

T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
TARİH PROGRAMI
DOKTORA TEZİ

**XI.-XIV. YÜZYILLARDA ANADOLU'DA DENİZ ÜSLERİ VE
TERSANELER**

Murat ALTUNTAŞ

Danışman

Prof.Dr.Mustafa DAŞ

İZMİR – 2020

YEMİN METNİ

Doktora Tezi olarak sunduğum “XI.-XIV. Yüzyıllarda Anadolu’da Deniz Üsleri ve Tersaneler” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../2020

Murat ALTUNTAŞ

ÖZET

Doktora Tezi

XI.-XIV. Yüzyıllarda Anadolu’da Deniz Üsleri ve Tersaneler

Murat ALTUNTAŞ

C:\Users\ayseb\OneDrive\Belgeler

Dokuz Eylül Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

Tarih Programı

Bizans’ın tema organizasyonuna bağılı olarak Anadolu sahillerine dağılmış olan deniz üsleri ve tersaneler, XI. yüzyıl başlarında imparatorluğun denizcilik faaliyetlerindeki canlılık nispetinde etkin bir yere sahiptiler. Bu yüzyılda meydana gelen gelişmeler ise bunları atıl bir vaziyete düşürmüştü. Yüzyılın ikinci yarısında Anadolu’yu yurt edinen Türkler’in denizcilikteki ilk deneyimleri Haçlı Seferleri nedeniyle kısa sürdü. Bu sıralarda İtalyan şehir devletleri Akdeniz’de etkili birer deniz gücü olarak ortaya çıktılar ve “Romania”daki etkilerini giderek artırdılar.

XII. yüzyıl sonlarından itibaren Anadolu Selçukluları’nın Karadeniz ve Akdeniz’deki ticari ağırlıklı girişimlerini Türk Beyliklerinin Ege ve Marmara’daki yoğun deniz seferleri takip etti. XIV. yüzyıl başlarında Anadolu kıyılarındaki bütün limanlar bu beyliklerin eline geçmiş ve faal birer Türk deniz üssü olmuşlardı. Bu limanlar için Bizans İmparatorluğu’ndan çok sayıda imtiyaz almış olan Batılılar, bu durumdan ve denizlerdeki Türk varlığından rahatsız olmaktaydılar. Sonuçta Türkler’le Batılılar Karadeniz, Ege ve Akdeniz’de XIV. yüzyıl boyunca birçok defa karşı karşıya geldiler. Haçlı donanmaları bu limanları ele geçirmeye çalıştılar veya tahrip ettiler. Zor şartlar altında devam eden Türk denizcilik faaliyetleri, Anadolu’da birliği sağlayan Osmanlı Devleti ile yeni bir ivme kazandı.

Bizans (ve onun parçalanmasıyla oluşan devletler) ile Türk egemenliğinde faaliyet gösteren başlıca deniz üsleri, Karadeniz’de Sinop ve Trabzon, Marmara’da İzmit, Karamürsel, Aydıncık ve Lapseki, Ege’de Edremit, İzmir, Ayasuluğ ve Balat, Akdeniz’de Meğri, Antalya, Alâiye ve Gorikos’tu.

Gemi inşa teknolojisiyle beraber gemi tip ve boyutlarında, seyir yardımcılarında ve harp silahlarında dört yüzyıla yayılan gelişmelerin yaşandığı bu dönemde Anadolu’da en yoğun gemi inşa faaliyetlerinin yürütüldüğü yerler Trabzon, Sinop, İzmit, İzmir, Ayasuluğ ve Alâiye’deki tersanelerdi.

Anahtar Kelimeler: Deniz Üssü, Tersane, Anadolu, Bizans, Türkler.

ABSTRACT

Doctoral Thesis

Doctor of Philosophy(PhD)

Naval Bases And Shipyards in Anatolia in the XIth-XIVth Centuries

Murat ALTUNTAŞ

Dokuz Eylül University

Graduate School of Social Sciences

Department Of History

History Program

The sea bases and shipyards scattered along the Anatolian shores, depending on the thematic organization of Byzantium, had an active role in the beginning of the XIth century with the resurgence of the empire's maritime activities. The developments that took place in this century had made them idle. The first maritime experiences of the Turks, who settled Anatolia in the second half of the century, lasted a short time due to the Crusades. Meanwhile Italian City States emerged as effective naval forces in the Mediterranean and gradually increased their influence in “Romania”.

After the end of the twelfth century, the predominantly commercial enterprises of the Anatolian Seljuks in the Black Sea and the Mediterranean were followed by the intensive sea expeditions of the Turkish Principalities in the Aegean and Marmara Seas. At the beginning of the fourteenth century, all the ports on the Anatolian shores fell into the hands of these principalities and became active Turkish naval bases. Westerners, who had received many privileges from the Byzantine Empire for these ports, were disturbed by this situation and by the Turkish presence in the seas. As a result, Turks and Westerners confronted each other many times in the Black Sea, the Aegean and the Mediterranean during the fourteenth century. The Crusaders navies tried to seize these ports and destroyed them. Turkish maritime activities, which continued under difficult conditions, gained a new momentum with the Ottoman Empire, which established the union in Anatolia.

The major naval bases operating under Byzantine (and the states formed by its disintegration) and Turkish domination were Sinop and Trabzon in the

Black Sea, Izmit, Karamürsel, Aydıncık and Lapseki in Marmara, Edremit, İzmir, Ayasuluğ and Balat in the Aegean Sea, Meğri, Antalya, Alâiye and Gorikos in the Mediterranean.

In this period, which occurred the developments of the four century in ship types and sizes, navigational aids and warfare weapons, along with shipbuilding technology, the places where the most intensive shipbuilding activities were carried out in Anatolia were shipyards in Trabzon, Sinop, Izmit, İzmir, Ayasuluğ and Alâiye.

Keywords: Naval Base, Shipyard, Anatolia, Byzantium , Turks.



XI.-XIV. YÜZYILLARDA ANADOLU'DA DENİZ ÜSLERİ VE TERSANELER

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ	xiii
EKLER LİSTESİ	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

ANADOLU'DA DENİZCİLİK FAALİYETLERİ

1.1.	ANADOLU'NUN SİYASİ DURUMU	5
1.1.1.	Bizans İmparatorluğu	5
1.1.2.	Türklerin Anadolu'yu Fethi	10
1.1.3.	Anadolu Selçuklu Devleti	13
1.1.4.	Anadolu'da Kurulan Diğer Devletler	16
1.1.5.	Anadolu Türk Beylikleri	19
1.1.6.	Osmanlı Devleti	22
1.2.	DENİZCİLİK FAALİYETLERİ	25
1.2.1.	Donanma Faaliyetleri	27
1.2.1.1.	Bizans İmparatorluğu Donanma Faaliyetleri	28
1.2.1.2.	Anadolu Selçuklu Devleti Donanma Faaliyetleri	34
1.2.1.3.	Anadolu Türk Beylikleri Donanma Faaliyetleri	42
1.2.1.3.1.	Menteşe Beyliği	46

1.2.1.3.2.	Aydın Beyliği	48
1.2.1.3.3.	Karesi Beyliği	51
1.2.1.3.4.	Pervaneoğuları Beyliği	54
1.2.1.3.5.	Candaroğulları Beyliği	55
1.2.1.4.	Osmanlı Devleti Donanma Faaliyetleri	56
1.2.2.	Deniz Ticareti	60
1.2.2.1.	Deniz Ticareti İle Deniz Kuvvetleri Arasındaki İlişki	60
1.2.2.2.	Anadolu'nun Ekonomik Durumu	61
1.2.2.3.	Ticaret ve Limanlar	67
1.2.2.4.	Korsanlık	71

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ ÜSLERİ

2.1.	DENİZ ÜSLERİNİN ÖZELLİKLERİ	73
2.1.1.	Coğrafi Özellikler	76
2.1.2.	Lojistik ve Teknik Özellikler	78
2.1.3.	Güvenlik Hususları	79
2.1.4.	Kullanım Amacı	81
2.2.	ANADOLU'DAKİ DENİZ ÜSLERİNİN ÖZELLİKLERİ	82
2.3.	KARADENİZ'DEKİ DENİZ ÜSLERİ	88
2.3.1.	Trabzon	90
2.3.2.	Samsun	94
2.3.3.	Sinop	96
2.3.4.	Amasra	99
2.3.5.	Ereğli	101
2.4.	MARMARA'DAKİ DENİZ ÜSLERİ	102
2.4.1.	Kadıköy	103
2.4.2.	İzmit	104
2.4.3.	Karamürsel	105
2.4.4.	Kizikos	106
2.4.5.	Aydıncık	108

2.4.6.	Karabiga	109
2.4.7.	Lapseki	110
2.4.8.	Abydos	111
2.5.	EGE'DEKİ DENİZ ÜSLERİ	113
2.5.1.	Edremit	113
2.5.2.	Foça	116
2.5.3.	İzmir	118
2.5.4.	Ayasuluğ	121
2.5.5.	Balat	123
2.5.6.	Bodrum	125
2.6.	AKDENİZ'DEKİ DENİZ ÜSLERİ	127
2.6.1.	Marmaris	129
2.6.2.	Meğri	129
2.6.3.	Antalya	131
2.6.4.	Alâiye	133
2.6.5.	Silifke	136
2.6.6.	Kız Kalesi (Gorikos)	138
2.6.7.	Tarsus	140
2.6.8.	Ayas	143

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TERSANELER

3.1.	GEMİLER VE TEKNOLOJİ	146
3.1.1.	XI.-XIV. Yüzyıllara Ait Gemilerin Özellikleri	147
3.1.1.1.	Genel Özellikleri	147
3.1.1.2.	Gemi Tipleri	150
3.1.1.3.	Dâhili Özellikleri	157
3.1.2.	Gemi İnşa Teknolojisi	161
3.2.	TERSANELERİN ÖZELLİKLERİ	168
3.2.1.	Tanım	168
3.2.2.	Tersane Çalışanları	171

3.2.3. Bizans Dönemi	174
3.2.4. Türk Dönemi	176
3.3. ANADOLU'DAKİ TERSANELER	177
3.3.1. Trabzon Tersanesi	178
3.3.2. Sinop Tersanesi	179
3.3.3. İzmit Tersanesi	181
3.3.4. İzmir Tersanesi	184
3.3.5. Alâiye Tersanesi	185
3.3.6. Diğer Gemi İnşa Merkezleri	188
3.3.6.1. Amasra	188
3.3.6.2. Karamürsel	189
3.3.6.3. Gemlik	190
3.3.6.4. Edremit	191
3.3.6.5. Ayasuluğ	192
3.3.6.6. Antalya	192
3.3.6.7. Tarsus	193
SONUÇ	195
KAYNAKÇA	200
EKLER	

KISALTMALAR

B.	Beyliği
bkz.	Bakınız
c.	Cilt
CSHB	Corpus Scriptorum Historiae Byzantine
Ç.	Çayı
çev.	Çeviren
D.	Denizi
dm	Deniz Mili
ed.	Editör
H.	Hicrî
haz.	Hazırlayan
K	Kuzey
Kdz.	Karadeniz
km	Kilometre
krş.	Karşılaştırınız
kts.	Knots
m	Metre
m/s	Metre/Saniye
M.	Miladî
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
M.Ö.	Milattan Önce
N.	Nehri
s.	Sayfa No
ss.	Sayfadan Sayfaya
TDK	Türk Dil Kurumu
TDV	Türk Diyanet Vakfı
TDVİA	Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
TTK	Türk Tarih Kurumu
vd.	ve diğeri

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1:	XIV. Yüzyılda Anadolu'daki Deniz Üsleri	s. 85
Şekil 2:	Carte Pisane'nin Anadolu Limanlarını Gösteren Kısmı	s. 87
Şekil 3:	Angelino Dulcert Haritası'nın Karadeniz Limanlarını Gösteren Kısmı	s. 89
Şekil 4:	1701 Tarihinde Trabzon	s. 92
Şekil 5:	Kyzikos Antik Kenti Limanlarının Uydu Görüntüsü	s. 107
Şekil 6:	Marmara'nın Anadolu Tarafında Osmanlı Devleti'nin Kullandığı Liman ve Deniz Üsleri	s. 108
Şekil 7:	Carte Pisane'nin Ege Limanlarını Gösteren Kısmı	s. 114
Şekil 8:	Edremit Körfezi'nde Su Altındaki Liman Yapıları	s. 115
Şekil 9:	Kitab-ı Bahriye'de İzmir Körfezi ve Limanı	s. 119
Şekil 10:	XVIII. Yüzyıl Başlarında İzmir Körfezi ve Limanı	s. 120
Şekil 11:	Carte Pisane'nin Akdeniz Limanlarını Gösteren Kısmı	s. 128
Şekil 12:	Kitab-ı Bahriye'de Meğri Körfezi ve Limanı	s. 130
Şekil 13:	Kitab-ı Bahriye'de Alâiye	s. 134
Şekil 14:	Günümüzde Silifke (Kız Kalesi, Ak Liman ve Dana Adası)	s. 137
Şekil 15:	Kitab-ı Bahriye'de Silifke	s. 137
Şekil 16:	Kız Kalesi Önündeki Ada	s. 139
Şekil 17:	Rhegma Gölü ve Tarsus	s. 141
Şekil 18:	Kitab-ı Bahriye'de Tarsus Limanı	s. 141
Şekil 19:	Kitab-ı Bahriye'de Ayas Limanı	s. 143
Şekil 20:	Serçe Limanı Batığına Ait Tekne Çizimleri	s. 166
Şekil 21:	Sinop Tersanesi'nin Muhtemel Mevkii	s.180
Şekil 22:	1862 Yılına Ait İzmit Gravürü	s.182
Şekil 23:	XX. Yüzyıl Başlarında İzmit Tersanesi	s.183
Şekil 24:	Alâiye Tersanesi'nin Üstten Görünümü	s.186
Şekil 25:	Alâiye Tersanesi Planı	s.187

EKLER LİSTESİ

EK 1: Kronoloji

ek s.1

EK 2: Sözlük

ek s.7



GİRİŞ

Kartaca donanmasını M.Ö. 260 yılında Sicilya'nın kuzeyinde yapılan savaşta mağlup ettikten sonra daha etkili bir hale gelen ve Selevkosları M.S. 190 yılında Ege'de yenen Roma donanması, Akdeniz'in tek deniz gücü haline geldi. Bu tarihten Kavimler Göçüyle Batı Roma'nın yıkılışına kadar en büyük tehdit korsanlardı. Romalılar, VI. yüzyılda Batı Akdeniz'deki Vandal tehlikesini de ortadan kaldırdıktan 654/655 yılında Müslüman donanması tarafından bozguna uğratılincaya kadar önemli bir rakiple karşılaşmadılar. Müslümanlar kısa sürede Kıbrıs, Rodos, İzmir ve Kyzikos'u ele geçirerek 674 yılında İstanbul'u kuşattılar.¹

Bu mağlubiyetler Bizanslıların deniz kuvvetlerini yeniden yapılandırmalarına neden oldu. Sonraki yüzyıllarda Balkanlar ve İtalya'daki gelişmeler de donanmanın güçlendirilmesini gerektirdi. İmparatorluk, Sicilya'dan Kırım'a kadar uzanan topraklarını savunabilmek için birçok gemi, deniz üssü ve tersaneye ihtiyaç duyuyordu. Deniz gücüne gereken önem verildiği zamanlarda bu ihtiyaçlar yeterince karşılanabilmişti. Bu bakımdan doğru bir idare deniz kuvvetlerini iyi bir seviyeye getirmiş, onun ihmal edilişi ise ağır sonuçlara neden olmuştur.²

XI.-XIV. yüzyıllar Bizans İmparatorluğu'nun geniş bir coğrafyada önemli bir devlet olarak hüküm sürdüğü ve ardından dağılma sürecine girdiği, Türklerin Orta Asya'dan gelerek Anadolu'yu yurt edindikleri, Haçlı Seferlerinin ve Moğol İstilasının dünyada olduğu gibi Anadolu'da da geniş çaplı sonuçlara yol açtığı, İtalyan şehir devletlerinin Doğu Akdeniz'e ilgisinin çoğaldığı, bunlardan Venedik ile Ceneviz'in büyük birer denizci devlet haline geldikleri, ayrıca teknolojik anlamda yeni gelişmelerin yaşandığı bir dönemdi.

Orta Çağ'daki gemilerin başarılı bir seyir yapabilmeleri için belirli zorlukların üstesinden gelmeleri gerekiyordu. Bu zorlukların bir kısmını politik şartlar, bir kısmını ise teknik ve coğrafik koşullar oluşturuyordu. Teknoloji ve coğrafyadan

¹ W.V. Harris, "Rome at Sea The Beginnings of Roman Naval Power", **Greece&Rome**, Cilt:64, Sayı:1, Nisan, 2017, s. 14; Archibald R.Lewis, **Naval Power and Trade in the Mediterranean A.D. 500-1100**, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1951, ss. 18-29.

² G.L. Huxley, "Topics in Byzantine Historical Geography", **Proceedings of Royal Irish Academy: Archaeology, Culture, History, Literature**, Sayı:82C, 1982, ss. 99-101; Steven Runciman, "Deniz Kuvvetlerinin Orta Çağ Tarihindeki Rolü", **III. Türk Tarih Kongresi Bildiriler Kitabı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 15-20.11.1943, ss. 156-164.

kaynaklanan faktörler, gemilerin karaya daha sıkı bağlanmasına yol açıyordu. Bu nedenle savaş gemilerinin en büyük dayanak noktaları deniz üsleri ve tersanelerdi.

Anadolu kıyılarında irili ufaklı çok sayıda liman bulunmaktaydı. Ancak bunların hepsi askerî amaca hizmet etmemiş, balıkçılık ve ticaret için de kullanılanlar olmuştur. Geçmişte hangi limanın deniz üssü olarak kullanıldığını hangisinin de tersane olduğunu tespit edebilmek için bazı kriterlerin uygulanması gerekmektedir. Çünkü bu döneme ait liman yapılarından günümüze ulaşan çok az yapı mevcuttur. Anadolu'daki limanların hangilerinin deniz üssü, hangilerinin tersane özelliklerine sahip olduğunun belirlenmesi, bunların Türk denizciliğinin gelişimindeki yeri ve öneminin tespit edilmesi ve Bizans denizciliğinin bu gelişime etkisinin ortaya konulması amacıyla hazırlanan “XI.–XIV. Yüzyıllarda Anadolu’da Deniz Üsleri ve Tersaneler” isimli çalışma üç bölümden oluşmaktadır: Birinci bölüm Anadolu’daki siyasî durum ile denizcilik faaliyetlerini, ikinci bölüm bir deniz üssünde olması gereken nitelikler ile Anadolu sahilleri boyunca sıralanan deniz üslerini, üçüncü bölüm ise inceleme yapılan döneme ait gemi tipleri ve gemi inşa teknolojisi ile Anadolu’daki belli başlı tersaneleri içermektedir.

Çalışmada incelenen denizcilikle ilgili hususların doğru anlaşılabilmesi için Anadolu’da denizcilikle uğraşan devletlerin siyasi faaliyetlerine de kısaca değinilmiştir. Anadolu’nun iç kısmında kalan ve denizcilikle bağlantısı olmayan Eşrefoğulları, Eretna, Dulkadiroğulları gibi beylikler ise inceleme dışında tutulmuştur. Denizcilik faaliyetleri kapsamında devletlerarasındaki seferler, savaşlar ve antlaşmalar, donanmada bulunan gemiler incelenerek bunların üslerle ve tersanelerle ilgisi tespit edilmeye çalışılmıştır.

Türkler Anadolu’ya yerleştikten hemen sonra sahil bölgelerine de egemen olarak denizciliğe adım atmışlarsa da bu ilk faaliyetler kısa sürmüştür. Haçlı seferleri nedeniyle yaklaşık yüzyıllık bir aradan sonra XII. yüzyıl sonlarından itibaren Anadolu kıyılarına yerleşmişler, karada olduğu gibi denizlerde de gaza faaliyetlerini yürütmüşlerdir. 1176 yılında yapılan Myriokephalon Savaşı, Anadolu’daki dengeyi Selçuklular lehine değiştirdiği gibi, Türklerin denizcilik faaliyetlerine de yeniden başlamalarını sağlamıştır.

Denizciliğin faydalarını ve deniz üslerini elde tutmanın değerini anlayan Anadolu Selçukluları Karadeniz ve Akdeniz’de önemli girişimlerde bulunmuşlar ve burada oluşturdukları filolarla faaliyet göstermişlerdir. Türk denizciliğinin gelişimi için çok önemli basamak teşkil eden bu girişimlerin devamına Moğol istilası engel olmuştur. İlhanlılar döneminde ortaya çıkan ve batıya doğru ilerleyerek gaza faaliyetlerine yönelen Türk Beylikleri, Selçuklulardan aldıkları denizcilik mirasını geliştirmişler, hemen hepsi küçük veya büyük bir deniz gücü meydana getirmişlerdir. Bunlardan ilk denizcilik faaliyetlerini gerçekleştirenler Menteşeoğulları ve Pervaneoğulları olmuştur. Bu beylikleri Candaroğulları, Aydınoğulları, Karasioğulları, Osmanoğulları ve Saruhanoğulları takip etmiş ve bunlardan Aydınoğulları XIV. yüzyılda diğerlerine göre hatırı sayılır faaliyetlerde bulunmuştur. Bu yüzyılın ilk yarısında Ege Denizi’ne düzenlenen Haçlı Seferlerinden büyük oranda etkilenen beyliklerin denizcilik faaliyetleri, yüzyılın ikinci yarısında azalmıştır. Bu bakımdan beyliklerin Osmanlı Devleti hâkimiyetine girmesi Türk deniz gücünün daha düzenli bir yapıya kavuşmasına yardımcı olmuştur. Sonraki yıllarda Batılılar Anadolu limanlarında istedikleri gibi tasarrufta bulunamayacaklar, Osmanlı Devleti’ni dikkate almak mecburiyetinde kalacaklardır.

Denizcilik faaliyetlerinin bir yönünü donanma faaliyetleri oluşturduğu gibi diğer yönünü de sivil denizcilik faaliyetleri teşkil etmiştir. Sivil denizcilik faaliyetleri içerisinde ise **deniz ticareti** ayrı bir yer tutmuş ve kuşkusuz deniz kuvvetleriyle etkileşim içinde bulunmuştur. Eski çağlardan beri yoğun bir ticaret ağına sahip olan Anadolu Yarımadası; limanlarıyla Avrupa, Asya ve Afrika arasında önemli bir rol oynamış ve bu kıtalar arasındaki ticaret yolunu tamamlamıştır. XIV. yüzyılda Türkler ve Anadolu hakkında bilgiler veren El-Ömerî, Anadolu’daki ticaretin canlılığının nedenleri arasında buradaki limanları da saymıştır.³ Bu limanlar deniz ticaretinin ve dolayısıyla deniz gücünün gelişimine katkıda bulunmuş, deniz kuvvetlerinin etkili bir hâle gelmesine yardımcı olmuşlardır. Deniz ticaretinin bu faydasına rağmen deniz kuvvetlerinin vaz geçilmez unsurları deniz üsleri ve tersanelerdi.

³ Şihabeddin b. Fazlullah El-Ömerî, **Türkler Hakkında Gördüklerim ve Duyduklarım (Mesâlikü’l Ebsâr)**, çev. D. Ahsen Batur, Selenge Yayınları, İstanbul, 2014, s. 145.

Deniz üsleri savaş gemilerinin barınma, yiyecek, içecek, onarım gibi ihtiyaçlarını karşılıyorlar ve bünyelerinde lojistik ve teknik unsurlar barındırıyorlardı. Orta Çağ'da gemilerin kıyıya bağlı harekât icra etme zorunluluğu, üslerin önemini daha da artırmıştır. Kürek ve yelkenle yürütülen gemiler, sınırlı kapasiteleri nedeniyle seyir rotaları boyunca uygun mesafelerle çok sayıda deniz üssüne ihtiyaç göstermişlerdir. Bu nedenle Anadolu kıyı şehirlerinden birçoğunun az veya çok deniz üssü olacak bir geçmişe sahip olduğu söylenebilir. Bu üslerin değeri bölgede hüküm süren devletlerin denizcilik politikasına göre değişiklik göstermiştir. Etrafındaki deniz bölgesinin kontrolü ve yabancı gemi hareketlerinin izlenmesi, deniz ticaretinin korunması, deniz yollarının elde tutulması ve kara harekâtının desteklenmesi gibi hedefler deniz üslerinin teşekkülünde etkili oluyordu. Anadolu'daki üsler, farklı coğrafi özelliklere sahip olan ve bu sebeple denizcilik faaliyetleri açısından da değişiklik arz eden bölgeler olan Karadeniz, Marmara, Ege Denizi ve Akdeniz kıyılarının kendine has özelliklerine göre şekillenmiştir.

Deniz gücünün temelini oluşturan gemilerin inşa edildiği, bakım ve onarımlarının yapıldığı yer olan **tersaneler**, dönemin teknolojisine uygun olarak ahşap işletmeciliğine dayanmaktaydı. Anadolu'nun ağaç açısından zengin kıyılara sahip olması ve denizcilikle uğraşan halkının mevcudiyeti gemi yapımını kolaylaştırıyordu. Bu nedenle çok sayıda gemi inşa merkezinden bahsetmek mümkündür. Gemi inşa faaliyetlerinin seviyesi tersanenin büyük veya küçüklüğünü belirliyordu. Askerî faaliyetlerin artışı gemi inşa faaliyetlerinin de artmasına neden oluyor ve tersanelerin faaliyetlerini etkiliyordu. Devletlerarası ilişkilere göre bazı tersaneler daha önemli hale geliyordu. Bu çalışmada önemli seviyede gemi inşa faaliyetinin yapıldığı tersaneler belirlenmeye çalışılmış, diğerlerine kısaca değinilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ANADOLU'DA DENİZCİLİK FAALİYETLERİ

1.1. ANADOLU'NUN SİYASİ DURUMU

1.1.1. Bizans İmparatorluğu

Roma İmparatorluğu'nun devamı olarak güçlü bir devlet geleneğine sahip olan Bizans İmparatorluğu, VI. yüzyıldan itibaren Persler ve Avarlara karşı büyük bir mücadele vermiş, VII. yüzyılda Arap fetihleri karşısında Afrika ve Asya'da geniş topraklar kaybetmiş ve VIII. yüzyılda bunlardan bir kısmını geri almıştı. VII. yüzyılda Slavlar ve Bulgarlar Balkanlara yerleşmiş; Bulgarlar, VIII. yüzyılda imparatorluğu tehdit etmeye başlamış ve IX. yüzyılda İstanbul'a kadar ilerlemişlerdi. Bizanslılar, Makedonya Hanedanı döneminde (867-1081) Balkanlardaki tehditleri önlemiş, Abbasilere karşı Suriye'de ve Doğu Anadolu'da başarılar kazanarak durumlarını yeniden güçlendirmişlerdi. II.Basileos (976-1025), IX. yüzyılın ortalarında İstanbul'u kuşatmaya kadar varan Bulgarları 1014 yılında yenerek Tuna Nehri'nin güneyinde Bizans kontrolünü yeniden sağlamış, doğuda Gürcü topraklarını da ele geçirmek suretiyle devletin egemenlik alanını Azerbaycan'a kadar genişletmişti. Ancak imparatorluğun bu güçlü görünümü, içte ve dışta meydana gelen gelişmeler nedeniyle fazla uzun sürmedi. Taht mücadeleleri, asker ve sivil bürokrasi arasındaki mücadeleler, Roma Kilisesi ile 1054 yılında yaşanan ayrılık ve bunlara ilaveten XI. yüzyıl ortalarına doğru bozulan idari, ekonomik ve askerî düzen, savunma sisteminin çökmesine sebep oldu.⁴

Selçuklulara karşı 1048 yılında Hasankale'de yapılan savaşı kaybettikten sonra Erzurum ve Van Gölü çevresinden çekilen Bizanslılar, Türklerin Orta Anadolu'ya kadar uzanan akınlarını durdurmak amacıyla IV.Romanos Diogenes (1068-1071) döneminde seferberlik ilan etmişler, ancak Malazgirt'te Büyük Selçuklu Sultanı Alparslan'a karşı verdikleri savaşı kaybetmişlerdi. Savaşı takip eden yıllarda devlet büyük sarsıntılar geçirmiş ve bu esnada Anadolu Türkler tarafından tamamen fethedilmişti.

⁴ Mustafa Daş, **Bizans'ın Düşüşü**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2006, (Bizans), ss. 13-14.

İmparatorluk, XI. yüzyılın ikinci yarısında batıdan **Norman** ve Peçenek akınlarıyla da karşı karşıya kalmıştı. Normanlar 1060-1071 yılları arasında Güney İtalya'yı Bizanslıların elinden almışlardı. 1081 yılında ise Robert Guiscard'ın Draç'a çıkarma yapmasıyla başlayan saldırı, doğrudan Bizans tahtını tehdit ediyordu.⁵ Aynı anda iki cephede birden savaşmak istemeyen I.Aleksios (1081-1118)'un Süleymanşah ile anlaşması sadece Türklerle barışı değil, Balkanlardan gelen Norman tehlikesine karşı büyük bir desteği de sağlamış oldu.⁶ Bizanslıların Normanlara karşı yardımına başvurduğu diğer bir unsur ise Venediklilerdi. Onlar yaptıkları bu yardıma karşılık 1082 yılında ayrıcalıklı haklar elde etmişlerdi.⁷ Venedik, ileriki tarihlerde her fırsatta bu hakların genişletilmesi için gayret gösterecek ve imparatorluk yıkılana kadar bunların artırılmasına çalışacaktı. Bu yardımlara rağmen Normanların Balkanlarda işgal ettikleri topraklar, Guiscard'ın ölümünden sonra, ancak 1085 yılında geri alınabilmişti.⁸

1091 yılında Sicilya'yı da ele geçiren Normanlar böylece denizlerde etkili bir güç olduklarını göstermişlerdi.⁹ Doğu ile Batı Akdeniz arasında bir bağlantı işlevine sahip Sicilya'nın Batılılar tarafından işgali, ileriki dönemlerde Haçlıların Doğu Akdeniz'e ulaşma konusunda daha rahat hareket etmelerini sağlayacaktı. Diğer taraftan Bizans'ın eski topraklarını ele geçirerek güçleri artan Normanlar, bundan sonra da Bizans ile karşı karşıya gelmeye devam edeceklerdi.

Komnenoslar döneminde iç sorunlarını büyük oranda çözen ve yeni bir düzen kuran Bizans, Balkanlar'da ve Anadolu'da tekrar etkili bir konuma gelmesine rağmen Anadolu'nun kuzey ve güneyinde egemenliğini tam olarak sağlayamamıştır. Kuzey ve Güney Anadolu'da Türkler, Kilikya'da ise Ermeni unsurlar tarafından Bizans topraklarına akınlar düzenlenmiştir. Bu bölgelere tam olarak hâkim olmak

⁵ Anna Komnena, **Alexiad**, çev. Bilge Umar, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1996, ss. 41-49; Georgios Theotokis, **The Norman Campaigns in The Balkans 1081-1108 AD**, The Boydell Press, Woodbridge, 2014, ss. 137-166.

⁶ Anna Komnena, s. 133; Theotokis, s. 167.

⁷ Anna Komnena, s. 186. I.Aleksios tarafından imzalanan bir belge ile yaptığı yardıma karşılık Venediklilere başkentte bir bölge ve vergiden muafiyet başta olmak üzere pek çok hak tanınmıştı. Bizans İmparatorları tarafından o zamana kadar verilen imtiyazların en kapsamlısı olan bu belge, XII. yüzyıldaki Venedik sömürge imparatorluğunun öncüsü olacaktır. (Donald M. Nicol, **Bizans ve Venedik**, çev. Gül Çağalı Güven, Sabancı Üniversitesi Yayınevi, İstanbul, 2000, ss. 57-58)

⁸ M.V. Levchenko, **Kuruluşundan Yıkılışına Kadar Bizans Tarihi**, Özne Yayınları, İstanbul, 1999, ss. 199-200; Theotokis, ss. 183-184.

⁹ İbnü'l Esir, **İslam Tarihi-El Kâmil Fi't-Tarih Tercümesi**-, Cilt:10, çev. Abdülkerim Özeydin, Bahar Yayınları, İstanbul, 1986, s. 169.

isteyen Bizanslılar bu maksatla kuzey ve güney Anadolu'ya çeşitli seferler düzenlemişlerdir. Ancak seferlerin ardından kısa sürede eski duruma dönülmesi, bu girişimlerden uzun ömürlü neticelerin alınamamasına yol açmıştır.¹⁰

II.Ioannes Komnenos (1118-1143), imparatorluğun Kilikya'daki hakimiyetini pekiştirmek ve Antakya Prensliğini kontrolü altına almak maksadıyla 1137 ve 1142 yılında Kilikya ve Kuzey Suriye'ye seferler düzenlemiştir.¹¹ Aynı dönemde Anadolu Selçuklu-Danışmentli ittifakı, Karadeniz kıyılarına ve Sakarya boylarına kadar uzanan bölgelere akınlar düzenlemiştir.¹² İmparatorun 1135 yılında Çankırı ve Kastamonu'yu almasına rağmen hemen akabinde buralar Türklerin eline geçmişti. II.Ioannes, bu akınlara son vermek, kendi başına hareket etmeye çalışan Trabzon Dukası'nı cezalandırmak ve doğu ile gevşeyen bağları kuvvetlendirmek amacıyla 1139 yılında Niksar üzerine yeni bir sefer düzenlemiş, ancak Türk savunması karşısında başarılı olamamış ve 1141 yılında geri çekilmek zorunda kalmıştır. Böylece amaçlarında tam olarak başarılı olamadığı gibi Türkleri Paflagonya ve Orta Karadeniz'den de atamamıştır.¹³

Ondan sonra I.Manuel Komnenos (1143-1180) da Kilikya'ya önem vermiş, düzenlediği ilk seferde Antakya üzerine kara ordusu ile donanmayı göndererek 1144 yılında burasını kontrol altına almıştır.¹⁴ 1158-1159 yıllarında ise Kıbrıs'ı işgal eden Antakya Prensliği ve Bizans şehirlerini ele geçiren Ermeniler üzerine yeni bir sefer daha yapmış ve bu bölgelerde Bizans egemenliğini tekrar sağlamıştır.¹⁵ Onun Anadolu'daki başarıları ve Balkanlar'da Sırlara ve Macarlara karşı başarılı seferler düzenlemesi üzerine Türklere karşı 1176'da giriştiği sefer ise ağır bir mağlubiyetle sonuçlanmıştır.

Komnenoslar döneminin başından bu tarihe kadar Anadolu ve Balkanlarda büyük bir kara ve deniz gücü haline gelen Bizans İmparatorluğu, yüzyılın son

¹⁰ Nicolae Jorga, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 121.

¹¹ İbnü'l Esir, c.II, ss. 55-56.

¹² Ioannes Kinnamos, **Historia**, Haz. Işın Demirkent, TTK, Ankara, 2001, ss. 14-18; Gregory Abû'l-Farac (Bar Hebraeus), **Abû'l-Farac Tarihi**, Cilt-II, Süryancadan İngilizceye çev. Ernest A. Wallis Budge, Türkçeye çev. Ömer Rıza Doğrul, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987, s. 374; Osman Turan, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, Turan Neşriyat, İstanbul, 2018, ss. 174-176.

¹³ Ioannes Kinnamos, ss. 18-19; Abû'l-Farac, c.II, s. 376; Osman Turan, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, ss. 176-177.

¹⁴ Ioannes Kinnamos, ss. 31-33; İbnü'l Esir, c.II, s. 89.

¹⁵ Ioannes Kinnamos, ss. 130-137; Abû'l-Farac, c.II, s. 397; Osman Turan, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, ss. 176-177.

çeyreğinde hızla güçten düşmeye ve Latinlerle ciddi anlaşmazlıklar yaşamaya başlamıştır. Haçlılara karşı XII. yüzyılda oluşan güvensizlik duygusu Dördüncü Haçlı Seferi'nde Bizanslıları haklı çıkarmıştır. Kutsal topraklara gitmek amacıyla 1202 yılında başlatılan, Venedikliler ve Frankların başını çektiği sefer sonucunda; İstanbul 1204 yılında Latinler tarafından işgal edilmiş ve imparatorluk parçalanarak İznik, Trabzon, Epir ve Teselya'da dört Bizans Devleti ortaya çıkmış; İstanbul ve çevresinde Latin İmparatorluğu, Yunanistan ve Mora'da üç adet Frank dukalığı kurulmuş, Girit ve Eğriboz başta olmak üzere birçok ada denizci Venedik Devleti'nin egemenliğine girmiştir. Böylece Bizans topraklarında Osmanlı hâkimiyetine kadar sürecek karışıklıklar dönemi başlamıştır.

İstanbul'un işgalinden sonra Anadolu'da kurulan İznik İmparatorluğu, ilk dönemlerinde Latinler karşısında gerilemesine rağmen I.Theodoros Laskaris yönetiminde Trabzon Komnenosları ve Anadolu Selçuklularını yenerek Batı Anadolu'da durumunu güçlendirmiştir. 1224 yılında Latin İmparatorluğu'na da üstünlük sağlayarak Balkanlarda söz sahibi olmaya başlamış ve 1235 yılında Bulgarlarla ittifak kurarak İstanbul'u karadan ve denizden kuşatmış ancak alamamıştır. Bu devlet 1246 yılında Selanik'i aldıktan sonra 1259 yılında Pelagonia'da kazandığı savaş ile Epir ve Teselya'da hâkimiyetini kabul ettirmiştir. Hemen akabinde İstanbul'u almak için Cenevizlilerle ittifak yapmış, 1261 yılında imzaladığı Nif Antlaşması ile de onlara birçok hak ve imtiyaz tanımıştır.¹⁶ Bu antlaşmayla, XI. yüzyıldan beri Venediklilere ait olan Bizans toprakları üzerindeki ayrıcalıklı durum ve ticaret üstünlüğü artık Cenevizlilere geçmiştir. Cenevizliler, Nif Antlaşması'na dayanarak değişik tarihlerde Foça, Edremit, Galata, Amasra, Sinop, Samsun ve Trabzon limanlarına yerleşme olanağı elde etmişlerdir.¹⁷ Ticaret amacıyla aldıkları bu imtiyazlara zamanla askerî bir mahiyet kazandırmış ve bu limanları deniz üssü olarak da kullanmışlardır.

VIII.Mikhail Paleolog (1261-1282) zamanında İstanbul'un alınmasıyla Latin İmparatorluğu'na son verilmiş ve bundan sonra batıya yönelik politikalara ağırlık

¹⁶ Charles Diehl, **Bizans İmparatorluğu Tarihi**, İnkılâp Kitabevi Yayın ve Sanayi Ticaret A.Ş., İstanbul, 2018, ss. 177-182.

¹⁷ William Heyd, **Yakın-Doğu Ticaret Tarihi**, çev. Enver Ziya Karal, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000, s. 524; Nif Antlaşması ile Cenevizlilerin Bizanslılara yapacakları yardımın nasıl olacağı belirlenirken bunun karşılığında Bizanslılar tarafından sağlanan imtiyazlar sayılmıştır. (Şerafettin Turan, **Türkiye-İtalya İlişkileri I**, Metis Yayınları, İstanbul, 1990, ss. 41-70)

verilerek Ege ve Balkanlar'daki hâkimiyetin tesisi için çaba sarf edilmiştir. Anjou tehlikesi bu imparatoru oldukça uğraştırmış ve Avrupa'dan destek bulmaya yöneltmiştir.¹⁸ Ancak Laskarisler dönemi sonlarına kadar güçlü bir yapıya sahip olan Bizans ordusu yanlış politikalar nedeniyle giderek bozulmuş ve ücretli askerlere bağımlı hale gelmiştir. Buna ilaveten Anadolu savunmasının zayıf bırakılması Batıya doğru göç halindeki Türkmen boylarının önündeki engelleri de ortadan kaldırmıştır.¹⁹ Bu ilerleyişi durdurmak isteyen II.Andronikos (1282-1328) zamanında Anadolu'ya getirilen Alanlar ve Katalanlardan da bir netice alınamamıştır. Üstelik Katalanlar ile yaşanan anlaşmazlıklar, bu grubun Trakya'yı tahrip etmesine ve Atina'da yeni bir devlet kurmasına neden olmuştur.²⁰

1321-1328 yılları arasında meydana gelen iç savaş sonrasında başa geçen ve II.Andronikos'a nispetle daha aktif bir politika izleyen III.Andronikos (1328-1341), imparator olduktan sonra önceliği Batı Anadolu'ya vererek Latinlerin buralarda başına buyruk hareketlerini önlemeye ve Karesi, Aydın ve Saruhan Beylikleri ile iyi ilişkiler içersinde olmaya gayret etmiştir. 1328 yılında Karesioğulları ile antlaştıktan sonra 1329 yılında Foça'ya gelerek Aydınoğulları ve Saruhanogulları ile de birer antlaşma yapmıştır.²¹ Bizans-Türk yakınlaşması, Kantakuzenos ile Orhan Bey arasında 1346 yılında yapılan yardım antlaşması ile devam edecektir.

Bizanslıların Türklerle yaklaşmasında etkili olan hususların başında Latinlerin menfaatlerini her şeyden üstün tutmaları geliyordu. Devletin toprakları sürekli olarak Venedik ve Ceneviz ile ilgili olaylara sahne oluyor ve Bizans idarecilerinin vakti bunlara ait meselelerle boğuşmakla geçiyordu. Venedik ve

¹⁸ Sicilya Kralı Manfred'i mağlup ederek 1266 yılında Napoli ve Sicilya kralı olan Charles d'Anjou'nun İstanbul'u ele geçirerek Latin İmparatorluğu'nu yeniden kurma hedefi karşısında önce kardeşi Fransa Kralı'na sonra da Papa X.Gregorius (1271-1276)'a başvurdu. 1274'te kiliselerin birleştiği ilan edildi. Ancak Bizans halkı bunu kabul etmedi. Charles d'Anjou ise Ahaya Prensi, Bulgar Çarı ve Sırp Kralı ile anlaştı. Venediklilere 1277'de yeni imtiyazlar veren VIII.Mikhail böylece onların tarafsızlığını sağladı. Papa'nın ölmesi Bizans'ı zor duruma düşürdü ve Siciilya birlikleri Arnavutluk'ta harekete geçtiler. 1279 yılında Berat'taki savaşı kaybetmesi Charles d'Anjou'yu durduramadı. Bundan sonra yoğun bir politik çalışma içerisine giren VIII.Mikhail, eski Sicilya Kralı'nın damadı olan ve güçlü bir donanmaya sahip Aragon Kralı ile anlaşarak Palermo'da başlayan ayaklanmayı destekledi. Böylece Sicilya'daki Fransız dönemi ve Bizans için Anjou tehlikesi sona erdi. (Daş, Bizans, ss. 49-57)

¹⁹ Daş, Bizans, ss. 114-118.

²⁰ Muntaner, **The Chronicle of Muntaner**, cilt:II, çev. Lady Goodenough, The Hakluyt Society, Londra, 1921, ss. 489-578.

²¹ Elizabeth A Zachariadou, **Trade and Crusade. Venetian Crete and the Emirates of Menteshe and Aydin (1300-1415)**, Hellenic Institute of Byzantine and Post-Byzantine Studies, Venice, 1983, ss. 49-50; Serdar Çavuşdere, **Orta Çağ'da Venedik, Papalık ve Türkler**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2017, ss. 83-89.

Ceneviz anlaşmazlıkları XIV. yüzyıl boyunca birçok kez kavgaya dönüşmüş ve Bizans İmparatorluğu her kavgadan zarar görmüştü.²² Buna ilaveten 1341-1347 yılları arasında ikinci iç savaşa sahne olan Bizans, bu mücadelelerde her yönüyle harap olmuş ve toprak kaybetmiş, Osmanlıların Avrupa'ya geçişinden sonra iyice küçülerek XIV. yüzyılın sonlarına doğru onlara tabi hale gelmiş ve İstanbul ile birkaç şehirden ibaret kalmıştı.²³

Siyasi gelişimi bu şekilde gerçekleşen Bizans İmparatorluğu'nun idari düzeni incelediğimiz dönem itibarı ile yeni bir yapıya kavuşuyordu. XI. yüzyıla kadar genelde tema düzeni olarak adlandırılabileceğimiz bu sistem, XI. yüzyıldaki gelişmeler nedeniyle bazı değişikliklere uğradı ve sonra yüzyıllarda aşağı yukarı bu değişikliklere bağlı kaldı.

1.1.2. Türklerin Anadolu'yu Fethi

Dandanakan Savaşı'nı takip eden yıllarda İran'a egemen olan Büyük Selçuklular, Tuğrul Bey (1040-1063) zamanında Horasan ve İran'ı aldıktan sonra Anadolu sınırlarına dayanmış ve Bizans İmparatorluğu ile komşu olmuşlardı. 1048 yılında Bizanslılarla yapılan savaşı kazanan Selçuklular, asıl hedeflerinin Fatımîler olmasına rağmen Bizans İmparatorluğu ile anlaşmaya varılamaması ve Türkmen göçlerinin batı yönündeki baskıları nedeniyle Anadolu'ya yönelmişlerdi. Bu dönemde Selçuklu orduları Erzurum, Van ve çevresini, Alparslan (1063-1072) zamanında ise Kayseri'ye kadar olan bölgeleri ele geçirmiş ve Türkmen akınları Orta Anadolu'ya kadar uzanmıştı. Malazgirt Savaşı'ndan sonra Sultan Alparslan ile

²² Venedik ile Ceneviz arasında XIV. yüzyılda savaşa dönüşen mücadelelerin ilki, Suriye'deki kazanç kaynaklarının kesilmesinin etkisiyle kuzeye yönelen iki tüccar devletin kapışması sonucunda 1294 yılında başlayan ve 1302 yılında Venedik'te imzalanan barış antlaşmasıyla sona ermiştir. İstanbul ve Ege'de geçen savaşa, Venediklilere karşı birçok olumsuz hatıraya sahip olan Bizanslılar da Ceneviz yanında katılmıştır. Venedik ile Ceneviz arasındaki mücadelelerin ikincisi Kırım'da gerçekleşmiştir. 1261 yılında imzalanan Nif Antlaşmasıyla Venediklileri Karadeniz'den uzaklaştırmaya çalışan ancak bunda tam anlamıyla başarılı olamayan Ceneviz'in, 1350 yılında Kefe limanında Venedik gemilerine el koyması ile başlamış fakat başka yerlerde geçmiştir. Ceneviz'e karşı Venedikliler, Bizans ve Aragon ile ittifak yapmış ve böylece savaş İstanbul, Sakız ve Eğriboz başta olmak üzere Marmara, Ege Denizi ve Batı Akdeniz'e yayılmıştır. Cenevizliler ise Osmanlılardan yardım almışlardır. Savaş, Ceneviz ile Venedik arasında 1355 yılında yapılan barış antlaşmasıyla sona ermiştir. Üçüncü mücadele ise Bozcaada'nın egemenliği sorunu yüzünden 1379 yılında başlamış, 1381 yılında Savoie Kontu Amadeo'nun arabuluculuğu ile yapılan Torino Antlaşması ile sona ermiştir. (Heyd, ss. 499-501, 563-570, 581-582)

²³ Daş, Bizans, ss. 83-84.

IV.Romanos Diogenes arasında barış antlaşması yapılmasına rağmen, İstanbul'da gerçekleşen taht değişikliği nedeniyle hükümsüz kalmıştı. Bunun üzerine Sultan Alparslan, komutanlarına Bizans topraklarını fetih emrini vermiş ve çok kısa bir süre içerisinde hemen hemen bütün Anadolu Türk hâkimiyetine girmişti. Bu fetihler neticesinde Anadolu'da bazı Türk Beylik ve Devletleri kurulmuştu. Bunların başlıcaları Erzurum'da Saltuklular, Erzincan'da Mengücekler, Diyarbakır ve Mardin'de Artuklular, Sivas'ta Danişmentliler ve Marmara ve Orta Anadolu'da Anadolu Selçuklu Devleti idi.

Türklerin Anadolu'yu fethinin sonuçlarından birisi de Haçlı seferleridir. Bizans İmparatorlarının Malazgirt Savaşı'ndan sonra Anadolu'yu tamamen kaybetmesinin ardından Papa'ya başvurması²⁴ üzerine düzenlenen **Haçlı seferleri** Anadolu üzerinde büyük etkiler bırakmıştır. Bu seferler, Batılıların doğu limanlarına daha çok ilgi duymasına sebep olmuş ve bu devletler, -başta İtalyan şehir devletleri olmak üzere- Ege ve Doğu Akdeniz'e çok sayıda deniz seferi düzenlemişlerdir. Dolayısıyla XI. yüzyıla kadar Anadolu ve çevresinde Bizans Devleti ile Müslümanlar arasında yaşanan mücadele XI. yüzyıldan itibaren genişleyerek Batılıları da kapsama alanı içerisine almıştır.

Ortadoğu'ya egemen olan Büyük Selçuklu Devleti'nin karışıklıklar içerisinde olmasından yararlanan Haçlılar, **Birinci Haçlı Seferi** sonucunda Suriye'de Antakya Prenslığı, Trablusşam Kontluğu, Urfa Kontluğu ve Kudüs Krallığı olmak üzere dört Latin Devleti kurabilmişlerdir.²⁵ Haçlı orduları ile birlikte hareket eden Bizans ordusu ise Anadolu'nun bir kısmını yeniden ele geçirmiştir. Bu maksatla Abydos'ta toplanan ordu ve donanma önce İzmir, ardından da Efes'i Türklerden geri almıştır.²⁶ Haçlıların varlığından cesaret alan Bizanslılar, takip eden yıllarda Anadolu kıyılarındaki diğer limanları da ele geçirmişlerdir. Türkler, Birinci Haçlı Seferi'nin ilk etkilerini atlattıktan sonra ellerinden çıkan bölgelere akınlara başlamışlardır. Geçici bir geri çekilmenin ardından, Anadolu'nun kuzey, güney ve batı taraflarına

²⁴ VII.Mikhail Dukas (1071-1078) Papa VII. Gregorius (1073-1085)'tan, I.Aleksios Komnenos (1081-1118) Papa II.Urbanus (1088-1099)'tan yardım istemişti.

²⁵ Urfa Kontluğu Urfa'nın Zengîler tarafından alındığı 1144 yılına, Antakya Prenslığı Memlük Sultanı Baybars tarafından Antakya'nın alındığı 1268 yılına, Trablusşam Kontluğu Memlük Sultanı Kalavun tarafından Trablusşam'ın alındığı 1288 yılına, Kudüs Krallığı Memlük Sultanı el-Melikü'l-Eşref tarafından Akka'nın alınarak Suriye'deki Haçlı ve Latin varlığına son verildiği 1291 yılına kadar varlıklarını devam ettirmişlerdir.

²⁶ Anna Komnena, ss. 336-338.

yani “uclara” ve sahillere doğru tekrar harekete geçmişlerdir. Bu şekilde Bizans topraklarında ilerlemeye ve yerleşmeye başlayan Türk toplulukları, başlarındaki beylerin emrinde, XII. yüzyıl boyunca sık sık Bizans topraklarına akınlarda bulunmuşlardır. Bu uclar, XIII. yüzyılda ortaya çıkacak olan Türk Beyliklerinin kurulmasında önemli bir rol oynayacaktır.

Birinci Haçlı Seferi’nden sonra Anadolu’nun batısına yerleşen Bizanslıların kuzey ve güney sahillere yeniden egemen olma çabaları aynı derecede etkili olmamış ve Türklerle Kuzey ve Güney Anadolu’da çeşitli mücadeleler yaşamışlardır. İlk Haçlı seferlerinden sonra boşaltmak zorunda kaldıkları yerlere Türkler bir süre sonra tekrar yerleşmeye başlamışlardır.²⁷

XII. yüzyılın ilk yarısında Anadolu Selçukluları I.Kılıçarslan’dan sonra zayıf düşerken **Danışmentliler** etkili bir konuma gelmiştir. Orta ve Kuzey Anadolu’da geniş bir alana yayılan bu devlet, Malazgirt Zaferi’nden sonra Sivas, Amasya, Tokat, Kayseri ve Çorum bölgesini ele geçirerek Haçlılara ve Bizanslılara karşı XII. yüzyıl ortalarına kadar Anadolu Selçukluları ile birlikte mücadele etmiştir. Gümüştekin Ahmed Gazi’nin 1105’te vefatı üzerine yerine geçen oğlu Emir Gazi, Malatya’dan Sakarya boylarına kadar hâkimiyet alanını genişletmiş ve bu arada Karadeniz sahilleri de ele geçirmiştir.²⁸ Danışmentlilerin Samsun ve civarını kolayca ele geçirmeleri, Orta Karadeniz’de Türk yerleşiminin erken tarihlerde gerçekleştiğini göstermektedir. Ancak böyle bir nüfus altyapısı, XII. yüzyıl ikinci yarısından itibaren Türklerin Sinop ve Samsun’a istinaden ticari ve askerî faaliyetlerde bulunmalarını açıklayabilmektedir.

XII. yüzyılda Anadolu büyük haçlı seferlerine hedef olmaya devam etti. 1147 yılında başlayan İkinci Haçlı seferinde Anadolu Selçukluları Kutsal Roma Cermen İmparatoru III. Konrad’ın başında olduğu kalabalık bir Alman ordusunu Eskişehir Ovası’nda mağlup ettiler. Bu yüzden arkadan gelen Fransızlar farklı bir yol izlemek zorunda kaldılar ve bu seferin Suriye’deki Haçlılara hiçbir yararı olmadı. 1189 yılında başlayan Üçüncü Haçlı Seferinde ise Alman orduları Türklerin verdiği yıpratma savaşından sonra ancak büyük kayıplarla Kilikya’ya varabildiler.

²⁷ Cahen bunun nedenini, Bizanslıların Türklerin durumunu önemsememesine bağlamaktadır. Çünkü onlar için Kilikya, Antakya ve Urfa’da meydana gelen gelişmeler daha endişe vericiydi. (Claude Cahen, **Haçlı Seferleri Zamanında Doğu ve Batı**, 2.baskı, Çev. Mustafa Daş, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2013, (Doğu ve Batı), ss. 138-139)

²⁸ Osman Turan, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, ss. 112-147, 170.

Türklerin Batı Anadolu'yu ele geçirmelerinin önünü açan Myriocephalon Savaşı'ndan sonra Ege Denizi'ne doğru biraz daha sokuldukları ve daha rahat hareket etmeye başladıkları görülmektedir. Bu tarihten sonra Uluborlu, Denizli ve Kütahya Türklerin eline geçti. İznik İmparatorluğu'nun kurulması Türklerin ilerleyişini 60 yıl geciktirse de XIII. yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen yoğun göçlerin etkisiyle Batı Anadolu haritası değişmeye başladı. Karya bölgesi, XII. yüzyıl sonlarından itibaren Türkmen yerleşimine sahne oldu. Wittek, Gregoras ve Pachymeres'ten naklen bu bölgenin daha 1269 yılında Türklerin hâkimiyetine geçmiş olduğundan bahsetmektedir.²⁹

Batı Anadolu üzerinde yaklaşık iki yüzyıldır devam eden mücadelenin sonlarına yaklaşıldığında Bizanslılar, Türk fetihlerini ve göçlerini durdurmak için Batı ile işbirliğinin yeterli olmaması nedeniyle diğer Türk boyları Kumanlar, Peçenekler ve Alanları kullandılar. Buna rağmen Türkler 1300 yılına gelindiğinde Batı Anadolu'nun fethini tamamlamak üzereydiler. Bizanslıların elinde ise sadece birkaç şehir kalmıştı.³⁰

1.1.3. Anadolu Selçuklu Devleti

Anadolu Selçuklu Devleti Kurucusu Süleymanşah, Alparslan'ın vefatından sonra Anadolu'da giriştiği fetihler neticesinde 1075 yılında İznik'i ele geçirerek başkent yapmış ve Bizans İmparatorluğu'ndaki taht mücadelesinde Botaniates'e yardım ederek onun imparator olmasında rol oynamıştı. Bizans'ın karışıklıklar içerisinde olduğu bu yıllarda Bursa, Kocaeli ve Kadıköy'ü de alarak sınırlarını Marmara Denizi'ne ulaştırmış ve İstanbul Boğazı'ndan geçişleri kontrol etmeye başlamıştı. Bizans tahtını ele geçiren I.Aleksios, 1081 yılında Süleymanşah ile anlaşarak Drakon suyunun gerisindeki tüm Anadolu'yu Türklere bırakmış ve bu antlaşma, İstanbul Boğazı'ndan uzaklaşmasına mukabil Anadolu'nun geri kalan kısmının egemenliğinin büyük oranda Anadolu Selçuklu Devleti'ne geçmesini

²⁹ Paul Wittek, **Menteşe Beyliği, 13-15'inci Asırda Garbî Küçük Asya Tarihine Ait Tetkik**, çev. Orhan Şaik Gökyay, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1944, s. 26; Georges Pachymérès, **Relations Historiques**, par: Albert Failler, Société D'édition "Les Belles Lettres", Paris, 1984, s. 404.

³⁰ Himmet Akın, **Aydinoğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma**, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1968, ss. 1-6.

sağlamıştı.³¹ Antakya'yı da fethederek Suriye'ye yönelen Süleymanşah, 1086 yılında Suriye Selçuklu Sultanı Tutuş ile mücadelesinde mağlup olunca hayatını kaybetmiş ve Anadolu Selçukluları, I.Kılıçarslan'ın 1092 yılında devletin başına geçmesine kadar Ebu'l Kasım ve Ebu'l Gazi tarafından idare edilmişti.³²

I.Kılıçarslan (1092-1107) devletin sınırlarını doğuya doğru genişletmiş, Haçlılara karşı başarıyla mücadele etmişti. Ancak onun 1107 yılında Büyük Selçuklu ordusu ile yaptığı savaşta Habur Nehri'ni geçerken boğulması, Anadolu'da Danişmentlilerin güçlenmesine ve 1140'lı yıllara kadar Anadolu'da daha fazla söz sahibi olmalarına sebep olmuştu. I.Mesud döneminde Anadolu Selçuklularının yeniden toparlanması uzun bir zaman almış, buna rağmen Bizanslılara ve Haçlılara karşı başarılı savaşlar verilmişti. XII. yüzyılın ilk yarısında büyük sorunlarla karşı karşıya kalan ve 1160'lara kadar bunlarla mücadele eden devlet, II.Kılıçarslan (1155-1192)'ın 1174 yılında Danişmentlilere son vermesi ile yeniden güçlü bir hale gelmiş ve böylece Anadolu'da Türk birliğini sağlamak yolunda önemli bir adım atılmıştı. İki yıl sonra yapılan ve Anadolu tarihinde bir dönüm noktası teşkil eden **Myriocephalon Savaşı**, Bizanslılar ve Türkler açısından büyük değişikliklere yol açmıştı. Anadolu Selçukluları bu zaferden sonra yükselişe geçerken Bizans Devleti'nde karışıklıklar başlamıştı. Savaşın kazanılmasında önemli rol oynayan Türkmenler, gaza ve yerleşim amacıyla akınlarına devam ederek Bizans denizlerine doğru ilerleyişlerini sürdürmüşler ve böylece Paflagonya, Karya ve Pamfilya gibi sahil kesimlerinde Türkleşme hızı artış göstermişti.

II.Kılıçarslan (1155-1192)'ın oğulları arasındaki mücadeleyi fırsat bilen Ermeniler ise II. Leon zamanında Türk topraklarını işgal etmiş, Trabzon Rumları da Orta Karadeniz (Sinop, Samsun)'de etkili olmak için harekete geçmişlerdi. II.Rükneddin Süleymanşah (1196-1204) ve I.İzzeddin Keykavus (1211-1220) tarafından düzenlenen sefer sonucunda Ermeniler ve Trabzon İmparatorluğu işgal ettikleri topraklardan çekilmişlerdi. XII. yüzyıl sonlarından itibaren ülkenin istikrara kavuşması, Anadolu ve çevresinde genel barışın sağlanmasına katkıda bulunmuş ve bu dönemde her alanda gelişmeler yaşanmıştı. Neticede Bizanslılar, Trabzon

³¹ Nikephoros Bryennios, **Tarihin Özü**, çev. Bilge Umar, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2008, ss. 147-149; Anna Komnena, s. 126; Bizans'ı anlamaya zorlayan nedenlerden birisi de Türklerin İstanbul Boğazı'ndaki geçişi dahi kontrol eder hale gelmesiydi. (Osman Turan, Selçuklular Zamanında Türkiye, s. 61)

³² Anna Komnena, ss. 194-195, 197-203.

Komnenosları, Kilikya Ermenileri, Artuklular ve Suriye Eyyûbîleri Anadolu Selçuklu Devleti'ne vergi vermeye başlamışlardı.

İzzeddin Keykavus zamanında Karadeniz ve Akdeniz'de büyük limanlar ele geçirildikten sonra devlet denizci bir özellik göstermeye başlamıştır. Sinop ve Antalya tahkim edilerek devletin Karadeniz ve Akdeniz'e açılan iki kapısı haline getirilmiştir. Karadeniz filosu, başta Trabzon Rumları olmak üzere Türk egemenliğine karşı çıkan unsurlarla mücadele ederek deniz ticaretini de emniyet altına almaya çalışmıştır. Böylece Karadeniz'in sahil kesiminde Ereğli'den Giresun'a kadar hâkimiyet tesis edilmiştir. Akdeniz filosu ise Antalya ve Tarsus arasında Latinler ve Ermenilerin elindeki sahil kesiminin ele geçirilmesini sağlamış ve bu limanları emniyet altına alarak Mısır ve Batı ile ticaretin sürdürülmesine yardımcı olmuştur.³³

I.Alâeddin Keykubad döneminde en güçlü dönemini yaşayan Anadolu Selçukluları, denizcilikte önemli girişimlerde bulunmuş ve Alâiye'de bir tersane kurmuşlardır. Bu dönemde ticaretin gelişmesine önem verilmiş ve Karadeniz ticaretinin iki önemli limanı Sinop ve Suğdak yüzünden Trabzon İmparatorluğu'na karşı sefer düzenlenmiştir. Türkleri ilgilendiren doğudaki gelişmelere karşı Eyyubîlerle ittifak kurulmuş, Harzemşahlar mağlup edilmiş ve alınan tedbirlerle Moğolların Anadolu'dan uzak durmalarına gayret edilmiştir.³⁴

1220 yılında ortaya çıkan ve Avrupa ile Asya'nın hemen tamamını ilgilendiren **Moğol İstilas**ı batıya doğru büyük bir hızla yayılmıştır.³⁵ Orta Asya'dan Suriye'ye kadar bütün şehirleri yakıp yıkan Moğollardan kaçan Türkler, I.Alâeddin Keykubad (1220-1237) döneminden itibaren Anadolu Selçuklu Devleti'nin uclarına ve özellikle batı sınırlarına yerleştirilmişlerdir.³⁶ 1243 yılında Köseadağ'da yapılan savaşı kaybeden Anadolu Selçukluları, bir barış antlaşması yaparak Moğollara vergi vermeye başlamışlar ve 1258 yılından sonra ise İlhanlılara bağlı hale gelmişlerdir. Köseadağ yenilgisinin diğer bir sonucu da Ermeniler ve Trabzon Rumları başta olmak üzere komşu devletlerin Türklere tabiiyetinin sona ermesidir.

³³ İbni Bibi, *El Evamirü'l-Ala'îye Fi'l-Umuri'l-Ala'îye (Selçukname)*, Cilt:I, çev. Mürsel Öztürk, T.C. Kültür Bakanlığı, Ankara, 1996, ss. 169-175.

³⁴ Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, ss. 331-395; Jorga, cilt:1, s. 150.

³⁵ İbnü'l Esir, *İslam Tarihi-El Kâmil Fi't-Tarih Tercümesi-*, Cilt:12, çev. Mertol Tulum, Ahmet Ağırakça, Abdülkerim Özaydın, Bahar Yayınları, İstanbul, 1986, ss. 312-355.

³⁶ Erdoğan Merçil, *Müslüman Türk Devletleri Tarihi*, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2006, (Türk Devletleri), s. 270.

Türklerin Memlûklerden yardım istemesi üzerine 1277 yılında Elbistan'da yapılan savaşta yenilen İlhanlılar, bunun intikamını Kayseri'den Bayburt'a kadar bütün şehirleri yakıp yıkarak almışlardır. Vezirliğinde geçen 17 yıl süresince nisbi istikrar sağlayan Süleyman Pervane döneminin de sona erdiği bu tarihten sonra Anadolu'da düzen tamamen bozulmuş, Moğol idaresi zulüm halini almıştır. Bu yıllarda Türk Beyliklerinin bağımsızlık hareketleri de hız kazanmış, kitleler halinde Anadolu'ya göç eden Türkmenler de bu hareketlere destek olmuşlardır. Bu ortamda XIII. yüzyılın sonlarında fiilen kurulan Türk Beyliklerinin büyük bir kısmının İlhanlılara bağlılığı gittikçe zayıflamıştır. İlerleyen yıllarda iyice azalan bu bağlılığı artırmak üzere 1314 yılında Emir Çoban ve arkasından oğlu Timurtaş vali olarak Anadolu'ya gönderilmiş; 1324 yılında Timurtaş'ın isyanından ve bir süre sonra Mısır'a kaçarak Memlûklere sığınmasından sonra ise İlhanlıların Anadolu üzerindeki hâkimiyeti sözde kalmıştır.

1.1.4. Anadolu'da Kurulan Diğer Devletler

Malazgirt Savaşı'nı takip eden yıllarda Anadolu'da başlangıçta Büyük Selçuklulara bağlı olarak bazı Türk Beylikleri haricinde daha önce Bizanslılara bağlı olan iki bölgede bağımsız devletler kurulmaya başlamıştır. Bunlardan Anadolu güneyine ve Çukurova'ya göç eden **Ermeniler**, Malazgirt Savaşı'ndan sonra bağımsız olarak hareket etmeye başlamışlar ve Birinci Haçlı Seferi'nden istifade ile Latinlerden de destek alarak Kilikya'da Sis merkez olmak üzere küçük çaplı bir devlet kurmuşlardır.³⁷ Bu aşamaya gelinceye kadar XI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batı Toroslar ve Güneydoğu Anadolu'nun bir kısmında siyasi faaliyetlerde bulunmuş, XII. yüzyıl sonlarına kadar Bizans İmparatorluğu'na bağlı kalmışlardır. Türklerin yerleştiği bölgeleri ele geçirmeye çalışmaları nedeniyle Anadolu Selçukluları ile karşı karşıya gelmişlerdir. XIII. yüzyılın ilk yarısında ise Anadolu Selçuklularına tabi olan Ermenilerin Köseadağ Savaşı'ndan sonra II.Gıyaseddin Keyhüsrev (1237-1246)'e ihanet etmesi, Şemseddin İsfehani kumandasındaki bir

³⁷ Ali Sevim, Erdoğan Mercil, **Selçuklu Devletleri Tarihi**, TTK Basımevi, Ankara, 1995, s. 424; Osman Turan, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, s. 40; Nicolae Jorga, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, Cilt:1, çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 150.

ordunun Çukurova'ya gönderilmesine ve Tarsus'un kuşatılmasına neden olmuştur.³⁸ Sonraki dönemlerde de Moğollarla ve Haçlılarla ittifak halinde olmaları onları Memlûkler ve Türk Beylikleri ile karşı karşıya getirecektir. Örneğin 1264, 1281 ve 1303 yıllarında Moğollarla birlikte Müslümanlara saldırımları, Memlûklerin bölgeye sefer düzenlemesine yol açmıştır.³⁹ Haçlıların Suriye'den çıkarılması ve İlhanlı Devleti'nin parçalanması Kilikya Ermeni Devleti'ni olumsuz etkilemiş ve bu devlet bundan sonra ancak kısa bir süre varlığını devam ettirebilmiştir. Memlûk harekâtı neticesinde çok önemli bir liman olan Ayas'ı 1311 yılında, Tarsus'u 1360 yılında kaybetmiş ve 1375 yılında da tamamen ortadan kaldırılmıştır.⁴⁰

Karadeniz'in güney kıyılarının en önemli limanı olan Trabzon, XI. yüzyıldan itibaren burada kurulma aşamasına giren Trabzon İmparatorluğu nedeniyle Anadolu'nun diğer bölgelerine göre ayrı bir durum arz etmiştir. Bu yüzyılın ikinci yarısından itibaren Bizans İmparatorluğu'na bağlılığı daha gevşek bir hal almış, 1204'te ise buraya gelen Komnenoslar yönetiminde -Gürcülerin de etkisiyle- tam bağımsız hale gelmiştir.⁴¹ Bizans İmparatorluğu'nun dağıldığı ve topraklarında otorite boşluğu yaşandığı bu dönemde batıya doğru genişleme siyaseti izleyen Trabzon Komnenosları, çok geçmeden Laskarisler ve Türklerle karşılaşmışlardır. Bitinya egemenliği üzerinde Laskarisler, Orta Karadeniz hâkimiyeti üzerinde Anadolu Selçukluları ile mücadele etmişler ancak I.Theodoros Laskaris ile I.Gıyaseddin Keyhüsrev arasında yapılan ittifak neticesinde her iki bölgede de yenilmişlerdir.⁴² I.İzzeddin Keykâvus'un Sinop üzerine gerçekleştirdiği sefer sonucunda da tamamen Doğu Karadeniz'le sınırlı kalmışlar, 1214 yılında yapılan antlaşmayla Anadolu Selçuklularına tabi hale gelmişlerdir.

³⁸ Sultanın ölümü ve aşırı yağmur nedeniyle kuşatma yarım kalmış, Ermenilerin aldığı yerleri geri vermesi ve vergisini ödemesi şartıyla barış antlaşması yapılmıştır. (İbni Bibi, c.II, ss. 85-88; Münecimbaşı Ahmed b. Lütfullah, **Camii'd-düvel (Selçuklular Tarihi II)**, Haz. Ali Öngül, KabalcıYayınları, İstanbul, 2017, s. 83; Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, s. 453)

³⁹ İsmail Yiğit, **Siyasi-Dini-Kültürel Sosyal İslâm Tarihi: Memlûkler (648-923/1250-1517)**, Kayıhan Yayınları, İstanbul, 1991, ss. 48-49, 60, 74.

⁴⁰ Yiğit, ss. 89, 92.

⁴¹ Trabzon Komnenos İmparatorluğu'nun kuruluşunda Gürcülerin Komnenoslarla akrabalık tesis etmek suretiyle etkiye sahip olduğu bilinmektedir. (Murat Keçiş, **Trabzon Rum İmparatorluğu ve Türkler (1204-1404)**, TTK Yayınları, Ankara, 2013, s. 20.) Ancak Fallmerayer, bu etkiyi tartışmaya açarak batıya doğru genişleme hedefleri olan ve bu konuda Bizans ile uzun süredir mücadele halinde olan Gürcülerin girişimleri hakkında daha temkinli yaklaşmakta, hatta eğer Moğol İstilas olmasaydı Trabzon Komnenoslarının en büyük rakibinin Gürcü Devleti olacağını ifade etmektedir. (Jakob Philipp Fallmerayer, **Trabzon İmparatorluğunun Tarihi**, çev. Ahmet Cevat Eren, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2011, ss. 23-27, 58)

⁴² Fallmerayer, ss. 56-59; Keçiş, ss. 27-30.

Trabzon Komnenosları, karada olduğu gibi denizde de Türklerle rekabet halinde olmuş, Sinop ve Suğdak ile ilgilenmişler, küçük çaplı donanmalarıyla fırsat buldukça bu bölgelere sefer düzenlemişlerdir. Köseadağ Savaşı'ndan sonra Moğollara tabi olmuşlar, Anadolu Selçuklularının içinde bulunduğu zor durumu fırsata dönüştürmeye çalışarak Karadeniz güneyinde yayılmaya başlamış ve 1259 yılında Sinop'u ele geçirmişlerdir. Bu şehri Süleyman Pervane'nin gayretleri sonucunda 1266 yılında terk etmek zorunda kalan Rumlar,⁴³ 1277'den sonra da Pervaneoğulları karşısında gerilemek zorunda kalmışlar ve bir süre sonra Ünye'yi kaybetmiş, 1301'den sonra da Ordu ve Giresun'da Hacı Emiroğulları Beyliği'nin kurulmasına engel olamamışlardır.⁴⁴ XIII. yüzyılın ikinci yarısında İlhanlı başkenti Tebriz ile canlı bir ticaret trafiğine sahne olan Trabzon, İlhanlıların zayıflaması ve çökmesi ile bu canlılığını yitirmiş,⁴⁵ Trabzon İmparatorluğu ise XIV. yüzyılda Akkoyunlular, Taceddinoğulları gibi komşularıyla akrabalık bağı tesis etmek suretiyle ayakta kalmaya çalışmıştır.⁴⁶

Trabzon gibi önemli bir denizcilik merkezine sahip olmasının avantajıyla Karadeniz'in doğusunda denizcilik faaliyetlerinde bulunan ve bu bölgenin kontrolü için Türk Beylikleri ve Anadolu Selçukluları ile mücadele eden Trabzon İmparatorlarından özellikle III.Aleksios (1349-1390) tarafından denizciliğe önem verildiği görülmektedir. Onun döneminde gerçekleştirilen deniz seferlerinden bazıları 1369 yılında imparatorun güçlü bir donanmayla çıktığı 4 aylık sefer, 1372'de 2 kadirga ve 40 küçük gemiyle çıktığı Lazica seferi ve 1380 yılında karadan ve denizden Limnia'ya⁴⁷ gerçekleştirdiği seferdir.⁴⁸

1.1.5. Anadolu Türk Beylikleri

Bizans İmparatorluğu'nun 1261'den itibaren politikasının ağırlık merkezini Ege ve Balkanlara kaydırarak Anadolu'yu ihmal etmesi, Türklerin büyük bir hızla

⁴³ Kerîmüddin Mahmud-i Aksarayî, **Müsâmeretü'l-Ahbâr**, çev. Mürsel Öztürk, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000, s. 63.

⁴⁴ Fallmerayer, ss. 143-156.

⁴⁵ Keçiş, s. 81.

⁴⁶ Mehmet Bilgin, "Trabzon Tarihi", **Trabzon**, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1996, ss. 62-66.

⁴⁷ Samsun ile Ordu arasında bir kıyı şehri.

⁴⁸ Anika Asp-Talwar, "The Chronicle of Michael Panaretos", **Byzantium's Other Empire: Trebizond**, Ed. Antony Eastmond, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2016, s. 195.

Batı Anadolu'ya yerleşmelerine yardımcı olmuştur.⁴⁹ Bu sıralarda Anadolu Selçuklu Devleti'nin de iç mücadelelerle uğraşması ve Moğolların sahil bölgelerinde hâkimiyet kuramaması, Batı Anadolu'daki Türkmen beylerinin serbest hareket etmesine sebep olmuştur. Moğol istilâsından kaçan Türklerin Anadolu'ya yığılması ile Anadolu'nun fethi ve Türkleşmesi tamamlanma aşamasına girmiş, uclara yığılan Türkmenler Menderes Havzası, Kastamonu ve Bolu taraflarından Bizans hudutlarını aşarak terk edilmiş arazilere yerleşmişlerdir.⁵⁰ Buradaki Türkmen beylerinin harekete geçmesinin bir nedeni de Moğollara karşı gelen ve bu suretle Türkmenlerin desteğini alan II.İzzeddin Keykâvus (1246-1262)'un IV.Mikhail tarafından Enez Kalesi'nde hapsedilmesidir.⁵¹

Batı Anadolu'daki **beyliklerin** çekirdeğini teşkil eden Germiyan Beyliği⁵², Sahib Ataoğulları Beyliği'nin ortadan kaldırılmasını müteakiben Kütahya ve (Afyon) Karahisar taraflarına hâkim olmuş ve batı yönünde Bizans topraklarına doğru fetih siyaseti izlemiştir. Bu sıralarda Kuzey Anadolu'da da Türk Beylikleri ortaya çıkmaya başlamıştır. Sinop'ta Muineddin Süleyman Pervane'nin ardından oğulları tarafından Pervaneoğulları, Kastamonu'da da bu şehrin kendisine ikta olarak verildiği Seyfettin Yaman Candar tarafından Candaroğulları Beylikleri kurulmuştur.

Türkler, Bizans'ın yönetim düzeninin bozulması ve halkın kendilerini tercih etmesi nedeniyle fazla bir engelle karşılaşmamışlar, gerçekleştirdikleri seferler neticesinde Batı Anadolu'yu kısa sürede ele geçirmişlerdir. Bu seferleri gerçekleştiren komutanlardan birisi olan Menteşe Bey, Karya ve Büyük Menderes civarını ele geçirdikten sonra 1280'lerde beyliğini kurmuştur.⁵³ Bu beyliğin denizcilikte kısa zamanda gelişmesinin bir nedeni de kurucusunun daha önce Emirü's Sevâhil⁵⁴ görevinde bulunmuş denizci bir idareci olmasıdır.⁵⁵ Bu beyliğin

⁴⁹ Wittek, s. 15; Daş, Bizans, s. 45.

⁵⁰ Osman Turan, Selçuklular Zamanında Türkiye, ss. 505-508.

⁵¹ Fevzi Kurtoğlu, **Türklerin Deniz Muharebeleri**, Sebat Matbaası, İstanbul, 1935, s. 38; Osman Turan, Selçuklular Zamanında Türkiye, ss. 497-501, 514, 520, 521.

⁵² El-Ömerî Anadolu'daki Türk Beyleri'nin Germiyan Beyi'ne saygı duyduklarını, onun üstünlüğünü kabul ettiklerini ve ona sultana davranır gibi davrandıklarını ifade etmiştir. (El-Ömerî, ss. 153, 157)

⁵³ Wittek, s. 26.

⁵⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Emirü's Sevâhil'in sahil kısımlarından sorumlu vali olduğunu, bunun donanma komutanı anlamına gelmediğini, donanma komutanı terimi için Anadolu Selçuklularında Reis'ül Bahr ifadesinin kullanıldığını belirtmektedir. (İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti Teşkilatına Medhal**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, (Medhal), s. 120)

⁵⁵ Wittek, Menteşe Bey'in Pachymeres'te geçen "Salpakis" ünvanını sahil beyi olarak değerlendirmiş ve bunun Anadolu Selçukluları'ndaki Emirü's Sevâhil'in karşılığı olduğunu ispatlamıştır. (Wittek, ss. 29-30)

kurulmasını müteakiben Türklerin akınları batıya ve kuzeye doğru gelişme göstermeye devam etmiş, Balat, Marmaris, Muğla ve Fethiye taraflarında kurulan Menteşeoğullarına ilave olarak Birgi, Ayasuluğ ve İzmir bölgesinde Aydın; Manisa'da Saruhan; Balıkesir'de Karesi Beylikleri ortaya çıkmış ve bu beylikler çok kısa bir süre içerisinde denizlerde de faaliyet göstermeye başlamışlardır.

Bu Türk Beyliklerinden özellikle Güney Anadolu'dakilerin kuruluş safhasında **Memlük Devleti** de rol oynamıştır. Dünya tarihi açısından XIII. ve XIV. yüzyıllarda etkili bir yere sahip olan Memlükler, Suriye'de Haçlılara ve Moğollara karşı büyük bir mücadele vermiş ve onların bu bölgeyi istilasını engellemişlerdir. Bu devlet 1261 yılında yapılan Ayn-ı Calut Savaşında Moğollara ilk yenilgiyi tattırarak, Haçlılara karşı Eyyubilerin verdiği mücadeleyi devam ettirmek suretiyle 1268 yılında Antakya, 1291'de de Akka'yı alarak Suriye'deki Latin devletlerine son vermiştir. Onların Haçlılarla ve Moğollarla mücadele halinde olmaları, Anadolu'daki Türklerle birlikte hareket etmelerini sağlamış, 1277 yılında Moğollara karşı yaptıkları Elbistan Savaşı ile 1281 yılında Humus civarındaki savaşı kazanmaları, Türk Beyliklerinin bağımsızlık ümitlerini arttırmıştır. İlhanlılar zamanında Türklere müttefik olan bir diğer devlet de Karadeniz'in kuzeyindeki Altınordu Devleti'dir. İlhanlılarla aralarındaki anlaşmazlıklar, bu devletin de Memlükler gibi Türk Beylikleri lehine hareket etmesini sağlamıştır.

XIII. yüzyıl sonlarından itibaren Doğu Akdeniz'le bağlantısı Kıbrıs Adası ile sınırlı kalan Haçlılar, bu tarihten sonra asıl ilgi alanlarını kuzeye kaydıracaklardır. XIV. yüzyıl boyunca Rodos Şövalyeleri, Kıbrıs Lusignan Krallığı, Venedik ve Cenevizliler Anadolu'nun güneyinde, Ege ve Karadeniz'de sık sık görülmeye başlayacaklar, Türk beylikleriyle ticari ve askerî ilişkiler içerisine gireceklerdir.

Türk Beyliklerinin Anadolu'yu tamamen ele geçirmeleri üzerine Bizans İmparatoru'nun ücretli asker olarak 1303 yılında Türklere karşı getirttiği Katalanlar, Batı Anadolu'yu talan ettikten sonra Trakya'ya geçtiler. Ücretlerinin ödenmemesi üzerine Trakya'yı yağmalayarak Mora'ya çekildiler ve 1311 yılında Atina Dukalığı'nı kurdular. Onların yol açtığı olaylar Türk Beyliklerinin hareketlenmesine neden oldu. Bizans'ın savunma zafiyeti ve Türklere karşı yapılan girişimin başarısız olması da bunda etkili oldu. Karesioğulları Katalanların Anadolu'dan çekildiği 1304 yılından sonra kısa bir süre içerisinde Misya bölgesinin kalan kısımlarına yayıldılar.

⁵⁶ Sasa Bey de Efes ve Tire başta olmak üzere Ege sahillerindeki şehirleri Türk hâkimiyeti altına aldı. Ancak aralarında anlaşmazlık çıkınca Mehmed Bey (1308-1334) onun elindeki yerleri ele geçirerek Aydınoğulları Beyliği'ni kurdu.⁵⁷

Türk Beyliklerinin bu bağımsızlık faaliyetleri İlhanlı Devleti'nin tepkisine yol açıyordu. Beyliklerin faaliyetlerine engel olmak amacıyla çeşitli tedbirler alan İlhanlılar, 1314 yılında Emir Çoban'ı ve arkasından 1317/1318 yılında oğlu Timurtaş'ı Anadolu'ya vali olarak gönderdiler. Beylikler genelde vergi vererek bağılıklarını bildirseler de Karamanoğulları başta olmak üzere bazıları bu bağılılığı kabul etmeyerek onlara karşı mücadele ettiler. Menteşe, Aydın, Saruhan, Karesi ve Candaroğullarından oluşan denizci beylikler ise konumları ve genelde gaza ile meşgul olmaları nedeniyle İlhanlı tehlikesinden uzak kaldılar.

Bu beylikler, Anadolu'ya yakın olanlar başta olmak üzere adalara da hâkim olma mücadelesi vererek Ege Denizi yönünde gelişme eğilimi gösterdiler. Söz konusu adaların başlıcaları Rodos, İstanköy, Sisam, Sakız ve Midilli idi. Bu seferlerde Türk denizcileri, başta Venedik olmak üzere güçlü denizci devletleri karşısında buldular. Türklerin Ege Denizi'nde gittikçe daha faal hale gelmeleri Avrupalı devletleri rahatsız etti ve sonuçta çeşitli Haçlı projeleri geliştirilmeye başlandı. Bu projeler sonunda düzenlenen seferlerin en etkili olanları 1334 ve 1344 yıllarında denizden gerçekleştirildi. Bu nedenle Türklerle Batılılar arasındaki ilişkiler XIV. yüzyılın ilk yarısında genelde savaş ağırlıklı iken ikinci yarısında yumuşamak suretiyle ticarete dönüştü ve bu arada bazı antlaşmalar yapıldı.⁵⁸

Dikkate değer bir deniz gücü bulunmayan Karamanoğulları ise Gorikos ve Alâiye başta olmak üzere Güney Anadolu limanlarını elinde bulundurmak için çaba sarf etmişler, ancak donanmaya sahip olmamaktan ve sadece kara ordusuna dayanmaktan kaynaklanan güçlüklerle karşılaşmışlardı. Anadolu'da önemli çıkarları olan Kıbrıs Kralı, Anadolu Selçuklularının son zamanlarındaki karışıklıklardan istifade ederek 1293 yılında Alâiye'yi işgal etmişti. Mahmud Bey tarafından geri alınan bu şehirde Karamanoğullarına bağlı bir beylik kurulmuş ve bu beylik, Gedik Ahmet Paşa tarafından ilhak edileceği 1472 yılına kadar varlığını devam ettirmişti.⁵⁹

⁵⁶ Zerrin Günel Öden, **Karasi Beyliği**, TTK Basımevi, Ankara, 1999, ss. 23-24.

⁵⁷ Akın, s. 17; Wittek, s. 43.

⁵⁸ Çavuşdere, Orta Çağ'da Venedik, Papalık ve Türkler, ss. 111-172.

⁵⁹ Salim Koca, **Anadolu Beylikleri Tarihi**, Berikan Yayınevi, Ankara, 2013, ss. 73-74.

Memlûk Devleti ile müttefikleri Anadolu Türklerinin Ermeni Krallığı'nın Çukurova'daki şehirleri birer birer ele geçirdiği XIV. yüzyıl ortalarında Gorikos direnmeye devam ediyordu. Karamanlılar burayı ele geçirmek üzere taarruzlarını yoğunlaştırdı. Kıbrıs Kralı I.Pierre (1359-1369) Gorikos'a yardım göndermiş ve aynı zamanda büyük bir donanmayla Antalya'ya saldırarak şehri ele geçirmişti.⁶⁰

Böylece Anadolu Beyliklerine karşı önemli başarılar kazanan I.Pierre, kısa zaman sonra Memlûklere karşı da harekete geçerek 1365 yılında İskenderiye'ye saldıran Haçlı Birliğinin öncüsü oldu. Bu sıralarda iç karışıklıklar içinde bulunan Memlûkler ise saldırıya bir cevap veremediler.⁶¹ Ancak bu saldırının yaptığı tahribatı unutmadılar ve düzenledikleri deniz seferi ile 1426 yılında Kıbrıs'ı ele geçirdiler.⁶² Antalya ise Hamitoğullarının büyük uğraşları sonucunda 1373 yılında geri alınabildi.⁶³

1.1.6. Osmanlı Devleti

1301 yılında İzmit yakınlarındaki Koyunhisar'da Bizans ordusuna karşı ilk zaferi elde eden **Osmanlılar**, Marmara sahillerine doğru ilerleyişlerini sürdürerek 1326 yılında Bursa, 1331 yılında İzmit ve 1337 yılında İzmit'i aldılar. Orhan Gazi (1326-1359) döneminde H. 735 M. 1334/1335 yılından itibaren Karesi Beyliği'nin topraklarını alarak devletin sınırlarını Ege Denizi'ne ulaştırdılar.⁶⁴ Lapseki, Abydos ve Edremit üslerine sahip olmaları, onlara Çanakkale Boğazı'ndan geçişleri kontrol etme fırsatını verdi ve Rumeli'ne geçiş için zemin hazırladı.⁶⁵ Daha önce de birçok

⁶⁰ Sait Kofoğlu, **Hamitoğulları Beyliği**, Türk Tarih Kurumu Yayınevi, Ankara, 2006, ss. 234-257; Şihabeddin Tekindağ, "Karamanlıların Gorigos Seferi (1367)", **Tarih Dergisi**, Cilt: 7, Sayı:9, 1954, ss. 161-164.

⁶¹ Yiğit, ss. 91-92.

⁶² Burak Gani Erol, **Memlûk Deniz Kuvvetleri**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2012, ss. 150-167.

⁶³ Kofoğlu, s. 254.

⁶⁴ Âşıkpaşazâde, **Tevârîh-i Âl-i Osman**, Haz: Kemal Yavuz, M.A. Yekta Saraç, Gökkuşbu Yayınları, İstanbul, 2007, ss. 71-73, 84-86; Mehmed Neşrî, **Kitâb-ı Cihan-nümâ**, Cilt:I, Haz. Faşk Reşit Unat, Mehmed A. Köymen, Tercüman Yayınları, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987, ss. 165-166; İsmail Hami Danişmend, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, Cilt:1, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1947, ss. 6, 12, 18, 27-29.

⁶⁵ Öden, Karesi Beyliği'nin Osmanlılar tarafından ilhak tarihini incelediği eserinde ilhakın tam olarak 1345 ve onu takip eden birkaç yıl içerisinde gerçekleştiğini ifade etmektedir.(Öden, ss. 56-62) Kaynaklar ilk olarak Balıkesir, Bergama ve Edremit'in alındığından bahsederken Çanakkale Boğazı kıyısındaki üslerden bahsetmemişlerse de burasının da birincileri takip eden 5-10 yıl içerisinde Osmanlı topraklarına katılmış olması gerekmektedir.

defa Rumeli'ne akınlar düzenleyen Karesi Beyliği yöneticilerinin ve komutanlarının onlara katılması, Balkanlarda yayılmalarını kolaylaştırdı.

Bizans İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu karışık ortamda Kantakuzenos'a yardım eden ve 1352 yılında Bulgar-Sırp birleşik ordusunu mağlup eden Süleyman Paşa, takip eden günlerde Gelibolu Yarımadası'ndaki Çimpe kalesine asker yerleştirmişti. 2 Mart 1354 tarihinde meydana gelen depremin de etkisiyle savunma sistemi çöken Gelibolu'ya geçen Süleyman Paşa, askerlerini de süratle Karesi'den Rumeli'ye geçirmiş ve kısa zamanda yarımada hâkim olmuştu. Hemen ardından fetihlerini batıya ve kuzeye doğru genişleten ve 1361 yılında Edirne'yi alarak Balkanlarda yayılmaya devam eden Osmanlılar, 1371 yılında Sırp'ları Çirmen'de ağır bir yenilgiye uğratmışlardı. 1388'de bir Türk birliğinin Ploşnik'te Bosnalılara yenilmesinden cesaret alarak birleşen Sırp, Bosnalı ve Hırvat ordusunu 1389 yılında Kosova Savaşı'nda yenmişlerdi.⁶⁶ Bu başarıları onları Balkanların diğer ucundaki Macarlarla kaşı karşıya getirecek ve Avrupa'da bir Haçlı ordusunun toplanmasına sebep olacaktı.

I.Bayezid, Kosova Savaşı'ndan sonra çıktığı Batı Anadolu seferinde Aydınoğulları, Saruhanogulları ve Menteşeoğulları Beyliklerini ilhak etmiş ve Alaşehir'i fethetmiş, böylece Anadolu'da Türk Birliğini büyük oranda sağlamıştı.⁶⁷ Bu fetihlerle birlikte Batı Anadolu Beyliklerinin denizcilik mirasını da alan Osmanlı Devleti, Doğu Akdeniz'in deniz gücü olma yolunda önemli bir adım atmış oldu. Marmara'ya ilaveten Ege Denizi sahillerine de egemen olarak çok sayıda deniz üssüne sahip olması **denizcilik politikasının daha kapsamlı** bir hale gelmesini sağladı. Ancak ve bu kıyılardaki önemli limanları ele geçirmeleri, Osmanlıların denizlerde Venediklilerle anlaşmazlığa düşmelerine de neden oldu.⁶⁸

⁶⁶ Halil İnalcık, **Osmanlılar ve Haçlılar**, Alfa Yayınları, İstanbul, 2013, ss. 61-63.

⁶⁷ Âşıkpaşazâde, ss. 110-119; Mehmed Neşrî, c.I, s. 324-333; Doukas, ss. 39-44.

⁶⁸ XIV. yüzyılın ilk yarısında 1351'e kadar savaş ağırlıklı olan Venedikliler ile ilişkiler 1351'den itibaren ticaret öncelikli bir hale gelmiştir. Özellikle I.Murad (1359-1389) döneminde Osmanlılar ile Venedikliler barış halinde olmuşlardır. Ancak Cenevizliler, Türklere Venediklilerden daha yakın bir siyaset izlemişlerdir. Osmanlılar da Venediklilere üstün tuttukları ve genelde iyi ilişkiler içerisinde bulunduğu Cenevizliler ile 1352'de ittifak, 1387 yılında ticaret antlaşması yapmışlardır. Şerafettin Turan, Osmanlı-Ceneviz ilişkilerinin dostluk ve ticaret çerçevesinde gerçekleştiğini, Cenevizlilerin Hristiyan Dünyasının zorlamasıyla Türklere karşı düzenlenen Niğbolu seferine katıldıklarını belirtmiştir. (Şerafettin Turan, ss. 284, 288, 326.)

1350'lerde Avrupa'ya yayılan büyük bir vebadan ağır bir şekilde etkilenen Venedik ile Ceneviz XIV. yüzyılın ikinci yarısında ayakta kalma mücadelesi veriyorlardı. Bu yüzden her iki devlet de Türklerle iyi ilişkiler içerisinde olmuşlar, Osmanlılarla genelde barış halinde kalmaya dikkat etmişlerdir. Bu dönemde Batı Anadolu Beyliklerinin de bunlarla ticaretlerini sürdürdükleri

Türklere karşı Papa'nın çabalarıyla XIV. yüzyılın son Haçlı ittifakı oluşturuldu. Macaristan, Venedik, Fransa ve Bizans'ın desteklediği sefere Macar Kralı Sigismund önderlik etti. İçinde önemli miktarda Frank da bulunan Haçlı ordusu, 1396'da Niğbolu'da I.Bayezid tarafından ağır bir bozguna uğratıldı.⁶⁹ Bizans İmparatorluğu'nun Osmanlı karşıtı ittifaka dâhil olması İstanbul'un kuşatılmasına neden oldu. Kuşatma uzun sürdü ve Anadolu'daki gelişmeler nedeniyle anlaşma yapılarak savaşa son verildi.⁷⁰ Takip eden yıllarda Candaroğulları ve Karamanoğulları seferlerinin ardından Orta ve Kuzey Anadolu, Kadı Burhaneddin'in vefatıyla da Amasya, Sivas ve Malatya yani Doğu Anadolu'nun büyük bir kısmı Osmanlı topraklarına katıldı.⁷¹

Bu sırada doğuda, Anadolu'yu çok yakından ilgilendiren yeni gelişmeler meydana geliyordu. Doğu Avrupa'nın büyük devleti Altınordu ile yıllarca savaştıktan sonra galip gelen **Timur** bundan sonra güneye yönelmişti. 1402 yılında bu kez de Osmanlı Devleti ile yapılan Ankara Savaşı'nı kazandı ve eski beyliklere topraklarını iade etti. Böylece Anadolu'da Türk Birliği tekrar bozuldu. Bizans rahat bir nefes aldı. Müteakip yıllarda Avrupa'da Selanik başta olmak üzere bazı yerler elden çıktı. Sonuçta fetret devrine giren ve bunun etkilerini gidermek için yıllarca uğraşmak zorunda kalan Osmanlıların devlet düzenini yeniden sağlayabilmeleri uzun bir zaman aldı.

1.2. DENİZCİLİK FAALİYETLERİ

Anadolu'da denizcilik faaliyetleri eski çağlardan beri önemli bir yer tutmuştur. Müslümanların İstanbul'u denizden kuşatmaları ve Akdeniz Adalarını ele geçirmeleri, Bizans'ın deniz kuvvetlerine önem vermesine yol açtı. Anadolu'nun denizlerle çevrili coğrafyası, burayı yurt edinen Türklerin de denizcilikten uzak

görülmektedir. İlerleyen yıllarda iki İtalyan şehir devleti, Ege'deki küçük bir ada üzerinde büyük bir kavgaya tutuşmuştu. V.Ioannes'in İmparator olmak için Venediklilere vadettiği Bozcaada üzerindeki hâkimiyet mücadelesinden başlayan 1378-1381 Venedik-Ceneviz Savaşı, Torino Antlaşmasıyla sonuçlanmış ve ada tarafsız hale getirilmiştir. I.Bayezid (1389-1402) devrinde, babasının takip ettiği Osmanlı politikasının değiştiği görülmektedir. Balat ve Ayasuluğ ile ticaretinin kesilmesinden endişe eden Venediklileri Padişah rahatlatırsa da bu rahatlık fazla uzun sürmemiştir.

⁶⁹ İncalcık, Osmanlılar ve Haçlılar, ss. 68-69.

⁷⁰ İncalcık, Osmanlılar ve Haçlılar, ss. 70-71.

⁷¹ Âşıkpaşazâde, s. 109; Mehmed Neşri, c.I, ss. 313-315; Doukas, **Tarih, Anadolu ve Rumeli, 1326-1462**, çev. Bilge Umar, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2008, ss. 9-10.

durumlarının imkânsız olduğunu göstermiştir. Denizcilik faaliyetlerinin askeri boyutunun yanında sivil boyutu da vardı. Deniz ulaşımının karaya oranla daha emniyetli ve ucuz olması, özellikle deniz ticaretinin gelişmesini sağlıyordu. Afrika ve Avrupa'ya uzanan deniz yolları, Anadolu ekonomisi için önemliydi. Asya kıtasının iç kısımlarıyla yapılan ticaretin devamı niteliğindeki deniz yollarının başlangıcını limanlar oluşturuyordu ve Anadolu kıyılarında bunlardan çok sayıda bulunmaktaydı. Bu ticaretin korunması için deniz kuvvetlerinin güçlü olması gerekiyordu.

Kuzey Afrika, Mısır ve Suriye'deki **Müslüman donanmaları**, X. yüzyılın ortalarına kadar Akdeniz'i bir baştan öbür başa kontrolleri altında tutuyorlardı. Akdeniz'in hemen tamamı Müslümanların egemenliği altına girmiş bulunuyordu.⁷² Balear Adaları Endülüs Emevî, Sicilya Fatımî, Kıbrıs Adası⁷³ Abbasî Devleti'nin egemenliğindeydi. Sicilya'daki Müslümanlar İtalya'nın güneyinde bazı mevkiileri ele geçirmişlerdi. Girit'te Endülüslü denizci Müslümanlar tarafından bir devlet kurulmuştu. X. yüzyıl ortalarında ise bu durumda önemli değişimler yaşanmış, Bizans deniz gücü canlanmaya ve etkili seferler düzenlemeye başlamıştı. Nikephoros Phokas kumandasındaki donanma 961 yılında Girit'i, 963 yılında ise Mısır (İhşid) donanmasını yenerek Kıbrıs'ı ele geçirmişti.⁷⁴ 965 yılında Müslümanların büyük kara ve deniz üssü Tarsus'u ele geçirmeleriyle birlikte Doğu Akdeniz'de Müslüman üstünlüğünü sona erdirmişlerdi. Diğer taraftan 969 yılında Kahire'yi ele geçirmeleriyle Fatımî deniz gücü de Mağrip'ten Mısır'a kaydı. Geride bıraktıkları Ziriler ve Sicilya Müslümanları ise daha zayıf filolara sahiptiler. III. Abdurrahman (912-961) döneminde güçlü bir donanmaya kavuşmuş olan Endülüs Emevîlerinin Batı Akdeniz'deki üstünlüğü ise devam ediyordu. Kuzeyde Ceneviz ve Pisa henüz zayıf birer şehir devletleri konumundaydılar. Venedik ise Bizans İmparatorluğu'nun tabisi olmanın verdiği avantajları kullanarak deniz gücünü artırıyordu.

XI. yüzyıl sonlarına gelindiğinde İtalyan şehir devletleri Bizans İmparatorluğu'nun koruyuculuğundan faydalanarak iyice güçlenmişlerdi. 1087

⁷² İbni Haldun, **Mukaddime**, Cilt:I, çev. Zakir Kadiri Urgan, Maarif Basımevi, İstanbul, 1954, ss. 684-686.

⁷³ Kıbrıs Adası VII. yüzyıldan itibaren Bizans Devleti ile Emevîler ve Abbasîler arasında sürekli mücadeleye sahne olmuş, X. yüzyıla gelindiğinde Abbasîlere vergi vermeyi sürdürmüş, Girit'in tekrar Bizans hâkimiyetine girmesinden sonra burada da Bizans otoritesi kurulmuştur. (TDVİA, c.25, s. 372)

⁷⁴ Archibald R. Lewis, **Naval Power and Trade in the Mediterranean A.D. 500-1100**, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1951, ss. 185-186.

yılında Tunus üzerine Papalık tarafından organize edilen Haçlı seferini Ceneviz, Pisa ve Amalfi gemilerinden oluşan büyük bir donanma gerçekleştirdi.⁷⁵ Birinci Haçlı seferini takip eden yıllarda ise Akdeniz'in kontrolü büyük oranda bu devletlerin eline geçmiş bulunuyordu.⁷⁶ Bu gelişmeler sonucunda Venedik donanması 1110 yılında Fatımî donanmasını Beyrut ile Sur arasındaki Sayda açıklarında bozguna uğrattı.⁷⁷

Vatandaşlarının kazanç kaynağının gemicilik ve deniz ticareti olması, bu devletlerin ticari ilişkilerini ön plana çıkarmıştı. Dolayısıyla ticaretin yoğun olduğu Doğu Akdeniz limanlarında elde ettikleri imtiyazlar onlar için büyük önem taşıyordu ve Haçlı Seferleri bu devletlerin gelişmesi için uygun bir ortam hazırlamıştı. Doğu Akdeniz sularında büyük bir hareketliliğe sahne olan bu seferlerde Haçlıların deniz gücünü teşkil eden Pisa, Ceneviz ve Venedik donanmaları, Suriye ve Filistin'deki limanların ele geçirilmesine önemli katkılar sağladılar.⁷⁸ Bu sıralarda Doğu Akdeniz'deki Müslüman deniz gücü ise oldukça zayıf bir duruma düşmüş ve XII. yüzyıl sonlarına gelindiğinde Selahaddin Eyyûbî, Haçlılara karşı Muvahhid hükümdarından donanma yardımı istemek zorunda kalmıştı.⁷⁹ XII. yüzyılda Doğu Akdeniz'deki bir diğer deniz gücünü ise Sicilya Normanları oluşturuyordu. Güçlü donanması ile Bizans'ı sık sık zor durumlar yaşatan Normanlar, Fatımîlerin zayıflaması üzerine 1155'ten itibaren Doğu Akdeniz'e ve özellikle Mısır'a saldırılar düzenlemeye başladılar. Bu saldırıları Eyyubîler zamanında da devam ettirdiler: 1174 yılında İskenderiye'ye çıkarma yaptılar ve Üçüncü Haçlı seferine destek verdiler.⁸⁰

XIII. yüzyılda Venedik ve Ceneviz'in büyük birer deniz gücü haline gelmesi, Anadolu ve çevresinde de etkilerinin artmasına neden oldu. Bu devletler, Suriye ve Filistin'deki kazanç kaynaklarının kesilmesi ve bu bölgede Memlûklerin deniz üslerini ele geçirerek yeni bir deniz gücü olarak ortaya çıkması nedeniyle kuzeye yönelerek Anadolu çevresi ve Karadeniz'deki limanlara yerleşmeye başladılar. Bu

⁷⁵ Lewis, s. 233.

⁷⁶ İbni Haldun, ss. 687-688.

⁷⁷ Nicol, Bizans ve Venedik, ss.71-72.

⁷⁸ Haçlı seferlerinde İtalyan şehir devletlerinin durumu detaylı olarak analiz eden Fransız tarihçi Claude Cahen, Haçlıların İtalyan şehir devletlerinin deniz gücüne muhtaç olduklarını, bunlardan Pisa ve Ceneviz'in Haçlılarla birlikte hareket etme konusunda öncü olurken Venedik'in ise Haçlı seferlerine gecikmeli olarak iştirak ettiğini belirtmektedir. Detaylı bilgi için bkz. (Cahen, Doğu ve Batı, ss. 116-121)

⁷⁹ İbni Haldun, ss. 689-690.

⁸⁰ Murat Öztürk, "Sicilya Normanlarının Doğu Akdeniz'deki Bahrî Faaliyetleri 549-584 (1154-1189)", **FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi**, Sayı:14, 2019, ss. 195-228.

sıralarda Türkler yeni bir deniz gücü olarak ortaya çıktılar ve yüzyıl sonlarında Anadolu çevresindeki denizlerde Hristiyan deniz trafiğini tehdit etmeye başladılar. XI. yüzyıldan XIV. yüzyıla kadar Anadolu Selçukluları, Türk Beylikleri ve Osmanlılar olarak farklı devletler kurmalarına rağmen denizcilik faaliyetlerini birbirlerinin devamı şeklinde sürdürdüler.

Genel itibarı ile bu şekilde bir görünüm sergileyen denizlerdeki durum, dünya çapında meydana gelen gelişmelerin etkisiyle, XIII. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde geçmiş dönemlere göre farklı bir yapıya büründü. Böylece Anadolu'yu çevreleyen denizlerdeki devletlerarası dengede değişik bir durum ortaya çıktı. Ahrweiler, bu durumu açıklarken Doğu Akdeniz ve Ege'deki kuvvet dengesinin hiçbir gücün üstünlük kurmasına izin vermediğini belirtmektedir. Önceki yüzyıllarda da var olan korsanlık faaliyetleri bu ortamda daha da arttı ve devletler tarafından birbirlerine karşı kullanılır hale geldi.⁸¹

1.2.1. Donanma Faaliyetleri

XI. yüzyıla girilirken Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de etkili bir deniz gücüne sahip olan Bizans İmparatorluğu, Anadolu'da bulunan deniz üslerinin tamamını kontrolü altında bulunduruyordu. Yüzyılın son çeyreğinde Türklerin Anadolu'ya yerleşmesi ve denizlerle tanışmasıyla bu devlete Anadolu Selçukluları da eklendi. XIII. yüzyılda ise Moğol istilası sonucunda Anadolu Selçukluları zayıflayıp çok geçmeden yıkılınca onun yerine geçen Türk Beylikleri bu devletin denizcilik mirasını devraldıkları gibi Bizans İmparatorluğu'nu da Anadolu'dan tamamen çıkardılar ve Anadolu'daki deniz üsleri ve tersanelerin yeni sahipleri oldular. Bu nedenle öncelikle Bizans, ardından Anadolu Selçuklu Devleti ve Türk Beyliklerinin donanma faaliyetleri incelenecektir.

⁸¹ Hélène Ahrweiler, **Byzance Et La Mer**, Presses Universitaires De France, Paris, 1966, s. 322; Heyd, ss. 253, 494-497.

1.2.1.1. Bizans İmparatorluğu Donanma Faaliyetleri

Bizans İmparatorluğu'nun gerçek anlamda bir deniz gücü haline gelmesi VII. yüzyıldaki gelişmelere dayanıyordu. Bizans Deniz Kuvvetleri teşkilatı esas olarak tema sistemine göre şekillenmişti. Herakleios (610-641) zamanında Bizans ordularının konuşlandırıldığı bölgeler, Thraki, Opsikion, Thrakesion, Karavisiani, Anatolikon ve Armeniakon adını almıştı. Bu bölgeler zamanla tema adını aldı ve müteakip yüzyıllarda gelişmeye devam etti. Karavisiani bölgesi Kybiration deniz temasına dönüştü. Merkezi Antalya olan bu tema, Anadolu'nun güney ve güneybatı kısmını yani Karya, Likya ve Pamfilya'yı kapsıyor ve deniz kuvvetlerinin insan gücünü sağlıyordu. Bu düzenin oluşmaya başladığı ilk dönemlerde özellikle Doğu Akdeniz'den gelen Müslüman donanmalarına karşı savunma tedbirleri düşünüldüğünden ilk denizcilik teması da bu bölgede şekillenmiş ama sonraları başka bölgelerde de filolar oluşturulmuş ve donanma teşkilatı yaygınlaştırılmıştır.⁸²

Bizans donanması merkez ve taşra filolarından oluşuyordu. Taşra filoları, önceleri strategos ve daha sonra merkezden atanan valiler olan "dük"ün emri altında görev yapıyorlardı.⁸³ Doğu Akdeniz'de görev yapan Bizans donanmasını oluşturan Karya, Pamfilya, Isauria ve Kilikya filoları imparatorluk denizlerinin ve adalarının kontrol edilmesinde kullanılmışlardı.

XI. yüzyılda donanmanın yapısında bazı değişiklikler meydana geldi. Bunların ilki IX.Konstantin Monomakhos (1042-1055) döneminde yapıldı ve taşra filoları İstanbul'a bağlı hale getirilerek filoların komutanları merkeze rapor vermeye başladılar. Böylece donanma yeni bir yapıya kavuşarak tek merkezden idare dönemine girdi.

XI. yüzyılın ikinci yarısında yaşanan iç karışıklıklar ve dış tehditlerin (Türk fetihleri, Norman ve Peçenek İstilası), imparatorluğun savunma sistemini büyük oranda zayıflatması, Komnenoslar döneminde yeni düzenlemelerin yapılmasına neden oldu ve deniz kuvvetlerinin bu yeni yapısı, imparatorluğun yıkılmasına kadar devam etti. Bu değişiklik, IX.Konstantin Monomakhos döneminde barış ortamı

⁸² Ahrweiler, ss. 49-51; Haldon, ss. 117-123.

⁸³ Ahrweiler, s. 271.

nedeniyle idarenin sivil ağırlık kazanmasına karşın I.Aleksios Komnenos döneminde savaşlar nedeniyle tekrar askerî bir yapıya dönülmesinin bir yansımasıydı.⁸⁴

Bizans donanmasının komuta sistemi kara kuvvetleri ile büyük benzerlik göstermekteydi. Denizci komutanların rütbeleri kara ordusunda kullanılanlarla aynıydı.⁸⁵ Deniz temasının yöneticisi de diğer temalar gibi “strategos” rütbeli bir askerdir. Bu makamdaki şahıs temanın filosuna da kumanda ediyordu. Onun altında daha küçük askerî birimler de vardı. Bunlara sırasıyla “tourmarkhes”, “drongarios” ve “komes” kumanda ediyordu.⁸⁶ VII. yüzyıldan itibaren teşkil edilerek düzenli bir yapıya kavuşturulan imparatorluk merkezî donanmasının komutanına da drongarios deniyordu.⁸⁷ İstanbul’da bulunan bu komutanın tam adı “drongarios ton ploimon” olarak geçiyordu.⁸⁸ Drongarios ve komes rütbelerinin birbirine yakın oluşu, XI. yüzyıldan itibaren bazen ikisinin birleştirilerek “drongarokomes” şeklinde kullanımına da neden olmuştu.⁸⁹

Ayrıca taşralardaki üslerde bulunan “arkhon”, başında bulunduğu filo ile doğrudan merkeze bağlı olarak görev yapıyordu. Strategos ile arkhon arasındaki ilişki, birincisinin ikincisine genel vali olarak emir verebilmesi şeklindeydi.⁹⁰

Deniz temasından başka bölgelerde konuşlandırılan filolara tourmarkhes kumanda ediyordu. Bu küçük filolar, askerî yönden bağlı olduğu merkezî imparatorluk filosu tarafından donatılır ve bakım onarıma tabi tutulurken, idari olarak bulunduğu bölgenin yöneticisi, yani temanın strategosuna bağlıydılar.⁹¹ Üç ilâ beş gemiden (dromondan) oluşan birliğin komutanı “komes”, savaş gemisi komutanı ise “kentarkhos” ünvanını taşıyordu.⁹²

Bu yapı XI. yüzyıldan itibaren bazı değişiklikler geçirdi. Vali olarak görev yapan “duka”lar veya “dük”ler, taşradaki filolara da kumanda etmeye başladılar. Bu çerçevede donanma komutanına da “megas duks” denilmeye başlandı.⁹³ Ancak bu

⁸⁴ Ahrweiler, s. 197.

⁸⁵ Ahrweiler Bizans ordusunda donanmaya özgü askeri terimlerin bulunmadığını, denizci komutanların kara kuvvetleriyle aynı yetkilere sahip olduklarını belirtmektedir.(Ahrweiler, s. 62)

⁸⁶ Alexander P. Kazhdan, **The Oxford Dictionary of Byzantium**, Oxford University Press, New York, 1991, s. 663.

⁸⁷ Ahrweiler, s. 73.

⁸⁸ Ahrweiler, ss. 74-76; Kazhdan, ss. 663-664.

⁸⁹ Kazhdan, s. 663.

⁹⁰ Ahrweiler, s. 72.

⁹¹ Ahrweiler, s. 85; Kazhdan, ss. 2100-2101.

⁹² Ahrweiler, s. 69; Pryor ve Jeffreys, ss. 539, 575; Kazhdan, s. 1121.

⁹³ Ahrweiler, s. 271; Haldon, s. 195; Kazhdan, s. 1330.

dönemden itibaren taşra filoları ile merkez filosu arasındaki ayrım önemini kaybetmeye başladı. Bu yapı imparatorluğun sonuna kadar da yaklaşık bu şekilde devam etti.

XI. yüzyılın ilk yarısında Bizans donanması çeşitli faaliyetlerde bulundu. II.Basileos (976-1025) zamanında Kiklat Adalarına akın yapan Arap donanması Sisam Komutanı tarafından yenilgiye uğratıldı.⁹⁴ Gürcistan seferinde Trabzon'u üs edinen gemiler, kara ordusunu destekledi. IV.Mikhail Paphlagon (1034-1041) zamanında 1038 yılında Sicilya'ya büyük bir sefer düzenlenerek adanın doğusu ele geçirildi. Bu yıllarda Kuzey Afrika ve Sicilya donanmalarının Anadolu kıyılarına ve Ege Adalarına yaptığı taarruzlar da püskürtüldü.⁹⁵

Donanmanın başka bir faaliyeti de Bizans'ın kuzey komşuları ile ilgili olarak gerçekleşti. IX. yüzyılda Amasra'ya, X. yüzyılda Tuna'yı aşarak Bulgaristan'a akın düzenleyen Ruslar, Bizans ile bir süreliğine barış içinde yaşamışlardı. Ancak IX.Konstantin Monomakhos (1042-1055) döneminde ticarete yaşanan anlaşmazlıklar tekrar bir savaşa dönüştü. Ruslar Bizans donanmasının bulunmamasından yararlanarak "monoxlyo" (tek parça odun kütüğü) adı verilen küçük tekneleriyle 1043 yılında Marmara'ya çıkageldiler. İmparatorun barış teklifini reddeden Rus gemilerinin karşısına İstanbul'da mevcut üç trirem ve başka küçük gemiler çıktı. Yapılan deniz savaşını rüzgârın da yardımıyla Bizans donanması kazandı. Bizanslıların üstün gelmesini sağlayan hususlar; savaş sırasında ancak büyük gemilerin dayanabileceği bir fırtına çıkması ve triremlerin muhtelif yerlerine bolca donattıkları Rum Ateşi silahıydı.⁹⁶

Donanmanın X. yüzyıldan itibaren yaklaşık yüz yıl süren aktif dönemi, denizden gelen tehditlerin azalması ve ülke sınırlarının genişlemesiyle sona erdi. XI. yüzyılın ortalarında genel bir barışın sağlanması ve uluslararası ticaretin artması, ticari filoların gelişmesine ve savaş filolarının küçük görevler dışında boşta kalmasına ve hatta tersanelerde çürütülmesine yol açtı.⁹⁷ Bu durum imparatorluğu, batıda meydana gelen gelişmelere karşı savunmasız bıraktı. XI. yüzyılın ilk yarısında

⁹⁴ Ioannes Zonaras, **Tarihlerin Özeti (Kitap XVII-XVIII)**, çev. Bilge Umar, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2008, s. 47.

⁹⁵ Zonaras, s. 52.

⁹⁶ Zonaras, s. 87; İbnü'l Esir, c.9, s. 397.

⁹⁷ Ahrweiler, ss. 155, 161. Ahrweiler'in barış dönemlerinin Bizans donanmasını olumsuz etkilediği değerlendirmesini Lewis de yapmaktadır. II.Basileos'tan sonraki imparatorların barışçı bir politika izlemeleri, donanmanın atıl kalmasına neden olmuştu.(Lewis, s. 200)

Fransa'dan İtalya'ya gelerek bir beylik kurmuş olan Normanların başındaki Robert Guiscard, 1081 yılında Draç'a çıkarma yapmıştı.⁹⁸ Hedefi İstanbul'u ele geçirmeye kadar uzanıyordu.⁹⁹ Bizanslılar bu saldırıya karada Türklerin, denizde de Venedik'in desteği ile karşı koyabildiler.¹⁰⁰ İmparator, Venediklilerin yardımına karşılık olarak 1082 yılında yapılan antlaşma ile daha önce tebaası olan bu topluluğa çeşitli tavizler vermek zorunda kaldı.¹⁰¹ Böylece devletin Norman tehlikesine karşı koyacak bir donanmasının olmadığı ortaya çıktı.

I.Aleksios (1081-1118) döneminde İzmir Türklerinin Ege Denizi'ne süratle hâkim olması üzerine gönderilen donanma Çaka Bey'e yenildi. Çaka Bey karşısında zor duruma düşen I.Aleksios, deniz kuvvetlerinde yenilikler yaparak donanmayı canlandırmaya çalıştı. Yapılan değişikliklerden biri de donanma komutanı görevinin artık Megas Duks tarafından yürütüleceğiydi. Yapılan düzenlemeler neticesinde yeniden aktif bir hale gelen donanma, denizlerde kontrolü tekrar sağlamaya başladı. XI. yüzyıl başında Gorikos limanını işgal etmeyi planlayan Norman Prensi Bohemond'dan önce davranan I.Aleksios, gönderdiği donanmayla bu limanı ele geçirdiği gibi Silifke Kalesi'ni de tahkim ettirerek burada konuşlanan birliğe, İtalya'dan gelecek yardımı engellemek ve Kıbrıs'ın savunmasına katkıda bulunmak talimatını verdi.¹⁰²

Ancak donanma, II.Ioannes (1118-1143) döneminde aynı derecede etkili olamadı. I.Aleksios zamanında verilen imtiyazların yenilenmemesi, Venediklilerin Kefalonya adası ile Modon ve Koron'u işgal etmelerine yol açtı. Bu durum denizlerde Venedik üstünlüğünü gösterdiği kadar Bizans donanmasının kullanılmadığı veya yetersiz olduğu anlamına da gelmekteydi. Sonuçta II.Ioannes, Venediklilerin imparatorluğun batısındaki bu hareketlerini kabul etmek zorunda kaldı.

I.Manuel Komnenos (1143-1180), Normanlar tarafından İkinci Haçlı Seferi esnasında 1147 yılında ele geçirilen Korfu Adası'nı geri almak üzere Venediklilerle ittifak yaparak 1149 yılında bir deniz seferi düzenlemiştir. Savaş gemileri yanında at

⁹⁸ 1040 yılına kadar Güney İtalya'da beyliğini kuran Normanlar, 1071 yılında Bizans İmparatorluğunun İtalya'daki son topraklarını, 1061-1090 yılları arasında ise Sicilya ve Malta Adasını ele geçirerek bir deniz gücü olarak ortaya çıktılar. (Lewis, ss. 234-237)

⁹⁹ Zonaras, ss. 164-165.

¹⁰⁰ Anna Komnena, ss. 168, 184.

¹⁰¹ Anna Komnena, s. 186.

¹⁰² Anna Komnena, ss. 353-354.

ve silah taşıyan nakliye gemilerinin de yer aldığı donanma tarafından yapılan çıkarma neticesinde en önemli mevkiisi olan Kerkyra Kalesi alınarak ada ele geçirilmiştir.¹⁰³

Yine Venedik ile ittifak sayesinde 1167 yılında Macarlar yenilerek Hırvatistan ve Dalmaçya'daki hâkimiyet yeniden kurulmuştur.¹⁰⁴ I.Manuel Komnenos'un denizden bir diğer girişimi ise 1169 yılında Mısır'a gerçekleşmiştir. Fatımîler'in son döneminde çıkan karışıklıklardan yararlanmak isteyen Haçlılar, Mısır'a müdahalede bulunmuşlar ve I.Manuel ile de ittifak yaparak önemli liman şehri Dimyat'a saldırmışlardır. Ancak zor durumdaki Mısır'ın yardımına Zengîlerin gelmesiyle kuşatmayı kaldırarak çekilmek zorunda kalmışlardır.¹⁰⁵

II.Ioannes dönemindeki zafiyete rağmen I.Manuel döneminde donanma tekrar aktif bir duruma gelmiş, Bizans gemileri İtalya'dan Mısır'a kadar geniş bir alanda faaliyet göstermiştir. Ancak ülke sınırlarını aşan bu seferlerin devlet için ekonomik yönden ağır sonuçları da olmuştur. Üstelik özellikle uzak bölgelere yapılan girişimler tam bir sonuç vermemiş, gösterilen çabaların devamı gelmemiştir.¹⁰⁶

1204-1261 yılları arasında kurulan Bizans devletlerinden denizcilik faaliyetlerini devam ettirenler Anadolu'daki üs ve tersaneler vasıtasıyla İznik ve kısmen Trabzon İmparatorluğu olmuştur. İznik Devleti'nin başlangıçta Ege bölgesinde faaliyetlerini sürdüren donanması, Latinlere ve Bizans'ın varisi olmaya aday diğer güçlere karşı faaliyetlerde bulundu. Öncelikle Anadolu'ya yakın Ege Adalarını Latinlerden geri aldı. Ardından kuzeye doğru yayılarak Lapseki'yi ele geçirdi ve Marmara'nın güneyine yerleşti. Güçlenen konumu sayesinde 1235-1236 yıllarında İstanbul'u kuşattı, ancak başarısız oldu.¹⁰⁷

İmparatorluk 1261 yılında İstanbul'a tekrar hâkim olduğunda Ege Denizi'ndeki çok sayıda ada ile birlikte deniz üslerinden bir kısmını kaybetmiş bulunuyordu. VIII.Mikhail Palaiologos (1259-1282) döneminde toparlanan Bizans donanması, Nif Antlaşması'ndan sonra Ceneviz donanması ile ittifak halinde, diğer

¹⁰³ Ioannes Kinnamos, ss. 75-79; Nicol, Bizans ve Venedik, ss. 81-83.

¹⁰⁴ Ioannes Kinnamos, ss. 174-180; Nicol, Bizans ve Venedik, ss. 90-91.

¹⁰⁵ Serkan Özer, "Haçlı-Bizans Müttefik Ordusunun Dimyat Kuşatması (1169)", **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü**, Sayı:63, 2018, ss. 499-513.

¹⁰⁶ Ahrweiler, s. 233.

¹⁰⁷ Yusuf Ayönü, "IV. Haçlı Seferi'nin Ardından Batı Anadolu'da Mücadele Eden İki Rakip: İstanbul Latin Krallığı ve İznik İmparatorluğu", **Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi**, Sayı:1, Temmuz, 2015, s. 20.

Latinlere karşı Ege Denizi'nde mücadele verdi. Ancak sadece Kuzey Ege'deki adaları geri alabilen bu donanma, Güney Ege'de aynı ölçüde etkili olamamış, 1263 yılında Mora güneyinde Venediklilere yenilmiştir.¹⁰⁸

Böylece Venediklileri işgal ettikleri topraklardan çıkartmak üzere girişilen mücadelede Doğu Akdeniz ve Ege Denizi'nde önemli bir konuma sahip olan Girit ve Eğriboz adaları ele geçirilememiştir. Buna karşın donanmaya yapılan yatırımlar, esasen zorluklar yaşayan Bizans ekonomisinin iyice bozulmasına neden olmuştur. Ana gayretini batıdan gelen tehlikelere sarf eden VIII.Mikhail, Anadolu'yu ihmal etmesi nedeniyle Anadolu'daki Türk fetihlerinin hızlanmasına da sebep olmuştur.

II.Andronikos Palaiologos (1282-1328)'un ekonomik sorunlar yüzünden donanma faaliyetlerine son vermesi ise imparatorluğu, adalarını, başkentini ve ticaret limanlarını koruyacak deniz gücünden mahrum duruma getirmişti. Bizans bu eksikliğini Ceneviz ve Venedik ile tamamlamaya çalışmış, ancak buna rağmen deniz gücü yokluğunu büyük oranda hissetmiştir.

Sonraki imparator III.Andronikos denizlere daha fazla önem verdi ve Türk Beylikleri ile antlaşmalar yaparak Ege Denizi'nde Bizans'ın durumunu sağlama almaya çalıştı. Şüphesiz Türk Beyliklerinin denizcilikte gösterdikleri gelişmeler bu şekilde davranmasında etkili olmuştu. Aydın ve Saruhan Beylikleri ile yapılan ittifaklar sayesinde Sakız, Midilli ve Foça'da Bizans hâkimiyeti bir süreliğine yeniden sağlandı.¹⁰⁹ III.Andronikos (1328-1341)'un 1335 yılında Foça'ya yaptığı sefer esnasında Grand Domestikos Kantakuzenos ile Umur Bey (1334-1348) Karaburun'da bir antlaşma yaparak ittifak kurdular. Bizanslılar bu ittifaktan ileriki yıllarda da büyük bir yarar sağlayacak, 1337 yılındaki Arnavut isyanında ve 1341-1347 yılları arasında sürececek iç savaşta Umur Bey'in deniz gücü desteğini alacaklardır.¹¹⁰

¹⁰⁸ Nicol, Bizans ve Venedik, ss. 169-170.

¹⁰⁹ Donald Nicol, III.Andronikos'un bu girişimleri, Osmanlı ilerlemesine ve İmparatorluktan sürekli toprak koparmaya çalışan İtalyanlara karşı tutunabilmek amacıyla gerçekleştirdiğini belirtmektedir. (Donald M. Nicol, **Bizans'ın Son Yüzyılları**, çev. Bilge Umar, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2009, (Bizans), ss. 216-217)

¹¹⁰ Enverî, **Düsturname-i Enverî**, Haz. Mükrimin Halil Yınanç, Türk Tarih Encümeni Külliyyatı, İstanbul, 1928, ss. 39-40; Kantakuzenos, s. 32; Zachariadou, Trade and Crusade, s. 32. Mustafa Daş, "Aydınöğlü Umur Bey'in Tartışılan Epir ve Tuna Seferi", **Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri Tarih Kültür ve Medeniyeti Sempozyumu-I, Aydınöğülları Tarihi**, Ed. Mehmet Ersan, Mehmet Şeker, Cüneyt Kanat, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2013, (Umur Bey), ss. 73-82.

Denizlerdeki zaafiyetin farkında olan VI.Ioannes Kantakuzenos (1347-1354) imparator olduktan sonra bu eksikliği gidermek için girişimde bulunmuş, ancak onun gayretleriyle teşkil edilen küçük donanma, 1352 yılında Cenevizlilerle yapılan savaş esnasında tahrip edilmiştir.¹¹¹

1.2.1.2. Anadolu Selçuklu Devleti Donanma Faaliyetleri

Türkler, Anadolu'yu yurt olarak benimseyerek kısa sürede teşkilatlanmışlar, denizlerle çevrili olması hasebiyle denizciliğin önemini anlamışlar ve bu yeni vatanın denizlerini en iyi şekilde kullanmışlardır. Anadolu'da ilk önemli denizcilik faaliyetlerini gerçekleştiren ve gemi inşa faaliyetlerini yürüten, ilk deniz seferlerini yapan ve Türk donanmasına kumanda eden **Çaka Bey**, I.Aleksios Komnenos'un (1081-1118) imparator olması ile birlikte İstanbul'dan ayrılmış ve İzmir'e gelerek beyliğini kurmuştur. Çaka Bey, İzmir'deki tersanede bir Türk donanması vücuda getirerek şehir yakınlarındaki önemli deniz üslerini ele geçirmiş ve kısa süre içerisinde Bizans'a ait adalara seferler düzenleyerek Midilli, Sakız, İstanköy ve Rodos adalarını fethetmiştir.

Onun bu faaliyetleri I.Aleksios'un Niketas Kastamonites komutasında Ege Denizi'ne bir donanma göndermesine yol açmıştır. Çaka Bey donanması bunlar karşısında parlak bir zafer kazandığı gibi gemilerin de büyük bir kısmını ele geçirmiştir.¹¹² Bu sıralarda Bizans Trakya'dan da Peçenekler tarafından sıkıştırılmaktaydı. Bu nedenle imparator, iki Türk unsurunun arasına girerek işbirliği yapmalarını önlemeye çalışmıştır.

Ege'de Türklere karşı daha geniş çaplı seferler düzenlemek zorunda kalan I.Aleksios, kaybettiği adaları güçlkle geri alabilmiştir. Bu esnada donanması tahrip edilen Çaka Bey, mücadeleye kara ordusuyla devam ederek Abydos'u muhasara etmişti. Bu üssün ele geçirilmesi, Çanakkale Boğazı'na hâkim olmak ve Trakya'ya geçiş için büyük bir avantaj sağlamak demektir. Böyle bir ihtimal ise Balkanlarda

¹¹¹ Nicol, Bizans ve Venedik, ss. 259-264.

¹¹² Anna Komnena, ss. 229-230; Çaka Bey'in hayatı ve faaliyetleri hakkında detaylı bilgi için bkz. Nimet Kurat, **Çaka Bey**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1966. Çaka Bey'in İzmir tarihindeki yeri ve önemi için bkz. Mustafa Daş, "Orta Çağ'da İzmir", **İzmir Kent Tarihi**, Haz. Abdülaziz Ediz ve diğerleri, İzmir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İzmir, 2009, II. Uluslararası Çaka Bey Sempozyumu (22 Mart 2018, İzmir) kapsamında 18 tarihçinin Çaka Bey hakkındaki değerlendirmeleri için bkz. Refik Turan ve diğerleri, **Çaka Bey**, TTK, Ankara, 2018.

Peçenek Türkleri karşısında da mücadele eden Bizanslılar için kabul edilemezdi. I.Aleksios Türklere karşı politik oyunlara başvurdu ve onun kışkırtmaları, I.Kılıçarslan (1092-1107) ile Çaka Bey'in aralarının açılmasına neden oldu. İki Türk devlet adamı arasında geçen bu olaydan kısa bir süre sonra başlayan Haçlı seferinin de etkisiyle Çaka Beyliği'nin ortadan kaldırılması, Türk denizciliğinin gelişimini olumsuz yönde etkilemiştir. Dolayısıyla Türklerin yeni bir denizcilik hamlesi gerçekleştirmesi yaklaşık bir asır sonra, Ege'deki Türk varlığının tekrar ortaya çıkması ise iki asır sonra Batı Anadolu Beylikleri döneminde mümkün olabilmıştır.

Süleymanşah'ın 1075 yılında İznik'i başkent yapması, Anadolu Selçuklularının daha kuruluş yıllarında denizle yakından ilgilenmesini sağlamıştı. Bu nedenle batı yönünde fetihlerine devam eden Türkler, Marmara kıyılarına ulaşmışlar ve İstanbul Boğazı'ndan geçişleri kontrol edebilecek duruma gelmişlerdi.¹¹³ Böylece Süleymanşah, "Boğazın Anadolu sahillerinde gümrük daireleri tesis ettirmiş ve gelen-geçen gemilerden vergi almaya başlamıştı"¹¹⁴

Anadolu'daki ilk Türk denizcilik faaliyetlerine Çaka Bey tarafından başlandığı kabul edilmekle birlikte, dönemin tarihçileri Anadolu Selçuklu Devleti'nin de kuruluş yıllarında denizlerde bazı girişimlerde bulundukları ile ilgili bilgiler vermektedirler. Bu girişimler Süleymanşah'ın Antakya'nın fethine giderken seferin bir kısmında gemi ile intikal yoluna başvurmasına ilişkindir. Bu bilgiye göre Sultan Süleymanşah, başkentten kara yoluyla Çukurova'ya gelmiş ve buradan sonra değişik nedenlerle deniz yolunu kullanmıştır. Bu nedenler deniz yolunun kara yolundan daha kısa olması ve sürpriz etkisinin oluşturulmak istenmesi veya Çukurova ile Antakya arasında bilemediğimiz bir engel olabilir. Muhtemelen Tarsus'un hemen güneyindeki limanı kullanan Türk ordusu, gemilerle hareket ederek Antakya sahillerine çıkarma yapmıştır.¹¹⁵ Abû'l-Farac, Sultan'ın 1082 yılında Tarsus ve Antardus'u ele geçirdikten sonra gemiler hazırlattığını ve buradan

¹¹³ Bu ifadeler Nikephoros Bryennios'tan aktarılmaktadır. Anna Komnena böyle bir durumdan açıkça bahsetmese de bazı ifadelerinden Türklerin İstanbul Boğazı'nı kontrol altına aldıklarını çıkartabilmek mümkündür: .. "*...İstanbul Boğazı'nda şimdi Damalis (Üsküdar) denen kente kadar atlı ve yaya akınlar yaptığına, pek çok ganimet devşirdiğine, hatta neredeyse denizi (boğazı) bile aşmaya kalkışacak olduğuna...*" (Anna Komnena, s. 124)

¹¹⁴ Mükrimin Halil Yinanç, **Türkiye Tarihi Selçuklular Devri**, haz.: Refet Yinanç, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013, s. 88; Erdoğan Merçil, "Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri", **Türk Denizcilik Tarihi-1**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, (Selçuklu Denizciliği), s. 24.

¹¹⁵ Merçil, Selçuklu Denizciliği, s. 24.

Antakya'nın fethine gittiğini yazmıştır.¹¹⁶ Süleymanşah'ın Tarsus'u ele geçirmesi ile Antakya'yı fethi arasında 3 yıl bulunduğuna göre bu süre içerisinde tersanelerin ve üslerin teşkilatlandırılarak sefer için gerekli gemilerin inşa edilmesi sağlanmış olmalıdır. Gemilerle desteklenen bu sefer sonucunda Antakya, 1085 yılında Anadolu Selçuklu topraklarına katılmıştır.¹¹⁷

Çaka Bey ile aynı sıralarda Süleymanşah'ın yerine vekil bıraktığı Ebu'l Kasım tarafından Gemlik'te Anadolu Selçukluları adına bir donanma inşasına başlanmıştı. Anadolu'yu tamamen egemenliği altına alan Türklerin denizlerde böyle bir girişimi onların kısa bir süre içinde Marmara ve Rumeli'ne de uzanacakları anlamına geliyordu. Böyle bir ihtimal, Gemlik'in hemen karşısındaki Bizans başkenti için tehlikeli bir durumdu. Bu nedenle I.Aleksios, Ebu'l Kasım'ın girişimine hemen müdahale ederek bir filo gönderdi. İnşa halindeki gemiler yakıldı ve muhtemelen gemi inşa tesisleri de tahrip edildi. Böylece Marmara'da ilk gemi yüzdürme çabaları sonuçsuz kaldı.¹¹⁸

Türkler, Anadolu'nun fethinden itibaren denizciliğe verdikleri önemi göstermişler, denizle tanışmalarından itibaren yaklaşık 15 yıl süre ile etkili bir şekilde varlık göstermişler ve sonraki yüzyıllarda ortaya çıkacak Türk Deniz gücünün filizlenmesini sağlamışlardır. Birinci Haçlı Seferi sonrasında sahillerden iç kısımlara çekilmişler, sonraki yıllarda Danişmendliler¹¹⁹ ve Anadolu Selçukluları ile Karadeniz ve Akdeniz sahillerine tekrar ulaşma gayreti içinde olmuşlardır. Bu nedenle XII. yüzyılda Bizans hâkimiyeti Kastamonu ve Çankırı'yı geçememiş, II.Ioannes Komnenos, bu bölgeyi elinde tutabilmek için Danişmentlilerle anlaşmak zorunda kalmıştır.¹²⁰ Bu yüzyılın ikinci yarısından itibaren Anadolu'da birliğin sağlanması ve Myriokephalon Savaşı'nın kazanılması ile Türklerin denizcilikte etkinliği artış göstermiş, ancak 1182 yılında II.Kılıçarslan Antalya'yı kuşatmasına

¹¹⁶ Abû'l-Farac, s. 330.

¹¹⁷ Urfalı Mateos Antakya'nın fethini anlatırken gemilerden bahsetmemiş fakat Süleymanşah'ın "uzak yollardan gizlice" geldiğini belirtmiştir. Bu "uzak" yollardan birisinin de deniz yolu olması muhtemeldir. (Urfalı Mateos, **Urfalı Mateos Vekayi-nâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor'un Zeyli (1136-1162)**, çev. Hrant D. Andreasyan, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000, s. 161)

¹¹⁸ Anna Komnena, s. 198.

¹¹⁹ Danişmendliler 1071-1175 yılları arasında Sivas ve Niksar merkez olmak üzere hüküm sürmüşlerdir.

¹²⁰ Ioannes Kinnamos, ss. 12-13.

rağmen alamamıştı.¹²¹ Diğer taraftan aynı yıllarda Karadeniz’de Türk gemiciler görülmeye başlamıştı. Ancak bu esnada Türk deniz kuvvetlerinin henüz istenen seviyeye gelmemesi, Bizans donanmasının Türk sahillerine ve gemilerine karşı rahatça hareket etmesine neden olmuştu. III.Aleksios (1195-1203)’un Anadolu Selçuklularının kontrolünde olan Samsun’u ele geçirmek için bölgeye gönderdiği donanma, limandaki gemileri yağmalamış, tüccarların bir kısmını öldürmüş ve bir kısmını da esir almıştı.¹²²

Denizden gelen bu yabancı müdahalesine karşı koyacak bir filonun olmayışı, Türk devletini denizcilik konusunda harekete geçmesi konusunda uyarmıştı. Sahilleri ve gemileri koruyacak bir donanma olmadıkça bu türden müdahaleler tekrarlanacaktı. Bunu en iyi anlayanlardan biri olan I.İzzeddin Keykâvus (1211-1220)’u Batı veya Doğu’ya değil de kıyı şehirlerinin fethine götüren nedenler bunlardı. Bizanslılar, Trabzonlular, Ermeniler ve Latinlere karşı güçlü olmak için sahillerin kontrolünü ele geçirmek gerekiyordu. Bunun için denizlerde kuvvetli üslere, tersanelere ve güçlü bir donanmaya ihtiyaç vardı. Önemli ticaret yolları üzerinde kurulan Anadolu Selçuklularının bu ticarete son durakları Karadeniz ve Akdeniz’deki limanlardı. Ticaret artıkça iki denizde üsse sahip olma ihtiyacı ortaya çıkmıştı. Dolayısıyla Karadeniz ve Doğu Akdeniz’deki geçiş bölgelerine hâkim bölgelerde bulunan ve deniz yolları için birer kavşak noktası sayılan Antalya, Sinop ve Alâie önem kazanmıştı.¹²³

Tüm bu hususlar Anadolu Selçuklularının denizcilikte hızlı bir gelişme göstermesine neden olmuştu. Türklerin denizle bağlantısının kesilmesini istemeyen Sultan I.İzzeddin Keykâvus, ilk seferini Sinop’a düzenlemiş ve burada yeniden Türk Bayrağının dalgalanmasını sağlamıştır.¹²⁴ Hemen ardından 1214 yılında da Antalya’ya sefer düzenleyerek burasını tekrar Anadolu Selçuklu topraklarına katmıştır. Sultan, denizciliğin önemi hakkındaki düşüncelerini Antalya’nın yeniden fethi münasebetiyle şu şekilde dile getirmişti: “*Antalya, düşman kâfirlerin saldırısına karşı sıkı bir korumaya alınmış deniz kenarında bir şehirdi. Çok güvendiğimiz o bölge şimdi elimizden çıkmıştır. Eğer en kısa zamanda bu olayın*

¹²¹ Niketas Khoniates, **Historia (Ioannes ve Manuel Komnenos Devirleri)**, çev. Fikret Işıltan, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1995, (Historia: 1118-1180), s. 45.

¹²² Niketas Khoniates, Historia: 1118-1180, ss. 92-93.

¹²³ Abû'l-Farac, c.II, s. 497, 516.

¹²⁴ İbni Bibi, c.I, ss. 169-175.

üzerine gitmezsek, deniz sahillerinde bulunan diğer sınır sakinleri, bu gevşekliğimizin ve zayıflığımızın haberini alınca isyana ve küstahlığa başlarlar. Ondan dolayı ülkenin temelinde sarsıntı ve çatlak meydana gelir. Devletin sağlığı bozulup hastalığı artar. O durumda o işi telafi etmek ve orayı geri almak güçleşir.”¹²⁵ Bu ifadelerden Sultan’ın Antalya’ya önemli bir deniz üssü olarak baktığı, bu liman şehrinin elde tutulmasını devletin sıhhatiyle bir tuttuğu anlaşılmaktadır. Nitekim onun zamanında iki büyük deniz üssü Anadolu Selçuklu topraklarına katılmıştır. Her iki deniz üssünün de ele geçirilmesi, Karadeniz ve Akdeniz’deki Türk Denizcilik faaliyetlerinin artmasını sağlamıştır. Bu üslerde tersane de bulunması, savaş gemilerinin inşasını ve Karadeniz ve Akdeniz filolarının oluşumunu sağlamıştır.

İzzeddin Keykavus’tan sonra I.Alâeddin Keykubad da Türk denizciliği konusunda önemli adımlar atmıştır. Sultanın, ilk yaptığı işlerden birisi Alâiye’nin fethiydi. I.Alâeddin Keykubad, H. 619 M. 1222/1223 yılında fethi müteakip Alâiye’de büyük bir inşaat faaliyeti başlatmış ve kısa sürede bir de tersane yaptırmıştır. Onun Antalya Körfezi’ndeki bu faaliyetleri, Güney Anadolu’da üs arayışı içerisinde olan Latinlere ve özellikle Kıbrıs Krallığı’na karşı Türklerin elini güçlendiren adımlardı. Böylece önemli limanları ele geçirerek tahkim eden ve deniz kuvvetleri için üs haline getiren Anadolu Selçukluları, bunu müteakiben gemi inşa etmeye başlamışlar ve arkasından da kısa zamanda deniz seferlerine başlamışlardır.

Bu yıllarda **Karadeniz ticareti** Moğol istilasından olumsuz yönde etkilenmişti. Özellikle Suğdak’ı işgal eden Moğollar, buradaki düzeni bozmuş ve ekonomisi uluslararası ticaretin düzenli işlemesine bağlı olan Anadolu Selçuklularını olumsuz etkilemişti. Bunu bir fırsat olarak değerlendiren Trabzon Rumları, Türk ve Müslüman tüccarların mallarını yağmalamışlarsa da o sıralarda Sinop donanmasının başında bulunan Reis Hayton bu malları geri aldığı gibi Rum gemilerini de ele geçirmiş ve kumandanlarını esir almıştı.¹²⁶

Bu sorunu çözmek üzere harekete geçen, Alâiye tersanesinin kitabesinde “Karanın ve İki Denizin Sultanı” ünvanını kullanan I.Alâeddin Keykubad, 1227

¹²⁵ İbni Bibi, c.I, s. 163.

¹²⁶ Osman Turan, Selçuklular Zamanında Türkiye, s. 360.

yılında¹²⁷ Karadeniz filosunu **Hüsamettin Çoban** emrinde Suğdak'ın fethi için görevlendirmiştir. Suğdak'ın alınmasıyla neticelenen bu seferde denizde herhangi bir savaş olmamışsa da İbni Bibi'ye göre denizdeki gemilerin Suğdaklılar üzerinde büyük bir etkisi olmuştur.¹²⁸ Bu sefere yukarıda bahsi geçen Reis Hayton da katılmıştır.¹²⁹

Aynı sıralarda Anadolu Selçuklu donanmasının diğer kolu da Akdeniz'de faaliyet göstermiştir. Kalonoros'un alınmasından sonra doğuya doğru devam eden seferlerle Akdeniz'deki egemenlik alanı genişletilmiştir. Alâiye'nin fethinde önemli bir rol oynayan Antalya Subaşı Mübarizüddin Ertokuş, Akdeniz filosuna komuta etmek suretiyle bu seferlere iştirak etmiş ve sahillerde Türk egemenliğinin yerleştirilmesine hizmet etmiştir. 1225 yılında Ermenilerle başlayan savaşta Karadan Türk ordusu, denizden Ertokuş emrindeki filo doğu istikametinde harekete geçmişti. Türk filosu, Silifke'ye kadar olan sahil şeridinde Rum ve Ermenilerin elinde olan Manavgat ve Anamur gibi sahil kasabalarını ele geçirmiş ve böylece Frankların Kıbrıs'tan Ermenilere yardım getirmelerini önlemişti. Ertokuş bundan sonra Kıbrıs'a sefer düzenlemeyi de düşünmüş, ancak Alâeddin Keykubad bu son düşüncenin gerçekleştirilmesine izin vermemiştir. Çünkü Türk donanması, o sıralarda Akdeniz'de büyük bir güce sahip olan denizci devletlere karşı henüz yeterli seviyeye gelmediği için böyle bir girişim olumsuz sonuçlanabilirdi.¹³⁰

Moğol İstilasları da Haçlı Seferleri gibi Türk Denizcilik faaliyetlerini olumsuz etkilemiş ve azaltmış, denizcilikte atılan önemli adımların devamının gelmesini engellemiştir. Köseadağ Savaşı'ndan sonraki karışıklık yıllarında Sinop'a kadar ilerleyerek 1259 yılında burayı ele geçiren Trabzon Rumlarına karşı Muineddin Süleyman Pervane döneminde harekete geçilmiştir. Sinop'un Rumlardan geri alınması için 1266 yılında bir sefer düzenlenmiştir. Stratejik konumu dolayısıyla hem Türkler hem de Rumlar için büyük bir öneme sahip olan şehrin alınması için yapılan mücadelede, başlangıçta yapılan kara savaşı sonuç vermemiş, uzayan kuşatmayı sona

¹²⁷ Seferi anlatan İbni Bibi zamanını belirtmemektedir. Bu tarih Münecimbaşı'ya göredir. (Münecimbaşı, ss. 63-64)

¹²⁸ “Şah'ın ordusu, Hazar'a saldırmak için denizi geçince günlerinin kasrının çatısına felaket baykuşları ve musibet habercileri tüneyen Suğd halkı, denizin üzerinde gemiden ve yelkenden tepeler meydana geldiğini gördüler.” (İbni Bibi, c.I, s. 325); “Gemiden denizin üzeri öyle örtülmüştü ki güneş suya ulaşamıyor.” (İbni Bibi, c.I, s. 326)

¹²⁹ Osman Turan, Selçuklular Zamanında Türkiye, s. 360.

¹³⁰ Osman Turan, Selçuklular Zamanında Türkiye, ss. 343-344.

erdirmek maksadıyla denizden donanma ile yapılan taarruz neticesinde kesin zafer kazanılmış ve Sinop Kalesi'ne giren Türkler şehri ele geçirmişlerdir.¹³¹

Moğol baskısı nedeniyle bu harekât dışında Anadolu Selçuklu deniz gücünün XIII. yüzyılın ikinci yarısında pek kullanılmadığını söylemek mümkündür. Türk denizcilerinin bir kısmı Batı ucuna doğru ilerleyerek yeni kurulacak olan beyliklerin deniz gücünün oluşumuna yardımcı olmuşlardır. Bu açıdan baktığımızda Anadolu Selçukluları ve Türk Beylikleri dönemlerinde yürütülen denizcilik faaliyetlerinin birbirinin devamı şeklinde olduğu görülmektedir.

Anadolu'nun iki büyük deniz üssünü ele geçirerek Karadeniz ve Akdeniz'de deniz gücü olarak varlığını göstermesi, Sultanların denizcilikle ilgili politikaları, devlet teşkilatında sahillerden sorumlu Emirü's Sevâhil¹³² ve donanmadan sorumlu Reis'ül Bahr¹³³ ünvanlı yönetici tayin etmeleri gibi hususlar, Anadolu Selçuklularının denizciliğe verdiği önemi göstermektedir.¹³⁴ Bu yöneticilerle ilgili hususlar dönemin kaynaklarında da geçmektedir:

İbni Bibi, 1225 yılında Kilikya Ermenileri üzerine gönderilen donanmanın başında bulunan Mübarüziddin Ertokuş'un, o sıralarda Antalya'da Emirü's Sevâhil olarak bulunduğunu yazmaktadır¹³⁵. Aksarayî, 1277 yılı olaylarını anlatırken vezir Muineddin Süleyman Pervane'nin dayısı Hoca Yunus'un o sıralarda Emirü's Sevâhil olduğunu söylemektedir.¹³⁶ Yine İbni Bibi 1277 yılında yapılan Elbistan Savaşı'ndan sonraki olayları anlatırken Bahaeddin Muhammed'in Emirü's Sevâhil olduğuna işaret etmektedir.¹³⁷ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, sahil vilayetlerinin vali ve kumandanlarına Emirü's Sevâhil veya Melikü's Sevâhil denildiğini ifade

¹³¹ Aksarayî, s. 63.

¹³² İbni Bibi, c.I, s. 35; Aksarayî, s. 86; Uzunçarşılı, Medhal, s. 120.

¹³³ İbni Bibi, c.I, s. 270; Uzunçarşılı, Medhal, s. 125.

¹³⁴ Witttek, Emirü's Sevâhil veya Melikü's Sevâhil ünvanları ve kısa bir süre içerisinde denizciliğe başlamalarını Türklerin denizciliğe verdiği önemin göstergesi olarak saymasına rağmen nasıl bunu başardıklarına da cevap aramaktadır. Bu soruya karşı ilk olarak, yeni fethedilen limanların Akdeniz'in Müslüman korsanları için toplanma yeri olmuş olabileceği cevabını vermektedir. Bunu takiben de Türklerin deniz seferlerinin 'yerli sahil ahalisi' ve 'dahilden akıp gelen muhriplerin' kaynaşmasının ürünü olduğundan bahsetmektedir ki bu ikinci cevap daha akla yatkın gözükmemektedir. (Witttek, ss. 30-32)

¹³⁵ İbni Bibi, c.I, s. 320.

¹³⁶ Aksarayî, s. 86.

¹³⁷ İbni Bibi, c.I, ss. 203, 206.

etmektedir.¹³⁸ Fevzi Kurtoglu da Antalya, Alâiye, Sinop ve daha sonra Menteşe ile İzmir’de bu ünvanlı yöneticilerin bulunduğunu belirtmektedir.¹³⁹

Emirü’s Sevâhil ve Reis’ül Bahr ünvanlarının görev kapsamı ile ilgili ise farklı görüşler bulunmaktadır. Reis’ül Bahr makamının donanmadan sorumlu olduğunu belirten Uzunçarşılı’ya karşılık Fuat Köprülü daha temkinli yaklaşarak bunun büyük bir memuriyet olduğunu ifade etmiştir. Bu makamda bulunan şahsın Sinop’ta oturduğuna ilişkin bilgiler, Köprülü’nün bu değerlendirmesine neden olmuş olmalıdır.¹⁴⁰ Devletin Akdeniz’de de bir filosunun olması bu düşüncüyü destekler gibi görünmektedir.

Bu çerçevede Emirü’s Sevâhil’in sorumluluk sahasının ne olduğu sorusu ortaya çıkmaktadır. Anadolu Selçuklu Devleti teşkilatı içerisinde yönetim birimi olarak sayılan emirliklerden denize kıyısı olanların, Emirü’s Sevâhil’in sorumluluk alanı olma ihtimali vardır. Yinanç’a göre bu bölgeler şunlardır:

1-Sinop, Kastamonu ve Çankırı’yı kapsayan bölge,

2-Antakya merkez olmak üzere Halep’in kuzeyindeki kasabalarla Fırat nehrine kadar uzanan bölge,

3-İzmir merkezli Batı Anadolu’nun orta kısmı,

4-Efes merkezli eski Karya bölgesini içine alan Anadolu’nun güneybatı kısmı,

5-Merkezi Tarsus olmak üzere bütün Kilikya (Çukurova),

6-Antalya’nın merkez bulunduğu eski Pamfilya ve Likya,

7-Eski Misya yani bugünkü Balıkesir ve Çanakkale havalisini içine alan bölge,

8-İznik şehrinin merkez olduğu eski Bitinya yani Bolu, Kocaeli Yarımadası ve Bursa’yı içine alan bölge.¹⁴¹

Bu bölgeler farklı zamanlarda devletin egemenliğine girip çıkmıştır. Birinci Haçlı Seferi sonrasında büyük bir kısmı el değiştirerek Bizanslıların, Haçlıların ve

¹³⁸ Uzunçarşılı, Medhal, s. 120.

¹³⁹ Kurtoglu, s. 31.

¹⁴⁰ Fuad Köprülü, **Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri**, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2003, s. 60.

¹⁴¹ Yinanç, ss. 157-158; Diğer taraftan Uzunçarşılı’nın devletin idari taksimatından bahsettiği bölümde belirttiği vilayetlerden, II.Kılıçarslan’ın on iki oğluna ilaveten on üç şehir daha ilave ederek toplamda otuz bire ulaştırdığı vilayetler arasından denize kıyısı olanlar Kastamonu ve Sinop, Antalya, Alâiye ve Manavgat’tır (Uzunçarşılı, Medhal, s. 120).

Ermenilerin eline geçmiştir. XII. yüzyıldan itibaren bir kısmı Anadolu Selçukluları, bir kısmı da Türk Beylikleri tarafından geri alınmıştır.

Bu dönemde gemi kaptanlarına ise diğer Türk ve Müslüman devletlerde olduğu gibi “reis” denilmekteydi. Bunun yanında İran kültürünün etkisiyle “keştibân”, Arap kültürünün etkisiyle “mellah” ibareleri de gemici veya kaptan anlamında kullanılmıştır.¹⁴²

1.2.1.3. Anadolu Türk Beylikleri Donanma Faaliyetleri

Türk Beyliklerinin kurulduğu yıllarda Anadolu’yu çevreleyen denizlerde devletlerarası dengede değişik bir durum ortaya çıkmış, Doğu Akdeniz ve Ege’deki kuvvet dengesinin hiçbir gücün üstünlük kurmasına izin vermediği bu yıllarda korsanlık faaliyetleri de büyük bir ivme kazanmıştı. Batı politikalarına öncelik veren Bizans İmparatorları, Anadolu’yu ihmal etmişler, 1283’ten itibaren deniz seferlerini durdurmuşlardı.¹⁴³ Bu olay Türk denizciliğinin gelişmesini doğrudan ve dolaylı olarak etkilemiş ve XIII. yüzyılın sonlarından itibaren Ege kıyılarını ele geçiren Türklerin denizcilikte ilerlemelerine yardımcı olmuştur. İşsiz kalan gemi tayfaları ve ustaları, bu sıralarda deniz üslerini ve tersaneleri ele geçiren Türklerin hizmetine girmişti. Ancak Türk denizcilik faaliyetlerini sadece bununla açıklamak da doğru bir yaklaşım değildir. Selçuklular döneminden beri denizcilikle uğraşan Türkler için bu olay sadece denizcilik kültürünü zenginleştirici bir faktör olmuştur.¹⁴⁴

Denizci Gazi Türk Beylikleri¹⁴⁵ XIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren denizcilik faaliyetlerine girişmişler; Menteşe Beyliği Güney Ege ve Doğu Akdeniz’de; Aydın Beyliği Balkan Yarımadası’nı çevreleyen sularda (Batısı hariç), Karesi Beyliği Marmara, Ege Denizi ve Trakya’da, Osmanlı Beyliği ise Marmara, Ege ve Trakya’da faaliyet göstermişlerdir. Saruhan Beyliği ise denizlerde genellikle

¹⁴² Erdoğan Merçil, **Türkiye Selçukluları’nda Meslekler**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000, ss. 82-105.

¹⁴³ Nicol, Bizans, s. 116; Daş, Orta Çağ’da İzmir, s. 93.

¹⁴⁴ Mustafa Daş, “Aydınöğulları Beyliğinde Denizcilik Faaliyetleri”, **Batı Anadolu Türk Denizciliği**, Ed. Mustafa Özerler, Ender Asyalı, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü, İzmir, 2009, (Aydınöğulları), ss. 16-17.

¹⁴⁵ İnalçık, Denizci Gâzi Beylikleri, s. 31. Halil İnalçık Denizci Türk Beylikleri için “Gazi” tabirini vurgulamakta, El-Ömerî’nin bu beyliklerin denizcileri için “deniz gazileri” tabirini kullandıklarını belirtmektedir.

Aydın Beyliği'nin yanında ve onunla müttefik olarak yer almıştır. Bunlar arasında denizcilikte ilk adımları atan Menteşe Beyliği olmuştur.

Beyliklerin denizcilik faaliyetleri aşağıda ayrı ayrı ele alınacaktır. Burada beylikleri ortak olarak ilgilendiren bazı gelişmelere değinilecektir. Örneğin beylikler döneminin deniz akınlarından birisi 1305 yılında Sakız'a gerçekleştirilmiştir. Türk denizcileri 1310'da Kıbrıs'a taarruz etmişlerdir.¹⁴⁶ Bu ilk akınlarda dönemin önemli deniz gücü olan Hristiyan filolarına karşı mücadele etmeleri nedeniyle başarıları sınırlı kalmıştır.

1320'li yıllarda Yunanistan'daki Katalanlar, Ege'deki siyasi durumun değişmesiyle Menteşe ve Aydın Beyliklerine yakınlaşmaya başlamışlardı.¹⁴⁷ Papalığın Hospitalyer Şövalyelerinin tarafını tutması ve Sicilya ile İtalya'ya uzanan Anjou hanedanının yayılmasına karşı olması, bu yakınlaşmaya sebep olmuştu. Bu ittifak neticesinde Türkler ve Katalanlar Ege adalarına birlikte sefer düzenlemeye başlamışlardı. Bunlar arasında özellikle Eğriboz ve Girit'in bulunması, bu adaları Bizans'tan koparmaya çalışan ve oralarda kendi idaresini kurmak isteyen Venedik'i rahatsız ediyordu. Böylece o zamana kadar Türklerle herhangi bir anlaşmazlığı bulunmayan Venedikliler, 1318'den sonra onlarla karşı karşıya gelmeye başladılar.¹⁴⁸ Türklerin Katalanlarla ittifaklarını 1325 yılında yenilemeleri ve buna ilaveten Aydınoğulları önderliğinde Ege Denizi'nin kontrolünü ellerine geçirmeye başlamaları, Venediklilerin Türklere karşı bir birlik organize etmek için harekete geçmelerine sebep olmuştu.

1330'ların başlarında Türkler, eski Doğu Roma (Romania) topraklarının çoğundan (Bizans dâhil) vergi alır duruma gelmişlerdir. Ege'de azalan insiyatifi ve gelirleri, Venedik'i harekete geçmeye zorlamıştır. Türklerin (Aydın ve Karesi Beylikleri başta olmak üzere) kuvvetli filolar meydana getirerek geniş alanlara deniz seferleri düzenlemeleri, bunun sonucunda da kısa zamanda hatırı sayılır bir deniz gücüne erişmeleri, başta Venedik olmak üzere Batılıları rahatsız etmiştir. Avrupa'da

¹⁴⁶ Fleet, *Early Turkish Naval Activities*, s. 129.

¹⁴⁷ Katalanlar, Bizans'ın talebiyle Anadolu'ya geldiklerinde Türklere karşı savaşmışlardı. Ancak bundan sonra Bizanslılarla aralarında gelişen olaylar, Türklerle yakınlaşmalarına neden olmuştu. (Öden, s. 26; Nikolas Oikonomidis, "Avrupa'da Türkler (1305-1313) ve Küçük Asya'da Sırlar (1313)", *Osmanlı Beyliği (1300-1389)*, ed. Elizabeth Zachariadou, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1997, ss. 173-174.)

¹⁴⁸ Zachariadou, *Trade and Crusade*, ss. 13-14.

yapılan çalışmalar sonucunda, kısa aralıklarla, Ege Denizi'ndeki Türk deniz gücünü hedef alan iki haçlı seferi düzenlenmiştir. 1334 ve 1348 yılında gerçekleştirilen bu seferlerde Latinler Ege'de rastladıkları Türk gemilerine ve Anadolu kıyılarına taarruz ederek Türk denizciliğinde büyük zararlara yol açmışlardır. Elde ettikleri avantajlı durumdan yararlanmak için girişimlerde bulunmuşlar; Venedikliler 1337 yılında Menteşeoğulları ve Aydınöğulları ile birer antlaşma yapmışlardır.¹⁴⁹ Buna Aydınöğulları ile 1353 yılında imzalanan antlaşmayı da eklemek mümkündür.

Meydana gelen bu askerî olaylara rağmen Türklerle Batılılar arasındaki ticari ilişkiler kesintiye uğramamıştır. Bu ilişkilerden ve yapılan antlaşmalardan hareketle burada şunu tekrar belirtmekte fayda vardır ki, Batı Anadolu Türk Beyliklerinin denizcilikte gösterdikleri gelişmeler, bu beyliklerin devlet olarak kabul edilmesinde önemli bir rol oynamıştır.

XIV. yüzyılın ilerleyen yıllarında Menteşeoğullarının Batılılarla ticaret ağırlıklı ilişkiler içerisinde oldukları, buna karşın Aydın, Saruhan ve Karesi Beyliklerinin onlarla daha çok askerî mücadele içerisine girdikleri görülmektedir. Karadeniz'deki Pervaneöğulları ve Candaroğulları Beylikleri ise savaşla karışık ticari faaliyetleri birlikte yürütmüşlerdir.

Beyliklerin oluşturdukları donanmaların ihtiva ettiği gemi sayılarının dönemin kaynaklarında verildiği görülmektedir. Örneğin Kantakuzenos 1329 yılında Çanakkale Boğazı'nda 70 gemi ile Rumeli'ne çıkarma yapan Türklerden¹⁵⁰ ve yine 1331 yılında Kuzey Ege'de 60 parçadan oluşan bir Türk donanmasından bahsetmektedir.¹⁵¹

Kate Fleet, XIV. yüzyılın başlarında Ege Denizi'nde faaliyet gösteren Türk deniz kuvvetlerine ait gemi sayısının 20 ile 50 arasında değiştiğini bazen 80'i bulduğundan bahsetmektedir ki Ege'de akınlara çıkan bu gemiler genellikle Menteşe ve Aydın Beyliklerine aitti.¹⁵² Bu gemi sayılarının yüzyılın ilerleyen dönemlerinde artarak büyük sayılara ulaştığı görülmektedir. Bu duruma gelmesinde Ege'deki Türk tersanelerinin ve deniz üslerinin de kuşkusuz rolü vardı.

¹⁴⁹ Enverî, ss. 35-36; Lemerle, ss. 89-101; Zachariadou, Trade and Crusade, ss. 29-36; Kurtöğlü, ss. 45-46.

¹⁵⁰ Kantakuzenos, c.I, s. 390.

¹⁵¹ Kantakuzenos, c.I, s. 455.

¹⁵² Kate Fleet, "Early Turkish Naval Activities", **Oriente Moderno, Nuova Serie**, Cilt:20, Sayı:81, 2001, ss. 129-130.

Türklerin Denizcilik faaliyetleri Haçlı seferlerine rağmen XIV. yüzyılın ilk yarısıyla sınırla kalmadı. Bu faaliyetler Karadeniz, Marmara ve Ege’de artış gösterirken özellikle Ege Denizi’ndeki gelişmeler Batılıları endişelendirmeye devam etti. Venedikliler ve Cenevizliler bu denizdeki üstünlüklerinin devamı için Türk gemilerini ve denizcilik faaliyetlerini sürekli takip etmeye çalıştılar.¹⁵³ Dolayısıyla denizlerde rekabet XIV. yüzyıl boyunca devam etti. Bu rekabetin Karadeniz, Ege ve Marmara’da gerçekleşen Türk Beylikleri ve Osmanlılarla ilgili kısmı aşağıda ele alınmıştır. Bunlara bir de Doğu Akdeniz’de yaşanan gelişmeleri eklemek mümkündür.

Doğu Akdeniz’de XIV. yüzyılda Anadolu Türk Beyliklerine ve Memlûklere karşı Kıbrıs üzerinden bazı saldırılar meydana geldi. Bunlardan özellikle Kıbrıs Kralı I.Pierre (1358-1368) ’in faaliyetleri başrolü oynadı.¹⁵⁴ Kıbrıs Kralı, 1361 yılında Hospitalyerler ve Papalık donanmasının da yardımıyla Akdeniz kıyısındaki en önemli ticari liman ve üslerden birisi olan Antalya’ya saldırdı.¹⁵⁵ Sayıları 119’u bulan savaş gemileriyle gerçekleştirilen bu taarruzda Teke Beyi’nin bulunmamasından da faydalanılarak şehir kolayca ele geçirildi.¹⁵⁶ Mehmed Bey 12 yıl süren uğraşlar sonucunda Kıbrıs’taki karışıklıklardan da yararlanarak karadan ve denizden gerçekleştirdiği taarruzlar sonucunda şehri geri alabildi.¹⁵⁷

1.2.1.3.1. Menteşe Beyliği

XIII. yüzyılın ikinci yarısında Büyük Menderes’in güneyinin Türkmen göçlerine ve akınlarına yoğun olarak maruz kalması, Batı Anadolu Türk Beylikleri arasında Menteşe Beyliği’nin daha önce kurulmasına zemin hazırlamıştır. Onların Bodrum, Marmaris ve Meğri başta olmak üzere önemli limanlara sahip olmaları, denizcilikte hızla gelişmelerini sağlamıştır. İbni Said, bu dönemde Türkmenlerin

¹⁵³ Fleet, Early Turkish Naval Activities, ss. 130-131.

¹⁵⁴ Yiğit, ss. 91-92.

¹⁵⁵ Zachariadou, Trade and Crusade, s. 67.

¹⁵⁶ Kofoğlu, ss. 236-237; Tekindağ, ss. 161-164.

¹⁵⁷ Kofoğlu, 2006, s. 254; Merçil, Türk Devletleri, s. 267; Kurtoğlu, s. 32; Osman Turan, Türkiye Kıbrıs Münasebetleri, ss. 222-225.

Bizans-Selçuklu sınırında büyük bir yoğunluk oluşturdıklarını, deniz yoluyla ticaret faaliyetlerini yürüttüklerini aktarmaktadır.¹⁵⁸

XIII. yüzyılın ikinci yarısında Emirü's-Sevahil Menteşe Bey'in bölgede hâkimiyet kurması ile denizci temellere sahip bir beylik ortaya çıkmıştır.¹⁵⁹ Onların Bodrum, Marmaris ve Meğri başta olmak üzere önemli limanlara sahip olmaları, denizcilikte hızla gelişmelerini sağlamıştır.

Menteşeoğullarının bu yıllarda ticaretin yanında deniz seferleri de düzenlemeye başladıkları, özellikle Anadolu'ya yakın olan Ege Adalarına –öncelikle Onikiada– çıktıkları görülmektedir.¹⁶⁰ Onların bu ilk dönemlerdeki ticaret ve seferlerinde Makri, Strobilos¹⁶¹ ve Stadia (Datça) gibi limanları üs olarak kullandıkları anlaşılmaktadır.¹⁶² Batıya ve kuzeye doğru genişledikçe bu üslere başta Balat olmak üzere yenileri eklenmiştir. Menteşeliler buralardan gerçekleştirdikleri akınlarla Anadolu'ya yakın olan adalara yerleşmeye çalışmışlardır. Bu beylik muhtemelen Datça, Marmaris, Bodrum ve Meğri limanlarını kullanarak 20-30 yıl içerisinde düzenlediği deniz seferleri ile XIV. yüzyılın başlarında Rodos Adası için mücadele edecek seviyeye gelmiştir.

Menteşe Beyliği'nin denize açılma istikametinde ve deniz yollarının kavşak noktası olan Rodos Adası'nda XIII. yüzyıl biterken önemli değişiklikler yaşanıyordu. Burası, deniz ulaşımında kritik bir mevkide olması itibarı ile hem ticari hem de askerî yönden büyük bir öneme sahipti. Menteşeoğulları adıyla, XIII. yüzyılın ikinci

¹⁵⁸ Claude Cahen, "İbn Sa'id Sur L'Asie Mineure Seldjuquide", **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, Sayı:10, 1968, (İbni Said), s. 42.

¹⁵⁹ Erdoğan Merçil de bu hususa değinmekte, Menteşe Bey'in büyük bir ihtimalle Anadolu Selçuklularının Makri bölgesinin Emirü's Sevahil'i olarak bölgeye yerleştiğini belirtmektedir. (Merçil, *Türk Devletleri*, s. 276)

¹⁶⁰ Pachymérès, s. 404; Wittek, s. 25; Halil İncelik, "Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gâzi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar", **Türk Denizcilik Tarihi-1**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, (Denizci Gâzi Beylikleri), s. 31; Nicol, Bizans, ss. 84-116.

¹⁶¹ Strobilos, Bodrum'un batısında, İstanköy'ün tam kuzeyinde kalan eski bir limandır. Bir zamanlar Bizans İmparatorluğu'nun önemli bir üssü olan bu liman, bugün ıssız bir halde olmasına rağmen beylikler döneminde de aktifti ve XV. yüzyıla kadar faal bir haldeydi.

¹⁶² Pachymeres tarafından sayılan limanlar arasında Trachia da vardır. (Pachymérès s. 404; Wittek, s. 26) Menteşeoğullarının kurulduğu bölgede Trachia adında bir liman bulunmadığı için kastedilen bir bölge olabilir. Heraklios zamanında Müslümanlara karşı kullanılan Trakya ordusu Batı Anadolu'ya yerleştirildiği için ilk temalardan biri de Thrakesion olmuştur. (John Haldon, **Bizans Tarih Atlası**, çev. Ali Özdamar, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 117) Dolayısıyla Pachymeres tarafından belirtilen ifadede kastedilen "Trachia'nın limanları" olması ihtimali vardır.

yarısından itibaren ilgilenmeye başlamışlardı ve XIV. yüzyıl başlarken bu amaçlarını gerçekleştirmek için girişimde bulunmuşlardı.¹⁶³

Bu sıralarda Rodos ile ilgilenen tek güç Menteşeoğulları Beyliği değildi. Suriye'deki son kaleleri Akka'yı 1291 yılında kaybeden Latinlerden bir kısmı Avrupa'ya dönerken bir kısmı da Kıbrıs'a yerleşmişlerdi. Ancak Lusignan Krallığı onların buradaki varlığından rahatsız olmuştu. Kendilerine yeni bir yer arayan Hospitalyer Şövalyeleri, 1306 yılında Rodos'ta karar kılmışlar ve bunun için hazırlıklara başlamışlardı. Bu yıllarda Menteşeoğulları, adanın hemen hemen tamamını ele geçirmiş bulunuyordu.¹⁶⁴ Türklerle birlikte Rumların da yaşadığı ada 1309 yılında Hospitalyer veya Saint Jean Şövalyeleri¹⁶⁵ tarafından işgal edildi.¹⁶⁶ Menteşeoğulları ile Cenevizliler Rodos'u geri almak için ittifak kursalar da 1311-1312 yılları boyunca süren mücadeleden netice alamadılar.¹⁶⁷ Böylece Menteşelilerin denizcilikte attığı belki de en önemli adım böylece sonuçsuz kaldı. Bunun etkisiyle beylik sonraki yıllarda bir daha bu seviyede bir girişimde bulunamadı.

Menteşeoğulları, 1319 yılında Aydınogulları ile birlikte Sakız'a ortak bir sefer düzenlediler. Ancak adadaki Martino Zaccaria'nın Rodos'taki Hospitalyer Şövalyeleri ile ittifak kurması nedeniyle seferden bir netice elde edemediler. Bunun hemen arkasından Hospitalyerlere karşı yeniden harekete geçseler de 1320'de Rodos'a yapılan bu akın da Şövalyeler tarafından püskürtülmüştür.¹⁶⁸

Haçlıların İskenderiye saldırısına karşılık vermek isteyen ancak yeterli deniz gücüne sahip olmayan Memlük Devleti, Anadolu'daki Türk Beyliklerine başvurarak ittifak oluşturmaya çalışmıştır.¹⁶⁹ Bunun üzerine Menteşe Beyliği 200 kadırgası ile

¹⁶³ William Heyd, 1300'lere gelindiğinde Menteşeoğullarının, Rodos adasının hemen hemen tamamını Rumlardan aldığını belirtmiştir. (Heyd, s. 598)

¹⁶⁴ 1271 yılından beri Cenevizli bir amiralin yönetiminde Bizanslılara ismen bağlı olan Rodos, gerçekte İtalyan korsanların elindeydi. Bu yıllarda adadaki Cenevizlilerle Şövalyelerin arası da iyi değildi. (Witteck, ss. 56-57)

¹⁶⁵ Kudüs Saint Jean Hospitalyeleri, Rodos'u ele geçirdikten sonra Rodos Şövalyeleri olarak anılmaya başlamıştır. (Ziver Bey, **Rodos Târîhi**, Çev. Harid Fedai, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2013, s. 53)

¹⁶⁶ Ziver Bey, ss. 43-53; Heyd, s. 599; Witteck, s. 57.

¹⁶⁷ Zachariadou, Trade and Crusade, ss. 11-12.

¹⁶⁸ Zachariadou, Trade and Crusade, ss. 14-15; Kurtoglu, s. 41. (Fevzi Kurtoglu, 1320 ve 1321 yılındaki seferlere Aydınogullarının da iştirak etmiş olma ihtimalinin yüksek olduğunu belirtmektedir.)

¹⁶⁹ Kuruluşundan itibaren XV. yüzyıla kadar Memlük Devleti ile Anadolu Türk beylikleri ve Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler dostluk çerçevesi içerisinde olmuştur. Memlük sultanlarının Türk beyliklerini Moğollara karşı himaye etmesi, Yıldırım Bayezid'in düğününde Memlük Devleti elçisinin diğer bütün elçilerden üste oturtulması gibi hususlar da bunu açıkça göstermektedir. (Âşıkpaşazâde, s. 101; Mehmed Neşrî, c.I, s. 207)

Rodos üzerine sefer yapmak isteyen Memlûk Devleti'ne yardıma hazır olduğunu haber vermiştir.¹⁷⁰ Kuşkusuz beyliğin olumlu cevabında yüzyılın başlarından beri Şövalyelerle yaptığı mücadeleler etkili olmuştur. Ayrıca bu kadar yüksek bir miktar doğru kabul edildiği takdirde önemli bir deniz gücüne sahip olduğu da değerlendirilebilir. Bu deniz gücünün çoğunun ticari gemileri kapsadığı muhakkaktır. Çünkü bu yıllarda Menteşeliler, denizlerde savaştan çok ticaretle ilgilenmiş ve yaptıkları antlaşmalarla bunu sürdürmeye çalışmışlardır.

1.2.1.3.2. Aydın Beyliği

Menteşeoğullarından sonra Mehmed Bey liderliğindeki Aydınoğulları, Ayasuluğ'u deniz üssü olarak kullanmak suretiyle deniz seferlerine başlamışlardır. Aydın Beyliği'nin ilk deniz akınlarından birisi de 1319 yılında Menteşe Beyliği ile birlikte Sakız'a düzenlenmiştir. Bu sefer başarısızlıkla neticelense de Aydınoğulları bundan yılmamışlar, denizcilikte gelişmeye ve akınlarına hızla devam etmişlerdir.¹⁷¹

Aydınoğullarının denizcilikte en faal olduğu dönem Mehmed Bey'in oğlu **Umur Bey'in** genç yaşta denizlere açılmasından şehadetine kadar geçen dönemdir. Aydınoğulları Umur Bey'in 1328 yılında İzmir'in Yukarı kesimine ilaveten Aşağı kısmını yani limanı almasından sonra deniz seferlerinin çapını genişletmişlerdir. Böylece Latinlere karşı temkinli hareket eden Türk denizcileri daha rahat hareket etmeye başlamış ve deniz akınları büyük bir ivme kazanmıştır. İlk deniz seferini Bozcaada'ya¹⁷² yapan Umur Bey kısa süre içerisinde Sakız¹⁷³, Gelibolu¹⁷⁴ ve Adalar Denizi'ne¹⁷⁵ de sefer düzenlemiş ve bu sırada donanmasını genişletmeye devam etmiştir.

Umur Bey 1333 yılında en büyük seferlerinden birisi olan ve Mümdünica, Eğriboz ve Monemvasya'yı kapsayan Adalar Denizi seferine çıkmıştır. 250 geminin yer aldığı bu seferde İskiri (Skyros) Adası ve daha küçük başka adalara uğradıktan

¹⁷⁰ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti Teşkilatına Medhal**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, (Medhal), s. 145.

¹⁷¹ Zachariadou, Trade and Crusade, ss. 14-15; Kurtoğlu, s. 41.

¹⁷² Enverî, ss. 20-21.

¹⁷³ Enverî, ss. 22-24.

¹⁷⁴ Enverî, ss. 24-26.

¹⁷⁵ Enverî, ss. 29-30.

sonra Mümdünica'ya oradan da Eğriboz'a ve son olarak Monemvasya'ya geçerek bu bölgeleri vergiye bağlamış ve esirleri kurtarmıştır.¹⁷⁶

Türklere karşı 1334'te yapılan Haçlı saldırısına cevap olarak aynı yılda 276 gemiden oluşan Türk donanması, Umur Bey önderliğinde Mora'ya bir sefer düzenlemiştir. Bu seferde Türk donanmasını oluşturan unsurlar arasında Saruhanogullarının gemileri de yer almıştır. Monemvasya ve bilahare Mistra'yı işgal eden Türk kuvvetleri, Mora Despotu'nu vergi vermeye mecbur etmişlerdir.¹⁷⁷ Haçlı saldırısının olduğu yıl bitmeden Aydınogullarının büyük bir donanmayla sefere çıkmaları, gemilerin bu saldırılardan fazla etkilenmediğini göstermektedir.

Umur Bey Kantakuzenos ile 1335 yılında yaptığı antlaşmaya sadık kalarak III.Andronikos'un talebi üzerine 1337 yılındaki Arnavut isyanını bastırmak için Selanik'e 50 gemi ile yardım göndermiştir. Türkler Bizanslılarla birlikte bu isyanı bastırmışlardır.

Umur Bey 1341-1347 yılları arasındaki ikinci iç savaşta Kantakuzenos'a destek vermiştir.¹⁷⁸ 1342 yılında 380 gemi ile Dimetoka yakınlarına gelerek yardımda bulunmuş, 1343 yılında ise 290 gemi ile Selanik yakınlarına gelerek Kantakuzenos ile birleşmiştir. Kantakuzenos'un rakibi Selanik'te bulunan Apokaukos mukavemet etmeksizin İstanbul'a kaçmış ve oldukça uzun süren bu sefer 1344 yılında sona ermiştir. Bu yardımlar Kantakuzenos'un durumunu düzeltmesini sağlamış, ayrıca iç savaşta İstanbul tarafında olan Bulgarlar, Türk varlığı nedeniyle harekete geçmeye cesaret edememişlerdir.¹⁷⁹

Bu seferler esnasında yaklaşık tüm Ege Denizi ile birlikte denizin kıyısındaki bölgeleri kontrolü altına alan ve yöneticilerini vergiye bağlayan Umur Bey, 1340 yılından itibaren Ege Denizi'nin dışına taşmış, böylece Aydın donanmasının etki sahası güneyde Kıbrıs, kuzeyde ise Tuna boylarına kadar genişlemiştir.¹⁸⁰ Umur Bey, diğer Türk Beylikler ile mücadele etmek değil birlik olmak politikasını takip etmiş, Batılılara başarıyla karşı koymuştur. Bu maksatla 1341 yılında rotasını Doğu

¹⁷⁶ Enverî, ss. 29-30; Lemerle, ss. 75-88; Kurtoğlu, s. 44.

¹⁷⁷ Enverî, ss. 36-38; Lemerle, ss. 102-115; Kurtoğlu, ss. 46-47.

¹⁷⁸ Enverî, ss. 39-40; Kantakuzenos, s. 32; Zachariadou, Trade and Crusade, s. 32.

¹⁷⁹ Enverî, ss. 45-47; Lemerle, ss. 144-149; Kurtoğlu, ss. 53-56.

¹⁸⁰ Enverî, ss. 43-45; Lemerle, ss. 129-143; Kurtoğlu, s. 51; Umur Bey'in geniş bir sahada kısa bir süre içerisinde bu seferleri gerçekleştirmesi bazı tartışmalara sebep olmuştur. Mustafa Daş, bu seferlerden bazılarını incelerken özellikle Karadeniz'e yapılan sefer için uygun gerekçelerin mevcut olduğunu vurgulamaktadır. (Daş, Umur Bey, ss. 73-82)

Akdeniz'e çevirerek 1334 yılındaki Haçlı seferine katılan Kıbrıs'a karşı bir sefer düzenlemiş ve neticede Kıbrıs Kralı IV.Hugues'i mağlup ederek onu Rodos Şövalyelerinden ve Papa'dan yardım istemek zorunda bırakmıştır.¹⁸¹

Aydınoğullarının Ege'de böylesine etkili bir hale gelerek Batının kazanç kaynaklarını kesmesi, yeni bir Haçlı seferinin gündeme getirilmesine neden olmuştur. Bu ittifaka da menfaati en çok zedelenen, Eğriboz ve Girit başta olmak üzere birçok adaya doğrudan veya dolaylı olarak egemen olan veya olmak isteyen Venedik'in girişimleri öncülük etmiştir.¹⁸² 1344 yılında harekete geçen Haçlı donanması için Kıbrıs 4, Venedik 5, Rodos 6, Papalık ise 4 gemi vermiştir. Eğriboz'da toplandıktan sonra Halkidikya'ya uğrayan Patrik Henri komutasındaki bu donanma, 1344 yılında İzmir'e saldırmıştır. Haçlılar, denizde üstünlük sağlasalar da sadece İzmir Limanı'nı alabilmişler ve başlarındaki liderlerden üçünü kaybetmişlerdir: Patrik Henri, Venedik Amirali Petro Zeno ve Papalık gemilerine komuta eden Martino Zaccaria. Bu kayıplar Haçlıları çok zor durumda bıraktığı gibi savaşın uzayıp gitmesine ve yeni destek kuvvetlerinin gönderilmesine sebep olmuştur.¹⁸³

Donanmasını yeniden düzenleyen Umur Bey, 1347 yılında Süleyman Paşa ile görüşmek üzere Biga'ya gitmiş, bu sırada Gökçeada'da bekleyen Aydınoğulları donanması ile Rodos Şövalyeleri donanması arasında çıkan muharebede Türk donanması büyük kayıplar vermiştir.¹⁸⁴

İzmir'de tutunmak isteyen Haçlılarla Türkler arasındaki savaş ileriki yıllarda da devam etmiş, Umur Bey Sahil İzmir'i, Haçlılar da Yukarı İzmir'i almak için uzun bir mücadele vermişlerdir. Ekonomik sorunlar ve 1347 yılında Kırım'da başlayarak Avrupa'ya yayılan büyük bir veba salgını, Haçlıları barışa yöneltmiş, ancak hazırlanan metni Papa VI.Clemens (1342-1352) onaylamadığı için anlaşma sağlanamamıştır. Aslında bu ateşkes Haçlıların zaman kazanma girişiminden başka

¹⁸¹ Kurtoğlu, ss. 45-46; Umur Bey'in Kıbrıs seferi Düsturname'de geçmemektedir. Mükrimin Halil Yinanç tarafından Batılı kaynaklara istinaden Düsturname'nin mukaddeme kısmında belirtilmiştir. (Enverî, s. 41)

¹⁸² Zachariadou, Trade and Crusade, ss. 42-43.

¹⁸³ Zachariadou, Trade and Crusade, ss. 49-50; Çavuşdere, Orta Çağ'da Venedik, Papalık ve Türkler, ss. 133-161.

¹⁸⁴ Kurtoğlu, s. 63.

bir şey değildi. Sorunu temelinden çözmek isteyen Umur Bey ise 1348 yılında kaleyi almak için yaptığı bir taarruz esnasında şehit olmuştur.¹⁸⁵

Cenevizliler, Venedik'in İzmir Haçlı Seferi ile meşgul olmasından faydalanarak 1346 yılında süratle Sakız, Eski Foça ve Yeni Foça'yı ele geçirmişlerdir.¹⁸⁶ İzmir'deki Haçlı Birliği (sancta unio yani kutsal ittifak) Kırım'da alevlenen Venedik-Ceneviz Savaşı nedeniyle 1351 yılında dağılmış, bu tarihten sonra barış görüşmeleri önem kazanmıştır. Umur Bey'in yerine geçen Hızır Bey (1348-1360), 1353 yılında Ayasuluğ'da Venedik ile aleyhte şartlar taşıyan bir barış antlaşması imzalamıştır.¹⁸⁷ Bu antlaşmaya göre Aydınogulları savaş gemilerini silahtan arındırmayı ve gümrük vergilerinin yarısını Latinlere vermeyi kabul etmiştir. Bu tarihten 1390 yılında Osmanlı egemenliğine girinceye kadar Aydınogullarının denizcilikle ilgili faaliyetlerinin düşük seviyelerde ve daha çok ticaret alanında gerçekleştiğini söylemek mümkündür.

1.2.1.3.3. Karesi Beyliği

Kurulduğu bölge itibarı ile denizciliğe ve deniz gazalarına uygun bir konumda bulunan Karesi Beyliği sık sık Rumeli tarafına seferler gerçekleştirerek bu hususun doğruluğunu göstermiştir. Dönemin kaynaklarında çoğu kez detaylı bilgi verilmeksizin sadece Türk olduğu belirtilen grupların Çanakkale Boğazı'nı aşarak Bizans topraklarına akınlarda bulunduğu bahsedilmektedir. Bu akınlara çoğunun Karesioğulları tarafından gerçekleştirilmiş olduğunda şüphe yoktur.

Karesioğullarının ilk seferlerini XIV. yüzyılın başlarından itibaren yaptıkları görülmektedir. 1307/1308 yılında Osmanlıların Kalo Limni (Besbikus, Galius) Adası'nı ele geçirmesi esnasında Karesi Beyliği'nin büyük katkısı olmuştur.¹⁸⁸ Ayrıca Karesiden bir grup Türk Katalanlarla ittifak yapıp 1305-1312 yılları arasında Balkan topraklarını dolaşarak Bizanslılarla mücadele etmişler, 1305'ten itibaren 2,5

¹⁸⁵ Enverî, ss. 36-38; Ebû Abdullah Muhammed İbni Battûta Tancî, **İbn. Battûta Seyahatnâmesi**, Cilt:I, 3. Baskı, çev. A. Sait Aykut, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 426; Şerafettin Turan, ss. 243-244; Zachariadou, Trade and Crusade, ss. 55-56; Kurtoğlu, ss. 61-64.

¹⁸⁶ Zachariadou, Trade and Crusade, s. 48.

¹⁸⁷ Zachariadou, Trade and Crusade, ss. 58-59; Şerafettin Turan, ss. 246-247.

¹⁸⁸ Hammer, s. 82.

yıl boyunca Gelibolu yarımadasını ellerinde tutmuşlar ve 1307 yılında yapılan Apros Savaşı'nda Bizans ordusunu yenmişlerdir.

Katalanların Anadolu'dan ayrılışından itibaren Karesioğulları Misya'ya egemen hale gelerek Ege ve Marmara Denizi kıyısındaki deniz üslerini kullanmaya başlamışlardır. Çanakkale Boğazı'ndaki üsleri kullanan Karesili denizciler, buradan Trakya'ya akınlar gerçekleştirmişlerdir. Bu akınlar nedeniyle Bizans İmparatorluğu, 1328 yılında barış istemek zorunda kalmıştır.¹⁸⁹ Ancak bu barışa rağmen Karesililerin Bizans topraklarına akınları devam etmiştir. Kantakuzenos 1329 yılında Türklerin gemilerle Trakya'ya geçişinden bahsetmiştir. III.Andronikos'un Dimetoka'da bulunduğu sıralarda 70 gemiden oluşan bir donanma Anadolu'dan Rumeli sahiline geçerek çıkarma gerçekleştirmiştir. Büyük ihtimalle Karesioğullarına ait olan bu gemilerle taşınan Türk birlikleri (piyade kuvvetleri), Traianopolis (Enez civarı) ve Beres topraklarını yağmalamışlardır. Bu taarruza karşı başında imparator olduğu halde harekete geçen Bizans birlikleri Türkleri yenerek bir kısmını esir almışlardır.¹⁹⁰

1331 yılında 60 parçadan oluşan bir Türk donanması bu defa Halkidikya Yarımadası'na sefer düzenlemiştir. Kantakuzenos bu seferden bahsederken Türkler için Pers tabirini kullanmıştır. Bizans İmparatorluğu'nun Sırplarla mücadele içinde olduğu bu zamanda Makedonya'da bulunan III.Andronikos Selanik yakınlarına kadar gelen Türklere karşı Megas Domestikos Kantakuzenos ile birlikte harekete geçmiştir. Türklerle çatışmaya giren Bizanslılar bölgenin ormanlarla kaplı olması yüzünden oldukça zorlanmışlar, neticede Türkler gemilere binerek geri çekilmek zorunda kalmışlardır.¹⁹¹

Batı Anadolu Türk Beyliklerinin gaza faaliyetlerini yoğunlaştırdıkları yıllarda düzenlenen hacı seferlerinden Ege Denizi'ne 1334 yılında düzenlenmiş olanı Karesi Beyliği'ni hedef aldı. Papa XXII. John'ın teşviki ile Kıbrıs, Rodos ve Fransa da kutsal birliğe (sancta unio) katıldı. Amaçları Ege Denizi'ndeki Türk varlığına son vermek ve daha sonra da kutsal toprakları ele geçirmek olan bu birliğe ait donanma Eğriboz'da toplanacaktı. 1334 yılının başlarında faaliyette olduğu anlaşılan kutsal

¹⁸⁹ Öden, ss. 22-23.

¹⁹⁰ Kantakuzenos, **Historiarum, Libri IV, Volumen I.**, haz.: L.Schopen, Bonn, 1828, s. 390.

¹⁹¹ Kantakuzenos, c.I, ss. 455-456.

birliğe Rodos 4, Kıbrıs 6, Fransa 8, Venedik 10 kadirga ile katıldı.¹⁹² Yahşi Han¹⁹³ komutasındaki Türk Donanması ile Haçlı Donanması 1334 yılında Edremit Körfezi'nde karşı karşıya geldi. Yapılan deniz savaşında Türkler yenilerek büyük kayıplar verdiler. Haçlılar da önemli miktarda zayıya uğradılar.¹⁹⁴

Uğradığı bu kayba rağmen Karesi donanması kısa süre sonra yeniden seferlerine başladı. Gregoras, 1337 yılında Türklerin Trakya'yı yağmalamak üzere Çanakkale Boğazı'nı geçtiklerini yazıyordu. Boğazı geçen filoda at yüklü gemiler de bulunmaktaydı. Gregoras'ın bu topluluk için "Turcos" tabirini kullanmasına¹⁹⁵ rağmen geldikleri yere bakılarak bunların Karesi Türkleri olduğunu söylemek mümkündür. Bu geçişte Türkler Rumeli kıyılarını tahrip etmiş, sahildeki şehirlerin bir kısmını ele geçirmişti. Bazı kaleler ise direnmeye devam etmişti. Bu geçişi haber alan Bizanslılar derhal Gelibolu'ya kuvvet sevk etmiş ve Türkleri geri çekilmek zorunda bırakmışlardı.

1340 yılında Karesioğullarına ait 8000 kişilik bir grup, at yüklü gemilerle Trakya'ya geçerek Bizans topraklarına akınlar gerçekleştirmişlerdir. Bu seferden bahseden Gregoras'ın Misya'dan geldiklerini ve Çanakkale Boğazı'nı kullandıklarını belirtmesi, bu grubun Karesioğullarından olduğunu göstermektedir.¹⁹⁶

1341 yılında Yahşi Bey donanmayla iki defa Gelibolu'ya sefer düzenlemiştir. Karesililer, Bergama'dan Yahşi Bey liderliğinde gemilerle gelerek çıkarma yapmışlar ve Kantakuzenos kumandasındaki orduyla Gelibolu Yarımadası'nda yapılan savaşta yenilerek askerlerinin bir kısmını esir vermişlerdir. Bunun üzerine ordusunu gemilere yükleyerek Anadolu'ya dönen Yahşi Bey, kısa bir süre içerisinde toparlanarak aynı yerden tekrar Gelibolu'ya geçmiş, ancak bu defaki savaşta da yenilmiş ve çok kayıp vermiştir. Bu savaşlarda değerli adamlarını kaybetmesi onun

¹⁹² Türklere karşı düzenlenmesi planlanan ittifakın ilk halinde Rodos'tan 4, Bizans'tan 10, Venedik'ten 6 kadirganın 1333 yılında bir araya gelmesi planlanmışsa da bu plan hayata geçirilememiştir. (Zachariadou, Trade and Crusade, ss. 24-25.) Fransa Papalık ile birlikte hareket ettiğinden 8 gemi içinde Papalık gemileri de vardı.

¹⁹³ Yahşi Han Karesi Bey'in oğludur. Onun zamanı Karesi Beyliği'nin gücünün zirvesinde olduğu zamandır. Beyliğin sınırlarını genişleterek güneyde Saruhan, doğuda Osmanlı Beyliği'ne komşu yapan Yahşi Bey, merkezini de Bergama'ya taşımıştı. (Öden, ss. 36-38)

¹⁹⁴ Enverî, ss. 35-36; Lemerle, ss. 89-101; Zachariadou, Trade and Crusade, ss. 29-36; Kurtoglu, ss. 45-46.

¹⁹⁵ L.Schopen'in Latince çevirisinde Türklerin Çanakkale Boğazı'nı geçişi ile ilgili ifade şu şekilde yer almaktadır: "Ubi quosdam Turcos, ex iis videlicet, qui per latrocinium traiecto Hellesponto continenter maritimam oram populantur..." (Gregoras, **Byzantina Historia, Libri IV, Volumen I.**, haz.: L.Schopen, CSHB, Bonn, 1829, s. 535)

¹⁹⁶ Gregoras, Cilt:1, s. 548.

çaresiz kalarak barış istemesine yol açmış ve iki taraf arasında barış antlaşması yapılarak savaşa son verilmiştir.¹⁹⁷

Kantakuzenos bu olaydan sonra, Türklerin Çanakkale Boğazı'nı geçmesine engel olamayan donanma komutanı Apokaukos'u azletmiş ve yerine Sennachim'i getirmiş, müteakiben de Teselya'ya yapacağı sefer hazırlıkları için Dimetoka'ya hareket etmiştir. Bu olayı sindiremeyen Apokaukos ise İstanbul'a giderek Kantakuzenos aleyhinde çalışmaya başlamış ve bu gelişmelerle birlikte Bizans İmparatorluğu'nda altı yıl sürecek olan ikinci iç savaş patlak vermiştir.¹⁹⁸

Bizanslılarla ve Latinlerle karşı hem karada hem denizde mücadele eden Karesioğulları hakkında değerlendirme yapan El-Ömerî, "*Gemileri denizde her an harekete hazırdır.*" ifadeleri ile onların denizci bir yapıya sahip olduklarını belirtmiştir.¹⁹⁹ Kısa süren tarihine rağmen önemli olaylara sahne olan Karesioğulları, denizcilikte büyük gelişme gösteren beyliklerdendir. Çok sayıda akına katılan beyliğin denizcilerinin ileriki tarihlerde emrine girmesi, Osmanlı deniz gücüne de katkı sağlamıştır.

1.2.1.3.4. Pervaneoğulları Beyliği

Anadolu Selçuklularının büyük deniz üssü Sinop'ta kurulan ve yarım asır kadar varlık gösteren Pervaneoğullarının son beyi Gazi Çelebi (1300-1322), Karadeniz'de etkili faaliyetlerde bulunmuştur. Onun liderliğindeki Türk filosu, Sinop savunması için Batılılarla mücadele ettiği gibi Kırım ve Trabzon'a kadar da uzanan seferlerde bulunmuştur. Bu filonun büyüklüğü 1313 yılında en az 8 kadırğa idi.²⁰⁰

Batılılarla mücadelenin bir safhası Tancalı Seyyah İbni Battûta tarafından nakledilmiştir. Seyyah, Gazi Çelebi'nin Sinop Limanına baskın yapan Batılıların donanmasını dalgıçlığının da yardımıyla etkisiz hale getirdiğini belirtmektedir.²⁰¹

Gazi Çelebi, 1313 yılında Trabzon Rumları ile anlaşarak Kefe'de bulunan Cenevizliler üzerine sefer yapmış ve onları ağır bir yenilgiye uğratmıştır.²⁰² Ancak

¹⁹⁷ Kantakuzenos, **Historiarum, Libri IV, Volumen II.**, haz.: L.Schopen, Bonn, 1831, ss. 69-70.

¹⁹⁸ Kurtoğlu, s. 52.

¹⁹⁹ El-Ömerî, s. 166.

²⁰⁰ M. Akif Erdoğan, **Türkiye Tarihi Uygarlıkları III / XIII. - XV. Yüzyıllar Türkiye Tarihi Beylikler Dönemi**, İlya Yayınları, İzmir, 2012, ss. 236-237.

²⁰¹ İbni Battûta, s. 443.

²⁰² Merçil, Türk Devletleri, s. 279; Erdoğan, s. 237.

Pervaneoğulları bir süre sonra Trabzon ile anlaşmazlığa düşmüş ve 1319 yılında Trabzon'a taarruz etmişlerdir.²⁰³

Gazi Çelebi'nin 1322 yılında vefat etmesi Karadeniz'de etkili hale gelen denizci beyliğini de olumsuz etkilemiştir. Onun Kırım'dan Trabzon'a kadar uzanan bölgede etkili bir deniz politikası takip etmesi, iyi bir denizci olduğunu göstermektedir. Vefatı üzerine beyliğin toprakları Candaroğullarına katılmıştır.²⁰⁴

1.2.1.3.5. Candaroğulları Beyliği

Candaroğulları Gazi Çelebi'nin vefatından sonra Sinop'u ele geçirerek Pervaneoğullarının denizcilik faaliyetlerini devam ettirmişlerdir. Sinop'u almaları Candaroğullarının Karadeniz ticaretindeki etkinliğini de artırmıştır.²⁰⁵ Böylece Anadolu Selçuklularından beri Karadeniz'de oluşmaya başlayan Türk deniz gücünün devamını sağlamışlardır. Onların denizdeki faaliyetleri, bu bölgede daha fazla söz sahibi olmak isteyen İtalyan şehir devletleri (özellikle Cenevizliler) ile birçok defa karşı karşıya gelmelerine neden olmuştur. Candaroğulları, Anadolu Selçukluları ve Pervaneoğulları gibi Kırım ile de ilgilenmişler ve buraya deniz seferi düzenlemişlerdir.

İtalyanların XIV. yüzyılda Karadeniz'deki faaliyetleri artmıştı. Hatta burada anlaşamamaları yüzünden yüzyılın ortalarında savaşa bile girmişlerdi. İtalyanların Candaroğulları ile ilişkileri hem ticaret hem de savaş üzerine devam etti. 1324 yılında Cenova'dan gönderilen 10 kadırgalık bir filo Sinop önlerine gelmiş ve çıkan anlaşmazlık sonucunda Türkler Cenevizlilerin 6 kadırgasını ele geçirmişlerdi.²⁰⁶ 1340 yılında sebebini bilemediğimiz bir nedenden dolayı 12 kadırgadan oluşan Candaroğulları donanması Ceneviz ve Venediklilere ait ticari gemilere el koydu.²⁰⁷ Anlaşıldığı kadarıyla Pervaneoğulları zamanında başlayan gerginlik Candaroğulları zamanında da devam ediyordu. Bu dönemde İtalyan şehir devletleri ile beylik

²⁰³ Fallmerayer, s. 89.

²⁰⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri**, 4. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, (Anadolu Beylikleri), ss. 148-149; Merçil, **Türk Devletleri**, s. 279.

²⁰⁵ Yaşar Yücel, **Anadolu Beylikleri Hakkında Araştırmalar, XIII-XV. Yüzyıllarda Kuzey-Batı Anadolu Tarihi, Çobanoğulları Beyliği, Candaroğulları Beyliği I**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, s. 59.

²⁰⁶ Şerafettin Turan, s. 189; Yücel, s. 62.

²⁰⁷ Heyd, s. 615; Yücel, s. 66.

arasında herhangi bir antlaşmadan da bahsedilmemesi bu gerginliği çıkaran sebeplerin ortadan kalkmadığını göstermektedir. Özellikle Cenevizlilerin Karadeniz'deki limanları ele geçirmeye yönelik politikasının varlığı, beyliğin de buna müsaade etmek istememesi bu sebeplerden en önemlisi olmalıdır.

Osmanlılara karşı İzmir'de oluşturulan Haçlı İttifakının dağılması üzerine ittifak üyelerinden Venedik, Bizans ve Ceneviz'e ait kadırgalar 1360 yılında Sinop üzerine bir sefer düzenlemişlerdir.²⁰⁸ Candaroğulları bu harekete hemen karşılık vererek ertesi yıl donanmalarını Kırım'a göndermiş ve Cenevizlilerin elinde bulunan Kefe'yi kuşatmış ancak alamamışlardır.²⁰⁹

1.2.1.4. Osmanlı Devleti Donanma Faaliyetleri

Osmanlı Beyliği'nin denizlerle ilgili ilk faaliyeti Marmara Denizi'ndeki Kalo Limni (İmralı) Adası'nın alınmasıdır. Hammer, 1307/1308 yılında yapılan bu harekâtın, Osmanlıların henüz sahillere yeni ulaşmış olmaları hasebiyle diğer Türk Beylikleri yani Karesi, Saruhan, Aydın ve Menteşe donanmasıyla gerçekleştirildiğini söylemektedir.²¹⁰

Osmanlı Beyliği'nin kurulduktan kısa bir süre sonra denizlere ulaşması, beyliğin denizcilikte gelişimini sağlamış, bunun yanında deniz yoluyla gelebilecek tehlikelere de kapı aralamıştır. Takip eden yıllarda sahilleri hızla artan Osmanlı Devleti'nin emniyet içinde kalabilmesi, denizde mühim bir güç bulundurması ile mümkündür. Bunu iyi idrak eden devlet ileri gelenlerinin İzmit Körfezi güney sahillerini ele geçirdikten sonra “Kara” Mürsel Bey'e sahilleri muhafaza görevi verdiğini görüyoruz.²¹¹ Kaynaklarda geçen ilk Osmanlı denizcisi olan Mürsel Bey'in İzmit Körfezi'nde oluşturduğu filo savunmaya yönelikti ve özellikle Bizans tarafından gelebilecek deniz tehlikelerini önlemeyi amaçlıyordu.²¹²

²⁰⁸ Zachariadou, Trade and Crusade, s. 67.

²⁰⁹ Uzunçarşılı, Anadolu Beylikleri, s. 145; Yücel, s. 70.

²¹⁰ Hammer (Baron Joseph Von Hammer Purgstall), **Büyük Osmanlı Tarihi**, (Mehmet Ata Bey'in Tercümesi esas alınarak) Haz. Mümin Çevik, Erol Kılıç, Emir Yayınları, İstanbul, 1998, s. 82.

²¹¹ Âşıkpaşazâde, s. 82; Mehmed Neşrî, , c.I, s. 153.

²¹² Osmanlıların temkinli hareket etmesi normaldi çünkü iki asır evvel yine Marmara'daki bir Türk gemi inşa girişimi Bizanslılar tarafından kısa zamanda sona erdirilmişti. Anadolu Selçuklu döneminde gerçekleşen olay için bkz. s. 36.

Takip eden yıllarda gerçekleşen Osmanlı deniz seferleri küçük çaplı başlamıştır. Orhan Bey zamanında 1337 yılında Büyük Çekmece tarafına düzenlenen seferin nispeten küçük gemilerden oluştuğu anlaşılmaktadır.²¹³ Orhan Bey, Selanik'e saldıran Sırp Kralı Duşan'a karşı müttefiki Kantakuzenos'a yardım etmek üzere yirmi bin kişilik kara ordusu ve 22 gemilik bir donanma göndermiştir. Selanik bu yardım sayesinde Sırpların eline düşmekten kurtulmuştur.²¹⁴

Bizanslılara yardım esnasında Süleyman Paşa önderliğinde 1354 yılında Çimpe (Çimbini)'ye yerleşen Osmanlılar, burada tutunabilmek için kaleyi süratle tahkim etmeye başladılar.²¹⁵ Türkler buradaki bazı gemileri yakıp bazılarını ele geçirdikleri gibi Aydıncık (Edincik)'taki gemilerle de Rumeli'ye asker nakliyatını gerçekleştirdiler. İlerleyen dönemde Anadolu yakasındaki diğer üsler de kullanılarak bu geçiş hızlandı.

Bu yıllardaki Osmanlı Donanması hakkında Kantakuzenos da bazı bilgiler vermektedir. Ona göre 1330'larda Osmanlıların 36 gemisi vardı.²¹⁶ Ancak bu gemilerin ebat olarak dönemin kadırgalarıyla boy ölçüşemeyecek ölçülerde olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim Orhan Gazi, 1356 yılında Foça'daki Ceneviz korsanları tarafından kaçırılan Şehzade Halil'in kurtarılması için Bizans'ın yardımını istemek zorunda kalmıştır.²¹⁷

²¹³ Hammer (Baron Joseph Von Hammer Purgstall), **Büyük Osmanlı Tarihi**, (Mehmet Ata Bey'in Tercümesi esas alınarak) Haz. Mümin Çevik, Erol Kılıç, Emir Yayınları, İstanbul, 1998, s. 128.

²¹⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, Cilt:I, 11.baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2015, s. 136.

²¹⁵ Âşıkpaşazâde ve Mehmed Neşrî kalenin fethi için öncelikle Süleyman Paşa'nın ve beraberinde küçük bir birliğin sallarla karşı kıyıya geçtiklerinden bahsetmektedir. (Âşıkpaşazâde, s.91; Mehmed Neşrî, s. 177) Her iki tarihçi de geçişin neden sallarla yapıldığına ilişkin herhangi bir bilgi vermemektedirler. Osmanlıların elinde gemi olmadığından değil bazı düşüncelere hizmet etmesi bakımından sallarla yapılmış olmalıdır. Karşı sahildekileri uyandırmadan gizliliğin sağlanması, Çanakkale Boğazı'nda akıntıdan faydalanmanın mümkün olması, geçişin sallarla yapılmasının ekonomik olması bu düşüncelerden bazılarıdır. Bu düşüncelere gemi inşa faaliyetleri ile Bizans'ı teyakkuza geçirip hazırlık yapmasını engelleme düşüncesini de ilave etmek mantıklıdır. Boğazın dar olması, geçiş veya çıkarma için bir geminin kullanımını gereksiz hale getirmiştir. Niketas Khoniates, İkinci Haçlı Seferi esnasında Bizanslılar tarafından 1147 yılında Alman ordusunun İstanbul Boğazı'ndan Anadolu yakasına geçişini sağlamak için "kürekli gemiler, yük mavnaları, balıkçı kayıkları ve at taşıyan salları" ın tahsis olunduğunu belirtir. (Niketas Khoniates, Historia: 1118-1180, s. 44) Dolayısıyla boğazdan sallarla geçiş garipsenecek bir olay değildir. Günümüz Amfibi konseptinde de çıkarma yapan taraf, büyük çıkarma gemilerini sahilten açıkta tutarken, bot gibi çok küçük amfibi araçlarla süratle ve düşmana tespit edilmeden çıkarma yapmaya çalışmaktadır.

²¹⁶ Kantakuzenos'tan naklen Zachariadou, Trade and Crusade, s. 64.

²¹⁷ Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, ss. 138-139. Halil İnalçık'a göre bu olay 1357 yılında gerçekleşmiştir. (İnalçık, Osmanlılar ve Haçlılar, s. 25)

Osmanlıların büyük bir hızla gelişme göstermesi, XIV. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleştirilen Haçlı seferlerinin ana gerekçelerinden birini oluşturmuştur. V.Ioannes Palaiologos (1341-1391)'un 1354 yılında tek başına imparator olmasından sonra ilk yaptığı işlerden birisi Türklere karşı Papa'dan yardım istemek olmuş, Papa da bu talep üzerine bazı devletlere çağrıda bulunmuştur. Yeni bir Haçlı seferinin Avrupa'da taraftar bulamaması üzerine 1365 yılında Kıbrıs Kralı Memlûklerin elindeki İskenderiye'ye, Savoie Kontu ise Gelibolu'ya saldırmıştır.²¹⁸ Kontun 1366 yılında ele geçirerek Bizans İmparatoru'na teslim ettiği Gelibolu, aradan çok geçmeden Bizans tarafından tabisi haline dönüştüğü Osmanlı Devleti'ne teslim edilmiştir. Osmanlıların ve böylece 10 yıl sonra yeniden Osmanlı egemenliğine girmiştir.

I.Bayezid'in hükümdarlığının ilk yıllarında yapılan Batı Anadolu seferi ile denizci Türk Beylikleri hâkimiyet altına alınmış ve önemli deniz üsleri ele geçirilmiştir. Akabinde Gelibolu'ya geçen Osmanlı Padişahı burasını, kalesini yeniden inşa ettirip mevcut limanına ikincisini ekletmek ve limanı muhafaza için yüksek bir burç yaptırmak suretiyle müstahkem bir deniz üssü haline getirmiştir. Ayrıca Bizans döneminden kalma tersaneyi de yenilemiş ve genişletmiştir.²¹⁹ Artan gemi inşa faaliyetleri, beyliklerin mirası ve yeni bir denizcilik politikası neticesinde önceki dönemlere göre daha güçlü bir donanma teşkil edilmiş, Türk denizcilik faaliyetlerinin çapı genişletilmiştir. Donanmanın başına Kaptan-ı Derya olarak Saruca Paşa geçirilmiş, Batılılarla mücadele edecek güçlü bir donanma teşkil edilmiş ve Ege Denizi'nde etkili seferler düzenlenmiştir.

Osmanlı Donanmasının güçlenmesi, Türklerin Ege Denizi'nde Umur Bey'den sonra tekrar etkili bir duruma gelmelerini sağlamıştır. Batı Anadolu'da Türk birliğinin sağlanması neticelerini kısa bir süre sonra vermeye başlamış, 60 gemilik Osmanlı donanması Sakız Adası'na sefer düzenlemiştir.²²⁰

1394 yılından beri kuşatma altındaki İstanbul'a 1396 bozgunu nedeniyle yardım edemeyen Batılılar, Fransa, Ceneviz, Venedik ve Rodos Şövalyelerinin katılımıyla 1399 yılında yeni bir Haçlı denemesi daha gerçekleştirmişlerdir.

²¹⁸ Zachariadou, Trade and Crusade, ss. 69-70.

²¹⁹ Âşıkpaşazâde, s. 109; Doukas, ss. 10-11; İdris Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, 7. baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2015, (Osmanlı Denizciliği), s. 15.

²²⁰ Hammer, s. 199; Kurtoğlu, s. 86; İnalcık, Osmanlılar ve Haçlılar, s. 65.

Oluşturulan donanmanın komutasını üstlenen Mareşal Boucicaut, tüm gemiler toplanmadan Çanakkale Boğazı'ndan geçmeye teşebbüs etmiş ancak Sarucapaşa, emrindeki 18 kadirgayla sayıca daha az olan Haçlı donanmasını geri çekilmeye mecbur etmiştir. Özellikle Venedik gemilerinin katılımıyla güçlenen ve sayısal üstünlüğü de ele geçiren Mareşal Boucicaut, üs olarak kullandığı Bozcaada'dan tekrar harekete geçmiş ve bu defa boğazdan geçmeyi başararak İstanbul'a yardım ulaştırmıştır.²²¹

Osmanlı donanmasının faaliyetlerini artırması, I.Murad (1359-1389) döneminde barış halinde olan Venediklilerle ilişkilerin de bozulması anlamına gelmiştir. Venedik, Gelibolu'daki Osmanlı donanmasının büyümesinden endişelenmiş ve Ege'ye gönderdiği memurlarına donanma faaliyetlerini izleme görevi vermiştir.²²² I.Bayezid (1389-1402) döneminde Venediklilerin Haçlı seferine katılmasıyla daha da gerginleşen ilişkiler, I.Mehmed döneminde bir deniz savaşına yol açmıştır.

I.Mehmed (1413-1421)'e itaatini arz etmeyen Nakşa Dukası'na karşı Çalı Bey kumandasında gönderilen Osmanlı Donanması, 1415 yılında Andre (Andros), Bara (Paros) ve Değirmenlik (Milos) adalarını tahrip ederek çok sayıda esir almıştır. Nakşa Dukası egemenliğinde olan bu adaların zarar görmesi, dukalığın bağlı olduğu Venedik'te Osmanlılara karşı bir sefer düzenlenmesine neden olmuştur. 10 kadirgadan oluşan Cumhuriyet Donanması ilkbaharda Venedik'ten hareket ederek Girit, diğer bazı adalar ve Eğriboz'a uğramış, bunlardan 7 kadirga Türklere gözdağı vermek amacıyla Bozcaada'ya ve oradan da Çanakkale Boğazı'na gelmiştir. Gelibolu limanında bekleyen kadirgalardan oluşan Osmanlı Donanması ile meydana gelen muharebeyi Venedikliler kazanmıştır. Ancak alınan esirlere Venediklilerin yaptığı muamele insanlık dışı olmuştur. Türk donanmasının komutanı ve gemi çalışanları vahşice katledilmişlerdir.²²³

I.Bayezid döneminde Osmanlılarla anlaşma yolları arayan ve onlara açıkça karşı koymaya cesaret edemeyen Venediklilerin I.Mehmed döneminde çekinmeden Çanakkale Boğazı'na girmeleri, Ankara Savaşı'nın dolaylı sonuçlarındandır.

²²¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, (Merkez ve Bahriye Teşkilâtı), ss. 390-391; Şerafettin Turan, ss. 333-335.

²²² İnalçık, Osmanlılar ve Haçlılar, s. 65.

²²³ Doukas, **Tarih, Anadolu ve Rumeli, 1326-1462**, çev. Bilge Umar, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2008, ss. 97-98.

I.Bayezid ile 1390'lardan sonra ivme kazanan Türk denizciliği, Batı Anadolu'daki denizci beyliklerin ana üsleri olan İzmir ve Ayasuluğ gibi liman kentlerinde Cüneyd Bey'in yol açtığı, 1402 yılından 1426 yılına kadar süren olaylardan da kuşkusuz olumsuz etkilenmiştir.

1.2.2. Deniz Ticareti

1.2.2.1. Deniz Ticareti İle Deniz Kuvvetleri Arasındaki İlişki

Deniz ticaret yollarının korunması ihtiyacı bu yollar üzerinde savaş gemilerinin faaliyet gösterdiği deniz üslerinin kurulmasını gerektiriyordu. Bu nedenle denizcilerin kullandığı limanlar kolayca deniz üssüne dönüşebiliyordu.²²⁴ Sivil limanlarla askerî üsler arasındaki bu ilişki, ticari faaliyetlerin de genel hatlarıyla incelenmesini gerektirmektedir.

Bir ülkenin deniz gücü, donanmasının yanında deniz ticareti ve nakliyatını da içermektedir. Aslında deniz ticareti, devletin sivil deniz gücünü oluşturmaktadır. Modern yazarlar, deniz ticareti olmadan deniz gücünün mümkün olamayacağı anlayışına sahiptirler. Günümüzde yük taşımacılığının büyük bir kısmının deniz yoluyla yapılması da deniz ticaretinin önemini ortaya koymaktadır.²²⁵

Denizler her zaman olduğu gibi Orta Çağ'da da bütün toplumlar için önemli bir yere sahipti. Özellikle deniz ulaşımı kara ulaşımına göre daha ekonomik ve çoğu kez daha kısaydı. Bu nedenle **insanlığın geçim kaynaklarının** önemli bir kısmı denizlerden sağlanıyordu. Yük taşımacılığı ve balıkçılık ülke ekonomisine büyük katkılar sağlamaktaydı. Fernand Braudel bu nedenle denizleri sürülüp ekilen tarlalara benzetmektedir.

Gemilerle yapılan taşımacılığın ekonomik olması, çok eskiden beri deniz taşımacılığının tercih edilmesinde başrolü oynuyordu. Ortalama olarak 100 tonluk bir ticari gemi ile taşınabilen bir yük için, 100 kg taşıyan 1000 deve gerekiyordu. Bazı durumlarda ise alınması gereken yol kısalıyordu. Örneğin Tana'dan Sinop'a deniz yolu 628 km (340 deniz mili) iken kara yolu en az 1300 km (700 deniz mili)

²²⁴ Ahrweiler, s. 164.

²²⁵ İlyas Gülenç, **XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü**, Dönence Yayınları, İstanbul, 2011, ss. 24-27.

oluyordu. Mesafenin yanında emniyet de yolculuk için önemli bir faktördü. Kara yolunda emniyeti etkileyen çok sayıda unsur mevcut olabiliyorken denizde bunların çoğu ortadan kalkmaktaydı. Kara yolunda yolun geçtiği ülkenin topraklarından geçme mecburiyeti varken ortak kullanım alanları olan denizlerde bu mecburiyet yoktu.

Deniz ticareti ile deniz kuvvetleri arasında Orta Çağ'da büyük bir bağ söz konusuydu. Geniş bir çerçevede düşünüldüğünde deniz ticareti arttıkça deniz kuvvetleri de güçlenme şansı elde etmekteydi.²²⁶ Deniz kuvvetlerinin güçlü olduğu yerde deniz ticareti de artmaktaydı. Eğer bir devletin deniz ticareti azalma gösteriyorsa deniz kuvvetleri zayıflamaktaydı.²²⁷ Buna ilaveten deniz üsleri uluslar arası deniz yollarının üzerinde yoğunlaşıyor, deniz ticaretini ele geçirmek veya düzene sokmak için deniz savaşları yapıyordu. Guilmartin daha da ileriye giderek deniz savaşının 1400'lerin ortasına kadar ticaretin etrafında odaklandığını söylemiştir.²²⁸ Gerçekten de bu dönemde ticaretin devletlerin refahıyla çok yakından ilgisi vardı. Tüccar demek zenginlik, bolluk ve gelir demektir. Bunu elde etmek için devletler arasında bazen savaş bazen de antlaşma yapıyordu.

1.2.2.2. Anadolu'nun Ekonomik Durumu

Bizans egemenliğindeki Anadolu'nun ekonomik durumu ile Türk egemenliği dönemindeki durumu arasında bazı farklılıklar vardı. Osman Turan, XI. yüzyıla gelindiğinde Anadolu ticaretinin sürekli yapılan savaşlardan olumsuz etkilendiğini, bu durumun bölge ekonomisinin gelişmesine engel olduğunu belirtmektedir. Müslümanların bu zamana kadar Kafkasya, Doğu Anadolu, Suriye, Irak, Kuzey Afrika ve büyük Akdeniz adalarına egemen olmaları, Karadeniz ve Hazar Denizi'nin kuzeyi ile Orta Asya'dan gelen ticaret yollarının Anadolu'ya uğramasına gerek

²²⁶ Göreve hazır donanmalar ortaya çıkmadan önce büyük bir ihtimalle ticaret gemileri savaş zamanında seferber ediliyordu. Savaş gemileri donanmanın asıl unsuru olmaya başladığında da ticaret gemileri asker ve malzeme nakliyatı için kullanılabiliyordu. (Lewis, ss. 30-31)

²²⁷ Richard W. Unger, İtalyan denizciliğinin yükselişi sürecinde Bizans'ın deniz ticaretinin de düşüşe geçtiğini, bununla bağlantılı olarak XIII. yüzyılın ortalarına gelindiğinde Bizans savaş gemisi yapımının da büyük oranda azaldığını, denizlerde emniyetini sağlamak için İtalyan şehir devletlerine daha fazla imtiyaz vermek zorunda kaldığını ifade etmektedir. (Unger, The Ship, ss. 131-132)

²²⁸ Guilmartin, John Francis, **Kadırgalar ve Kalyonlar**, çev. Ali Özdamar, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2010, (Kadırgalar ve Kalyonlar), s. 43.

kalmadan Endülüs'e kadar uzanmasını sağlıyordu. Böylece Anadolu uluslararası ticaretin dışında kalıyordu.²²⁹

Buna karşın Archiald R. Lewis, X. yüzyılda önemli Akdeniz adalarının ve toprakların geri alınmasının Bizans ekonomisini canlandırdığını belirtmekte, böylece XI. yüzyıla gelindiğinde bütün Akdeniz refah ve zenginliğinin Bizans topraklarında da yaşandığı sonucuna varmaktadır. Buna rağmen imparatorluğun, ekonomide kontrolün yabancılara bırakılması ve büyük toprak sahibi aristokrasinin üstünlüğü gibi önemli sorunları vardı.²³⁰

Dönemin kaynakları da Bizans İmparatorluğu'nda yaşanan sorunlara tanıklık etmektedir. Ioannes Zonaras, Bizans İmparatoru III.Romanos Argyros (1028-1034) zamanında halkın düştüğü kötü durumu şu şekilde tasvir etmektedir: “(*İmparator*) *Yitirilenleri (Suriye yöresinden artık vergi alınamamasını) dengelemek için, kendisi, yöneticilerin ve katı tutumlu maliyecilerin yerine geçip vergi tahsildarı oldu, çocuklardan babalarının eski vergi borçlarını tahsil etti ve uyruklarının zararına çok uzun zaman geçmesiyle artık sönmüş ve kül altında bulunan ateşleri yeniden yakarak bunu yaptı. O zaman pek çok insan babadan kalma evlerinden, tarlalarından oldu, eski gönencinden yoksun kaldı, aşırı yoksulluğa düştü.*”²³¹ Buna ilaveten başka olaylar da Bizans idaresi altındaki Anadolu'da durumun kötüye gittiğini, XI. yüzyılda yaşanan iç karışıklıklar ve ağır vergiler nedeniyle gittikçe fakirleştiğini göstermektedir.²³²

Her türlü olumsuzluğa rağmen Avrupa ile olduğu gibi Mısır ve Suriye ile de ticaret bağlantıları olan devletin bu bağlantıları sağlamlaştırdığı XII. yüzyılda tekrar güçlü bir yapıya kavuşması mümkün oldu. Ancak yüzyılın sonlarına doğru bu değişmeye başladı. Ülkedeki yabancı etkisine ilaveten uzun seferler ekonominin bozulmasına yol açtı.²³³ Aynı durumun bir benzeri XIII. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıktı. İznik İmparatorluğu döneminde tekrar düzelen maliye, VIII.Mikhail'e sorunsuz bir şekilde devrildi. Ancak bu dönemdeki iç ve dış politikalar hazinenin hızla boşalmasına neden oldu. Mali sorunlar XIV. yüzyılda daha da arttı ve bunlar

²²⁹ Osman Turan, “Selçuklu Kervansarayları”, **Belleten**, Cilt:X, Sayı:39, 1946, ss. 471-472.

²³⁰ Lewis, ss. 206-219.

²³¹ Zonaras, s. 51.

²³² Zonaras, ss. 61-62, 124-125, vd.

²³³ Ahrweiler, s. 268.

başta Venedik ve Ceneviz olmak üzere dış güçlere bağımlılık ile birleşerek imparatorluğu iflasa sürükledi.²³⁴

Türklerin gelişi ile birlikte Anadolu'daki durum da değişmeye başlamış, Türk Devletleri komşuları ile kurdukları ilişkiler sayesinde Anadolu'ya ticari anlamda **canlılık** getirmişlerdir. Devlet yöneticileri ticaretin gelişmesine önem vermişler; bu maksatla ticaret yolları üzerinde kervansaraylar inşa ettirmişler, tüccarları himaye etmişler, çevre ülkelerle ticareti düzenleyen antlaşmalar yapmışlar ve ayrıca deniz ticaretinin güvenliği sağlamak üzere deniz seferleri düzenlemişlerdir. Bunlara ilaveten düşük vergi ve zarar gören tüccarlara devlet sigortası uygulamaları Anadolu'da ticaretin gelişmesine yardımcı olmuştur.²³⁵ Bu dönemde kervansaraylar ile kurulan ticaret yolları ağı, Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz'deki limanlara ulaşıyordu. Bu sayede Trabzon, Samsun, Sinop, İzmit, Foça, Antalya, Alâiye, Silifke ve Tarsus'ta büyük bir tüccar trafiği oluşuyor ve bu şehirler deniz ticaretinin artmasına neden oluyordu.

Bu durum karadaki ticaret yollarının deniz yolları üzerindeki limanlara bağlanmasından kaynaklanıyordu. Kervansaraylar ile donatılan karadaki ticaret yolları Karadeniz ile Akdeniz'i birleştiriyor, İran ve Mezopotamya'yı Akdeniz ve Ege'ye ulaştırıyor, Suriye ve Güneydoğu Anadolu'yu Karadeniz'e bağlıyordu. Karadeniz'den gelen yollar Sinop ve Samsun üzerinden Tokat, Sivas, Kayseri vasıtasıyla Toros geçitleri üzerinden Tarsus ve Silifke; Konya üzerinden Antalya ve Alâiye'ye ulaşıyordu. İran ve Mezopotamya'dan gelen yollar Erzurum ve Malatya üzerinden yine Sivas ve Kayseri vasıtasıyla Konya üzerinden Akdeniz limanlarına, Denizli ve Kütahya üzerinden Ege ve Marmara'ya uzanıyordu. Suriye ve Güneydoğu Anadolu'dan gelen yollar ise Malatya üzerinden Sivas vasıtasıyla Sinop ve Samsun'a uzanıyordu.²³⁶

Anadolu Selçuklularının XII. yüzyılın ikinci yarısında, Karadeniz'de Sakarya, Akdeniz'de Büyük Menderes boylarına kadar hâkimiyetlerini sağlam bir şekilde

²³⁴ Mustafa Daş, XIII. ve XIV. yüzyıllarda Bizans ekonomisinde yaşanan sorunları ve bunların nedenlerini detaylı bir şekilde analiz etmiştir. Bilgi için bkz. Daş, Bizans, ss. 85-110.

²³⁵ Merçil, Türk Devletleri, s. 162; Osman Turan, Selçuklu Kervansarayları, ss. 473-474. Osman Turan Avrupa'da ticaret alanındaki sigorta uygulamalarının Venedik ve Ceneviz'de en erken XIV. yüzyıla kadar indiğini söylemektedir.

²³⁶ Kökleri, İslam coğrafyasında askerî bir özellik taşıyan ribatlara dayanan ve onların askerî mahiyetlerinin değişmesiyle oluşan Kervansarayların Anadolu'da ticaretin gelişmesine katkısı büyüktü. Çok geniş kapsamlı imkânlarla sahip olan bu yapılar, Anadolu Selçukluları zamanında askerî maksatlı olarak da kullanılıyorlardı. (Osman Turan, Selçuklu Kervansarayları, ss. 489-491)

yerleştirmesi Karadeniz ve Akdeniz'e ulaşan ticaret yollarını emniyet altına almayı gerektirmişti. Kara yollarında bunu sağlayan Anadolu Selçuklu Sultanları, bu yolun son adımı olan limanlarda ve denizlerde sorunlarla karşılaşıyorlardı. Sinop, Samsun ve Antalya Limanları ile Uluslararası ticarete bağlanma imkânı bulabilen Türkler, bu limanlarda kendilerini koruyacak gemilere sahip olmamaları nedeniyle emniyetten yoksun bulunuyorlardı. Bu soruna XIII. yüzyıl başlarında çözüm bulunmuş, deniz gücüne gereken önem verilerek Karadeniz ve Akdeniz'de birer savaş filosu meydana getirilmiştir.

Tüm bu etkenler, Anadolu'da ticaretin canlanmasına vesile olmuş, Karadeniz ve Akdeniz Limanları vasıtasıyla Kırım, İstanbul, Sakız, Girit, Rodos, Kıbrıs, Mısır, İtalya ve Fransa ile deniz ticareti gelişmiştir. Kırım'dan gelen ticaret gemileri Samsun ve Sinop vasıtasıyla Sivas, Ayas ve Suriye'ye bağlanmaktaydı. Trabzon'a gelen Asya'nın malları Karadeniz sahillerini takip ederek İstanbul ve Avrupa'ya ulaşıyordu. Mısır ve Suriye'nin limanları, Anadolu'nun güney limanları vasıtasıyla Karadeniz, İstanbul veya Batı ile irtibata geçiyordu. İzmir ve Efes, Asya ticaret yolunun Avrupa ve Afrika'ya açılan kapılarıydı. Bu ticaretin gelişmesi Akdeniz'deki diğer medeniyetler (Avrupalılar ve Araplar) için de önemliydi. Örneğin Anadolu Selçukluları ile Kıbrıs Krallığı arasında Antalya'ya hâkimiyet mücadelesi nedeniyle çeşitli savaşlar meydana gelmesine rağmen ticaret ilişkileri tekrar kurulmuştu.

Muhtemelen 1207-1208 yıllarında yani Antalya'nın fethinden hemen sonra Anadolu Selçukluları ile Kıbrıs Krallığı arasında yapıldığı anlaşılan ticaret antlaşması Anadolu Selçuklularının deniz ticaretine verdiği önemi göstermektedir. Bu antlaşmanın diğer bir yönü de Anadolu Selçuklularına veya Türklere ait ticari gemilerin Doğu Akdeniz'de bir antlaşmaya konu olacak seviyede faal olmalarıydı. Antlaşmanın bir maddesine göre, **iki tarafın tebaası olan tüccarlar ve gemiciler birbirlerinin ülkelerine serbestçe girip çıkabileceklerdi. İki hükümdar buna yemin ederek söz vermişlerdi. Diğer bir maddeye göre ise taraflardan birinin sahillerinde fırtınaya tutulan ya da kazaya uğrayan öte tarafa ait gemiler yağma edilmeyecek, aksine içindeki insanlar ve mallar koruma altına alınıp geri verilecekti.**²³⁷ İki tarafa ait ticari gemilerin tabi olacağı hukuku belirleyen bu

²³⁷ şerafettin Turan, ss. 166-167.

hükümler, 1219 yılında aynen yenilenmiştir.²³⁸ Antlaşma, dar anlamda Kıbrıs ile Türkiye arasındaki ilişkileri, geniş anlamda ise Doğu Akdeniz ticaretini düzenliyordu. Nitekim başka bir maddede isterse Ermeni Kralı, Antakya Prensi veya başka bir “Hıristiyan” devletin antlaşmaya katılabileceği belirtiliyordu.

I.Alâeddin Keykubad (1220-1237) zamanında Venedik ile 1220 yılında imzalanan dostluk ve ticaret antlaşmasında da Anadolu Selçuklu gemilerine ilişkin hükümler yer almıştır.²³⁹ Bu hükümlerden birincisi **iki devletin gemilerinin başkalarınca takip edildiklerinde karşı tarafa ait yerlere sığınabilme** hakkıydı. İkinci hüküm ise **Venediklilere ait yerlere ister kendi gemileri isterse başkalarına ait gemilerle gelen Selçuklu tüccarlarının selamlanmasına** ilişkin idi.

Ticarette gerçekleşen bu düzenlemelere ve ilerlemelere karşın etkili bir kara ve deniz gücüne sahip olan Anadolu Selçuklu Devleti’nin Moğollara yenilmesi bölgedeki dengeleri değiştirmiştir. XIII. yüzyılın ikinci yarısında geniş ölçekte Karadeniz’in kuzeyinde Altınordu, Doğu Akdeniz’de Memlük, Anadolu’da İlhanlılar; küçük ölçekte ise Anadolu’da Bizanslılar, İtalyanlar, Selçuklular ve ondan sonra beylikler arasındaki ittifaklar veya savaşlar ticareti de doğrudan veya dolaylı olarak etkilemiştir. Bizanslılar Türklere karşı İlhanlılarla ittifak kurmaya çalışırken bu onları Altınordu Devleti ile karşı karşıya getirmiştir. İlhanlılarla Ermeniler Türklere ve Memlüklere karşı genellikle birlikte hareket etmişlerdir. Trabzonlular da İlhanlı egemenliğini kabul ederek Türklere karşı vaziyet almışlardır. Bu arada Haçlı seferlerinden beri doğuya yönelen Batılılar ise menfaatlerini ön planda tutmuşlar, ticaretin en yoğun olduğu limanlara nüfuz etmeye gayret etmişlerdir. Ancak bu nüfuz etme gayreti onları kimi zaman birbirine düşürmüştür.

Bu şartlar altında Karadeniz ve Akdeniz ile yapılan ticarette Altınordu ve Memlük Devletleri’nin politikaları büyük ölçüde etkili oluyordu. XIII. yüzyıl sonlarından itibaren kurulmaya başlayan beyliklerle ilişkileri geliştikçe bu durum ticarete de yansiyordu. Sonuçta El-Ömerî’nin tespitine göre XIV. yüzyılda Anadolu’da ticaret ve ekonomi tekrar canlanmıştı. **Menteşe ve Aydın** Beylikleri başta olmak üzere Türk Beyliklerinin adalar, Batılılar ve Mısır ile yoğun bir ticaret trafiği vardı.

²³⁸ Osman Turan, “Orta Çağlarda Türkiye Kıbrıs Münasebetleri”, **Belleten**, Cilt:XXVIII, Sayı:110, 1964, (Türkiye Kıbrıs Münasebetleri), ss. 215-216.

²³⁹ Şerafettin Turan, ss. 168-179.

Bu ticaret trafiği, aradaki savaflara rağmen çok az kesintilerle devam edebilmiştir. Menteşe Beyliği Venedik’le 1331 yılında ahitname niteliğinde bir antlaşma yapmış ve bu ahitnameyi 1337, 1375 ve 1403 yıllarında yenilemiştir. 1403 yılındaki antlaşmaya Türk gemilerinin verdikleri zararların ödenmesi ile ilgili bir madde ilave edilmiştir. Haçlı seferinin ardından Aydınogulları ile Venedik arasında 1353 yılında imzalanan barış ve ticaret antlaşması 1371 yılında yenilenmiş ve Osmanlı dönemine kadar yürürlükte kalmıştır.²⁴⁰

Bir tarafta Anadolu Selçukluları, diğer tarafta Türk Beylikleri ile tüccar devletler arasında yapılan bu **antlaşmalar**, her şeyden önce deniz ticaretinin garanti altına alınmasını kapsamına almaktadır. Korsanlara ve gemicilerin verdikleri zararlara karşı önlemleri de içerdiğinden Türklerin etkin bir deniz gücüne sahip olduğunu da göstermektedir. İtalyan şehir devletleri çıkarlarını antlaşma ile sağlama yoluna başvursalar da sürekli gelişen, Bizans ve Katalanlarla ittifaklar yapan denizci Türk Beyliklerinin faaliyetleri, onların menfaatlerine uygun düşmediği zamanlarda savaş da söz konusu olmuştur.

Eski Doğu Roma (Romania) topraklarına büyük ilgi gösteren Latinlerin Bizans, Mısır ve Türklerle ilişkilerinde ekonomik çıkarlar büyük rol oynuyordu.²⁴¹ Bu ekonomiyi çeviren döngü, büyük oranda deniz yoluyla gerçekleşiyordu. 1334 ve 1344 yıllarındaki deniz seferleri ile sonuçlanan haçlı ittifakı, kendi ticaretlerine engel olan Türk Beyliklerinin güçlü donanmasını ve deniz üslerini ortadan kaldırmak için yapıldığı gibi 1416 yılında Venedik tarafından Gelibolu’ya yapılan sefer de Osmanlı’nın deniz hâkimiyetini ele alma isteğine karşı gerçekleştirilmiştir.

Kıbrıs Krallığı da benzer şekilde 1192’den beri çevresindeki ülkelerle ticaret ilişkileri kurarken buradaki limanlarda etkili olabilmek için de çeşitli müdahalelerde bulunuyordu. Bu müdahaleler, Haçlıların Suriye’den çıkartılmasından sonra daha da artmış ve XIV. yüzyılda özellikle Anadolu güneyindeki limanlara saldırı haline dönüşmüştü. Bu limanlardan Gorikos ve Ayas’ta uzun süre kalmışlar, Antalya’yı da bir süre ellerinde tutmuşlardı.

²⁴⁰ Şerafettin Turan, s. 258.

²⁴¹ Kate Fleet, “Turks, Mamluks and Latin Merchants: Commerce, Conflict and Cooperation in the Eastern Mediterranean”, **Byzantines, Latins and Turks in the Eastern Mediterranean World After 1150**, ed.Jonathan Harris, Catherine Holmes ve Eugenia Russell, Oxford University Press, Oxford, 2012, ss. 328-329.

Kuruluş zamanlarından itibaren ticaretin gelişmesine büyük önem veren **Osmanlılar**, bu konuda aksama olmamasına dikkat etmişler ve Avrupa siyasetini takip ederek denizci tüccar devletlerle antlaşmalar yapmışlardır. Bunlardan Ragusa Cumhuriyeti ile 1365²⁴², Cenevizliler ile de 1387 yılında birer ticaret antlaşması imzalamışlardır.²⁴³ Osmanlı Devleti, toprakları genişledikçe denizlere ve bunlara açılan kapı olan limanlara daha çok ilgi duymuşlardır. Diğer taraftan Doğu ile ticaretlerine yardımcı olan kolonilerin varlığı Batılılar için önemliydi. Bu nedenle Bizans döneminde ele geçirdikleri limanları II.Mehmed zamanına kadar ellerinde tutmaya devam etmişlerdi. Karadaki büyük fetihlere rağmen, İstanbul, Foça, Amasra, Sinop, Trabzon ve Kırım gibi liman ve üslerin Rum, Venedik ve Ceneviz tekelinde olması, Türkler için siyasi açıdan olduğu gibi ekonomik açıdan da rahatsız edici bir durumdu. Bu limanların II.Mehmed zamanında birer birer ele geçirilmesiyle Türkler, deniz ticaretinde daha fazla söz sahibi olmaya başlayacaklardı. Böylece Ege ve Karadeniz’de rahat nefes alma imkânına kavuşacaklar, denizcilikteki gelişmelerini hızlandıracaklardı.

1.2.2.3. Ticaret ve Limanlar

Eski çağlardan beri **çok sayıda limana** sahip olan Anadolu kıyıları, eski dünya kıtaları (Avrupa, Asya, Afrika) arasında ticaret için oynadıkları rolü daima korumuşlardır. XIV. yüzyılda Anadolu hakkında bilgiler veren El-Ömerî, bu durumu şu sözleriyle dile getirmektedir: “*Diyar-ı Rum’da gıda maddelerinin fiyatları ucuzdur. Bunun çeşitli sebepleri vardır. Düşük vergi, bol mera, aktif ticaret ve deniz limanları.*”²⁴⁴ Ticaretin gelişmesinde önemli bir paya sahip olan bu limanlar, Trabzon, İzmit, İzmir, Efes, Balat, Antalya, Ayas gibi limanlardı ve bu pay, limanların uluslararası ticaret yollarına bağlantısı sayesinde artıyordu.

Anadolu’da kara ticareti ile deniz ticareti arasında büyük bir bağlantı vardı ve karadaki ticaretin gelişmesi limanların da gelişmesini sağlıyordu. Asya’dan gelen mallar, Karadeniz ve Akdeniz kıyısındaki ülkelere deniz yoluyla taşınıyor ve buradan

²⁴² Danişmend, s. 45.

²⁴³ Şerafettin Turan, s. 288.

²⁴⁴ El-Ömerî, s. 145.

kara yoluyla kıta içlerine kadar gidiyordu. Dolayısıyla Dünya ticaretinde ve özellikle Asya'nın Batı ile irtibatında Anadolu limanları önemli bir yer tutuyordu.

XI.-XIV. yüzyılların devletlerin ticareti korumak ve artırmak için çabaladığı bir dönem olması itibarı ile limanların ticari olarak faal olması, onların korunmasını ve çevre bölgelerle bağlantılarının emniyete alınmasını gerekli kılıyordu. Bu nedenle ticareti sürdürmek için donanma ihtiyacı yeni gemilerin inşasını ve savaş gemilerinin üslendiği limanların, yabancı unsurlara karşı deniz üssü olarak tahkim edilmesini zorunlu hale getiriyordu. Örneğin ticaret hacmi geniş olan Antalya, bu özelliği nedeniyle Rumlarla Türkler arasında şiddetli mücadelelere sahne oluyordu.

İbni Havkal X. yüzyılda Anadolu'da en çok vergi alınan şehirlerin, uluslar arası ticaretin yoğun olduğu **Trabzon ve Antalya** olduğunu söylüyordu. Bahsedilen vergiler içerisinde diğerlerinin yanında deniz ticaretinden alınanlar da yer almaktaydı. Bunları, gemilerden alınanlarla esir alınan savaş ve yük gemilerinden alınan vergiler oluştuyordu.²⁴⁵

XI. yüzyılda Yakındoğu ticaretinin en önemli merkezi İstanbul'du. Anadolu limanlarından kalkan birçok gemi buraya uğruyordu. Karadeniz'i Ege ve Akdeniz'e bağlayan deniz yolları buradan geçiyordu. Büyük bir medeniyete başkentlik yapmanın yanında, değişik milletlerden tüccarların faaliyet gösterdiği büyük bir ticaret merkezi olması, X. yüzyıldan itibaren bu merkezle Avrupa arasında tüccar şehir devletlerine ait gemilerin yoğun bir trafik oluşturmaya neden oluyordu. **Bizans İmparatorluğu** ihracat ve ithalat için bu gemilerden vergi alıyordu. Bu işlem için Çanakkale Boğazı'ndaki gümrük noktası olan **Abydos** kullanılıyordu. Geçiş yapan Venedik gemileri ihracat için 2, ithalat için 15 altın ödüyorlardı.²⁴⁶ Şüphesiz Bizans'ın Anadolu sahillerinde başka gümrük noktaları da vardı: **Sinop, Amisos, Smyrna, Ephes (Theologos) ve Strobilos**. Arkhon ünvanlı yerel yöneticiler bu limanlara giren gemilerden "arkhontikion" adı altında bir vergi alıyorlardı.²⁴⁷

Anadolu çevresinde diğer dönemlere nazaran daha az savaş olması nedeniyle Bizans için denizde barış dönemi olarak nitelendirilebilecek X. ve XI. yüzyıllarda

²⁴⁵ Bu dönemde Anadolu ticaretinin Mağrip'ten daha sönük olduğu İbni Havkal tarafından belirtilmiştir. Ancak bu durum, XI. yüzyıldan itibaren çeşitli faktörlerin etkisiyle değişiklik gösterecektir. (İbni Havkal, **10. Asırda İslâm Coğrafyası**, çev. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2014, s. 168.)

²⁴⁶ Lewis, s. 174.

²⁴⁷ Ahrweiler, s. 165.

uluslararası ticaret de artış göstermiştir.²⁴⁸ X. yüzyıl sonlarına kadar Kuzey Afrika ağırlıklı olmak üzere Müslümanlar Akdeniz ticaretini ellerinde tutuyorken XI. yüzyıldan itibaren İtalyan şehir devletleri bu denizde daha sık görülür olmuştur. Önceleri Bizans'ın tabisi olarak imparatorluk topraklarında ve limanlarında imtiyaz elde etmenin peşinde olan bu devletler, zamanla Doğu Akdeniz ticaretinde önemli bir yere gelmişler ve hem Bizans hem de Papalık bağlantılarını kullanmak suretiyle kazanç kaynaklarını garanti altına almaya çalışmışlardır. Bir devlet olarak ortaya çıktıktan sonra daha da ileri giderek Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de sıçrama noktaları elde etmenin peşinde olmuşlardır. Bu bağlamda 1082 yılında I.Aleksios Komnenos tarafından Venediklilere, 1155 yılında I.Manuel Komnenos tarafından Cenevizlilere verilen ticari imtiyazlar, bu devletlerin birer deniz ve sömürge imparatorluğu olmasının yolunu açmışlardır.

1082 yılında I.Aleksios Komnenos tarafından Venediklilere verilen imtiyazlarda Akdeniz ve Ege sahillerindeki çok sayıda liman ve şehir sıralanıyordu. Bunlardan Anadolu'dakiler Tarsus, Atalia (Antalya), Strobilos, Theologos (Ayasuluğ), Phocia (Foça) ve Abydos'tu.²⁴⁹ Cenevizliler de benzer şekilde 1261 yılında imzaladıkları Nif Antlaşması ile Foça, Edremit, Galata, Amasra, Sinop, Samsun ve Trabzon'a yerleşmişlerdi.²⁵⁰ Böylece iki devlet doğuya doğru iyice sokulurken Bizans ticareti de giderek yabancı kontrolü altına girmekteydi.

Kuruluş döneminde İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerden gümrük vergisi almayı düşünecek seviyede denizcilikle ilgili olan **Anadolu Selçuklularının** ticari faaliyetlerinin arttığı XII. yüzyıl sonlarında özellikle Karadeniz'de Türk denizcileri görülmeye başlandı. Samsun limanında Türk gemilerinin ve tüccarlarının yoğun faaliyeti Bizans'ın dikkatini çekmekte gecikmedi ve İstanbul'dan gönderilen 6 gemilik bir filo bu gemileri yağmalayarak tüccarların mallarına el koydu. Ancak

²⁴⁸ Ahrweiler, s. 49. Bu artışa neden olan olaylar, ayrı bir yazının konusunu oluşturabilecek kadar geniş olmasına rağmen, bunlar arasında teknolojiye meydana gelen gelişmeleri, nüfus ve kentleşme oranındaki yükselmeleri ve Türkler'in Orta Asya'dan göçlerini saymak mümkündür.

²⁴⁹ G.Tafel, G.Thomas, **Urkunden sur Älteren Handels-und Staatsgeschichte der Republik Venedig**, Aus Der Kaiserlich-Königlichen Hof-Und Staatsdruckerei, Wien, 1856, ss. 52-53; Nicol, Bizans ve Venedik, ss. 57-59; Şerafettin Turan, ss. 22-23.

²⁵⁰ Heyd, s. 524; Nif Antlaşması ile Cenevizlilerin Bizanslılara yapacakları yardımın nasıl olacağı belirlenirken bunun karşılığında Bizanslılar tarafından sağlanan imtiyazlar sayılmıştır. (Şerafettin Turan, ss. 41-70)

Bizans Donanmasının verdiği zarar, II.Rükneddin Süleymanşah (1196-1204) tarafından uygulanan yaptırımlar sayesinde tazmin ettirildi.²⁵¹

XIII. yüzyıl başlarında bu limana Sinop, Antalya ve Alâiye eklendi ve uluslararası ticarete yoğun bir trafik yaşanmaya başladı. Bu dönemde Anadolu'nun **güney** limanlarının Mısır, Kıbrıs, Rodos, Batıdaki limanların Ege adaları ile güçlü bir ticaret bağlantısı vardı. Alâiye ve Antalya'nın Mısır ile, Ayas'ın ise Batılı devletlerle ticareti üst seviyedeydi.²⁵² Gorikos da Kıbrıs'ın ve dolayısıyla Latinlerin Anadolu'ya açılan kapısı gibiydi. Ermenilerin egemenliği altında bulunan XII. ve XIII. yüzyılların önemli ticaret limanları Ayas ve Gorikos, Hristiyanlar tarafından Doğu Akdeniz'de yoğun olarak kullanılıyordu. Türk egemenliğindeki Antalya ve Alâiye ise özellikle Müslümanların ticaretlerini gerçekleştirdikleri limanlardı.

Güney Anadolu limanları özellikle **Karamanoğulları** için de önem arz ediyordu. Ancak bu beylik, denizlere açılma konusunda önem taşıyan Gorikos Limanı'nı ele geçirme konusunda başarısız oldu. Ermeni Devleti'nin küçülmesi ve ardından ortadan kalkması sonucunda Memlük Devleti'nin bölgedeki ticaret limanlarını ele geçirmesi, XIV. yüzyılın sonlarına doğru Doğu Akdeniz ticaretine Müslümanların daha fazla dâhil olmasına yardımcı oldu. **Menteşe** Beyliği'nin deniz ticaretine başlaması ise Türkmenlerin XIII. yüzyılın ikinci yarısında güneybatı Anadolu yani Karya ve Likya bölgelerine yerleşmeleriyle birlikte gerçekleşecekti. İbni Said'e göre Antalya'nın kuzeyinden, Denizli'den İznik İmparatorluğu sınırlarına kadar geniş bir bölgede 200.000 çadır halinde yaşayan Türkmenler, halı ve ağaç işleriyle uğraşıyorlar ve Makri limanından ticaret yapıyorlardı.²⁵³

Ege Limanları ise Türk Beyliklerinin teşekkülü ile birlikte Türk deniz ticaretinin üsleri haline gelmişlerdi. Menteşeoğullarının başkenti ve en önemli ticaret limanı Balat idi. Aydınoğulları Ayasuluğ ve kısa bir dönem İzmir limanını kullanmışlardı. Karesioğulları Edremit'e hâkimdi. Böylece Batı Anadolu'nun Ege ve Batı ile irtibatını sağlayan limanlar büyük çoğunlukla Türklerin egemenliği altına girmişti. Ancak Cenevizliler Foça'dan, Rodos Şövalyeleri İzmir'den vazgeçmiyorlardı.

²⁵¹ Niketas Khoniates, **Niketas Khoniates'in Historia'sı, 1195-1206: İstanbul'un Haçlılar Tarafından Zaptı ve Yağmalanması**, çev. Işın Demirkent, Dünya Yayıncılık, İstanbul, 2004, (Historia: 1195-1206), ss. 92-93.

²⁵² Heyd, ss. 608, 610-612; Ziver Bey, ss. 50-51; Wittek, s. 56.

²⁵³ Cahen, İbni Said, s. 42.

Marmara limanlarının durumu ise İstanbul ile büyük bir bağlantı gösteriyordu. Bölgenin ticaret merkezi olması nedeniyle İstanbul'a egemen olan güç Marmara'daki ticareti de belirliyordu. Denizin her iki tarafı Bizans egemenliğinde olduğu dönemde bu limanlar ticari açıdan aktif iken diğer dönemlerde daha çok askerî amaca hizmet eder hale gelmiş yani birer deniz üssü olmuşlardı.

Karadeniz ticaretinin bir bölümü, özellikle Doğu Avrupa'dan kuzey-güney istikametinde Batı Asya'ya inen kısmı Anadolu limanları üzerinden gerçekleşiyordu. XIV. yüzyılda büyük bir gelir kaynağı haline gelen bu limanlar, Venedik ve Cenevizlilerin mücadelesine de sahne olmuştu. Anadolu Selçuklularının ardından onun Karadeniz'deki yerini alan Pervaneoğulları ve Candaroğulları da ticareti sürdürmüşlerdi. Sinop, Samsun ve Amasra ile birlikte, Trabzon, Kefe ve Tana'ya giden yol üzerinde uğrak limanı olarak kullanılıyordu.²⁵⁴

1.2.2.4. Korsanlık

Denizciliğin geçim kaynağı olarak kullanıldığı her dönemde olduğu gibi bu dönemde de denizcilik faaliyetlerini, özellikle de deniz ticaretini etkileyen bir husus da korsanlık olmuştur. Bizans İmparatorluğu'nun zayıflaması ve deniz gücünün azalması, İtalyan şehir devletlerinin etkili bir duruma gelmesi ve Haçlı Seferlerinin tetiklemesi sonucunda Doğu Akdeniz'de yaygın bir hale gelmiştir. XII. yüzyıl sonlarında Cenevizlilerle Pisalıların başını çektiği korsanlık, XIII. yüzyılda Ege Denizi ve Akdeniz'de had safhaya varmıştı. 1194'te 5 gemiden oluşan bir İtalyan korsan grubu Abydos'u yağmalamış ve boğazdan geçen gemileri durdurmaya başlamıştı.²⁵⁵

Sonraları Venedik ve Bizans Devletleri'nin de korsanlığı araç olarak kullandıkları ve ondan fayda sağlamaya çalıştıkları görülecektir. Bizans topraklarında meydana gelen otorite boşluğu ve özellikle Ege'de oluşan karışık ortam, bu gelişmelere yol açmıştı. Fransa Kralı Üçüncü Haçlı Seferinden dönüşünde Ege Adalarından geçmiş ve bunların büyük bir kısmının terk edildiğini veya korsanlarca işgal edildiğini görmüştü.²⁵⁶

²⁵⁴ Heyd, s. 614.

²⁵⁵ Heyd, ss. 253-255; Ahrweiler, s. 269.

²⁵⁶ Heyd, s. 256.

Bunun yanında Haçlı Orduları, Bizanslılar ve İtalyan şehir devletleri arasındaki çekişmeler deniz ticareti üzerinde olumsuz etkiler bırakmıştır. Devletlerarası rekabet, korsanlığın diğerine zarar vermek için bir araç olarak kullanılması sonucunu doğurmuş ve korsanlığın bu derece yayılması ve teşvik görmesi ise ticaret güvenliğine zarar vermiştir.²⁵⁷ O kadar ki korsanların yaptıkları faaliyetleri politikasına uygun bulan devletler, onları bazen teşvik ediyor, teşvik etmese de müsamaha gösteriyorlardı. Yıllarca korsanlık yapan bir denizci, sonraları devlet donanmasında görev alabiliyordu. Venedik, Ceneviz ve Bizans, birbirlerine karşı korsanlık faaliyetlerini bizzat destekliyorlardı.²⁵⁸ İşte Anadolu denizlerinde başlayan Türk denizciliği böyle bir ortamda gelişme göstermişti.

²⁵⁷ Heyd, ss. 496-497.

²⁵⁸ Örneğin Venedikli senyörlerin elindeki adalar sürekli korsan yetiştiriyordu. Bunların etkileri Kırım'dan Kıbrıs ve Kilikya'ya kadar uzanıyordu. (Heyd, ss. 494-497)

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ ÜSLERİ

2.1. DENİZ ÜSLERİNİN ÖZELLİKLERİ

Deniz üsleri askerî amaçla kullanılan limanlardır. Orta Çağ'da savaş gemilerinin ülkenin bütün limanlarını kullanabilmesine rağmen bunda bazı sakıncalar oluşabiliyordu. İnşası, donatılması ve yüzdürülmesi için yüksek maliyet gerektiren sözkonusu gemilerin hasar alması, ülke savunmasını zafiyete düşürebiliyordu. Bu nedenle sivil limanlardan farklı olarak askerî limanların oluşturulması ihtiyacı ortaya çıkmıştı. Limanların askerî maksada yönelik hale gelmesi, giderek deniz üssü tabirini ortaya çıkarmıştı. Bu kavramın günümüzdeki anlamı, filo ya yerel lojistik hizmetleri sağlayan tersane, mühimmat deposu, hastane gibi kıyı hizmetleriyle entegre olan bir limanı içeren bir askerî bölge olarak ifade edilmektedir.²⁵⁹

Askerî limanların sivil limanlardan ayrı tutulmasında savaş gemilerinin güvenliği ön planda geliyordu. Limanlar farklı milletlerden ve kültürlerden olan insanların bir araya geldiği yerler olması itibarı ile askerî gemilere zarar gelme ihtimali ortaya çıkan yerlerdi. Bu ihtimali ortadan kaldırmanın en iyi yolu ticaret için kullanılan liman ile askerî limanı birbirinden ayrı tutmaktır.²⁶⁰

Bu noktadan hareketle Eski Çağ ve Orta Çağ'da kıyı şehirlerinde iki liman bulunmasına anlam vermek mümkün olabilmektedir. Limanlardan birisinin sivil, diğerinin askerî amaçla kullanılmış olma ihtimali yüksektir.²⁶¹ Trabzon, Sinop, Amasra, Foça ve Marmaris'te iki limanı da tespit edebilmek mümkündür. Genel olarak Eskiçağ'dan itibaren sivil limanlardan ayrı askerî limanların bulunduğu ve

²⁵⁹ Deniz üslerinin günümüzdeki işlevine ilişkin bkz. Imroze Sagar, "Maritime Bases In Modern Strategy", *Strategic Studies*, Cilt:3, Sayı:2, 1980, ss. 72-83.

²⁶⁰ Hakan Öniz, **Konumlarına Ve Kullanımlarına Göre Antalya İli Kıyılarında Antik Limanlar Ve Demirleme Yerleri**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Ana Bilim Dalı Sualtı Arkeolojisi Bilim Dalı, Konya, 2012, ss. 44-45.

²⁶¹ Eki Çağ'da bazı limanların askerî kullanımı hakkında bkz. Özlem Sertkaya Doğan, "Datça Yarımadasında Yerleşmenin Tarihsel Süreci", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi*, Sayı:16, 2008, ss. 48-50; Mehmet Kahyaoğlu, **12. ve 13. Yüzyıllarda Batı Anadolu Liman Kentleri-Tarihsel Bir Yaklaşım**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2010, ss. 93, 176.

özellikle limanlarda yer alan tersanelerin duvarlarla çevrildiği görülse de bu ayrımın her zaman çok belirgin olmadığını göz önünde bulundurmak gerekmektedir.²⁶²

Gemilerin onarım ve barınma ihtiyaçlarını karşılayan, onları çeşitli açılardan desteklemek suretiyle uzun süre idamesini sağlayan, konuşlu olduğu yerler haricinde görevlendirildiğinde uzak bölgelere kadar etkili harekât yapmasını sağlayan limanlara deniz üssü denilmektedir.²⁶³

Deniz üslerinin temel vazifesi deniz kuvvetlerini desteklemektir.²⁶⁴ Bu açıdan bakıldığında her türlü geminin barınmasını sağlayacak coğrafi özelliklere sahip olmalıdır. Buna ilaveten deniz kuvvetlerinin ihtiyaçlarını temin edebilecek kaynak ve tesislere de sahip olmalıdır.²⁶⁵ Neticede deniz üsleri, gemileri lojistik ve teknik olarak destekler ve görevlendirildiği bölgede belirli bir süre boyunca harekât yapmasını sağlar. Bunların fonksiyonu zamanla genişlemiş ve XVI. yüzyıldan sonra ortaya çıkan deniz imparatorluklarının gelişiminde ve günümüz devletlerinin stratejisinde önemli bir yer tutmuş, dolayısıyla Dünya hâkimiyetinde önemli bir basamak olarak değerlendirilmiştir.²⁶⁶

Orta Çağ'da kürek ve yelkenle yürütülen gemiler, ebatları ile sınırlı olan lojistik ihtiyaçları karşılayabilmek, doğru seyir yapabilmek ve fırtınalara karşı korunabilmek için sahil boyunca belirli mesafelerde olmak üzere bir dizi deniz üssüne ihtiyaç duyuyorlardı. Avusturyalı Profesör John H. Pryor, deniz üslerinin denizcilik faaliyetleriyle ilişkisini detaylı olarak incelemiş ve bu üslerin Orta Çağ'da nasıl bir rol oynadığını ortaya koymuştur. Pryor, "*Deniz yollarına egemen olduklarından, bu gibi ada ve limanlar ve onların elde tutulması, ortaçağ boyunca deniz gücünün ve deniz ulaşımını denetlemenin anahtarı olmuştur.*" demek sureti ile

²⁶² David Blackman, "Naval Installations", **The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-classical Times**, ed. Robert Gardiner, John S. Morrison, Conway Maritime Press, London, 1995, ss. 225-226.

²⁶³ TDK sözlüğünde üs, askerî birliklerin gereksinim duyduğu her türlü gercin toplandığı ve dağıtıldığı bölge olarak tanımlanmaktadır. Deniz üssü ise stratejik bölgelerde deniz kuvvetlerinin harekâtının yönetildiği ve birimlerinin konuşlandırıldığı askerî bir merkez olarak ifade edilmektedir. (Şükrü Haluk Akalın ve diğerleri, **Türkçe Sözlük**, 11. Baskı, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2011, s. 630, s. 2450.)

²⁶⁴ Nurhan Sabuncuoğlu, **Ansiklopedik Askeri Terimler Sözlüğü**, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2018, s. 449.

²⁶⁵ Selahaddin A. Kip, **Askeri Kamus**, Vakıf Yayınları, İstanbul, 1939, ss. 265-266.

²⁶⁶ Sagar, s. 72; Alfred T Mahan, **The Influence of Sea Power Upon History (1660-1783)**, Little, Brown AND Company, Boston, 1894, ss. 82-83.

Akdeniz'deki deniz üslerinin önemine ve deniz seferleri ile deniz harbinde oynadığı role parmak basmaktadır.²⁶⁷

Deniz harbiyle ilgili çok sayıda çalışma yapan Milan N. Vego, deniz üslerinin oynadığı rolü geniş bir zaman dilimine yayarak ifade etmektedir: “*Deniz üslerini ele geçirme, kontrol etme ve koruma, her devirde deniz stratejisinin önemli bir elementi olmuştur.*”²⁶⁸ Bu değerlendirmeden hareketle deniz üslerinin deniz kuvvetleri için günümüzde olduğu gibi Orta Çağ'da da önemli bir yere sahip olduğunu söylemek mümkündür. İncelediğimiz dönem itibarı ile de Latinler, deniz yolları üzerindeki uygun limanları ele geçirme konusunda Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de yarış içerisine girmişlerdir.

Deniz üssü normalde bir limandır. Liman, ticari anlamda ulaşım sisteminin bir parçası olarak kara ile deniz taşımacılığı arasında tampon olarak görev yapar ve iki ortam arasında aktarma işlevini yerine getirir. Asıl fonksiyonu ise gemiler için uygun özelliklere sahip olmasında ve barınma imkânı sağlamasında yatmaktadır. Bu nedenle denizin etkilerinden korunmak için yeterli düzeneğe sahip olmalıdır. Bu korumayı sağlayan dalgakıranlar doğal veya yapay olabilir.²⁶⁹ Limanların askerî olarak kullanım süresi ve niteliği değiştikçe deniz üssü olarak sahip olduğu değer de değişiklik gösterir. Bu nedenle limana yüklenen fonksiyonlar onların askerî özelliklerle donatılmasını gerektirmiştir.

Orta Çağ'da bir limanın deniz üssü olarak değerlendirilebilmesi için bu döneme has özelliklerin tespit edilmesi gerekmektedir. Bu özellikler, limanın sadece ticari değil askerî olarak da kullanımını göstermiş olmalıdır. Bahse konu özelliklerin bir kısmı, günümüze kadar ulaşması nedeniyle gözle görülebilmesine karşın diğer bir kısmı çeşitli kaynaklar vasıtasıyla anlaşılabilmektedir. Bu bilgilerden deniz üslerinin teşkilinde coğrafi, lojistik ve teknik hususların önem kazandığı görülmektedir.

²⁶⁷ Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, s. 25.

²⁶⁸ Milan N. Vego, **Naval Strategy and Operations in Narrow Seas**, Second Edition, Frank Cass Publishers, London, 2003, s. 61.

²⁶⁹ Gregory P. Tsinker, **Handbook of Port and Harbor Engineering**, Springer, Boston, 1997, ss. 69-70.

2.1.1. Coğrafi Özellikler

Deniz üslerinin öncelikle devletin politikasına göre coğrafi olarak uygun niteliklere sahip oldukları görülmektedir. Bu özellikleri üssün konumu, boyutları, rüzgârların durumu, derinlik ve ulaşım imkânları olarak sıralamak mümkündür.

Deniz üslerinin sahillerde bulunduğu konum, gemiler için önemli bir husustur. Bu konum kürekli ve yelkenli gemilerin önemli deniz yolları boyunca ihtiyaç duyduklarında, uğrayabilecekleri noktalarda olmalıydı. İstanbul'dan Sinop'a intikalde Ereğli ve Amasra; İzmir'den Kıbrıs'a intikal güzergâhında Bodrum, Marmaris, Meğri, Antalya, Alâiye ve Silifke bu özelliklere sahipti. Bu konumun bölgesel olarak önemli bir coğrafyada olması, askerî olarak önemini artırıyordu. Örneğin Abydos ve Lapseki üsleri, Çanakkale Boğazı'ndan geçen deniz yollarının üzerindeydi ve aynı zamanda Anadolu'dan Rumeli tarafına da geçiş noktaları durumundaydı. Sinop, Karadeniz'deki merkezî konumu nedeniyle XI.-XIV. yüzyıllarda aktif olarak kullanılmıştı. Gorikos, Kıbrıs'a yakınlığı ve önemli deniz ve kara yolları üzerinde bulunması nedeniyle önem kazanmıştı.

Konum, ülkenin kara toprakları ve nüfusuyla da ilgili olabiliyordu. Anadolu Selçukluları Alâiye'yi, düşman saldırılarına karşı emniyetli bir bölgede olduğundan ve Türkmen nüfusunun yoğun olduğu Anadolu'nun orta ve iç kesimlerine yakınlığı nedeniyle imar etmişlerdir. Sonuç olarak denilebilir ki deniz üssünün dönemin ihtiyaçlarına göre belirlenen konumu, onun etkin olup olmamasında rol oynamıştır.

Deniz üssünün boyutları, gemilerin **toplu halde konuşlanmasını** sağlayacak büyüklükte olmalıydı. Bu nedenle üssün kapasitesi, donanmaya komuta eden şahıs için önemli olmuştur. Donanmanın büyük kısmını yerleştirebilecek büyüklükteki bir deniz üssü, gemilerin harpte kullanımını kolaylaştırmaktadır.²⁷⁰ Yeteri kadar geminin barınmasını sağlamak için Sinop, Amasra, Foça, Bodrum ve Marmaris örneklerinde olduğu gibi şehrin kurulduğu yarımadaanın **her iki tarafındaki kıyılar liman olarak kullanılmıştır**. Sinop ve Foça gibi bazı şehirlerde ise doğal limanı oluşturan iki limandan birisi tersane haline getirilmiştir. Bu durumun denizlerin ve rüzgârın

²⁷⁰ Vego, s. 61.

geldiği yöne göre gemilerin daha sakin olan limana yerleştirilmesi gibi bir avantajı da bulunmaktadır.²⁷¹

Bu nedenlerle limanın büyüklüğü deniz harbi açısından dikkate alınan bir husustu. Ahşap gemilerin boyutları, günümüze göre küçük ölçekteki limanların önemli bir işlev görmesine izin vermekteydi. Orta Çağ'ın limanları günümüzde ancak bir yat veya balıkçı limanı olabilecek büyüklükteydi. Dönemin gemileri, üçüncü bölümde de incelendiği gibi, en fazla 50 m boyundaydı ve çektikleri su ise 4 m'yi geçmiyordu. İncelediğimiz dönemde Sinop ve Meğri gibi bazıları istisna edilecek olursa deniz üssü olarak kullanılan birçok limanın boyutu küçüktü. İzmir limanı 300-400 m çaplı bir daire şeklindeydi. Bodrum, 80 m girişi olan yaklaşık 600 m x 400 m boyutlarında bir limana sahipti. XIII. yüzyıldan sonra gemi boyutlarında meydana gelen gelişmeler, bu limanların yetersiz kalmasına yol açacaktır. Boyutlar büyüdükçe limanların da genişleme ihtiyacı ortaya çıkacak ve bu nedenle bazı limanlar üs olma özelliğini kaybedeceklerdir.

Limanları detaylı olarak inceleyen bazı Türk coğrafyacı ve yazarları da bunların özellikleriyle ilgili çeşitli bilgiler vermektedirler. Pîrî Reis Kitab-ı Bahriye'sinde incelediği limanların kaç gemi alacağını genellikle belirtmiştir. Evliya Çelebi de çok geniş bir alanı incelediği Seyahatnâme'sinde bazı limanlar için bu bilgiyi vermektedir.²⁷² Kâtip Çelebi her limanın donanmayı tamamen alamayacağını belirterek iki kol halinde sefere çıkılmasını ve bunlardan bir kolun yüksek rütbeli bir komutan emrinde bir gün önce kalkmasını tavsiye etmiştir.²⁷³

²⁷¹ Adalar bu açıdan kıyıdaki limanlara göre daha esnek olduğundan, rüzgâr hangi yönden eserse adanın diğer tarafına (rüzgâr altına) geçmek suretiyle bu avantaj kullanılmıştır. (Kâtip Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr**, haz. İdris Bostan, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2008, (Tuhfetü'l-Kibâr), ss. 147-148.) Stratejik olarak değerli coğrafyalarda olması adaların bir deniz üssü olarak değerini artırmışken kaynak yokluğu nedeniyle lojistik (su ve yiyecek açısından) sorunlarla karşılaşması ve ana karaya bağlı hale gelme durumları söz konusu olduğundan etkinlikleri her zaman üst seviyede olmamıştır.

²⁷² Örneğin Pîrî Reis Marmaris Limanı'nın kaç gemi alacağını belirtirken Antalya Limanı'nın sadece küçük bir liman olduğunu belirtmiştir. (Pîrî Reis, **Kitab-ı Bahriye**, Ed. Fikret Sarıcaoğlu, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2014, ss. 300, 276) Evliya Çelebi ise Karadeniz'de yer alan Amasra, Sinop ve Trabzon Limanlarının ne kadar gemi aldığına değinmemiş, (Evliyâ Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi**, 2.Kitap-1.Cilt, haz.: Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2010, ss. 86, 91, 102) Ege ve Akdeniz'deki İzmir ve Marmaris Limanlarının kapasitesini belirtmiştir. (Evliya Çelebi, Cilt:8, s. 534, 587)

²⁷³ Kâtip Çelebi, Tuhfetü'l-Kibâr, s. 147.

2.1.2. Lojistik ve Teknik Özellikler

Orta Çağ'da gemilerin sınırlı kapasiteleri karadan desteklenmelerine ihtiyaç göstermiştir. Bu sınırlamalar başlıca şu konularda ortaya çıkıyordu: Kürekli gemilerin insan gücüne bağımlı olmaları süratlerini, kullanılan ahşap teknolojisi boyutlarını ve denize dayanıklılığı sınırlıyordu. Gemilerin yürütülmesi için duyulan insan gücü gereksinimi, uzun süren seyirler için büyük miktarda yiyecek ve içecek depolanmasına lüzum gösteriyordu. Tüm bu ihtiyaçlar, gemilerin hareket yapmasının planlandığı mevkiye kadar lojistik ve teknik açıdan desteklenmesini gerektiriyordu.²⁷⁴ Bu aşamada, desteği sağlayacak olan deniz üslerinin lojistik ve teknik kapasitesi ön plana çıkıyordu.

Deniz üslerinde askerî gemilerin gıda, cephane, silah, bakım ve onarım yönünden ortaya çıkabilecek ihtiyaçları karşılanabilmeliydi. Bu hizmetlerin sunulacağı gemi büyüklüğünün ve sayısının artması, üssün kapasitesi ile doğru orantılıydı. Üslerin daha çok geminin beklemesine (yatmasına) elverişli olabilmeleri için uygun büyüklükte olmalarının ve rüzgâr ve denize karşı koruma sağlayan limanlara sahip olmalarının yanında lojistik ihtiyaçlarını karşılayacak tesis, kaynak ve ulaşım imkânlarına da sahip olmaları gerekiyordu.

Lojistik özellikler arasında en hayati olanı su ve yiyecek açısından yeterlilikti. Orta Çağ'da savaş gemisinin işletilebilmesi için en büyük ihtiyaç insan gücü olduğundan geminin savaş kabiliyetini devam ettirmesi, yiyecek ve içecek ihtiyaçlarının devamlı bir şekilde karşılanmasına bağlıydı. Mevcut teknoloji ve doğal koşullar altında kullanılabilecek olanlar su, peksimet, et, peynir, zeytinyağı, balık ve sebze gibi malzemelerdi. Bu malzemelerin sıcaklık ve neme karşı dayanabilen türden olması gerekiyordu. Ancak belirli yiyeceklerin uzun süre boyunca kullanımı bazı hastalıklara yol açabiliyordu. Bu yüzden sebze ve taze etin önemi de varlığını sürdürüyordu. Ayrıca sıcak havalarda suyun bile bozulabilme ihtimali gemilerin günde bir limana uğramalarına yol açabiliyordu.²⁷⁵

²⁷⁴ John H. Pryor, "The Geographical Conditions of Galley Navigation in The Mediterranean", **The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-classical Times**, ed. Robert Gardiner, John S. Morrison, Conway Maritime Press, London, 1995, (The Geographical Conditions), ss. 206-216.

²⁷⁵ Fernand Braudel, **II.Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası**, Cilt:I, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Doğu Batı Yayınları, Ankara, 1990, s. 178.

Gemilerin sınırlı ebatları nedeniyle yiyecek ve içeceğe ayrılan yerin de sınırlı olması ve bazı malzemelerin çabuk tükenmesi belli sürelerle ikmalı gerektiriyordu. Bu malzemelerden en önemlisi su idi. Kürek çekmenin ağır bir iş olması ve çok insan gerektirmesi su ihtiyacını artırıyordu. Bir kadırganın mevcut depolama imkânını kullanarak aldığı su, azami 4 gün yeterli olabiliyordu. Ancak suyun hayati önemi nedeniyle belirtilen süre 2 günü aşınca stokların tamamlanması gerekiyordu.²⁷⁶ Yeniden ikmal ihtiyacı ise geminin harekât yarıçapını doğrudan etkiliyor ve bu husus onu deniz üssüne sıkı sıkıya bağlıyordu.²⁷⁷ Deniz üssünün lojistik işlevlerini yerine getirebilmesi ise lojistiğin sağlanacağı merkezlere ulaşım imkânları ile mümkündü.

Gemiye üsse bağlayan bir diğer husus da **teknik** nedenlere dayanıyordu. Tekne, kürek, direk gibi önemli malzemeler ağaçtan yapılmıştı. Ahşap teknelerin onarım ve bakım görme ihtiyacı limana uğramalarını gerektirebiliyordu. Karina temizliği ve kalafatlama işlemlerinin sık sık yapılması gerektiğinden intikal güzergâhındaki üslerde bu işlemin yapılmasına ihtiyaç duyuluyordu. Ağır deniz şartlarında veya savaşlarda yelken direklerinin, küreklerin, güvertenin veya teknelerin hasar görmesi, ivedi bir şekilde onarımı gerektirmekteydi. Dolayısıyla yakınlardaki limanlarda tersane veya onarım tesislerinin de bulunması istenen bir husus olmaktaydı. Deniz üssünün onarım imkânlarına sahip olması, büyük maliyetlerle inşa edilen savaş gemilerinin kaybını önlemekteydi. Bu bakımdan bazı yazarlar, deniz gücünün ayakta kalmasını sağlayan, yeterli özelliklere sahip üsleri gemiye eşdeğer saymaktadırlar.²⁷⁸

2.1.3. Güvenlik Hususları

Deniz üsleri, kara üslerinin aksine deniz yönünden düşman saldırısına her zaman açıktı. Büyük harcamalar yapılan ve çok sayıda insan barındıran filoların konuşlandığı üslerin **güvenlik** ihtiyacı da dikkate alınması gereken bir husustu. Düşman filolar tarafından taarruz edilerek gemilerin ele geçirilmesi veya tahrip

²⁷⁶ John E. Dotson, "Economics and Logistics of Galley Warfare", **The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-classical Times**, ed. Robert Gardiner, John S. Morrison, Conway Maritime Press, London, 1995, ss. 218-219.

²⁷⁷ J. Francis Guilmartin, **Gunpowder and Galleys**, Cambridge University Press, Newyork, 1974, s. 96.

²⁷⁸ Dudley W. Knox, "Bases Mean Ships", **The Marine Corps Gazette (pre-1994)**; Cilt: 18, Sayı: 1, Şubat, 1934, ss. 5-11.

edilmesi, şehrin işgali sık rastlanabilecek bir durumdu. Dolayısıyla deniz üslerinin teşkil edildiği bölgelerde düşman saldırısına karşı emniyetin sağlanmış olması gerekmektedir. Bazı deniz üslerinin bulunduğu coğrafi ortam, bu üslere ilave bir emniyet sağlıyordu. Ancak böyle bir yapıya sahip olmayan deniz üslerinin güvenliği karadan surlar, duvarlar ve burçlar, denizden de zincirler ve bazen de kazıklarla sağlanıyordu.

İzmit, Abydos, Lapseki, Kadıköy gibi limanların doğal yapısı savunma için önceden ihbar almaya müsaitti. İzmit limanı İzmit Körfezi'nin, İzmir Limanı İzmir Körfezi'nin en doğu ucunda bulunuyordu. Bu limanlara ulaşan suyunun dar olması, üslere ulaşmak isteyen düşman gemilerinin, önceden tespit edilmeyi hatta dost unsurlar tarafından alınacak savunma tedbirlerine maruz kalmayı göze almalarını gerektiriyordu. Bu avantajlı konum, güvenliği sağlamak için ilave olanaklar sağlıyordu. Bazı limanların ağzında veya ağzına yakın kısımlarında bulunan adalar da emniyeti sağlamak için kullanılabiliyorlardı (Bodrum, Gorikos, Ayas gibi).

Ancak bu tarz savunma özellikleri olmayan limanların doğrudan düşman saldırısına uğrama ihtimali daha kolay oluyordu. Bu limanların savunma tedbirlerine daha fazla önem verilmesi yani tahkim edilmesi gerekliydi. Tahkimatın hem kara, hem de deniz tarafından alınması gerekiyordu. Deniz tarafından alınan önlemlerden en çok bilineni zincirdi. Liman girişinin zincirle kapatılmak suretiyle emniyete alınması, Orta Çağ'da çok başvurulan bir yöntemdi. Eski Çağ'dan itibaren pek çok limanda bu düzenek vardı.²⁷⁹ Örneğin İbni Cübeyr, Sur Limanı'nı anlatırken savunmasının güçlü olduğunu vurgulamış ve iki kule arasına zincir gerildiğinde giriş ve çıkışın imkânsız olduğunu ifade etmiştir.²⁸⁰ Başka bir yöntem de deniz altına sabitlenen ve yaklaşan gemiler tarafından fark edilmesi mümkün olmayan mızrak, kazık gibi engellerdi.

Kara tarafında olmasıyla birlikte deniz üssünün en önemli savunma tedbiri, surlarla çevrilmesi ve bunların kulelerle desteklenmesiydi. Bizans donanması Lazkiye kuşatmasında Haçlıların takviyesini engellemek için limanın iki tarafına kule inşa ederek arasına zincir çekerek bu taktiği uygulamıştı.²⁸¹ İzmir Limanının

²⁷⁹ Blackman, s. 226.

²⁸⁰ İbni Cübeyr, **Endülüs'ten Kutsal Topraklara**, çev. İsmail Güler, Selenge Yayınları, İstanbul, 2003, s. 226.

²⁸¹ Anna Komnena, s. 355.

hemen yanı başındaki İzmir Kalesinin sağlamlığı, burasının uzun süre Rodos Şövalyeleri'nin elinde kalmasını sağlamıştı.

2.1.4. Kullanım Amacı

Deniz üssünün temel amacı gemiler için barınma, onarım ve ikmal malzemesi, tayfa için dinlenme imkânı sağlamak, denizden gelebilecek taarruzlara karşı uyarı sağlamak ve deniz ticaretini korumaktır.²⁸² Bu amaçları büyük oranda yerine getiren, bir filonun ihtiyaçlarını geniş kapsamlı olarak karşılayabilecek büyük deniz üsleri, ana üs olarak değerlendirilebilir. Örneğin Anadolu Selçukluları döneminde Sinop ve Alâiye; Çaka Bey, İznik İmparatorluğu ve Aydınoğulları döneminde İzmir ana üs olarak kullanılmıştır. Bu limanların önemli bir yönü de gemi inşa olanaklarına sahip olmaları, yani tersanelerinin olmasıdır.

Bu kadar teşekküllü olmayan ve sınırlı sayıda geminin ihtiyaçlarını karşılayabilecek olan deniz üslerini ise küçük veya yardımcı üs olarak nitelendirmek mümkündür. Orta Çağ şartlarında gemilerin yaptıkları uzun seyirlerde bu üsler önem kazanıyordu. Bunların, geminin kendi topraklarında veya dost ve müttefik ülkelerde olması ve ihtiyaç duyulan malzemelerin ikmalini yapmak için uygun özelliklere sahip olması gerekiyordu. Buralarda gemi bakım onarım imkânları içeren tesisler de olabiliyordu. Samsun, Amasra, Lapseki ve Bodrum gibi limanlar dönemine göre değişmekle birlikte bu ölçekteki üslerdi.

Deniz kontrolü mücadelesinde bulunan iki devlet arasındaki rekabette sınırlara yakın olan üsler büyük önem kazanmaktaydı. Harekât bölgesine veya düşman topraklarına yakın olan bu çeşit deniz üsleri **ileri üs** olarak nitelendirilebilir. Bu üsler taarruza yönelik olabildiği gibi savunma amaçlı da olabiliyordu. Bizanslılar tarafından XI. yüzyılda Kafkasya seferlerinde Trabzon, Abbasîler tarafından X. yüzyılda Bizans'a karşı Tarsus ileri üs vazifesi görmüşlerdir.

Deniz üsleri, adalar ve limanların elde tutulmasında ve deniz kontrolünün sağlanmasında önemli bir role sahipti.²⁸³ Bu rol, önemli deniz yollarının üslerin bulunduğu sahil şeridinde yakın olmasıyla daha da artmıştır. Orta Çağ'da meydana

²⁸² Vego, s. 62.

²⁸³ John H.Pryor, **Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş**, çev. Füsun Tayanç, Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004, (Coğrafya, Teknoloji ve Savaş), s. 25.

gelen büyük deniz savaşlarının bu yollar üzerinde gerçekleşmesi, deniz üslerinin önemini de göstermektedir.²⁸⁴

Güçlü bir filo konuşlandırılan bir deniz üssü, ülke topraklarının savunulmasına hizmet edecek, ticaret yollarının emniyetini sağlayacaktır. Yeterli özelliklere sahip böyle bir üste konuşlu gemiler, yabancı gemi faaliyetlerini izlemek, ordunun seferini kolaylaştırmak, ticari gemilerin rahat hareket etmesini sağlamak, hâkimiyet alanını uzak noktalara taşımak ve halkı korsanlara karşı korumak gibi fonksiyonları yerine getirebilecektir.²⁸⁵ Bu özelliklere sahip bulunan deniz üsleri, bulunduğu ülkenin deniz gücünün gelişimine olumlu katkılarda bulunacak ve onun etkinliğini artıracaktır. Bu etkinlik çeşitli vesilelerle ortaya çıkmıştır: XI. yüzyılda Orta Akdeniz'deki geçitleri kontrol eden üslerin (adaların) ele geçirilmesi, Batılı donanmaların etkinliğini artırmıştı. Aynı şekilde Kıbrıs, Girit ve Kilikya'daki üsleri ele geçiren Bizans, XII. yüzyılın sonlarına kadar deniz gücünü esnek olarak kullanabilme avantajına sahip olmuştu.²⁸⁶ Türkler Sinop'u elinde bulundurduğu dönemde Karadeniz'de, İzmir'i elinde bulundurduğu dönemlerde Ege'de, Gelibolu ve Lapseki'ye egemen olduğu dönemde Marmara'da ve dolayısıyla Karadeniz'e uzanan ticaretin kontrolünde etkin olmaya başlamışlardı.

2.2. ANADOLU'DAKİ DENİZ ÜSLERİNİN ÖZELLİKLERİ

Anadolu'nun kıyı coğrafyasını incelediğimizde; kuzey ve güneyinin genellikle düz olması nedeniyle Karadeniz ve Akdeniz kıyılarında sınırlı sayıda liman olduğu, batı ve kuzeybatısının ise girintili-çukuntılı olması nedeniyle Marmara ve Ege Denizi'nde çok sayıda liman bulunduğu görülmektedir. Bu durum, Marmara ve Ege Denizi'nde denizcilikle ilgili faaliyetlerin daha fazla olmasını sağlamıştır. Bizans denizcilik faaliyetlerinin bu bölgelerde yoğunlaşması, Batı Anadolu'daki Türk Beyliklerinin denizci bir yapıya sahip olması ve Osmanlı Devleti'nin denizcilikle bağlantılı bir devlet olarak ortaya çıkmasında bu coğrafyanın önemli bir payı vardır.

²⁸⁴ Pryor, *The Geographical Conditions*, ss.211-213.

²⁸⁵ Ahrweiler, s. 92.

²⁸⁶ Lewis, ss. 245, 248.

XI.-XIV. yüzyıllarda Anadolu sahillerine dağılan deniz üsleri günümüzden farklı bir duruma sahipti. Bugün alüvyonlarla kaplanmış durumda olan Efes ve Balat limanları, o dönemde önemli birer deniz üssü, ticaret iskelesi ve tersaneye sahipti. Bu iki liman, Aydın ve Menteşe Beyliklerinin denizcilik faaliyetlerinin merkeziydi. Bir başka denizci Türk Beyliği olan Karesi donanmasının en büyük üssü olan Edremit limanı da bu dönemde henüz aktif durumdaydı. Dönemin ticaretinde de önemli yere sahip olan Sinop ve Trabzon da önemli birer liman ve deniz üssü idiler.

Anadolu kıyılarında yer alan deniz üsleri, ait olduğu medeniyetler açısından üç aşama geçirmiştir: Birinci aşamada Roma ve Bizans İmparatorluğu, ikincisi Türkler ve Bizanslılar, üçüncüsü ise sadece Türklerin egemenliğinde olduğu dönemdir. Roma İmparatorluğu'nun ilk zamanlarında Anadolu'da az sayıda deniz üssü bulunmaktaydı. VII. yüzyılda tema sisteminin gelişmesiyle bu durum değişmiş ve tema sayısındaki artışla doğru orantılı olarak deniz üsleri de artmıştı. Bizanslılar özellikle Kadıköy'den Silifke'ye kadar olan kıyılarda deniz üsleri tesis etmek suretiyle savunma sistemini geliştirmişlerdi. Hélène Ahrweiler önceleri sadece Kybiration temasında konuşlu bulunan Bizans donanmasının ilerleyen yüzyıllarda hemen hemen tüm kıyılara yayıldığını belirtmektedir.²⁸⁷ XI. yüzyıla gelindiğinde bu üslerin sayıları bir hayli artmış, ancak bu tarihlerden sonra imparatorluğun genel politikası ve donanmanın ihmal edilmesi, deniz üslerini de olumsuz etkilemişti.

Anadolu'daki deniz üslerinin işlevi güney, kuzey ve batıdan gelen taarruzlara karşı savunma hattı oluşturmaktı. VII. yüzyılın ortasından XII. yüzyıl sonlarına kadar Müslümanlarla Doğu Akdeniz'de, Ruslarla Karadeniz'de, Batılılarla da özellikle Ege'deki mücadelelerde bu işlev öne çıkmıştır. Bunun yanında Mısır, Suriye ve İtalya gibi uzak bölgelere yapılan taarruza yönelik deniz seferlerinde de farklı bir durum ortaya çıkıyordu. Yani bu üsler hem tedafüi hem de taarruzi olarak kullanılabilirdi. Sonça Bizanslılar Antalya ve Gorikos gibi üsler olmadan Kıbrıs'ı ellerinde tutamazlardı. Yine Müslümanların Suriye ve Mısır'daki Trablus ve İskenderiye gibi limanlarına Doğu Akdeniz'deki üsleri olmadan taarruz yapamazlardı.²⁸⁸

²⁸⁷ Ahrweiler, ss. 91-92.

²⁸⁸ Ahrweiler, s. 46.

Bu deniz üsleri başlangıçta tema sistemiyle bağlantılı olarak şekillenmiştir. Taşra filolarının gemileri, imparatorluğun her tarafına yayılmış bulunan üslerde konuşluydu. Bunların sayıları ilerleyen yüzyıllarda giderek artmıştır. X. yüzyıla gelindiğinde 30'u bulan temaların hemen hepsinde deniz üssü bulunuyordu. XI. yüzyıla kadar bu deniz üsleri, bulunduğu bölgenin özelliğine göre strategos, arkhon veya tourmarkhes'in emri altındaydı.²⁸⁹ Bu döneme kadar taşradaki üsler Bizans donanmasının asıl unsurunu oluşturuyordu ve merkez filosu daha az önem taşıyordu. Coğrafi açıdan önemli noktalarda bulunan üsler, özellikle arkhon denilen beylerin emrinde denizcilikle ilgili fonksiyonları yerine getiriyorlardı. Hafif teknelerden oluşan bu üslerdeki filolar, sahilleri ve iç denizleri savunmak ve korsanlarla mücadele etmek gibi görevleri ifa ediyorlardı.²⁹⁰

XI. yüzyıla gelindiğinde Anadolu'daki Bizans deniz üslerinin en önemlilerinin Trabzon, Kadıköy, Abydos, Kizikos, Nikomedia, İzmir, Efes ve Antalya olarak sıralandığı görülmektedir.²⁹¹ I.Aleksios (1081-1118) döneminde Bizans topraklarının yönetiminde sivil idarenin önemini yitirerek askerî idarenin esas alınmasıyla sahillerdeki deniz temalarında da yeni bir yapılanma ortaya çıkmıştır. Bu dönemde tema yönetiminin idarecileri olan dük veya strategosların başında oldukları kıyı şehirlerinin askerî yönü dolayısıyla birer deniz üssü konumunda olduklarını kabul etmek gerekmektedir. Bu üsler Trabzon, Amasra, Kdz.Ereğli, Kizikos, Abydos, Edremit, Bergama, İzmir, Efes, Antalya, Silifke ve Tarsus'tu.²⁹²

²⁸⁹ Ahrweiler, ss. 91-92.

²⁹⁰ Ahrweiler, s. 92.

²⁹¹ Hélène Ahrweiler bu üslerin, Bizans İmparatorluğu tarafından atanmış bir denizci tarafından yönetilen veya kaynaklarda savaş filosu konuşlandırıldığı açıkça bildirilen limanlar olduklarını belirtmektedir. (Ahrweiler, s. 90)

²⁹² Ahrweiler, ss. 223-224. Buradaki "tema" terimi, ilk oluşturulduğu dönemdekinden biraz farklılık arz etmekteydi. Bizans İmparatorluğu'nun askerî ve idari yönetim sistemi olan tema düzeni, Komnenos'lar döneminde değişikliğe uğramıştır. I.Aleksios, imparatorluğun doğudan ve batıdan gelen akınlara karşı koyabilmesi için bağımsız komutanlıklar tesis ederek bunların bulundukları bölgenin yönetimini de üstlenmesini sağlamıştır. Böylece ülke topraklarının yönetim sistemi değişmiş, tema terimi yalnızca coğrafi bir anlam ifade etmeye başlamıştır. (Ahrweiler, ss. 222-223)

Şekil-1 XIV. Yüzyılda Anadolu'daki Deniz Üsleri



I.Manuel Komnenos (1143-1180) döneminde düğ tarafından idare edilen ve Bizans donanmasına bağıli birliklerin konuşlandığı Anadolu'daki bölgeler Haldiya (Trabzon ve çevresi), Paflagonya (Sinop ve çevresi), Bitinya (İzmit ve çevresi), Thrakesion (İzmir ve çevresi), Noeokastra (Edremit ve çevresi), Kybiration'un bir kısmında Milasa/Melanoudion, Kybiration ve Kilikya temalarıydı.²⁹³ Laskarisler dönemine gelindiğinde ise Marmara'da Lapseki, Nicomedia, Kizikos ve Pegai, Ege'de Smyrna, Edremit ve Efes önem arz eden üslerdi.²⁹⁴

Bizans döneminde kullanılan deniz üsleri, politik şartlar ve idari düzenlemelere göre değışiklik arz edebiliyordu. Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de bu değışiklikler açıkça görülebilmekteydi. XII. yüzyıl sonlarından itibaren Anadolu Selçukluları Samsun, Sinop, Antalya ve Alâiye üslerinde denizcilik faaliyetlerini başlatmış, Türk Beylikleri döneminde bunlara Ege ve Marmara'daki üsler eklenmişti.

Dönemin yazarlarından Aksarayî, El-Ömerî, İbni Bibi, Abû'l-Farac ve İbni Battûta Osmanlı öncesinde Anadolu'daki denizcilik faaliyetlerinden bahsederken deniz üsleriyle ilgili de bazı bilgiler vermişlerdir.²⁹⁵ XV. yüzyıl tarihçilerinden Enverî, Düsturname'sinde Aydınoğullarının denizcilik faaliyetlerinden bahsederken İzmir ve Ayasuluğ'un da faal birer Türk deniz üssü olduklarını ortaya koymuştur. Clavijo, Balat'ın bir Türk Deniz Üssü olduğuna işaret etmiştir.²⁹⁶ Âşıkpaşazâde ve Mehmed Neşrî de Osmanlı Devleti'nin erken dönem denizcilik faaliyetlerine değinmişler, bu dönemde Karamürsel Bey nezaretindeki gemi inşa faaliyetlerine işaret etmişlerdir.²⁹⁷

XVI. ve XVII. yüzyıllarda yaşayan Türk denizcilerinden Kitab-ı Bahriye yazarı Pîrî Reis, Cihannüma yazarı Kâtip Çelebi ve Seyahatnâme yazarı Evliya Çelebi Anadolu limanları ve denizleriyle ilgili değerli bilgiler vermişlerdir. Pîrî Reis eserinde Anadolu'nun Ege ve Akdeniz limanlarını incelerken, Evliya Çelebi ise Ege ve Akdeniz'e ilaveten Marmara ve Karadeniz'deki bazı limanlarla ilgili de bilgi vermiştir. Pîrî Reis, sadece limanları değıl Ege ve Akdeniz boyunca bütün kıyıları

²⁹³ Ahrweiler, s. 273; Haldon, s. 195.

²⁹⁴ Ahrweiler, ss. 324-325.

²⁹⁵ Aksarayî, s. 63; El-Ömerî, s. 163; İbni Bibi, c.I, s. 173; Abû'l-Farac, c.II, s. 497; İbni Battûta, c.I, s. 443.

²⁹⁶ Clavijo, s. 78.

²⁹⁷ Âşıkpaşazâde, s. 82; Mehmed Neşrî, c.I, s. 153.

değerlendirerek gemiler için en uygun ve emniyetli demirleme, bekleme ve korunma sağlayabilecek mevkileri de belirtmiştir.

Yazılı kaynaklara ilaveten bu dönemde çizilen deniz haritaları da üsler hakkında bilgi vermeye başlamışlardır. Denizcilikte meydana gelen gelişmeler sonucunda XIII. yüzyıl sonlarında yapılan ve tespit edilebilen ilk denizcilik haritalarından olan Carte Pisane haritası, Anadolu limanlarını da kapsamaktadır. Haritanın Kuzeybatı ve Kuzey Anadolu'yu kapsayan kısımları silinmiş olmasına rağmen Batı ve Kuzeydoğu sahilleri kısmen, güney sahilleri ise net olarak okunabilmektedir. Haritada yer alan önemli limanlar kırmızıyla işaretlenmiş olup bunlardan, Edremit, Ayasuluğ, Meğri, Antalya, Kalonoros, Gorikos, Tarsus ve Ayas limanları görülebilmektedir.²⁹⁸

Şekil-2 Carte Pisane'nin Anadolu Limanlarını Gösteren Kısım



Kaynak: Mollat, s. 198.

Bu bölümde bahsedilen deniz üslerinden bir kısmı, bazı dönemlerde diğerlerine göre ön plana çıkmış ve üsler tek tek incelenirken bu duruma değinilmiştir. Ancak burada genel olarak şu kadarını söylemek gerekir ki deniz

²⁹⁸ Michel Mollat du Jourdin ve diğerleri, **Sea Charts of The Early Explorers (13th to 15th Century)**, çev. L. le R. Dethan, Thamesand Hudson, New York, 1984, s. 198.

üslerinden önem arz edenler, XIII. yüzyıl başlarında Dördüncü Haçlı seferi ve XIV. yüzyıl başlarında Türklerin denizcilikteki girişimlerinin artmasıyla değişikliğe uğramışlardır. Marmara’da bazı üsler önemini yitirirken yeni üsler ortaya çıkmış, Sinop, Alâiye ve Balat aktif birer Türk deniz üssü haline gelmişlerdir. Diğer taraftan Amasra, Foça, Gorikos gibi üsler ise Batılıların ilgi ve etkisine maruz kalmışlardır.

2.3. KARADENİZ’DEKİ DENİZ ÜSLERİ

Anadolu’nun en çok yağış alan bölgesi olması, Karadeniz güneyindeki kıyıların ağaç örtüsünün zengin olmasını sağlamış; buna karşın dağların denize paralel uzanması ise bu kıyıların düz olmasına, liman olabilecek mevkiele ulaşım imkânlarının sınırlandırılmasına sebep olmuştur. Deniz boyunca çok küçük birkaç ada dışında hiç adanın olmaması, gemiler için sığınma imkânını ortadan kaldırmış ve limanların önemini arttırmıştır. Kıyıların girintili-çıkıntılı olmaması nedeniyle korunaklı liman sayısının çok az olması da doğal limanların önemini artırmıştır.

Persler zamanında Doğu tarafı Kapadokya, Batı tarafı Paflagonya satraplığına bağlanan Karadeniz kıyılarında, Makedonya Kralı İskender’den sonra İranlı Mitridates tarafından Pontus Krallığı kurulmuş ve ardından Romalılar çok uzun mücadeleler sonunda bu krallığa son vererek Karadeniz’e hâkim olabilmışlerdir.²⁹⁹

Bizans İmparatorları Karadeniz’i Osmanlı Devleti döneminde olduğu kadar egemenlikleri altına almasalar da yine de buraya özel bir önem veriyorlardı. Bizanslılar Sasanîler ve Araplar karşısında batıya doğru çekildikleri zamanlarda Karadeniz’deki varlıklarını devam ettirebildiler. Herakleios (610-641) döneminde bu denizdeki donanma, Doğu Anadolu’ya kuvvet aktararak savaşın gidişatını değiştirmişti.³⁰⁰ Bizanslılar Karadeniz’e verdikleri önemi Komnenoslar döneminde de gösterdiler ve 1082 yılında Venediklilere diğer denizlerde hak tanırken Karadeniz’i hariç tuttular.

Malazgirt Savaşı’ndan sonra Emir Karatekin ve Danişmentli beyleri tarafından fethedilen bu bölgeye daha sonra etkili bir Türkmen grubu olan

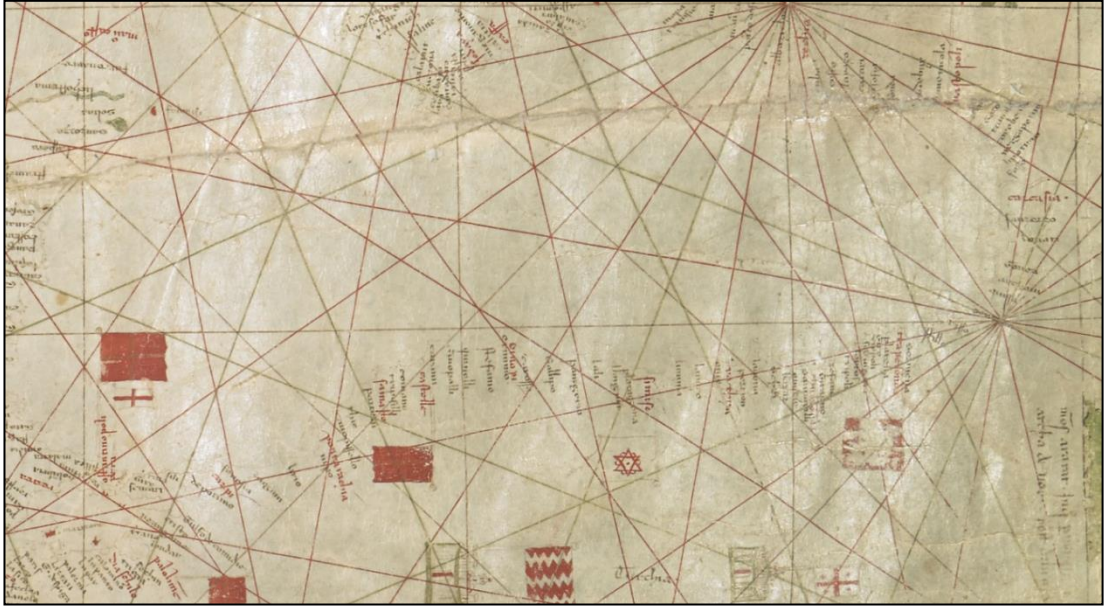
²⁹⁹ Mustafa Özdemir, “Orta Karadeniz Bölgesinin Tarihi Coğrafyasına Başka Bir Bakış”, **Orta Karadeniz Kültürü**, Haz. Bahaeddin Yediyıldız, Hakan Kaynar, Serhat Küçük, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2005, ss. 38-39.

³⁰⁰ Lewis, s. 51.

Çepniler³⁰¹ yerleşmiş ve bunlar Trabzon İmparatorluğu'na karşı mücadelede bulunmuşlardır.³⁰² Birinci Haçlı seferinden sonra geri alınan Karadeniz kıyıları, Türk akınları ve göçleri nedeniyle Bizanslıların elinde çok uzun süre kalmamıştı. Nitekim II.Ioannes, 1139 yılında Paflagonya'daki Türkleri buradan atmak maksadıyla düzenlediği Kuzey Anadolu seferinde Niksar'ı geçememişti.³⁰³

Yapılan incelemeler Türklerin özellikle Orta Karadeniz'e XII. yüzyıl içerisinde yerleşmiş olduklarını göstermektedir. Bu yerleşimler neticesinde sahillere kadar yayılmışlar ve Sinop ve Samsun'da gemicilikle uğraşmaya başlamışlardı. Bunlara XIV. ve XV. yüzyıllarda Ereğli, Amasra ve Trabzon da eklenmişti.

Şekil-3 Angelino Dulcert Haritası'nın Karadeniz Limanlarını Gösteren Kısımları



Kaynak: Mollat, s. 201.

Burada incelenen deniz üslerinin yanında Rize, Giresun, Ünye, Bartın ve Kefken gibi limanlar da kaynaklarda geçmesine rağmen bunların üs olarak değerlendirilmesi zor görünmektedir. Çünkü bu limanlar kısa süreliğine askerî

³⁰¹ Divan-ı Lugatı't Türk'te sayılan Oğuz Boylarından.

³⁰² Ordu'nun Perşembe yaylasında "çevrük" olarak bilinen Danişmentlilere ait mezarlıklar ve kitabeler, Malazgirt Savaşından sonra Türk boylarının Karadeniz'in sahil kesimlerine kadar yayıldıklarını göstermektedir.(Özdemir, s. 42)

³⁰³ Ioannes Kinnamos, ss. 18-19.

maksatlı olarak kullanılsa da haklarında deniz üssü değerlendirmesi yapılabilecek kadar yoğun kullanımı gösteren yeterli bilgi mevcut bulunmamaktadır.

Mayorka'lı Angelino Dulcert tarafından 1339 yılında çizilen ve Baltık Denizinden Kızıldeniz'e kadar olan bölgeleri kapsayan deniz haritasında Karadeniz limanları da görülebilmektedir. Dili Latince olan haritada kırmızı harflerle yazılan yani önemli limanlardan sayılan Trapezonda (Trabzon), Simiso (Samsun), Sinope (Sinop), Samastro (Amasra) ve Pont Eraclia (Karadeniz Ereğli) rahatça seçilebilmektedir.³⁰⁴

2.3.1. Trabzon (Trapezus, Trebizonde)

İstanbul Boğazı'na 890 km (480 deniz mili), Sinop'a 390 km (210 deniz mili) Suğdak'a 575 km (310 deniz mili) mesafede, Karadeniz'in “uzak” bir bölgesinde olan Trabzon, dar bir kıyı şeridinde kurulmasına rağmen, Kafkasya ve İran'a yakınlığı, iklimi, ticareti ve denizciliği nedeniyle gelişme göstermiştir. Karadeniz ile Anadolu ve İran arasındaki bağlantıyı sağlayan konumu sayesinde liman şehri özelliği önem kazanmıştır. Şehir merkezine yakın yapay ve doğusudaki doğal olmak üzere iki limanı mevcuttu.

Doğuda Kuzgun Deresi ile batıda İskeleboz Deresi arasında konumlanmış eski şehrin denizle birleştiği yerdeki liman “Moloz Limanı” adıyla anılmaktadır. Bu liman Roma İmparatoru Hadrianus (117-138) tarafından onarılmıştır. Doğudaki liman doğal olmasına rağmen şehrin merkezinde imparatorluk limanı olarak da adlandırılan yapay bir limanın yapılmasında, şehre yakınlık, emniyet gibi mülahazalar ön plana çıkmıştır.³⁰⁵ Surlarla çevrili olan şehrin kuzeyini tamamen kaplayan bu yapay liman, bu gün tamamen dolmuş bulunmaktadır. Muhtemelen şehrin kuruluşundan beri var olan Moloz Limanı, dolmadan önce bugünkü Hızırbey, Pazarkapı ve Çarşı Mahallelerinin kuzey yarısını içine alan bölgeyi kapsıyordu. Doğudaki limana ise Daphneus Limanı adı verilmişti.³⁰⁶

³⁰⁴ Mollat, s. 201.

³⁰⁵ Ömer İskender Tuluk, “Osmanlı Dönemi Trabzon’unda Mimari Yapı Kültürü”, **Trabzon Kent Mirası**, Ed. Ömer İskender Tuluk, Halil İbrahim Düzenli, İstanbul, 2010, s. 37.

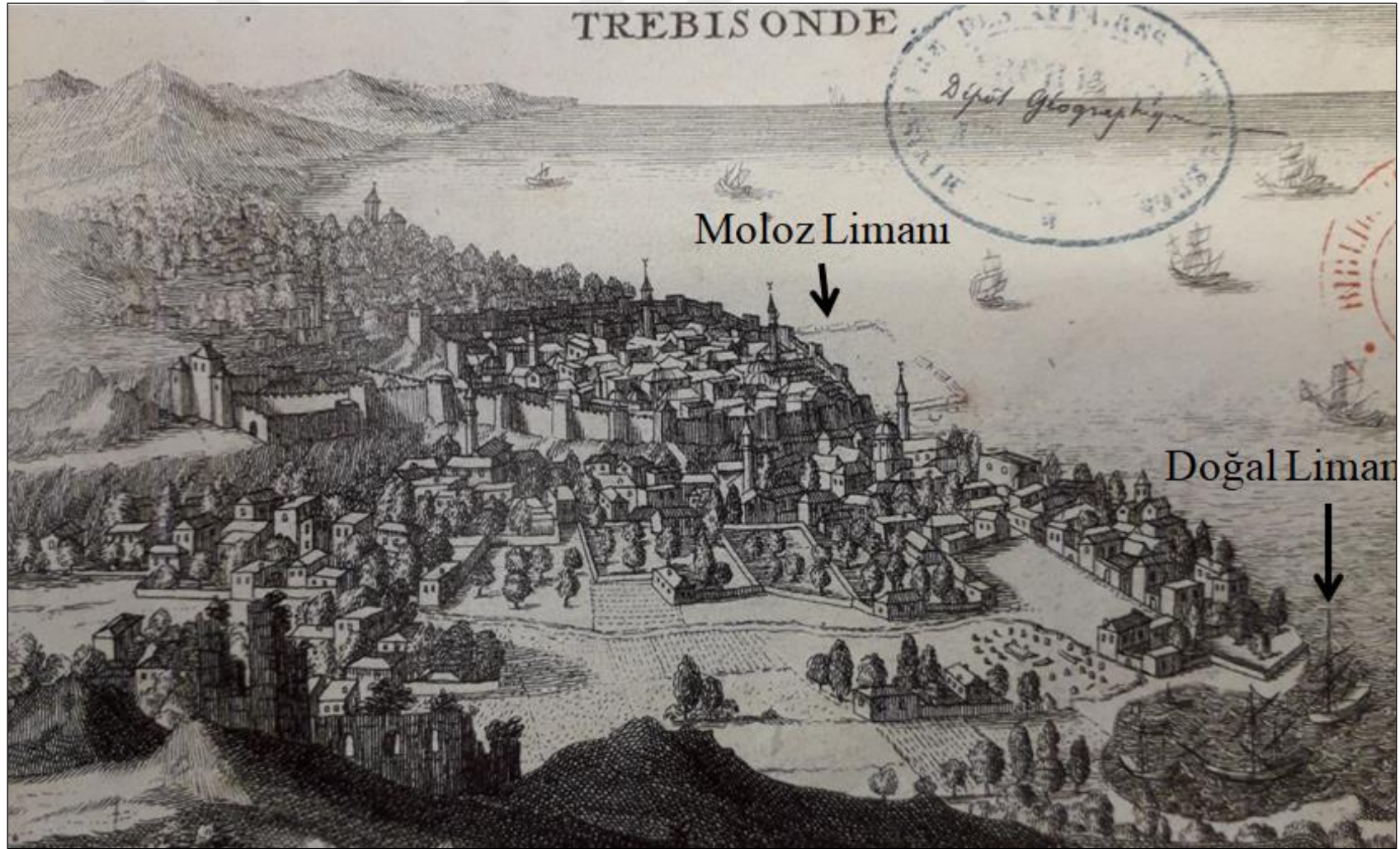
³⁰⁶ Antony Eastmond, **Byzantium’s Other Empire: Trebizond**, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2016, s. 15.

Merkezden uzak olmasına karşın Kafkasya'ya olan yakınlığı, hem deniz yoluyla buraya takviye yapılmasını sağlamış, hem de donanmanın doğuya yapacağı akınlara dayanak noktası teşkil etmiştir. II.Basileus'un 1021 yılında Gürcistan'a yaptığı seferde uğradığı şehir, burada toplanan donanma için üs vazifesi görmüştür. Aradan çok zaman geçmeden Türk akınlarına maruz kalmış, Malazgirt Zaferi'nden sonra Türklerin eline geçmiştir. Burasını tekrar hâkimiyeti altına almak isteyen Bizans, valilere geniş yetkiler vererek bu sınır bölgesinin elden çıkmamasına çalışmıştır. 1075 yılında Haldiya temasına vali olarak atanan Theodore Gabras, Trabzon'u geri almış ve bu tarihten 1204 yılına kadar onun soyundan gelenler Trabzon'da yarı bağımsız bir yönetim kurmuşlardır.

Coğrafi yapısı itibarıyla sınırlı imkânlarla sahip olan Trabzon çevresindeki yüksek dağlar ve deniz, XI. yüzyıl ortalarından itibaren Bizans hâkimiyetini zayıflatıcı bir etkiye sahip olmuştur. İlerleyen yüzyıllarda Asya'nın batısında ve Karadeniz'deki siyasi gelişmeler, şehrin önem kazanmasını sağlamıştır. Yine bu dönemlerden itibaren şehrin büyüyerek surların dışına taşmış olması ve artan ticari trafik ile birlikte doğudaki limanın da kullanılmaya başlamış olması gerekmektedir. Ticari yoğunluğu nedeniyle X. yüzyılda Anadolu'da en çok vergi alınan şehirlerden birisi de Trabzon olmuştur. Bu vergilerin bir kısmı ise deniz ticaretinden alınan vergilerdir.³⁰⁷ Ayrıca Moğol istilası da sonuçları itibarı ile Karadeniz'de bu limanın önemini artırıcı gelişmelere yol açmıştır. Sonuç olarak burası, Doğu ile Batı ve Kuzey ile Güney arasında artan ticaret açısından değerli bir liman haline gelmeye başlamıştır.

³⁰⁷ İbni Havkal, s. 168.

Şekil-4 1701 Tarihinde Trabzon.



Kaynak: Eastmond, s. 17.

Trabzon, Komnenos Hanedanının başkenti olmasının yanında burada kurulan devletin donanması için de ana üs olmuştu. Şehirde yer alan tersanede kendi gemilerini inşa eden Trabzon İmparatorluğu, kısa bir süre içerisinde Karadeniz’de görülmeye başladı ve Anadolu Selçuklularına rakip olarak çıktı. Özellikle I.Aleksios Komnenos (1204-1222) zamanında sahil şeridini ve bu arada Sinop’u ele geçirmeye çalıştı ancak Türkler karşısında gerilemek zorunda kaldı. Bu devletin Canik bölgesindeki Türk Beylikleri ile yaptığı mücadelenin bir kısmı deniz yoluyla gerçekleşti. Ancak imparatorluk, 1319 yılında Pervaneoğulları donanmasının düzenlediği sefere herhangi bir karşılık veremedi ve Türk gemilerinin şehre taarruz ederek tahrip etmesine engel olamadı.

XIV. yüzyıl tarihçilerinden Michael Panaretos, 1349 yılında Kefe’den gelen 2 Frank kadirgasına, Daphneus Limanında 1 küçük kadirga ve küçük gemilerle karşı konulduğunu belirtmiştir. Bu bilgi, doğal limanın Trabzon İmparatorluğu tarafından deniz üssü olarak kullanıldığını göstermektedir.³⁰⁸ Özellikle III.Aleksios (1349-1390) zamanında Trabzon’un önemli bir üs haline geldiği görülmektedir. Burada konuşlu gemilerle 1369, 1372 ve 1380 yıllarında değişik bölgelere seferler düzenlenmiştir.³⁰⁹

İtalyan şehir devletlerinin de Trabzon ile ilgilendikleri ve imparatorun izniyle burada birer koloni oluşturdıkları görülmektedir. Clavijo, denize yakın bir yerde sağlam duvarlarla çevrilmiş iki kale olduğunu, bunların birinin Venedik, diğerinin Cenevizlilere ait olduğunu söylemektedir.³¹⁰

II.Mehmed’in Karadeniz seferinde, donanma denizden, padişah da karadan ordunun başında olduğu halde H. 865 M. 1460/1461 yılında fethedilerek Osmanlı egemenliği altına giren Trabzon³¹¹ halkının uğraştığı işleri sayan Evliya Çelebi, bunları yedi gruba ayırmış ve beşincisini gemiciler olarak saydıktan sonra bunların deniz ticareti yaptığını belirtmiştir. Trabzon Limanı hakkında ise büyük ve güzel, demirlemeye müsait ancak batı rüzgârlarına karşı açık bir liman olduğunu söylemiştir.³¹²

³⁰⁸ Asp-Talwar, s. 195.

³⁰⁹ Asp-Talwar, s. 195.

³¹⁰ Ruy Gonzales De Clavijo, **Timur’un Hayatı ve Kadiz’den Semerkant’a Seyahatler**, çev. Zeynep Ertan, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2008, s. 128.

³¹¹ Âşıkpaşazâde, ss. 205-207; Mehmed Neşrî, c.II, ss. 741-747. Âşıkpaşazâde Fatih Sultan Mehmed’in Trabzon kuşatması için Sinop’taki gemilerin gelmesini beklediğini yazmaktadır. (Âşıkpaşazâde, s. 206)

³¹² Evliya Çelebi, 2.kitap-1.cilt, s. 102.

Sonraki yüzyıllarda şehre gelen seyyahların izlenimlerine bakarak da şehrin iki limanı olduğu söylenebilmektedir. 1701 tarihinde Trabzon’u ziyaret eden Tournefort tarafından çizilen Şekil-4’teki resimde bu iki liman açıkça görülmektedir. Birincisi kalenin kuzeyindeki yapay liman, ikincisi ise doğudaki doğal limandır.

2.3.2. Samsun (Amisos, Aminosos, Simisso)

Amisos, Kalyon Burnu’nun gerisindeki alanda, bugünkü Samsun’un Cedit, Liman ve Kadifekale mahalleleri bölgesinde kurulmuştur. Üzerinde limanların bulunduğu burna “Kalyon” isminin verilmesi bölgedeki gemicilik faaliyetlerini çağrıştırmaktadır. Antik liman, Amisos’un doğusunda, denize bitiştği bölgede kurulduğu gibi günümüzdeki yeni liman da burada kurulmuş, bulunduğu mahalleye de ismini vermiştir.

Amisos, İç ve Doğu Anadolu ile olan ulaşım bağlantısı nedeniyle Orta Çağ’da hızlı bir gelişme göstermiş ve Sinop’un ticari canlılığının yavaş yavaş buraya kaymasına neden olmuştur. Böylece Paflagonya’nın en işlek limanlarından birisi haline gelmiş ve anlaşıldığı kadarıyla Bizans İmparatorluğu topraklarına dâhil olan Kırım ile Anadolu arasındaki deniz ticaretinde de önemli bir yere sahip olmuştur.³¹³ Bu nedenle limanda bir gümrük dairesi de kurulmuştu.³¹⁴

Amisos, Bizans döneminde ticaretin yanında askeri olarak da rol oynuyordu. Karadeniz’de görülmeye başlayan Ruslara karşı Bizans donanması için deniz üssü vazifesi görmekteydi. Böylece imparatorluğun Kırım ve Kafkasya politikasında ve Karadeniz filosunun doğuya düzenlediği seferlerde rol oynamaktaydı. Bu nedenle, XI. yüzyılda Anadolu kuzeyindeki önemli denizcilik merkezleri arasında sayılmaktaydı.³¹⁵

Süleymanşah zamanında buraya yerleşen Türkler, eski yerleşim yeri Amisos’un doğusunda Müslüman kolonisini kurmuşlar, şehrin eski adını da Türkçede Samsun olarak kullanmaya başlamışlardı. Burada ticaret amacıyla görülmeye başlayan İtalyanlar ise şehre Simisso adını vermişlerdi. Dolayısıyla XII.

³¹³ Huxley, s. 94.

³¹⁴ Ahrweiler, s. 165.

³¹⁵ Ahrweiler, s. 165.

yüzyıl sonlarında burada Hristiyanlar ve Türklerden oluşan iki ayrı Samsun ortaya çıkmış bulunuyordu.³¹⁶

II.Kılıçarslan'ın 1180'lerde ülkeyi oğulları arasında paylaştırmamasından sonra Tokat Bey'i olan Rükneddin Süleymanşah, Samsun yakınlarında Türkler için yeni bir şehir kurmuştur. Böylece Müslüman ve Hristiyan olarak iki parçalı bir şehir ortaya çıkmıştır.³¹⁷ XII. yüzyıl boyunca bölgeye gerçekleşen yerleşmeler neticesinde burada Türk şehri oluşmaya başlamıştı.³¹⁸

Niketas Khoniates 1186 yılında Samsun'un Türklere ait olduğunu belirtmiştir.³¹⁹ Bizans İmparatoru III.Aleksios (1195-1203) Türklerin kontrolünde olan bu önemli liman şehrini ele geçirmek için bölgeye Konstantin Phrangopulos komutasında bir donanma göndermişti. Bizans donanması Samsun'daki gemileri yağmalamış, tüccarların bir kısmını öldürmüş ve bir kısmını da esir almıştı. Bu olaylara tepki gösteren Rükneddin Süleymanşah'ın İmparator'dan verdiği zararın tazminini istemesi üzerine III.Aleksios geri adım atmak zorunda kalmıştır.³²⁰

Samsun'da ahenkli bir şekilde yürüyen ticaret, İstanbul'un Latinler tarafından işgal edildiği dönemde durma noktasına geldi. Trabzon İmparatoru, etki sahasını batıya doğru yaymaya çalışırken karşısında Müslüman Türklerin de kendisine destek verdiği Samsun'un Bizans valisi Sabbas'ı buldu. İlerleyen yıllarda I.Gıyaseddin Keyhüsrev (1204-1211)'in müdahalesi ile I.Aleksios Trabzon'a çekilmek zorunda kaldı ve şehirde hayat normale döndü.³²¹

Anadolu Selçuklularından sonra sırasıyla 1297 yılında Pervaneoğulları, 1322 yılında Candaroğulları, 1348 yılında Taceddinoğulları arasında el değiştiren Samsun, 1398 yılında I.Bayezid tarafından Osmanlı topraklarına dâhil edilmiş, Ankara Savaşı'ndan sonra ise karışık bir duruma düşmüştür. 1419 yılında I.Mehmed tarafından ele geçirildikten sonra Gavur ve Müslüman Samsun birleştirilmiş, 1428

³¹⁶ Samsun'da Türk hâkimiyetinin aşamalı olarak kurulması ve Müslüman Samsun'un kurulmasına ilişkin detaylı bilgi için bkz. İbrahim Tellioğlu, **İlk Çağlardan Osmanlılara Samsun**, İlkadım Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü, Samsun, 2012, ss. 111-116.

³¹⁷ Osman Turan, Selçuklular Zamanında Türkiye, s. 279.

³¹⁸ Clavijo 1404 yılındaki ziyareti esnasında biri Cenevizlilere diğeri Türklere ait iki kale ve şehirden bahsetmiştir. (Clavijo, s. 122)

³¹⁹ Khoniates, II.Kılıçarslan'ın oğulları arasında paylaştırdığı bölgeleri sayarken Samsun'u da belirtmiştir: "... Aminosos (Amisos), Dokeia (Tokat) ve diğer kıyı şehirleri Rhukratinos (Rükneddin)'in idaresine vermişti." (Niketas Khoniates, Historia: 1195-1206, s. 81).

³²⁰ Niketas Khoniates, Historia: 1195-1206, ss. 92-93.

³²¹ Tellioğlu, ss. 119-120.

yılında da II.Murad tarafından kesin bir şekilde Osmanlı egemenliği altına alınmıştır.³²²

İbni Said, XIII. yüzyılda Samsun'un Anadolu'nun ünlü limanlarından birisi olduğunu söylemiştir.³²³ 1273-1331 yılları arasında Suriye'de yaşayan Ebü'l Fidâ ise burasının Kırım'dan gelen gemilerin uğradığı meşhur bir liman olduğunu belirtmiştir.³²⁴ Dönemin coğrafya yazarları tarafından bu değerlendirmenin yapılması Samsun'un deniz ticareti açısından faal bir yere sahip olduğunu göstermektedir.

Evliya Çelebi ise Samsun halkının gemici ve kendirci olduğunu, gemi palamarları için kullanılan kendir iplerinin, gemi gomanalarının³²⁵ ve ahşap tekne inşa ve onarımında kullanılan katran ve ziftinin meşhur olduğunu ve bütün dünyaya kendir iplerinin buradan yayıldığını belirtmiştir.³²⁶

2.3.3. Sinop (Sinope)

Miletliler tarafından Karadeniz kıyısında bir koloni olarak kurulan Sinop, iki taraflı limanı ile ilk çağlardan itibaren önemli bir denizcilik geçmişine sahip olmuştur. Son iki bin yılda uluslararası ticaretin gelişmesi bu durumunu yavaş yavaş değiştirmesine rağmen incelediğimiz dönem itibarı ile canlılığını koruyordu. Ticari önemi dolayısıyla Bizans döneminde gümrük dairesi bulundurulmuş şehirler arasındaydı.³²⁷ Aksarayî³²⁸ tarafından “yarısı karada, yarısı deniz üzerinde” olarak nitelendirilen Sinop'un o dönemde gemilerin uğrak limanı olduğu ifade edilmekteydi.³²⁹ El-Ömerî de Kıpçak, Hazar, Rus ve Bulgar ülkelerine gitmek isteyen gemicilerin buradan yelken açtıklarını yazmaktaydı.³³⁰ Bu ifadelerden

³²² Erdoğan Merçil, **Müslüman Türk Devletleri Tarihi**, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2006, (Türk Devletleri), ss. 279, 284; Tellioglu, ss. 181-185; Mehmed Neşri, c.II, ss. 541-543.

³²³ Cahen, İbni Said, s. 49.

³²⁴ Ebü'l Fidâ, **Takvimü'l-Büldan**, çev. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2017, s. 313.

³²⁵ Gomana, gemi demirini tutan halata verilen isimdir. Günümüz Türkçesinde “gomina” şekline dönüşmüştür.

³²⁶ Evliya Çelebi, 2.kitap-1.cilt, ss. 92-93.

³²⁷ Ahrweiler, s. 165.

³²⁸ Kerîmüddin Mahmud-i Aksarayî, Moğollar zamanındaki karışıklık döneminde Anadolu Selçuklu Devleti hizmetinde görev yapmıştır. Görevi esnasında büyük tehlikeler atlatan yazar, XIII. yüzyılın ikinci yarısındaki olayları birinci elden anlatmıştır.

³²⁹ Aksarayî, s. 63.

³³⁰ El-Ömerî, s. 163.

Sinop'un bölge ticaretinde uluslararası bir yerinin olduğu ve Karadeniz'in önemli limanları arasında yer aldığı anlaşılmaktadır.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurulduğu yıllarda Batı Karadeniz'de fetihlerde bulunan Emir Karatekin, Sinop'u 1085 yılında ele geçirilmiş ancak Birinci Haçlı seferini takip eden yıllarda Bizanslılara geri vermek zorunda kalmıştı.³³¹

İstanbul'un Latinler tarafından işgalinin ardından Bizans'ın yerini almak için İznik İmparatorluğu ile giriştiği mücadelede başarılı olamayan Trabzon Devleti, Sinop'ta da Türklerin hâkimiyetini tanımak zorunda kalmıştı. Yoğun bir Türk yerleşimine sahip olan bölgedeki karışıklıklara son vermek isteyen I.İzzeddin Keykâvus, 1214 yılında şehri kesin olarak Anadolu Selçuklularına bağlamıştı.³³² Fethini müteakip imar edilen ve Romalılar zamanında yapılan surları tahkim edilen Sinop, bundan sonra Türkler için önemli bir deniz üssü haline gelmiş, Anadolu Selçukluları burada üslenen donanmaları ile Karadeniz ticaret yollarını kontrol etmeye başlamışlardı. Nitekim fetihten kısa bir süre sonra Karadeniz'in diğer yakasında çıkan karışıklıklar nedeniyle Türk tüccarları da bundan olumsuz etkilenmiş ve Kırım'ın güneyindeki Suğdak'ta ortaya çıkan durumu düzeltmek üzere Sinop'taki filo kullanılmıştı.

Trabzon İmparatoru, Köseadağ Savaşı'ndan sonra Anadolu Selçukluları'nın hassas durumundan faydalanarak Sinop'a kadar ilerlemiş, 1259 yılında şehri ele geçirmiş, ancak burada fazla tutunamamıştır. Muineddin Süleyman Pervane vezirlik döneminde şehrin geri alınması için 1266 yılında bir sefer düzenlemiştir. Stratejik konumu dolayısıyla Türkler için büyük bir öneme sahip olan bu üssün alınması için yapılan mücadelede, başlangıçta yapılan kara savaşı sonuç vermemiştir. Uzayan kuşatmayı sona erdirmek maksadıyla denizden donanma ile taarruz neticesinde kesin zafer kazanılmış ve Sinop Kalesi'ne giren Türkler şehri ele geçirmişlerdir.³³³

Bizans'a iltica etmesinin ardından Dobruca'ya yerleşen II.İzzeddin Keykâvus'a katılmak üzere Anadolu'dan ayrılan kalabalık bir Türkmen grubu Saltukname'ye göre Sinop'tan hareket etmiştir. Sinop Limanı'nda gemilere

³³¹ Anna Komnena, ss.195-196; Osman Turan, Selçuklular Zamanında Türkiye, s. 70.

³³² İbn Bibi, c.I, ss. 173; Abû'l-Farac, c.II, s. 497.

³³³ Süleyman Pervane Sinop'un fethini müteakip burasını kendi adına mülk olarak yazdırmıştır.(Aksarayî, s. 63) Bu şekilde Pervanoğulları Beyliği'nin de temeli atılmış ve Sinop, Candaroğulları tarafından alınıncaya kadar Muineddin Süleyman Pervane'nin soyundan gelen beyler tarafından yönetilmiştir.

bindirilen 12000 Türkmen ailesi, II.İzzeddin Keykâvus'a tahsis edilen Dobruca'ya intikal ettirilmiştir.³³⁴

1277 yılında Süleyman Pervane'nin vefatından sonra oğulları tarafından burada Pervaneoğulları Beyliği kurulmuştur. Bu yıllarda, 1261 Nif Antlaşması'na dayanarak Karadeniz'deki faaliyetlerini yoğunlaştıran Cenevizliler, ticari açıdan önemli limanlarda koloni oluşturma çabası içerisine girmişlerdir. Ticareti serbestçe yapma izni aldıkları Bizanslıların yerini alan Türklere karşı imtiyazlarını devam ettirebilmek için kuvvete de başvurmuşlardır. 1298/1299 yılında ticaret bahanesiyle Sinop'a gelen Ceneviz donanması sahile 1000 asker çıkararak Pervane'nin torunu Mesud'u esir almıştır.³³⁵

İbni Battuta, Gazi Çelebi'nin Sinop'ta hazırladığı donanma ile sefere çıktığından bahsetmiştir. Pervaneoğullarının başında yöneticilik yapan ve aynı zamanda iyi bir dalgıç olan Gazi Çelebi, bu kabiliyetini batılılarla yapılan savaşlarda göstermiştir. XIV. yüzyıl başlarında Karadeniz'de etkili bir duruma gelmek isteyen Cenevizliler, Sinop için de girişimlerde bulunmuşlar ve limana çıkarma yaparak isteklerini zorla kabul ettirmeye çalışmışlar, ancak Türklerin tepkisiyle karşılaşmışlardır. Limandaki düşman gemilerini karinalarından delmek suretiyle batıran Gazi Çelebi, gemi tayfalarının da esir edilmesini sağlamıştır.³³⁶

Pervaneoğullarından sonra Sinop'a hâkim olan Candaroğullarının da Karadeniz'de gösterdiği faaliyetler Batılıların tepkisini çekmiştir. 1360 yılında Venedik, Bizans ve Ceneviz gemilerinden oluşan bir filo Sinop'a saldırmıştır.³³⁷ Ancak bu saldırılara rağmen Sinop'ta Türk denizciliği faaliyetleri sürdürülmüş ve Türk gemileri Karadeniz'de dolaşmaya devam etmiştir.³³⁸

II.Mehmed'in Karadeniz seferinde, Kastamonu ve Trabzon ile birlikte H. 865 M. 1460/1461 yılında Osmanlı topraklarına katılan Sinop, bu seferde Osmanlı donanması tarafından üs olarak kullanılmıştır. Trabzon'un fethi için de buradaki gemilerin gelmesi beklenmiştir.³³⁹

³³⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Karesi Vilâyeti Tarihçesi**, haz. Abdülmecit Mutaş, Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları, Balıkesir, 2000, ss. 71-72; Kurtoğlu, s. 33; Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, s. 581.

³³⁵ Aksarayî, s. 207; Uzunçarşılı, *Anadolu Beylikleri*, s. 148.

³³⁶ İbn Battûta, c.I, s. 443.

³³⁷ Zachariadou, s. 67.

³³⁸ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 20.

³³⁹ Âşıkpaşazâde, ss. 200-207; Mehmed Neşrî, c.II, ss. 741-747.

Kâtip Çelebi Sinop'un dört kapısının olduğunu, bir kapısının limana açıldığını ve burasının iskele olduğunu, limanda 1000 kadar geminin demirleyebileceğini yazmıştır.³⁴⁰ Evliya Çelebi ise Sinop Limanı'nın gayet geniş, sekiz rüzgârdan emin, iyi demir tutan yapısıyla Karadeniz'deki en iyi liman olduğunu söylemiştir. Karadeniz'in kuzeyini de dikkate alarak yaptığı bu değerlendirmede buradaki Balıklava Limanı'nın Sinop'tan daha iyi olduğunu ancak ikincisinin sularında manevranın daha rahat olduğunu belirtmiştir.³⁴¹

1700-1702 yılları arasında Anadolu'yu gezen Joseph de Tournefort, Sinop'un iki limanı olduğunu söylemektedir. Fransız seyyah, şehrin kendi haritalarında liman belirtilmeksizin sadece kumsaldan oluşan bir sahil şeridi ile gösterildiğini ifade ile burasının bir liman şehri olduğunu ve bunun bilinmediğini vurgulamıştır.³⁴²

Sinop, coğrafi olarak son derece elverişli özelliklere sahip olması itibarı ile Karadeniz'in en iyi deniz üsleri arasında yer almıştır. Anadolu Selçuklu Devleti ve beyliklerin denizcilik faaliyetlerinin yoğun olarak yaşandığı şehir, zengin gemi inşa olanakları ile Türk denizciliğinin gelişmesinde büyük bir rol oynamış, ancak deniz tarafından sık sık taarruza maruz kalmıştır.

2.3.4. Amasra (Amastris)

Karadeniz'in güneyinde yer alan doğal limanlardan olan Amasra, doğusunda ve batısında son derece korunaklı olan iki limanı ile iyi bir deniz üssü olma özelliğine sahiptir. Romalılar, Eski Çağ'da sağlam bir üs olan Amastris'i denizden ve karadan kuşatarak büyük gayretlerle ancak zapt edebilmişler ve daha sonra Sinope ve Heraklia gibi şehirleri de içeren büyük bir eyalet oluşturarak Amastris'i buraya başkent yapmışlardır.³⁴³ Deniz ve karayolu ile İstanbul'a olan bağlantısı, düzenli iskelelere sahip bir deniz üssü olması, Roma hâkimiyet alanını Karadeniz'in daha doğusuna taşıması için bir sıçrama noktası ve uğrak limanı olması, bu limanı stratejik olarak değerli bir duruma getirmiştir.

³⁴⁰ Kâtip Çelebi, **Cihannüma**, Cilt:II, Ed. Said Öztürk, Mahya Yayınları, İstanbul, 2013, s. 947.

³⁴¹ Evliya Çelebi, 2. kitap, 1. cilt, s. 91.

³⁴² Joseph de Tournefort, **Tournefort Seyahatnamesi**, 3.Kitap, 4.baskı, Ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2013, s. 115.

³⁴³ Necdet Sakaoğlu, **Amasra Tarihi**, Latin Matbaası, İstanbul, 1966, ss. 66-67.

Limanın gerisinde yükselen İsfendiyyar Dağları, her türlü gemi yapımı için elverişli iri cüsseli ormanlar barındırmaktadır. Bu özellikleriyle liman, bir tersane için de uygun özelliklere ve imkânlarla sahiptir. Burada inşa edilen gemilerle Karadeniz'deki Roma deniz gücü oluşturulmuştur. Şehir, Arap seferleri esnasında da önemli bir rol oynamış, Harun Reşit zamanında Anadolu'yu hemen hemen tamamen işgal eden Abbasî ordularına karşı başlıca direnme noktalarından birini oluşturmuştur.³⁴⁴

IX. yüzyılda Rusların saldırısına uğrayarak yağma edildikten sonra yeniden canlanan şehir, XIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Cenevizlilerin ilgisini çekmeye başlamıştır. 1261 yılında imzalanan Kemalpaşa (Nif) Antlaşması ile Bizanslılardan Karadeniz'e açılma izni alan Cenevizliler, Suriye'deki ticaret kaynakları olan Latin devletlerinin ortadan kaldırılması üzerine yönlerini büyük oranda kuzeye çevirmişlerdir. Başlangıçta aldıkları imtiyazları zamanla genişleterek ticaret için geldikleri yerleri kolonileştirmişlerdir. Bunlar ticaret amacıyla Kırım ve Trabzon'a yerleşmiş, Karadeniz'in kuzeyi ve doğusundaki iki önemli ticaret merkezi yolu üzerindeki Amasra'yı da 1363 yılında kolonileri haline getirmişlerdir.³⁴⁵

Amasra Limanı'nı 1405 yılında ziyaret eden Clavijo, şehrin surları dışında kalan harabeleri görerek Roma ve Bizans zamanındaki güzelliğinden bir şey kalmadığını ifade etmiştir.³⁴⁶

H. 864-865, M. 1459-1461 yıllarında II. Mehmed tarafından fethedilerek Türk egemenliği altına giren Amasra'nın³⁴⁷ biri doğu, diğeri batıda olmak üzere rüzgârlara kapalı güzel iki limanı olduğunu, buradan gemilerin su alabildiğini ve iskele başında depoların bulunduğunu Evliya Çelebi yazmıştır.³⁴⁸ Bu limanlara ait yapılar günümüzde su üstünde ve su altında görülebilmektedir. Küçük limanın Direklikaya mevkiinde Roma ve Bizans dönemine ait liman tesislerinin kalıntıları bulunmaktadır. Yine küçük limanda Roma döneminden kalma rıhtımlar ve bunların en batısında deniz kıyısında bahriye mektebi binası yer almaktadır.³⁴⁹

³⁴⁴ Sakaoğlu, ss. 68, 101.

³⁴⁵ Şerafettin Turan, s. 59.

³⁴⁶ Ruy Gonzales De Clavijo, **Timur'un Hayatı ve Kadiz'den Semerkant'a Seyahatler**, çev. Zeynep Ertan, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2008, s. 120.

³⁴⁷ Amasra'nın fetih tarihini, Âşıkpaşazâde H. 864 ile 865 arasında, Mehmed Neşrî ise H. 864'ünde göstermiştir. (Âşıkpaşazâde, ss. 199-200; Mehmed Neşrî, c.II, ss. 739-741)

³⁴⁸ Evliya Çelebi, 2.kitap, 1.cilt, s. 86.

³⁴⁹ Sakaoğlu, ss. 273, 278.

2.3.5. Ereğli (Herakleia Pontika)

Ereğli, antik çağdan beri İstanbul'dan doğuya ve Kırım'a, Karadeniz'in doğusundan ve kuzeyinden İstanbul yönüne yapılan deniz seferlerinde kullanılan bir uğrak limanı olmuştur. Karadeniz güneyinde Sinop ile İstanbul'a eşit mesafeli konumuyla korunaklı ender limanlardan birisiydi. Onun önemini artıran diğer bir husus da İstanbul Boğazı'na ve Bizans başkentine yakınlığı idi. Romalılar tarafından Amastris ile birlikte zaptedilmesini müteakiben Heraklia Pontika adını almıştı. Türklerin Anadolu'yu fethinden sonra 1070'li yıllarda Bizanslıların elinde kalan sınırlı sayıdaki deniz üslerinden birisiydi. VII.Mikhail Dukas (1071-1078) zamanında Rumlara isyan eden Roussel sorununu çözmek için Amasya'ya uğrayan Megas Domestikos Aleksios Komnenos Türk saldırıları nedeniyle Ereğli'den Bizans gemisiyle İstanbul'a hareket etmek zorunda kalmıştı.³⁵⁰ Arkasından kısa bir süreliğine Türklerin eline geçen bölge, XI. yüzyılın sonunda tekrar Bizans egemenliğine geçmişti.

Burası 1204 yılında İstanbul'un Latinler tarafından işgalinden sonra kurulan İznik ve Trabzon İmparatorluğu arasında çekişme konusu olmuş, Trabzon İmparatorluğu, Anadolu'nun kuzeyi ile birlikte Ereğli'ye de kısa bir süre egemen olmuştur. Bu dönemde Latin ve Laskaris İmparatorlukları'nın başkentine yakınlığı nedeniyle kritik bir konuma sahip olan Ereğli, ele geçirilmesi halinde bu iki devlete karşı Komnenoslara önemli bir avantaj sağlamış olacaktı. Bu nedenle I.Aleksios kardeşini göndererek buraya verdiği önemi göstermişti. Ancak David, Laskarislerle yaptığı mücadelede muvaffak olamamış ve bölgeden çekilmek zorunda kalmıştı.³⁵¹

Ereğli'nin Komnenoslardan Laskarislere geçişinden sonra XIV. yüzyılın son çeyreğine kadar Bizans egemenliğinde kaldığı anlaşılmaktadır. Nif Antlaşması'nın kendilerine tanıdığı imtiyaz gereğince Cenevizliler Ereğli'ye de yerleşmişlerdir. 1404 yılında burayı ziyaret eden Clavijo'ya göre 1370'li yıllarda Bizans İmparatorluğu'ndan satın alınmak suretiyle Osmanlıların eline geçmiştir.³⁵²

³⁵⁰ Nikephoros Bryennios, ss. 109-110.

³⁵¹ Niketas Khoniates, Historia: 1195-1206, ss. 210-211.

³⁵² Clavijo, s. 119.

Ereğli Limanı, kuzeydeki Baba Burnu ile güneydeki Sakal Burnu arasında kalan oldukça geniş bir sahada yer almaktadır. Genişliği kuzey-güney hattında 2,7 km, doğu-batı hattında 1,3 km'dir. Batı ve güneybatı rüzgârlarına açık olmasına rağmen Clavijo bu limanı övmekte ve ünlü olduğunu belirtmektedir. Kuzey tarafta kalan kısmı Eski Liman olarak adlandırılmaktadır.³⁵³

2.4. MARMARA'DAKİ DENİZ ÜSLERİ

Marmara Denizi'nin coğrafi açıdan en önemli özelliği denizden Ege Denizi ile Karadeniz arasındaki su yollarının birleşme ve karadan Asya ile Avrupa arasındaki geçiş noktalarına sahip olmasıdır. Bölgede ulaşım imkânlarının kolay olması ticaret ve ekonominin gelişmesini sağlamış, buna ilaveten dağlık alanların az olması, tarım ve sanayi faaliyetlerinin artmasını sağlamış; tüm bunların sonucu olarak nüfus ve yerleşim oranı da yüksek olmuştur.

Bizans İmparatorluğu için uzun süre bir iç deniz durumunda olan Marmara, dış tehditlere karşı kapalı olması itibarı ile gemilerin bakım ve muhafazası için uygun şartlara sahip olmuştur. İmparatorluğun merkez filosunun kaynakları Marmara Denizi çevresindeki bölgelerden sağlanıyordu. Bu açıdan bölgenin XIII. yüzyıla kadar temel işlevi İstanbul'daki filoyu desteklemektir.³⁵⁴ Bu yüzyıldan sonra ise Marmara'nın yapısında önemli değişiklikler yaşandı. Latinler Bizans'ın zayıflamasıyla XII. yüzyıl sonlarından itibaren etkinliklerini iyice artırdılar. Yeni dönemde deniz üsleri, İznik İmparatorluğu'nun en önemli hedefi olan İstanbul'u yeniden ele geçirmeye yönelik bir işleve sahip oldu. Bu amaçla denizin Asya yakasındaki Nikomedeia, Kizikos, Pegai ve Lampsakos ile daha sonra kuzeydeki Heracleia (Marmara Ereğli) ve Redestos (Tekirdağ) üsleri İstanbul'un çember içine alınmasında kademeli olarak teşkilatlandılar.³⁵⁵

Bu tarihlerde yoğun bir trafik yaşamaya başlayan Marmara, İstanbul, Kırım, Kafkasya ve Karadeniz'in diğer bölgelerine ulaşım için önemli bir su yolu haline geldi. Bu trafiği oluşturan gemilerden Venedik ve Ceneviz'e ait olanlar en büyük

³⁵³ Zerrin Karakuzulu, **Karadeniz Ereğli İlçesinin Coğrafyası**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2002, s. 401.

³⁵⁴ Theotokis, s. 93.

³⁵⁵ Ahrweiler, s. 325.

çoğunluğu oluştuyordu. Aynı dönemde Türkler de Marmara'da söz sahibi olmaya başladılar. Anadolu tarafındaki deniz üsleri, XIII. yüzyıl başlarından itibaren Karesioğulları ve Osmanlı Beyliği'nin ilk denizcilik faaliyetlerini gerçekleştirdiği yer oldu. Bu üsler, Türk denizcilerinin Marmara ve Ege adaları ile kıyılarına ve Trakya'ya düzenledikleri deniz seferleri için hareket noktasını teşkil ettiler ve Türklerin Rumeli'ye geçişinde önemli rol oynadılar.

2.4.1. Kadıköy (Khalkedon)

Boğazın hemen güneyinde olması nedeniyle buradan yapılan geçişleri İstanbul ile birlikte kontrol eden bir konuma sahipti ve önemli deniz yollarının üzerinde bulunuyordu. Bu durum İstanbul ile yakın zamanlarda kurulan Kadıköy'ün değerini arttırmıştı.

Kadıköy, Bizans İmparatorluğu'nun Anadolu'da yer alan sayılı limanları arasındaydı. Önemi, başkentin hemen karşısında olması itibarı ile onun güvenliğini sağlamaya yardımcı olması ve İstanbul Boğazı'ndan geçişleri kontrol etmesiydi. Bu nedenle özellikle Komnenoslar dönemine yani XI. yüzyıl sonlarına kadar Anadolu üsleri arasında yer almıştı.³⁵⁶

XI. yüzyıldan sonra Bizans politikaları nedeniyle merkezî donanmanın önem kazanması ve bu kapsamda İstanbul'un öne çıkması, Kadıköy'ün durumunu değiştirmiştir. Anadolu'dan gerçekleşebilecek akınlara açık olması ve İstanbul'a yakınlığı nedeniyle Türkler tarafından rahatsız edilme tehlikesi, buranın üs vasfının sona ermesine sebep olmuştur. Nitekim Anadolu Selçukluları Drakon Antlaşması'na kadar bir süre burada egemenlik kurmuştu.

Bu tarihten sonra XII. ve XIII. yüzyıllarda Kadıköy'ün askeri durumuna ilişkin fazla bilgi bulunmamaktadır. XIV. yüzyılda ise Bizans İmparatorluğu ile ilgili olarak değişik vesilelerle gündeme gelmiştir. Bunlardan bir tanesi XIV. yüzyılın ortasında görülmektedir. 1352 yılında Bizans ile Ceneviz arasında gerçekleşen savaşta Venedik ve Aragonlular Bizans tarafında yer alırken Türkler de Cenevizlerle ittifak kurmuşlardı. Her iki tarafın da 70 gemiye sahip olduğu donanmalar arasında

³⁵⁶ Ahrweiler, s. 90.

geçen savaşta Cenevizliler tarafından Kadıköy Limanı üs olarak kullanılmıştı.³⁵⁷ Venediklilerle 1350 yılından beri savaş halinde olan Cenevizliler, Türklerin desteğiyle bu muharebede üstünlük sağladılar ve Bizanslılara isteklerini kabul ettirdiler.³⁵⁸

Osmanlı Beyliği'nin Balkanlara hâkim olarak büyük bir devlet haline gelmesinden sonra Bizans İmparatorluğu ile ilişkileri değişiklik göstermeye başlamıştır. Orhan Gazi zamanında Bizans ile ilişkilerde, I.Bayezid döneminde İstanbul kuşatmasında ve boğazların kontrolünde, Fetret Döneminde I.Mehmed'in Musa Çelebi ile mücadelesinde Kadıköy'ün Türkler için önem arz ettiği kesindir.

2.4.2. İzmit (Nikomedeia)

Marmara Denizi'nin en doğusunda dar ve uzun bir körfezin sonunda yer alan İzmit, verimli topraklar ve Anadolu'yu İstanbul'a bağlayan yol üzerinde bulunmaktadır. Bitinya Kralı I.Nikomed tarafından M.Ö. 262 yılında kurulan ve ismini de kurucusundan alan Nikomedeia, İstanbul yolu üzerinde olması itibarı ile ayrı bir değer kazanmış ve VIII. yüzyılda Müslümanlar tarafından bir süreliğine ele geçirilmiştir.

Bizans İmparatorluğu için İzmit'in konumu, başkentin savunulmasında önem kazanıyordu. İstanbul'u Anadolu'ya bağlayan yol üzerinde ve körfezin içinde bulunması, gemi inşası ve donatımı için yeterli kaynaklara sahip olması bu şehrin denizcilik alanında gelişmesini sağlamıştır. Bu nedenle Bizans donanmasının Marmara Denizi'ndeki deniz üsleri arasında Abydos ve Kyzikos ile birlikte Nikomedeia da yer almıştır.³⁵⁹

İzmit'in Bizans askerî yapısı içerisindeki değeri XI. yüzyıla kadar devam etmiş, ancak ileriki tarihlerde meydana gelen gelişmeler nedeniyle bu istikrarlı durum da değişmiştir. Şehir XIV. yüzyıla kadar Bizanslılar, Türkler ve Latinler arasında birçok defa el değiştirmiştir. XI. yüzyılda Süleymanşah tarafından alındıktan kısa süre sonra Drakon Antlaşmasıyla Bizanslılara bırakılmış, Dördüncü Haçlı Seferi'nden sonra bir ara Latin egemenliğinde kaldıysa da 1228 yılında İznik

³⁵⁷ Guillard, Rodolphe, "Les Ports De Byzance Sur La Propontide", *Byzantion*, Cilt: 23, 1953, s. 236.

³⁵⁸ Nicol, Bizans ve Venedik, ss. 259-264.

³⁵⁹ Ahrweiler, s. 101.

İmparatorluğu tarafından geri alınmış ve 1337 yılında Orhan Gazi zamanında Osmanlı topraklarına katılmıştır.

Marmara'nın İstanbul'dan sonra en önemli limanı olan İzmit'in Türklerin eline geçmesi, Türk denizcilik tarihi açısından olumlu gelişmelere neden olmuştur. Ege ve Karadeniz'deki limanlara nispeten saldırılara karşı daha emniyetli bir konumda olan burasının deniz üssü olarak kullanımı İstanbul'un fethine kadar önem arz etmiştir.

2.4.3. Karamürsel (Prainetos, Pronectus, Proenetus)

Orta Çağ'da Anadolu'nun en büyük şehirleri arasında yer alan İznik'e şehrin kuzeybatısından karayolu ile bağlı olan Prainetos, Bizans döneminde genellikle İstanbul-İznik arasında yapılan deniz seyahatlerinde iskele olarak kullanılmıştır.³⁶⁰ İzmit Körfezi'nin güneyindeki bu limanın deniz üssü olarak kullanılması Osmanlı Beyliği zamanında söz konusu olmuştur.

Osman Bey döneminde 1323/1324 yıllarında limanı ele geçiren Karamürsel Bey'e Yalova bölgesi tımar olarak tahsis edilmiş ve denizden gelebilecek tehlikelere karşı tedbir alması görevi verilmiştir.³⁶¹ Bu Türk denizcisinin adına nispeten şehrin adı da Karamürsel olarak anılmaya başlamıştır.

Burası İzmit'in alınışına ve Karesi Beyliği'nin ilhakına kadar Osmanlılar için önemini muhafaza etmiştir. Bu dönemde gerek gaza, gerekse Bizans İmparatorluğu'na yardım maksadıyla Rumeli'ye düzenlenen deniz seferlerinin başladığı üslerden birisi olmuştur. Kantakuzenos'un 1330'lu yıllarda bu beyliğin 36 gemisi olduğundan bahsetmesi, üssün kapasitesi hakkında bir fikir vermektedir.³⁶² İzmit henüz kuşatma altında olduğundan bu tarihlerde Osmanlıların en önemli üssünü Karamürsel teşkil etmiştir.

Burasının deniz üssü olarak önemi İstanbul'un fethine kadar devam etmiş olmalıdır. Bu tarihten sonra gerek Marmara'nın Türk gölü haline gelmiş olması gerekse İzmit ve İstanbul'un kullanılmaya başlaması Osmanlı Donanmasının ağırlık merkezini de değiştirmiştir.

³⁶⁰ Ramsay, s. 205.

³⁶¹ Âşıkpaşazâde, s. 82; Mehmed Neşrî, , c.I, s. 153.

³⁶² Zachariadou, s. 64.

2.4.4. Kizikos (Kyzikos, Cyzicus)

Kapıdağ Yarımadası'nın güneyinde, Erdek Körfezi ile Bandırma Körfezi'nin birbirine yaklaştığı kıstağın hemen kuzeyinde, Erdek'in doğusunda harabeleri bulunan Kyzikos, denize kıyısı bulunan bir liman şehridiydi.³⁶³ Eski Çağ'daki deniz ticareti sayesinde Marmara Denizi'nin en önemli limanları arasındaydı. Hammer, bu kentin, Roma döneminde Rodos, Marsilya ve Kartaca'ya benzer şekilde iki askeri tersanesinin bulunduğunu belirtmektedir.³⁶⁴

Yapılan arkeolojik çalışmalar da burasının aktif bir liman olduğunu ortaya koymaktadır. Buna göre antik kentin üç iskelesi olduğu tespit edilmiştir. Bunlardan ikisi (Panarmos ve Thrakikos Limanlarının iskeleleri) bugün karada kalmış olup üçüncüsü (Hytyos Limanı iskelesi) Erdek Körfezi'ndedir.³⁶⁵

Sahip olduğu denizcilik kapasitesi ile Kyzikos, Bizans İmparatorluğu'nun Marmara'daki sayılı deniz üslerindendi.³⁶⁶ Diğer taraftan Emevî donanmasının 674 yılında başlayacağı İstanbul kuşatmasından önce ele geçirdiği bu bölge, 4 yıl boyunca Müslümanlar tarafından üs olarak kullanılmıştı. Ancak X. yüzyıldan itibaren deniz üssü olma özelliğini kaybetmeye başlamış ve bu tarihlerden sonra yerini Erdek ve Biga'ya bırakmaya başlamıştı.³⁶⁷

Nikephoros Botaniates (1078-1081) zamanında Türkler tarafından fethedilen Kyzikos, kısa bir süre Anadolu Selçuklularında kaldıktan sonra tekrar Bizans egemenliğine girmişti. 1204 yılında Latin İmparatorluğu sınırları içerisinde kalmış, 1224 yılındaki Poimanenon Savaşı'ndan sonra İznik İmparatorluğu'nun eline geçmişti. Laskarislerin Marmara Denizi yoluyla İstanbul'u geri alma stratejisinin de bir parçasıydı.³⁶⁸

³⁶³ Bilge Umar, bugün Kapıdağ Yarımadası kıstağında bulunan ve harabeleri Belkıs adıyla anılan Kyzikos'un eskiden ada şeklinde olan Kapıdağ'ının güneyinde olduğunu ve bu adanın, aradaki denizin dolması ile sonradan yarımada haline geldiğini belirtmektedir. (Anna Komnena, s. 65, dipnot)

³⁶⁴ Hammer, s. 137.

³⁶⁵ Korkmaz Meral, Ahmed Cuneydi Has, "Batı Anadolu Ticaretine Yön Veren Bir Liman: Kyzikos Antik Kenti Hytyos Limanı", *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, Sayı:38, 2017, ss. 105-115.

³⁶⁶ Ahrweiler, s. 101.

³⁶⁷ Ahrweiler, s. 167.

³⁶⁸ Yusuf Ayönü, "IV. Haçlı Seferi'nin Ardından Batı Anadolu'da Mücadele Eden İki Rakip: İstanbul Latin Krallığı ve İznik İmparatorluğu", *Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, Sayı:1, Temmuz, 2015, s. 16; Ahrweiler, s. 325.

Şekil-5 Kyzikos Antik Kenti Limanlarının Uydu Görüntüsü



XIV. yüzyıl başlarında Türklerin eline geçen Kyzikos'a Bizans İmparatoru'nun yardıma çağırdığı ücretli Katalan askerleri taarruz etmiş ve bunlar 1304 yılında Karesililerin elindeki kenti ele geçirmişlerdi. Şehrin Katalanlar çekildikten sonra hemen Türk hâkimiyetine geçmediği, Karesioğulları ile anlaşma yapmak üzere 1328 yılında Bizans İmparatoru'nun buraya gelmesinden anlaşılmaktadır. Dolayısıyla burasının, Bizans İmparatorluğu'nun Anadolu'da kalan son topraklarından olduğu görülmektedir.

Kyzikos'un ne zaman Türklerin eline geçtiği hususunda kaynaklarda açık bir bilgi bulunmamakla beraber 1354'ten önce alınmış olma ihtimali yüksektir. Çünkü Süleyman Paşa'nın Rumeli seferlerinde bu şehrin hemen yakınında yer alan Aydıncık limanı kullanılmaya başlandığına göre bu tarihlerden önce, Osmanlılar tarafından ele geçirilmiş olmalıdır.

Şekil-6 Marmara'nın Anadolu Tarafında Osmanlı Devleti'nin Kullandığı Liman ve Deniz Üsleri



Kaynak: Kâtip Çelebi, s. 157.

2.4.5. Aydıncık (Edincik)

Fevzi Kurtoglu, Aydıncık'ın 1303'de Anadolu'ya düzenlenen Katalan seferinden sonra kurulduğunu belirtmektedir.³⁶⁹ Bu mevki, o zaman itibarı ile önemli bir Bizans şehri ve deniz üssü olan Kyzikos'un hemen güney batısındaydı. Günümüzde adı Edincik şekline dönüşen Aydıncık, Erdek Körfezi'nin doğu ucunun 4 km güney batısındadır. Orhan Gazi zamanında Osmanlı topraklarına katılmıştır.³⁷⁰ Kâtip Çelebi tarafından Cihannüma'da bugünkü Karabiga'nın yerinde gösterilmiştir.³⁷¹ Günümüzdeki Edincik, bu mevkiden 45 km doğuda, denizden 1 km içerde bir kasabadır.

I.Murad, Biga'nın fethi için karadan Osmanlı ordusunun başında hareket ettiğinde Aydıncık ve Gelibolu'da bulunan gemilerin de sefere katılmasını emretmiş

³⁶⁹ Kurtoglu, s. 37.

³⁷⁰ İbni Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman*, Defter:II, haz. Şerafettin Turan, TTK Basımevi, Ankara, 1991, s. 88.

³⁷¹ Kâtip Çelebi, c.I, s. 178.

ve Biga bu harekât sonucunda karadan ve denizden kuşatılarak fethedilmiştir.³⁷² Bu bilgiden, Osmanlı donanmasının o tarihlerde iki önemli deniz üssünden birinin Aydıncık'ta olduğu anlaşılmaktadır. Buradan çıkartılan bir diğer husus ise Karabiga ile Aydıncık'ın farklı limanlar olduğudur. Bu açıdan bakıldığında Kâtip Çelebi'nin haritasındaki bilgiyle bir uyumsuzluk ortaya çıkmaktadır.

Aydıncık, Türklerin Rumeli'ye geçişinde rol oynamış, Yakup Ece, Gazi Fazıl Bey ve Süleyman Paşa önderliğinde Gelibolu'da köprübaşı oluşturmaları esnasında Edincik'ten gelen gemiler kullanılmıştır.³⁷³ Dolayısıyla burasının Osmanlıların ilk zamanlarında bir deniz üssü olduğu ve küçük çaplı gemi inşa olanaklarına sahip olduğu anlaşılmaktadır.

2.4.6. Karabiga

Bugün Biga adını taşıyan iki yerleşim yeri mevcuttur: Birincisi sahildeki Karabiga iskelesi, ikincisi ise denizden 18 km içerdeki Biga ilçesi. Karabiga'nın Orta Çağ'daki ismiyle ilgili farklı bilgiler bulunmaktadır ve yukarıda da belirtildiği gibi Edincik ve Biga ile karıştırılmaktadır. Öden'e göre Karabiga'nın adı Priapos veya Pegae, Biga'nınki ise Pegai olarak geçmektedir.³⁷⁴ Ramsay ise Karabiga'nın adını Baris veya Priapos olarak belirtmiştir.³⁷⁵

Biga, Latin İmparatorlarının İznik Laskaris Devleti'ne karşı yürüttüğü harekâta üs olarak kullanılmıştır. Karabiga ile birlikte Biga, tahkim edilmiş üsler olarak Latinlerin Anadolu'da en uzun süre tutunduğu topraklardan olmuştur. (Aynı şekilde Bizans İmparatorluğu'nun Marmara kıyılarında en son terk ettiği liman da Karabiga olacaktır.)³⁷⁶

Karabiga'nın Bizans ve Türk denizciliği ile ilgili bir faaliyetine XIV. yüzyıla kadar rastlanmamaktadır. Bu yüzyılda Bizans ve Türk kaynaklarında birkaç defa geçmektedir. Diğer Marmara limanları birbiri ardınca Türk egemenliğine girerken Biga bir süre daha Bizanslıların elinde kalmıştır. III.Andronikos (1328-1341),

³⁷² Âşıkpaşazâde, s. 99; Mehmed Neşrî, c.I, ss. 201-202.

³⁷³ Âşıkpaşazâde, s. 92; Mehmed Neşrî, c.I, ss. 175-177.

³⁷⁴ Öden, s. 59.

³⁷⁵ Ramsay, s. 164.

³⁷⁶ Hüsnü Demircan, **Biga Tarihi**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2000, s. 10; Ahrweiler, s. 325.

imparatorluğun Anadolu topraklarını tamamen kaybetmek üzere olduğu bir dönemde, 1328 yılında Pegai’de Karesioğlu Demir Han ile bir antlaşma yaparak durumunu sağlama almaya çalışmıştır.³⁷⁷

Osmanlı kaynaklarında Biga’nın, I.Murad (1359-1389) zamanında denizden ve karadan kuşatılarak H. 766 M. 1364/1365 yılında fethedildiği belirtilmiştir.³⁷⁸ Bu bilgiden, Biga’nın denizden kuşatılması mümkün olmadığı için kara ordusunun Biga’yı, filonun da Karabiga’yı kuşattığı anlaşılmalıdır. Bu nedenle I.Murad’ın seferi büyük bir ihtimalle sahil kenarındaki kenti de kapsamına almıştır. I.Murad’ı Karabiga ve Biga’nın fethine götüren sebepler kuşkusuz burasının Marmara’da deniz kontrolünü sağlamak için elde tutulması gereken bir deniz üssü olması ve Avrupa’ya geçiş yolu üzerinde bulunan konumu nedeniyle yabancıların elinde bulunmasının ordunun intikalinde emniyetsiz bir durum oluşturması idi.

Sonuç olarak Çanakkale Boğazı’nın yaklaşma sularında yer alan Karabiga’nın Misya veya Karesi bölgesinin gelişen şehirleri arasında olan Biga ile sıkı bir bağının olduğu ve onun iskelesi vazifesini gördüğü, XIV. yüzyılın ikinci yarısına kadar Bizans İmparatorluğu egemenliğinde kaldığı anlaşılmaktadır.

2.4.7. Lapseki (Lampsakos)

Abydos ile birlikte Çanakkale Boğazı’nın en önemli limanı olarak Eski Çağ ve Orta Çağ boyunca önemini muhafaza eden Lampsakos, Bizans İmparatorluğu zamanında da önemli deniz üsleri arasında yer almaktaydı. Özellikle İznik İmparatorluğu’nun Marmara Denizi ve İstanbul’da egemenliğini yeniden kurmak için önemli bir basamak teşkil etmişti.³⁷⁹ İznik İmparatoru III.Ioannes Vatatzes tarafından 1224 yılında yeniden ele geçirildikten sonra Marmara’da İznik Donanmasının faaliyetleri artmıştı. Çanakkale Boğazı’nın kontrolünde ve İstanbul’un yeniden alınmasında stratejik bir değere sahip olduğu için Lapseki’de gemi inşa faaliyetlerine de başlanmıştı. Ancak İznik donanmasının Marmara’da Latin

³⁷⁷ Kantakuzenos, c.I, ss. 339-340; Öden, s. 36.

³⁷⁸ Âşıkpaşazâde, s. 99; Mehmed Neşrî, c.I, ss. 201-202.

³⁷⁹ Ahrweiler, s. 325.

Donanması karşısında yaşadığı yenilgiler bu deniz üssünün etkin olarak kullanılmasını engellemiştir.³⁸⁰

Bizans döneminde Abydos'dan sonra Çanakkale Boğazı'nda ikinci önemli liman olan Lapseki, Türklerin Misya bölgesini ele geçirmesi ile birlikte hareketli günler yaşamaya başlamıştır. Bu döneme kadar Çanakkale Boğazı'nda önemli bir yer tutan Abydos'un yerini bundan sonra Çanakkale ve Lapseki almaya başlamıştır. Özellikle Anadolu ile Trakya arasındaki geçişlerde Abydos-Sestos hattı yerine yaklaşık üç kat daha uzun olan Gelibolu-Lapseki hattı kullanılmaya başlamıştır.³⁸¹ Bu geçişler, Türklerin Avrupa'ya seferlerinin başladığı XIV. yüzyılın ilk yarısında giderek artmıştır. Doukas bu olaylara işaret etmiş ve Türklerin sık sık Lapseki ve Abydos üzerinden Gelibolu'ya geçerek talan hareketlerinde bulunduklarını ve Trakya'da keşifte bulunarak bu bölgeyi iyice tanıdıklarını, geçişlerini küçük teknelerle yaptıklarını ifade etmiştir.³⁸²

Anadolu Türk Beyliklerinin kuvvetleri için Trakya'ya geçiş güzergâhında olan Lapseki, XIV. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlılar tarafından yoğun olarak kullanılmıştır. Rumeli'nde hızla ilerlemeleri nedeniyle oluşturulan küçük bir Haçlı birliğinin 1359 yılında Lapseki'yi işgal etmesi üzerine, Türkler hemen karşılık vermiş ve bu birliği kaçırmak zorunda bırakmıştır.³⁸³ Bu olaydan da anlaşıldığı üzere Balkan fetihleri ve iskân politikası, Lapseki'nin Osmanlılar için önemli bir üs olmasına sebep olmuştur.

2.4.8. Abydos

Abydos, 68 km (37 deniz mili) uzunluğuna sahip Çanakkale Boğazı'na güneyden giren bir geminin, kuzeye doğru ilerlerken 30'uncu (16 deniz mili) km'de bulunan, seyir esnasında karşılaşacağı en hassas noktaydı. Bu nedenle ticari gemilerin geçişinde gümrük noktası görevi görüyordu.³⁸⁴ Bu üssün aktif olduğu dönemlerde, boğazın diğer tarafında, Gelibolu Yarımadası'nda bugün Akbaş olarak

³⁸⁰ Yusuf Ayönü, "İznik İmparatorluğu Ordusu", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Cilt:XXV, Sayı:1, Temmuz, 2010, s. 48.

³⁸¹ Ahrweiler, s. 323.

³⁸² Doukas, ss. 32-33.

³⁸³ İnalçık, Osmanlılar ve Haçlılar, ss. 26-27.

³⁸⁴ Lewis, s. 174.

bilinen mevkide Sestos kalesi bulunmaktaydı. Abydos-Sestos hattı, Asya'dan Avrupa'ya veya Avrupa'dan Asya'ya geçiş için en müsait seçeneği oluşturuyordu. Çanakkale Boğazı'nın en dar noktalarından birinde kurulan bu iki kale, aynı zamanda bir savunma hattı vazifesi görüyordu.

Ege'den Marmara ve Karadeniz'e yapılacak geçişleri Çanakkale Boğazı'nda en iyi kontrol edebilen ve Anadolu ile Trakya arasındaki sevkıyatın kolaylıkla yapılabileceği bir konuma sahipti. Abydos, bu stratejik konumu nedeniyle, Balkanlarda ve Ön Asya'da kurulan devletler arasında cereyan eden olaylarda bazı mücadelelere sahne olmuştu. Eski Çağ'da Atinalılar, Makedonyalılar ve İranlılar arasında sürekli el değiştirmişti.³⁸⁵

Orta Çağ'da da bu durumu devam eden ve dönemin kaynaklarında ismi sıkça geçen Abydos, X. yüzyıldan itibaren çeşitli olaylara sahne olmuştu. II.Basileos ile onun imparatorluğunu tanımayan Bardas Phokas arasındaki mücadele, Üsküdar ve Abydos'ta gerçekleşmiş, kritik olan Abydos'taki savaşta Phokas ölmüştü.³⁸⁶ Çaka Bey'in Peçeneklerle birleşerek İstanbul'u ele geçirmek üzere giriştiği mücadelenin önemli bir basamağını da Abydos'un ele geçirilmesi oluşturuyordu. Ancak Çaka Bey donanmadan mahrum olarak başlattığı muhasaradan sonuç alamamıştı.³⁸⁷

Bizans kaynaklarından anlaşıldığına göre Abydos, Ege Denizi'ne açılan ve İstanbul savunmasına derinlik sağlayan bir üs niteliğindeydi. Birinci Haçlı Seferi'nin ardından harekete geçen Bizans ordusu ve donanması burada toplandıktan sonra birlikte hareket ederek önce İzmir, ardından da Efes'i Türklerden geri almıştı.³⁸⁸ Yani Abydos, Komnenoslar döneminde önemli bir deniz üssü olarak kullanılmaktaydı.

Rumeli'ne yerleşen Osmanlılar için Avrupa ile Asya arasındaki güç aktarımı büyük bir önem taşıyordu ve ordunun intikal güzergâhında olan Çanakkale Boğazı'nın geçiş için emniyette olması çok önemliydi. I.Bayezid (1389-1402)'in Gelibolu Tersanesi'ne önem vermesinin nedenlerinden biri de şüphesiz bu husustu. Öte yandan Osmanlıların boğazlarda üstünlüğü ele geçirmesi Venedik için İstanbul, Karadeniz ve Kırım ile bağlantının kopması anlamına geliyordu. Dolayısıyla bu

³⁸⁵ Heyd, s. 265.

³⁸⁶ Zonaras, ss. 35-36.

³⁸⁷ Anna Komnena, ss. 270-271.

³⁸⁸ Anna Komnena, ss. 336-338.

devlet, Karadeniz'e kadar uzanan deniz yolları üzerinde Türklerle karşı karşıya gelecek ve iki devlet arasındaki mücadele, ileriki yıllarda savaşa dönüşecekti. Türklerin Çanakkale Boğazı'na tam olarak hâkim olmak istemeleri onların boğazın her iki yakasında istihkâmlar kurmalarına neden olmuştur.

Abydos, Çanakkale Boğazı'ndaki önemli konumunu XIV. yüzyıla kadar devam ettirmiş ve bu döneme kadar denizi kontrol ve gümrük noktası görevini görmüş, bu yüzyıldan sonra ise Sultaniye ve Lapseki daha fazla öne çıkmaya başlamıştır. XV. yüzyıldan itibaren ise Boğazın savunma hattı güneye kaymış, II.Mehmed tarafından Kilitbahir ve Sultaniye kaleleri inşa ettirilmiştir.³⁸⁹

2.5. EGE'DEKİ DENİZ ÜSLERİ

Ege sahillerinin girintili çıkıntılı yapısı, verimli ovaları ve iklimi adalar ve Batı ile bağlantısı, denizcilik faaliyetleri için elverişli bir ortam sağlamıştır. Batı Anadolu kıyısı boyunca sıralanan adalar ana karaya son derece yakındır ve en önemlilerini Bozcaada, Midilli, Sakız, Sisam, İstanköy ve Rodos oluşturmaktadır.

Roma ve Bizans dönemlerinde Ege Denizi'ndeki en önemli üsler Edremit, İzmir ve Efes olmuştur. İznik İmparatorluğu donanmasının faaliyetlerine sahne olan Batı Anadolu, Türklerin denizcilik faaliyetlerinde de önemli bir yer tutmuştur. XI. yüzyılda Çaka Bey ve XIV. yüzyılda Aydınogulları başta olmak üzere Batı Anadolu Türk Beylikleri denizciliğe yönelmişlerdir. Bu beyliklerin faaliyetlerinin geçtiği başlıca deniz üsleri İzmir, Efes, Edremit ve Balat olmuştur.

2.5.1. Edremit (Adramitto, Adramyttion, Adramytteion)

M.Ö. VI. yüzyılda Lidyalılar tarafından kurulan Adramytteion, İskender döneminden sonra Anadolu'da kurulan küçük devletlerden Bergama Krallığı, ondan sonra da M.Ö. I. yüzyılda Roma İmparatorluğu idaresine girmiştir.³⁹⁰

³⁸⁹ Halil İnalçık, "Çanakkale Boğazı: Özet ve Kronoloji", **Çanakkale Savaşları Tarihi**, Ed. Mustafa Demir, Değişim Yayınları, İstanbul, 2008, ss. 65-66; Texier, c.I,s. 301.

³⁹⁰ Tülin Çoruhlu, "Ören (Adramytteion Antik Kenti) 2006 Kazı Çalışması Ortaçağ Buluntuları", **XI. Ortaçağ-Türk Dönemi Kazı Sonuçları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu**, Ed. Hasan Uçar, Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir, 2009, ss. 127-128.

Şekil-7 Carte Pisane'nin Ege Limanlarını Gösteren Kısmı



Kaynak: Mollat, s. 198.

Midilli Adası'nın da yardımıyla rüzgârlara karşı doğal bir koruma sağlayan ve Edremit Körfezi'nin en doğu ucunda bulunan Edremit, günümüzde denizden 20 km içeride kalmasına karşın Romalılar zamanında deniz kıyısındaydı. Roma ve Bizanslıların büyük şehirleri arasında yer alan Edremit'in sahil kesiminde liman ile tersanesi de bulunmaktaydı.³⁹¹ Kalıntıları Örentepe mevkiinde yer alan Eski Edremit'in civarında bugün Burhaniye yerleşim yeri bulunmaktadır.³⁹² Bu bölgede yapılan arkeolojik çalışmalar, Eski Edremit'in XIV. yüzyıla kadar faal bir şehir olduğunu göstermektedir.³⁹³ Bu çalışmalarda şehrin sualtında kalan limanı ve tersanesi de tespit edilmiştir.³⁹⁴ Burhaniye'nin batısında, deniz kıyısında bulunan

³⁹¹ Texier, c.I, s. 360.

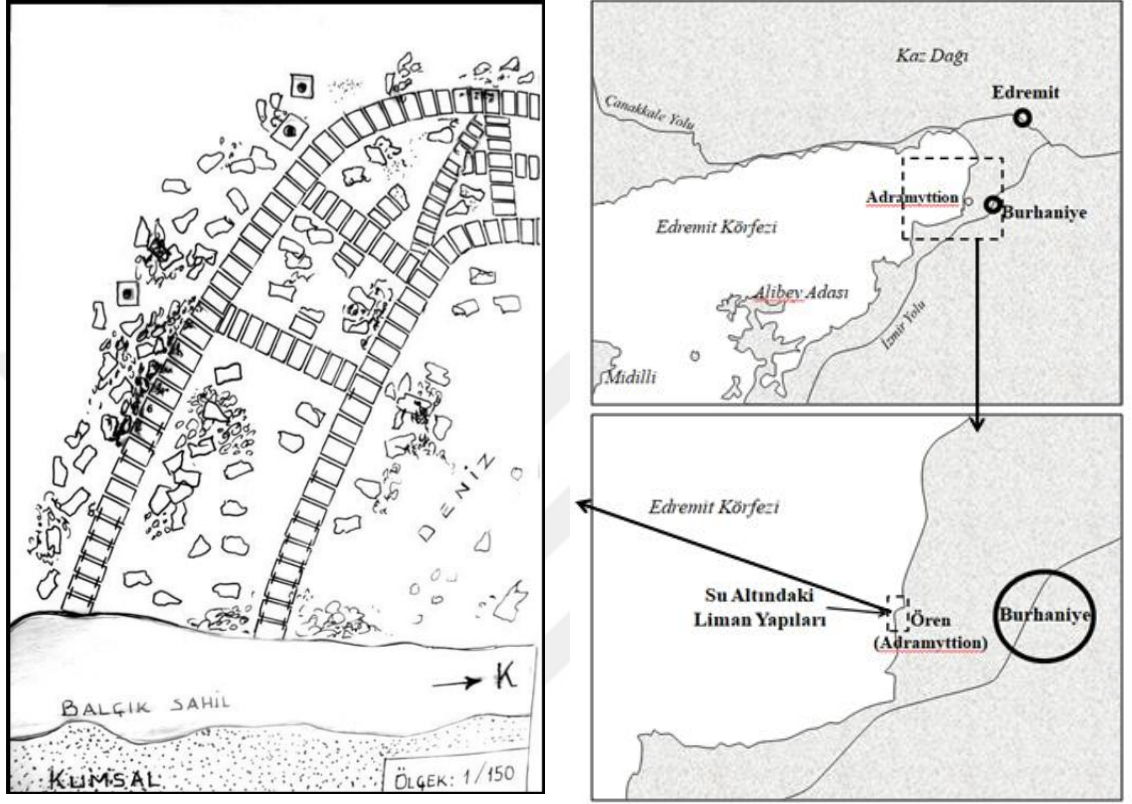
³⁹² Salnamelerde Kemer-Edremit olarak geçen Burhaniye, bu son ismini II.Abdülhamit döneminde almıştır. (Tahir Harimi Balcıoğlu, **Tarihte Edremit Şehri**, Balıkesir Vilayet Matbaası, Balıkesir, 1937, ss. 11-12.)

³⁹³ Çoruhlu, s. 128.

³⁹⁴ Çoruhlu, ss. 137-138.

Ören yerleşim yerinin sahil kesiminde bulunan sular altındaki liman yapıları, günümüzde de izlenebilmektedir.

Şekil-8 Edremit Körfezi'nde Su Altındaki Liman Yapıları



Kaynak: Çoruhlu, s. 540.

Çaka Bey'in muhtemelen Abydos'a düzenlediği sefer esnasında aldığı bu şehir, Birinci Haçlı Seferi ertesinde Bizanslılar tarafından tekrar ele geçirilmiştir. Anna Komnena şehrin Türkler tarafından harap edildiğinden, Bizanslılar aldıktan sonra tamir edildiğinden ve eski canlılığının tekrar kazandırıldığından bahsetmiştir.³⁹⁵

Bir deniz üssü olarak, 1204 yılından sonra kurulan İznik İmparatorluğu için Kuzey Ege ve Marmara'nın kontrolü hususunda iyi olanaklar sağlamıştır. Asıl deniz

³⁹⁵ Anna Komnena, s. 440. Bilge Umar, tamir edilen şehrin, bu gün Ören yerleşim yerinde harabe halinde bulunan kalıntılar olduğunu belirtmiştir. (Anna Komnena, s. 440, 4.dipnot)

gücünü İzmir’de bulunduran Laskarisler, egemenlik alanını kuzeye doğru genişletebilmek için Edremit’i üs olarak kullanmışlardır.³⁹⁶

Nif Antlaşması’na göre şehirde Cenevizlilere koloni kurma hakkı tanınmıştır.³⁹⁷ Bundan sonra Zaccaria ailesinin eline geçen Edremit, aradan fazla bir zaman geçmeden, XIV. yüzyılın ilk yılları içerisinde Karesioğulları tarafından fethedilmiştir.³⁹⁸

Karesioğullarının ana üssü haline gelen bu şehirde çok sayıda geminin konuşlandığı görülmektedir. Beyliğin 1330’lu yıllarda Ege Denizi’ndeki faaliyetleri oldukça artmıştı. Yahşi Bey’in başında olduğu Karesi donanmasının çapının, dönemin kaynaklarında verilen bilgilere göre bir beyliğe göre oldukça büyük seviyelerde olduğu anlaşılmaktadır. Bu donanmaya ev sahipliği tapan Edremit, Türklerin Ege Denizi’ne yaptığı akınlarda önemli bir üs konumuna yükselmiştir. 1334 yılında Haçlı Donanması ile yapılan büyük deniz savaşında Karesi donanması büyük zayıat vermiş, Edremit’teki deniz üssü de muhtemelen Haçlılar tarafından tahrip edilmiştir.

Aclan Bey’in 1336 yılında vefatından sonra beyliğin iç karışıklıklar içine düştüğü dönemde Dursun Bey’in Osmanlılara teklif ettiği üç şehirden (Balıkesir, Edremit ve Bergama) birisi olması, Edremit’in bu tarihlerde Türkler açısından önemli bir üs haline geldiğini göstermektedir.³⁹⁹

2.5.2. Foça (Phokaia)

İzmir Körfezi’nin kuzeyinde yer alan Foça, Bergama, İzmir ve Manisa arasında kalan mevki, Midilli’ye yakınlığı ve İzmir Körfezi’nin girişine hâkim olmasıyla önemli bir coğrafi konuma sahiptir. Dönemin şartlarına göre orta seviyeli bir liman olup batısındaki adalar ve güneyinde gemilerin beklemesine uygun koylar sayesinde deniz üssü olarak kullanımı uygun hale gelmektedir.

İyonya’nın 12 şehrinden biri olan Foça, M.Ö. 540’lı yıllarda Pers egemenliğine girinceye kadar denizcilikte ileri bir şehirdi. Bu dönemde körfezi ikiye

³⁹⁶ Ahrweiler, s. 321; Mustafa Daş, “Osmanlı Öncesi Türk Denizciliğinde Edremit’in Yeri ve Önemi”, **Balıkesir 2005 Sempozyumu**, Balıkesir Belediyesi, Balıkesir, 2005.

³⁹⁷ Şerafettin Turan, s. 50.

³⁹⁸ Heyd, s. 481.

³⁹⁹ Âşıkpaşazâde, s. 87; Mehmed Neşrî, c.I, s. 165.

bölen yarımadaının iki yanında birer liman vardı. Güneydeki liman savaş gemilerinin tersanesiydi.⁴⁰⁰ 1082 yılında Venediklilere verilen imtiyaz belgesinde yer alan limanlardandı.⁴⁰¹

Foça, VIII.Mikhail Palaiologos (1261-1282) tarafından, Eğriboz'un yeniden Bizans egemenliğine girmesini sağlayan Cenevizli Zaccaria kardeşlere 1275 yılında tımar olarak verilmiştir.⁴⁰² Cenevizlilerin ilgisinin temelinde buradaki şap madenleri vardı. Ancak Zaccariaların faaliyetleri sonunda Bizanslıları rahatsız edecek, bu nedenle III.Andronikos 1329 yılında bir sefer düzenleyerek Aydınogulları ve Saruhanogullarının yardımıyla burasını kontrolü altına alacaktır. Ancak bu Foça sorunun bitmesi anlamına gelmiyordu. Bizans İmparatoru 1335 yılında yeni bir sefer düzenlemek zorunda kalacak, Sakız Adası'nı vermek pahasına Foça'yı almak üzere Umur Bey ile anlaşacaktı.⁴⁰³

Kısa bir süre sonra Ege'de meydana gelen olaylar Foça üzerinde yeni gelişmelere yol açmıştır. Ege'deki ortamı müsait gören Cenevizliler, 1346 yılında Sakız ile birlikte Eski ve Yeni Foça'yı ele geçirmiştir. Bizanslılarla Cenevizlilerin üzerinde çekişmeye devam ettikleri Foça, 1360 yılında Sakız'daki Maona'ya bağlı hale gelmiş ve Saruhanogulları ile Osmanlılara vergi vererek imtiyazlı bir statüye kavuşmuş,⁴⁰⁴ 1456 yılında II.Mehmed tarafından fethedilerek Türk hâkimiyetine girmiştir.

Pîrî Reis, o zamanlar Kara Foça olarak da bilinen Eski Foça Limanı'nın gayet güzel tabii bir liman olduğunu, büyük barçaların girip çıkabildiğini ve 100 parça gemiyi alabilecek kapasitede olduğunu belirtmiştir. Ayrıca bu limanın hemen güneyinde Keklik Limanı adıyla tabii bir liman daha bulunduğunu, gemilerin bu limanda yıldız tarafında yattığını, kible tarafın sığlık olduğunu da ilave etmiştir.⁴⁰⁵

⁴⁰⁰ Charles Texier, **Küçük Asya -Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi-**, Cilt:II, çev. Ali Suat, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara, 2002, s. 250.

⁴⁰¹ Tafel ve Thomas, s. 52.

⁴⁰² Doukas, s. 108; Heyd, s. 332.

⁴⁰³ Enverî, s. 40.

⁴⁰⁴ Şerafettin Turan, ss. 250-251.

⁴⁰⁵ Pîrî Reis, ss. 75-80.

2.5.3. İzmir (Smyrna)

Kendi adıyla anılan körfezin doğu ucunda bulunan İzmir, sahip olduğu ulaşım imkânları ile denizcilik açısından gelişime son derece açık bir limandı. Ege Denizi'nin orta kısmında yer alması ve Doğu Ege Adalarına yakınlığı itibarı ile de stratejik açıdan avantajlı bir konuma sahipti. Bu özellikleri ile Anadolu tarihinin hemen her döneminde önemli bir yere sahip olmuştu.

Eski Çağ'da denizcilikle uğraşan İyonların en önemli şehirleri arasındaki bu liman şehrinin ilk kurulduğu bölge Orta Çağ'dakinden farklıydı. Bayraklı'da yer alan Eski İzmir'in harap olmasından sonra Büyük İskender zamanında Kadifekale'de yeniden kurulan şehir, hemen aşağısında bulunan limanı sayesinde denizcilik için elverişli bir konumda olduğundan zamanla limana kadar inmiş ve buraları da kapsamına almıştı.

Bu genişlemeden sonra tepede Kadife kalesinin bulunduğu kesime “Yukarı” bunun aşağısında deniz kıyısında kurulu kesime de “Aşağı İzmir” adı verilmişti. Bu dönemde inşa edilen Kadifekale surları, Roma, Bizans, Anadolu Beylikleri ve Osmanlılar tarafından onarımlara tabi tutularak günümüze kadar ulaşmıştı.⁴⁰⁶

Bizans döneminde Müslümanlarla mücadelelere sahne olan İzmir, Emevîlerin 671 ve 716 yıllarında İstanbul'un fethi için kullandıkları atlama taşlarından birisi olmuştu.⁴⁰⁷ IX. yüzyıldan itibaren önemi daha da artmış, ticari maksatla oluşturulan Sisam Deniz Teması'na başkentlik yaptığı gibi donanmanın da merkezi konumuna getirilmiş ve gemi inşa faaliyetlerine ev sahipliği yapmıştı.⁴⁰⁸ Ticari önemi dolayısıyla bu limanda gümrük dairesi de kurulmuştu. Limana giren gemilerden gümrük vergisi alınıyordu.⁴⁰⁹

Türk denizciliğinin ilk limanlarından olması açısından tarihi öneme sahip olan İzmir, 1081 yılından sonra Çaka Bey tarafından Türk egemenliği altına alındı. Çaka Bey'in burada inşa ettirdiği gemilerin Ege'de varlık gösterecek ilk Türk

⁴⁰⁶ Fikret Yılmaz, Sabri Yetkin, **İzmir Kent Tarihi**, İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir, 2002, ss. 23-30.

⁴⁰⁷ Emevîler İstanbul'a uzanan yolda bir dizi deniz seferini düzenlerken kademeli bir şekilde Suriye'den itibaren deniz üslerinden oluşan atlama taşları oluşturmuşlar ve bu üsler sayesinde kuşatmayı uzun süre devam ettirebilmişlerdir.

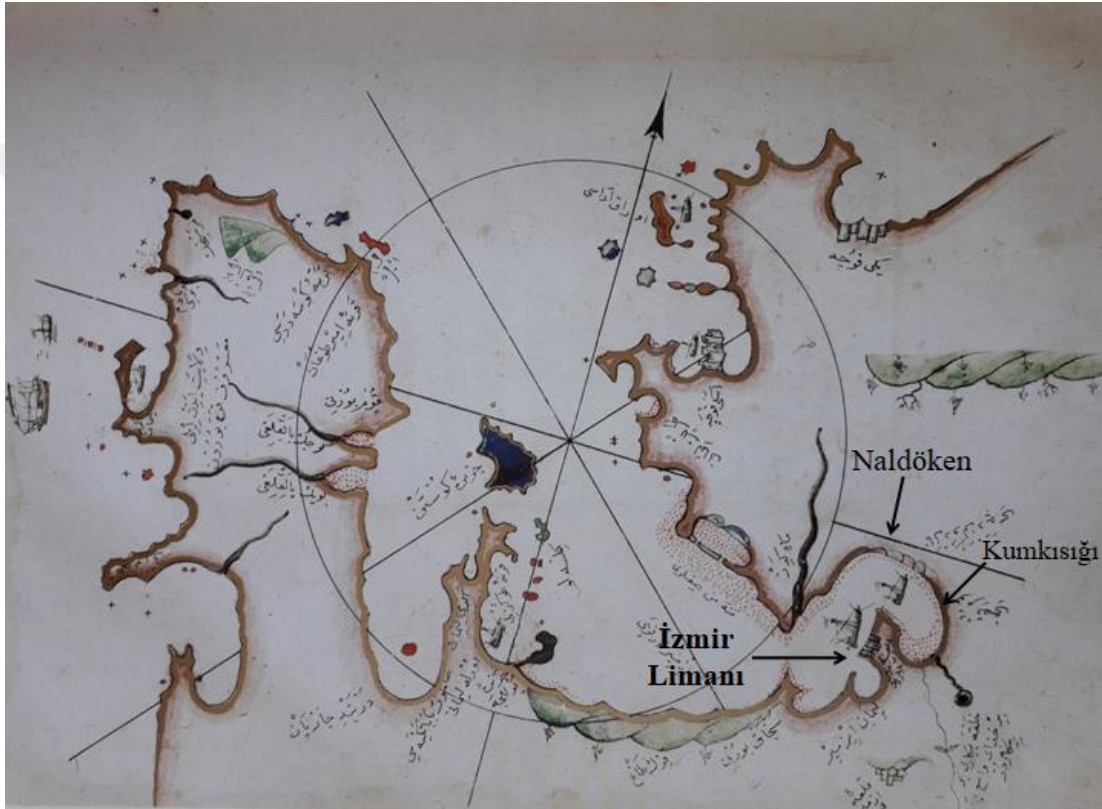
⁴⁰⁸ Mustafa Daş, “Ortaçağ'da İzmir”, **İzmir Kent Tarihi**, Haz. Abdülaziz Ediz ve diğerleri, İzmir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İzmir, 2009, (İzmir), s. 43; Kahyaoğlu, s. 95.

⁴⁰⁹ Ahrweiler, s. 165.

donanmasının başlangıcını teşkil etmesi ve yetiştirilen denizcilerin kısa bir süre sonra Bizanslılarla mücadeleye başlaması, Türk deniz tarihi açısından önemliydi.⁴¹⁰

Ege Filosu'nun ana üssü olan İzmir'in önemi İznik İmparatorluğu döneminde (1204-1261) daha da arttı. Burada konuşlu filo, Anadolu kıyılarındaki Milet, Edremit gibi üsleri de kullanarak Ege Denizi'nin kontrolü için Latin İmparatorluğu, Venedik ve çeşitli senyörlüklere karşı mücadele verdi.⁴¹¹

Şekil-9 Kitab-ı Bahriye'de İzmir Körfezi ve Limanı



Kaynak: Pîrî Reis, s. 160.

Türk Beyliklerinin Batı Anadolu'yu fethi esnasında Aydınoğlu Mehmed Bey de Yukarı İzmir'i 1317 yılında ele geçirdi.⁴¹² Aşağı İzmir ise Umur Bey tarafından 1328 yılında fethedildi. Umur Bey'in denizcilikteki başarısının nedenlerinden birisi de İzmir Limanı'nın deniz üssü olarak iyi özelliklere sahip olmasıydı. Lojistik ve teknik açıdan iyi hazırlık gerektiren Mora, Teselya, Epir ve Trakya bölgelerine

⁴¹⁰ Daş, İzmir, s. 44.

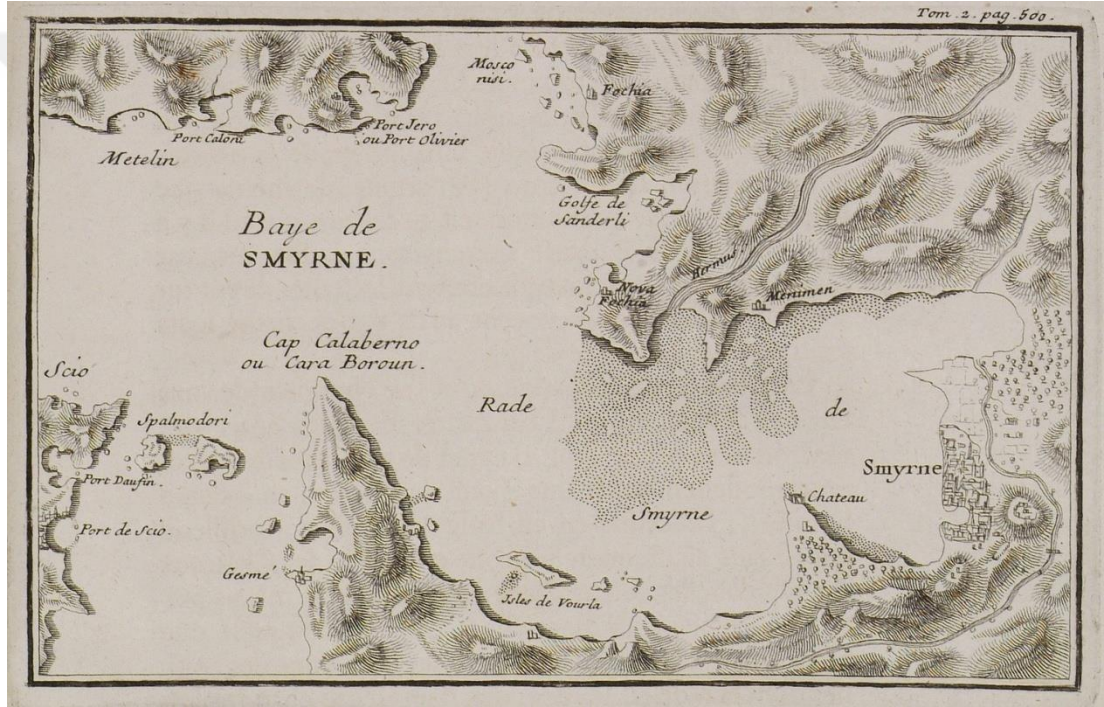
⁴¹¹ Ahrweiler, s. 321.

⁴¹² Şerafettin Turan, s. 51.

düzenlenen uzun seferler, İzmir'in zengin imkânlarının da yardımıyla gerçekleştirilebilmiştir.

Ege Denizi'nde Türk egemenliğine son vermek isteyen Batılılar tarafından düzenlenen Haçlı seferi sonucunda 1344 yılında Latinlerin eline geçen İzmir,⁴¹³ 1402 yılında Timur tarafından kuşatılarak ele geçirilmiştir. Fetret devrini müteakiben Çelebi Mehmed tarafından Aydınoğlu Cüneyt Bey'den alınmak suretiyle 1415 yılında Osmanlı topraklarına dâhil edilmiş ve fetih ile birlikte burada konuşlanmış bulunan Hospitalyer Şövalyelerinin de Halikarnassos'a gitmesine izin verilmiştir.⁴¹⁴

Şekil-10 XVIII. Yüzyıl Başlarında İzmir Körfezi ve Limanı



Kaynak: Tournefort, 1717.

Osmanlı egemenliğinde hızla gelişen ve oldukça kalabalık bir gemi ve tüccar trafiğine sahne olan İzmir'in, 200 gemi alan bir iç limanı vardı. Bugün dolmuş olan bu iç liman 300-400 m çaplı bir daire şeklinde ve yaklaşık 80 m genişliğinde bir

⁴¹³ Enverî, ss. 19-20; İbn Battûta, s. 426

⁴¹⁴ Çelebi Mehmed İzmir'de Osmanlı hâkimiyetini sağladığı zaman, Anadolu'yu harabeye çeviren ve yüz yılda oluşan medeniyeti bir yılda mahveden Timur hakkında onun yaptığı tek yararlı işin Şövalyelere ait olan kalenin yıkılması olduğunu söylemiştir. (Doukas, ss. 94-95) Halil İnalcık ise bunun sembolik bir olay olduğunu, Timur'un İzmir'i almakla Haçlılara karşı Müslümanları himaye edecek tek Müslüman hükümdarın kendisi olduğunu göstermek istediğini belirtmektedir. (İnalcık, Denizci Gâzi Beylikleri, s. 38)

girişe sahipti. İzmir Körfezi'nin özellikle doğuya uzanan bölümü doğal bir liman niteliğinde olduğundan nispeten küçük olan iç limanın dışındaki bazı yerler de gemilerin beklemesi için kullanılıyordu. Bu maksatla Naldöken ve Kum Kısığı mevkileri uygundu.⁴¹⁵ Tournefort'un gezisi esnasında yapılan ve 1717 yılına tarihlenen bir haritada iç liman gözükmemektedir. Bu liman XVIII. yüzyıla kadar kullanılmış ve bu tarihten sonra zamanla doldurularak 1834 yılında üzeri tamamen kapatılmıştır.⁴¹⁶

2.5.4. Ayasuluğ (Efes, Ephesos, Ephesus, Altologo, Theologos)

Eski Çağ'ın Ephesos şehri, Kaystros (Küçük Menderes) Irmağı ile denize bağlantısı olan ve bugün de yeri rahatça seçilebilen limanın batısında, doğusundaki Panayır Dağı'nın eteklerinde yer almaktaydı. Bugün denizden yaklaşık 5 km içerde olmasına rağmen Orta Çağ'da ince bir su yolu ile denize çıkışı olan bir limana sahipti. Büyük bir şehir olarak deniz üssünün ihtiyacı olan bütün imkânlarla sahip bir kent olan Ephesos'un yerini alan Ayasuluğ ise bu şehrin 2-3 km doğusunda kurulmuştu. Bu yeni şehir Bizanslılar tarafından "Theologos" olarak adlandırılmıştı.⁴¹⁷ İtalyan kaynaklarında Altologo veya Altoluogo şeklinde geçen şehri آيا ثلوع (Ayasuluğ) olarak adlandıran Türkler bu ismi 1914 yılına kadar kullanmışlardı.⁴¹⁸

Hristiyanlar için dinî açıdan önemli bir yere sahip olan Ephesos, Bizans İmparatorluğu'nun da önemli şehirleri arasındaydı.⁴¹⁹ Bundan evvel İyonya'nın başkenti ve en eski şehri olan Ephesos; İyonlar, Bergamalılar ve onlardan sonra Romalılar zamanında deniz üssü olarak kullanılmıştı.⁴²⁰ Aynı zamanda Asya içlerine giden kervan yolunun son durağı olarak büyük bir ticaret merkezi olmuştu.⁴²¹

Efes antik kentinin hemen batısından başlayan ve bugün dolmuş olan liman, ince bir kanal ile Küçük Menderes'e bağlanmıştı. Kentin kıyısında liman yolu ve diğer tesisler vardı. Anna Komnena da şehrin kendi zamanında deniz kıyısında bulunduğunu ifade etmektedir. Bilge Umar bir adım daha ileri giderek, şehrin

⁴¹⁵ Evliya Çelebi, c.8, s. 531; Pîrî Reis, ss. 75-81.

⁴¹⁶ Kahyaoğlu, ss. 131-133.

⁴¹⁷ Anna Komnena, s. 336.

⁴¹⁸ Zeki Arıkan, "XIV.-XVI. Yüzyıllarda Ayasuluğ", **Belleten**, Cilt:LIV, Sayı:209, 1990, ss. 123-125.

⁴¹⁹ Daş, İzmir, s. 41.

⁴²⁰ Texier, c.II, s.154; Kahyaoğlu, ss. 139-148.

⁴²¹ Ramsay, s. 28.

Aydinoğulları döneminde bile kanal vasıtasıyla denizle bağlantısı olduğunu, bu nedenle Selçuk'un hala bir deniz kıyısı kenti sayılabileceğini belirtmektedir.⁴²²

Günümüzde yapılan araştırmalara göre miladi takvimin başlangıcında Ege Denizi kıyısında olduğu anlaşılan Antik Efes Limanı, erken Bizans dönemine gelindiğinde denizin dolması neticesinde bir kanal vasıtasıyla denize açılır hale gelmişti. Jeolojik veriler, limanın geç Bizans ve Türk Beylikleri döneminde denizle bağlantısının devam ettiğini göstermektedir.⁴²³ Ancak bu kanal da zamanla dolmaya yüz tutmuştur. Dolayısıyla kanalın su seviyesi azalmaya başlamış ve bu durum limanı kullanan gemilerin boyutunu etkilemiştir. Kanal doldukça ancak küçük draftlı gemilerin geçişi mümkün olabilmıştır. Bu nedenle kanalın denize bağlandığı yerin yakınında bulunan Pamucak limanı XI. yüzyıldan itibaren büyük gemiler tarafından kullanılmaya başlamıştır. Küçük gemiler bu tarihten sonra da iç limana kadar girme şansına sahip olabilmıştır.⁴²⁴

Bizans kaynaklarında IX. yüzyıldan itibaren Ephesos yerine Theologos isminin kullanılmaya başlaması, şehrin bu tarihlerden itibaren yeni mevkiine taşındığını göstermektedir. Venediklilere 1082 yılında verilen imtiyazlarda serbest ticaret yapılmasına izin verilen limanlar arasında yer almıştır.⁴²⁵ Bu belgede de şehrin ismi Theologos olarak geçmektedir. Görüldüğü gibi şehir, XI. yüzyıl ve takip eden dönemde işlek bir ticaret limanı olma özelliğini devam ettirmiştir.⁴²⁶ Bizans İmparatorluğu'nun Ege'deki üç deniz üssünden birisi olmuş,⁴²⁷ İznik donanmasının da ana üsleri arasında yer almıştır.⁴²⁸

XI. yüzyılda Türklerin yerleştiği ve Çaka Bey ile aynı dönemde yaşayan Türkmen beyi Tanrıvermiş'in idaresine geçen Ayasuluğ, yüzyılın sonlarında Bizanslılar tarafından işgal edilmiş,⁴²⁹ XIV. yüzyıl başında Türk egemenliğine

⁴²² Anna Komnena, s. 336.

⁴²³ Kahyaoğlu, s. 58.

⁴²⁴ Yaman Dalanay, "The Medieval Harbour of Ephesus/Ayasuluk", **Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri Tarih, Kültür ve Medeniyeti Sempozyumu-I-Aydinoğulları Tarihi-**, Yayına Hazırlayanlar: Mehmet Ersan, Mehmet Şeker, Cüneyt Kanat, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013, ss. 175-176.

⁴²⁵ Tafel ve Thomas, s. 52.

⁴²⁶ Kahyaoğlu, ss. 135-138.

⁴²⁷ Ahrweiler, ss. 90, 273.

⁴²⁸ Ahrweiler, ss. 324-325.

⁴²⁹ Anna Komnena, ss. 336-338; Daş, İzmir, s. 41.

girmiştir. 1304 yılında Sasa Bey tarafından ikinci defa fethedildikten sonra 1308 yılında Mehmed Bey (1308-1334) tarafından ele geçirilmiştir.⁴³⁰

Aydınoğullarının kuruluş yıllarında önemli bir rol oynayan Ayasuluğ, gemi trafiğinin ve gemi inşa faaliyetlerinin yoğun olarak gerçekleştiği bir dönem yaşamış, burada inşa edilen gemiler, İzmir'deki Umur Bey ile birleşerek deniz seferlerine iştirak etmişlerdir. Bu dönemde Batı Anadolu'da Türk denizciliğinin geliştiği merkezlerden birisi olan Ayasuluğ, İzmir fethedilmeden önce Aydınoğullarının en önemli deniz üssü olmuştur.⁴³¹

Mehmed Bey, 1334 yılında ülkesinin idaresini oğulları arasında paylaştırdığında Ayasuluğ'u Hızır Bey'e vermiştir.⁴³² XIV. yüzyılın ilk yarısında Batılılar Türklere karşı sürdürdükleri savaşımlara rağmen buradan ticaret yapmaya devam etmişlerdir. İtalyan şehir devletlerinin Hızır Bey ve sonraki dönemlerde yaptıkları antlaşmalar bu ticareti göstermektedir.⁴³³ Bu devletler Osmanlı döneminde de ticaretin devamı için talepte bulunacaklardır.

Ankara Savaşı'ndan sonra yeniden kurulan Aydınoğulları Beyliği'ne dahil olan şehir, bir süre Cüneyd Bey idaresinde kaldıktan sonra II.Murad tarafından H. 829 M. 1425/1426 yılında nihai olarak Osmanlı topraklarına katılmıştır.⁴³⁴

2.5.5. Balat (Palatia, Milet, Miletos)

Pers egemenliği dönemine kadar gelişmiş bir medeniyete ev sahipliği yapan Milet, Bizanslılar zamanında Palatia, Selçuklu egemenliğinde ise Balat adını almıştı. Meanders (Büyük Menderes) Irmağı'nın döküldüğü yerde M.Ö. 100 yıllarında Bafa Gölü ile bitişik olan bir körfez bulunmaktaydı. Deniz ticaretiyle meşgul olan ve Ege, Marmara ve Karadeniz'de koloniler kuran şehir devleti Milet, bu körfezin kenarında bir liman şehri durumundaydı.⁴³⁵ Bu canlı liman, denizin zamanla dolması nedeniyle yavaş yavaş şehirden uzağa taşınmıştı.

⁴³⁰ Akın, ss. 19-25.

⁴³¹ Enverî, ss. 22-24; Akın, s. 32; Daş, Aydınoğulları, s. 15.

⁴³² Enverî, s. 22.

⁴³³ Bkz. s. 15.

⁴³⁴ Mehmed Neşrî, c.II,ss. 583-587.

⁴³⁵ Alan M. Greaves, **Miletos-Bir Tarih-**, Çev. Hüseyin Çınar Öztürk, Homer Kitabevi, İstanbul, 2003, s. 12; Texier, c.II, s. 182.

Büyük Menderes Ovası'nda yapılan araştırmalara göre ırmak tarafından taşınan alüvyonlarla doldurulmadan önce Miletos'un kuzeyinde var olan körfez Bafa Gölü ile birleşiyordu. Bu körfezin kıyısında burun şeklindeki yapısı ve sakin denizi dolayısıyla denizciliğe elverişli bir durumda olan şehrin üç tarafında da limanlar mevcuttu. Körfezin denize doğru çekilmesine rağmen kıyı hattı, 1500'lü yıllarda dahi Bafa Gölü ile birleşecek seviyedeydi. Bu durum Antik Miletos'tan sonra Balat'ın da bir liman şehri olma özelliğini devam ettirdiğini göstermekteydi.⁴³⁶

Milet, Bizans döneminde ilk çağlarındaki canlılığını yitirmiş olmasına karşın stratejik önemi ve Türk sınırına yakınlığı nedeniyle XI., XII. ve XIII. yüzyıllarda tahkim edilmiştir.⁴³⁷ X. veya XI. yüzyılda meydana gelen büyük depremin şehirde yıkıma yol açması önemini azaltmış ve sonraki dönemlerde Türkler tarafından 1-1,5 km güneydeki Balat yeni yerleşim yeri olarak tercih edilmiştir. XIII. yüzyılın ikinci yarısında Türklerin egemenliğine girdikten sonra aktif bir konuma gelen bu liman şehri, Menteşe Beyliği'nin işlek bir limanı, ticaret merkezi ve başkenti olmuştur.⁴³⁸

Batı Anadolu'daki ilk denizci beyliği olan Menteşeoğullarının Ege ve Akdeniz'in kavşak noktasındaki konumu, Karya bölgesinin adalarla yakın ilişki içerisindeki coğrafyası, bölgenin denizcilikte gelişmesini sağlamıştır. Bu ortamda bir Türk limanı ve deniz üssü olarak gelişme gösteren Balat, Menteşe donanması tarafından Ege ve Akdeniz'e yapılan akınlarda kullanılmıştır.⁴³⁹ Limandan yapılan deniz ticareti vasıtasıyla Ege Denizi'ndeki adalarla ve özellikle İstanköy ile daimî bir bağlantı kurulmuştur. Osmanlılar zamanında iskelesi sahilden biraz uzakta kalmasına rağmen Mısır, Ege Adaları ve Gelibolu'dan sürekli gemi girip çıkmaya devam etmiştir. Evliya Çelebi'nin anlatımında Balat'ın XVII. yüzyılda dahi gemi trafiğine sahne olduğu görülmektedir: *"Balat Kalesi sahilden biraz uzaktadır ama Çekelöve, Gelibolu ve İstanköy kayıkları, Sönbeki ve Anabolu fırkateleri, zerbanan ve şaykalar, Menderes Nehri'nden içeri girip bu Balat şehrinde alışveriş ederler."*⁴⁴⁰ Buna göre

⁴³⁶ Philipp Niewöhner, **Miletos/Balat: Arkaik'ten Osmanlı Dönemine Kadar Kent Planlaması ve Anıtlar**, Ege Yayınları, İstanbul, 2016.

⁴³⁷ Kahyaoğlu, s. 171.

⁴³⁸ Türk egemenliğindeki Balat, 17. yüzyılda bile bu canlılığını sürdürmüş, bu dönemde Tire, Manisa, Aydın ve Saruhan şehirlerinin Akdeniz'e açılan kapısı olmuş, İstanköy Adası'ndaki bolluğun kaynağı durumuna gelmiş, Gelibolu, Anabolu, Sömbeki ve Mısır ile ticaret bağları kurmuştur. (Evliya Çelebi, c.8, s. 554.)

⁴³⁹ Şerafettin Turan, s.484; Greaves, ss. 183-184.

⁴⁴⁰ Evliya Çelebi, c.8, s. 554.

küçük ve orta büyüklükteki gemiler, XIV. yüzyıldan 2,5 asır sonra dahi Balat limanını kullanmışlardır.

Venediklilerin Batı Anadolu Liman şehirlerine ve özellikle Ayasuluğ (Efes) ile Balat'a ilgileri büyüktü. Bu nedenle Balat'ta elçilik açmışlardı. Ayrıca bir Venedik donanması, 1351/1352 kışını Ayasuluğ ile birlikte Balat'ta geçirmişti.⁴⁴¹

Ege Denizi'nden geçerek İstanbul'a giden Clavijo, 1404 Eylülünde Berro (İleryöz) adasına uğradığında buranın sahibi kendisine, Türklerin kadirga ile Palatia'dan gelerek esir ve koyun alıp gittiklerini iletmişti.⁴⁴² Bu ifadeler, Balat'ın Menteşeoğulları tarafından bir deniz üssü olarak kullanılmakta olduğunu göstermekteydi. Anlaşıldığı kadarıyla burayı kullanan Türk denizcileri Ege Denizi'nde etkili bir şekilde hareket etmekte ve bunu yıllardır yapmaktaydılar. Clavijo'nun güzergâhı üzerindeki bir ada için bunu söylediği ve bölgede bunun gibi daha birçok ada olduğu dikkate alındığında, Anadolu'ya yakın diğer adalarda da benzer durumların olduğunu söylemek mümkündür.

2.5.6. Bodrum (Halikarnassos)

Halikarnassos, gerek coğrafi açıdan sahip olduğu elverişli iskeleleri, gerekse de İstanköy ve Rodos Adası'na yakınlığı nedeniyle Eski Çağ'dan beri denizcilikle uğraşan bir şehir olmuştur. Bodrum ismi ile ilgili farklı görüşler varsa da Türkler tarafından iskân edildiği dönemde "hipodrom" kelimesinden türetilerek Bodrum olarak kullanıldığı görüşü ağır basmaktadır.⁴⁴³

Orta Çağ'da deniz temasının teşkil edilmesiyle birlikte Halikarnassos'a ilave olarak güneybatısındaki diğer bir limanın askerî olarak önem kazandığı görülmektedir. Bu liman Orta Çağ sonlarına kadar adı geçen ve bugün Anadolu'nun İstanköy'e en yakın noktası olan Akyarlar mevkiindeki Strobilos'tur. Burası, bulunduğu coğrafi konum ve sahip olduğu kalesi ile önemli bir kontrol noktası görevi görmekteydi. Pachymeres, Güneybatı Anadolu'dan Ege Adalarına

⁴⁴¹ Heyd, s. 606; Wittek, s. 70; Şerafettin Turan, s.223.

⁴⁴² Clavijo, s. 78.

⁴⁴³ Tuncer Baykara, "Bodrum", **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:6, TDV, İstanbul, 1992, s. 247.

gerçekleştirilen Türk akınlarından bahsederken onların kullandığı üsler arasında Strobilos'u da saymaktaydı.⁴⁴⁴

VIII.-XVI. yüzyıllar arasında bir yerleşim yeri olarak da kullanılan Strobilos'un, Bizans ve beylikler döneminde aktif bir ticaret limanı ve deniz üssü olduğu anlaşılmaktadır. Kilikya ve Suriye ile Ege Denizi'ni birleştiren noktada bulunan şehir, 1082 yılında Venediklilere ticaret imtiyazı verilen limanlardandı.⁴⁴⁵ Ticaret yollarının birleştiği bir noktada olması nedeniyle gemilerin uğrak yeri sayılırdı. Bu nedenle limanda Bizanslılar tarafından bir gümrük dairesi kurulmuştu.⁴⁴⁶ Kıbrıs Krallığı ve Rodos Şövalyeleri tarafından 1472 yılında yapılan taarruz ve yağma ile ilgili verilen bilgilerden burasının hala önemli bir üs ve ticaret merkezi olduğu anlaşılmaktadır.⁴⁴⁷ Ancak XIV. yüzyıldan sonra Rodos Şövalyelerinin de etkisiyle bu durumu Bodrum lehine değişmeye başlayacaktır. Orta Çağ sonlarında ise hem yerleşim yeri hem de üs ve liman olma özelliğini yitirecek ve Osmanlılar döneminde yerini Bodrum'a bırakacaktır.⁴⁴⁸

Bodrum'un Eski Çağ'da bir tersaneye sahip olduğu ve Osmanlı döneminde de XVIII. yüzyıldan itibaren büyük gemilerin inşa edildiği bir şehir olduğu bilinmektedir. Osmanlı döneminde kullanılan tersanenin bulunduğu yer bugün müze haline getirilmiştir. Ancak daha önceki dönemlerde gemi inşa faaliyetlerinin ne seviyede olduğuna ilişkin herhangi bir bilgi mevcut değildir.

XIII. yüzyılın son çeyreğinde Büyük Menderes nehrinin güneyini yani Karya ve Likya bölgesini ele geçiren Türkmenler, bölge limanlarını da kullanarak ticari faaliyetlere başlamışlardı. Menteşeoğulları Rodos Adası karşısındaki sahillere hareket ederek Onikiadalar bölgesine akınlar gerçekleştiriyorlardı. Bu sahillerde kullandıkları üsler arasında muhtemelen Rodos'a en yakın limanlardan birisi olan Bodrum da vardı.⁴⁴⁹

1415 yılından itibaren Rodos Şövalyelerinin kalesi konumuna gelen Bodrum, Kanunî Sultan Süleyman'ın Rodos Seferi esnasında 1522 yılında fethedilmiştir. Evliya Çelebi Bodrum kalesinin Anadolu sahillerindeki en güçlü kale olduğunu,

⁴⁴⁴ Pachymérès, s. 404.

⁴⁴⁵ Tafel ve Thomas, s. 52; Ahrweiler, s. 168.

⁴⁴⁶ Ahrweiler, s. 165.

⁴⁴⁷ Clive Foss, "Strobilos and Related Sites", *Anatolian Studies*, Cilt. 38, 1988, s. 152.

⁴⁴⁸ Kahyaoğlu, ss. 189-191.

⁴⁴⁹ Pachymeres, ss. 219-221, 311; Ahrweiler, s. 372.

doğusunun ve batısının liman olduğunu, burada 200 geminin barınma imkânı olduğunu yazmıştır.⁴⁵⁰ Bodrum kalesinin önünde güzel, geniş bir liman olarak tarif edilen limanın girişinin genişliği 80 m, en geniş yeri doğu batı yönünde 600 m, kuzey-güney yönünde 400 m idi. Pîrî Reis liman dışında doğuya doğru Karaada'nın kuzeyinde kalan sahil kesiminin de elverişli bir demir yeri olduğunu ilave etmiştir.⁴⁵¹

2.6. AKDENİZ'DEKİ DENİZ ÜSLERİ

En belirleyici özelliğini Toros Dağları'nın teşkil ettiği Akdeniz kıyıları, Antalya ve Çukurova gibi iki büyük ovaya sahiptir ve Anadolu'nun iç tarafları ile ulaşım belli geçitlerden sağlanabilmektedir. Dış ilişkilerinde önemli bir yer tutan güneydeki Kıbrıs ile mesafesi ortalama 80 km (yaklaşık 45 dm)'dir. Coğrafi yapısı, kıyılarının denizciler için elverişli olması nedeniyle Orta Çağ'da Batı ile Suriye arasındaki deniz yolu olarak (siyasî duruma göre değişmekle birlikte genellikle) Anadolu kıyıları tercih edilmekteydi.⁴⁵²

Bizans ile Abbasî Devletleri arasındaki mücadele X. yüzyıla kadar karada ve denizde devam ederken bu rekabette Tarsus, Antalya ve Silifke başta olmak üzere Güney Anadolu'daki üsler aktif olarak yer almıştır. Doğu Akdeniz'in kontrolünü sağlamak için yapılan bu mücadelede söz konusu üslerin bazılarında gemi de inşa edilmiştir.

XI. yüzyıldan itibaren Doğu Akdeniz'de siyasi haritanın değişmesi limanların durumunu da etkilemiştir. Bölgede Ermeni Devleti, Antakya Prensliği ve diğer Haçlı devletlerinin kurulması üzerine Tarsus'un önemi azalırken Ayas ön plana çıkmıştır. Bizans İmparatorluğu, Kıbrıs ve Suriye ile bağlarını koparmamak ve Kilikya'de egemenliğini kuvvetlendirmek için Antalya ve Gorikos'u üs olarak kullanmıştır. Anadolu Selçuklularının Anadolu'nun güneyine hâkim olmasından sonra Mısır başta olmak üzere komşu ülkelerle ticareti artırma çabaları, Meğri, Antalya ve Alâiye'nin denizcilikte önem kazanmalarını sağlamıştır.

⁴⁵⁰ Evliya Çelebi, c.8, ss. 581-582.

⁴⁵¹ Pîrî Reis, s. 222.

⁴⁵² Pryor bunun nedenini, "Kuzey Afrika kıyılarının sığıklar, adacıklar ve kayalıklarla dolu olduğundan emniyetle seyretmeyi, yanaşmayı ve demirlemeyi mümkün kılmaması" şeklinde ifade etmektedir. (Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, s. 38)

Şekil-11 Carte Pisane'nin Akdeniz Limanlarını Gösteren Kısım



Kaynak: Mollat, s. 198.

Doğu Akdeniz'deki limanlar Haçlı seferlerinin başlamasından itibaren Batılıların ilgi sahasına girmiş, özellikle Anadolu'da uğradıkları büyük kayıplar Haçlı ordularının deniz yolunu kullanmalarını zorunlu hale getirmiştir. Kıbrıs'ta Latin Krallığı'nın kurulması, Batılıların Anadolu limanlarına ilgisinin daha da artmasını sağlamıştır.

Karya'daki limanlar, Türklerin Çaka Bey'den sonra Batı Anadolu'da tekrar faaliyet göstermeye başladıkları ilk deniz üsleriydi. Bu bölge, daha önceden Türk yerleşimine sahne olduğu kabul edilmekle beraber XIII. yüzyılın ikinci yarısında Bizanslıların hâkimiyetinden çıkmış bulunuyordu.⁴⁵³ Menteşeoğullarının bu bölgeye yerleşmeleri kısa zaman içerisinde Balat, Bodrum, Marmaris ve Meğri limanlarında denizcilik faaliyetlerine başlamalarını da sağlamıştı.

Akdeniz kıyılarında aşağıda detaylı olarak incelenen deniz üslerinin yanında Kaş, Anamur, Karataş, İskenderun gibi limanlar da mevcuttu. Ancak mevcut bilgiler çerçevesinde bu limanların deniz üssü olma durumunun diğerlerine göre daha zayıf olduğu düşünülmektedir.

⁴⁵³ Wittek, s. 68.

2.6.1. Marmaris (Pyskos, Fiskos)

Marmaris, Akdeniz kıyılarındaki en büyük doğal limanlardan olmasına rağmen hakkında fazla bilgi bulunmamaktadır. Bodrum gibi Marmaris Kalesi'nin de iki tarafında birer liman kurulmuştur. Bu özelliği nedeniyle Bizans ve ondan sonra Menteşeoğullarının deniz üslerinden birisi olmuş olması kuvvetle muhtemeldir. Söz konusu beyliğin Rodos ve Onikiadalar başta olmak üzere gerçekleştirdikleri seferlere katılan gemilerin bir kısmının buradan hareket etmiş olma ihtimali yüksektir. Limanın Pîrî Reis'e göre 300-400, Evliya Çelebi'ye göre ise 1000 gemi alma kapasitesi vardır.⁴⁵⁴

2.6.2. Meğri (Makri, Fethiye, Telmessos)

Eski Çağ'da Telmessos olan ve Bizans döneminde, VII.-IX. yüzyıllarda adı Makri olarak değişen⁴⁵⁵ liman şehri, Türk fetihleriyle birlikte Meğri şeklinde söylenmeye başlamıştır. Fethiye Körfezi'nin doğusunda yer alan Meğri'nin limanı, batısında bulunan Şövalye Adası ve yarımada tarafından neredeyse bir göl gibi çevrelenmiştir. Orta Çağ gemileri için son derece elverişli bir doğal liman olan bu "göl"ün güneydoğu-kuzeybatı genişliği yaklaşık 2 km, kuzeydoğu-güneybatı genişliği ise yaklaşık 4 km kadardır. Şövalye Adası'nın güneyindeki 400 metrelik açıklıktan limana giriş yapılmaktadır. Bu özellikleri Makri'yi dönemin gemileri için uygun ve büyük bir deniz üssü haline getiriyordu.

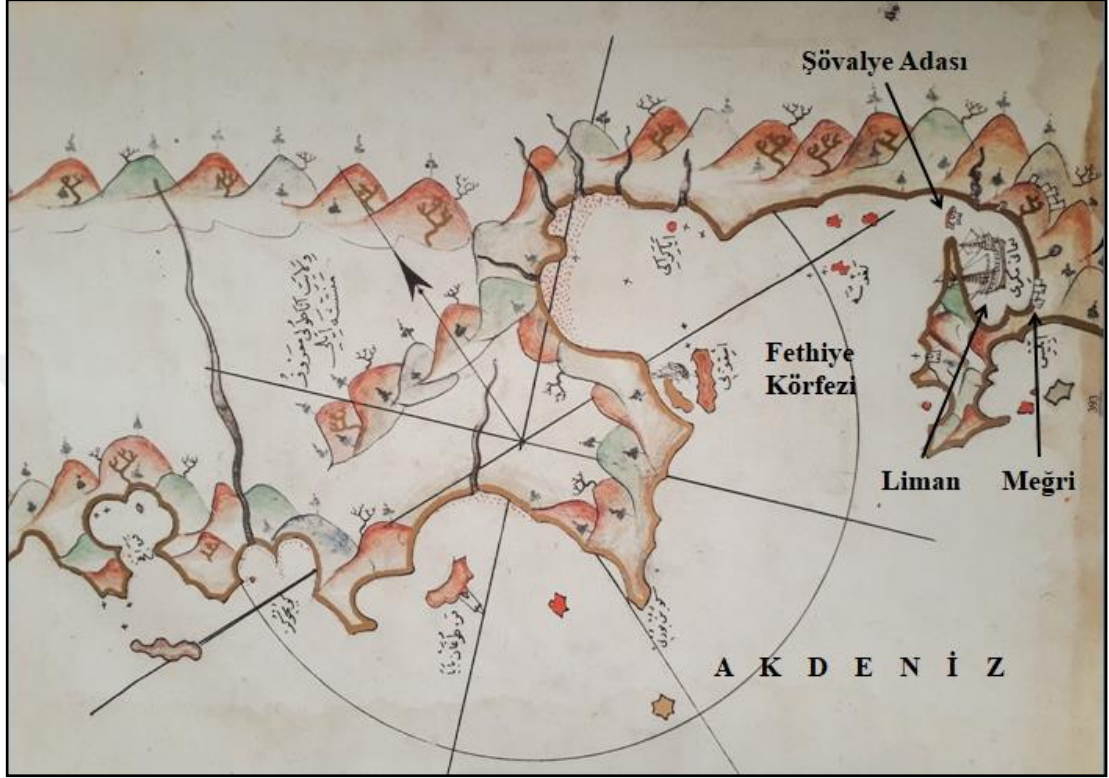
Meğri, Menteşeoğulları'nın ilk denizcilik faaliyetlerine başladıkları deniz üssüydü. Myriocephalon Zaferi'ni takip eden yıllarda Batı Anadolu'ya ilerleyen Türkler, muhtemelen Antalya'nın Batısındaki Teke Yarımadası'na da yerleşmişlerdi. Coğrafi yapısı nedeniyle komşu devletlerin etki sahasından uzak kalan bu limanda Türkler, zamanla denizcilik faaliyetlerine başlamış olmalıdırlar. Nitekim Moğol istilasından sonra batıya gerçekleşen göçlerle bu durum daha da belirgin bir hal alacak ve İbni Said'in bildirdiğine göre bölgeye gelen Türkmenler ticaret için Makri

⁴⁵⁴ Pîrî Reis ayrıca limanın iyi bir demir yeri olduğunu ve içme suyu bulunduğunu da ilave eder. (Pîrî Reis, s. 391); Evliya Çelebi, c.8, s. 587.

⁴⁵⁵ Lale Yılmaz, **Bizanslılar Devrinde Likya Bölgesi Liman Yerleşmeleri**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2015, s. 44.

limanını kullanacaklardı.⁴⁵⁶ Venedikliler de bu liman vasıtasıyla 1270'lerden itibaren Menteşelilerle ticari ilişki kurmuşlardı.⁴⁵⁷

Şekil-12 Kitab-ı Bahriye'de Meğri Körfezi ve Limanı



Kaynak: Pîrî Reis, s. 389.

Meğri, Balat'tan sonra Menteşeoğullarının en önemli limanı olmuştur. Bizans İmparatorlarının Karya'yı tekrar kontrolüne almak için gerçekleştirdiği seferler Büyük Menderes'in güneyine geçememiş ve bu bölgeye ulaşamamış, dolayısıyla bölge, Türkmenlerin denizcilikte gelişmeleri için engel teşkil eden Bizans tehdidinden uzak kalabilmiştir.

Pîrî Reis burası hakkında geniş ve doğal bir liman değerlendirmesi yapmış, bütün rüzgârlara karşı kapalı iyi bir yatak yeri olduğunu ve limanda içme suyunun bulunduğunu ilave etmiştir.⁴⁵⁸

⁴⁵⁶ Cahen, İbni Said, 42.

⁴⁵⁷ Bu ticaret Venedik'e bağlı Girit Dukalığı vasıtasıyla yürütülmekteydi (Şerafettin Turan, s. 142). Venediklilerle ilişkiler 1318 yılına kadar olumlu yönde gelişme göstermişti (Zachariadou, Elizabeth A., **Romania and the Turks**, Variorum Reprints, London, 1985, s. 822).

⁴⁵⁸ Pîrî Reis, s. 389.

2.6.3. Antalya (Attaleia, Attalee, Satalia)

Pamfilya'nın en önemli şehri olan Antalya, M.Ö. 158 yılında Bergama Kralı II.Attale tarafından kurulduğunda “Attaleia” olarak adlandırılmıştır. Burası Romalılar döneminde limanı sayesinde Antalya Körfezi'nde donanma için en uygun sığınak olmuştur.⁴⁵⁹ Bizans dönemindeki ilk deniz teması olan Kybiration'un başkenti olan Antalya, burada konuşlanan donanma için ana üs vazifesi görmüştür. Bizanslıların Abbasîlere karşı düzenledikleri deniz seferlerinde kullandıkları gemiler muhtemelen burada inşa edilmiş ve üslenmişlerdir. Nitekim Ahrweiler da burada bir tersanenin bulunduğunu belirtmektedir.⁴⁶⁰

Bu dönemde Antalya, savaş gemilerinin olduğu kadar ticaret gemilerinin de sık uğradığı bir limandı ve anlaşıldığı kadarıyla Müslümanların da ilgi alanındaydı. İbni Havkal X. yüzyılda Anadolu'da en çok vergi alınan şehirlerden birinin burası olduğunu söylemektedir. Bu vergilerin bir kısmını deniz ticaretinden alınan vergiler oluştuyordu.⁴⁶¹

Bizans İmparatorluğu'nun Kilikya'yı ele geçirmesi ve Müslümanların bölgeden çekilmesiyle bir deniz üssü olarak Bizans-Arap mücadelesinde önemi azalan⁴⁶² Antalya, XI. yüzyıldan itibaren Haçlılar ve Türkler için önem kazanmaya başlamıştı. İkinci Haçlı seferinde Fransızlar Anadolu içinden geçmeye cesaret edememiş ve sahilleri izleyerek Antalya'ya gelmiş ve burada Bizans İmparatorluğu tarafından sağlanan gemilerle Filistin'e geçmişlerdi.⁴⁶³

XII. yüzyılda çevresine Türkmenlerin iyice sokuldukları Antalya, 1182 yılında II.Kılıçarslan (1155-1192) tarafından Kütahya ve Uluborlu'nun fethini müteakip kuşatılmış ancak alınamamıştır. XII. yüzyıl boyunca Bizanslılar ve Türkler arasında birkaç kez el değiştirmiş, Latinlerin İstanbul'u işgalinden sonra da Aldobrandini adlı bir İtalyan'ın yönetimine girmiştir.⁴⁶⁴ I.Gıyaseddin Keyhüsrev (1205-1211) tarafından 1207 yılında fethedildikten hemen sonra şehirdeki Rumların

⁴⁵⁹ Texier, c.III, ss. 442-443.

⁴⁶⁰ Ahrweiler, s. 425.

⁴⁶¹ İbni Havkal, s. 168.

⁴⁶² Ahrweiler, s. 168.

⁴⁶³ Ahmet Refik Altınay, **Haçlılar (1095-1291)**, haz. Güray Kırpık, İstanbul, 2007, ss. 75-77.

⁴⁶⁴ Oral, s. 106.

Türk idarecilerini ve halkını katletmeleri nedeniyle son kez el değiştirmiş, I.İzzeddin Keykâvus (1211-1220) tarafından 1214 yılında alınarak Anadolu Selçuklu topraklarına katılmıştır.⁴⁶⁵

Antalya'nın fethi, Anadolu Selçuklularının ticari ve askerî denizcilik faaliyetlerinin artması yönünde olumlu gelişmelere neden olmuştur. Nitekim fethi müteakiben Kıbrıs ile hemen bir ticaret antlaşmasının yapılması söz konusu olmuştur.⁴⁶⁶

Yine bu fetih ile Akdeniz'de donanma faaliyetlerinin de başladığı görülmektedir. Anadolu Selçuklularının Akdeniz'deki egemenliğini pekiştirmesi burada üslenen filo ile gerçekleştirilmiştir. Bu filo sonraki yıllarda Kalonoros ve çevresindeki diğer limanlara da uzanarak doğusunda kalan sahil kesiminin fethi için de görev yapmıştır. Mübarüziddin Ertokuş'un, Antalya'da Emirü's Sevâhil olarak bulunduğu dönemde Kilikya Ermenileri üzerine karadan ve denizden bir sefer düzenlenmiş, 1225 yılında yapılan bu seferde donanmanın başında Mübarüziddin Ertokuş yer almıştır.

Türk hâkimiyetine geçtikten sonra sık sık Latinlerin saldırısına uğrayan Antalya'nın iç limanı, bu saldırılara en hassas bölgeydi. Bu nedenle üç kat sur ve iki tarafındaki kulelerin arasına gerilen bir zincir ile emniyete alınmıştı.⁴⁶⁷

XIII. yüzyıl sonlarında Isparta ve Eğridir havalisinde kurulan Hamitoğulları Beyliği 1301'den sonra Antalya'yı da ele geçirmiştir.⁴⁶⁸ İlhanlı tahtında yaşanan karışıklıklar esnasında Dündar Bey'in kardeşi Yunus Bey, 1316 yılında idaresindeki orduyla birlikte şehri Teke Türkmenlerinden almıştır.⁴⁶⁹

Antalya'dan bahseden İbni Said, limanın kötü hava koşullarında güvensiz olduğunu ve ayrıca bir filonun bulunduğunu belirtmiştir.⁴⁷⁰ Şehri ziyaret eden İbni Battûta, Hristiyan tüccarların mînâ yani liman adlı bir semtte oturduğunu, şehirde Rumlar ve Yahudilerin de yaşadığını, Müslümanların ise şehrin merkezinde

⁴⁶⁵ İbn Bibi, c.I, ss. 162-167; Abû'l-Farac, c.II, s. 497;

⁴⁶⁶ Türk-Kıbrıs ilişkilerinin ticari ve siyasi detayları için bkz. Osman Turan, Türkiye Kıbrıs Münasebetleri, ss. 209-227.

⁴⁶⁷ Kurtoğlu, s. 32.

⁴⁶⁸ Uzunçarşılı, Anadolu Beylikleri, s. 62.

⁴⁶⁹ Sait Kofoğlu, "Hamitoğulları Beyliği", **Anadolu Beylikleri El Kitabı**, ed. Haşim Şahin, Grafiker Yayınları, Ankara, 2016, s. 234.

⁴⁷⁰ Cahen, İbni Said, 47.

bulunduğunu belirtmiştir. Seyyahın ifadelerinden Antalya'nın Mısır ile ticaret ilişkilerinin güçlü olduğu anlaşılmaktadır.⁴⁷¹

Başta Kıbrıs Lusignan Krallığı olmak üzere Haçlıların bu önemli Akdeniz limanına ilgisi uzun süre devam etmiştir. Nitekim çok sayıda Haçlı projesinin gündemde olduğu bu yıllarda diğer Batılılarca da desteklenen Kıbrıs Kralı 1361 yılında büyük bir donanmayla Antalya'ya saldırmıştır. Haçlılar zayıf bir askerî kuvvete sahip Teke Beyi'nin elindeki şehri kısa sürede işgal etmiş ve buradaki bütün Türkleri katletmişlerdir.⁴⁷² Şehir, Tekeoğulları tarafından verilen uzun bir mücadelenin ardından 1373 yılında geri alınabilmiş,⁴⁷³ kısa bir süre sonra da (1390 yılında) Osmanlı hâkimiyetine girmiştir.

Evliya Çelebi limana 40 adım ile inildiğini şehrin biri doğu, diğeri batıda olmak üzere rüzgârlara kapalı güzel iki limanı olduğunu, buradan gemilerin su alabildiğini ve iskele başında depoların bulunduğunu yazmıştır.⁴⁷⁴ Bugün küçük teknelerin kullandığı iç liman, 100-120 m çaplı yaklaşık bir daire şeklinde olup 40 m girişe sahiptir.

2.6.4. Alâiye (Korakesion, Kandeloros, Kalonoros)

M.Ö. II. ve I. yüzyıllarda Kilikya'da büyük bir güç kazanan korsanların en güçlü kalesi olan Korakesion, Roma donanmasının M.Ö. 65'te bu korsanlara karşı zafer kazandığı yerdirdi.⁴⁷⁵ Bizans döneminde Kalonoros olarak adlandırılan şehir, bir deniz üssü olarak asıl fonksiyonunu Anadolu Selçuklu Devleti zamanında göstermiştir.

Bizans topraklarında XIII. yüzyıl başlarında ortaya çıkan mahalli yöneticilerden birisi olan Kyr Vart (Kir Fard) adlı beyin idaresi altındayken Alâeddin Keykubad tarafından 1223 yılında fethedilerek adı Alâiye olarak değiştirilmiştir.⁴⁷⁶ Fetihden sonra büyük bir imar faaliyetine girişen Alâeddin Keykubad, uzun bir süre

⁴⁷¹ İbn Battûta, c.I, s. 403.

⁴⁷² Tekindağ, ss. 161-174.

⁴⁷³ Merçil, Türk Devletleri, s. 267; Kurtoğlu, s. 32; Osman Turan, Türkiye Kıbrıs Münasebetleri, ss. 222-225.

⁴⁷⁴ Evliya Çelebi, c.2, s. 443.

⁴⁷⁵ Seton Lloyd, D. Storm Rice, *Alanya ('Alâ'iyya)*, çev. Nermin Sinemoğlu, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1964, ss. 1-2.

⁴⁷⁶ İbn Bibi, c.I, ss. 253-268; Abû'l-Farac, c.II, s. 516.

Türk devletlerine hizmet verecek olan Alâiye tersanesini de inşa ettirmiştir. Kulelerle güçlendirilen şehir surları, denizden gelebilecek tehditlere karşı limanı ve tersaneyi koruyacak şekilde savunma hattı oluşturmuştur. Burada teşkil edilen deniz üssü, Türk denizcilik tarihinde önemli bir yer tutmuştur. Bu üs, Anadolu Selçuklularının Akdeniz filosunun güçlenmesini sağlamış, kısa süre sonra Mübarüziddin Ertokuş kumandasında bir deniz seferi düzenlenmiştir. Başarıyla neticelenen bu sefer ile Silifke'ye kadar sahildeki şehirler ele geçirilmiştir.

Şekil-13 Kitab-ı Bahriye'de Alâiye



Kaynak: Pîrî Reis, s. 375.

Zengin gemi inşa olanaklarına sahip olan Alâiye'nin Doğu Akdeniz'in diğer limanlarıyla bağlantıları da vardı. Buradan Suriye, Mısır, Kıbrıs ve Rodos ile deniz ticareti gerçekleşiyordu. Suriye'den Cenevizli kaptana ait bir gemi ile buraya gelen İbni Battuta, Alâiye'nin kerestesinin bol olduğunu ve limandan yüklenen gemilerin Mısır limanlarına gönderildiğini ifade etmiştir.⁴⁷⁷

⁴⁷⁷ İbn Battûta, c.I, s. 400, 402.

Karamanoğulları için de önemli olan Alâiye, Latinlerle mücadelede üs olarak kullanılmış⁴⁷⁸ ancak 1293'te Anadolu Selçuklularının son zamanlarındaki karışıklıklardan istifade eden Kıbrıs Kralı'nın işgaline maruz kalmıştır. Karamanoğullarından Mahmud Bey tarafından geri alınan Alâiye'de Karamanoğullarına bağlı bir beylik kurulmuş ve bu beylik, Gedik Ahmet Paşa tarafından 1472 yılında Osmanlı topraklarına dâhil edilene kadar varlığını sürdürmüştür.⁴⁷⁹

Anadolu'daki emelleri XIV. yüzyılda da devam eden Kıbrıs Krallığı, 1361 yılında Antalya ile birlikte Alâiye'yi de kendisine bağlamıştır. Alâiye Beyi, Hamitoğullarına yardım ederek Antalya'yı geri almak için gemi göndermiş ancak bu teşebbüs başarısız olunca Kıbrıs Kralı, 1366 yılında 22 kadirga ile Alâiye'ye saldırmıştır. Karamanoğullarının zamanında yardımına gelmesiyle bu saldırıya karşı koymayı başaran Alâiyeliler, gemilerinin bir kısmını tahrip ettikleri Kıbrıslıları bölgeden geri çekilmek zorunda bırakmışlardır.⁴⁸⁰

Alâiye Beyleri, XV. yüzyılda Memlûk Devletinin Kıbrıs ve Rodos üzerine düzenlediği seferlerde bazen yardımcı olmuş bazen de tarafsız kalmışlardır.⁴⁸¹ 1450 yılında Kıbrıs Krallığı ile dostluk ve ticaret antlaşması imzalamışlardır.⁴⁸²

II.Mehmed (1451-1481) döneminde Osmanlı idaresine girince liva (sancak) statüsünü alan Alâiye beyinin deniz seferleri için 2 kadirga hazırlama yükümlülüğü vardı.⁴⁸³

Pîrî Reis, Alâiye'yi tarif ederken özellikle küçük gemiler için uygun olduğunu, güneye bakması ve bu yönde herhangi bir koruması olmamasının kış mevsiminde barınmayı tehlikeli hale getirdiğini, bu nedenle kıble ve gündoğusu rüzgârlarına açık olmasının, limanın ancak yaz günlerinde kullanılabilmesini mümkün kıldığını belirtmiştir.⁴⁸⁴

⁴⁷⁸ Salim Koca, **Anadolu Beylikleri Tarihi**, Berikan Yayınevi, Ankara, 2013, s. 74; Lloyd ve Rice, s. ix.

⁴⁷⁹ Merçil, *Türk Devletleri*, s. 254; Koca, s. 73.

⁴⁸⁰ Merçil, *Türk Devletleri*, s. 254.

⁴⁸¹ Memlûk Devleti tarafından 1440 yılında Rodos'a gönderilen donanma Alâiye'ye uğramış, buradan Alâiye Beyi yardımcı olarak 2 kadirga vermiştir. Kıbrıs Kralı ile Alâiye Beyi arasında 1450 yılında bir ticaret antlaşması yapılmış ve bu anlaşma Rodos Üstad-ı Âzamı'nın kefaleti altına konulmuştur. (Besim Darkot ve Mükrimin Halil Yınanç, "Alâiye", **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:1, MEB, Eskişehir, 2001, ss. 286-289.)

⁴⁸² Osman Turan, *Türkiye Kıbrıs Münasebetleri*, s. 226.

⁴⁸³ Evliya Çelebi, Cilt:9, s. 28.

⁴⁸⁴ Pîrî Reis, s. 375.

Tüm bu verilerden hareketle Alâiye'nin Türk denizciliğinin ilk devirlerinde önemli bir yere sahip olduğu, gerçek bir deniz üssü olarak Anadolu Selçukluları tarafından kullanılmaya başlandığı, Osmanlı döneminde de bu fonksiyonunu devam ettirdiği sonucuna varılabilir. Ayrıca buradaki gelişmelerin genellikle Antalya ile bağlantılı olduğu da söylenebilir. Coğrafi şartlar bu bağlantıyı sonraki yüzyıllarda da devam ettirmiştir. O kadar ki XIX. yüzyıl başlarında Antalya Limanını kullanan gemi reislerinin çoğunun memleketinin Alâiye olduğu tespit edilmiştir.⁴⁸⁵

2.6.5. Silifke (Seleukeia, Seleucie)

Denizle doğrudan bağlantısı olmayan Silifke, Torosların Anadolu'nun denizlerle bağlantısını sağlayan az sayıdaki geçitlerinden birinin güneyinde olması ve Konya, Antalya, Çukurova, Suriye ve Kıbrıs arasındaki konumuyla önemli bir yere sahipti. Denizden 7 km içerde olması nedeniyle bu bölgelerle denizden irtibatını güneybatısındaki Ak liman ve doğusundaki Kız Kalesi ile sağlıyordu.

Çukurova'nın Müslümanların elinde olduğu dönemde Tarsus'un Abbasîler tarafından kullanılmasına karşılık Silifke de Bizanslılar tarafından özellikle sınır muhafazası amacıyla kullanılan bir üs vazifesi görüyordu. Bu mücadelede Akdeniz filosunun asıl kısmı Antalya'daydı ve Silifke limanları muhtemelen ileri üs olarak kullanılıyordu.

Çukurova'da Ermenilerin ortaya çıkması ve Bizans aleyhinde gelişme göstermesi, Silifke'nin önemini sonraki dönemlerde de devam ettirmiştir. Bizans İmparatorluğu için önemli bir yere sahip olan Antakya ve Suriye'yi denizden ve karadan kontrol etmeye imkân vermesi ve Kıbrıs ile yakınlığı nedeniyle XII. yüzyıla kadar burasının işlevini sürdürdüğü ve tahkim edilmeye devam edildiği söylenebilir.

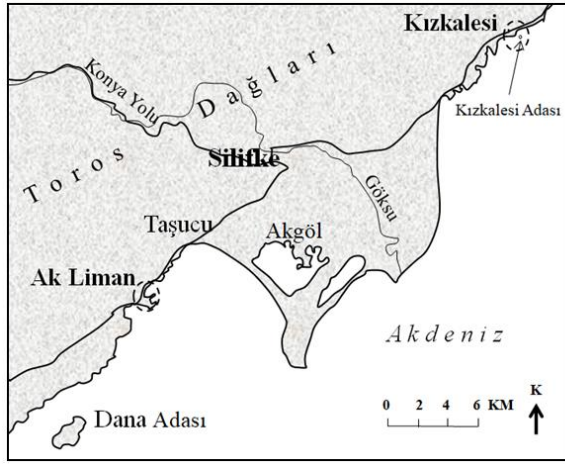
XII. yüzyılın sonlarında Anadolu Selçuklu hakimiyetine giren Silifke, XIII-XIV. yüzyıllarda Larende ve Ermenek'in sık sık işgal edilmesi nedeniyle Karamanoğulları tarafından ikinci başkent olarak kullanılmış, II.Mehmed zamanında Gedik Ahmed Paşa tarafından H. 877 M. 1472/1473 yılında Osmanlı topraklarına katılmıştır.⁴⁸⁶

⁴⁸⁵ Suraiya Faroqhi, "Ondokuzuncu Yüzyılın Başlarında Antalya Limanı", **VIII. Türk Tarih Kongresi Bildiriler Kitabı, Cilt:II**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 11-15.10.1976, s. 1467.

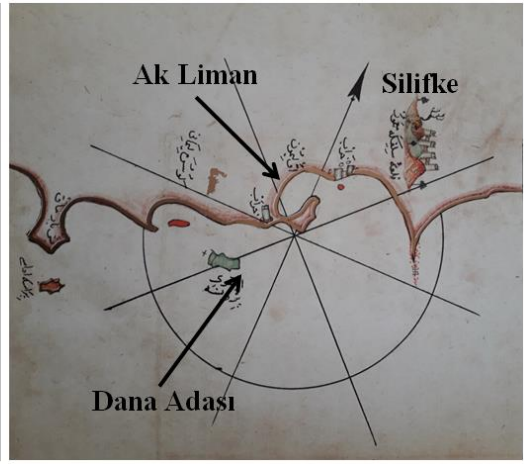
⁴⁸⁶ Mehmed Neşrî, c.II, s. 797.

Şekil-14 Günümüzde Silifke

(Kızkalesi, Ak Liman ve Dana Adası)



Şekil-15 Kitab-ı Bahriye’de Silifke



Kaynak: Pîrî Reis, s. 371.

Günümüzde Silifke’nin limanı olarak kullanılan Taşucu’ndan 6 km daha güneybatıda olan Ak Liman’ın rüzgârlara karşı korunaklı olması itibarıyla Osmanlı dönemi ve öncesinde doğal bir liman olarak kullanılması akla daha yatkındır. Bu özelliğine rağmen günümüz gemileri için boyutları itibarıyla yetersiz kalmaktadır. Ak Liman’ın XVII. yüzyılda deniz üssü olarak kullanıldığı Evliya Çelebi’nin şu ifadelerinden anlaşılmaktadır: “Silifke halkı mallarını burada satarlar. Halkı cesur kimselerdir. Birkaç kere kefereler kalyonla baskın yapmış ise de birşey vermeyip, küffardan esir ve ganimet alıp perişan etmişlerdir. Deniz kenarında büyük mahzenler vardır. Limanda her an kırk elli parça gemi bulunur. Dizdar Ağa burada bize silahlı, bir uçkun yağlı fırkateyi iki yüz kuruşa tutup Kıbrıs Kadısı İbrahim Efendi ile iştirâki su olmak üzere bütün eşyalarımız ve adamlarım ile bindik. Firişka rüzgâr ile pupa kullanıp limandan uzaklaşınca köserelik mevkiinde üç düşman kalyonu göründü. Üzerimize tramola gelir. Hemen geri dönüp orsa orsa Ak Limana kaçtık ama akciğerimiz ağzımıza geldi. Hakir gemiden dışarı çıkıp ve eşyalarımızı da çıkarıp 1060 tarihinde Kıbrıs Adasını gördüğümüz yeter deyip atlarımıza binerek dört saatte Silifke Kalesine geldik.”⁴⁸⁷

Bu ifadelerde limanda bulunduğu belirtilen “kırk elli parça gemi”nin tamamının savaş gemisi olması düşük bir ihtimaldir. Kıbrıs’ın Türklere ait olduğu

⁴⁸⁷ Evliya Çelebi, Cilt:9, s. 37.

göz önüne alındığında, bunların büyük miktarının ticaret gemisi, bir kısmının lojistik, birkaçının ise savaş gemisi olması muhtemeldir. Yine de en yakınındaki limanda bu kadar gemi bulunması, Silifke'nin denizcilikte aktif bir rol oynadığını göstermektedir. Ak Liman, Pîrî Reis tarafından da İncekum Burnu'ndan karayel (kuzeybatı) istikametinde 6 mil ötede, tabii ve Evliya Çelebi'nin aksine ıssız bir liman olarak tarif edilmiştir. Pîrî Reis ayrıca bu limanın önceleri Aya Todora olarak bilindiğini, Türkler tarafından ise Ak Liman olarak adlandırıldığını belirtmiştir.⁴⁸⁸ Daha yakın tarihlerde ise Küçük Holmi olarak adlandırılan bu liman, Ağa Liman olarak da anılmıştır.⁴⁸⁹ Normalde daha küçük bir liman olmasına rağmen Pîrî Reis tarafından yapılan haritada etrafındaki coğrafi mevkilere göre oldukça büyük gösterilmiştir. Limanın önemine binaen bu şekilde çizim yapıldığını söylemek mümkündür. Günümüzde ıssız bir durumdadır.

2.6.6. Kız Kalesi (Görgös, Gorikos, Corycus)

Kız Kalesi Limanı adını sahilin hemen açığındaki adasından almaktadır. 300 m uzaklıktaki bu küçük ada üzerinde limanı savunmak üzere bir kale mevcuttur. Bu kale, yaklaşık kuzey tarafındaki sahilde bulunan bir kale ile birlikte liman için iyi bir savunma hattı oluşturmaktadır. Silifke'den 20 km (12 kara mili) uzaklıkta olan bu liman, XI.-XIV. yüzyıllar arasında faal bir haldeyken zamanla etkinliğini yitirmiş ve Osmanlılar döneminde harap bir hale gelmiştir.⁴⁹⁰

Burası, XI. yüzyıl sonlarında Bizans İmparatoru I.Aleksios Komnenos ile Antakya Prensi Bohemond arasındaki mücadelede rol oynamıştır. Kıbrıs ile Anadolu arasındaki deniz sahasını kontrol eden bir deniz üssü olduğundan Bizans donanması ele geçirilmesi halinde İtalya'dan Antakya'ya gelecek takviye gücün engellenmesi söz konusuydu. Bu nedenle limanı işgal etmeyi düşünen Bohemond'dan önce davranan I.Aleksios, Gorikos'u ele geçirdiği gibi Silifke

⁴⁸⁸ Pîrî Reis, s. 371.

⁴⁸⁹ Texier, c.III, s. 478. İncekum Burnu'nun batısındaki küçük Dana Adası'nın da eski çağda denizci topluluklar tarafından tersane ve üs olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Detaylı bilgi için bkz. Hakan Öniş, *Akdeniz'in En Büyük Antik Tersanesi Dana Adası*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2019.

⁴⁹⁰ Pîrî Reis, s. 370; Texier, c.III, s. 479.

Kalesi'ni de tahkim etmiş ve burada konuşlanan birliğe İtalya'dan gelecek yardımı engellemek ve Kıbrıs'ın savunmasına katkıda bulunmak talimatını vermişti.⁴⁹¹

Şekil-16 Kız Kalesi Önündeki Ada



Kaynak: www.kulturvarliklari.gov.tr, Erişim Tarihi: 15 Ocak 2019.

Kıbrıs Adası'na yakın ve Orta Anadolu'ya Silifke üzerinden giden yol üzerinde bulunan bu liman, Kıbrıs Latin Krallığı ve diğer Batılı devletler için Anadolu'ya açılan bir kapı vazifesi görüyordu. Bu nedenle burasını ele geçirmek onlar için büyük bir ehemmiyet arz ediyordu. Nitekim Latinler Gorikos'a yerleştikleri zaman burasını Anadolu'ya girmek için bir köprübaşı gibi kullanıyorlar, kaybetmemek için büyük çaba sarf ediyorlar ve Türklerin her taarruzuna müdafaaya devam ediyorlardı.

1360 yılında Kıbrıs Kralı Peter (1359-1369), Bizans İmparatoru V.Ioannes'in talebi üzerine oluşturulan Kutsal İttifak'ın (Sancta Unio) dağılması üzerine 2

⁴⁹¹ Anna Komnena, ss. 353-354; Ramsay, I. Aleksios'un Gorikos'u istihkâmları tamamıyla bozuk bir halde bulduğunu ve Silifke ile birlikte tamir ettirdiğini belirtmiştir. (Ramsay, s. 428.)

kadırgasını İzmir'den çekerek Gorikos'un işgali için gönderdi.⁴⁹² Türklerin girişimlerine rağmen burası uzun süre Kıbrıs Krallığı'nın elinde kalmaya devam etti. Karamanoğlu Alâeddin Ali Bey'in 1367 yılında giriştiği sefer Kıbrıs'tan gelen yardım nedeniyle sonuçsuz kaldı.⁴⁹³ Burası ancak 1448 yılında ele geçirilebildi.⁴⁹⁴

2.6.7. Tarsus (Tarsos, Tarse, Antartus)

Eski Çağ'da Kydnos (Tarsus) Çayı'nın beslediği, Akdeniz ile küçük bir boğaz vasıtasıyla bağlantısı bulunan Rhegma adlı bir gölün kuzey kıyısında kurulmuştur. Göldeki liman ve tersane Tarsus'un bir deniz üssü olmasını sağlamıştır. Kitab-ı Bahriye'deki haritada Tarsus'un güneyinde yer alan bu gölün XVI. yüzyılda dahi var olduğu görülmektedir.⁴⁹⁵ Çukurova'nın verimli toprakları üzerinde olması, güneyinde bir limana sahip olması ve Orta Anadolu geçitlerinin üzerinde stratejik bir mevkiye sahip olması, Tarsus'u Anadolu'nun önemli şehirlerinden birisi yapmıştı.⁴⁹⁶

Tarih boyunca birçok devletin ilgi alanına giren ve üzerinde çekişmesine neden olan Tarsus, Kilikya Krallığı'nın ve onlardan sonra gelen Perslerin Kilikya Satraplığının başkentliğini yapmış, müteakiben Makedonyalılar ve daha sonra da M.Ö. 66 yılında Romalıların eline geçmiştir.⁴⁹⁷ Bu dönemde, denizciler için uygun bir limana sahip olması, ticareti sayesinde sahip olduğu zengin kaynakları, burasının güçlü bir deniz üssü olmasına etki eden hususlardı. Bu özellikleri nedeniyle sonraki dönemlerde de Müslümanlar başta olmak üzere Bizanslılar, Haçlılar ve Ermeniler tarafından da üs olarak kullanılmıştır.

VII. yüzyılda Müslümanlar tarafından fethedildikten sonra Abbasîler için X. yüzyıla kadar Bizans'a karşı yapılan seferlerde ve Doğu Akdeniz'in kontrolü için Tulunoğulları ve Fatımîlere karşı büyük bir kara ve deniz üssü vazifesi görmüştür. İbni Havkal burasını "*büyük, meşhur, tarif edilmeye ihtiyacı olmayan bir şehir*" olarak tanıtırken Müslümanlar için büyük bir ordugâh ve deniz üssü olduğunu ifade etmektedir. Buradan Rumlara karşı yapılan seferlere katılmak üzere Yemen, Mağrib

⁴⁹² Zachariadou, s.66.

⁴⁹³ Tekindağ, ss. 161-174.

⁴⁹⁴ Osman Turan, Türkiye Kıbrıs Münasebetleri, s. 224.

⁴⁹⁵ Pîrî Reis, s. 370.

⁴⁹⁶ C. Edmund Bosworth, "The City of Tarsus and the Arab-Byzantine Frontiers in Early and Middle 'Abbāsid Times", *Oriens*, Cilt: 33, 1992, s. 268.

⁴⁹⁷ Bilgili, ss. 18-19.

1400-1417 yılları arasında Karaman ve Ramazanoğulları arasında gidip gelirken 1417 yılında tekrar Memlûk topraklarına katılmıştır. XV. yüzyılın son çeyreğinde bu defa Dulkadir-Memlûk-Osmanlı çekişmesi yaşanırken 1516 yılındaki Mercidabık Savaşı'ndan sonra kesin olarak Osmanlı egemenliğine girmiştir.⁵⁰²

Güneyinde yer alan limanı sayesinde deniz üssü olma özelliği yanında bir ticaret limanı da olan Tarsus, Ayas Limanı ile birlikte Çukurova'nın dışarıya açılan kapısı olmuştur. Gülek Boğazı üzerinden İç Anadolu'ya bağlanan yol Suriye ve Güneydoğu Anadolu'dan gelen yol ile Tarsus'ta birleşmiştir. Bu sayede Anadolu ticaretinde olduğu gibi uluslararası ticarete de işlek bir şehir olan Tarsus'a Venedikliler ve Cenevizliler de ilgi göstermişlerdir. II.Basileos ile Venedik Doçu II.Pietro Orseolo (991-1008) arasında 992 yılında yapılan antlaşmada Venediklilere ticaret izni verilen yerler arasında Tarsus da vardı.⁵⁰³ Aynı şekilde 1082 yılında I.Aleksios tarafından verilen imtiyazlarda da Tarsus'un adı geçiyordu.⁵⁰⁴ Benzer şekilde Ermeni Kralı II.Leon da burası için 1201 yılında Cenevizlilere imtiyaz vermişti. Şehrin ticari alandaki bu canlılığı, Osmanlı egemenliğine girdiği XVI. yüzyılda daha da artmıştı.⁵⁰⁵

Coğrafi şartların etkisiyle deniz üssü olma vasfını zamanla yitirdiği anlaşılan Tarsus'un XI.-XII. yüzyıldan itibaren bu özelliğini yavaş yavaş Gorikos (Kız kalesi) ve Ayas'a bıraktığı anlaşılmaktadır. 1833 yılında Anadolu'ya gelen Charles Texier, Tarsus'un eskiden deniz kıyısında olduğunu, onun gezdiği zamanda ise denizin dolması sebebiyle limanın kullanılamaz duruma geldiğini, gemilerin Tarsus'tan iki mil mesafedeki Mersin'de demirlemek zorunda kaldıklarını söylemiştir.⁵⁰⁶

Gölün kuruyarak XVIII. yüzyıla doğru bataklık haline gelmesiyle birlikte liman özelliğini kaybeden Tarsus şehri, bugün denizden yaklaşık 15 km içerde kalmıştır.⁵⁰⁷ Diğer taraftan, Rhegma Gölü'nün bu tarihlerden daha önce, İslamiyet'in erken dönemlerinde dolmuş olduğu görüşünde olanlar vardır. Buna göre göl dolunca

⁵⁰² Ali Sinan Bilgili, **Tarsus Sancağı ve Tarsus Türkmenleri**, , T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2001, ss. 26-29; Yiğit, s. 89.

⁵⁰³ Şerafettin Turan, ss. 21-22; Bilgili, s. 85.

⁵⁰⁴ Heyd, s.411; Bilgili, s. 85.

⁵⁰⁵ Bilgili, s. 86.

⁵⁰⁶ Charles Texier, **Küçük Asya -Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi-**, Cilt:I, çev. Ali Suat, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara, 2002, s. 29.

⁵⁰⁷ Mustafa Necati Çıplak, **İçel Tarihi**, Güzel Sanatlar Matbaası, Ankara, 1968, s. 304.

şehrin güney kapısına da isim veren Kalemiye liman olarak kullanılmaya başlanmıştır.⁵⁰⁸

2.6.8. Ayas (Yumurtalık, Aigai)

İskenderun (Ayas) Körfezi'nin kuzeyinde yaklaşık orta kısmına yakın bir konumda bulunan Ayas, lojistik açıdan Çukurova'nın yiyecek ve içecek kapasitesine sahip olduğu gibi limanın 300 m açığındaki ada sayesinde de gemilerin yatması için iyi olanaklar sağlamaktaydı. XI.-XIV. yüzyıllarda gelişmiş bir şehir olması nedeniyle kıyısında bulunduğu körfeze adını vermiştir. Bu nedenle İskenderun Körfezi o dönemde Ayas Körfezi olarak adlandırılmıştı.

Şekil-19 Kitab-ı Bahriye'de Ayas Limanı



Kaynak: Pîrî Reis, s. 368.

⁵⁰⁸ Bosworth, s. 268.

Asya kervan yolunun Anadolu'ya ulaştığı noktada denizin korunaklı bir bölümünde bulunan Ayas Limanı, Moğollar döneminin siyasi şartları altında gelişme göstermiştir. Ermenilerin Moğolların vassalı olarak sağladığı avantaj, Anadolu'ya gelen ticaret yollarının bir kısmının bu limana yönelmesine neden olmuştur.⁵⁰⁹ Marco Polo XIII. yüzyılın ikinci yarısında uğradığı Ayas'ı, Küçük Ermenistan'da önemli bir ticaret limanı olarak tanıtırken Venedikli ve Cenevizli tüccarların buraya yoğun bir ilgi gösterdiğini ifade etmektedir. Seyyahın ifadelerinden bu limanın Doğu Akdeniz'de oldukça canlı bir ticarete sahip olduğu anlaşılmaktadır.⁵¹⁰

Memlükler zamanında Kilikya Ermenileri üzerine yapılan seferlere de katılan Ebü'l Fidâ'nın verdiği bilgiye göre Ayas Hristiyanların önem verdiği güzel bir limandı. Yine Haçlılar Suriye'den çıkarılınca burası Hristiyanlar için daha değerli bir yer haline gelmiş, kara ve deniz tüccarları için toplanma yeri olmuştur.⁵¹¹ Diğer bir coğrafyacı İbni Havkal'ın deniz kıyısında müstahkem bir kale olarak bahsettiği "Avlas" muhtemelen Ayas deniz üssüydü.⁵¹²

İncelediğimiz dönem itibarıyla ticari açıdan işlek bir noktada bulunan Ayas Limanı'nın askerî olarak kullanımının da yine Venedik ve Ceneviz başta olmak üzere Latinler tarafından gerçekleştirildiğini söylemek mümkündür. XIV. yüzyılda bunların yerini Memlükler almıştır.

1926 yılında adı Yumurtalık olarak değiştirilen Ayas'ın Limanı hakkında Pîrî Reis, kale önündeki küçük ada ile kale arasına küçük gemilerin girebileceğini, büyük gemilerin adaya palamar bağlamak suretiyle dış tarafta yatabileceğini ve demirlerini gündoğusu tarafına doğru altı kulaç suya atabileceklerini yazmıştır.⁵¹³ Kâtip Çelebi ise tüccarların toplandığı meşhur bir limanın olduğunu, 1311 yılında Müslümanlar tarafından fethedildiğini, Kanuni Sultan Süleyman'ın burada bir kale ve bir han yaptırdığını yazmıştır.⁵¹⁴

⁵⁰⁹ Cahen, Doğu ve Batı, s. 308.

⁵¹⁰ Marco Polo, **Marco Polo'nun Geziler Kitabı**, çev. Ömer Güngören, Yol Yayınları, İstanbul, 1985, s. 19.

⁵¹¹ Ebü'l Fidâ, s. 213.

⁵¹² İbni Havkal, s. 161.

⁵¹³ Pîrî Reis, s. 368. Bazı yazarlar hata yaparak Ayas'ın bugünkü Payas olduğunu ifade etmişlerdir. Oysa Payas, İskenderun Körfezi'nin karşı tarafında, İskenderun'un tam kuzeyinde, İskenderun-Dört Yol arasında ve Hatay ili sınırları içerisinde, Üstelik Payas kalesi karşısında herhangi bir ada bulunmamaktadır.

⁵¹⁴ Kâtip Çelebi, Cihannüma, c.2, s. 886.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TERSANELER

Anadolu'nun kıyı şehirlerinde XI.-XIV. yüzyıllarda faaliyet gösteren tersaneler iki farklı medeniyetin izlerini taşımaktaydı: Birincisi Anadolu'da uzun bir geçmişi olan Bizanslılar ve ikincisi ise burasını yeni yurt edinen Türklerdi. Fernand Braudel, Akdeniz'in tek bir deniz olmayıp denizler toplamı olduğunu ifade ederken bunların her birinin kendine ait yasaları, adetleri ve gemi tipleri olduğunu belirtmektedir.⁵¹⁵ John Pryor da Akdeniz'de gemiler ve denizcilikten bahsederken Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler açısından konuyu ele almıştır.⁵¹⁶ Bu medeniyetler savaş ve ticaret vesilesiyle sürekli etkileşim içerisinde olduklarından diğerinin teknolojisini kısa bir süre sonra kendilerine uyarlayarak kullanma yoluna gitmişler ve bunun sonucunda benzer gemiler ve ortak gemicilik terimleri ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla bu dönemde Anadolu'nun denizcilik tarihinde rol oynayan Bizanslılar ve Türkler de kendilerine has gemi ve teknolojileri olmasına rağmen bu etkileşimden paylarını almışlardır.

Orta Çağ tersaneleriye ilgili elimizde çeşitli veriler mevcut olmakla birlikte o dönemde kullanılan gemileri de incelemek suretiyle inşa teknikleri ve tersane faaliyetleri hakkında destekleyici bilgiler elde edebilmek mümkün olabilecektir. Gemilerin inşa edildiği veya bakımının yapıldığı yerlerin sahip olduğu özelliklerin doğal olarak gemilerde de yansımaları olacaktır. Küçük ve fazla donanımı olmayan bir gemiyi inşa etmek için küçük bir tersane yeterli iken büyük ve fazla donanımlı bir gemi için daha büyük ve donanımlı bir tersaneye ihtiyaç duyulacaktır. Dolayısıyla bu dönemdeki gemilere bakarak tersanelerde hangi teknolojinin kullanıldığını ve buraların hangi özelliklere sahip olduğunu söylemek mümkün olabilecektir. Dolayısıyla tersaneler başlıklı bu bölümde cevap bulmaya çalışılan sorular şunlar olmuştur: XI.-XIV. yüzyılları kapsayan zaman diliminde tersanelerde hangi tür gemiler inşa ediliyordu? Gemi inşa teknolojisi nasıldı? Ahşap teknelere ilişkin özellik arz eden hususlar nelerdi? Tersaneler nasıl çalışıyordu ve gemi inşasında

⁵¹⁵ Braudel, s. 180.

⁵¹⁶ John Pryor, Türkleri ve Müslümanları görmezlikten gelen Batılı yazarların aksine, denizcilikle ilgili gelişmelerde onların önemli bir payının olduğunu "Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş" isimli eseriyle ortaya koymuş Akdeniz'de Orta Çağ'da denizcilikte ileri giden dört merkezi sayarken Araplar ve Türkleri de saymıştır. (Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, ss. 26-27)

Çalışanlar hangi meslek sahipleriydi? Anadolu'da hangi tersaneler bulunmaktaydı? Tersanelerin Türk denizciliğinin gelişimine etkisi nasıldı? Dolayısıyla bu sorulara cevaplamaya incelediğimiz coğrafyada kullanılan gemiler incelenerek başlanacaktır.

3.1. GEMİLER VE TEKNOLOJİ

Geminin insan hayatındaki yeri çok eski zamanlara dayanmaktadır. Ticaret, ulaşım, balıkçılık ve taşıma gibi birçok alanda toplumun ihtiyaçlarını için kullanılagelen gemiler, devletlerarası mücadelede de deniz gücünü oluşturan unsurlar olarak önemli bir rol oynamıştır. Bunların inşa yöntemleri de zamanla gelişmiştir.

Gemiye oluşturan elemanlar farklı özellikteki bazı parçaları içerdiğinden gemi inşası da bunlara ilişkin teknolojilerin birleşiminden oluşmaktadır. Kuşkusuz bunlardan en önemlisi tekne ile ilgilidir. Tekne imali için kerestenin hazırlanmasından kaplamaların yerleştirilmesine kadar dülger, marangoz ve kalafatçı başta olmak üzere tecrübeli ustaların çalışması gerekiyordu. Bunun yanında geminin seyir ve savaş kabiliyetini etkileyen donanımların da tekneye ilave edilmesi gerekiyordu. Bu nedenle kürek, dümen, yelken, silahlar, seyir, haritacılık ve lojistik konularında çok miktarda işçiliğe ihtiyaç duyuluyordu. Bu hazırlıkları yapacak teknoloji ya da Orta ağ için söylemek gerekirse “ustalık” şarttı. Bu ustalık; ieeğin ağır denizlere ve sıcak havalara dayanacak niteliklerdeki varil veya amforalar⁵¹⁷ içinde taşınması, kreğin ve kürekçilerin oturma düzeninin insan enerjisini en etkili bir biçimde kullanacak şekilde yapılması, yelkenin yırtılmayacak dayanıklılıkta imal edilmesi ve değişik yönden esen rüzgârlardan faydalanacak şekilde donatılması gibi hususları kapsamaktaydı.

XI. yüzyıldan itibaren gemilerde kullanılan teknoloji genel olarak Orta ağ temelli olmasına rağmen önceki dönemlere göre ilerlemeler görülmüş, gemi inşa teknolojisinde, seyir araçlarında ve gemi silahlarında bazı değişiklikler meydana gelmiştir. Bunlar, XIX. yüzyıldaki gibi kısa sürede büyük gelişmelere sebep olmamış, ancak sonraki yüzyılların daha büyük, daha hızlı ve daha sağlam

⁵¹⁷ Pryor, varil veya amfora kullanımının kereste temini ile ilgili olduğunu vurgulamaktadır. Buna göre Anadolu'da kereste sıkıntısı olmadığı için Türklerin ve Bizanslıların varil kullanmasının, buna karşın Mısır ve Kuzey Afrikalıların amfora kullanmasının daha olası olduğunu belirtmektedir. (Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, s. 90)

gemilerinin inşa edilmesine dayanak olmuştur. Bu değişiklikler, aşama aşama büyük kadirgaların ve kalyonların geliştirilmesine olanak sağlamış, gemilerin hızı, denize dayanıklılığı ve boyutlarının zamanla artmasına yardımcı olmuştur.

3.1.1. XI.-XIV. Yüzyıllara Ait Gemilerin Özellikleri

3.1.1.1. Genel Özellikleri

XI.-XIV. yüzyıllarda gemiler, **ticari ve askerî** olarak devlet ve toplum hayatında etkili bir yere sahipti. Ülkeler ve kıtalararası ticarete ve yolculukta, kısacası deniz ulaştırmasında kullanılan ticari gemiler için önemli olan husus, geminin azami kapasitesinden faydalanarak mümkün oldukça fazla yük taşımaktı. Buna karşın savaş gemilerinde istenen hususlar manevra, hız ve denize dayanıklılıktı. Normal olarak ticari değeri olan eşyaların, yiyecek ve içecek maddelerinin taşınmasında kullanılan ticari gemiler, askerin ve askerî malzemelerin taşınmasında da kullanılabiliyordu. Deniz harbinde, çıkarma harekâtında ve deniz ticaretinin korunmasında kilit rol oynayan savaş gemileri ise nadiren de olsa ticari maksatla kullanılabiliyordu.⁵¹⁸

Savaş gemisinin temel fonksiyonu savaşta karşı tarafın gemisini ele geçirmek, tahrip etmek, engellemek veya bir üssü, kaleyi, limanı tahrip etmek veya ele geçirmek şeklinde sıralanıyordu. Taarruzun yanında sahillerin muhafazası, korsanlığın önlenmesi ve ticaret gemilerine koruma sağlanması da onun vazifeleri arasında yer alıyordu. Nakliye gemileri ise savaş gemilerini desteklemek üzere donanmada bulunduruluyordu. Bunlar silah, mühimmat, at, yiyecek ve içecek taşıyabiliyorlardı.⁵¹⁹ Bizans İmparatoru I.Manuel Komnenos (1143-1180)'un 1149 yılında Normanlar tarafından ele geçirilen Korfu Adası'na düzenlediği deniz seferinde donanmanın savaş gemileri yanında nakliye gemilerinden de teşkil edildiği belirtilmiştir. Bu sefere katılan savaş gemileri, “hafif yük taşıyan, alçak ve uzun”

⁵¹⁸ Richard W. Unger, Orta Çağ'da ticari ve askerî gemiler arasındaki ayrımın sınırlarının çok belirgin olmadığını ifade ederken bu dönemde tersanelerin özel bir gemi tipi inşa etme kapasitesinin olmadığını vurgulamaktadır.(Richard W. Unger, “Warship sand Cargo Ships in Medieval Europe”, **Technology&Culture**, Cilt:22, Nisan, 1981, (Warships and Cargo Ships), s. 233)

⁵¹⁹ Richard W. Unger, **The Ship in the Medieval Economy (600-1600)**, McGill-Queen's University Press, Montreal, 1980, (The Ship), s. 19.

gemiler olarak betimlenirken nakliye gemileri, “yeterince yüksekliğe ve genişliğe sahip, tamamen at ile dolu ve silah yüklü” olarak tarif edilmiştir.⁵²⁰

Gemilerin **yelkenli veya kürekli** oluşu, kullanım amacına göre şekillenmiştir. Tekneye itici gücü sağlayan yelken kullanımı rüzgâr şartlarına bağlı olarak değişirken, ihtiyaç anında ileri ve geri hareketi sağlayan kürek ise çok sayıda kürekçi gerektiriyordu. Üzerinde hem yelken hem de kürek bulunan gemilerin yanında yalnızca kürekli veya yalnızca yelkenli gemiler de vardı. Marino Sanudo Torsello⁵²¹, küreklerin etkisini açıklarken özellikle savaş gemisine sağladığı katkıya değinmiş ve küreklerin kadirgamlara hız ve manevra kabiliyeti sağladığına değinmiştir.⁵²² Anna Komnena, Normanların İtalya’dan Arnavutluk’a saldıran donanmasını anlatırken gemileri savaş gemisi ve nakliye gemisi olarak ikiye ayırmış; nakliye gemilerinin yelkenle, savaş gemilerinin ise kürekle yürütüldüğünü belirtmiştir.⁵²³

1183-1184 yıllarında Septe’den İskenderiye’ye deniz yolculuğu yapmış olan İbni Cübeyr’in⁵²⁴ ve 1404-1405 yıllarında Kadiz’den Trabzon’a deniz yolculuğu yapmış olan Clavijo’nun seyahatlerinde bindikleri gemilerde intikal amacıyla kürek kullanılmadığı anlaşılmaktadır.⁵²⁵ Ticari maksatlı çalışan bu gemiler yelkenle yürütüldüğünden seyir güzergâhını takip edebilmek için uygun rüzgârı beklemek zorunda kalmışlardır.

Kürek, süratli harekete ihtiyaç gösteren savaş gemilerinde daha çok kullanılmıştır. Bunun yanında ticaret gemilerinde de özellikle limandan hareket etmek, limana aborda olmak ve tehlikeli bir durumdan kaçınmak maksadıyla kürek

⁵²⁰ Ioannes Kinnamos, s. 77.

⁵²¹ Marino Sanudo Torsello (1268-1343), Venedik’e doğ ve dük yetiştiren ailelerden birisi olan Sanudo ailesine mensuptur. IV. Haçlı Seferinden sonra Nakşa Dükü olan Marco Sanudo’nun soyundan gelmektedir. (Detaylı bilgi için bkz. Serdar Çavuşdere, **Avrupa’nın Türk Sorunu-Venedikli Diplomat Marino Sanudo Torsello’nun Türklere Karşı Haçlı Seferi Projesi-**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2016, ss. 106-142)

⁵²² Marino Sanudo Torsello, **The Book Of The Secrets Of The Faithful Of The Cross**, çev. Peter Lock, Ashgate Publishing, Surrey, 2011, s. 102.

⁵²³ Anna Komnena, s. 386.

⁵²⁴ İbni Cübeyr, 1144 veya 1145 yılında Belensiye (Valensiya)’de doğmuş, 1217 yılında İskenderiye’de vefat etmiştir. Hayatı boyunca çıktığı üç hac yolculuğundan birincisinde yaşadıklarını “Endülüs’ten Kutsal Topraklara” adlı eserde anlatmıştır. Yazar, seyahatname türünün İslam tarihindeki ilk örneklerinden birini teşkil eden eserini denizde, birinci hac yolculuğuna çıkarken yazmaya başlamıştır. (İbni Cübeyr, ss. 9, 10, 15)

⁵²⁵ Geminin kürekle intikal etmemesi gemide hiç kürek bulunmadığını göstermez. Belki acil durumlar için gemide kürek bulunuyordu. Ancak uzun bir seyahati gerçekleştirebilmek için buna ilaveten çok sayıda kürekçiye de ihtiyaç vardır.

bulundurulmuştur.⁵²⁶ Ancak kürekçi temini ve bunlar için gemide oturak ve diğer gereksinimler için yer bulundurma zorunluluğu; ilave işgücü, yer ve gemi inşaa masrafı demek olduğu gibi kazanç getiren yükten de feragat edilmesi demektir. Bu nedenle ticaret gemilerinde kürekçi bulundurmaya ihtiyaç duyulmuyordu.

Gemileri boyutlarına göre **büyük veya küçük** olarak da sınıflandırmak mümkündür. Bunların her birinin kullanım amacına göre ayrı bir yeri vardı. Boyutlar savaş kapasitesini etkiliyordu. Büyük gemide istihdam edilen daha fazla savaşçı ve daha çok savaş aleti, daha büyük savaş gücü anlamına geliyordu. Geminin sadece boyutunun büyük olması bile karşısındaki gemiye hasar vermesi için yeterli olabiliyordu. Ancak büyüme, ilave maliyet anlamına da geliyordu. Buna ilaveten küçük gemiler seri olmayı gerektiren durumlarda daha kullanışlı olabiliyordu. Bu nedenlerle Orta Çağ'daki donanmalarda büyük gemilerin yanında küçük gemiler de yer almıştır.

Donanmanın ana unsuru olan büyük gemilerin yanında küçük gemilerin de bulunmasının bazı faydaları olmuştur. Küçük gemiler, büyük gemilerin giremediği sığ sulara rahatlıkla girebiliyor, sahil muhafazasında görev alabiliyor ve büyük gemilerin veya lojistik gemilerinin etrafında onlara koruma sağlayabiliyordu. Bunların pratik oluşlarının yanında tersaneler açısından teknolojik avantajları da vardı. Boyutlarının küçük ve donanımının teferruatsız oluşu, bunların daha kolay ve hızlı inşa edilmelerini sağlıyordu.

Korfu Adası yakınlarında 1082 yılında yapılan deniz savaşında hem Venedik hem de Norman donanmasında büyük gemilerin yanında küçük gemilerin de bulunduğu bahsedilmektedir.⁵²⁷ Marino Sanudo Torsello, donanmada bulunması gereken gemi sayılarını verdikten sonra bunların yarısının büyük, yarısının ise ortanca olarak iki farklı büyüklükte inşa edilmesi gerektiğini ifade etmiştir.⁵²⁸ Rusların monoxyla adlı küçük teknelerle Bizans başkentine baskın tarzında geldiği 1043 yılında az sayıda trirem ile büyük bir zafer kazanması da büyük gemilerle küçük gemilerin mücadelesine bir örnektir.⁵²⁹ Enverî, Umur Bey'in 1333 yılında

⁵²⁶ Unger, Warships and Cargo Ships, s. 233.

⁵²⁷ Anna Komnena, ss. 185-186.

⁵²⁸ Marino Sanudo Torsello, s. 113.

⁵²⁹ Zonaras, ss. 86-87.

Monemvasya seferi⁵³⁰ adı altında anlattığı uzun ve önemli seferden dönüşünde, İzmir Körfezi'nde düşmana ait 15 “kadirga” ve 5 “kayık” gördüklerini anlatmıştır.⁵³¹ Burada bahsi geçen kadirga büyük, kayık ise küçük gemiyi göstermektedir.

Büyük gemilerle küçük gemiler arasındaki ilginç bir mücadele de Fransız Kralı IX.Louis (1226-1270)'in 1249 yılında Dimyat'a saldırısı esnasında gerçekleşmiştir. Başlangıçta Eyyubîlere üstünlük kurarak Dimyat'ı ele geçiren Fransızlar, memlûklerden oluşan birliklerin gayretleri sayesinde geri püskürtülmüştür. Fransızları Mısır'dan tamamen atmak için harekete geçen son Eyyubî Sultanı Turan Şah, düşman donanmasından uzak bir noktaya develerin sırtında taşıdığı küçük gemilerle aniden Dimyat'ta bulunan Fransız donanması üzerine saldırmış ve 32 parça gemiyi ele geçirmiştir.⁵³² Bu olay küçük gemilerin kıyı sularında sürpriz unsur olarak kullanımına güzel bir örnek oluşturmaktadır.

3.1.1.2. Gemi Tipleri

Elimizde az sayıda veri olmasına rağmen gerek arkeolojik çalışmalarda ortaya çıkarılan gerekse diğer kaynaklarda tespit edilen bilgilere göre Orta Çağ'daki gemilerin azami boyunun 50 m'yi geçmediği görülmektedir. Büyük bir savaş gemisi genellikle 30-40 m. boylarında, ince-uzun bir tekneye, başın uç kısmında bir mahmuza, 25-30 oturak ve bir, iki veya üç direk ile bunlar üzerinde yelkenlere, kış tarafında dümene sahip, üzerinde savaş aletlerinin ve cephanelerin yerleştirildiği iki güverteli ahşap bir gemiydi.

Mahmuz'un yeri ve fonksiyonu Eski Çağ'dakinden farklıydı. Eski Çağ'da su altında bulunurken amacı taarruz edilen gemiyi delmektir. Orta Çağ'da ise güverte seviyesinde yer almaktaydı ve fonksiyonu gemiyi batırmak değil küreklerine zarar vermektir.⁵³³ Yeni haliyle savaşçılar için platform vazifesi de görebiliyordu. Top donanmada kullanılmaya başlandığında da bu mevkiye yerleştirilecekti.⁵³⁴ Üst güvertede ayrıca başüstünde ve kışüstünde kale şeklinde yükseltilmiş yapılar

⁵³⁰ Mora Yarımadası'nın güneydoğu ucunda yer alan bir liman şehri.

⁵³¹ Enverî, s. 32.

⁵³² İsmail Yiğit, **Siyasi-Dini-Kültürel Sosyal İslâm Tarihi: Memlûkler (648-923/1250-1517)**, Kayıhan Yayınları, İstanbul, 1991, ss. 17-18.

⁵³³ Helen Nicholson, **Medieval Warfare: Theory and Practice of War in Europe, 300-1500**, Palgrave Macmillan, New York, 2004, s. 147.

⁵³⁴ Cipolla, Carlo M., **Yelken ve Top**, çev. Aslı Kayabal, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003, s. 43.

bulunuyordu. Bunların işlevi savaşçıları ve silahları korumaktı. Direk üzerinde de gözcü veya okçuları yerleştirmek için bir platform bulunuyordu. Bu gemide toplamda 150-200 civarı kürekçi ve savaşçı görev yapıyordu.

Kaynaklarda büyük olarak belirtilen gemiler, boyu genellikle 25-30 m ve daha uzun olanlardı. 20-25 m ve daha kısa gemileri de küçük olarak değerlendirmek mümkündü. İncelediğimiz dönem boyunca inşa edilen gemiler için ortalama değerleri yansıtan bu sayılar, gemilerin inşası, tersane ve üslerle ilişkisini ortaya koymak adına bir fikir edinmemize yardımcı olmaktadır.

Tüm Akdeniz’de olduğu gibi Anadolu’da da Bizans, Müslüman ve Batı medeniyetinin denizciliğinin izleri görülüyordu. Müslümanlar, Mısır, Suriye ve Mağrip’teki⁵³⁵ **tersanelerde** değişik amaçlar için farklı türlerde birçok gemi inşa ediyorlardı. Bu gemiler tür olarak büyük bir zenginlikteydi. Müslümanlar teknolojik olarak da bazı yenilikler getirmişlerdi ve onların denizcilikte bu çapta ilerleme kaydetmeleri, Avrupa’da denizcilikte yaşanan gelişmelerde de etkili olmuştu. Örneğin Akdeniz’de kullanılan “**tarida**” denen yuvarlak gövdeli yük gemilerinin Müslümanların **tarrîde** denen at taşıma gemilerinden geldiği düşünülmektedir.⁵³⁶ Latin yelkenli olan bu gemiler kullanışlı olmasının yanında yavaş gemilerdi. Ancak ağır deniz şartlarına dayanıklıydılar ve muhtemelen XIII. yüzyıla kadar kullanılmışlardı.⁵³⁷

XI. yüzyıl başlarında Bizans donanmasında savaş gemisi olarak kullanılan iki temel terim vardı: **Dromon ve chelandon**⁵³⁸. Donanmanın asıl unsuru dromonlardı. Bu gemiler, Roma donanmasının savaş gemisi olan “liburna”da meydana gelen gelişmeler neticesinde V. yüzyıl sonları ile VI. yüzyıl başlarında ortaya çıkmıştı. Makedonya hanedanlığı döneminin Bizans İmparatoru VI. Leon (886-912) tarafından yazılan Naumachia adlı eserde, bunlar hakkında detaylı bilgiler verilmektedir. İki

⁵³⁵ Mağrip veya Mağrib, Mısır’ın batısında yer alan Kuzey Afrika ülkelerine denmektedir. Bu isim, bölgenin İslamiyet’le tanışmasından itibaren kullanılmaya başlanmıştır. (İbrahim Harekât, “Mağrib”, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:27, TDV, İstanbul, 2003, s. 314) Emevîler zamanından itibaren güçlü bir denizcilik geleneğine sahip olan bu bölge XVI. yüzyılda Osmanlı egemenliğine girmiş ve bundan sonra da aynı geleneği sürdürmüştür.

⁵³⁶ Bostan, Gemi, ss. 9-11; Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, s. 44; Nicholson, s. 147; Marino SanudoTorsello, tarida tipi gemilerin gıda ve kereste nakliyatı için çok elverişli olduğundan bahsetmektedir. Bu nedenle tarida’nın Venedikliler ve Haçlılar tarafından yoğun olarak kullanıldığını rahatlıkla söyleyebiliriz. (Marino Sanudo Torsello, s. 104)

⁵³⁷ Nicholson, s. 146; John H Pryor ve Elizabeth M. Jeffreys, **The Age of the Dromon**, The Byzantine Navy ca. 500-1204, Brill Publishing, Leiden-Boston, 2006, s. X1vii.

⁵³⁸ Ahrweiler, s. 410.

katlı olan bu gemilerde 25'i alt, 25'i üst katta olmak üzere bir tarafta 50; toplamda ise 50'si sancak, 50'si de iskele tarafta olmak üzere 100 kürekçi vardı. Gemi kapasitesi toplam 200 kişiydi. Dromonların daha küçük modelleri de inşa edilmişti. 120-160 denizci kapasiteli olan orta büyüklüktekine "pamphylos", 100 denizci kapasiteli olan en küçüğüne ise "ousiakos" adı veriliyordu.⁵³⁹

Dromonlarda iskarmoz yoktu. Kürekler tekne üzerindeki lumbarlardan çekiliyordu. Bunlarda da Roma donanmasının savaş gemisi olan liburnalarda olduğu gibi denizcilerin savaşması için yükseltilmiş bir platform bulunmaktaydı. Bizans gemilerinde VII. yüzyılda kullanıma başlanan Rum Ateşi, dromonların silahlarından biriydi. Geminin pruvasında bu ateşin hazırlandığı ve düşmana fırlatıldığı bir "sifon (siphon)" bulunuyordu. Bu sifon, topa benzer bir tüptü. Büyük dromonların başomuzluklarında ve kıç tarafında da sifon bulunuyordu.⁵⁴⁰ Dümen olarak geminin kıçomuzluklarına konulan kürek şeklinde iki adet yelpaze kullanılırdı. Genişliği 4,40 olan bu geminin tam boyu 31 metreyi geçiyordu.⁵⁴¹ Bu gemilerde yelken de kullanılmasına rağmen asıl itme gücü kürekle sağlandığından yelkenler geminin hareketinde ikinci derece rol oynuyordu.⁵⁴²

Chelandon ise dromon'un nakliye gemisi olarak geliştirilen bir çeşidiydi. Dromondan daha sonra kullanılmaya başlanmış, Akdeniz'de yaygın olan bir gemi türüydü. Temelde at taşıma gemisi olarak kullanılırdı. Müslümanlar tarafından geliştirilen türü de vardı ve bunlar "şilindi" (شلندي) olarak adlandırılıyordu.⁵⁴³ Bununla birlikte kaynaklarda chelandon ile dromon terimleri birbirinin yerine de kullanılıyordu.⁵⁴⁴

XI. yüzyıldan sonra dünya tarihinde görülen büyük olaylar ve özellikle Avrupa'daki hareketlenmeler yeni gelişmelere sebep olmuş, Akdeniz'de de yeni gemi türleri ortaya çıkmaya başlamıştı. Bizans donanmasının temel gemisi olan dromonlar artık ömrünü tamamlamıştı ve savaş gemisi olarak daha büyük ve yelkenli

⁵³⁹ Pryor ve Jeffreys, ss. 483-517. Pamphylos ismi muhtemelen Antalya Körfezi çevresinin adı olan Pamphylia'dan gelmişti. (Ahrweiler, s. 415; Pryor ve Jeffreys, s. 191; Lionel Casson, **Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler**, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, İstanbul, 2002, s. 105)

⁵⁴⁰ Casson, s. 108.

⁵⁴¹ Pryor ve Jeffreys, s. 205.

⁵⁴² Ahrweiler, s. 417.

⁵⁴³ Pryor ve Jeffreys, ss. X1vii, 98, 414-415; Erol, s. 59.

⁵⁴⁴ Ahrweiler, s. 413.

gemiler üretilmekteydi.⁵⁴⁵ Artık temel gemi tipleri **kadırga** (galley) ve **yuvarlak gemiler** (round ships) olmuş, buna daha sonra **göge** (coche) de eklenmişti.⁵⁴⁶

Bu değişimin XII. yüzyıl sonları ile XIII. yüzyıl başlarından itibaren gerçekleştiğini belirten Pryor ve Jeffreys, dromonun yerini galea'nın etkisiyle "**katergon**", chelandon'un yerini de tarida'nın etkisiyle "**tarete**"nin almaya başladığını belirtmektedir.⁵⁴⁷

Kadırga, uzun bir dönem boyunca Akdeniz'de kullanılan temel gemi tipiydi. İhtiyaç durumunda diğer tür gemiler kullanılmakla birlikte asıl savaş gemisi kadırgalardı. Bu gemiler, XVII. yüzyılda yerlerini kalyonlara bırakana kadar deniz harplerinde etkin olarak kullanıldılar. Kadırga uzun ve alçak bordalı bir yapıya sahipti. Temel hareket kaynağı küreklerdi. Bunun yanında yelkenin de kullanıldığı olurdu. Bu gemilerin ticaret ve savaş maksatlı olarak birçok versiyonu üretilmişti. Uzunlukları ortalama 40 m, genişlikleri 4-5 m civarındaydı. Derinlikleri ise ortalama 2-3 metreydi. Geminin pruvasında, güverte seviyesinde mahmuz bulunuyordu.⁵⁴⁸

Marino Sanudo'nun tarif ettiği kadırga ölçüleri büyük kadırgalar için boy 40,4 m, en 4,72 m, baş bodoslama derinliği 2,97 m, kış bodoslama derinliği 3,20 m; hafif kadırgalar için ise boy 40,1 m, en 4,42 m, baş bodoslama derinliği 2,7 m, kış bodoslama derinliği 3 m olarak verilmektedir.⁵⁴⁹ Charles d'Anjou'nun 1275 yılında sipariş ettiği bir kadırganın boyu 39,30 m ve küpeşteden küpeşteye eni 3,67 m idi. Bu geminin baş bodoslamasının derinliği 2,97 m, ondan daha yüksekteki kış bodoslamasının derinliği 3,58 m idi. Pruva direği 16,08 m iken grandi direği 11 m uzunluğundaydı. Küreklerin boyu 6,81 m, yönlendirme küreğinin ise 6,3 m kadardı. Geminin deplasmanı ise sadece 80 tondur.⁵⁵⁰

Ticari kadırgalara göre performansı çok yüksek olan savaş kadırgalarının bu özelliği malzemenin kalitesi ve insan gücüne dayanıyordu. Malzeme kalitesinin ve insan gücünün sayısının artırılması performansı da artırıyordu. Dolayısıyla manevra ve seyir hızını etkileyen en önemli husus kürekçilerdi. Bu nedenle gemi dizaynında

⁵⁴⁵ Dromonlar ömrünü tamamlasa da Bizans donanmasındaki savaş gemileri Dromon ve chelandon olarak adlandırılmaya devam etmişlerdir. (Ahrweiler, s. 418)

⁵⁴⁶ Furio Ciciliot, "Les chantiers navals en Ligurie du Moyen Âge à l'époque moderne (XIIe - XVe siècles)", *Cahiers de la Méditerranée*, Sayı:84, 2012, s. 260.

⁵⁴⁷ Pryor ve Jeffreys, ss. 408, 415, 420, 421, 447

⁵⁴⁸ Nicholson, s. 147.

⁵⁴⁹ Marino Sanudo Torsello, ss. 113-114.

⁵⁵⁰ Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, s. 77.

daha çok kürekçi istihdam edecek düzenlemeler yapıyordu.⁵⁵¹ Kürekçilere olan bu bağımlılık, kadirgaların fribordunun da alçak olmasına neden olmuştur.⁵⁵²

Modern araştırmacılar bir kadirganın kürekle azami devamlı süratinin sıfır rüzgâr ve temiz bir karinayla 4 kts. olduğunu ifade etmektedirler. Eğer sürat 5 kts. yapılmak istenirse bu ancak bir saat süreyle devam ettirilebilecek ve bu süre sonunda tekrar 4 kts.'a düşülmek zorunda kalınacaktır. Bu nedenle 5 kts. sürat psikolojik maksimum olarak adlandırılmıştır. Bu durumda bir kürekçi dakikada 21 defa kürek çekecektir. Sürat 6 kts. yapılmak istendiğinde bu ancak 15 dakika sürdürülebilecektir. Pruva rüzgarı 3 m/s olduğunda gemi sürati 1 kts., 4 m/s olduğunda 2 kts., 5 m/s olduğunda ise 3 kts. azalacak; ideal şartlarda 5 kts. sürat yapan bir gemi 2 kts. ile seyredecektir. Pruva rüzgârı 10 kts.'i aştığında kadirga kürekle ilerleyemeyecektir. Ayrıca karinanın temiz olmadığı durumlarda gemi sürati tekne sürtünmesinin artmasından dolayı %15 azalacaktır. Bu nedenle ahşap gemilerin en az ayda bir kez kızağa çekilerek karina temizliğinin yapılmasına ihtiyaç duyulmuştur.⁵⁵³

Bu veriler uygulama alanında değişikliğe uğrayabilmektedir. M.Ö. V. yüzyılda yaşayan Herodotos, kadirga benzeri bir gemi olan triremi İstanbul ile Kdz.Ereğlisi arasında yaptığı bir deniz yolculuğu hakkında bilgi vererek bu yolculuğun uzun bir günde tamamlandığını aktarmıştır. Bu bilgiye göre 129 deniz mili olan iki liman arası yaklaşık 7,37 kts. sürat ile tamamlanmıştır. Bu ise yukarıda belirtilen incelemeyle karşılaştırıldığında zor ama imkânsız olmayan bir sürattir.⁵⁵⁴

Yelkenli gemilerin farklı rüzgârlardan faydalanmak üzere yeteri kadar geliştiği, topların etkinlikle kullanılmaya başlandığı XVI. yüzyıla kadar en etkili savaş gemisi kadirga ve onun türevleri olmuştur.⁵⁵⁵ Çünkü Akdeniz'in coğrafi yapısı bu gemiler için iyi olanaklar sunmaktaydı. Bu nedenle Akdeniz'de kadirgaya dayalı muharebe en geçerli olan savaş şekliydi.⁵⁵⁶ Gemi teknolojisinin ilerlemesiyle XIII.

⁵⁵¹ Mauro Bondio, René Burlet, André Zysberg, "Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Galleys", **The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-classical Times**, ed. Robert Gardiner, John S. Morrison, Conway Maritime Press, London, 1995, ss. 172-205.

⁵⁵² Bondio vd., s. 172.

⁵⁵³ Bondio vd., ss. 203-204.

⁵⁵⁴ John Morrison, "The Trireme", **The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-classical Times**, ed. Robert Gardiner, John S. Morrison, Conway Maritime Press, London, 1995, ss. 57-58.

⁵⁵⁵ Guilmartin, Gunpowder and Galleys, s. 2.

⁵⁵⁶ Guilmartin, Gunpowder and Galleys, s. 58.

yüzyıldan itibaren büyük kadirgalar üretilmeye başlanmıştır. Karadeniz’de kadirga benzeri bir gemi tipi de Trabzon Rumları tarafından da kullanılan **katergon** idi.⁵⁵⁷

Yuvarlak gemiler, yelkenle yürütülen gemiler olup, ticari amaçlarla veya donanmada nakliye maksadıyla kullanılırlardı. Eni 10 m, boyu 23-27 m arasındaydı.⁵⁵⁸ Bunlar kadirgalara göre daha yavaş ama yük taşıma kapasitesi fazla olan gemilerdi. Döneme ait gemi çizimlerinde bu tip gemilere sıkça rastlandığı görülmektedir. 1000 ton gibi büyük bir kapasiteye sahip olmalarıyla birlikte gövde yapısı ve büyük tonajı nedeniyle sürati düşük gemilerdi.⁵⁵⁹

Avrupa’nın kuzeyi ile güneyi Orta Çağ boyunca farklı gemi teknolojisini kullanıyorlardı. Norman İstilaları ve Haç seferleri bu farklı anlayışların birbiriyle teması geçmesine yol açtı. Kuzey Avrupa kökenli **cog** (kog) XIII. yüzyıldan itibaren Akdeniz’de görülmeye başladı. Derin omurgalı, tek direkli ve kare yelkenli olan cog’lar, kadirgalarla karşılaştırıldığında eni çok geniş olan gemilerdi. Denize elverişliliği yüksek olan bu gemiler, önceleri yüksek kapasitesi nedeniyle yük taşımacılığında kullanılıyordu. Ancak çok geçmeden savaş gemisi olarak da kullanılmaya başladı.⁵⁶⁰ Bunların Akdeniz’de mevcut gemi geleneğiyle geliştirilmesi sonucunda **göke (coche)**’ler ortaya çıktı. Umur Bey, Ege adalarına düzenli seferlerde Venediklilerin gökelerine karşı inşa ettirdiği kadirgalarla mücadele etmişti. Enverî bu kadirgaların kendilerinden daha büyük gökelere karşı meydan okuyuşunu adeta destanlaştırmıştır.⁵⁶¹ Bu gemilerin de geliştirilmesi sonucunda XV. yüzyıldan sonra adı coğrafi keşiflerle çokça duyulacak olan karaka (carrack) adı verilen gemiler ortaya çıkacaktır.⁵⁶²

Donanmada kullanılan bu genel gemi tipleri haricinde bölgelere göre geliştirilmiş daha küçük boyutlara sahip özel gemi tipleri de vardı. Türk denizcileri böyle küçük gemilere genel olarak **kayık** diyorlardı. Marmara’da **karamürsel**, Karadeniz’de **menkisile** gibi gemiler kullanıyorlardı. Kaynaklarda da adından bahsedilen ve muhtemelen XIV. yüzyılda geliştirilmiş olan karamürsel gemisinin, Batılılara da caramusal gibi değişik adlarla geçtiği değerlendirilmektedir.

⁵⁵⁷ Anika Asp-Talwar, s. 184.

⁵⁵⁸ Cipolla, s. 41.

⁵⁵⁹ Nicholson, s. 147.

⁵⁶⁰ Unger, Warhips and Cargo Ships, s. 235; Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, s. 54; Guilmarin, Kadirgalar ve Kalyonlar, ss. 41-43; Cipolla, ss. 39-41.

⁵⁶¹ Enverî, ss. 20-21.

⁵⁶² Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, ss. 55-56.

Zonaras, Rusların İstanbul saldırısında kullandıkları gemileri monoxylō olarak belirtirken Evliya Çelebi de Doğu Karadeniz seyahatinde menkisile türü gemilerden bahsetmektedir.⁵⁶³ Seyahatneme’de bu gemiler hakkında şu ifadeler yer almaktadır: *“Bu gemiler Çoruh Nehri kenarında yetişen kaba kavak ağaçlarından üç parça olarak yapılır. Bir parçası tekne gibi altındadır. Birer tahtada yanlarındadır. Fakat çok büyük tahtalardır. Gemilerin kenarları, iki adam kalınlığında kamış ve hasır sazlardan örülmüştür. Denizin dalgaları, o kamışlardan geminin içine giremez. Bu gemiler Karadeniz fırtınasında mantar gibi yüzerler. Kıcı, başı belli olmayan bir çeşit kayıklardır. Bu denizlerde isimlerine menkisile derler. Yüz adam alırlar.”*

Batı Karadeniz’de menkisile adı verilen gemilerin Rusların kullandıkları monoxylō ile büyük bir benzerliği vardır.⁵⁶⁴ Ancak Zonaras’ın bahsettiği monoxylō tek parça odun kütüğü anlamına gelmesine karşın menkisile gemilerinin üç parçadan yapılmış olduğu görülmektedir.⁵⁶⁵ Ancak ‘mono’dan kastedilen tekneyi oluşturan temel parçanın tek oluşudur. Buna dayanarak iki geminin aslında aynı yapısal özelliklere sahip olduğunu söylemek mümkündür. Bu gemilerin Osmanlı İmparatorluğu döneminde melekse, meleksile veya meneksile adıyla kullanımının devam ettiği görülmektedir.⁵⁶⁶

Türk Beylikleri tarafından kullanılan **ığribar** da küçük gemilerdendi.⁵⁶⁷ Trabzonlu Panaretos’un kroniğinde bahsettiği küçük gemilerden “griparion”, “paraskalmion” ve “xylarion” hem ticari hem de askerî maksatla kullanılıyordu. Bunlardan griparion, diğerlerine göre daha büyük, orta ölçekli iki direkli bir gemiydi. Kıyı ticareti ve balıkçılık maksadıyla da kullanılıyordu.⁵⁶⁸ Griparion’un Türk Beyliklerindeki ığribar ve daha sonra Osmanlılar tarafından kullanılacak olan ağribar ile benzerliği dikkat çekicidir.⁵⁶⁹ Ağribar ile benzer bir gemi ismini de Bizans denizcilik terimlerinden olan “agraria” paylaşmaktadır. Bu terim, Bizans dünyasında küçük tekneleri veya sık sık balıkçı teknelerini tanımlamak için kullanılmıştı ve

⁵⁶³ Zonaras, s. 87; Evliya Çelebi, c.9, s. 462.

⁵⁶⁴ Monoxylō, Karadeniz’in kuzeyindeki nehirlerde seyretmek için elverişli bir yapıdaydı. Ruslar, bu botları kullanarak yaz aylarında nehirde ilerliyorlar, güneyde birleşerek filo oluşturuyorlar ve Karadeniz’e doğru saldırılarını gerçekleştiriyorlardı. (G.L. Huxley, s. 96)

⁵⁶⁵ Krş. Zonaras, s. 87.

⁵⁶⁶ İdris Bostan, **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, Bilge Yayınları, İstanbul, 2005 (Gemi), s. 261.

⁵⁶⁷ Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, s. 61; Fleet, Early Turkish Naval Activities, s. 130.

⁵⁶⁸ Anika Asp-Talwar, s. 185.

⁵⁶⁹ Bostan, Gemi, ss. 275-278.

yelkenli bir gemiydi.⁵⁷⁰ İdris Bostan, Osmanlı donanmasında erken dönemde kullanılan ağrıbarların savaş gemisi olarak hizmet ettiğini, ilerleyen yüzyıllarda ise daha çok nakliye maksadıyla görev yaptıklarını belirtmektedir.⁵⁷¹

3.1.1.3. Dâhili Özellikleri

Genel olarak yukarıdaki gibi sınıflandırmalara tabi tutabileceğimiz bu döneme ait ahşap gemilerin iç kısmını incelediğimizde genellikle iki güverte ile karşılaşılacaktır. Bunlar; ana güverte olan üst güverte ile su hattının aşağısında kalan alt güvertedir. Ana güverte asıl savaşın geçtiği bölüm iken alt güverte silahların ve diğer malzemelerin konulduğu yerdir. Baş tarafta ana güverteden yüksekçe olan bir savaş platformu ve mahmuz, ortada bir koridor ve bu koridorun iki yanında kürekçilerin oturakları yer almaktadır. Baş taraftan daha yüksekte olan kıç tarafta ise geminin seyrinin ve savaşın yönlendirildiği komuta kontrol merkezi ve bir savaş kulesi bulunur.⁵⁷²

Fevzi Kurtoğlu, X. yüzyıla ait bir kadirganın dâhili özelliklerini Venedikli bir yazara dayanarak anlattığı eserinde alt güverteye ilişkin olarak şu hususları belirtmiştir: Ana güvertenin altında 6 bölme bulunmaktadır. Bunların birincisi gemi komutanı, subaylar ve değerli misafirlerin yaşam yeridir. İkincisi bunlara ait silahlar içindir. Üçüncü ve dördüncü bölmeler yiyecek ve içecek deposudur. Beşincisi gemi personelinin eşyaları ile cephane konulan bölmedir. Altıncısı ise berber, eczane, revir ve ibadet yeri vazifesi görmektedir.⁵⁷³

Geminin sınırlı ölçüleri göz önüne alındığında tüm güverte alanlarının en iyi şekilde değerlendirilmesi şarttı. Bunun yapılması geminin daha rahat savaşmasını ve daha uzun seyir yapmasını sağlıyordu. Aksi takdirde geminin savaş kabiliyetinde azalma meydana gelebilirdi. Bu nedenle özellikle uzun seyirler için her savaşçıyı donatacak ve besleyecek yeterli malzelemenin depolanması lazımdı. Bunun yanında savaş kabiliyetini artıran donanımlar, geminin seyrini sağlayan alet ve malzemelerin de bulundurulması gerekiyordu.

⁵⁷⁰ Ahrweiler, ss. 409-410.

⁵⁷¹ Bostan, Gemi, s. 256.

⁵⁷² Frederic C Lane, **Venetian Ships And Shipbuilders of the Renaissance**, The John Hopkins Press, Baltimore, 1934, (Venetian Ships), s. 5.

⁵⁷³ Kurtoğlu, s. 5.

Savaş gemisinin hacminin önemli bir kısmını **kürekçiler** için oluşturulan düzenek oluşturuyordu. Kürek, savaş anında gemi komutanına, düşmana uygun zamanda hızla yaklaşma veya ihtiyaç anında ondan en kısa sürede uzaklaşma esnekliği sağlıyordu. Topun etkili bir silah olarak ortaya çıkıp muharebenin gidişatını belirlediği ve donanma veya filolar arasındaki angajman mesafesini artırmadan önce muharebe, yakın mesafelerde cereyan ediyordu. XI.-XIV. yüzyılları kapsayan dönemin silahlarını kullanabilmek için gemilerin birbirine daha fazla yaklaşması gerekiyordu: Uzak mesafeden mancınık ve ok-yayla gerçekleştirilen taarruzlardan sonra mızrak ve son olarak kılıç, gürz ve diğer yakın mesafe silahları ile yapılan borda bordaya muharebe. Gemilerin bu angajmanları uygun şekilde gerçekleştirebilmek için manevraya ihtiyaçları vardı. Kürekler ise gemilerin en çok ihtiyaç duyduğu esnada itme gücünü karşılıyordu.

Yelken bu dönemde hala hareket gücünü sağlayan asıl araç konumuna gelmemişti. Yelkenlerin küreğe üstünlük sağlaması, topun da gelişerek gemilerde etkili olmasıyla gerçekleşecekti. Bu nedenle XVII. yüzyıla kadar kürekler önemli bir yere sahipti ve ne kadar fazla kürek ve kürekçi varsa o kadar üstün manevra gücü elde edilebiliyordu.

Bizans donanmasında hızı ile öne çıkan savaş gemisi dromon, bu özelliğini küreklere borçluydu. Bu gemiler, XII. yüzyılda daha ağırları inşa edilmeye başlayana kadar da uzun, ince ve hızlı oluşuyla tanındılar. Bu gemilerde kürekçilerin yerleşimi büyük bir öneme sahipti. Tek sıra, iki sıra, üç sıra gibi ifadelerle belirtilen kürekçi dizilişi geminin büyüklüğünü de belirliyordu.

Gemi boyutlarındaki büyümenin ilave güç gerektirmesi nedeniyle kürekçi sayısında XIII. yüzyıldan itibaren artış eğilimi olduğu görülmektedir. Marino Sanudo'nun o dönemde genel bir uygulama olarak bir oturakta iki kürekçinin oturduğunu, ancak bir oturakta üç kürekçinin daha uygun olduğunu ve böyle uygulanmasının daha iyi olacağını belirtmesi bu eğilimi açıklamaktadır.⁵⁷⁴

Gemiler genellikle iki **direkliydi**. Daha nadir olan büyük gemiler ise üç direkliydi.⁵⁷⁵ Bunlardan birincisine prua, ikincisine ise grandi direği deniliyordu. Müslümanlar bunlara “mizana” adı verilen üçüncü bir direği ilave etmesiyle gemi

⁵⁷⁴ Marino Sanudo bir oturakta üç kürekçinin daha uygun olduğunu ve böyle uygulanmasının daha iyi olacağını söylemektedir. (Marino Sanudo Torsello, s. 103)

⁵⁷⁵ Unger, The Ship, s. 125.

dizaynında gelişmeler meydana gelmiştir. Müslümanların bir diğer yeniliği yelkenlerle ilgilidir. Kare yelken yerine kullanımı daha kolay olan üçgen şeklindeki latin yelkenlerin kullanılmaya başlanması, değişik rüzgârlardan faydalanmayı sağlamıştır.⁵⁷⁶

Bu döneme ait görsel kaynaklarda gemilerin başüstünde ve kışüstünde savaşçılar için birer **kule** olduğu görülmektedir. Eski Çağ'da da kullanılan bu tarzdaki kulenin oluşturduğu yükseklik, onu kullanan muhripler için avantaj sağlıyordu. Orta Çağ'a ait çizimlerde bu kulelere sıkça rastlanmaktadır. Marino Sanudo bunların yüksekliğini 20 feet (yaklaşık 6,5 m) olarak tavsiye etmektedir.⁵⁷⁷ Bizans donanmasına ait gemi resimlerinde de bu kuleler görülmektedir. Aynı yapılar şüphesiz Müslüman gemilerinde ve Türklerde de vardı.

İleriki yüzyıllarda geminin elemanlarında teknolojik ve yapısal olarak önemli değişiklikler meydana gelecekti. Bunlardan en önemlisi **dümen ve pusulaydı**. Zamanla gemi seyrinin çok önemli birer unsuru haline gelecek olan bu elemanların etkileri zamanla ortaya çıkacaktı. Orta Çağ'da gemilerde dümen olarak kürek şeklindeki iki tane yelpaze kullanılırdı. Bu dümen XIII. yüzyıla kadar geminin sancak/iskele kıçomuzluğunda kullanılıyordu. XIII. yüzyıldan itibaren bu donanım kış tarafa geçerek yerini değiştirdi.⁵⁷⁸

Yön bulmak için çok önceden beri bilinen pusula, gemilerde XIII. yüzyılın sonlarından itibaren kullanılmaya başlandı. Bu dönemde pusula kullanımı büyük ihtimalle kötü havalarda seyir yapabilmenin bir yöntemi olarak görülüyordu. Orta Çağ'da gemiciler havaların güzel olduğu mevsimlerde seyir yapar, kışın ise gemilerini karaya çekerek muhafaza altına alırlardı. Seyir mevsiminde gemi rotasını tayin etmek için gündüz güneş, gece ise yıldızlar kullanılırdı. Pusula sayesinde bu durum değişmeye başlamış ve gemiler kışın da seyir yapabilir hale gelmişlerdir.⁵⁷⁹ Ancak bu önemli seyir yardımcısının yaygınlaşması biraz zaman almıştır. Gemiciler

⁵⁷⁶ Bostan, Gemi, ss. 9-11; I. C. Campbell, "The Lateen Sail in World History", **Journal of World History**, Cilt: 6, Sayı: 1, 1995, ss. 1-23.

⁵⁷⁷ Marino Sanudo Torsello, s. 104.

⁵⁷⁸ Nicholson, s. 145; Lane, Venetian Ships, s. 12; Unger, The Ship, s. 141; Gillian Hutchinson, **Medieval Ships And Shipping**, Fairleigh Dickinson University Press, Cranbury, 1994, s. 50. Hutchinson yan dümenlerin perforöansının daha fazla saygıyı hak ettiklerini, kış dümeninden daha dengeli olması, teknenin kışta oluşturduğu türbülansa maruz kalmaması gibi hususlar açısından kış dümeninden daha etkili olduklarını ifade etmektedir. (Hutchinson, ss. 50-55)

⁵⁷⁹ Frederic C. Lane, "The Economic Meaning of the Invention of the Compass", **The American Historical Review**, Cilt:68, Nisan, 1963, (Compass), s. 605; Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, s. 174.

için aslında büyük bir yenilik olması gerekirken, alışkanlık edindikleri seyir yöntemlerinin köklü bir geçmişe sahip olması, değerinin zaman geçtikçe ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bu nedenledir ki Pryor, pusulanın öneminin okyanus aşırı yolculuklar dönemine kadar anlaşılamadığı tespitinde bulunmuştur.⁵⁸⁰

Savaş gemisinde kullanılan temel silahlar **gürz, kılıç, mızrak, yay, ok, kanca, mancınık, mahmuz, taş ve yanıcı maddeler** olmuştur. Ok, taş ve yanıcı maddeler, değişik türlerdeki mancınık ve yaylar yardımıyla atılıyordu. Mancınık uzak mesafeden ilk angajmanların gerçekleştirildiği silah olarak, sahip olan tarafa avantaj sağlıyordu. Bunların, arrade gibi boyutlarına göre değişik adlar alan çeşitleri vardı. Yine yaylar da çeşitlerine göre tek veya çok ok atabiliyorlardı. Arbalet gibi etkili çeşitleri geliştirilmişti. Yanıcı maddelerin de nefit dolu şişe (karûre) ve çömlek gibi değişik türleri vardı.⁵⁸¹ Marino Sanudo, düşmana fırlatılmak üzere gemide büyük miktarlarda taş bulundurulmasını tavsiye ediyordu.⁵⁸² Kanca, muharebe esnasında gemilerin birbiriyle karşılaştığı anlarda düşman gemisini çekmek suretiyle ona yaklaşmayı sağlamaktaydı.⁵⁸³ Gemilerin baş tarafında omurgaya eklenen mahmuz, XIV. yüzyıla kadar etkili bir silah olarak kullanıldı.⁵⁸⁴

Selçuklulara komşu olan Gaznelilerin 1027 yılında İndus nehri kıyısında yapılan bir savaşta gemileri donattıkları okçular, şişe (karure)⁵⁸⁵, nefit ve kalkanlar ve gemilerinin baş tarafına mahmuz gibi yerleştirdikleri büyük oklar muharebenin kazanılmasını sağlamıştı.⁵⁸⁶ XIV. yüzyılın sonlarına doğru gemilere girmeye başlayan top ise kısa menzili ve düşük isabet oranı nedeniyle henüz deniz harbinde etkin bir silah değildi.⁵⁸⁷ Barutlu silahlardan tabanca ve tüfek de XIV. yüzyılda kullanılmaya başlanmasına rağmen yeterli seviyeye gelmemişti. Enverî 1344 yılında Haçlıların İzmir Kalesi'ne saldırmasını anlatırken tüfek kullanıldığından

⁵⁸⁰ Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, s. 67.

⁵⁸¹ Erkan Göksu, "Mardî Et-Tarsûsî'nin "Tabsıratu Erbâbi'l-Elbâb Fî Keyfiyyeti'n-Necât Fi'l-Hurûb" Adlı Eseri Ve Orta Çağ İslâm Tarihçiliği Bakımından Önemi", **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı:43, 2010, ss. 294-296.

⁵⁸² Marino Sanudo Torsello, s. 106.

⁵⁸³ Marino Sanudo Torsello, ss. 106-107.

⁵⁸⁴ Unger, The Ship, s. 141.

⁵⁸⁵ Şişeler ateşi fırlatmak için kullanılmıştır. (Merçil, Selçuklu Denizciliği, s. 24)

⁵⁸⁶ Merçil, Selçuklu Denizciliği, s. 21.

⁵⁸⁷ Gemilerde top kullanımı için en erken tarih olarak 1337-1338 yıllarını vermektedir. Burada bahsedilen top, bir İngiliz gemisinin yeniden donatımında savunma silahı olarak yerleştirilmiştir. (Hutchinson, s. 159) Topun tarihçesi ve gemilerde kullanımı için bkz. Cipolla, ss. 47-48.

bahsetmiştir.⁵⁸⁸ Bu dönemden itibaren mermi atmak için mancınıkların yerini top, yay ve arbaletlerin yerini tabanca ve tüfekler almaya başlamıştı.⁵⁸⁹

Orta Çağ'da savaş gemisinin hareketi insan gücüne dayanıyordu. Bu nedenle gemi **mürettebatının** niteliği önemliydi ve bunun çok büyük bir kısmını kürekçiler⁵⁹⁰ ve savaşçılar⁵⁹¹ oluşturuyordu. Kürekçiler bu iş için orduya alınanlardan, beyliklerin halkından veya forsalardan oluşabiliyordu. Kürek mahkûmlarından seçilmediği takdirde savaşçı olarak da görev yapabiliyorlardı. Forsaların savaş esnasında zincirlerinden kurtulup düşmana katılma ihtimali vardı. Bunların yanında yelken kullanımı için yelkenci, teknenin hasar alan kısımlarının onarımı için marangoz ve kalafatçı gibi yardımcıları da mevcuttu.⁵⁹²

Geminin bir diğer özelliği ise seyir kabiliyetiydi. Seyir bilgisinin doğru olması intikal ihtiyacını azaltıyor ve daha geniş bir coğrafyada harekât yapmaya yardımcı oluyordu. Seyir imkânlarındaki gelişmeler ile daha doğru haritaların yapımı mümkün olabilmıştır. Bu imkânların artmasının diğer bir sonucu ise gemi boyutlarının yavaş yavaş büyümesi olmuştur. Bu nedenle XIII. yüzyıldan sonra daha büyük kadirgaların ve nakliye gemilerinin inşa edildiği görülmektedir. Bu gelişmeler seyrin daha güvenli ve doğru hale gelmesini, daha uzun yapılabilmesini ve süresinin kısalmasını sağlamıştı. XIV. yüzyıl sonlarına gelindiğinde gemiler daha uzun mesafelerde görev deruhte eder hale gelmişlerdi.

3.1.2. Gemi İnşa Teknolojisi

Köklü bir geçmişe sahip olan gemi inşa teknolojisi, eski çağlardan beri sürekli gelişme göstermiş ve Orta Çağ'a gelindiğinde de gelişmeye devam ediyordu. Amerikalı bir yazar bu gerçeği kısa ve açık bir şekilde teyit etmektedir: "*Gemi inşası eski ve geleneksel bir sanat olmasına rağmen hiçbir zaman aynı kalmamıştır.*"⁵⁹³

⁵⁸⁸ Enverî, s. 59.

⁵⁸⁹ Nicholson, s. 98.

⁵⁹⁰ Normal olarak XIII. yüzyıl sonlarında kürek başına üç kürekçinin verildiği kadirgada, dört kürekçi kullanılması gemi hızını arttırdığı ve gemi kontrolünü daha iyi seviyede gerçekleştirmeye yardımcı olduğu tespit edilmiştir. (Marino Sanudo Torsello, ss. 102-103)

⁵⁹¹ Geminin savaşçı erleri, Türk bahriyesinde "azeb" olarak adlandırılıyordu. (Enverî, ss. 31, 34, vd.)

⁵⁹² İdris Bostan, kürekli bir gemide denizcileri görevine göre sıraladığı "Osmanlılar ve Deniz" adlı eserinde, yelkencilikle uğraşanlara "alatçı" dendiğini belirtmektedir. (Bostan, Osmanlılar ve Deniz, s. 95)

⁵⁹³ R.Munro-Smith, **Ships&Naval Architecture**, Imarest, Londra, 2004, s. 1.

Bu gelişmeler sonucunda gemi inşa usulleri gelişmiş, farklı coğrafyaların geleneklerine, sahip oldukları imkânlarla ve deniz şartlarına göre birbirinden farklı teknolojiler ortaya çıkmıştır. Akdeniz’de, Uzak Doğuda, Hint Okyanusunda, Batı ve Kuzey Avrupa’da bölgeye has yöntemler ve bunun sonucunda birbirinden farklı gemi tipleri geliştirilmiştir. Anadolu’daki gemi teknolojisi ise Akdeniz’deki gemiciliğe bağlı olarak şekil almıştır.

Orta Çağ’ın değişik isimler altında inşa edilen büyük savaş gemileri, güçlü bir donanma için vazgeçilmezdi. Çünkü küçük gemilerle ancak sınırlı hedeflere ulaşmak mümkün olabiliyordu ve bunların caydırıcılığı düşüktü. Ancak hava durumu ve coğrafyaya bağlı olarak belirli şartlarda bunların da kullanışlı olduğu durumlar olabiliyordu.

Bu gemileri inşa etmek ve faal olarak idame etmek, her devir için kapsamlı ve maliyetli bir uğraştır. Onun bu özelliği, ekonomik ve sosyal kaynaklarının yönünü askerî alana tahsis etmeyi gerektirir. Dolayısıyla ticaretin yönü de bu tarafa çevrilir. Bu türden bir askerî harcama, ekonomik, sosyal, kültürel ve politik maliyetlere neden olur ve bunlar sadece parasal olarak ölçülemez.⁵⁹⁴ Parasal olarak ölçülebilen maliyetler tekne inşası için gerekli malzeme ve işçilik, idamesi için gerekli bakım masrafları, gemi personeline ödenen ücret gelir. Ölçülemeyen hususlar ise bir kaza veya savaş anında gemide yaşanan can kaybı, gemi için harcanan kereste nedeniyle ormanların yok edilmesi, gemi inşasına ayrılan bütçe nedeniyle ülke ekonomisinin zayıflaması, tersanelerde ticaret için inşa edilen gemi sayısının azalması gibi hususlardır.

Aslında ticari gemi ile savaş gemisi inşası birbirine çok yakın konulardı. Fakat savaş gemisinin inşasında savaşta etkin olmak amacı öne çıkarken ticari gemilerin inşasında ekonomik gayeler üstün tutuluyordu. Donanmanın lojistik yükünü taşıyan gemilerde ise her iki bakış açısı da dikkate alınıyordu.⁵⁹⁵

⁵⁹⁴ J. Francis Guilmartin’e göre askerî harcamadan beklenen fayda bu maliyetleri geçmelidir. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, s. 95. Bu tezin bazı istisnalarını bulmak mümkünse de geçerli olduğu birçok durum mevcuttur. XIV. yüzyılda Umur Bey tarafından Ege adalarına çok büyük filolarla düzenlenen seferler sonrası alınan ganimet yanında adalardan yıllık vergilerinin alınması ve böylece sefer maliyetinin maddi kısmının karşılanması bu düşünceyi büyük oranda desteklemektedir. Ancak sosyal ve kültürel maliyetler açısından aynı şeyleri söylemek mümkün olmayabilecektir.

⁵⁹⁵ Christides, Vasilios, “Naval History And Naval Technology In Medieval Times The Need For Interdisciplinary Studies”, *Byzantion*, Cilt: 58, Sayı: 2, 1988, s. 317.

Orta Çağ'da da gemi maliyetinin yüksek meblağlara ulaşması söz konusu olduğu için donanma teşkili de büyük bütçeler gerektiriyordu. Bu gerçeğe işaret eden bir kaynakta, basit bir geminin bile inşa edilip donatılabilmesi için 4000 sığra eşdeğer harcama yapılmasının gerektiği belirtilmiştir.⁵⁹⁶ Doktora tezini XVII. yüzyıldaki Tersane-i Amire hakkında yapan İdris Bostan, ahşap bir geminin inşasında birbirinden farklı ne kadar argüman olduğunu ortaya koymuştur. Bu tersanede 24 farklı meslek sahibinin 33 çeşit malzeme kullanmak suretiyle birbirinden farklı tipte çok sayıda gemi inşa ettikleri tespit edilmiştir.⁵⁹⁷ Zaman olarak farklı bir dönem olmasına rağmen temelde ahşap gemi teknolojisinin geçerli olması ve çok önceden beri bilinen kürekli ve yelkenli gemilerin kullanılıyor olması, bu çalışmanın birçok yönden incelediğimiz dönem için de dikkate alınabileceğini göstermektedir.⁵⁹⁸

Ahşap gemilerin inşasında kereste, demir, kendir, kenevir, zift, üstübü gibi çeşitli malzemeler kullanılıyordu.⁵⁹⁹ Bunlar arasında en önemli olanı **kereste** idi. Tekne, direk ve kürekler için farklı tiplerde ağaçlar gerekiyordu. En çok kullanılan ağaçlar meşe, karaçam ve köknardı. Tekne için meşe, direkler için köknar ve karaçam kullanılıyordu. Bunlardan en fazla ihtiyaç duyulan ağaç gemi iskeleti ve dış kaplamalarında kullanılan meşe idi. Ana omurga ve kaplamalarda düz, bodoslama ve postalarda ise eğri meşe gerekiyordu. Kemerele için karaçam, iç bölmelerde karaçam ve köknar, dümen yapımında ise ceviz ağacı kullanılıyordu.⁶⁰⁰ Gemi yapımı için gereken diğer önemli malzemeler çeşitli kalınlıklarda halat, ip ve ağlar ile geminin hemen hemen her yerinde kullanılan kelepçe ve çivi idi. Ayrıca yelken donanımı için de birçok malzeme kullanılıyordu. Bunların en başında direk, sonra da yelken geliyordu. Büyük gemilerde genellikle iki direk vardı. Direkleri sabit tutmak için sabit donanım kullanılıyordu. Yelkenleri tutan yatay direklere seren deniliyordu. Bunlar genelde daha hafif ağaçlardan yapılıyordu. Yelken ve serenlerin çekilmesini

⁵⁹⁶ Mathew Bennet ve diğerleri, **Dünya Savaş Tarihi: Ortaçağ, Teşhizat, Savaş Yöntemleri, Taktikler (500-1500)**, çev. Özgür Kolçak, Timaş Yayınları, İstanbul, 2011, s. 212.

⁵⁹⁷ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1992, (Tersâne-i Âmire), ss. 31-79, 102-170.

⁵⁹⁸ Bu gerçeği ifade eden Cipolla, gemi teknolojisinin temelde aynı olması nedeniyle Orta Çağ sonlarındaki bir gemi kaptanının Nelson dönemine ait bir geminin kumandasını aldığı anda hiçbir zorlukla karşılaşmayacaklarını belirtmektedir. (Cipolla, s. 39)

⁵⁹⁹ Nicholson, s. 145; Bostan, Tersâne-i Âmire, ss. 102-146.

⁶⁰⁰ Lane, Venetian Ships, ss. 217-218; Ciciliot, s. 262.

ırgat sağlıyordu. Irgat bundan başka gemi demirinin vira edilmesinde de kullanılıyordu.⁶⁰¹

Kerestenin önemine binaen bunların elde edildiği ağaçların seçimi ve kesimden sonraki işlemler teknenin dayanıklılığına hükmeden hususlardı. Her şeyden önce kereste üretilecek ağaçların gemi omurgası ve kaplamalarını elde etmeye yetecek kadar kalın ve düz olması gerekiyordu. Bunun yanında kerestenin içinde ıslaklık olmaması yani kesim zamanının ağaçların yeşil olmadığı sonbahar ve kış mevsimlerine denk getirilmesi gerekiyordu.⁶⁰²

Elde edilen kerestelerin teknede ilgili bölüme yerleştirilmesinde veya tutturulmasında çivi kullanılıyordu. Geminin değişik yerlerinde farklı ölçülerde kereste kullanıldığından farklı büyüklüklerde çok sayıda çiviye ve bunların üretilmesi için yeteri kadar demire ihtiyaç duyuluyordu. Demirin kullanıldığı başka bir alan da demirlemede kullanılan gemi çıpasının imaliydi. Temel hatları oluşturulan teknenin su sızdırmazlığı için ise üstübu ve zift kullanılıyordu. Sızdırmazlık, ahşap aralıkların üstübu ile doldurulması ve bunun üzerine zift sürülmesi ile sağlanıyordu.⁶⁰³

Geminin dengesi ve dayanıklılığı açısından rakamsal değerlerin önemli sonuçlar doğurması nedeniyle inşa esnasında belli ölçüler göz önüne alınmıştır. Bu ölçüler öncelikle geminin denizde yüzebilmesi ve kullanım amacına uygun olabilmesini sağlamıştır. Omurganın, bodoslamaların, postaların, kemerelerin, kaplamaların, güvertelerin, dümenin, küpeştelerin, oturakların, direklerin ve yelkenlerin uygun şekilde yapılması ile gemi deniz harbinin önemli bir parçası haline gelmiştir. Bu ölçüler, günümüzdeki gibi gemi resimleri çizilmediğinden genellikle gemi inşa ustalarının kafasında şekillenmiştir.

Gemi yapımında iki farklı yöntem uygulanıyordu: Birincisinde geminin kaplamaları birbirine tutturulmak suretiyle önce gövdesi oluşturuluyor ve bilahare iskeleti ekleniyordu. İkinci yöntemde ise önce iskelet oluşturuluyor, daha sonra bunun üzerine kaplamalar tutturuluyordu. Bunlardan en çok kabul gören ve kalyon devrinde de temel alınan yöntem önce iskeletin oluşturulmasıydı.⁶⁰⁴

⁶⁰¹ Hutchinson, ss. 47-64.

⁶⁰² Marino Sanudo Torsello, ss. 114-115.

⁶⁰³ Kâtip Çelebi, Tuhfetü'l-Kibâr, s. 146.

⁶⁰⁴ Nicholson, s. 145; Lane, Venetian Ships, s. 8.

Ahşap gemi inşası için uygulanan en gelişmiş yöntemde geminin inşasına kızakların hazırlanması ve bunların üzerine teknenin omurgasının konmasıyla başlanıyordu. Omurga, teknenin sağlamlığına etki eden en önemli parça olması itibarı ile en dayanıklı, kalın ve düzgün ağaçlardan seçiliyordu. Boyu 30 m civarına olan omurganın baş ve kış tarafına teknenin derinliğini meydana getirecek olan ve belli bir açıyla ana güverteye kadar uzanacak olan bodoslamalar ekleniyordu. Bu işlemden sonra sıra postalara geliyordu. Postaların eğikliğinin teknenin istenen şekline uygun olması gerekiyordu. Tekne formunun uygun şekli alması için gemi inşa ustasının, gemi orta noktasından (amidship) geçen posta ile baş ve kış postalarının eğikliğini ayarlaması gerekiyordu. Geminin vasatında “U” şeklini alan postalar başa ve kışa doğru belli bir noktadan sonra daralmaya başladılar. Bu daralma öyle bir noktaya gelirdi ki postanın şekli artık “V” veya “Y” şekline dönüşürdü. Bu nedenle daralma oranı hassas ölçümlerle belirlenirdi. Bu şekilde hazırlandıktan sonra omurgaya tutturulan postalar ve bunları birbirine bağlayan kemerele ile geminin iskeleti tamamlanıyordu.⁶⁰⁵

Bu aşamadan sonra kalafatçılar, iskeletin her bir parçasının sağlam bir şekilde tutturulması için bağlantı yerlerindeki boşlukları dolduruyordu. Bu şekilde sabitlenen postaların üzerine kaplamalar sabitleniyor ve ardından ana güverte ile alt güvertenin kaplamaları yerleştirilerek tekne kısmının kaba inşası tamamlanıyordu. Bundan sonra kalafatçının marifetiyle kaplamaların aralarındaki boşluklar kapatılıyor ve böylece teknenin su sızdırmazlığı sağlanıyordu.⁶⁰⁶

Bu işlemlerden sonra teknenin en karmaşık ve gemi tayfasının sürekli olarak kullandığı gemi üst yapısının (superstructure) inşası geliyordu. Bu kısımda normal marangozlar tarafından yapılacak çok sayıda işin yanında gemi inşa ustalarının belirlemesi gereken kritik hususlar da vardı. Bunlar, geminin itme gücünü sağlayan kürekçilerin oturdukları oturakların mesafelerinin ve kullandıkları küreklerin yerleştirildiği lumbar mevkilerinin ve şeklinin belirlenmesiydi. Bunlar da belli ölçülere göre özenle karar verilmesi gereken kısımlardı.⁶⁰⁷ Bu faaliyetlerden bağımsız bir şekilde, geminin donatımı kapsamında makara ve palangaların,

⁶⁰⁵ Lane, Venetian Ships, ss. 88-92.

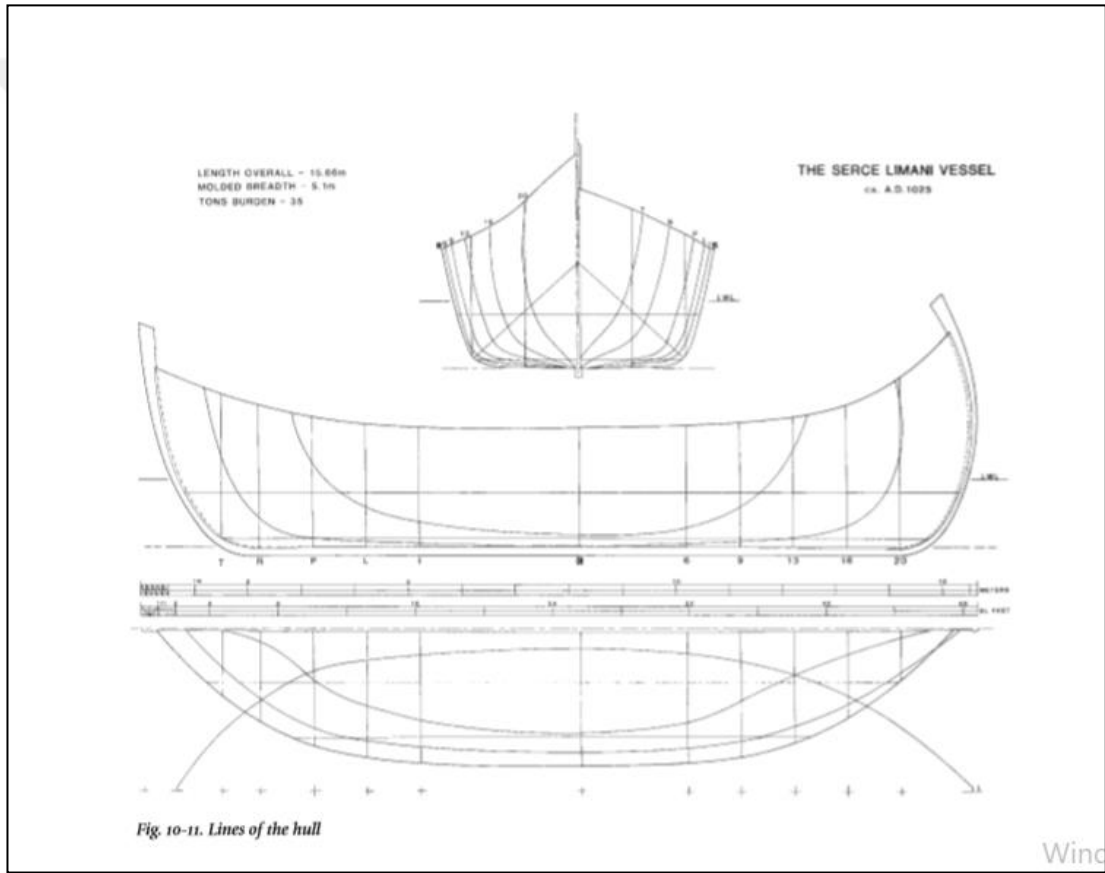
⁶⁰⁶ Lane, Venetian Ships, s. 98.

⁶⁰⁷ Lane, Venetian Ships, s. 97.

halatların, direklerin ve serenlerin, yelkenlerin, küreklerin ve dümenin imali ayrı olarak gerçekleştiriliyordu.⁶⁰⁸

Gemi inşası esnasında belirlenmesi gereken en önemli ölçü, geminin boyu ve genişliği; en önemli oran ise boyun ene oranıydı. Genişliğin boya oranı, geminin su üstünde alacağı yola ve taşıyacağı yük kapasitesine etki eden en büyük husustu. Bu oran bir savaş gemisi için ortalama bire yedi (1:7) olmakla birlikte gemi türüne göre değişiklik gösteriyordu. Ticaret gemilerinde ise ortalama bire beş (1:5) civarındaydı.

Şekil-20 Serçe Limanı Batığına Ait Tekne Çizimleri



Kaynak: Steffy, s.166.

Anadolu'da inşa edilen gemilerin bir örneğini, Marmaris'in güneyinde Rodos Adası'nın karşısında, Bozburun Yarımadası güneybatı ucunda küçük bir liman olan Serçe Limanı'nda bulunan bir batıkta görebilmek mümkündür.⁶⁰⁹ Bu ahşap gemi

⁶⁰⁸ Lane, Venetian Ships, ss. 98-99.

⁶⁰⁹ Unger, The Ship, s. 36; Pryor, Coğrafya, Teknoloji ve Savaş, ss. 43-45.

batığının tam boyu 15 m, genişliği 5,2 m kapasitesi 35 tondur. Küçük bir ticari gemi olan bu batık, Orta Çağ gemi inşa teknolojisini yansıtan somut bir belge niteliği taşımaktadır. Ayrıca geminin taşıdığı malzemelerden hareket ederek dönemin deniz ticaret yollarını belirlemek de mümkün olabilmektedir. Yapılan incelemelerde, teknenin XI. yüzyıla ait olduğu, Bizans ve Müslüman dünyasında ticaretle uğraştığı tespit edilmiştir.⁶¹⁰

Bu teknenin altı oldukça düz bir yapıdadır. Baş bodoslama ve kık bodoslama yavaş yavaş değil keskin bir dönüşle yukarı kıvrıldığından teknenin genel şekli kutuya benzemektedir. Küçük bir gemi olmasına rağmen Serçe Limanı batığının gemi inşa teknolojisi açısından önem taşıyan yönü, büyük ihtimalle önce omurga ve iskeletinin ardından da kaplamalarının inşa edilmiş olmasıdır.⁶¹¹

Bizans İmparatorluğu'nun başkentinde yer alan limanlardan birisi olan ve bugün alüvyonlarla dolmuş halde bulunan Theodosius Limanının bulunduğu Yenikapı'da tespit edilen gemi batıkları da araştırma dönemimiz ve yakın dönemlere ait gemi teknolojisine ilişkin çok sayıda verinin günışığına çıkmasını sağlamıştır. Çalışmalarda tespit edilen 37 geminin çoğu ticari gemiden, bir kısmı da savaş gemisinden oluşmaktadır. Yapılan incelemelerde inşa tarihleri V. yüzyıl ile XI. yüzyıl arasına tarihlenen gemilerin inşa yöntemleri, gövde-ilk metodundan omurga-ilk metoduna geçişi açıkça göstermiştir. Ayrıca tekneler arasında her iki metodun da uygulandığı gemilerin bulunması bu geçişi teyit eder vaziyettir.

Gemiler arasında hem ticaret hem de savaş gemilerinin bulunması, bunların inşası ile ilgili mukayesenin de yapılabilmesine imkân vermektedir. Burada yer alan kadirga türündeki savaş gemilerinin ticaret gemilerinden daha büyük olduğu ve daha kaliteli malzemelerden inşa edildiği tespit edilmiştir.

Sadece 8 batık üzerinde yapılan bir analizde tespit edilen 2 savaş gemisinin ortalama 30 m boyunda ve 4 m eninde olduğu hesaplanırken en büyüğü 15 m boy ve 5 m genişliğe sahip ticaret gemilerinin boyunun 8-15 m arasında, genişliğinin

⁶¹⁰ J.Richard Steffy, "Construction and Analysis of the Vessel", **Serçe Limanı: an Eleventh- Century Shipwreck, Volume 1: The Ship and its Anchorage, Crew and Passengers**, Ed. Bass, George F. ve diğerleri, Texas A&M University Press, Texas, 2004, s. 36.

⁶¹¹ Steffy, s. 157.

2,5-5 m arasında olduğu görülmüştür. Bu oranlar daha önce yapılan çalışmalarda tespit edilenlerle yaklaşık olarak uygunluk göstermektedir.⁶¹²

Sonuç olarak teknelerin inşasında kullanılan malzemenin ahşap olması nedeniyle gemilerin boylarının sınırlı olması gerekiyordu. Geminin boyunun uzun olması, ağır deniz şartlarında geminin ikiye ayrılmasına yol açabilirdi. Teknenin ahşaptan üretilmiş olmasının başka sonuçları da vardı. Her şeyden önce gerekli malzeme ve nitelikli işgücü sağlandığı takdirde bu tür gemileri inşa etmek fazla zaman almıyordu. Bunun yanında bazı dezavantajlara da sahipti. Ahşabın doğal şartlardan etkilenmesi geminin ömrünün kısalmasına yol açıyordu. Geminin uzun yıllar kullanılabilmesi için düzenli bakımı gerekiyordu.

XIII. yüzyıldan itibaren daha büyük gemilerin inşa edilmeye başlaması gemide kullanılan malzemeleri ve donanımı da etkilemiştir. Geminin boyutlarının büyümesine bağlı olarak direk ve yelkenlerin sayısı ve ölçüleri artmış, bu ilaveler daha fazla seren, halat ve makara gerektirmiştir. Büyük gemileri hareketini desteklemek için artan kapasite oranında daha fazla kürekçi istihdam edilmeye ve daha büyük kürekler imal edilmeye başlanmıştır. Teknenin büyümesiyle, imalatta kullanılan malzemelerin sayısı ve niteliğinde artış meydana gelmiştir.⁶¹³

3.2. TERSANELERİN ÖZELLİKLERİ

3.2.1. Tanım

Önceki paragraflarda da bahsedildiği gibi **tersaneler**, gemi inşası için gereken destek, ustalık, teknoloji ve malzemenin bir araya geldiği yerlerdir. Arapça dârü's-sinâ'adan (دَارُ صِنَاعَةٍ) gelen tersane, birçok Avrupa ülkesi tarafından arsenal (İngilizce, Fransızca), darsena (İtalyanca, Portekizce) ve dârsena (İspanyolca) şekline çevrilerek kullanılmıştır.⁶¹⁴ Bizans donanmasında ise gemilerin inşa edildiği yerleri

⁶¹² Cemal Pulak, Rebecca Ingram ve Michael Jones, "Eight Byzantine Shipwrecks from the Theodosian Harbour Excavations at Yenikapı in Istanbul, Turkey: An Introduction", **The International Journal of Nautical Archaeology**, Cilt: 44, 2015, ss. 39-73.

⁶¹³ Unger, *The Ship*, s. 92.

⁶¹⁴ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 13.

tanımlamak için **arsanas** veya **tarsanas**, bazen de **neorion** terimlerinin kullanıldığı görülmektedir.⁶¹⁵

Bu dönemden günümüze ulaşan yapılar, tersanelerin ahşap gemilerin boyutlarına uygun gözlerden oluştuğunu, tamamlanan gemilerin suya indirilmesinde kolaylık sağlayacak şekilde düzenlemeler yapıldığını göstermektedir. Venedik, Pisa ve Barselona gibi yoğun denizciliğe sahne olan limanlarla birlikte Alâiye de geç Orta Çağ'da faaliyet gösteren Akdeniz'deki tersanelerin yapısına ışık tutmaktadır.⁶¹⁶

Gemi inşa teknolojisi zamanla değişikliğe uğrasa da **tersane kurulması için** gerekli olan temel ihtiyaçlar teknolojik gelişmelerle ortaya çıkan küçük farklar dışında hemen hemen aynı kalmıştır. Bu ihtiyaçlardan en önemlisi tersanenin kurulacağı yerin belirlenmesidir.⁶¹⁷ Kuruluş yeri seçimi ile ilgili yakın zamanda yapılan bilimsel bir araştırma sonucunda ana kriterler, işçilik (iş gücü kalitesi, işçilik maliyeti, işgücü arzı vb.), çevre (ulaşım, iklim, nüfus yapısı, jeolojik yapı, enerji kaynaklarının yeterliliği), bölge özellikleri (ekonomik durum, tedarikçilere ve endüstri bölgelerine yakınlık, vb.), sosyo-kültürel yapı (gelir seviyesi, vb.), finans ve vergi olarak tespit edilmiştir.⁶¹⁸ Başka bir çalışmada bu hususlara liman durumu, arazi ve deniz koşulları da eklenmiştir.⁶¹⁹ Bu çerçevede, bir tersane için gereken başlıca ihtiyaçların uygun liman derinliği ve deniz etkilerine karşı korunması, kaynaklara yakınlık, ulaşım kolaylığı, sanayi bölgelerine yakınlık, kalifiye eleman ihtiyacı, yeterli işgücü kapasitesi ve uygun iklim koşulları olduğu görülmektedir. Bu şartların Orta Çağ için de geçerli olduğunu, incelediğimiz tersanelerin genellikle bu koşullara uygun olduğunu söylemek mümkündür.

Gemi inşa teknolojisi keresteye dayandığından bir tersane teşkili için gereken hususlardan biri bu kerestenin temin edileceği ormanlara yakınlık idi. Diğer hususlar

⁶¹⁵ Neorion terimi, “gemilerin beklemesi için ayrılmış ve bu amaç için inşa edilmiş deniz tesisleri” anlamına gelmekte ve ayrıca gemi hasarlarının onarımını da içermektedir. Dolayısıyla bu terimin tam olarak tersane teriminin eşiti olduğunu söylemek zordur. Hélène Ahrweiler, neorion terimi ile liman kelimesinin anlaşılmasının daha uygun olduğunu ifade etmektedir. (Ahrweiler, ss. 420-421, 425)

⁶¹⁶ Antonella Guida, Antonello Pagluica ve Domenico Debeneditis, “Thoughtful Recovery of Medieval Shipyards in Contemporary Culture Sites”, **International Journal of Sustainable Development and Planning**, Cilt:12, Sayı:8, 2017, ss. 1338-1347.

⁶¹⁷ Abdullah Türk, **Tersane Kuruluş Yeri Seçimi ve Yerleşiminin Genetik Algoritma Tabanlı Olarak Yapılması**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Anabilim Dalı, Trabzon, 2019, s.1.

⁶¹⁸ Türk, ss. 89-91.

⁶¹⁹ Ender Doğan, **Tersane Örgüt Yapılarının Fonksiyonel Örgütlenme Yönünden İncelenmesi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 1999, ss. 34-36.

ise, tüm rüzgârlara karşı korunaklı bir liman, düşman taarruzundan uzak bir bölge ve yeterli işgücü sağlayabilecek insan nüfusuna sahip olmağı.

Savaş gemisi inşası, kaliteli malzeme ve işgücüne ilaveten gemiler için iskele, çekek yeri, kızaklar ve malzeme için yeteri kadar depo gerektiriyordu. Bu nedenle tersane işletilmesi için güçlü bir ekonomi gerekiyordu ve gemilerin büyümesi ve denizcilik faaliyetlerinin ve gemilerin artmasıyla birlikte bu ihtiyaç da artıyordu.

Anadolu'daki tersaneler açısından baktığımızda öncelikle tüm bölgelerde yeterli kerestenin olduğu görülmekteydi. Trabzon, Sinop ve Amasra Karadeniz ormanlarının yakınındaydı. İzmir'deki tersane de aynı şekilde ormanlık alanın bitişiğinde kurulmuştu. Alâiye Tersanesi Toros Dağlarının zengin ağaç kapasitesine dayanıyordu.

Boztepe Yarımadasının doğal liman şeklinde olan korunaklı güney kesimi Sinop için, yine aynı adlı diğer Boztepe Yarımadası Amasra için, İzmit Körfezi İzmit ve Karamürsel için, İzmir Körfezi İzmir için, Alanya Yarımadası Alâiye'deki tersane için (kısmen) korunak oluşturmuyordu. Ayasuluğ ve Balat'ın tersaneleri de muhtemelen o zamanlar körfez şeklinde bulunan denizin kenarında bulunmaktaydı.

Tersanelerde **inşa edilen gemiler** hem askerî hem de sivil gemileri kapsama alanına alma ihtimali yüksekti. Bunun yanında inşa edilen gemilerin bir kısmının hem ticari hem de askerî maksatla kullanımının mümkün olması bu ihtimali daha da artırıyordu. Nitekim günümüzde de dünya çapında genellikle aynı tersanede hem askerî hem de ticari gemi üretimi yapılabilmektedir.⁶²⁰

Hélène Ahrweiler; bu şekilde bir **ticari ve askerî tersane ayrımı** yapmanın pek mümkün olmamakla beraber **Konstantinopolis, Rodos, İzmir, Kıbrıs ve Antalya** gibi büyük deniz üslerinin bulunduğu kıyı şehirlerinde donanma için çalışan tersanelerin de mevcut olduğundan bahsetmektedir. Buna göre özellikle eyalet filolarının büyük kısmı, tartışmasız bir şekilde ticaret bahriyesi ustaları tarafından inşa edilmiştir.⁶²¹ Ancak aynı yazar, Bizans topraklarında tersane kurulumu için bol

⁶²⁰ ABD'de 1996 yılında yapılan ve tersaneler, sanayi çalışanları, üniversiteler ve araştırma birimleri gibi geniş bir sahayı kapsayan çalışmada, ABD gemi inşa sanayinin 1980'lerde askerî alana yönelmesinden dolayı dünya gemi taşımacılığında azalan payından bahsedilmektedir. Çalışmada ayrıca bu gerilemenin nedenleri araştırılırken tersanelerin teknolojik durumu incelenmiş, bu teknolojinin geliştirilmesi için yeni materyaller, yeni üretim teknikleri ve sürecinin kullanılması, eğitim ve destek gibi hususlara değinilmiştir. (John M Stewart ve diğerleri, **Shipbuilding Technology and Education**, National Academy Press, Washington, 1996, s. 1)

⁶²¹ Ahrweiler, s. 425.

miktarda malzeme ve insan gücü olduğunu belirterek bunların Bizans'ın düşmanlarının eline sağlam olarak geçtiğini ve aynı işi bu defa Türk Beylikleri veya imparatorluk topraklarına yerleşen korsanlar adına yapmaya devam ettiklerini bu nedenle de tersanelerin bir listesini vermenin imkânsız olduğunu vurgulamaktadır.⁶²²

3.2.2. Tersane Çalışanları

XII. ve XIII. yüzyıllardan itibaren uluslararası ticaret geliştikçe deniz ticaretinin artış göstermesi, gemi inşa faaliyetlerini de etkilemiştir. Uluslararası ticaretin gelişmesi gemi ihtiyacını artırmış ve gemiciler tersanelere daha çok sipariş vermeye başlamışlardır. Bunun sanucunda siparişi artan tersanelerin iş yükü de artmaya başlamıştır. Bu aynı zamanda tersanede çalışanlar için de daha çok iş ve ihtisaslaşma demektir. Diğer bir ifadeyle tersanede çalışarak geçimini sağlayanlar, artık çiftçilik gibi ikinci bir iş yapmak zorunluluğu duymayacaklardı.⁶²³ Böylece tersanelerde marangoz, kalafat ustası gibi değişik meslek kolları gelişmeye başlamıştı.⁶²⁴

Gemi inşasında en önemli rolü gemi inşa ustaları veya mimarları oynuyordu. Geminin yapılacağı ölçülere göre önemli kararların verilmesi bu kişilere aitti. Diğer ustalar bunların verdikleri direktiflere göre çalışırlardı. Tekne imali için kerestenin hazırlanmasından kaplamaların yerleştirilmesine kadar dülger, marangoz ve kalafatçı başta olmak üzere tecrübeli ustaların çalışması gerekiyordu. Kullanılacak kerestenin hazırlanması işini bıçkıcı veya dülger yapardı. Hazırlanan kerestenin taşınması da gemi inşa ettirenler tarafından düşünülmesi gereken bir husustu. Kaba ağaç işlerinden sonra teknenin üretiminde en faal olan ustalar marangoz ve kalafatçılardı. Marangoz gemi inşasının hemen her safhasında görev yapardı. Kalafatçılar ise su sızdırmazlığını sağlardı. Küreklerin ve makaraların hazırlanmasında da yine ustalaşma gerekiyordu. Bu nedenle makaracılık adı altında bir meslek ortaya çıkmıştı. Bunlara vasıfsız işçileri de ilave etmek mümkündür. Gemilerin boyutu ve inşa edilen gemi sayısı arttıkça tüm bu işlerle uğraşanların sayısı da artış gösteriyordu.

⁶²² Ahrweiler, s. 427.

⁶²³ Unger, The Ship, ss. 147-148.

⁶²⁴ Ciciliot, s. 264.

Bizans donanması hakkında önemli bilgiler veren Naumachia adlı eserde her dromondaki kürekçilerden bir tanesinin gemi inşa ustası “**naupēgoi**” olması gerektiği belirtilmektedir.⁶²⁵ Buradan hareketle Bizans tersanelerinde çalışan gemi inşa ustaları için de bu “**naupēgoi**” teriminin kullanıldığını kabul etmek mümkündür. Bu gemi inşa ustalarının imparatorluğun kıyı boyunca yayılan küçük veya büyük gemi inşa merkezlerinde çalıştığını söyleyebiliriz.⁶²⁶ Buna ilaveten şunu belirtmek gerekir ki Anadolu’daki temaların tersanelerinde çalışanların durumu, İstanbul’dakilere göre biraz değişti. İstanbul’da sadece savaş gemisi inşa eden askerî tersaneler söz konusuydu. Anadolu’da ise İstanbul’dan farklı olarak ticari bahriye için çalışan ustalar askerî gemi inşasında da çalışıyorlardı.⁶²⁷

İmparatorluğun gemi inşa faaliyetlerinden sorumlu olan şahsı tanımlamak için “**exartysis**” terimi kullanılmıştır. Bununla birlikte Bizans kaynaklarında, imparatorun inşaat faaliyetlerinin yürütülmesinden sorumlu memurlara “**epeiktes**” adı verildiği, bunun gemi inşa faaliyetlerini de kapsadığı görülmektedir.⁶²⁸

Galata’daki Cenevizlilerinin Haliç’in Kuzeyinde bulunan Bizans tersanesinin hemen batısında yer alan tersanelerinde çalışanlarla ilgili bazı bilgilerden bu tersanenin idari yapısı ile ilgili bilgi almamız mümkün olmaktadır. 1391 tarihli bir belgede, bir Bizanslının “**protomastor**”, yani baş usta olarak marangoz ve kalafatçılardan oluşan ve bunları desteklemek üzere işçi ve diğer yardımcılardan oluşan bir takıma liderlik ettiğinden bahsedilmektedir. Bu işçi ve yardımcılara ise “**servitores**” deniliyordu. Galata Cenevizlilerinin çalışanlar için kullandıkları terimleri Bizans’tan almış olmalıdırlar. Bu terimlerden protomastor teriminin, Bizans İmparatorluğu’nda kullanılan protostrator, protomagister, protovestiaros, protosébaste ünvanları gibi aynı kaynaktan geldiği görülmektedir. Servitores

⁶²⁵ Pryor ve Jeffreys, ss. 486-487.

⁶²⁶ Ahrweiler “naupēgoi” terimiyle kastedilenin gemi inşa mühendisleri ve marangozlar olduğunu ifade etmektedir. (Ahrweiler, s. 425)

⁶²⁷ Ahrweiler, s. 426.

⁶²⁸ Ahrweiler, s. 422. Benzer şekilde Osmanlı döneminde de, taşrada gemi inşası gerektiğinde merkezden bu işten sorumlu bir memur gönderildiği görülmektedir. **Tersane emini** veya **mübaşir** ismi verilen bu memurlara tersanenin bulunduğu bölgedeki idarecilere gemi inşası ile ilgili emir verme yetkisi de verilmiştir. (Mehmet Ali Ünal, “XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi”, **XIV. Türk Tarih Kongresi Bildiriler Kitabı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 9-13.9.2002, s. 921)

teriminin de Latince kaynaklı olması nedeniyle Bizans tersanelerindeki idari yapının da bu şekilde olduğunu söylemek mümkündür.⁶²⁹

Anadolu'yu yurt olarak benimseyerek denizciliğe kısa sürede başlayan Türkler, Karadeniz ve Akdeniz'de filolarının inşa edildiği Sinop ve Alâiye, Çaka Bey ve Aydınoğulları donanmasının inşa edildiği İzmir başta olmak üzere önemli tersaneler işletmişlerdir.

Gemi inşasıyla bağlantılı işlerle ilgili dönemin kaynaklarında bazı meslekler geçmektedir. Bu meslekler -ileri seviyede olmasa da- denizcilikle ilgili olması yönünden tersaneleri de kapsamaktaydı. Erdoğan Merçil tarafından Anadolu Selçukluları ile ilgili hazırlanan bir eserde, tersanede çalışıp çalışmadığına değinilmeksizin genel mesleklerden bahsedilmiştir. Bu mesleklerin en önemlileri de mimar ve marangozdu.⁶³⁰ İdris Bostan ise Osmanlı döneminde tersane çalışanlarını idari ve teknik olarak ayırmak suretiyle incelemiştir. İdari çalışanların başında Tersane Emmini, Kethüda ve Tersane Ağası gelmekteydi. Teknik çalışanlar ise mimar, marangoz veya neccar, kalafatçı, pârûtırâş, haddad, meremmetçi, tûcger, makaracı, üstübücü olarak sıralanmaktaydı. Tersane emmini tersanenin gelir-giderinden, kethüda disiplin ve inzibatından, tersane ağası da idaresinden sorumluydu. Pârûtırâşlar kürek; haddadlar, gemi demiri (lenger) ve çivi; tûcgerler ise makara dili imali ile uğraşırlardı. Meremmetçi onarım işlerini yürütürken üstübücü ziftlenecek tahtaların arasını üstübü ile doldururdu.⁶³¹

Bizans ile Türk tersane görevlileri genel olarak birbirine benzemektedir. Exartysis tersane kethüdası, epeiktes tersane emmini, protomastor baş mimar, naupegoi mimar ve marangoz, servitores de diğer yardımcıları ve işçilerin karşılığı olarak değerlendirilebilir. Şüphesiz bu konuda daha kesin değerlendirmeler, Bizans ve Türk gemi inşa terimleriyle ilgili daha detaylı bir çalışma ile ortaya konulabilecektir.

Bizans donanmasının XIII. yüzyıl sonlarından itibaren atıl duruma düşmesi ve devlete bir yük olarak görülen gemi inşa faaliyetlerinin durdurulması, geçimini gemi yapımından kazanan Rumların da yeni arayışlar içerisine girmesine yol açmıştır. Bu ortamda denizciliğe büyük bir istekle sarılan Türklerin çabalarının ilgi

⁶²⁹ Michel Balard, *La Romanie Genoise (XIIe-début du XVe siècle)*, Rome: École Française de Rome or Società Ligure di Storia Patria, Cenova, 1978, s. 448; Müller-Wiener, Wolfgang, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998. s. 38.

⁶³⁰ Merçil, *Türkiye Selçukluları'nda Meslekler*, ss. 82-105.

⁶³¹ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, ss. 31-71.

görmemesi olanaksızdı. Kendi devletlerinde aradığını bulamayan bu gemi inşa ustaları, Türkler tarafından işletilen tersanelerde gönüllü olarak çalışmışlardır.⁶³²

Rumların yanında Cenevizliler ve diğer Hristiyanlar da Türk tersanelerinde ve donanmasında çalışmış ve onların yanında savaşmışlardır. Nitekim 1416 yılında Türklerle Venedikliler arasında Gelibolu önünde yapılan muharebede esir olan Türk donanma gemilerinin tayfaları arasında Cenevizliler ve birçok Hristiyan tespit edilmiştir.⁶³³ Bunda kuşkusuz Rumların Türk yönetimini tercih etmeleri temel faktör olmuştur.⁶³⁴

3.2.3. Bizans Dönemi

Anadolu'daki **tersanecilik faaliyetlerinin** geçmişi eski çağlara dayanmaktadır. İyonlar gibi Karadeniz ve Akdeniz'de önemli seviyede denizcilikle uğraşan şehir devletlerinden sonra Roma ve Bizanslılar da donanmalarının önemli bir kısmını Anadolu kıyılarındaki tersanelerde inşa ve idame etmişlerdir. Bizans İmparatorluğu, Karadeniz, Ege, Adriyatik Denizi ve Doğu Akdeniz'e yayılan geniş topraklarda hâkimiyetini devam ettirebilmek için deniz kuvvetlerine büyük bir ihtiyaç duymuştur.

Bizans İmparatorluğu'nun en önemli tersanesi İstanbul'daydı. Ancak imparatorluğun geniş topraklara yayılması nedeniyle diğer bölgelerde de tersaneler kurulmuştu. Bunların başlıcaları I.Justinianus zamanında Ravenna, İskenderiye, Kalabriya, Kıbrıs, Sicilya ve Trabzon idi. Sonraki yüzyıllarda sınırların değişmesiyle bunların bir kısmı el değiştirecek, tema düzeninin oluşturulmasıyla yenileri ortaya çıkacaktır. Bu dönemde deniz gücünü oluşturan filolara hizmet eden tersaneler tema düzeni ile bağlantılı olarak gelişmiştir. Deniz gücünün başlıca kaynağını Güneybatı

⁶³² Cahen, Anadolu'nun fethi sürecinde gayrimüslimlerin Türklere bakışını şu şekilde yansıtmaktadır: "Çoğu zaman bu fetihleri kendilerine karşı bir hareket gibi algılamamışlar; Bizans'ın cezalandırılması olarak yorumlamışlardı. Ayrıca Bizanslılar da başka Bizanslılara karşı Türkleri çağırmışlardı. Bu ortamda, Türk işgalini önlemek için gösterilen gayret kadar işgali kolaylaştırmak için gösterilen işbirliği çabaları da vardı." (Claude Cahen, **Osmanlılardan Önce Anadolu**, 4.baskı, Çev. Erol Üyepazarcı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2014, (Osmanlılardan Önce Anadolu), s. 166)

⁶³³ Doukas, ss. 66-67.

⁶³⁴ Aslında bu, Bizans'ın bozulan yapısı ve Türklerin adil idaresi nedeniyle yadırganacak bir netice durum değildir. Çünkü Anadolu'da daha XI. yüzyılda başlayan Türk yönetimi, Bizans idaresinden sadece savaş meydanlarında değil diğer yönlerden de üstün olması bakımından bir çekim merkezi haline gelmişti. (Daş, Bizans, s. 171) Türk hâkimiyetinin alternatif seçenek olarak tercih edilme nedenleri ile ilgili daha detaylı bilgi için bkz. Daş, Bizans, ss. 171-186.

Anadolu'daki Kybiration ile ondan sonra kurulan Sisam ve Ege temalarında bulunan tersaneler teşkil etmiştir. Aslında bunlar haricinde kalan diğer temaların da denizle bağlantısı mevcuttu. Bunların da az veya çok gemi inşa ile ilgili faaliyetlerde bulundukları şüphesizdir.

Merkez ve taşra olarak iki kısımdan oluşan **Bizans donanmasının gemi inşa** faaliyetlerinde de aynı düzen vardı. XI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise bazı taşra tersaneleri önemini korusa da esas Bizans donanması İstanbul'da inşa ediliyordu.⁶³⁵ İstanbul'da değişik amaçlı tersaneler mevcuttu. İmparatorluk donanması için faaliyet gösteren tersaneye “neorion” adı veriliyordu.⁶³⁶ Bu tersane Haliç'in girişinde, bugünkü Eminönü denilen yerdeydi.⁶³⁷ Ancak günümüzde tersaneyle ilgili herhangi bir ize rastlamak mümkün değildir.⁶³⁸

Bizans döneminde Anadolu'da yer alan tersaneler, eyalet ya da tema filolarının inşasında görev alıyordu. Bunlar İstanbul'da yer alan merkezî tersaneden ayrı birer yapı içindeydiler.⁶³⁹ Ancak XI. yüzyılın ikinci yarısına kadar bir anlamda özerk olan temalardaki filoların bu durumunun artık sona erdiği ve başkent'in önem kazandığı görülmektedir. Bundan sonra savaş filosunun İstanbul'daki tersanelerde inşa edilmesine ağırlık verilmiştir. Fakat yine de taşra tersanelerinden bir kısmının kullanımının söz konusu olduğu zamanlar olmuştur. 1204'ten sonraki dönemde ise bu durum zorunlu olarak değişmiş ve İznik İmparatorluğu, Marmara ve Ege Denizi olarak iki ayrı bölgede gemi inşa faaliyetlerini devam ettirmiştir.⁶⁴⁰

XI. yüzyıldan itibaren denizlerden gelen özellikle Batı kaynaklı tehditler ve Türk Devletleri ve Beylikleri halinde yeni denizci devletlerin ortaya çıkması, donanmanın geliştirilmesini zorunlu kılmış ve tersanelerin önemini arttırmıştır. 1105-1107 yılları arasındaki Norman saldırılarına karşı hazırlık yapan Aleksios Komnenos'un verdiği bir direktif, tersane faaliyetleri hakkında fikir vermektedir: “(İmparator Aleksios) Aynı sırada, Kyklad adalarına, Asya'nın ve keza Avrupa'nın

⁶³⁵ Ahrweiler, s. 436.

⁶³⁶ Ahrweiler, ss. 420, 425-431.

⁶³⁷ İstanbul Limanları'nın Bizans ve Osmanlı egemenliği altındaki durumlarını detaylı olarak inceleyen Müller-Wiener, buradaki tersanenin artan ihtiyaçlar nedeniyle Haliç'in kuzey kıyısına taşındığını ve 1204 yılına kadar Exartysis adı altında Kasımpaşa bölgesinde tesislerin yer aldığını belirtmektedir. (Müller-Wiener, ss. 11-12)

⁶³⁸ Doğan Kuban, **İstanbul-Bir Kent Tarihi-**, çev. Zeynep Rona, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 1996, s. 18.

⁶³⁹ Ahrweiler, s. 425.

⁶⁴⁰ Ahrweiler, s. 436.

kıyı kentlerine, bir donanma hazır etmelerini buyurdu; birçoğu, Bohemond'un henüz denizden geçişe kalkışacak durumda olmadığını bahane ederek bu yapım işine karşı çıktılarsa da kulak asmadı."⁶⁴¹ Bu ifadeden Bizans egemenliğindeki **Anadolu'da birçok tersanenin I. Aleksios döneminde faal** durumda olduğu anlaşılmaktadır. Hélène Ahrweiler da imparatorluğun sahip olduğu zengin kaynaklar nedeniyle hiçbir zaman malzeme ve teknik personel sıkıntısı çekmediğini ifade etmektedir.⁶⁴²

Bizans Devleti'nin Adriyatik ve Doğu Akdeniz'de gerçekleştirdiği bazı deniz seferlerine 100-200 civarında gemi ile katılmış olduğu göz önüne alındığında merkez haricindeki eyaletlerde de gemi inşa faaliyetlerinin yoğun bir şekilde yürütülmesi söz konusu olmuştur. Bu nedenle Anadolu'daki tersanelerin önemini muhafaza etmesine neden olmuştur. Buradan çıkan diğer bir sonuç da liman şehirlerinde bulunan yöneticilerin genelde denizci oldukları ve denizci olmasalar bile o şehrin imkânları ile gemi inşa etmek ve bunları idame etmek yükümlülüğü altında bulundurulduklarıdır.

Anadolu kıyılarında pek çok limanda gemi inşa kapasitesi mevcuttu. Karadeniz filosu Amasra ve Trabzon, Ege Filosu İzmir ve Efes, Doğu Akdeniz filosu Karya, Pamfilya, Antalya, Silifke (Dana Adası) ve Tarsus'ta bu bölgelerin antik çağlardan beri kullanılan tersanelerinde inşa edilmiştir.

3.2.4. Türk Dönemi

Türklerin Anadolu'nun fethinden sonra işlettikleri tersaneler, Anadolu Selçukluları, Türk Beylikleri ve Osmanlılar olarak üç dönem halinde üretimde bulunmuşlardır. Malazgirt Zaferinden sonra özellikle Batı Anadolu taraflarına yerleşen Türkler, ilk gemi inşa faaliyetlerini Ege ve Marmara'da, İzmir ve Gemlik tersanelerinde gerçekleştirmişlerdi. İzmir'de Çaka Bey'in ilk Türk donanmasını teşkilinden hemen sonra Gemlik'te Ebu'l Kasım tarafından gemi inşasına başlanmıştı. Bu hareketlilik Bizans İmparatorluğu'nun dikkatini çekmekte gecikmedi ve gönderilen filo bu faaliyetlere son verdi. Böylece Anadolu Selçuklularının Marmara Denizi'nde bir filo kurma düşüncesi gerçekleşemedi. İzmir'deki ilk Türk

⁶⁴¹ Anna Komnena, s. 372.

⁶⁴² Ahrweiler, s. 438.

gemi inşa faaliyetleri ise yaklaşık 15 yıl devam ettikten sonra Bizans donanmasının şehri işgaliyle sona erdi.

Batı Anadolu’da gerçekleştirilen ilk gayretlerden sonra XIII. yüzyıl başlarında bu defa Karadeniz ve Akdeniz’de gemi inşa faaliyetlerinin tekrar başladığı görülecektir. Anadolu Selçukluları denizcilik faaliyetlerine büyük önem vermişler ve hem Karadeniz hem de Akdeniz’de bir filo oluşturacak seviyede gemi inşa faaliyetlerini yürütmüşlerdir. Beylikler de Türk denizciliğinin gelişiminde önemli rol oynamışlardır. Menteşeoğullarının Onikiadalardaki faaliyetleri, Aydınoğullarının Balkanlar ve Bizans’ın Trakya topraklarına kadar uzanan seferleri, Çobanoğulları ve Candaroğullarının Karadeniz’deki ve Osmanlılarla Karesioğullarının Ege ve Marmara’daki faaliyetleri, Anadolu’daki tersanelerin faal olduklarını göstermektedir.

3.3. ANADOLU’DAKİ TERSANELER

Dönemsel olarak değişmekle beraber, XI.-XIV. yüzyıllar arasında Anadolu’da faal olduğu anlaşılan tersanelerin başında Sinop, İzmir ve Alâiye, bunlardan sonra da Trabzon ve İzmit gelmekteydi. Bu tersaneler seviyesinde olmamakla beraber Karamürsel, Gemlik, Edremit, Ayasuluğ, Balat ve Antalya’da ve kısmen Amasra ve Tarsus’ta gemi inşa faaliyetleri yürütülmüştü.

Bir kısmı önemli yollar (kara ve deniz) üzerinde bulunan, bir kısmı ticaret merkezi olan, bir kısmı da bir devlete başkentlik yapmış olan bu kentlerde tersaneciliğin gelişmesi için gerekli şartlar mevcuttu. Bu kentlerin bulunduğu bölgelerde tersane kurulmasında şüphesiz, iş gücü ve doğal kaynaklara yakınlık önemli bir faktör olmuştur. Anadolu’nun maden ve ağaç açısından zengin yapısı ile denizcilikle uğraşan halkının mevcudiyeti de gemi yapımı için elverişli şartlar sunuyorlardı. Kıyı bölgelerinin demir ve bakır madenleri, ağaç çeşitliliği, zift ve kenevir gibi malzemeler açısından zengin olması, bu şartları daha uygun hale getiriyordu.

Alâiye Tersanesi’nin sağlam olarak günümüze kadar ulaşması, Türk ve Dünya denizcilik tarihi açısından önemli veriler sağlamaktadır. Burası Akdeniz’deki sayılı tarihi tersaneler arasındadır. Sinop ve Edremit gibi limanlarda tersaneye ilişkin kalıntılar; İzmit, Karamürsel, Gemlik, İzmir gibi bazı limanlarda ise gemi inşa

faaliyetlerine veya tersane bulunduğuna ilişkin bilgiler mevcuttur. Bazı tersaneler yakın zamanlara kadar varlığını devam ettirmesine rağmen son dönemlerde gerçekleşen kentleşme faaliyetleri bu yapıların zararına olmuştur. Bu çerçevede son yüzyıllarda gerçekleşen yerleşim bölgesi, iskele ve yol gibi yapılaşmalar bunların ortadan kalkmasına neden olmuştur.

3.3.1. Trabzon Tersanesi

VI. yüzyıldan itibaren Bizans İmparatorluğu'nun sayılı gemi inşa merkezlerinden biri de Trabzon'du. I.Justinianus (527-565) dönemiyle birlikte Doğu Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz'de Kırım ile birlikte en büyük deniz üssü ve tersanesi buradaydı. Bu tersanede askerî gemilerin yanında ticari gemiler de inşa ediliyordu.⁶⁴³ II.Basileus'un Gürcistan ve Abhazya seferleri esnasında donanmaya hizmet etmek üzere buradaki tersaneyi kullanmış olduğunda şüphe yoktur. Bu bakımdan XI. yüzyıla gelene kadar bu tersanenin askerî açıdan faal olarak kullanıldığını söylemek mümkündür.

Bizans İmparatorluğu'nun Komnenoslar döneminde başlattığı merkezîleşme politikası ve XI. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Trabzon'un İstanbul'dan kopmaya başlaması, buradaki tersanenin statüsünü de etkilemiş olmalıdır. Dolayısıyla 1204 yılına kadar burada imparatorluk adına savaş gemisi inşa faaliyetinin gerçekleştirildiğini söylemek zordur. Aksine, XII. yüzyıl sonlarında iyice belirginleşen Trabzon'un bağımsız tutumu, merkezden ayrı bir deniz gücünün oluşum içerisinde olduğunu düşündürmektedir. Bu deniz gücü, XIII. yüzyıl başlarında Anadolu Selçuklu Devleti ile Doğu Karadeniz ve Kırım'da mücadele edecek seviyeye ulaşacaktı.

Trabzon'un coğrafi yapısı, halkının denizcilikte ilerlemesi için bir vasıta olmuştur. Evliya Çelebi'nin halkın uğraştığı işler arasında gemicileri sayması Osmanlı dönemi için yapılmış bir değerlendirme olsa da XI. yüzyıldan bu zamana kadar Trabzon'un bu özelliğini değiştirecek önemli bir olay meydana gelmemiştir. Dolayısıyla XI.-XIV. yüzyıllarda da halkının gemici karakterde olduğunu söylemek

⁶⁴³ Ahrweiler, s. 428.

yanlış olmayacaktır. Trabzonlular tarafından gerçekleştirilen ticaret faaliyetleri, gemi inşa faaliyetlerinin ticari gemileri de kapsadığını göstermektedir.

3.3.2. Sinop Tersanesi

Karadeniz'in en doğal limanı olan Sinop'ta, karanın darlaştığı yerden itibaren başlayan kalenin denize bakan tarafında bugün de gemi bakım-onarım faaliyetlerinin yürütüldüğü limanda bir tersane bulunmaktaydı. Geçmiş oldukça eskilere dayanan bu tersane kale ile bütünlük arz etmekteydi. Denizci bir millet olan Miletli zamanında kuruluşundan beri gemi inşa faaliyetleri yürütülmekteydi. Romalılar zamanında yapılan Sinop Kalesine Selçuklular zamanında bir de iç kale eklenmişti. Tersanenin bazı yapıları da bu kale içinde bulunuyordu. Türk egemenliğine girdikten sonra gemi inşa faaliyetleri artış gösterdi.

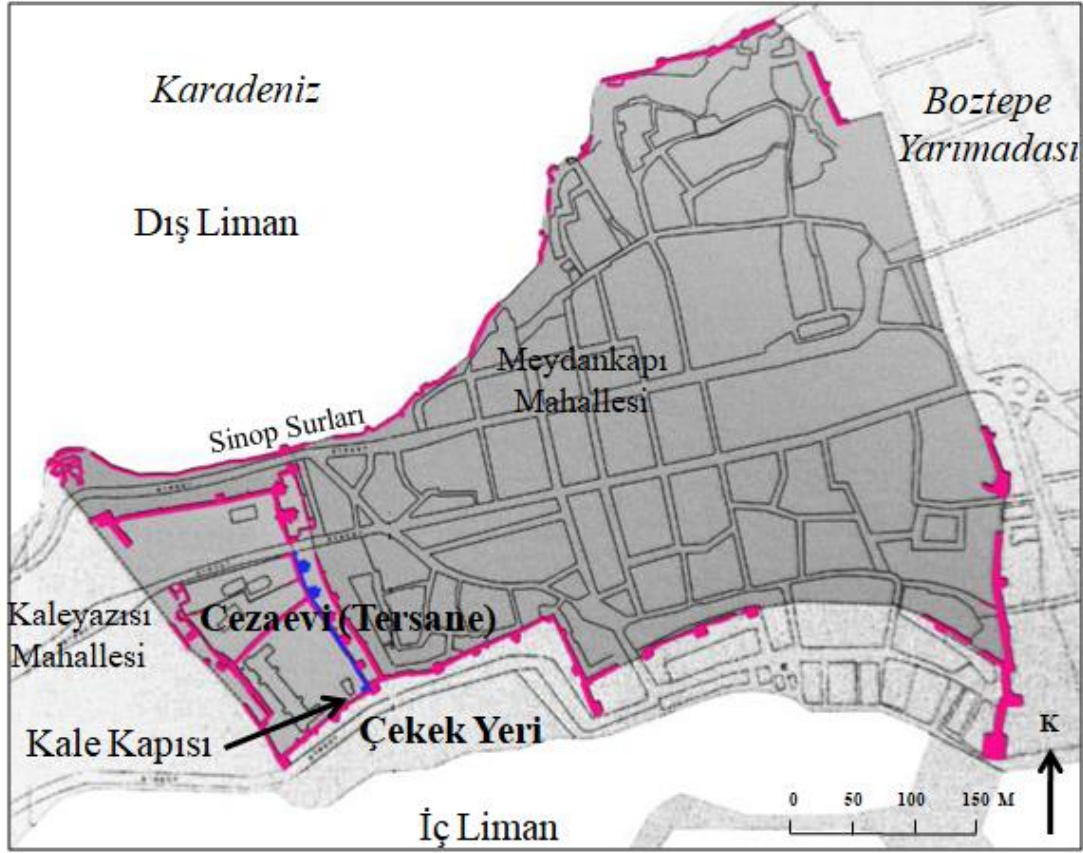
Burası Anadolu Selçuklularının en işlek tersanesiydi. Hüsametdin Çoban'ın Suğdak'a düzenlediği seferde komuta ettiği donanma burada teşkil edilmişti. Kaynaklardaki muhtelif bilgilerden de tersanenin işlek bir yapıda olduğu anlaşılmaktadır. XIII. yüzyılın ortalarında Anadolu'ya gelen Mağripli İbni Said, buradaki tersaneye Kızılırmak ve Yeşilirmak yoluyla ağaç taşındığını belirtmiştir.⁶⁴⁴

Beylikler zamanında da bu tersanede Ceneviz ve Venediklilere karşı Karadeniz'de mücadele edecek seviyede gemiler inşa edilmiştir. 1322 yılına kadar Gazi Çelebi emrinde başarılı bir dönem geçiren Pervaneoğulları donanmasının ve ondan sonra Batılılarla mücadeleye devam eden Candaroğulları donanmasının inşa edildiği yer de burasıydı. Candaroğullarının Osmanlı idaresine dâhil olmasından sonra Sinop'tan İstanbul'a gönderilen 900 tonluk gemi, tersanedeki gemi inşa faaliyetlerinin seviyesi hakkında bir fikir vermektedir.⁶⁴⁵

⁶⁴⁴ Cahen, İbni Said, s. 48. İbni Said, nehirlerin ismini belirtmeden "sular" tabirini kullanmış ama hemen arkasından Amasya Nehrinden bahsetmiştir. Amasya Nehri Yeşilirmak'tır. Kızılırmak ise döküldüğü yer itibarı ile Sinop'a ondan daha yakındır. Dolayısıyla sular tabirinden Kızılırmak ve Yeşilirmak nehirlerini anlamak gerekir.

⁶⁴⁵ Kâtip Çelebi, Tuhfetü'l-Kibâr, s. 20.

Şekil-21 Sinop Tersanesi'nin Muhtemel Mevkii



Evliya Çelebi Sinop kale kapılarını sayarken bunlardan birinin Tersane kapısı olduğunu belirtmektedir.⁶⁴⁶ Buna ilaveten Sinop halkının çoğunun tüccar, marangoz ve gemici olduğundan ve iyi gemi yaptıklarından da bahsetmektedir.⁶⁴⁷ Bu bilgiler şehrin beylikler zamanından kalma gemicilik geçmişini ve tersanenin varlığını teyid eder mahiyettedir.

1530 tarihli tahrir defterlerinde gayrimüslim mahalleleri arasında Tersane Mahallesi de sayılmıştır.⁶⁴⁸ Sinop'taki Rum halkın geçmişinin Anadolu Selçukluları öncesine dayandığı şüphesizdir. Bizans İmparatorluğu'nun merkezîleşme politikasının taşradaki denizcileri de etkilemesi kaçınılmazdır. Öyle anlaşıyor ki şehirde var olan Rumların bir kısmı, Osmanlılardan önce de gemicilikle iştigal etmişlerdi.

⁶⁴⁶ Evliya Çelebi, c.2, s. 445.

⁶⁴⁷ Evliya Çelebi, c.2, ss. 444, 447.

⁶⁴⁸ Mehmet ÖZ, "Sinop", **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:37, TDV, İstanbul, 2009, s. 253.

Evliya Çelebi'nin verdiği bilgilerden ve Osmanlı Devleti kayıtlarından da varlığını anladığımız tersane, gerek Romalılar ve onlardan önceki dönemlerde, gerekse Anadolu Selçukluları, Türk Beylikleri ve Osmanlılar döneminde önemli seviyede gemi inşa faaliyetlerine ev sahipliği yapmıştı. Tersane, son gemi inşa faaliyetlerinin yürütüldüğü Osmanlı döneminde, geçmişte Cezaevi olarak da kullanılan binalarla bunun güneydoğu kısmında yer alan çekek yerini içine alıyordu. Çekek yeri tarafında büyük bir ihtimalle gemi inşa kızakları da bulunuyordu.

3.3.3. İzmit Tersanesi

İzmit Körfezi'nin sağladığı sakin deniz ortamı, gemi inşası için gereken her türlü kerestenin bol miktarda bulunması, işgücü sıkıntısının olmaması, İstanbul'a yakınlığı ve işlek bir ticaret yolu üzerinde olması, burada tersane tesisi için elverişli koşullar sağlıyordu. Gemi inşasıyla en çok ilgili olan meslek, yani kerestecilik, İzmit halkının büyük kısmı için eski tarihlerden beri geçim kaynağı olmuştu. Kereste bakımından zenginliği, Kocaeli ve çevresi için kullanılan "Ağaç denizi" tabiri ile ifade edilmekteydi.⁶⁴⁹

İzmit şehrinin M.Ö. 262'de kurulduğu bugünkü yerde Bitinya Kralı I.Nikomed tarafından bir de tersane inşa edilmişti. Roma İmparatorluğu tarafından ele geçirildikten sonra da buradaki gemi inşa faaliyetleri devam etmişti. Bu dönemde İtalya ile ticaret oldukça canlıydı ve yarımada ile İzmit arasında büyük bir deniz ticareti vardı. Deniz nakliyatında kullanılan gemileri inşa etmek üzere İzmit tersanesi kullanılıyordu.⁶⁵⁰

Erken dönem Osmanlı denizciliği için de faaliyet gösteren bu tersane, körfezin kuzeydoğu ucunda, şehrin merkezindeydi. Konumunun İstanbul'a yakınlığı ve dış tehdiye kapalılığı, gemi inşası için uygun şartlar sağlıyordu. Bu açıdan bakıldığında Gelibolu'da olduğu gibi olumsuz bir duruma maruz kalmamıştı.⁶⁵¹

⁶⁴⁹ İdris Bostan, "İzmit", **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:23, TDV, İstanbul, 2001, ss. 536-540.

⁶⁵⁰ Charles Texier, **Küçük Asya -Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi-**, Cilt:I, çev. Ali Suat, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara, 2002, s. 102; Şennur Kaya, "Görsel Belgelerde İzmit Tersanesi", **Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, Ed. Haluk Selvi, M.Bilal Çelik, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları, Kocaeli, 2015, ss. 1521-1522)

⁶⁵¹ Venediklilerin Ege'de dolaşan filosu, 1416 yılında Gelibolu'ya saldırarak Türk donanmasına büyük zarar vermişti.

Körfezin bu türden bir tehdiye karşı daha emniyetli oluşu, İzmit Tersanesi için avantajlı bir husustu. Bu nedenle İstanbul'un fethinden önce Gelibolu Tersanesi ile birlikte İzmit Tersanesi'nde de gemi inşa faaliyetleri yürütülmüş olduğu muhakkaktır. Şehzade Halil'in 1356 yılında Körfezde gezinirken kullandığı gemiler muhtemelen İzmit'te inşa edilmişti.

XVII. yüzyıl başlarında İzmit'e gelen Jean Baptiste Tavernier, şehirde duvarlarla kapatılmış bir askerî tersane bulunduğunu, buradaki depolarda kadirga yapımında kullanılan kerestelerin mevcut olduğunu belirtmiştir.⁶⁵² 1862 yılında İzmit'e gelen Alphonse de Moustier'e ait bir gravür de bu tersaneyi göstermektedir. Gravürün ön kısmında dört gözden oluşan Tersane ve sol tarafta gemi kızakları görülmektedir.⁶⁵³

Şekil-22 1862 Yılına Ait İzmit Gravürü



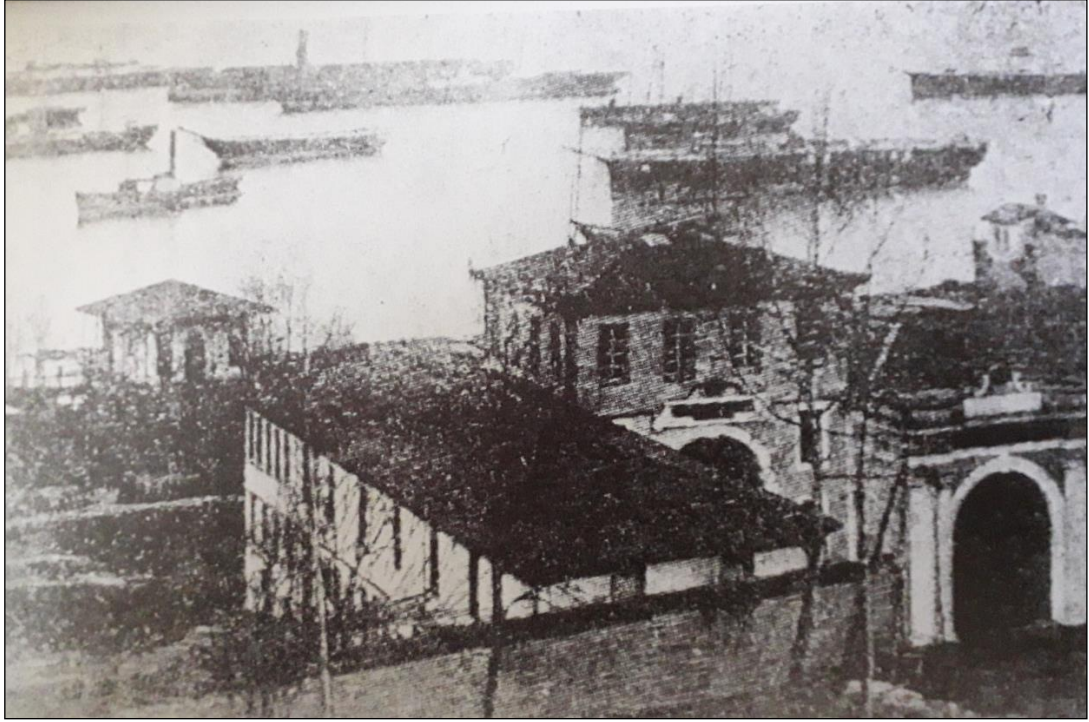
Kaynak: Kaya, s. 1534.

⁶⁵² Jean Baptiste Tavernier, **Tavernier Seyahatnamesi**, 2.baskı, Ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2010, s. 47. Söz konusu tersane ile ilgili Fransız seyyah Tavernier tarafından belirtilen ifadeleri Stefanos Yerasimos, "... Kentin bir bölümü bir tepenin eteğinde, diğer bölümü denize kadar uzanan bir ovada kurulmuş; deniz, kentin bulunduğu noktada İznik Körfezi adı verilen bir girinti yapar. Limanda kesme taştan iki büyük dalgakıran ve duvarlarla kapatılmış, askerî tersaneye çok benzeyen üç büyük kapalı alan var. Buradaki büyük dehlizlerde, ev ve kadirga yapımında kullanılan yontulmuş keresteler görülmüyor." şeklinde çevirmiştir.

⁶⁵³ Kaya, s. 1525.

Charles Texier, 1836 yılında İzmit'i gezerken Osmanlıların kullandığı tersane ve havuzu görmüş, tersanenin işlerliğini yitirmiş olduğunu ve havuzunun kumla dolması nedeniyle büyük gemiler yapamayacak halde olduğunu belirtmiştir. Tersanenin mevkii muhtemelen Romalılar zamanındakiyle aynıydı.⁶⁵⁴ 20. yüzyıl başlarına ait fotoğraflarda da bu mevkiyi tespit edebilmemiz mümkündür. Şekil-20'de görülen yere sonraları karayolu yapılmış ve böylece tersaneden kalan son izler de ortadan kaybolmuştur.⁶⁵⁵ Fotoğrafta tersanenin dört gözden oluştuğu görülmektedir.

Şekil-23 XX. Yüzyıl Başlarında İzmit Tersanesi (Sağ altta tersanenin giriş kapılarından birisi bulunmaktadır)



Kaynak: Kaya, s. 1534; Ürkmez, s.32.

⁶⁵⁴ Texier tersane ve havuz hakkındaki izlenimlerini şu şekilde aktarmaktadır: “Zamanında Ceneviz (Génes) ve Venedik (Venise) deniz kuvvetlerini başarısız düşüren donanmaların çıktığı Tersane-i Hümayun’dan bugün büyücek gemi yapamayan bomboş bir harabe kalmıştır.” (Texier, Cilt:I, ss. 110, 112.)

⁶⁵⁵ Engin Ürkmez, **İzmit’te Türk Eserleri**, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Kocaeli, 2007, ss. 29, 32.

3.3.4. İzmir Tersanesi

İzmir Körfezi'nin gemi inşası için elverişli şartları, şehrin ticaret sayesinde sunduğu geniş olanaklar, İzmir'i diğer bölgelere bağlayan işlek yollar ve üretim için çalışacak insan kapasitesi, burada tersane işletimi için uygun koşulları sağlamıştır. Bu nedenle İzmir (Smyrna), XI. yüzyıla gelindiğinde Bizans İmparatorluğu'nun en önemli gemi inşa merkezleri arasında yer almıştı.⁶⁵⁶ Smyrna'nın Sisam deniz temasının merkezinde olması, buradaki tersanenin önemli bir fonksiyona sahip olduğunu göstermektedir.

Gerisinde yer alan ormanlık alan sayesinde gemi yapımı için avantajlı bir konumda bulunan bu semtte bulunan yerli Rumların da inşa faaliyetlerine katıldığını ve bunun Çaka Bey zamanında da devam ettiğini kaynaklardan öğreniyoruz.⁶⁵⁷ Dönemin yazarlarından Anna Komnena da bu hususu doğrulamaktadır.⁶⁵⁸

1204-1261 yılları arasında tersane önemli bir fonksiyonu yerine getirerek İznik İmparatorluğu'nun donanmasının ayakta kalmasını sağlamıştır. Burada inşa edilen gemiler bu nazik dönemde Ege Filosunu teşkil etmişlerdir.⁶⁵⁹

İzmir, XIV. yüzyılda Aydınoğulları tarafından fethedildikten sonra Türkler için de büyük bir gemi inşa merkezi olmuştu. Doukas, Umur Bey'in denizlerdeki başarısını gemi inşasındaki çalışmalarına bağlamıştı. Yazar, onun limanlara ve çok ağaçlı ormanlara sahip olması sayesinde çok sayıda savaş gemisi yapabildiğini belirtmiştir. Bunlar, iki ve üç sıra kürekli gemilerdi. Kürekli ve yelkenli olarak inşa edilebiliyorlardı. Kısacası Umur Bey, devrin teknolojisine uygun olarak en üstün muharebe gücüne ulaşacak şekilde istediği tipte gemilerini inşa edebiliyor, donanmasının lojistik olarak da takviye edilmesine önem veriyordu.⁶⁶⁰

Enverî, Umur Bey'in yaptığı seferlere iştirak eden donanmadaki gemi sayılarını vermektedir. 1330/1331 yılında yapılan Sakız seferine İzmir'den 28 gemi,

⁶⁵⁶ Ahrweiler, s. 425.

⁶⁵⁷ Daş, Çaka Bey, s. 425.

⁶⁵⁸ “Bu sırada Tzakhas (Çaka) İmparatorun batıda karşı karşıya bulunduğu birçok sıkıntıyı ve Peçeneklerle süregiden savaşları öğrenerek, kendisi için uygun fırsatı buldu ve bir donanma kurmaya karar verdi. **İzmir'inin biriyle karşılaştı** ve onu, çekirtmeler inşa etmekle görevlendirdi; gerçekten o kişi bu san'atta pek usta idi. Bolca sayıda tekneye ve 40 tane de avcı gemisine sahip olunca, bunlara savaşta pişmiş adamlar bindirdi ve demir alıp Klyzomenai'ye yanaştı ve bu yeri hemen zaptetti.” (Anna Komnena, ss. 229-230.)

⁶⁵⁹ Ahrweiler, s. 437.

⁶⁶⁰ Doukas, s. 19.

1332 yılında yapılan Adalar Denizi seferine 75 gemi, 1333 yılında Mümdünica, Eğriboz ve Monemvasya'yı kapsayan uzun Adalar Denizi seferine 250 gemi, 1334 yılındaki Mora seferine 276 gemi, 1339/1340 yılındaki Epir seferine 350 gemi, 1343/1344 yılındaki Rumeli seferine 300 gemi katılmıştır.⁶⁶¹ Bu sayılar Doukas'ın ifadelerini teyid etmekte ve Aydınogullarının gemi inşası konusunda ulaştıkları seviyeyi de göstermektedir.

Tersaneden günümüze herhangi bir yapı ulaşabilmiş değildir. Mustafa Daş, denizcilik tarihi üzerine yaptığı bir çalışmada İzmir'deki tersanenin Karataş semtinde bulunduğunu belirtmektedir.⁶⁶² İzmir Limanının bütün rüzgârlara kapalı olan yapısı tersane tesisi için elverişli bir ortam oluşturunuyordu.

3.3.5. Alâiye Tersanesi

Alâiye Tersanesi bugün Akdeniz'de Orta Çağ'dan beri ayakta kalan sayılı tersanelerden birisi olması nedeniyle tarihi açıdan büyük bir öneme sahiptir. Kulesindeki kitabeye göre 623 H. 1226 M. yılında I.Alâeddin Keykubad (1220-1237) tarafından inşa edilmiştir.⁶⁶³

Anadolu'da Orta Çağ'a ait bir tersanenin özelliklerini fiziki olarak eksiksiz bir şekilde görebileceğimiz tek yerdir. Yapısı itibarıyla, inşa edilecek gemi tipine uygun olarak düzenlenmiş üst kısmı kapalı olan gözlere dayanmaktadır. Üstü kapalı olmasıyla gemi inşa malzemelerinin ve gemilerin doğal etkilere karşı korunması düşünülmüştür. Bu kapalılık aynı zamanda inşa edilen gemiler açısından emniyet de sağlamaktadır.⁶⁶⁴

Tersane beş göz, depo ve girişteki iki odadan oluşmaktadır. Deniz tarafından bakıldığında en sağda altıncı göz diyebileceğimiz bölüm depo olarak kullanılmıştır. Gözlerin her biri **7,7 m** genişliğindedir. Arka plandaki arazi kesiminin sınırlaması nedeniyle gözlerin boyları eşit olmayıp en uzun **43 m**, en kısası ise **32 m** boyundadır. Tavan yüksekliği **3,5 m**'dir. Gözlerin tavan kısmında, ışıktan

⁶⁶¹ Enverî, ss. 22-24, 26-29, 33, vd.

⁶⁶² Mustafa Daş, "Ortaçağ'da İzmir", **İzmir Kent Tarihi**, Haz. Abdulaziz Ediz ve diğerleri, İzmir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İzmir, 2009, (İzmir), s. 43; Mehmet Kahyaoğlu, **12. ve 13. Yüzyıllarda Batı Anadolu Liman Kentleri-Tarihsel Bir Yaklaşım**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2010, s. 95.

⁶⁶³ Ali Yardım, **Alanya Kitabeleri**, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul, 2002, ss. 92-93.

⁶⁶⁴ Lloyd ve Rice, s. 18.

faydalanmak için pencereler konulmuştur. Üçüncü gözün kara tarafında bir pınar bulunmakta olup bununla tersanenin su ihtiyacı karşılanmıştır. Gözlerin arasında, birinden diğerine geçiş için dörder aralık bırakılmıştır.⁶⁶⁵ Bu ölçüler dikkate alındığında tersanenin büyük gözlerinin dönemin büyük gemileri olan 40 m boyunda, 6 m eninde ve 3 m derinliğindeki büyük bir kadirganın inşa edilmesine uygun olduğu görülmektedir. Deniz gözlerin içine 4 m kadar girmiş durumdadır. Bu durum inşa edilen gemilerin suya indirilmesinde kolaylık sağlamaktadır. Gözlerde 1960'lı yıllara kadar gemi inşa faaliyetleri devam etmiştir. Tersane bugün müze olarak kullanılmaktadır.

Şekil-24 Alâiye Tersanesi'nin Üstten Görünümü



Kaynak: <https://www.alanya.bel.tr>, Erişim Tarihi: 12 Şubat 2019

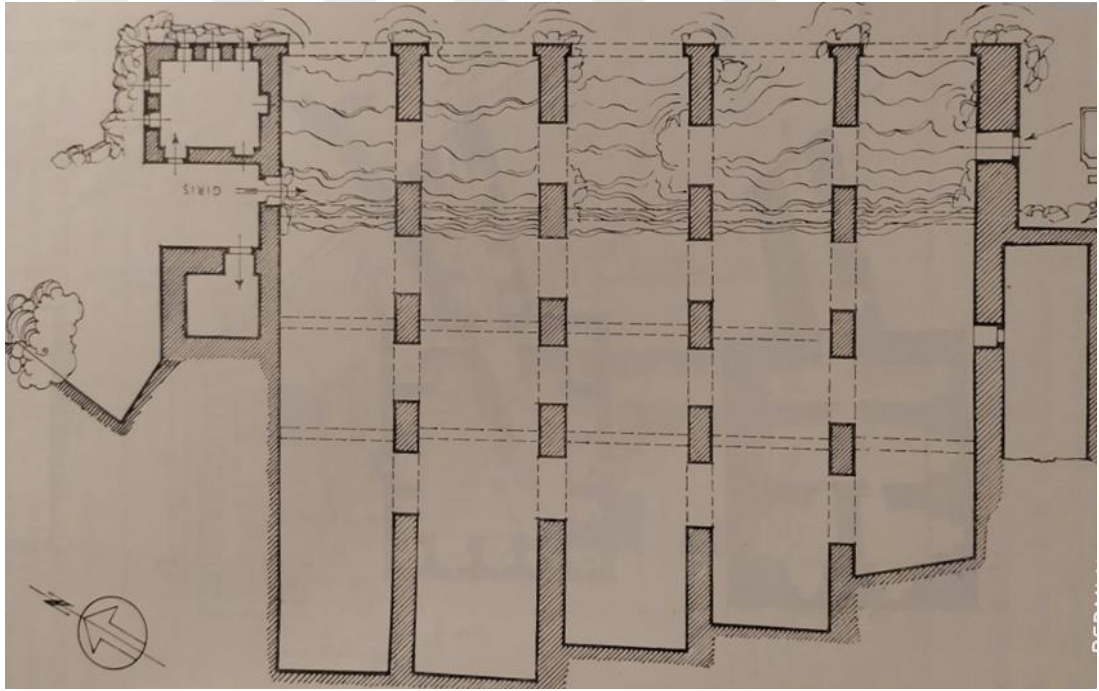
Emir'üs Sevahil Bedreddin tarafından tersanenin hemen arkasına 1280 yılında kendi adıyla anılan bir cami yaptırılmıştı. İbrahim Hakkı Konyalı, bu caminin mevkiisi dolayısıyla, tersanenin devamlı olarak Emir'üs Sevahil'in nezareti altında

⁶⁶⁵ İbrahim Hakkı Konyalı, **Alanya**, Ayaydın Basımevi, İstanbul, 1946, ss. 213-214.

olduğunu ifade etmiştir.⁶⁶⁶ Tersaneden yüksekçe ve çok yakın bir mevkide bulunan cami bugün Andızlı Cami adıyla da anılmaktadır.

Alâiye'nin mevkii Anadolu Selçuklularına ait bir tersane için uygun şartlara sahipti. Hemen gerisindeki Toros Dağları, gemi inşası için gerekli kerestenin yanında Anadolu'dan gelebilecek tehditlere karşı doğal emniyet sağlıyordu. Tersanenin etrafına inşa edilen kuleler ise denizden gelebilecek tehlikelere karşı savunma hattı oluşturuyordu. Buna ilaveten Antalya Körfezi, fırtınalara karşı korunaklı bir yer sağlıyordu. Bunun yanında yeterli ormanlara sahip olması da şartları tamamlıyordu. Alâiye'nin bu imkânına dikkat çeken İbni Battuta, 1333 yılında uğradığı liman hakkında kerestesinin bol olduğu yorumunu yapmıştır.⁶⁶⁷

Şekil-25 Alâiye Tersanesi Planı



Kaynak: Lloyd ve Rice, s. 19.

Osmanlı idaresi altında 2 kadırğa ile deniz seferine gitme yükümlülüğü bulunan Alâiye Sancak Beyi'nin de tersanenin bu gemi inşa ve onarım kabiliyetlerini kullanmaya devam ettiğini söylemek mümkündür.⁶⁶⁸

⁶⁶⁶ Konyalı, s. 221.

⁶⁶⁷ Ebû Abdullah Muhammed İbni Battûta Tancî, c.I, ss. 400, 402.

⁶⁶⁸ Evliya Çelebi, c.9, s. 28.

3.3.6. Diğer Gemi İnşa Merkezleri

Donanma için büyük savaş gemisi inşa etme kapasitesine sahip yukarıdaki tersanelerin yanında Marmara Denizi'ndeki gibi genelde daha küçük gemi yapım-onarımı ile uğraşan tersaneler de vardı. Bunlar arasında X. yüzyılda daha aktif olarak kullanılan ancak Edremit gibi savaş esnasında tahrip edilen veya Amasra gibi dönemin gelişmelerine bağlı olarak önemi değişenler de bulunmaktaydı. Burada incelenen tersaneler yukarıdakilerle karşılaştırıldığında daha az gemi inşa faaliyetinin gerçekleştirildiği veya savaş, siyaset gibi etkenler dolayısıyla belli bir dönem kullanıldıktan sonra tahrip olan veya zarar gören, dolayısıyla daha az gemi inşa faaliyeti gerçekleştirilen tersanelerdir. Bu tersanelerin veya gemi inşa merkezlerinin, devletin sınırlarının değişmesi veya bölgedeki tehdidin ortadan kalkması neticesinde öneminin azaldığını söylemek mümkündür.

Osmanlı Devleti'nin kuruluş döneminde donanma faaliyetlerini uzunca bir süre Marmara'nın doğu ve güneyindeki küçük tersaneler desteklemişti. Bu tersaneler İzmit, Karamürsel, Gemlik ve Aydıncık'ta faaliyet göstermişti.⁶⁶⁹ Bunlar arasında kapsamlı bir tersaneye ev sahipliği yapmış olan İzmit ile ilgili hususlara yukarıda değinilmişti.

I.Murad (1359-1389) zamanında Biga'nın fethi için gelen donanmanın bir kısmı Aydıncık'ta inşa edilmiştir. I.Bayezid (1389-1402) zamanında Gelibolu'nun tahkim edilerek buradaki tersanenin kullanılmaya başlaması, Marmara'daki gemi inşa faaliyetlerini de etkilemiştir. Osmanlı Devleti'nin Balkanlara doğru genişlemesinin sonucu ortaya çıkan bu değişim, XIV. yüzyıl sonlarında Osmanlı donanmasının ağırlık merkezinin batıya, Avrupa'ya geçişlerin gerçekleştirildiği Çanakkale Boğazı'na doğru kaymasına neden olmuştur.

3.3.6.1. Amasra

Abbasîlerin Anadolu seferlerinin yoğunlaştığı IX. yüzyılda büyük bir önem kazanan Amasra, bu dönemde Bizans donanması için en önemli üs olmuştur. Bu yıllarda Amasra'daki tersane de oldukça faal bir durumdaydı. Müteakip dönemlerde

⁶⁶⁹ İdris Bostan, Osmanlı Denizciliği, s. 16.

Bizans'ın doğuya doğru genişlemesiyle Amasra'nın bu durumunda değişiklik olmuş ve donanmanın ağırlık merkezi Ege ve Akdeniz'e kaymışsa da gemi inşa faaliyetleri devam etmiştir. Tema düzeninin devam ettiği XI. yüzyıl ortalarına kadar Karadeniz filosu Amisos ile Amasra'daki tersanelerde inşa edilmiştir.⁶⁷⁰

Bizans İmparatorluğu X. ve XI. yüzyıllarda birçok defa Karadeniz üzerinden gerçekleşen Rus saldırılarına maruz kalmıştı. Buna ilaveten Trabzon gibi uzak bölgelerde bağımsızlık hareketleri ortaya çıkmıştı. Ayrıca Bulgarların başkenti ele geçirmesi tehlikesi imparatorluğun en büyük korkularından biriydi. Devletin başkentini yakından ilgilendiren bu tehditlere karşı tedbir alabilmek ve ani bir saldırı karşısında savunmasız kalmamak için Karadeniz filosunun oynadığı rol önem kazanıyordu. Amasra bu filonun gemi inşa ve onarım ihtiyacının bir kısmını karşılamaktaydı.

3.3.6.2. Karamürsel

Karamürsel'de gemi inşa faaliyetleri Osmanlı Beyliği ile birlikte başlamıştır. Bizans döneminde İzmit Körfezi'ndeki gemi inşa faaliyetleri Nikomedeia şehrinde yürütülmekteydi. Nitekim daha sonraları Osmanlılar Anadolu ve Balkanlara yayılınca bu şehirde gemi inşa faaliyetleri devam edecekti.

Nikomedeia'nın fethi, İzmit Körfezi kıyılarını ele geçirdikten yaklaşık 20 yıl daha sonra gerçekleştiği için bu zamana kadar Osmanlılar tarafından ayrı bir tersane kurulmasına ihtiyaç duyulmuştu. Kendisine sahilleri savunmak maksadıyla savaş gemisi hazır bulundurma görevi verilen⁶⁷¹ Karamürsel Bey de fethin akabinde Prainetos'a yerleşmişti. Buradan hareketle Karamürsel'de bir tersanenin kurulmuş bulunduğunu söylemek mümkündür. Buradaki tersanenin önemi, Osmanlıların kuruluşu ve ilk denizcilik faaliyetlerine sahne olması bakımındandır.

Bu dönemde Osmanlı donanması hakkında kaynaklarda geçen bazı rakamlar, gemi inşa faaliyetlerinin seviyesini belirlemeye yardımcı olmaktadır. Kantakuzenos'un 1330'lu yıllarda Osmanlılara ait olduğunu belirttiği 36 geminin boyutları muhtemelen en büyüğü orta büyüklükte, yani 20-30 metrelik gemilerdi.⁶⁷²

⁶⁷⁰ Ahrweiler, s. 435.

⁶⁷¹ Âşıkpaşazâde, s. 82; Mehmed Neşrî, c.I, s. 153.

⁶⁷² Zachariadou, Trade and Crusade, s. 64.

Bu gemileri inşa etmek için o tarihte Osmanlıların elinde yer alan tek gemi inşa merkezi Karamürsel'di. Bu dönemde Bizans donanma faaliyetlerinin azaltılmış olması nedeniyle tersane, Gemlik'in XI. yüzyılda uğradığı saldırıya maruz kalmamıştır.

Buradaki gemi inşa faaliyetleri erken dönem Osmanlı donanması için büyük önem taşıyordu. Bu gemi inşa faaliyetleri muhtemelen uzun bir süre devam etti. Ancak İzmit'in Osmanlı topraklarına dâhil olması, işgücü kapasitesi, kaynaklar ve ulaşım açısından daha iyi şartlara sahip olan bu şehrin gölgesinde kalması nedeniyle Karamürsel'deki faaliyetlerin zamanla azalmış olma ihtimali vardır.

3.3.6.3. Gemlik

Anadolu'da birçok yerleşim yerinin adı, Bizans döneminde kullanıldığı şeklin Türkçeye uyarlaması olduğu halde Gemlik'te farklı bir durum vardır. Şehrin eski adı “Kios” olmasına rağmen Türkler buraya Gemlik veya Gemilik demişlerdir. Mustafa Daş bu ismin, şehrin gemicilik ve gemi inşa açısından taşıdığı değerin takdir edilmesi sonucu verilmiş olabileceğine işaret etmektedir.⁶⁷³

Gerçekten de Gemlik (Kios), gemi inşası için büyük bir potansiyele sahipti. Nicea (İznik), Prusa (Bursa) gibi büyük şehirlerin yakınında bulunması, körfezin derinlik, sahil yapısı gibi özelliklerinin bir liman için uygun niteliklere sahip olması, Anadolu'nun diğer bölgeleriyle ulaşım imkânları bu potansiyelin başlıca kaynaklarını oluşturmaktaydı.⁶⁷⁴

XI. yüzyılın son çeyreğinde Ebu'l Kasım tarafından Gemlik'te bir donanma inşasına başlanmıştı. Bu girişim, Çaka Bey ile birlikte Türklerin denizdeki ilk faaliyetlerini teşkil etmesi bakımından çok önemliydi. Ancak Bizans İmparatoru'nun İstanbul'un çok yakınındaki bir mevkide gerçekleşen böyle bir faaliyete tahammül

⁶⁷³ Mustafa Daş, “Türklerin Bizans ve Venedik’le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri”, **Türk Denizcilik Tarihi-1**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, (Türkler, Bizans ve Venedik), s. 49.

⁶⁷⁴ Gemlik bu özellikleri sayesinde bugün de önemli sayıda liman ve gemiye ev sahipliği yapmaktadır (Saliha Koday ve Gökhan Baki, Gemlik Limanları. **Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:18, Sayı:3, 2014, ss. 431-454.).

edememesi nedeniyle inşa halindeki gemiler ateşe verilmişti.⁶⁷⁵ Türklerin kullanmış olduğu tersane de bu taarruz esnasında muhtemelen tahrip edilmişti.

Haçlı seferleri esnasında Batılıların karaya çıkış noktası olarak kullanılan Gemlik, 1333 yılında Osmanlılar tarafından fethedilmiştir.⁶⁷⁶ Türk egemenliği döneminde gemi inşa faaliyetlerinin de tekrar başladığı, sonraki yüzyıllara ait kayıtlara bakarak söylenebilmektedir. Ayrıca körfezin güneyindeki tepelere “Tersane Sırtı” adı verilmesinin gemi inşa faaliyetleriyle bağlantılı olduğu akla gelmektedir. Buna karşın Osmanlı Beyliği’nin erken dönemlerinde XI. yüzyıldaki gelişmelerin etkisiyle muhtemelen tersane bulunmuyordu.

Osmanlı döneminde işletilen tersane ile Bizans döneminde kullanılan tersanenin farklı yerlerde olduğu anlaşılmaktadır. Çünkü Texier, burayı ziyaret ettiğinde, Gemlik’in eski limanının dolduğunu ve bahçe haline gelmiş olduğunu, yeni limanda ise demir atma yeri ve büyük gemiler yapılan bir tersane bulunduğunu nakletmiştir.⁶⁷⁷

3.3.6.4. Edremit

Rüzgârlardan korunaklı olması ve kuzeyindeki Kaz Dağları’nda yer alan zengin ormanlara yakınlığıyla gemi inşası için elverişli imkânlarla sahip olan Edremit⁶⁷⁸, Roma döneminde tersaneye sahip bulunuyordu.⁶⁷⁹ Bölgede yapılan arkeolojik araştırmalar, Edremit’in bu dönemdeki mevkiinin Burhaniye’nin batısında, deniz kenarında bulunduğunu göstermiştir. Buradaki yapıların bir kısmı kalıntı halinde görülebilirken çoğunluğu yerleşim yerinin altında kalmıştır. Gözle görülebilen kısmı deniz kıyısındaki Bergaztepe mevkiinde sular altında kalmış bir liman rıhtımı ile sahilde bu limana ait depolar ve su sarnıcından oluşmaktadır.⁶⁸⁰

XIV. yüzyıl başlarında Karesioğulları adına Yahşi Bey tarafından güçlü bir donanmanın hazırlandığı Edremit, muhtemelen 1334 yılında yapılan Haçlı seferinde

⁶⁷⁵ Anna Komnena, s. 198.

⁶⁷⁶ Danişmend, s. 20.

⁶⁷⁷ Texier, c.I, s. 189.

⁶⁷⁸ Osmanlı döneminde Edremit’in gemi inşa imkânları hakkında bkz. Evren Gökçe, “Kemer-Edremit (Burhaniye) Kazâsı ve Osmanlı Donanmasına Yaptığı Katkıları: Malzeme, Personel ve Gemi İnşâ Tezgâhı”, *Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt:2, Sayı:1, 2018, ss. 60-85.

⁶⁷⁹ Texier, c.I, s. 360.

⁶⁸⁰ Kahyaoğlu, ss. 114-118.

tahrip edilmiştir. Bu tarihlerden sonra uzun bir süre gemi onarım ve inşaatı ile ilgili büyük çaplı faaliyetlere rastlanmamaktadır. Bunun altında yatan başlıca neden bahse konu yıllarda güneydeki İzmir ile kuzeydeki Gelibolu'nun gelişme göstermesidir. Osmanlıların XVIII. yüzyılda Burhaniye (Kemer-Edremit)'de gemi yapımı gerçekleştirdiğine ilişkin bilgiler, burada gemi inşa faaliyetlerinin tekrar başladığını göstermektedir.⁶⁸¹

3.2.6.5. Ayasuluğ

Eski Çağ'da denizcilikle uğraşan İyonya'nın en önemli şehri olan Efes, Mezopotamya'ya uzanan Kral Yolu'nun başlangıç noktasında olması itibarı ile merkezi bir şehirdi. İşlek limanı şehirde denizcilik kültürünün de gelişmesini sağlamıştı. Bizans ve İznik İmparatorluklarının önemli üsleri arasında olan Theologos, muhtemelen gemi inşa veya onarım imkânlarına da sahipti. Ancak hemen yakınındaki İzmir'de bir tersane bulunması, burada geniş çaplı bir gemi inşa faaliyetinin yürütülmesine ihtiyaç bırakmıyordu.

Ayasuluğ'un denizcilik faaliyetleri Türk egemenliği döneminde tekrar canlanmıştır. Aydınoğulları zamanında gemi inşa faaliyetlerinin yoğun olarak gerçekleştiği görülmektedir. Umur Bey'in Sakız seferine Hızır Bey tarafından Ayasuluğ'dan 22 adet gemi verilmiştir.⁶⁸² Şehirdeki gemi inşa faaliyetlerinin Aydınoğulları dönemi sonlarına kadar devam etmiş olduğu düşünülebilir.

3.3.6.6. Antalya

Eski Çağ'da Pamfilya denizi diye adlandırılan Antalya Körfezi ve Kıbrıs arasında kalan bölgenin gemi inşa merkezlerinden birisi de Attaleia idi. Bizans dönemindeki ilk deniz teması olan Kybiration'un ana üssü ve gemi inşa merkezi de burası olmuştu.⁶⁸³ Buradaki tersanede özellikle Abbasîler zamanındaki deniz mücadelelerinde gemi inşa faaliyetlerinin yoğun olarak yürütüldüğünü söylemek mümkündür. Çünkü Müslümanların Avasım bölgesine karşı mesafe ve konum itibarı

⁶⁸¹ Uzunçarşılı, Merkez ve Bahriye Teşkilâtı, s. 506.

⁶⁸² Sakız seferine Umur Bey de 28 gemi ile katılmıştı. (Enverî, s. 22)

⁶⁸³ Ahrweiler, s. 425.

ile en emniyetli deniz üssü Antalya idi. Daha doğuda yer alan Silifke sahillerindeki limanlar ise ileri üs görevi görmekteydi ve Tarsus'a yakınlığı nedeniyle sık sık taarruza uğrama ihtimali vardı.

Anadolu Selçuklularının denizcilik politikasında da Antalya'nın önemli bir yeri vardı. Antalya subaşı olarak görev yapan Mübarüziddin Ertokuş'un bu politikaya büyük katkısı olmuştu. Fetihden hemen sonra burada hem ticari hem askerî olarak yoğun bir gemi inşa faaliyetinin yürütüldüğü anlaşılmaktadır. 1214 yılında Kıbrıs Krallığı ile yapılan antlaşmada Anadolu Selçuklu tebaasına ait gemilerle ilgili düzenlemeler yapılması, ticari gemi miktarının kısa sürede hatırı sayılır seviyelere ulaştığını göstermektedir.

Fetihden sonra burada Anadolu Selçuklu Devleti'nin Akdeniz filosunun vücuda getirilmiş olduğu görülmektedir. İnşa edilen bu filonun ilk önemli faaliyeti yaklaşık 15 yıl sonra Kalonoros'un fethi olmuştur.

İbni Said'in XIII. yüzyılda Antalya'da bir filonun konuşlu olduğunu belirtmesi, dolaylı olarak buradaki tersaneye de işaret etmektedir.⁶⁸⁴ Burada filo oluşturacak sayıda gemi bulunması, bu ihtimali güçlendirmektedir. Ancak Kıbrıs Krallığı tarafından XIII. ve XIV. yüzyıllarda gerçekleştirilen saldırılar sonucunda bu tersanenin tahrip edilmiş olma ihtimali yüksektir. Nitekim beylikler döneminden sonra burada gemi inşa faaliyetinden pek bahsedilmemektedir. Evliya Çelebi'nin de Antalya limanını anlatırken tersane ile ilgili herhangi bir hususa değinmemesi, bu düşüncüyü kuvvetlendirmektedir.

3.3.6.7. Tarsus

Rhegma gölünün batı kıyısında yer alan tersane Eski Çağ'da kullanılmıştı. Toros Dağları'ndaki sedir ve ladin ormanlarının gemi inşası için uygun şartlar sunduğu bu tesislerde askerî ve ticari gemiler inşa edilmişti.⁶⁸⁵

IX. ve X. yüzyıllarda Müslümanlar için büyük bir deniz üssü olan Tarsus, muhtemelen gemi inşa olanaklarına da sahipti. Rhegma gölünün henüz bataklığa dönüşmemesi bu imkânların kullanımının devam ettiğini göstermektedir. Abbasîlerin Bizanlılarla, Fatımîlere ve Tulunoğulları mücadelelerinde kullandıkları donanmanın

⁶⁸⁴ Cahen, İbni Said, s. 47.

⁶⁸⁵ Hikmet Öz, **Bilinmeyen Tarsus**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1998, ss. 25-26.

gemi inşa faaliyetlerinin büyük bir kısmının burada yürütüldüğünü söylemek mümkündür.⁶⁸⁶

Uzun bir dönem boyunca kullanıldığı anlaşılan Rhegma Gölü kıyısındaki gemi inşa tesisleri 965 yılında Nikephoros Phokas tarafından işgal edildikten ve Bizans egemenliğine geçtikten sonra muhtemelen tahrip edilmiş ve önemini kaybederek kullanılamaz hale gelmiştir. Ancak Süleymanşah'ın 1082 yılında fethettiği Tarsus'un gemi inşa olanaklarını da canlandırmış olması ihtimal dâhilindedir. 1085 yılında gerçekleştirilen Antakya'nın fethinde gemilerin kullanımından bahsedilmesi,⁶⁸⁷ bu müddet zarfında gemi inşa faaliyetlerinin yürütülmesini ve bu maksatla Tarsus'taki tesislerin de kullanılmış olmasını mümkün kılmaktadır.

⁶⁸⁶ Nebi Bozkurt, "Bahriye", **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:4, TDV, İstanbul, 1991, s. 498.

⁶⁸⁷ Abû'l-Farac, s. 330.

SONUÇ

Malazgirt Savaşı'nı takip eden yıllarda Türkler çok hızlı bir şekilde denizcilik faaliyetlerine başlamışlar ve özellikle 1080-1090'larda gerçekleştirilen ilk denizcilik faaliyetlerinin ardından Haçlı Seferleri nedeniyle denizcilik faaliyetlerine bir süre ara vermek zorunda kalmışlardır. **XII. yüzyılın ikinci yarısında tekrar Karadeniz'e inmişler, XIII. yüzyılın ilk yarısında Karadeniz ve Akdeniz'de önemli girişimlerde bulunmuşlardır.** Anadolu Selçuklu Devleti'nin Köseadağ Savaşı'ndan sonra **karişiklikler içine düşmesi, denizcilik faaliyetlerinin yavaşlamasına ve Anadolu'nun batısına kaymasına** sebep olmuştur. Burada kurulan Türk Beylikleri, XIII. yüzyılın sonlarında Bizans İmparatorluğu'nun elindeki üsleri ele geçirmiş ve bir süre sonra da Ege, Karadeniz ve Akdeniz'de **batılılarla mücadele içerisine girmişlerdir.** Birbirlerinden ayrı hareket etmeleri nedeniyle büyük kayıplar veren bu beyliklerin **Osmanlı Devleti çatısı altında birleşmesi**, XIV. yüzyıl sonlarında Türk deniz gücünün canlanmasını ve **daha sistemli bir yapıya kavuşmasını sağlamıştır.**

Gemi inşa metodu, yelkenler, pusula, dümen ve haritacılıktaki gelişmeler neticesinde XIII. yüzyıldan itibaren kalyon devrine kadar sürecek olan kadirga (galley) dönemi başlamıştır. Bu başlangıç, Türk Beyliklerinin denizcilikte aktif rol oynamasıyla eş zamanlı gerçekleşmiş ve dolayısıyla kadirganın gelişiminde Türklerin de payı olmuştur.

Bizans donanmasının XI. yüzyıl başlarında güçlü bir yapıda olmasına rağmen giderek atıl bir duruma düştüğü, Komnenoslarla birlikte tekrar canlandığı ancak buna rağmen Venedik'ten yardım istemek zorunda kaldığı, XIII. yüzyılda İznik İmparatorluğu'nun genişlemesinde faal olarak görev aldığı Paleologoslar döneminde ise ekonomiye getirdiği yük nedeniyle bir dönem için fesh edildiği ve bundan sonra da bir daha kendine gelemediği görülmektedir.

Uluslararası ticaretin geliştiği bir döneme rastlayan XI.-XIV. yüzyıllar, limanların ve deniz üslerinin de önemini artırmıştır. Haçlı Seferleri ve Moğol İstilasları gibi geniş çaplı olayların etkisine rağmen önemli ticaret rotaları üzerinde olan Anadolu limanlarının kilit noktalarda bulunması, buralara ilgiyi çoğaltmış ve

ticaretin güvenliği konusunu öne çıkarmıştır. Bu çerçevede, Karadeniz'in kuzeyi, Avrupa ve Müslüman dünyası ile bağlantıları olan Türklerin deniz kuvvetlerini takviye etmesi gerekli olmuş ve deniz üsleri ve tersanelerin önemi artmıştır. Deniz ticareti ile deniz kuvvetleri arasındaki bu bağ, Anadolu'daki birçok limanın askerî maksatlı olarak kullanılmasını netice vermiştir.

Buna ilaveten Ortaçağ'da gemi inşa teknolojisi ve gemilerin sahip olduğu imkânların sınırlı olması da deniz üslerinin önemini artırıyordu. Azami seyir mesafesinin sınırlı olması, kullanılan silahların küçük menzilleri ile birleşerek deniz üslerinin coğrafyaya hâkim olacak şekilde çoğalmasına sebep oluyordu. Dolayısıyla Anadolu'daki üs sayısının fazla olması, bu dönemin şartlarının doğal bir sonucuydu.

Anadolu'daki **deniz üsleri, XI-XIV. yüzyıllar boyunca esas olarak Bizans ve Türk Donanması** tarafından kullanılmış olmakla birlikte **batılıların da** sürekli ilgi odağında yer almışlardır. Bu üsler, **Bizans İmparatorluğu'nun iki kıtaya yayılan topraklarının ve adalarının muhafazasında**, Türklerin denizlerle tanışarak ticarî ve askerî anlamda **denizcilik faaliyetlerine başlamasında** ve deniz gazalarını gerçekleştirmelerinde, batılıların ticaret ve Haçlı Seferleri maksadıyla doğuya düzenledikleri deniz seferlerinde önemli işlevlere sahip olmuşlardır.

Kuşkusuz deniz üslerin hepsi gemiler için aynı değere sahip değildi. Bazıları coğrafya, teknik, lojistik ve güvenlik bakımından diğerlerine göre daha iyi koşullara sahipti. Bu kapsamda her bir üssün işlevi, bulunduğu denize göre değişiklik gösteriyordu.

Karadeniz sahillerinde bulunan deniz üsleri, **İstanbul Boğazı'ndan Kırım ve Kafkasya'ya kadar denizden intikali** sağlamaya yönelikti. Başlıcaları batıdan doğuya doğru; Ereğli, Amasra, Sinop, Samsun ve Trabzon'du. Sinop, Karadeniz güneyinin yegâne doğal limanı olması ve Kırım, Doğu ve Batı Karadeniz'e giden deniz yollarına hâkim konumu nedeniyle değerli bir deniz üssü olmuştu. Bu nedenle özellikle Anadolu Selçukluları ve Türk Beylikleri donanmalarının idamesinde çok aktif bir rol oynamış, Batılıların ve Trabzonluların da bu üssü sahiplenme çabalarına sahne olmuştu.

Marmara'daki deniz üsleri **Avrupa ve Asya'ya geçişleri sağlamak ve Akdeniz ve Karadeniz arasındaki deniz ticaretini kontrol etmek** görevini üstlenmişlerdi. Bunlardan Anadolu kıyısındakiler Kadıköy, İzmit, Karamürsel, Kyzikos, Edincik (Aydıncık), Karabiga, Lapseki ve Abydos'tu. Bizans için de önemli olan bu limanlar, XIV. yüzyıldan itibaren Türklerin Rumeli taraflarına düzenledikleri seferlerin de başlangıç üssü haline gelmişlerdi.

Ege kıyılarındaki deniz üsleri, elverişli coğrafi şartlar nedeniyle **denizcilik için iyi olanaklar ortaya koymuştu**. Ege Adaları ve Batı ile yoğun bir ilişki içerisinde olan bu limanlardan en önemli olanlar Edremit, Foça, İzmir, Ayasuluğ, Balat ve Bodrum'du. Bu limanlar üs olarak gördükleri vazifeyle XIII. yüzyıla kadar Bizans ve İznik donanmaları gibi XI. ve XIV. yüzyıllarda Batı Anadolu **denizci beylikleri** donanmalarının da faaliyetlerde bulundukları yerlerdi. Bunlar arasında İzmir, Ege Denizi'nde en önemli yere sahipti ve bu nedenle birçok mücadeleye sahne olmuştu.

Akdeniz'deki deniz üsleri ise **Anadolu ile Kıbrıs ve Mısır** arasındaki bağlantıyı sağlıyor ve **batıdan Suriye kıyılarına kadar uzanan deniz yollarını** tamamlıyorlardı. Bunlar Marmaris, Meğri, Antalya, Alâiye, Silifke, Kız Kalesi (Gorikos), Tarsus ve Ayas olarak sıralanmışlardı. Antalya Akdeniz'in en önemli limanı ve deniz üssüydü. Bu üsler, Haçlı seferlerinde, Latin devletlerinin Avrupa ile ilişkilerinde ve Türklerin XIII. yüzyıldan itibaren Akdeniz'de yoğunlaşan denizcilik faaliyetlerinde rol oynamışlardı.

Buna ilaveten dönemsel olarak bazı üsler daha etkin bir duruma gelebiliyor veya bazıları coğrafik koşullar nedeniyle özelliğini kaybedebiliyordu. Efes, Balat ve Tarsus üsleri bir dönem faal olarak kullanılmışken bu limanlara açılan akarsuların getirdiği alüvyonlarla zamanla dolmuşlardı. Sinop, Antalya ve Alâiye Anadolu Selçukluları, Edremit Karesioğulları, Ayasuluğ ve İzmir İznik Aydınoğulları, yine Sinop Pervaneoğulları ve Candaroğulları donanmalarına ev sahipliği yapmıştı. Marmara Denizi'nde İzmit, Karamürsel, Edincik ve Lapseki üsleri Osmanlıların ilk denizcilik faaliyetlerini gerçekleştirdiği yerlerdi. Bazı üsler ise Bizanslılar ve Batılılar için de öneme sahipti. Özellikle Sinop, İzmir, Antalya ve Gorikos üsleri Müslümanlarla Hristiyanlar arasında çekişmelere sahne olmuşlardı.

Yukarıda belirtilen deniz üslerinin büyüklükleri günümüzle karşılaştırıldığında ancak balıkçı gemilerinin barınmasına imkân verebilecek boyutlardaydı. Ahşap gemilerin boyu 50 m, çektiği su ise 4 m'yi geçmediği için Foça, İzmir, Bodrum, Fethiye, Antalya ve Silifke Ak liman gibi küçük limanlar dönemin savaş gemileri için yeterli olabiliyordu. Ayrıca bugün itibarı ile dolmuş bulunan Ayasuluğ, Balat ve Tarsus limanları, Ortaçağ'da önemli birer deniz üssü ve gemi inşa merkezi olmuşlardı.

Körfez, ada, yarımada gibi doğal korumaların üslerin ve tersanelerin gelişiminde büyük rol oynadığı görülüyordu. Sinop, Amasra, Edincik ve Alâiye yarımadalar, İzmit, Karamürsel ve İzmir körfezler, Gorikos ve Ayas adaların sağladığı koruma sayesinde denizcilik için elverişli imkânlar sunmuşlardı.

Anadolu sahillerinin denizcilik açısından sahip olduğu potansiyel, gemi inşa faaliyetlerinin hemen her bölgede gelişmesini sağlamıştır. Bizans idari yapısı içerisinde deniz kuvvetlerine de bir temanın tahsis edilmesi, bu potansiyelin bir yansımasıdır. Ancak XIII. yüzyıl başlarından itibaren bu devletin İstanbul ve Balkanlara ağırlık vermesi, yüzyıl sonlarında da denizcilik faaliyetlerini askıya almaları, onların boş bıraktığı bu alanların Türk Beylikleri tarafından doldurulmasına neden olmuştur. Beylikler, Anadolu Selçuklularından aldıkları denizcilik mirasını daha da geliştirmişler ve bu süreçte kendilerine Hristiyan gemi inşa ustaları ve denizcileri de katılmıştır. Bu durum, iki halk arasındaki ilişkilerin değişik bir boyutunu da ortaya koymaktadır.

Kaynaklardan yola çıkarak bazı tersanelerin önemli bir fonksiyonu olduğunu söylemek mümkün olmaktadır. Bunlardan **Sinop Tersanesi Türk Denizciliğinin gelişiminde önemli bir paya sahiptir.** Burası, Anadolu Selçuklularının ve Türk Beyliklerinin XI.-XIV. yüzyıllar boyunca faal bir gemi inşa merkezi olmuştur. İzmit Körfezi'nin ve İzmit Şehrinin gemi inşası için elverişli olması, buradaki tersanenin Eski Çağ'dan XIX. yüzyıla kadar kullanılmasını sağlamıştır. Faal bir limana sahip olan ve tarihî olayların akışından çok sayıda geminin inşa edildiğini anladığımız İzmir'in Karataş semtinde de önemli bir tersanenin mevcut olduğu tarihi belgelerden anlaşılmaktadır. Antalya Körfezi'nin doğu kıyısında yer alan **Alâiye Tersanesi, Anadolu Selçukluları, Türk Beylikleri ve Osmanlılar tarafından uzun bir**

dönem boyunca kullanılmıştır. Kendine has bir yapıya sahip Trabzon İmparatorluğu'nun donanması ise Trabzon'da inşa edilmiştir. Bunlara ilave olarak Amasra, Karamürsel, Gemlik, Gemlik, Edremit, Ayasuluğ, Antalya ve Tarsus'ta da gemi inşa faaliyetleri gerçekleştirilmiştir.

Yukarıdaki verilerden hareketle XI. yüzyıldan itibaren Bizans İmparatorluğu'nda görülen merkezîleşme ve toprak kayıplarıyla orantılı olarak Anadolu'daki üslerin öneminin azaldığı, Türklerin gelişiyle birlikte gemi inşa faaliyetlerinin tekrar artış gösterdiği ve Karadeniz, Ege ve Marmara'daki tersanelerin büyük bir canlılık kazandığı sonucuna varmak mümkündür. Bu canlılığın da yardımıyla Türk deniz gücü XV. yüzyılda gelişimini devam ettirecek ve ardından Akdeniz'de deniz üstünlüğünü ele geçirecektir.

KAYNAKÇA

BİRİNCİL KAYNAKLAR:

Anna Komnena, **Alexiad**, çev. Bilge Umar, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1996.

Âşıkpaşazâde, **Tevârîh-i Âl-i Osman**, haz. Kemal Yavuz, M.A. Yekta Saraç, Gökkubbe Yayınları, İstanbul, 2007.

De Clavijo, Ruy Gonzales, **Timur'un Hayatı ve Kadiz'den Semerkant'a Seyahatler**, çev. Zeynep Ertan, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2008.

Doukas, **Tarih, Anadolu ve Rumeli, 1326-1462**, çev. Bilge Umar, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2008.

Ebû Abdullah Muhammed İbni Battûta Tancî, **İbn. Battûta Seyahatnâmesi**, Cilt:I, çev. A. Sait Aykut, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004.

Ebü'l Fidâ, **Takvimü'l-Büldan**, çev. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2017.

Enverî, **Düsturname-i Enverî**, haz. Mükrimin Halil Yınanç, Türk Tarih Encümeni Külliyyatı, İstanbul, 1928.

Evliyâ Çelebi, **Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi**, haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2010.

Georges Pachymérès, **Relations Historiques**, par: Albert Failler, Société D'édition "Les Belles Lettres", Paris, 1984.

Gregoras, **Byzantina Historia, Libri IV, Volumen I.**, haz. L.Schopen, CSHB, Bonn, 1829.

Gregory Abû'l-Farac (Bar Hebraeus), **Abû'l-Farac Tarihi**, Cilt-II, Süryancadan İngilizceye çev. Ernest A. Wallis Budge, Türkçeye çev. Ömer Rıza Doğrul, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987.

Ioannes Kinnamos, **Historia**, haz. Işın Demirkent, TTK, Ankara, 2001.

Ioannes Zonaras, **Tarihlerin Özeti (Kitap XVII-XVIII)**, çev. Bilge Umar, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2008.

İbni Bibi, **El Evamirü'l-Ala'ye Fi'l-Umuri'l-Ala'ye (Selçukname)**, çev. Mürsel Öztürk, T.C. Kültür Bakanlığı, Ankara, 1996.

İbni Cübeyr, **Endülüs'ten Kutsal Topraklara**, çev. İsmail Güler, Selenge Yayınları, İstanbul, 2003.

İbni Haldun, **Mukaddime**, Cilt:I, çev. Zakir Kadiri Urgan, Maarif Basımevi, İstanbul, 1954.

İbni Havkal, **10. Asırda İslâm Coğrafyası**, çev. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2014.

İbni Kemal, **Tevârih-i Âl-i Osman**, Defter:II, haz. Şerafettin Turan, TTK Basımevi, Ankara, 1991.

İbnü'l Esir, **İslam Tarihi-El Kâmil Fi't-Tarih Tercümesi-**, Cilt:8, çev. Ahmet Ağırakça, Bahar Yayınları, İstanbul, 1986.

İbnü'l Esir, **İslam Tarihi-El Kâmil Fi't-Tarih Tercümesi-**, Cilt:9,10,11, çev. Abdülkerim Özaydın, Bahar Yayınları, İstanbul, 1986.

İbnü'l Esir, **İslam Tarihi-El Kâmil Fi't-Tarih Tercümesi-**, Cilt:12, çev. Mertol Tulum, Ahmet Ağırakça, Abdülkerim Özeydın, Bahar Yayınları, İstanbul, 1986.

Kantakuzenos, **Historiarum, Libri IV, Volumen I-II.**, haz. L.Schopen, CSHB, Bonn, 1828-1831.

Kâtip Çelebi, **Cihannüma**, Ed. Said Öztürk, Mahya Yayınları, İstanbul, 2013.

Kâtip Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr**, haz. İdris Bostan, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2008.

Kerîmüddin Mahmud-i Aksarayî, **Müsâmeretü'l-Ahbâr**, çev. Mürsel Öztürk, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000.

Marco Polo, **Marco Polo'nun Geziler Kitabı**, çev. Ömer Güngören, Yol Yayınları, İstanbul, 1985.

Marino Sanudo Torsello, **The Book Of The Secrets Of The Faithful Of The Cross**, çev. Peter Lock, Ashgate Publishing, Surrey, 2011.

Mehmed Neşrî, **Kitâb-ı Cihan-nümâ**, haz. Faşk Reşit Unat, Mehmed A. Köymen, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987.

Muntaner, **The Chronicle of Muntaner**, cilt:II, çev. Lady Goodenough, The Hakluyt Society, Londra, 1921.

Müneccimbaşı Ahmed b. Lütfullah, **Camiü'd-düvel (Selçuklular Tarihi II)**, haz. Ali Öngül, KabalcıYayınları, İstanbul, 2017.

Nikephoros Bryennios, **Tarihin Özü**, çev. Bilge Umar, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2008.

Niketas Khoniates, **Historia (Ioannes ve Manuel Komnenos Devirleri)**, çev. Fikret Işıltan, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1995.

Niketas Khoniates, **Niketas Khoniates'in Historia'sı, 1195-1206: İstanbul'un Haçlılar Tarafından Zaptı ve Yağmalanması**, çev. Işın Demirkent, Dünya Yayıncılık, İstanbul, 2004.

Pîrî Reis, **Kitab-ı Bahriyye**, Ed. Fikret Sarıcaoğlu, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2014.

Şihabeddin b. Fazlullah El-Ömerî, **Türkler Hakkında Gördüklerim ve Duyduklarım (Mesâlikü'l Ebsâr)**, çev. D. Ahsen Batur, Selenge Yayınları, İstanbul, 2014.

Tavernier, Jean Baptiste, **Tavernier Seyahatnamesi**, Ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2010.

Tournefort, Joseph de, **Tournefort Seyahatnamesi**, Ed. Stefanos Yerasimos, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2013.

Urfalı Mateos, **Urfalı Mateos Vekayi-nâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor'un Zeyli (1136-1162)**, çev. Hrant D. Andreasyan, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000.

İKİNCİL KAYNAKLAR:

Ahrweiler, Hélène, **Byzance Et La Mer**, Presses Universitaires De France, Paris, 1966.

Akalın, Şükrü Haluk ve diğerleri, **Türkçe Sözlük**, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2011.

Akın, Himmet, **Aydınoğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma**, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1968.

Altınay, Ahmet Refik, **Haçlılar (1095-1291)**, haz. Güray Kırpık, İstanbul, 2007.

Arıkan, Zeki, “XIV.-XVI. Yüzyıllarda Ayasuluğ”, **Belleten**, Cilt:LIV, Sayı:209, 1990, ss. 121-179.

Ayönü, Yusuf, “İznik İmparatorluğu Ordusu”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, Cilt:XXV, Sayı:1, Temmuz, 2010, ss. 39-54.

Ayönü, Yusuf, “IV. Haçlı Seferi’nin Ardından Batı Anadolu’da Mücadele Eden İki Rakip: İstanbul Latin Krallığı ve İznik İmparatorluğu”, **Cihannüma Tarih ve Coğrafya Araştırmaları Dergisi**, Sayı:1, Temmuz, 2015, ss. 9-25.

Balcıoğlu, Tahir Harimi, **Tarihte Edremit Şehri**, Balıkesir Vilayet Matbaası, Balıkesir, 1937.

Balard, Michel, **La Romanie Genoise (XIIe-début du XVe siècle)**, Rome: École Française de Rome or Società Ligure di Storia Patria, Cenova, 1978.

Bass, George F. ve diğerleri, **Serçe Limanı: an Eleventh- Century Shipwreck, Volume 1: The Ship and its Anchorage, Crew and Passengers**, Texas A&M University Press, Texas, 2004.

Baykara, Tuncer, “Bodrum”, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:6, TDV, İstanbul, 1992, ss. 247-249.

Bennet, Mathew ve diğerleri, **Dünya Savaş Tarihi: Ortaçağ, Teçhizat, Savaş Yöntemleri, Taktikler (500-1500)**, çev. Özgür Kolçak, Timaş Yayınları, İstanbul, 2011.

Bilgili, Ali Sinan, **Tarsus Sancağı ve Tarsus Türkmenleri**, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2001.

Bilgin, Mehmet, “Trabzon Tarihi”, **Trabzon**, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1996.

Blackman, David, “Naval Installations”, **The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-classical Times**, ed. Robert Gardiner, John S. Morrison, Conway Maritime Press, London, 1995, ss. 224-233.

Bondio, Mauro, Réne Burlet, André Zysberg, “Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Galleys”, **The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-classical Times**, ed. Robert Gardiner, John S. Morrison, Conway Maritime Press, London, 1995, ss. 172-205.

Bostan, İdris, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2015.

Bostan, İdris, “Gemi”, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:14, TDV, İstanbul, 1996, ss. 11-15.

Bostan, İdris, “İlk Osmanlı Deniz Üssü”, **Türk Denizcilik Tarihi-1**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009.

Bostan, İdris, “İzmit”, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:23, TDV, İstanbul, 2001, ss. 536-540.

Bostan, İdris, **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, Bilge Yayınları, İstanbul, 2005.

Bostan, İdris, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1992.

Bostan, İdris, **Osmanlılar ve Deniz-Deniz Politikaları, Teşkilât, Gemiler-, Küre Yayınları, İstanbul, 2007.**

Bosworth, C. Edmund, “The City of Tarsus and the Arab-Byzantine Frontiers in Early and Middle ‘Abbāsid Times”, **Oriens**, Cilt: 33, 1992, ss. 268-286.

Braudel, Fernand, **II.Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası**, Cilt:I, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Doğu Batı Yayınları, Ankara, 1990.

Cahen, Claude, “İbn Sa’id Sur L’Asie Mineure Seldjuqide”, **Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi**, Sayı:10, 1968, ss. 41-50.

Cahen, Claude, **Haçlı Seferleri Zamanında Doğu ve Batı**, çev. Mustafa Daş, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2013.

Cahen, Claude, **Osmanlılardan Önce Anadolu**, çev. Erol Üyepazarcı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2014.

Campbell, I. C., “The Lateen Sail in World History”, **Journal of World History**, Cilt: 6, Sayı: 1, 1995, ss. 1-23.

Casson, Lionel, **Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler**, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, İstanbul, 2002.

Christides, Vasilios, “Naval History And Naval Technology In Medieval Times The Need For Interdisciplinary Studies”, **Byzantion**, Cilt: 58, Sayı: 2, 1988, ss. 309-332.

Ciciliot, Furio, “Leschantiers navals en Liguriedu Moyen Âge à l’époque moderne (XIIIe - XVie siècles)”, **Cahiers de la Méditerranée**, Sayı:84, 2012, ss. 259-271.

Cipolla, Carlo M., **Yelken ve Top**, çev. Aslı Kayabal, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003.

Çavuşdere, Serdar, **Avrupa'nın Türk Sorunu-Venedikli Diplomat Marino Sanudo Torsello'nun Türklere Karşı Haçlı Seferi Projesi-**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2016.

Çavuşdere, Serdar, **Orta Çağ'da Venedik, Papalık ve Türkler**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2017.

Çıplak, Mustafa Necati, **İçel Tarihi**, Güzel Sanatlar Matbaası, Ankara, 1968.

Çoruhlu, Tülin, “Ören (Adramytteion Antik Kenti) 2006 Kazı Çalışması Ortaçağ Buluntuları”, **XI. Ortaçağ-Türk Dönemi Kazı Sonuçları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu**, Ed. Hasan Uçar, Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir, 2009.

Dalanay, Yaman, “The Medieval Harbour of Ephesus/Ayasuluk”, **Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri Tarih, Kültür ve Medeniyeti Sempozyumu-I, Aydınogulları Tarihi**, Yayına Hazırlayanlar: Mehmet Ersan, Mehmet Şeker, Cüneyt Kanat, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013.

Danışmend, İsmail Hami, **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, Cilt:1, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1947.

Darkot, Besim ve Mükrimin Halil Yınanç, “Alâiye”, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:1, MEB, Eskişehir, 2001, ss. 286-289.

Darkot, Besim, “İzmit”, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:5/2, MEB, İstanbul, 1968, ss. 1251-1252.

Daş, Mustafa, “Aydınogulları Beyliğinde Denizcilik Faaliyetleri”, **Batı Anadolu Türk Denizciliği**, Ed. Mustafa Özerler, Ender Asyalı, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü, İzmir, 2009.

Daş, Mustafa, “Aydinoğlu Umur Bey’in Tartışılan Epir ve Tuna Seferi”, **Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri Tarih Kültür ve Medeniyeti Sempozyumu-I, Aydınoğulları Tarihi**, Yayına Hazırlayanlar: Mehmet Ersan, Mehmet Şeker, Cüneyt Kanat, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013.

Daş, Mustafa, **Bizans’ın Düşüşü**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2006.

Daş, Mustafa, “Türklerin Bizans ve Venedik’le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri”, **Türk Denizcilik Tarihi-1**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009.

Daş, Mustafa, “Ortaçağ’da İzmir”, **İzmir Kent Tarihi**, haz. Abdülaziz Ediz ve diğerleri, İzmir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İzmir, 2009, ss. 41-54.

Daş, Mustafa, “Osmanlı Öncesi Türk Denizciliğinde Edremit’in Yeri ve Önemi”, **Balıkesir 2005 Sempozyumu**, Balıkesir Belediyesi, Balıkesir, 2005.

Demircan, Hüsnü, **Biga Tarihi**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2000.

Diehl, Charles, **Bizans İmparatorluğu Tarihi**, İnkılâp Kitabevi Yayın ve Sanayi Ticaret A.Ş., İstanbul, 2018.

Doğan, Ender, **Tersane Örgüt Yapılarının Fonksiyonel Örgütlenme Yönünden İncelenmesi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli, 1999.

Doğan, Özlem Sertkaya, “Datça Yarımadasında Yerleşmenin Tarihsel Süreci”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü Coğrafya Dergisi**, Sayı:16, 2008, ss. 46-59.

Dotson, John E., “Economics and Logistics of Galley Warfare”, **The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-classical Times**, ed. Robert Gardiner, John S. Morrison, Conway Maritime Press, London, 1995, ss. 217-223.

Eastmond, Antony, **Byzantium’s Other Empire: Trebizond**, Koç Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2016.

Engin, Nihat, **Osmanlılarda İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 1984.

Erdoğan, M. Akif, **Türkiye Tarihi Uygarlıkları III / XIII. - XV. Yüzyıllar Türkiye Tarihi Beylikler Dönemi**, İlya Yayınları, İzmir, 2012.

Erol, Burak Gani, **Memlûk Deniz Kuvvetleri**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2012.

Fallmerayer, Jakob Philipp, **Trabzon İmparatorluğunun Tarihi**, çev. Ahmet Cevat Eren, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2011.

Faroqhi, Suraiya, “Ondokuzuncu Yüzyılın Başlarında Antalya Limanı”, **VIII. Türk Tarih Kongresi Bildiriler Kitabı, Cilt:II**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 11-15.10.1976, ss. 1461-1471.

Fleet, Kate, “Early Turkish Naval Activities”, **Oriente Moderno, Nuova Serie**, Cilt:20, Sayı:81, 2001, ss. 129-138.

Fleet, Kate, “Osmanlı Devleti’nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz’de Denizcilik Faaliyetleri”, **Türk Denizcilik Tarihi-1**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009.

Fleet, Kate, “Turks, Mamluks and Latin Merchants: Commerce, Conflict and Cooperation in the Eastern Mediterranean”, **Byzantines, Latins and Turks in the Eastern Mediterranean World After 1150**, ed. Jonathan Harris, Catherine Holmes ve Eugenia Russell, Oxford University Press, Oxford, 2012.

Foss, Clive, “Strobilos and Related Sites”, **Anatolian Studies**, Cilt. 38, 1988, ss. 147-174 .

Gülenç, İlyas, **XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü**, Dönence Yayınları, İstanbul, 2011.

Gökçe, Evren, “Kemer-Edremid (Burhaniye) Kazâsı ve Osmanlı Donanmasına Yaptığı Katkıları: Malzeme, Personel ve Gemi İnşâ Tezgâhı”, **Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:2, Sayı:1, 2018, ss. 60-85.

Göksu, Erkan, “Mardî Et-Tarsûsî'nin "Tabsıratu Erbâbi'l-Elbâb Fî Keyfiyyeti'n-Necât Fî'l-Hurûb" Adlı Eseri Ve Ortaçağ İslâm Tarihçiliği Bakımından Önemi”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı:43, 2010, ss. 291-307.

Greaves, Alan M., **Miletos-Bir Tarih-**, çev. Hüseyin Çınar Öztürk, Homer Kitabevi, İstanbul, 2003.

Guida, Antonella, Antonello Pagluica ve Domenico Debenedictis, “Thoughtful Recovery of Medieval Shipyards in Contemporary Culture Sites”, **International Journal of Sustainable Development and Planning**, Cilt:12, Sayı:8, 2017, ss. 1338-1347.

Guilland, Rodolphe, “Les Ports De Byzance Sur La Propontide”, **Byzantion**, Cilt: 23, 1953, ss. 205-238.

Guilmartin, John Francis, **Gunpowder and Galleys**, Cambridge University Press, Newyork, 1974.

Guilmartin, John Francis, **Kadırgalar ve Kalyonlar**, çev. Ali Özdamar, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2010.

Haldon, John, **Bizans Tarih Atlası**, çev. Ali Özdamar, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007.

Hammer (Baron Joseph Von Hammer Purgstall), **Büyük Osmanlı Tarihi**, (Mehmet Ata Bey'in Tercümesi esas alınarak) haz. Mümin Çevik, Erol Kılıç, Emir Yayınları, İstanbul, 1998.

Harekât, İbrahim, "Mağrib", **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:27, TDV, İstanbul, 2003.

Harris, W.V., "Rome at Sea The Beginnings of Roman Naval Power", **Greece&Rome**, Cilt:64, Sayı:1, Nisan, 2017, ss. 14-26.

Heyd, William, **Yakın-Doğu Ticaret Tarihi**, çev. Enver Ziya Karal, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000.

Huxley, G.L. "Topics in Byzantine Historical Geography", **Proceedings of Royal Irish Academy: Archaeology, Culture, History, Literature**, Cilt:82C, 1982, ss. 89-110.

Hutchinson, Gillian, **Medieval Ships And Shipping**, Fairleigh Dickinson University Press, Cranbury, 1994.

İnalcık, Halil, "Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Beylikleri, Bizans ve Haçlılar", **Türk Denizcilik Tarihi-1**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009.

İnalcık, Halil, “Çanakkale Boğazı: Özet ve Kronoloji”, **Çanakkale Savaşları Tarihi**, Ed. Mustafa Demir, Değişim Yayınları, İstanbul, 2008.

İnalcık, Halil, **Osmanlılar ve Haçlılar**, Alfa Yayınları, İstanbul, 2013.

Jorga, Nicolae, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2005.

Karakuzulu, Zerrin, **Karadeniz Ereğli İlçesinin Coğrafyası**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum, 2002.

Kahyaoğlu, Mehmet, **12. ve 13. Yüzyıllarda Batı Anadolu Liman Kentleri-Tarihsel Bir Yaklaşım**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2010.

Kaya, Şennur, “Görsel Belgelerde İzmit Tersanesi”, **Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, Ed. Haluk Selvi, M.Bilal Çelik, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları, Kocaeli, 2015, ss. 1521-1540.

Kazhdan, Alexander P., **The Oxford Dictionary of Byzantium**, Oxford University Press, New York, 1991.

Keçiş, Murat, **Trabzon Rum İmparatorluğu ve Türkler (1204-1404)**, TTK Yayınları, Ankara, 2013.

Kip, Selahaddin A., **Askeri Kamus**, Vakıf Yayınları, İstanbul, 1939.

Knox, Dudley W., “Bases Mean Ships”, **The Marine Corps Gazette (pre-1994)**, Cilt: 18, Sayı: 1, Şubat, 1934, ss. 5-11.

Koca, Salim, **Anadolu Beylikleri Tarihi**, Berikan Yayınevi, Ankara, 2013.

Koday, Saliha ve Gökhan Baki, “Gemlik Limanları”, **Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Cilt:18, Sayı:3, 2014, ss. 431-454.

Kofoğlu, Sait, **Hamitoğulları Beyliği**, Türk Tarih Kurumu Yayınevi, Ankara, 2006.

Konyalı, İbrahim Hakkı, **Alanya**, Ayaydın Basımevi, İstanbul, 1946.

Köprülü, Fuad, **Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri**, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2003.

Kuban, Doğan, **İstanbul-Bir Kent Tarihi-**, çev. Zeynep Rona, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 1996.

Kurat, Akdes Nimet, **Çaka Bey**, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1966.

Kurtoğlu, Fevzi, **Türklerin Deniz Muharebeleri**, Sebat Matbaası, İstanbul, 1935.

Lane, Frederic C., “The Economic Meaning of the Invention of the Compass”, **The American Historical Review**, Cilt:68, Nisan, 1963, ss. 605-617.

Lane, Frederic C., **Venetian Ships And Shipbuilders of the Renaissance**, The John Hopkins Press, Baltimore, 1934.

Lemerle, Paul, **L’Emirat D’Aydın, Byzance Et L’Occident**, Presses Universitaires De France, Paris, 1957.

Levtchenko, M.V., **Kuruluşundan Yıkılışına Kadar Bizans Tarihi**, Özne Yayınları, İstanbul, 1999.

Lewis, Archibald R., **Naval Power and Trade in the Mediterranean A.D. 500-1100**, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1951.

Lloyd, Seton, D. Storm Rice, **Alanya ('Alâ'iyya)**, çev. Nermin Sinemoğlu, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1964.

Mahan, Alfred T., **The Influence of Sea Power Upon History (1660-1783)**, Little, Brown AND Company, Boston, 1894.

Malamut, Élisabeth, "The Region of Serçe Limanı in Byzantin Times", **Serçe Limanı: an Eleventh Century Shipwreck, Volume 1: The Ship and its Anchorage, Crew and Passengers**, Ed. Bass, George F. ve diğerleri, Texas A&M University Press, Texas, 2004.

Meral, Korkmaz, Ahmed Cuneydi Has, "Batı Anadolu Ticaretine Yön Veren Bir Liman: Kyzikos Antik Kenti Hytos Limanı", **Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi**, Sayı:38, 2017, ss. 105-115.

Merçil, Erdoğan, **Müslüman Türk Devletleri Tarihi**, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2013.

Merçil, Erdoğan, "Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri", **Türk Denizcilik Tarihi-1**, Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009.

Merçil, Erdoğan, **Türkiye Selçukluları'nda Meslekler**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000.

Michel Mollat du Jourdin ve diğerleri, **Sea Charts of The Early Explorers (13th to 15th Century)**, çev. L. le R. Dethan, Thames and Hudson, New York, 1984.

Morrison, John, "The Trireme", **The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-classical Times**, ed. Robert Gardiner, John S. Morrison, Conway Maritime Press, London, 1995, ss. 49-65.

Müller-Wiener, Wolfgang, **Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı**, çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998.

Nicholson, Helen, **Medieval Warfare: Theory and Practice of War in Europe, 300-1500**, Palgra ve Macmillan, New York, 2004.

Nicol, Donald M., **Bizans'ın Son Yüzyılları**, çev. Bilge Umar, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2009.

Nicol, Donald M., **Bizans ve Venedik**, çev. Gül Çağalı Güven, Sabancı Üniversitesi Yayınevi, İstanbul, 2000.

Niewöhner, Philipp, **Miletos/Balat: Arkaik'ten Osmanlı Dönemine Kadar Kent Planlaması ve Anıtlar**, Ege Yayınları, İstanbul, 2016.

Oikonomidis, Nikolas, “Avrupa’da Türkler(1305-1313) ve Küçük Asya’da Sırlar (1313)”, **Osmanlı Beyliği (1300-1389)**, ed. Elizabeth Zachariadou, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1997.

Öden, Zerrin Günal, **Karası Beyliği**, TTK Basımevi, Ankara, 1999.

Öz, Mehmet, “Sinop”, **İslam Ansiklopedisi**, Cilt:37, Türkiye Diyanet Vakfı, Ankara, 2009, ss. 252-256.

Özdemir, Mustafa, “Orta Karadeniz Bölgesinin Tarihi Coğrafyasına Başka Bir Bakış”, **Orta Karadeniz Kültürü**, haz. Bahaeddin Yediyıldız, Hakan Kaynar, Serhat Küçük, Siyasal Kitabevi, Ankara, 2005.

Özer, Serkan, “Haçlı-Bizans Müttefik Ordusunun Dimyat Kuşatması (1169)”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü**, Sayı:63, 2018, ss. 499-513.

Öztürk, Murat, “Sicilya Normanlarının Doğu Akdeniz’deki Bahrî Faaliyetleri 549-584 (1154-1189)”, **FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi**, Sayı:14, 2019, ss. 195-228.

Pryor, John H., **Akdeniz’de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş**, çev. Füsün Tayanç, Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004.

Pryor, John H. ve Elizabeth M.Jeffreys, **The Age of the Dromon**, The Byzantine Navy ca. 500-1204, Brill Publishing, Leiden-Boston, 2006.

Pryor, John H., “The Geographical Conditions of Galley Navigation in The Mediterranean”, **The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-classical Times**, ed. Robert Gardiner, John S. Morrison, Conway Maritime Press, London, 1995, ss. 206-216.

Pulak, Cemal, Rebecca Ingram ve Michael Jones, “Eight Byzantine Shipwrecks from the Theodosian Harbour Excavations at Yenikapı in Istanbul, Turkey: an introduction”, **The International Journal of Nautical Archaeology**, Cilt: 44, 2015, ss. 39-73.

Ramsay, William M., **Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası**, çev. Mihri Pektaş, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1960.

Runciman, Steven, “Deniz Kuvvetlerinin Ortaçağ Tarihindeki Rolü”, **III. Türk Tarih Kongresi Bildiriler Kitabı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 15-20.11.1943, ss. 156-164.

Sabuncuoğlu, Nurhan, **Ansiklopedik Askeri Terimler Sözlüğü**, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara, 2018.

Sagar, Imroze, “Maritime Bases In Modern Strategy”, **Strategic Studies**, Cilt:3, Sayı:2, 1980, ss. 72-83.

Sakaoğlu, Necdet, **Amasra Tarihi**, Latin Matbaası, İstanbul, 1966.

Seri, Burhanettin, **Gemicilik I**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1971.

Sevim, Ali, Erdoğan Merçil, **Selçuklu Devletleri Tarihi**, TTK Basımevi, Ankara, 1995.

Smith, R.Munro, **Ships&Naval Architecture**, Imarest, Londra, 2004.

Steffy, J.Richard, “Construction and Analysis of the Vessel”, **Serçe Limanı: an Eleventh Century Shipwreck, Volume 1: The Ship and its Anchorage, Crew and Passengers**, Ed. Bass, George F. ve diğerleri, Texas A&M University Press, Texas, 2004.

Stewart, John M. ve diğerleri, **Shipbuilding Technology and Education**, National Academy Press, Washington, 1996.

Kofoğlu, Sait, “Hamitoğulları Beyliği”, **Anadolu Beylikleri El Kitabı**, ed. Haşım Şahin, Grafiker Yayınları, Ankara, 2016.

Tafel, G, G. Thomas, **Urkunden sur Älteren Handels-und Staatsgeschichte der Republik Venedig**, Aus Der Kaiserlich-Königlichen Hof-Und Staatsdruckerei, Wien, 1856.

Tekindağ, Şihabeddin, “Karamanlıların Gorigos Seferi (1367)”, **Tarih Dergisi**, Cilt:7, Sayı:9, 1954, ss. 161-174.

Tellioğlu, İbrahim, **İlk Çağlardan Osmanlılara Samsun**, İlkadım Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü, Samsun, 2012.

Texier, Charles, **Küçük Asya -Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi-**, çev. Ali Suat, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara, 2002.

Tellioğlu, İbrahim, **İlk Çağlardan Osmanlılara Samsun**, İlkadım Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü, Samsun, 2012.

Theotokis, Georgios, **The Norman Campaigns in The Balkans 1081-1108 AD**, The Boydell Press, Woodbridge, 2014.

Tsinker, Gregory P., **Handbook of Port and Harbor Engineering**, Springer, Boston, 1997.

Tuluk, Ömer İskender, “Osmanlı Dönemi Trabzon’unda Mimari Yapı Kültürü”, **Trabzon Kent Mirası**, Ed. Ömer İskender Tuluk, Halil İbrahim Düzenli, Klasik Yayınları, İstanbul, 2010,ss. 31-54.

Turan, Osman, “Ortaçağlarda Türkiye Kıbrıs Münasebetleri”, **Belleten**, Cilt:XXVIII, Sayı:110, Ankara, 1964, ss. 209-227.

Turan, Osman, “Selçuklu Kervansarayları”, **Belleten**, Cilt:X, Sayı:39, Ankara, 1946, ss. 471-496.

Turan, Osman, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, Turan Neşriyat, İstanbul, 2018.

Turan, Refik ve diğerleri, **Çaka Bey**, TTK, Ankara, 2018.

Turan, Şerafettin, **Türkiye-İtalya İlişkileri I**, Metis Yayınları, İstanbul, 1990.

Türk, Abdullah, **Tersane Kuruluş Yeri Seçimi ve Yerleşiminin Genetik Algoritma Tabanlı Olarak Yapılması**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Anabilim Dalı, Trabzon, 2019.

Öniz, Hakan, **Akdeniz'in En Büyük Antik Tersanesi Dana Adası**, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2019.

Öniz, Hakan, **Konumlarına Ve Kullanımlarına Göre Antalya İli Kıyılarında Antik Limanlar Ve Demirleme Yerleri**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Ana Bilim Dalı Sualtı Arkeolojisi Bilim Dalı, Konya, 2012.

Öz, Hikmet, **Bilinmeyen Tarsus**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1998.

Unger, Richard W., “Warships and Cargo Ships in Medieval Europe”, **Technology&Culture**, Cilt:22, Nisan, 1981, ss. 233-252.

Unger, Richard W., **The Ship in the Medieval Economy (600-1600)**, McGill-Queen's University Press, Montreal, 1980.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2019.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Karesi Vilâyeti Tarihçesi**, haz. Abdülmecit Mutfak, Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları, Balıkesir, 2000.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Osmanlı Devleti Teşkilatına Medhal**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, **Osmanlı Tarihi**, Cilt:I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2015.

Ünal, Mehmet Ali, “XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi”, **XIV. Türk Tarih Kongresi Bildiriler Kitabı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 9-13.9.2002, ss. 911-958.

Ürkmez, Engin, **İzmit’te Türk Eserleri**, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, Kocaeli, 2007.

Vego, Milan N., **Naval Strategy and Operations in Narrow Seas**, Frank Cass Publishers, London, 2003.

Witteck, Paul, **Menteşe Beyliği, 13-15’inci Asırda Garbî Küçük Asya Tarihine Ait Tetkik**, çev. Orhan Şaik Gökyay, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1944.

Yardım, Ali, **Alanya Kitabeleri**, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul, 2002.

Yılmaz, Fikret, Sabri Yetkin, **İzmir Kent Tarihi**, İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir, 2002.

Yılmaz, Lale, **Bizanslılar Devrinde Likya Bölgesi Liman Yerleşmeleri**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2015.

Yiğit, İsmail, **Siyasi-Dini-Kültürel Sosyal İslâm Tarihi: Memlûkler (648-923/1250-1517)**, Kayıhan Yayınları, İstanbul, 1991.

Yinanç, Mükrimin Halil, **Türkiye Tarihi Selçuklular Devri**, haz. Refet Yinanç, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2013.

Yücel, Yaşar, **Anadolu Beylikleri Hakkında Araştırmalar, XIII-XV. Yüzyıllarda Kuzey-Batı Anadolu Tarihi, Çobanoğulları Beyliği, Candaroğulları Beyliği I**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.

Zachariadou, Elizabeth A., **Romania and the Turks**, Variorum Reprints, London, 1985.

Zachariadou, Elizabeth A., **Trade and Crusade. Venetian Crete and the Emirates of Menteshe and Aydin (1300-1415)**, Hellenic Institute of Byzantine and Post-Byzantine Studies, Venice, 1983.

Zîver Bey, **Rodos Târîhi**, çev. Harid Fedai, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2013.





EKLER

EK 1: Kronoloji

- 961 Girit'in Nikephoros Phokas tarafından Bizans İmparatorluğu topraklarına katılması.
- 963 Kıbrıs'ın Nikephoros Phokas tarafından Bizans İmparatorluğu topraklarına katılması.
- 965 Tarsus'un Nikephoros Phokas tarafından Bizans İmparatorluğu topraklarına katılması.
- 1020 II.Basileios'un Gürcistan seferi, bu seferde Trabzon'u üs olarak kullanması.
- 1043 Ruslarla Bizanslılar arasında İstanbul yakınlarında yapılan deniz savaşını Bizans donanmasının kazanması.
- 1060-1071 Normanların Güney İtalya'ya yerleşmesi.
- 1071 Büyük Selçuklu ordusunun Malazgirt'te Bizans ordusunu yenmesi. Sultan Alparslan ile IV.Romanos Diogenes arasında Barış Antlaşması yapılması.
- 1075 İznik'in fethi, Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurulması.
- 1081 Norman Beyi Robert Guiscard'ın Draç'a çıkarma yapması.
- 1081 Süleymanşah ile I.Aleksios arasında antlaşma yapılması, Drakon suyunun gerisindeki tüm Anadolu'nun Türklere bırakılması.
- 1081 Çaka Bey'in İzmir'e yerleşmesi.
- 1082 Bizans İmparatorluğu'nun Normanlara karşı Venediklilerden yardım istemesi ve donanma desteği karşılığında onlara imtiyazlar vermesi.
- 1085 Süleymanşah'ın Tarsus'u aldıktan sonra gemilerle intikal ederek Antakya'yı fethetmesi.
- 1086 Ebu'l Kasım tarafından Gemlik'teki tersanede donanma inşasına başlanması. Bizans İmparatoru'nun buraya bir filo göndererek inşa halindeki Türk gemilerini yaktırması.
- 1090 Çaka Bey'in Koyun Adaları bölgesinde Bizans donanmasına karşı zaferi.

- 1097 Birinci Haçlı Seferinin başlaması. Bizans İmparatorluğu'nun Haçlılarla birlikte hareket ederek Anadolu'nun sahil kesimlerini geri almaya başlaması.
- 1105 Danişmendli Beyliği'nin kurucusu Gümüştekin Ahmed Gazi'nin vefatı.
- 1107 I.Kılıçarslan'ın vefatı, Anadolu Selçuklu Devleti'nde karışıklıklar döneminin başlaması.
- 1137 II.Ioannes Komnenos'un Kilikya, Antakya ve Kuzey Suriye üzerine seferi.
- 1139 II.Ioannes Komnenos'un Niksar seferi, Türk savunması karşısında 1141 yılında geri çekilmek zorunda kalışı.
- 1147-1148 İkinci Haçlı Seferi.
- 1148 I.Manuel Komnenos'un Antakya üzerine karadan ve denizden seferi.
- 1149 I.Manuel Komnenos'un deniz seferi sonucunda Korfu Adası'nı Normanlardan geri alması.
- 1158 I.Manuel Komnenos'un II.Kilikya seferi.
- 1169 Bizans Donanmasının Dimyat Seferi.
- 1176 Anadolu Selçukluları ile Bizanslılar arasında Myriokephalon Savaşı.
- 1182 II.Kılıçarslan'ın Antalya'yı kuşatması.
- 1186 II.Kılıçarslan'ın ülke topraklarını oğulları arasında paylaşması.
- 1189 Üçüncü Haçlı Seferinin başlaması.
- 1192 Kıbrıs'ta Lusignan Krallığının Kurulması.
- 1200-1201 Bizans donanmasının Samsun Limanı'ndaki ticari gemileri yağmalaması ve II.Rükneddin Süleymanşah'ın tepkisi üzerine Bizans İmparatoru III.Aleksios'un geri adım atması.
- 1204 İstanbul'un Haçlılar tarafından işgali ve Latin Devleti'nin kurularak Bizans İmparatorluğu'nun parçalanması.
- 1207 Antalya'nın I.Gıyaseddin Keyhüsrev tarafından fethedilmesi.
- 1207/1208 Anadolu Selçuklu Devleti ile Kıbrıs Krallığı arasında Ticaret Antlaşması yapılması.

- 1213 Sinop'un I.İzzeddin Keykâvus tarafından fethedilmesi.
- 1220 Moğol İstilasının başlaması ve Cengiz Han'ın Buhara'yı işgal ve tahrip etmesi.
- 1220 Anadolu Selçuklu Devleti ile Venedik arasında Ticaret Antlaşması yapılması.
- 1223 Alâiye'nin I.Alâeddin Keykubad tarafından fethedilmesi.
- 1226 Alâiye Tersanesinin inşa edilmesi.
- 1227 Anadolu Selçuklu Devleti Karadeniz filosunun Hüsamettin Çoban emrinde Suğdak'ı fethetmesi.
- 1243 Anadolu Selçuklularının Kösedag'da Moğollara yenilmesi.
- 1259 Sinop'un Trabzon İmparatorluğu tarafından işgali.
- 1261 İznik İmparatorluğu ile Cenevizliler arasında Nif (Kemalpaşa) Antlaşması'nın imzalanması.
- 1261 İstanbul'un Bizanslılar tarafından geri alınması.
- 1266 Anadolu Selçuklularının Sinop'u geri alması.
- 1275 Foça'nın VIII.Mikhail tarafından Cenevizli Zaccaria kardeşlere tımar olarak verilmesi.
- 1291 Memlûk Devleti'nin Latinlerin Suriye'deki son şehri Akka'yı alması.
- 1303 II.Andronikos tarafından Türklere karşı savaşmak üzere tutulan Katalan birliğinin Anadolu'ya geçirilmesi.
- 1305 Marmara Denizi güneyinde Aydıncık (Edincik)'in kurulması.
- 1307/1308 Osmanlı Beyliği tarafından Türk Beyliklerinin donanma desteğiyle Kalo Limni (İmralı) Adasının alınması.
- 1309 Hospitalyer Şövalyeleri'nin Rodos'u ele geçirmesi.
- 1313 Gazi Çelebi'nin Kırım (Kefe) seferi.
- 1319 Gazi Çelebi'nin Trabzon seferi.
- 1319 Menteşe donanmasının Sakız'da Rodos Şövalyeleri ve Cenevizliler tarafından mağlup edilmesi.

- 1322 Sinop'a saldıran Cenevizlilerin Pervanoğulları tarafından mağlup edilmesi.
- 1324 Candaroğulları ile Cenevizliler arasında Sinop önlerinde çıkan çatışmada Türklerin 6 Ceneviz kadırgasını ele geçirmesi.
- 1328 Umur Bey'in Sahil İzmir'ini ele geçirmesi.
- 1329 III.Andronikos'un Saruhan ve Aydın Beyliklerinin desteği sayesinde Foça kuşatmasında başarıya ulaşması ve burasını tekrar Bizans kontrolüne alması.
- 1329 Muhtemelen Karesioğullarına ait 70 gemiden oluşan Türk birliklerinin, Traianopolis (Enez civarı) ve Beres topraklarını yağmalaması.
- 1330/1331 Umur Bey'in Sakız seferi.
- 1331 Menteşe Beyliği-Venedik Ticaret Antlaşması.
- 1331 Muhtemelen Karesioğullarına ait 60 gemiden oluşan Türk donanmasının, Halkidikya yarımadasına sefer düzenlemesi.
- 1332 Umur Bey'in Adalar Denizi seferi.
- 1333 Umur Bey'in Mümdünica, Eğriboz ve Monemvasya'yı kapsayan uzun Adalar Denizi seferi.
- 1334 Umur Bey'in Mora seferi.
- 1334 Türklere karşı Haçlı donanması oluşturulması, donanmanın Ege denizi'ne varması ve Edremit Körfezi'nde Yahşi Bey komutasındaki Karesi donanması ile savaşı.
- 1335 İlhanlı Devleti'nin yıkılması.
- 1337 İzmit'in Osmanlılar tarafından fethi.
- 1339/1340 Umur Bey'in Epir seferi.
- 1340 Karesioğullarına ait 8000 kişilik bir grubun at yüklü gemilerle Trakya'ya geçerek Bizans topraklarına akınlarda bulunması.
- 1341 Umur Bey'in Kıbrıs seferi.
- 1341 Yahşi Bey'in donanmayla iki defa Gelibolu'ya Sefer düzenlemesi, Bizanslılarla barış antlaşması yaparak geri çekilmesi.
- 1342,1343-44 Umur Bey'in Kantakuzen'e yardım maksadıyla Rumeli seferine çıkması.

- 1344 Türklere karşı ikinci Haçlı donanmasının oluşturulması, donanmanın İzmir'e saldırması ve şehrin sahil kesimini işgal etmesi.
- 1346 Cenevizlilerin Foça ve Sakız'ı ele geçirmesi.
- 1347 Rodos Şövalyeleri ile Aydınogulları arasında Gökçeada Deniz Savaşı.
- 1348 İzmir egemenliği için Haçlılarla yapılan savaşta Umur Bey'in şehit olması.
- 1350-1355 Karadeniz'deki ticaret rekabeti nedeniyle Venedik-Ceneviz savaşının meydana gelmesi.
- 1353 Aydınogulları ile Venedik arasında barış antlaşmasının yapılması.
- 1354 Osmanlıların Rumeli'ye geçmesi.
- 1360 Tarsus'un Memlükler tarafından ele geçirilmesi
- 1361 Kıbrıs Lusignan Krallığının Antalya'yı ele geçirmesi.
- 1361 Candaroğullarının Kırım seferi ve Cenevizlilerin elindeki Kefe'yi kuşatmaları.
- 1364/1365 Biga'nın I.Murad tarafından denizden ve karadan kuşatılarak fethedilmesi.
- 1366 Savoie Kontu Amadeo'nun Gelibolu'yu ele geçirmesi.
- 1373 Hamitoğullarının Antalya'yı geri alması.
- 1375 Kilikya Ermeni Krallığının Memlükler tarafından ortadan kaldırılması.
- 1376 Bizanslıların Gelibolu'yu Osmanlılara teslim etmesi.
- 1379-1381 Bozcaada üzerindeki anlaşmazlık nedeniyle Venedik-Ceneviz savaşının gerçekleşmesi.
- 1387 Osmanlı Devleti ile Ceneviz arasında Ticaret Antlaşması yapılması.
- 1389-1390 Yıldırım Bayezid'in Batı Anadolu seferi, Aydınogulları, Saruhanogulları ve Menteşeoğulları Beyliklerini ilhakı.
- 1390 Gelibolu'nun I.Bayezid tarafından müstahkem bir deniz üssü haline getirilmesi ve tersanesinin genişletilmesi.
- 1394 Osmanlı Devleti ile Ceneviz ve Rodos Şövalyeleri arasında İzmir'de ticaret antlaşması yapılması.

- 1396 I.Bayezid kumandasındaki Osmanlı Ordusunun Haçlılara karşı Niğbolu Zaferi.
- 1416 Gelibolu önlerinde Venedik-Osmanlı deniz savaşının gerçekleşmesi.
- 1453 İstanbul'un II.Mehmed tarafından fethi, Bizans İmparatorluğu'nun sona ermesi.
- 1455 Foça'nın II.Mehmed tarafından fethi.
- 1460 Amasra'nın II.Mehmed tarafından fethi.
- 1461 II.Mehmed'in Trabzon'u alarak Trabzon İmparatorluğu'na son vermesi.
- 1472 Alâiye ve Silifke'nin Gedik Ahmet Paşa tarafından Osmanlı topraklarına katılması.

EK 2: Sözlük

Arbalet	Ahşaptan yapılmış bir kundak üzerine oturtulan yayın çeşitli yöntemlerle kurularak üzerine yerleştirilen okun fırlatılması prensibiyle çalışan silah.
Arkhon	Bey; şehirlere hükmeden toprak sahibi taşralı seçkinler. Kamuda üst rütbeli sivil ya da asker olarak görevli şahıs.
Armuz kaplama	Kaplama tahtalarının postalar üzerinde yan yana birleştirilmesi.
Arrade	Savaşta ok fırlatmak için kullanılan küçük bir mancınık çeşidi.
Baş Bodoslama	Omurganın baş tarafına uygun bir açıyla eklenen, kaplamaların birleştiği parça.
Başomuzluk	Geminin pruvasından itibaren sancak veya iskele tarafa doğru 45 derecelik açı ile gösterilen yön. Teknenin başa doğru incelemeye başladığı kavisli kısma bu ad verilir.
Başüstü	Geminin ana güvertesinin baş tarafında kalan kısmı.
Bindirme kaplama	Kaplama tahtalarının kenarları birbiri üstüne bindirilmek suretiyle yapılan tekne kaplama şekli.
Bodoslama	Teknelerin baş veya kıçlarında omurgadan kaldırılan kaplamaların birleştiği parçadır.
Çekek yeri	Tekneleri sahile çekmek üzere yapılmış karadan denize doğru meğilli bir şekilde inen ve kızaklarla donatılmış yerler.
Deniz Üssü	Gemileri personel, lojistik veya teknik olarak destekleyen, görev bölgesinde sürekli harekât yapmasını sağlayan, büyüklüğüne göre çeşitli onarım ve lojistik tesislerinin de bulunduğu güvenli limanlar.
Dromon	XIII. yüzyıla kadar Bizans donanmasının iki sıra kürekli savaş gemisi.

Drongarios	Bizans ordusunda tourmarkhes'ten sonra gelen yüksek bir askeri rütbe. Temanın tourma'dan küçük birliği olan droungos'un komutanı. Strategos emrinde donanma komutanı olarak görev yapan rütbeli şahıs.
Dümen	Geminin sancağa veya iskeleye dönüşünü sağlamak üzere kış tarafa takılan, hareketli yüzeyler.
Emirü's Sevâhil	Selçuklularda ülkenin sahil kısımlarından sorumlu vali.
Exartysis	Bizans İmparatorluğunda tersane yönetiminden sorumlu kişi.
Gomano, Gomina	1.Gemi demirini tutan halat 2.Bir deniz milinin onda biri (200 yarda)
Grandi direği	Pruva direğinden sonra gelen ikinci direk.
Halat	Bağlama işlemlerinde, palangada, sabit ve hareketli donanımlarda kullanılan bitkilerden veya metalden ince kolların bileşimiyle oluşturulan malzeme.
Harekat Yarıçapı	Geminin mevcut kapasitesi ile herhangi bir ikmal yapmadan yapabileceği azami emniyetli seyir mesafesi.
Irgat	Gemilerde demir alma ve halat çekme gibi ağır işlerin yapılmasında kullanılan makine.
Iskarmoz	Kürek takmak için küpeşteye dik olarak yerleştirilmiş parça.
İskele	1.Gemi güvertesinde yüzümüzü baş tarafa döndürdüğümüzde gemi orta hattının solunda kalan taraf. 2.Karadan denize doğru uzanan, gemilerin bağlanmasını sağlayan yapılar.
Kalafat	Ahşap kaplama kaplamaların arasında kalan boşlukların üstübu ile doldurularak su sızdırmazlığını sağlamak için yapılan işlem.
Kaplama	Postaların üzerine veya iç kısımlarına kaplanan ağaç levhalardır.
Karina	Geminin su altında kalan dış kısmı.

Katerga	XIII. yüzyıldan itibaren kullanılmaya başlanan kadırganın bir türevi olan savaş gemisi.
Kemere	Üzerine güverte kaplamalarının sabitlendiği, postaları birbirine bağlayan ve bordadan bordaya uzanan parçalardır.
Kentarkhos	Savaş gemisi komutanı.
Kıç Bodoslama	Omurganın kıç tarafına belirli bir açıyla eklenen, üzerinde kaplamaların birleştiği dümenin sabitlendiği parça.
Kıçomuzluk	Geminin pupasından itibaren sancak veya iskele tarafa doğru 45 derecelik açı ile gösterilen yön.
Kıçüstü	Geminin ana güvertesinin kıç tarafında kalan kısmı.
Kızak	Üzerinde gemi inşa edilmek üzere yapılmış tezgah.
Komes	Üç ilâ beş gemiden oluşan birliğin komutanı.
Küpeşte	Postaların uçlarını birleştiren, baştan kıça kadar uzanan parça.
Latin Yelken	Üç yakalı yelken.
Lumbar	Gemi bordasında veya küpeştesinde kürekleri geçirmek için açılan delik.
Mancınık	Ok, taş veya yanan maddeleri fırlatmak için gemide veya karada kullanılan, değişik boyutlarda ve düzenlerde yapılmış bir silah.
Megas Domestikos	Bizans ordusunda Kara Kuvvetleri Komutanı (XI.yüzyıldan sonra)
Megas Duks	Bizans ordusunda Deniz Kuvvetleri Komutanı (XI.yüzyıldan sonra)
Mizana direği	Geminin baş tarafından itibaren üçüncü sırada, grandi direğinden sonra gelen direk.
Naupegoi	Bizans tersanelerinde çalışan gemi inşa ustaları.

Neorion	Gemilerin beklemesi için ayrılmış ve bu amaç için inşa edilmiş deniz tesisleri. Bu tesisler gemi hasarlarının onarımını da içermektedir.
Omurga	Teknenin başından kıçına kadar uzanan en dayanıklı kısmı olup geminin diğer kısımlarını üzerinde taşıyan parça.
Omuzluk	Borda kaplamalarının baş ve kıça doğru kavis aldığı kısımlardır.
Oturak	Üzerinde kürek çeken personelin oturduğu, alabandadan alabandaya uzanan geniş tahta.
Palamar	Gemiye iskeleye bağlamak için kullanılan kalın halat.
Posta	Kaplama tahtalarının ve kemerelerin üzerine tutturulduğu, omurgadan küpeşteye kadar uzanan ve gemiye şeklini veren parçalardır.
Protomastor	Tersanede diğer ustaları ve işçileri yöneten başusta.
Pruva direği	Geminin baştan birinci direği.
Reis'ül Bahr	Selçuklularda donanma komutanı.
Sancak	Gemi güvertesinde yüzümüzü baş tarafa döndürdüğümüzde gemi orta hattının sağında kalan taraf.
Strategos	General seviyesinde askerî rütbe ve aynı zamanda temaların sivil ve askerî yetkileri elinde tutan askerî valisi. Deniz temasında donanmaya komuta eden makam.
Servitores	Tersanede gemi inşa faaliyetlerinde çalışan işçiler.
Tersane	Gemilerin inşa edildiği, bakım ve onarımlarının yapıldığı yerlerdir.
Tourmarkhes	Tema düzeninde tourma'nın askerî komutanı. Strategos'un birinci yardımcısı. Aynı zamanda donanmada filonun veya bir bölgede konuşlanan müstakil bir birliğin komutanı.
Trirem	Bizans donanmasında üç sıra kürekli ahşap gemi.
Yük	Geminin bir yerden diğer yere taşımak için aldıkları değişik mallar.