



**Cilt: 4, Sayı: 8, Temmuz 2016 / Volume: 4, Issue: 8, July 2016**

## **AKDENİZ TİCARETİNDE LİKYA BÖLGESİ'NİN KONUMU\***

### **Lycia's Place in the Mediterranean Trade**

Lale YILMAZ\*\*

#### **ÖZ**

Makalede Akdeniz'de denizciliğin ve ticaret rotalarının gelişimi ile Likya Bölgesi'nin bu alandaki konumu irdelenmektedir. Roma devrinde özellikle Doğu Akdeniz, Kuzey Afrika ve Anadolu'nun güney kıyılarındaki limanlar arasında önceki devirlerden aktarılan ticaret yolları geliştirilmiştir. Ayrıca Avrupa ülkelerine gerçekleştirilen ticaret ve ulaşım rotaları da belirlenmiştir. Likya Bölgesi coğrafi konumu itibarıyla doğu-batı ekseninde birçok deniz yolunun geçtiği limanlara sahipti. Bu liman yerleşmeleri ulaşım ve ticaret bakımından önem taşımaktaydı. Tarihi yazılı ve görsel kaynaklar bölgenin deniz ticaretindeki konumuna ilişkin kanıtlar sağlamaktadır. Bu çalışmada Likya'nın deniz ticareti tarihi ve Likya yerleşmelerinde üretilen ürünler bölgenin önemi kapsamında yeniden değerlendirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Akdeniz, Ticaret, Üretim, Denizcilik, Likya.

#### **ABSTRACT**

In this article development of seafaring and trade routes in the Mediterranean and the position of the Lycian region are examined. In Roman times, especially trade routes between Eastern Mediterranean, North Africa and the southern coast of Anatolian ports which imported from previous eras had been developed. During this era trade and transportation routes to European countries were also identified. The Lycian region due to its geographical location had many ports in the sea routes on the east-west axis. These port settlements were important in terms of transportation and trade. Written and visual sources provide evidence for Lycia's position in the maritime trade history. In this study, the settlements of Lycia and the Lycian history of maritime trade and the products of the region were re-evaluated about the importance of Lycia region.

**Keywords:** Mediterranean, Trade, Production, Seafaring, Lycia.

---

\* Bizans Devrinde Likya Bölgesi Liman Yerleşmeleri adlı Basılmamış Doktora Tezi'min bölümlerinden geliştirilerek derlenmiştir.

\*\* Sanat Tarihi Doktoru, lale\_yilmaz@hotmail.com

## **Giriş**

Akdeniz birbiriyle limanlar ve deniz yolları sayesinde birleşen kültürlerin denizidir. Özellikle Roma devrinde deniz yolculuklarının teknik ve içerik olarak daha geniş kapsamlı gerçekleştirilebilmesi ulaşım ve ticaret bakımından bir Roma Barışı'nı getirmiştir. Anadolu'nun / Küçük Asya'nın merkezi konumu nedeniyle doğu-batı arasında olduğu kadar kuzey-güney arasındaki deniz yollarında da belirleyici bir önem taşımaktaydı. Akdeniz kıyılarında Likya bölgesinde kurulmuş liman kentlerinin geliştirilmesi Roma devrinde gerçekleşmiştir. Likya bölgesi deniz yollarının bulunduğu bir coğrafyada yer almakla birlikte üretim ve ihracat yapılan bir bölge özelliği taşımaktaydı.

## **Akdeniz'de Denizcilik ve Ticaret Rotalarına Genel Bakış**

Akdeniz'de kıyı biçimlerinin ve üretim bölgelerinin çeşitliliği nedeniyle uluslararası deniz ticareti erken devirlerde başlamıştır. Deniz ulaşımı ve taşımacılığı tüm Akdeniz'de genellikle kara yolundan daha hızlı ve daha az masraflı olduğu için tercih edilmektedir. Akdeniz'in giderek uluslararası ortak bir alan durumuna gelmesi, ticari ve ulaşım gereksinimleri sonucunda denizciliğin gemi yapımı ve liman kuruluşları açısından geliştirilmesini de sağlamıştır. Akdeniz boyunca batıda İspanya'nın Katalunya, İtalya'nın Cenova ve Venedik limanlarından başlayarak Doğu Akdeniz'de Levant kıyılarına ulaşan yerel ve ülkeler arası bir ticaret etkinliğinden söz edilmelidir. Genel olarak Doğu Akdeniz, Kuzey Afrika ve Anadolu'nun güney kıyılarında takas yöntemiyle başlayan ticaret, ilerleyen dönemlerde paranın kullanılması, alışverişi yapılan ürünlerin çeşitlenmesi ve gemilerin daha uzun yolculuklar gerçekleştirebilecek düzeye ulaşmasıyla sürdürülmüştür.

Anadolu'da Akdeniz kıyılarındaki sayısız batık arasında iki örnek deniz ticaretinin tarihlendirilmesi ve Anadolu kıyılarının ilk dönemlerden başlayarak stratejik önemini göstermesi bakımından önemlidir. Uluburun batığı ve Gelidonya batığına ait fildişi, keramiklerle, madeni buluntular söz konusu çağda sürekli ve canlı bir deniz ticaretini kanıtlamaktadır. (Bass, 1987: 291-302). Araştırmalara göre bu devirde Akdeniz'in doğu kıyılarından Ege Denizi'ne Kıbrıs ve Girit gibi ada duraklarıyla ulaşılabilir. Ancak batıdan gelen bir geminin rüzgar ve akıntıları gözetmesi zorunludur. Böyle bir gemi, açık denizde seyir engeli nedeniyle güney Anadolu kıyılarını izleyerek doğu Akdeniz limanlarına gelebilirdi (Erdem, 2002: 111). İlk rotaların alışlagelmiş bir hal aldığı ve ilerleyen yüzyıllarda da kullanıldığı anlaşılmaktadır. Ancak denizde izlenen rotaların gemilerin daha uzun mesafeler kat edebilmeleri nedeniyle değiştiği, bazı limanların uğrak noktalar arasından çıkarıldığı anlaşılmaktadır.

Akdeniz'de ilk yıllarda uzun yol yapamayan Yunanlı gemicilerin Girit, Rodos ve Kıbrıs adalarını üs olarak kullandıkları bilinmektedir. Yunanistan'ın doğu kıyıları ve yakınındaki Evboia Adası, Peloponnesos, ayrıca Anadolu'nun batı kıyılarında özellikle büyük ırmak vadilerinin denize açılan bölümlerindeki kentler önemli ticaret merkezleri konumuna gelmiştir. Yunan gemicileri İÖ 9. yüzyıldan başlayarak daha uzak rotalara yönelmiş ve kuzeyde Marmara yoluyla Karadeniz'e,

güneyde ise Rodos ve Kıbrıs yoluyla Suriye ve Fenike kıyılarına ulaşmışlardır. İÖ 8. yüzyılın ortasından sonra ise Yunanlıların Akdeniz'in kıyısındaki pek çok kentte ticaret yaparak ve hatta korsanlık faaliyetiyle Fenikelilere karşı üstünlük sağladıkları görülmüştür (Mansel, 1984: 125-126).

Geç Roma - Erken Bizans döneminde (4. yüzyıl) deniz yolculuklarının ortalama ne kadar süreceğine ilişkin bilgiler de mevcuttur. Narbonne'dan Kartaca'ya gitmek için 5 gün, Ascalon'dan Selanik'e 12-13 gün, Konstantinopolis'ten Gazze'ye 10 gün, Alexandria'dan Marsilya'ya 30 gün harcanıyordu (Jones, 1966: 312). Xenophon, Byzantion'dan Pontus'taki Heraklias kentine günün büyük bölümünü 'trireme'de (üç dizi kürekli savaş gemisi) geçirerek ve 236 km yol kat ederek ulaşmıştı (Keen, 1993: 72). Bu dönemde bir günlük deniz yolculuğu bir haftalık karayoluna eşit olarak görülüyordu (Avramea, 2002: 78). Deniz ticaretinin kara ticaretine olan üstünlüğü Aziz Nazianuslu Gregorius'un da dikkatini çekmiştir. Aziz yazılarında kıyı kentlerinde yaşayanların ürünlere ulaşma kolaylığına karşın iç bölgelerde yaşayan halkın kıtlık ve ürün eksikliği karşısında üretim ve ithalat yapamadığından yakınmıştır (Jones, 1966: 312).

Braudel Akdeniz'de enlemler bağlamında üç ana deniz yolu olduğunu belirlemiştir. Bu deniz yolları Fenikeli ve Yunan denizciler tarafından kullanılan eski rotalardır:

1. Kuzey kıyılarında, Yunanistan'a ve Yunan adalarına ulaşan birinci rota Korfu'ya uzanır. Bu rota Yunan denizcilerinin kullandığı bir yoldur ve Miken Çağı'ndan beri bilinmektedir. Korfu'dan yola çıkan hafif bir yelkenliyle bir gün içinde Otranto'ya ulaşmak mümkündür. İtalyan kıyı şeridi izlenerek Messina Boğazı'ndan Tiren Denizi veya Sicilya'ya varılabilmektedir.
2. Güney rotası Kuzey Afrika kıyıları boyunca Mısır ve Libya'yı kapsayarak Cebelitarık Boğazı'na ulaşmaktadır.
3. Sonuncu rotayı Akdeniz'in başlıca adaları belirlemiştir. Kıbrıs, Girit, Malta, Sicilya, Sardunya ve Balear adalarını izleyen bu rota Akdeniz'in merkezinden geçmektedir (Braudel, 1990: 69). Bu adaların oluşturduğu rotanın diğer bir yönünün Ege adalarını izleyerek Konstantinopolis'e ve Karadeniz'e ulaştığı eklenebilir.

Batı Anadolu kıyılarında ise Abydos'tan (Çanakkale) ve Adramyttion (Edremit) üzerinden, Phokaia (Foça), Smyrna (İzmir), ayrıca alüvyon etkisiyle limanlar kullanım dışı kalıncaya dek Ephesos ve Miletos başlıca merkezler arasında sayılır. Batı Anadolu'da Ege Adaları; Tenedos (Bozcaada), Mytilene (Lesbos-Midilli'nin limanı), Chios (Sakız), Samos (Sisam), Kos rota üzerindeki diğer limanlardır.

Karadeniz'de Pontus Heraklia'sı (Karadeniz Ereğlisi), Amisos (Samsun), Sinope (Sinop), Amastris (Amasra), Trapezus (Trabzon), Karadeniz'in kuzeyi ve Orta Asya'ya kadar uzanan geniş bir ticaret ağının önemli limanlarıdır.

Güney Anadolu'da başlıca deniz rotası Patara, Myra, Attaleia, Side, (Antalya) Anemourion, Seleukeia, Isauria, Korasion, Kelenderis, Korykos,

## Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

Zephyrion (Mersin) gibi limanlardan oluşmuştur (Avramea, 2002: 74). Bu kentlere Girit Adası ile birlikte Likya Bölgesi'nde, Antiphellos, Finike, Olympos ile batıda Kekova bölgesi adaları, Telmessos limanı eklenebilir.

Doğu Akdeniz'de Levant kıyıları olarak adlandırılan bölgede Suriye ve Filistin önemli ticari limanlarıyla yer almaktadır: Laodikeia (Suriye'de), Tripolis (Trablus, Lübnan), Berytos (Beyrut, Lübnan), Sidon (Sayda, Lübnan), Tyre (Sour, Lübnan), Akka (Acre-Akko, İsrail), Caesarea (İsrail), Gaza (Filistin) ve Pelusion (Mısır).

### **Akdeniz'de Ticaret Rotalarının Düzenlenmesi ve Denizcilik**

Akdeniz'de ticaret rotaları temel sayılabilecek ilk rotalardan çok farklılaşmadan süregelmiştir. Ticari ürünlere sahip ve büyük limanları bulunan yerleşmelerin ana uğrakları oluşturduğu genel bir seyir sistemi oluşmuştur. Önceleri gemilerin teknik yetersizlikleri nedeniyle çok uzun yol alamayışları, onları kıyılardan uzaklaşmadan yol almaya, hava koşullarına bağlı tehlikelerde sığınacakları veya konaklayacakları limanları rotalarının bir vazgeçilmez parçası saymaya yöneltmiştir.

Gemilerin teknik kapasitelerinde gelişme büyük kadırgaların uzun mesafeleri kat etmesine olanak sağlamıştır. Ancak Pryor, teknik yetersizliklerin ötesinde gemilerin önemli ölçüde su ihtiyacı ve yolcuların gereksinimleri nedeniyle en az 16. yüzyıla kadar kıyı şeridini izleyerek ve gerektiğinde limanlara demir atarak seyrini sürdürdüğüne dikkat çekmiştir (Pryor, 2005: 101). Gemilerin uğrayacakları limanları belirleyen diğer önemli unsur aktarımını sağladıkları ticari yüklerdi. Örneğin bir deniz yolculuğunda Phaselis, Rodos ve Knidos limanları, Levant sahili ve Kıbrıs'tan Ege ve batıya uzanan deniz rotasında yer almaktadır (Blackman, 1982: 185-211).

III. Haçlı Seferleri sırasında izlenen rotalara bakıldığında İngiliz Kralı (Aslan Yürekli) I. Richard, Kudüs'e ulaşmak için 1190-1192 yılları arasında Marsilya'dan Sicilya'daki Messina'ya, oradan fırtına nedeniyle Girit ve Rodos'a sığınmak suretiyle Kıbrıs üzerinden Akka'ya deniz yolculuğu yapmıştır. Aynı seferde II. Philippe Auguste'un izlediği rota, Sicilya Messina Boğazı'ndan Akka kentine doğrudan ulaşmış, herhangi bir limana uğramamıştır (Demirkent, 2004: 155-156).

Bertrandon de la Broquiere, seyahatnamesinde 1432 yılında Venedik'ten bir hac gemisiyle ayrıldığını yazmaktadır. Kutsal topraklara varmak için yola çıkan bu gemi Venedik'ten sonra, yüz mil uzaklıkta Venedik senyörlüğüne bağlı ancak Hırvatistan'da bir eyalet olan Parenzo'ya uğramıştır. Yaklaşık üç yüzyıl aynı biçimde uygulandığı belirtilen hac rotası şöyle sürmektedir: Parenzo (İstrie Yarımadası), Polle (Pola-Hırvatistan), Jarre (Zara-Hırvatistan), Sebenich (Sebenico-Hırvatistan), Korfu Adası, Mora Yarımadası'nda Moudon (Modon), Candie (Girit) (Buraya kadar söz edilen liman kentlerinin Venedik'e ait veya Venedik senyörlüğünün atadığı bir dük tarafından yönetilen kentler olduğu belirtilmiştir.), Rodos, Kıbrıs'da Baffe (Baflo, Paphus Nova), Jaffe (Yafa-Suriye) (Schaefer 2000: 106-107). Bertrandon de la Broquiere'nin yolculuğu buradan sonra kara yoluyla

## Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

devam etmektedir. 15. yüzyıl hac rotası için tipik bir örnek teşkil eden seyahatnamede yolculuğun süresiyle ilgili bilgi verilmemiştir.

Deniz yolu veya yolculuğu gemilerin ve limanların teknik kapasitelerinin yanı sıra doğal koşulların da dahil olduğu bir içeriğe sahiptir. Örneğin Akdeniz üzerinden yapılan ticaret etkinlikleri tüm yıl gerçekleştirilememektedir. Hava koşullarına bağlı olarak sınırlandırılan deniz ticareti Mart ayı ile Kasım ayı arasında sürmektedir. Bu tarihler dışında, gemiler kıyılarda uygun liman kentlerindeki barınaklarda çürümeye karşı koruma altındadır. Bu da kış döneminde (ortalama 10 Ekim ile 31 Mart arasındaki tarihlerde) Akdeniz'in herhangi bir limanında herhangi bir kargonun beklenemeyeceği anlamına gelmektedir. Bu aylarda sadece fırtınaların etkisi değil, rüzgarların aksi yönde esmesi nedeniyle de gemiler belirlenen rotalarda yol alamazdı (Jones, 1966: 312). Örneğin Alexandria'dan yola çıkan bir gemi rüzgarın durumuna göre öngörülenden daha kuzeye doğru ilerleyebilir, Kıbrıs'a, Pamphylia'ya veya Likya'ya yanaşmak durumunda kalabilirdi. (Hohlfelder, 2000: 241-153). Bu gibi doğal etkenler denize açılma sezonunun, ithalat-ihracat süresinin ayrıca deniz ticareti süresince uğranacak limanların belirlenmesinde etkin olmuş ve giderek ticaret etkinliğini düzenleyen yasaların bir parçası durumuna gelmiştir. Ancak Geç Bizans döneminde 'mare clausum', yani deniz seyahatinin dört ay kadar yasaklanması kuralına bağlı kalınmadığı da bilinmektedir (Avramea, 2002: 57-90). Bu durum gemi inşa tekniklerinin hava koşullarına karşı koyacak biçimde geliştirilmesine de işaret etmektedir.

Akdeniz ticaretinin denetlenmesi ve belirli bir sisteme oturması gibi zorunluluklar, Bizans Devri'nde de bütün malların en yüksek derecede vergilendirilmesi ya da Konstantinopolis ve Abydos (Çanakkale) gibi başlıca limanlarda kaçakçıların izlenip yakalanması için istihbarat memurları çalıştırılması gibi bazı görev ve kurumların oluşmasını da doğurmuştur. Örneğin, Rodos Denizcilik Yasası (Nomos Nautikos), ticaret gemilerinin mürettebatı ve yolcular ile ilgili yasaları, ayrıca balıkçıların istihdamı konusundaki kuralları içermektedir. Yasanın tarihi geçmişi 6. - 7. yüzyıla dayanmaktadır. Bu yasa gemideki görevlilerin rütbesini ve kazancın bölüşülmesini de içermektedir. İlgili yasanın maddeleri başta Naukleros, gemi sahibi veya kaptanı olan kişilerle ilgilidir. 'Naukleros' 7. yüzyıl kaynaklarında sıklıkla sözü edilen bağımsız tüccarlar olarak da tanımlanmaktadır. Bazen bir geminin sahibi aynı zamanda kaptandır ve bu kimsenin iki hissesi bulunmaktadır. Bir buçuk hisseye sahip olan diğer yöneticiler ise kaptandan sonra ikinci sırada gelen dümenci 'Kybernetes' ve daha sonra pruva sorumlusu 'Proreus', gemi marangozu 'Naupegos', gemi filikalarından ve halatlardan sorumlu olan Lostromo veya Karabites'tir. Kaptan olmayan gemiciler ise birer hisseye sahiptir. Yarım hisseye sahip olan kişi ise olasılıkla aşçı anlamına gelen Paraskharites'tir (Bass, 1972: 154). Kaptan korsan saldırısı ve doğal afetlerde yükünü denize atma, limanlarda yolcu veya yük bırakabilme yetkisine sahiptir. Kayıpların karşılanması için sigorta sisteminin geliştirildiği de belirlenmiştir (Talbot-Rice, 2002: 134-135).

'Navicularii' genel olarak eyalet denizcileri loncası olarak tanımlanabilir. Bu kurum donanma için, ayrıca kamuda çalışanlar ve ilgili diğer kurumlar için ayrılan hisse miktarından veya hisse izninden, çalışanlar ve askerler için sağlanan

## Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

gıda gibi düzenlemelerden sorumluydu (Haldon, 1993: 176-177). Bu sistemin Bizans İmparatorluğu'nun son dönemlerine kadar geçerli olduğu bilinmektedir.

Akdeniz'de deniz yolculukları için harita, denizciler için limanların durumu, deniz ve hava koşullarına dair açıklama ve tanımlar içeren portulan adıyla çeşitli yazılı ve görsel kaynaklara gerek duyulmuştur. Bu bakımdan haritalar ve portulanlar farklı yüzyıllara ait olmak üzere limanlara ilişkin coğrafi değişimin ve denizcilik sürecinin anlaşılabilmesini sağlayan birer belge değeri taşımaktadırlar.

Bizans Devri'nde haritalar için antik örneklerin referans alındığı bilinmektedir. Çeşitli yüzyıllara ait kopyaları bulunan Ptolemaios haritası birkaç versiyonu yapılmış önemli bir örnektir. Madrid'de 10. yüzyıla ait bir elyazması kodeksinde bulunan 'Stadiasmus Maris Magni' portulan örneği olarak, mil ve stadia biriminde uzaklıklar, kıyı tanımlamaları, bölgelere göre öneriler ve denizcilik bilgileri içermektedir. Yine anonim bir yapıt olan 'Periplus of the Euxine Sea' olasılıkla 6. yüzyılda kopyalanmıştır. Yer ve uzaklık bilgilerini kaydeden çalışmalar arasında İmparator VII. Konstantinos Porphyrogennetos'un (913-959) 'De Cerimoniis' başlıklı bir yapıtı da mevcuttur. İmparator burada askeri donanmanın deniz rotasındaki uğrak limanlarını ve bunların birbirleri arasındaki uzaklıklarını kaydetmiştir. 'Stadiodromikon' başlıklı bu bölümde Bizans limanları ile ilgili resmi bilgilere ulaşılmıştır Nikephoros Ouranos'un aynı döneme, 10. yüzyıla ait olan 'Taktika' adlı yapıtı, Kibyrrhaioton ve Mardaitai 'strategos'larının deneyimlerini ve önerilerini içermektedir. Nikephoros Ouranos her geminin ve kaptanın denizcilikle ve yolculuk yaptığı bölgelerin konumu, özellikleri, rüzgar durumuna ilişkin ayrıntılı bilgiye ve deneyime sahip olması gerektiğini belirtmiştir (Avramea, 2002: 81).

Jones, deniz ticaretinin kendi içinde riskli, değişken yöntemler izlediğini ve devletin kendi kurumlarına bağlı bulunan tüccarları orduya silah, yiyecek, vb. sağlamak için kullandığı çok serbest olmayan bir ticaret sisteminin kurulduğunu belirtmiştir (Jones, 1966: 311). Buna karşın gemi tekniği bakımdan hız ve gelişen deneyimlerden ötürü denizciliğin sürekliliği tartışılmazdır. Ticari veya ulaşım sistemlerinde gerçekleşen değişkenlik dönemselsel olarak ekonomik pratiği etkilemiş olsa da denizcilik ticari ve askeri anlamda Bizans İmparatorluğu'nun son dönemine kadar varlığını sürdürmüştür.

### **Akdeniz ve Likya Bölgesi'nde Başlıca Ticari Merkezler ve Üretim Etkinliği**

Yunan kolonilerinin kurulması Akdeniz ticaretine katılan merkezlerin çoğalmasını sağlamıştır. Anadolu'da Ege kıyılarının yanı sıra Akdeniz ve Karadeniz koloni kentleri Yunan ticaret etkinliğinin ulaştığı başarıyı gösterir. Bu nedenle İÖ 4.-6. yüzyıllarda antik dünyanın merkezinin Doğu Akdeniz'den Ege ve Akdeniz'e doğru ilerlediği görülmektedir. Roma İmparatorluğu'nun İS 395 yılında ikiye ayrılmasıyla birlikte Doğu Akdeniz ile Adriyatik Denizi'ne kadar olan bölge Doğu Roma veya Bizans İmparatorluğu sınırları olarak belirlenmiştir. Bizans imparatorlarının Ege Denizi, Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de egemenlik kurmaları da bu dönemde ivme kazanmıştır. Bu ayrı egemenlik Akdeniz'de iç ve dış ticaret ağının oluştuğu anlamına gelmektedir.

## Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

İmparator Iustinianos'un 533 yılında Kartaca'yı, 535 yılında Sicilya ve Güney İtalya'yı ve 554 yılında Iustinianos İspanya'nın güneydoğusunu (Haldon, 2005: 46-47) ele geçirerek Bizans İmparatorluğu'nun sınırlarını genişletmesi, Akdeniz'de kontrolü ele geçirmesini de beraberinde getirmiştir. Ancak ilerleyen dönemlerde sınırlar korunamamış, Bizans Devleti doğuda ve batıda toprak kaybetmeye başlamıştır. Özellikle 642'de Mısır'ın İslam egemenliğine geçmesi Akdeniz ticaretinde Bizans egemenliğine yönelik önemli bir darbe olmuştur. Doğu Akdeniz'de kaybedilen bölgeler Bizans Devleti'nin siyasal olduğu kadar ekonomik bakımdan da çöküşünü hazırlamıştır.

Yedinci yüzyılda Pers ve Arap istilaları nedeniyle Bizans İmparatorluk karayolunun kesintiye uğraması, Anadolu dışında pek çok bölgede deniz ve hatta nehir ulaşımının tercih edilmesine yol açmıştır. R. Lopez bu dönemde Arap istilaları nedeniyle oluşan siyasi duruma karşın, kıyı yerleşmelerindeki halkın, üretim fazlası ürünlerini ihraç ederek ticareti sürdürdüğüne dikkat çekmektedir. (Lopez, 1978: 71-72) Bu durumda 7. yüzyılda Anadolu'nun güney kıyılarında ticari etkinliğin tamamen ortadan kalkmadığı, dönemsel kesintilere karşın deniz yoluyla ürün ihracatının, dolayısıyla ticaretin sürdürüldüğü söylenebilir. 7. yüzyılda Likya Bölgesi'ndeki ekonomik değişimin eksiye doğru evrilmesi, eşzamanlı olarak nüfusta belirli bir düşüşe de neden olmuştur. Bu süreç kuzeyde Ege ve Karadeniz ağırlıklı ticaret rotalarının yolunu açmıştır.

Akdeniz'in geneline bakıldığında 8. yüzyılda Bizans Devleti'nin Akdeniz ticaretindeki kontrolünün sekteye uğradığı anlaşılmaktadır. Doğu Akdeniz'de Müslüman deniz gücünün ve ticaretinin etkin olduğu bilinmektedir. Ancak Ege ve kuzey Anadolu kıyılarında durum daha farklıdır. Örneğin İmparator VI. Konstantinos (780-797) döneminde Ephesus'ta yıllık ticari fuarlar düzenlenmektedir (Vryonis, 1986: 10). Bu fuarlar hem ticari canlılığın kaydığı noktaları işaret etmekte hem de ticari limanların eksen değiştirerek de olsa Bizans döneminde kullanıldığını düşündürmektedir. Ephesus limanının yanı sıra Smyrna, Phocaea, Miletos ve Klazomenai ticari merkezler olarak sayılmaktadır.

Sekizinci yüzyılın sonunda imparatorluğun başkenti Konstantinopolis batıda güney ve doğu Avrupa'ya, kuzeyde Karadeniz'den Rusya ve İskandinavya'ya, doğuda İslam dünyasına – özellikle Mısır ve Suriye'ye ve bölgenin diğer ülkelerine, Hint Okyanusu'na ve Orta Asya bozkırlarına ulaşan bir uluslararası ticaret ağının merkezi olarak tanımlanmaktadır. (Haldon, 1993: 139-140). Kuzeyde yer alan Konstantinopolis'in büyük ve çok kapılı bir liman kenti olması, Akdeniz'de ticaretin sekteye uğradığı bu dönemlerde ticaret rotalarının değişimine etki ettiği ve merkezi önem kazandığı söylenebilir.

Dokuzuncu yüzyılın sonuna gelindiğinde ticaret ağındaki bu rota değişiminin daha da genişlediği anlaşılmaktadır. Yunanistan'dan başlayarak Korinth, Thives, Adrianopolis, Thessaloniki, Kherson, Batı Anadolu'da Smyrna, Ephessos, Karadeniz'de Sinope, Trapezus gibi stratejik bölgelerdeki kentler (Lewis, 1978: 501) ve Anadolu'nun güneyine bakıldığında Likya Bölgesi'nin hemen yakınındaki Attalia bu dönemde gelişerek öne çıkan kentler arasında sayılmaktadır.

## Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

Onuncu yüzyılda Kuzey Afrika'daki Kahire emirinin Sicilya ve Kartaca'yı fethetmesi, Bizanslıların ticareti Messina Boğazı'nı kullanarak Napoli, Cenova ve Pisa'yla sürdürmek zorunda bırakmıştır. (Talbot-Rice, 2002: 134) Bizans İmparatorluğu son yüzyıllarında yalnızca savaş veya Müslüman orduların saldırıları gibi nedenlerle değil, İtalya gibi rakip ülkelerin ürünleriyle ticaret ağına katılması nedeniyle de ekonomik bakımdan zarara uğramıştır. Öte yandan Ahrweiler'a göre Bizans'ın İtalya ile olan ticaretinde 7. yüzyıl – 9. yüzyıl aralığında bir süreksizlik görülmektedir. Bu kesintinin nedeni İmparator I. Nikephorus'un (802-811) uzun yol ticareti yapan gemi sahiplerini ödemek zorunda bıraktığı vergilerdir. Bu nedenle gemi sahipleri Bizans İmparatorluk sınırları içinde yerel ticarete yönelmiştir. Likya ve Kilikya bölgelerinde gemi sahiplerinin Doğu Akdeniz'deki Müslümanlarla ticarete yönelmesi de İtalya ile ticaretin devam etmemesinin diğer bir nedeni olarak gösterilmektedir. Hatta İslam ve Bizans kaynaklarına göre, Müslüman limanlarında tüccar kılığında Bizans casusları bulunmaktadır (Pryor, 1992: 148-149).

Onuncu ve on birinci yüzyıllarda Avrupa ülkeleri ile Bizans ve Müslümanlar arasındaki ticaretin büyük ölçüde Batı'nın kontrolünde olduğu anlaşılmaktadır. Bu dönemde Batılı ticaret gemileri Bizans ve Müslüman limanlarına daha çok sefer yapmaktadır. 11. - 12. yüzyıllar Bizans gemilerinin Mısır'da olduğu kadar Levant kıyılarındaki limanlarda da görüldüğü dönem olarak kayıtlara geçmiştir (Pryor, 1992: 136, 139, 149). Ancak ticaret doğu limanlarından batı limanlarına aynı biçimde eğilim göstermemekte, Bizans ve Müslüman ticaret gemileri daha yerel veya bölgesel ticareti sürdürmekteydi. 11. yüzyılda Hıristiyanların Akdeniz'i yeniden fethetmeleri Batı'da ticari canlanmayı da beraberinde getirmiştir. Ancak bizim savımız bakımından daha da önemlisi, Arapların Akdeniz'deki egemenliği sırasında bazı İtalyan kasabalarının ve Baltık Denizi'ndeki liman kentlerinin Doğu Roma'yla (Bizans) ticareti sürdürmüş olmalarıdır (Geanakoplos, 1979: 180-181). Ancak bu iniş çıkışın durduğu anlamında gelmemektedir. Örneğin ilerleyen dönemlerde, 13. yüzyılın ikinci yarısında Haçlıların Doğu Akdeniz'deki gücünü yitirmesi nedeniyle işlek ticari yolları Azak Denizi ve Karadeniz'e geçmiştir. (Agacanov, 2006: 237).

Diğer taraftan Akdeniz genelinde yaygınlaşan korsanlık faaliyeti Bizans denizciliğini de olumsuz yönde etkilemiştir. Bunun yanında Batılı ülkelerin ulaşımında ve nakliyede sıklıkla tercih edilmesi, Bizans gemilerinin geri planda kalmasına neden olmuştur. Pryor'un altını çizdiği konu Batılı gemilerin teknik bakımdan daha üstün, hızlı ve korsan saldırılarına karşı güvenli olmasıdır (Pryor, 2005: 159).

Avrupa arşivleri Hıristiyan Batı ile Bizans ve Müslüman ülkeleri arasındaki ticaretin özellikle 12.-15. yüzyıllarda arttığına dair belgeler içermektedir. Ancak Pryor'ın belirttiği gibi Avrupa ülkeleri kaynaklı bu tür belgeler, Bizans ve Müslüman ticaretine ilişkin ayrıntılı bilgiler yerine Avrupa gemileri, denizcileri ve tüccarlarıyla ilgili konuları öne çıkarmaktadır.

Bizans İmparatorluğu'nun son döneminde özellikle IV. Haçlı egemenliği (1204-1261) sonrasında kuzeyde Ege, Marmara, Karadeniz kıyılarında deniz ticaretinin hareketlendiği gözlenmektedir. Aynı dönemde Türklerin Anadolu'da



## Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

egemenlik kurmasıyla Akdeniz’de Bizans ticaret ve ulaşımı dönüşüme uğramıştır. Özellikle Akdeniz kıyılarındaki Antalya ve Alanya’nın Selçukluların eline geçmesi, Akdeniz ticaretinde Bizans gücünü ortadan kaldırma yönündeki belirleyici adımlardan biridir. Ancak Alanya’nın Kıbrıs Krallığı’nın desteğiyle Selçuklu hakimiyetinden çıkması Selçukluları kuzey Anadolu limanlarına yöneltmiştir. Selçuklular 1214 yılında Karadeniz’in önemli limanı Sinop’u ele geçirmiş, Trabzon İmparatorluğu’nu kendilerine bağlı duruma getirmiştir. 1243 yılında Moğolların yarattığı bozguna kadar Selçuklu egemenliği sürmüştür (Ayönü, 2008: 15-35). Batı Anadolu’da kurulan Türk beylikleri arasında denizcilikte ve deniz ticaretinde en önemli rolü Menteşeoğulları oynamıştır.

On üçüncü yüzyılın sonlarından 14. yüzyıl sonlarına kadar Türk beyliklerinin Ege ve Akdeniz’de egemenlik alanlarında hem ticari hem de askeri bakımdan etkin bir denizcilik faaliyetinde bulunmuştur. Bu dönemin bir başka özelliği de Türk deniz korsanlarının aynı deniz rotalarında etkin olmalarıdır.

Paleologoslar döneminde, 14. yüzyılın sonuna kadar olan süreçte Türklerin ele geçirdiği bölgelerin artışı ile Doğu Akdeniz, ürünlerin dolaşımında olduğu bir ekonomik birlik durumuna gelmiştir. Bu ticaret rotası Yunanistan, Ege kıyıları ve adaları, Girit, Konstantinopolis ve Karadeniz ile Küçük Asya’yı kapsamakta ve Alexandria, Suriye, Kıbrıs ve Kilikya Bölgesi bu birliğin bir bölümünü oluşturmaktadır (Laiou-Thomadakis, 1980/1981: 177-222). Söz konusu dönemde ticaretin kısıtlanarak sürdüğü, buna rağmen birçok önemli ürünün Batı Avrupa’ya ihracının devam ettiğini söylemek olanaklıdır.

On dördüncü ve 15. yüzyıllarda da Bizans tüccarlarının deniz ticareti devam etmiştir. 15. yüzyılda Bizans tüccarları tarafından Cenova’da lonca teşkilatları kurulmuştu (Pryor, 2005: 202). Bu durum Bizans’ın zayıflamış yapısına karşın ticari etkinliğin küçük gruplar halinde de olsa sürdürüldüğüne işaret etmektedir.

Akdeniz limanlarının üretim yapılan yerleşmelere yakın yerlerde kurulduğu veya liman yerleşmelerinin aynı zamanda üretim merkezleri olduğu veya bilinmektedir. Tarımsal üretimin yapıldığı vadilerde kurulan ana kent, kıyıda olasılıkla doğal olarak korunaklı bir kıyı biçimine kurulmuş bir liman ve yukarı kent ile bağlantı kurulmasını sağlayan bir akarsu, antik kentlerin pek çoğunun planını genel hatlarıyla tanımlar. Üretim ve ticaretin bağlantılı olarak yürütüldüğü bu kentlere örnek olarak Likya Bölgesi’nde, verimli vadileriyle Telmessos ve liman alanı, Myra kentinin limanı Andriake, Xanthos ve limanı Patara, Limyra ve limanı Finike gösterilebilir.

Akdeniz ticaretinin en eski ve temel ürünleri tahıl, kereste ve çeşitli hammaddelerdir. Tahıl Afrika’nın, kereste Doğu Akdeniz ve Güney Anadolu kıyılarının başlıca ürünleridir. Sedir ağacı Akdeniz ticaretinin tarihini somutlaştırmak için belirli bir örnektir. Bu temel ürünün ortalama 5000 yıldır ticaretinin gerçekleştirildiği bilinmektedir. Mısır Eski Krallık dönemi belgelerine göre Lübnan sedirinin (cedrus libani) İÖ 3. bin yılda ticareti yapılmaktadır. İÖ 4. bin yılda ise Mısır sediri olarak da adlandırılan ağacın gerçek kaynağının Lübnan, Kıbrıs

## Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

veya Kilikya bölgesi olduğu kabul edilmektedir (Kuniholm, Griggs ve Newton, 2007: 365-385). Gemi yapımında yapıların ahşap bölümlerinde ve yakacak olarak kullanılan sedir ağacının Akdeniz'in en eski ticari ürünlerinden biri olduğu anlaşılmaktadır (Res. 1).

Akdeniz kıyılarında bazı küçük merkezler, yerel ürünleriyle ön plana çıkarak ticaret ağına katılmıştır. Örneğin Melos kenti obsidiyen, Keos ise kırmızı aşı boyası kaynağıdır. Roma Devri'nde Apollonia, başkent Roma'ya silphium (daha sonra mısır), Alexandria ve Kuzey Afrika'daki diğer limanlar Utica, Thapsus, Sabratha, Leptis Magna mısır ihracında önemli konumdadır. Akdeniz kentlerinin ihraç ürünleri arasında özellikle Roma için eğlence talebiyle vahşi hayvanlar ve lüks ürün sayılan fildişi ihraç edildiği pek çok araştırmacının ortaklaştığı bir saptamadır. Doğuya ihraç ürünlerini ipek, baharat, fildişi ve fildişinden ürünler, dokumalar ve papirüs oluşturmuştur. Öte yandan örneğin İspanya'da Onoba ve Cadiz'den ham maden, balık sosu garum ve zeytinyağı getirilmiştir. Roma Devri'nde ihracatın yapıldığı başlıca limanlar Alexandria, Ephesus ve Antiochia'dır (Blackman, 1982: 185-211). Bir tür deniz canlısı mureksin işlenmesiyle elde edilen mor renkli boya maddesi Akdeniz liman kentlerinin birçoğunda üretimi yapılan önemli bir endüstriyel malzeme olmuştur. Mureks sarı, yeşil, mavi, kırmızıya yakın mor ile lacivert tonlarından siyaha yakın renk tonlarına sahip boyaların elde edilmesinde de kullanılmıştır. İS 333 tarihli Teodosius Kodeksi'ndeki kayıtlardan mor boya üretimi için imparatorluğun bir fabrikası olduğu ancak yasadışı üretimin de yapıldığı anlaşılmıştır. Iustinianos döneminde 536 tarihli kayıta ise Phoenicia'da bulunan boya fabrikasındaki yasadışı üretime dikkat çekilmiştir (Muthesius, 2002: 147-168). Doğu Akdeniz'de Sidon, Beyrut, Tyre, Kuzey Afrika'da Libya'da Berenice, Girit, Kıbrıs, Sicilya adaları mureks kabuğundan mor boya üretim merkezleri arasında sayılmaktadır. Mor boyanın elde edildiği bu merkezlere Likya kıyılarından Andriake, Phaselis ve Aperlae yerleşmeleri de eklenmektedir (Aygün, 2012: 28-35). Boya endüstrisi ipek gibi Bizans'ın tarımsal ticaretinin dışında önde gelen ve rekabet yaratan lüks ürünlerdir.

Roma Devri'nde başkent Roma'nın, Doğu Roma İmparatorluğu döneminde ise Konstantinopolis'in temel gıda maddesi ihtiyacı Kuzey Afrika ve Anadolu'dan getirilen tahıl ile karşılanmış (Aygün, 2012: 28-35). Mısır'dan getirilen tahılın ekmeklerin karşılıksız dağıtıldığı başkent Konstantinopolis için yaşamsal önemi vardı. Mısır'dan yıllık buğday ithali (embole) yaklaşık 11 milyon kile ölçüsünde, 80.000 altın değerindedir (Seidler, 1980: 4).

Roma imparatorlarının liman kentlerinde gerçekleştirdikleri inşa etkinliği, örneğin Patara ve Andriake'de İmparator Hadrianus'un granarium yaptırması üretim merkezinin ticari rota ile bağlantısını kanıtlamaktadır. Likya Bölgesi'nde 12. yüzyıla kadar yetiştirildiği anlaşılan günümüzde bulunmayan özgün bir tahıl türü 'olyra', bu konudaki tarihi kaynak Geoponika'da geçmektedir (Lefort, 2002: 231-310). Bölgede bu dönemde tahıl üretimi ve ihracatının sürdüğü anlaşılmaktadır.

Kuzey Afrika'da Alexandria ithalat ve ihracatın canlı olduğu büyük, çok nüfuslu ve kozmopolit bir kenttir. Kentin sürekli gelişen limanı Afrika içlerindeki tahıl ürününü Akdeniz'in batısına ulaştırmak bakımından önemli bir odaktır.

## Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

Küçümsemeyecek bir üne sahip bir başka üretim alanı olan cam ve cam eşya üretiminin Akdeniz'in pek çok bölgesinde olduğu gibi Anadolu'da da gerçekleştirildiği bilinmektedir.

Bizans Devri'nde kıyılardaki ticari merkezlerin kuzeye yöneldiği yukarıda ifade edilmişti. Ege, Marmara ve Karadeniz kıyılarının önem kazanmasının en önemli nedeni olarak Bizans İmparatorluğu'nun Suriye, Mısır ve Afrika eyaletleri, İtalya ve Balkan ülkelerini yitirmesi gösterilmektedir. Ayrıca bir Roma geleneği olarak sürdürülen Konstantinopolis'te 80,000 nüfusa ekme dağıtımı Heraklios (610-641) döneminde sona ermiştir (Herrin, 2013: 685). Bu durumun nedeni Mısır'ın kaybı ile tahıl gelişindeki düşüşe bağlanabilir. Mısır'ın kaybı diğer taraftan Anadolu ve Trakya bölgelerinde tarımın teşvik edilmesine, Suriye'nin kaybı ise Konstantinopolis ve Yunanistan'da ipek dokuma endüstrisinin geliştirilmesini sağlamıştır (Lopez, 1978: 72). Bu örneklerle birlikte dönemin siyasal durumunun Bizans ekonomisini doğrudan etkilediğini göstermektedir.

Akdeniz uzun yol ticaretinin başlıca ve yaşamsal ürünü tahıl olduğundan Haldon, Roma İmparatorluğu'nun son döneminde olduğu gibi devletin kendisinin de kullandığı güzergahlarda süren dökme mal (tahıl) ticaretini desteklemiş olabileceğini öne sürmüştür. O dönemde ticaret alanındaki özel girişimciler, taşımacılık bakımından devlet gemilerinden ve nakliyatından yararlanma olanağı bulabilmiştir (Haldon, 1993: 140).

Helenistik Çağ'ın son evrelerinde Akdeniz ticaretinde ürünler çeşitlenmiştir. Bir tüccar demir, bakır, kereste, iyi kalite yün ve hasır, giyim eşyası, mobilya, tarım ve endüstriyel malzemeler, köleler; orta ve üst sınıf için lüks ürünler, parfüm, ipek, baharat, şarap gibi lüks kategorisinde sayılan ürünlerin ticaretini gerçekleştirebilmektedir. İpek, Beyrut ve Tyre'de, hasır dokumalar Tarsus, Byblus, Laodikea, Scythopolis ve Alexandria'da, dokuma ve yastık gibi ürünler Antinopolis, Tralles, Damascus'da üretilirdi (Jones, 1966: 316). Bu iyi kalitedeki malların alıcıları Akdeniz'in kuzey batısında, Avrupa'dadır.

Likya Bölgesi'nin, Anadolu'nun doğu ve batı kıyıları arasında yer alması buranın gemi rotalarının da temel uğrak noktaları olmasını sağlamıştır. Bölgede deniz ticaretinin Likya Birliği döneminde başladığı bilinmektedir. Kayıtlara göre Likya Birliği Yunan Kolonizasyonu'ndan etkilenmemiş, yukarıda belirtildiği üzere yalnızca Phaselis bir Dor yerleşmesi olarak kurulmuştur.

Likya limanlarının Roma Devri'nde de Akdeniz ticari rotalarında yer alması ve önemini artırması onun iki ana özelliğine bağlanabilir: coğrafi konum ve ticari üretim olanağı. Likya, Anadolu yarımadası göz önüne alındığında kuzeybatıda Karia ve doğuda Kilikia bölgeleri arasında bir geçiş noktasındadır. Coğrafi bakımdan kıyıların yakından izlenerek yol alınmasına ve gemilerin demirlemesine olanak sağlayan kıyı yapısı bölgenin ticari rotalarda yer alması önemli etkenlerin başında gelmiştir. Doğu Akdeniz kapsamında Likya'nın konumu ele alındığında batıda Ege Adaları, Yunanistan kıyıları ve Konstantinopolis'e ulaşan rota üzerindedir. Ana ticaret rotalarının başlıcası olan Mısır'dan Konstantinopolis'e Kıbrıs, Likya kıyıları, Tenedos Adası (Bozcaada) ve Abydos'u (Çanakale)

## Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

güzergahı izlenerek ulaşılmaktadır (Laiou, Morrison, 2007: 35). Bu uzun dönem kullanılmış bir rotadır.

Verimli ovalarda kurulan tarımsal üretim merkezleri ile birlikte Akdeniz ticaretinin önemli limanlarına sahip olan Likya kıyılarının Roma Devri'nden Bizans'ın orta devrine kadar ticaret rotalarında yer almasını sağlamıştır. Roma Devri'nde Alexandria'dan gelen tahılın depolandığı Andriake ve Patara gibi merkezlere sahiptir. Bu olgu, Roma Devri'nde bu limanların ticari anlamda güçlenmesini ve Bizans Devri'ne bu değerın taşınmasını sağlamıştır. Mısır'dan getirilen tahılın Andriake ve Patara limanlarındaki granariumlara aktarıldığı ve bu yolculuğun Kıbrıs'a uğranmaksızın doğrudan gerçekleştirildiği tarihi belgelere dayanılarak saptanmıştır. Bu limanların belirgin avantajı gemilerin üç gün içerisinde Alexandria'ya geri dönerek tahıl alımını gerçekleştirebilmesiydi (Zimmerman, 1992: 201-217).

Likya Bölgesi'nde tarımsal üretimi ve dolayısıyla ticareti var eden en önemli unsur, verimli ovaların varlığıdır. Kıyı ovalarından tarımsal ürünlerin elde edilmesinin yanı sıra, bölge gemi inşasında kullanılan özellikle sedir ağaçlarının yetiştiği ormanlarla kaplı olmasıyla önemlidir. Özellikle Fenike'de ardıca benzeyen ve birbirinden ayrı yaprak özelliği taşıyan iki tür ağaç Plinius tarafından kaydedilmiştir. Ayrıca Likya florasına ait olarak Olympos dağlarında yetişen safran gibi endemik bitkiler, tedavilerde kullanılan toprak türleri (cretaceous-tebeşir?), ticari ürünler arasında Mısır Thasos şarabı ile karşılaştırdığı Likya şarabı, Antiphellos'da çıkarılan sünger, Plinius'un Doğal Tarih yapıtında geçmektedir (Pliny 2006: Book XIII: XII, Book XXI: XVII, Book XXXV: LVII, Book XIV: XI, Book XXXI: XLVII). Antik kaynaklardan Likya Bölgesi ürünlerinin Roma Devri'nde deniz aşırı ticarete meta olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Ayrıca bölgenin kuzeyindeki maden kaynakları İÖ 2. binden başlayarak üretim malzemesi olmuştur. Antik kaynaklarda geçen Kıbyra'nın yanı sıra, Doğu Likya'da Kemer, Limyra ve Bey Dağları yakınlarında maden yatakları ve burada bulunan cüruf kalıntıları bölgedeki madenlerin kullanıldığını göstermektedir. Tristomon (Üçağız) limanı kuzeyindeki yerleşme Kyaneai akropolünde, Patara'da ve Arykanda'da (Naltepesi) İS 5. yüzyıla kadar kullanıldığı belirlenen Villa-hamam yapısından dönüştürülmüş işlik kalıntıları (Oransay, 2012: 141-150). Likya'da yerel maden üretimini ve işlenişini kanıtlamaktadır.

Likya'nın batısındaki Telmessos kenti, çevresindeki Köyceğiz Havzası (Kaunos), Dalaman Çayı'nın (Indos) aşağı havzası, Üzümlü (Kadyanda) havzası, Eşen Çayı'nın (Ksanthos) yukarı havzası (Sazak Ovası ve çevresi) ile orta havzası (Kabağaç Ovası ve çevresi) gibi alanlarda yetiştirilen başta tahıl, hububat, yüksek sahalardaki karaçam, sedir, ardıç ve servi ağaçlarından sağlanan kereste, lagünlerden elde edilen tuz, deri ve yünlü dokumalar, bal ve balmumu, zeytinyağı, şarap gibi çeşitli ürünlerin ticaretinin yapıldığı önemli bir limana sahiptir (Doğan, 2009: 55-68).

Myra'nın limanı Andriake'de akarsudan sağlanan silisyum dioksit ve kireç malzemesinin kullanılmasıyla cam üretimi yapıldığı belirlenmiştir (Çömezoğlu 2008: 233-241). Limyra'da bulunan altı adet unguenteriumun Myra'da üretildiği

anlaşılmıştır (Ötüken 2003: 233-241). Şarap işlikleri Andriake'nin ticari ürünleri arasına büyük ölçüde şarabın da eklenmesini sağlamıştır. Andriake'de üretimi yapılan en önemli ticari ürün mor boya maddesidir. Mureks kabuğundan elde edilen bu ürünün 1 gramının yapımı için 8.000 deniz kabuğunun demirle dövülerek işlenmesi gerekmektedir (Çevik, 2011: 403-420). O zamanın endüstriyel ürünleri arasında sayılabilecek bu üretim, liman alanındaki işliklerde gerçekleşmiştir. Roma Devri'nde refah ve zenginlik sembolüne dönüşen mor boya oldukça pahalı bir üründür. İÖ 6. yüzyılda mor boyanın değeri ağırlığı kadar gümüş sikke olarak belirlenmiştir. Bu renk Bizans Devri'nde II. Theodosios (408-450) döneminden başlayarak imparatorluğun özel rengi olmuş ve halkın bu rengi kullanması yasaklanmıştır. İS 6. yüzyılın başında Konstantinopolis'te yalnızca saraya üretim yapan bir atölyenin yanı sıra Doğu Akdeniz'de Beyrut ve Tyre kentleri önemli üretim merkezleri olarak geçmektedir (Aygün, 2012: 10-11). Aperlae kenti de mureks kabuğu kaynağı olarak tanımlanmış limanlar arasındadır. 'Murex trunculus' türündeki deniz canlısı Andriake'de olduğu gibi burada da mor boya elde edilmek üzere toplanıyordu. Ancak kabukların işlenmesi için temiz su gereksinimi nedeniyle Aperlae'nin sadece mureks hammadde kaynağı olduğu ve bu ürünü işlenebilecek diğer tekstil merkezlerine ihraç ettiği öne sürülmüştür (Hohlfelder, Vann, 1998: 26-37). Antiphellos limanından ise sedir ağacından elde edilen kerestenin ihracının yapıldığı (Pliny 2006: 96) ve bu etkinliğin Roma Devri boyunca sürdürüldüğü bilinmektedir. Teimiusa (Tristomon / Üçağz) liman yerleşmesinin Roma Devri boyunca önemli ürünü yıllık 400 ila 500 ton tuzlama balık olmuştur (Zimmerman, 2011). Başlıca Likya limanlarının varlığını 13.-15. yüzyıla kadar sürdürdüğü bilinmektedir. Türk Beylikleri'nin özellikle Menteşeoğulları'nın burada ticaret imtiyazlarıyla İtalyan tüccarları desteklediği bilinmektedir. Osmanlı Devri'nde ise çoğu yerleşmenin küçük liman kasabalarına dönüştüğü anlaşılmaktadır.

Bizans İmparatorluğu'nda 10. ve 11. yüzyıllarda nüfusun arttığı ve kentleşmenin hızlandığı buna bağlı olarak ürünlerin çeşitlendiği görülmektedir. Bu dönemde tarımsal üretimin geliştirildiği anlaşılmaktadır. Seramik üretimi Korinth'ten Kherson'a kadar olan bölgede ticareti yoğun bir biçimde yapılacak ölçüde artış göstermiş, cam üretimi Korinth, Konstantinopolis, Sardis ve Turnuvo'da sürdürülmüştür (Laiou, 2002: 1151-1152). Bu dönemde Venedik, lüks ürünler karşılığında Müslümanlara kereste göndermektedir. Ancak Arapların Messina Boğazı'nı kontrol altına almasıyla birlikte Bizans tüccarları Bari limanını kullanmaya başlamıştır. Böylece ipek, mor boya, fildişi ticaretini sürdürebilmişlerdir. İtalya'nın aynı dönemde Bizans ticaretine olan olumsuz etkisi dokuma üretimini geliştirerek ucuz ipek ihraç etmeye başlamasıyla kendini göstermiştir. Venedikliler, 8. yüzyılın sonlarından itibaren denizcilik ve deniz ticareti bağlamında Akdeniz'de etkin bir topluluktu. Venedikli tüccarlar Suriye ve Lübnan'dan ipek, Karadeniz ve Dalmaçya'dan kürk ithal etmiştir (Talbot-Rice, 2002: 134). İmparator I. Alexios'un 1082 yılında İtalyan tüccarlara serbest ticaret imtiyazı vermesiyle 11.-12. yüzyıllarda Konstantinopolis'te büyük ve güçlü bir bankacı ve tüccar sınıfının varlığı belirmiştir. Sonraki dönemde ticaretin İtalya merkezli oluşunun ilk işaretleri burada aranabilir. Aynı yüzyıllarda Anadolu yarımadasında sürdürülen tarımsal ve endüstriyel üretim göz ardı edilmemelidir.

Güney kıyılarındaki, örneğin Andriake ve Patara'daki horrea yapılarının 10. yüzyıla ulaşmadan kullanım dışı kaldığı anlaşılmaktadır. 12. yüzyılda Bizans'ın temel tarımsal ürünlerinin %75'ini yerel kaynaklar sağlamıştır (Laiou, 2002: 1154). Bu nedenle Kuzey Afrika'da gelecek tahıla ihtiyaç duyulmamasını anlamaya çalıştığımızda, bu olgu önemli olmaktadır. Ancak bu ürünlerin uluslararası ticarete ne ölçüde yer aldığı tartışmalıdır. Bizans ticaretinin önemli bir ayağını çeşitli kentlerde düzenlenen fuarlar / panayır (panegyreis) oluşturmuştur. Bu ticari etkinlikler bölgede bulunan azizin adıyla ve kilisenin desteğiyle gerçekleştiriliyordu ve yerel olduğu kadar uluslararası nitelik taşımıştır (Vryonis, 1986: 39).

### **Denizcilik Belgelerinde Likya Bölgesi Limanlarının Yeri**

İtalyan portulan ve denizcilik haritaları limanların önem taşıyan merkezler olarak Likya limanlarının varlık sürecine ilişkin bilgi sağlayan kaynaklardır. İtalya'da hazırlanan portulan örneklerinde, 15. yüzyılda artık Bizans'a ait olmayan Likya Bölgesi limanları arasında Makri (Telmessos) ve Phineka veya Finica (Finike) belirtilmiştir. Pamphilia bölgesinde ise kırmızı renk kullanılarak yazılmış Satalia (Antalya) limanı, Makri (Telmessos) örneğinde olduğu gibi büyük körfezlere ait limanlar arasındadır. Portulanlarda körfezler veya büyük limanlar kırmızı renkte yazılarak belirtilmektedir (Res. 2-3).

Tarihi haritalarda ve portulanlarda Likya kıyılarına ait körfez, liman ve iskele olarak değerlendirilebilecek yerler batıdan doğuya doğru şöyle sıralanmıştır:

Makri Körfezi (Meğri, Fethiye), Caput Trachili (Trachili Burnu), Levisi (Levisi, Kayaköy), S. Nicholaus de Liuixo (Gemile Ada), Pernixe Körfezi, Perdichias (Anticragus, Perdiki-i-Kelebekler Vadisi), Sete Caui (Yedi Burun), Chalamata (Kalamata Koyu), Lapatera (Patara), Megradicum sub Patara (Cauo di Megaticho, Porto Vathy), Insula de Polcellis, Ixola Leofate (Leofate Adası), Kastel Ruzio (Kastellorizo, Megiste, Meis Adası), Strombilo (Kastellorizo Körfezi'nin karşısında), Porto San Zorzi (Porto Sevedo, Sebeda, Limanağzı, Kaş yakınları), Ghya (Asar Koyu, Aperlae?), Corenti (Insula de Corentibus, Kara Boğaz), Cacao (Kekova), Sanctus Stephanus (San Stefano limanı, Kekova'da), Stamiro (Stamirla, Sanctus Nicolaus de Stamiris, Scamirlo, Scamirle, Demre-Myra bölgesine işaret etmektedir, ancak Stamyra limanı Taşdibi'dir), Porto de Eno (?), Gironda (?), Finica (Finike), Sillidoni (Caput de Sillidoni, Chelidonia, Gelidonya Burnu), Cambruxa (Ixola de Cambro, Garabusa, Krambousa, Suluada), Carsa (?), Cauo de Fermira (Adrasan), Chipascus (Kepiskos-Adrasan), Po. Zenuoese (Portus Jenuensis-Porto Genovese, Ceneviz Limanı, Olympos?), Cyprianae (Trianis-Insulae Cypriae), Aratia (Renatia, Astelebussa) (Kretschmer 1962: 665-667). Listenin devamında Satalia (Attaleia-Antalya) yer almaktadır.

Yukarıdaki listeyi oluşturan 13.-15. yüzyıla ait İtalyan portulanları, Atlas des Tammur Luxoro (13. yüzyıl), Atlas des Petrus Vesconte (1311-1313-1318-1320 yıllarına ait versiyonlar), Catalan Atlas (1375), Atlas Pinelli (14. yüzyıl) Atlas des Jacobus Giroldis (1422-1426-1443-1446 yıllarına ait versiyonlar), Karte des Gratosus Benincasa (1461), Atlas des Gratosus Benincasa (1461-1482 yılları arasında farklı versiyonlar), Atlas des Andreas Bianco (1436, 1448), Atlas des

## Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

Petrus Vesconte Marino Sanudo tarafından (1320), Portulan Rizzo (Kretschmer, 1962: 106-107; de Graauw, 2013) gibi örneklerdir.

Pisa portulanı (1200 tarihli) olarak adlandırılan belgede geçen Stanimuram, Stamira (Taşdıbi) yerleşmesine işaret etmektedir. Thelmeso Lisie olarak geçen liman ise Roma Devri'nde adı Telmessos olan Bizans devrindeki adıyla Makri limanıdır (Dalche, 1995: 131, 137).

İtalyan denizcilik haritaları arasında daha geç döneme ait örneklerde Giorgio Sideri olarak adlandırılan Callapoda da Candia (1561) haritasında, 16. yüzyılın ikinci yarısına ait anonim bir haritada ve Jocoopo Maggiolo haritasında Likya Bölgesi'nde yukarıdaki listeye benzer biçimde Makri (Telmessos-Fethiye), Satalia (Antalya) arasında Patara, Kekova ve Finike gibi limanlar yazılı olarak belirtilmiştir (Kollektif, 1997).

### **SONUÇ**

Akdeniz'in ticaret ve üretim ağındaki durumu Roma ve Bizans devirlerinde farklılık göstermektedir. Roma devrinde uygulanan denizcilik kuralları ve kanunlarını içeren sistem Bizans devrine aktarılmıştır. Anadolu konumu nedeniyle Akdeniz havzasında yer alan birçok liman ile bağlantı durumundaydı. Bu nedenle Ege ve Akdeniz kıyılarındaki liman yerleşmeleri hem Roma hem de Bizans devirlerinde imparatorların destekleriyle geliştirilmiştir. Güneybatı Anadolu'da Likya bölgesi de bu ağın önemli bir parçası olmuştur. Likya limanları yalnız ulaşım ve ticari malların aktarımı bakımından değil, her biri ürettiği ürünler ile ticari etkinliğe katılan yerleşimler olagelmıştır.

Denizcilik haritaları ve portolanlar Akdeniz limanlarının birbirleriyle olan bağlantısının en açık biçimde kanıtlayan belgelerdir. Bu tarihi kaynakların karşılaştırılmasıyla Likya Bölgesi limanlarının Makri limanı dışında Patara, Andriake, Finike gibi bir çok örneğin Roma devrinde taşıdıkları büyük ticari liman özelliğini yitirdiği ve yapısal dönüşüm geçirdiği anlaşılabilir.

### **KAYNAKÇA**

- AGACANOV, S. G. (2006). *Selçuklular*. (Çev. E. N. Necef, A.R. Annaberdiyev). İstanbul: Ötüken Yayınları.
- AVRAMEA, A. (2002). Land and Sea Communications, Fourth-Fifteenth Centuries. *The Economic History of Byzantium From the Seventh through the Fifteenth Century*. C: 1, s. 57-90, Editör: Angeliki E. Laiou, Washington DC: Dumbarton Oaks.
- AYGÜN, Ç. A. (2012). *Andriake Mureks Boya Endüstrisi*. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Antalya: Akdeniz Üniversitesi.

Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

- AYÖNÜ, Y. (2008). Türkiye Selçuklu Devleti ile Trabzon İmparatorluğu Arasında Karadeniz Bölgesindeki Hakimiyet Mücadeleleri (1204/1243). *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXIII/1, s. 15-35, İzmir.
- BASS, G. F. (1972). The Earliest Seafarers in the Mediterranean and the Near East, *A History of Seafaring*, Editör: George F. Bass, New York: Walker and Company.
- BASS, G. F. (1987). Underwater Excavation of the Ulu Burun Shipwreck, *VIII. Kazı Sonuçları Toplantısı*, C: II, s. 291-302, Ankara.
- BLACKMAN, D. J. (1982). Ancient Harbours in the Mediterranean Part II. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration*, 11.3, s. 185-211, y.y.
- BRAUDEL, F. (1990). *Akdeniz: Mekan ve Tarih*, (Çev. N. Erkut). İstanbul: Metis Yayınları.
- ÇEVİK, N. (2011). Myra ve Andriake Kazıları 2009: İlk Yıl. 32. *Kazı Sonuçları Toplantısı*, C: I, s. 403-420, Ankara.
- ÇÖMEZOĞLU, Ö. (2008). Myra's Place in Medieval Glass Production. *ADALYA*, XI, s. 287-296, Antalya.
- DALCHE, P. G. (1995). *Carte Marine et Portulan au XII siecle, Liber de Existencia Riveriarum et Forma Maris Nostri Mediterranei*. İtalya: Ecole Française de Rome, Palais Farnese.
- DE GRAAUW, A. (2013). Ancient Ports and Harbours, Vol: 1, The Catalogue, 3rd Edition, 2013, <http://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/pdf/AncientPortsVol-I-List.pdf> (12.08.2013)
- DEMİRKENT, I. (2004). *Haçlı Seferleri*. İstanbul: Dünya Yayıncılık.
- DOĞAN, M. (2009). Tarihi Coğrafya'da Bir Örnek: Telmessos. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 19, s. 55-68, İstanbul.
- ERDEM, A. Ü. (2002). *Geç Tunç Çağ'da Doğu Akdeniz Ticaret Yolları*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir: Ege Üniversitesi.
- GEANAKOPOLOS, D.J. (1979). *Medieval Western Civilization and the Byzantine and Islamic Worlds*. Lexington, Massachusetts, Toronto: D.C. Heath and Company.
- HALDON, J. F. (1993). *Byzantium in the Seventh Century*. Cambridge: Cambridge University Press.
- HALDON J. F. (2005). *Bizans Tarih Atlası*. (Çev. Ali Özdamar). İstanbul: Kitap Yayınevi.
- HENDY, M. F. (1985). *Studies in the Byzantine Monetary Economy c. 300-1450*. Cambridge: Cambridge University Press.



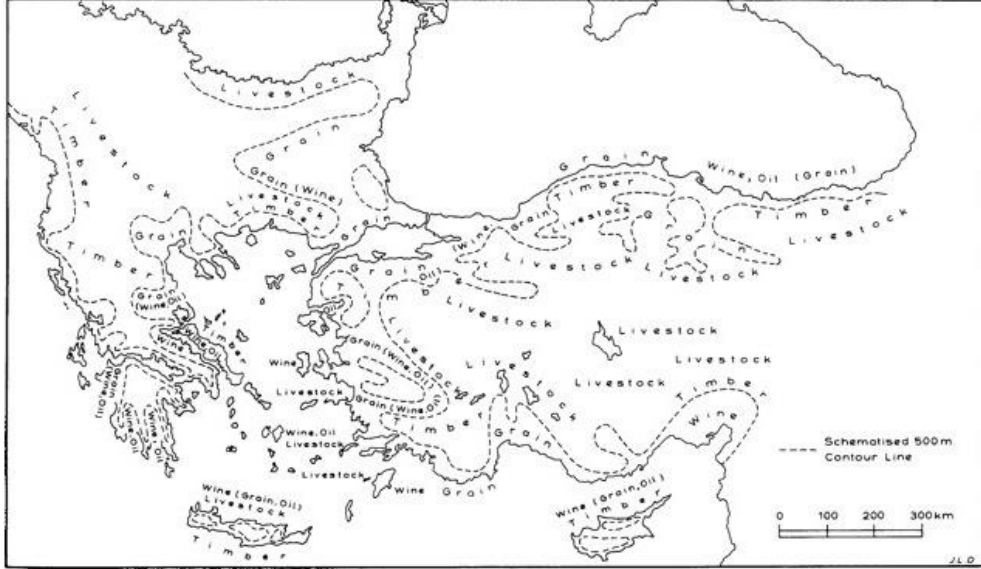
Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

- HERRIN, J. (2013). *Margins and Metropolis: Authority Across the Byzantine Empire*. New Jersey: Princeton University Press.
- HOHLFELDER, R.L., Robert L. Vann. (1998). Uncovering the Maritime Secrets of Aperlae, a Coastal Settlement of Ancient Lycia. *Near Eastern Archaeology*, 61/1, s. 26-37, <http://www.jstor.org/stable/3210674> (10.09.2012)
- HOHLFELDER, R. L. (2000). Beyond Coincidence? Marcus Agrippa and King Herod's Harbour. *JNES*, 59, s. 241-253, <http://www.jstor.org/stable/545781> (09.11.2012)
- JONES, A. H. M. (1966). *Decline of the Ancient World*, New York: Longman.
- KEEN, A. (1993). Gateway From the Aegean to the Mediterranean: The Strategic Value of Lycia Down to the Fourth Century BC. *Akten Des II. Internationalen Lykien-Symposions*, 6-12 Mayıs, s. 71-78, Wien.
- KOLLEKTIF. (1997). *Topkapı Sarayı ve Venedik Correr Müzesi Koleksiyonlarından XIV.-XVIII. Yüzyıl Portolan ve Deniz Haritaları*. İstanbul: İtalyan Kültür Merkezi.
- KRETSCHMER, K. (1962). *Die italienischen Portolane des Mittelalters*, Hildesheim: Georg Olms Verlagbuchhandlung.
- KUNIHOLM, P. I. - Carol B. Griggs, vd. (2007). Evidence for Early Timber Trade in the Mediterranean. Ed. K. Belke, E. Kislinger, vd. *Bizantina Mediterranea*, s. 365-385, Weimar, Wien, Köln: Böhlau Verlag.
- LAIUO, A. E. - Cecil Morrison. (2007). *The Byzantine Economy*, Cambridge: Cambridge University Press.
- LAIUO, A. E. (2002). The Byzantine Economy: An Overview, *The Economic History of Byzantium*, Editör: Angeliki E. Laiou, Washington DC: Dumbarton Oaks.
- LAIUO-Thomadakis, A. E. (1980/1981). The Byzantine Economy in the Mediterranean Trade System; Thirteenth-Fifteenth Centuries. *Dumbarton Oaks Papers*, 34/35, s. 177-222, <http://www.jstor.org/stable/1291451> (12.11.2011)
- LEFORT, J. (2002). The Rural Economy, Seventh-Twelfth Centuries, *The Economic History of Byzantium*, Editör: Angeliki E. Laiou, Washington DC: Dumbarton Oaks.
- LEWIS, A. (1978). Mediterranean Maritime Commerce: A.D. 300-1100 Shipping and Trade. *La Navigazione Mediterranea Nell'Alto Medioevo*, s. 481-501, Spoleto: Presso la Sede del Centro.
- LOPEZ, R. S. (1978). *Byzantium and the World Around it: Economic and Institutional Relations*. London: Variorum Reprints.
- MANSEL, A. M. (1984). *Ege ve Yunan Tarihi*. Ankara: TTK.

Akdeniz Ticaretinde Likya Bölgesinin Konumu / Lale Yılmaz

- MUTHESIUS, A. (2002). Essential Processes, Looms, and Technical Aspects of the of the Production of Silk Textiles, *The Economic History of Byzantium*, Editör: A. E. Laiou, Washington DC: Dumbarton Oaks.
- ORANSAY, A. (2012). Arykanda Antik Kentinde Madencilik Faaliyetleri ve Maden Eşya Üretimi, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, XII/4, s. 141-150, Eskişehir.
- ÖTÜKEN, S. Y. (2003). Likya Bölgesindeki Kazı ve Yüzey Araştırmaları Çerçevesinde Ortaçağ Seramikleri, *ADALYA*, VI, s. 233-241, Antalya.
- PLINY. (2005-2006). *Natural History*. (Çev. H. Rackman, D. E. Eichholz). London: Harvard University Press.
- PRYOR, J.H. (2005). *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*. Kitap Yayınevi: İstanbul.
- PRYOR, J.H. (1992). *Geography, Technology and War*, Cambridge University Press: Cambridge.
- SCHAEFER, Ch. (2000). *Bertrandon de la Broquiére'in Denizaşırı Seyahati*. (Çev. İ. Arda). Eren Yayıncılık: İstanbul.
- SEIDLER, G. L. (1980). *Bizans Siyasal Düşüncesi*. (Çev. M. Tunçay). Ankara: A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- TALBOT R., T. (2002). *Bizans'ta Günlük Yaşam*. (Çev. B. Altınok). İstanbul: Özne Yayıncılık.
- VRYONIS, S. (1986). *The Decline of Medieval Hellenism in Asia Minor and the Process of Islamization from the Eleventh through the Fifteenth Century*. Los Angeles, California: University of California Press.
- ZIMMERMANN, M. (1992). Die lykischen Häfen und die Handelswege im östlichen Mittelmeer. *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik*, 92, 201-217, Köln.
- ZIMMERMANN, M. (2001). Kleinasiatische Häfen und ihr Hinterland. Wege der Akkulturation an der lykischen Küste.
- [http://www.ag.geschichte.uni-muenchen.de/dokumente\\_age/hafenprojekt.pdf](http://www.ag.geschichte.uni-muenchen.de/dokumente_age/hafenprojekt.pdf)  
(11.11.2013)

**Ek: 1**



Resim 1. Balkanlar ve Anadolu'da başlıca tarım ve hayvancılık alanları ve ürünler İS 1300 civarı, Henty, 1985.

**Ek: 2**



Resim 2. Battista Agnese portulanı, 1542-1546, Venedik.



## YAYIN İLKELERİ

1. Asia Minor Studies Dergisi herhangi bir kuruma bağı olmayan bağımsız, uluslararası hakemli bilimsel bir yayın organıdır. Her yıl Ocak ve Temmuz aylarında olmak üzere yılda en az iki kez yayınlanan bir dergidir. Gerek görüldüğünde çeşitli konularda özel sayılar da yayınlanır. Dergide Tarih, Dil ve Edebiyat alanlarında bilimsel araştırmalara yer verilmektedir.
2. Yayın dili Türkiye Türkçesi olmakla birlikte, diğerk Türk lehçeleri, İngilizce ve Rusça yazılara da yer verilmektedir.
3. Dergide yayınlanacak eserlerin daha önce hiçbir yerde yayınlanmamış olması gerekir. Daha önce herhangi bir yerde yayınlandığı belirtilmediği ya da belirlenemediği için yayınlanan çalışmalar ile ilgili telif haklarına ilişkin doğabilecek hukuki sonuçlar tamamen yazarına aittir.
4. Dergiye gönderilecek yazılar ile birlikte web sayfasında yer alan Makale Başvuru Formu doldurulup gönderilecektir.
5. Gönderilen yazılar geri iade edilmeyecektir.
6. Yazının başlığının altında yazarın adı soyadı yer almalı, unvanı, görev yaptığı kurum ve kendisine ulaşılacak e-posta adresi ise dipnotta verilmelidir.
7. Dergiye gönderilen bilimsel çalışmalar en az iki hakemin değerlendirilmesine sunulur.
8. Değerlendirmeye gönderilen çalışmalarda yazarın ve hakemlerin isimleri karşılıklı olarak gizli tutulur.
9. Yazar, hakemlerin veya kurulun belirttiği düzeltme önerilerini yerine getirmek zorundadır.
10. Yayın kurulu gönderilen makale üzerinde şekil yönünden her türlü değişiklik yapma hakkına sahiptir.
11. Yayınlanan yazıların içerikleriyle ilgili her türlü yasal sorumluluk, yazarına aittir.
12. Yayınlanan çalışmaların yayın hakkı dergiye aittir. Kaynak gösterilmeden alıntı yapılamaz.
13. Yayınlanan yazılara telif ücreti ödenmez.
14. Hakemler tarafından yayınlanmaya değer bulunan ve son düzenlemeleri yapılarak yayın kuruluna teslim edilen makalelerin basım ücreti ve posta giderleri makale sahiplerinden alınır.

## **EDITORIAL POLICY**

- 1.** Asia Minor Studies Journal is a publication of the international peer-reviewed scientific body ,regardless of any institution that is not connected to the magazine . In January and July of each year , it is published in a journal at least twice a year. When it is needed, private numbers are published on a variety of topics,too. All scientific researches in the field of social sciences and Humanities are given place.
- 2.** Publication language is Turkish of Turkey, other Turkish dialects, English and Russian papers will be included.
- 3.** Works published in the journal must be previously unpublished.Because of published elsewhere specified or determined previously published studies on the legal consequences that may arise regarding , the copyright belongs to the author completely.
- 4.** Manuscripts on the web page along with the completed Application Form will be sent to the Article
- 5.** Submitted articles will not be returned.
- 6.** The title of the article should be placed under the author's name and surname and title, institution, and its increasing access to his e-mail address should be given in the footnote .
- 7.** Evaluation of scientific studies submitted to the journal is presented at least two referees.
- 8.** The author and the names of arbitrators are kept confidential mutually in the evaluation studies .
- 9.** The author must fulfill the correction suggestions.which are stated arbitrator or board
- 10.** The editorial board has the right to make any changes in terms of the shape of the article
- 11.** Any legal responsibility regarding the content of published papers, belong to the authors
- 12.** Studies published in the journal publication rights reserved. Resources can be copied.
- 13.** Any royalties fee is not paid on published writings.
- 14.** printing and postage costs of Worth publishing arrangements made by the judges, and the last publication of articles submitted to the board belong to the owners of the article

## MAKALE YAZIM KURALLARI

1. Yayınlanan makalelerin uluslararası indekslere eklenmesinde sorun yaşanmaması için özet ve anahtar kelimeler gerekmektedir. Bu sebeple dergiye gönderilecek makalede mutlaka Türkçe-İngilizce özet ve anahtar kelimeler bulunmalıdır. Özetler 200 kelimeyi geçmemeli, Anahtar kelimeler kısmında en fazla 7 kelime kullanılmalıdır.
2. Makalelerin İngilizce başlığın, Türkçe başlığın altına küçük harflerle yazılarak eklenmelidir.

Yazılar, Microsoft Word programında yazılmalı ve sayfa yapıları aşağıdaki tablodaki gibi düzenlenmelidir:

Kağıt Boyutu	A4 Dikey
Üst Kenar Boşluk	5,5 cm
Alt Kenar Boşluk	4 cm
Sol Kenar Boşluk	4 cm
Sağ Kenar Boşluk	4 cm
Yazı Tipi	Times News Roman
Yazı Tipi Stili	Normal
Boyutu (normal metin)	10
Boyutu (dipnot metni)	9
Satır Aralığı	Tek (1)

3. Makale içerisindeki başlıkların her bir kelimesinin sadece ilk harfleri büyük yazılmalı, başka hiç bir biçimlendirmeye, yer verilmemelidir.
4. Gönderilecek bilimsel çalışmaların sayfa sayısı belge, kroki, harita ve benzeri malzemeler gibi eklerle birlikte en fazla 30 sayfa olacaktır.
5. Makalede en fazla 8 şekil ve/veya tablo verilmelidir. Şekil ve tablolar metin içerisinde mutlaka belirtilmelidir. Şekil ve tablo ebatları makale için belirtilen ölçüler dışına taşmamalıdır.
6. İmlâ ve noktalama açısından, makalenin ya da konunun zorunlu kıldığı özel durumlar dışında, Türk Dil Kurumunun İmlâ Kılavuzu esas alınmalıdır.
7. Makalelerdeki dipnotlar, sadece APA (American Psychological Association) formatında hazırlanıp yani metin içerisinde verilmelidir.

## ARTICLE WRITING RULES

1. Abstract and key words are needed in order to avoid problems about being included in the articles published in international indexes. For this reason, English-Turkish abstracts and key words must be taken place in the the article which will be sent to journal . Abstracts should not exceed 200 words, 7 words should be used as maximum in the part of key words.

2. The title of the articles in English, should be added below the title of articles in Turkish.

Manuscripts should be written in Microsoft Word, and page structure of the program shall be in the following table

Paper Size	A4 vertical
Top Margin	5,5 cm
Lower Margin	4 cm
Left Margin	4 cm
Right Margin	4 cm
Font	Times News Roman
Font Style	Normal (Standard)
Size (plain text)	10
Size (footnote text)	9
Line Spacing	Single (1)

3. Only the first letters of each word in the article titles must be great, no other formatting, should not be included.

4. Number of pages of scientific studies which will be sent , will have maximum of 30 pages, including attachments, such as the map and sketch and similar materials.

5. In article, up to eight shapes or tables must be given. Shapes and tables must be noted in the text . Figure and table size should not be out of the specified dimensions for the article.

6. Spelling and punctuation must be based on the Turkish Language Institution Speller. the exceptions of some specified situations enforcing the terms of article or topic.

7. Footnotes in the article should be given APA((American Psychological Association) format.



## METİN İÇİNDE ATIF YAPMA (APA)

- ✓ Metin içinde kaynaklara atıf yapılırken yazarın/yazarların soyad(lar)ı, ilgili yayının basım yılı ve sayfa numarası kullanılır. Yazarın soyadı ile eserin basım yılı arasına virgül (,) sonra iki nokta konularak sayfa numarası yazılır.

**Örnek:** Bu beklentilerinin ilk ve en önemlisi devlet ve kamu faaliyetlerinin devamlılığını sağlamak amacıyla halkından vergi almasıydı (Küçük, 2007: 26).

- ✓ Yazar sayısı 3 ile 5 arasında ise ilk atıfta, yazar soyadları eserdeki sıraya göre verilir. Aynı esere daha sonra yapılacak atıflarda ise sadece ilk yazarın soyadı yazılır ve Türkçe yazılarda “vd.”; İngilizce yazılarda “et al.” kısaltması kullanılır.

**Örnek:** Bu şekilde ihracattan doğabilecek halkın temel gereksiniminde kullandığı malların darlığın önüne geçmek istemiştir (Savrul, Özel ve Kılıç, 2013).

- ✓ 5’ten fazla yazarlı eserlere ilk atıftan itibaren ilk yazarın soyadı ile birlikte, Türkçe yazılarda “ve diğer.”; İngilizce yazılarda “et al.” kısaltması kullanılır.

**Örnek:** Bununla birlikte ithalatı mümkün en az seviyeye çekerek yerli üreticisini dış rekabetten korumak amacıyla ticaret politikaları uygulanmaktaydı(Kulak vd, 2013: 57).

- ✓ Aynı bilgi için birden fazla esere atıfta bulunuluyor ise kaynaklar cümle sonunda parantez içinde, aralarına noktalı virgül konularak, kronolojik sıralama ile verilmelidir.

**Örnek:** Antep Osmanlı idaresine girdikten sonra gerek fizikî gerekse nüfus bakımından bir gelişim sürecine girdi (Özdeğer, 1996: 468-469; Akis, 2002:4-5).

- ✓ Bir yazarın aynı yıla ait iki ayrı eserine atıf yapılıyorsa bu yayınların yıllarına bir harf eklenir.

**Örnek:** (Yıldırım, 2010a) ,(Yıldırım, 2010b)

- ✓ Atıf yapılan eser bir kurum adına hazırlanmışsa ilk atıfta, kurumun açık adı, yanında kısaltması, basım yılı ve sayfa numarası verilir. Daha sonraki atıflarda kurumun açık adı değil sadece kısaltması kullanılır.

**Örnek:** (Türk Tarih Kurumu, [TTK], 1998) , (TTK, 1998)

- ✓ Arşiv belgelerine yapılacak atıflarda belgenin veya defterin ilgili fon ve numaralı ile kısaltılarak verilmeli. Kaynakça kısmında ise bu kısaltmaların açıkları parantez içinde yazılmalı.

**Örnek:** Önce Özi Kalesine oradan da Bender tarafına geçerek Osmanlı Devleti’ne iltica etti (BOA, İ.E. H. DN: 15/1458). Kaynakçada ise BOA, İ.E. H. DN: 15/1458 (Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İbnül Emin, Dosya No).

**Ekler:** Araştırmanın anlaşılır olmasında önemli bir işleve sahip olan ölçek, belge, resim vb. ek olarak verilebilir. Ekler, Ek-1, Ek- 2, şeklinde numaralandırılmalıdır.

## KAYNAKÇANIN HAZIRLANMASI

KAYNAKÇA başlığı altında, önce arşiv belgeleri yazılmalıdır. Daha sonra atıfta bulunan kaynaklar soyadına göre küçük harflerle yazılarak sıralanmalıdır.

**Arşiv Belgeleri:**

BOA, A.DVN. DVE. D.83/1. (Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Rusya Ahidname Defteri)

BOA, İ.E. DN: 15/1458 (Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İbnül Emin, Dosya No).

**Kitap:**

Özkaya Y. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Âyânlık*, Ankara: TTK.

Tabakoğlu, A. (2003). *Türk İktisat Tarihi*. İstanbul: Dergâh Yayınları.

**Çok Yazarlı Kitap:**

Özkılıç, Ahmet-Ali Çoşkun vd. (2000). *373 Numaralı Ayntab Livâsı Mufassal Tahrir Defteri (950/154)*. Ankara: Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları.

**Çeviri Kitabı:**

Bloom, B. J. (1998). İnsan nitelikleri ve okulda öğrenme. (Çev.: Durmuş Ali Özçelik). İstanbul: MEB Yayınevi.

**Kurum Yazarlı Kitap:**

Türk Dil Kurumu. (1988). *Türkçe Sözlük*. Ankara: TDK.

**Editörlü Kitap:**

Kütükoğlu, M. S. (1999). Osmanlı İktisadi Yapısı. *Osmanlı Devleti Tarihi*, C. 2, Editör: E. İhsanoğlu, İstanbul: Feza Yayıncılık.

**Makale:**

İnalçık, H. (1994). Yeni Vesikalara Göre Kırım Hanlığı'nın Osmanlı Tabiliğine Girmesi ve Ahidname Meselesi. *Belleten*, VIII/30, s. 185–229, Ankara.

Fidan, M. (2013). 1714–1715 Tarihleri Arasında Ayntab'da Sosyal, Siyasî ve İktisadî Yapı (65 Numaralı Ayntab Şer'îye Sicili'ne Göre). *Asia Minor Studies*, I, (2), s. 72-92, Kilis.

**Ansiklopedi Maddesi:**

Sahillioğlu, H. (1991). "Avarız", *DİA*, Cilt: 4, s.108-109, İstanbul.

Darkot, B. (1997). "Ayıntab", *İA*, MEB, Cilt: 2, s.64-67, Eskişehir.

**Kongre Bildirisi:**

Aksın, A. (2002). Osmanlı-Rus Ticari Münasebetleri (1787-1830). *Türk Tarih Kongresi*, 9-13 Eylül, s.1027-1042, Ankara.

**Tez:**

Fidan, M. (2002). *XIX. Yüzyılda Osmanlı-Rusya Ticari Münasebetleri*. (Basılmamış Doktora Tezi), Samsun: 19 Mayıs Üniversitesi.

Küçük, L. (2007). *Osmanlı Vergi Hukukunda Avâriz Kavramı ve Avârizin İdarededeki Rolü*. (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi.

**Elektronik Kaynak:**

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Tevfik\\_Paşa](http://tr.wikipedia.org/wiki/Tevfik_Paşa)( 10.07.2012)