

Fatma Erkman Akerson

Gemilerle Edebiyata Yolculuk

araştırma – inceleme



İÇİNDEKİLER

Önsöz.....	1
1. Deniz Taşıtlarının Evrimi.....	10
2. Gemilerle Edebiyata Yolculuk.....	33
3. Tufan ve Yeniden Doğuş Gemileri	38
3.1 Utnapiştım'ın Gemisi.....	38
3.2 Manu'nun Gemisi.....	42
3.3 Nuh'un Gemisi.....	43
4. Odysseialar 1: Aracı Öğe Olarak Gemi	44
4.1 Odysseus.....	45
4.2 Gemici Sindbad – <i>Binbir Gece Masalları</i>	55
4.3 <i>Gulliver'in Seyahatleri</i> (Swift)	60
5. Odysseialar 2: Taşıyıcı Mekân Olarak Gemi.....	62
5.1 <i>Moby Dick</i> (Melville).....	64
5.2 <i>Deniz Kurdu</i> (London)	67
5.3 <i>Karanlığın Yüreği</i> (Conrad).....	70
6. Kıyısız Gemiler 1	77
6.1 <i>Deliler Gemisi</i> (Brandt).....	79
6.2 Sahilden Bakış.....	80
6.2.1 <i>İzlanda Balıkçısı</i> (Loti).....	81
6.2.2 <i>Beyaz Gemi</i> (Aytmatov).....	82
7. Kıyısız Gemiler 2	85
7.1 <i>Robinson Crusoe, Mercan Adası, İki Yıl Okul Tatili</i> (Defoe, Verne, Ballantyne).....	87
7.2 <i>Bilinmeyen Adanın Öyküsü</i> (Saramago).....	91

7.3 Önceki Günün Adası (Eco)	93
8. Denizaltı.....	104
8.1 <i>Denizler Altında 20.000 Fersah</i> (Verne)	109
8.2 <i>Tiamat</i> (Anar)	113
8.3 “The Yellow Submarine” (The Beatles) 1966.....	120
9. Yıldız Gemileri / Yeni Bir Vatan Anlayışı.....	123
9.1 <i>Star Trek / Uzay Yolu</i>	123
10. Gemilerin Kimlik Kazanması.....	131
10.1 <i>Einstein’in Hayatını Nasıl Kurtardım</i> (Franz)	131
11. Başkaldıran Gemiler	134
12. Seyahat mi, Yolculuk mu, Gezi mi, Sefer mi?	142
13. Bitirirken: Theseus’un Gemisi	148
Kaynakça.....	149

ÖNSÖZ

Bundan bir süre önce, Cumhuriyet sonrası Türk edebiyatında trenlere ne gibi anlamlar yüklendiğini araştıran bir çalışma yapmıştım. Trenin kendi tarihi çok gerilere gitmiyordu, 200 yılı bile aşmıyordu. Dolayısıyla konu, hem süre hem de araştırma alanı açısından sınırlıydı. Çok keyifle çalışmıştım, hani sanki trenlerle oynuyordum.* Kitabı okuyan bir arkadaşım (Akgül Baylav), “Haydi şimdi bir de edebiyattaki gemiler üzerine çalış,” deyince bu öneri fena hâlde aklımı çeldi. İşte bu çalışma, Akgül’ün sayesinde (ya da yüzünden) ortaya çıktı. Kendisine burada teşekkürlerimi iletmek isterim.

Gemilerin tarihini toparlamak trenlerin tarihini toparlamaktan çok daha zor ve karmaşık bir iş. Yüzlerce yıldır dünyanın her yerinde deniz taşıtları yapıp durmuş. Edebiyat alanını da artık Türk edebiyatıyla sınırlamak istemedim. Nuh’un gemisinden de mi söz etmeyecektim! Bu arada, Nuh’un gemisinin dikkdörtgen bir kutu şeklinde olduğunu biliyor muydunuz?

Uzun lafın kisası, önce gemilerin tarihsel gelişimine bir bakayım, dedim. Ama bu alana dair kitaplar gemicilik terimleriyle doluydu. Bu terimlerin içinde bildiğim ıskarmozdu. Küreklerin kaçıp gitmemesi için, sandalın sağına ve soluna kısa birer çıkma takılır, kürek bu çıkmaya deri bir kayışla sabitlenir. Gençliğimde, Kalamış henüz bir koyken çok kürek çekmişliğim vardı, oradan hatırlıyordum ıskarmozu. Tabii yalnızca ıskarmozu tanımak fazla bir yarar sağlamıyordu.

Gene de gemilerin tarihini araştırırken, örneğin dümen düşüncesine nasıl adım adım varıldığını görmek ilginçti. Ve tabii, önceleri kıyı kıyı gidilirken ya da ırmak boyunca mal taşınırken,

* Bu çalışma, *Edebiyattaki Tren Şu Bildiğimiz Tren mi?* adıyla Bilge Kültür Sanat Yayınları’ndan çıktı (2021).

sonraları kıyılardan nasıl uzaklaştığını, dünyanın doğudan ve batıdan yola çıkan gemilerle nasıl keşfedildiğini, gökyüzü haritaları sayesinde dünya denizlerindeki rotaların nasıl saptandığını görmek de!

Eski çağlarda gemi yolculuğunun nasıl da cesaret istediğini düşünebiliyor musunuz? Karayolu ya da tren yolu inşa ederken nereye gittiğinizi, gitmek istediğinizi biliyorsunuz ama deniz öyle değil. Hele açık denizler! Nereye gideceğinizi bilmiyorsunuz; aradığınız yerin neresi ve ne olduğunu, ancak bir yerlere varınca, başka bir kıyıya ulaşıncaya anlıyorsunuz. Oraya, yani neresi olduğunu bilmediğiniz oraya ulaşıncaya (eğer bir yerlere ulaşabildinizse) amaca da ulaşmış oluyorsunuz. Öyleyse amaç ve yol ve serüven aynı şey olup çıkıyor. Tabii nereye ulaşacağınızı bilmediğiniz bu yolculukta tek verili nesne, karadaki yaşamınızın anılarını taşıyan tek nesne, içinde bulunduğunuz o gemi! O zaman, tüm belirsizliklerin içinde tek güvenli ve tanıdık nesne işte o gemi oluyor: Bir yandan güvendesiniz ve evde olma duygusu içindediniz, bir yandan da tanımadığınız yabancı bir yok-yerde! Bu durum, artık bugün için geçerli olmasa bile eski çağlarda, hatta çok eskiye gitmeye de gerek yok, birkaç yüzyıl öncesine kadar böyle olagelmiş. Unutmayın, Kristof Kolomb'un Amerika'ya varmasından bu yana topu topu beş yüz yıl geçti!

Evde olmak derken, insanın kendini güvende hissettiği tanıdık bir ortamda bulunmasını kastediyorum. Ancak gemi, evde, yani tanıdık bir ortamda olma durumuyla yabancı, ürkütücü, bilinmeyen bir yok-yerde olma durumunu, bu iki zıt durumu içinde taşıyor. Böyle bir gerilimin edebiyata yansımaması mümkün değil. İşte bu çalışma bu gerilimi deşmek üzerine kuruldu.

Bu çalışmayı yaparken kendime Alberto Manguel'i örnek almaya çalıştım. Manguel, bilgiçlik taslamadan bir sürü karışık meseleyi sohbet havasında anlatır. Ben de bunu başarmayı denedim, tabii başardım mı, bilmiyorum. Kendisine kocaman bir teşekkür! Bu teşekkürden haberi olmasa da...

Akgül Baylav’a teşekkür ettim yukarda; bir de Cunda Otel’ne teşekkür borçluyum. Çalışmaya kaynaklık eden kitapları, evimin ısıcağından kaçıp kıyıdaki Cunda Otel’inin terasında okudum: Denize karşı oturuyordum, terasta her zaman püfür püfür bir rüzgâr esiyordu, otelin sahibi, yöneticisi ve çalışanları beni hep en güzel şekilde ağırladılar. Onlar olmasaydı Jules Verne’in *Denizler Altında Yirmi Bin Fersah*’ta saydığı binlerce balığa nasıl dayanırdım, bilmiyorum.

Bir teşekkür de Hasan Ali Polat’a: Vakit ayırıp yapay zekânın Umberto Eco’nun romanı *Önceki Günün Adası* için yazdığı metni indirdi benim için. Mehmet Erbudak, *nautilus* denen deniz canlısının özelliklerine ulaşmamı sağladığı gibi, Finkel’in gözetiminde Hindistan’da inşa edilen yuvarlak *Nuh’un Gemisi* projesini buldu. Mürvet Aydın, sabah kahvelerimizi içerken anlattığım hikâyeleri sabırla dinledi (insan başka birine anlatırken ne yaptığını daha iyi anlıyor). Heykeltraş Meral Kaysı, Cunda sahilindeki heykelinin fotoğrafını kullanmama izin verdi. Ferda Keskin, üşenmeyip Leo Ferré’nin “Le Bateau Espagnol” şarkısının sözlerini Türkçeye çevirdi. Ötüken Yayınevi ve sayın Okay Sütçüoğlu, Piri Reis’in kitabındaki Venedik çizimlerinin fotoğraflarını kullanmama izin verdi. Herkese kocaman bir teşekkür borçluyum.

Ayrıca, her zaman beni destekleyen ONK Ajans’a ve özellikle de Meriç Güleçe’de teşekkürlerimi iletirim.

Tabii her zaman söylendiği gibi, yaptığım hatalar benimdir!

Fatma Erkman Akerson
Cunda - 2023

1

DENİZ TAŞITLARININ EVRİMİ

Gemilerin mitolojilerde, kutsal kitaplarda ve edebiyatta taşıdığı anlamlara geçmeden önce, deniz taşıtlarının evrimi üzerinde biraz durmak istiyorum.

“Deniz sonsuzluk, gizem, besin kaynağı; denizcilik ise endüstri demektir. Galiba en doğrusu, deniz her şeyden önce bir taşıma-ulaştırma ortamıdır,” diyor Erol Mütercimler ve şöyle devam ediyor: “Önceleri kıyı denizciliğiyle başlayan doğayla mücadele, denizcinin korkusunu üstünden atmasıyla denizi ve kıyıları tanıması, zamanla deniz taşımacılığına dönüşmüştür” (Mütercimler, 2022; s: 31-32).

İlk deniz taşıtları büyük bir olasılıkla ağaç kütüklerinden oluşuyordu. Bir ağaç kütüğünün üstüne bacaklarınızı açıp oturur, ellerinizi kürek gibi kullanırsanız suda biraz ilerleyebilirsiniz. Aslında buna bir deniz taşıtı denebilir mi, bilemiyorum. Rastlantıyla böyle bir alâmete binmişseniz (?), kütüğün sizi suyun üstünde tuttuğunu fark edersiniz. Hatta bazı kütükler iki kişiyi bile taşıyabilir.

Bir sonraki aşama kütüğün içini oymaktır (hangi aletle, ne zaman?). Bu durumda bacaklarınız artık ıslanmayacaktır. Peki, iki kütüğü sarmaşık ipleriyle birbirine bağlarsam? Tabii ki daha elverişli bir şey üretmiş olurum, diye düşünmüştü atalarımız. Yani herhalde öyle düşünmüşlerdir... Ya ikiden fazla kütüğü birbirine bağlarsam? İşte size ilk kanolar ve kanodan sala geçiş! Belki de tersi olmuştur; önce sal, sonra kano yapılmıştır; kano yapmak için kütüğün içini oymak, bunun için de kesici aletle-

re sahip olmak gerekir. Hatta içeri su dolmaması için kütüğün ağzını kapatmak bile gerekebilir. Kütükleri asma dallarıyla birbirine bağlayıp sal yapmak daha basit bir işlem sayılabilir! Ya da kamıştan bir sepet örüp de içine de hayvan derisinden bir altlık yerleştirirsem (bu yuvarlak sepet kayıklar Güneydoğu Asya ülkelerinde hâlâ kullanılıyor) ya da Mezopotamya'da olduğu gibi, hayvan derisinden yapılma şişirilmiş tulumların üstüne tablalar yerleştirirsem (Attali, 2017)?

Herodot (MÖ 5. yüzyıl), Mezopotamya'da ırmaklarda taşıma aracı olarak kullanılan deriden yapılma kayıkları şöyle anlatıyordu: “Babil'e inmek için ırmağa inen kayıklar yuvarlaktır ve deriden yapılmışlardır. A(s)surya'nın üst yanına düşen Ermenistan'dan söğüt ağaçları kesip gemiler için kaburga – omurga – çatalı yapılar, bunun üstünü dıştan deri ile kaplarlar, bir tekne çıkar ortaya, eni boyu bir, başı kıcı belirsiz; bu gemiyi dediğim gibi yuvarlak yapılar, tıpkı yuvarlak bir kalkan gibi; içine saman yayarlar, üstüne eşyayı doldurup suyun akıntısına bırakırlar; belli başlı yükleri palmiye ağacından yapılma fıçılardır, bunların içine şarap doldurulmuştur. Geminin düz gitmesi iki tane ıskarmoz kürekle sağlanır, bunları ayakta duran iki kişi kullanır; birisi küreği bu yana çekerken öbürü tersine iter suyu. Bu gemiler kimi zaman pek büyük olurlar, öbürleri daha küçüktür... Gemide canlı bir eşek bulundurulur; büyüklerinde daha çok vardır. Böylece su üzerinde giderek Babil'e varırlar, taşıdıkları öteberi malı satarlar, sonra bağıra çağıra geminin tahtalarını ve samanı da satarlar; sonra derileri eşeklerin sırtına vurur, Ermenistan'a dönerler; zira ırmağı ters yönde çıkmak düşünülemez, akıntı buna elvermez, zaten gemileri tahtadan değil de deriden yapmalarının nedeni budur” (Herodot'tan aktaran Mütercimler, 2022; s: 38). Eşeklerin dışında bu düzenlemeden şikâyetçi olan yoktu herhalde!

Yeniden daha eski çağlara dönelim. Bir noktadan sonra (tabii bunun hangi nokta olduğu belirsiz!) ilerleme amacıyla elleri kullanmaktan (ya da sığ sularda kullanılabilen sıırıklardan) vazgeç-

liyor ve kürek benzeri bazı nesneler devreye giriyor. İlk kürekler teknenin herhangi bir yerine tutturulmuş değil, kürekçinin elinde duruyor; bu da kullanım açısından pek elverişli değil.

Neden sonra sıra, kütüklerin içini oymak yerine, ahşap levhalardan kütük benzeri kayıklar yapmaya geliyor; tabii bunlar da kütük örneğine uygun şekilde, ince uzun bir yapıya sahip. Bu kayıkların içine oturulabiliyor ve kürekler ıskarmozlara bağlanıyor, böylece kaymaları önleniyor, kürekçi de daha az güç harcamış oluyor. Ama ya dümen? Henüz dümen yok. Yön değiştirmek için, örneğin yalnızca sağ taraftaki (ya da soldaki) kürek (kürekler?) çekiliyor, öteki taraftaki kürekle de sıya yapılıyor. Sıya yapmak küreği arkadan öne doğru çekmek değil, önden arkaya itmek demek. Bu, teknenin yönünü değiştirmeye olanak verir.

Bir sonraki önemli adım dümen... İlk başlarda, örneğin Mısır'da, Nil teknelerinin pruvasında, yani baş tarafında iki dümenci var. Biri sağda (sancak), öteki solda (iskele) duruyor. İkisinin elinde de birer kürek var. Tekne ne yöne döndürülmek isteniyorsa bu dümenciler küreklerini ona göre kullanıyorlar. Öndeki iki kürekle yön değiştirmek, kürekçilere bağlı olmaktan daha uygun! Çok sonraları pruvanın, yani geminin baş tarafının tam ortasına farklı bir yöntemle daha elverişli bir dümen yerleştiriliyor. Bir manivelayla geminin burnuna bağlanan bu kürek benzeri levha sayesinde geminin yönü kolayca sağa ya da sola çevrilebiliyor. Kısacası teknenin yönetimi kürekçilerden dümen-ciye geçiyor.

Kürekçilerin yerleşimlerindeki gelişmeler de ilginç. En eski teknelerde arka arkaya oturmuş kürekçiler var. Daha sonra teknikler ilerledikçe ve tekneler büyüyüp gemi diyebileceğimiz boyutlara ulaştıkça, o eski alçak teknelerin yerini iki katlı gemiler alıyor. İki kata da kürekçiler yerleşiyor. Üst kattakilerin kürekleri daha uzun, çünkü denizden daha yüksekteler! Ayrıca alttakilerin küreklerinin üsttekilerin kürekleriyle çarpışmaması için kürekçilerin yerlerinin çok iyi hesaplanması gerekiyor. İşte gemi

mühendisliğinde böylece bir adım daha atılmış oluyor. Tabii kürekçilerin sosyal statüsü nedir, kürek mahkûmu kavramı ne zaman, nasıl ortaya çıktı, kürekçiler her zaman tutsaklardan mı oluşuyordu, gibi sorular da var!

Ve ilk yelkenler! İlk yelkenler ola ki Çin'de ortaya çıkıyor, Jacques Attali *Denizin Tarihi* adlı kitabında böyle diyor. Benim araştırmalarım göre, bunu konuda böyle kesin bir yargıya varmak pek mümkün değil. Ama Çinlilerin çok eskilerden beri tekerlekli kara taşıtlarına bile yelken taktıkları biliniyor. Aşağıda Çin yapımı yelkenli bir kara taşıtı görüyorsunuz, ancak bu resim yakın tarihlerde yapılmış.



Resim 1: Çin: Yelkenli kara taşıtı (1797).*

* <https://www.lowtechmagazine.com/2011/12/the-chinese-wheelbarrow.html>

İlk yelkenler hayvan derisinden yapılıyor. Bu aşamada artık güverteye ve yelken direklerine de sahibiz. Tek yelkenli gemilerden çift yelkenlilere, kare yelkenlerden üçgen yelkenlere, sonra da rüzgârın yönüne ve şiddetine göre daha kolay açılabilen ve toplanabilen bez yelkenlere geçiyoruz.

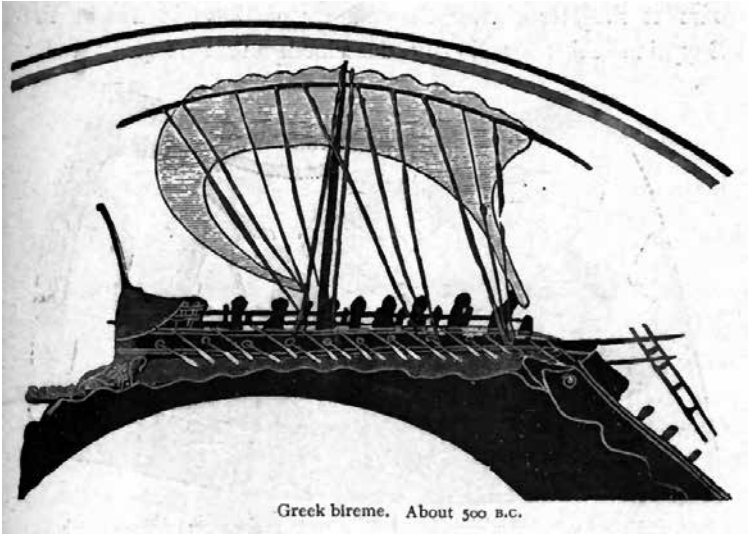
Gemiler de gittikçe irileşiyor, hatta üç katlı bile olabiliyorlar. Üç katlı gemilerin kürekçi sıralarını inşa etmek, alt katlarla kürek çarpışmalarını önlemek ciddi hesaplar gerektiriyor. Yelkenler daha elverişli hâle geliyor. Gemicilik mesleği kurumsallaşüyor. Tersaneler geliyor. Fenikeliler ilk başarılı dümenleri üretiyor ve tüm Akdeniz'in en ciddi ve görkemli ticaret filosunu oluştuyorlar (yaklaşık MÖ 1400 ve sonrası).



Resim 2: MÖ 1500'lerden kalma bir Mısır teknesinin modeli. Baş tarafta dümen görevinde iki büyük kürek var. (Wikipedia)



Resim 3: Asur savaş gemisi (MÖ ~800) Gemi iki katlı, alttaki kürekçilerin yalnızca kürekleri görünüyor! Sağda, bir balığı yakalamaya çalışan kocaman bir pavurya var. (Wikipedia)



Resim 4: Yunan gemisi (MÖ ~500), vazo resmi. (Wikipedia)

Bir rivayete göre, Fenikelilerin alfabeyi icat etmelerini sağlayan da bu Akdeniz ticareti. O zamana kadar kullanılan çivi yazısında her sözcük ayrı bir işaretle gösteriliyor, belli başlı isimler de öyle! Ancak Fenikeliler, ticari ilişkilerinde her zaman yazılı sözleşme yapmaktan yanalar. Bildikleri yazı da çivi yazısı! Oysa Akdeniz çevresinde başka başka diller konuşan tüccarların farklı adları var. Bu adları sözleşmeye çivi yazısıyla işlemek mümkün değil. İşte Fenikeliler böylece, sözleşmeye her sözcük, her ad yerine bir çizim koymaktansa, sesleri gösteren işaretler bulmaya başlıyorlar. Dolayısıyla yabancı bir adı telaffuz edildiği gibi yazıya geçirmek mümkün oluyor! Basitleştirerek şöyle anlatabiliriz: Örneğin çivi yazısında ya da Mısır hiyerogliflerinde güneş sözcüğü yerine bir güneş resmi yapılıyor (çivi yazısında bu resim biraz şematikleşmiş oluyor). Yazıyı okuyanlar bu çizimi görünce güneş kavramını tanıyorlar. Yazanla okuyanın dili farklı olsa bile okuyan ne okuduğunu anlıyor (havaalanlarında kullanılan uluslararası işaretleri düşünün). Ama özel adları nasıl anlayacaklar? İşte o zaman sözcüğün tümünü değil, telaffuzunun nasıl olduğunu gösteren harfler işin içine giriyor. Güneş resmi yapmak yerine [G]-[Ü]-[N]-[E]-[Ş] seslerini temsil eden harfler yazılıyor ve alfabeye geçilmiş oluyor. Yani her ses için ayrı bir çizim, ayrı bir harf! Demek ki Fenikeliler dümenlerini mükemmelleştirip Akdeniz’de çapraz turlar atmaya başlamamış olsalardı alfabeye ulaşamayacaktık. Nereden nereye! Tabii, alfabe bir biçimde başka bir yerde de bulunabilirdi!

Şunu da söylemeden geçemeyeceğim: *Alfabe* sözcüğü tam da seslerin birer harf olarak yazıya geçirilmesini temsil ediyor: *Alfa* ve *Be* seslerinin adlarının art arda dizilmesinden oluşmuş! Alfa, elif, alef, A, beta, be, ba, B... Artık nasıl söylerseniz: *Alfabe*, *elifba*, *abece*...

Anderson’ların (Anderson & Anderson, 2003) anlattığına göre, elimizdeki en eski tekne resimleri Mısır’dan kalma. Bunlar taş stellere yapılmış kabartmalar şeklinde, MÖ 4000’ler civarına

kadar gidiyor. MÖ 3000'lere tarihlenen kabartmalarda teknenin iki yanında 13'er kürekçi görünüyor. MÖ 1500'lerde Mısır'ın ilk ve tek kadın firavunu Hatşepsut, daha güneydeki Doğu Afrika sahillerine, Punt ülkesine beş gemi yolluyor. O zamanlarda da Nil ile Kızıldeniz arasında bir kanal bulunmakta.* Bu gemiler birçok mal getiriyor, bu malların arasında egzotik bitkiler de var. Hatşepsut bu keşif gezisinin sonuçlarından memnun kalmış ki olayı taşa kazıtmış. Deir-el-Bahari Tapınağı'nda (Luksor kent harabelerinin karşısında) bu gezinin kabartmaları var. Burada artık küreklere ek olarak yelken de kullanıldığını görüyoruz. Bu kabartmalardan anlaşıldığına göre, dümen kürekleri de değişmiş. Bu kürekler pruvada sağlı sollu oturan dümençilerin elinde değil, bir yuva içine duruyor; böylece dümene hâkim olmak kolaylaşmış. Ama dümenler gene de sağlı sollu olmak üzere henüz çift!

Bu arada teknelerin ve gemilerin giderek daha süslü bir hâle geldiğini görüyoruz. Puvada, yani ön tarafta aslan, kuş heykelleri var. Fenikeliler gemilerinin pruvasını at başıyla da donatıyorlar. Herodot'a göre, Fenikeliler MÖ 600'lerde Kızıldeniz'den çıkıp Afrika'yı dolaşarak Akdeniz'den dönmüşler, bu yolculuk iki yıl sürmüş. Hazreti Süleyman'ın tapınağındaki sedir ağaçlarını da Fenikeliler taşımış.

Gemi yapımındaki çeşitli gelişmeleri Kuzey Avrupa'dan Burma'ya kadar her yerde saptayabiliyoruz. Örneğin Eskimolar ilk teknelerini, balina iskeletlerini deriyle kaplayarak yapıyorlar.

Eski çıpalar da taştan yapılıyor. Ağır bir taş, bir kafes içine yerleştiriliyor, zincir (halat?) bu kafese takılıyor. Ya da taşın ortasına bir delik açılıyor, halat bu delikten geçiriliyor.

Vikingler, şeflerinin mezarlarını gemi biçiminde oluşturuyorlar. Şef bazen gerçekten bir teknenin içine yerleştiriliyor ve üstü toprakla kapatılıyor.

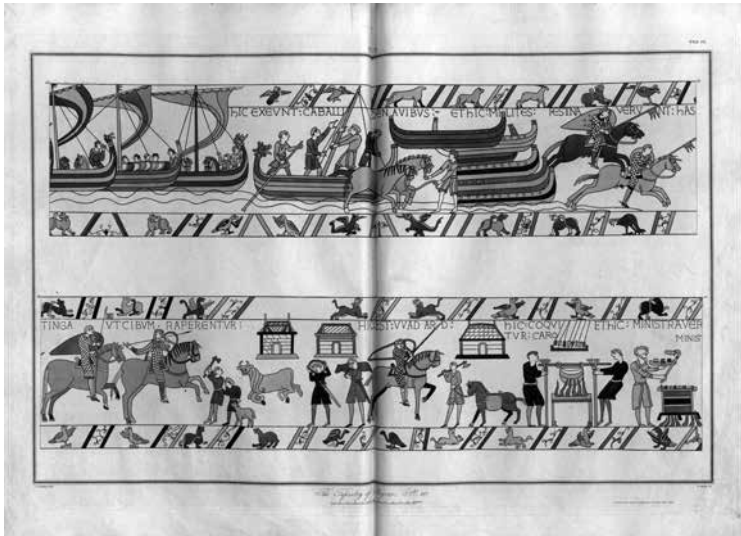
Bundan sonraki aşama salma. Salma geminin altına, ortaya

* Jules Verne de *Denizler Altında Yirmi Bin Fersah* romanında bu kanaldan söz edecek!

yerleştirilen bir ahşap levha. Özellikle yelken kullanımı sırasında karşı güç yaratarak, rüzgârın tekneyi devirmesini önüyor.

Çok sonraları buharlı gemiler ortaya çıktığında dümen geminin kışına, yani arka ucuna alınacak.

Kuzey Avrupa gemileri 1200'lerden sonra gelişmeye başlıyor. Ancak eski dönemlere ait batıklar bir fikir verme açısından yetersiz kalıyor. Bu yüzden gene resimlere başvuruluyor. Bayeux duvar halısı bu durumda birçok ipucu verebiliyor.



Resim 5: Bayeux halısı.*

Bayeux halısı, İngiltere tarihini anlatan bir dokumadır. İngiltere, 1066'da Hastings Savaşı sonucunda Normanlar tarafından ele geçirilmiştir. Halı, hem bu savaşı anlatır hem de dönemin gündelik yaşamı hakkında pek çok bilgi verir. Yarım metre eninde ve yetmiş metre uzunluğundaki bu halı, 58 sahne içerir; bu sahnelerde gemiler de vardır. Fransa'da, Normandiya-Bayeux'de, *Bayeux Halısı Müzesi*'nde (*Musée de la Tapisserie de Bayeux*) sergilenmektedir.

* https://en.wikipedia.org/wiki/Bayeux_Tapestry#/media/File:Stothard_Bayeux_41_42_Plate_10.jpg