

# ANADOLU'DA ORTAÇAĞ LOJİSTİK MERKEZLERİ SELÇUKLU LİMAN KENTLERİ

Koray ÖZCAN\*

## ÖZET

Selçuklu döneminde Bizans egemenliğinden devralınan Anadolu coğrafyası kent ağı ve ulaşım sistemi, tarımsal üretim arttırmak ve uluslararası ticaret potansiyellerini geliştirmek üzerine odaklanan çok yönlü ekonomi politikaları eşliğinde yeniden örgütlenmiştir. Bu kapsamda, Akdeniz ve Karadeniz kıyısındaki liman kentlerinin Selçuklu ekonomi ve askeri politikaları içinde anahtar rol üstlendiği söylenebilir. Nitekim Selçuklu liman kentleri, Anadolu kent ağı ve ulaşım sistemi içinde uluslararası ticaret faaliyetleri ile deniz aşırı fetihler için lojistik merkez işlevi üstlenmiştir. Bu araştırmanın amacı; Selçuklu egemenliğindeki Anadolu liman kentlerinin mekânsal ve işlevsel karakteristiklerinin irdelenmesidir. Araştırmanın yöntemi, Selçuklu dönemine ilişkin özgün tarihi kaynaklar niteliğindeki vakâyi-name metinleri ile arkeolojik buluntu-mimari kalıtlar ve nümizmatik bulgular eşliğinde elde edilen verilerin harita ve şemalar üzerine aktarılması yoluyla irdelenmesine dayanmaktadır. Bu araştırmanın, günümüz Anadolu üretim-dağıtım sistemi içinde lojistik merkez potansiyeli olan kıyı yerleşmelerinin belirlenmesine, tarihsel arka plana dayalı çözümler eşliğinde katkı sunabileceği düşünülmektedir. Araştırma sonunda; Selçuklu dönemin liman kentlerinin mekânsal ve işlevsel kurgusunun, milletlerarası ticaret potansiyelleri ile askeri-stratejik koşullara dayalı olarak biçimlendiği belirlenmiştir.

**Anahtar kelimeler:** Anadolu, Selçuklu, liman kenti, lojistik.

## ABSTRACT

In the Seljuk Period, the Anatolia urban network and transportation system taken from Byzantine Empire were re-organized by the multi-purpose economic policies in order to increase the international trading potentials and develop the agricultural production. So, it is said that the port cities of Mediterranean and Black Sea were played a key role in Seljuk both economic and military policies. In this context the port cities functioned and acted like logistics centers for the overseas military operations and international trading activities in the urban network and transportation system in Anatolia. In that vein, this study attempts to examine the spatial patterns and functional characteristics of the port cities under Seljuk control in Anatolia. Here, the methodological framework is mostly based on examination of the original

---

\* Prof. Dr., Pamukkale Üniversitesi, korayozcan@pau.edu.tr

historical documents, archaeological findings and architectural remains with the numismatics, and also transferring those data on to the maps. It is considered that this study is contributed to identify the logistics center potentials of modern port cities in the context of the historical geography of Anatolia. Result of this study, it is stated that the spatial and functional characteristics of Seljuk port cities was shaped as depending on international trading potentials and military-strategic conditions.

**Keywords:** Anatolia, Seljuk, port cities, logistics.

Selçukluların, Anadolu'da Türk-İslam kolonizasyon sürecinin gerçekleştirilmesine yönelik olarak uygulanan tarımsal üretim ve milletlerarası ticaret potansiyellerine dayanan ekonomik politikalarının mekânsal yansıması; kervansaraylar ve köprüler ağı ile desteklenen üretim-dağıtım sistemi (ulaşım ağı) ile konumsal niteliklere dayalı işlevsel farklılıklar gösteren yerleşmelerden oluşan yerleşme sisteminin (kent ağı) örgütlenmesi biçiminde olmuştur. Bu sistem kurgusu içinde; özellikle Akdeniz ve Karadeniz kıyısındaki Selçuklu liman kentlerinin deniz ulaşımına dayalı konumsal niteliği ile mal-ürün-hizmet/insan trafiğinin aktarma-bağlantı merkezleri olarak, askeri donanımlar ile güçlendirilerek, ekonomik ve askeri hizmet-destek merkezleri işlevi kazanmış, lojistik hizmet-destek merkezleri olarak geliştiği söylemek mümkündür.

Bu araştırmanın amacı; Selçuklu çağında bilgiler-arası mal-ürün-insan trafiğinin Anadolu coğrafyasına giriş-çıkış merkezleri işlevindeki liman kentlerinin lojistik kavramına ilişkin potansiyel ve dinamikler eşliğinde mekânsal ve işlevsel karakteristiklerinin tanımlanmasıdır. Bu tanımlamanın, günümüz Anadolu üretim-dağıtım sistemi içinde lojistik merkez potansiyeli olan kıyı yerleşmelerinin belirlenmesine tarihsel arka plana dayalı değerlendirmeler bağlamında katkı sunabileceği düşünülmektedir.

Araştırma, tarihi kaynakların yorumlu değerlendirilmesi ve elde edilen bilgilerin harita ya da plan gibi görsel malzemeler eşliğinde değerlendirilmesine dayanan bir yöntem kurgusu içinde ele alınmıştır.

### 1. KAVRAMSAL AÇIKLAMALAR

Lojistik kavramı Türk Dil Kurumu Sözlüğü'ne göre; "*askerlik mesleğinin savaşta veya askeri harekâтта, yol, haberleşme, sağlık, yiyecek-ıçecek ve silah sağlama gibi çok yönlü hizmetleri en akılcı, etkili ve seri biçimde plan ve programa bağlayıp uygulayan hizmetler bütünüdür.*" biçiminde ifade edilmektedir (Anonim 1998: 1470). Bu tanıma göre lojistik kavramının arka planında ulaşım sistemi ile ulaşım araç ve teknolojisinin belirleyici olduğunu söylemek mümkündür.

Lojistik kavramının tarihsel ve etimolojik kökeni irdelenirse; Yunan ve Roma dönemlerinde askeri operasyonlar için gerekli kaynak ve hizmetlerin verimli ve etkin biçimde sağlanması-tedarik edilmesi ve gerekli-İlgili birimlere aktarılmasından sorumlu görevli olan Logistikas adı verilen askeri görevliye dayandığı söylenebilir (Tepić vd. 2011: 379-384, Keskin 2012: 119-

130). Bu yönüyle bakılırsa, lojistik kavramını askeri gerekliliklerin karşılanması ya da tedarik edilmesi ile ilişkilendirmek mümkündür. Nitekim ortaçağ lojistik araştırmaları irdelenirse, lojistik olgusunun özellikle askeri organizasyonlar bağlamında ele alındığı ve irdelendiği görülür (Haldon vd. 2011-2012: 209-235, Murgatroyd vd. 2012: 488-506).

Ancak, tarihsel süreçte lojistik kavramının anlam ve içeriğinin, ulaşım sistem ve araçları ile ticaret hacmi ve niteliğindeki değişim-dönüşümlere dayalı olarak ekonomik öncelikler üzerine odaklandığı görülmektedir. Dolayısıyla, başlangıçta sadece askeri amaçlı kaynak ve hizmetlerin tedarik edilmesine yönelik faaliyetler biçimde ortaya çıkan lojistik kavramının, süreç içinde her türlü mal-ürün ve hizmetin gereksinim duyulan/talep edilen alanlara yönlendirilmesine yönelik aktarım-dağıtım ve pazarlama organizasyonlarına dönüştüğü söylenebilir (Şahin 2014: 344-362, Güneş ve Esmer 2016: 303-316, Kidd ve Stumm 2005: 1249-1261).

Bu bilgilendirmeler eşliğinde Lojistik kavramını, mal-ürün ve hizmet tedarikine yönelik aktarım-dağıtım-depolama ve yönetim-denetim hizmetlerine yönelik örgütlenme modeli olarak ifade etmek mümkündür. Daha açık bir ifadeyle, üretim-tüketim-dağıtım zincirinde insan-mal/ürün ve hizmet gereksinimlerinin karşılanmasına yönelik tedarik süreci ve altyapısına ilişkin tesislerden oluşan organizasyon şeması olarak tanımlanabilir.

Araştırma kapsamında "lojistik merkez" kavramı ile anlatılmak istenen; Selçuklu egemenliğindeki Anadolu coğrafyasında, milletlerarası-bölgelerarası ticarete dayanan mal-ürün-hizmet-insan akımlarının biçimlendirdiği ulaşım sistemi kapsamında dış alım-dış satım ya da giriş-çıkış noktaları olarak aktarma-dağıtım ve depolama-pazarlama/antrepo ve denetim-güvenlik merkezleri işlevini üstlenmiş liman kentleridir. Başka bir ifadeyle, Selçukluların milletlerarası-bölgelerarası ticareti teşvik politikaları kapsamında Batılı devletlere ticaret anlaşmaları yoluyla birtakım imtiyazların verilerek, ticaret kolonileri-konsolosluk kurma hakkının tanındığı, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarındaki gümrük merkezleri niteliğindeki liman kentleridir.

## 2. MEKÂNSAL VE İŞLEVSEL ARKA PLAN

Selçuklu çağında Anadolu'da bölgelerarası-milletlerarası mal/ürün-hizmet ve insan akımlarının giriş-çıkış noktaları olarak lojistik merkez niteliğindeki liman kentlerinin mekânsal karakteristik ve işlevsel kimlik açısından iki temel rol üstlendiği görülür:

Birincisi konumsal-stratejik niteliklerine dayalı olarak askeri harekât ve mal/ürün ve insan taşımacılığının hizmet-destek merkezleri olmalarıdır. Bu açıdan bakılırsa; Akdeniz kıyısındaki Alâîyye ve Antalya kentleri ile Rodos-Kıbrıs Adaları ve Suriye limanları arasındaki siyasal-ekonomik ilişkilere dayalı olarak Doğu Akdeniz bölgesinin denetim-güvenlik merkezleri, Karadeniz kıyısındaki Sinop kentinin ise Karadeniz ötesine düzenlenen askeri operasyon/fetih faaliyetlerinde harekât-destek merkezi işlevi üstlendiği söylenebilir. Nitekim Akdeniz kıyısındaki Antalya ve Alâîyye ile Karadeniz kıyısındaki Sinop kentlerinin fetih sonrasında kule-burç ve surlar

ile tahkim edilerek, erzak ambarları ve cephanelikler ile donatıldığına ilişkin vakâî-name kayıtları; sözkonusu kentlerin ticaret/mübadale merkezi olmasının yanısıra denizaşırı askeri-stratejik harekât ve lojistik destek merkezi olduğuna da işaret sayılmalıdır (İbn Bibi 1996: 119, 167, 175, 267).

**İkincisi** ise; milletlerarası ekonomik ilişkiler ağına dayanan ulaşım-iletişim organizasyonları kapsamında Anadolu coğrafyasının dış alım-dış satım merkezleri niteliğindeki mübadale ya da gümrük merkezleri işlevinde olmalarıdır. Bu işlev ile Anadolu coğrafyasının yanısıra Karadeniz ötesi ve Akdeniz ötesine dek uzanan ekonomik etki alanına/hinterlanda sahip olmuşlardır. Bu yönüyle, Akdeniz kıyısındaki Antalya ve Alâîyye ile Karadeniz kıyısındaki Sinop kentleri, kuzeyde Karadeniz ötesinden (Güney Rusya-Kırım), güneyde Akdeniz ötesine (Rodos-Kıbrıs-Suriye-Mısır) taşınan mal-ürün akımlarının aktarım-dağıtım ve denetim-pazarlama merkezleri olarak görülmelidir (Şekil 1).



Şekil 1. Anadolu'da Selçuklu Kent Ağı ve Ulaşım Sistemi

Bu noktada, Küçük Ermenistan Krallığı ve Trabzon Rum İmparatorluğu gibi Selçuklu egemenliği dışında kalan Akdeniz kıyısındaki Ayas (Yumurtalık)-Korykos ya da Karadeniz kıyısındaki Herakleia (Ereğli)-Kerasus (Giresun)-Trabzon gibi liman kentleri ile Selçuklu liman kentleri arasında ekonomik alanda rekabet yaşandığını söylemek mümkündür. Liman kentleri arasındaki rekabet olgusunun kökeni; Anadolu coğrafyasının kuzey-güney (Mısır-Güney Rusya/Kırım) ve doğu-batı (Çin/Hindistan-Venedik/Cenova) yönünde uzanan bölgelerarası ticaret yollarının coğrafi geçiş noktası niteliğindeki jeo-politik konumunun sunduğu mal/ürün-hizmet-insan ve sermaye akımlarının yarattığı ekonomik canlılık-etkinlik ve sermaye birikiminden pay alma arayışına dayandırılabilir. Bu yönüyle bakılırsa, Selçukluların Trabzon Rum İmparatorluğu merkezi Trabzon'a düzenledikleri askeri operasyonu, Karadeniz ticaretinden pay alma mücadelesinin yansıması olarak değerlendirmek mümkündür (Keçiş 2012: 40-54, Ayönü 2008: 15-35, Peacock 2006: 133-149).

Bu bağlamda, Selçuklu Sultanlarının izlediği milletlerarası ekonomi politikaları eşliğinde liman kentleri boyutunda yaratılan ekonomik getiriden pay alma arayışlarında, Selçuklu liman kentlerine diğer liman kentleri ile rekabet sürecinde lojistik hizmet sunumu açısından önemli avantaj ve katkılar sağladığı açıktır (Köymen 1977: 9-12, Köymen 1977a: 13-16).

Bu avantaj ve katkıların arka planında birbirini tamamlayan 3 (üç) bütünleşik politikanın olduğu görülür:

**[1]** Yabancı devletler ile yapılan ticaret anlaşmaları yoluyla yabancı tüccarlara sunulan güvenli ulaşım, vergi muafiyetleri-sigorta kurumu ve ücretsiz konaklama olanakları gibi lojistik hizmetlerinde sağlanan teşvik-kolaylıklardır. Bu kolaylıkların mekânsal boyutları; ticaret kolonileri niteliğindeki şapel-kilise, antrepo, fonduk-tüccar hanı ve mahkeme gibi birtakım yapısal tesislerin inşa edildiği mahalleler kurulması biçiminde olmuştur (Turan 1946: 471-496, Atan 1990: 103-114, Bratianu 1929: 158-166, Heyd 1975: 332-335).

**[2]** Anadolu üretim-dağıtım sisteminin mekânsal altyapısına yönelik olarak ulaşım kolaylığı-güvenliği ve konaklama-barınma hizmetleri sunan büyük ve programlı anıtsal-kamusal yapılar işlevindeki kervansaray ve köprüler gibi lojistik destek tesisleri inşa faaliyetleridir (Aslanapa 1974: 69-77, Özergin 1959, Çulpan 1975, İlter 1978).

**[3]** Karadeniz kıyısında Trabzon Rum İmparatorluğu egemenliğindeki Trabzon ile Akdeniz kıyısında Küçük Ermenistan Krallığı egemenliğindeki Ayas (Yumurtalık) liman kentleri, Mısır-Anadolu-Güney Rusya boyunca uzanan kuzey-güney ticaret yolunun (kürk yolu) Anadolu coğrafyasındaki giriş-çıkış noktaları olarak Selçuklu üretim-dağıtım sisteminin mekânsal altyapısına alternatif ikincil ya da dış lojistik merkezler olarak eklenmesidir (Özcan 2005:117-118).

Bu değerlendirmelere göre, Selçuklu liman kentlerinin Anadolu yerleşme sistemi ve ulaşım ağı içinde dış alım-dış satım merkezleri olarak askeri-stratejik ve ekonomik temellere dayanan Selçuklu fetih ve yerleşme politikalarının öncelikli ilgi alanı olduğunu söylemek mümkündür.

### **3. LOJİSTİK MERKEZLER OLARAK SELÇUKLU LİMAN KENTLERİ**

Selçukluların Anadolu coğrafyasının konumsal niteliğine dayanan milletlerarası ve bölgelerarası ticaret potansiyelini canlandırma ve artı değere dönüştürme çabalarının iki aşamalı bir süreçte değerlendirilmesi yerinde olur. İlk aşama, Anadolu coğrafyasını kuzey-güney ve doğu-bat yönünde kateden kervansaray-han ve köprüler gibi lojistik hizmet-destek tesisleri inşa faaliyetleri ile ulaşım altyapısının güçlendirilmesidir. Tamamlayıcı nitelikteki İkinci aşama ise; Anadolu coğrafyasının kuzey-güney yönündeki giriş-çıkış merkezleri ya da lojistik merkezler niteliğindeki liman kentlerinin fethedilmesidir. Bu çerçevede, Anadolu'da Selçuklu egemenliğindeki Akdeniz ve Karadeniz liman kentleri; vakâyî-nâme, vakıf-nâme ve kitabeler gibi tarihsel yazılı kaynaklar ile arkeolojik-mimari bulgulardan oluşan görsel kaynaklar eşliğinde lojistik destek ve hizmet işlevleri açısından irdelenmiştir.

### **Antalya (Dar üs sagra/Uc kenti)**

Antalya kenti, Anadolu coğrafyasını geçiş mekânı olarak kullanan, Akdeniz ötesindeki Mısır'dan Karadeniz ötesindeki Güney Rusya/Kırım arasında kuzey-güney yönünde uzanan karşılıklı kürk ve köle ticaretine dayanan bölgelerarası ticaret akımlarından pay alma arayışında, gerek askeri-siyasal ve gerekse ekonomik etkinlikler açısından jeo-politik ve stratejik öneme sahiptir. Nitekim Selçuklular tarafından fethedilen kentin (1207), Kıbrıs Krallığı desteğinde yerel halkın isyanı ile bir süre için elden çıkması (1212), sonrasında ise (1216) Selçuklular tarafından tekrar fethedilmesi; kentin bölgelerarası (Güney Rusya-Anadolu-Kıbrıs-Mısır) mal-ürün ve sermaye akımlarından pay alma rekabetine yorulmalıdır (Turan 1971: 307-312).

Bu açıdan bakılırsa; Selçuklular ile Kıbrıs Krallığı ve Venedikliler arasında ticaret anlaşmalarının Antalya fethi sonrasına tarihlenmesi; askeri-siyasal bölgelerarası ticarete dayanan ekonomik getiriden pay alma arayışında Selçuklu fethinin önemine işaret etmektedir (Martin 1980: 321-330, Turan 1964: 209-227, Turan 1988: 109-146). Dolayısıyla, Antalya kentinin fethi, Selçukluların Anadolu'nun giriş-çıkış merkezlerini denetim alma ve Akdeniz ticaretinde ekonomik etkinlik sağlama çabasının ilk aşaması olarak sayılmalıdır. Devamında ise; Akdeniz sahillerinde Alaîyye başta olmak üzere yaklaşık kırk kalenin fethedilerek, Antalya merkez olmak üzere "melikü'l sevâhil" veya "reisü'l bahr" adı verilen subaşı/askeri valiler yönetiminde Güney Sahil Komutanlığı idari biriminin yapılandırılması, Selçukluların Akdeniz ticaretinde etkinlik sağlama çabalarının ikinci aşaması olarak görülmelidir (İbn Bibi 1996: I/167).



**Şekil 2.** Selçuklu Çağında Antalya Limanı

Antalya, gerek askeri–stratejik gerekse ekonomik–yönetimsel işlevleri ile askeri operasyon merkezi olmasının yanında farklı milletlerden tüccarların yerleştiği önemli bir dış alım–dış satım merkezi işlevini kazanmıştır (Heyd 1975: 611–612). Kentin bu işlevi kazanmasında, Selçuklu egemenlik döneminde başkent Konya odaklı Selçuklu Anadolu ulaşım sisteminin kuzey (Sinop–Samsun)–güney (Antalya–Alâîyye) bağlantısı içinde jeo–stratejik konumu ile bölgelerarası ticaret potansiyelleri etkili olduğu açıktır (Şekil 2).

Nitekim Selçuklu egemenlik döneminde başkent Konya odaklı Selçuklu Anadolu ulaşım sisteminin kuzey (Sinop–Samsun)–güney (Antalya–Alâîyye) bağlantısı içinde jeo–stratejik niteliği ile bölgelerarası ticaret potansiyellerine dayalı olarak farklı milletlerden tüccarların yerleştiği önemli bir dış alım–dış satım merkezi işlevini kazanmıştır (Cahen 1994: 162–169). Bu işlevi ile Antalya kentinin demografik açıdan farklı dini ve etnik unsurlardan oluştuğunu söylemek mümkündür. Nitekim tarihi kaynaklarda; Türk, Rum ve Yahudiler ile Ceneviz–Venedik–Pisa ve Marsilya (Provence) gibi farklı devletlere mensup Hıristiyan Batılı tüccarların ayrı mahallelerde yerleştiğine ilişkin kayıtlar, Antalya kentinin liman işlevine dayalı çok uluslu kimliğinin mekânsal yansıması olarak görülmelidir (Heyd 1975: 611).

### **Alâîyye (Dar ül eman/güvenli kent)**

Alâîyye kentinin Selçuklu egemenliğine katılması –Antalya limanına nazaran daha geç–Anadolu Selçuklu devlet mekanizmasının kurumsallaşma sürecinin tamamlandığı Alâaddin Keykubad saltanat dönemine tarihlenmektedir. Bu dönemde Akdeniz ve Karadeniz ötesine yönelik askeri operasyonların sonucu olarak birçok liman kenti/deniz kalesi Selçuklu egemenliğine katılmıştır. Selçuklu vakâyî–namelerinde; Alâaddin Keykubad tarafından görevlendirilen Emir Kamereddin’in Akdeniz kıyısında yaklaşık kırk kale fethettiğine ilişkin kayıtlar; Alâaddin Keykubad döneminde Akdeniz ve Karadeniz liman kentlerine verilen öneme işaret sayılmalıdır (İbn Bibi 1996: I/354, Simbat 1946:80–81). Nitekim Alâîyye kentinin fethedilerek, Selçuklu kentlerine unvan verme geleneğine uygun olarak *Dar ül Eman* (emin kent) olarak anılması ve kale–sur tamiri ile tersane ve kuleler inşası yoluyla güçlendirilmesi, liman kentlerine verilen askeri–stratejik önemi göstermektedir (Artuk ve Artuk 2003: 421–446).

Bu çerçevede, Alâîyye fethi, Anadolu liman kentlerinin fethedilmesi yoluyla denizlere egemen olma siyaseti bağlamında milletlerarası–bölgelerarası mal–ürün–insan odaklı sermaye dolaşımından pay alma arayışına yönelik Selçuklu ekonomi politikalarının son halkası olarak görülmelidir. Bu ekonomik örgütlenme kapsamında Alâîyye kentinin, Antalya ile birlikte Doğu Akdeniz Havzası’nda ekonomik ilişkilerin yanısıra askeri–siyasal operasyonların merkezleri olarak önemli bir liman/lojistik üs işlevini kazandığı söylenebilir (Heyd 1975: 611, Rice 1966: 106).

Alâîyye kentinin fetih sonrası imar faaliyetlerine ilişkin yapı kitabeleri, Selçukluların öncelikli mekânsal bildirgesinin ipuçlarını sunmaktadır (Yardımcı 2002, Redford 2010: 125–538, Ülkütaşır 1949: 113–151). Buna göre; kilise–şapel gibi Hıristiyan yapılarının, ulu cami–mescid gibi İslami yapılara

dönüştürülmesi ile kuşatma sürecinde tahrip olan kent duvarları-surların güçlendirilmesine yönelik inşa faaliyetleri birinci öncelik olmuştur.

İkinci öncelik ise; liman kenti işlevine dayalı olarak özellikle ticaret-savaş gemileri inşası için tersane ile kentin tahkimat sistemini güçlendiren askeri-stratejik öge olmasının yanısıra Selçuklu devlet otoritesini de vurgulayan bir prestij-ımağ ögesi olarak Kızıl Kule ve Tophane inşa faaliyetleri olarak sayılabilir (Riefstahl 1941: 48-49, Konyalı 1946: 161-163, Aslanapa 1974: 72, Dağgöl 2009: 13-20).

Arkeolojik-mimari bulgulara dayalı araştırmalar; Alâîyye liman kentinin -Antalya limanı ile birlikte- kervansaray ve han gibi lojistik destek hizmet yapı faaliyetleri eşliğinde başkent Konya odaklı Anadolu ulaşım ağı ile bütünleştirildiğini göstermektedir (Özergin 1959: 63-92, Özcan 2005: 87-104).

Bu lojistik destek altyapısı ile Selçuklu devlet politikaları kapsamında yabancı tüccarlara sağlanan sigorta-güvenlik gibi önlemlerin de sonucu olarak; Alâîyye ve Antalya, Küçük Ermenistan Krallığı egemenliğindeki Ayas/Ajazzo limanına alternatif liman kentleri olarak, Doğu Akdeniz Havzasının en önemli ekonomik etkinlik merkezleri durumuna gelmiştir (Şekil 3).



Şekil 3. Selçuklu Çağında Alâîyye Limanı

### **Sinop (Ceziret ül uşşak/âşıklar adası)**

Selçukluların Sinop kentine tersane-liman tesisleri gibi askeri ve ekonomik altyapı yatırımlarının kökeninde; Rum Pontus İmparatorluğu egemenliğindeki liman kenti Trabzon ile rekabet edebilecek ve Karadeniz ticaretinde etkinlik sağlayacak askeri ve stratejik işleve de sahip bir liman kenti arayış-



şının yattığı söylenebilir (Gordlevski 1988: 213–214, Peacock 2006: 133–149, Peacock 2010:103–124).

Bu arayış için Sinop limanının Anadolu üretim–dağıtım sistemi içindeki elverişli konumsal niteliği ile korunaklı doğal limanı ile kuzey–güney yönünde uzanan özellikle kürk ve köle ticaretine dayanan milletlerarası mübadele faaliyetleri için aktarım–dağıtım merkezi olarak uygun mekânsal ve işlevsel altyapıyı sunduğu söylenebilir (Şekil 4).



Şekil 4. Selçuklu Çağında Sinop Limanı

Selçuklu çağına ilişkin seyahat anlatılarında; “Sinop limanında Selçuklu sultanlığının donanması bulunur” ifadesi, Selçuklu fethi sonrasında inşa edilen tersane–liman tesisleri ile deniz üssü işlevini kazandığına da işaret etmektedir (Uzunçarşılı 1934: 9–12, Cahen 1968: 41–50, Kuru 2001: 161–173). Bu açıdan bakılırsa, Selçuklu vakâyî–name metinlerinde, Selçukluların deniz aşırı ilk askeri operasyonu olan Kırım Seferi’nin Sinop limanından organize edildiğine ilişkin kayıtlar, Sinop limanının deniz üssü işlevini doğrulamaktadır (İbn Bibi 1996: I/325–345).

Diğer taraftan, Sinop kentinin mekânsal ve işlevsel yapısı açısından vakâyî–name metinleri ayrıntıda bilgiler içermektedir. Bu açıdan; Selçuklu fetih politikalarının Sinop kentindeki mekânsal ve işlevsel önceliklerinin, Alâîyye kenti ile benzer/ortak nitelikler taşıdığını söylemek mümkündür. Nitekim öncelikle Hıristiyan kent kurumları İslami kurumları dönüştürülmesi ve kent surlarının güçlendirilmesi ile tersane inşası gibi yapı faaliyetleri Sinop kenti için de geçerlidir (İbn Bibi 1996: I/174–175). Bu benzerlik-

ler, milletlerarası ticarete dayanan ekonomi politikalarının liman kentleri örneğindeki ortak mekânsal ve işlevsel bildirgesi olarak tanımlanabilir.

### **Diğer Selçuklu Limanları: Fatsa ve Samsun**

Selçuklu üretim–dağıtım sitemi içinde ana ulaşım güzergâhları dışındaki alternatif güzergâhlar üzerinde konumlandırılmış, bu nedenle, işlevsel kimlik açısından [tarihi kaynaklarda sınırlı bilgi bulunması bakımından] arka planda kaldığı düşünülen diğer liman kentleri ise Fatsa ve Samsun olarak sayılabilir. Ancak, Samsun kentine göre Fatsa limanının Selçuklu çağındaki işlevsel niteliğine ilişkin kaynaklar oldukça sınırlıdır. Bu durumu, Selçuklu yerleşme sistemi ve ulaşım ağı içindeki Samsun kentine göre ikinci derece kervan güzergâhı üzerindeki konumsal niteliklerine dayalı olarak yaratılan ticaret hacmi ve ekonomik etkinlik kapasitesi ile açıklamak mümkündür.

**Fatsa** limanının işlevsel varlığına ve rolüne ilişkin tek kayıt; XII. yüzyılda Akdeniz kıyısındaki Ayas limanından Anadolu'ya giriş yapan Cenevizli noterlerin Karadeniz ötesindeki Suğdak limanına Fatsa limanı üzerinden seyahat ettiğine ilişkindir (Bratianu 1929: 159, Balard 1983: 35). Bu seyahatin ayrıntılarında, Fatsa limanında yerleşik Cenevizli tüccarların borçlanma senetleri alıp-verdiklerine ya da Karadeniz ötesinde Sudak ve Kefe limanlarından tuz ya da kumaş veya deri gibi mal–ürünlerin Anadolu'ya Fatsa limanı üzerinden aktarıldığına yapıldığına ilişkin kayıtlara dayanılırsa, Fatsa limanını yerel ölçekte finans merkezi olarak değerlendirmek mümkündür (Baykara 2015: 412–420, Balard 1995: 23–32).

**Samsun** limanı ise mekânsal açıdan özel bir durum gösterir: Selçuklu yapı kitabeleri, Kafir Samsun olarak anılan Bizans egemenliğindeki Amisos limanının yakınında Sultan II. Kılıç Aslan döneminde “Müslüman Samsun” adıyla bir liman yerleşmesi kurulduğuna işaret etmektedir (Özergin 1971: 61–72). Nitekim döneme ilişkin seyahat anlatılarında; XIV. yüzyılda her biri birbirinden bir ok atımı uzakta konumlanmış ve çevresi surlarla çevrilmiş, dini ve etnik açıdan birbirinden farklı olmakla birlikte, işlevsel kimlik açısından milletlerarası mübadele merkezi olarak ortak işlev üstlenmiş birbiri ile rekabet eden Türk Samsun, İtalyan Simisso ve Rum Amisos olmak üzere üç farklı yerleşmeden bahsedildiği görülür (Bryer 1986: 275–276, De Clavijo 1993: 67, Schiltberger 1995: 48–51).

Tarihi kaynaklar, Samsun limanının Karadeniz'deki ilk Selçuklu liman kenti olarak özellikle Tokat yöresindeki bakır madenlerinin dış satımı için antrepo limanı işlevi üstlendiğine işaret etmektedir (Cahen 1994: 127, Tuğlacı, 263). Bu noktada, Samsun kentinde darphane kurulduğuna/bulduğuna ilişkin Selçuklu vakâyi–name kayıtları ve nümizmatik bulgular; Samsun limanının Karadeniz kıyısında Sinop limanı ile rekabet edebilecek ölçüde ekonomik artı değer üretebilen ticari lojistik merkez olduğunu düşündürmektedir (Aksarayî 2000: 206, Hinrichs 1991: 29–37). Nitekim bu işlevsel nitelikleri ile Karadeniz ticaretinden pay alma arayışları kapsamında Trabzon Rum İmparatorluğu ile Selçuklular arasında askeri mücadelelere konu olduğu bilinmektedir (Cahen 1994: 127).

Diğer taraftan, Selçuklu yönetim mekanizmasının mekânsal bileşenleri olarak örgütlenen idari birim organizasyonları kapsamında bir değerlendirme yapılırsa; Karadeniz kıyılarının Sinop merkezli Kuzey Uc Eyaleti ile Samsun merkezli Canik Eyaleti olmak üzere iki ayrı idari birim olarak örgütlenmesi, Samsun kentinin ekonomik etkinlik merkezi işlevinin yanısıra siyasal-yönetimsel merkez işlevine de vurgu yapması bakımından önemli görülmelidir (Aksarayî 2000: 63-207, Münecimbaşı 2001: 49-50). Bu noktada, 14.-15. yüzyıllarda Alman Hacıların Kudüs yolunda Samsun limanını kullanarak Anadolu'ya giriş yaptığı ya da 14. yüzyıldan itibaren deniz ticaretinin Sinop limanından Samsun limanına yöneldiğine ilişkin kayıtlar, Samsun kentinin Selçuklu döneminde kazandığı işlevsel kimliğini, sonraki yüzyıllarda<sup>1</sup> sürdürdüğünü göstermesi bakımından önemlidir (Busch 1983: 509-533, Le Strange 2015:196).

Ancak, bölgelerarası ticaret etkinliğine dayanan ekonomik tabanlı rekabet ile deniz aşırı askeri organizasyonlar bağlamında, Sinop kentinin gerek ekonomik etkinlik gerekse idari-askeri statü açısından Samsun kentine belirgin bir üstünlük sağladığı görülmektedir. Bu üstünlük; Samsun kentinin yakın komşuluğunda iki ayrı yerleşmenin bulunmasının ortaya çıkardığı askeri-stratejik tehdit/risk, buna karşılık, Sinop kentinin sahip olduğu daha korunaklı-elverişli doğal liman altyapısı ve Anadolu ulaşım sistemine kervansaraylar ile bağlanan etkin lojistik altyapı desteği ile açıklanabilir.

Selçuklu vakâyî-name kayıtları; yaklaşık iki yüzyıl süren Selçuklu egemenlik dönemi boyunca, gerek denizaşırı fetih faaliyetlerinde gerekse Trabzon Rum İmparatorluğu ile ekonomik rekabet sürecinde Sinop limanının gerek doğal liman avantajları gerekse ekonomik ve yönetimsel işlevler açısından Karadeniz kıyısındaki öncelikli Selçuklu liman kenti ve lojistik merkezi olduğunu ortaya koymaktadır.

## SONUÇ

Selçuklu çağında Anadolu coğrafyasında örgütlenmiş üretim-dağıtım sisteminin giriş-çıkış merkezleri niteliğindeki liman kentlerinin, dış alım-dış satım ya da milletlerarası/bölgelerarası mübadele merkezleri olmasının ötesinde askeri-stratejik işlevler de üstlendiği belirlenmiştir. Bu açıdan; dönemin askeri-siyasal koşulları ile insan-hayvan gücüne dayanan üretim-dağıtım teknolojisinin gerektirdiği mekânsal ve işlevsel ilişkileri ağının mekânsal ürünleri olarak değerlendirilebilir. Dolayısıyla, Selçuklu lojistik sisteminin, bölgeler-arası/milletler-arası ticaret potansiyelleri kapsamında kıtalar-arası coğrafi geçiş bölgesi niteliğindeki Anadolu coğrafyasına yönelen mal-ürün ya da insan-hizmet akımlarının mekânsal ve işlevsel gereksinimlerine uygun olarak kurgulandığını söylemek mümkündür. Bu yönüyle bakılırsa, lojistik sisteminin omurgası; bölgeler-arası/milletler-arası ticaret akımlarının Anadolu coğrafyasına giriş-çıkış merkezleri ya da dış alım-dış

<sup>1</sup> Fransız arşiv belgelerine dayanan güncel bir araştırmada, Samsun limanının 20. yüzyılda Trabzon liman ile rekabet edebilecek düzeyde teknik altyapı olanaklarına sahip olduğu kaydedilmektedir. Bakınız: Yılmaz (2015): 1039-1072.

satım faaliyetlerine dayalı aktarım–dağıtım/antrepo merkezleri olmasının yanısıra askeri–stratejik üs işlevi de üstlenen liman kentlerinin oluşturduğu açıktır.

Liman kentleri odak olmak üzere örgütlenen Selçuklu lojistik sisteminin mekânsal bileşenlerini ise kırsal ve kentsel olarak kategorize etmek mümkündür. Kırsal alanlardaki bileşenleri kervan güzergâhları boyunca örgütlenmiş ticaret–depolama–konaklama işlevinin yanısıra lojistik–destek sisteminin güvenliğinden de sorumlu kılınmış kervansaray tesisleri olarak ifade edilebilir. Kentsel alanlar sözkonusu olduğunda ise; faaliyet ya da uzmanlık kollarına göre sıra düzeninde örgütlenmiş çarşı–pazarlar ya da tüccar hanları ile yabancı tüccarların konumlandığı fonduk adı verilen konaklama–depolama–satış ünitelerinin oluşturduğu düşünülebilir.

Bu noktada, Selçuklu lojistik merkezlerin ortak mekânsal ve işlevsel niteliklerini *askeri–stratejik* ve *ekonomik* olmak üzere 2 (iki) kategoride altında karakterize etmek mümkündür. Birincisi, milletlerarası deniz ticaretinin güvenlik–denetimi ile ulusal savunma sistemi için belirli oranda askeri güç bulundurulmuş ve donanma altyapısına (dar’üs sına–tersane) ilişkin tesisler ile desteklenmiş askeri organizasyon merkezleri–askeri üs işlevi üstlenmiş olmalarıdır. İkincisi, milletlerarası kara–deniz ticaret akımları kapsamında mal–ürün–hizmet aktarım merkezleri noktaları olarak han–fonduk gibi satış–depolama/antrepo ve gümrükleme işlevlerindeki ticaret üniteleri eşliğinde örgütlenmiş kentsel merkezleri –özellikle liman bölgesi– ile piyasa denetim mekanizması olarak para basım merkezleri (darphane) ile bölgesel ekonomik merkez işlevine sahip olmalarıdır.

Ancak, Selçuklu vakâyî–name kayıtları; Antalya ve Alâîyye kentlerinin lojistik merkez işlevinin yanısıra farklı ve ayrı bir işlevsel kimliğe de sahip olabileceklerine ilişkin ipuçlarına işaret etmektedir. Vakâyî–name metinlerine göre; Antalya ve Alâîyye kentlerinin mevsimlik ya da dönemlik olarak Selçuklu sultanlarının kışlık başkentleri ya da ikametgâh merkezleri olarak kullanıldıkları kaydedilmektedir (Ibn Bibi 1996: I/315, 373–374). Bu açıdan bakılırsa, Antalya ve Alâîyye Selçuklu üretim–dağıtım sistemi içinde askeri–stratejik ve ekonomik faaliyetler için lojistik hizmet/destek merkezi olmasının yanısıra yönetsel işlevler de üstlendiği de söylemek mümkündür.

Araştırmanın sonunda, “lojistik merkez” kavramının tarihsel arka plan bağlamında belirli bir coğrafyada örgütlenmiş yerleşmeler sistemi ve ulaşım ağı bünyesinde coğrafi eşiklerin aşıldığı, bu çerçevede, farklı ulaşım türlerinin kesişim ya da aktarım–dağıtım noktasında mekânsal ve işlevsel gerekliliğe dayalı olarak ortaya çıktığını söylemek mümkündür. Bu yönüyle, Anadolu coğrafyasında değişen–dönüşen ekonomik koşullar ve ulaşım–iletişim teknolojisi bağlamında örgütlenecek lojistik merkezlere, yer seçimi kararları bağlamında tarihsel arka plana dayalı değerlendirmelerin önem ve gerekliliği bakımından katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

**KAYNAKLAR**

- Aksarayî (2000). *Müsâmeretü'l Ahbar*. Çev. Mürsel Öztürk, Ankara: TTK Yayınları.
- Anonim (1998). *Türkçe Sözlük*, 2, Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları.
- Artuk, İ. ve Artuk, C. (2003). "Bazı İslâm Şehirlerinde Hangi Devletler Sikke Kesmiş ve Bu Şehirlere Ne Gibi İsimler Verilmiş", *TTK Belleteni*, LXVII(249), 421-446.
- Aslanapa, O. (1974). "Türk Denizciliği ve Selçuklu Tersaneleri", *Türk Kültürü*, 146, 69-77.
- Atan, T. (1990). *Türk Gümrük Tarihi: Başlangıçtan Osmanlı Devleti'ne Kadar*, Cilt: I, Ankara: TTK Yayınları.
- Ayönü, Y. (2008). "Türkiye Selçuklu Devleti ile Trabzon İmparatorluğu Arasında Karadeniz Bölgesindeki Hâkimiyet Mücadeleleri (1204-1243)", *Tarih İncelemeleri Dergisi* XXIII(1), 15-35.
- Balard, M. (1983). "Gênes et la mer Noire (XIIIe-XVe siècles)", *Revue Historique*, 547, 31-54.
- Balard, M. (1995). "The Greeks of Crimea under Genoese Rule in the XIVth and XVth Centuries", *Dumbarton Oaks Papers*, 49, 23-32.
- Baykara, T. (2015). "Deniz Ticareti Açısından Karadeniz'in Güney Kıyıları ve Özellikle Fatsa", *ODÜ Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 412-420.
- Bratianu, G.I. (1929). *Recherches Sur Le Commerce Genoïse Dans La Mer Noire Au XIII. Siecle*. Paris: Librairie Orientaliste Paul Geuthner.
- Bryer, A (1986). "Structure of the Late Byzantine Town: Dioikismos and the Mesoi", *Continuity and Change in Late Byzantine and Early Ottoman Society*, Anthony Bryer ve Heath Lowry (eds), Birmingham: University of Birmingham ve Dumbarton Oaks Press, 263-279.
- Busch, W. (1983). "14./15. yüzyılda Kudüs'e giden Alman hacıların Türkiye izlenimleri", *TTK Belleteni*, XLVI (183), 509-533.
- Cahen, C. (1968). *Ibn Sa'id Sur L'Asie Mineure Seldjuqide*, A.Ü. DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi, IV(10-11), 41-50.
- Cahen, C. (1994) *Osmanlılardan Önce Anadolu'da Türkler*, Çev. Yıldız Moran, İstanbul: E Yayınları.
- Çulpan, C. (1975). *Türk Taş Köprüleri*, Ankara: TTK Yayınları.
- Dağgöl, İ.B. (2009). "A 13th-Century Shipyard at Alanya (Alaiyye), on the Mediterranean Coast of Turkey", *International Journal of Nautical Archaeology*, 38(1), 13-20.
- De Clavijo, R.G. (1993). *Anadolu, Orta Asya ve Timur: Timur Nezdinde Gönderilen İspanyol Sefiri Clavijo'nun Seyahat ve Sefaret İzlenimleri*, Çev. Ömer Rıza Doğrul, İstanbul: Ses Yayınları.
- Gordlevski, V. (1988). *Anadolu Selçuklu Devleti*, Çev. Azer Yaran, Ankara: Onur Yayınları.
- Güneş, H. ve Esmer, S. (2016). "Liman Merkezli Lojistik: Ege Bölgesi İçin Bir Değerlendirme", *Journal of ETA Maritime Science* 4(4), 303-316.

- Haldon, J., Gaffney, V., Theodoropoulos, G. ve Murgatroyd, P. (2011–2012). "Marching across Anatolia: Medieval Logistics and Modeling the Mantzikert Campaign", *Dumbarton Oaks Papers* 65/66, 209–235.
- Heyd, W. (1975). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, 1, Çev. Enver Ziya Karal, Ankara: TTK Yayınları.
- Hinrichs, C. (1991). *Anadolu Selçuklu Paralarının Üzerindeki Resimler*, Çev. Aydın Ayhan, *Türk Dünyası Tarih Dergisi*, 57, 29–37.
- Ibn Bibi (1996). *El Evamirü'l-Ala'ie Fil Umuri'l-Ala'ie (Selçuk Name)*. I–II, Çev. Mürsel Öztürk, Ankara: TTK Yayınları.
- İlter, F. (1978). *Osmanlılara Kadar Türk Taş Köprüleri*, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları.
- Keçiş, M. (2012). "Türkiye Selçuklularının 1223 Yılında Trabzon Üzerine Düzenledikleri Sefer Hakkında Yeni Bir Kaynak ve Bazı Yeni Bilgiler", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 28, 40–54.
- Keskin, M.H. (2012) *Lojistik: Tedarik Zinciri Yönetimi (geçmişi, değişimi, bugünü, geleceği)*, Ankara: Nobel Yayınları.
- Kidd, J. ve Stumm, M. (2005) "From pre-medieval to post-modern times: logistics routes and their modalities have not changed much", *Management Decision* 43 (9), 1249–1261.
- Klaus, P. ve Müller, S. (2012). "Towards a science of logistics: milestones along converging paths", *The Roots of Logistics*, P. Klaus ve S. Müller (eds), Berlin: Springer Verlag, 3–26.
- Konyalı, İ.H. (1946). *Alanya (Alâiyye)*. İstanbul: Ayaydın Basımevi.
- Köymen, M.A. (1977). "Türklerin Anadolu'da Denize İlk Ulaşmaları ve Türk Dehasının Jeopolitikten Faydalanarak Medeniyet Kurmada Gösterdiği Üstünlük", *Milli Kültür* 1(3), 9–12.
- Köymen, M.A. (1977a). "Türklerin Anadolu'da Denize İlk Ulaşmaları ve Türk Dehasının Jeopolitikten Faydalanarak Medeniyet Kurmada Gösterdiği Üstünlük", *Milli Kültür*, 1(4), 13–16.
- Kuru, A.Ç. (2001). "Ortaçağ'da Sinop Şehri ve Tersanesi", *V. Ortaçağ ve Türk Dönemi Kazı ve Araştırma Sempozyumu*. Ankara: Hacettepe Üniversitesi Yayınları, 161–173.
- Le Strange, Guy (2015). *Doğu Hilafetinin Memleketleri (Mezopotamya–İran ve Orta Asya): İslam Fetihlerinden Timur Zamanına Kadar*, Çev. Adnan Eskikurt ve Cengiz Tomar, İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- Martin, M.E. (1980). "The Venetian–Seljuk Treaty of 1220", *English Historical Review*, 95 (375), 321–330.
- Murgatroyd, P., Craenen, B., Theodoropoulos, G., Gaffney, V. ve Haldon, J. (2012). "Modelling medieval military logistics: an agent-based simulation of a Byzantine army on the march", *Computational and Mathematical Organization Theory*, 18(4), 488–506.
- Müneccimbaşı (2001). *Camiü'd-Düvel–Selçuklular Tarihi; Anadolu Selçukluları ve Beylikler*. II, Çev. Ali Öngül, İzmir: Akademi Yayınları.

- Özcan, K. (2005). *Anadolu'da Selçuklu Dönemi Yerleşme Sistemi ve Kent Modelleri*. Basılmamış Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- Özergin, M.K. (1959). *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları*, Basılmamış Doktora Tezi, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, İstanbul.
- Özergin, M.K. (1971). "Türkiye Kitabeleri", *Sanat Tarihi Yıllığı*, IV, 61-72.
- Peacock, A.C.S. (2006). "The Saljuq Campaign against the Crimea and the Expansionist Policy of the Early Reign of Ala al-Din Kayqubad", *Journal of the Royal Asiatic Society*, 16(2), 133-149.
- Peacock, A.C.S. (2010). "Sinop: A Frontier City in Seljuq and Mongol Anatolia", *Ancient Civilizations from Scythia to Siberia* 16(1), 103-124.
- Redford, S. (2010). "Sinop in the Summer of 1215: The Beginning of Anatolian Seljuk Architecture", *Ancient Civilizations from Scythia to Siberia* 16(1), 125-538.
- Rice, T.T. (1966). *The Seljuks in Asia Minor*, Glyn Daniel (ed), London: Thames and Hudson.
- Riefstahl, R.M. (1941). *Cenubi Garbi Anadolu'da Türk Mimarisi*, İstanbul: Maarif Vekaleti Yayınları.
- Schiltberger, J. (1995). *Türkler ve Tatarlar Arasında: 1394-1427*, Çev. Turgut Akpınar, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Simbat (1946). "Başkumandan Simbat Vakâyinâmesi (951-1334)", Çev. Hrand D. Andreasyan, *TTK Kütüphanesi Basılmamış Tercüme*, no:68, 80-81.
- Şahin, V. (2014). "Lojistik Coğrafyası Üzerine Bir Değerlendirme", *Marmara Coğrafya Dergisi* 29, 344-362.
- Tepić, J., Tanackov, I. ve Stojić, G. (2011). "Ancient Logistics-Historical Timeline and Etymology", *Technical Gazette*, 18(3), 379-384.
- Tuğlacı, P. (1985). *Osmanlı Şehirleri*, İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Turan, O. (1946). "Selçuk Kervansarayları", *TTK Belleteni* X(39): 471-496.
- Turan, O. (1964). "Ortaçağlarda Türkiye-Kıbrıs Münasebetleri", *TTK Belleteni*, XXVIII (110), 209-227.
- Turan, O. (1971). *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul: Turan Neşriyat Yurdu Yayınları.
- Turan, O. (1988). *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar*, Ankara: TTK Yayınları.
- Uzunçarşılı, İ.H. (1934). "Antalya'nın Ehemmiyeti", *Ülkü*, 4(19) 9-12.
- Ülkütaşır, M.Ş. (1949). "Sinop'ta Selçuklular Zamanına Ait Tarihi Eserler", *Türk Tarih, Arkeologya ve Etnogrfya Dergisi* 5, 113-151.
- Yardım, A. (2002). *Alanya Kitabeleri*, İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınları.
- Yılmaz, Ö. (2015). "Fransız Arşiv Belgelerine Göre 20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı", *TTK Belleteni* LXXIX (286), 1039-1072.