

PAPER DETAILS

TITLE: Dogu-Bati Iliskilerinde Türk Denizciligi: Anadolu Jeopolitigi

AUTHORS: Yasemin NEMLIOGLU KOCA

PAGES: 411-424

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/929450>

DOĞU-BATI İLİŞKİLERİNDE TÜRK DENİZCİLİĞİ: ANADOLU JEOPOLİTİĞİ

TURKISH MARITIME IN EAST-WEST RELATIONS: THE GEOPOLITIC OF ANATOLIA

YASEMİN NEMLIOĞLU KOCA*

Öz: İnsanlık tarihi, Doğu ve Batı'nın süreç içindeki ilişkilerinin bütünüdür. Doğu üretimin, Batı ise ticaretin devam etmesini ister ve bu durum, Doğu devletlerinin üretim için yeni toprak isteklerini, Batı devletlerinin de ticaret için deniz-liman isteklerini ortaya çıkarır. Bu isteklerin tarih boyunca en yoğun olarak yaşandığı Anadolu ise, Doğu-Batı ilişkilerinde tarımın ve ticaretin kesişme yeri olarak “Doğu’nun Batı sınırı, Batı’nın Doğu sınırı” olmuştur. Dünyadaki en önemli odak noktalarından biri olan Anadolu’nun jeopolitiğini en iyi kullananlar Türklere’dir. Bu bağlamda, dünya ve insanlık tarihinin bir parçası olan Türk Devletleri, Doğu-Batı ilişkilerinin karşılaşma alanı olan Anadolu’da varlığını ve geleceğini, denizcilik faaliyetlerine ve Avrasya’nın iç denizlerini kontrol altında tutma üzerine kurmuştur. Anadolu’da kurulan Türk Devletlerinin gelişme ve gerileme süreçleri ile deniz güçleri arasında paralellik vardır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye’de denizcilik faaliyetleri doğrudan turizm, ticaret, lojistik, güvenlik vb. alanlarda etkilidir. Avrupa ve Asya arasında bir köprü oluşturan Türkiye’nin, önemli jeopolitik konumu nedeniyle Karadeniz, Ege ve Doğu Akdeniz’deki denizcilik sektöründe büyük yeri ve çıkarları bulunmaktadır.

Bu çalışmada Doğu-Batı ilişkilerinde denizcilik faaliyetleri ve tarihsel süreçte Anadolu jeopolitiğinin etkileri açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Anadolu • Denizcilik • Deniz Gücü • Doğu-Batı • Jeopolitik

Abstract: The history of the world is full of the course of relations between the East and the West. The East wants to continue production and the West wants to continue to trade and to this end, the eastern states want new land for agriculture and the western states want maritime control and ports for trade. Anatolia has been the “Western border of the East and Eastern Border of the West”, the point of intersection of agriculture and trade in relations between the East and the West. The Turks are the nation who have best used the geopolitics of Anatolia. Within this framework forming part of the history of the world, the Turkish States, have established their presence and future in Anatolia upon maritime activities and upon controlling the inland seas of Eurasia. There is a parallel to be drawn between the development and decline of Turkish States founded in Anatolia and their maritime power. Maritime activities are directly effective in tourism, trade, logistics, security etc. for Turkey surrounded by seas on three sides. Turkey, a bridge between Europe and Asia, has a notable place and benefits from maritime activity in the Black, Aegean and East Mediterranean Seas.

In this study, an attempt is made to explain the importance of sea power in East-West relations and its impact upon the geopolitics of Anatolia in the course of the historical process.

Keywords: Anatolia • Maritime • Sea Power • East-West • Geopolitic

* Yrd. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi, Kocaeli.
y.nemlioglukoca@kocaeli.edu.tr

Giriş

Küreselleşen dünyada sermayenin dolaşımıyla sanayi üretiminin dünyaya yayılması yeni ekonomik etki alanlarının oluşmasına neden olmaktadır. Sınırların ortadan kalkmasına rağmen tüm toplumlar da sosyal ve kültürel kutuplaşma artmakta, Doğu ve Batı arasındaki ekonomik yarış devletlerin siyasi varlıklarını, yapılarını ve toplumlarını etkilemektedir. Ülkelerin jeopolitik konumu, devletlerin Doğu ve Batı'nın ekonomik ilişkilerindeki yerini ve tüm siyasi-ekonomik faaliyetlerini belirleyen en önemli unsur durumuna gelmektedir. Bu ilişkilerin odak noktası olan Anadolu ise, dünya tarihinin şekillenmesinde en önemli jeopolitik, jeoekonomik ve jeostratejik alanı oluşturur. Anadolu, Doğu ile Batı'yı kara ve deniz yollarıyla birbirine bağlayan, aynı zamanda Doğu ile Batı'yı ticari ve kültürel olarak birleştiren alandır. Günümüzde, Türkiye'nin bulunduğu Avrasya bölgesinde şimdiye kadar görülmemiş şekilde Doğu-Batı ilişkilerinin yeniden düzenlenmesi, Anadolu jeopolitiğinin Türkiye'nin üzerindeki bir sonucudur. Bu nedenledir ki Anadolu, "Doğu'nun batı sınırı, Batı'nın doğu sınırı" olarak karşımıza çıkmaktadır.

İlk kez Albay Alfred T. Mahan (1840-1914) tarafından, bir milletin denize ve denizcilğe ilişkin maddi ve manevi güçlerinin tamamı olarak tanımlanan *Sea Power* (Deniz Gücü)¹ yeni dünya düzeninin oluşması ve yürütülmesinde başlıca unsurlardan biri olarak kabul edilmektedir. Mahan'a göre "Devletin büyümesinde en önemli etken olan deniz ticaretinin güvence altına alınması için donanmaya ve donanmanın ticaret yolları üzerinde etkin kullanımı için de üslere ihtiyaç vardır. Devletler gelişmek için zenginleşmelidir, bu da ancak mal üretilip ihraç etmekle sağlanabilir. Bu ticarete deniz ulaştırması başta gelen bir öneme sahiptir. Ancak ulaştırmanın korunması için deniz kuvvetlerine ihtiyaç vardır. Harp gemileri sürekli olarak denizde kalamayacaklarından ülkede ve deniz aşırı yerlerde deniz üslerinin kurulması gerekir"². Bu tanımın oluşturulmasıyla tarihsel süreç içinde ABD'nin dış siyaseti önce kendi bölgesinde, sonra dünyanın tamamında deniz gücünü denetim altına almak üzerine kurulmuştur.

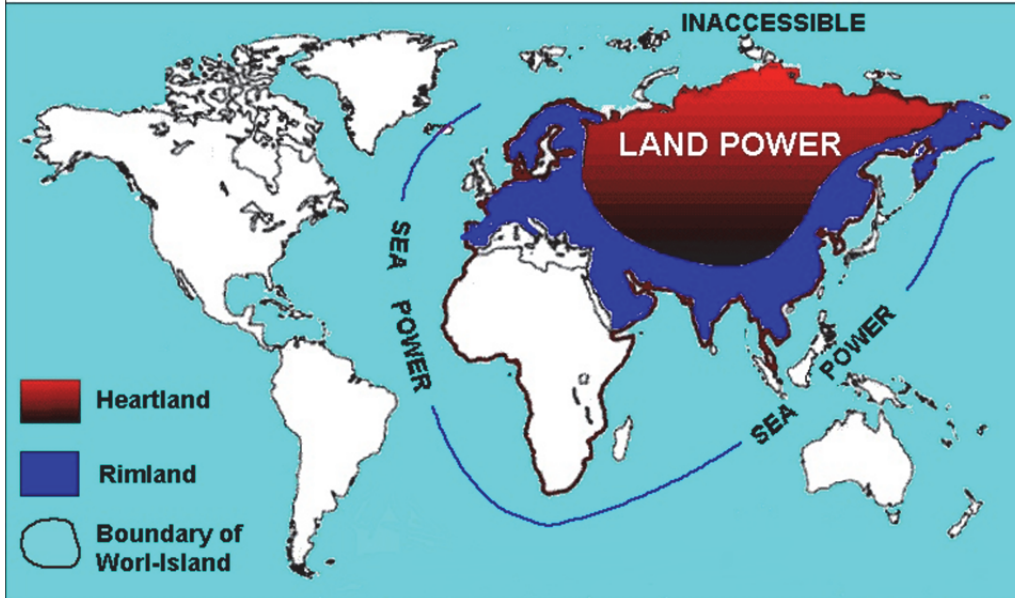


Fig. 1. Deniz ve Kara Gücü Haritası

¹ Mahan 2003.

² Mahan 2003.

Denizcilik gücü kavramının anlaşılması için karacı ve denizci devletlerin tarih üzerindeki etkilerinin karşılaştırılması önemlidir. Rusya, Almanya, Osmanlı İmparatorluğu ve Çin gibi kara devletleri, her ne kadar başarılarını ve yayılmalarını denizlerde güçlü oldukları dönemlerde gerçekleştirmiş olsalar da, genel olarak denizle ilgilenilmese de düzenin çok değişmeden süreceği anlayışına sahiptir. Bu devletler, karasal olarak genişledikleri ya da ekonomik sıkıntılar yaşadıkları dönemlerde, ilk olarak denizcilik gücünün bileşenlerinden vazgeçmeye yatkındırlar. Dünya üzerinde denizci devletler olarak öne çıkan Fenikeliler, Cenovalılar, Venedikliler ve İngilizler gibi devletler ise, tarih boyunca etkilerini denizcilik gücü sayesinde geniş coğrafi bölgelerde sürdürmüşler ve kıtalara yaymışlardır. Bu devletlerin başlıca sloganları “*Denizden başka şansımız yok!*” içeriğindedir. Bu devletlere istisna olarak günümüzde ABD öne çıkmaktadır. Kıta devleti olarak kendi kendine yetebilme özelliğine rağmen ABD tarih boyunca barışta ve savaşta küresel hâkimiyetini sürdürebilmek amacıyla deniz gücünü etkin olarak kullanacağı bir siyaset ortaya koymaktadır. ABD küresel büyüklüğünü bütün dünya ülkeleriyle ekonomik ilişkiler kurmak ve bu ilişkilerini deniz yoluyla gerçekleştirmek üzerine oluşturmuş, bir anlamda, Mahan’a göre devletin zenginleşmesi için gerekli olan denizcilik gücünü, deniz ticareti, donanma ve üsler üçgenini oluşturarak günümüze kadar sürdürmüştür. “*Geçen asırda, genel taksime katılmakta çok geciktik. Bununla birlikte ikinci bir taksim gelmek üzeredir. Ne kadar zengin fırsatların bizi beklediğini anlamak için sadece, Osmanlı İmparatorluğu’nun çöküşü, Uzak Doğu’nun yeni bir Hindistan’ı olan Çin’in tecridi, birçok Güney Amerika ülkelerinin içinde bulunduğu dengesiz şartlara eğilmemiz gerekmektedir. Bu fırsatları kaçırmamamız için de, bir donanmaya ihtiyacımız vardır. O kadar kuvvetli olmalıyız ki, bizim askerin gücümüz karşısında hiçbir ülke taksim görüşmelerinde bizi görmezlikten gelemesin, ihmal edemesin ve bu konuda ayrıca kaybedecek zamanımız da kalmamış bulunmaktadır*” şeklinde ABD’nin genel siyasetini açıklamaktadır³.

Görülmektedir ki deniz kuvvetleri tarihin ilk çağlarından bu yana ticaret gemilerinin korunması gereksinimiyle ortaya çıkmıştır ve bu temel ilişkinin geçerliliği bugün de sürmektedir. Deniz gücü; deniz ticaret filosu, balıkçı filosu, bilimsel araştırma gemileri, deniz kuvvetleri ile bunların bağlantılı olduğu üs ve limanlar, gemi yapım, bakım ve onarım tesisleri gibi sivil ve askeri kıyı kurum ve kuruluşları ile burada görev yapanların oluşturduğu güçtür. Günümüzde devletlerin yaşamsal ekonomik, siyasi ve askeri çıkarları küresel boyuttadır ve bu çıkarların büyük kısmı kendi topraklarının dışında yer almaktadır. Dolayısıyla “*kıtasal güçlerin yalnız kendi coğrafyalarındaki kaynaklar ve kara ilişkisi bulunan ülkelerdeki güç kaynakları ve pazarlarla yetinebilmeleri imkânsızdır; zira kıtasal güç merkezlerinin azami egemenlik sınırı daima kıtaları birbirinden ayıran kıyılarda son bulur, bu nedenle denizaşırı hareketler önemlerini büyük ölçüde arttırmış bulunmaktadır*”⁴. Bu nedenle deniz gücü bu çıkarların sürdürülmesinde, bir yandan devletlerin yapılarını ve ekonomilerini, bir yandan da uluslararası siyaseti giderek daha fazla etkilemektedir.

Devletler için gerek ekonomik, gerekse siyasi açıdan belirleyici olan denizcilik gücü kavramının açıklanmasında Doğu ve Batı’nın ilişkisinin gelişimine bakmak doğru olacaktır.

Doğu-Batı Kavramları

Gerçekte yönleri belirten bu kavramlar tarihsel süreç içinde sosyolojik, ekonomik ve siyasi anlam kazanarak bir değer yargıları bütününe oluşturmuştur. Bu kavramları tanımlamak aynı zamanda

³ Lıvezey 1979, 45.

⁴ Bayat 1986, 457.

ayrıştırmayı, farklılaştırmayı ve dolayısıyla çatışmayı yaratmaktadır. Bu çatışmanın köklerinde ise, insanoğlunun dünyaya yayılışında karşılaştığı sorunlar bulunmaktadır. İnsanoğlu, yeryüzünde yayılışıyla birlikte karşılaştığı coğrafi şartlara bağlı olarak önce bireysel sonra toplumsal çözümler ortaya koymaya başladı. Coğrafi-doğal şartların zorluklarına yaşamları içinde yarattıkları çözümlerin farklılıkları Doğu-Batı farklılığını ya da Doğu-Batı toplumlarının farklılığını ortaya çıkardı ki bu durum sadece bir döneme ait olmayan, halen süren ve gelecekte de sürececek bir olgudur. En eski farklılıklardan biri, Batı'nın her zaman doğa ve coğrafyayla savaş durumunda, onu yenme isteğinde; Doğu'nun ise doğa ve coğrafyaya uyum sağlamak ve dolayısıyla ondan en üst düzeyde yararlanmak isteğinde bulunması olarak görülmektedir. Doğu-Batı farklılığı, ilk ekonomik uğraş olan tarım ile başlamış, verimli Doğu ovalarında tarım yapan üretici Doğu toplumuyla, avcılık-toplayıcılık yapan tüketici Batı toplumu arasında belirgin farkı yaratmıştır. Tarım üretimi süreci, yerleşmeyi, işbirliğini ve dolayısıyla paylaşmayı, toplumsallaşmayı getirirken avcı-toplayıcılık ise bireyselliği, çatışmayı ve kaynaklar için savaşmayı zorunlu kılmıştır. Bu durum sonraki zamanlarda da ekonominin temel yapısını oluşturacak ve ilişkileri düzenleyecektir. Tarihte Doğu ve Batı devlet anlayışlarının gelişmesinde de, ekonomik ilişkilerin niteliği ve devlet yönetim sistemlerinin farklılığı etkili olmuştur. Doğu, tarım topraklarının işlenmesinde süreklilik yaratacak şekilde kişilerden bağımsız-otoriter devlet yapısını yaratırken; Batı kişilerin (kahramanların) önderliğinde Doğu'yla ilişkilerden en üst düzeyde fayda sağlayacak ticari devlet yapısını yaratmıştır. Doğu'da devletin görevi yabancılara karşı düzeni korumak ve savunmaktır; Batı'da ise hammaddeyi sağlayacak, ticareti sürdürecektir ve yeni çözümler yaratacak düzene destek vermektir. Doğu üretimin, Batı ise ticaretin sürmesini istemektedir ve bu nedenle Batı Doğu'ya bağımlıdır ve kendi uygarlığını Doğu'yla ilişkilerine bağlı olarak şekillendirmektedir. Bu ilişki sistemi, Doğu devletlerinin tarım için yeni toprak isteklerini, Batı devletlerinin de ticaret için deniz-liman isteklerini ortaya çıkarmaktadır. Üzerinde yaşadığımız Anadolu toprakları da Doğu-Batı ilişkilerinde tarımın ve ticaretin kesiştiği alan olarak Doğu ile Batı arasında sınır bölgesi olmuştur. Asıl sorun; buranın hangi toplum tarafından yönetileceğidir. Doğu mu? Batı mı?

Doğu-Batı İlişkilerinde Denizcilik ve Anadolu

Anadolu'nun bulunduğu coğrafya Doğu-Batı'nın etkileşim alanıdır ve uygarlığın beşiği olarak tanımlanması hem karayolu hem de deniz yoluyla tüm kültürlerle açık olmasının sonucudur. Bu yarımadanın üzerinde söz sahibi olan devletlerin nitelikleri Doğu-Batı ilişkilerindeki önemine ve yerlerine göre belirlenmektedir: Doğu üretim bölgelerini Batı'nın işgalinden koruyacak olan Asker Devletler ve Batı'nın ticari gücünü üstlenen Doğu'yla ilişkileri sürdüren Yayılmacı-Koloni Devletler. Anadolu'yu elinde tutan asker devletlerinin ilk görevi Doğu'nun üretim alanlarını korumak ve savunmak, ikinci görevi ise Boğazlar ve Akdeniz kıyıları aracılığıyla ticareti denetlemektir. Bu devletler farklı şartlara uyum sağlama, değişime ve gelişmeye açık olma, çok kültürlülük ve süreklilik yetisine sahiptir. Koloni devletler ise Doğu'ya hammadde sağlar, karşılığında tarım ürünü ve işlenmiş ürün alır, bunun için deniz yollarını kullanır. Olanak buldukça soyguna ve yağmaya başvurur. Hellas'a tarihin ilk korsanları olma özelliğini de bu durum kazandırmıştır⁵.

Turan, İran ve Hellen devletleri asker ve koloni devletler olarak bu coğrafyada ana aksı oluşturmaktadır ki bu devletler güçlerine göre farklı zamanlarda Anadolu'nun denetimini elde tutmuştur. Tarihte Anadolu'daki ilk asker devlet olarak Asur (MÖ XIX-VII. yüzyıl) ve Hitit (MÖ XIX-XII. yüzyıl) devletleri, karşısında ise Batı'nın Hellen denizci site devletleri görülmektedir. Anadolu kıyıla-

⁵ Sezer 2005, 71-74; 173.

rında ilk kolonilerin de bu dönemde kurulması rastlantı değildir. Asurluların yıkılışından sonra bu görevi Pers Devleti (MÖ VI. yüzyıl) devralmış, karşısında ise Hellen site devletlerini birleştiren İskender İmparatorluğu Batı'nın öncülüğünü üstlenmiştir. Hellenistik Dönem olarak adlandırılan bu dönem her yönden tam bir Doğu-Batı ayrımının yapıldığı dönem olarak dünya tarihinde yer almaktadır. Hellenlerin Batı uygarlığında yeri tartışılmaz derecede özel ve kesindir. Batı, Hellenizm ile Doğu'ya karşı kimliğini bulmuştur ve Hellen, Batı'yı (Doğu'yla doğrudan ilişkisi olmayan Avrupa'yı) ticari ilişkiler çerçevesinde örgütleyecektir⁶. İlk Hellen site devletleri Anadolu ve Hellas kıyılarında koloniler olarak ortaya çıkmış ve Doğu'ya karşı siyasi olarak da ilk örgütlenmeleri oluşturmuştur. Atina ve diğer Hellen şehir devletleri denizci ve aynı zamanda Doğu'ya karşı gelebilecek nitelikte savaşçı devletlerdir. Örneğin tarihin en önemli savaşlarından Troya Savaşı (MÖ XIII-XII. yüzyıl) Doğu ve Batı'nın karşılaşmalarından yalnızca biridir ve burada savaşanlar sadece Truva ve Hellen halkları değil Doğu-Asya ve Batı-Avrupa halklarıdır. Her ne kadar destanlarda ve söylence-lerde farklı anlatılsa da, ilk dünya savaşı olarak kabul edilebilecek bu savaşın amacı, dünya egemenliği için (bilinen dünyanın bugüne göre daha dar olduğu düşünülürse) boğazların ve dolayısıyla Anadolu'nun hâkimiyetini ele geçirmektir. Çünkü Anadolu'ya hâkim olan dünyaya hâkim olacaktır. Tarihin babası Herodotos'un (MÖ 490-425, Halikarnassos-Bodrum) tarihin başlangıcı olarak Troya Savaşı'nı seçmesi Batılı tarih yazımının temelini oluşturacaktır⁷. Savaşın sonunda ise Troya'nın düşüşüyle Anadolu üretici toplumlarından Hititler ortadan kalkmış ve Hellen kolonizasyonu Karadeniz ve Akdeniz'de hızlanmıştır. Ayrıca Fatih Sultan Mehmed'in Konstantinopolis'i fethetmesinden sonra Troyalıların intikamını aldığı rivayeti⁸, Doğu ile Batı'nın daima karşı karşıya geleceğinin de belirtisidir. Yine I. Dünya Savaşı'nın en önemli savaşını Çanakkale Savaşı'nın (1915-1916) oluşturması, aynı karşıtlığın içinde Osmanlı Devleti'ni bitiren Mondros Ateşkes Antlaşması'nın (30 Ekim 1918) da Yunanistan'da İngilizlere ait Agamemnon zırhlısında yapılması rastlantı olmasa gerektir.



Fig. 2. Antikçağda Akdeniz'de Deniz Ticaret Rotaları

⁶ Sezer 2005, 78.

⁷ Hdt. I. 3-5.

⁸ Yerasimos 1995.

Troya Savaşı'ndan sonra Hellen site devletleri ve kolonilerinin gücü arttı, İskender'in (MÖ 356-323, Troya kahramanı Akhilleus'tan sonraki yeni kahraman) ortaya çıkışıyla ilk defa tüm Batı tek çatı altında toplanmaya ve Doğu'ya, Perslere karşı güç oluşturmaya başladı. İskender'in Doğu Seferleri hem Batı'nın Doğu'yu yakından tanınmasına, hem de yeni İskender şehirlerinin (İskenderun, İskenderiye, Nikaia...) kuruluşuyla ticaretin Batı lehine dönmesine neden oldu. Aynı zamanda bu dönem, Doğu'yla doğrudan ilişki nedeniyle Batı'da bilimsel gelişmenin ve özellikle coğrafya, denizcilik, astronominin başladığı dönemdir. Ancak İskender tüm dünya halklarını barındıran büyük imparatorluğunu kurarken, Doğu'ya uygarlık götürme düşüncesiyle Doğu'yu Batılaş-tırmaya çalışmış, bu da devletin sonunu getirmiştir⁹.

Uyguladığı başarılı politik, hukuki ve askeri manevralarla İskender'in mirasını devralan Roma İmparatorluğu yükselen Batı'nın yeni nitelikli gücü olmuştur. Coğrafi konum olarak da Hellas'tan daha iyi şartlara sahip olan Roma, hem Avrupa'nın iç kesimlerine kadar örgütlenmesini tamamlamış, hem de Akdeniz, Karadeniz ve Ege Denizi yoluyla bölgedeki limanları ve ticareti denetimi altına almıştır. Akdeniz için "*Mare Nostrum - Bizim Deniz*" deyimini kullanmaları, Anadolu ve Akdeniz çevresindeki alanları doğrudan hâkimiyetleri altına aldıklarını göstermektedir. Doğu'yla bağlantı kuran tüm yollar Roma denetimindedir ve bu durum siyasi ve askeri olarak kendisine güç katmaktadır. "*Her yol Roma'ya çıkar*" sözü imparatorluğun kuruluş temellerini de açıklamaktadır. Roma İmparatorluğu asker devlet olmasının yanı sıra aynı zamanda bir ticari devlettir. Roma'nın karşısında Doğu'nun güçlü bir asker devlet çıkaramaması imparatorluğun sınırlarını genişletmiş; hatta Baharat ve İpek yollarıyla en doğudaki büyük üretici Çin ile doğrudan ilişkiye girilmiştir. Doğu ilk defa bu kadar savunusuzdur. Roma'nın Akdeniz ticaretindeki hâkimiyeti bin yıl sürmüştür¹⁰. Toprakların aşırı genişlemesi dolayısıyla yönetimin zorlaşması Roma İmparatorluğu'nun 395 yılında Batı ve Doğu olarak bölünmesine, yine coğrafi şartlar ve Doğu'yla kurulan ticari ilişkiden dolayı Konstantinopolis'in yeni bir merkez olarak ortaya çıkmasına neden olmuştur. Konstantinus'un Do-



Fig. 3. Roma İmparartorluğu'nda Ticaret Rotaları

⁹ Martin 2012.

¹⁰ Freeman 2003.

ğu Roma'ya Avrupa, Asya ve Afrika'nın yakınlaştığı Anadolu'da Byzantium'u başkent olarak seçmesi (330) ve Konstantinopolis olarak kendi adını vermesi, Doğu-Batı ilişkilerinde de yeni bir dönem başlatmıştır. Bu tarihten sonra Batı, Doğu ile ilişkilerini siyasi, ekonomik, kültürel, dini ve sosyal açıdan Konstantinopolis-Doğu Roma aracılığıyla kuracaktır. *"Roma'nın zenginliği her şeyden önce Küçük Asya'ya, o para ve insan hazinesine sahip olmasından kaynaklanmaktaydı"*¹¹. Ancak Batı, Roma'dan sonra Doğu Roma'yı önder olarak görmemiş, ilişkileri sınırlı tutmuş ve hatta dini olarak ayırışmaya (Katoliklik ve Ortodoksluk) girmiştir. Aynı zamanda Doğu ile doğrudan ilişki kuramayan Batı, Ortaçağ'da içine kapanacak ve şehirler şatoların ardına saklanacak, kilise varoluş kaynağını oluşturan ticareti yasaklayacaktı¹². Bu da Batı'nın her alanda gerilemesine neden olacaktı.

Doğu'nun uzun zaman savunmasız kalması İslamiyet'in ortaya çıkışıyla son bulmaktadır. Doğu, artık hem kendi dünya görüşüne ve değerlerine uygun bir dini kabul etmiş, hem de Batı'nın uzun süren egemenliğine ve uygarlık dayatmasına yeni kimliğiyle karşı çıkmaya başlamıştır. *"Sınırlarını genişleten Doğu dünya görüşü İslamiyet'le savaşçı bir nitelik kazanacaktır"*¹³. Müslümanlar, Akdeniz havzasını ele geçirmeleriyle birlikte eski bilim eserlerini incelemeye ve bunları Doğu'nun bilgisiyle birleştirerek yeni bir uygarlık yaratmaya başladılar. İslam devletleri, denizcilik ile ilk defa bilinçli olarak ilgilenmeye ve denizciliği devlet siyaseti durumuna getirmeye başladı. Önceleri sadece Arapların ve İranlıların himayesinde olan İslamiyet, devlet aşamasına geldiğinde, Doğu'nun devlet kurma geleneğine sahip gücü Türklerle tamamlandı. Bununla birlikte, gittikçe Doğu ile bağlantıları kopan ve bu yeni güce karşı koyamayan Batı, Haçlı Bayrağı altında toplandı ve din görüntüsünün altında eski ticaret üstünlüğünü geri almaya çalıştı. Ancak artık Hristiyan Batı'nın karşısında Müslüman Türk gücü vardır ve bu güç onu Doğu'dan ayıracaktır. *"Akdeniz havzasının tümüyle birleştirilmesinde tek gerçek engel ise Doğu Roma İmparatorluğu'ydü"*¹⁴.

Türk Denizciliği ve Anadolu

Türk Devletleri kuruldukları alanların coğrafi şartlarından dolayı kara devletiydiler ve Anadolu'ya gelinceye kadar da denizcilikle bir bağlantıları olmamıştı. Orta Asya'nın geniş bozkırlarında başladıkları devlet kurma gelenekleri karalarda toprak fethine dayalıydı ve ileride her ne kadar imparatorluk durumuna gelse de bu durum değişmeyecekti. Tarihte gördüğümüz gibi Selçuklu, Osmanlı ve Türkiye Devleti'nde denizcilik iç deniz faaliyeti olarak kalacak ve sadece kıyıların korunması amacıyla donanma oluşturulacaktır. Türk devletlerinde açık deniz ve okyanus denizciliğinin gelişmemesi bu devletlerin yapısından ve dünya siyasetinden kaynaklanmaktadır. Çünkü Türk Devletleri hiçbir zaman sömürgeci koloniyel olmadı. Ancak bu durum Türklerin dünyanın en önemli iç denizleri olan Akdeniz ve Karadeniz'e sahip olmalarını engellemedi, kısa zamanda denizlerde, hem askeri hem de bilimsel alanda birçok başarıya imza atmalarını sağladı.

Anadolu'ya ilk Türk akınlarının başlamasıyla denizle tanışan Selçuklu Türkleri, önceleri deniz ticaretini ve denizciliği halkın bir uğraşısı olarak görmüştür. Ancak Haçlı Seferleri'nin başlamasıyla li-manların Anadolu jeopolitiği üzerindeki etkisi anlaşıncı, denizcilik artık devlet siyasetine katılmış-

¹¹ Grant 2000.

¹² Ashtor 1986, 551.

¹³ Sezer 1981, 174.

¹⁴ Ferro 2002, 24.

tır. Kutalmışoğlu Süleyman Şah'ın Nikaia'yı (İznik) alarak başkent yapması (1075-1080)¹⁵ ile Türklerin Marmara kıyılarına yerleşmeleri bu siyasetin işlerlik kazanmasının ilk adımlarıdır. Kios'un (Gemlik) alınmasıyla (1087) ilk Türk tersanesinin kurulması Konstantinopolis'in kuşatılması için hazırlıktır. Çok kısa süre içinde Türk boylarının Anadolu'nun Karadeniz ve Ege kıyılarına ulaşmalarıyla denizcilik faaliyetleri arttı ve Türk donanmasının temelleri atıldı. Türkmen beylerinden biri olan ve Doğu Romalılara esir düştüğü sırada Konstantinopolis'te denizciliği öğrenen Çaka Bey, İzmir ve çevresini fethettikten sonra bir donanma kurdu (1081). Bu, tarihteki ilk Türk donanmasıdır. Çaka Bey, Konstantinopolis'i dolayısıyla Anadolu'yu ele geçirmenin en önemli yolunun, özellikle Ege kıyılarını ele geçirmek ve Batı'yla deniz bağlantısını kesmek olduğunu görmüştür. Batı deniz gücüyle ilk karşılaşma Çaka Bey'in önderliğinde 1090'da İzmir-Karaburun açıklarında gerçekleşti, Doğu Roma Donanması yenilerek geri çekildi. Bu ilk Türk deniz zaferidir ve bu tarihten sonra Türkler artık denizlerde de Batı'ya rakiptir.

Türklerin Anadolu'ya yerleşmeleri, Avrupa'da Türk ve Müslümanlık karşıtı görüşlerin artmasına neden olurken, başta Anadolu olmak üzere Doğu Akdeniz'in tekrar ele geçirilmesi için Haçlı Orduları kuruldu. 1096-1291 yılları arasında süren Haçlı Seferleri, önce Doğu Roma'nın Batı Roma'yı (Vatikan) Türkler karşısında yardıma çağırmasıyla başlamış olsa da, daha sonra Batı'nın Doğu Roma'yı devreden çıkararak Doğu'yla birebir karşılaşmasını sağlamıştır. Kutsal toprakları kurtarmak söylemiyle düzenlense de, Haçlı Seferleri'nin asıl amacı Akdeniz egemenliğini ele geçirmek ve kesintiye uğrayan Doğu ile ticari ilişkiyi Anadolu üzerinden yeniden canlandırmaktır. Seferler hem deniz yoluyla hem de karadan yapıldı; deniz yoluyla yapılan seferlerde İtalyan denizci şehir devletleri (Ceneviz, Venedik, Amalfi) öne çıkarken, karadan yapılan seferlerde Anadolu üzerinden Ortadoğu'ya ulaşmaya çalışıldı. Anadolu'da hem karada hem de denizde Haçlıları ilk karşılayan güç Selçuklular oldu. Haçlı Seferleri'nin Anadolu'da yoğunlaştığı dönemde büyük baskı altında kalan Türkler, Anadolu'nun iç kesimlerine çekilmek zorunda kalırken ayrıca Doğu'dan gelen Moğol akınlarının altında varlıklarını korumaya çalıştılar¹⁶. Bu gelişmeler, Anadolu Selçuklu Devleti'nin denizlere yönelik faaliyetlerini büyük ölçüde engelledi ve denizcilikteki hızlı başlangıç bir süre kesintiye uğradı. Denizcilik faaliyetleri Sinop, Antalya ve Alanya'daki tersaneler ve liman ticareti ile sınırlı kaldı. Ancak bu dönemde bile Emirü's Sevahil (Melikü's Sevahil ya da Reisü'l bahr) teşkilatı altında sürdürülmesi devlet yönetiminde denizcilik faaliyetlerinin önemini göstermektedir. Haçlı Seferleri sırasında Doğu Roma'yı devreden çıkararak Doğu'yla yeni ilişkiler kurmaya başlayan Batı'nın deniz gücünü, seferler sonunda Anadolu'daki kolonizasyonunu arttıran İtalyan denizci şehir devletleri Ceneviz ve Venedik oluşturmaktaydı. Kutsal bölgelere gerçekleştirilen taşımacılığın karşılığında denizci cumhuriyetler yeni ele geçirilen bölgelerde ticaret üsleri ve ayrıcalıklar elde ettiler¹⁷. Bu durum Doğu'yla aracsız bağlantı kuran ve ticaretle birlikte bilimini de öğrenen Batı'nın, ortaçağ karanlığından sıyrılarak Rönesans'ı İtalya'da başlatmasına neden olacaktı.

Selçukluların zayıflamasıyla ortaya çıkan Türk beyliklerinden özellikle Ege ve Karadeniz kıyılarında yerleşenler denizcilikle uğraştılar, ileride kendilerini tek bayrak altında toplayacak olan Osmanlı Devleti'nin deniz gücünün de temelini oluşturdular. Bunlardan Aydınoğullarından Umur

¹⁵ İznik'in başkent oluşu kaynaklarda farklı geçmektedir: Laurent 1913, 45-50; Yınanç 1944, 105-107; Togan 1946, 186; Kafesoğlu 1972, 218.

¹⁶ Erer 2002.

¹⁷ Wilhelm 2000. Doğu Roma Devleti 1261'de Cenevizler'le Nymphion Antlaşması'nı ve 1268'de Venedikliler'le ittifak antlaşmasını imzaladılar.

Bey Ege'de yeniden Türk gücünü hissettirdi, Karesioğulları Edincik'te bir tersane kurarak Doğu Roma'yı tehdit etti, Tekeoğulları Kıbrıs ve Rodos'a asker çıkardı, Candaroğulları Amasra ve Sinop limanlarıyla Karadeniz ticaretinde söz sahibi oldular.

Selçuklulara bağlı bir uç beyliği olarak kurulan Osmanlı Devleti, diğer Anadolu beylikleri arasında coğrafi konumunu en iyi şekilde kullanarak diğer beylikleri kendi yönetimi altında birleştirdi. Osmanlı Beyliği, hem Anadolu'nun batı sınırında bulunması nedeniyle doğudan gelen Moğol baskısından bir parça korunmuş, hem de Haçlı Seferleri sonunda zayıflayan Doğu Roma'nın durumundan faydalanarak topraklarını ve yönetim gücünü genişletmiştir. Her ne kadar kurulduğunda bir kara devleti izlenimi verse de, Osmanlı, önce Boğazlar ve Ege kıyılarına yönelmiş, Anadolu'nun iç kesimlerini topraklarına katmayı sonraya bırakmıştır. Bu siyaset Batı'da ilerlemesine karşı bir engel olan Doğu Roma'yı ortadan kaldırmaya, sonrasında ise zaten Türkleşmiş olan Doğu'da birliği sağlamaya yöneliktir. Osmanlı Devleti'nin deniz gücünün bir yüzyıl gibi kısa bir sürede hızlı şekilde gelişmesindeki ana neden de budur: Denizci Batı'yla kendi oyun kuralları içinde oynamak.

Osmanlı Devleti'nin ilk donanması diğer beyliklerin birliklerinden oluşan, Boğazlar ve Marmara'yı korumaya yönelik, henüz açık denizlerde Venedik ve Ceneviz gibi büyük donanmalarla savaşacak nitelikte olmayan akıncı güçlerdir. Nikomedeia'nın (İzmit) 1337'de ve Kallipoli'nin (Gelibolu) 1354'te alınmasıyla Karamürsel ve Gelibolu tersanelerinin yapılmasıyla gerçek anlamda ilk donanma oluşturuldu.

Osmanlı Donanması'nın askeri güç durumuna gelişi ise, denize özel ilgisi nedeniyle Fatih Sultan Mehmed Dönemi'nde gerçekleşmiştir. Konstantinopolis'in alınması (1453) sırasında gösterdiği askeri zekâ ve sonrasında özellikle coğrafya ve denizcilikle ilgili eser ve bilim adamlarını başkentte toplaması Osmanlı'ya dünya hâkimiyetini getirmiştir. Konstantinopolis'in Türkler tarafından alınması Doğu-Batı ilişkilerinde Doğu'nun lehine yeni bir düzen oluşturmuştur. Batı, Doğu'ya karşı son kalesi olan Doğu Roma'yı ve dolayısıyla ilişkideki üstünlüğünü kaybederken, İslamiyet'i de arkasına alan Doğu'nun yeni gücü, Hellas-Roma'nın dünya hâkimiyetine son vermiştir. İstanbul'u yenedünyanın bilim, sanat, kültür, ekonomi ve yönetim merkezi yapan bu güç, aynı zamanda dini görüşlere saygılı olan tarihteki ilk laik devlettir. Batı, Vatikan'ın çevresinde toplanması gerekirken, bu anlayış nedeniyle tam tersine dini açıdan bölünmüştür. Osmanlı Devleti, Doğu Roma'nın da mirasını devralarak siyasi-askeri-ekonomik ve sosyo-kültürel olarak imparatorluk durumuna geldi ve aynı zamanda, Doğu'yla Batı'yı sentezleyen, birbiri içinde eriterek yeni bir kültür ve uygarlık yaratan ve bu uygarlığı çok geniş bir coğrafyada yayabilen bir devlet oldu. Geçmişte Doğu ve Batı'nın sınırı olan İstanbul, yenedünya düzeninin de başkenti olurken ve koşullar değişse bile bu konumunu uzun süre korudu. Konstantinopolis'in düşüşü Batı dünyasının geleceğini de değiştirdi. Doğu'nun yeni gücü Osmanlı, Anadolu'yla yetinmeyip çok kısa zamanda sınırlarını Avrupa'nın merkezine kadar genişletince, Batı ilk kez tamamen Doğu'dan koptu. Tüm ekonomik bağlarını ve dolayısıyla var olma gücünü kaybeden Batı yeni stratejiler bulmak için yollara düştü. Coğrafi keşifler birkaç mace-raperestin hayalleri değil, aslında Anadolu'nun ve dolayısıyla Doğu'yla ticaretin kaybedilmesiyle başlayan bir çözüm arayışıdır. Daha XIII. yüzyılda İtalyan tüccar Marco Polo'nun da dediği gibi "*tek amaçları para kazanmaktır*"¹⁸ ve Avrupalıların Doğu'ya ulaşmada yeni yollar arayışı özellikle Türklerin Anadolu'da kalıcı olduğunun anlaşılmasıyla yoğunlaşmıştır. Kapanan Akdeniz yolundan farklı bir deniz yolu bulmak isteyen Batı'ya, Osmanlı'yla sınırı olmayan Atlantik kıyısındaki Avrupa ülkeleri öncülük etmektedir. Bu nedenle denizciliği Akdeniz'de öğrenmiş İtalyan Cristoforo Colombo

¹⁸ Polo 2003.

kendi devletinin değil, İspanya'nın desteğini alarak Amerika'ya gitti. Onu izleyen diğer kâşifler de ticaretin denetimini yeniden ele geçirmek isteyen İtalyan asıllı denizcilerdi. Denizcilik gücünü kullanarak Coğrafi Keşifleri gerçekleştiren Batı, Doğu'yu ararken Yeni Dünya'yı buldu. Yeni Dünya'daki tüm uygarlığı yok sayarak varlığını yasallaştırmak için de ona kendi adını verdi: Amerika.

Osmanlı Devleti'nde resmi olarak Sultan II. Bayezid ile başlayan deniz siyaseti, Akdeniz ticaretinde önemli olan üslerin, limanların ve ana hatlar üzerindeki adaların ele geçirilmesi ve savunulması üzerine kurulmuştu. İstanbul'u başkent yaparak tüm Anadolu'nun dolayısıyla dünya ticaretinin önderliğini ele alan Osmanlılar, imparatorluk olmanın verdiği güvenle Ege ve Akdeniz'de ilerlemeye başladı. Balkanlar'ın fethiyle süren genişleme, Yavuz Sultan Selim döneminde doğuya yöneldi, Mısır ve Arabistan'ın alınmasıyla (1517) tamamlandı ve hem İslamiyet'in resmi önderliğine, hem de en büyük ticaret yolları olan İpek ve Baharat Yolları'na sahip oldu. Dünya ticaretinin tüm ana limanları Akdeniz'de ve Hint Okyanusu'nda Osmanlıların eline geçmiş oldu. Osmanlı ticari gelir alanlarını korumak için sadece kara güçlerinin yeterli olmayacağını fark ederek deniz gücünü arttırmaya yönelik bir siyaset izlemeye başladı. Burada Balkanlar'ın ve Torosların alınmasıyla elde edilen orman kaynağının açık deniz gemilerinin yapımında kullanılması ve Egeli denizci reislerin Osmanlı'ya katılarak deneyimlerini aktarmaları etkili oldu. Artık Akdeniz'de Kaptan-ı Deryalar dönemi başlamıştır. Osmanlı deniz gücü, bir yandan Piri Reis, Ali Macar Reis, Seydi Ali Reis, Menemenli Mehmed Reis gibi haritacılar ve denizcilerin eserleriyle bilimsel olarak desteklenirken, bir yandan da deniz komutanları olan Saruca, Kemal, Turgut, Aydın, Barbaros, Oruç, İlyas, Murat, Selman, Kılıç Ali Reisler gibi kaptan paşalarla yükselmektedir. Bunlardan Saruca Paşa Gelibolu deniz üssünün 1401'de tamamlanmasıyla ilk Kaptan-ı Derya oldu. Denizciliğe verilen bu önem, Akdeniz ve Kızıldeniz'de Batı'nın deniz gücü Katalanlar, Venedikliler ve Cenevizlere karşı deniz savaşlarında üstünlüğü ve iç denizlere sahip olmayı getirdi. Bu önem dönemin bilgini Kâtip Çelebi tarafından şöyle açıklanmaktadır: *"Gizli değildir ki bu Osmanlı Devleti'nin en büyük dayanağı olup şanına iş güç edinin, önem verilmek ön sırada bulunan deniz işleridir. Zira bahtı gelişen devletin revnak ve unvanı iki denize ve iki karaya (Akdeniz ve Karadeniz, Anadolu ve Rumeli, Avrupa ve Asya) hükmetmektedir. Bundan başka, Osmanlı ülkesinin çoğu, adalar ve kıyılar olduğundan, hele saltanatın yöresi, yani İstanbul'un velinimetinin iki deniz olduğundan şüphe yoktur"*¹⁹. Osmanlı Donanması'nın bu dönemde bahriye, bey gemileri ve Müslüman korsanlar (İng. *corsair*) olmak üzere 3 bölümden oluşmaktadır. Burada önemli bir ayrıntı ise, kaptan paşaların bazı araştırmacıların öne sürdüğü gibi Akdeniz'de kendi başlarına buyruk deniz eşkıyası (İng. *pirate*)²⁰ olmadıkları, tersine Osmanlı Devleti'ne bağlı birer beylerbeyi (kaptanpaşa beylerbeyliği) ve divan-ı hümayun üyesi olmasıdır. *"Saadet Yüzyılı veya Zaferler Yüzyılı"* olarak adlandırılan bu dönemde (1453-1571) Osmanlı Devleti denizlerde Avrupalı devletlerle savaşa da, özellikle Ceneviz ve Venediklilere sağlanan anlaşmalar ve ayrıcalıklarla ticareti yönlendiren ve koruyan bir sistemi tercih etti. Siyasi ve dini çatışmanın, dolayısıyla ticari çekişmenin en yoğun yaşandığı Akdeniz'de, tüccarlar ticaretlerini tehlikeye atmamak için çoğu zaman Osmanlı ve Avrupa arasında çift taraflı çalıştılar²¹.

17. yüzyıl başlarından itibaren Osmanlı Devleti her alanda olduğu gibi denizcilik ve ticaretle de gerilemeye başladı. Bu gerilemenin esas nedeni devletin özellikle Doğu Akdeniz'deki ticareti

¹⁹ Kâtip Çelebi.

²⁰ 1856'da yayımlanan Paris Deklarasyonu'nda korsanlık ve deniz eşkıyalığı tanımlanmıştır: (Kaynak: <https://archive.org/details/declarationrespe00greauoft> [Erişim Tarihi: 02 Şubat 2014]).

²¹ Fleet 2009.

önemsememesi, ihracatın korunması ve desteklenmesine yönelik giderek artan ilgisizliği, denizci tüccar sınıfının fazla gelişmemesi, Avrupa'nın keşifler sonrası artan üretim çeşitliliği sonucunda zamanla artan ithalat ve bu kapsamda verilen kapitülasyonlarla gerileyen denizcilik faaliyetleri olmuştur²². Ayrıca devlet yönetiminde kaptan-ı deryalık ve diğer görevlere yetkin olmayan kişilerin atanması sonucunda imparatorluğun gerilemesine paralel olarak, donanmanın etkinliği ve savaş gücü de zaman içinde geriledi. Nitekim 1770 Çeşme, 1827 Navarin ve 1853 Sinop baskınlarıyla Osmanlı Donanması ciddi yara alarak sonraki tarihlerde Boğazlardan dışarı çıkamayacak duruma geldi. Siyasi hedeflerin ele geçirilmesinde deniz gücünün ihmal edilmesi, kara ordularının lojistik yönden ciddi sorunlarla karşı karşıya kalmasına neden oldu ve bu da toprak kaybı ile sonuçlanan ağır yenilgileri beraberinde getirdi. Deniz gücü de toprak kayıplarına paralel olarak, giderek önem ve önceliğini kaybetmeye başladı²³.



Fig. 4. Osmanlı Devleti'nde Ticaret Rotaları

Coğrafi keşiflerle okyanuslara açılan Batı-Avrupa, Afrika ve Amerika'nın hammaddesine ve insan gücüne sahip oldu, bu da Avrupa'nın sömürgelerinin omuzlarında yükselmesini ve hızla zenginleşmesini sağladı. Keşifler sonrasında ekonomik gücünü arttıran Avrupa'da denizciliğe en yakın olan İngiltere, milli gemiciliğin desteklenmesi ve özellikle denizcilik şirketlerinin kurulmasıyla kısa zamanda bir deniz imparatorluğu durumuna geldi. Russia, Levant, Eastland, Guinea ve *Company of Merchant Adventurers* gibi denizcilik şirketleri İngiltere'nin sömürgelerinde ve diğer devletlerdeki ticari ve resmi elçilik görevlerini sürdürmekteydiler. Osmanlı Devleti ise bu dönemde kendi içindeki siyasi ve ekonomik sorunlarla uğraşmakta, sistemi içinde kapalı kalmakta ve bu nedenle her alanda Batı'nın ilerleyen teknolojisine ulaşamamaktaydı. Rakipleri deniz gücünü sürekli yenilerken, Osmanlı Donanması'nın bir iç deniz donanması olarak kalması, limanlarında ve denizlerinde ticaretin kapitülasyonlarla İngiliz ve Fransızlara verilmesi, bir süre sonra Akdeniz ve Karadeniz'deki üstünlüğün de kaybedilmesine neden oldu. Anadolu'nun ise kıtalararası ulaşımında 16. yüzyılda deniz yollarının bulunmasıyla azalan önemi, 19. yüzyılın ikinci yarısında Süveyş Kanalı'nın açılması ile

²² Güngen 2004, 100-101.

²³ Pryor 2004.

yeniden arttı. Dünyada hızla gelişen deniz ticareti için Çanakkale Boğazı, İstanbul Boğazı, Süveyş Kanalı, Kızıldeniz, Hürmüz Boğazı ve Basra Körfezi en önemli su yolları oldu²⁴.

19. yüzyıldan 20. yüzyıla geçiş dönemi, artık günümüz dünyasının oyuncularının belirginleştiği dönemdir. Avrupa'nın, Ortadoğu, Hindistan ve Uzak Doğu'ya yönelmesi, Afrika'nın işgücü ve hammadde kaynağı olarak kullanılmaya başlanması, Yeni Dünya'da Amerika'nın devletleşmesi ve sanayisiyle gelişmesi, Rusya'nın Kuzey ve Orta Asya'yı topraklarına katarak büyümesi ve Japonya'nın denizlerde Çin'i ve Rusya'yı yenerek yarıstaki varlığını teknolojisiyle güçlendirmesi, yakın çağı şekillendirecek ülkeleri öne çıkarttı²⁵. Osmanlı Devleti ise yarıştan kopmakla birlikte sona doğru ilerlemekteydi. Ticaretin Balkanlar'da Avusturya'ya, Kuzey Karadeniz ve Kafkasya'da Rusya'ya ve liman kentlerinde ise deniz ticareti ile doğrudan Avrupa ülkelerine kaptırılmasıyla ekonomik ve ticari bütünlük parçalanmıştır. Osmanlı Devleti Balkanlar ve Afrika'daki topraklarını kaybederek Anadolu'ya sığınmıştır ve elindeki son toprağa yönelik Batı'nın baskılarını engellemeye çalışmaktadır. *"Avrupa'nın, Akdenizli Doğu'ya daha önceki yüzyıllardaki bakışı, emperyalist bir el koymanın hazırlığından, daha o zamandan Batı'nın açgözlülüğünün ve hor görüsünün ifadesinden başka bir şey değildir. Batılı güçlerin, dünyada belki de en çok Yakın Doğu'da izledikleri siyasette sergiledikleri tutarsızlık, bu siyasetin sadece maddi ya da stratejik çıkarlara değil, çoğu zaman Batılı yöneticilerle halkların bilincinde bile olmadıkları hırs dolu güdülere de tabi olduğunu çok iyi göstermektedir"* diyen Said, 20. yüzyıl başlarında Batı'nın Doğu'ya bakışını açıklamaktadır²⁶.

I. Dünya Savaşı'ndan sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun dağılmasıyla Ortadoğu ve Anadolu'da oluşturulan yapı, bölgeyi paylaşmak isteyen Avrupa devletlerinin çıkarlarına uymaktadır. İngiltere'nin başını çektiği Batı, sınırları çizirken etnik, coğrafi, sosyo-kültürel ve ekonomik özelliklerine uygun bir yapıyı göz önüne almamıştır ve bu durum günümüzde de bölgeyi dünyanın en kırılgan coğrafyası durumuna getirmiştir. *"Öyle ki Anadolu'yu Kafkasya, Balkanlar ve Arabistan'ın düğümlendiği coğrafya olarak niteleyebiliriz ve denizleri öne çıkararak bu bölgenin Akdeniz, Karadeniz, Hazar Denizi ile Basra Körfezi vasıtasıyla Hint Okyanusu arasındaki bölge olarak da tanımlayabiliriz. Kısacası burası üç kıtaya girip çıkan yolların düğümlendiği bir coğrafyadır ve Türklere bırakılamayacak kadar değerlidir"*²⁷. Bununla birlikte hiç de hesaplanmaksızın savaş sonrasında geçmişteki Türk varlığının temelleri üzerine kurulan Türkiye Devleti, Anadolu'nun jeopolitiğini en iyi şekilde kullanarak bölgede yeni bir güç durumuna gelmiştir.

II. Dünya Savaşı sonrasında dünya iki kutuplu bir bölünme yaşarken, ABD küresel güç olarak öne çıkmakta ve büyük deniz gücüyle tüm dünyada siyasi, ekonomik ve askeri olarak etkili olmaktadır. Soğuk Savaş sırasında artan Sovyet tehdidi karşısında ABD, Akdeniz'de yeni üsler, Karadeniz'de ise müttefik bir Türkiye ile avantaj sağlamaya çalıştı. Türkiye'nin NATO'ya girişiyle daha önce Avrupa içinde kabul edilmeyen Türkler, Batı'nın son kalesi durumuna geldi. Bununla birlikte Batı açısından Anadolu'dan vazgeçilmemesine rağmen Türk toplumu dışarıda bırakılmak istenmektedir ve Türkiye önce AET'ye sonra AB'ye dâhil edilmemiştir. Türkiye üstlendiği tarihsel rol nedeniyle Batı karşısında direnç noktası olarak Orta Asya ve Doğu halklarının ön cephesi konumundadır. Ayrıca son dönemde petrolün değerinin önlenemez yükselişi, dünyanın en zengin petrol yataklarının var olduğu Ortadoğu ve Hazar bölgesinin dışarıya açılımında Anadolu'nun jeopolitik, jeoekonomik ve

²⁴ Dedeoğlu 2002, 1-3.

²⁵ Iliopoulos 2009, 15.

²⁶ Said 1999.

²⁷ Boşuşlu 2002, 25-26.

jeostratejik önemini arttırmaktadır. Bu bağlamda Türkiye dünya petrol ticaretinin ve taşımacılığının odak noktasında yer almaktadır.

Küresel ve bölgesel boyutlarda yeni kuvvet dengeleri, Rusya'nın toprak kayıpları ve siyasi, ekonomik ve askeri gücünün küçülmesi, Avrupa'da yeni siyasi oluşumlar, Orta Asya ve Kafkaslarda Türkiye ile etnik, tarihi ve kültürel bağları bulunan ülkelerin bağımsızlıklarına kavuşmaları, Balkanlar ve Kafkaslardaki etnik gerilim ve savaşlar ve Körfez Savaşı'ndan beri daha da karmaşık duruma gelen bölgenin istikrarsız ve belirsiz durumu Anadolu'yu ve Türkiye'yi doğrudan etkilemektedir. Günümüzde dünya egemenliğinin ve birçok jeopolitik projenin uygulama ve mücadele alanı Avrasya'dır. Enerji boru hatları ve Boğazlar yoluyla Avrasya enerji kaynaklarının batıya ulaştırılmasında köprü görevi gören Türkiye için deniz gücü son yüzyılda hiçbir zaman olmadığı kadar önemli duruma gelmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında doğru bir tercih olarak demiryolu ve denizyolunun bağlanmasına ağırlık veren bir siyaset benimsenmiş, ancak 1950'li yıllardan sonra karayolu taşımacılığını destekleyen çalışmalar, her hükümet döneminde sürdürülerek Türkiye'de ticareti karayoluna bağımlı duruma getirmiştir. Diğer taraftan dış ticaret taşımalarımızın % 83,8'i denizyolu ile yapılmasına karşın, kabotaj taşımacılığın toplam taşımacılıktaki oranının % 4,8²⁸ gibi çok düşük değerde olması Türkiye limanlarının diğer ulaşım ağlarıyla bağlantılarının gerektiği gibi yapılamadığını göstermektedir.

Sonuç ve Öneriler

Küreselleşen dünyada sınırların ortadan kalkmasına rağmen, Doğu ve Batı arasındaki kutuplaşma geçmişten bugüne niteliği değişse de sürmektedir. Ülkelerin jeopolitik konumu, Doğu-Batı ilişkilerindeki yerini ve siyasi-ekonomik faaliyetlerini belirlemektedir. Bu ilişkiler çerçevesinde Anadolu, dünya tarihinde her zaman en önemli jeopolitik, jeoekonomik ve jeostratejik alanı oluşturmaktadır. Türkler ise her dönemde Anadolu'nun jeopolitiğini iyi kullanan millet olarak dünyada etkili olmuştur.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de denizciliğin önemi büyüktür ve denizcilik faaliyetleri doğrudan güvenlik, turizm, ticaret, lojistik, taşımacılık vb. alanlarında etkilidir. Bu kapsamda tarih boyunca birçok mücadelede önemli bir etken olan denizcilik ve deniz gücü gelecekte de belirleyici olmaya devam edecektir.

Küreselleşmekte olan dünyada, deniz gücünün gelişimi çerçevesinde, Türkiye'nin mevcut konumundan kaynaklanan birçok üstünlüğü ve potansiyeli bulunmaktadır. Türkiye'nin AB, ABD, Rusya ve Çin'e karşı Balkanlar, Kafkasya, Ortadoğu ve Orta Asya'da bölgesel rekabet gücü arttırılmalı ve bölgesel işbirlikleri işlevsel duruma getirilmelidir. Bölgedeki etkinliğini korumak ve sürdürmek için, sahip olduğu avantajları kullanarak Türkiye'nin deniz kuvvetlerini, balıkçılık filosunu, ulaşım kanalları arasındaki koordinasyonunu, liman, tersane, denizcilik filosunu ve lojistik faaliyetlerini geliştirmesi gerekmektedir.

Figürler Listesi

Fig. 1. <http://geography.name/heartland/>

Fig. 2. <http://wsfcs.k12.nc.us/cms/lib/NC01001395>

Fig. 3. <http://dianabel.weebly.com/trade-routes.html>

Fig. 4. <http://muslimheritage.com/article/capitalist-traditions-early-arab-islamic-civilization>

²⁸ DTO 2014, 2-5.

BİBLİYOGRAFYA

- Ashtor 1986 E. Ashtor, *East-West Trade in The Medieval Mediterrenean*. London 1986.
- Bayat 1986 M. Bayat, *Milli Güç ve Devlet*. İstanbul 1986.
- Boğuşlu 2002 M. Boğuşlu, *Türk Tarihi ve Coğrafyası Üzerine*. İstanbul 2002.
- Dedeoğlu 2002 B. Dedeoğlu, *Ortadoğu Üzerine Notlar*. İstanbul 2002.
- DTO 2014 Deniz Ticaret Odası, *2013 Deniz Sektörü Raporu*. İstanbul 2014.
- Erer 2002 R. Erer, *Türklere Karşı Haçlı Seferleri*. İstanbul 2002.
- Ferro 2002 M. Ferro, *Sömürgecilik Tarihi*. Çev. M. Cedden. Ankara 2002.
- Fleet 2009 K. Fleet, *Erken Osmanlı Dönemi: Türk-Ceneviz Ticareti*. Çev. Ö. Akpınar. İstanbul 2009.
- Freeman 2003 C. Freeman, *Mısır, Yunan ve Roma*. Çev. S. K. Angı. Ankara 2003.
- Grant 2000 M. Grant, *Roma'dan Bizans'a: İ.S. Beşinci Yüzyıl*. Çev. Z. Z. İlkelen. İstanbul 2000.
- Güngen 2004 C. Güngen, *XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği*. Ankara 2004.
- Hdt. (= Herodotos, *Historiai*) Kullanılan Metin ve Çeviri: *Herodot Tarihi*. Çev. M. Ökmen. İstanbul 2002.
- Iliopoulos 2009 I. Iliopoulos, "Strategy and Geopolitics of Sea Power throughout History". *Baltic Security & Defence Review* 11/2 (2009) 5-20.
- Kafesoğlu 1972 İ. Kafesoğlu, *Anadolu Selçuklu Devleti Hangi Tarihte Kuruldu*. İstanbul 1972.
- Kâtip Çelebi Kâtip Çelebi, *Kitab-ı Cihannûma*. Ed. B. Özükan. İstanbul 2008.
- Laurent 1913 J. Laurent, *Byzance et les Turcs Seldjouides dans L'Asie Occidentale Jusqu'en*. Paris 1913.
- Livezey 1979 W. E. Livezey, *Mahan'a Göre Deniz Gücü*. Çev. İ. Fidan. İstanbul 1979.
- Mahan 2003 A. T. Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*. Çev. K. Fındık – M. Fındık. İstanbul 2003.
- Martin 2012 T. R. Martin, *Eski Yunan: Tarih Öncesinden Helenistik Çağ'a*. Çev. Ü. H. Yolsal. İstanbul 2012.
- Polo 2003 M. Polo, *Dünyanın Hikaye Edilişi*. Çev. I. Ergüden. İstanbul 2003.
- Pryor 2004 J. H. Pryor, *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*. Çev. F. T. Tayanç. İstanbul 2004.
- Said 1999 E. Said, *Şarkiyatçılık: Batı'nın Şark Anlayışları*. Çev. B. Ülner. İstanbul 1999.
- Sezer 1981 B. Sezer, *Toplum Farklılaşmaları ve Din Olayı*. İstanbul 1981.
- Sezer 2005 B. Sezer, "Tarihte Doğu-Batı Çatışması – Ders Notları". Eds. E. Eğribel – U. Özcan, *Tarihte Doğu-Batı Çatışması, İ.Ü. Sosyoloji Yıllığı* 12. İstanbul (2005) 45-122.
- Togan 1946 Z. V. Togan, *Umûmi Türk Tarihine Giriş*. İstanbul 1946.
- Wilhelm 2000 H. Wilhelm, *Yakındoğu Ticaret Tarihi*. Çev. E. Z. Karal. Ankara 2000.
- Yerasimos 1995 S. Yerasimos, *Konstantiniye ve Ayasofya Efsaneleri*. Çev. Ş. Tekeli. İstanbul 1995.
- Yınanç 1944 M. H. Yınanç, *Türkiye Tarihi*. İstanbul 1944.