

<b>Makale Bilgisi:</b> Altuntaş, M. (2020). Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri. DEÜ Edebiyat Fakültesi Dergisi, Cilt: 7, Sayı: 2, ss. 262-285.	<b>Article Info:</b> Altuntaş, M. (2020). Maritime Activities of Anatolian Seljuks. DEU Journal of Humanities, Volume: 7, Issue: 2, pp. 262-285.
<b>Kategori:</b> Araştırma Makalesi	<b>Category:</b> Research Article
<b>Gönderildiği Tarih:</b> 29.12.2019	<b>Date Submitted:</b> 29.12.2019
<b>Kabul Edildiği Tarih:</b> 27.04.2020	<b>Date Accepted:</b> 27.04.2020

## ANADOLU SELÇUKLULARINDA DENİZCİLİK FAALİYETLERİ<sup>1</sup>

Murat Altuntaş\*

### ÖZ

Türkler Malazgirt Savaşı'ndan kısa bir süre sonra denizlerde de varlık göstermişlerdir. Ancak bu dönem yaklaşık olarak sadece on beş yıl sürmüş ve Haçlı Seferleri nedeniyle Türkler yaklaşık yüz yıl denizcilikle fazla ilgilenememişlerdir. Bu nedenle Anadolu Selçukluları için Myriocephalon Savaşı bir dönüm noktası teşkil etmiş, bu savaştan sonra Türk denizcilik faaliyetleri artış göstermiştir. XII. yüzyılın sonlarında yeniden canlanan bu faaliyetler, deniz ticareti ve donanma faaliyetlerini kapsamaktaydı. Sinop, Antalya ve Alâiye'nin fethedilerek birer deniz üssü haline getirilmesi, Anadolu Selçuklularının Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de etkili bir konuma gelmesini sağladı. Türk savaş ve ticaret gemileri buralardaki tersanelerde inşa edildi. Anadolu Selçuklularının Köseadağ Savaşı'nda yenilerek İlhanlılara tabi hale gelmeleri ise, bu girişimlerin devamını önledi. Onlardan Türk beyliklerine geçen denizcilik mirası, denizcilik faaliyetlerinin XIII. yüzyılın sonlarından itibaren bu beylikler tarafından yürütülmesini sağlayacaktır.

**Anahtar Sözcükler:** Denizcilik, Karadeniz, Akdeniz, Sinop, Antalya, Alâiye

## MARITIME ACTIVITIES OF ANATOLIAN SELJUKS

### ABSTRACT

The Turks showed existence at sea shortly after the Battle of Malazgirt. However, this period lasted only about fifteen years and the Turks couldn't be interested in maritime for nearly a hundred years because of the Crusades. Therefore, the Battle of Myriocephalon had been a turning point for the Anatolian Seljuks, and Turkish maritime activities had increased after this war. These activities, which revived at the

<sup>1</sup> Bu makale, Murat Altuntaş'ın Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Bölümü'nde, Prof.Dr.Mustafa DAŞ'ın danışmanlığında yürütülen "XI.-XIV. Yüzyıllarda Anadolu'da Deniz Üsleri ve Tersaneler" başlıklı doktora tezinden türetilmiştir.

\* Doktora öğrencisi, Dokuz Eylül Üniversitesi, murat.altuntas@ogr.deu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-7316-3228

end of XIIth century, included maritime trade and navy. The conquest of Sinop, Antalya and Alâiye and their transformation into a naval base enabled Anatolian Seljuks to become effective in Blacksea and East Mediterranean. The Turkish merchant ships and warships were built in the shipyards there. But the defeat of Anatolian Seljuks in the Battle of Köseadağ and becoming subordinate to the Ilhanites prevented the continuation of these attempts. Although, the maritime heritage that passed from them to Turkish principalities will ensure that maritime activities are carried out by these principalities.

**Keywords:** Maritime, Blacksea, Mediterranean, Sinop, Antalya, Alâiye

## 1. GİRİŞ

XI-XIV. yüzyıllar arasında varlık gösteren Anadolu Selçukluları hangi denizlerde ne zaman faaliyet göstermişler, hangi limanları kullanmışlar, hangi devletlerle ilişki kurmuşlar ve nasıl bir deniz gücüne sahip olmuşlardır? Bu soruları cevaplamak amacıyla hazırlanan yazıda, Türk denizciliğinin geldiği seviyenin ilk basamakları hakkında bir değerlendirme yapmamızı sağlayacak olan sivil ve askerî denizcilik faaliyetleri incelenmiştir.

Türklerin Anadolu'yu yurt edinmeleriyle birlikte kurulan Anadolu Selçuklu Devleti, Anadolu'nun fethinin tamamlanmasında büyük rol oynamıştır. Kuruluş yıllarında Büyük Selçuklu Devleti ile iki defa karşı karşıya gelmesi, Çaka Beyliği ile ihtilafa düşmesi hem Anadolu Selçuklu Devleti, hem de Türk Denizciliği için olumsuz sonuçlara neden olmuştur. Buna rağmen Haçlılara karşı büyük bir mücadele vermiş, XII. yüzyılın son çeyreğinde Anadolu'da Türk Birliğinin sağlanması ile yükselişe geçmiş ve bu sıralarda denizlerde de etkili olmaya başlamıştır. Güçlü bir yapıya sahip olduğu XIII. yüzyılın ilk yarısında Karadeniz ve Akdeniz'de önemli girişimlerde bulunmuş, ancak Moğol İstilasından sonra bu durumunu koruyamamıştır.

Bu çerçevede, Anadolu Selçuklu Devleti için dönüm noktası sayılabilecek başlıca büyük olayları, 1071 Malazgirt Savaşı, 1176 yılında Bizans İmparatorluğu ile yapılan Myriokephalon Savaşı ve 1243 yılında Moğollarla yapılan Köseadağ Savaşı olarak sıralamak mümkündür. Kuşkusuz Türklerin Anadolu'ya yerleşmesinden sonra karşılaştıkları halk ile bu savaşlar dışında ticaret, iltica, evlilik gibi çeşitli ilişkileri olmuştur<sup>2</sup>. Denizlerde ve denizcilikte de bu ilişkilerin bir benzeri görülecektir. Toplumların temaslarına ilaveten devletler çapında da Karadeniz ve Akdeniz'de Anadolu Selçukluları ile Bizans İmparatorluğu, Trabzon Komnenos Devleti, Kıbrıs Lusignan Krallığı ve diğer Batılılarla savaş ve ticaret alanında temaslar meydana gelmiştir.

<sup>2</sup> Bu ilişkilerin değişik boyutları ve detayları için bkz. Daş, 2006, ss. 171-186.

Türklerin Anadolu'yu fethi Anadolu'nun Asya ile bağlantısını sağlayarak ticaretin artmaya başlamasına neden olmuştur. Cahen, fetihler nedeniyle ticaretin önce yavaşladığını, XII. yüzyıldan itibaren de yükselmeye başladığını belirtmektedir. (Cahen, 2014, ss. 119-124) X. yüzyılın coğrafyacısı İbn. Havkal ve XIV. yüzyılda Anadolu hakkında bilgi veren El-Ömerî ile karşılaştığımızda ticaret artışı açıkça görülecektir. İbni Havkal X. yüzyılda Anadolu ticaretinin sönük olduğunu belirtirken (İbni Havkal, 2014, s. 168.) El-Ömerî tam tersine çok aktif bir ticareten bahsetmektedir (El-Ömerî, 2014, s. 145). Ticaretin bu seviyeye gelmesinde Anadolu Selçukluları büyük bir rol oynamıştır.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin hüküm sürdüğü yıllarda İtalyan Şehir Devletleri Levant'ta<sup>3</sup> aktif bir konuma gelmişler, Haçlı Seferlerinin de katkısıyla Doğu Akdeniz limanlarına yerleşmişler, Ege, Marmara ve Karadeniz'e kadar yayılmışlardır. Bizans İmparatorluğu donanması, Komnenoslar döneminde yeniden etkili bir duruma gelmiş ve yaklaşık XII. yüzyıl boyunca bu durumunu büyük oranda sürdürmüştür. İstanbul'un Latinler tarafından işgalinden sonra ise sadece Ege ve Marmara'da kaybettikleri toprakları geri almak için mücadele vermiş, II. Andronikos döneminden itibaren de faaliyetlerine son verilmiştir. Bu dönemde etkili kara ordusuna sahip Moğollar ve İlhanlılar ise deniz gücüne sahip değillerdi. Mısır'da önemli bir deniz gücüne sahip olan Fatımiler ve onlardan sonra Eyyubiler ve Memlükler genellikle Haçlılarla mücadelede kullandıkları donanmalara sahiptiler.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin Marmara bölgesinde kurulması denizcilikle ilgili politikalar geliştirmesinin önünü açmıştır. Bu durumun bir neticesi olarak denizcilikle ilgili ilk girişimler de Marmara Denizi'nin doğu kıyılarında gerçekleşmiştir. Haçlı Seferlerinin etkisiyle Ege ve Marmara kıyılarının terk edilmesi denizcilik faaliyetlerinin Karadeniz ve Akdeniz'e kaymasına yol açmıştır. Bu denizcilik faaliyetleri, Türk Denizciliğinin temellerinin atıldığı, XV. yüzyıldan itibaren etkili bir konuma gelecek olan Osmanlı Donanmasının tarihi gelişimi için ilk basamakları teşkil eden bir dönemdir.

## 2. Devletin Kuruluş Yılları

### 2.1. Süleymanşah Dönemi

Malazgirt Savaşından sonraki yıllarda büyük bir hızla Anadolu'yu fetheden Selçuklu Komutanları ve Türkmen Beyleri, ele geçirdikleri bölgeleri genişleterek kendi beyliklerini kurmuşlar,<sup>4</sup> Erzurum ve civarına Saltuklular, Erzincan ve Divriği bölgesine Mengücekler, Mardin ve Diyarbakir civarına

<sup>3</sup> Levant: İtalyanlar tarafından Bizans İmparatorluğu'nun Doğu Akdeniz bölümüne verilen isim (Turan, 1990, s. 18).

<sup>4</sup> Türklerin Anadolu'yu fethetme süreci için bkz. Yinanç, 2013; Turan, 1971; Sevim, 1988.

Artuklular, Sivas, Amasya, Tokat ve Kayseri civarına da Danişmentliler yerleşmişlerdir. Selçuklu hükümdar ailesine mensup Kutalmışoğlu Süleymanşah idaresinde kurulan Anadolu Selçukluları ise bunların batısında kurulmuş ve kısa zamanda daha etkili bir devlet haline gelmiştir. Bizanslılarla ve Haçlılarla uzun mücadelelerde bulunan Anadolu Selçukluları, Süleymanşah ve I. Kılıçarslan'ın Büyük Selçuklularla karşı karşıya gelmesine ve yapılan savaşlarda yenilerek yara almasına rağmen güçlü bir devlet olduğunu göstermiş ve zamanla diğer beylikleri de hâkimiyeti altına almıştır.

Süleymanşah'ın 1075 yılında İznik'i fethederek başkent yapması, Anadolu Selçuklularının denizlerle ilgilerini artırmıştı. Batı yönünde ilerlemeye devam eden Türkler Marmara kıyılarına yayılmışlar ve İstanbul Boğazı'ndan geçişleri kontrol edebilecek duruma gelmişlerdi.<sup>5</sup> Türkler "Boğazın Anadolu sahillerinde gümrük daireleri tesis ettirmiş ve gelen-geçen gemilerden vergi almaya başlamıştı" (Yinanç, 2013, 88; Merçil, 2009, s. 24).

Bizans İmparatorluğunun 1071-1081 yılları arasında karışık bir durumda olması, Türk fetihlerini de kolaylaştırmıştır. Bu yıllarda Bizans tahtında dört İmparator değişikliği gerçekleşirken Türkler de bu değişikliklerde rol oynamışlardır. Bu mücadeleler sonunda başa geçen I. Aleksios, batıdan daha büyük tehdit olarak gördüğü Norman tehlikesini dikkate alarak Süleymanşah ile bir antlaşma yapmıştı (Anna Komnena, 1996, s. 126). Bu antlaşmayla Anadolu Selçukluları, Bizans başkenti yakınlarından çekilmişler ve İstanbul Boğazı'ndan uzaklaşmışlar ancak bunun gerisindeki Anadolu topraklarında Türk egemenliğini kabul ettirmişlerdir (Nikephoros Bryennios, 2008, ss. 147-149).

Süleymanşah'ın Antakya'nın fethine giderken gemilerle bölgeye hareket ettiği nakledilmektedir (Merçil, 2009, s. 24). Abû'l-Farac, Sultan'ın 1082 yılında Tarsus ve Antardus'u el geçirdikten sonra gemiler hazırlattığını ve buradan Antakya'nın fethine gittiğini yazar<sup>6</sup> (Abû'l-Farac, 1987, s. 330). Nitekim Antakya gemilerle desteklenen bu sefer sonucunda 1085 yılında Anadolu Selçuklu topraklarına katılmıştır. Bu kayıtlar, Türklerin Kilikya'da da denizcilik faaliyetlerinde bulduklarını göstermektedir.

<sup>5</sup> Bu ifadeler Nikephoros Bryennios'tan aktarılmaktadır. Anna Komnena böyle bir durumdan açıkça bahsetmese de bazı ifadelerinden Türklerin İstanbul boğazını kontrol altına aldıklarını çıkartabilmek mümkündür: "...İstanbul Boğazı'nda şimdi Damalis (Üsküdar) denen kente kadar atlı ve yaya akınlar yaptığına, pek çok ganimet devşirdiğine, hatta neredeyse denizi (boğazı) bile aşmaya kalkışacak olduğuna..." (Anna Komnena, 1996, s. 124).

<sup>6</sup> Urfalı Mateos Antakya'nın fethini anlatırken gemilerden bahsetmemiş fakat Süleymanşah'ın "uzak yollardan gizlice" geldiğini belirtmiştir. Bu "uzak" yollardan birisinin de deniz yolu olması muhtemeldir. (Urfalı Mateos, 2014, s. 161)

## 2.2. Ebu'l Kasım Dönemi

Süleymanşah'tan sonra devleti kısa bir süre idare eden Ebu'l Kasım, Gemlik'te gemi inşa faaliyetlerini başlatmıştı. Aslında bu girişim denize çok yakın bir yerde kurulan Anadolu Selçukluları için çok yerinde bir faaliyetti. Aynı yıllarda İzmir'de ilk Türk donanmasını inşa ettiren Çaka Bey de Ege Denizi'nde etkili seferler yapmış, Midilli'den Rodos'a kadar Anadolu yakınındaki adaları ele geçirmişti. Bunun ardından Marmara'da da gemi inşa faaliyetlerinin başlaması, Türklerin Levant'ta denizcilik alanında etkili bir konuma gelmelerini sağlayacaktı.

Ancak Ebu'l Kasım'ın bu akıllıca politikası, devletin Bizans ile harp halinde olması nedeniyle tamamlanma imkânına sahip olamadı. Çünkü Marmara Denizi Bizans İmparatorluğu için hayati öneme sahipti ve Ege'den sonra Marmara'da da yeni bir Türk Donanmasının varlığı, Bizanslıların iki taraftan baskı altında kalmasına yol açacaktı. I. Aleksios tüm bu nedenlerle Gemlik'te gemi inşa faaliyetlerinin başladığı haberini alır almaz buraya bir filo göndermiş ve henüz inşa halindeki gemileri yaktırmıştır (Anna Komnena, 1996, s. 198). Anadolu Selçuklularının bu olayların hemen ardından Haçlı Seferlerine maruz kalmaları, denizcilikle ilgili faaliyetlere yönelmelerine engel teşkil edecek ve Türk denizcileri bundan sonra Marmara Denizi'nde ancak XIV. yüzyılın başlarında görülecektir.

Aslında Gemlik (Kios), gemi inşası için büyük bir potansiyele sahipti. Nicea (İzmit), Prusa (Bursa) gibi büyük şehirlerin yakınında bulunması, körfezin derinlik, sahil yapısı gibi özelliklerinin bir liman için uygun niteliklere sahip olması, Anadolu'nun diğer bölgeleriyle ulaşım imkânları bu potansiyelin başlıca kaynaklarıdır.<sup>7</sup> Nitekim Osmanlı egemenliğinde burada tekrar gemi inşa faaliyetlerinin başladığı görülecekti. Körfezin güneyindeki tepelere Tersane Sırtı adı verilmesinin de bu civarda bir tersane kurulmuş olduğu izlenimini vermektedir. Texier, Gemlik'in eski limanının dolduğunu ve bahçe haline gelmiş olduğunu, yeni limanda demir atma yeri ve büyük gemiler yapılan bir tersane bulunduğunu belirtmiştir (Texier, 2002, s. 189).

## 3. Çaka Bey ve Anadolu Selçukluları

Çaka Bey; Bizans sarayında bir süre kalmış, I. Aleksios Komnenos'un (1081-1118) İmparator olması ile birlikte İstanbul'dan ayrılmış ve İzmir'e gelerek beyliğini kurmuştur. Bu yönüyle Anadolu Selçuklularından bağımsız bir devlet olarak ortaya çıkan Çaka Beyliği, politik alanda çeşitli girişimlerde bulunarak Anadolu Selçukluları ve Peçeneklerle ittifak kurmayı düşünmüştür. Türklerle ittifak girişimlerinin hedefinde Bizans İmparatorluğu bulunan Çaka

<sup>7</sup> Gemlik bu özellikleri sayesinde bugün de önemli sayıda liman ve gemiye ev sahipliği yapmaktadır (Koday ve Baki, 2014).

Bey, bu konuda tam bir sonuca ulaşamayacak, asıl başarılarını ise denizcilik alanında ortaya koyacaktı.

Çaka Bey, beyliğini kurduktan sonra İzmir civarında Klazomenai (Urla), Foça gibi limanları ele geçirmiş ve İzmir'deki tersanede bir Türk donanması vücuda getirmeye başlamıştır. Bu donanmayla kısa bir süre içerisinde Ege Denizi'ndeki adalara seferler düzenleyerek Midilli, Sakız, İstanköy ve Rodos adalarını fethetmiştir. Onun bu faaliyetleri Bizans İmparatoru I. Aleksios'un Niketas Kastamonites komutasında Ege Denizi'ne bir donanma göndermesine yol açmıştır. Bu donanmayla Sakız ile Karaburun Yarımadası arasındaki Koyun Adaları yakınlarında karşılaşan Çaka Bey komutasındaki Türk donanması, parlak bir zafer kazandığı gibi Bizans gemilerinin de büyük bir kısmını ele geçirmiştir. (Anna Komnena, 1996, ss. 229-230). Türk Deniz Harp tarihine Koyun Adaları Savaşı olarak geçen bu mücadele, Türklerin ilk deniz zaferi olması ve onların denizcilikte de etkili olabileceklerini göstermesi açısından büyük önem taşımaktadır.

Bundan sonra Çaka Bey'e karşı daha geniş çaplı seferler düzenlemek zorunda kalan Bizans donanması, kaybettiği adaları güçlkle geri alabilmiştir. Buna rağmen mücadeleye kara ordusuyla devam eden Çaka Bey'in Çanakkale Boğazı kıyısında bir deniz üssü olan Abydos'u muhasara etmiştir. Bizans İmparatorluğu'na karşı Peçeneklerle ortak hareket ettiği anlaşılan Çaka Bey'in Marmara kıyılarına yönelmesi değişik sonuçlara yol açtı. Onun bu hareketine karşı I. Aleksios'un kışkırtmaları, Anadolu Selçuklu Sultanı I. Kılıçarslan (1092-1107) ile aralarının açılmasına neden olmuştur. Bu anlaşmazlığı müteakiben kısa bir süre sonra başlayan Haçlı seferinin de yardımıyla Bizanslılar tarafından Çaka'nın denizci beyliğine son verilmiştir (Anna Komnena, 1996, ss. 247-248).<sup>8</sup>

Türk devletleri arasındaki anlaşmazlık Bizans politikaları ile birleşince Türk denizciliği için olumsuz sonuçlara neden olmuş ve ilk denizcilik faaliyetleri bu nedenle kısa süreli olmuştur. Türklerin Anadolu'da ilk denizcilik faaliyetlerini başlatan, ilk tersanesini işleten, ilk donanmasına komuta eden ve ilk deniz seferlerini yapan Çaka Bey'in faaliyetlerinin sona ermesi, Türk denizciliğinin gelişimini büyük ölçüde etkilemiş; Türklerin yeni bir denizcilik hamlesi gerçekleştirmesi yaklaşık bir asır sonra, Ege'deki Türk varlığının tekrar ortaya çıkması ise iki asır sonra Batı Anadolu beylikleri döneminde mümkün olabilmıştır.

---

<sup>8</sup> Çaka Bey'in hayatı ve faaliyetleri hakkında detaylı bilgi için bkz. Kurat, 1966. Çaka Bey'in İzmir tarihindeki yeri ve önemi için bkz. Daş, 2009; II.Uluslararası Çaka Bey Sempozyumu (22 Mart 2018, İzmir) kapsamında bildiri sunan 18 tarihçinin Çaka Bey hakkındaki değerlendirmeleri için bkz. Turan ve diğerleri, 2018.

#### 4. Birinci Haçlı Seferi'nden Myriokephalon Savaşı'na Kadar (1096-1176)

Türklerin Anadolu'yu fethi üzerine başlayan Haçlı Seferleri, Anadolu'da büyük bir tahribata yol açtığı gibi Türk Denizcilik faaliyetlerini de olumsuz yönde etkilemiştir. İznik Haçlıların eline geçince başkent Konya yapılmış, sahil kesimleri Bizans İmparatorluğu tarafından geri alınmıştır. Haçlı Seferlerinin büyük kitleler halinde gerçekleştiği ve Anadolu'nun da bunun etkisinde kaldığı 1096 yılından 1189 yılına kadar Anadolu Selçukluları denizlerden büyük oranda uzak kalmışlardır. Bu dönemde Danişmentlilerin Anadolu'nun kuzeyinde daha etkili olmaları nedeniyle bazı bölgelerde sahillere ulaşmaları söz konusu olmuştur. Özellikle Kastamonu'dan Ordu'ya kadar olan bölgenin Türk boylarının yerleşim alanı haline geldiğini bu minvalde sahil şeridine kadar yayılmış olduklarını söylemek mümkündür.

İlk Haçlı saldırılarını göğüsleyen Danişmentliler ve Anadolu Selçukluları, çekildikleri Anadolu içlerinden kısa süre sonra sahil bölgelerine doğru akınlara başlamışlardır. Türkmen göçlerini de arkasına alan bu akınlar kuzey, batı ve güney yönlerinde gerçekleşiyordu (Sevim, 1988, s. 119). Bu akınlar XII. yüzyıl boyunca sürecekti ve Bizanslıların Kuzey ve Güney Anadolu'ya çeşitli askeri seferler düzenlemelerine yol açacaktır. Bizanslılar Anadolu'nun güneyindeki Pamfilya ve Kilikya gibi toprakları elde tutmakta başarılı olmalarına karşın Paflagonya ile Kızılırmak ile Yeşilirmak arasındaki bölgelere iyice yerleşen Türkleri buradan atmayı başaramamışlardır.<sup>9</sup> Neticede Türklerin Karadeniz'e doğru yayılması ve yerleşmesinin önü açılmıştır. Bu durumun dolaylı bir sonucu da XI. yüzyılın sonlarından itibaren özerk bir hale gelen Trabzon'un İstanbul'dan gittikçe daha bağımsız hareket etmesidir. Bu gelişmeler Dördüncü Haçlı Seferi'nden sonra Komnenoslar tarafından burada ayrı bir devlet kurulmasına da zemin hazırlamıştır.

#### 5. Myriokephalon Savaşı'ndan Köseadağ Savaşı'na Kadar (1176-1243)

Türklerin XII. yüzyıl sonlarında ticarî maksatla özellikle Karadeniz'de görülmeleri onların bu tarihlerden daha önce sahil bölgelerine yerleştiklerini ve denizcilikle uğraştıklarını göstermektedir. Anadolu Selçuklularının 1176 yılında Bizans İmparatorluğu ile yapılan Myriokephalon Savaşı'nı kazanmaları, Türklerin Anadolu'da daha rahat hareket etmelerini ve ticaret maksadıyla sahil kesimindeki limanlara yerleşmelerini ve denizcilikle uğraşmalarını desteklemiştir.<sup>10</sup> XII. yüzyılın son çeyreğinde Bizans

<sup>9</sup> Cahen Bizans'ın bu başarısını, Antakya ve Kilikya'yı elinde tutmak için büyük çaba harcamasına, hatta bunun için Türklerle bile anlaşma yapmasına dayandırmaktadır. (Cahen, 2013, s. 139). Dolayısıyla Akdeniz sahilleri Bizans için Karadeniz sahillerinden daha değerliydi.

<sup>10</sup> Balkanlarda Peçenekler, Macarlar ve Sırpıları yenerek istikrar sağlayan Bizans İmparatoru II. Manuel Komnenos, Türkleri Anadolu'dan atmak için harekete geçmiş, ancak 1176 yılında Denizli-Afyon-Isparta civarında gerçekleşen Myriokephalon

İmparatorluğu'nun içine düştüğü karışıklıklar, Anadolu'da bir otorite boşluğu ortaya çıkarmış, özellikle liman şehirlerinde bu otorite boşluğu açıkça ortaya çıkmıştı. Bu ortamda Türkler de Samsun, Sinop ve Antalya gibi limanlarda ticaret maksadıyla görülmeye başlamıştır.

Haçlı Seferlerinin olumsuz etkilerini tamir ettikten ve Türk birliğinin sağlanmasından sonra Anadolu'da ticarî faaliyetler de artmaya başlamıştır. Bu ticaretin bir kısmını Anadolu'da üretilen, bir kısmını da kıtalararası transit mallar oluşturuyordu. (Turan, 1990, ss. 96-117) Uluslararası ticaretteki genel yükselişin yanında Anadolu'daki ticaretin de gelişmesi ulaşımın ve dolayısıyla deniz ulaşımının artmasına, limanların önem kazanmasına yol açmıştır (Cahen, 2014, ss. 116-134). Anadolu'nun batısında Bizans İmparatorluğu'nun bulunması Asya ile geniş ticaret ağına sahip Anadolu Selçuklu Devleti'nin Karadeniz ve Doğu Akdeniz'e önem vermesine yol açmıştır. Bu nedenle Karadeniz'in kuzeyinde Kırım, Doğu Akdeniz'de Eyyubiler ve onlardan sonra Memlük Devleti, bu ticarete önemli bir yere sahip olmuştur. Bu dönemde Bizans/İznik İmparatorluğu ile de ticaret devam ediyor ve özellikle transit mallar için Ege kıyılarındaki limanlar kullanılıyordu.

Devletin deniz ticareti XII. yüzyılın sonlarından itibaren özellikle Karadeniz'de gelişme göstermişti. Ancak bu yıllarda Anadolu Selçuklu Devleti'nin deniz kuvvetlerinin henüz tam anlamıyla oluşmaması bir zafiyet olarak belirmişti. Bu zafiyeti değerlendiren Bizans donanması, Türk sahillerine ve gemilerine karşı rahatça hareket edebiliyordu. III. Aleksios (1195-1203) Türklerin kontrolünde olan Samsun'u ele geçirmek için bölgeye Konstantin Phrangopulos komutasında bir donanma göndermişti. Bu donanma Samsun'daki gemileri yağmalamış, tüccarların bir kısmını öldürmüş ve bir kısmını da esir almıştı. Bu olaylara tepki gösteren Rükneddin Süleymanşah (1196-1204)'ın İmparator'dan verdiği zararın tazminini istemesi üzerine III. Aleksios geri adım atmak zorunda kalmıştı (Niketas Khoniates, 2004, ss. 92-93).

Şüphesiz bu olay, Anadolu Selçuklu Sultanları üzerinde önemli bir etki bırakmıştı. Onlar, ülkelerindeki ticareti korumak ve geliştirmek için denizlerle irtibatı sürdürmeyi ve Akdeniz ile Karadeniz kıyısında deniz üslerine sahip olmayı düşünmüşlerdir. Onları bu düşünceye sevk eden bir etken de Bizans İmparatorluğunun durumu idi. Yukarıda da kısaca değinildiği üzere, bu devletin içine düştüğü karışık durum, sahil kesimlerinde belirsiz bir durum ortaya çıkarmıştı. Bu belirsizlik Anadolu'nun diğer bölgelerini de

---

Savaşı'nda Türkmenlerle desteklenen II. Kılıçarslan'ın ordusuna karşı ağır bir yenilgi almıştır. Bu savaş sonucunda batıya ilerleme eğilimindeki Türkmen toplulukları, Eskişehir-Kütahya-Denizli hattını aşarak batıya, Ege Denizi'ne doğru iyice sokulmuşlardır.



etkiliyordu. Bu nedenle Anadolu Selçuklularının hemen denizciliğe daha çok önem vermeleri bir zorunluluk halini almıştı.

XII. yüzyılda Türk denizciliğinin Karadeniz’de Akdeniz’e göre çok daha erken tarihlerde var olduğu başka bir olaydan da anlaşılmaktadır. Kaynaklarda yer alan bilgiler de bu tezi doğrulamaktadır. Rükneddin Süleymanşah’ın sultan olmasının ardından Konya’dan ayrılarak bir süre Anadolu’da dolaşan ve Samsun üzerinden İstanbul’a giden I.Gıyaseddin Keyhüsrev’in Karadeniz yolculuğu için Samsun valisi gemiler hazırlatmıştı (İbn. Bibi, 1996, c.I, s. 69; Merçil, 2009, s. 24). Demek ki daha 1196 yılında Samsun Türklerin kontrolü altındaydı ve Anadolu Selçuklu idarecilerinin elinde sevk edebileceği gemileri de mevcuttu.

XIII. yüzyılın başlarına gelindiğinde Antalya ve Sinop limanlarının Türkler için önemi açıkça görülmüştü. İstanbul’un Haçlılar tarafından işgalinin ardından Karadeniz’in en doğal limanı Sinop, Trabzon Komnenos Devleti’nin eline geçmiş, Antalya ve Alanya (Kalonoros)’da Bizanslılar kontrolü kaybetmişlerdi. Antalya Aldobrandini adlı bir İtalyan (Niketas Khoniates, 2004, s. 226), Kalonoros ise Kyr Vart (Kir Fard) adlı bir Ermeni tarafından ele geçirilmişti (İbn. Bibi, c.I, s. 259).

### 5.1. Sinop ve Antalya’nın Fethi

II.Kılıçarslan (1155-1192) Myriokephalon Zaferinden kısa bir süre sonra denizlere ulaşmaya yönelik bir girişimde bulunma ihtiyacı hissetmişti. Bu maksatla Anadolu’nun Akdeniz kıyısındaki en önemli limanı olan Antalya 1182 yılında kuşatılmış ancak alınamamıştı (Niketas Khoniates, 1995, s. 45). II.Kılıçarslan’ın oğulları arasındaki mücadele sona erdiğinde ülkede birlik tekrar sağlanmış ve I.Gıyaseddin Keyhüsrev denizcilik konusunda ilk ciddi adımları atmıştı. 1207 yılında Antalya’yı fetheden Sultan, Türklerin uzun bir aradan sonra yeniden büyük bir deniz üssüne ve denizcilik merkezine yerleşmelerini sağlamıştı. Antalya’nın fethi, Anadolu Selçuklularının Doğu Akdeniz’e açılmasını sağlamış, Franklar ve Mısır Müslümanlarıyla deniz yoluyla temas geçmelerine neden olmuştur. Ancak Antalya’nın bu ilk fethi uzun süreli olmayacak; I. Gıyaseddin Keyhüsrev’in 1211 yılında İznik İmparatorluğu ile yapılan savaşta şehit olması, burasının da şehirdeki Rumlar tarafından yeniden ele geçirilmesine yol açacaktı.

Sultan I. İzzeddin Keykavus (1211-1220), denizcilikle ilgili politikalara yeni bir ivme kazandırmıştır. Kısa süren saltanatında en önemli fetihlerini Karadeniz ve Akdeniz’de gerçekleştirmiştir. Bu fetihler esnasında söylediği şu sözler Anadolu Selçuklularının denizcilik politikasını iyi bir şekilde yansıtmaktadır:

Antalya, düşman kâfirlerin saldırısına karşı sıkı bir korumaya alınmış deniz kenarında bir şehirdi. Çok güvendiğimiz o bölge şimdi elimizden çıkmıştır. Eğer en kısa zamanda bu

olayın üzerine gitmezsek, deniz sahillerinde bulunan diğer sınır sakinleri, bu gevşekliğimizizin ve zayıflığımızın haberini alınca isyana ve küstahlığa başlarlar. Ondan dolayı ülkenin temelinde sarsıntı ve çatlak meydana gelir. Devletin sağlığı bozulup hastalığı artar. O durumda o işi telafi etmek ve orayı geri almak güçleşir. (İbn. Bibi, c.I, s. 163)

Bu nedenle I. İzzeddin Keykavus'un ilk seferi Sinop'a ve hemen arkasından Antalya'ya yönelik olmuştur. 1213 yılında Sivas'tan harekete geçen Sultan şehri kısa sürede ele geçirmiştir. Trabzon İmparatoru ile antlaşma yapılarak barış yeniden kurulmuş ve Rumlar vergi ödemeye başlamışlardır. Daha önce de sağlam bir kalesi bulunan Sinop, fetihten sonra daha da tahkim edilmiş ve kalenin güneye bakan kısmında bulunan tersanesi işlek bir hale getirilmiştir. Böylece Karadeniz filosu için ana üs vazifesi görmeye başlayan Sinop, Türk Denizcilik tarihi açısından uzun yıllar önemli bir yere sahip olacak, Anadolu Beyliklerinden Pervaneoğulları ve Candaroğulları, bunlardan sonra da Osmanlılar için hizmet verecektir.

Bunun akabinde Antalya'ya yönelen I.İzzeddin Keykavus, Rumların denizden Kıbrıs Franklarından yardım almasına rağmen şehri muhasara ederek fethetti.<sup>11</sup> Böylece kuzeyden sonra güneyde de Anadolu Selçukluları için ticaret merkezi ve Akdeniz filosu için teşkilatlı deniz üssü olacak bir liman şehri ele geçirilmiştir. Fikri Erten, kalesini inşa ederek şehri tahkim eden Anadolu Selçuklu sultanlarının burada bir de tersane yaptırmış olduğunu söyler (Erten, 1948, s. 81). Fethinden sonra birçok muhasara geçiren şehirdeki bu karışıklıklar tersanenin tahrip olmasına yol açmış olmalıdır. Hem Karadeniz hem de Akdeniz'de iki büyük deniz üssüne sahip olması devletin denizlerle irtibatını sağlam bir yapıya kavuşturmuştur. Ancak Antalya'nın karışık nüfus yapısı ve 1211 yılında yaşanan olaylar, sonraki yıllarda Anadolu Selçuklularını güneyde daha güvenli bir üs arayışına itecektir.

Antalya'nın fethi, Anadolu Selçuklularının ticari ve askeri denizcilik faaliyetlerinin artması yönünden olumlu gelişmelere yol açmıştır. Fetihden sonra Antalya subaşısı yapılan Mübarüziddin Ertokuş'un emriyle burada bir filo oluşturduğu görülmektedir.<sup>12</sup> Nitekim müteakip yıllarda Doğu Akdeniz'de gerçekleşen Anadolu Selçuklu donanma faaliyetleri de bunu doğrulamaktadır. Kalonoros'un ve Akdeniz kıyısındaki doğuya doğru diğer limanların ele geçirilmesinde burada üslenen Anadolu Selçuklu filosu görev almıştır. Sinop ile birlikte Antalya'nın da fethi, Doğu Akdeniz'de Türklerin de yelken açmasını sağlamış ve Pryor'un deyimiyle Haçlıların oluşturduğu zincirin kırılmasını sağlamıştır (Pryor, 2004, s. 163).

<sup>11</sup> Antalya fethinin detayları için bkz. Demir, 2018, ss. 555-571.

<sup>12</sup> Mübarüzüddin Ertokuş hakkında daha detayı bilgi için bkz. Turan, 1947, ss. 415-426.

## 5.2. Kıbrıs ve Venedik ile Yapılan Antlaşmalar

Anadolu'nun Kırım, Kıbrıs, Mısır ve Avrupa ile bağlantısını sağlayan en önemli limanlar olan Sinop ve Antalya'nın ele geçirilmesini müteakip "uluslararası ticareti teşvik etmek ve siyasal dostluklar sağlamak amacıyla" ticari antlaşmalar yapılmıştır (Delilbaşı, 1983, s. 95). Bu dönemde Antalya ile en çok bağlantısı olan devlet Kıbrıs Krallığı idi. Bu nedenle Anadolu Selçuklularının da ilk ticari bağ kurduğu devlet olmuştur. Bu bağ Kıbrıs Lusignan Kralı I.Hugues ile I.İzzeddin Keykavus arasında yazılan mektuplarla gidip gelen mektuplardaki ifadelerle göre 1207 yılında iki ülke arasında bir ticaret antlaşması yapılmıştır (Turan, 1988, ss. 139-143).<sup>13</sup> Antlaşmaya göre, iki tarafın tebaası olan tüccarlar ve gemiciler birbirlerinin ülkelerine serbestçe girip çıkabilecekler, taraflardan birinin sahillerinde fırtınaya tutulan ya da kazaya uğrayan öteki tarafa ait gemiler yağma edilmeyecek, aksine içindeki insanlar ve mallar koruma altına alınıp geri verilecekti.

Buna benzer diğer bir antlaşma da I.Alâeddin Keykubad zamanında Anadolu'da ve genel itibarı ile Levant'da birçok şehirde menfaati bulunan Venediklilerle Mart 1220 tarihinde yapılmıştır (Turan, 1988, ss. 143-146). Venedik ve Anadolu Selçuklu elçilerini birlikte hazırladığı metnin Sultan tarafından ferman şeklinde ilan onaylanmasıyla şekillenen antlaşma iki ülke arasındaki ilişkileri ticaret ağırlıklı olmak üzere düzenliyordu. Şartları Kıbrıs Krallığı ile yapılan benzeyen ancak daha kapsamlı olan antlaşma iki taraf tebaasının karşı taraf ülkesinde serbestçe ticaret yapabilmesini öngörüyordu. Denizcilik açısından önemli bir maddesi de iki taraf gemilerinin başkalarının takip edildiklerinde karşı tarafa ait limanlara sığınabilecek olmalarıydı. Antlaşma metninde bu husus Venedik gemileri için "... Ve eğer herhangi bir Venedik gemisi başka düşmanlar tarafından takip edilir ve sahile gelirse hükmü altındaki topraklara girmesine müsaade olunacaktır..." (Turan, 1988, s. 144), Türk gemileri için ise "... Sultanın hükmü altındaki gemiler diğer bir millet ve soya mensup kimseler tarafından takip edilir ve adı geçen yerlere ve ülkeye sığınacak olurlarsa o yerlerde bulunan adamlarımız bunlara sadakatle yardım edeceklerdir. ..." (Turan, 1988, s. 144) şeklinde geçmektedir. Silahlı çatışma hukukunda tarafsızlık haricinde bir davranış olan bu durumun, iki ülkeyi müttefik olmasa da buna yakın bir statüye koyduğu görülmektedir (Pazarcı, 2009, ss. 547-550).

1220 Venedik Antlaşmasında Türk denizcileri ile ilgili geçen bir diğer önemli husus da Venedik limanlarına gelen Selçuklu tüccarlarının selamlanmasıydı. Anadolu Selçuklularının Karadeniz ve Akdeniz kıyılarına ulaşmasıyla başlayan ilişkilerin neticesinde meydana gelen bu antlaşmalar, Türklerin gerek kendilerine gerekse başka milletlere ait gemilerle

<sup>13</sup> Türk-Kıbrıs ilişkilerinin ticari ve siyasi detayları için bkz. Turan, 1964, ss. 209-227.

faaliyetlerde bulduklarını, devletlerarası ilişkilerde itibar edilen bir yere sahip olduklarını göstermektedir. Ayrıca antlaşmalarla alınan önlemlerden, yağma ve korsanlığın ticaret açısından önemli bir tehdit oluşturduğu da anlaşılmaktadır.

### 5.3. Kalonoros'un ve Doğusundaki Limanların Fethi

I.Alâeddin Keykubad (1220-1237) da denizcilikte önemli adımlar atmıştır. Onun da ilk yaptığı işlerden birisi I.İzzeddin Keykavus'un yaptığı gibi bir liman şehrinin fethiydi. Bu şehir Akdeniz kıyısında, Antalya Körfezi'nin doğusunda bulunan Kalonoros'tu. Burası Bizans İmparatorluğu'nun dağılma sürecine girdiği XIII. yüzyıl başlarında ortaya çıkan mahalli yöneticilerden birisi olan Kyr Vart (Kir Fard) adlı beyin idaresi altındaydı. Kalonoros 1223 yılında fethedilerek adı Alâiye olarak değiştirilmiştir (İbn Bibi, c.I, ss. 253-268; Abû'l-Farac, Cilt-II, 1987, s. 516). Şehrin fethinden sonra büyük bir imar faaliyetine girişen Alâeddin Keykubad, burada bir de tersane inşa ettirmiştir.

Alâiye'nin fethinde önemli bir rol oynayan Antalya Subaşı Mübarizüddin Ertokuş, Akdeniz filosuna komuta etmek suretiyle sahillerde Türk egemenliğini yerleştirmiştir. 1225 yılında Ermenilerle başlayan savaşta Karadan Türk ordusu, denizden Ertokuş emrindeki filo doğu istikametinde harekete geçmişti. Türk filosu Silifke'ye kadar olan sahil şeridinde, Rum ve Ermenilerin elinde olan Manavgat ve Anamur gibi sahil kasabalarını ele geçirmiş ve böylece Frankların Kıbrıs'tan Ermenilere yardım getirmelerini önlemişti. Ertokuş bundan sonra Kıbrıs'a sefer düzenlemeyi de düşünmüş, ancak Alâeddin Keykubad bu son düşüncenin gerçekleştirilmesine izin vermemiştir. Çünkü Türk donanması, o sıralarda Akdeniz'de aktif olan denizci devletlere karşı henüz yeterli seviyeye gelmediği için böyle bir girişim olumsuz sonuçlanabilirdi. Ayrıca bu sıralarda devletin doğu sınırında başka sorunlar meydana gelmekte, Moğol tehlikesi İran ve Suriye'ye doğru yayılmaktaydı. (Turan, 1971, ss. 343-344).

### 5.4. Trabzon ile İlişkiler

Anadolu'nun Karadeniz kıyılarındaki en önemli limanı olan Trabzon, XI. yüzyıldan itibaren Bizans İmparatorluğu ile bağlarını giderek gevşetmiş, 1204'te Komnenos idaresinin kurulmasıyla da tam bağımsız hale gelmişti. Bizans İmparatorluğu'nun dağıldığı ve topraklarında otorite boşluğu yaşandığı bu dönemde batıya doğru genişleme siyaseti izleyen Komnenoslar, çok geçmeden Türklerle karşılaşmışlardır. I.İzzeddin Keykâvus'un Sinop üzerine gerçekleştirdiği sefer sonucunda yenilerek Doğu Karadeniz'e çekilmişler ve Anadolu Selçuklularına tabi hale gelmişlerdir.

I.Alâeddin Keykubad döneminde de Trabzon İmparatorluğu ile Karadeniz limanları üzerinde egemenlik mücadelesi devam etmiştir. Osman Turan, Arap kaynaklarına dayanarak suretiyle Harzemşahların Anadolu'ya müdahale etmesini fırsat bilerek Samsun ve Sinop limanlarına taarruz eden ve

Ünye'ye kadar olan sahilleri yağmalayan Trabzon İmparatorluğuna karşı I.Alâeddin Keykubad'ın muhtemelen 1228 yılında sefer düzenlediğinden bahsetmektedir. Sultan karadan kendisi bu sefere iştirak ederken denizden de donanmayı Trabzon üzerine göndermiştir. Bu sefer sonucunda Doğu Karadeniz sularının emniyeti sağlanmış, Trabzon Komnenos Devleti, Anadolu Selçuklu Devletine tabi statüsünü devam ettirmiştir (Turan, 1971, s. 361).

İki devletin Kırım üzerinde de egemenlik mücadelesi ortaya çıkmıştır. Bizans İmparatorluğu'nun bölünmesinden sonra Kırım ile ilgilenen devlet Anadolu Selçukluları ve Trabzon İmparatorluğu olmuştur. Ancak Selçuklu tüccarları onların davranışlarını iyi karşılamamıştı. Türklerle Trabzonlular arasında meydana gelen olaylar aşağıda anlatılan seferin yapılmasına ve Kırım'da Türk hâkimiyetinin kurulmasına yol açmıştır.

### 5.5. Suğdak Seferi

Moğol istilasının etkilerinin görülmeye başladığı 1220'li yıllarda Karadeniz'i de olumsuz yönde etkilenmişti. Suğdak'ı işgal eden Moğollar, buradaki düzeni bozmuş ve ekonomisi uluslararası ticaretin düzenli işlemesine bağlı olan Anadolu Selçuklularını zor durumda bırakmıştı. Bu karışıklıkları fırsat olarak değerlendiren Trabzonlular, Türk ve Müslüman tüccarların mallarını yağmalamış, Sinop donanmasının başında bulunan Reis Hayton da bu malları geri aldığı gibi Rum gemilerini ele geçirmiş ve kumandanlarını esir almıştı. Bu karışıklıklara son vermek isteyen I.Alâeddin Keykubad, Karadeniz filosunu 1227 yılında Hüsamettin Çoban kumandasında Suğdak'a göndermiştir. Muhtemelen Sinop'tan hareket eden bu filoda Reis Hayton da yer almıştır (Turan, 1971, ss. 358-360).

Suğdak'ın alınmasıyla neticelenen bu seferde denizde herhangi bir savaş olmamışsa da İbn. Bibi'ye göre denizdeki gemilerin Suğdaklılar üzerinde büyük bir etkisi olmuştur. O bu etkiyi şu sözlerle ifade etmektedir: “Şah'ın<sup>14</sup> ordusu, Hazar'a saldırmak için denizi geçince günlerinin kasrının çatısına felaket baykuşları ve musibet habercileri tüneyen Suğd halkı, denizin üzerinde gemiden ve yelkenden tepeler meydana geldiğini gördüler.” (İbn. Bibi, c.I, s. 325). “Gemiden denizin üzeri öyle örtülmüştü ki güneş suya ulaşamıyor.” (İbn. Bibi, c.I, s. 326)

Bu seferle Rus ve Kıpçak ordusunu yenen Türk ordusu müteakiben sonra Suğdak'ı da ele geçirmiştir. Hüsamettin Çoban Ruslarla barış antlaşması yapmış, Suğdak'ta düzeni sağlayıp atamalar yaptıktan sonra Anadolu'ya dönmüştür (İbn. Bibi, c.I, ss. 327-345).

Sinop'un fethinden sadece 14 yıl sonra düzenlenen Suğdak seferi, Anadolu Selçuklularının Karadeniz filosunun böylesine kısa bir sürede

<sup>14</sup> I. Alâeddin Keykubad kastedilmektedir.

deniz aşırı sefer yapabilecek seviyeye gelmesi açısından önemlidir. Türklerin emrinde bir Hıristiyan denizcisinin hem de önemli bir görevde bulunması dikkate alınması gereken diğer bir husustur. Buradan filonun alt kademelerinde başka Hıristiyanların da görev almış olabileceğini tahmin etmek yanlış olmayacaktır. Yine Antalya'nın fethinden kısa bir süre sonra Kalonoros'un fethi ve Kilikya seferi; Anadolu Selçuklularının denizciliğinin seviyesini göstermesi açısından önem taşımaktadır. Peacock bu seferlerin yapılmasında büyük oranda ticaret yolları ile rotalarının emniyete alınması ve köle ihtiyacının karşılanması içeren ticaretin rol oynadığını ifade etmektedir (Peacock, 2006, s. 148).

### 5.6. Deniz Gücünün Yapısı

Ülkenin deniz gücünü oluşturan unsurların başlıcalarını gemiler, limanlar, tersaneler, üsler ve buralarda çalışanlar olarak sıralamak mümkündür. Anadolu'daki zengin kaynaklar denizcilik açısından elverişli bir durum ortaya koyuyordu. Anadolu Selçuklularından önce Bizans İmparatorluğu da bu zenginlik sayesinde malzeme ve personel sıkıntısı çekmemiştir (Ahrweiler, 1966, s. 438). Bu zenginlik Türklerin denizcilikte kolayca ve süratle gelişiminde de etkili olmuştur.

Denizciliğin en önemli unsuru olan gemilere kısaca değinecek olursak, bunların ticari ve askerî çeşitlerinin olduğu ve ahşaptan imal edildikleri görülmektedir. Hareket için kürek ve yelken kullanılıyordu. Teknolojinin elverdiği azami gemi boyu 50 m idi. Donanmada ince ve uzun, yük ve yolcu taşıma için genellikle daha geniş ve yuvarlak gemiler kullanılıyordu. Bu dönemin en kullanışlı gemi tipi ise kadirga idi. Kaynaklarda Anadolu Selçuklularının kullandıkları gemi tiplerine ilişkin bilgiler oldukça sınırlıdır. Ancak Bizans, Venedik, Ceneviz, Trabzon, Fatımi, Eyyubi, Memlük denizcilik kültürü ile etkileşimleri olduğu, onların gemi tipleri ve gemi inşa teknolojisiyle tanıştıkları muhakkaktır. Türk donanmasında ve tersanelerinde diğer milletlere mensup çalışanların bulunması da bu etkileşimin bir göstergesidir. Bu etkileşim nedeniyle bazı denizcilik aletlerinde, âdetlerinde ve terimlerinde alış-veriş olması kaçınılmazdır. Dolayısıyla kaynaklarda geçen dromon, trirem, tarrida, cog, katargon, galley ve bunların türevlerinin Türkler tarafından kullanılmış olması mümkündür. Şüphesiz bunlar haricinde iğribar, kayık gibi daha küçük gemi tipleri de mevcuttu ve bölgeye göre değişik adlar alan daha birçok gemi tipi vardı.

Anadolu Selçukluları Sinop, Antalya ve Alâiye'yi büyük birer liman ve deniz üssü olarak kullanmışlar, tersane inşa etmiş veya mevcut tersaneleri geliştirmişlerdir. Bunların yanında Samsun ve Makri limanları da hatırı sayılır bir yere sahiptir. Samsun ve Makri limanlarının diğerlerine göre erken tarihlerde Türk denizcilerinin kullanımına açıldığı ve müteakiben yoğun bir ticaretin ortaya çıktığı görülmektedir. İbn. Said, İbn. Battûta, El-Ömerî, gibi

seyyyahların, Ebu'l Fida gibi coğrafyacıların ifadelerinden Türk hâkimiyetindeki limanların başta Antalya ve Sinop olmak üzere yoğun bir trafiğe sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Anadolu Selçuklularının gemi inşa alanında verdikleri en güzel eser günümüze kadar ayakta kalan Alâiye tersanesidir. 1226 yılında I.Alâeddin Keykubad tarafından inşa ettirilmiştir. Uzunluğu 32 ile 42 m arasında değişen beş gözü vardır. Sahip olduğu 7,7 m genişlik de dikkate alındığında tersanenin, 40 m boyunda, 6 m eninde ve 3 m derinliğindeki büyükçe bir kadirganın inşa edilmesine uygun olduğu görülmektedir. Sadece Türkiye değil Dünyada da Ortaçağ'a ait nadir denizcilik eserlerinden olan bu tersane, Toros dağlarının kereste kaynaklarına ve Antalya'ya yakınlığı avantajına da sahipti. Buradaki gemi inşa faaliyetlerinin Anadolu Selçuklu dönemiyle sınırlı olmadığı görülmektedir. Nitekim sonraki dönemlerde inşa edilen gemiler bunu desteklemektedir. Örneğin Osmanlı idaresi altındaki Alâiye Sancak Beyi'nin 2 kadirga ile deniz seferine gitme yükümlülüğü bulunmaktaydı (Evliya Çelebi, 2013, s. 28).

Anadolu Selçuklularının diğer büyük tersanesi de Sinop'taydı. Muhtelif kaynaklardaki bilgilerden burada işlek bir tersanenin olduğu anlaşılmaktadır. XIII. yüzyılın ortalarında Anadolu'ya gelen Mağripli İbn. Said buradaki tersaneye Kızılırmak ve Yeşilirmak yoluyla ağaç taşıdığını belirtmiştir (Cahen, 1968, s. 48). Nitekim Evliya Çelebi de kale kapılarını sayarken bunlardan birinin Tersane kapısı olduğunu belirtmiştir. (Evliya Çelebi, c.2, s. 445). Kâtip Çelebi Sinop'un dört kapısının olduğunu, bir kapısının limana açıldığını ve burasının iskele olduğunu, limanda 1000 kadar geminin demirleyebileceğini yazmıştır. (Kâtip Çelebi, 2013, s. 947) Yine bu verileri desteleyen bir kayıt da Osmanlılar döneminden kalmıştır. 1530 tarihli tahrir defterlerinde gayrimüslim mahalleleri arasında Tersane Mahallesi de sayılmıştır (Öz, 2009, s. 253). Tersaneden günümüz itibarıyla bir eser kalmamasına rağmen şehir surlarının yapısından ve sahil yapısından yola çıkarak uygun bir meyile sahip olan, kale kapılarından birinin açıldığı ve günümüzde de çekek yeri olarak adlandırılan yerin tersane olarak kullanıldığını söylemek mümkündür.

Bunlara ilaveten Antalya'da da gemi inşa faaliyetlerinin yürütüldüğü Akdeniz'de yürütülen seferlerden anlaşılmaktadır. Ancak şehrin özellikle liman tarafından sık sık saldırıya uğraması bu faaliyetlerin uzun ömürlü olmamasına ve buradaki tersanenin tahrip olmasına yol açmıştır.

Dönemin kaynaklarında yer alan bilgilerden devlet teşkilatında sahillerden sorumlu Emirü's Sevâhil ve donanmadan sorumlu Reis'ül Bahr ünvanlı yöneticilerin bulunduğu da görülmektedir (Uzunçarşılı, 1988, s. 125). İbn. Bibi, 1225 yılında Kilikya Ermenileri üzerine gönderilen donanmanın başında bulunan Mübarüziddin Ertokuş'un, o sıralarda Antalya'da Emirü's Sevâhil olarak bulunduğunu yazmaktadır (İbn. Bibi, c.I, s. 320). Aksarayî,

1277 yılı olaylarını anlatırken vezir Muineddin Süleyman Pervane'nin dayısı Hoca Yunus'un o sıralarda Emirü's Sevâhil olduğunu söylemektedir. (Aksarayî, s. 86). Yine İbn. Bibi 1277 yılında yapılan Elbistan Savaşı'ndan sonraki olayları anlatırken Bahaeddin Muhammed'in Emirü's Sevâhil olduğuna işaret etmektedir. (İbn. Bibi, c.II, ss. 203, 206). İsmail Hakkı Uzunçarşılı, sahil vilayetlerinin vali ve kumandanlarına Emirü's Sevâhil veya Melikü's Sevâhil denildiğini ifade etmektedir (Uzunçarşılı, 1988, s.120).

Witteck, Emirü's Sevâhil veya Melikü's Sevâhil ünvanları ve kısa bir süre içerisinde denizciliğe başlamalarını Türklerin denizciliğe verdiği önemin göstergesi olarak saymıştır (Witteck, 1944, ss. 30-32.). Halil İnalçık da Batı Anadolu'nun ilk gazi beyliklerinin Anadolu Selçuklu Devleti'nde Melikü's Sevâhil olarak görev yapmış olan Menteşe Bey tarafından kurulduğunu belirtmek suretiyle Anadolu Selçuklularının denizcilik mirasını beyliklere aktarışını dile getirmiştir (İnalçık, 2009, s. 31).

Reis'ül Bahr makamının donanmadan sorumlu olduğunu belirten Uzunçarşılı'ya karşılık Fuat Köprülü daha temkinli yaklaşarak bunun büyük bir memuriyet olduğunu ifade etmiştir. Bu makamda bulunan şahsın Sinop'ta oturduğuna ilişkin bilgiler bu değerlendirmeye neden olmuş olabilir (Köprülü, 2003, s. 60). Devletin Akdeniz'de de bir filosunun olması bu düşüncüyü destekler gibi görünmektedir. Mevcut kaynakların Emirü's Sevâhil'den çokça bahsetmesine karşın Reis'ül Bahr çok daha sınırlı olarak karşımıza çıkmaktadır. Buradan hareketle ve ayrıca Emirü's Sevâhil ile ilgili bilgilerin özellikle XIII. yüzyılda yoğunlaşmış olması, Köprülü'yü Emirü's Sevâhil ünvanının Reis'ül Bahr'dan dönüşmüş olma ihtimalini düşünmeye sevk etmiştir. (Köprülü, 2003, s. 60) Uzunçarşılı ise birinin sahillerden, diğerinin denizden sorumlu olduğunu belirtmek suretiyle ikisi arasında bir çizgi çekmiştir.

Bu dönemde gemi kaptanlarına ise reis denmiş olduğu anlaşılmaktadır. (Turan, 1971, s. 360) Reis ünvanının tarihçesinin daha eski zamanlara uzandığını, Fatımilerde de kullanılmış olduğu görülmektedir (Köprülü, 2003, s. 61) Bunun dışında denizcilikle uğraşan başka meslek sahipleri de bulunmaktaydı. Dönemin kaynaklarında geçen bu mesleklerin başlıcalarını Erdoğan Merçil kayıkçı, keştibân (gemici, kaptan), mellah (gemici)<sup>15</sup>, salcı şeklinde sıralamaktadır. Ortaçağ Anadolu'sunun ekonomik yapısına da ışık tutan bu çalışmayla, Anadolu Selçuklularının devlet ve toplum hayatında denizcilikle ilgili mesleklerin de yer aldığı ve denizcilik faaliyetlerinin belirli bir seviyeye ulaştığı görülmektedir (Merçil, 2000, ss. 161-163).

<sup>15</sup> Memlûk donanmasındaki gemicilere bahhâr, recul-bahr ve nevatiyye ibarelerinin yanı sıra mellah deniliyordu (Erol, 2012, s. 27).



Öte yandan Anadolu Selçuklu Devleti'nin idari teşkilatı içerisinde Emirü's Sevâhil'in görev bölgesinin nereye kapsadığı konusuna da değinmek icap etmektedir. Yinanç'ın devletin kuruluşundan sonra Anadolu'da emirlik olarak saydığı bölgelerden denize kıyısı olanlar şunlardır:

- 1-Sinop, Kastamonu ve Çankırı'yı kapsayan bölge,
- 2-Antakya merkez olmak üzere Halep'in kuzeyindeki kasabalarla Fırat nehrine kadar uzanan bölge,
- 3-İzmir merkezli Batı Anadolu'nun orta kısmı,
- 4-Efes merkezli eski Karya bölgesini içine alan Anadolu'nun güneybatı kısmı,
- 5-Merkezi Tarsus olmak üzere bütün Kilikya (Çukurova),
- 6-Antalya'nın merkez bulunduğu eski Pamfilya ve Likya,
- 7-Eski Misya yani bugünkü Balıkesir ve Çanakkale havalisini içine alan bölge,
- 8-İznik şehrinin merkez olduğu eski Bitinya yani Bolu, Kocaeli Yarımadası ve Bursa'yı içine alan bölge (Yinanç, 2013, ss. 157-158).

Anadolu Selçuklu devleti teşkilatı içerisinde yönetim birimi olarak sayılan bu emirliklerden her birinin, Emirü's Sevâhil'in sorumluluk alanı olma ihtimali vardır. Bu bölgeler farklı zamanlarda devletin egemenliğine girip çıkmıştır. Birinci Haçlı Seferi sonrasında büyük bir kısmı el değiştirerek Bizanslıların, Haçlıların ve Ermenilerin eline geçmiştir. XII. yüzyıldan itibaren bir kısmı Anadolu Selçukluları, bir kısmı da Türk Beylikleri tarafında Antakya ve Kilikya hariç geri alınmıştır.

Uzunçarşılı'nın devletin idari taksimatından bahsettiği bölümde bahsettiği, II.Kılıçarslan'ın on iki oğluna ilaveten on üç şehir daha ilave ederek otuz bir olarak saydığı vilayetler arasından denize kıyısı olanlar Kastamonu ve Sinop, Antalya, Alâiye ve Manavgat'tır (Uzunçarşılı, 1988, s. 120). Khoniates II.Kılıçarslan'ın ülkeyi oğullarına taksimini anlatırken Rükneddin Süleymanşah'a Aminosos (Samsun) ve Dokeia (Tokat)'nın, Muhyiddin Mesud'a Amasya, Ankara, Eskişehir ve müreffeh Pontos şehirlerinin idaresinin verildiğini belirtir (Niketas Khoniates, 2004, ss. 81-82).

Emirü's Sevâhil'in vazife alanının devletin bütün sahilleri mi, kuzey kıyıları ile güney kıyılarına bakan iki ayrı şahıs mı yoksa her bir sahil şehrinde bir yönetici mi olduğu sorusu akla gelmektedir. Uzunçarşılı bu soruya, "sahil vilayetlerinin vali ve kumandanlarına Emirü's Sevâhil veya Melikü's Sevâhil dendiğini" belirtmek suretiyle cevap vermektedir. Ancak 1225 yılında Kilikya seferine çıkan donanmanın başında bulunan Mübarüziddin Ertokuş'un Emirü's Sevâhil olduğu belirtilmektedir (İbn. Bibi, c.I, s. 320). Buradan Ertokuş'un Akdeniz sahillerinin emiri olduğunu düşünmek mümkündür. Öte yandan Aksarayî ve İbn. Bibi'de geçen kayıtlar bu ünvanın sadece bir şahsa

ait olduğunu düşündürmektedir. Çünkü bu kaynaklar bahse konu makamdan Antalya veya Sinop Emirü's Sevâhil'i değil doğrudan "Emirü's Sevâhil" olarak bahsetmektedirler. Buna göre devletin tüm sahillerinden sorumlu olan şahsa Emirü's Sevâhil ünvanının verildiğini söylemek uygun olmaktadır.

Bu ünvanın menşei hakkında henüz yeterli bilgiye sahip değiliz. Anadolu Selçuklu Devleti'nin Türk fetihleri ile birlikte Anadolu'daki devletlerle çeşitli ilişkilerinin olduğuna yukarıda değinilmişti. Bu ilişkileri müesseseler bazında değerlendiren Köprülü, Anadolu Selçuklularının özellikle Bizans İmparatorluğu'ndan etkilenmiş olmasının kaçınılmaz olduğunu belirtmekle birlikte İslam Dünyasının da etkilerine işaret etmiştir. Dolayısıyla Emirü's Sevâhil ve Reis'ül Bahr ünvanlarının bunlarla ilgili olup olmadığının da ortaya konmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

#### 6. Köseadağ Savaşı'ndan Sonra (1243-1308)

Türk dünyası üzerinde geniş etkilere yol açan Moğol istilası Anadolu Selçuklu denizcilik faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir. İlhanlılar zamanında devlet düzeninin büyük sarsıntılar geçirmesi nedeniyle XII. yüzyılın sonlarından itibaren Anadolu'da denizcilik alanında yaşanan gelişmelerin devamı gelmemiştir. Buna rağmen özellikle Moğol ordularının hareket güzergâhından uzakta kısıtlı da olsa bazı faaliyetlerin yürütüldüğünü görmekteyiz. Anadolu Selçuklu merkezi hükümetinin zayıf düşmesi ve İlhanlı Devleti'nde yaşanan baskılar ve karışıklıklar, sahillere doğru yayılan Türk beyliklerinin denizcilğe yönelmeleri hususunda etkili olmuştur.

XIII. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu'yu çevreleyen denizlerde devletlerarası dengede değişik bir durum ortaya çıkmıştı. Ahrweiler, bu dönemde Doğu Akdeniz ve Ege'deki kuvvet dengesinin hiçbir gücün üstünlük kurmasına izin vermediğini belirtir. Önceki yüzyıllarda da var olan korsanlık faaliyetleri bu ortamda daha da artmış ve devletler tarafından birbirlerine karşı kullanılabilir hale gelmiştir (Ahrweiler, 1966, s. 322; Heyd, s. 253, ss. 494-497).<sup>16</sup> Eski Doğu Roma (Romania) topraklarına büyük ilgi gösteren Latinlerin Bizans, Mısır ve Türklerle ilişkilerinde ekonomik çıkarlar büyük rol oynuyordu (Fleet, 2012, ss. 328-329). Bu ekonomiyi çeviren döngü büyük oranda deniz yoluyla gerçekleşiyordu. Bu ticareti ellerine geçirmek isteyen denizci İtalyan Devletleri büyük bir rekabet içine girmişlerdi. 1261 yılında yapılan Nif antlaşmasıyla Cenevizliler Levant'ta ayrıcalıklı bir hale geliyorlar, Ege ve Karadeniz limanlarına ve bazı adara yerleşiyorlardı. Bizans donanması ise 1283'ten itibaren seferlerine son veriyordu (Nicol, 2003, s. 116; Daş, 2009, s. 93). Bizans İmparatorluğu, Latinlerle mücadele halinde olduğu için yüzünü batıya çevirmiş, Anadolu ve çevresindeki denizlerle ilgilenmez olmuştu.

<sup>16</sup> Heyd; Ceneviz, Piza, Venedik ve Bizans devletlerinin korsanlığı araç olarak kullandıklarını örnekleriyle birlikte göstermiştir.

Kösedağ Savaşı'ndan sonra Anadolu Selçuklu Devletinin içinde bulunduğu zor durumu fırsat bilen Trabzon İmparatorluğu ise batıya doğru ilerleyerek Türk topraklarını işgal etmiş, 1259 yılında Sinop'u ele geçirmişti. Ancak askerî olduğu kadar Karadeniz ticareti için de büyük önem taşıyan bu denizcilik şehrinin kaybı, Anadolu Selçuklularını oldukça rahatsız etmişti. Vezir Muineddin Süleyman Pervane'nin politik girişimleri sonucu bu durum fazla uzun sürmemiş, karadan ve denizden kuşatılan şehir 1266 yılında tekrar Türklerin eline geçmiştir (Aksarayî, 2000, s. 63).

Bu yıllarda Batı Anadolu da büyük bir hızla Türk beylerinin eline geçiyordu. Wittek, Gregoras ve Pachymeres'ten naklen buraların daha 1269 yılında büyük oranda Türk hâkimiyetine geçmiş olduğunu belirtmektedir. İşte Karya bölgesinde kurulan Menteşe Beyliği denizcilikle ilgili önemli faaliyetlerde bulunmuştur. İbn. Said'e göre Antalya'nın kuzeyinden, Denizli'den İznik İmparatorluğu sınırlarına kadar geniş bir bölgede 200.000 çadır halinde yaşayan Türkmenler, halı ve ağaç işleriyle uğraşıyorlar ve Makri limanından ticaret yapıyorlardı (Cahen, 1968, s. 42). Venedikliler bu liman vasıtasıyla 1270'lerden itibaren Menteşelilerle ticari ilişki kurmuşlardı.<sup>17</sup>

Anadolu Selçuklu-İznik sınırında yerleşen Türkmenleri inceleyen Peacock, Türk beyliklerinin kuruluşundan hemen önceki durumuna değinmekte, bunların Anadolu Selçukluları ve İznik İmparatorluğu ile ilişkilerini ortaya koymaktadır (Peacock, 2014). Buna göre Türkmenlerin devletten tamamen bağımsız olmadıkları, Anadolu Selçuklularıyla ilişkiler içerisinde oldukları, hatta onların bazı emirleriyle birlikte hareket ettikleri sonucuna ulaşılmaktadır.

İşte bu şekilde Güneybatı Anadolu'ya güçlü bir şekilde yerleşen Menteşe Beyliği, Balat, Makri gibi limanları kullanarak Rodos'tan Sakız'a kadar sıralanan adalara ve Ege Denzine birçok sefer düzenlemiştir. Bu adalardan en büyüğü olan ve Doğu Akdeniz'e doğru atlama taşı niteliğinde olan Rodos Adası, 1300 yılında Menteşeoğulları tarafından büyük oranda ele geçirilmişti. Bu beyliğin kurucusu sayılan Menteşe Bey'in Anadolu Selçuklularının emrinde Emirü's-Sevâhil olarak görev yapmış olabileceği, Wittek tarafından ifade edilmiştir.

Batı Anadolu'da Menteşeoğullarının ardından Aydın, Saruhan ve Karesi Beylikleri de Anadolu Selçuklularının son zamanlarında ortaya çıkarak denizcilik faaliyetlerine başlamışlardır. Anadolu Selçuklularının büyük üssü Sinop'ta Pervaneoğulları, Alâiye'de de Alâiye Beyliği onlardan kalan denizcilik faaliyetlerini sürdürmeye devam etmişlerdir.

<sup>17</sup> Bu ticaret Venedik'e bağlı Girit Dukalığı vasıtasıyla yürütülmekteydi (Turan, Ş., 1990, s. 142). Venediklilerle ilişkiler 1318 yılına kadar olumlu yönde gelişme göstermişti (Zachariadou, 1985, s. 822).

## 7. SONUÇ

Anadolu Selçuklu Devleti, Haçlı Seferlerine rağmen ayakta kalmayı başarabilmiş, ancak sahil bölgelerini Bizanslılara terk etmek zorunda kalmıştı. Bu nedenle XII. yüzyılın son çeyreğine kadar denizcilikle ilgili önemli faaliyetlerde bulunamamışlardı. Myriokephalon Savaşı'ndan sonra yükselişe geçen devletin denizcilik faaliyetleri de ticari ve askeri alanda gelişme göstermiştir. 1196 yılında Bizans donanmasının Samsun limanında Türklerle ticaret yapan gemilere saldırması, Anadolu Selçuklularının limanlarını ve deniz ticaretini korumak için harekete geçmeleri konusunda önemli bir uyarı olmuştur.

Deniz Kuvvetlerinin ne derece önemli olduğunun farkına varan Anadolu Selçuklu Sultanları, Karadeniz ve Akdeniz'de büyük deniz üsleri elde ederek kısa sürede gemi inşa faaliyetlerini başlatmışlar ve teşkil ettikleri filolarla deniz seferleri gerçekleştirmişlerdir. Bu deniz seferlerinde Sinop Karadeniz filosu için, Antalya ve Alâiye ise Akdeniz filosu için ana üs vazifesi görmüştür. Bu liman şehirlerini ele geçirdikten sonra Anadolu Selçuklu Devleti denizci bir devlet özelliği göstermeye başlamıştır. Buraların tahkim edilerek daha sağlam birer deniz üssü haline getirilmesi ve gemi inşa faaliyetleri ile Türkler denizlere açılan iki kapıya sahip olmuşlardır. Kaynaklarda geçen bilgilerden anlaşıldığı kadarıyla Anadolu Selçukluları Karadeniz'de Akdeniz'den çok daha önce faaliyet göstermeye başlamıştı. Buna göre XII. yüzyılın son çeyreğinde burada Türk gemileri ve denizcileri görülmeye başlamıştı.

Anadolu ve dünyadaki gelişmelerin, Karadeniz ve Doğu Akdeniz vasıtasıyla yürütülen ticareti artırması nedeniyle bu bölgeler de mücadele alanı olmaya başlamıştır. Anadolu Selçukluları Karadeniz'de ve Akdeniz'de Türk egemenliğine karşı çıkan Bizans ve Trabzon İmparatorluğu ile mücadele ederek deniz ticaretini emniyet altına almaya çalışmıştır. Böylece Karadeniz'in sahil kesiminde Ereğli'den Giresun'a kadar hâkimiyet tesis edilmiş, Sinop ve Samsun limanları Türk denizcilerinin kullanımına açılmıştır. Akdeniz'de ise Latinlerle ve Ermenilerle yapılan mücadeleler sonucunda Antalya ve Silifke arasındaki sahil kesimi ele geçirilmiş ve buradaki limanları emniyet altına alınarak Kıbrıs, Mısır ve Avrupa ile ticaretin sürdürülmesine çalışılmıştır (İbn. Bibi, c.I, ss. 169-175; Abû'l-Farac, c.II, ss. 497, 516).

I.İzzeddin Keykavus ve I.Alâeddin Keykubad dönemi Anadolu Selçuklu Devletinin denizcilik faaliyetleri açısından ayrı bir önem arz etmektedir. Bu dönemde denizcilikte önemli girişimlerde bulunulduğu, deniz ticaretinin arttığı ve hem Karadeniz hem de Akdeniz'de kapsamlı seferler düzenlendiği görülmektedir. Sinop, Antalya ve Alâiye'nin fethedilmesinin bu gelişmelerde büyük payı vardır. Bu dönemde Batılılarla yapılan ticaret antlaşmaları, Anadolu Selçuklularının denizcilik faaliyetlerini ve

politikalarını göstermesi açısından önemli bir yere sahiptir. Bütün bunlar Anadolu Selçuklularının Doğu Akdeniz’de denizci bir güç haline gelmeye başladığını göstermektedir.

Anadolu Selçuklularının denizcilik faaliyetlerinde dikkat çeken bir husus, sahil kesimlerine egemen olduktan kısa bir süre sonra denizcilik faaliyetlerine başlamalarıdır. Bu gerçeğe değinen John Pryor da Türklerin sahillere ulaştıktan kısa bir süre sonra Türk gemilerinden ve gemicilerinden bahsedildiğini vurgulamaktadır (Pryor, 2004, s. 164). Türklerin denizciliğe süratle girişmesinde etkili olan hususlar belki ayrı bir araştırma konusu olabilir. Ancak şu kadarını belirtmekte fayda vardır ki onlar, fazla tecrübeleri olmamasına rağmen deniz ticareti ve deniz seferlerinde oldukça başarılı bir yere sahip olmuşlardır. Bölgenin yerel halkıyla uyum içerisinde olmaları da bu hususta etkili olmuştur. Çünkü Türkler fethettikleri yerlerdeki halkı karşılarında değil yanlarında bulmuşlar, tersanelerinde ve gemilerinde kendi denizcilerinin yanı sıra bunlara da görev vermişlerdir.

Anadolu Selçukluları, geliştirdikleri denizcilik politikasını devlet ve toplum yaşantısına da yansıtılmışlardır. Muhtelif kitabelerde ve kaynaklarda görülen Emirü’s Sevâhil ve Reis’ül Bahr ünvanına sahip yöneticiler ve denizcilikle ilgili çeşitli meslekler de bunu desteklemektedir. Onların Karadeniz ve Akdeniz kıyılarında yaşanan olumsuz tecrübelerle dayanarak deniz teşkilatına önem vermeleri ve devlet politikasını buna göre düzenlemeleri, Türk denizciliğinin hızla gelişmesine yol açmıştır. Böylece kısa süre içerisinde önemli bir denizcilik mirası ortaya koyabilmişler; bu kazanımlarını XIII. yüzyılın ikinci yarısında Türk beyliklerine devretmişlerdir. Devletin denizci beyleri, deniz üsleri ve tersaneleri; oluşum halinde olan ve Anadolu sahillerinde kurularak deniz gazalarına başlayan yeni beyliklerin emrine girmişlerdir.

**KAYNAKÇA**

- Ahrweiler, H. (1966). *Byzan ce Et La Mer*. Paris: Presses Universitaires De France.
- Anna Komnena. (1996) *Alexiad*. (Bilge Umar, çev.). İstanbul: İnkılap Kitabevi.
- Cahen, C. (1968). Ibn Sa'id Sur L'Asie Mineure Seldjuqide, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, (10), 41-50.
- Cahen, C. (2013). *Haçlı Seferleri Zamanında Doğu ve Batı*. (Mustafa Daş, çev.). İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- Cahen, C. (2014). *Osmanlılardan Önce Anadolu*. (Erol Üyepazarcı, çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Daş, M. (2006). *Bizans'ın Düşüşü*. İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- Daş, M. (2009). Ortaçağ'da İzmir. *İzmir Kent Tarihi* (ss. 41-54) içinde. Abdülaziz Ediz ve diğerleri (Yay. haz.). İzmir: İzmir İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü.
- Delilbaşı, M. (1983). Ortaçağ'da Türk Hükümdarları Tarafından Batılılara Ahidnamelerle Verilen İmtiyazlara Genel Bir Bakış. *Belleten*, 47(185), 95-103.
- Demir, M. (2018). Antalya'nın Türkiye Selçukluları Tarafından Fethi. *CEDRUS*, 6(185), 555-571.
- Erol, B.G. (2012). *Memlûk Deniz Kuvvetleri* (Doktora Tezi). Erişim adresi: <http://www.tez.yok.gov.tr>.
- Erten, F.S. (1948). *Antalya Tarihi*. Antalya: Tan Matbaası.
- Evliya Çelebi. (2013). *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi, Cilt 9*. Seyit Ali Kahraman (Yay. haz.). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Fleet, K. (2012). Turks, Mamluks and Latin Merchants: Commerce, Conflict and Cooperation in the Eastern Mediterranean. *Byzantines, Latins and Turks in the Eastern Mediterranean World After 1150*. Jonathan Harris, Catherine Holmes and Eugenia Russell (ed.). Oxford: Oxford University Press.
- Gregory Abû'l-Farac (Bar Hebraeus) (1987). *Abû'l-Farac Tarihi*. (Ernest A. Wallis Budge, Süryancadan İngilizceye çev.). (Ömer Rıza Doğrul, Türkçeye çev.). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Heyd, W. (2000). *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*. (Enver Ziya Karal, çev.). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- İbn. Bibi. (1996). *El Evamirü'l-Ala'ıye Fi'l-Umuri'l-Ala'ıye (Selçukname)*. (Mürsel Öztürk, çev.). Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı.
- İbni Havkal. (2014). *10. Asırda İslâm Coğrafyası*. (Ramazan Şeşen, çev.). İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- İnalcık, H. (2009). Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar. *Türk Denizcilik Tarihi, Cilt: 1*. (ss. 31-48) içinde. İdris Bostan, Salih Özbaran (ed.). İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.

- Kâtip Çelebi. (2013). *Cihannüma*. Said Öztürk (ed.). İstanbul: Mahya Yayınları.
- Kerîmüddin Mahmud-i Aksarayî. (2000). *Müsâmeretü'l-Ahbâr*. (Mürsel Öztürk, çev.). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Koday, S. ve Baki, G. (2014). Gemlik Limanları. *Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 18(3), 431-454.
- Köprülü, F. (2003). *Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri*. İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Kurat, A.N. (1966). *Çaka Bey*. Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü.
- Merçil, E. (2000). *Türkiye Selçukluları'nda Meslekler*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Merçil, E. (2009). Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri. *Türk Denizcilik Tarihi-1* (ss. 21-30) içinde. İdris Bostan, Salih Özbaran (ed.). İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Nicol, D.M. (2003). *Bizans'ın Son Yüzyılları*. (Bilge Umar, çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Nikephoros Bryennios. (2008). *Tarihin Özü*. (Bilge Umar, çev.). İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Niketas Khoniates, (1995). *Historia (Ioannes ve Manuel Komnenos Devirleri)*. (Fikret Işıltan, çev.). Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Niketas Khoniates. (2004). *Niketas Khoniates'in Historia'sı, 1195-1206: İstanbul'un Haçlılar Tarafından Zaptı ve Yağmalanması*. (Işın Demirkent, çev.). İstanbul: Dünya Yayıncılık.
- Öz, M. (2009). Sinop. *İslam Ansiklopedisi: Cilt 37* (s. 253) içinde. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- Pazarıcı, H. (2009). *Uluslararası Hukuk*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Peacock, A. C. S. (2006). The Saljūq Campaign against the Crimea and the Expansionist Policy of the Early Reign of 'Alā' al-Dīn Kayqubād. *Journal of the Royal Asiatic Society*. 16(2), 133-149.
- Peacock, A. C. S. (2014). The Seljuk Sultanate of Rūm and the Turkmen of the Byzantine frontier, 1206–1279. *Al-Masāq*, 26(3), 267-287.
- Pryor, J. H. (2004). *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*. Füsün Tayanç ve (Tunç Tayanç, çev.) İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Sevim, A., (1988). *Anadolu'nun Fethi Selçuklular Dönemi: Başlangıcından 1086'ya kadar*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Şihabeddin b. Fazlullah El-Ömerî. (2014). *Türkler Hakkında Gördüklerim ve Duyduklarım (Mesâlikü'l-Ebsâr)*. (D. Ahsen Batur, çev.). İstanbul: Selenge Yayınları.
- Texier, C. (2002). *Küçük Asya -Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi-, Cilt 1*. (Ali Suat, çev.). Ankara: Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı.

- Turan, O. (1947). Mübarüzeddin Er-Tokuş ve Vakfiyesi. *Belleten*, 11(43). ss. 415-426. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Turan, O. (1964). Ortaçağlarda Türkiye Kıbrıs Münasebetleri. *Belleten*, 28(110), 209-227.
- Turan, O. (1971). *Selçuklular Zamanında Türkiye*. İstanbul: Turan Neşriyat.
- Turan, O. (1988). *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Turan, R. ve diğerleri. (2018). *Çaka Bey*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- Turan, Ş. (1990). *Türkiye-İtalya İlişkileri I*. İstanbul: Metis Yayınları.
- Urfalı Mateos. (2000). *Urfalı Mateos Vekayi-nâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor'un Zeyli (1136-1162)*. (Hrant D. Andreasyan, çev.). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1988). *Osmanlı Devleti Teşkilatına Medhal*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Witteck, P. (1944). *Menteşe Beyliği, 13-15'inci Asırda Garbî Küçük Asya Tarihine Ait Tetkik*. (Orhan Şaik Gökyay, çev.). Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Yinanç, M.H. (2013). *Türkiye Tarihi Selçuklular Devri*. Refet Yinanç (Yay. haz.). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Zachariadou, E. (1985). *Romania and the Turks*. London: Variorum Reprints.