracat için üretim yapan porselen ocaklarının arkeolojik keşfi, Guangdong ve diğer kıyı bölgelerinde balıkçı (Tanka) kültürü ve Deniz İpek Yolu üzerinde araştırma konularıyla ilgili verileri bir araya getirmektedir.

Geçici sergi salonları dışında üç sabit sergi salonu bulunmaktadır: Deniz İpek Yolu Sergi Salonu, Çin Sualtı Arkeoloji Tarihi Sergi Salonu ve Nanhai I Kazı Kültür Eserleri Sergi Salonu.

Antik tüccar gemisi "Nanhai I"nın korunması ve sergilenmesi için kullanılan Kristal Saray, en cazip yapıdır. Bu, kurtarılan antik ticaret gemisinin yer aldığı çok büyük bir akvaryumdur; tarihi eserleriyle ve etrafında biriken balıkla, öylece kalacaktır. 12 metre derinliğinde 30 bin metreküp deniz suyu içeren bu tankın içini, ziyaretçiler görebilmektedir. Turistler sualtı arkeologlarının çalışmalarını kameradan canlı olarak izleyebilmektedir.

Guangdong Deniz İpek Yolu Müzesi, "Bir Müze, İki Merkez" sözüyle ifade edilen iki hedefe odaklanmıştır: Deniz İpek Yolu Müzesi ve Deniz



Deniz İpek Yolu Müzesi modeli, Guangdong.

İpek Yolu Araştırma Merkezi (Ar-Ge). Çin Ulusal Müzesi'ne bağlı sualtı bilimsel arkeolojik araştırma ve eğitim merkezi, Çin'in en önemli sualtı arkeoloji merkezlerinden biridir ve uluslararası akademik iletişimde önemli bir platformdur.

Deniz İpek Yolu Temalı Park ise, hem bir kültürel doğa merkezi hem de turizmin geliştiği Hailing Adası'nda, turizm, eğlence ve eğitim merkezi olarak tasarlanmıştır. Park, başta Guangdong bölgesi olmak üzere, Çin'in köklü denizcilik tarihini ve kültürel mirasını, antik Deniz İpek Yolu'nun insanlığa katkısını yansıtmaktadır. Böylece turistlerin, okyanus kültürünün eşsiz büyüsunü ve zerafetini zihinlerinde canlandırmasına yardımcı olunmaktadır.

Dünya kültür mirası, insanlığın yarattığı seçkin çalışmaları temsil eder ve dünya çapında tüm halkların hemfikir olduğu değerler bütünüdür. Devlet Kültürel Miraslar İdaresi, Deniz İpek Yolu Kültürel Miraslar Projesi Ortak Bildirgesi yayınlayıp Guangzhou, Quanzhou, Ningbo, Yangzhou ve Fenglai kentlerini tek şemsiye altında topladı. Bu anlamda "Nanhai I" Doğu ve Batı arasındaki iletişimin ve Çin antik deniz kültürünün seçkin bir temsilcisidir; insanlığın paylaştığı değerli bir kültür

varlığıdır; Deniz İpek Yolu'yla ilgili kültürel miraslar dünyasında seçkin bir yere sahiptir.

Sualtı Arkeolojisinde Yeni Konular

Çin çok büyük bir ülkedir. Uzun sahilleri okyanuslar boyunca uzanır. Kıyı bölgeleri, Çin okyanus kültürünün doğduğu, geliştiği önemli yerlerdir. Çağlar boyunca, kıyı insanları, okyanusun sağladığı olanaklar geliştikçe, soyut ve somut sayısız kültürel miras yaratmışlardır.

Sualtı arkeolojisiyle keşfedilen, insanlığın okyanus faaliyetlerinin mirası, diğer tarihi kültürel miraslarla aynıdır, atalarımızdan kalmıştır. Bunlar, Çin'in köklü denizcilik geleneğini ve okyanus kültürünü yansıtır, zengin ve derin Çin kültürünün parçasıdır.

"Nanhai I"ın başarıyla kurtarıldığı yılın Mayıs ayıydı. Guangdong Eyaleti'nin güneydoğusunda balıkçılar, eski tüccar gemisi enkazından Song, Yuan ve Ming hanedanlıkları döneminde üretilmiş porselen ürünler buldular. Dağılmış halde yaklaşık 10 bin porselen, tabancalar ve çok sayıda üst üste dizilmiş demir tava vardı. İlk değerlendirmeye göre bu ticaret gemisi, Ming Hanedanlığı'nın Wanli döneminde (1573-1620) inşa edilmişti. Bu gemiye "Nanhai I" (daha sonraları "Nan'ao I") adı verildi.



Bir araştırmaya göre Guangdong kara sularında bin civarın dabitik ticaret gemisi bulunuyor. Çin anakarasının karşısında yer alan Tayvan, son yıllarda okyanus arkeolojisiyle ilgilenmeye başladı. Dongsha Adaları sularında yapılan sistematik araştırmalar dışında Pescadores'in Wang-an Adası ile Baisha kasabasının tehlikeli sığ sularında, Beş Hanedanlık ve On Krallık dönemlerinden Yuan

*Porselen kapları çıkartan
bir arkeolojik kazı işçisi*



Hailing Adası'ndaki Çin Ulusal Müzesi Sualtı Arkeolojik Araştırmalar Merkezi.

Hanedanlığı dönemine kadarki tarihi dilime ait birkaç batığa ilişkin ipuçları keşfedildi. Balıkçılar, Tayvan'ın batı kıyısında yer alan Yunlin ve Jiayi gibi limanlarda ve deltalarda tarihi porselenler, sikkeler, toplar, çapalar ve Çin anakarası kıyılarından gelen çeşitli başka eşyalar buldular. İstatistikler, Pescadores denizinde Çin'e ve yabancılara ait, balıkçı teknesi, savaş gemisi, yolcu gemisi ve özel gemiler dahil yaklaşık 100 batık bulunduğunu göstermektedir. Tayvan Boğazı, Doğu Asya'nın ana kanallarından biridir. Güneydoğu Asya kıyılarında da diğer yerler gibi deniz dibinde sayısız antik batık ticaret gemisi vardır.

Sualtı arkeolojisine ilişkin beklentiler heyecan vericidir. Günümüzde Çin'de, önemli arkeolojik keşifler yapılıyor. İlk akla gelenler arasında Shang Hanedanlığı döneminden kalma, üzerlerinde çeşitli kehanetlerin yazılı olduğu hayvan kemikleri ve kaplumbağa kabuklarını veya Turfan ve Dunhuang'da bulunan belgeleri sayabiliriz. Bunlar uluslararası akademi çevrelerinden büyük ilgi görmüş, bu alanlarda üst düzey araştırmacılardan ekipler kurulmuştur. Hayvan kemikleri ve Dunhuang'da



- "Nan'ao I" batığından çıkartılan porselen parçalar:
1. Ming Hanedanlığı döneminde Jingdezhen'de yapılan, kartal ve ejderha desenli porselen kap,
 2. "Ming Hanedanlığı'nda yapılmıştır" yazılı porselen kap,
 3. Diplerinde kum taneleri görülen, Minnan ocaklarında üretilmiş porselen kaplar.

bulunan eserleri incelemek üzere uluslararası çapta, disiplinlerarası çalışmalar yürütülmektedir.

"Nanhai I" ve "Nan'ao I" batıkları üzerinde yapılan araştırmalar da, Çin'in okyanus tarihi, Deniz İpek Yolu ve kültürel denizcilik mirasları alanlarında olağanüstü akademik değer taşır.

Arkeologlar kurtarılan "Nanhai I" batığında deneme kazısı başlatarak çokdisiplinli, kolektif bir çalışmayla bazı gizemli konuları açığa çıkarmak için araştırma yapıyorlar:

- Bu ticaret gemileri hangi limandan demir almıştı? Varış noktaları neresiydi? Chuan Adası yakınında nasıl battılar?
- Gemiler nerede inşa edilmişti? O zamanlar teknoloji düzeyi neydi? Boyutları, yapıları ve donanımları nasıldı?
- Bu gemiler mal yüklüydü. O dönem buralardaki ekonomik halkalar ve sistem nasıl işliyordu?



"Nan'ao I" batığından çıkartılan, geç Ming döneminde Fujian Ocağı'nda üretilmiş ejderha desenli porselen küp.



Tayvan Shisanhang Arkeoloji Müzesi ve Müze'nin Dünya Sualtı Arkeolojik Buluşlar Sergisi.

– Gemilerin sahibi Çinli miydi, yabancı mıydı? Bir gemi, yüzen bir deniz toplumdur. Karada yaşamaktan çok farklı olan deniz yaşamı nasıl yürüyor, "okyanus toplumu" içinde ilişkiler nasıl düzenleniyordu?

– Antik ticaret gemileri ve üzerlerindeki insanlar kültür ve iletişim taşıyıcılarıdır. "Nanhai I" ne gibi bilgiler taşıyordu?

– "Nanhai I" dünya kültürel denizcilik mirasının seçkin bir parçasıdır. Bu tarihi gemi, geçmiş ile geleceği harmanlayıp Çin ile dünyanın geri kalanı arasında bir köprü oluşturarak, dünya denizcilik mirasının bir markası haline nasıl getirilecek?



Guangdong Okyanus Araştırmaları Merkezi'nin ve Guangdong Okyanus Forumu'nun 20 Temmuz 2009'daki açılış töreni. Forum, Çin Sosyal Bilimler Akademisi, Güney Çin Denizi Okyanusbilimi Enstitüsü, Sun Yat-Sen Üniversitesi, Avustralya Ulusal Üniversitesi, Tayvan Academia Sinica, Hong Kong Çin Üniversitesi, Hong Kong Lingnan Üniversitesi, Makao Üniversitesi ve çeşitli yerli ve yabancı üniversite ve enstitülerden 60 delegenin katılımıyla düzenlenmiştir.

