ISSN: 1309 4173 (Online) 1309 - 4688 (Print)

Volume 12 Issue 3, June 2020

DOI Number: 10.9737/hist.2020.863

Araştırma Makalesi

Makalenin Geliş Tarihi: 12.04.2020 Kabul Tarihi: 25.05.2020

Atıf Künyesi: Halil Sözlü, "Mersin'de Bir Osmanlı Kalesi: Liman (Ak) Kale", *History Studies*, 12/3, Haziran 2020, s. 981-998.

Mersin'de Bir Osmanlı Kalesi: Liman (Ak) Kale

An Ottoman Castle in Mersin: Liman (Ak) Castle

Dr. Halil Sözlü

ORCID No: 0000-0002-3100-486X

Mersin Üniversitesi

Öz: Mersin'in Silifke ilçesine bağlı Taşucu mahallesi sınırları içerisinde deniz kenarında yer alan Liman (Ak) Kale, Dağlık Kilikya bölgesi kaleleri arasındadır. Ayrıca Akdeniz sahil kaleleri içerisinde de stratejik öneme sahiptir. Hem Mersin – Antalya karayolu üzerinde hem de deniz ticareti yolu güzergahında bulunması aktif olarak kullanılmasını sağlamıştır. Çalışma konumuz olan Liman (Ak) Kale ise Mersin'de Osmanlı döneminde inşa edilmiş olan tek kale olması yönünden ayrı bir öneme sahiptir. Makalemizde öncelikle inşa tarihi net olarak bilinmeyen Liman Kalenin tarihsel süreci ile ilgili yayınlardaki bilgiler ele alınmıştır. Ardından kalenin plan, mimari özellikleriyle kalenin bölümleri ve bünyesinde barındırdığı diğer mimari yapılar incelenmiştir. Mescit, sarnıç, baş kule ve işlevleri tam olarak bilinmeyen bazı mekanlar olduğu anlaşılmaktadır. Çalışmanın sonunda Liman Kale'nin Akdeniz sahil kaleleri içerisindeki yeri ve önemi vurgulanarak değerlendirme yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Kilikya, Akdeniz, Mersin, Silifke, Kale

Abstract: Liman (Ak) Castle, which is located on the se aside within the borders of Taşusu town of Silifke distric of Mersin, is among the castle of the Cilicia Thracheia region. It has also a strategic importance among the Mediterranean sea coast castles. The castle actively located both on Mersin – Antalya highway and on the sea trade route. Liman (Ak) Castle, which is subject of or study, has a particular importance that it is the only castle built in Mersin during the Ottoman period. In our article, first of all the literature about the historical periods of the castle, which its not know as the date of construction, is discussed. Secondly, the plan of the castle, its architectural feates, parts of the castle and other architectural structures were examined. It is understood that there are masjids, cisterns, main towers and some places whose functions are not unknown. At the end of the study, the place and importance of Liman Castle among the Mediterranean coast castles were emphasized and evaluted.

Keywords: Ottoman, Cilicia, Mediterranean, Mersin, Silifke, Castle

Giriş

Akdeniz bölgesi birçok özelliği ile ön plana çıkmaktadır. Denizi, doğası, tarihi, turizmi ve tarımı ile sürekli dikkat çeken ve görülüp gezilmek istenen bir coğrafya olmuştur. Tarihi güzellikleri ve değerleri arasında yer alan kültürel varlıklardan biri de insanoğlunun var olduğundan beri kendisini koruma ihtiyacı duymasıyla ilişkilendirebileceğimiz kalelerdir. Bu kaleler hem kara yolu ile yapılan ticareti hem de deniz ticareti üzerinde çok etkili bir rol oynamıştır. Bu nedenle bulundukları şehirlerin tarihsel değerleri üzerinde ve gelişmesinde son derece katkı sağlayıcı olmuşlardır.

Mersin, Akdeniz Bölgesi’nin en güzel ve bünyesinde birçok kaleyi barındıran sahil kentlerinden biridir. Bu özelliği şehrin deniz ticaretinde de ehemmiyetli bir noktaya varmasında etken olmuştur. Mersin’de bulunan kalelerin hemen hepsi Orta Çağ’da inşa edilmiş olup günümüze gelen mimari özellikleri bakımından ağırlıklı olarak Roma ve Bizans dönemi izlerini taşımaktadırlar. Kilikya bölgesi¹, savunma yapılarının çokluğu açısından zengin bir coğrafya olup, savunma yapılarının çoğu günümüzde ayakta durmakta ve üzerinde barındırdıkları tarihi süreçleri bugünlere ulaştırmaktadır.

Denizden yaklaşık olarak 100-150 m uzaklıkta bulunan Liman Kale, deniz ticareti için kullanılan önemli kalelerden biridir. 1571 yılında Kıbrıs’ın fethinden sonra Osmanlı devleti tarafından deniz ticareti ve kara yolu güvenliği için yapılmış olan Liman Kale, Akdeniz sahil kaleleri zincirinin bir halkasıdır. Bu zincirin ilk halkasını doğuda Payas’ta Cin Kule’den² veya Yumurtalık’ta bulunan Ayas Kalesi’nden³ başlatmak mümkündür.

Kalede herhangi bir yapım veya onarım kitabesi bulunmamaktadır. Yarımada üzerinde yer alan kale deniz seviyesine çok yakın bir konumdadır. Askeri ve deniz yolu üzerindeki kale tescilli ve günümüzde askeri bir alan içerisinde yer almaktadır. Askeri bir alanda bulunması insanlar tarafından tahrip edilmesini engelleyen önemli bir faktör olmuştur.

Kale, Silifke kentinin limanı olan küçük ve korunaklı koyda yer almaktadır. Liman Kalesi, Kıbrıs’a yakınlığıyla stratejik bir konumda bulunur. Ayrıca Mısır, Kıbrıs ve Anadolu arasındaki ticaretin önemli transit noktalarından biridir. Coğrafi konum itibarıyla deniz ve kara yolu bağlantıları güçlüdür. Gümrük toplama ve koruma işlevi de görmüştür. Tarihi Roma yolları ve Haçlı Seferleri yollarına yakın bir noktadadır. Akdeniz, deniz yolu ulaşım güzergahındadır (Harita-1)(Fotoğraf- 1).

¹ Kilikya bölgesi kaleleri için bkz.: Robert W. Edwards, *The Fortifications of Armenian Cilicia*, Dumbarton Oaks Studies, Washington 1987.

² Cin (Ceneviz) Kalesi veya Cin Kulesi olarak adlandırılan küçük kale, denizden gelmesi olası tehlikelere karşı iskele-gümrük, tersane yapılarını korumak ve limanın güvenliğini sağlamak üzere hemen deniz kıyısına inşa edilmiştir. Bkz.: Uysal Yenipınar- Lale Yılmaz, “Tarihi İpekyolunda Payas Külliyesi ve Doğu Akdeniz Tur Programları”, 2. Uluslararası Turizmin Geleceği Kongresi: İnovasyon, Girişimcilik ve Sürdürülebilirlik Kongresi (Futourism 2018) Bildiriler Kitabı 27-29 Eylül 2018, ResearchGate, Mersin 2018, s.723.

³ Ayas Kalesi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz.: Hasan Buyruk, *Sis’i (Kozan) Akdeniz’den Kapadokya’ya Bağlayan Kervan Yolu Kaleleri*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 2011.

Yabancı seyyahlar yapmış oldukları gezilerde Liman Kale'den bahsetmektedirler, fakat tarihsel süreçlerine değinmemişlerdir. H. Hellenkemper - F. Hild çalışmalarında⁴ “Ak Liman” veya Ağa Liman olarak bahsederek, “Ağa Limanı, 17. yüzyıl başlarında korsan yeri olarak görülmektedir. Toskana Grandükü II. Cosimo (1590-1620) Hristiyan rehineleri kurtarmak için 1613 yılında Ağa Limanı'nda saklanmış olan korsanlara karşı, altı savaş gemisiyle cezai bir sefer düzenlendiğini” dile getirmektedir. Aynı çalışmada, Mamure Kalesi'ne kıyasla, Liman Kalesi'nde bulunan top açıklıklarının Osmanlı dönemine işaret ettiğini; inşa tekniği ve uygulamadan hareketle de Payas Kalesi'nden daha eski bir yapı olduğuna işaret etmektedir.

Francis Beaufort, 1812 yılında ilk tetkikler için bu kıyıyı incelemeye aldığı zaman, Ağa Limanı'nın küçük bir koyu olduğunu, Silifke'nin bir limana ihtiyacı olduğunda burasının Silifke'nin Skalası (iskelesi) olarak kullanıldığına değinmektedir.⁵

Semavi Eyice, Silifke yakınındaki Ağa Limanı Kalesi, modern savaş tekniklerine uygun olarak yapılmış bir tahkimattır. Burada, ortasından bir duvarla ayrılmış üçgen biçiminde iki avlu vardır.⁶

Evliya Çelebi kaleden şu şekilde bahsetmektedir; “*Venedik kalesi olup Karamanoğulları fethedip yıkmışlardır. II. Selim zamanında Lala Mustafa Paşa tamir etmiştir. Silifke Paşasının hassıdır. Büyük gümrüktür. Kalesi, deniz kenarında dörtgen şeklindedir. İçi bir mahalle, 200 küçük evlerdir. Bir camii, dizdari, neferleri vardır. Çoğunlukla halkı Kıbrıs kuludur. Bir hamamı 40 dükkânı var. Silifke halkı mallarını burada satarlar. Halkı cesur kimselerdir. Birkaç kere kefereler kalyonla baskın yapmışlar ise de bir şey vermeyip, küffardan esir ve ganimet alıp perişan etmişlerdir. Deniz kenarında büyük mahzenler vardır. Limanda her an kırk elli parça gemi bulunur. Dizdar ağa burada bize silahlı, bir uçkun yağlı firkateyi iki yüz kuruşa tutup Kıbrıs kadısı İbrahim Efendi ile iştireki suy olmak üzere bütün eşyalarımızı ve adamlarım ile bindik. Firişka rüzgar ile pupa kullanıp limandan uzaklaşınca köserelik mevkiinde üç düşman kalyonu göründü. Üzerimize tarmola gelir. Hemen geri dönüp orsa orsa Ak limana kaçtık, ama akciğerimiz ağzımıza geldi. Hakir gemiden dışarı çıkıp ve eşyalarımızı da çıkarıp 1060 tarihinde Kıbrıs adasını gördüğümüz yeter dayip atlarımıza binerek dört saatte Silifke Kalesine geldik. Dizdardan arkadaşlar alıp sekiz saat giderek Ağaz Köyü'ne geldik. Bir dere içinde 40 evli Müslüman köydür. Burada arkadaşlarımızla beraber dururken.....*”⁷ şeklinde ifade etmektedir.

Victor Langlois, Silifke İskelesinin halk tarafından Liman İskelesi olarak bilindiğini söylerken, kaleden bahsetmemiştir.⁸

Faroqhi, Mühimme defterlerine dayanarak, Göksu ağzındaki alüvyal koni nedeniyle Silifke'deki tahkimat, limanın savunulmasında pek işe yaramıyordu. Bir ara Anamur

⁴ H. Hellenkemper – F. Hild, *Neue Forschungen in Kilikien* Wien 1986 Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, s. 27.

⁵ Francis Beaufort, *Karamania or A Brief Description of the South Coast of Asia Minor and of the Remains of Antiquity*, Printed for R. Hunter, London 1818, s. 220-222.

⁶ Semavi Eyice, “Kale”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. 24, İstanbul 2001, s. 241.

⁷ Evliya Çelebi, *Tam Metin Seyahatnâme*, Mehmet Zillioğlu, Üçdal Neşriyat, C. 9-10, İstanbul 1993, s. 37.

⁸ Victor Langlois, *Voyage Dans La Cilicie Et Dans Les Montagnes Du Taurus*, Pres Le Musée De Cluny, Paris 1861, s. 181.

yakınlarındaki Mamuriye Kalesi’nin iskele olarak kullanılması düşünüldüğünde de bu kale civarında uygun bir liman bulunmadığından bu girişimden vazgeçildi. Magosa Kalesi mimarına ve o yörede çalışan bir kaptana danışıldıktan sonra Ak Liman’a bakan küçük bir kayalık burun üzerinde yeni bir kale yaptırılması kararlaştırıldı. Kalenin taşları, herhalde eski çağlardan kalan deniz kıyısındaki bir yıkıntıdan, bir yöre kadısının deyişiyle “eski saray”dan sağlandı. Silifke çarşısına ek olarak Ak Liman’da da birkaç dükkân ve depo yaptırıldı.⁹

1- Mimari Özellikleri

Mersin – Antalya yolu üzerinde Taşucu beldesinden yaklaşık 2 km batıda yer alan kale, kuzey – güney yönünde düzgün olmayan çokgen bir plana sahiptir. Kaleye girişin doğu cepheden sağlandığı kalan izlere bakıldığında anlaşılmaktadır. Ayrıca kuzeydoğu cephede beşgen planlı bir burç kalıntısı olduğu ve alt kısmının şevli bir biçimde yapıldığı anlaşılmaktadır (Fotoğraf- 2).

Kale, üzerinde bulunduğu arazinin eğimine göre biçimlenmiş olup, doğu-batı uzantılı bir duvarla iki avluya ayrılmıştır. Güneyde kalan avlu diğer avluya göre daha küçük bir alana sahiptir. Kalenin kuzey ucunda, sur duvarına bitişik ve surun dışında, doğu – batı doğrultusunda düzgün olmayan dikdörtgen planlı bir mekan bulunmaktadır (Çizim- 1).

İki avludan oluşan kalede, birinci avlu da bazı yapı kalıntılarının olduğu görülmektedir. Bu avlunun, denizden gelen veya deniz aracılığıyla gidecek olan ticari malların, yüklerin, eşyaların vs. muhafaza edildiği yer olduğu düşünülmektedir. Çünkü birinci avlunun deniz cephesinde, içte dar dışa doğru genişleyen ve zemine yakın bir biçimde yapılmış olan üç açıklık (mazgal) bulunmaktadır (Fotoğraf- 3-4)(Çizim- 2). Bu açıklıklar cephelerde yarım yuvarlak kemerli bir forma sahip iken iç bölümde dikdörtgen formdadır. Aynı zamanda dışa doğru eğimli bir şekilde yapılmışlardır. Buradan hareketle kalenin, Akdeniz sahilinde konumlanmış ve deniz ticareti açısından önemli bir yere sahip olduğu kanaati oluşmaktadır (Çizim- 3).

Birinci avluya girişin, iki avluyu birbirinden ayıran duvarın doğu ucunda, günümüze yıkıntı olarak ulaşmış kısımdan sağlandığı anlaşılmaktadır. Dikkat çekici bir özellik ise iki avluyu ayıran duvar üzerindeki mazgal siperliklerinin kuzeydeki yani İkinci avluya bakmasıdır. Bu durum güney avlunun, kuzey avludan ayrı düşünüldüğü ya da kuzeydeki avludan gelebilecek tehlikelere karşı, savunma amacıyla yapılmış olabileceği fikrini oluşturmaktadır. İki avluyu ayıran sur üzerinde bulunan seğirdim yolunun kenarındaki mazgallar yer yer yıkılmış durumdadır (Çizim-4).

Güney avludaki en dikkat çekici mimari yapı mescittir. **Mescit**¹⁰, kaleyi ikiye bölen duvarın batı ucuna yakın bir yerde konumlanmıştır. Doğu – batı uzantılı bir sarnıcın üzerine inşa edilen mescit, enine dikdörtgen bir plana sahiptir.¹¹(Çizim-5) (Fotoğraf- 5) Mescide girişin, doğu cepheden sağlandığı düşünülmektedir. Mescidin kible duvarını, kaleyi ikiye bölen duvarın batı

⁹ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler*, Çev: Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 107.

¹⁰ Anadolu’daki kalelerde bulunan mescitler hakkında detaylı bilgi için bkz.; Ali Boran, *Anadolu’daki İç Kale Cami ve Mescitleri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001.

¹¹ E.S. Cesur, 2009 yılında hazırlamış olduğu doktora tezinde buradan salon olarak bahsetmektedir. Fakat buranın mescit olduğu güney duvarındaki mihrap nişinden açık bir şekilde anlaşılmaktadır.

ucu oluşturmaktadır. Kible duvarı ortasında, yarım yuvarlak niş yüzeyine sahip mihrap bulunmaktadır. Mihrabın üzerinde üç mazgal pencere yer alır. Harimin doğusunda pencere açıklığı olup, günümüzde yıkıntılarla daha da geniş ve düzensiz bir hal almış durumdadır. Batı duvarında yağmur sularının mescit altındaki sarnıca aktarılmasını sağlayan künk kalıntıları görülmektedir (Fotoğraf- 6). Künk, mescidin batı duvarı içerisine yerleştirilmiş, oradan mescit zeminindeki kare açıklıkla sarnıca aktarılmaktadır. Buradan, kaledeki su sistemi hakkında da bilgi sahibi olabiliriz. Yağmur sularının sarnıçlara nasıl aktarıldığı açıkça görülmektedir. Harimin kuzeyinde, harim zemin seviyesinden 1.30 m aşağı seviyede ve harim genişliğine yakın boş bir alan bulunmaktadır. Burası mescit yapıldıktan sonra mescidin avlusu olarak kullanılmış olmalıdır. Bu alana giriş doğu cephedeki kapıdan sağlanmaktadır ve batı duvarında bir de pencere açıklığı yer almaktadır.

Sarnıç, mescidin altında ve doğu batı yönünde, 7 x 3.20 m ölçülerinde dikdörtgen planlı olup üzeri beşik tonoz ile örtülüdür. Sarnıca giriş doğu duvarında bulunan 0.80 m genişliğindeki kapıdan sağlanmaktadır. Beşik tonoz örtünün batı ucunda 0.50 x 0.50 m ölçülerinde kare açıklık bulunmaktadır. Mescidin batı duvarında yer alan künk buraya bağlantılıdır. Duvarların, tonoz başlangıç seviyesine kadar sıvalı olduğu anlaşılmaktadır (Fotoğraf- 7)(Çizim-6).

İkinci avlunun kuzeyinde, sura bitişik olarak yapılmış, iki katlı bir mekan bulunmaktadır. Burası kalenin en yüksek yerinde ve korunaklı durumda olması bakımından, kaledeki yönetici sınıfın kaldığı **mekan/baş kule**¹² olmalıdır. Bu bölüm sur duvarından doğuya ve kuzeye doğru taşıntı yapmaktadır. Kulenin temelinde, arazi eğiminden dolayı taş dolguyla oluşturulmuş bir kaide görülmektedir. Kaide, yaklaşık 2 metre yükseklikten zemine doğru eğim yaparak sonlanmaktadır. Bu özellik birçok savunma yapısında görülmektedir. “Şev” denilen bu biçimde burçlar veya surlar, düzgün bir eğimle zemine oturmaktadır. Bu eğim düşmanın yaklaşmasını engellemek amacıyla yapılmıştır. Silifke Kalesi, Mamure Kalesi ve Birecik Kalesi’nde benzer özellik görülmektedir (Fotoğraf- 8).

Kulenin (baş kule) alt katına giriş, kalenin avlusuna bakan cephesindedir. Yarım yuvarlak kemerli bir açıklığa sahip olan kapı günümüzde kısmen yıkılmış durumdadır. Kapının, avlu seviyesinden yüksek olduğu ve merdivenlerle çıkılmış olabileceği kuvvetle muhtemeldir. Birinci katta kapı açıklığından başka herhangi bir açıklık yoktur. Birinci katın üst örtüsünün kalan izlere bakıldığında düz dam şeklinde. Ahşap kirişlerin duvarlardaki yuvaları (delikleri) belirgindir. Mekanın ikinci katına güney cephede, sura bitişik olarak yapılmış olan merdivenlerle çıkılmaktadır. Bu merdivenler aynı zamanda surlardaki seyirdim yoluna çıkışı da sağlamaktadır. Merdivenlerden sonra ikinci kata açılan dikdörtgen formlu kapı açıklığı gelmektedir. Birinci kat üst örtüsü tamamen yıkık olduğu için ikinci katın zemini hakkında bilgi sahibi olunamamıştır. Beden duvarlarında açılan mazgal pencereler ve duvarların içindeki ahşap hatıllar dikkat çekmektedir. En üst seviyede barbatalar mevcuttur. İkinci kat üst örtü seviyesinde de birinci katta olduğu gibi ahşap gergilerin yuvaları görülmektedir. Her iki katta da aynı örtü sistemi kullanılmış olmalıdır. Bu mekanın farklı bir özelliği ise sur dışına taşıntı

¹² H. Hellenkemper – F. Hild, kalenin bu bölümünü “donjon” olarak tanımlamış olup inşa tarihi en eski olan bölüm olarak yorumlamaktadır. Fakat bu düşüncesini bir dayanağa bağlamamıştır.

yapmasıdır. Mekanın batı duvarına bitişik daha küçük ölçekli bir oda olduğu duvar izlerinden anlaşılmaktadır. En yüksek yerde olmasına karşın, sur dışına taşıntı yapıyor olması, güvenlik açısından kalelerde çok fazla rastlanılmayan bir durumdur. Ayrıca üst kat ile alt kat arasında, kullanılan malzeme açısından farklılıklar göze çarpmaktadır. Bu durum bize ikinci katın, birinci kattan daha sonraki bir dönemde yapıldığı kanısını uyandırmaktadır (Fotoğraf- 9).

Kalenin dikkat çeken bir özelliği de burçlarının veya burç kalıntılarının bulunmamasıdır. Günümüzdeki durumuna bakarak herhangi bir burcun belirlenmesi mümkün olmamaktadır. Kalenin bu farklı özelliklerinden hareketle, ticari amaçlı yapılmış bir savunma yapısı olduğu öne sürülebilir. Bu düşüncemizi, güney avluda surlara açılan ve dışa bakan kısımlarının geniş inşa edildiği mazgal açıklıklar desteklemektedir. Bu durumda akla şu soru gelebilir; kalenin güvenliği nasıl sağlanıyordu? Burçları olmayan ve savunma bakımından zayıf sur özelliklerine sahip bir kalenin, bir tarafı doğal koruma görevi gören deniz ile çevrelenmiş durumdadır. Fakat karadan buraya ulaşmak çok da zor değildir.

Kaleyi ikiye bölen duvarın doğu ucunda kareye yakın dörtgen planlı bir birim bulunur fakat duvarların çoğu yıkık olduğu için işlevi hakkında yorum yapılamamıştır.

Denize bakan cephedeki sur üzerinde, zemine yakın seviyede açılan geniş mazgallardan hareketle, kalenin Akdeniz sahil kenarında ticari amaçla inşa edilen bir yapı olduğu aşîkârdır. Diğer cephelerde böyle açıklıkların olmaması bunu destekler niteliktedir.

Kalenin inşasında, yörede çok bulunan kireç taşı ve kireç esaslı harç kullanılmıştır. Duvarların içerisinde dolgu malzemesi olarak kırmızı renkli kırık tuğla kullanıldığı da görülmektedir. İşçilik bakımından duvarların çok kaliteli bir işçiliğe sahip olmadığı anlaşılmaktadır. Çevredeki diğer kaleler düşünüldüğünde, özellikle çevre kalelerin surlarında uygulanan taş işçiliğinin Liman Kale’de olmadığını görmekteyiz. Düzgün kesme taş malzeme, surların daha çok alt seviyelerinde, pencere kenarlarında görülmektedir. Mazgal pencerelerin biçimlerine bakıldığında da taş işçiliğinin çok kaliteli olmadığı anlaşılmaktadır. Yine mazgal pencerelerin çevresinde de moloz veya kaba yonu taş kullanılması taş işçiliğindeki zayıflığı veya özensizliği ortaya koymaktadır.

Kalenin kuzey duvarının çok ince bir işçilikle inşa edilmediği ve moloz taşın kullanıldığı görülmektedir. Buna karşın güney surunda düzgün kesme taş ve bazı yerlerde bosajlı taşların kullanıldığı görülmektedir. Dikkat çeken bir durum ise duvarlarda kullanılan ahşap hatıl ve kirişlerden bazılarının günümüze sağlam bir şekilde gelmiş olmasıdır.

2- Değerlendirme ve Sonuç

Sahil kaleleri hem deniz yolu ile hem de kara yolu ile bağlantılıdır. Bu yol bağlantıları ve ilişkisine göre kalenin özellikleri ve önemi değişebilmektedir. Kaleler, tarihi çevre özellikleriyle birlikte düşünülerek inşa edildikleri için, değerlendirme yaparken de bu özellikleri dikkate alınmalıdır.

Topoğrafik özellik kale mimarisinin şekillenmesinde en önemli etkenlerdendir. Kıyı kalelerinde de bu durum değişmemiş ve özellikle kayalık, dayanıklı zemine yerleştirilmeleri hepsinde görülen ortak özelliktir. Kıyıda inşa edilen kaleler, oluşan koylarda veya koylara

yakın yerlerde, ticaret gemilerinin rahatlıkla gelebileceği ve bir taraftan da korunabileceği yerlerde görülmektedirler. Kıyıda içeride bulunan kalelerin ise ana kaya üzerinde, yüksek bir tepede ve bulunduğu tepenin biçimine ya da ana kayanın elverdiği koşullara göre gelişim göstermişlerdir. Savunma sistemleri de bu oluşuma göre şekil almıştır. Sarp ve dik yamaçlarda sur inşa edilmemiş veya tek sıra sur yapıldığı görülmüştür.

Kıyı ve ada kaleleri, karadaki kalelere nazaran - turizm beldelerinde, kent içinde ya da yakınında olmalarının avantajıyla- daha iyi durumdadırlar. Ayrıca denizden gelecek saldırılara karşı stratejik önemlerini Osmanlı'nın son dönemlerine kadar koruduklarından daha bakımlı olup, genelde sağlam biçimde günümüze ulaşmışlardır.¹³ Kıyı kaleleri genellikle liman, körfez girişi ya da boğazlarda kurulmuş olduklarından güvenli birer liman olabiliyordu. Bu güvence limanlara ticaret gemilerinin kolayca yanaşmalarına izin vermektedir.¹⁴ Bir limanın işlevini yerine getirebilmesi için bazı fiziki yapılar gerekmektedir. Bu amaçla gemilerin rahatça sığınabilecekleri yerlerde kısa zamanda mali kurumlar da oluşturulmuştur. Demir atmış gemilerin güvenliği bir tahkimatla sağlanarak, iskelelerle vergi toplama arasındaki bu bağlantı kolayca kurulabilirdi. Çünkü gemileri koruyan kale, vergi tahsildarına ve gerektiğinde kendisine yardımcı olacak askerlere de güvenli bir barınak oluşturmaktaydı.¹⁵

Kıbrıs, Rodos, Girit gibi adalarda seferlere ya da adada yaşayan tarikat şövalyelerinin konaklamasına bağlı olarak yapılan kalelere rastlanmaktadır. Silifke Tarsus, Yumurtalık kaleleri ticaret, sefer ve hac yolları üzerindeki uğrak noktaları olarak görünmektedir.¹⁶

Korsanların varlığı ticareti tehlikeye soktuğundan gemilerin sığınabileceği çeşitli yerlere kaleler yapılmıştır. Her ne kadar bazı kalelerde kale dizdarlarının korsanlar ile anlaşarak ganimetlerden pay aldıkları, karşılığında korsanlara yiyecek ve su sağladıkları belirtilmekteyse de yine de kendilerine düşen görevleri yerine getirmekteydiler. Bu nedenle özellikle Ege Denizi'nin güvenliği demek, İstanbul'un, İzmir'in vb. birçok Ege-Akdeniz kıyı şehri ve kasabasının güvenliği demek olduğundan, yine de birçok gemi korsan saldırılarından kaleler sayesinde kurtulmaktaydı. Aslında bazı kaynaklar deniz kıyılarındaki kalelerin esas amacının halkı korsanlardan korumak olmadığını, bunun ikincil bir iş olduğunu ve asıl işlerinin imparatorluk içinden ya da dışından gelebilecek vergi gelirlerinin ya da ganimetlerin himaye edilmesi olduğunu yazsa da yine de kaleler bulundukları çevrenin gelişimine de katkıda bulunmuşlardır.¹⁷

Kaleler, yapılan ticaret ve bu ticarete kullanılan yollarla bağlantıları düşünülerek inşa edilmişlerdir. Tarihi yollar, bu savunma yapılarının oluşturulmasındaki en önemli etkenlerden biridir. Yolların bu etkisi, aynı yerde farklı dönemlerde kaleler yapılmasına veya var olan kalenin üzerine eklemeler veya onarımlar yapılmasına sebep olmuştur. Bir anlamda kalelerde neden bu kadar farklı inşa dönemleri olduğu da anlaşılmış olmaktadır.

¹³ E. Selcan Cesur, *Anadolu'nun Akdeniz Bölgesi Kıyı Kaleleri*, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2009, s. 6.

¹⁴ Macfarlane, 1982'den ve E. Eldem-D. Goffman-B. Masters, 2003'ten aktaran; Cesur, agt, s.12-13.

¹⁵ Faroghi, age., s. 117.

¹⁶ Cesur, agt, s. 15.

¹⁷ Deniz Demirarslan- S.Serdar Aytöre, "Akdeniz ve Ege'de Kent Kültürünün Oluşumu açısından Kıyı Kalelerinin Önemi", *International Gazimagusa Symposium*, Eastern Mediterranean University, Nisan 2004. Sayfa belirtilmemiş.

Deniz kenarında konumlanan kaleler, önemli stratejik yolların denize ulaştıkları yerlerde inşa edilmişlerdir. Genellikle savunma yapısı olarak görülen kalelerin, özellikle önemli ticari yollara bağlanan şehirlerde daha çok, ticareti himaye etmek ve gümrük gelirlerini koruma amaçlı yapıldıkları dikkati çekmektedir. Deniz yolları üzerindeki ticaret ve ulaşım güvenliği, tıpkı karadaki kervansaraylar gibi belli mesafelerde inşa edilen kaleleri vücuda getirmiştir.

Bir şehri kuşatan tahkimatların dışındaki tüm kıyı kaleleri, rüzgardan korunaklı bir limanı ve gümrük işletmesi olan ve suyu bulunan yerlerde inşa edilmişlerdir. Bunun içinde çoğunlukla doğal koylardan yararlanılmıştır. Kıyı kalelerinin bir kısmı hemen yakınında bir adacığa sahip olup bu ada üzerinde inşa edilen bir küçük kalesi de vardır.¹⁸

Liman Kale, Korykos ve Ayas Kalesi tarihi kervan yolları, hac yolu, İskender’in sefer yolu üzerinde bulunmaları ve Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde kullanılmış olmaları, kalelerinde kullanımını sağlamıştır. Bu nedenledir ki bu Akdeniz kıyı kaleleri sürekli kullanıldığı için her dönemde eklemeler veya onarımlar görerek, diğer iç kısımlarda kalan kalelere kıyasla daha yakın bir tarihe kadar aktif olarak kullanılmıştır. Deniz ve kara yolu ulaşım bağlantılarının güçlü olduğu bu kaleler önemli askeri ve ticari merkezlerde kurulmuşlar, büyük limanlar olarak da güncelliklerini korumuşlardır.

Liman Kale, Mamure ve Ayas Kalesi ile hem kara yolu hem de deniz yolu ticaretinin yapıldığı güzergahlarla bağlantısı olması bakımından benzer bir öneme sahiptir. Bu nedenle kara ve deniz ticareti üzerinde stratejik bir yere sahip olmuştur. Silifke Kalesiyle hem birbirine yakın olmaları bakımından hem de aynı kara yolu (Mersin – Antalya) üzerinde bulunmaları açısından aralarında bağlantı vardır. Silifke Kalesi¹⁹ aynı zamanda Akdeniz’i İç Anadolu’ya bağlan kervan yolu üzerinde olması bakımından da önemli ve stratejik bir konuma sahiptir.

Liman Kale’de görülen inşa tekniklerinden biri olan bosajlı duvar örgüsü, Kilikya bölgesi kale ve kulelerinde sık görülen bir özelliktir. Silifke Kalesinde, Yılan Kale’de, Tumlu Kalesi’nde, Osmaniye Toprakkale Kalesi’nde ve daha birçok kalede de görülebilmektedir. Olba’da kale, kule, konut ve mezar yapılarında görülen ortak özellik, bosajlı polygonal taşlar kullanılarak inşa edilmiş olmalarıdır. Mancınıkkale’de ise üç ayrı tipte duvar tekniği, Çatıören Tapınağı yapılarındaysa düşmana açık olan batı ve kuzey duvarlarında bosajlı örgü kullanılmıştır. Bu tür kule olarak adlandırılan yapıların feodal beylerin konutları olduğu öne sürülmektedir. Bölgede inşa edilen kuleler, Olba Hanedanlığı döneminde küçük yönetim bölgelerini koruma gereğine işaret etmektedir.²⁰

Liman Kale, Akdeniz sahil şeridinde ve karayolu bağlantısı olan bu nedenle de stratejik önemi ile ön plana çıkan günümüze birçok bölümüyle sağlam gelebilmiş, korunması, onarılması ve tanıtılması gerekli önemli savunma yapılarından biridir. Kale içerisinde, şüphesiz

¹⁸ Cesur, agt., s. 317.

¹⁹ Silifke Kalesi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz.: Halil Sözlü, “Kilikya Bölgesi Kalelerinde İki Örnek: Ceyhan Yılan Kale ve Silifke Kalesi”, *Uluslararası Tarihte Adana ve Çukurova Sempozyumu Bildirileri Kitabı* Cilt I, Akademisyen Kitabevi, Adana 2016, s.519-545.; Edwards, age., s.231.

²⁰ Serra Durugönül, “1996 Yılı İçel İli (Antik Dağlık Kilikya) Yüzey Araştırması ile Kuleler-Kaleler ile Yerleşimlere Olan İlişkileri,” *15. Araştırma Sonuçları Toplantısı*, Kültür Bakanlığı Yayını, Ankara 1998, C.1, s.284.

ki bugün tespit edilen yapıların dışında başka mimari mekanlarda bulunmaktaydı. Bu mekanların belirlenebilmesi için arkeolojik çalışmalara ihtiyaç duyulmaktadır.

Kaynakça

- BEAUFORT Francis, *Karamania or A Brief Description of the South Coas of Asia Minor and of the Remains of Antiquity*, Printed for R. Hunter, London, 1818.
- BORAN Ali, *Anadolu'daki İç Kale Cami ve Mescitleri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001.
- BUYRUK Hasan, *Sis'i (Kozan) Akdeniz'den Kapadokya'ya Bağlayan Kervan Yolu Kaleleri*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 2011.
- CESUR E. Selcan, *Anadolu'nun Akdeniz Bölgesi Kıyı Kaleleri*, Yıldız Teknik Üniversitesi FenBilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2009.
- DEMİRARSLAN Deniz - AYTÖRE, S.Serdar, "Akdeniz ve Ege'de Kent Kültürünün Oluşumu Açısından Kıyı Kalelerinin Önemi", *International Gazimagusa Symposium, Eastern Mediterranean University*, Nisan 2004. Sayfa belirtilmemiş.
- DURUGÖNÜL Serra, "1996 Yılı İçel İli (Antik Dağlık Kilikya) Yüzey Araştırması ile Kuleler-Kaleler ile Yerleşimlere Olan İlişkileri," *15. Araştırma Sonuçları Toplantısı*, Kültür Bakanlığı Yayını, Ankara 1998, 1: 281-295.
- EDWARDS Robert W., *The Fortifications of Armenian Cilicia* Dumbarton Oaks Studies, Washington 1987.
- EVLİYA ÇELEBİ, Tam Metin *Seyahatnâme*, Mehmet Zillioğlu, Üçdal Neşriyat, C.9-10, İstanbul 1993.
- EYİCE Semavi "Kale", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.24, İstanbul 2001, s.234-242.
- FAROQHİ Suraiya, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, Çev: Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.
- HELLENKEMPER H – HILD, F., *Neue Forschungen in Kilikien* Wien 1986 Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften.
- LANGLOIS Victor, *Voyage Dans La Cilicie Et Dans Les Montagnes Du Taurus*, Pres Le Musee De Cluny Paris 1861.
- SÖZLÜ Halil, "Kilikya Bölgesi Kalelerinde İki Örnek: Ceyhan Yılan Kale ve Silifke Kalesi", *Uluslararası Tarihte Adana ve Çukurova Sempozyumu Bildirileri Kitabı* Cilt I, Akademisyen Kitabevi, Adana 2016, s.519-545
- YENİPİNAR Uysal – YILMAZ Lale, "Tarihi İpekyolunda Payas Külliyesi ve Doğu Akdeniz Tur Programları", *2. Uluslararası Turizmin Geleceği Kongresi: İnovasyon, Girişimcilik ve Sürdürülebilirlik Kongresi (Futourism 2018) Bildiriler Kitabı* 27-29 Eylül 2018, ResearchGate, Mersin 2018, s.718-728.

Çizim ve Fotoğraflar

Harita-1. David Rumsey Historical Map Collection, Piri Reis, 1554(?), 1525, Anatolian coastline with the city of Silifke. (<https://www.davidrumsey.com/> Erişim: 11.04.2020)

Çizim-1. Liman (Ak) Kale planı

Çizim-2. Mazgal çizimleri (E.S. Cesur'dan)

Çizim-3. Güney Suru çizimleri (E.S. Cesur'dan)

Çizim-4. Dendan çizimleri (E.S. Cesur’dan)

Çizim-5. Liman Kale Mescid Planı

Çizim-6. Liman Kale Sarnıç Planı

Fotoğraf-1. Liman (Ak) Kalesi'nin bulunduğu yerin uydudan görüntüsü (Google.earth'dan 07.04.2020)

Fotoğraf-2. Liman (Ak) Kale’nin genel görüntüsü

Fotoğraf-3. Liman (Ak) Kale I. Avlu genel görünüş

Fotoğraf-4. I. Avludan dışarıya açılan geniş mazgal.

Fotoğraf-5. Mescit iç mekan

Fotoğraf-6. Mescidin batı duvarındaki künk yeri

Fotoğraf-7. Liman (Ak) Kale sarnıç

Fotoğraf-8. Liman (Ak) Kale II. Avlu genel görünüm

Fotoğraf-9. Liman (Ak) Kale II. Avlu kuzeyindeki Baş Kule.