

Türk Denizcilik Tarihi

Editörler

İDRİS BOSTAN • SALİH ÖZBARAN



1

Başlangıçtan
XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar

Türk Denizcilik Tarihi

1

Editörler
İDRİS BOSTAN • SALİH ÖZBARAN

Başlangıçtan
XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar
**TÜRK
DENİZCİLİK
TARİHİ
1**

ISBN: 978-975-409-546-3

Editörler:

İdris BOSTAN

Salih ÖZBARAN

Bu kitabın her türlü yayın hakkı,
Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu gereğince
Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na aittir.

Tanıtım amacıyla yapılacak kısa alıntılar
dışında, yayıncının yazılı izni olmaksızın
hiçbir yolla çoğaltılamaz.

TASARIM

BOYUT YAYINCILIK TİC. A.Ş.

www.boyut.com.tr

e-mail: info@boyut.com.tr

BASKI ve CİLT



Deniz Basımevi Müdürlüğü
Kasımpaşa/İSTANBUL

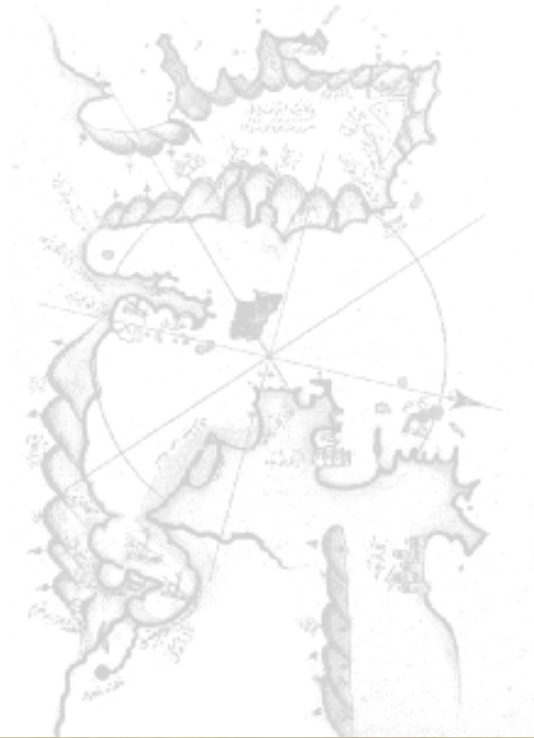
1. Baskı, 3000 Adet, Temmuz 2009

İÇİNDEKİLER

7	Sunuş
11	Giriş
17	KISIM I Olaylar - Olgular - Yorumlar
19	Birinci Bölüm Osmanlılardan Önce Türk Denizcilik Faaliyetleri
21	Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri ERDOĞAN MERÇİL
31	Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gâzi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar HALİL İNALCIK
49	Türklerin Bizans ve Venedik'le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri MUSTAFA DAŞ
61	İkinci Bölüm Fatih Sultan Mehmed Dönemi Sonuna Kadar Osmanlı Denizciliği
63	Osmanlı Devleti'nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de Denizcilik Faaliyetleri KATE FLEET
73	İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu İDRİS BOSTAN
85	Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği İDRİS BOSTAN
97	Üçüncü Bölüm Osmanlı Denizciliği'nin Yükselişi
99	Avrupa'nın Okyanuslarda Yayılması ve Akdeniz Dünyası SALİH ÖZBARAN
111	II. Bayezid Döneminde Osmanlı Denizciliği İDRİS BOSTAN
121	İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersâne-i Âmire'nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım İDRİS BOSTAN

133	Rodos Adası'nın Fethinden 1540 Tarihli Türk-Venedik Antlaşmasına <i>MAHMUT ŞAKIROĞLU</i>
141	Dördüncü Bölüm Preveze Savaşından Tunus'un Fethine: Osmanlı Denizcilğinde Zirve
143	Barbaros Hayreddin: İlk Deniz Beylerbeyi (1534) <i>İDRİS BOSTAN</i>
155	XVI. Yüzyılın İlk Yarısında Orta ve Batı Akdeniz'de Üstünlük Mücadeleleri <i>ÖZLEM KUMRULAR</i>
173	Preveze Deniz Zaferi ve Sonrasında Akdeniz Dünyası <i>İDRİS BOSTAN</i>
185	Malta Kuşatmasından Tunus'un Fethine <i>İDRİS BOSTAN</i>
199	Beşinci Bölüm Hint Okyanusu'nda Osmanlı Etkinlikleri
201	Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'na Açılması <i>SALİH ÖZBARAN</i>
213	XVI. Yüzyıl Sonlarından XVIII. Yüzyıl Sonlarına Kadar Kızıldeniz'de Osmanlı Donanması <i>MICHEL TUCHSCHERER</i>
225	Altıncı Bölüm Denizcilikte Sessiz Bekleyiş ve Kalyon Dönemine Geçiş
227	Akdeniz'de Korsanlık: Osmanlı Deniz Gücü <i>İDRİS BOSTAN</i>
241	XVI. ve XVII. Yüzyıl Kazak Deniz Akınları Karşısında Osmanlı Karadeniz'i <i>VICTOR OSTAPCHUK</i>
255	Girit Seferi ve Sonrasındaki Politik Gelişmeler <i>ERSİN GÜLSOY</i>
269	XVII. Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim: Kürekten Yelkene Geçiş <i>İDRİS BOSTAN</i>

281	Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 Tarihli Bahriye Kanunnamesi <i>İDRİS BOSTAN</i>
293	KISIM II Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Yönetimi ve Gemi İnşa Faaliyetleri
295	Birinci Bölüm
297	Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi <i>İDRİS BOSTAN</i>
309	İkinci Bölüm
311	Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları <i>İDRİS BOSTAN</i>
323	Üçüncü Bölüm
325	Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler <i>İDRİS BOSTAN</i>
341	Dördüncü Bölüm
343	Hint Okyanusu'nda Osmanlı Yapılanması <i>SALİH ÖZBARAN</i>
355	Bibliyografya
369	Dizin





BAŞLANGIÇTAN
XVII. YÜZYILIN SONUNA KADAR

TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ

EDITÖRLER:
İDRİS BOSTAN • SALİH ÖZBARAN

1



SUNUŞ

Başlangıç evrelerinden 20.yüzyıla kadar uzanan, ağırlıklı olarak askeri yönleri vurgulanmasına karşın denizciliğe ait pek çok konuyu aydınlığa kavuşturan ve konunun uzmanları kadar tarih meraklısına ve öğrenciye seslenen iki ciltlik *Türk Denizcilik Tarihi*'ni sunmaktan büyük bir mutluluk duyduğumu, öncelikle, ifade etmek isterim. Türk Deniz Kuvvetleri'ndeki görevlerim sırasında kazandığım birikimlerden sonra, denizciliğe ait tarihsel eserleri derlemeye çalıştığım, yayınları teşvik ettiğim bir sürecin sonunda, böyle bir duyguya kapılmanın bahtiyarlığını da ayrıca belirtmek isterim.

Türk Denizcilik Tarihine, özellikle de Osmanlı denizciliğine ilişkin yapılan ve son yıllarda belirli bir yoğunluk gösteren incelemeler ve sempozyumlar sayesinde gerçekçi ve ayrıntılı verilere ulaşılmıştır. Böyle akademik, çok yazarlı/uluslararası ölçekte, pek çok kaynağa uzanabilmiş ve yetkin editörlerce denetlenmiş bir esere ilk kez eriştiğimizi sanıyorum. İnaniyorum ki bu eser, daha önce yapılmış araştırmaların sonuçlarıyla ve ulaşılmış yeni bilgilerin yansıtılmalarıyla bir kaynak kitap özelliği taşıyacağı kadar, bundan sonra yapılacak incelemelerin yönlendirilmesinde, eksikliklerin giderilmesinde, dolayısıyla tarihçiliğin belirlenmesinde önemli bir rol üstlenmiş olacaktır.

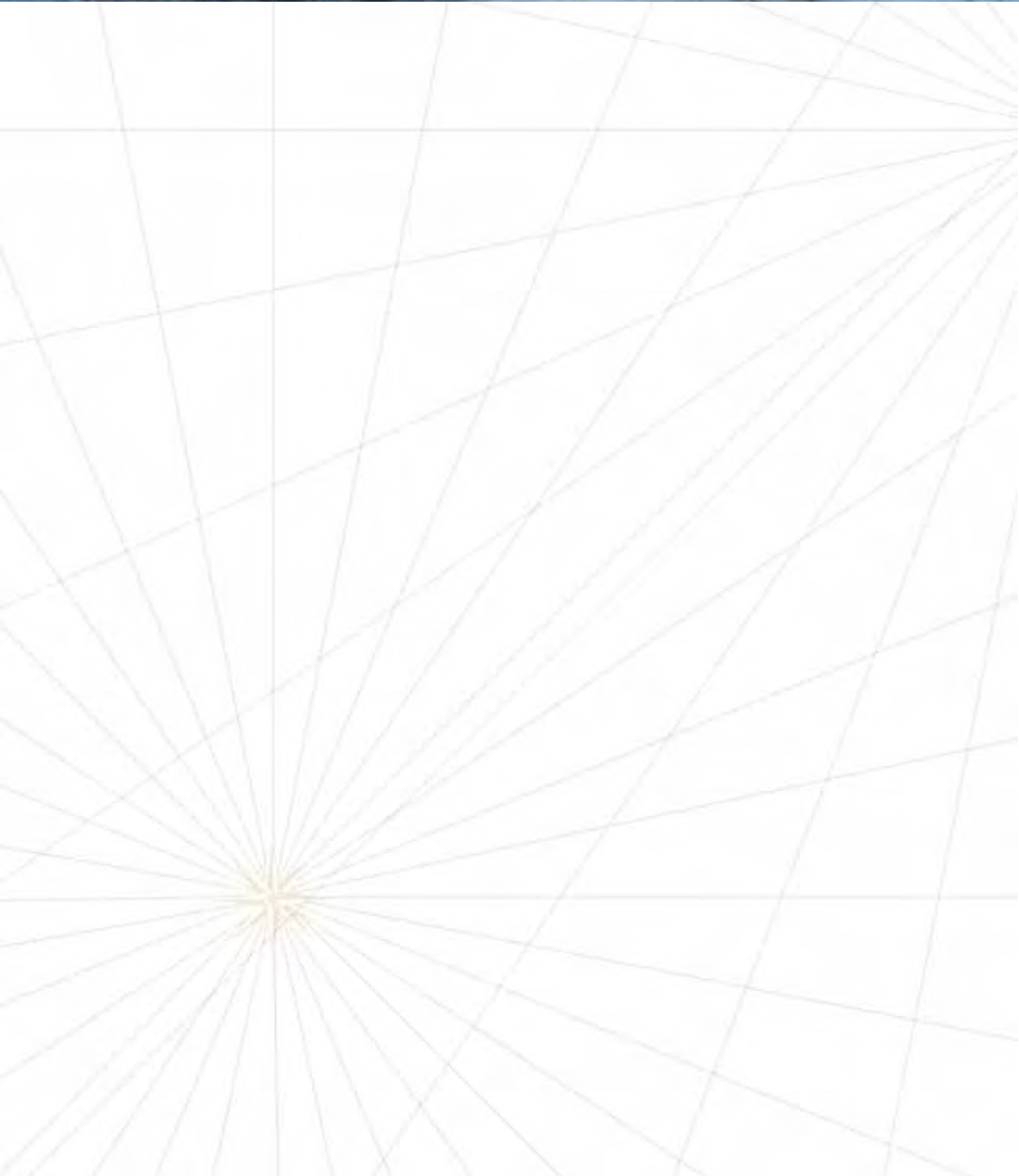
Planlanması, hazırlanması ve yayınlanması iki yıla yakın bir süre alan bu eserin ortaya çıkmasında çeşitli kişi ve kurumların üstün çabaları bulunmaktadır. Özellikle, böyle bir uğraşı başından sonuna kadar götüren Prof. Dr. İdris Bostan, Prof. Dr. Salih Özbaran, Prof. Dr. Zeki Arıkan ve E. Koramiral Lütfü Sancar'a, bilimsel makaleleriyle katkıda bulunan tarihçilere ve kitabın tamamlanmasına kadar geçen süre içerisinde desteklerini bizden esirgemeyen Deniz Ticaret Odası Başkanlığı'na içtenlikle şükranlarımı sunmak isterim.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın himayesinde hazırlanan bu kitabın tarih araştırmacılarına, denizcilere, öğrencilere ve tarih meraklılarına yararlı olmasını dilerim.

Metin Ataç
Oramiral
Deniz Kuvvetleri Komutanı



GİRİŞ



Giriş

İdris BOSTAN - Salih ÖZBARAN

Tarihin hemen her döneminde denizler birleştirici özelliklerinden dolayı medeniyetleri birbirine yaklaştıran, kültür alışverişini sağlayan sosyal, ekonomik ve teknik alanlarda meydana gelen gelişmeleri yaygınlaştıran, devletlerarası siyasal ilişkileri düzenleyen önemli bir unsur olmuştur. Zira denizler, insan topluluklarının müşterek yurdu olan toprakları saran ve kara yollarının bittiği yerde, birleştirici özelliklerini açıkça ortaya koyan birinci derecede mühim yollardır. Bu sebeple denizler, kara ticaret merkezlerinin, dolayısıyla kara ticaret yollarının ve ulaşımının bittiği yerler değil, başladığı yerlerdir. Denizlerin bu özelliklerini bilen ve onu doğru değerlendiren devletler ise emperyal bir güç olma yolunda önemli avantajlar kazanmış ve kurdukları devletler/imparatorluklar daha uzun ömürlü olmuştur. Denizleri ayırıcı unsur olarak gören ve politikalarında bu kısırlığı gösteren devletler ise, böyle bir eksikliğin bedelini ağır ödemişler, uzun ömürlü olamamışlardır. Denizlerin bu özellikleri, eski çağlardan itibaren kıtalararası, devletlerarası ve toplumlararası ilişkilerdeki mücadelelerin en önemli kaynaklarından biri olmuştur.

Türklerde denizcilik anlayışının ilk evreleri

Eski ve Orta çağlarda kurulan ve tarihte unutulmaz roller oynayan, Avrupa ile Asya kıtaları arasındaki ticaret yollarını ellerinde tutarak ticarete büyük önem veren Türk devletlerinin hemen hiçbiri denizci özellikler taşıyamamışlardır. Türklerin denizlere yönelik devlet politikası gütmeye başlamaları süreç daha çok Anadolu'ya kesin olarak yerleşmeye başladıkları XI. yüzyıl sonlarında gerçekleşmesiyle başlamıştır. Öte yandan, Türk mitolojisinde deniz kelimesinin çok eski dönemlerden itibaren kullanıldığı da bilinmektedir. Bahaeddin Ögel'in verdiği bilgiye göre eski Türkler, anayurtlarında deniz olmadığını için nehirlerle "deniz" (*tengiz*) demişlerdi. Okyanusu ifade eden "taluy" sözcüğü de biliniyordu. Göktürk Devletinin ilk ataları "Batı Denizi"nin kıyısında yaşıyorlardı. Yine mitolojiye göre, Cengiz Hanın ilk ataları olan "Gök Kurt" ile "Ala Geyik" de denizden geçmiş kimselerdi. Hatta efsanelerde Akdeniz ve Karadeniz'i geçen yiğitlerden söz edilmesi denizle olan ilişkileri ifade etmektedir¹. Gerek Kaşgarlı Mahmud'un (ö. 1090) *Divânu Lügâti't-Türk*'ünde² ve gerekse Yusuf Has Hâcib'in (ö. XI. yüzyıl) *Kutadgu Bilig*³ adlı eserlerinde gemi, deniz ve denizle ilgili sözler ve düşünceler yanında denizle ilgili inanışların da yer alması Türklerin deniz kültürüne tamamen yabancı olmadıklarını ortaya koymaktadır.

Bazı Türk gruplarının Hazar Denizi ve Baykal gölünde gemicilikle uğraştığına dair kayıtlar vardır. Oğuz Kağan Destanındaki "daha deniz daha müren" ifadesi Türklerin denize olan hasretini ve ilgisini ifade etmektedir⁴. Oğuz Kağan, halka seslenirken ordusuna ve milletine büyük denizleri ve büyük ırmaklar tarafını hedef göstermiştir. Oğuz orduları, bu sözlerdeki cazibe ile coşmuş, İtil Suyu'nu geçmiş, büyük Batı Denizleri'ne doğru hızla ilerlemişlerdir. İtil Suyu'nu geçmeyi deneyen Türkler, bu özellikleri sebebiyle özellikle Kıpçak Türkleri, ağaçtan kayık yapan Türkler olarak halk hafızasında değerli bir yer tutmuşlardır⁵. Pek çok

¹ Bahaeddin Ögel, *Türk Mitolojisi II*, Ankara 1995, s. 20-21; 404-406.

² Mahmud b. el-Hüseyn b. Muhammed el-Kaşgarî, *Kitâbu Divânü Lügâti't-Türk*, (haz. Ş. Kurt), İstanbul 2008, s. 603.

³ Yusuf Has Hâcib, *Kutadgu Bilig*, (çev. R. R. Arat), Ankara 1974, mısra nr. 1140, 1733, 2185, 3386, 3387. Konuyla ilgili daha fazla bilgi için bk. Ögel, *Türk Mitolojisi II*, 395-398.

⁴ Reşid Rahmeti Arat, *Makaleler*, Ankara 1987, I, 620. Mehmet Kaplan bu şiiri sınırlara aşma ihtirasının bir sembolü olarak görür ve yorumlar (*Şiir Tahlilleri*, İstanbul 1969, s. 192. Ayrıca bk. M. İlgürel, "Türklerin Batı Anadolu Sahil güvenliğine Verdikleri Önem", Prof. Dr. İ. Ercüment Kuran'a Armağan, Ankara 1989, s. 112.

⁵ Nihâd Sami Banarlı, *Resimli Türk Edebiyatı Tarihi*, İstanbul 1971, I, 36.

destanda su, deniz ve denizciliğe ait başka bir terminolojinin varlığı başlangıç düzeyinde bile olsa, Türklerin denizlerle ilgilendiğini göstermektedir. Örneğin, IX. yüzyılda Budist Uygur Türkleriyle Müslüman Karahanlı Türklerinin savaşlarını anlatan şu manzume bir zafer destanı mahiyetindedir.

Gemi içre oturup İli suyun geçtik biz
*Uygurlara karşı yönelip Mınlak kendi açtık biz*⁶

Destanda anlatıldığı gibi Müslüman Türkler gemilere binerek İli nehrini geçmişlerdi. Manas Destanında ise,

Yerin ilk yaratıldığı
Akan kırmızı bakırın durulup
Sertleştiği çağda
Akarsuların ilk defa akmaya başladığı
Ak kavakların ilk defa bittiği çağda
Ak denizin kıyısındaki dağın yamacına
*Alp Soyun çadırını kurmuştu*⁷

denilerek Türklerin denizlerle ilgisine temas edilmiştir.

Dede Korkut Oğuzları daha önce büyük deniz görmedikleri için Hazar Denizi'ne "Gökçe Deniz" diyorlardı ve umman denizi dedikleri Karadeniz'i de düzenledikleri akınları sırasında tanımışlardı⁸. Bu destanlarda da görüldüğü gibi Türkler, tarih boyunca büyük suları özlemiş bir millet olarak oldukça derin ve şiirli ifadeler kullanmışlardır.

Ankara savaşında Yıldırım Bayezid'i esir eden Timur'un "sizin ceddiniz gemicilerdir" demek suretiyle Osmanlı kimliğinde yer tutmaya başlayan denizciliği vurgulamıştır. Öte yandan Türklerde denize karşı büyük bir tutku olduğu ve cihangir olacak kimsenin muhakkak Hazar Denizini dolaşması ananesi uzun süre söylenmiş, bazı Türk hükümdarları çocuklarının ismini Deniz/Tengiz koymuşlardır. Meselâ Atilla'nın⁹ ve Oğuz'un¹⁰ çocuklarından birinin adı Tengiz'dir.

Ünlü İslâm coğrafyacıları da Türk diyarları hakkında bilgi verirken bölgedeki denizler ve Türklerin denizcilikleri hakkında bilgi aktarmışlardır. Bunlar Hazar denizinin coğrafi özellikleri hakkında açıklamalar yaptıkları gibi denizde yapılan ticarete de açıklık getirmişlerdir. Her ne kadar IX. ve X. yüzyıllarda yaşayan Hârizmi (ö. 847'den sonra), İbn Hurdazbih (ö. 913), İbn Rüst (ö. 913) ve İbnü'l-fakih (ö. X. yüzyıl) gibi coğrafyacılar burayı ayrı bir deniz kabul ettiklerine dair bir imada bulunmamışlarsa da, X. yüzyılın önemli coğrafya eserlerinden *Hudûdü'l-âlem*'de Hazar'ın çevresi tarif edilmiştir; ancak kapalı bir deniz olduğuna dair bir açıklama yer almamıştır. Mes'ûdi (ö. 956), *Mürûcû'z-zeheb* adlı eserinde Hazarların kayıkları bulunduğunu, bu kayıklarla şehrin yukarı taraflarından gelen ve İtil nehrine karışan Burtas ırmağında faaliyet gösterdikleri bilgisine yer vermiştir. Yine "bu nehirde gemiler işler" ifadesi yanında Hazar denizinde ticaret gemilerinin çalıştığını belirtmesi deniz ve gemicilik konusundaki durumu açıklamaktadır¹¹. Başka bir coğrafyacı olan İstahrî (ö. 952) ise daha ayrıntılı bilgiler vermektedir. Ona göre, Hazar Denizi'nin Siyahküh tarafındaki boğazda gemilerin rüzgâr tarafından sürüklenerek parçalanmalarından korkulduğunu anlatmaktadır. Hatta burada yaşayan Türklerin korkusundan fırtınadan parçalanan gemilerden bir şey almanın mümkün olmadığına işaret eden İstahrî, Türklerin gemiye el koyduklarını belirtmektedir¹².

⁶ Abdülkadir İnan, "Türk Destanları", *Türk Dünyası El Kitabı (Edebîyat)*, III/5.

⁷ İnan, *Türk Destanları*, s. 12.

⁸ Ögel, *Türk Mitolojisi II*, 399-400. Anadolu'nun kuzeyindeki Karadeniz için kullanılmış olması muhtemel Karadeniz tabiri için bk. *Dedem Korkudun Kitabı*, (haz. O. Ş. Gökyay), İstanbul 2000², s. 61, 100, 137.

⁹ A. Zeki Velidi Togan, *Umumi Türk Tarihine Giriş*, İstanbul 1970, s. 164; Rene Grousset, *Bozkır İmparatorluğu*, (terc. M. R. Uzman), İstanbul 1980, s. 92.

¹⁰ Ögel, *Türk Mitolojisi II*, s. 484.

¹¹ Ramazan Şeşen, *İslam Coğrafyacılarına Göre Türkler ve Türk Ülkeleri*, Ankara 1985, s. 47, 49, 51.

¹² Şeşen, *Türkler*, s. 155.

XII. yüzyılda Hazar Denizi hakkında bilgi veren bir diğer coğrafyacı olan İdrisî (ö. 1165) de, Hazar denizinin yani Taberistan'ın kapalı bir deniz olduğunu ve başka denizlere bitişmediğini anlatarak bu denizde tüccarların mallarıyla İslâm ülkelerinden Hazar topraklarına gittiklerini ve İtil nehrinde de hafif gemilerle yolculuk yaptıklarını anlatmaktadır. İdrisî, Hazar Denizi'nde meskûn olmayan dört ada bulunduğunu kaydetmektedir¹³. Bütün bu bilgilerden bazı Türk gruplarının tarih boyunca Hazar Denizi ve Baykal gölünde gemicilikle uğraştıkları anlaşılmaktadır.

Hazar Denizi, XIII. yüzyıla kadar Müslüman devletlerin kuzey sınırının bir bölümünü oluşturmakta ve anılan bu dönemde Hazar denizindeki limanlardan gerçekleştirilen ticari faaliyetlerde büyük bir canlılık yaşandığı ortaya çıkmaktadır. Âbeskun limanı önemli bir ipek pazarı idi. Derbend'den yakındaki adalarda üretilen keten ve kırmızı kök boya ihraç ediliyor, ayrıca Kafkasya'dan köle ticareti yapılıyordu. Bakü'den petrol yağı yüklendiği gibi, Gilan, Deylem ve Âmul limanları arasında sürekli bir ticaret söz konusu idi¹⁴. Hazar Denizinin güney kıyıları ile kuzeydeki limanlar arasında ticaret gelişmişti. Hazarlar kendi ürünleri olan balık tutkalından başka Rusya ve Bulgaristan'dan gelen köle, balık, balmumu, kunduz derisi ve kürk gibi birçok şeyi ihraç ediyorlar; bunun karşılığında Cürcan ve Taberistan'dan giyecek malzemesi sağlıyorlardı¹⁵. Hazar Denizi'nde aynı zamanda balıkçılık da çok yaygındı. Balıkçılık, Âbeskun'un yaklaşık 50 fersah kuzeydoğusundaki Dihistan'da bir nüfus yığılmasına sebep oluyordu.

Moğol istilası ve Altın Orda Devleti'nin İslamiyet'i kabul etmesiyle birlikte Hazar bölgesi belli bir süre siyasi ve kültürel birliğe kavuştu ve deniz ticaretinde önemli bir büyüme yaşandı; Hazar Denizi, Avrupa'nın Karadeniz üzerinden Orta Asya'ya ve Hindistan'a giden büyük ticaret hattının önemli bir bağlantısı haline geldi. Moğol istilasından hemen sonraki yıllarda ünlü seyyah Marco Polo, Cenevizlilerin Gilan'dan ipek taşıma ile başlayıp daha sonra sahilde üretilen diğer mallarla sürdürdükleri ticarete Hazar'ı kullandıklarını yazmaktadır. Bütün bu bilgilerden anlaşılmaktadır ki, bazı Türk grupları Hazar Denizi ve Baykal gölünde gemicilikle uğraşmışlardı.

Osmanlıların da Hazar Denizi ile ilgileri olmuş ve bu vasıta ile yani deniz yoluyla Türkmen diyarlarına ulaşmaya çalışmışlardır. Nitekim eski Türklerin "Kuzgun Denizi", Osmanlı müelliflerinin de Harizm Denizi ve hatta yanlış olarak Bahr-i Kulzum şeklinde andıkları Hazar Denizi'ne¹⁶ dökülen Volga-İdil nehriyle Azak Denizi'ne dökülen Don nehrinin birbirine en çok yaklaştıkları noktada bir kanal açılması fikri sadece Rusların Karadeniz ve Kafkaslar üzerinde oluşturduğu siyasî tehlikeyi önlemek için değil, Kuzey'de ve Orta Asya'daki müslümanlar nazarında haiz olduğu dinî nüfuzu koruma amacı taşıyordu.

Bu misalleri bir kenara bırakacak olursak, Türkler, Asya'nın coğrafi mevkii itibariyle daha ziyade kara askerî teşkilâtına önem vermişler ve bu sahada dünyanın en kuvvetli kara ordularını vücuda getirmişlerdir. Denizciliğe ait kurmuş oldukları teşkilatın daha ziyade Anadolu'yu yurt edinmelerinden sonra başladığı anlaşılmaktadır. Anadolu, coğrafi mevkii icabı Asya'nın batıya doğru uzanan bir yarımadasını teşkil etmesi ve Avrupa ile Asya kıtalarının arasında yer alması ve ayrıca kıtalar arasındaki deniz ve kara yollarının birleşme yeri olması bakımından son derece önemlidir. Anadolu topraklarının Malazgirt zaferinden sonra Türkleşmeğe başlaması ile beraber, Türklerin hâkimiyet stratejisi değişmiş ve üç tarafı denizlerle çevrili bu ülkenin yeni sahipleri, denizlere yönelmeyi devletin geleceği için en uygun yol olacağını anlamışlardır. Çünkü denizlere ulaşmak Türkler için bir Kızılme idi. Süratle kuzey ve batı Anadolu sahillerine ulaşan Türkler, derhal denizlerde faaliyetlere başladılar. Bu ciltte yer alan ilk makalelerin ortaya koyduğu üzere, 1085'te İzmir ve civarını fetheden Çaka Bey ilk defa ciddî olarak denizlerde hareket başlatan Türk beyi oldu. Daha sonra Selçukluların Alanya'da kurdukları tersane ile Akdeniz için ve Sinop'ta kurdukları tersane ile de Karadeniz için donanma hazırladılar. Böylece Anadolu'nun Akdeniz

¹³ Şeşen, *Türkler*, s. 109-110.

¹⁴ Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zehab*, (yay. M. M. Abdülhamid), Kahire 1367/1948, I, 168.

¹⁵ İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, (yay. J. H. Kramers), Leiden 1938-39, II, 378.

¹⁶ Mirza Bala, "Hazar Denizi", *İslam Ansiklopedisi*, İstanbul 1977, VI/1, 408-412.



sahillerini kendileri için güvenlik altına aldıkları gibi Karadeniz'i aşp Kırım'a sefer düzenlediler. Selçuklulardan sonra kurulan bazı beylikler de yer aldıkları coğrafî mekânın sahillerde olması sebebiyle deniz faaliyetlerinde bulundular. Aydınoğulları, Karasi, Saruhan ve Menteşe beylikleri Ege ve Marmara kıyılarında, Çandarogulları ise Karadeniz'e açılan birer deniz beylikleri olarak geliştiler. Kendilerine ait birer deniz gücü yaratan bu beylikler daha sonraları Osmanlı donanmasının temelini oluşturdular.

Osmanlı sürecinde denizcilik (XIV.-XVII. yüzyıllar)

Aydınoğlu Umur Bey'in Bozcaada yakınında karşılaştığı bir Hristiyan filosunda bulunan gemilerin Türk denizciler üzerinde bıraktığı izlenimi yansıtmaya çalışan Elizabeth Zachariadou, *Düsturnâme-i En-veri*'den şu dizeleri aktarmaktadır.

*"her birisi sanasın bir yüce dağ
yüz gemi uğrasa kalmaz biri sağ"*¹⁷

Bu dizeler, Osmanlıların XVI. yüzyılda oluşturdukları Bahriye gücü dikkate alındığında kuruluş devrinde iken sahip oldukları güç ile daha sonra geldikleri noktayı göstermesi bakımından önemlidir.

1538 yılında Akdeniz'deki dengeleri tamamen değişmesinde bir sembol olan Preveze deniz savaşının yapıldığı mevsimde Hindistan'daki Diu kuşatması için Hint Okyanusu'na açılan Osmanlı deniz gücünün boyutlarının nerelere kadar taşındığını düşündüğümüzde 14. yüzyıldaki durumdan ne kadar farklı bir denizcilik gücüne ulaşıldığı kavranabilir. İspanyol vekayinâmelerinde önceleri "kürek çekmeyi bilmeyen Türkler" olarak geçen imgeler, andığım yılda denizlerde korku uyandıran Osmanlı varlığına ulaşmış, "kedi gibi sudan korkan" Türkler artık suyla barışmıştır ve:

Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz başta olmak üzere pek çok bölgede etkinlik kazanmıştır. Öte yandan İspanyol ve İtalyan kaynaklarında "su donanması" (*armada de agua*) olarak tabir edilen ve daha çok orta Avrupa'ya yayılırken Tuna üzerinde kullanılan ince donanmaya dair pek çok referans vardır¹⁸.

Yukarıda özet olarak yansıtılmaya çalışılan ve Türk tarihinin erken dönemlerine ilişkin denizcilik kavram, anlayış ve faaliyetlerinin çok daha gelişmiş ve dünya boyutlarına ulaşmış yapısının örneği Osmanlı Devleti'nin/İmparatorluğu'nun bünyesinde yer almaktadır. Bu cilt içinde bulunan ve konularında uzman tarihçilerce hazırlanan bölümler Osmanlı denizciliğini 17. yüzyıl sonuna kadar getirmekte, böyle bir el kitabında mümkün olduğu kadar ayrıntı içine girilmektedir. Osmanlıların denizlerdeki faaliyetleri gerek kendi dönemlerindeki *vekayinâme* türü kitaplarda yazılan gerekse Türkiye Cumhuriyeti sürecinde -çoğu amatörce- yapılan çalışmalarda ele alınmaya çalışılmıştır. Ne var ki denizcilik tarihi 20. yüzyılın sonuna yaklaşırken ve 21. yüzyıla birlikte canlanan tarihçiliğin ve bilimsel yöntemlerle incelenen konularından biri olarak ortaya çıkmıştır. Aşağıdaki birkaç sayfada bu cildin konusu olan ve 18. yüzyıl başlarına kadar olan değişimleri işleyen tarihçilik üstünde kısaca durulacak, bu bağlamda nerede bulunduğumuz belirlenmeye çalışılacaktır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun denizlerdeki serüvenlerine ilişkin batı dünyasında -özellikle İngilizce avantajını kullanan -tarihçilerin bu tarihin yeterince işlenmediğini belirten, hatta batının önyargılarını kırmaya çalışan girişimlerle sorunu dünya tarih literatürü içine sokmaya çalıştıkları bilinmektedir. Bu uyarıları önemli saymakla birlikte, Osmanlı denizciliği üstüne çalışan, belki sayıları fazla olmayan Türk tarihçilerin ortaya koydukları özgün çalışmalar ise yeterince duyurulamamıştır. Her ne kadar Halil İnalcık'ın 1940'lı yıllarda başlayan çalışmalarında ortaya koyduğu açılım -daha ziyade sosyal ve ekonomik

¹⁷ *Kapudan Pasha: His Office and his Domain* (ed. E. Zachariadou), Rethymnon 2002, s. XIII.

¹⁸ *Türkler ve Deniz* (ed. Ö. Kumrular), İstanbul 2007, s. 10.

tarih ağırlıklı olsa da- Osmanlı denizcilik tarihi için tam bir yenileşme niteliği taşıırken imparatorluğun denizlerdeki yayılmasını dünya tarihçiliğine ortak edecek düzeye getirmeye çalışmıştır¹⁹. Bazı belge yayınları yapan ve amatör olarak sıfatlandırabileceğimiz veya klasik olarak nitelendirebileceğimiz bazı incelemelere, özellikle de İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın çalışmalarına kadar inmesek de, 1970 yılında yayınlanan bir derleme içinde yer alan Şerafettin Turan'ın Rodos fethiyle Malta kuşatmasını işlediği uzun makalesi, gerek Osmanlı gerekse batı (özellikle Venedik) kaynaklarını kullanarak atılabilecek yolu Akdeniz bağlamında gösterdiğini²⁰, Cengiz Orhonlu'nun çetin bir konunun özellikle yerli kaynaklarını deşerek ortaya koyduğu incelemesi de Osmanlıların Hint Okyanusu yönünde -özellikle de Habeşistan bağlamında- genişlemelerini konu ettiğini vurgulamamız gerekiyor²¹. 1970 yılında Andrew Hess'in Osmanlı denizcilikindeki gelişmeleri (1453 ve 1525 tarihleri içine yerleştirdiği olayları) dünya tarihçiliğine *American Historical Review* aracılığıyla duyurması bakımından önemsenmelidir. Zira bu inceleme, anılan tarihler arasındaki oluşumu bir evrim (*evolution*) olarak değerlendirmektedir²². Bunun 10 yıl ardından yayınlanan Colin Imber'in Kanuni Sultan Süleyman dönemindeki Osmanlı donanma yapısını muhasebe kayıtlarına da inen çalışması,²³ yine o sıralarda, hatta daha önceleri başlayan, burada ayrıntılarına giremeyeceğim incelemeleri yapan Svat Soucek'in öncü çalışmaları,²⁴ bir bakıma, Osmanlı denizcilik tarihini hem dünya boyutlarında duyuran hem de Türk tarihçiliğini bu yönde ateşleyen başka girişimler olarak değerlendirilebilir.

Bu girişimleri izleyen 1990'lı yıllar ve 2000'nin ilk yılları, Osmanlı denizciliğini çok daha fazla kaynak zenginliği ve ayrıntılı olarak ele alan tarihçiliğin kesifleşmeye başladığı yıllar olarak görebiliriz. Uluslararası nitelikte çeşitli araştırmaların eşliğinde ancak özgün Osmanlı ve dönemin batı kaynaklarının kullanıldığı çalışmalar -biz editörlerin²⁵ de içinde bulunduğu tarihçilerin incelemeleri- tarihi gerçekten denizötesi/okyanusötesi ortamlara taşıyacak nitelikte olmuştur²⁶. Palmira Brummett'in konuyu yeni kaynak ve yorumlarla tüm dünyaya duyurduğu kitabı²⁷ Muzaffer Arkan ve Paolino Toledo'nun İspanyolca kaynaklarını sergilemeye başladığı çalışma²⁸, Svat Soucek'in sürdürdüğü çalışmaları²⁹, Nicolas Vatin'in 1480-1522 yıllarıyla sınırladığı Rodos üzerine detaylı incelemesi³⁰, Cambridge Üniversitesi'nde yapılan ve sonradan Kate Fleet tarafından yayına hazırlanan "The Ottomans and the Sea" sempozyumu³¹, Özlem Kumrular'ın çabalarıyla yapılan ve Osmanlı denizciliğine ilişkin araştırmalarda yerli ve yabancı kaynakların çeşitliliğini ve yeni yorumları içeren sempozyumdaki açılımlar³² ve Türk Deniz Kuvvetleri tarafından Ekim 2008'de Osmanlıların Hint Okyanusu politikalarına ilişkin özel bir sempozyum konusuyla gerçekleştirilen faaliyetler bu alandaki ilginin boyutlarını göstermiştir. Ancak bu sahada daha pek çok yeni araştırmalar yapılması gerekmektedir. Bu cildin editörleri olarak tarafımızdan şimdiye kadar yapılan çalışmalarda Osmanlı denizcilik tarihinin ne kadar ayrıntı içinde olduğu, ne denli kaynak (yerli ve yabancı) türlerine gitmenin gerektirdiği yolundaki ihtiyaç ortaya konulmaya çalışılmıştır. Kemal Beydilli'nin yaptığı bir değerlendirmeyi bir bakıma uyarı saymak gerekmektedir. Türk (özellikle Osmanlı) denizcilik tarihi yazmaya girişenlerin bu işe heveslenmeden önce ne tür zorunlulukları fark etmeleri gerektiğini ortaya koymaktadır:

*Bu haliyle imparatorluğun denizciliğe yaklaşımının ve deniz gücünün hangi maddi esaslar üzerinde yükseldiğini, gemi yapımı, donanımı, seyri ve teknik bilgi birikiminin hangi kaynaklardan edinildiği, özellikle büyük bir donanma sahibinin ağır masraflarının nereden ve nasıl karşılandığı gibi sorulara cevap verilmesi icap edecektir*³³.

¹⁹ *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt 1 1300-1600* (çev. H. Berktaş), İstanbul 2000.

²⁰ "Rodos'un Zaptından Malta Muhararasına", *Kanuni Armağanı*, Ankara 1970, s. 47-117.

²¹ *Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti: Habeş Eyaleti*, İstanbul: Edebiyat Fakültesi, 1974.

²² "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of Oceanic Discoveries, 1453-1525", *American Historical Review*, sayı LXXV/7, 1970, s. 1893.

²³ "The Navy of Süleyman the Magnificent", *Archivum Ottomanicum*, 6, 1980, s. 211-282.

²⁴ Örneğin "Certain Types of Ships in Ottoman-Turkish Terminology", *Turcica*, 7, 1975, s. 233-249; "The Rises of Barbarossas in North in North Africa", *Archivum Ottomanicum*, 3, 1971, s. 240-251. Piri Reis and Turkish Mapmaking after Columbus, Londra, 1996.

²⁵ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992; *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005; *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006; *Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilat ve Gemiler*, İstanbul 2007; Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, İstanbul 2004.

²⁶ 2004 yılına kadar yapılan yayınları içeren bir çalışma için bak. Tuncay Zorlu, "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, sayı 2/4, 2004, s. 297-353.

²⁷ *Ottoman Seapower and the Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, State University of New York, 1994. Bu çalışma *Osmanlı Denizgücü: Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi* başlığı altında Nazlı Pişkin tarafından Türkçeye çevrilmiştir (İstanbul 2009).

²⁸ *XIV.-XVI. Yüzyıllarda Türk-İspanyol İlişkileri ve Denizcilik Tarihimize İlgili İspanyol Belgeleri*, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1995.

²⁹ Örneğin *Piri Reis and Turkish Mapmaking after Columbus*, London 1996.

³⁰ *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar: Doğu Akdeniz'de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık, 1480-1522* (çev. T. Altınova), İstanbul 2000.

³¹ *Oriente Moderna*, sayı: XX (LXXXI), Roma 2001.

³² *Türkler ve Deniz*, İstanbul 2007. Özlem Kumrular'ın *Avrupa'da Türk Düşmanlığının Kökeni: Türk Korkusu* (İstanbul 2008) başlıklı çalışması bu bağlamda tarihçileri yepyeni -özellikle İspanyol- kaynaklarına taşınması itibarıyla önemlidir.

³³ "Denizler, Coğrafya ve Osmanlılar", *Toplumsal Tarih*, sayı 139, (Temmuz 2005), s. 39.

Bu cildin ilk bölümü için hazırlanan yazılar -Erdoğan Merçil, Halil İnalcık ve Mustafa Daş'ın makaleleri- Osmanlıların denizcilik örgütlenmesinden önceki yüzyılları içine almayı amaçlamaktadır. Bir bakıma, Osmanlı donanmasının temelini oluşturan beyliklerin ve onlarla Anadolu kıyılarında, özellikle Ege Denizi'nde, çekişme ve iletişim içine giren Bizans, Venedik ve Ceneviz gibi Hristiyan deniz güçlerinin varlığına değinmektedirler.

Osmanlı deniz gücünün oluşumunun, bilhassa da bu sürecin başlangıcında çok önemli bir yer tutan Gelibolu deniz üssü ile ve Fatih Sultan Mehmed zamanındaki gelişmelerin açıklamaları ikinci bölümde yer alan Kate Fleet ve İdris Bostan'ın yazılarında yansıtılmaktadır. Osmanlı denizciliğinin yükseliş aşamasına girdiği ve denizötesi hareketlerde gerçekten etkili olmaya başladığı, başka bir tanımlamayla, örgütlenmenin esas beyni sayılması gereken *Tersâne-i Âmire*'nin kuruluşu ve onu izleyen yılların Preveze savaşına kadar olan süreci ve daha sonraki yıllardaki açılımları, Avrupa yayılmasıyla harekete geçen okyanusötesi faaliyetleri ve gelişmeler İdris Bostan, Salih Özbaran, Mahmut Şakiroğlu ve Özlem Kumru- lar'ın üçüncü, dördüncü ve beşinci bölümlerdeki yazılarında verilmeye çalışılmıştır. Bu cildin “olaylar, olgular, yorumlar” kısmında bulunan altıncı bölüm ise Osmanlılar için sessiz bekleyişin, korsanlık hareketlerinin ne ifade ettiğinin ve gemi teknolojisinde kürekte yelkene geçiş serüveninin, kimi reform hareketlerinin, bu arada da nehir sularındaki örgütlenmeyle gemilerin nasıl bir işlev gördüklerinin, yani ince donanmanın tarihçesi İdris Bostan, Victor Ostapchuk ve Ersin Gülsoy'un yazılarında ortaya konmaya çalışılmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz yönetimi, gemi inşasındaki örgütlenmeleri, gemi çeşitleri vb konular bu cildin ikinci kısmında işlenmektedir. Bu bağlamdaki yazıların büyük bir çoğunluğu -birinci kısımda olduğu gibi- İdris Bostan tarafından yazılmıştır ve yazarın daha önceki incelemelerinde ortaya koyduğu özgün kaynakların ve yeni yorumların geliştirilerek okuyucuya sunulmuş biçimini içermektedir. Hint Okyanusu'ndaki yapılanmaya ilişkin yazıyı da Salih Özbaran hazırlamıştır.

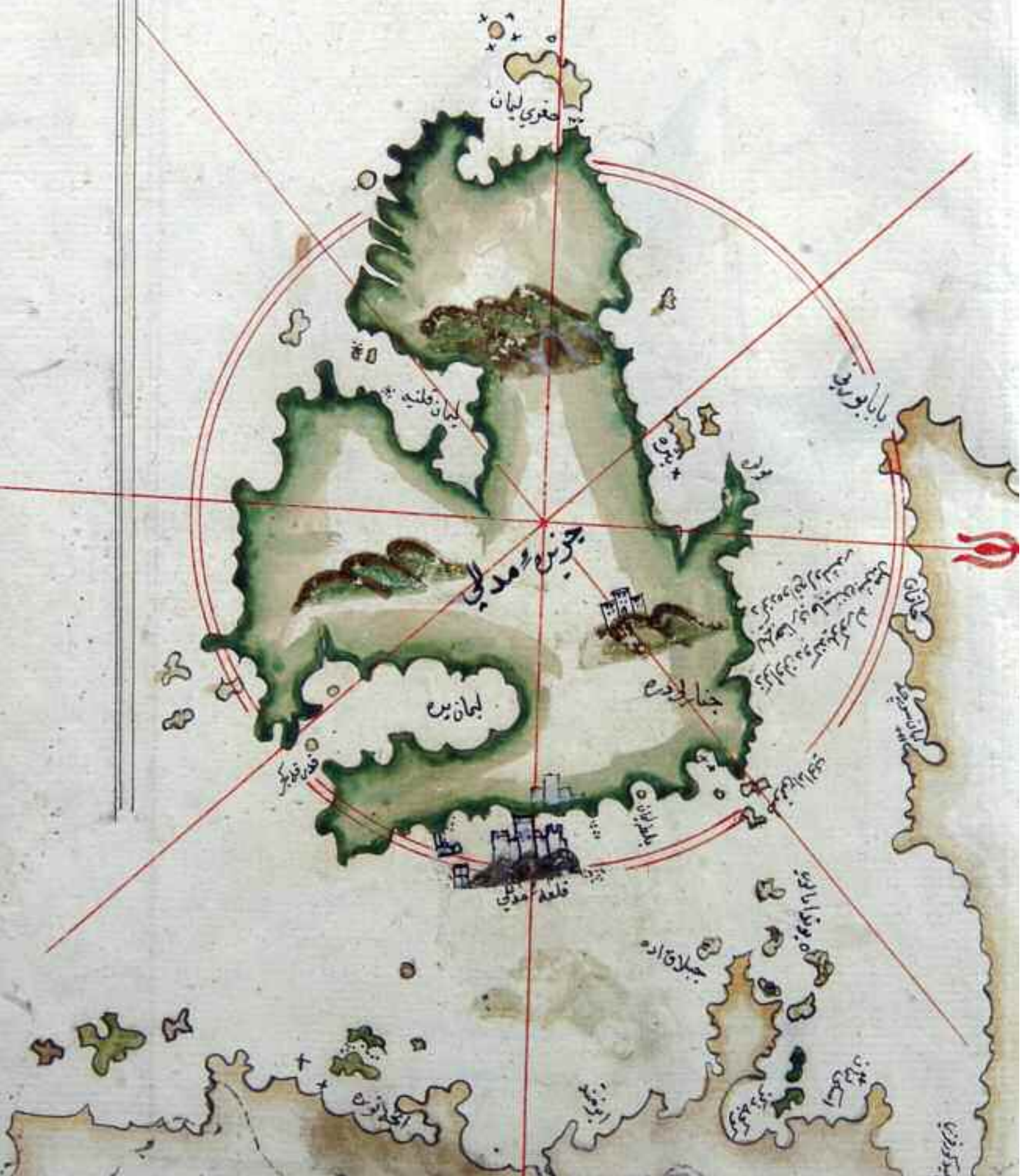
Bu ciltte ortaya konulmaya çalışılan açıklamalar ve bu açıklamalara esas olan kaynaklar, şüphesiz ki, yeterli olmayabilir; editörlerin bu giriş mahiyetindeki yazıda özetlemeye çalıştıkları değerlendirme de yetersiz kalabilir. Lakin hiç unutulmamalıdır ki tarihin, bilinenlerin uygun yorum ve güzel anlatımlara bürünmüş şekillerinin dayanağında dönemlere çağdaş tanıklıklar bulunması önkoşuldur. Bu tanıklara/kaynaklara ulaşmak, deniz ve okyanuslarda kaybolmuşların izini sürmek hiç de kolay değildir. Elinizdeki cilt bu yönde -çok yazarlı ve meraklı kadar uzmanına da seslenmeye çalışan- bir denemedir. Eminiz ki yaklaşım tarzları geliştikçe ve kaynak türleri çoğaldıkça *Türk Denizcilik Tarihi* gelişimini sürdürecektir.



KISIM I

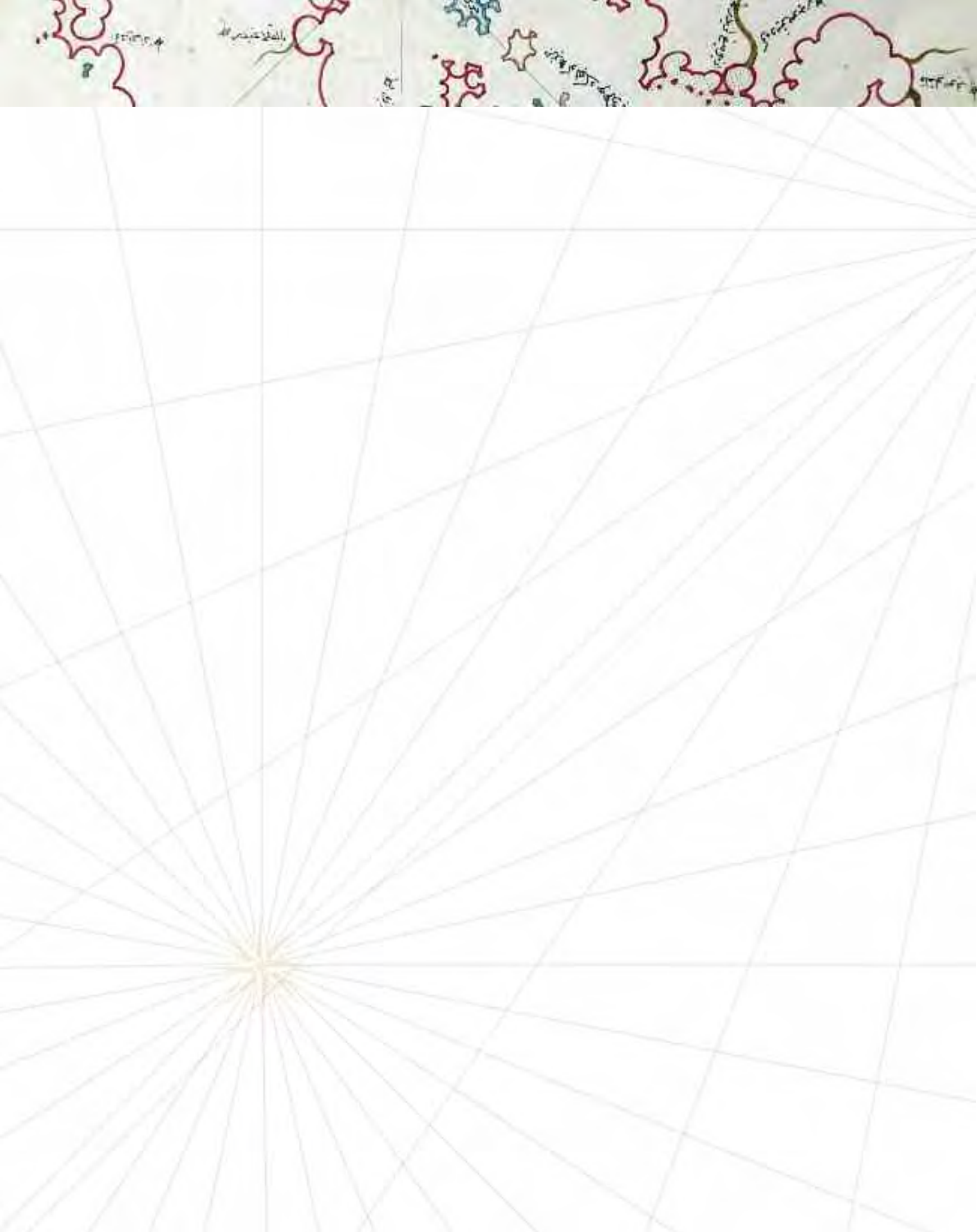
OLAYLAR - OLGULAR YORUMLAR

مذکورہ سالوں کا نقشہ الی اشیا و رسمہ



BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLILARDAN
ÖNCE
TÜRK DENİZCİLİK
FAALİYETLERİ



Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri

Erdoğan MERÇİL*

Selçuklu Devleti kurulmadan önce Horasan ve Maverâünnehr bölgelerindeki nehirler üzerinde ticaret yapmak ve yolcu taşımak için gemiler kullanılmaktayken Gazneliler döneminde İndus nehri üzerinde, Türk tarihi açısından, önemli bir savaş gerçekleşti. Gazneliler'in meşhur sultanı Mahmud (999-1030) Hindistan'a yaptığı son seferinde (Mart 1027) Multan'a doğru ilerledi. Bu seferin gayesi yol kesen ve hırsızlık yapan Catlar'ı cezalandırmak idi. Sultan Mahmud, İndus nehrinin iki yakasına hâkim bulunan, gayet savaşçı ve aynı zamanda usta birer denizci olan Catlar ile savaşabilmek için çok sayıda gemiden oluşan bir inçe donanma yaptırdı. Bu gemilerin her birine düşman teknelerini parçalamak için biri geminin önünde, öteki arkasında üç adet sivri demir çubuk yerleştirdi. Ayrıca her gemiyi mürettebattan başka yirmi okçu (tîrendaz), karure (şişe), naft (petrol) ve siper (kalkan) ile donattı. Gazneliler nehir üzerindeki bu savaşta Catlar'ın çok sayıdaki gemilerini batırıp yaktdılar ve onları mağlup ettiler¹. Böylece Selçuklular öncesinde Türk denizcilik tarihinde önemli bir olaya tanık olundu.

Büyük Selçuklular Dönemi

Büyük Selçuklu Devleti (1038-1157) kurulduktan hemen sonra daha ziyade Batı yönünde genişlemeye başlamış ve on yıl gibi kısa bir sürede İran'ı geçerek Anadolu'ya ulaşmıştı. Bu batı yönündeki ilerleme sırasında Büyük Selçuklular dönemiyle ilgili gerek nehirlerde, gerekse denizlerde bazı faaliyetlerin olduğunu tespit edebiliyoruz. Dandanakan Savaşı'nın (1040) ardından, Çağrı Bey'in oğlu Melik Kavurd İran'ın Kirman bölgesine hâkim olduktan sonra, dikkatini zengin ve çeşitli hazinelerle dolu olan Uman (Umman) ülkesine çevirmişti. Kavurd için Hürmüz sahillerinden çok uzak olmayan Uman'ın zabtı sırasında karşısına çıkabilecek tek engel, belki de yabancı olduğu denizdi. Buna rağmen o, deniz tehlikesini pek önemsemedi ve Hürmüz emîrini huzuruna çağırarak kendisini ve askerlerini Uman'a nakletmek için her türlü hazırlığı yapmasını, gemiler ve kayıklar toplamasını emretti. Hürmüz hâkimi bu emre uyarak Kavurd'a tâbi oldu, gemiler ve mürettebatını hazırladı. Kavurd, belki de hayatında ilk kez gördüğü denizde, Uman sahillerine doğru yelken açtı. Böylece, idaresi altındaki gemiler ile "Selçuklular tarihinde ilk denizası seferi" gerçekleştirmiş oldu. Kesin bir tarih söylemek mümkün görünmese de, Kavurd'un Nisan-Mayıs 1053 ve Temmuz-Ağustos 1062 tarihleri arasında Uman'a sahip olduğunu öne sürebiliriz.

Melik Kavurd kardeşi Sultan Alp Arslan'ın ölümünü (24 Kasım 1072) Uman'da iken duymuştu. O, her türlü tehlikeyi göze alarak, kış mevsimi olmasına rağmen, Büyük Selçuklu tahtını ele geçirmek için, gemiler ile Uman'dan Kirman'a geçmişti. Bu geçiş sırasında birçok gemi parçalandı, askerlerin çoğu boğularak öldü². Kirman Selçukluları 1150 yıllarına kadar yaklaşık bir yüzyıl Uman'da kalabildiklerine göre, burası ile ilişkilerini ve Basra Körfezi'ndeki faaliyetlerini devam ettirebilmek açısından gemiler inşa ettirdiklerini ve küçük de olsa bir donanmaya sahip olduklarını düşünebiliriz.

* Emekli Tarih Profesörü.

¹ Ebû Sa'îd 'Abd el-Hayy Gerdîzî, *Zeyn el-Ahbâr*, yay. 'Abd el-Hayy Habîbî, Tahran 1347, s. 191-192; Erdoğan Merçil, *Gazneliler Devleti Tarihi*, Ankara 2007, s. 28.

² E. Merçil, *Kirman Selçukluları*, Ankara 1989, s. 21-22, 28.



Alanya Tersanesi
Resam: Maide Arel,
(Deniz Müzesi, Dem. Nr. 2267).

Sultan Alp Arslan döneminde nehir gemiciliği açısından faaliyetlere tesadüf edilmektedir. Alp Arslan Şubat 1064'te Rey'den batı yönünde hareketle Nahçıvan sınırına geldiğinde Aras Nehri'ni geçmek için gemilerden köprü yapılmasını emretti. Bu sefere katılan Şehzâde Melikşah ile Vezir Nizâmülmülk, Kars'ın kuzeydoğusundaki faaliyetleri sırasında Arpa-çay'ı geçmek için gemiler ve kayıklar yaptırmışlardı³. Sultan Alp Arslan Karahanlı I. Nasr b. İbrahim (1068-1080)'e karşı yaptığı ve ölümüne sebep olan seferde büyük bir orduyla ilerlerken Ceyhun Nehri üzerinde kayıklardan oluşturulan bir köprüden yirmi dört günde geçmişti (Ekim-Kasım 1072).

Öte yandan Sultan Melikşah zamanında bir Türk akıncı grubunun Karadeniz sahillerinde denize kadar ulaştığı bilinmektedir. Bu akıncı grubu Emîr Ebu Yakub ile Emîr İsa Böri idaresindey-

diler. Bu arada Bizans yönetimindeki Trabzon şehrini ele geçirdiler. Ancak daha sonra Theodoros Gabras bu şehri geri aldı (1080)⁴. Bu arada, Sultan Melikşah 1087 yılı başlarında önce Antakya'ya, sonra da Samandağ'na kadar gitti ve Akdeniz kıyısına ulaştı. Melikşah burada denizi görüp, hâkimiyet sahasının babası Alp Arslan'inkinden çok daha genişlemiş olduğundan dolayı Tanrı'ya şükretti. O, belki de ilk kez deniz görmenin heyecanı ile atını Akdeniz'in sularına sürerek kılıcını üç kez daldırdı ve "İşte Tanrı, Doğu Denizi'nden Batı Denizi'ne kadar olan yerlerin hâkimiyetini bana verdi" dedi. Ayrıca sultan adamlarına denizden kum almalarını emretti; bu kumu daha sonraki bir tarihte Merv'de bulunan babasının mezarına götürüp üzerine serpti ve "Ey babam Alp Arslan sana müjdelersun, henüz bir çocuk olarak bırakmış olduğun oğlun dünyayı baştan başa fethetti" dedi. O, muhtemelen denize ulaşmakla bütün dünyayı fethettiğini düşünmüş ve sevinç duygularını bu sözlerle ifade etmişti⁵. Diğer yandan Sultan Melikşah Karahanlılar üzerine düzenlediği seferlerden birinde, yani 481 (1088-89) tarihindeki seferde, büyük bir orduyla Ceyhun Nehri'ni geçti. Bu geçişi Ceyhun üzerinde çalışan gemiciler sağlamıştı. Selçuklu ordusu nehir üzerindeki geçişini tamamladığı zaman, Vezir Nizâmülmülk'ün gemicilere vereceği ücret 10.000 dinar idi.

Büyük Selçuklu sultanlarından Berkıyaruk (1093-1104), 491 (1097-98) tarihinde Basra'yı Emîr Kumac'a iktâ ettiğinde yani, hizmet karşılığında devrettiğinde, Emîr, İsmail b. Arslancık adlı bir şahsı kendisine vekâleten bu şehre gönderdi. İsmail daha sonra Basra'daki hâkimiyet sahasına genişletmeyi düşündüğünde mahallî Arap reislerinden ikisinin çok sayıda gemileriyle karşılaştı. İki taraf arasındaki savaşta bu reislerden birinin okla vurulup ölmesi ötekini de hâkim olduğu Batiha'ya geri dönmek zorunda kalmasıyla İsmail, gemilerine el koydu ve böylece küçük çapta bir donanmaya sahip oldu. Bu olaydan sonra İsmail'in adamları kendisine gemiler yaptılar, bunlarla Uman'ın bir kısmını ve Cenâbe, Siraf ve Ceziret Beni Nefis'in hâkimi olan Ebu Sa'd Muhammed ve öteki Emîrlerin şehirlerini ele geçirmek için asker sevkine teşvik ettiler. İsmail yirmiden fazla gemi yaptırdı. Bunlar belki de Büyük Selçuklu yöneticileri tarafından hâkimiyet sahası içinde yaptırılan "ilk gemiler" idi. Ebu Sa'd bu durumdan haberdar olduğu zaman yaklaşık elli parça gemi ve askeri onun üzerine gönderdi. Bunlar Dicle yoluyla Basra'ya ulaştılar (494/1100-1101). Fakat sonuçta iki taraf anlaşmayı tercih etti. Ancak Ebu Sa'd'ın askerleri döndüklerinde İsmail anlaşmaya uymadı, hatta Ebû Sa'd'ın adamlarına ait iki gemiye el koydu.

³ E. Honigmann, *Bizans Devleti'nin Doğu Sınırı*, (çev. F. İşıltan), İstanbul 1970, s. 183; M. A. Köymen, *Büyük Selçuklu İmparatorluğu Tarihi*, III, *Alp Arslan ve Zamanı*, Ankara 1992, s. 16.

⁴ M. H. Yınanç, *Türkiye Tarihi Selçuklular Devri*, İstanbul 1944, s. 111-112; İ. Kafesoğlu, *Sultan Melikşah Devrinde Büyük Selçuklu İmparatorluğu*, İstanbul 1953, s. 114-115 ve not 6.

⁵ *Urfa'lı Mateos Vekayinâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor'un Zeyli (1136-1162)*, (çev. H. D. Andreasyan), Ankara 1962, s. 172; Muhammed b. Ali b. Süleyman er-Ravendî, *Râhat-üs-Sudur ve Âyet-üs-Sürûr*, (çev. A. Ateş), Ankara 1967, I, 126-127; Kafesoğlu, *a.g.e.*, s. 93-94.

Öte yandan Vasıt askerlerinin bir kısmı, 495 (1101-1102) tarihinde bir mektup yazarak burayı kendisine teslim etmek istediklerini bildirdiler. Bu davet üzerine İsmail Vasıt'ı ele geçirmek için gemilerle Nehrebân'a gitti ve şehri teslim etmelerini istedi. Fakat onunla daha önce irtibat kuranlar şehri teslim etmekten vazgeçmişlerdi. İsmail bu başarısız sefer sonucu Basra'ya geri döndü. Geri dönmesi İsmail için büyük bir şanstı; çünkü bu sırada Ebû Sa'd, yapılan anlaşmaya uymayan İsmail'e karşı irili ufaklı yüz parça gemiyle harekete geçerek el-Ubulla Nehri'nin ağzına kadar geldi. İsmail'in askerleri de yirmiden fazla gemiyle karşı çıktılar. İki taraf arasında yaşanan bu savaş, Büyük Selçuklu devrinin -Selçuklular adına- tespit edebildiğimiz belki de ilk donanma savaşı idi. Ebû Sa'd'ın yanında yaklaşık on bin denizci bulunuyordu. Buna mukabil İsmail'in yanında yedi yüz kişi vardı. Kuvvet açısından İsmail'in aleyhine olan bu nispetsizlik onun mağlubiyetine sebep oldu. Daha sonra İsmail, Abbasî halifesi el-Mustazhir'in (1094-1118) vekilinin aracı olmasını sağlayarak Ebu Sa'd ile bir barış yaptı⁶.

İsmail b. Arslancık'ın Basra'daki egemenliği yaklaşık on yıl sürdü. Sultan Muhammed Tapar (1105-1118), Selçuklu tahtına geçtiği zaman Basra'ya başka bir Emîr tayin etti; burayı Seyfûddeve Sadaka'ya bıraktı. O, 1106 Şubat ayı başında bu şehre hâkim oldu. Bir süre sonra Muhammed Tapar Basra'yı Emîr Aksungur el-Buharî'ye iktâ etti. Onun buradaki nâibi Sungur el-Beyâtî halka çok iyi hizmetler yaptı; Basra'nın suyu tuzlu olduğundan şehirdeki fakirler ve yoldan gelip geçenler için gemiler tahsis edip, onlar için su taşıttı⁷.

Öte yandan Büyük Selçuklu sultanı Sencer'in de esir bulunduğu Oğuzlar'ın elinden kurtulmasında bir gemi rol oynamıştı. Bir av bahanesiyle kaçırılan ve at üstünde Tirmiz şehri karşısında Ceyhun sahiline kadar getirilen Sultan daha önce hazırlanan bir gemi sayesinde Ceyhun'u geçmiş ve Oğuzlar'ın elinden kurtulmuştu (1156)⁸.

Irak Selçukluları Dönemi

Irak Selçuklu Devleti kurulduktan (1119) sonra, Abbasî halifeleri zaman zaman tekrar siyasî otoriteye sahip olmak istemişlerdi. Sultan Mahmud (1119-1131) askerleriyle 1126 yılı sonunda Bağdat'a geldiğinde, Halife Müsterşid (1118-1135) muhtemelen civardaki bütün gemileri toplamıştı. Ayrıca beraberinde 30.000 asker bulunuyordu. Selçuklu sultanı bu durumda Emîr İmâdeddîn Zengî'ye haber gönderip gemiler ve askerlerle gelmesini emretti. O da Basra'daki bütün gemileri nehir üzerinden Bağdat'a gönderdi; yaya birlikler de yanındaydı. Bağdat'a yaklaştıklarında nehirde gemileri ve karada da askerleri gören Halife Müsterşid barışa razı oldu (Ocak 1127)⁹.

Selçuklular devrinde, gemilerle ilgili, en dikkat çekici savaş Dicle nehri üzerinde oldu. Bu olay, o dönemdeki gemi tiplerini ve hangi silahların kullanıldığını göstermesi açısından önemlidir. Irak Selçuklu sultanı Muhammed (1153-1160), adına hutbe okutmayan ve rakip olarak karşısına Süleymanşah'ı çıkaran Halife Muktefî (1136-1160) ile mücadele etme zamanının geldiğine inanmıştı ki kuvvetleriyle Bağdat önüne gelerek şehri kuşattı (Ocak 1157). Buna karşılık Halife Muktefî, daha önceden tedbirler almış, silahlar yaptırmış, mancınıklar için gerekli taşları gemilerle getirtmişti. Ayrıca savaş gemileri yapılmasını emretmişti. Bu gemiler Dicle'de etrafa dehşet saçıyorlardı. Selçuklu ordusu savaşa başladığında halife her gün Dicle üzerine çeşitli silâhlarla donatılmış gemiler çıkarıyordu. Bunlar nehir üzerinde Selçuklu askerlerinin hizasına geldiklerinde silâhlarıyla onların kimini öldürüyor, kimini de yaralayarak rahatsız ediyorlardı.

Selçuklu ordusunda az sayıda gemi vardı. Bunlar da gemicileri zorla çalıştırarak ve sahiplerini zarara uğratarak toplanan gemilerdi. Selçuklu askerleri de o gemicilerin yanında, belki de teknelere alışık olmadıkları için, gemilere binmeye pek cesaret edemiyorlardı. Ancak Irak'taki Cezayir bölgesindeki bazı

⁶ İbnü'l-Esir, *İslâm Tarihi, el-Kâmil fi't-Tarih Tecümesi*, (çev. A. Üzaydın), İstanbul 1987, X, 277-279.

⁷ İbnü'l-Esir, *İslâm Tarihi*, X, 443.

⁸ Ravendî, *Râhat-üs-Sudur*, I, 179; M. A. Köymen, *Büyük Selçuklu İmparatorluğu Tarihi*, II, *İkinci İmparatorluk Devri*, Ankara 1984, s. 456.

⁹ İbnü'l-Esir, *İslâm Tarihi*, X, 504; C. Alptekin, *The Reign of Zangi (521-541/1127-1146)*, Erzurum 1978, s. 26.

hâkim güçler Selçuklu sultanına gemileriyle yardım etmek istiyorlardı. Halifeye açıktan açığa muhalefet eden Garraf hâkimi Bedr b. Muzaffer b. Hammâd Selçuklulara Vâsıt ve Batayih'dan gemiler tedarik ederek yardıma geldi. Halife de bunları karşılamak ve yakıp yok etmek için harekete geçmişti. Bu arada Hille'den Benî Esed Emîrleri de sayısı önemli bir yekûna ulaşan askerler toplayarak Selçuklu sultanına yardıma gelmişlerdi. Daha sonra sultanın adamlarından da önemli miktarda seçkin askerler bu gemilere bindirildi. İki taraf arasında Dicle nehri üzerinde müthiş bir savaş oldu. Halifenin adamları ve halk gemileriyle sultanın teknelerine rampa ettiler. Savaş güneşin doğuşundan batışına kadar gemiler üzerinde oldu. Hille'den gelenlerden ve sultanın askerlerinden birçoğu öldürüldü; Sultan Muhammed Bağdat kuşatmasını terk etmek zorunda kaldı (6 Mayıs 1157)¹⁰.

Dicle üzerindeki bu mücadelede savaş aleti olarak şu silahlar kullanılmıştı:

1. Mancınık: Genelde taş fırlatan ancak bazen kor hâline gelmiş oklar, kızgın demir ve naft kapları atan âlet.
2. Arrâde: Gülle ve naft atmaya yarayan mancınıktan ufak bir alet (hafif mancınık).
3. Çarh: Surlara ve savaş gemilerine monte edilen ve birkaç ok atabilen yay. Bu alet ayrıca naft kapları ve bombaları da atabiliyordu.
4. Neft: Kaplar ve bunlar içinde atılan yanıcı maddelerden (neft yağlı paçavra) meydana gelen bir karışım, buna Rum ateşi de deniyordu. Kaplar içinde atılan naft hedefe mancınık, arrâde ve çarhla atılıyordu. Havada uçan beyaz-dumansız naft ise borularla atılırdı.
5. Oklar (rumat).
6. Kavarir (tekili karure/şişe): Yakıcı şişe (bir anlamda molotof kokteyli).
7. Kılıç¹¹.

O dönemde yük ve yolcu gemilerine verilen genel ad *merkeb* (çoğulu merâkib) ve *sefine* idi. Bedr b. Muzaffer'in Selçuklu sultanına yardım için getirdiği gemilere gelince bunlar *merâkib-i hammâle* (yük gemileri), *savaş gemileri*, *zevârik* (tekili zevrak) ve *şeffâreden* (düşman gemilerini yakan ateş gemileri) oluşmaktaydı.

Türkiye Selçukluları Dönemi

Türkiye Selçukluları'nın kurucusu Süleymanşah, Bizans'ın karışık durumundan istifade ederek sınırlarını Marmara ve Karadeniz yönlerinde genişletmiş, hatta Üsküdar ve Kadıköy'e doğru ilerleyerek Anadolu kıyılarında gümrük daireleri kurup, Boğaz'dan gelip geçen gemilerden vergi almağa başlamıştı. Öte yandan Bizans tahtını ele geçirerek imparator olan Aleksios Komnenos (1081-1118) önce İstanbul'a rahat bir nefes aldirmek maksadıyla küçük gemilerle Boğaz sahilinde Türk karakollarına korsan baskınlar düzenleyerek geri çekilmeğe zorlamıştı. Ancak Aleksios'un Balkanlar'daki durumu bu sırada hiç de iyi değildi, Peçenek ve Norman tehlikesini ortadan kaldırmak maksadıyla Süleymanşah ile anlaşmayı tercih etti (1081-Dragos Suyu Antlaşması). Süleymanşah bu antlaşmadan sonra yönünü Akdeniz tarafına çevirdi ve bir fırsattan yararlanarak üç yüz atlı ve çok sayıda piyadeden oluşan bir kuvvetle önce deniz yoluyla hareket etti, sonra karadan ilerleyerek Antakya şehrini ve iç kalesini ele geçirdi (Aralık 1084-Ocak 1085). Bu olay sırasında Karategin adındaki bir Türk beyi Karadeniz kıyısında Sinop'a hâkim oldu (1085 başı); ancak İmparator Aleksios Sinop'u tekrar ele geçirdi.

Süleymanşah daha sonra Halep üzerine yaptığı seferde İznik'de vekil olarak bıraktığı Ebu'l-Kasım adında bir Emîr, Marmara Denizi'nin güney sahilleri ele geçirdi; küçük bir donanma kurmayı tasarladı ve bu maksatla sahilde bulunan Gemlik (Kios) şehrini zapt ederek burada gemiler yaptırmaya başladı.

¹⁰ el-Bundarî, *Tavarih al-Selçuk, Kitab Zubdet el-Nusra ve Nuhbet el-Uhra*, yay. M. Th. Houtsma, *Histoire des Seldjoudes de l'Irak*, Liège 1889, s. 247-250/Türkçe tercümesi, Kıvameddin Burslan, *Irak ve Horasan Selçukluları Tarihi*, Ankara 1943, s. 227-229; Sadruddin Ebu'l-Hasan 'Ali İbn Nâsır İbn 'Ali el-Huseynî, *Ahbâr üd-Devlet is-Selçukiyye*, yay. Muhammed İkbâl, Lahor 1933, s. 136-140/Türkçe tercümesi, N. Lugal, Ankara 1943, s. 96-98; İbnü'l-Esir, *İslâm Tarihi*, s. 181-183.

¹¹ Silahların işlevi için bkz. R. Şeşen, *Salâhaddin Eyyubî Devri*, İstanbul 2000, s. 123, 275, 293-294.

Ancak Aleksios oralarda oluşacak bir Türk donanmasının imparatorluk için yaratacağı tehlikeyi kavrayarak derhal faaliyete geçti. Bütün donanmasını Manuel Butumites emrine vererek Ebu'l-Kasım'ın gemilerini yakmakla görevlendirdi. Karadan da büyükçe bir kuvvetle Tatikios'u gönderdi. Bizans donanması süratle gelerek Ebu'l-Kasım'ın herhâlde henüz kıyıda bulunan gemilerini yaktı (1086 yılı ortaları)¹².

Myriocephalon Savaşı'ndan (1176) sonra Sultan II. Kılıç Arslan 24.000 kişilik bir Türk ordusunu denize kadar olan bölgeyi ve şehirleri tahrip etmeğe gönderdi (1177-78). Sultan bu ordunun komutanına kendisine deniz suyu, kum ve bir kürek getirmesini emretti. Türkler Ege'de Rodos Adası'nın karşısındaki kıyılara kadar ilerlediler¹³.

Sultan II. Kılıç Arslan'ın ölümünden (1192) sonra Gıyâseddin I. Keyhusrev ilk tahta çıkışında beş yıl hükümdarlık yaptı. Onun bu ilk sultanlığı döneminde Karadeniz bölgesinde Türkmenler kıyı şehirlerini zorlamakta idiler ve II. Süleymanşah'ın meliklik döneminde Samsun'u ele geçirdiler; böylece Selçuklular Karadeniz'deki bir limana sahip oldular¹⁴.

Bu arada Türkiye Selçuklu sultanlığında bir taht değişikliği görüldü. Rükneddin II. Süleymanşah kardeşini tahttan uzaklaştırarak devletin başına geçti (1196). Gıyâseddin I. Keyhusrev acele Konya'yı terk etti ve bir süre Anadolu'da dolaştıktan sonra Samsun (Canik)'a ulaştı; maksadı İstanbul'a gidip Bizans imparatorundan yardım istemektir. Samsun valisi, "...daha önce gemiler ve kayıklar hazırlattı, onlara usta gemiciler ve tayfalar görevlendirdi, içlerini çok miktarda silah ve zahireyle doldurdu... Sultanın gemicileri yelken açıp İstanbul'a doğru yol aldılar" ve yaklaşık 1199-1200'de bu şehre ulaştılar¹⁵.

Sultan II. Süleymanşah döneminde (1196-1204), Bizans imparatoru III. Aleksios Angelos (1195-1203), Karadeniz'e altı gemi göndererek yük ve ticaret gemilerine baskınlar düzenletti. Bu baskınlarda zarara uğrayan Selçuklu tüccarları II. Süleymanşah'ı Konya'da ziyaret ederek şikâyetle bulundular ve yardım istediler. Selçuklu sultanı Bizans'a bir elçi göndererek tüccarların zararlarının karşılanmasını istedi. Sonuçta iki taraf arasında bir barış imzalandı ve III. Aleksios ele geçirilen mallar için tazminat verilmesini kabul etti¹⁶.

Bir süre sonra Samsun'un Selçuklu hâkimiyetinden çıktığı anlaşıyor (1204)¹⁷. Öte yandan Ünye, Sinop ve Trabzon'a hâkim olan Aleksios Komnenos (Kyr Aleksi, 1204-1222)'un Samsun'u kuşatması, İznik imparatoru Theodoros I. Laskaris (1204-1222)'in de işe karışması, Karadeniz'de bir üstünlük mücadelesinin başlamasına sebep oldu. Sultan Gıyâseddin I. Keyhusrev de itaatinden çıkan Trabzon imparatoru üzerine yürüyüp şehri kuşatarak baskı altına aldı. Ancak bu üstünlük mücadelesinde zarar görenler tacirler oldu. Karadeniz'de ticarî faaliyetlerde bulunmak neredeyse imkânsız hâle gelmişti. Bu durumu en iyi şekilde aksettiren kişi ortaçağın ünlü tarihçilerinden İbnü'l-esîr olmuştu. Ona göre¹⁸, "Bu yüzden Anadolu, Rus ve Kıpçak şehirleriyle yapılan kara ve deniz ulaşımı durdu. Hiç kimse Gıyâseddin'in ülkesine gidemez oldu. Halk bundan dolayı büyük zarara uğradı. Çünkü onlarla ticaret yapıyor ve ülkelerine gidiyorlardı". Sonuçta Gıyâseddin I. Keyhusrev Aleksios'u mağlup edip, haraca bağladı ve ticaret yollarının emniyetini sağladı.

Gıyâseddin I. Keyhusrev, Karadeniz sahillerinin güvenliğini sağladıktan sonra Akdeniz bölgesini düşünmeye başladı. Çünkü Akdeniz'in önemli liman şehirlerinden Antalya (Attalia) o sırada Aldo Brandini adlı bir İtalyan'ın idaresinde idi ve bir tüccar grubu burada soyulmuştu. Onların da şikâyeti üzerine Selçuklu sultanı Antalya'ya bir sefer düzenleyerek şehri kuşattı. Ancak Kıbrıs'taki Haçlıların küçük bir donanma ile yardım göndermesi üzerine kuşatma geçici olarak kaldırıldı ise de Antalya uzaktan kontrol altında tutuldu. Bu sırada şehirdeki Rumların sultana yardım için başvurmaları, kuşatmanın tekrar

¹² O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul 1971, s. 83-84; E. Mercil, *Müslüman-Türk Devletleri Tarihi*, Ankara 2006, s. 111.

¹³ Niketas Khoniates, *Historia (Ioannes ve Manuel Komnenos Devirleri)*, (çev. F. İşıltan), Ankara 1995, s. 133.

¹⁴ C. Cahen, *Pre-Ottoman Turkey*, London 1968, s. 117/Türkçe tercümesi, Yıldız Moran, *Osmanlılardan Önce Anadolu'da Türkler*, İstanbul 1984, s. 127.

¹⁵ İbn-i Bîbî, el-Hüseyn b. Muhammed b. 'Ali el-Ca'ferî er-Rugedî, *El-Evâmirü'l-'Alâ'iyye fi'l-Umûri'l-'Alâ'iyye*, önsöz ve fihristi hazırlayan A. S. Erzi, Ankara 1956 (Tıpkıbasım), I, 50/Türkçe tercümesi, Mürsel Öztürk, *El-Evâmirü'l-'Alâ'iyye fi'l-Umûri'l-'Alâ'iyye (Selçuk Nâmesi)*, Ankara 1996, I, 68.

¹⁶ O. Turan, *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar, Metin, Tercüme ve Araştırmalar*, Ankara 1958, s. 122-123; S. Kaya, *I. Gıyâseddin Keyhüsrev ve II. Süleymanşah Dönemi Selçuklu Tarihi (1192-1211)*, Ankara 2006, s. 68-69.

¹⁷ Bu sırada Samsun'a Sabbas adında birinin hâkim olmağa çalıştığı öne sürülmektedir, bkz. Turan, *Türkiye*, s. 279; Kaya, *a.g.e.*, s. 123-124. Ancak Sabbas Asidenos Karadeniz kıyısındaki Samsun [Amisos]'da değil Milet yanındaki Sampson'da kuvvetle tutunmuştu, bkz. G. Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, (çev. F. İşıltan), Ankara 1981, s. 394, not 1.

¹⁸ *İslâm Tarihi, El-Kâmil fi'l-Târîh Tecümesi*, XII, (çev. A. Ağırakça-A. Özyayın), İstanbul 1987, s. 201.

başlamasına sebep oldu. Nihayet Antalya 5 Mart 1207’de Selçuklu askerleri tarafından feth edildi. Böylece Selçuklular Akdeniz’de de önemli bir limana ve deniz üssüne sahip oldular. Fetihden sonra Kıbrıslılar ile ticarî faaliyetleri kapsayan bir antlaşma yapıldı. Ayrıca, sultan Venediklilere de Türkiye’de ticaret yapmaları için ferman verdi¹⁹.

Gıyâseddîn I. Keyhusrev’in ölümünün (1211) ardından oğlu İzzeddîn I. Keykavus Selçuklu ülkesinde duruma hâkim oldu. O da babasının siyasetine yani ticarî yönden Anadolu’nun kalkınmasına önem verdi. Nitekim ilk olarak Kıbrıslılar ile bir ticaret antlaşması imzaladı (1214). Buna göre²⁰, “Sultanlık devletin müsaadesi gereğince iki tarafa mensup tacir ve gemicileri birbirlerinin memleketlerine serbestçe girip çıkacaklardı”. Daha sonra Venedikliler ile de bir ticaret antlaşması yapılarak Akdeniz’in güvenliği sağlandı. Karadeniz’de durum farklıydı. Bu bakımdan İzzeddîn I. Keykavus Karadeniz’de bir ticarî liman ve üs kazanmak amacıyla Sinop üzerine yürüdü. Ancak bu şehre hâkim olmak isteyen birisi daha vardı: Trabzon imparatoru Aleksios. Selçuklu sultanı sefere çıkmadan önce Sinop hakkında şehri görenlerden bilgi almış, buranın “karadan ve denizden yardım kesilirse” alınabileceğini öğrenmişti. İzzeddîn I. Keykavus Sinop’a doğru ilerlerken Trabzon imparatoru Aleksios bir av sırasında Türklere esir düşmüştü. Selçuklu kuvvetleri Sinop önüne gelerek burayı kuşattılar. Daha sonra Behram adındaki bir komutanın 1000 kişiyle şehrin deniz bağlantısını keserek düşman gemilerini yakması, halkı güç durumda bıraktı. İki taraf arasındaki antlaşmaya göre, Aleksios’un serbest bırakılması sultan tarafından kabul edilmiş ve Selçuklu ordusu 3 Kasım 1214’te Sinop’a girmişti. Böylece Selçuklular Karadeniz’de de önemli bir ticarî liman ve deniz üssüne sahip olmuşlardı²¹. Bu olaydan sonra Türk tacirleri Sinop’tan gemilere binerek Kırım sahilindeki Suğdak’a gittiler. Ticaret eşyaları pamuklu, ipekli ve baharattan oluşuyordu. Dönüşte ise gemilerinin yükü, güzel kürkler ve her iki cinsten tutsaklar idi²². Ayrıca Sultan I. Keykavus’un Sinop’un fethinden sonra Venedik ve Cenova Cumhuriyetleri ile görüşmeler yapması, Selçuklu Devleti ve Anadolu’daki eyaletler için doğu ticaretinin canlanmasına ve ekonomik bir zenginliğe sebep olmuştu²³.

Selçuklu tahtı için yapılan mücadele sırasında, Antalya’nın Hristiyan halkı bir gece isyan ederek Türk muhafızları öldürdüler ve şehre hâkim oldular. İzzeddîn I. Keykavus Sinop’u aldıktan ve Ermenileri geri püskürttükten sonra Antalya üzerine sefere çıktı. Onun harekete geçtiğini öğrenen Antalya halkı Kıbrıs’tan yardım istedi. Bu başvuru üzerine Kıbrıs’taki Haçlılar savaşçı askerlerle dolu birkaç gemi gönderdiler. Selçuklu askerleri Antalya önüne geldiklerinde şehri önce ok yağmuruna tuttular; ertesi gün silah deposundan kuşatma âletleri getirdiler, merdivenler yaptılar ve mancınıkları harekete geçirdiler. Geniş merdivenler kale duvarlarına dayandı, Türk askerleri yanlarında ağır güzler ve hafif silâhlarla onarlı gruplar hâlinde burçlara tırmandılar. Sonuçta Antalya Türkler tarafından ikinci kez fethedilmiş oldu (22 Ocak 1216)²⁴. Bu zaferden sonra I. Keykavus, sahip olduğu toprak ve denizlerle “es-Sultanü’l-berr ve’l-bahreyn” (Karanın ve iki denizin sultanı) olarak zikredildi²⁵. İzzeddîn Keykavus döneminde 1216’da Kıbrıslılar ile yapılan ikinci antlaşma deniz ticareti açısından önemliydi:

*Özellikle gümrük vergisi ve bu devletlere bağlı denizlerde gemilerin batması hâlinde mallarıyla ilgili olarak yapılacak işlemler belirtilmiştir. Bu antlaşma metinleri, Antalya halkının Bizanslılar döneminde sahip oldukları ticaret filosunun artık bir Selçuklu filosu durumuna geldiğini göstermektedir*²⁶.

İzzeddîn Keykavus’un ölümünden (1220) sonra, yerine kardeşi Alâeddîn I. Keykubad Selçuklu tahtına oturmuştu. Selçuklu Devleti denizlere ulaşmasına, Sinop ve Antalya’da iki üs elde etmesine rağmen,

¹⁹ İbn-i Bibî (Tıpkıbasım), s. 95-99/Türkçe tercümesi, I, 115-119; W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (çev. E. Z. Karal), Ankara 2000, s. 334-335; Turan, *Türkiye*, s.283-285; T. Baykara, *I. Gıyaseddin Keyhusrev (1164-1211), Gazi-Şehit*, Ankara 1997, s. 36-38.

²⁰ Turan, *Vesikalar*, s. 112-113; S. Koca, *Sultan I. İzzeddin Keykavus (1211-1220)*, Ankara 1997, s. 66.

²¹ İbn-i Bibî (Tıpkıbasım), s. 147-154/Türkçe tercümesi, I, 168-175; Cahen, *Pre-Ottoman Turkey*, s. 122-123/ Türkçe tercümesi, 131-132; Turan, *Türkiye*, s. 302-305; Koca, *a.g.e.*, s. 30-35.

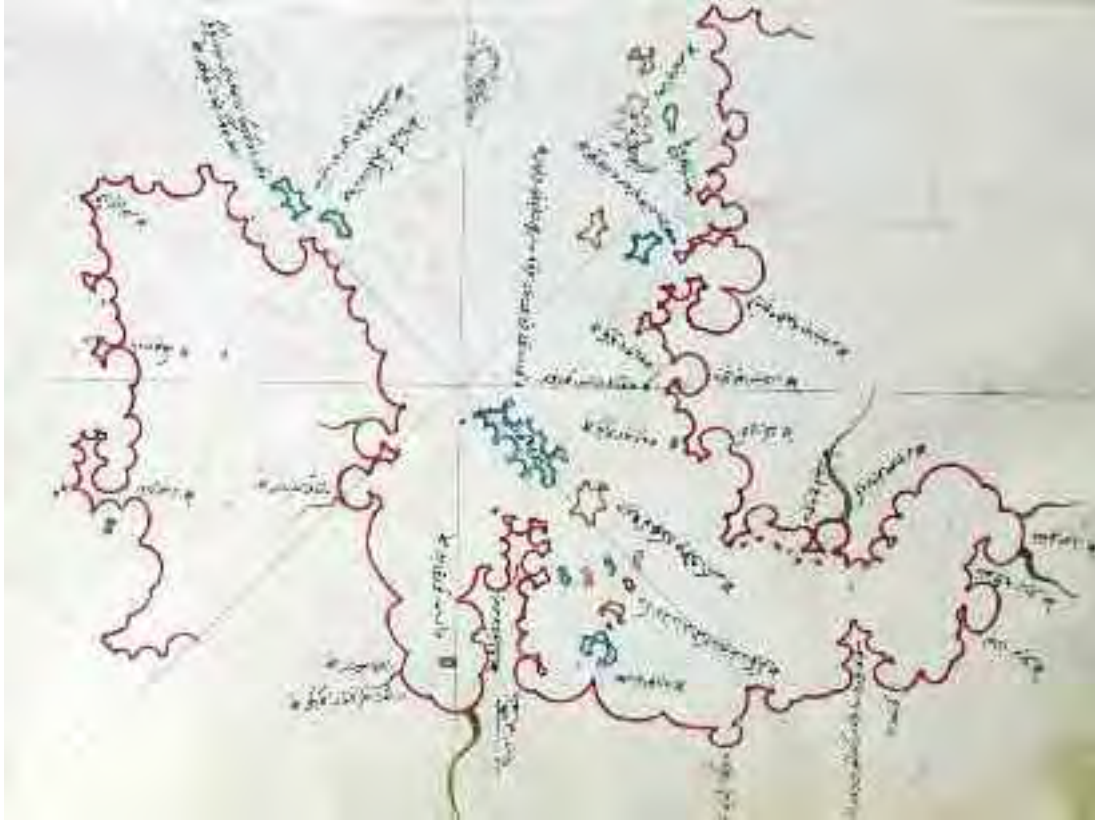
²² Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, s. 328-329.

²³ Alexis G. C. Savvides, *Byzantium in the Near East: Its Relations With the Seljuk Sultanate of Rum in Asia Minor The Armenians of Cilicia and the Mongols A.D. c. 1192-1237*, Selanik 1981, s. 131.

²⁴ Bkz. İbn-i Bibî (Tıpkıbasım), s. 141-145/Türkçe tercümesi, I, s. 162-166; Koca, *a.g.e.*, s. 37-38.

²⁵ E. Merçil, *Selçuklular’da Hükümdarlık Alâmetleri*, Ankara 2007, s. 36.

²⁶ Cahen, *a.g.e.*, s. 165/Türkçe tercümesi, s. 169. Ayrıca bu antlaşma için bkz. Turan, *Vesikalar*, s. 112-115; Koca, *a.g.e.*, s. 70-71.



Piri Reis'in Kitâb-ı Bahriyesi'nde İzmir, Urla ve Foça (Deniz Müzesi, Ktp, Âsâr-ı Atika Nr: 987).

denizciliğin daha da gelişmesi için öteki limanlarla takviye edilmesi gerekiyordu. Sultan Alâeddîn bu bilinçle harekete geçti. Emîrlerin de tavsiyesiyle, Akdeniz'de Alâiye (Kalonoros) kalesine sahip olmak istedi. Kalonoros, Kyr Vart (Kır Farid) adında Bizanslı (veya Ermeni) olması muhtemel bir valinin idaresinde idi. Selçuklu ordusu Kalonoros'a doğru ilerlerken, Antalya'dan harekete geçen deniz kuvvetleri de bu şehrin önüne geldiler. Bu durum Selçuklu deniz kuvvetlerinin, gerçek anlamda, varlığının ve Antalya'yı bir üs olarak kullandıklarının açık bir göstergesiydi. Selçuklu deniz kuvvetlerinin komutanı Antalya subaşı Mübarizüddîn Ertokuş idi. İbn-i Bibî'nin ifadesine göre

Sultan, düşmanın işini bitirmek için dünyayı avlayan ordularının üç gruba ayrılmasını buyurdu. Buna göre bir grup çevik kaplanlar gibi (karadan) sarp kayaları zıplayıp geçecek, bir grup timsahlar gibi deniz tarafından savaşa girecek, bir grup da hızlı dalgalar gibi gemilerle kale üzerine yürüyeceklerdi²⁷.

Selçuklu ordusunun kış mevsiminde kaleyi kuşatması iki ay sürdü; sultan son bir hücum yapılmasını istedi. Ancak Kyr Vart bu son hücum karşısında fazla mukavemet edemeyeceğini anlamış, Mübarizüddîn Ertokuş vasıtasıyla sultanla anlaşmak istediğini bildirmişti. Sonuçta iki taraf arasında bir antlaşma sağlandı ve Kalonoros Selçuklu hâkimiyeti altına girdi (1221). Böylece sultan, Akdeniz sahilindeki bu kaleye kendi adına nispetle "Alâiye" denilmesini, yeniden imarını ve burada bir tersane inşasını emretti. Adı geçen tersanenin inşaa tarihi 1228'dir. Böylece denizlere ulaşmak için izlenen siyasetin sonucunda burada gemi yapımına başlanılmıştır. Türkiye Selçuklularının ünlü tarihçisi Osman Turan denizlere yönelik gelişmeleri şöyle özetlemektedir:

²⁷ İbn-i Bibî (Tıpkıbasım), s. 240/Türkçe tercümesi, I, 259.

*Selçukluların Sinop, Antalya ve Alâiye fetihleri, Anadolu'ya göç yollarında yapılmış bazı teşebbüsler müstesna, Türklerin denizciliğe başlama tarihi ve ilerlemeleri bakımından çok mühim hadise olup, Akdeniz ve Karadeniz'de askerî ve ticarî seferlere imkân vermiştir*²⁸.

Öte yandan Karadeniz'de yaşanan bazı yağmalamalar denizcilik tarihinin farklı biçimlerini yansıtmaktadır. Kırım'ın Kherson limanından hareketle Trabzon İmparatorluğu'na verilecek yıllık vergiyi getiren bir gemi, fırtına sebebiyle, rotasından saparak Sinop kıyılarına sürüklendiğinde o sırada Selçuklular'ın Sinop donanmasının başında bulunan İzzeddîn I. Keykavus tarafından tayin edilen ve Müslümanlığı kabul etmiş olan Hetum adında bir Ermeni, yanındaki güçlerle bu gemiye saldırarak yükünü yağmalamış ve gemiyi yöneten Aleksios ve bütün tayfaları da esir almıştı. Hetum bununla da yetinmemiş, Kırım'a gemiler göndererek Trabzon'a ait kolonileri yağmalatmış ve ganimet ile dolu olarak Sinop'a dönmüştü. Bu durumu haber alan Trabzon İmparatoru Andronikos I. Gidus (1222-1235) derhal kuvvetli bir donanma ile Sinop'a hücum etmişti. Trabzonlular şehrin doğusunda karaya çıkarak limanda bulunan Türk gemilerini yağmalamış ve bazı denizcileri öldürüp bazılarını esir almışlardı. Ancak daha sonra iki taraf arasında bir anlaşma sağlanmış, Hetum, Reis Aleksios'u ve adamları ile ele geçirmiş olduğu gemiyi bütün yüküyle iade etmeği kabul etmiş Trabzonlular da Sinop'un dış mahallelerinde ele geçirdikleri her şeyi geri vermişlerdi (1223)²⁹. Daha sonra bir Selçuklu Meliki Trabzon üzerine bir sefer yapmış ise de bu başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

Şüphesiz, Türkiye Selçukluları güneyden gelip Anadolu'dan geçen transit ticarî yolların güven içinde olmasına önem veriyordu. Sultan Alâeddîn I. Keykubad devrinde de bu durum devam etmiştir. Ermenilerin tutumları ve onlar tarafından soyulan tüccarların şikâyeti üzerine Selçuklu sultanı bir sefer düzenleyerek ordunun Kayseri'de toplanmasını emretmiştir. Kayseri'de kalan sultan, ordusunu iki koldan Ermeniler üzerine sevk etmiştir. Birinci kol karadan hareket ederken, diğer kol Mübarizüddîn Ertokuş sahilden Ermenileri etkisizleştirecek ve Kıbrıs'tan gelebilecek bir yardımı önleyecek şekilde ilerlemiştir. Nitekim Ertokuş Manavgat, Aydos, Silifke ve Anamur başta olmak üzere kırk kaleyi fethetmiştir (1225). Bu sefer sonucunda Kilikya Ermeni Krallığı yeniden Selçuklular'ın vassalı olmuş, Mersin bölgesi (İç-il) Selçukluların eline geçmiştir³⁰. Bundan sonra İbn-i Bibi'nin verdiği bilgi dikkat çekicidir. Ona göre, Emîr Ertokuş sultana haber göndererek, "sahil civarının işleri, saltanatın görüşü ve isteği doğrultusunda halledilip sonuca bağlandı. Eğer izin verilirse, Frenk adalarına (Cezâir-i Frengân) gidip, oraları o sapık mezheplilerin elinden alayım" diye arz etmiştir³¹. Ancak Alâeddîn Keykubad bu isteği kabul etmeyip ordunun dönmesine izin verilmesini bildirmiştir³².

Kırım yarımadasının önemli bir limanı ve ticaret merkezi olan Suğdak'a, Moğolların işgalinden sonra (1223), Trabzon İmparatorluğu'nun yerleşmeğe çalışması, ayrıca alış-veriş için gelen tüccarların soyulmaları ve bu konuda Sultan I. Alâeddîn Keykubad'a ulaşan şikâyetler, buraya Selçuklular tarafından bir sefer tertiplenmesine yol açtı. Bu seferde, Karadeniz'de transit ticaretinin kontrolüne hâkim olarak çeşitli doğu ürünleriyle Batı Avrupa pazarlarında tekelleşen ve Kırım'daki önemli ticaret merkezlerinin güvenliğinin sağlanmasını isteyen Venedik ve Cenova cumhuriyetlerinin tahrikleri de rol oynamıştı. Selçuklu sultanı bu deniz-aşırı sefer için Kastamonu uç beyi Hüsameddîn Çoban'ı görevlendirdi. Hüsameddîn Çoban emrindeki gemilerle Sinop'tan hareketle Suğdak'a ulaşarak burayı denizden kuşattı; daha sonra Kıpçak ve Rus hükümdarlarına elçiler gönderip, Selçuklulara tâbi olmalarını istedi. Sonuçta her iki hükümdar elçiler göndererek sultana tâbi olduklarını bildirdiler. Bu durumda Suğdak valisinin de Emîr Hüsameddîn Çoban'a itaatten başka çaresi kalmamıştı (1225). Selçukluların Suğdak'daki hâkimiyeti

²⁸ Turan, *Türkiye*, s. 338-339.

²⁹ Savvides, *a.g.e.*, s. 156-157; Turan, *Türkiye*, s. 361; Cahen, *Pre-Ottoman Turkey*, s. 123 ve 125/Türkçe tercümesi, s. 132, 134; E. Uyumaz, *Sultan I. Alâeddîn Keykubad Devri Türkiye Selçuklu Devri Siyasî Tarihi (1220-1237)*, Ankara 2003, s. 45-46.

³⁰ İbn-i Bibi (Tıpkıbasım), s. 306, 343/Türkçe tercümesi, I, 320, 354; M. Ersan, *Selçuklular Zamanında Anadolu'da Ermeniler*, Ankara 2007, s. 179-181; Uyumaz, *a.g.e.*, s. 33.

³¹ İbn-i Bibi (Tıpkıbasım), s. 343/Türkçe tercümesi, I, 354.

³² Öte yandan O. Turan (*Türkiye*, s. 344), Selçukluların Antalya'da bir deniz üssüne ve Alâiye'de gemi inşası için bir tersaneye sahip olmakla beraber, sahil muhafazası ve nakliyatından ileri bir donanmasının mevcut bulunmadığı için Kıbrıs ve öteki adalara çıkacak ve Haçlılara karşı bir deniz gazası yapacak kudrette olmadığını zikrediyor. Ancak yine de Ertokuş'un adalara bir deniz seferi yapabilecek kadar emri altındaki donanmaya güvendiğini belirtmek gerekiyor.

1239'daki Moğol istilâsına kadar sürdü³³. Alâeddîn I. Keykubad denizlerdeki hâkimiyetini, I. Keykavus gibi "Sultanü'l-berr ve'l-bahr" (Karanın ve denizin sultanı) unvanıyla ifade etmişti³⁴.

Moğollar karşısında Köseadağ Savaşı'ndaki (1243) yenilgiden sonra Türkiye Selçukluları Devleti'nde bir çöküş süreci başladı. Vezir Şemseddîn Isfahanî'nin öldürülmesiyle (1249), öteki devlet ileri gelenleri arasında bir üstünlük mücadelesi görüldü. Bu sırada *reisü'l-bahr*, Şücaeddîn Abdurrahman idi ve Moğollar tarafından aynı zamanda nâiblik görevine tayin edildi. Daha sonra Vezir Şemseddîn Mahmud Tuğraî ile arası açılan Şücaeddîn ikta sahibi ve görev yeri Sinop'a gitti³⁵. Sinop, Sultan İzzeddîn II. Keykavus ile Rükneddîn IV. Kılıç Arslan arasındaki taht mücadelesinden yararlanan Trabzon İmparatoru I. Manuel (1238-1263) tarafından ele geçirildi (1259). Daha sonra Pervane Muineddîn Süleyman İlhanlı hükümdarı Abaka (1265-1282)'dan Sinop'u geri almak için bir yarlıg aldı ve topladığı 4000 kişilik bir kuvvetle şehir üzerine yürüyerek kuşattı. Ancak Sinop'un sadece kara birlikleriyle zabt edilemeyeceğini anlayan Pervane, denizden de çok sayıda gemiyle harekete geçti. Pervane, tam donanımlı 1000 askeri gemilere bindirmiş, ayrıca teknelere mancınıklar yerleştirmişti. Tâceddîn Kılıç adlı bir komutanın askerleriyle birlikte cesurca savaşması sonucu Sinop tekrar fethedildi (1266) ve burada Pervane Oğulları beyliği kuruldu³⁶.

Sultan IV. Kılıç Arslan devrinde, Pervane Muineddîn Süleyman'ın yetiştirip makam sahibi yaptığı kimselerden olan Bahâeddîn Muhammed'e *Emâret-i Melikü's-sevâhil* (Sahiller Beyi Emîrliği) verildi (1261). *Melikü's-sevâhil* Bahâeddîn, Alâeddîn Siyavuş (Cimri) taraftarlarınca öldürüldü (1277)³⁷. Öte yandan Cimri isyanı sırasında öldürülen Antalya hâkimi Sa'deddîn Hoca Yunus da *Emîrü's-sevâhil* unvanına sahipti³⁸. Ancak bu dönemde aynı anda iki *Melikü's-sevâhil* bulunamayacağını düşünürsek, bu ikisinden biri başka bir zamanda bu görevi yapmış ve unvanı bir lâkap olarak kaynağa geçmiştir³⁹. Bahâeddîn'den sonra bu görev Bedreddîn Ömer'e verilmişti (1277). Bedreddîn Ömer *Emîrü's-sevâhil* unvanını 1277-1278'de Alâiye'de yaptırdığı bir camide kullanırken, on yıl sonra Uluborlu'daki bir kubbede görülen unvanı ise *Melikü's-sevâhil* idi⁴⁰. İsimleri geçen bu *Reisü'l-bahr* veya *Melikü's-sevâhillerin* unvanlarının dışında ne gibi denizcilik faaliyetinde bulundukları hususunda kaynaklarda bilgi yoktur.

Selçukluların kara devleti karakterini değiştirenler, zamanla denizi gören ve onun askerî ve ticarî yönlerini keşfeden Türkiye Selçuklu sultanları ve beyler olmuştur. Ebu'l-Kasım'ın İznik ve çevresinde hüküm sürmüş olması, Sultan Gıyâseddîn I. Keyhusrev ve oğulları İzzeddîn Keykavus ve Alâeddîn Keykubad'ın yaklaşık yedi yıl İstanbul'da bulunmaları, Gıyâseddîn Keyhusrev'in Antalya'yı, İzzeddîn Keykavus'un Sinop'u ve ikinci defa Antalya'yı, Alâeddîn I. Keykubad'ın ise Alâiye'yi fethetmeleri bu yöndeki faaliyetler için gösterge mahiyetindedir. Akdeniz ve Karadeniz'de adı geçen limanlara sahip olunması ve tersanelerde gemi inşasının başlaması denizciliğin geliştiğini göstermektedir. Ancak Moğollar karşısında alınan Köseadağ yenilgisi ve onlara tâbi olunmasıyla Türkiye Selçukluları'nın çöküşe geçmesi, bu dönemde denizciliğin gelişmesini engelleyen en önemli sebepler olarak ortaya çıkmaktadır.



Alanya Tersanesi
(Foto: Lütü Sancar).

³³ İbn-i Bibî (Tıpkıbasım), s. 310-333/Türkçe tercümesi, I, 325-345; Turan, *Türkiye*, s. 357-359; Cahen, *a.g.e.*, s. 126, 167/Türkçe tercümesi, s. 134, 170; Sawides, *a.g.e.*, s. 172-173; Uyumaz, *a.g.e.*, s. 34-38.

³⁴ Merçil, *Alâmetler*, s. 37.

³⁵ İbn-i Bibî (Tıpkıbasım), s. 597-598/Türkçe tercümesi, II, 127-128; Turan, *Türkiye*, s. 470.

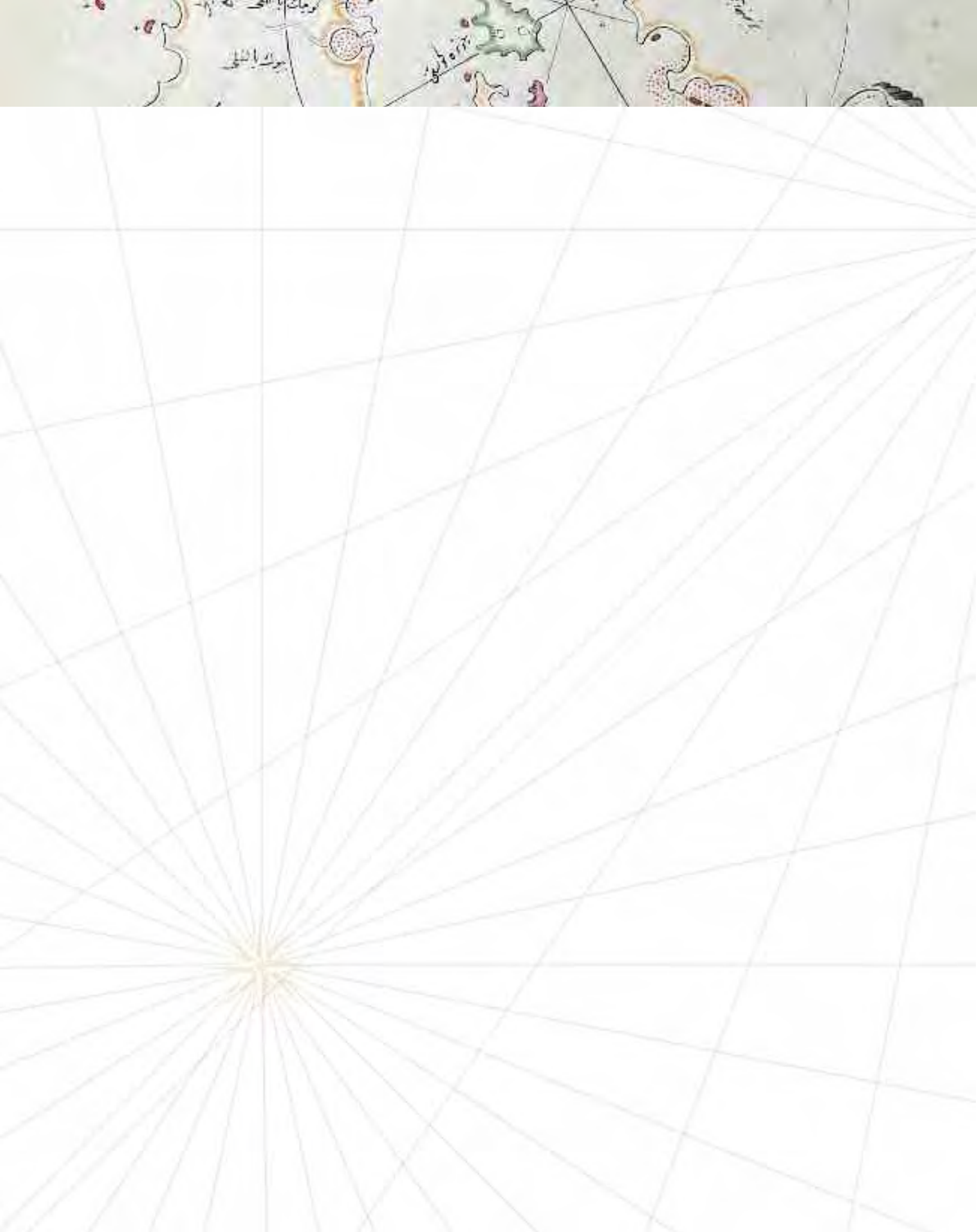
³⁶ Kerîmüddîn Mahmud-i Aksarayî, *Müsâmeretü'l-Ahbâr*, (çev. M. Öztürk), Ankara 2000, s. 63; N. Kaymaz, *Pervâne Mu'înü'd-Din Süleyman*, Ankara 1970, s. 112-113.

³⁷ İbn-i Bibî (Tıpkıbasım), s. 689, 693, 696-697/Türkçe tercümesi, II, 203, 206, 209-210; Aksarayî, Türkçe tercümesi, 56, 95; Turan, *Vesikalar*, s. 152; Kaymaz, *a.g.e.*, s. 106, 172-173.

³⁸ İbn-i Bibî (Tıpkıbasım), s. 699/Türkçe tercümesi, II, 211; Aksarayî, Türkçe tercümesi, s. 86, 95.

³⁹ Abû Bakr İbn al-Zakî, *Ravzat al-Kuttâb va Hadikat al-Albâb*, yay. Ali Sevim, Ankara 1972, s. 34-35; Kaymaz, *a.g.e.*, s. 172 n. 137.

⁴⁰ Ali Sevim, *a.g.e.*, s. 35; P. Wittek, *Menteşe Beyliği, 13-15'inci Asırda Garbi Küçük Asya Tarihine Ait Tetkik*, (çev. O. Ş. Gökyay), Ankara 1986, s. 30 n. 93.



Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gâzî Beylikleri, Bizans ve Haçlılar

Halil İNALCIK*

XIII. yüzyılın sonlarında Batı Anadolu’da kurulan Türkmen beylikleri hafif donanmalarıyla, başta Venedik ve Ceneviz olmak üzere, Doğu Akdeniz’de Latin egemenliği altındaki adalar için büyük bir tehlike oluşturmuştur. Bu deniz gazileri (*guzât fi’l-bahr*)¹, Ege Denizi’nde ve Balkan tarihinde yeni bir dönem açtıkları gibi, bir süre sonra Osmanlı egemenliği altına girerek Osmanlı deniz gücünün çekirdeğini meydana getirmiştir. Denizci gazi beyliklerin Bizans ve Haçlılarla geliştirdikleri temasların birçok açıdan önemli sonuçları olmuştur. Bu temaslar üzerinde incelemeler yapmak bir taraftan dönemin tarihsel olaylarının gelişimini anlamamıza diğer taraftan da bölge tarihinin kimi çözümlenmemiş tarihsel problemlerinin bilimsel olarak incelenmesi için zemin oluşturacaktır. Bu çerçevede çalışmamızda denizci gazi Türkmen beylikleri, Bizans ve Haçlıların arasında XIII. ve XIV. yüzyıllarda gelişen temaslar üzerinde durulacaktır.

1291’de Papa’nın, Doğu Akdeniz’deki İslâm memleketlerine karşı abluka ilân etmesinden sonra, Hıristiyan donanmaları Anadolu kıyıları boyunca karakol gezmekteydiler. 1293 tarihinde 20 kadırgadan oluşmuş bir Venedik donanması, Alanya’yı ele geçirdi². Karamanlılar az zaman sonra şehri geri aldılarsa da, Latin deniz devletleri, bu arada Rodos’ta yerleşmiş olan Hospitalier savaşçı tarikatı, Anadolu kıyılarında, Teke’de Makri körfezinden Çukurova (Kilikya)’ya kadar birçok önemli deniz üslerini zapt ettiler. Meselâ, Kaş kasabası karşısındaki küçük Meis Adası (Castello Rosso), Rodos şövalyeleri tarafından, Rodos’la bu ileri karakollar arasında ulaştırmayı devamlı şekilde kontrol etmek için işgal edilmişti. Batı Anadolu’nun 1290-1304 tarihleri arasında tümüyle Türkmenlerin egemenliği altına düşmesinden sonra, Doğu Ege’de gittikçe kuvvetlenen Hıristiyan Latin egemenliğine karşı Türkmen deniz gazilerinin akınları, büyük ölçüde ve kendileri için başarılı biçimde, yeniden başladı. Batı Anadolu’daki bu Türk korsanlarının, ilk önce, Güney Anadolu’daki denizcilerin bu tarafa gelmesiyle ortaya çıktığı ileri sürülmüştür. Hemen belirtmelidir ki Batı Anadolu’daki Gazi Türkmen beyliklerinin ilki olan Menteşe Beyliği’nin, Güney Anadolu’dan Selçuklu Sahil Beyi unvanını taşıyan biri tarafından kurulmuş olması kayda değer. Onun, bu Teke kıyılarını daha 1269 yılına doğru tamamıyla kendi denetimi altına aldığını, bu arada Strobilos, Stadia ve Trachia limanlarını ele geçirdiğini biliyoruz. Menteşe Bey, kışlak için her mevsim Toroslar’dan sahil ovalarına inen Türkmenleri örgütleyerek, güçlü bir deniz beyliği kurmuştur³. Çağdaş bir Bizans kaynağı olan Pachymeres Menteşe Bey’in akınlarında Teke (Caria) limanlarını kullandığını açıkça yazar. Daha kuzeyde Ephesus (Selçuk) körfezindeki Anaea (Aniya) bu dönemde her menşeden korsanların toplanma yeri olmuş, Türk korsanları 1278’e doğru burada sağlam bir şekilde yerleşmişlerdir⁴.

Batı Anadolu’yu fetheden Türkmen Gazileri’nin eline Ege ve Marmara sahillerindeki Bizans deniz üsleri ve limanlarının geçmesi, Türk Beyliklerinde denizciliğin gelişmesine olumlu katkı sağlamıştır. Bizans egemenliğinin zayıflaması ve bir süre sonra da yok olmasıyla yerli gemiciler ve gemi ustaları

* Prof. Dr. Bilkent Üniversitesi, İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü.

¹ Dönemin kaynaklarından el-Ömeri, *Masalik al-absar*, (ed. F. Taeschner), *Al-Umari’s Bericht über Anatolien*, Leipzig 1929, s. 43-52’de Türkmen Beylikleri için “deniz gazileri” tabirini kullanıyor.

² B. Flemming, *Landschaftsgeschichte von Pamphylien, Pisidien und Lykien im Spätmittelalter*, Wiesbaden 1964, s. 62-63.

³ P. Wittek, *Menteşe Beyliği*, (çev. Ö. Ş. Gökyay), Ankara 1986².

⁴ Wittek, *a.g.e.*, s. 25 vd.

Türkmen Beyliklerinin yöneticileri şahsında, kendilerini koruyan, istihdam eden ve hoşgörüyü yaklaşan hükümdarlarla karşılaştılar. Tecrübe, bilgi birikimleri ve donanımlarını onların hizmetine sundular. Örneğin, Aydınoğlu Umur Bey ve ilk Osmanlı deniz kuvvetlerinde ve donanmalarda profesyonel tayfa yerli Rumlardan, savaşçı gaziler ise Türklerden oluşmaktaydı. Batı Anadolu'nun iç bölgelerinde, sınırlardaki yerli Rum tekfurları Türkmen uçbeyleriyle işbirliğine gittikleri gibi, bu limanlardaki Rum ileri gelenleri ve korsanları da gazi beylerle işbirliğini seçtiler. Bu beraberliğinin gelişmesinde önemli bir faktör, Rumlar ve Türkmenlerin aynı ortak düşmana, yani Ege adalarını, Mora'yı ve Yunanistan'ı egemenlik altına alan ve sömüren Latin soyundan efendilere karşı savaşmalarıydı⁵. 1280-1344 döneminde, çökmekte olan Bizans egemenliğinin yerini, işte bu işbirliği sonucu ortaya çıkan Türkmen deniz beylikleri doldurmuştur. Bölgede bundan sonraki mücadele, bir yandan tüccar çıkarlarını ve Latin feodal senyörleri temsil eden İtalyan denizci cumhuriyetleri (ki bunlar klasik haclı döneminin kalıntıları idi), öbür yandan demografik ve ekonomik baskılar altında batıya yayılmak için gaza yapan Türkmenler arasındaydı. Türkmenler Batı Anadolu'yu istilâ ederken Cenevizliler Doğu Ege adalarını, Sakız, Midilli ve öteki adaları Bizans'tan alıp işgal etmekte ve bir bakıma Bizans devletinin ekonomik ve siyasî çöküşünü hızlandırmıştır⁶. Bu Latin devletleri arasında başta gelen iki tüccar ve denizci İtalyan devleti olan Venedik ve Ceneviz arasındaki Ege deniz yolları için amansız mücadele, korsanlığın görülmemiş derecede artışı ve sonunda yerli Rumların Latin efendilerine karşı düşmanlığı, Ege dünyasında Türkmen yayılışını hazırlamış ve kolaylaştırmıştır. Ege denizinde adalar ve kıyı bölgelerinde egemenlik sorunu, XIV. yüzyılın ilk yarısında en önemli milletlerarası sorun haline gelmiş ve sonuçta haclı faaliyetlerinin Suriye, Filistin ve Mısır'dan Ege denizine kaymasına neden olmuştur.

Umur Gazi'den önce Türkmenlerin deniz akınlarının hareket noktaları üzerinde bilgimiz kısıtlıdır; zira bu akınlar hakkında bilgi veren tek kaynağımız batılı raporlardır, ancak bu raporlarda akın yapanların nereden geldikleri bildirilmemiştir. Aziz Yahya (Hospitalier) Şövalyeleri'nin Rodos'ta yerleşmesinden önce, bu adanın Menteşe Türkmenleri tarafından işgal edileceği yakın bir olasılık olarak görünüyordu. Batı kaynaklarına göre, Ege adalarına karşı ilk ciddi Türkmen istilâsı, Ephesus ve Körfez bölgesinde Sasa Bey idaresinde Menteşe Türkmenlerinin idaresi kurulduğu zaman, 1304 yılında kendini göstermiştir. Bu şehir ve bölge, az zaman sonra Aydın-ili beyi Mehmet Bey'in idaresindeki Türkmenlerin egemenliği altına geçmiş⁷, sonra da Rodos'un, Sakız'ın ve Midilli'nin Türkmen akınlarına hedef olduğu görülmüştür⁸. 1300-29 döneminde Doğu Ege Deniz'de çökmekte olan Bizans egemenliğinin yerini almak için yapılan mücadelede, Türkmenlerin başlıca rakipleri Cenevizliler ve Rodos şövalyeleri olmuştur. Çağdaş tarihçi Pachymeres, durumu şöyle anlatır:

*İtalyanlar, II. Andronikos'un Sakız ve Midilli adalarının savunmasında ihmal gösterdiğini ve bu adalar Türklerce işgal edilirse kendi durumlarının kötüleşeceğini gördüklerinden, imparatorun bu adaların gerektiği gibi savunulmasını, eğer bu olmazsa bu adaların gelirleri ile bir donanma yaparak savunulması işinin kendilerine bırakılmasını istediler*⁹.

Sakız, 1304 tarihinde Cenevizli I. Benedetto Zaccaria tarafından işgal edildi¹⁰. Rodos, bir Ceneviz korsanının işbirliği ile Hospitalier Şövalyelerinin eline geçti (15 Ağustos 1308).

Türkler Batı Anadolu'yu fethedip karada yerleşirken, denizde egemenlik kurmadan adaları zapt etmenin çok tehlikeli olacağını gördüler. Latinler, 23 Temmuz 1319 deniz savaşında üstünlüklerini kanıtlamıştı. Bu savaşta Mehmed Bey kumandasında Ephesus'tan gelen 10 kadirga ve 18 küçük gemiden

⁵ A. Laiou, *Constantinople and the Latins*, Cambridge 1972, s. 64.

⁶ Bizans imparatoru genç III. Andronik'in (1328-41) Sakız ve öteki adaları, Gazi Beylikleri ile ittifak kurarak geri alma girişimi kalıcı bir sonuca ulaşamamıştır (U. V. Bosch, *Andronikos III. Palaiologos*, Amsterdam 1965).

⁷ Wittek, *Menteşe Beyliği*, s. 39.

⁸ J. Delaville Le Roulx, *Les Hospitaliers à Rhodes (1310-1421)*, London 1974, Midilli'nin 1307'de "Khlamouz kumandasındaki Türkmenler tarafından istila ve yağma edildi. Bizans kaynakları bu beyin ismini Kalames olarak ifade ederler. Bu bey Karasi Türkmenlerinin beyi olan Kalem Bey'dir (Witte, *Menteşe Beyliği*, s. 20).

⁹ Pachymeres, (ed. Bonn), II, 558.

¹⁰ M. Balard, *La Roumanie Genoise (XII-debut du XIV siecle)*, Paris 1978, s. 119; E. Zachariadou, *Trade and Crusade Venetian Crete and the Emirates of Menteshe and Aydın (1300-1415)*, Venedik 1983, s. 7.

oluşan bir Türk filosu Ceneviz ve Rodos şövalyelerinin birleşik güçleri tarafından tahrip edilmişti¹¹. O tarihten başlayarak 10 yıl içinde, Ege denizindeki Venedik kolonilerine ve deniz gidiş-gelişine en çok zarar verenler Türkler değil, Rum ve Ceneviz korsanları idi. Meselâ, 1307-26 döneminde, bu yüzden, Venedikliler Bizans İmparatorunu, Bizanslıların yaptığı zararların karşılığı olarak bir tazminat ödemeye mecbur ettiler¹². 1318'den sonra Don Alfonso Fadrique komutası altındaki Katalanlar ile Aydın ve Menteşe Türkleri arasında işbirliği gerçekleşti¹³. Böylece Türkler, Venediklilere karşı faaliyet alanlarını Agriboz ve Girit adalarına kadar genişletme olanağı buldular¹⁴. Katalan-Türk işbirliği, özellikle Agriboz'daki Venedikliler için çok zararlı oldu. Türkler, 1326'daki akınlarında ada üzerinde Fadrique'nin topraklarına zarar vermekten kaçınmışlar ve gemileri Venediklilerce zapt edildiği zaman Fadrique'nin arazisine sığınmış, daha sonra onun gemileri ile Anadolu'ya dönmüşlerdi. Olayların çağdaş bir gözlemcisi olan Sanudo Torsello, 1327'de Agriboz Adası'nı tehdit eden 6 kadırga ve 30 küçük gemiden oluşmuş güçlü bir Türk filosundan söz etmiştir. 1327 yılının kışında Türkler 7 gemi ile tekrar açılmışlar, Aegina Adası'nı ve Mora'da Latinlere ait toprakları yağma etmişlerdi. Venedik'ten Agriboz Adası'nın tamamını ele geçirmeyi plânlayan Fadrique için bu Türk akınları yararlı olmuştu¹⁵.

Türk akınlarına karşı Ege Denizi'ndeki Hristiyan milletler arasında savunma için bir birlik kurma konusunda ilk temaslar, Venedik'in girişimi ile daha 1327'de başlamış bulunuyordu. Fakat bu konuda ciddi görüşmeler, ancak 1332'de Umur Bey'in Bizans ve Venedik topraklarına karşı seferleri başladığı zaman görüldü¹⁶. Başlangıçta bu görüşmelere, Bizanslılar ve Sakız'da Cenevizli Martino Zaccaria da dâhil olmak üzere Ege'deki bütün Hristiyan milletler katıldı. Venedik ilk adım olarak 1324 Ekim'inde, II. Andronikos ile bir mütareke yapmakla işe başladı. O zamana kadar Venedik daima İstanbul'da Latin imparatorluğunu yeniden canlandırarak Doğu Akdeniz'deki üstün durumunu geri almayı ummaktaydı. II. Andronikos ise, Bizanslı uyruklarının duygularını izleyerek Venedik'e karşı bir politika gütmekte, dolayısıyla gittikçe daha çok Ceneviz desteğine bağlı kalmaktaydı¹⁷. Cenevizlilere fazlasıyla bağımlı olduklarını ve Türk tehlikesinin büyümekte olduğunu gören Bizans imparatoru, Papa ile görüşmeye başlayıp kiliselerin birleşmesi politikasını benimsedi; Venedik'e ve öteki Latinlere yaklaşma politikasını yeğledi. Yeni Bizans imparatoru III. Andronikos (1328-41), Doğu Ege'de Bizans egemenliğini yeniden canlandırmak ve Türklerin ilerleyişini durdurmak için azimli bir politikaya yöneldi. Bu enerji politikayı yürütebilmek için batı Hristiyan devletleriyle uzlaşma ve ittifak zorunluydu. Aynı zamanda Venedik de, Bizans dâhil Ege'deki devletleri bir ittifak halinde birleştirmeyi gerekli görüyordu. Bu amaçla Venedik, Bizans'a karşı Doğuda Latin hâkimiyetini yeniden kurma ve kiliselerin birleşmesi konularında ısrar etmemeleri noktasında Papalık ve Fransız sarayıyla anlaştı. Torsello'nun anlattığına göre, Ege'de Türk tehlikesi en acil problem olarak görülüyor ve buna karşı genel bir Haçlı seferi örgütlemek gereği kabul ediliyordu. Gerçekte Venedik, Doğu Akdeniz'deki çıkarlarını savunmak üzere Batı Hristiyan dünyasını harekete geçirmek için yeni bir politika üretirken hedef olarak ayrılımcı (şizmatik) Bizanslıların yerine Türkleri koyuyordu¹⁸.

1317 yılına doğru, Cenevizli Zaccarialar Sakız ve İzmir kalesine sahip oldukları¹⁹ için, Türklere karşı deniz akınlarını durdurmak bakımından en etkin kuvvet sayılmaktaydılar. Bir haçlı seferi plânı hazırlanmasında başı çeken Dominiken keşiş Adam de Guillaume şunu önermekteydi: Haçlılar ilkin Çeşme (Aerythrea) yarımadasını işgal edeceklerdi. Burası, Türklere karşı Sakız ile beraber Anadolu'nun yeniden ele geçirilmesi için mükemmel bir üs olabilirdi. İstanbul'da Latin imparatorluğunu yeniden diriltme planında Philip de Taranto, Sakız'a sahip Martino Zaccaria'yı "Küçük Asya'nın Kralı ve Despotu" olarak adlandırmakta ve onun ülkesine Midilli, Samos, Kos, Tenedos, Icaria ve Marmara adalarını katmaktaydı²⁰.

¹¹ P. Lemerle, *L'Emirat d'Aydın*, s. 30-31; Le Roux, *a.g.e.*, s. 8-10.

¹² F. Dölger, *Regesten*, IV, no. 2259, 2349, 2506; A. Laiou, "Marino Sanudo Torsello, Byzantium and the Turks" *Speculum*, 45 (1970), s. 380; Laiou, *a.g.e.*, s. 234-237, 267-275.

¹³ E. Zachariadou, *Trade and Crusade*, s. 13-16.

¹⁴ D. Jacoby, "Catalans, Turcs et Vénitiens en Romanie", *Studi Medievali*, 15 (1974), s. 247; K. Setton, *Catalan Domination of Athens*, London 1975, s. 27, 34.

¹⁵ Jacoby, *a.g.m.*, s. 253-254.

¹⁶ Laiou, "Marino Sanudo Torsello", s. 374-392.

¹⁷ Laiou, *a.g.m.*, s. 200 vd.

¹⁸ D. M. Nicol, *Bizans'ın Son Yüzyılları (1261-1453)*, (çev. B. Umar), İstanbul 1999, s. 185 vd.

¹⁹ Balard, *a.g.e.*, s. 119-126; Nicol, *a.g.e.*, s. 121-122.

²⁰ Laiou, *a.g.e.*, s. 319.



*Kitâb-ı Bahriye’de
Çanakkale Boğazı ve Bozcaada,
(Deniz Müzesi, Ktp.,
Âsâr-ı Atika, Nr. 989).*

Ceneviz ve Rodos birleşik donanmasının Aydınöğulları donanmasını, Sakız açıklarında bozguna uğratması (23 Temmuz 1319), Türkleri deniz akınlarında ancak geçici bir dönem için engellemiştir. Kuvvetli bir garnizon tarafından savunulan İzmir kalesi, iki buçuk yıl dayandıktan sonra sonunda Martino Zaccaria tarafından Umur Bey’e teslim edildi²¹. Aydın Beyi Mehmed’in enerjik oğlu Umur Bey Martino’yu, destanın anlattığına göre, “toyladı” yani bir genel ziyafetle onurlandırdı ve Martino onun tâbii olarak Sakız’a döndü. Destan’ın ifadesiyle, “ada illik” oldu²². “İllik” terimi, bu dönem Türk kaynaklarında *Dârü’l-islâm* oldu demektir. Yani Martino, Umur Bey’in bir haraçgüzar tâbii olmayı kabul etti. Lemerle’e göre; Doğu Ege’de Bizans egemenliğini yeniden kurmaya azimli olan yeni imparator III. Andronikos’un entrikalarından kuşkulanan Martino, İzmir’i bu şekilde boşaltmayı ve orada tuttuğu garnizonu Sakız savunmasında kullanmayı zorunlu görmüştür²³. Fakat işaret edildiği gibi, Martino şimdi Sakız’da Aydın beyliğinin egemenliğini tanıdı. *Dârü’l-islâm*’a dâhil olan yerlerin savunması Müslüman devlet için bir görevdi. Başka deyimle, Martino Bizanslılara karşı Umur’un ittifak ve himayesini kabul etmiş bulunmaktaydı. Bu durum, 1329 yılından sonra Umur’un Bizanslılara karşı neden düşmanca hareketlere

²¹ Lemerle, *a.g.e.*, s. 54-58.

²² *Le Destan d’Umur Pacha (Düsturname-i Enveri)*, Texte, Traduction et Notes: İ. Melikoff-Sayar, Paris 1954, s. 51.

²³ Lemerle, *a.g.e.*, s. 58-59.

giriştiğini açıklar. Andronikos, Martino'yu bozguna uğrattıp esir ettikten sonra Sakız'ı doğrudan doğruya Bizans idaresi altına soktu²⁴. Umur Bey, böylece Bizans egemenliği altına girmiş bulunan Sakız'a saldırmış ve ondan sonraki yıllarda Bizans'a ait Gelibolu ve Trakya'ya (1331) ve Mora'daki Yunan topraklarına (1332) seferler yapmıştı. Kaynağımız *Destan*'ın açıkça söylediğine göre, Bizanslılarla Umur Bey arasındaki düşmanlık, 1329 sonbaharında Birgi'de oturan Umur'un babası Mehmet Bey ile imparator arasında bir anlaşma imzalandıktan sonra da devam etmiştir²⁵. Kantakuzenos'a göre, Aydınoğlu Mehmet Bey, yıllık bir haraç ödeme vaadi üzerine imparatorun topraklarına saldırmamayı kabul etmişti²⁶. Umur Bey ise Aydın beyliğinin uc bölgesinde gaza seferlerini örgütleyen ve bağımsız hareket eden bir gaza lideri durumundaydı ve Saruhanolu ile ittifak halinde Bizanslılara karşı savaşa devam etmekteydi²⁷. Umur, babası ile yaptığı tartışmada, kâfirlere karşı gazayı önlemenin Tanrının emirlerine karşı gelme anlamına geleceğini söylüyordu. Bundan başka, herhalde Rum ajanları aracılığıyla, Umur Gazi bölgedeki Hristiyan milletler arasında bir haçlı seferi hazırlıkları hakkında haber almış ve Bizans imparatorunun Türklere karşı ittifak görüşmelerine katıldığını öğrenmiş bulunuyordu.

Umur, babasının İmparator ile uzlaşma politikasına karşı, kendisi Batı Anadolu deniz gazileriyle Gelibolu'da ve Semadirek Adası'nda Bizanslılara saldırmış ve Trakya'da Porou'da karaya çıkmıştı (1331 veya 1332). Umur, 1332'de Agriboz'a ve Tesalya'da Venedik'e ait Bodonitsa kalesine karşı seferlerinde ve Venedik'e bağlı adalara yaptığı akınlarda, Batı Anadolu'dan gelen öbür Türk gazileriyle işbirliği yapmıştı. Şu da ilginçtir ki, Venedik daha 1332 Temmuz'unda Bizans ile bir ittifak için görüşmelere başlamış ve Türkmen gazi beylerine karşı kurulan ittifaka Bizans da dâhil olmuştu²⁸. Ege denizinde Türklere karşı bu ilk Hristiyan ittifakı, Venedik'ten başka Rodos, Kıbrıs, Bizans, Papa ve Fransa kralını da içeriyordu. Müttefiklerin meydana getirdikleri 40 kadırgadan oluşan güçlü filo, Karesi uc bölgesi Bergama Emiri Şücaeddin Yahşi-Han'ın 250 parçadan oluşan filosunu Edremit körfezinde tahrip etti (1334)²⁹. Kaynağımız *Destan*, Hristiyan donanmasının İzmir'e çıkarma yapmak için girişimlerde bulunduğunu, fakat bu saldırıların Türkmen okçular tarafından püskürtüldüğünü anlatmaktadır³⁰.

1334 yılında Umur, Ulu-Beg sıfatıyla Aydın beyliğinin merkezi Birgi'de oturmakta olan babası Mehmed Bey'in ölümü üzerine Aydın-ili'nin baş hükümdarı olarak tahta geçti. Bu durum, haçlılara karşı beyliğin bütün kuvvetlerini gaza amacıyla kullanmak imkânını sağladığı için onun faaliyetlerinde yeni bir dönüm noktası oldu. O, bir gazi bey sıfatıyla ilk görevinin, merkezi Birgi'ye yakın bir Bizans şehri olarak kalmış olan Alaşehir'i (Philadelphia) almak olduğunu düşünüyordu. Şehri kuşattı ve ancak kendisine haraç ödenmesi şartıyla kuşatmayı kaldırdı³¹. Bu sırada Bizans diplomasisi bir kere daha yön değiştirdi ve Ege denizinde egemen olan Latin milletlerine karşı Türkler ile bir ittifak aradı. Bu değişiklik, kurnaz Büyük Domestikos Ioannes Kantakuzenos'un politikası olup bölgedeki Bizans politikasının temel ilkesi olarak sonuna kadar sürdü. Bunun üzerine Bizans hükümeti, Sakız'a karşı sürmekte olan Ceneviz tehdidi ve o sırada Midilli'nin Foça hâkimi Domenico Kattaneo tarafından işgali üzerine Umur Beyle bir anlaşma yapmaya çalıştı. III. Andronikos, Umur Bey ve kardeşi Hızır ile Çeşme yarımadası yakınında buluşup görüşmeleri başlattı³². İmparator, bir anlaşmaya varmak için Umur Bey'e büyük bir para vermeyi önermekteydi³³. Bu görüşmeler hakkında *Destan* bize, bazı ilginç ayrıntılar sağlamaktadır: Umur Bey bu parayı reddetti; onun yerine Sakız ve Alaşehir için yıllık bir haraç ödenmesi konusunda ısrar etti; bunun karşılığında Bizans ile genel bir barış konusunda güvence vermeye ve Bizans'ın düşmanlarına karşı askerî yardım göndermeye hazır olduğunu bildirdi. Sonunda imparator, *Destan*'ın söylediğine göre, "Sakız'ı Umur'a bağışlamayı" ve yıllık bir "mâl-i harac" ödemeyi kabul etti³⁴.

²⁴ Bosch, *Andronikos III. Palaiologos*, s. 113-16;

Nicol, *a.g.e.*, s. 183.

²⁵ Melikoff-Sayar, *a.g.e.*, s. 61.

²⁶ Lemerle, *a.g.e.*, s. 67.

²⁷ Lemerle, *a.g.e.*, s. 61-67.

²⁸ Zachariadou, *a.g.e.*, s. 24-29.

²⁹ Z. Günel Öden, *Karasi Beyliği*, Ankara 1999, s. 37-42; Zachariadou, *a.g.e.*, s. 29-33.

³⁰ Melikoff-Sayar, *a.g.e.*, s. 76-77.

³¹ M. Couroupou, "Le Siege de Philadelphie par Umur Pacha d'apres le manuscrit de Bibliotheque patriarcale d'Istanbul, Panaghias 58", *Geographica Byzantina*, Paris 1958, s. 67-77.

³² Lemerle, *a.g.e.*, s. 108.

³³ Melikoff-Sayar, *a.g.e.*, s. 84.

³⁴ Melikoff-Sayar, *a.g.e.*, s. 84-85.

Bu koşulla, İslâm hukukuna göre, Sakız Adası tekrar Dârü'l-İslâm'ın bir parçası haline geliyordu. Öbür taraftan, İmparator için bu güvence, Umur Beyi, adayı Latinlerin saldırılarına karşı koruma zorunluluğu altına sokmaktaydı. Bizans, bu korumayı sağlayacak durumda değildi. *Destan*'ın ifadesiyle, anlaşma “yeminle tasdik” olundu. Böylece, Umur'un Martino Zaccaria zamanından beri başlıca kaygısı olan Sakız sorunu, sonunda Aydın Beyi lehine bir çözüme ulaşmış bulunuyordu. Bundan başka, bu dostça görüşmelerin sonunda, *Destan*'ın anlattığına göre, Umur Bey ve imparator “kardeş oldular”. Bu olay üzerinde *Destan*'ın verdiği ayrıntılar dışında, Bizans kaynakları Greogoras ve Kantakuzenos, Umur Bey ile beraber Saruhanoğlu'nun da imparator ile ittifak yaptığını, Foça'yı egemenlik altına sokmak ve Midilli'yi Kattaneno'dan geri almak için imparatorun çabalarında kendisi ile askeri bakımdan işbirliği yapmaya karar verdiklerini kaydederler³⁵.

Umur Bey açısından bu anlaşma, gerçekten önemli bir diplomatik başarı idi. Çünkü böylece Hristiyan ittifakının katılımcılarından biri kendisiyle müttefik oluyor ve Sakız Adası üzerindeki egemenlik hakkı yeniden tanınıyordu. Bir haclı seferinin tehdidi altında bulunan Umur Bey için, Bizans ile barışı yeniden kurmak mantıklı bir siyasetti. Bizanslılara gelince, Umur ile ittifak değerli bir askeri yardım sağladığından, III. Andronikos'a imparatorluğun başka taraflarında Bizans egemenliğini yeniden canlandırma fırsatı vermiş oluyordu. Böylece, Bizans imparatoru yalnız Ege'de değil, Acarnania ve Arnavutluk gibi Bizans'ın uzak vilâyetlerinde de askeri harekâta bulunmak şansını elde ediyordu. Fakat çok geçmeden, III. Andronikos'un ölümü (1341) üzerine Bizans'ta iç savaş patlak vermiş ve bu iç savaş süresince Kantakuzenos, rakiplerine karşı “sadık dostu” Umur Beyin sağladığı askeri yardımdan ziyadesiyle yararlanmıştır.

Durumdan yararlanan Aydın Beyi, bölgedeki küçük Hristiyan devletleri kendi haraçgözarları veya müttefikleri haline getirerek, Ege denizinde gerçek bir Müslüman deniz egemenliği kurma yoluna gitti. Ancak *Destan*'da verilen ayrıntılı bilgiler, Fransız Bizantinisti Paul Lemerle tarafından çok kez reddedilmekte yahut yanlış yorumlanmaktadır. Bu değerlendirmeler şu anlayıştan kaynaklanmaktadır: Hristiyan devletlerin ödediği yıllık haraç, Türkmen akınlarını durdurmak için verilmiş önemsiz bir fidyedir. Buna karşı Müslümanlar ödenen haracı, o devletin Müslüman egemenliğini tanımış olması ve Dârü'l-İslâm'ın bir parçası haline gelmesi biçiminde yorumlamaktaydılar. Umur Beyin Katalanlarla ittifakı nasıl Agriboz ve Yunanistan'a seferlerini kolaylaştırmış ise, Bizanslılarla yaptığı ittifak da onun önünü Balkan Yarımadası'na doğru açıyordu. Umur, Bizanslılarla ittifak sayesinde gemilerini Trakya kıyılarında dost bir toprakta karaya çekip akınlara girişebilmiştir. Öbür yandan, bölgedeki Hristiyan devletlerin aralarındaki rekabet, özellikle Venedik ile Katalanlar ve Cenevizler ile Bizanslılar arasındaki anlaşmazlıklar, Venedik ve Papalığın ortak bir cephe kurma çabalarını engellemiştir.

Bayrağı altına koşuşan kızıl böklü Türkmen azapları sayesinde askeri oldukça artan Umur Bey, Kantakuzenos'la ittifakından yararlanarak 1341-45 yıllarında yalnız Ege'de değil, Balkanlarda da önemli bir rol oynamaya başladı. Gerçi Aydın beyi, gazileri için ganimet sağlamakla yetinerek toprak kazançları elde etmeye çalışmadı, ama bölgede egemen askeri bir rol oynamaya başladı. İlk 1341'de, Bulgarlar'ın Bizanslılar'a karşı hareketlerini önledi; sonra III. Andronikos'un ölümü üzerine (1341) Bizans'ta iç savaşın patlak vermesinden ötürü Kantakuzenos'u İstanbul'daki rakiplerine karşı destekledi³⁶ Kantakuzenos'un bir taraftan İstanbul'daki rakiplerine, öbür taraftan Trakya'da Bulgarlar ve Sırlara karşı mücadelelerinde Umur'un yani, “sadık dostunun”, yardımları son derece önemli olmuştur. Aydın Beyliği bakımından bu politika, Latin ve Papalık yandaşı olan İstanbul hükümetinin bozguna uğratılmasını hedefliyordu.

³⁵ Lemerle, *a.g.e.*, s. 110-13.

³⁶ Nicol, *a.g.e.*, s. 198 vd.



Kitâbı Bahriye'de Midilli Adası
(Deniz Müzesi Ktp., Âsâr-ı Atika,
Nr. 990).

1343 yılında İstanbul'dan İtalya'ya giden Bizans elçileri, Umur'a karşı bir haçlı ordusu gönderilmesini ısrarla istemektedirler³⁷. Agriboz ve Kiklad adalarında Türk akınlarına hedef olan Venedikliler, 1341'den beri böyle bir haçlı seferi için en büyük çabayı göstermekteydi. Bu politikaya destek olmak üzere, Bizans ile Papa arasında Latin ve Bizans kiliselerinin birleşmesi konusunda görüşmeler tekrar hararetle ele alındı. Bu dönemde Ege'deki gerçek durumu anlamak için şunu belirtmek gerekir ki, bu denizde tam egemenlik iddiasında olan Venedik Foça'da ve Sakız'da Ceneviz egemenliğine son vermeyi amaçlıyordu³⁸. Venedik, Sakız'ın tekrar düşmanları eline düşmesi olasılığından kaygılanmaktaydı³⁹. İstanbul'da Kantakuzenos'un rakipleri Sırp kralı Stefan Dušan ile işbirliğine yaklaştıkları halde, Venedik, Dušan'ın İstanbul'u zapt etme planlarından dolayı kaygı içindeydi⁴⁰.

Ege'de bu dönemde Türkmen gücüne karşı Venedik, askeri bir güç olarak her biri 200 asker taşıyan 30 kadırgalık bir filonun yeteceğini düşünüyordu⁴¹. O sırada Birgi'de bulunan Umur'a Kantakuzenos, bir haçlı donanmasının saldırıya geçmek üzere olduğunu bildirmeye çalıştıysa da geç kaldı; Papalık, Venedik, Kıbrıs Krallığı ve Rodos gemilerinden oluşan 20 kadırgalık bir haçlı donanması İzmir limanındaki hisara bir baskında bulundu; hisarı ve limanı ele geçirdi (28 Ekim 1344)⁴². Papa, İzmir limanının elde tutulmasını, Türklere karşı Anadolu'da Hristiyan kuvvetlerin yeni ilerlemeleri için bir başlangıç sayıyordu⁴³. Hristiyan başarıları bir süre Batı dünyasında "Büyük Avrupa Haçlıları zamanını hatırlatan" genel bir coşku doğurmuştu⁴⁴. Bununla beraber, bu coşku sadece ortaçağ Avrupa şövalye sınıfının paylaştığı geçici bir hareket olarak kaldı. Haçlı coşkusunu, Fransız kralının vârisi olan Humbert'in Ege'de 1345'deki haçlı seferi temsil etmiş ise de, bu sefer acıklı bir şekilde sona erdi. Papa, böyle bir haçlı seferinin büyük güçlerini temsil edecek Fransa ile İngiltere ve Macaristan ile Venedik arasındaki çatışmaları durdurabilecek yeterli nüfuz ve güce sahip değildi. 1344 ve 1345'deki haçlı seferlerinin sonucunda, Avrupa'ya karşı Türk yayılım hareketi ön plana çıkmış ve Türklerin batıya doğru ilerlemelerini durdurmak, bundan sonraki haçlı seferlerinin başlıca hedefi olmuştur⁴⁵. Aşağı-İzmir (Smyrna inferiores)'de hisar ve limanın haçlılar tarafından işgali ve orada Umur'un deniz üssünün tahribi, artık Aydın Gazileri'nin deniz aşırı seferler yapmalarına engel olmuştur⁴⁶. Umur için bu seferlere devam etmek imkânı, ancak Saruhan ve Karesi beylikleri ile işbirliği yapmak ve Çanakkale Boğazı'na giderek oradan Trakya'ya geçmekle mümkündü⁴⁷.

İzmir'in haçlılar eline düşmesi, öyle anlaşılıyor ki, İslâm dünyasında geniş yankılar doğurmuştur. 1331 veya 1332 yılında Aydın beyliğini ziyaret eden İbn Battuta, İzmir hisarının düşüşünü (28 Ekim 1344) eserinde önemli bir olay olarak anmaktadır⁴⁸. O, bu olayları, 1348'de Suriye'den dönüş seyahatinde işitmiş olmalıdır. Bu arada Orta Anadolu'nun güçlü Emiri Eretna, Umur'a İzmir hisarının duvarlarını yıkmak için mancınık yapmakta usta iki uzmanı gönderdiği de bilinmektedir⁴⁹. Sonraları, 1402 tarihinde, Timur'un gelip İzmir'i alması sembolik bir olaydır. Timur, böylece İslâm dünyasına, Haçlılara karşı Müslümanları himaye edecek tek Müslüman hükümdarın kendisi olduğunu göstermek istemiştir⁵⁰.

İzmir hisarının düşmesi, her ne kadar haçlıların daha sonraki saldırılarına bir köprübaşı olmadıysa da, Umur'un İslâm dünyasında başlıca gaza önderi imajını sarsmıştır. Onun 1348 Mayıs'ında İzmir Hisarı'nı kuşatırken ölümü *Destan*'da bir şehidin ölümü olarak coşkuyla anlatılmaktadır. Umur Gazi'nin şehit düşmesi üzerine Aydın gazileri Rumeli'de akına katılmak için şimdi Osmanlı bayrağı altına koştular. Anadolu'nun başka taraflarından gelen gaziler, Rumeli'ne geçmek için Osmanlı beyinden geçiş izni istediler. Bizans kaynakları çeşitli tarihlerde Rumeli'ye Türk akıncı gruplarının geçişi hakkında bilgi vermektedirler. Sonraları, 1350'lerde, Rumeli'deki Osmanlı Gazileri kendilerine Umurca Gazileri adını verecekler, Umur Balkanların ilk fatihi olarak anılacak ve buradaki gaza akınlarının manevi önderi kabul edilecektir.

³⁷ F. Thiriet, *Délibérations des assemblées vénitiennes concernant la Romanie*, Paris 1985, I, 92, 93, 96, 115.

³⁸ Thiriet, *a.g.e.*, s. 171, 182.

³⁹ Thiriet, *a.g.e.*, s. 187, not 3.

⁴⁰ Thiriet, *a.g.e.*, s. 189.

⁴¹ Thiriet, *a.g.e.*, s. 142.

⁴² Delaville Le Roulx, *Les Hospitaliers*, s. 92-95; Lemerle, *a.g.e.*, s. 180-203; K. Setton, *Papacy and the Levant*, Philadelphia 1976, I, 191-193.

⁴³ Lemerle, *a.g.e.*, s. 189, not 4.

⁴⁴ N. Iorga, *Philippe de Mezieres, 1327-1405 et la croisade au XIV siècle*, Paris 1896, s. 43-44.

⁴⁵ A. S. Atiya, *a.g.e.*, s. 301-2; Setton, *a.g.e.*, s. 223.

⁴⁶ Lemerle, *a.g.e.*, s. 190; N. Iorga, *a.g.e.*, s. 42.

⁴⁷ Melikoff-Sayar, *a.g.e.*, s. 123.

⁴⁸ *İbn Battuta Seyahatnamesi*, (çev. A. Sait Aykut), İstanbul 2000, I, 425-426.

⁴⁹ Melikoff-Sayar, *a.g.e.*, s. 117.

⁵⁰ İ. Aka, *Timur ve Devleti*, Ankara 2000, s. 29; J. P. Roux, *Aksak Timur: İslamın Kutsal Savaşçısı*, (çev. A. Rıza Yattı), İstanbul 1994, s. 144-145.

1344’de İzmir’in haçlılar eline düşmesinin doğurduğu sonuçlardan biri de, artık Umur’un korumasından yoksun kalan Bizans elindeki Sakız’ın tekrar Latinlerin eline geçmesi olmuştur. 1346 yılında II. Humbert Viennois, “Türklere karşı Hristiyan haçlı ordusunun başkumandanı” sıfatıyla, Sakız’ı askeri harekâta bir üs olarak kullanmak için Bizans hükümetinden izin istedi. Fakat bu arada, amiral Simone Vignoso kumandasındaki Ceneviz donanması, bir baskınla adayı ele geçirdi (15 Haziran-12 Eylül 1346). Vaktiyle Ceneviz kolonileri olan Anadolu yakasındaki Eski Foça ve Yeni Foça’da Ceneviz egemenliği yeniden kuruldu⁵¹. Ege’de Türkmen gazilerinin faaliyetlerini engelleyen bir başka Hristiyan başarısı da, 1347 ilkbaharında Bozcaada yakınlarında bir Hristiyan donanmasının, Batı Anadolu beyliklerinin ortak filosunu bozguna uğratmış olmasıdır⁵². Bu durum karşısında, Umur’un halefi Aydın Beyi Hızır Bey, yeni bir haçlı saldırısını önlemek amacıyla düşmanlarına barış önerdi. Hristiyan devletlerle kesin bir barış antlaşması yapma, böylece Ege’deki Hristiyan ittifakına son verme girişiminde başarısızlığa uğrayan Hızır Bey, nihayet Papa’ya bir elçi heyeti gönderdi. Görünüşe bakılırsa, bu elçi heyeti de Papalık sarayından eli boş döndü. 18 Ağustos 1348’de İzmir’de veya Efes’te imzalanmış olan ön anlaşma suya düştü ve Papa 1351 Ocak ayında Türklere karşı yeni bir ittifak meydana getirmek için Ege’deki devletler nezdinde girişimde bulundu⁵³. Bu durum karşısında Hızır Bey, saldırı siyasetine döndü ve deniz gazilerine, Ege’deki Venedik topraklarına akın yapma izni verdi. Aynı zamanda Hristiyan güçler elindeki Aşağı-İzmir’i ele geçirmek için kara ve deniz kuvvetlerini hazır duruma getirdi. Kayda değer sayılması gereken bir husus da Hızır’ın, aynı zamanda Venediklilerle savaş halinde olan Cenevizlilere yaklaşması, onlara kapitülasyonlar bağışlayarak Haçlı cephesinde bulunan bir Hristiyan devletle ittifak yapmayı başarmasıdır. Gerçekte, kapitülasyon (*ahdnâme* veya *şurût*) bir Hristiyan devlete karşı sadece ticaret garantileri vermekten öte bir anlam taşımakta, dostluk ilişkisinin ifadesi sayılmakta idi⁵⁴.

Osmanlı sultanı Orhan (1324-62), Ege’de Umur Gazi’nin başarılarından çok yararlanmıştı. Kaynaklarda iki taraf arasında bir ittifak yapıldığına dair açık bir kayıt olmamakla beraber, bu iki Gazi beylik iki ayrı cephede faaliyetleri ile bir ittifak halinde görünmektedirler. Orhan Bey, 1326’da Bursa’yı aldıktan sonra, herhalde, Osman Gazi döneminde 1300’de başlayan İznik ablukasını sıkı bir kuşatmaya dönüştürmüş olmalıdır. Bizans İmparatoru III. Andronikos, İznik’in yardımına koşmak üzere acele bir ordu toplayıp harekete geçti. Orhan, bu ordunun yolunu kesmek üzere Gebze sahilinde Pelekanon’a geldi ve geçit yeri Eskihisar sırtlarında ordusunu yerleştirerek Bizans ordusunu bekledi. Pelekanon’da (Hammer ve ondan sonra yazan tarihçilerde Maltepe olarak geçen yerde), Bizans ordusunu bozguna uğrattı. İmparator yaralı olarak İstanbul’a kaçtı (Haziran 1329). Ondaki iki yıl sonra 1331’de İznik teslim olmak zorunda kaldı. Bursa ve İznik’in düşmesiyle Bithynia’da Bizans egemenliği son bulmuş oluyordu. Osmanlıların bu zaferleri beri tarafta, Umur’un işine yaramıştır.

Kayda değer başka bir olay da 1334’te Umur ve Orhan’ın aynı zamanda Bizans’la barış yapmış olmasıdır. Büyük Domestikos Kantakuzenos, Umur ile ittifak ederek gerek İstanbul’daki karşıtlarına, gerekse Trakya’da Sırp ve Bulgarlara karşı mücadelesinde Türk beyliklerinin askeri desteğini temel politika olarak benimsemiştir. Türk “dostları” sayesinde Kantakuzenos bu işbirliğinin yalnız kendi lehine tek yanlı işleyeceğini umuyordu. Fakat ilkin Umur 1334-44 döneminde, 1344’ten sonra da Orhan bu işbirliğinden çok yararlanmışlar, Balkan politikasında ön safta rol almışlar, bir yandan İstanbul’da Latinler ile işbirliği yapan Bizans hükümetine, öbür yandan Balkanlarda Sırp ve Bulgarlara karşı başarılı bir mücadeleyi yürütme fırsatı elde etmişlerdir. Sonunda Osmanlılar Balkan Yarımadası’nda yerleşmişlerdir (1352).

⁵¹ Balard, *a.g.e.*

⁵² Lemerle, *a.g.e.*, s. 202.

⁵³ Lemerle, *a.g.e.*, s. 234.

⁵⁴ H. İnalcık, “İmtiyâzât”, *EF*, III, 1179-1189.

1344 Ekim’inde Papa gözetiminde Haçlıların İzmir’i alıp Umur’un donanmasını yakması, aşağı İzmir hisarında daimi bir kuvvet yerleştirerek onun Ege denizine çıkmasını önlemesi üzerine Osmanlı beyliği Anadolu gazilerinin Balkanlar’da akın ve yayılma girişimlerinin önderliğini üzerine aldı. Aynı tarihe doğru⁵⁵ Orhan’ın Karesi beyliğini ülkesine katması ve Osmanlı devleti sınırlarının Çanakkale Boğazı ve Trakya’ya varması Osmanlı tarihinin yeni bir doğrultuya yönelmesi bakımından son derece önemlidir. Karesi ülkesinde Ece Bey, Evrenuz (Evrenos) Hacı-İlbegi, Gazi Fazıl gibi beyler güçlü Osmanlı beyinin önderliğinde Rumeli’de gaza seferlerini daha elverişli koşullar altında sürdürebileceklerine inanmış olmalıydılar kronik kayıtları onların, beyliğin Osmanlı egemenliği altına geçmesinde önemli rol oynadıklarını belirtmektedir. Karesi ülkesi Orhan tarafından büyük oğlu Süleyman’a ve sancağı olarak verilmiştir. Süleyman Paşa, Karesi donanmasının bir deniz üssü olan Biga’yı sancak merkezi yapmıştır.

1361 ilkbaharında son hedef, Edirne’yi almak için büyük bir ordu harekete geçti ve Edirne düştü⁵⁶. Haber İtalya’da ve Balkanlarda büyük bir kaygı ile karşılandı. İstanbul’un da düşeceğinden korkuluyordu. Avrupa’da Türk tehlikesinden ilk kez son zamanda söz edilmeye başlandı. Haçlı hazırlıkları nihayet Amadéa’de Savoie’nin bir haçlı donanması ile gelip Gelibolu’yu işgali ile sonuçlandı. Bir deniz üssü ve Boğazlar’ın kilidi durumunda olan Gelibolu bir müddet Bizans elinde kalacaktır.

Süleyman’ın, Trakya’da fetih ve yerleşme harekâtına bu merkezden başladığını göreceğiz. Karesi beyliği döneminde ve gaza bölgesi, beyliğin batı bölgesi idi (Bizans döneminde de doğu bölgesi Paleokastron, batı bölgesi Neokastron diye ayrılırdı)⁵⁷.

Bizans’ta patlak veren iç harp Osmanlıların Bizans karşısında üstün bir durum kazanmasını sağlamıştır. İmparatorluk tahtında gözü olan Büyük Domestikas Kantakuzenus olsun, İstanbul’daki rakipleri olsun, Orhan’ın desteğini kazanmaya çalıştılar. Lâtinler tarafından desteklenen Savoilalı Anna’ya karşı Orhan, tabii Kantakuzenus’u desteklemeye karar verdi. Orhan’ın gönderdiği kuvvetlerle o, düşmanlarının elinden Süzebolu dışında Karadeniz kıyılarındaki bütün limanları ele geçirdi ve ittifakını sağlamlaştırmak için kızı Theodora’yı Orhan’la evlendirdi (Haziran 1346).

Umur Gazi’nin şehit düşmesi (1348 baharı) üzerine Aydın gazileri Rumeli’de akına katılmak için şimdi Osmanlı bayrağı altına koşmakta idiler. Anadolu’nun başka taraflarından gelen gaziler, Rumeli’ne geçmek için Osmanlı beyinden geçiş izni istemekte idiler.

Osmanlıların 1350’lerde Trakya’da yerleşmeye karar vermeleri ve batıya doğru yayılıştı Edirne’yi hedef olarak almaları, 1350’lerde uluslararası dengede ortaya çıkan radikal bir değişiklikle ilgilidir. Ege politikasında Venedik ve Ceneviz’in sonunda karşı karşıya gelmeleri, Türklere karşı ortak haçlı planlarının ikinci plâna düşmesine Karadeniz ticaret yolu üzerinde hedef olmuştur. Ege adaları, Sakız, Midilli, daha sonra Bozcaada ve Boğazlar üzerinde egemenlik sorunu Levant’ın iki büyük koloni devletini uzun bir savaşa sürüklemiştir. İzmir’in haçlılar eline geçmesinden sonra Cenevizlilerin Sakız’ı yeniden ele geçirmeleri, iki Foça ve Midilli’de yerleşmiş bulunmaları ve nihayet Tenedos/Bozcaada üzerinde patlak veren rekabet savaşı kaçınılmaz hale getirdi. V. Yuannis Tenedos’da şimdi İstanbul’da hâkim olan İmparator Kantakuzenus, Mayıs 1351’de Venedik’le ittifak anlaşması imzaladı. Venedik, İmparatora Stefan Duşan’la mevcut gergin ilişkileri iyileştirme vaadinde bulundu. Ceneviz-Venedik savaşı (1350-1355) bölgedeki devletleri iki taraf arasında sıralanma ile karşı karşıya getirmiştir. Aragon-Catalonia kralı IV. Pedrol (Levant’taki kolonisi Atina Dukalığı, 1336-1387) ve Bizans, müttefik olarak Venedik, yanında yer alırken Aydın-oğlu Hızır Bey ve Osmanlı Sultanı Orhan Ceneviz’le anlaştılar. Venedik diplomasisi, bölgede ağırlığı âşikâr olan bu iki Türkmen beyliğini ittifakına almakta başarılı olamadı. Boğazların Anadolu yakasına hâkim bulunan Osmanlı devletinin işbirliği Ceneviz için hayati önemde idi. Anadolu

⁵⁵ Karesi Beyliği’nin Osmanlı ülkesine katılması birkaç aşamada gerçekleşmiştir. Bu gelişimin kronolojisi hala karantlıktır. Karesi beyliği üzerinde Mordtman, H. Edhem ve Uzunçarşılı’ndan sonra şimdi Jhulkov nümizmatik ve vakfiye ve tahrir defterleri üzerinde araştırmalarıyla beyliğin tarihine ait bazı noktaları aydınlatmışlardır. Batı Anadolu’da gaza-ganimet seferleri için kaynaşan ve gazilerin baskısı, siyasi gelişmelerin temel faktörü idi. 1331’de Osmanlı Beyliğini ziyaret eden İbn Battuta Osmanlı beyini Türkmen beyleri arasında en güçlü ve en zengini olarak bulmuştur. Öbür komşu beyliklerde taht için mücadeleler sürerken Orhan’ın uzun süren beyliği döneminde (1324-1362) Osmanlı beyliğini içeride birtliği koruyabilmesi ona önemli bir üstünlük sağlamıştır. Karesi’deki gaza liderleri, kuşkusuz beyliğin Osmanlı egemenliği altına girmesinde kesin bir rol oynamışlar, daha sonra Osmanlı uc beyleri olarak Rumeli’deki gaza ve yayılşın liderleri olmuşlardır.

⁵⁶ Ayrıntılar için bkz. İnalcık, “Edirne’nin Fethi”. 1361’de Edirne’nin Bursa yerine Osmanlı pâyitahtı yapıldığına dair söylenti yanlıştır. Edirne, ancak Timur darbesinden sonra devletin birinci pâyitahtı durumuna gelecektir. Yıldırım Bayezid’in tutsak düşmesine kadar *Dârü’s-saltana* olan pâyitaht İstanbul, ikincisi Edirne, üçüncüsü Bursa kabul edilmiştir.

⁵⁷ Batı Anadolu’da kurulan beyliklerde Ulu Bey veya Sultan iç bölgede pâyitahtında oturur ileri gaza harekâtının süre geldiği bir bölge olarak uc bölgesini büyük oğlunun idaresine verirdi. Uc beyi olan oğul gaza faaliyetinde oldukça bağımsız bir siyaset güderdi. Aydın beyliğinde Umur, Karesi’de Yahşi, Osmanlı beyliğinde Süleyman Paşa bu durumda idiler.



kıyılarının hemen yanında bulunan Türkmen beylikleri Ege Ceneviz kolonilerinin güvenliği ve iâşesi, bakımından hayati önemde idi: özellikle Sakız ve Pera üzerinde egemenliğini geri getirmek umudunu asla kaybetmeyen Bizans'a karşı Aydın ve Osmanlı beyliklerinin tarafsızlığı gerekli idi. Sakız Adası, Aydın beyliğini Avrupa'ya buğday, pamuk, halı ihracatında başlıca transit merkezi olduğu gibi Pera-Osmanlı ekonomisi için hayati bir önem taşımakta idi⁵⁸. Öbür yandan Batı Anadolu Türkmen beyliklerine karşı Papa'nın yardımıyla bölgedeki Avrupalı kolonileri daima bir haçlı ittifakı halinde birleştirme çabası içinde bulunan Venedik, Türkler için başlıca düşman sayılıyordu. İşte bu koşullar altında Aydın ve Osmanlı sultanları Ceneviz'e kapitülasyonlar vererek dostluklarını gösterdiler. Aydın-oğlu'nun kapitülasyonu hakkında kaynaklar bilgi veriyorsa da metni bize ulaşmamıştır. Bir Müslüman hükümdarın kapitülasyon bağışlaması o Hristiyan devletin dost kabul edilmesi anlamına gelir⁵⁹. Gerçekte Osmanlılar, Venedik ve müttefiklerine karşı Ceneviz'le askerî işbirliği yapmıştır. Çağdaş belgelere göre Orhan'ın gönderdiği bin kişilik bir kuvvet Pera'yı Bizans-Venedik saldırısına karşı savunmuştur (1351 yazı)⁶⁰. Orhan kendisi ordusunun başında Boğaz'da Ceneviz donanmasının amirali Pagano Doria ile buluşmuştur⁶¹. İki taraf

Osmanlıların temsili olarak Rumeliye Geçişi (Resim, Hasan, Deniz Müzesi, Dem. Nr. 1353).

⁵⁸ H. İnalcık, *Osmanlı Ekonomik ve Sosyal Tarihi, 1300-1600*, ed. H. İnalcık-D. Quataert, (çev. H. Berktaş), İstanbul 2004, s. 271, 274-276.

⁵⁹ İnalcık, "İmtiyazat", mad.

⁶⁰ C. Manfroni, "Le relazioni fra Genova, l'impero bizantino e i Turchi", *Atti della Società ligure di storia patria*, XXVIII, şer 3, I, 1896, 710-713; N. Iorga, *Geschichte des Osmanischen Reiches*, I, s. 192 ve W. Heyd, *Yakındoğu Ticaret Tarihi*, çev. E. Z. Karal, I, 506.

⁶¹ N. Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, 1300-1451*, çev. N. Epceli, İstanbul 2005, s. 189.

arasında kritik karşılaşma, 2 Şubat 1352’de Boğaziçi’nde iki donanma arasında yapılan büyük deniz savaşıdır. Ceneviz belgeleri bu savaş sırasında Orhan’ın oynadığı rolü överek andığına göre⁶² Osmanlı kuvvetleri bu tarihte de önemli bir rol oynamış olmalıdır. Bundan sonra 1453’te İstanbul fethine kadar Ceneviz-Osmanlı işbirliği, Venedik’e karşı değişmez bir temel siyaset olarak devam etmiş, özellikle buharanlı zamanlarda Osmanlıların Anadolu-Rumeli arasında Boğazlardan geçişinde Ceneviz donanmasının yardımı hayati bir önem taşımış, buna karşılık Osmanlılar zengin iltizamları, özellikle Anadolu’dan şap ihraç imtiyazını Cenevizlilere vermişlerdir⁶³.

Öyle anlaşıyor ki, bu savaş sırasında Ceneviz-Osmanlı işbirliği Süleyman Paşa’nın 1352’de Avrupa kıyısında Tzympe (Cimbi)’de bir köprübaşı zapt edip yerleşmesini de kolaylaştırmıştır. Bu tarihte Osmanlılar Bizans’ta harp halinde idiler ve aynı tarihte, Cenevizliler Tsymper kuzeyinde Herklea, (Marmara Ereğlisi) zapt etmişlerdi. Boğaziçi savaşından sonra İstanbul’da muzaffer Osmanlı ve Ceneviz kuvvetleri tarafından kuşatılmış olan Bizans İmparatoru, Ceneviz amirali Doria ile bir barış imzalamak zorunda kalmış (6 Mayıs 1352) ve Bizans topraklarının Cenevizlilere karşı Venedik tarafından kullanılmasına izin vermeyeceği taahhüdünde bulunmuştur⁶⁴.

1352’de Osmanlılar, Bizans’la savaş halinde idiler. Cenevizlilerle İstanbul kuşatmasını, İstanbul’un ilk Osmanlı kuşatması sayabiliriz. Aynı tarihte Süleyman Paşa kumandası altında bir Osmanlı ordusu Trakya’da idi. Kantakuzenus damadı Orhan ile acele barış yaptı. Paleologları bertaraf edip Bizans İmparatorluk tahtında tek başına kalmak ve Balkanlarda Sırlara karşı durmak için Osmanlı ittifakı onun için zorunlu idi. Ona karşı Sırp kralı V. Yuannis Paleolog’u (1341-1391) destekliyordu. 1352 yılında iki İmparator arasında iç savaş başladı. Bizans’ta 1356’ya kadar süren bu ikinci iç savaş, Osmanlıların Trakya’da sağlamca yerleşmesine fırsat verecektir. Boğazların kilidi Tenedos’un terk edilmesi karşılığında Venedik’te Yuannis’i desteklemeyi vaat etti. Yuannis, Trakya ve Edirne’de tutunan Kantakuzenus’un oğlu Matyas’ı bertaraf etmek için Dimetoka’dan bir Sırp-Bulgar ordusu ile birlikte hareket etti. O zaman Süleyman on bin kişilik bir kuvvet ile Kantakuzenusları desteklemek için derhal müdahale etti ve 1352 Ekim’inde Pythion’da müttefikleri ağır bir bozguna uğrattı⁶⁵. Sırlara karşı bu zafer, Osmanlıların Rumeli’de yerleşmesini sağlayan ilk başarı olmuştur. Yuannis kaçıp Tenedos adasında Venedik himayesine sığındı. Osmanlıların Sırlara karşı bu ilk zaferi ve Süleyman’ın Kantakuzenusların müttefiki olarak Edirne’ye girişi Osmanlı kroniklerinde sonraki olaylarla karıştırılmış ve Edirne’nin bu tarihte feth edilmiş olduğu biçiminde yorumlanmıştır⁶⁶. Gerçekte Kantakuzenus’un başarısının bir Osmanlı başarısı olduğunu olayların gelişimi gösterecektir. Bizantinistler genellikle Yunan kaynaklarının tek taraflı yorumunu izlerler.

Süleyman Paşa Biga’ya sancak merkezine dönerken Gelibolu kuzeyinde küçük Tzympe (Cimbi) kalesinde bir Osmanlı kuvveti bıraktı. İstanbul’da Kantakuzenus’un karşıtları bu kaleyi onun Türklere teslim ettiğini iddia ederler. Gregoras’ın verdiği ayrıntılara göre Türkler orada aileleriyle gelip yerleşmiş olup bir kadı ve bir camileri vardı. İmparatorun ücret alan bir askeri koloni oluşturuyorlardı. Kantakuzenus ise, Süleyman’ın bu kaleyi 1351-1352’de Osmanlılarla savaş sürerken zorla ele geçirdiği ve İmparatorun ısrarına rağmen terk etmediği yönündedir⁶⁷.

Cenevizlilerin iki küçük gemi ile Türkleri yerleşmek üzere Anadolu’dan öte yakaya geçirdikleri hakkında Venedik suçlamaları temelsiz olmasa gerektir. Süleyman’ın kuvvetlerini Trakya’ya Ceneviz gemilerinin taşıdıkları bilinmektedir⁶⁸.

Boğaz’ın batı kıyısında bir kaleyi Osmanlıların Bizans ve müttefiklerine karşı savaş sırasında ele geçirdiklerini Osmanlı kronikleri destekler niteliktedir. İlk zapt edilen kale, *Düsturnâme*’ye göre Akça-Burgos’tur. 1475 tarihli Gelibolu tahrir defterinde⁶⁹ Akça-Burgoz, Bolayır’dan aşağı Çanakkale

⁶² L. T. Belgrano, "Prima serie di documenti riguardanti le Colonia dei Genovesi", *Galata*, II, 216.

⁶³ W. Heyd, *Yakınoğlu Ticaret Tarihi*, Ankara 1975. Önemli şap imtiyazı için bkz. Ş. Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri I*, İstanbul 1990, s. 175.

⁶⁴ Belgeler, Savli tarafından yayınlanmıştır (Della Colonia).

⁶⁵ Konstantin Jirecek, *Geschichte der Serben*, Gotha 1911.

⁶⁶ *Düsturnâme*, (yay. M.H. Yinanç), İstanbul 1928, s. 82. Bu kaynak Süleyman Paşa’nın Trakya’daki faaliyetleri hakkında öbür kroniklerde bulunmayan ilginç ayrıntılar sağlamaktadır.

⁶⁷ Iorga, "Latins", s. 213.

⁶⁸ Iorga, aynı yer.

⁶⁹ İstanbul Atatürk Kitaplığı, M. Cevdet Yazmaları, O. 79.

Boğazında Kozlu-Dere'dedir. Âşık Paşa-zâde ise⁷⁰ ilkin Cimbi'nin feth olduğunu, sonra buradan yapılan hücumlar sonucu Akça-Burgoz'ın düştüğünü yazmaktadır.

Gerçekte, Boğazın Avrupa kıyısında bir köprübaşı kurmayı, ilk kez Ece Bey'in tasarladığı ileri sürülebilir. Süleyman Paşa'nın Trakya seferlerinde onun kuvvetlerini kuşkusuz Karesi beyleri ve gazileri oluşturmakta, onlar akın dönüşlerinde Boğaz'ın Trakya kıyılarında emin bir köprübaşına sahip olmayı tabii arzulamakta idiler. İlk Osmanlı rivâyetine göre ilkin Ece Bey Süleyman'ın merkezi Biga'ya gitmiş, sonra Süleyman Bursa'da babasını görüp Rumeli'de bir köprübaşı kurmak ve Trakya fethi için babasından izin almış. Bunlar, Rumeli fethi tasarısını, Osmanlı hanedanına mal etmek için sonraki tarihçilerin eklemelerinden ibaret olabilir. Trakya fütuhatında bu Karesi beylerinin daima en ileri hatta uc beyi sıfatıyla faaliyette bulunacaklardır. Bunun ayrıntılarını aşağıda göreceğiz.

Türklerin Avrupa yakasında bir köprübaşı kurmaları Bizans'ta derin bir kaygı ile karşılandı ve bundan İmparator Kantakuzenus sorumlu tutuldu. İmparator'un Trakya'da askerî faaliyetlerinde Osmanlı askeri yardımına güvenmesi ve ücretli askerlerini, *Düsturnâme*'ye göre evvelâ, 70 kişilik ufak bir öncü kuvveti kaleyi bir Rum'un kılavuzluğu ile baskınla ele geçirmiş (Batı kaynaklarına göre 1351'de iki küçük Ceneviz gemisiyle), sonra Karesili Ece Bey, Boğaz'dan sayısı iki bine varan yeni kuvvetler geçirerek Avrupa toprağında ilk Osmanlı köprübaşını kurmuştur. Beyliklerin deniz başarıları, özellikle Umur Gazi hakkında, güvenilir bir kaynak olan *Düsturnâme*'nin bu rivâyetinin doğruluğunu ilginç bir ayrıntı doğrulamaktadır. Tüm Osmanlı rivâyetleri, Cimbi'nin zaptını anlatırken bir Rum'un kılavuzluğundan söz ederler. *Düsturnâme* bu noktayı açıklamaktadır. Bizans'ın Gelibolu kumandanı Asen'in oğlu Osmanlılar tarafına geçmiş, Müslüman olup, Melik Bey adını almış ve Cimbi limanındaki Rum gemilerini Ece Bey hizmetine getirmiştir. Bizans kaynaklarından öğreniyoruz ki, bu tarihte Gelibolu kumandanı gerçekten Asen adında biri idi.

Şimdi Bizans, ümitsiz bir duruma düşmüştü. İstanbul'da herkes Kantakuzenus'u ülkeyi Türklerle teslim etmekle suçluyorlardı. Onun 1334'ten beri Türk desteğine dayanma politikasının iflâs ettiği meydanda idi. Damadı Orhan, daima onun maksatlarına hizmet edecek kadar saf-derun olmadığını gösteriyordu. Eskiden "dostu" Umur Gazi de Batılı tarihçilere göre⁷¹ Kantakuzenus'a "sâfiyâne" hizmet etmişti. Umur Gazi balkanlarda ganimet akınları ve Haçlı plânlarını suya düşürmek için Bizanslı "devlet adamı"nı kullanmıştı; fakat şimdi Osmanlı Gazileri, "Umurca oğlanları", onu Boğazın ötesinde Avrupa topraklarında yerleşmek, kendilerine sınırsız bir fetih ve yayılma dünyası açmak için kullanacaklardı. Batı uc sancağı beyi ve ilerde öbür kardeşlerine karşı Osmanlı tahtına oturma şansını güçlendirmek için Süleyman bu fırsatı hakkıyla değerlendirmeye karar verdi. Dedesi Osman Gazi gibi onun büyük tasarılar peşinde koşan enerjisiyle bir önder olduğu anlaşılıyor. Boğazın öte yakasında elde edilen köprübaşını Trakya'da fütuh için bir üs haline getirmek azmiyle hemen güçlü bir ordu ile harekete geçti. Öteki kroniklerin efsane türünden rivâyetleri aksine *Ruhî Tarihi*⁷² bize kesin bilgi veriyor⁷³.

İstanbul'da karşıtlarının ve halkın baskısı altında gâsıp İmparator, damadı Orhan'a başvurmadan başka çare göremiyordu.

Kantakuzenus'un yazdığına göre⁷⁴ bin altın ödeme karşılığında Süleyman'ın Trakya'da işgal ettiği yerleri boşaltmasını sağlayan bir anlaşmayı Orhan imzaladı. Fakat Süleyman ve gaziler, bu anlaşmaya kendilerini bağlı tutmadılar. Beklenmedik bir olay⁷⁵ Mart 1354 gecesi şiddetli bir yer depremiyle Gelibolu ve civar kalelerin surları yıkıldı⁷⁶, Rum halk panik halinde kaçışıp sağlam kalmış kalelere sığındılar. Gaziler, Gelibolu ve öteki kaleleri derhal işgal ettiler. Osmanlı kaynağına göre, Bizans idaresi Gelibolu'ya yerleştirdiği "sayısız Frenk" askeriyle (herhalde Katalan ücretli askeri) kaleyi zapt edilmez bir duruma getirmişlerdi.

⁷⁰ [yay. Atsız], s. 124.

⁷¹ Büyük Fransız bizantinisti Paul Lemerle dahi, o kadar etraflı bir inceleme olan *La principauté d'Aydin* adlı eserinde, Kantakuzenus'un "dostu" Umur'u kullandığı tezinden dışarı çıkamamıştır. Aslında Umur Gazi, Trakya kıyılarına gemileriyle gelip Balkanlarda yaptığı gaza-ganimet seferlerini bu ittifak sayesinde güvenlik içinde yapmak fırsatını buluyordu [İnalçık, "The Rise of Turcoman Maritime Principalities", s. 179-217].

⁷² Süleyman Paşa karargâhını Bolayır'da kurdu, Gelibolu yarımadasının bu en dar berzahında bir tarafta Gelibolu'ya öbür tarafta İstanbul ve Trakya'dan gelebilecek Bizans kuvvetlerine karşı iki serhad oluşturdur. Bir udda Gazilerin başına Ece Bey ve Gazi Fazlî, öbür udda Evrenuz (Evrenos) yerleşti. Gelibolu'nun dış dünya ile ulaştırma hatları kesildi. Süleyman Paşa derhal Trakya'da işgal bölgesini genişletmek üzere harekâta girişti. 1354 yılında Saros körfeziyle Megali-Agora (Migalkara) arasındaki bölgeyi kontrolü altına aldı. Yerli Rum halkı iyi muamele ederek "istimâlet" verdiler. Bizans askerlerini Anadolu'ya sürgün ettiler [*Ruhî Tarihi*, yay. Y. Yücel-H. E. Cengiz, *Belgeler*, XIV/18, s. 384-386].

⁷³ Biz yerinde yaptığımız bir alan araştırmasında, kıydan Hexamilion (Ortaköy) ve Bolayır'a götüren Kozlu Dere vadisinde tehlikeli bir araştırma sonucu bu yolu tespit ettik. Tehlikeli idi, çünkü Gelibolu yarımadasının en dar berzahında ön taraftan Çanakkale Boğazı'na öbür taraftan Ege'de Saros körfezine bakan bu stratejik tepe ve yeraltı tahkimatla girilmesi yasak bir bölge idi. Biz meramımızı anlatıcaya kadar kısa bir süre nöbetçi askerler yanında tutuklu kaldık.

⁷⁴ Fatouros ve Tikrischer yayını, Stuttgart 1986, III, 163.

⁷⁵ Yer depremi ve gelişmeler hakkında Bizans Osmanlı kaynakları birbirini tamamlamaktadır.

⁷⁶ Osmanlı ve Bizans kaynakları depremi kaydeder.

1356'da Türk yayılışı karşısında en yakın tehlike altında olan Levant devletleri, başta Venedik olmak üzere Cenova, Rodos şövalyeleri, Kıbrıs, Papa'nın başvurusunu yanıtsız bıraktılar. Papa'nın Haçlı seferi için en gayretli adamı Nancio Peter Thomas 1356'da ilkin Budin'e uğrayarak Venedik ile Macaristan arasında Dalmaçya yüzünden süregelen husumete son vermelerini istedi. Daha 1354'de Gelibolu Osmanlılar tarafından işgal edilince İstanbul'daki Venedik baylosu hükümetini İstanbul için Osmanlı tehlilesine dikkatini çekmiş, Rumların Venedik, Macaristan yahut Sırbistan gibi güçlü bir devletin koruması altına girmeyi düşündüklerini yazmıştı⁷⁷. O zaman Venedik Senatosu sıkışık duruma düşen İmparator'dan yeni ayrıcalıklar elde etmekten fazla bir şey yapmadı. Venedik ile Macaristan arasında savaş Nisan 1357'de yeniden başlayacak ve Bizans'ın savunulmasıyla en ziyade çıkarı olan Venedik'i Levant'ta hareketsiz bırakacaktır⁷⁸.

Nancio Thomas, Buda'dan İstanbul'a geçti ve orada 1357 Kasım'ına kadar kaldıysa da, olumlu bir sonuç alamadı. Artık bu tarihte Papalık, Filistin'i uzak bir hedef olarak düşlüyor, fakat Hristiyan âlemine karşı âcil tehlikenin Osmanlı Türklerinden geldiğini kabul ediyordu. Böylece Avrupa tarihinde yeni bir dönem başlamakta idi. İzmir'den sonra şimdi İstanbul'un kilidi Gelibolu yeniden Hristiyanların eline geri gelmeli idi.

Thomas 1357 ilkbaharında İstanbul'a geldiği zaman V. Yuannis'in Trakya'da Osmanlı Türklerine karşı savaşta olduğunu öğrendi. Gelibolu'nun düşüşü ile bu tarih arasında Trakya'da Osmanlı ilerleyişi Bizans için ciddi tehlikeli bir biçimde gelişmişti. Osmanlı kroniklerinin anlattığı gibi⁷⁹ Süleyman Gelibolu-Bolayır köprübaşını Anadolu'dan halk sürgün ederek ve "Gazi yoldaşlar" çekerek Trakya'da yeni fetihlere hazırlanıyordu. O zamanki tarihî koşulları milliyetçi Grek tarihçileri veya Bizantinistler gibi bakmakla anlayamayacağımızı bu noktada hatırlatmak gereği vardır.

1357 yılında beklenmedik bazı olaylar, yazın Orhan'ın 11 yaşındaki küçük oğlu Halil'in Foçalı korsanlar tarafından tutsak edilip kaçırılması ve Süleyman'ın ölümü⁸⁰ Trakya'da Osmanlı başarılarını tehlikeye düşürdü ve Bizans için yeni bir umut kapısı açtı. Bizans tarihçisi Nikeferos Gregoras'ın verdiği ayrıntılara göre Orhan, şehzade Halil'i kurtarmak için İmparatora başvurdu ve şu koşullarla bir anlaşma yapmak zorunda kaldı. Osmanlı Sultanı Bizans'a karşı her türlü saldırıyı durduracak, Trakya'da Kantakuzen'in oğlu Matyas'a yardımdan vazgeçecek, Foça'ya gönderilecek geminin masraflarıyla İmparatorun bütün borçlarını affedecekti. Papa'nın 21 Temmuz 1357 tarihli mektubuna verdi yanıtta İmparator çok iyimser görünüyor hatta Süleyman artık hayatta olmadığından Osmanlıların Trakya'da fethettikleri yerleri geri almayı bile umuyordu.

Bir yıl sonra şehzade Halil 1358 yazında korsanlara verilen fidye karşılığında kurtarılıp İstanbul'a getirildi. İmparator Osmanlılarla barışı sürekli bir hale getirmek için planlar peşinde idi. Orhan'la anlaşarak 10 yaşında kızı İren'i Şehzade Halil'e nişanladı ve onun ilerde Osmanlı tahtına çıkarılması vaadini aldı. Halil, bir yıl sonra 1359'da kendisine yurt verilen İznik'te öbür dünyaya göçtüğünden bu son anlaşma hükümsüz kalacaktır.

Bu tarihlerde Osmanlı Trakya'sında önemli olaylar gündeme geldi. Süleyman'ın ölümü üzerine Orhan, oğlu Murad'ı Lalası Şahin'le Trakya ucuna göndermişti. O tarafta yerleşmiş Türkler, ne bahasına olursa olsun yeni yurtlarını bırakmak istemiyordu. Osmanlı rivâyetine göre Süleyman Paşa ölüm döşeginde gazilere kendisini, Bolayır'da, düşman gelirse mezarını bulmasını diye belirsiz bir biçimde gömmelerini ve yeni yurtlarını asla terk etmemelerini vasiyet etmişti. Bu yanda İmparator, Papa ile temas halinde Türkleri Trakya'dan çıkarmak için planlar yapıyordu. Pierre Thomas, bu defa daha geniş yetkilerle Papa'nın apostolic legat'ı olarak 1359 sonbaharında Venedik kadırgalarıyla İstanbul'a geri

⁷⁷ K. Jirecek, *Geschichte der Bulgaren*, Prag 1876, 309.

⁷⁸ Bizans'ın deniz aşırı ticareti tamamiyle Venedikliler eline geçmiş, Halic üzerinde Perşembe Pazarı yöresinde yerleşmiş Venedikli tüccar gümrük imtiyazına sahipti (Jacoby, "Catalans").

⁷⁹ Âşık Paşa-zâde, 124: " ve H. İnalcık, "Arab Camel Drivers in Western Anatolia in the Fifteenth Century", *Revue d'Histoire Maghrebine*, X, (Tunis 1983), 256-270.

⁸⁰ Osmanlı kroniklerinde çeşitli şekilde anlatılır.

gelmiş, beraberinde Rodos şövalyeleri, Venedikli, Ceneviz ve İngilizlerden oluşan küçükleri beraberinde getirmişti. Bu kuvvet 1355’de de İmparatorun istediği acil yardımı temsil etmekte idi. İmparator, o sırada Osmanlılara karşı (herhalde Trakya’da) savaşta idi. Thomas’ın biyografisini yazan Philippe de Mezieres’e göre⁸¹ haçlılar Bizans kuvvetleriyle birleşerek Çanakkale Boğazı’nda Osmanlıların transit limanı olan Lapseki (Lampsacus)’u zapt edip yakmış, dönerken pusudaki Türklerin saldırısına uğrayarak Thomas başlarında bozgun halinde gemilerine kaçmışlardır. Olay üzerine *Anonim Tevârih-i Âl-i Osman*’ın verdiği ayrıntılar farklıdır.” Osmanlı kaynağı, Hristiyan kuvvetlerinin Trakya’da Saros körfezinde çıkarma yaptıklarını açıklamakla Philippe’nin rivâyetlerinden ayrılmaktadır. Bununla beraber, haçlıların pusudaki gazîler tarafından püskürtüldüğü hakkında verilen ayrıntı tamamıyla Hristiyan rivâyetine uymaktadır. Belki, Hristiyan donanması Çanakkale Boğaz’ından geçerken Lapseki’deki Türklerle bir çatışmaya girmiş, sonra asıl hedef olan Trakya’daki gazilere geriden saldırmak üzere Saros körfezine gitmiş olmalıdır. Kesin olan nokta 1359’da Osmanlılara karşı, küçük de olsa bir haçlı saldırısının yapılmış olmasıdır. Bu tarihte Trakya’da yerleşmiş olan Türkler hakkında Orhan Gazi’nin 1361 tarihli vakfiyesinde ilginç ayrıntılar vardır.

Bizans’ın bu haçlı girişiminin suya düşmesinin ardından 1359-1361 yıllarında Trakya ucunda Şehzade Murad ve Lala Şahin kumandası altında Osmanlı kuvvetlerinin Edirne’yi almak için geniş askerî harekâta giriştikleri görülecektir. 1360 yılı başlarında İstanbul’da Kantakuzen yandaşlarının İmparator Yuannis’e karşı Lala Şahin’le işbirliği halinde bir suikast düzenledikleri söylentisi İtalya’ya kadar geldi. Osmanlıların böylece İstanbul’u ele geçirmek istedikleri vurgulanıyordu. İtalyan kronikçisi Matteo Vilani⁸² 1359’da Türklerin İstanbul surları önünde görüldüğünü bildirir. Osmanlı *Anonim Tevârih-i Âl-i Osman*’da⁸³ H. 761 yılında (23 Ekim 1359-13 Ekim 1360) Murad idaresindeki kuvvetlerin “İstanbul civarında” bir hisarı kuşattığını kaydetmiştir. Stratejik bir zaruret olarak Murad ve Lala Şahin, Edirne üzerine son bir saldırıdan önce gerilerini güvenceye almak için ilkin İstanbul-Edirne yolu üzerindeki Bizans kalelerini ele geçirmek zorunda idiler. Bu harekât üzerinde Osmanlı kronikleri ayrıntılı bilgi sağlamaktadır.

Rumeli Ucları ve Gazi Beyler

Osmanlı Sultanı Anadolu’da Dâru’s-Saltana Bursa’da otururken Rumeli’de alınan toprakların savunulması ve yeni fetihlerle sınırların ileri götürülmesi görevi uclarda gazi beylere verilmişti. Uc, Hristiyan dünyasına İslâm fıkhdındaki terimiyle dâru’l-harb’e (savaş bölgesi) karşı gazâ, cihâd, kutsal savaş, her Müslüman için bir farz-ı kifâye’dir zorunlu olmamakla beraber İslâm’ın görevlerinden biridir. Dâru’l-İslâm saldırıya uğrarsa her yetişkin erkek için gazâ farz-ı ayn olur, yani savaşa gitmek dinî bir ödevdir. Gaza ödevini yerine getirmek için de Bursalı zengin bir tüccar yirmi genci para ile sefere göndermişti. Gazâ sırasında alınan ganimet en helâl maldır. Kroniklere göre Edirne’de üç-şerefeli câmiini helâl mal ile yapmak isteyen II. Murad Eflak seferini yapmıştır.

XIV. yüzyılda Müslümanlara dinî görevlerini öğretmek üzere Türkçe yazılan ilm-i haller gaza ve ganimet üzerinde dinî emir ve kuralları açıklamıştır.

Bizans’a ait Karadeniz limanları Anchialus (Osmanlı Ahyolu, şimdi Pomorie), Mesembria (Osmanlı Misivri, şimdi Nesebar) Bizans iç kargaşalıkları ve Osmanlı istilâsı? Sırasında Bulgarlar tarafından işgal edilmiş bulunuyordu. V. Yuannis bu zengin limanları geri almak için Macarlarla ittifaka karar verdi. Dalmaçya’dan Karadeniz’de Tuna ağzına kadar bir İmparatorluk kurma plânını gerçekleştirmek için Macar Kralı I. Louis 1362-1364 yıllarında Tuna’nın sağ kolunda Bulgar toprakları üzerinde egemenliğini yaymaya çalışıyordu.



⁸¹ N. Iorga, Osmanlılara karşı Haçlılar üzerindeki ilk önemli eserini bu biyografi üzerinde yazmıştır. Iorga Thomas ve küçük haçlı ordusunun Osmanlılara karşı harekâtı şüphe ile karşılamaktadır. Oysa Osmanlı *Anonim Tevârih-i Âl-i Osman*’ın (Yay. Giese) verdiği bilgiler, bu harekât hakkında her türlü şüpheyi ortadan kaldırmaktadır.

⁸² “Istoria”, *RSS*, (Milan 1729), 549-550. Aynı tarihçi 1358’de Rodos şövalyelerinin Trakya kıyılarına akından dönmekte olan 29 gemilik bir “Türk” donanmasını vurduğunu kaydeder.

⁸³ (Yay. Giese), s. 18.

1365 yılında Osmanlılara karşı bir haçlı seferi için Avignon'da bulunan Bizans elçisi orada Layoş'un elçisiyle buluştu. Papa V. Urban 1366'da Osmanlılara karşı yapılmasını ilân ettiği (22 Ocak 1366 tarihli emirname) haçlı seferi için güçlü Macar Kralı'nı sefere katılmak için teşvik etti. O kış Bizans İmparatoru bizzat Buda'yı ziyaret etti. Bulgar Çarı Ivan Alexandr (1331-1371) Osmanlılarla ittifaktan başka çare kalmadığını görüyordu. Sultan Murad Rumeli'deki kuvvetlerine karşı ve Türk ücretli askerine, Tuna üzerinde Macar Kralı'na, Karadeniz kıyılarında Bizans'a karşı Bulgar Kralı yanında savaşma izni verdi. Böylece 1365-1367 yıllarında Osmanlı Türkleri ilk kez Tuna yahılarında göründüler ve Macarlarla savaştilar. 1367'de Osmanlı kuvvetleri Bulgar ordusuyla birlikte Macarlar eline geçmiş olan Tuna Bulgaristan'ın kapısı Vidin'e kadar gittiler (1367). Buna karşı kral Eflak voyvodası I. Vlad (1360-1372) yardım istemek zorunda kaldı. Papa'nın haçlı çağrısı üzerine Bizans İmparatorunun bir kuzeni olan Savva kontu VI. Amadeo kumandasında yirmi kadırgadan oluşan bir haçlı kuvveti Çanakkale'ye geldi ve Gelibolu'yu ele geçirdi (Ağustos 1366). Oradan Karadeniz'e geçip Anchialos Sozopolis ve Mesembria'yı zapt etti (Ekim 1366) Varna'yı kuşattı ve plân gereğince Macar kralının haçlı ordusunu bekledi. Kont, Gelibolu dahil zapt ettiği yerleri İmparatora teslim etti. Açıkça haçlı plânının amacı, Bizans'ın umduğu gibi Trakya'yı da alıp Türkleri Avrupa'dan çıkarmaktı. Fakat Macar Kralı'nın haçlı plânı ilkin Vidin'de yerleşmek, Balkanları istilâ edip Ortodoks halkı Katolikliğe sokmak ve İstanbul'a zapt etmek şekline dönüşüyordu. Kral, 1366'da ilkin güney Transilvanya eyaletleriyle Vidin'den oluşan bir "Bulgaria" hanlığını kurarak plânını açıklamıştı. Macar Kralı'nın Türklerden daha tehlikeli bir duruma geldiğini gören İmparator 1367 ilkbaharında Bulgar çarı ile acele barış yaptı. Bulgarlar Osmanlı yardımı ile Vidin'i geri aldılar⁸⁴. Bu gelişmeler son derece ilginçtir. Bizans ve Balkan Ortodoks halkı için, Papalığın plânları Osmanlılardan daha az tehlikeli görünmüyor ve bu halk için Katolik batılılarla Müslüman Türkler arasında bir seçim yapmak zaruretini gündeme getiriyordu. Osmanlılar, Ortodoks kilisesinin koruyucusu olarak ortaya çıkmakla öbür yandan Rumeli uc kuvvetleri veya ücretli Türkmen askeri vaktiyle Kantakuzen için olduğu gibi, Balkanlarda başlıca bir denge unsuru haline gelmiş bulunuyordu. Sonuç olarak, Osmanlılar artık bir istilâcı değil bir balkan devleti olarak rol oynamaya namzet görünüyordu.

Çirmen'de ezici Osmanlı zaferi Bizans'ta ve Avrupa'da derin bir kaygı ile karşılandı ve abartılı söylentilere yol açtı. Türklerin İtalya'yı istilâ edecekleri bu söylentiler arasında idi⁸⁵. Papa; Fransa, İngiltere ve Flandr'a gönderdiği çağrılarda Türk tehlikesinden söz ederek bir haçlı seferinde birleşmelerini istedi. Krallarla, İmparator ve Levant'taki öbür hükümdarlar Yunanistan'da Theb'de bir araya gelip haçlı seferi için hazırlıkları görüşülecekti. Ama bu toplantı asla gerçekleşmedi. Yalnız Macar kralı işi ciddiye alarak haçlı seferi hazırlıklarına girişti ve ordusunu götürmek üzere Venedik ve Raguza (Dubrovnik)'ya kendisi için kadırgalar yapılmasını ısmarladı. Aslında Kral, Osmanlıların güneyde kazandıkları bu zaferi kendi Balkan tasarıları için sömürmek ve Sırbıya, Bosna ve Bulgaristan üzerine egemenliğini kurmak için kullanmak arzusunda idi. Onun haçlı seferi Balkanların şizmatik (Ortodoks) halkını Katolikleştirmek için bir sefer olacaktı. Daha Mayıs 1356'da, Stefan Duşan'ın Sırp İmparatorluğu dağılma sürecine girdiği zaman Macar Kralı "şizmatiklere" karşı bir haçlı seferi ilân etmişti⁸⁶. Onun himayesi altında Fransisken rahipleri bu işe girişmişlerdi. Aslında biri Kuzeyden öteki Güneyden Macar Kralı ile Türkler Balkan İslav Ortodoks halklarını sıkıştırıp, egemenlikleri altına alıyorlardı. Bu gelişme, Macarlarla Türklerin sonunda Tuna üzerinde karşı karşıya gelecekleri güne, 1390'lara kadar böyle sürüp gidecektir.

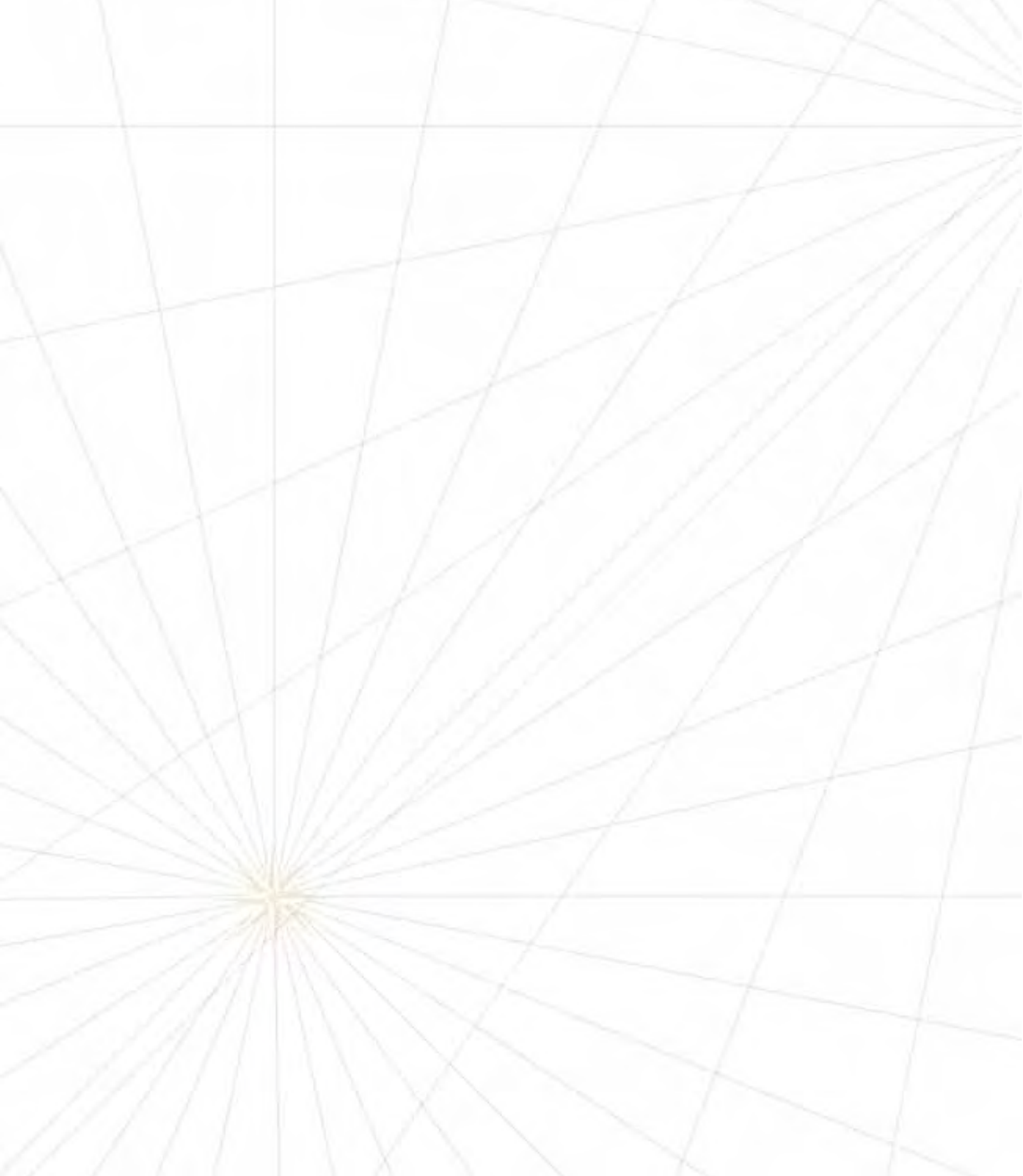
1371-1394 döneminde Bizans'ı korumakta hayati önemi olan güçlü iki deniz devletinin, Ceneviz ve Venedik'in, yeni bir savaşa (1378-1381) sürüklenmeleri de Osmanlı ilerlemelerine yardım eden önemli bir gelişme olarak hesaba katılmalıdır.

⁸⁴ Macar Kralı'nın sözde haçlı seferi için bkz. G.I. Bratianu, "Expedition de Louis I de Hongrie Centre le prince de Valachie Radm I Bassarab", *Revue Historique du Sud-est Europeen*, II (1925), 4-6.

⁸⁵ K. Setton, *The Papacy*, I, 328-329.

⁸⁶ Alfons Huber, "Ludwig I. Von Ungarn und die umgarischen Vassallenländer", *Archiv für österreichische Geschichte*, LXVI (1884), 27.

1376 Ekim’inde Venedik, İmparator V. Yuannis’i Tenedos adasını kendisine bırakmaya iknâ etmişti. Çanakkale Boğazı ağzında stratejik durumu son derece önemli olan adanın Venedik egemenliği altına girmesi, Ceneviz’in Karadeniz’deki kolonileriyle ulaşımını tehdit altına sokmaktaydı. Bu hayati tehlike karşısında Ceneviz ve Osmanlılar işbirliği halinde Andronicus’un İstanbul’da Bizans tahtını ele geçirmesine yardım ettiler. Genç İmparator, Amadeo’nun haçlı seferi sayesinde 1366’dan beri Bizans tekrar kontrolü altına geçmiş bulunan Gelibolu’yu Osmanlılara geri verdi (1377 başları) Bizans’ta Batı haçlı yardımına bel bağlayan hizip karşı geldiyse de halk ve senato bu kararı onayladı. 1371’de Sultanın bir haraçgüzarı olduğundan beri Bizans’ta Osmanlı nüfuzu hayli artmış görünmektedir. Andronicus’a karşı Venedik, yaşlı İmparator tarafını tuttu. Yuannis, Osmanlı sultanına önemli yeni ödünler vermek suretiyle yeniden tahta oturdu (Temmuz 1379). Katlanmak zorunda kaldığı ağır koşullar sultanın yıllık haracı artırıyor ve İmparator sultanın seferlerine bir askeri kuvvetle katılmayı kabul ediyordu.



Türklerin Bizans ve Venedik’le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri (XI-XIV. Yüzyıllar)

Mustafa DAŞ*

Türklerin Anadolu’yu yurt edinmeleri sürecinde denizlerden ve denizcilikten uzak durdukları yargısı genellikle tarihi bir gerçek gibi kabul edile gelmiştir. Oysa kaynakların bütün yönlerini açıkça görmemize izin vermedikleri, 1071 Malazgirt savaşını izleyen yirmi beş yıllık dönem içerisinde Anadolu’daki gelişmeler, Türklerin denizlere hiç de kayıtsız kalmadıklarını ortaya koymaktadır. Anadolu’da Türk denizciliğinin doğuşu ve gelişmesini üç evrede incelemek mümkündür: XI. yüzyılın sonlarında yaşanan ilk denizcilik denemeleri evresi; XIII. yüzyılda Türkiye Selçuklularının denizlere açılma evresi; XIII yüzyılın ikinci yarısı ve XIV. yüzyılda Batı Anadolu Türkmen Beyliklerinin denizciliği geliştirme evresi.

Türkler, kısa süre içerisinde Marmara ve Ege sahillerine ulaşarak Anadolu’nun tamamını askerî olarak denetim altına almışlar ve fethettikleri yerlerde siyasî yapılanmaya giderek varlıklarını sağlamlaştırmaya çalışmışlardır. 1075’te İznik’i zapt eden Süleyman Şah, 1081’de Bizans İmparatoru Aleksios Komnenos’la barış anlaşması yapmış ve böylece Anadolu’da Selçuklu devletinin varlığı Bizans tarafından resmen tanınmıştı¹. Bu şekilde Anadolu tarafından Bizans’a yönelik bir tehlikenin artık kalmadığını düşünen İmparator Aleksios, Balkanlara geçerek başta Norman tehdidi olmak üzere Batı’daki işlerle meşgul olmaya başlamıştı. Fakat bir süre sonra Anadolu’da yaşanan bir gelişme, İmparatora planlarını yeniden gözden geçirmesini ve Anadolu işlerine öncelik vermesini gerekli kıldı. Çünkü Türkler Güney Marmara’da bir donanma inşa ediyorlardı.

Süleyman Şah’ın ölümünden sonra İznik’te Selçuklu yönetiminin başına geçen Ebu’l-Kasım, Bizans’la yapılan anlaşmayı bozarak, Marmara kıyılarına ve İstanbul boğazına yönelik akınlar başlattı². Bizans İmparatoru Aleksios Komnenos, bu akınları etkisiz kılmak için kara birlikleriyle önlem almaya çalışırken Ebu’l-Kasım’ın denizden yaptığı girişim karşısında şaşkına döndü. Kios’u zapt eden Selçuklular, burada gemiler inşa ettirmeye başlamıştı³. Türklerin ele geçirdikleri Kios’a Gemilik (Gemlik) adını vermeleri üzerinde düşünülmesi gereken bir konudur. Türkler arasında birçok yerleşim yeri veya coğrafi ismin Grekçesinden yapılan Türkçe uyarlaması kullanılırken Kios’un, Gemilik olarak adlandırılmasını, en azından burasının denizcilik ve gemi inşası için taşıdığı değer Türklerce takdir edildiğinin bir göstergesi olarak kabul edilebilir. Ebu’l-Kasım’ın burada yeni bir tersane kurup kurmadığını bilmiyoruz. Türkiye Selçukluları yönetiminde ilk faaliyete geçen tersane şüphesiz burasıydı; ama bu tersane yeniden mi kuruldu yoksa Bizanslılardan mı alındı? Bu sorulara konuyla ilgili tek kaynağımız olan Anna Komnena açık bir yanıt vermiyor. Aynı şekilde gemi inşa edecek usta elemanlar ve gemileri yüzdürecek denizciler nasıl temin edildi veya kimlerdi? Bu sorular da ne yazık ki yanıtsız kalıyor. Bununla birlikte Bizans döneminde bir deniz üssü olduğu düşünülürse, burada önceden bir tersanenin bulunduğu yargısına varılabilir. Usta elemanlar ve denizciler de muhtemelen yerli Bizanslılardı. Ebu’l-Kasım’ın inşasına başlattığı donanmayla ilgili olarak Anna Komnena’nın verdiği ayrıntı şöyledir:

* Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Bu anlaşmanın Haziran 1081’den önce yapılmış olması gerekir; zira 17 Haziran 1081 tarihli bir belgede, Bizans İmparatorunun Selçuklu Sultanından, Normanlara karşı yardım istediği belirtilmektedir (F. Dölger, *Regesten*, nr. 1065, 1069).

² O. Turan, *Selçuklular zamanında Türkiye*, İstanbul 1984, s. 84.

³ Anne Comnène, *Alexiade*, I-III, (ed. B. Leibe), Paris 1943, II, 79; Anna Komnena, *Alexiade*, *Anadolu’da ve Balkan Yarımadası’nda İmparator Aleksios Komnenos Dönemi’nin Tarihi, Malazgirt’in Sonrası*, (çev. B. Umar), İstanbul 1996, s. 198; H. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, Paris 1968, s. 183.

O [Ebu'l-Kasım] Bizanslıların egemenlik esasına göz dikmişti; ya onu, ya da, o olmazsa, tüm kıyıları ve adaları ele geçirmek istiyordu. Bu amaçla, önce, korsan gemileri yaptırmaya girişti; çünkü Kios'u zapt etmişti ve gemilerin orada yapımı bitince, tasarıları artık gerçekleşecekti; hiç değilse kendisi böyle düşünüyordu. Ama bu da İmparatorun gözünden kesinlikle kaçmadı. Hemen, iki dizi kürekli savaş gemileri, üç dizi kürekli ve el altında bulunan diğer gemileri donattı; sonra Manuel Boutumites'i filo komutanı atayıp, onu Ebu'l-Kasım üzerine gönderdi ve Boutumites'e, Ebu'l-Kasım'ın inşa halindeki gemilerini, şimdi hangi halde bulunurlarsa bulunsunlar; olabildiğince tez elden ateşe vermesini emretti"⁴. "Boutumites, denizden, anlatılmayacak kadar çabuk biçimde çıkageldi ve Ebu'l-Kasım'ın gemilerini ateşe verdi"⁵.

Türkiye Selçuklularının ilk donanma kurma girişimi bu şekilde sonuçlandı. Bu girişimin 5 Haziran 1086 ile Nisan 1087 arasında gerçekleştiğini kabul edebiliriz. Zira Ebu'l-Kasım, 5 Haziran 1086'da yapılan Ayn Seylem savaşında, Süleyman Şah'ın ölümü üzerine Selçuklu iktidarına sahip olmuş ve Emir Por-suk'un Nisan 1087 öncesinde gerçekleştirdiği Anadolu seferinden önce de Bizans'la anlaşma yapmıştı⁶.

Denizcilikte Bir Öncü: Çaka Bey

Anadolu'da Türk denizciliğinin gerçek öncüsü Çaka'dır. İlk Türk donanmasını inşa ettirmesi ve Bizanslılara karşı ilk deniz savaşını kazanması gibi başarılarından ötürü Türk tarihinin en mümtaz şahsiyetleri arasında yer alan Çaka'nın adı ve etkinlikleri konusunda en ayrıntılı bilgileri bize Anna Komnena sunmaktadır. Bizanslı bir diğer tarihçi Zonoras⁷ ve dönemin birkaç kaynağında Çaka Bey'e ilişkin kimi verilere rastlasak da, bu bilgiler tatmin edici ve yeterli olmaktan çok uzaktırlar. Çaka Bey'in hayatı ve fetihleri üzerine kaynakların azlığı ve veri yetersizliği birçok konunun ve sorunun aydınlatılmasını engellemektedir⁸. Bu nedenle Çaka Bey üzerine yazılanların çoğu birbirinin tekrarı gibidir. Fakat her yeni çalışma var olan verileri yorumlamada az ya da çok farklı bir bakış açısı sunabileceğinden, bilinen kaynaklar ışığında Çaka Bey'in hayatı ve denizcilik faaliyetlerini yeniden değerlendirmek şüphesiz faydalı olacaktır.

Bizans kaynaklarında Çaka ismi, Çahas veya Tzakhas şeklinde geçmektedir. Akdes Nimet Kurat, bu telaffuz ve yazım şeklinin aslında Türkçe Çağa olabileceğine dikkat çekmiştir⁹. Fakat İbrahim Kafesoğlu, gayet ikna edici açıklamalarla bu adın aslının Çakan olduğunu izah etmiştir. Buna rağmen Türkçe yazımında Çaka şekli son derece yaygınlık kazanmış ve bir de bey sıfatı eklenerek Çaka Bey şekli tercih edilir olmuştur¹⁰.

Çaka Bey tarih sahnesine 1071 Malazgirt zaferi sonrasında Bizans iktidarı için yaşanan taht mücadeleleri sırasında çıkmaktadır. 1078 yılında Selçuklu Türklerinin yardımıyla İmparatorluğunu ilan eden Nikephoros Botaniates'le birlikte Çaka adını kaynaklar zikrediyor¹¹. Anna Komnena'nın Çaka Bey'in kendi ağzından naklettiği bilgiye göre, o, Bizans'a karşı yapılan akınlar sırasında, gençliği ve acemiliği nedeniyle Bizanslı komutan Aleksandros Kabalikos'a esir düşmüştü. Kabalikos, esir aldığı Çaka Bey'i İmparator Nikephoros Botaniates'e sunmuş, o da bu Türk gencinin yeteneğini sezerek sarayına almıştı. Botaniates 1078-81 tarihleri arasında hüküm sürdüğüne göre, Çaka Bey'in Bizans sarayındaki tutsaklığı bu yıllardadır. Botaniates'in yanında Çaka Bey'e büyük itibar gösterildiği ona *protonobilismus* (en soyluların birincisi) unvanının verildiği ve iyi bir şekilde yetişmesi için gerekli her türlü özenin gösterildiği anlaşılmaktadır. Bu şartların elvermesiyle Çaka Bey, Grekçe ve Latince'yi çok iyi derecede öğrenmişti¹².

⁴ Anna Komnena, *a.g.e.*, s. 198.

⁵ Anna Komnena, *a.g.e.*, s. 199.

⁶ Turan, *a.g.e.*, s. 85.

⁷ Zonoras, *Ioannis Zonarae epitomae historiarum libri XIII-XVIII*, (ed. T. Büttner-Wobst), Bonn 1897.

⁸ Çaka Bey üzerine yapılmış iki çalışma: A. Nimet Kurat, *Çaka Bey, İzmir ve Civarında Adaların İlk Türk Beyi M. S. 1081-1096*, Ankara 1987; M. İlgürel, "Çaka Bey", *DİA*, VIII, 186-188.

⁹ Kurat, *Çaka Bey*, s. 39-41.

¹⁰ İ. Kafesoğlu, "Selçuklu Çağındaki İzmir Türk Beyi'nin Adı: Çaka mı, Çağa mı, Çakan mı?", *Tarih Dergisi*, 34 (1984), s. 55-60.

¹¹ Nikephoros Botaniates'i Selçuklu Sultanı Süleymanşah iktidara taşımıştı, bkz. Y. Ayönü, "Selçuklu Bizans ilişkileri", *Türkler*, Ankara 2002, VI, 600; O. Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul 1984, s. 54-55.

¹² Anne Comnène, *Alexiade*, II, 114; Anna Komnena, *Malazgirt'in Sonrası*, s. 232-233.

Bu bilgilere ek olarak Zonoras'ın Çaka'yı, "asalet sınıfından, kahraman ve büyük Türk" sıfatlarıyla tanıtmaması¹³, onun kökeni konusunda araştırmacıları bazı tahminler yapmaya götürmüştür. Bu bilgileri değerlendiren başta Akdes Nimet Kurat olmak üzere araştırmacıların hemen tamamı, onun esir düşmeden önce Anadolu'da fetihlerde bulunan bir Türk beyi olduğunu kabul etmektedirler¹⁴. Anna Komnena'nın Çaka Bey'in ağzından, esir düşmesinden önce "bütün Asya'yı (Anadolu'yu) savaşıarak geçmiş olduğunu beyan etmesi, bu tespiti doğrulamaktadır.

Anadolu'nun Türkler tarafından fethine ilişkin önemli kaynaklardan *Danışmend-nâme*'de, Orta Anadolu'dan İstanbul'a kadarki alanda gazalar yapan gaziler arasında bir Çavuldur Çaka'dan söz edilmektedir¹⁵. Oğuzların Çavuldur boyuna mensup olması kesin gözüken bu Çaka ile Bizans'a esir düşen Türk beyinin aynı kişi olabileceğine Mükrimin Halil Yınanç¹⁶ ve Akdes Nimet Kurat¹⁷ işaret ederken, Osman Turan biraz daha kesin ifadelerle iki şahsiyetin aynı kişi olduğunu kabul etmektedir¹⁸. *Danışmend-nâme*'de adı geçen Çavuldur Çaka ile denizci Çaka Bey'in aynı kişi olmaları ihtimali bulunsun da gerek *Danışmend-nâme*'de veya başka bir kaynakta bunu kesinlikle doğrulayan bir kanıt bulunmamaktadır.

1081 yılında Bizans tahtına I. Aleksios Komnenos'un çıkması Çaka Bey'in Bizans başkentindeki durumunu ve mevkiini sarstı. Yeni İmparator, Çaka Bey'e Nikephoros Botaniates tarafından verilen tüm imtiyazları kaldırdı. Onun böyle bir davranış içerisine girmesinin nedenini bilemiyoruz. Belki Çaka'nın Botaniates'e bağlı kalacağı endişesi, belki de Bizans'ın içinde bulunduğu kargaşa ortamından Çaka Bey'in kendi adına yararlanmayı düşünmesi, Aleksios Komnenos'un onu dışlamasına yol açmış olabilir. Bir imparatorluk kurarak kendisini imparator ilan etmek istemiş olması bunun bir göstergesidir¹⁹. Her halükârda Bizans'taki iktidar değişikliği sonrasında Çaka Bey'in İstanbul'dan ayrılıp İzmir'e geldiği ve bu kent ve çevresinde egemenliğini kurduğu bilinmektedir. Fakat İzmir'de tam olarak hangi tarihte geldiğini ve egemenliğini nasıl tesis ettiğini belirleme olanağına sahip değiliz. Çaka Bey'in İzmir'e hâkim olarak beylik kurmasında, A. Nimet Kurat, Bizans merkezi iktidarının Balkanlar'daki Peçenek ilerleyişi ile meşgul olmasını kolaylaştırıcı bir etken olarak değerlendirmektedir²⁰. Fakat J. Claude Cheynet, yıllardır kargaşa ve çatışma ortamını yaşamış olan Anadolu'daki Bizans halkının, istikrar arayışına dikkat çekmektedir²¹.

Çaka Bey, İzmir'de ilk iş olarak bir donanma inşa ettirdi. Bu donanmanın inşasında oradaki yerli Bizanslı ustaların kullanıldığı Anna Komnena'nın kayıtlarından anlaşıyor²². Ancak Anna'nın, Çaka Bey'e gemiler inşa ettiğini söylediği İzmirli gemi ustasının adını herhangi bir kaynakta tespit edebilmek mümkün olamıyor. Çaka Bey'in yaptırdığı donanma, üstü kapalı olan ve *dromon* (çektiri) tabir edilen gemilerden oluşmaktaydı. Bu donanmanın kalifiye personeli yerli Bizanslılardan, savaşçıları Türklerden oluşuyordu. Çaka Bey'in meydana getirdiği Batı Anadolu'daki bu ilk Türk donanması üzerine bilgilerimiz genel hatlarıyla bunlardan ibarettir. Donanmanın nasıl ve tam olarak ne zaman inşa edildiği konusunda ne yazık ki daha fazla ayrıntıya sahip olamıyoruz. Deniz kuvvetlerinin tarihi üzerine son çalışmalardan birini gerçekleştiren Halil N. Hatipoğlu, Çaka Bey'in bu donanmayı Efes tersanesinde 1081 yılında inşa ettirmiş olduğunu ve kırk kadar gemiden oluştuğunu kaydediyor²³. Fakat onun çalışmasında bu sonuçlara hangi tarihi verilere dayanarak ulaştığını belirlemek mümkün olamıyor. Oysaki konuyla ilgili tek kaynağımız olan Anna Komnena, "çok sayıda [dromon türü] gemiye ve kırk tane de avcı gemisine sahip olunca" akınlara başladığını yazıyor²⁴.

Çaka Bey'in donanmasının ilk fethettiği yer Urla (Klazomenai) oldu. Daha sonra Foça üzerine yönelen Çaka Bey, burasını da güçlük çekmeden zapt etti. Buradan da Midilli'ye yöneldi. Adanın yönetimini elinde bulunduran Kourator Alapos'a ulak gönderilerek teslim olması istenince, adı geçen şahıs karşı

¹³ Zonoras, *a.g.e.*, s. 737.

¹⁴ Kurat, *Çaka Bey*, s. 41; Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, s. 88.

¹⁵ İ. Melikoff, *La Geste de Melik Danışmend*, Paris 1960, I, 85, 118, 122.

¹⁶ Yınanç, *Anadolu'nun Fethi*, s. 127.

¹⁷ Nimet Kurat, *Çaka Bey*, s. 41.

¹⁸ Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, s. 88.

¹⁹ Anne Komnena, *Alexiade*, II, 158, 165; J. C. Cheynet, *Pouvoir et Contestations à Byzance (963-1210)*, Paris 1996, s. 93.

²⁰ Kurat, *Çaka Bey*, s. 42-43.

²¹ Cheynet, *a.g.e.*, s. 408-409.

²² Anna Komnena, *Alexiade*, *Malazgirt'in Sonrası*, s. 229-230.

²³ H. N. Hatipoğlu, *Orta Çağda Akdeniz'de Deniz Güçlerinin İncelenmesi, Anadolu'da İlk Türk Denizcilik (Umur Bey'in Epir Harekati)*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi İstanbul 2005, s. 87-88.

²⁴ Anna Komnena, *Alexiade*, *Malazgirt'in Sonrası*, s. 230.



koyamayacağını anlamış ve çareyi bir gece vakti İstanbul'a kaçmakta bulmuştu. Böylece Midilli kan dökülmeden Çaka Bey'e teslim olmuştu²⁵.

Çaka Bey Midilli'yi fethettikten sonra Sakız Adası'na da asker çıkardı ve bu adayı da hâkimiyeti altına aldı. O muhtemelen ertesi yıl Sisam ve Rodos adalarına asker çıkararak bu iki adayı da mülküne katmış olmalıdır²⁶. Zira Ege Denizi'nin irili ufaklı adaları İzmir Türk Beyliği'nin egemenliği altına girmiş bulunuyordu.

Doğu Ege adalarının Çaka Bey tarafından fethedildiği haberi İstanbul'a ulaştığı zaman Bizans İmparatoru I. Aleksios Komnenos, Çaka Bey'e karşı harekete geçme zorunluluğu duydu ve Niketas Kastamoniates komutasındaki bir donanmayı ona karşı gönderdi. Bizans donanmasının sayısı, ne tür gemilerden ve kaç askerden oluştuğu gibi sorulara yanıt verme imkânı şimdilik yok gibi görünüyor. Anna Komnena, Niketas Kastamoniates'in gönderildiğini ve bu kişinin Çaka ile giriştiği çarpışmada mağlup olduğunu ve getirdiği birçok geminin Çaka Bey'in eline geçtiğini kaydetmekle yetiniyor²⁷. Türk donanmasının Ege sularında kazandığı bu ilk deniz muharebesi Sakız Adası ile Çeşme arasındaki Koyun Adaları civarında cereyan ettiği için "Koyun Adaları Muharebesi" adıyla anılmaktadır. H. Hatipoğlu, bu çarpışmadaki Çaka Bey'in kuvvetlerini 17 çektiri ve 33 yelkenliden oluşan 50 parçalık donanma olarak tespit etmiştir²⁸. Çarpışmanın Türk kuvvetlerinin üstünlüğü ile sonuçlandığı şüpheye yer vermeyecek derecede açıktır. Fakat çarpışmanın cereyanı, izlenen taktik ve stratejiler konusunda hiçbir ayrıntıya sahip değiliz. Diğer taraftan muharebenin gerçekleştiği tarihi Halil N. Hatipoğlu 19 Mayıs 1090 olarak belirlemiş bulunuyor. Fakat 19 Mayıs tarihi mutlu bir tesadüf mü yoksa bir tahminden mi ibaret bunun netleştirilmesi gerekiyor²⁹. Bizans kaynağı Zonaras'ın belirttiğine göre Çaka Bey bu muharebeden sonra, Sisam ve Rodos Adası'na karşı da akınlar düzenleyip buraları da yeniden itaat altına almıştır³⁰.

Koyun Adaları muharebesinde Bizans kuvvetlerinin yenilmesi üzerine İmparator Aleksios'un bu defa Bizans'ın asalet sınıfından Konstantinos Dalassenos komutasında ikinci bir donanma gönderdi. Opus adlı bir komutan da Dalassenos'a yardımcı yapıldı ve onlara 500 kadar Flandre'lı şövalye de refakat etti. Bizans kuvvetleri arasında ücretli Peçenek ve Uzların da bulunması kuvvetle muhtemeldir. Dalassenos doğrudan Sakız üzerine yürüyerek, adada Türklerin elinde bulunan müstahkem mevkiileri kuşattı³¹. Çaka Bey bu durumu öğrenince hem karadan hem de denizden Sakız adasına doğru harekete geçti. Çaka'nın ilerleyişi üzerine Dalassenos yardımcısını ona karşı göndermiş ve rastlanıldığı yerde Çaka ile çarpışmaya girmesini emretmişti. Bu sırada Çaka Bey, karadan ilerleyen kuvvetlerine paralel bir şekilde sahilden ilerlemeyi bırakarak Sakız'a doğru açılmakta iken Bizans gemileriyle karşılaştı. Opus idaresindeki Bizans kuvvetleri, Çaka Bey'in kuvvetlerine karşı çarpışmaya girmeye cesaret edemeyerek kaçtı. Anna Komnena'nın belirttiğine göre bu harekât sırasında Çaka Bey, savaş düzeninin bozulmaması ve muhtemel kaçışları önlemek için gemileri birbirlerine zincirle bağlattı³², böylece Bizans gemilerini Sakız limanında sıkıştırdı ve Sakız kalesine karşı karadan hücumla geçti. Karşı koymaya çalışan Flandre'lı şövalyelerin yenilmesiyle, durumun kendisi için tehlikeli bir hal aldığını gören Konstantinos Dalassenos, kaleden kaçarak Sakız'ın küçük bir müstahkem mevki olan Bolissos'a sığındı. Eğer Anna Komnena'nın verdiği bilgi doğrudysa bu mücadeleler sırasında Çaka Bey, Bizanslılar safında bulunan Peçenekler ve Uzlarla işbirliği yapmış, Bizanslıların hareket planlarını önceden öğrenmişti³³. Anna Komnena'ya göre Dalassenos, bu müstahkem mevkide durumunu düzeltmeye çalışırken, Çaka Bey kendisiyle görüşmüş, İmparatora iletilmek üzere isteklerini bildirmişti. Bu görüşme sırasında aralarında geçenleri Anna eserinde aktarmakta ve Çaka Bey'in ağzından onun biyografisine ilişkin çok değerli bilgiler vermektedir. Eğer Anna Komnena'ya inanmak gerekirse Çaka Bey bu görüşmeden sonra daha büyük kuvvetler getirmek

²⁵ Kurat, *Çaka Bey*, s. 46.

²⁶ Kurat, *Çaka Bey*, s. 46.

²⁷ Anna Komnena, *Alexiade, Malazgirt'in sonrası*, s. 230.

²⁸ Hatipoğlu, *a.g.e.*, s. 89.

²⁹ Anna Komnena'nın *Alexiade*'ni Türkçeye çeviren Bilge Umar, çevirisinde bu muharebenin 1088-1089'da olduğunu bir dipnotla işaret ediyor fakat kaynak belirtmiyor, Anna Komnena *Alexiade, Malazgirt'in sonrası*, s. 230 dipnot 4.

³⁰ Zonaras, *a.g.e.*, s. 737.

³¹ Anna Komnena, *Alexiade, Malazgirt'in sonrası*, s. 230-231.

³² Anna Komnena, *a.g.e.*, s. 231.

³³ Anna Komnena, *a.g.e.*, s. 231.

üzere, gizlice Sakız'dan ayrılmış ve Konstantinos Dalassaneos Sakız kalesini zapt edip buradan Midilli'ye geçmişti³⁴.

Durumun Anna Komnena'nın anlattığı gibi Bizans lehine dönmesi çok sonra olacaktır. Sakız'da Konstantinos Dalassanos kuvvetleriyle vuku bulan çarpışmalardan sonra Çaka Bey'in İzmir ve Efes tersanelerinde yeni gemiler inşa ettirerek, daha büyük bir donanma oluşturduğu anlaşıyor. Yeni inşa edilen bu donanmanın *dromon* hücum gemileriyle iki ve üç sıra kürekli teknelerden oluştuğunu Hatipoğlu tespit etmiş bulunuyor³⁵. Askeri hazırlıklarına paralel olarak Çaka Bey'in Balkanlardaki Peçenekler ve Anadolu'daki Selçuklu yöneticileriyle de görüşmeler yaparak Bizans'ı hem Trakya'dan hem denizden hem de Anadolu'dan, Türk kışkacıyla kuşatma altına almayı planlıyordu³⁶. Bu konuyla ilgili olarak Anna Komnena, Peçeneklerin İstanbul önlerine kadar nasıl ilerledikleri ve Trakya'yı kasıp kavurdıkları hakkında bilgi verdikten sonra Çaka Bey'in onlarla temas kurmasını Bizans için durumu daha vahim bir hale getirdiğini kaydediyor³⁷; Çaka Bey'in oluşturduğu yeni donanma ile kontrolü altındaki adaların dışında kalan adaları da yakıp yıktığını, İmparatorluğun Batı illerini zapt etme hesapları yaptığını ve Peçenekleri Gelibolu yarımadasını işgal etmeleri için teşvik ettiğini anlatıyor.

Bizans yönetimi, Peçeneklere karşı bir başka Türk topluluğu Kumanları kullandı. Kuman-Bizans güçleri 29 Nisan 1091 tarihinde, Enez yakınlarında yaptıkları savaşta Peçenekleri feci bir yenilgiye uğrattılar. Peçenekler vahşice bir kıyıma uğradıktan sonra tarihî gelişmelerde belirleyici olma özelliklerini tamamen yitirdiler³⁸. Bizans'ın Kumanları Peçeneklere karşı harekete geçirdiği sırada Çaka Bey'in müttefikleri lehine ciddi bir girişimde bulunmadığını görüyoruz. Bu kayıtsızlığın tam olarak gerekçesini anlayabilmek mevcut kaynak verileriyle şimdilik mümkün görünmüyor.

1092 yılında Çaka Bey'in, o zamanlar Anadolu'nun en büyük askerî gücüne sahip olan Türkiye Selçukluları Sultanı I. Kılıç Arslan'la Bizans'a karşı dostluk ve ittifak kurduğunu tespit ediyoruz. Bu ittifak ve dostluğu pekiştirmek için Çaka Bey, Selçuklu Sultanı I. Kılıç Arslan'ı damat edinerek akraba da olmuştu³⁹.

Çaka Bey'in Bizans'ı fethetme çabaları, onu müttefiki ve damadı Türkiye Selçuklu Sultanı ile karşı karşıya getirmiştir. Çaka Bey, Anadolu'nun kuzey Ege sahillerini, Çanakkale yöresini zapt ederek Marmara'ya ulaşmayı planlıyor sonra da İstanbul'u fethetmenin hesaplarını yapıyordu. Onun, Çanakkale'yi alarak Marmara'ya doğru ilerleme girişimleri, Bizans İmparatorunu endişelendirmiş ve İmparatorluğun üzerine çöken bu tehdidi kaldırmanın yollarını aramaya sürüklemiştir. Diğer taraftan Çaka Bey'in Çanakkale taraflarındaki faaliyetlerinden Kılıç Arslan da memnun değildi. Zira o bu bölgeyi kendi fetih alanı olarak görüyordu. Bizans İmparatoru Aleksios, bu durumu kendi lehine değerlendirmiş, Kılıç Arslan'ı Çaka Bey'e karşı harekete geçmesi için teşvik etmişti⁴⁰.

Çaka Bey, kuvvetleriyle Çanakkale-Nara Burnu denilen yerde kurulmuş olan antik çağın Aydos'unu (Abydos) kuşatırken Selçuklu ordularının kendisine karşı harekete geçtiklerini öğrendi. Dönemin en büyük güçlerinden Selçuklularla çatışmak elbette Çaka Bey'in çıkarına uygun değildi. Bu nedenle Kılıç Arslan ile müzakere yaparak durumu düzeltmenin yollarını aradı. Anna Komnena Çaka Bey ile Kılıç Arslan'ın karşılaşmasını ve Çaka Bey'in öldürülmesini şöyle anlatır:

Çaka kara ve deniz tarafından düşmanları tarafından tehdit edildiğini gördü. İnşa ettirmekte olduğu gemiler henüz bitirilmemişti Çaresiz kaldı ve en iyisi gideyim Sultanla buluşayım diye düşündü, çünkü ona karşı imparatorun hazırladığı entrikadan haberi yoktu. Sultan onu önce dostça karşıladı ve onuruna ziyafet hazırlattı. İçkinin etkisini gösterdiği bir sırada Sultan kılıcını çekip Çaka'yı cansız yere yıktı⁴¹.

³⁴ Anna Komnena, *a.g.e.*, s. 231-234.

³⁵ Hatipoğlu, *a.g.e.*, s. 89.

³⁶ M. Ilgürel, "Çaka Bey", *DİA*, s. 187; Ali İhsan Gencer, "Doğu-Batı Çatışması Ekseninde Anadolu Türk Denizciliğinin Başlaması", *Semavi Eyiceye Saygı. Tarihî Doğu-Batı Çatışması*, İstanbul 2005, s. 344.

³⁷ Anna Komnena, *Alexiade, Malazgirt'in sonrası*, s. 247-248.

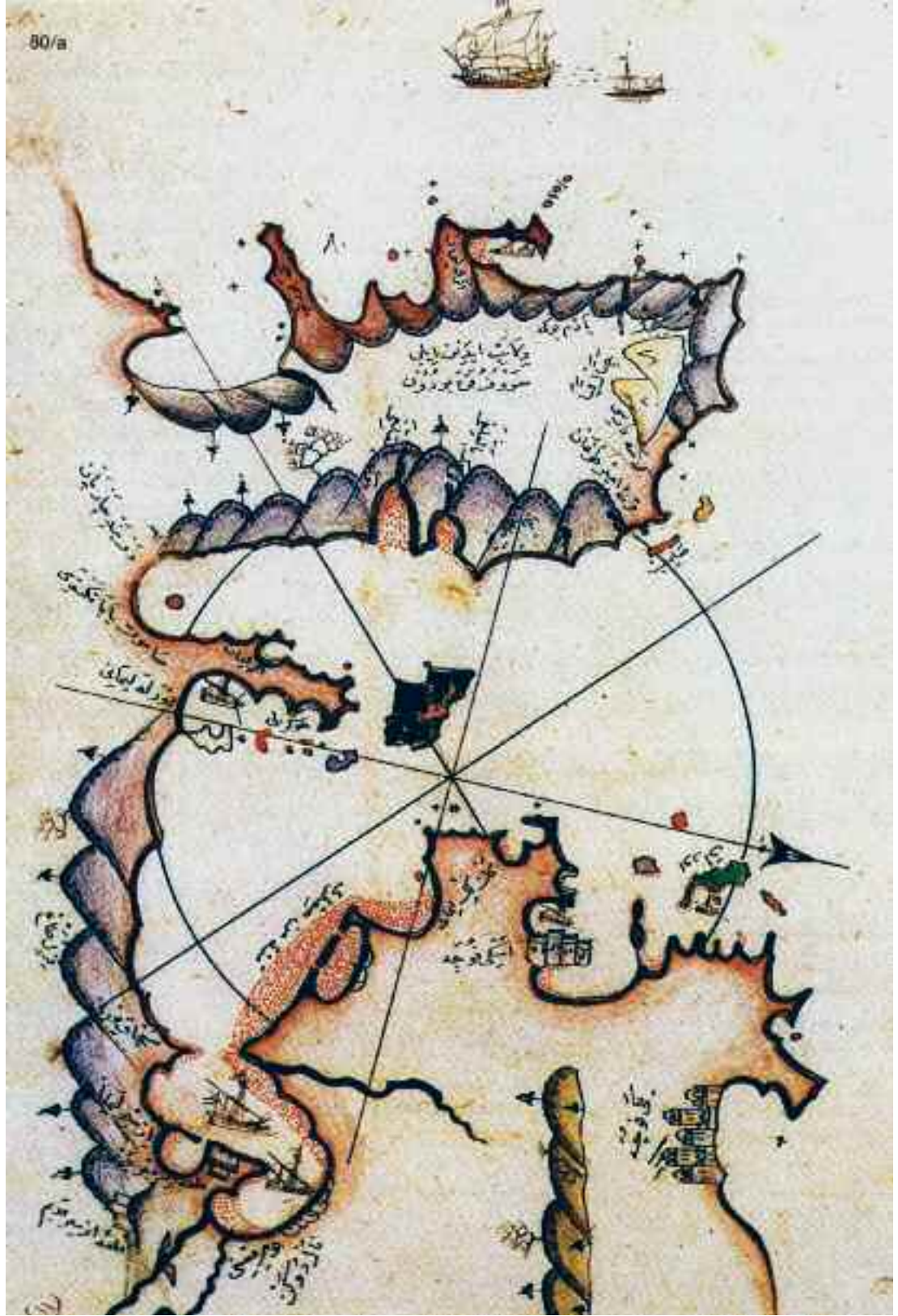
³⁸ A. Nimet Kurat, *Peçenek Tarihi*, İstanbul 1937, s. 195 vd.

³⁹ Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, s. 93-94.

⁴⁰ Turan, *a.g.e.*, s. 93-94.

⁴¹ Anna Komnena, *Alexiade, Malazgirt'in sonrası*, s. 269-270.

*Kitâb-ı Bahriye'de
Vilâyet-i Aydın ili ve Eski Foça,
(Süleymaniye-Ayasofya
Ktp. Nr. 2612).*





Türk Denizciliği ve Bizans Halkı

Çaka Bey'in öldürülmesi, Türk tarihi bakımından olumsuz sonuçlar doğurmuştur. Her şeyden önce, askerî ve siyasî politikalarının merkezine denizciliği yerleştiren Çaka Bey'in ölümünden sonra Haçlıların Anadolu'dan geçişi ve İzmir ile birlikte sahil bölgelerinin Türk hâkimiyetinden çıkışı, Anadolu'da Türkler arasında denizciliğin gelişimini uzun süre geciktirmiştir. Bununla birlikte Çaka Bey'in önderliğinde Türklerin yaşadıkları tecrübe ve edindikleri birikimin, Selçukluların Karadeniz ve Akdeniz'e açılmalarına ortam hazırladığı kesindir. Türk denizciliğinin doğuşunda ikinci evre olarak adlandırdığımız bu dönemde, bilindiği gibi 1207'de Antalya'yı ve 1214'te Sinop'u fetheden Selçuklular, 1220'de Alanya'yı aldılar ve 1223'te de Kırım'a denizaşırı bir sefer gerçekleştirdiler. Bu konular bu kitabın içinde başka bir bölümde işlendiği için burada üzerinde durmuyoruz. Fakat Selçukluların Akdeniz ve Karadeniz'de önemli bir güç haline gelmesinde XI. yüzyılın son çeyreğinde Çaka Bey'in başlattığı denizcilik faaliyetleri sonucunda Türklerin kazandıkları tecrübenin önemli bir faktör olduğunu bir kez daha vurgulamakta fayda vardır.

Burada, Anadolu'da Türk denizciliğinin doğmasında Bizans'ın etkisi üzerine de bazı açıklamalar yapmak gerekliliği vardır. Zira özellikle Batılı Bizans uzmanları, Türklerin kuvvet kullanarak Bizans mirasına el koymalarının ve Bizanslı denizcilerin bilgi birikimlerini Türklere aktarmalarının Türk denizciliğinin doğuşunda asıl etken olduğunu öne sürmektedirler⁴². Buna karşın Türk araştırmacılar ise Türklerin Anadolu'ya yerleşmelerinden önceki dönemlerde denizcilğe yabancı olmadıkları ve Anadolu'ya getirdikleri bilgi birikimlerini Bizans'tan aldıklarıyla zenginleştirdikleri görüşünü ortaya koyarak, Türk denizciliğinin doğuşunda Bizans'ın belirleyici tek etken olmadığını vurgularlar⁴³.

Marsilya Limanı'nda Osmanlı Kadırgaları, 1543 (Matrakçı, Süleymanname, TSMK, H.1608).

⁴² H. Ahrweiler, *Byzance et la mer*, s. 182 vd., 374 vd.; P. Lemerle, *L'Émirat d'Aydin Byzance et l'Occident*, Paris 1957, doğrudan yukarıda ifade edilen görüş dile getirilmese de yapılan açıklamalardan bu sonuç çıkıyor.

⁴³ Örneğin Halil İnalcık, Karia yöresinde beylik kuran Menteşe'nin Selçuklu döneminde Sahil Beyi unvanını taşımasına dikkat çekerek "Batı Anadolu'da Gazi Beylikler, Bizans ve Haçlılar", *Doğu Batı Makaleleri II*, İstanbul 200, s. 12. Ayrıca bkz. Paul Wittek, *Menteşe Beyliği*, (çev. O. Ş. Gökyay), Ankara 1944, Salpakis [Sahil Beyi], 28-31, 40-41, 53.

XI. yüzyılın sonlarında Türklerin daha ilk denizcilik denemelerinde Bizans imparatorluk yönetiminin sert tepki gösterdiği yukarıda verilen ayrıntılardan açıkça anlaşılmaktadır. Selçuklu donanmasını daha inşa halindeyken yakan Bizans yönetimi, Ege’de Çaka Bey’in donanmasına karşı da kuvvet kullanarak sonuç almak istedi. O dönemde Aleksios Komnenos, elindeki savaş gemilerini Çaka Bey’in üzerine bir-biri ardınca gönderirken, bu kuvvetlerle kendi lehine bir sonuç alamayacağını biliyordu. Çaka Bey’in donanmasıyla Ege’ye açıldığını öğrendikten hemen sonra İmparator Aleksios, onun yarattığı tehlikenin ancak büyük bir deniz seferiyle ortadan kaldırılabileceğine inanmıştı. Bunun için de büyük bir donanma inşası gerekiyordu. Fakat bu iş zaman alacağından Çaka Bey’i en azından bir süre için elindeki deniz gücüyle durdurmaya çalışmıştı⁴⁴. Bizans donanması inşa edilirken, Aleksios yukarıda da belirtildiği gibi diplomasiyi silah olarak kullanmış ve Çaka Bey’le Kılıç Arslan’ın karşı karşıya gelmesini sağlamıştı. 1096’da I. Haçlı Seferi başlatıldığında Bizans büyük bir donanmaya sahipti. 1094’ten itibaren hazır hale geldiği anlaşılan bu donanmayla önce Ege adaları ve Akdeniz’deki isyanlar bastırıldı ve daha sonra da Batı Anadolu sahillerinden Türklerin uzaklaştırılarak Bizans otoritesinin tekrar sağlanması için hazırlığa girildi. I. Haçlı Seferi, bu konuda Bizans’a istediğini gerçekleştirme fırsatını sunmuş ve İznik merkez olmak üzere Bithynia bölgesinden Selçuklular uzaklaştırılırken, Abydos’tan itibaren de Batı Anadolu’daki Çaka’nın kurduğu beylik yıkılmıştı. Antalya’dan İskenderun’a kadarki Akdeniz sahillerinde de Bizans İmparatorluk yönetimi hâkim olmayı başarmıştı⁴⁵. Böylece Türkler orta Anadolu’ya hapsedilirken, daha yeni doğmuş olan Türk denizciliği uzunca bir süre için ortadan kaldırıldı. Bütün bu gelişmeler dikkate alındığı zaman, Türk denizciliğinin gelişiminde Bizans yönetiminin izlediği siyasetin, yıkıcı bir rol oynadığı belirgindir.

Bununla birlikte sorunun farklı bir boyutu da vardır. Türk hâkimiyet anlayışının bir gereği olarak, fethedilen yerlerdeki gayr-i Müslim halk da devletin asli unsuru kabul edilir ve mevcut hukuki kurallar dâhilinden idareciler onlara karşı ayrımcı ve dışlayıcı tavır takınmazlardı. İzlenen bu hoşgörüli siyaset sonucunda yerli Bizanslı halkın Türk idarecileri tercih ettiklerinin örneklerini bizzat Bizanslı kaynaklar ifade etmektedirler⁴⁶. Sahil bölgelerindeki denizci Bizanslılar, bölgelerinde Türk egemenliği yerleştiği zaman, kendilerini dışlamayan ve onlardan yararlanmak isteyen Türk idarecilerinin emirlerine girip mesleklerini icra ederek hizmet etmişlerdir. Nitekim Çaka Bey için gemiler inşa eden kişinin İzmirli bir Rum olduğunu Anna Komnena özellikle vurgulamaktadır. Çaka Bey’in donanmasındaki savaşçıların Türklerden, buna karşın usta denizcilerin Rumlardan oluştuğu da herkesçe bilinmektedir. Diğer taraftan fetihlerle birlikte sahillerdeki deniz üsleri ve gemi sanayinin geliştiği liman şehirleri Türklerin eline geçtiği zaman, buralardaki tersane veya tesislere Türklerin zarar verdiklerini düşünmemizi gerektirecek herhangi tarihi bir kayıt yoktur. Komnenoslar döneminden itibaren, Marmara sahillerinde Gemlik, Erdek, Biga, Lapseki, Gelibolu; Ege sahillerinde Abydos, Edremit, İzmir, Efes, Fethiye gibi sahil kentleri veya limanlarında Bizanslıların inşa ettikleri deniz üsleri veya tersaneler bulunuyordu⁴⁷; ve buralardaki altyapıya fetihler döneminde Türklerin zarar vermedikleri aksine sahiplenerek kullandıkları ve geliştirmeye çalıştıkları görülmektedir. Dolayısıyla Bizans’tan Türklere kalan mirasın Anadolu’da Türk denizciliği için müspet sonuçlar doğurduğunu kabul etmememiz için bir neden yoktur.

Bizans’ın benzer bir siyasetini ve Türk egemenliğine girmiş olan Bizanslı tebaanın olumlu katkısını, Anadolu’da Türk denizciliğinin doğuşunun üçüncü evresini yani denizci gazi Türkmen Beylikleri döneminde (XIII. yüzyılın sonları ve XIV. yüzyılın ilk yarısında) bir kez daha görüyoruz. Bilindiği üzere Güney Marmara, Bithynia ve Batı Anadolu bölgesi, Bizans’ın Komnenoslar iktidarı dönemi sonrasında Laskarisler’in yönetimine geçmişti. İznik Laskaris devleti, hüküm sürdüğü 1204-61 arasında Marmara

⁴⁴ Ahrweiler, *a.g.e.*, s. 185.

⁴⁵ Ahrweiler, *a.g.e.*, s. 189-197.

⁴⁶ M. Daş, *Bizans’ın Düşüşü*, İstanbul 2006, s. 171 vd.

⁴⁷ Ahrweiler, *a.g.e.*, s. 186-188.

ve Ege'deki deniz üsleri ve tersaneleri sayesinde, güçlü ve dinamik bir donanmaya sahip olmuştu⁴⁸. 1261'de İstanbul'un Latinlerden geri alınmasından sonra Bizans İmparatorluğu yeniden canlandırıldı. Fakat Bizans'ın büyük devletler arenasında yeniden önemli bir aktör olması, onun savunma ve askeri bakımdan kuvvetli olmasını da zorunluluk haline getiriyordu. Bundan dolayı İmparator VIII. Mikhail Palaiologos (1261-82) bir taraftan İstanbul'un savunmasına yönelik önlemler alırken bir taraftan da bir donanma inşa ettirmişti. Dönemin kaynağı Pachymeres, bu donanmayı küçük bir filo olarak adlandırıyor⁴⁹. Bu filonun görevi sadece İstanbul'a denizden gelebilecek Latin tehdidini önlemeye yönelikti. Buna karşın Laskarisler'den devralınan donanma, özellikle Anadolu'nun Ege kıyılarındaki üslere dağılmış bir halde, bu kıyıların ve adaların güvenliğini sağlamakla görevliydi⁵⁰. Fakat önceliğin İstanbul'un savunmasına verilmiş olması donanmanın levazım ve ekip bakımlarından ihmal edilmesine yol açıyordu. Bu arada büyük bir deniz gücü olan Ceneviz'le Bizans'ın müttefik olmaları da bu ihmalde bir diğer faktördür. Artık Ege denizinde Ceneviz ve Bizans gemileri birlikte savunmaya yönelik faaliyetler yürütmekteydi.

Son devir Bizans donanmasının üsleri ve limanlarında da bir değişiklik görülüyor: Marmara'da Biga, Cyzicus (Aydıncık), Gemlik, Ege'de ise Ania (Kadı kalesi), Efes, İzmir, Edremit. Bizans filosu buraları üs olarak kullanırken, geçimini denizcilikle sağlayan gemiciler ve gemi yapım ustaları da bu limanlarda toplanıyordu⁵¹. Bizans İmparatoru II. Andronikos Palaiologos (1282-1328), müttefiki Ceneviz'in deniz gücüne güvenerek, tasarruf maksadıyla 1284 yılında donanmayı lağvetti⁵². Bu karar Bizans için ölümcül bir hatayken Batı Anadolu'da yeni kurulmakta olan Türkmen beylikleri için mutlu bir fırsat oldu⁵³. Atıl halde adı geçen limanlarda Bizans gemileri çürümeye terk edilirken, Rum gemiciler, gemi yapımcıları ve esnaf da işsiz kalmışlardı. Gemicilerin çoğu korsan olmuşlar ve zengin İtalyan tüccar gemilerine karşı korsanlığa başlamışlardı. İşte Türk beylikleri, bu işsiz güçsüz kalan yerli Rumlara yaptıkları deniz akınlarında istihdam, geçim ve ekonomik olanak sağladılar. Onları kendi hizmetlerine aldılar. Zamanla bunların çoğu efendilerinin dinini kabul ederek Müslüman oldular. Bu limanlar, şimdi denizci gazilerin üsleri ve aynı zamanda önemli ticaret merkezleri durumuna geldi⁵⁴.

XIV. yüzyılın başlarında Karia bölgesinde kurulan Menteşe, İonya bölgesindeki Aydınogulları, Manisa yöresindeki Saruhan ve Mysia bölgesindeki Karesi gazi beyleriyle bu limanlardaki Bizanslı ileri gelenler, gemiciler ve korsanlar işbirliği içerisine girdiler. Bu işbirliğinin gelişmesinde iki faktörün rol oynadığı anlaşıyor. En başta o dönemde Türkler ve Rumları ortak düşmana yani Latinlere karşı mücadele ediyorlardı. Yüzyıllar önce Latinlerle Bizanslılar arasında başlayan dini ayrışma, 1204'te silahlı çatışmaya dönmüştü. XIV. yüzyılın başında ise Latinler Ege denizi ve adalarını, Mora'yı ve Yunanistan'ı sömürge haline getirmeye çalışıyorlardı⁵⁵. Bölgenin Bizanslı halkı, Latinlerden nefret etmekte ve sömürgeci bu Latin otoritelerine sık sık isyan etmekteydiler. Batı Anadolu'yu yurt edinen Türkmen gaziler, akınlarına hedef olarak Latinleri ve onların egemenliğindeki mülkleri seçiyorlardı. Aynı düşmana karşı savaşmaları gazi Türkmenlerle yerli Bizanslıları doğal olarak yakınlaştırmıştır. Bu yakınlaşmayı mümkün kılan ikinci faktör ise Türkmen beylerin yerli Hristiyan halka karşı izledikleri istimalet siyasetidir. Hoşgörü ve uzlaşıya dayalı bu siyaset sayesinde Türkmen gazileri ve Bizanslı gemiciler sıkı bir dayanışma ve işbirliği içerisine girdiler⁵⁶. Bu işbirliği ve dayanışmanın en somut kanıtı, kaynakların faaliyetleri hakkında ayrıntılı bilgi verdiği Aydınoglu Umur Bey'in donanmasıdır. Bu donanmanın savaşçı gazileri Türklerden profesyonel tayfası yerli Bizanslılardan oluşuyordu.

⁴⁸ Ahrweiler, *a.g.e.*, s. 301-323

⁴⁹ Pachymeres, I, 164; D. M. Nicol, *Bizans'ın Son Yüzyılları 1261-1453*, (çev. B. Umar), İstanbul 1999, s. 44-45.

⁵⁰ Ahrweiler, *a.g.e.*, s. 339.

⁵¹ Ahrweiler, *a.g.e.*, s. 323 vd.

⁵² Ahrweiler, *a.g.e.*, s. 374-76; Nicol, *a.g.e.*, s. 115-116.

⁵³ Gregoras, *Historia*, I, 175: "donanmanın terk edilmesi tüm felaketlerin başlangıcı oldu".

⁵⁴ Ahrweiler, *a.g.e.*, s. 377-378; H. İnalçık, "Batı Anadolu'da Gazi Beylikler, Bizans ve Haçlılar", *Doğu Batı Makaleleri II*, İstanbul 200, s. 12.

⁵⁵ G. Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, (çev. F. İslitan), Ankara 1968², s. 452.

⁵⁶ İnalçık, *a.g.m.*, s. 13.

Umur Bey ve Bizans

XIV. yüzyılın başında Batı Anadolu ve Doğu Ege’de çökmekte olan Bizans egemenliğinin boşluğunu denizci gazi Türkmen beylikleri Menteşe, Aydın, Saruhan ve Karesi doldurmaktaydı. Bölgedeki mücadeleden artık bir tarafta Latin feodal senyörleriyle İtalyan denizci cumhuriyetleri Venedik ve Cenevizliler, diğer tarafta demografik ve ekonomik baskılarla batıya yayılmak için gaza yapan Türkmenler bulunuyordu. Bu mücadelenin ayrıntıları bu makalenin sınırlarını aştığından burada sadece şunu vurgulamakla yetiniyorum: Bu dönemde Venedik ve Ceneviz arasında Ege denizinde egemenlik kurmak için amansız bir rekabet yaşanması, korsanlığın artması ve yerli Bizanslıların Latinlere duyduğu nefret Ege’de Türkmen yayılmasını kolaylaştırmıştır. Batı Anadolu’da ve Ege’de Türkmenlerin denizci güçler olarak gelişmesine karşı Bizans imparatorluk merkezî yönetimi öncelikle askerî ve diplomasi yollarıyla mücadele etti. Bölgedeki Latin senyörleri, Venedik ve Ceneviz’le işbirliği içerisinde Türkmen ilerleyişini durdurmaya çalıştı. Umur Bey öncesinde Türkmen akınları hakkında bilgimiz kısıtlı olduğundan, bu mücadelenin ayrıntılarını bilemiyoruz. Ancak 1327’de Umur Bey’in İzmir’i fethetmesi ve başta Sakız’a sahip olan Zaccaria olmak üzere çevredeki Hristiyan güçleri haraca bağlaması, onun Ege’de büyük bir güç haline geldiğinin göstergesidir⁵⁷. 1329 yılında Bizans İmparatoru III. Andronikos, Martino Zaccaria’ya saldırarak Sakız adasını doğrudan Bizans hâkimiyetine alınca, Umur Bey bunu İslam ülkesine yapılmış bir saldırı kabul etti, bu saldırıya karşı cevap olarak 1331’de Gelibolu ve Trakya’ya ve 1332’de Mora’daki Bizans arazisine karşı seferler yaptı⁵⁸. 1334’te babasının ölümü üzerine Umur Bey, Aydın Beyliği’nde ulu bey oldu. Bu arada Bizans merkezi yönetiminin denizci Türkmen Beyliklerine yönelik siyasetinde önemli bir değişim yaşandı. Osmanlılara karşı Palekanon savaşının kaybedilmesi ve arkasından İznik ve İzmit gibi önemli kentlerin yitirilmesiyle Bizans Anadolu’yu kaybettiğini kabullendi. Latin güçlerinin karşı koymaları ve hatta 1332’de Edremit körfezinde Yahşi Bey’in 250 parçalık donanmasının Haçlı birliklerince yakılmasına⁵⁹ rağmen, Doğu Ege’de ve Batı Anadolu’da Türkmen egemenliği kalıcı hale gelmişti. Bu arada özellikle Ege adaları üzerinde Ceneviz ve Venedik Türkmenlerden daha fazla tehdit oluşturmuyorlardı. Sakız Adası’na yönelik Ceneviz korkusu devam ediyordu ve Midilli’yi Foça’nın Cenevizli hâkimi Cattaneo işgal etmişti⁶⁰. Bütün bu gelişmeler üzerine Bizans İmparatorluk yönetimi, Umur Bey liderliğindeki denizci gazi Türkmen Beylikleriyle çatışmalara son vererek dostluk ve ittifaka dayalı siyaset izlemeye başladı. İmparator III. Andronikos, Çeşme yakınlarında Umur Bey’le görüşerek anlaşma imzaladı. Bu ittifak anlaşmasıyla, *Destan*’a göre, Sakız’ın egemenliği Umur Bey’e verildi ve İmparator yıllık bir haraç ödemeyi kabul etti⁶¹. Böylece yine *Destan*’ın ifadesiyle Umur Bey ve İmparator kardeş oldular. Bu ittifakla ilgili olarak Bizanslı Gregoras ve Kantakuzenos, Saruhan Bey’inin de ittifaka katıldığını, Türkmen Beylerinin Foça’yı Bizans egemenliğine almayı ve Midilli’yi Cattaneo’dan kurtarmak için İmparatorla askeri işbirliği yapmayı kabul ettiklerini belirtirler⁶².

Bizans bu anlaşmayla gazi Türkmen Beylikleriyle ittifaklar dönemini başlatmış oldu. Uzun süre üstesinden gelmek için uğraştığı denizci Türkmen gazilerini silahla ya da diplomasiyle bertaraf edemediğini gören Bizans, ittifaklar yaparak onların sahip olduğu askeri gücü kendi lehine kullanmayı bu dönemde denedi. Böylece İmparator III. Andronikos, Ege’de hâlâ Bizans’ın egemenliğindeki yerleri Umur Bey’in yardımlarıyla elinde tutarken, müttefikinden sağladığı askeri yardımla Acarnania ve Arnavutluk gibi uzak eyaletlerde de askeri girişimlerde bulunma imkânını elde etti. Hristiyan güçler arasındaki çekişmelerden faydalanan ve Bizans’la ittifakın kendisine sağladığı fırsatları değerlendiren Umur Bey, Halil İnalıcık’ın ifadesiyle, “Ege Denizi’nde gerçek bir Müslüman deniz İmparatorluğu kurma yoluna girmişti”⁶³.

⁵⁷ Lemerle, *L’Emirat d’Aydın*, s. 40 vd.; E. Zachariadou, *Trade and Crusade Venetian Crete and the Emirates of Menteşe and Aydın (1300-1415)*, s. 7-9.

⁵⁸ Lemerle, *a.g.e.*, s. 63-74.

⁵⁹ Lemerle, *a.g.e.*, s. 95-99; Z. Günel Öden, *Karasi Beyliği*, Ankara 1999, s. 41; K. M. Setton, *Papacy and Levant*, I, Philadelphia 1976, s. 182; M. Daş, “Osmanlı Öncesi Türk Denizcilğinde Edremit’in Yeri ve Önemi”, *Balikesir 2005 Sempozyumu Tebliğler Kitabı*, s. 245-246.

⁶⁰ Nicol, *Bizans in Son Yüzyılları*, s. 122.

⁶¹ *Le Destan d’Umur Pacha (Düsturname-i Enveri)*, Texte, Traduction et Notes I. Melikoff-Sayar, Paris 1954, s. 84.

⁶² Gregoras ve Kantakuzenos’tan naklen Lemerle, *a.g.e.*, s. 102 vd.

⁶³ İnalıcık, *a.g.m.*, s. 20.

1341’de Umur Bey’in sadık dostu III. Andronikos’un ölümüyle, Bizans’ta patlak veren iç savaş Umur Bey ve diğer gazi Türkmen Beylikleri için yeni fırsatlar doğurdu. 1341-45 arasında iç savaşın taraflarından Kantakuzenos’un müttefiki olarak Balkanlarda önemli roller oynayan Umur Bey, Trakya’da Sırp-lar ve Bulgarlara karşı müttefikinin haklarını korudu. İstanbul’daki Latin taraftarı Anna de Savoie ve oğlu V. Ioannes Palaiologos liderliğindeki Kantakuzenos muhaliflerinin yenilmesinde Umur’un yardımı belirleyici oldu⁶⁴.

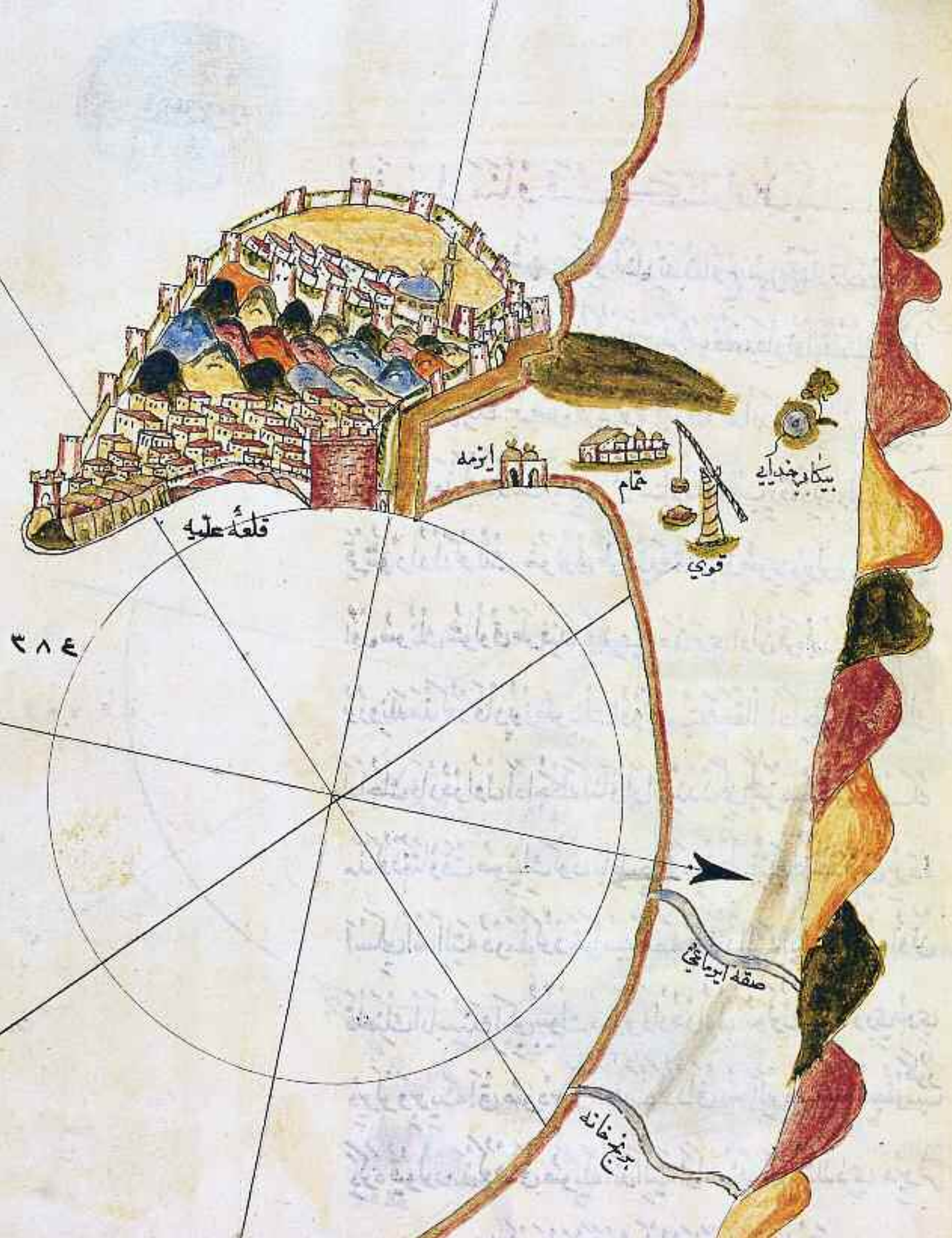
Umur Bey’in Ege’de ulaştığı üstün konumdan Venedik rahatsız oluyordu. İstanbul’da Latin sempa-tizanı hükümetin yıkılması, Umur Bey’in Bizans üzerinde sağladığı nüfuz ve benzer gelişmeler Aydın Beyliğine karşı bir Haçlı seferinin yapılmasına yol açtı. Papalık, Venedik, Kıbrıs Krallığı ve Rodos Şö-valyelerinin katılımıyla oluşan Haçlı donanması 28 Ekim 1344’te sahil İzmir’deki Liman Kale’yi bir baskınla zapt etti⁶⁵. Bu hayati öneme sahip deniz üssünün kaybedilmesi Umur Bey’in Bizans siyasetini ve Bizans’ın denizci gazi Türkmen Beylikleriyle olan ilişkilerini de etkilemiştir. Ana deniz üssü ve do-nanmasından yoksun kalan Umur Bey artık denizaşırı seferler yapma imkânını kolayca bulamamıştı. Gerçi Saruhan ve Karesi beylikleriyle işbirliği yaparak Çanakkale Boğazı üzerinden Trakya’ya geçmek mümkün olabiliyordu. Fakat böylesi bir çözümün sürekliliği yoktu ve çok dolaylı olduğundan seferler güçlüklerle yapılabilirdi.

Bu durumda Umur Bey’in yardımından mahrum kalan Bizanslı Kantakuzenos kendisine yeni müt-tefik aramaya başladı. Bilindiği üzere bu arayış onu Osmanlı hükümdarı Orhan Bey’e götürmüştür. Artık Balkanlarda askeri harekât ve fetihler yapma bayrağını Umur Bey’den Osmanlılar devralmıştır. 1348 Mayıs’ında İzmir’i kurtarmak için mücadele ederken Umur Bey’in ölmesi Aydın Beyliği’nin zayıflama dönemine girmesine neden oldu⁶⁶. Bundan sonraki gelişmelerde Aydın beyliği ve diğer denizci gazi Türkmen Beylikleri önemli bir rol oynayamadılar. Osmanlılar önce Karesi Beyliğini daha sonra da Batı Anadolu’daki diğer denizci beylikleri kontrolleri altına alarak, onların meydana getirdikleri denizcilik mirasının kendilerine geçmesini sağladılar. Türkmen Beylikleri döneminde geliştirilmiş olan denizcilik tecrübesi, donanımı ve bilgi birikimi hiç şüphesiz Osmanlı denizciliğinin nüvesini oluşturmuştur.

⁶⁴ Nicol, *a.g.e.*, s. 198-223.

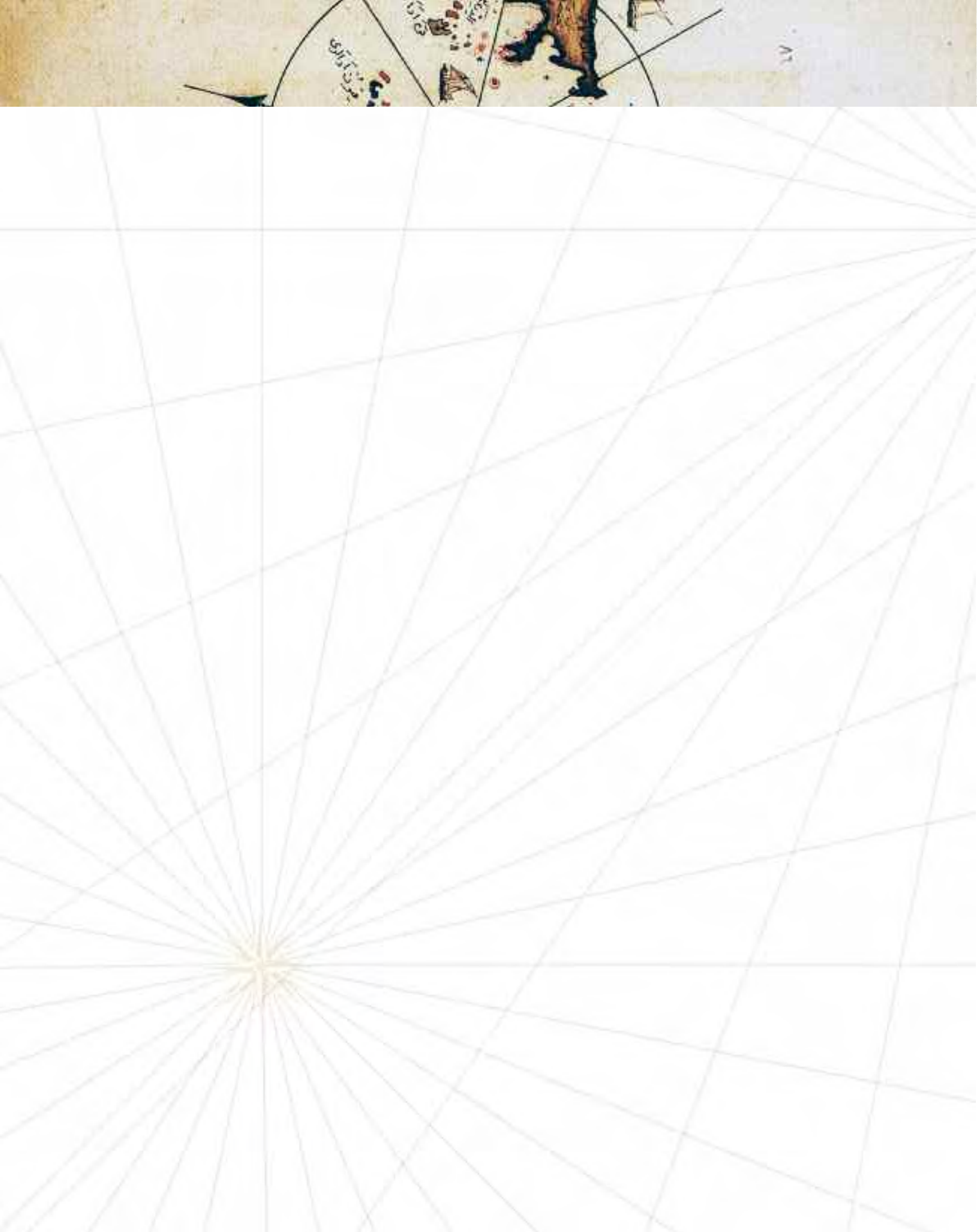
⁶⁵ Zachariadou, *a.g.e.*, s. 49-50.

⁶⁶ E. Mercil, “Aydinoğulları”, *DİA*, IV, 240.



İKİNCİ BÖLÜM

FATİH SULTAN
MEHMED DÖNEMİ
SONUNA KADAR
OSMANLI DENİZCİLİĞİ



Osmanlı Devleti'nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de Denizcilik Faaliyetleri

Kate FLEET*

Osmanlı devletinin tarih sahnesine çıktığı dönemde doğu Akdeniz ve Karadeniz bölgeleri kuzey güney olmak üzere iki etki alanına bölünmüştü; Venedikliler güneyde, Cenevizliler kuzeyde egemendiler. Karadeniz esasında bir Ceneviz gölüydü ve Cenevizlilerin Kefe yerleşimi "... son derece karmaşık bir trafiği kontrol eden büyük bir ticarî metropolü temsil ediyordu"¹. Bir zamanlar imparatorluğun gurur kaynağı olan Bizans donanması artık önemli bir etken olma özelliği taşımıyordu. Ekonomik zorluklar nedeniyle her yönden sıkışan II. Andronikos Palaeologos (1282-1328), çağdaşları tarafından çok sert bir biçimde eleştirilen bir kararla donanmayı lağvetmişti². XIV. yüzyılın başından itibaren, daha sonra tüm bölgeye egemen olacak bir başka aktör ortaya çıkmıştı: Türkler Anadolu kıyılarına ulaşır ulaşmaz denizle yakınlaşmışlar ve bu sularlardaki yaşamın her alanında etkin bir rol oynamaya başlamışlardı.

Bölgeyi böylesine önemli kılan ve başat oyuncularını Ceneviz ve Venedik arasında bir dizi büyük savaşa yol açan neden ticaretti. Savaşlar, çok masraflı ve her iki taraf için de yıpratıcı olmasına karşın bölgede güçler dengesinin değişmesinde çok az etkili olabilmişlerdi.

1351 yılında Cenevizliler ve Venedikliler dört yıl sürecek Boğazlar savaşını başlattılar. Simon Vignoso'nun Sakız'dan hareketle, Venediklilerin Ege'deki egemenlik alanlarını basarak onları Venediklilerin elinden almasına rağmen başlangıçta olaylar Cenevizlilerin lehine gelişmedi. Venedik Eğriboz açıklarında 10 parça Ceneviz kadirgasını ele geçirdi. Devletin karşılaştığı parasal sıkıntılara rağmen Cenevizlilerin bir araya getirdiği 60 kadirgallık donanmanın komutanı Paganino Doria, Şubat 1352'de Venediklileri İstanbul Boğazı'nda önemli bir yenilgiye uğrattı. Ancak, Venedik Ağustos 1353'te Cenevizlileri bir kez daha, bu kez Sardinya açıklarında yendiği için Doria'nın zaferi nihaî olmadı. Cenova karşılık verdi ve ertesi yılın sonlarında Doria sayıları sınırlı olan kadirga gücüyle Modon açıklarındaki Porto Longo'da Venediklileri mağlup etti. 1355 yılına gelindiğinde her iki taraf da savaş yorgunuydu; Haziran ayında barış yapıldı³.

Yirmi yıl kadar sonra, Ceneviz ve Venedikliler Bozcaada savaşını olarak da bilinen Chioggia savaşında tekrar karşı karşıya geldiler. Önemli bir bölümünün Venedik açıklarında yapılmış olmasına karşın savaşın nedeni gene doğu Akdeniz ve Karadeniz idi. Ağustos 1376'da Bizans imparatoru IV. Andronikos, tahtın başarıyla ele geçirmesiyle sonuçlanan iktidar mücadelesinde kendisine yardım eden Cenevizlilere stratejik açıdan önem arz eden Bozcaada'yı verdi. Venediklilerin gözünde "Boğazların anahtarı"⁴ olan adanın Cenevizlilerin eline geçmesi Venedik Senatosu'nun kabul edemeyeceği bir durumdu. Bozcaada'nın Cenevizliler tarafından işgal edilmesini engellemek üzere 1377 yılında Arone de Struppa on kadirgallık bir filoyla adaya gönderildi. Bu arada Venedik işgali tarafları yorgun düşüren bir savaşa dönüştü; savaş adanın silahsızlandırılmasını ve boşaltılmasını öngören ve 1381 Ağustos'unda kabul edilen Torino barışıyla sona erdi⁵.

* Dr., Cambridge Üniversitesi, The Skilliter Center for Ottoman Studies.

¹ Jacques Heers, *Genova nel quattrocento*, Milan: Jacabook 1984, s. 229.

² J. Chrysostomides, "The Byzantine Empire from the eleventh to the fifteenth century", ed. Kate Fleet, *The Cambridge History of Turkey, I, Byzantium to Turkey 1071-1453*, Cambridge: Cambridge University Press, yayımlanacak; Elizabeth Zachariadou, "Monks and Sailors under the Ottoman Sultans", ed. K. Fleet, *The Ottomans and the Sea, Oriente Moderno*, 20/81 (2001), s. 139.

³ Michel Balard, *La Romanie génoise (XIIe-début du XVe siècle)*, I-II, (ASLSP, n.s., V.XVIII (XCII) fas. I; Bibliothèque des Ecoles Françaises d'Athènes et de Rome 235, Genoa-Paris, 1978, I, 78-83; M. Balard, "A propos de la bataille du Bosphore. L'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople", *Travaux et Mémoires*, IV, (1970), s. 431-469; Steven A. Epstein, *Genoa and the Genoese 958-1528*, Chapel Hill and London: the University of North Carolina Press, 1996, s. 221.

⁴ Daniele di Chinazzo, *Cronica de la guerra da Veneciani a Zenovesi*, alıntılan kaynak: Chrysostomides, "The Byzantine Empire from the eleventh to the fifteenth century".

⁵ Balard, *Romanie génoise*, I, 88-91; F. Thiriet, "Venise et l'occupation de Ténédos au XVe siècle", *Mélanges de l'École Française de Rome*, 65 (1953), s. 241-245.

Ceneviz ve Venedik arasındaki bu savaşlar, onlardan önce 1294 yılında başlayıp 1299'da Milano barışıyla sonlanan Curzola savaşı gibi, Karadeniz ve doğu Akdeniz'i kontrol etmek amacıyla yapıldı. Bu savaşlar, esasında bu denizlerde gerçekleşen mal akışının denetimini ele geçirmek hedefiyle yapılan ticaret amaçlı savaşlardı.

Ticaret

Doğu Akdeniz ve Karadeniz, coğrafyasının her köşesinden tüccarları çeken, bölge içinden ve sınırlarının çok ötesinden gelen mal zenginliğinin dolaştığı kazançlı bir ticaret alanıydı. Kuzeyden yani Kırım limanlarından, Kefe ve Azak'tan ulaştırılmak suretiyle Kırım, Kafkaslar ve Rusya'dan getirilen köle, kürk, deri, kurutulmuş balık ve havyar ticareti yapılıyordu. Bunlar, Boğazlar üzerinden doğu Akdeniz'e veya batı Karadeniz kıyılarına, Dinyester nehrinin ağzındaki Moncastro (Akkerman, Cetatea Alba) limanına geliyor ve oradan da karadan doğu Avrupa'ya götürülüyordu. Güneyde Anadolu kıyılarına doğrudan ulaşan bir ticaret daha vardı ki aynı zamanda doğu-batı ve batı-doğu yönlerinde işleyen bir alanı da oluşturuyordu. Zira Trabzon, ya da daha batıdaki Giresun, Samsun ve Sinop gibi limanlardan⁶ Kostantiniye ve Pera'ya ya da Bizans başkenti ve Pera yoluyla doğuya mal akışı yapılıyordu. Bu malların arasında Trabzon'a getirilen madenler, kumaş, kürk, şap veya İran ve daha doğudan getirilen lüks eşya ve baharat gibi mallar yer almaktaydı; ayrıca Şam, Mekke ve Cidde'den kuzeye doğru kara yoluyla ve Suriye ve Anadolu üzerinden Karadeniz kıyısına ulaşan kervan yolundan mal getiriliyordu.

Son derece önemli bir ticaret merkezi olan Pera ve Kostantiniye'den deniz yoluyla pek çok mal geliyor ve gidiyordu. Ceneviz yerleşiminin bulunduğu Pera, kumaş, baharat, mücevher ve köle açısından önemli bir merkez olan Bursa gibi Anadolu'daki belli başlı Türk pazarlarından gelen malların batıya sevk edildiği ticaret limanı olma özelliğini taşıyordu. Ticaret diğer yöne doğru da akıyordu: Pera'dan hareket eden tâcirler ellerindeki batı kumaşlarını Bursa ve diğer Türk pazarlarında doğu ipekleriyle takas edip mücevher, baharat ve köle satın alıyorlardı.⁷

Venediklilerin "Cenova'nın sağ gözü"⁸ olarak adlandırdıkları ve Cenevizlilerin elinde bulunan Sakız Adası, Karadeniz'den olduğu kadar batıdan, güneyden, Memlük topraklarından, Kuzey Afrika'dan ve Anadolu kıyılarından gelen tüccar gemileri için bir ana varış noktası veya bir ara liman niteliğini taşıyordu. Hububat, köleler ve kumaş boyamada renk sabitleyicisi olarak kullanıldığından Avrupa'daki kumaş sanayii için temel önemi haiz şap Anadolu'dan Sakız'a gönderiliyordu. Ayrıca Fransa'dan, İtalya ve hatta İrlanda ve İngiltere'den gelen işlenmiş kumaş veya sabun, şarap ve yağ gibi mallar Türk bölgelerinde satılmak üzere Sakız'a getiriliyordu. Sakız Adası Selanik ve Enez'den geçen Balkan ticaret ağında da önemli bir yere sahipti. Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa topraklarından gelen tâcirler Anadolu'ya geçmeden önce Sakız'da konaklıyorlardı. Sakız Katalanlar, Venedikliler, Floransalılar, Fransızlar, Türkler ve doğal olarak Cenevizlilerin uğrak yeri idi. Afrika'dan gelen tâcirler burada Mısır bezi gibi malları satıyor ve köle, pamuk gibi Türk ihraç mallarını satın alıyorlar ya da adanın en önemli ürünü olan ve Mısır ve Suriye'nin pazarlarında ve Bursa'da satılan sakız satın alıyorlardı. Tarihçi Jacques Heers'e göre Cenevizliler Rodos Şövalyeleri'nden daha esnek oldukları için, Afrika'dan gelen tüccarlar kendilerini daha rahat hissettikleri Sakız'ı tercih ediyorlardı⁹.

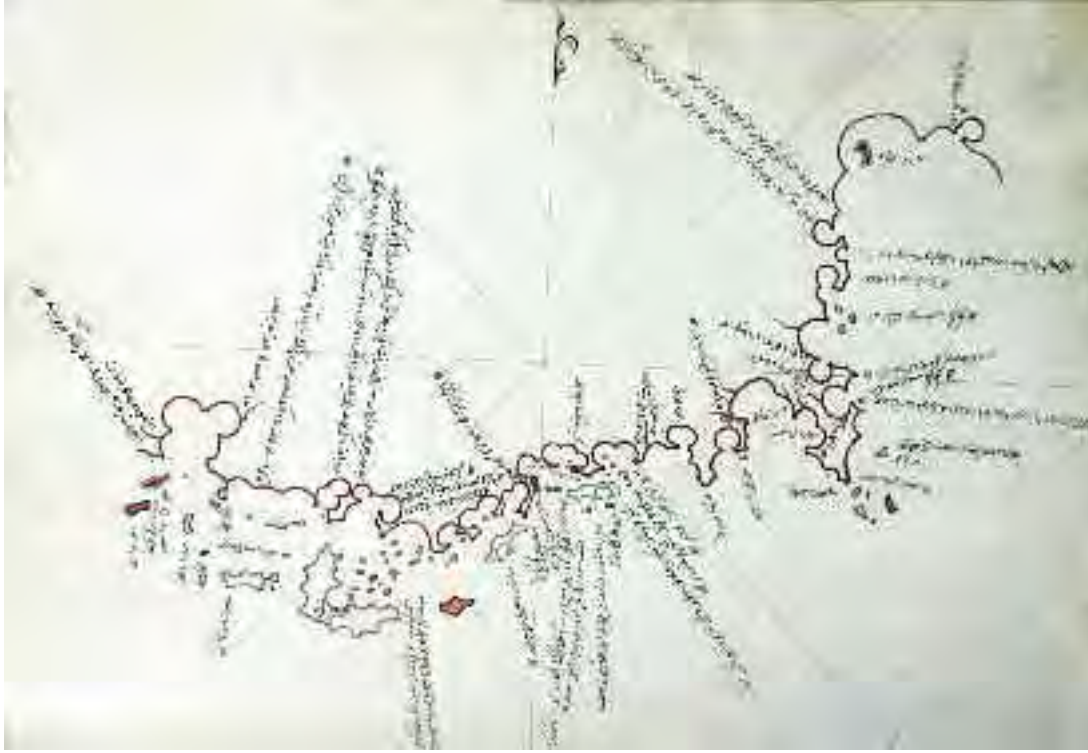
Sakız gibi, Venediklilerin elindeki Girit ve Lefkoşe'de geniş bir Venedik ticarî varlığına karşın esas olarak Cenevizlilerin yönetimindeki Kıbrıs da yerel ürünler için önemli birer pazar konumundaydı. Bu adalar, doğu Akdeniz, Karadeniz ve batıdaki pazarları birbirine bağlayan ve yüksek kazanç getiren doğu-batı ticaret yolları üstünde transit limanları olarak kullanılıyorlardı. Anadolu'nun batı sahillerindeki

⁶ Badoer, Giacomo, *Il Libro dei Conti di Giacomo Badoer (Costantinopoli 1436-1440)*, ed. Umberto Dorini, Tommaso Bertelè, Rome: Il Nuovo Ramusio, III, Istituto Poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato 1956, s. 14, 27, 88, 206, 306, 307; Al-'Umari, "Notice de l'ouvrage qui a pour titre Masalek alabsar fi memalek alamsar, Voyages des yeux dans les royaumes des différentes contrées (ms. arabe 583)", çev. E. Quatremère, *Notices et Extraits des mss. de la Bibliothèque du Roi*, Paris 1838, XIII, 361; Balard, *Romanie génoise*, II, 784; Léone Liagre, "Le commerce de l'alun en Flandre au Moyen Age", *Le Moyen Age*, 61 (1955), s. 187.

⁷ Dei, Benedetto, *Dei, La cronica dell'anno 1400 all'anno 1500*, ed. Roberto Barducci, Florence: F. Papafava 1990, s. 141. Bertrand de la Broquière, *Le voyage d'Outremer de Bertrand de la Broquière*, ed. Ch. Schefer, Paris: Leroux, 1892, s. 131-135.

⁸ Heers, Genova, s. 239.

⁹ Heers, Genova, s. 246.



Kitâb-ı Bahriye’de Güney Anadolu Kıyıları (Deniz Müzesi Ktp. Âsâr-ı Atika Nr. 987).

Aydinoğulları’nın Theologos (günümüzde Selçuk) ve Menteşe’nin Balat limanları önemli ticaret merkezleriydi. Buralardan özellikle hububat, köle ve pamuk ihraç ediliyor; batıdan kumaş, şarap ve sabun ithalatı yapılıyordu. Anadolu’nun güney kıyısında da önemli limanlar bulunuyordu: Memlük topraklarından yoğun olarak kereste ve katranın getirildiği Fethiye, Alanya ve Antalya limanları vardı. Bunlar da batıdan kumaş ithal ediyor ve pazarlarında yün, baharat ve pamuk satılıyordu.

Memlük İmparatorluğu doğudan gelen baharatın da önemli bir kaynağı idi. Baharat bir yandan Mekke ve Kızıldeniz’den Kahire’ye ulaşırken diğer yandan kuzeye Şam ve daha uzaktaki pazarlara gönderiliyordu. İskenderiye lüks mal ticareti için buraya gelen Venedik, Ceneviz, Katalan, Fransız ve diğerlerinin gemileriyle doluydu. Suriye önemli bir pamuk ihracatçısıydı. Venedik’in egemen olduğu bu ticaret sayesinde pek çok Venedikli aile servet sahibi olmuştu.

Doğu Akdeniz ve Karadeniz’deki denizcilik faaliyeti ticaret merkezliydi. Tüccar gemileri ya Venediklilerin düzenledikleri *muda* olarak ya da tek başlarına Akdeniz boyunca gidip geliyorlardı. Sakız, Girit veya Kıbrıs gibi önemli adalara uğradıktan sonra Karadeniz’de Kefe veya Azak’a; Suriye kıyısındaki Beyrut gibi limanlara, Mısır’ın İskenderiye limanına doğru hareket ediyorlar ya da Kostantiniye veya Pera limanlarına yanaşıyorlardı. Küçük boy gemiler daha çok yerel ticaret uğraşı içinde, adalar ve Anadolu karası veya Yunan sahilleri arasındaki ya da adalar veya Kostantiniye ve Pera arasındaki sularda gidip geliyorlardı. Gemiler Karadeniz’in güney kıyılarında limandan limana yelken açıyorlardı.

Türk tâcirleri etkin bir biçimde Selçuklular döneminden itibaren bu ticaretin içindeydiler; Anadolu kıyılarının ötesine mal götürüyorlar, Mısır¹⁰, Karadeniz, Kırım¹¹ ve Kostantiniye’de¹² ticaret yapıyorlardı. XIV. yüzyılın sonunda Türk tâcirlerinin karşılaştığı sorunların halli için Kostantiniye’de bir kadı görevlendirilmişti¹³. İlk Osmanlı sultanlarından hem Orhan hem de I. Murad Pera’da ticaret temsilcileri bulundurmışlardı.¹⁴ 1390’larda Ceneviz kolonisi için tutulan ve günümüze kadar ulaşan muhasebe

¹⁰ İbn Bibi, Selçuknâme, çev. M. Halil İnanç, İstanbul 2007, s. 36-38.

¹¹ Choniates, O City of Byzantium, Annals of Niketas Choniates, çev. Harry J. Magoulias, Detroit: Wayne State University Press 1984, s. 272, 291; İbn Bibi, Selçuknâme, s. 98; Eflaki, Ariflerin Menkıbeleri, çev. Tahsin Yazıcı, İstanbul 2006, s. 158, 243.

¹² Choniates, Annals, s. 272, 291; İbn Bibi, Selçuknâme, s. 98; Eflaki, Ariflerin Menkıbeleri, s. 158, 243; Betrandon de la Broquière, Voyage, s. 81, 164-5; Doukas, Decline and Fall of Byzantium to the Ottoman Turks, çev. ve ed. H. J. Magoulias, Detroit: Wayne State University Press 1975, s. 198.

¹³ Doukas, Decline and Fall, s. 81, 87.

¹⁴ 1356.iii.21: Archivio di Stato di Genova (hereafter ASG), San Giorgio Manoscritti Membranacei IV, f.304^v, published in Belgrano, L.T., ‘Documenti riguardanti la colonia genovese di Pera’, in Atti della Società Ligure di Storia della Patria 13 (1877-84), no. 17, pp. 125-6; 1387.vi.8: ASG, Archivio Segreto 2729. doc. 26, published in Fleet, Kate, ‘The Treaty of 1387 between Murad I and the Genoese’ in BSOAS, 56 (1993), pp. 14, 20.

¹⁵ Cenevizlilerin Pera Komünü için tutulan hesap defterlerinde bu tür temaslar yer almaktadır, ASG, San Giorgio, Sala 34 590/1304; ASG, Antico Comune 22.

¹⁶ Doukas, Decline and Fall, s. 81.

¹⁷ Luttrell, Anthony, "The Hospitallers of Rhodes confront the Turks: 1306-1421", Christians, Jews and Other Worlds, Patterns of Conflict and Accommodation, ed. Philip F. Gallagher, Lanham, New York, London 1988, s. 96-97, 113; 1379.viii. 6=Anthony Luttrell, "Intrigue, schism, and violence among the Hospitallers of Rhodes: 1377-1384", Speculum, 41 (1966), s. 35; E. Zachariadou, "Changing masters in the Aegean", ed. J. Chysostomides, C. Dendrinos ve J. Harris, The Greek Islands and the Sea. Proceedings of the First International Colloquium held at the Hellenic Institute, Royal Holloway, University of London, 21-22 September 2001, Camberley: Porphyrogenitus, 2004, s. 210; Doukas, Decline and Fall, s. 81.

¹⁸ 1356.vii.7: F. Thiriet, Régestes des délibérations du Sénat de Venise concernant la Romanie, I-III, (Paris: Mouton, 1958-1961), I, belge [blg] 300, s. 82-83, 1400.viii.19: a.g.e., II, blg. 988, s. 12-13; H. Noiret, Documents inédits pour servir à l'histoire de la domination vénitienne en Crète de 1380 à 1485, Paris: Thorin et fils 1892, s. 110-11; N. Iorga, Notes et extraits pour servir à l'histoire de croisades au XVe siècle, I-III, Paris: E. Leroux, 1899-1902, I, 102; 1383.viii.1=ASG, Cartulare 381, ff. 148r-151r; 1363-5=Andreae Naugeni, "Historia Veneta", Rerum Italicarum Scriptores, ed. L. A. Muratori, I-XIV, (Milan, 1723-1751), XXIII, sütun 1049; 1353.iv.7=E. Zachariadou, Trade and Crusade, Venetian Crete and the Emirates of Menteshe and Aydın, Library of the Hellenic Institute of Byzantine and Post-Byzantine Studies, No. 11, Venice: Istituto ellenico di studi bizantini e postbizantini, 1983, blg. 1353A, madde 19, s. 214; 1331.iv.13=Zachariadou, Trade and Crusade, blg. 1331M, madde 3, s. 187; 1337.pri. iv.=a.g.e., blg. 1337M, madde 20, s. 198; 1375.iv.22=a.g.e., blg. 1375M, madde 20, s. 222; 1403.vii.24=a.g.e., blg. 1403M, blg. 1403M DVL, madde 20, s. 230; 1407.vi.2=a.g.e., blg. 1407M, madde 20, s. 236.

¹⁹ 1333.xi.16: Thiriet, Régestes, I, blg.38, s. 30-31.

²⁰ 1414.vii.16: ASG, Notaio Giovanni Balbi, BL 46, filze 1, blg. 311, Fleet, European and Islamic Trade in the Early Ottoman State: the Merchants of Genoa and Turkey, Cambridge University Press, 1999, Ek 5, blg. 12, s 173-74. Ayrıca bkz. 1414.iii.18: ASG, Notaio Giovanni Balbi, BL 46, prç., I, blg. 288, Fleet, Trade, Ek 5, blg. 10, s. 171-172; 1404.xii.31: ASG, Notaio Gregorio Panissario, BL 37, prç., I, blg. 48; Paola Piana Toniolo, Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Gregorio Panissaro (1403-1405), Genoa 1995, blg. 52, s. 105.

²¹ Doukas, Decline and Fall, s. 158-160; Aşıkpaşazade, Die Altosmanische Chronik des Aşıkpaşazade, ed. F. Giese, Leipzig: O. Harrassowitz 1929 (yeniden basım, Osnabrück 1972), s. 86, 88; Tavarîh-i al-i 'Osman, ed Ali, İstanbul 1332, s. 97, 99.

²² Doukas, Decline and Fall, s. 168.

²³ Piloti, L'Égypte au commencement du quinzième siècle d'après le traité d'Emmanuel Piloti de Crète (Incipit 1420), avec une introduction et des notes par P-H Dopp, Cairo: Imp. Université Fouad Ier, 1950, s. 14-15.

²⁴ Piloti, L'Égypte, s. 96.

²⁵ Doukas, Decline and Fall, s. 68.

²⁶ Heers, Genova, s. 242.

²⁷ Ruy Gonzalez de Clavijo, Narrative of the Embassy of Ruy Gonzalez de Clavijo to the Court of Timour at Samarcand A.D. 1403-6, çev. ve ed. Clements R. Markham, London: The Hakluyt Society 1859, s. 20.

kayıtlarından anlaşılacağı üzere, Pera'daki Cenevizliler ve Osmanlı sarayı arasındaki **her nevi değiş-tokuş seviyesi yüksekti**.¹⁵ Türkler, Ege adalarında ticaret yapıyorlardı: Midilli, Sakız ve Limni¹⁶ adalarına hububat ihraç edip, Rodos Şövalyeleri¹⁷ ile at, köle, tahıl ve diğer gıda maddeleri ticareti yapıyor ve Girit'teki Venediklilere Anadolu'dan kereste, hububat ve at ihraç ediyorlardı.¹⁸ Osmanlı sultanı Orhan 1330'lerde Girit'teki Venediklilerle at ve tahıl ticaretine ilişkin bir anlaşma yapmıştır¹⁹. Türk tâcirleri adalarda da mevcuttu. Örneğin Sakız'da, 1414 yılında hububat ve diğer malların bedellerinin ödendiğine ilişkin sipahi Bayezid tarafından düzenlenen belgenin şahitleri arasında İzmirli bir Türk olan Merhum İzzeddin oğlu Bayram Bey, yine İzmir'den, baba adı akitte Tagdira olarak geçen İlyas ve Bayezid'in isteği üzerine akdi Latinceye çeviren Sakız idaresi Türkçe tercümanı Cristoforo Picenino vardır²⁰.

Türklerin ticarete Karadeniz ve doğu Akdeniz'de çok etkin oldukları konusu kuşku götürmezken bu ticareti kendi gemileriyle mi yoksa yakın ilişki içinde oldukları Cenevizliler gibi Latinlerin gemileriyle mi yaptıkları hususu açıklığa kavuşmamıştır. Şüphesiz, Cenevizliler Osmanlılara çeşitli durumlarda gemi temin etmişlerdir. Ceneviz gemileri Düzme Mustafa ile olan çatışmasında II. Murad ve kuvvetlerini Boğazlardan geçirmişlerdir²¹. Daha sonra aynı sultanın isteği üzerine Persivas Pallavicini komutasındaki üç büyük savaş gemisi Cüneyd'i İzmir'in güneyindeki İpsili'de kuşatmıştı²². Türk tâcirlerinin Latin gemilerinde seyahat ettikleri kuşku götürmez. Ancak tüm ticaret gemilerinin Latin gemileri olmadığı XIV. yüzyıl sonları ve XV. yüzyıl başlarında Memlük topraklarında faaliyet gösteren Giritli bir tâcir olan Piloti'nin anlattıklarıyla açıklığa kavuşmuştur. Piloti'ye göre Müslüman tâcirlerin Osmanlı topraklarında satın aldıkları köleler Müslümanların gemileriyle Gelibolu'dan Memlük Sultanlığı'na taşınmıştır.²³ XV. yüzyılın başlarında böyle bir geminin orada ele geçirilmesi olgusundan hareketle hüküm vermek gerekirse İskenderiye'den gelen Müslümanların gemileri Antalya'da ticaret yapmış olmalıydılar²⁴. Doukas, Aydınnoğlu Umur Bey'in faaliyetlerinden söz ederken Umur'un "İyonya sahil şeridinde kereste yük gemisi ve *trireme*'ler inşası için uygun limanlar ve sık ağaçlı koruluklar bulunduğunu" ifade eder²⁵. Doukas'ın, Umur'un korsanlık amacıyla yaptırdığı *trireme*'ler ve *bireme*'ler hakkındaki tartışmasını sürdürmesine karşın, kerestenin uygunluğu konusunda kendisinin çok açık olan referansı yorumlandığında, Umur'un gemilerinden bir kısmının ticaret için yaptırılmış olması mümkün değil midir?

Ayrıca, Anadolu anakarasıyla, Sakız ve öbür adalar arasında küçük ölçekli mal ticareti vardı. Sakız'ın ürettiği meyve ve şarap küçük gemilerle Selanik ve Pera'ya götürülüyordu²⁶. Bazı adalarda en azından bir Türk nüfus vardı; örneğin, 1402'de Timur'a gönderilen Aragon elçisi Ruy Gonzales de Clavijo, Sisam'u Türklerin yaşadığı bir ada olarak tasvir etmektedir²⁷. Daha önce de gördüğümüz üzere Türk tâcirler Sakız gibi adalarda faaliyette bulunuyorlardı. Bu nedenle, Türklerin bu tür ticaret faaliyetlerinde kendi gemilerini kullandıkları önerisi mantıksız değildir. Bu konuda apaçık kanıtların olmaması Türklerin ticareti kesinlikle Türk gemileriyle yapmadıkları anlamına gelmemektedir çünkü döneme ait sınırlı kaynaklar genel olarak ticarî faaliyetler yerine askerî tehdit, yenilgi ve zaferle ilgilenmişlerdir. Ne Bizans ne de Türk belgeleri Türklerle batıdan gelen tâcirler arasındaki ticarî ilişkilere yeterince ışık tutmaktadır. Latin kaynakları daha çok ticarete ilişkin malzeme sağlamakla birlikte kaynakların dikkatleri gemilerin "tâbiyeti"nden ziyade Latin tâcirlerinin ilgilendikleri bu gemilerin taşıdıkları mallar üzerinde yoğunlaşmıştır.

Türk denizcilik faaliyetleri

Türklerin ticaret için kendi gemilerini kullandıkları tartışmasına biraz destek veren bir unsur da bu dönemde Türk denizcilik faaliyetleri hakkındaki kanıtların bol miktarda olmasıdır. Osmanlı topraklarının denizle ikiye ayrıldığı ve bu nedenle bu topraklar arasındaki Boğazlar üzerinden deniz yoluyla gidip

gelmenin Osmanlılar için sürekli bir gereksinim olduğu düşünüldüğünde, denizcilik faaliyetinin bulunması hiç de şaşırtıcı değildir. Latin kaynaklarında sözü edilen *ligna*, *navilii*, *navigia*, *coche*, *barche*, *fuste*, *parandaria*, *bregantini*, ve *griparia* ve Enveri’de geçen *kadırğa*, *iğribar* ve *kayık* gibi muhtelif Türk gemileri Karadeniz’de olduğu gibi doğu Akdeniz’de her tarafa yayılmıştı. Türklerin gerçekten de denizde çok etkin oldukları görüşü, XIV. yüzyılda ve XV. yüzyıl başlarında Girit ile Aydın ve Menteşe arasında imzalanan anlaşmalardaki Türk gemileriyle ilgili maddelerin çokluğuyla da desteklenmektedir²⁸. 1356’da Türk kadirgalarının etkinliği Papa VI. Innocent’ı Türklere karşı ortak bir deniz harekâtı önermeye sevk etmiş²⁹; 1368’de Kıbrıs Kralı Peter Türk *navigia*’sına atıfta bulunmuş³⁰; 1373’te Venedik Dükası’na Türk *ligna*’sının yok edilmesi ile ilgili bir rapor gelmişti³¹. 1374’te yeni bir Osmanlı filosunun hareketlenmesi Venedik’in dikkatini çekmiş, bunun üzerine Senato, Körfez kaptanı Pietro Mocenigo’ya Bozcaada’ya gidip bu konuyla ilgili bilgi toplaması talimatı vermişti³². Türk gemileri 1390’larda da hareketliydi³³. 1392’de Osmanlı gemileri Kostantiniye ve Selanik yakınlarında görüldü. Donanmanın hedefinin Sinop olduğu söylentisine rağmen Venedik kendi kolonilerine karşı bir saldırı yapılacağı korkusuna kapılmıştı. Venedik Çanakkale Boğazı’ndaki Osmanlı deniz hareketliliğini gözleyebilmek için üç kadirğa gönderdi³⁴. Aynı yıl Pera’daki Cenevizliler de Osmanlı denizcilik faaliyetlerini merakla izliyorlardı³⁵. Bir kaç yıl sonra, 1396’da, Osmanlıların Gelibolu civarında Venedik gemilerine saldırması üzerine Venedik, Sultan Bayezid’i saldırılardan vazgeçilmesi yolunda ikna için elçi gönderdi³⁶.

XV. yüzyıl başlarında Osmanlı deniz etkinliği doğu Akdeniz boyunca devam etti. Süleyman Çelebi’nin bir filo için mürettebat görevlendirdiği biliniyordu³⁷. Ruy Gonzalez de Clavijo 1402’de İstanbul’a giderken gördüğü 60 kalyon ve başka gemilerden oluşan bir Osmanlı deniz gücünün varlığını nakletmişti³⁸. Venedik her zaman olduğu gibi Osmanlı deniz faaliyetlerinden büyük endişe duyuyor ve Körfez kaptanına gözünü onlardan ayırmaması için talimat yağdırıyordu³⁹. Eğriboz Adası yöneticileri de teyakuz halindeydiler⁴⁰. 1407 yılında gemilerinin Gelibolu’da yoğunlaşması Venedikliler tarafından bu deniz gücünün Balat (Palatia), İzmir ve Selçuk’un yeniden fethi için hazırlanmakta olduğu şeklinde yorumlandı⁴¹. 1408’de Türk gemileri Anabolu bölgesinde faaldi⁴².

Bu erken dönemde Osmanlıların henüz bir deniz gücü olmadıkları görüşünün genelde kabul görmesine karşın en azından 1374 yılında yeni bir filo donatıp silahlandığı bilinen I. Murad’ın hükümdarlığından başlayarak, bir donanma oluşturdıkları açıktır⁴³. Bu Osmanlı donanması, stratejik öneme sahip bir yer olduğu Ruy Gonzalez de Clavijo’nun da gözünden kaçmayan Gelibolu’da üslendi. O, burasını Osmanlıların Avrupa’daki başarısının anahtarı olarak değerlendiriyordu. Clavijo, ihtiyaç duyulduğu zamanlarda Avrupa topraklarındaki ordularını takviye edebilmek için Anadolu’dan getirdiği kuvvetleri süratle transfer edebilecek gemilerinin üssü olan Gelibolu’nun kaybedilmesinin Osmanlıların Avrupa’da fethettiği tüm toprakları kaybetmesine neden olacağı görüşündeydi⁴⁴. Boğazlarla birlikte Gelibolu, II. Murad’ın saltanatının başlarında Osmanlı komutanı olan Bayezid’in belirttiği gibi “Doğunun ve Batının, Ege Denizi’nin ve Karadeniz’in anahtarıydı”⁴⁵. Gonzalez de Clavijo gibi Venedikliler de bu Osmanlı deniz üssünün stratejik öneminin tamamen farkındaydılar ve üssü yakıp yok etme yönünde 1430’da yapılan bir teklifi ciddi olarak düşünmüşlerdi⁴⁶.

I. Bayezid bu noktada bir hisar, deniz üssü ve limanı koruyacak bir kule inşa ettirmişti⁴⁷. Timur’un ilerleyişi nedeniyle oradaki kuvvetler azaltıldığından, Bayezid üssün korunmasına özen göstermiş, Venedikli tâcirler göre, dokuz kadirğa ve bazı küçük gemilerin orayı savunmak için silahlandırılmasını ve bu gemiler için üç aylık para ayrılmasını emretmişti⁴⁸. 1402’de Ankara savaşındaki ezici yenilgiden sonra Süleyman, 40 gemiden oluşan “tüm” filosunu geniş bir garnizonla takviye edilen kalenin koruduğu Gelibolu’da tutmuştu⁴⁹.

- ²⁸ 1337.iii.9=Zachariadou, Trade and Crusade, blg. 1337A, madde 9, s. 192, madde 14, s. 193; 1337.pre iv=a.g.e., blg. 1337M, maddeler 3, 5, 7, 10, 11, s. 195-97; 1348.viii.18=a.g.e., blg. 1348A, madde 10, s. 208, madde 11, s. 208; 1353.iv.7=a.g.e., blg. 1353A, madde 4, s. 212, madde 6, s. 212, madde 8, s. 212-213, madde 10, s. 213; 1375.iv.22=a.g.e., blg. 1375M, madde 3, s. 219, madde 5, s. 220, madde 7, s. 220, madde 10, s. 220, madde 11, s. 220-221; 1403.vii.24=a.g.e., madde 2, s. 225, madde 4, s. 226, madde 5, s. 226-7, madde 6, s. 227, madde 11, s. 228; 1407.vi.2=a.g.e., madde 2, s. 234, madde 3, s. 234, madde 4, s. 234, madde 5, s. 235, madde 7, s. 235, madde 11, s. 235.
- ²⁹ 1356.iv.1=Diplomatarium Veneto-Levantinum sive Acta et diplomata res venetas, graecas atque levantis illustrantia, ed. G. Thomas, I-II, Venice: Sumptibus Societatis, 1890-99, I, no. 16, s. 26-28.
- ³⁰ 1368.v.19=Thomas, Diplomatarium Veneto-Levantinum, I, no. 81, s. 132-139.
- ³¹ 1373.viii=Thomas, Diplomatarium Veneto-Levantinum, I, no. 98, s. 165-166.
- ³² 1374.vii.14; Thiriet, Régestes, I, no. 541, s. 135.
- ³³ 1394.vii.24=J. Chrysostomides, Monumenta Peloponnesiaca. Documents for the History of the Peloponnese in the 14th and 15th Centuries, Camberley: Porphyrogenitus, 1995, no. 145, s. 283; 1395.ii.18-iv.15=a.g.e., no. 166, s. 324.
- ³⁴ 1392.iv.26=Loenert, Raymond-J. O.P., Démétrius Cydonès correspondance, I-II, Studi e testi 186, 2008, Città del Vaticano: Biblioteca Apostolica Vaticana, 1956, 1960, II, ek D, no. 18, s. 446-448.
- ³⁵ 1392.vi.16=ASG, Antico Comune 22, f. 40.
- ³⁶ 1396.ii.7=Chrysostomides, Monumenta Peloponnesiaca, no. 179, s. 357.
- ³⁷ 1407.iii.1=Chrysostomides, Monumenta Peloponnesiaca, no. 286, s. 542 ve not 3.
- ³⁸ Gonzalez de Clavijo, Narrative, s. 47.
- ³⁹ 1401.viii.10; Thiriet, Régestes, 2, no. 1023, s. 19-20; 1415.iii.26=a.g.e., no. 1573, s. 134; 1423.vi.4=a.g.e., no. 1423, s. 100.
- ⁴⁰ 1414.viii.23=C. N. Sathas, Documents inédits relatifs à l’histoire de la Grèce au moyen âge, I-IX, Paris: Maisonneuve et cie, 1880-90, III, 72-73; 1416.i.4=Iorga, Notes et extraits, I, s. 241.
- ⁴¹ 1407.ix.2; Thiriet, Régestes, II, no. 1283, s. 73.
- ⁴² 1408.xi.14=Chrysostomides, Monumenta Peloponnesiaca, no. 305, s. 573.
- ⁴³ 1374.vii.14; Thiriet, Régestes, I, no. 541, s. 135. Erken dönem Osmanlı donanması için bkz. K. Fleet, “Early Turkish Naval Activities”, ed. K. Fleet, The Ottomans and the Sea, Oriente Moderno, 20/81 (2001), s. 129-138; Colin Imber, “Before the Kapudan Pashas: Sea Power and the Emergence of the Ottoman Empire”, E. Zachariadou, The Kapudan Pasha: his Office and his Domain, Rethymon: Crete University Press 2002, s. 49-53.
- ⁴⁴ Gonzalez de Clavijo, Narrative, s. 28.
- ⁴⁵ Doukas, Decline and Fall, s. 139.
- ⁴⁶ 1430.ii.17=Iorga, Notices et extraits, I, 510.
- ⁴⁷ Doukas, Decline and Fall, s. 63.
- ⁴⁸ 1401.ix.10=G. T. Dennis, “Three reports from Crete on the situation in Romania”, Studi Veneziani, 12 (1970), no. 1, s. 246; 1402.iv.11=a.g.e., no. 3, s. 248.
- ⁴⁹ Gonzalez de Clavijo, Narrative, s. 27-28.

Doğu Akdeniz ve Karadeniz, Ceneviz ve Venedikliler için yüksek kazançlı bir ekonomik bölgeyi temsil etmesinden dolayı ne kadar önemli ise fetihlerini çoğu kez ticarî kazanç maksadıyla yapan Türkler için de aynı nedenden dolayı o kadar önemliydi. 1207’de Antalya’nın Keyhüsrev tarafından fethi⁵⁰, Selçukluların Kırım’daki Sudak’a⁵¹ düzenledikleri sefer ve Sinop’un 1215 yılında alınışı aynı gerekçeye dayanmaktaydı. Doukas’a göre⁵² 300; ya da muhasaranın doğrudan tanığı Venedikli Nicolò Barbaro’ya göre⁵³ tam silahlandırılmış 12 kadirga, 70-80 geniş *fuste*, 20-25 *parandaria* ve *brigantini*’nin yer aldığı 145 parça gemiden oluşan Osmanlı donanmasının katıldığı 1453 tarihinde Kostantiniye’nin fethinin arkasında da ticarî mülâhazalar önemli ölçüde yer tutmuştur.

Venedik ve Cenova’nın telaşının açıkça gösterdiği üzere, Türk deniz faaliyetleri önemli ve aynı zamanda da etkiliydi; adalar ve Yunan anakarasının kıyı bölgelerindeki nüfus ve ticaret üzerindeki etkisi önemszenmeyecek gibi değildi. Şüphesiz, kısmen bu faaliyetler nedeniyle Kıbrıs’ta ada civarındaki deniz yollarının güvenliğini sağlamak üzere yapılan harcamalar için Türkiye, Rodos, Ermenistan, Suriye ve Mısır’dan mal getiren gemilere *missa* vergisi konulmuş⁵⁴ ve adalarda Türk gemilerinin yaklaştığını gösteren uyarı ateşleri yakılması çok önemli addedilmişti. Adalar Düğü’nün Türklerle barış imzalamasının ardından ateş yakarak Eğriboz’u Türk saldırısına karşı uyarmayı durdurması üzerine Venedik Senatosu tarafından kendisine ateş yaktmaya yeniden başlaması emredilmişti⁵⁵.

Sakız Adası 1305 tarihinde büyük bir Türk saldırısına uğradı⁵⁶; Türkler beş yıl sonra Kıbrıs’a saldırılar⁵⁷. Menteşe Türkleri 1311’de Rodos Adası’na hücum ettiler⁵⁸. Mayıs 1318’de, *ligna* olarak nitelendirilen silahlı, en büyüğü 100 en küçüğü ise 50 kürekli olan ve 1500 kişi taşıyan 16 Türk gemisi, Kerpe adasına (Scarpanti, Karpathos) saldırmıştır. Görünen o ki, Türkler bu saldırıda Katalanlarla birlikte hareket etmişlerdir; Girit’teki Venedikli yetkililer, bu saldırıya beş Katalan *ligna*’sının katılmış olduğunu bildirmişti⁵⁹. Aynı yıl, 26 gemi ve 2000 Türkten oluşan bir kuvvetle Girit’teki Sithie’ye yapılması planlanan bir Türk saldırısı ile ilgili söylentiler dolaşırken⁶⁰, 24 Türk gemisinden oluşan bir deniz kuvvetinin de Eğriboz’a saldırmaya hazırlandığı yayılıyordu⁶¹. Girit nüfusu Menteşe akınlarıyla azalmış⁶², Latin kolonileri ise Aydın Türklerinin akınlarından bir hayli zarar görmüştü⁶³. Bu tür saldırılar önemli sayıda insanın ele geçirilerek esir alınması ile sonuçlanabiliyordu; nitekim Venedikli Marino Sanudo Torsello 1331 ve 1332 yılları arasında düzenlenen Türk akınlarında 25.000 insanın esir alındığını bildirmektedir⁶⁴. 1330’larda Türkler Çanakkale Boğazı’nı geçerek Trakya’ya saldırmışlardır⁶⁵. Bu tür akınlarda ele geçirilen insanlar daha sonra Türkler tarafından Anadolu’ya götürülmekteydi⁶⁶. Osmanlılar ve Aydın Türkleri XIV. yüzyılın ortalarında, Doukas’a göre yağmalamak amacıyla, denizi geçerek Trakya kıyılarına kadar gitmişlerdi⁶⁷. İbn Battuta, Aydınoğullarından Umur Bey’in Kostantiniye bölgesine savaş gemileriyle sürekli akınlar düzenlediğini ve insanları esir aldığını açıklamıştır⁶⁸. Yine Doukas’a göre, Umur Bey “korsanlık amacıyla” çok sayıda *biremeler* ve *triremeler* inşa ettirmiş ve Midilli, Sakız, Sisam ve Nakşa gibi adaları yağmalamıştır⁶⁹. Karasi Beyliği’nin önemli deniz filoları olduğu söylenmekte idi ve Karasi köle pazarlarına sürekli olarak akınlarda ele geçirilen esirler getirilmekteydi⁷⁰.

Türk saldırıları, XIV. yüzyılın ikinci yarısında devam etti, bir sonraki yüzyıla taşıdı. Türk *linga*’sı tarafından esir alınan kişiler, 1384 yılında Venedik büyükelçisi Marino Malipetro’nun ilgilenmesi gereken meselelerden birini oluşturdu⁷¹. Üç yıl sonra Venedik, Türk *fusta*’larının mal-mülk yağmalamak üzere yaptıkları saldırılar ve Gelibolu, İzmir, Theologos (Selçuk) ve Balat’a götürülen Eğriboz halkı ile ilgili olarak yine I. Murad’a şikâyetinde bulundu⁷². 1388’de ise Türkler Koron ve Modon’a saldırdılar⁷³. Babası gibi I. Bayezid da, Doğu Akdeniz’deki adalara ve anakaraya saldırmakla ve Latin gemiciliğini tehdit etmekle meşguldü. Sakız Adası’na, Kiklad adalarına, Eğriboz’a ve Atina civarına saldırmak için 60 savaş

⁵⁰ İbn Bibi, Selçuknâme, s. 36-37, 38.

⁵¹ İbn Bibi, Selçuknâme, s. 95-105.

⁵² Doukas, Decline and Fall, s. 213.

⁵³ Nicolò Barbaro, The Diary of the Siege of Constantinople 1453, çev. J. R. Jones, New York: Exposition Press 1969, s. 31.

⁵⁴ Fr. Balducci Pegolotti, La Pratica della Mercatura, ed. A. Evans, Cambridge, Mass.: The Mediaeval Academy of America 1936, s. 85-86.

⁵⁵ 1430.iii.3=Sathas, Documents, 3, no. 960, s. 372.

⁵⁶ Angeliki E. Laiou, Constantinople and the Latins. The Foreign Policy of Andronikos II 1282-1328, Cambridge, Mass.: Harvard University Press 1972, s. 153.

⁵⁷ Luttrell, "Hospitallers", s. 83.

⁵⁸ Görünüşte Cenevizlilerin kıskırtmasıyla, Luttrell, "Hospitallers", s. 84-85.

⁵⁹ 1318.vii.16=Thomas, Diplomatarium Veneto-Levantinum, I, no. 62, s. 108-109.

⁶⁰ 1318.vii.16=Thomas, Diplomatarium Veneto-Levantinum, I, no. 62, s. 108-109.

⁶¹ 1318.vii.16=Thomas, Diplomatarium Veneto-Levantinum, I, no. 63, s. 109-110.

⁶² Zachariadou, Trade and Crusade, 1331 M, s. 187, 1358/1359 M, s. 217-218.

⁶³ Enveri, Dusturname-i Enveri, ed. Mükrimin Halil, İstanbul 1928; Le Destan d’Umur Pacha [Dusturname-i Enveri, çev. ve ed. I. Melikoff, Paris: Presses universitaires de France 1954; İbn Battuta, Voyages d’İbn Batoutah, çev. ve ed. C. Defremery, B. R. Sanguinetti, I-II cilt, Paris, 1854, s. 311; Oruç, Oruç Beğ Tarihi, ed. Atsız, İstanbul 1972, s. 38.

⁶⁴ 1332.iv.4=Sanudo, Kuntsmann’da, Fr., Studien über Marino Sanudo den Älteren, Abhandlungen der Historischen Classe der Königlich Bayerischen Akademie der Wissenschaften vol. 7 (Munich, 1855), no. 5, p. 797.

⁶⁵ E. Zachariadou, "The emirate of Karasi and that of the Ottomans; two rival states", ed E. Zachariadou, The Ottoman Emirate (1300-1389), Rethymnon: Crete University Press, 1993, s. 229.

⁶⁶ Doukas, Decline and Fall, s. 60.

⁶⁷ Doukas, Decline and Fall, s. 60.

⁶⁸ İbn Battuta, Voyages, s. 311.

⁶⁹ Doukas, Decline and Fall, s. 68.

⁷⁰ Al-Umari, "Voyages", s. 367.

⁷¹ 1384.vii.22=Thomas, Diplomatarium Veneto-Levantinum, I, no. 16, s. 193-196.

⁷² 1387.ix.28=Chrysostomides, Monumenta Peloponnesiaca, no. 34, s. 79.

⁷³ 1388=Chrysostomides, Monumenta Peloponnesiaca, no. 36, s. 85.

gemisi hazırlattı⁷⁴ ve 1400’de, Eğriboz’a saldırmasından korkan Venedik için korkulu bir büyük deniz gücü oluşturdu⁷⁵. Şubat 1392’de Venedik, Anabolu’yu Türk saldırısına karşı savunmak için bir kadirga hazırlattı⁷⁶ ve Eğriboz, İskatos, İkapelos ve İskire civarındaki sularda devriye gezmeleri için gemilerine talimat verdi⁷⁷. Venedik, 1394’te, topraklarını Türk saldırılarına karşı korumak için yeni önlemler alıyordu⁷⁸. XV. yüzyılın başında, Menteşe Türkleri Leryos’a saldırdı⁷⁹ ve 1416’da Çalı Bey komutasındaki Türkler Andre, Bara ve Melos’a saldırarak çok sayıda kişiyi esir aldı ve bir hayli hasara yol açtı⁸⁰.

Adalara ve ana karalara yapılan saldırıların yanı sıra, denizde de Türk-Latin çarpışmaları yaşanıyordu. Bu tür çarpışmalar Türkler Ege kıyılarına ulaşır ulaşmaz başlamıştı. XIV. yüzyılın başlarından itibaren sayıları 20, 50 veya 80’e kadar çıkan gemilerden oluşan Türk deniz kuvveti ile Rodos Şövalyeleri ve Ceneviz arasında çatışmalar yaşanmaktaydı⁸¹. Türk filoları bazen 200 ila 300 gemiden, hatta bir kayda göre 800 parçadan oluşabiliyordu⁸². XIV. yüzyılın ortalarında komutasındaki kuvvetler Latinler için acı bir tecrübeye sebep olan ve başarıları Enveri’nin *Düsturnâme*’sinde yer alan temel şahsiyetlerden biri de, bazen 350 parçadan oluşan deniz kuvvetlerini komuta ettiği iddia edilen Aydınöğullarından Umur Bey idi⁸³. Umur Bey, Kantakouzenos ve V. Ioannes Palaeologos arasındaki iç savaş sırasında Kantakouzenos’u en az 40 gemiden oluşan bir filo ile desteklemişti⁸⁴. Umur Bey, 1348’te Latin saldırısına karşı İzmir’i savunmak üzere savaşırken, siperliğini delerek iki kaşı arasına saplanan bir ok nedeniyle ölmüştü⁸⁵.

Sinop’ta konuşlanan ve Umur Bey’den kısa bir zaman öncesinde aktif olan Gazi Çelebi’nin deniz kuvvetleri Cenevizlileri Karadeniz’de rahatsız ediyordu; çünkü Gazi Çelebi, Ceneviz kolonilerini aralıksız saldırılarla taciz etmekte hatta Kefe’ye kısmen başarılı saldırılar gerçekleştirmekteydi. Gazi Çelebi’nin saldırıları Ceneviz ile sınırlı kalmayıp Venedikliler ve Bizanslıları da hedef alıyordu. 1313’te en az sekiz kadirgası olduğu söylenen Gazi Çelebi, deniz çarpışmaları sırasında sivri uçlu demir bir çubukla suya dalıp düşman gemilerinin gövdelerinde delik açmak suretiyle gemilerin aniden ve en azından düşmanın beklemediği bir şekilde batmalarına neden olmasıyla ünlüydü⁸⁶. Cenevizliler Karadeniz’deki ticarî çıkarlarını Türk saldırılarına karşı koruma çabasıındaydı. 1340’ta, dokuz Ceneviz gemisi, 12 kadirgadan oluşan bir Türk filosuna karşı Karadeniz’e yelken açtı ve ardından yaşanan çatışmada Türk filosunu bozguna uğratarak pek çok gemiyi ele geçirdi⁸⁷.

Latin ve Yunan kaynakları Türk gemilerine ve adalara yapılan Türk saldırılarına atıflarla dolu olmasına karşın, Cenevizliler ve Venediklilerin büyük savaş gemileriyle genelde boy ölçüşemeyecek olan Türk filolarının yer aldığı büyük deniz savaşlarına pek fazla atıfta bulunmazlar. Büyük deniz savaşları aynen 1334’te Edremit’teki Latin kadirgaları ve Türk gemileri arasında olduğu gibi⁸⁸ ya da 1416’da Gelibolu’dan Nakşa Dükü’ne karşı 300 *biremeler* ve *triremeler* kuvvetiyle yola çıkan Osmanlı amirali Çalı Bey’in kumandasındaki filo ile Venedikliler arasındaki çarpışmalardaki gibi, Türklerin yenilgisineyle



Kitâb-ı Bahriye'de Sakız ve civarı (Süleymaniye-Ayasofya, Ktp, Nr. 2612).

⁷⁴ Doukas, *Decline and Fall*, s. 81.

⁷⁵ 1400.v.18=Chrysostomides, *Monumenta Peloponnesiaca*, no. 215, s. 419.

⁷⁶ 1392.ii.2=Chrysostomides, *Monumenta Peloponnesiaca*, no. 111, s. 218.

⁷⁷ 1392.ii.29=Chrysostomides, *Monumenta Peloponnesiaca*, no. 113, s. 221.

⁷⁸ 1394.iv.6=Chrysostomides, *Monumenta Peloponnesiaca*, no. 137, s. 262.

⁷⁹ Gonzalez de Clavijo, *Narrative*, s. 20.

⁸⁰ Doukas, *Decline and Fall*, s. 118.

⁸¹ M. René de Mas Latrie, *Chroniques de Chypre d'Amadi et de Strambaldi*, I-II, Paris: Imprimerie nationale, 1891-1893, s. 393, 400; Luttrell, "Hospitaliers", s. 86, 87.

⁸² Zachariadou, "Holy War in the Aegean During the fourteenth Century", *Mediterranean Historical Review*, 4 (1989), s. 215.

⁸³ Doukas, *Decline and Fall*, s. 68-69; Melikoff, *Destan*, s. 52-53, 56-58, 60-61, 64, 74, 78, 85, 95.

⁸⁴ Doukas, *Decline and Fall*, s. 68-69.

⁸⁵ Doukas, *Decline and Fall*, s. 70.

⁸⁶ Gazi Çelebi için bkz. Zachariadou, "Gazi Çelebi of Sinope", Laura Balletto, *Oriente e occidente tra medioevo ed età moderna*, Studi in onore di Geo Pitarino, I-II, Genoa: Glauco Brigati, 1997, II, 1271-1275.

⁸⁷ Epstein, *Genoa*, s. 206.

⁸⁸ Zachariadou, *Trade and Crusade*, s. 29-33.

sonuçlandı. Çalı Bey savaşta birçok Türklerle beraber öldürüldü ve Venedikliler 27 Türk kadırgasını ele geçirip Bozcaada'ya götürdüler⁸⁹.

Latin gemilerini yağmalayan ya da Latin topraklarına saldıranlar elbette ki sadece Türkler değildi; Venedikliler, Cenevizliler, Katalanlar ve Rodos Şövalyeleri birbirlerinin ticari gemilerini ele geçirebilecek eğilim ve isteğe sahiptiler. XIV. yüzyılın başlarında Rodos Şövalyelerinin Cenevizlilere ait bir kadırgayı ele geçirmeleri iki güç arasında anlaşmazlığa yol açmış ve bu olay Cenevizlilerin kışkırtmasıyla Menteşe Türklerinin Rodos'a misilleme saldırısı gerçekleştirmeleriyle sonuçlanmıştı⁹⁰. 1409 yılının Ocak ayında Cenevizliler yedi Katalan gemisini Rodos'akadar takip edip ele geçirirken,⁹¹ 1411 yılında yedi Katalan gemisi bir Ceneviz adası olan Sakız'a saldırdı⁹². Aynı yıl İskenderiye limanında Ceneviz ve Katalan gemileri arasında bir deniz savaşı oldu.

Korsanlık

Rakipler Doğu Akdeniz ve Karadeniz'in sağladığı zenginliklerden faydalanma yollarını ararken ticaretin deniz savaşlarına ve fetihlere yol açması gibi -korsanlık ve ticaret ya da ganimet ve ticarî mallar arasındaki farklılıkların her zaman net olmamasına karşın- bölgenin ticarî beklentileri de korsanları kaçınılmaz biçimde kendine çekiyordu⁹³. XV. yüzyılın başında korsanlık pek çok Türk'e, Timur'a karşı koymaktan daha çekici gelmiş olacaktı ki Timur'a karşı savaşmaktansa baskın seferleri için Selçuk ve Balat'ta gemiler hazırlamaktaydılar⁹⁴.

Korsanlar, özellikle Sakız, Rodos ve Midilli olmak üzere, Ege'nin çeşitli adaları üzerinde kurdukları üslerinden hem gemileri yağmalamakta hem de Ege'ye dağılmış adaların halklarını rahatsız etmekte ya da Anadolu kıyılarına baskınlar düzenlemekteydiler; aynen Katalanların yaptığı gibi, insanları ele geçirip köle pazarlarında satmaktaydılar⁹⁵. Johannes Schiltberger, Konstantiniye'ye doğru yelken açmışken 1396 yılında Niğbolu'da (Nikopolis) Karadeniz'de üç kadırgayla dolaşan Türk korsanlarına tutsak düştü⁹⁶. Taşoz ve Limni, XIV. yüzyılın ortasında daha sonraları V Ioannes Palaeologos'un hizmetine giren ve erkek kardeşiyle birlikte Aynoroz Dağı'nda bir manastır inşa ettiren Bilecikli korsan Alexios'un saldırılarına maruz kaldı⁹⁷.

Ticarî gemilere karşı da korsanlık hiç eksik değildi. Kötü ün yapmış korsanlardan Bilbao'dan⁹⁸ eski bir Basklı denizci Petro de Laranda Juan Pérez de Caza ile birlikte üç Katalan gemisini 1405 yazında ele geçirdi⁹⁹. Aşağı yukarı aynı zamanlarda, İskenderiye'den gelen ve içinde değerli yük ve birçok Müslüman tâcirle Antalya'da bulunan bir Müslüman gemisine el koydu. Ganimetle hemen Nakşa'a geçen Petro de Laranda gemiyi ve içindeki Müslümanları Nakşa Dükü olan Jacopo de Crispo'ya oldukça yüklü bir para karşılığında sattı¹⁰⁰. Petro, kimi zaman içindekilerle birlikte bütün gemileri ele geçirmek yerine yalnızca malları yağmalyordu: 1413 civarında Johannes Alferius(?) de Ancona'ya ait bir gemiden 45 torba sabun ve Gelibolu'daki Lillio de Blaxio'nun ambarından 40 sandık sabun ele geçirdi¹⁰¹. Petro de Laranda'nın sonu Katalanlar tarafından yakalanıp Memlük sultanına teslim edilince geldi. İnancını değiştirmeyi reddedince kafası kesilerek öldürüldü¹⁰². Pero Tafur'a göre, bedeni İspanyollar tarafından, Kahire'deki Santa Martha kilisesinde yakıldı ve bundan sonra çeşitli mucizeler gerçekleşti¹⁰³.

Korsanlar herkes için büyük bir problem sayılıyordu; örneğin, Katalan korsanların faaliyetleri başkaları kadar Katalan yetkililer için de rahatsızlık vericiydi. 1406 yılının başlarında Katalan kral Martino l'Umano, özellikle Midilli'de üslenmiş bulunan korsanlara karşı gemi trafiğini korumak için gemilerin donatılmaları ve sevk edilmeleri yönünde talimatlar yayınladı¹⁰⁴. Venedikliler 1315 civarında Eğriboz'u Hristiyan ve Türk korsanlara karşı savunmak için kadırga sevk etmişti¹⁰⁵. Ve bir sonraki yüzyılın başında

⁸⁹ Doukas, *Decline and Fall*, s. 118-119.

⁹⁰ Luttrell, "Hospitallers", s. 84-85.

⁹¹ Maria Teresa Ferrer i Mallol, "Una flotta catalana contro i corsari nel Levante (1406-1409)", *Balletto, Oriente e occidente*, I, 347.

⁹² Ferrer i Mallol, "Una flotta catalana", s. 352.

⁹³ Blanca Garí, Elisa Varela, "Comercio o piratería? Mercancía y botín en el libro de cuentas de un mercader catalán del siglo XIV", *Balletto, Oriente e occidente*, I, 358-359.

⁹⁴ 1402.iii.3=Dennis, "Three reports", no. 2, s. 247.

⁹⁵ Heers, Genova, s. 248.

⁹⁶ Schiltberger, *The Bondage and Travels of J. Schiltberger a Native of Bavaria*, in *Europe, Asia, and Africa, 1396-1427*, çev. J. Buchan Telfer, London: The Hakluyt Society 1879, s. 100.

⁹⁷ Zachariadou, "Monks and sailors under the Ottoman sultans", ed. Fleet, *The Ottomans and the Sea*, s. 146.

⁹⁸ Ferrer i Mallol, "Una flotta catalana", s. 333.

⁹⁹ Ferrer i Mallol, "Una flotta catalana", s. 327-328, 333.

¹⁰⁰ Piloti, *L'Egypte*, s. 96-99.

¹⁰¹ (?) 1413.vi=ASG, Notaio, Giovanni Balbi, Bl. 46, filza 1, blg. 69.

¹⁰² Piloti, *L'Egypte*, s. 105, 107; Tafur, *Andanças é viajes de un Hidalgo Espanol Pero Tafur* [1435-1439], ed. Marcos Jiménez de la Espada, Barcelona: Ediciones El Albir, 1982, s. 112-16; Pero Tafur, *Travels and Adventures, 1435-1439*, çev. ve ed. Malcolm Letts, Broadway Travellers, London: G. Routledge 1926, s. 97-99.

¹⁰³ Tafur, *Viajes*, s. 116; Tafur, *Travels*, s. 99.

¹⁰⁴ Ferrer i Mallol, "Una flotta catalana", s. 330.

¹⁰⁵ Zachariadou, "The Catalans of Athens and the beginning of the Turkish expansion in the Aegean area", *Studi Medievali*, 31 (1980), s. 825 ve not 15.

hâlâ aynı şeyi yapıyorlar, yani Körfez’de korsan kovalıyorlardı¹⁰⁶. Bu arada 1406 yılının Ocak ayında gemicilik yollarını korumak için Girit çevre sularına iki *cocche* gönderdiler¹⁰⁷. 1409 yılının Ocak ayında ise, Bask ve Katalan korsanlarla ilgili endişe duyan Venedikliler Körfez’i korumak için kadırgaları silahlandırma kararı aldılar¹⁰⁸. Yine Venedikliler, Rodos Şövalyelerinin XV. yüzyılın başında Türk korsanlarına karşı Bozcaada’da bir kale inşa etme teklifini, Venedik-Ceneviz arasındaki Chioggia Savaşını 1381 yılının Ağustos ayında sona erdiren Turin barışına ters düşeceği gerekçesiyle reddettiler¹⁰⁹.

İçinde, büyük ticarî güce sahip devletlerin tâcirlerine ait malların bulunduğu gemilerin ele geçirilmesi de sorunlara yol açabiliyordu. 1425 yılında Domenico de Alegro’nun bir Bizans gemisini Karadeniz’de Samsun yakınlarında ele geçirmesi Ceneviz için büyük bir sıkıntı yarattı. Venedik uyruklu olan Cristoforo Duodo, Ser Jacobo Garbiele ve Andrea Gabriele’ye ait olan gemi yükü arasında Floransa ve Venedik kumaşları, sabun ve kalay gibi malzemeler vardı. Bu nedenle Ceneviz, Domenico’nun ele geçirdiği Venedik mallarının bedelini ödemesini garanti etmesi için Kefe’deki konsolosa talimatlar gönderme gereği duydu¹¹⁰. Aynı dönemde bu kez Cristoforo Duodo’ya ait 100 *kantar* kurşun yüklü olan bir başka geminin ele geçirilmesi de dükün Amasra’daki Ceneviz konsolosuna kurşunun geri verilmesini sağlamak için talimat vermesiyle sonuçlandı¹¹¹.

Sonuç

Türk beyliklerinin yaklaşık 1300’lerde Anadolu sahillerinde kuruluşundan 1453’te Kostantiniye’nin Osmanlılar tarafından fethine kadar geçen dönemde, Doğu Akdeniz ve Karadeniz’deki denizcilik faaliyetlerinin itici gücü ticaretin çarkları olmuştur. Bu bölgeye birlikte egemen olan, aralarında bir dizi yıpratıcı savaş yapan Venedik ve Ceneviz gibi büyük şehir devletlerini ve dünyanın dört bir köşesindeki tâcirleri bu önemli ticaret ağının kazançlı liman ve pazarlarına yönelten neden ticaretti. Türkleri bu sulara çeken ve onları denizciliğe iten sebep kazanç ve ekonomik kârdı. Türkler akınlar düzenlediler, talanda bulundular, adaları ve kıyıları fethettiler; Latin gemilerini taciz ettiler ve saldırdılar; anakara ve adalardaki pazarlarda ticaret yaptılar; muhtemelen malları kendi gemileriyle taşıdılar. 1453’ten sonra bölgenin kontrolü Osmanlıların eline geçecek ve bir sonraki yüzyılda doğu Akdeniz ve Karadeniz’in sularının egemen gücü Osmanlılar olacaktı.

Çeviri: Sedat İşçi



Venedik Mavnası
(Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*,
haz. İ. Bostan).

¹⁰⁶ 1400.v.18=Chrysostomides, Monumenta Peloponnesiaca, no. 215, s. 419.

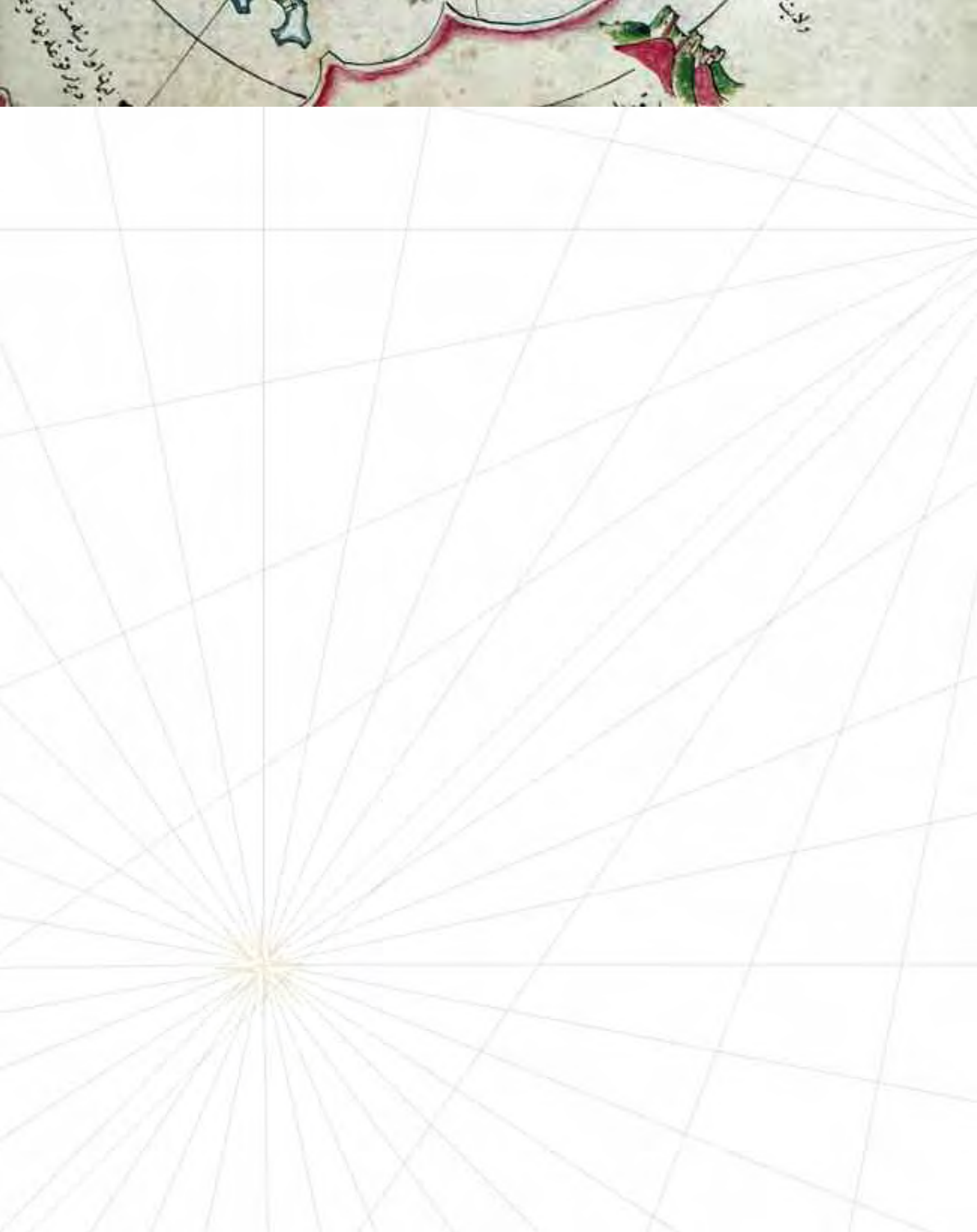
¹⁰⁷ Ferrer i Mallol, "Una flotta catalana", s. 330-331.

¹⁰⁸ Ferrer i Mallol, "Una flotta catalana" s. 347.

¹⁰⁹ Sathas, Documents, I, 11-12.

¹¹⁰ 1425.iii.1=ASG, San Giorgio, Sala 34, 590 1308/2, ff. 36v-37r.

¹¹¹ 1425.iii.2=ASG, San Giorgio, Sala 34, 590 1308/2, ff. 37v.



İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu

İdris BOSTAN*

Gelibolu Tersanesi ve Denizcilik Faaliyetleri

Sahip olduğu stratejik mevki sebebiyle Çanakkale Boğazı çevresinde yer alan yerleşim bölgeleri içinde en önemlisi olan Gelibolu'ya sahip devletler bütün boğazı kontrol altına alabildiler ve Marmara ile Karadeniz'e geçişi ellerinde tuttular. Gelibolu, İstanbul merkezli kurulan bütün devletler için de ileri bir deniz üssü oldu. Rumeli ve Anadolu'dan karşılıklı geçişler için mühim bir geçit yeri haline geldi, Osmanlılar tarafından fethinden sonra da askeri ve ticari önemini yüzlerce yıl korumaya devam etti. Türk fetihlerinin Anadolu'nun batı kıyılarına ulaşmasından kısa süre sonra ve özellikle Anadolu beylikleri döneminde Gelibolu'nun Türklerin ilgi alanına girdiği anlaşılmaktadır. Bizans'ın son zamanlarında Ege ve Marmara sahillerinde faaliyet göstermeye başlayan Denizci Türkmen Beyliklerinin dikkatlerini Gelibolu yarımadasına çevirmeleri üzerine bölge Türklerin akınlarına uğradı. Bizans'ın kendisine yardım için getirttiği Katalanlar, Gelibolu'ya yerleştikten bir müddet sonra ilişkiler tersine dönmüş ve Bizans'a karşı mücadelelerinde Karesi beylerinden Ece Halil, beş yüz Türkmen'le birlikte Katalanlara yardıma gitmişti. Böylece daha 1305'te Maydos/Eceabad'ı ele geçirerek Rumeli topraklarında kısa süreli de olsa bir köprübaşı oluşturmuşlardı. Bizans'ın Gelibolu'yu yeniden bir deniz üssü haline getirme çabalarına karşılık, Aydınoğlu Gazi Umur Bey de Batı Anadolu'lu deniz gazilerinin desteğiyle 1331'de Gelibolu'ya gelerek şehri ele geçirmeye çalıştı¹.

Osmanlıların 1345'te Karesi Beyliğini sınırları içine almasından sonra da denizası Rumeli fetihlerini üstlenen yine Karesi beylerinden Evrenos Gazi, Hacı İl Beyi ve Ece Bey olmuştur. Âşıkpaşazâde'ye göre Süleyman Paşa, Edincik üssünden Ece ve Gazi Fazıl beylerin yol göstericiliğiyle karşıdaki Çimbi'ye geçmiş ve Bolayır yakınındaki Akça Limanlık'ta bulunan gemileri yaktığı halde Çimbi'deki gemilere el koyarak Anadolu yakasından karşı kıyıya iki bin asker geçirmiştir². Çimbi'nin ele geçirilmesinden³ sonra bir süredir Rumeli'de tutunmaya çalışan Süleyman Paşa, 1354'te Gelibolu'yu fethetmiştir⁴.

Gelibolu, Osmanlıların sadece Balkanlar'a açıldığı ilk kapı ve hareket üssü değil, aynı zamanda denizlere çıkışının da ilk hareket noktasıydı ve bu özelliğini hiçbir zaman kaybetmedi. Bu sebeple Çanakkale Boğazı'na ilk dönem kaynaklarında Gelibolu Boğazı adı verilmişti. Akdeniz'e ve Marmara'ya yönelen ilk Osmanlı donanmaları burada hazırlandı; hatta Osmanlı fetihlerinin bütün Rumeli'ye ulaşmasından sonra, kara orduları bakımından önemini kaybetse bile, donanma için işgal ettiği yer bakımından ehemmiyetini sürdürdü. Bu dönemde henüz yeterli bir deniz gücüne sahip olunmadığı için Osmanlı ordularının Anadolu-Rumeli geçişlerinde aralarında dostane ilişkiler bulunan ve ticaret imtiyazına sahip olan Ceneviz'in gemilerle yaptığı taşımacılıktan yararlandı. İlk büyük taşımacılık Rumeli'de yeni fethedilen yerlere 1363'te Anadolu'dan göç ettirilen nüfusun, Gelibolu üzerinden ücret karşılığında Ceneviz gemileriyle yapıldı. I. Murad, Biga'nın 1365'te (766) fethi sırasında kendisi ordusuyla karadan giderken Gelibolu ve Edincik'te bulunan gemilerin donatılarak denizden kuşatmaya katılmalarını emretti⁵.

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ H. İnalçık, "Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar", *Türk Denizcilik Tarihi*, (ed. B. An), Ankara 2002, s. 77.

² *Âşıkpaşaoğlu Tarihi*, (haz. N. Atsız), Ankara 1985, s. 51-53. Osmanlı kaynaklarına göre Çimbi, Süleyman Paşa'nın önce sallı karşıya geçip, sonra buradan sağladığı gemilerle askerlerini taşıyarak fethettiği bir Bizans kalesiydi (Mehmed Nesri, *Kitâb-ı Cihân-nümâ*, (yay. F. R. Unat-M. A. Köymen), Ankara 1995, I, 171-181; *Oruç Bey Tarihi, Osmanlı Tarihi 1288-1502*, (haz. N. Öztürk), İstanbul 2007, s. 18-21). Bizans kaynaklarına göre ise, İmparator Kantakuzenos'un Sırlara karşı Rumeli topraklarını korumak üzere Bizans'a yardım eden Osmanlılara geçici olarak verilmiş, fakat Süleyman Paşa bir daha buradan çıkmamıştı (H. İnalçık, "Osmanlı Deniz Egemenliği", *Türk Denizcilik Tarihi*, s. 57-58). Türklerin Rumeli'ye ilk defa sallı geçtikleri efsanesi, Çimbi'ye gizlice ulaşmak isteyen Karasılı ve Osmanlı gazilerinin istisnai olan bu uygulamasını yanlış yorumlamaktan kaynaklanmıştır.

³ Osmanlıların Çimbi kalesini ve civarını fethi hakkında bkz. Münir Aktepe, "Osmanlıların Rumeli'de İlk Fethettikleri, Çimbi Kal'ası", *Tarih Dergisi*, 1/2 (1950), s. 283-306.

⁴ Gelibolu'nun Osmanlı idaresine girişi ile ilgili olarak bkz. Fevzi Kurtuluş, *Gelibolu ve Yöresi Tarihi*, İstanbul 1938, s. 34-37; Halil İnalçık, "Gelibolu", *EF*, II, London 1965, s. 983.

⁵ *Âşıkpaşaoğlu Tarihi*, s. 59; Nesri, *Kitâb-ı Cihân-nümâ*, I, 201.

Gelibolu ve Çanakkale Bölgesi
(*Kitâb-ı Bahriye, Deniz Müzesi*
Ktp., Âsâr-ı Atika, Nr. 988).



Buna karşılık, Bizans başkentini her iki yadandan tehdit etmeye başlayan Türk ilerlemesine karşı yardım isteyen imparator V. Ioannes'e de olumlu cevap Cenevizli Savoy kontu Amedeo'dan geldi. Amedeo komutasındaki Fransa, Venedik ve Ceneviz kadırgalarından oluşan on beş gemilik bir haçlı donanması, 26 Ağustos 1366'da Gelibolu'yu alarak Bizans'a teslim etti⁶. Nihayet Osmanlı yardımıyla Bizans tahtına geçen IV. Andronikos, Sultan I. Murad'ın baskısı karşısında 31 Ağustos 1376'da Gelibolu kalesini geri verdi ve donanma yeniden üssüne kavuşmuş oldu. 1366 ve 1376 arasındaki bu dönemde Edincik, Osmanlı donanmasının üssü haline getirildi ve kapudan İldutan ise donanma komutanlığı görevini yürüttü⁷. Nitekim bu sırada I. Murad'ın donanmayı geliştirme planları Venedik'te kaygıyla izleniyordu⁸.

Osmanlı ordularının Anadolu'dan Rumeli'ye geçişlerinde tek güvenli noktayı teşkil eden Gelibolu sayesinde boğazın güvenliğini

sağlamak da mümkün olmaktadır. Bu sebeple Gelibolu'da geçiş için yeterli sayıda gemi bulundurmak önemli bir gerekliliktir. Nitekim 1388'de (790) Balkanlar'da oluşturulan yeni Sırp ittifakına karşı koymak için harekete geçen I. Murad, Anadolu'daki Osmanlı ordusunu, Gelibolu Beyi Yence Bey'in hazırladığı gemilerle Gelibolu'ya geçirmişti. Gelibolu beyine "Sen gemiyi bekle, azablarla bunda otur, tâ ki kâfir gemiyle gelüp bir fesâd etmesün, key ihtiyât eyle" diye talimat veren I. Murad, aynı zamanda Osmanlı deniz politikalarının ilk hedeflerini de gösteriyordu⁹. Bu sırada Venedik, Osmanlılara gözdağı vermek için Gelibolu açıklarına bir donanma göndermişti.

Yıldırım Bayezid'in Antalya'yı Osmanlı topraklarına kattığı Hamid ili fetihleri sırasında Saruca Paşa da Gelibolu/Çanakkale Boğazını tahkim ediyordu. Bayezid, Çanakkale Boğazına verdiği askerî ve ticarî önem sebebiyle 1390'da (792) adeta bir Boğaz Muhafızlığı kurarak Saruca Paşa'yı bu göreve getirmişti. Şehrin Osmanlılar tarafından ilk fethinden 36, ikinci fethinden 14 yıl sonra uzun süre devam edecek olan limanın tahkimine ve tersane inşasına başlandı. Bu faaliyetler sırasında harap olan dış kale yıkıldıysa da bir tepe üzerinde bulunup hem şehre hem de limana hâkim olan iç kale yeniden yaptırıldı. Çektiri sınıfı gemileri düşman donanmalarının hücumundan ve fırtınalı havalardan korumak için yapılan ve iç içe iki büyük havuzdan oluşan yapay liman temizlendiği gibi bu limanı muhafaza etmek üzere her iki limanın ağzına ikişer kule yapılmış ve gerektiğinde limanı kapatmak üzere üç katlı zincir çekildi. Bizans tarihçisi Dukas, bu limanın üç sıra kürekli kadırgaların barınmasına müsait olduğunu yazmaktadır¹⁰. Gelibolu'nun tahkiminde büyük bir çaba gösteren Saruca Paşa'nın çok geçmeden altmış gemi ile Ege Denizine açılarak Sakız ve Eğriboz adaları ile Yunanistan sahillerini yağma etmesi üzerine Venedikliler adalardaki garnizonları ve istihkamları takviye etmeye başladılar.

⁶ Şerafettin Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri I*, İstanbul 1990, s. 198-199. H. İnalçık, Gelibolu'nun 23 Ağustos'ta alındığını yazmaktadır ("Polunya [Apollunia]-Tanrı Yıkıdığı Osmanlı Rumeli Fetihleri Kronolojisi Düzeltmeler (1354-1371)", *Mühahat S. Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 2006, s. 41, 54).

⁷ H. İnalçık, İldutan'ın mezarının bugün Edincik'te bulunduğundan bahsetmektedir (İnalçık, "Polunya", s. 49; H. İnalçık, *Tarihçilerin Kutbu/Halil İnalçık Kitabı*, (haz. E. Çaykara), İstanbul 2005, s. 572).

⁸ Donald M. Nicol, *Bizans ve Venedik*, (çev. G. Ç. Güven), İstanbul 2000, s. 297-298. Venediklilerin Osmanlı donanması ile ilgili gelişmeleri yakından takip ettikleri konusunda ayrıca bk. K. Fleet, "Early Turkish Naval Activities", *Oriente Moderna*, XX (2001), s. 133.

⁹ Neşri, *Kitâb-ı Cihan-nümâ*, I, 248-249. Neşri'nin bu kaydı başka bir kaynaktan bulmak mümkün olmamıştır. İsmi Yünc şeklinde de okunabilen Gelibolu beyinin aynı zamanda kaptanıderya olarak kabul edilmesi gerekmektedir.

¹⁰ Dukas, *Bizans Tarihi* (çev. VI. Mirmiroğlu), İstanbul 1956, s. 9; Kurtuluş, *Gelibolu ve Yöresi*, s. 41.

Gelibolu Tersanesinin ve deniz üssünün kurucusu olan ve hayatı hakkında kaynaklarda yeterli bilgi bulunmayan Saruca Paşa'nın kendisinden sonra yaşayan ve İstanbul'un fethi sırasında vezir olarak görev yapan diğer Saruca Paşa ile karıştırıldığı anlaşılmaktadır. Hâlbuki 9 Nisan 1415 (28 Muharrem 818) tarihli Çirmen ve diğer yerlerdeki eserleri ile ilgili oğlu Umur Bey'in hazırlattığı vakfiyede ismi "merhûm emîr Sârimüddin Saruca Paşa" olarak geçmektedir¹¹. Bu Saruca Paşa, I. Murad ve I. Bayezid devirlerinde görev yapan ve tersaneyi kuran ünlü Osmanlı beylerindendi. Gelibolu'da mahalle, cami, imaret ve türbesi bulunan diğer Saruca Paşa ise II. Murad ve Fatih Sultan Mehmed devrinde yaşamıştı¹².

Gelibolu'nun deniz üssü olmasından sonra İzmit, Karamürsel ve Edincik gibi beylikler döneminden kalma tersanelerdeki harp gemileri buraya getirildi ve yeni tekneler inşa edildi. Bu limanla birlikte yapılan gemi inşa tezgâhları, malzeme muhafaza depoları, gemilerin su ihtiyacını temin için sahile yakın çeşmeleri, peksimet fırınları ve baruthaneleri ile Gelibolu tersanesi Osmanlı devletinde tam teşekküllü bir devlet tersanesi hâlini aldı. Bundan sonra Çanakkale Boğazı'nın Türk hâkimiyetinde olduğu ilan edildi ve boğazdan geçecek gemilerin kontrol edilmesi, geçiş için ücret ödemeleri uygulamasına başlandı. Bunun gereği olarak gemiler Gelibolu önünde durdurulup aranmaya tabi tutuluyor ve emir dinlemeyenler cezalandırılıyordu. Gelibolu'da güçlü bir deniz üssünün ve donanmanın kurulması Bizans İmparatorluğu'nun Akdeniz'le bağlantısını kopardı. Yıldırım Bayezid bu durumdan cesaret alarak XIV. yüzyılın sonlarında donanmasıyla birlikte İstanbul'u kuşatma girişiminde bulundu¹³.

Osmanlı devletin boğazı kapatma uygulamasına karşı çıkan Venedik, bunu engellemek ve Osmanlı donanmasını yok etmek amacıyla planlar yapıyordu. Bu sırada Osmanlı donanması da, çoğunlukla Venedik donanması denizlerde olmadığı zaman Gelibolu'daki üssünden çıkarak Ege'deki ticaret gemilerine ve Venedik üslerine karşı etkili olabiliyordu. Yıldırım Bayezid'in İstanbul'u kuşatmasına karşı Bizans'a yardım etmek için harekete geçen Fransa ve Ceneviz'in oluşturduğu Müttefik Haçlı donanması, Fransız mareşal Boucicaut komutasında 1399'da Çanakkale Boğazı'ndan içeri girdiğinde Gelibolu'da üslenen Saruca Paşa kumandasındaki on sekiz gemilik Türk donanmasıyla karşılaştı ve ilk çatışmada Bozcaada'ya geri çekilmek zorunda kaldı. Sonunda Venedik kadirgalarının da gelmesiyle daha fazla güçlenen müttefik donanması Boğazı geçmeyi başararak İstanbul'a ulaştı¹⁴. Osmanlı filosunun sayı bakımından üstünlüğüne rağmen bu sırada kuruluş safhasında olduğu için mürettebatın yeterince deneyimli olmadığı anlaşılmaktadır. Bununla beraber Osmanlı donanması Ege Denizi'ne açılarak Venedik'e ait topraklara akın düzenlemeye ve Gelibolu'daki üs vasıtasıyla Boğaz'dan geçişi denetim altında tutmaya devam etti. Böylece hem İstanbul'a yiyecek ve malzeme yardımı yapılmasını engelliyor hem de Karadeniz'e gidecek ticaret gemilerinin hareketlerini güçleştiriyordu. Venedik Senatosu, Gelibolu'daki Osmanlı kontrolünü ortadan kaldırmak için zor kullanmak veya para dağıtmak suretiyle kaleyi ele geçirmek veya Bayezid'e karşı bir isyan planlamak amacıyla Eylül 1402'de kaptan Diedo komutasında bir donanma gönderdiyse de sonuçsuz kaldı¹⁵.

Gelibolu, Osmanlı deniz kuvvetlerinin üssü olması yanında giderek Rumeli'de topraklarını genişleten Osmanlıların Anadolu ve Rumeli arasındaki irtibatını sağlaması ve askeri nakliyatın gerçekleştiği geçit yeri olması bakımından da önem kazandı. Yıldırım Bayezid'den sonra oğulları arasında çıkan anlaşmazlıklar sırasında (Fetret Devri) bunu fazlasıyla görmek mümkündür. Ankara Savaşı (1402) sonunda Osmanlıların Timur'a yenilmesi üzerine kurulmakta olan yeni devlet yok olma tehlikesiyle karşı karşıya gelmişse de Gelibolu'daki donanma hiçbir zarara uğramadan gelişmeleri beklemek durumunda kaldı. Savaştan yenilmiş olarak süratle uzaklaşan Süleyman Çelebi ve sadrazam Ali Paşa hazır bekleyen on altı kadirga ile ve kısmen Cenevizli gemilerle derhal Gelibolu'ya geçerek buraya yerleşmişti. Şubat

¹¹ Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi, *Vakfiye Defteri*, nr. 632, s. 510, sıra nr. 212.

¹² Saruca Paşa'nın biyografisi için bkz. İdris Bostan, "Saruca Paşa", *DİA*, 36.

¹³ Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, s. 221-222; Fleet, *Early Turkish Naval Activities*, s. 133; Kurtoglu, *Gelibolu ve Yöresi*, s. 42.

¹⁴ Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, s. 229-230.

¹⁵ Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, s. 232-234.

1403’de Süleyman Çelebi öncülüğünde Bayezid’in şehzâdeleri ile Bizans, Venedik, Ceneviz ve Rodos arasında toprakla ilgili maddeler dışında denizden ticaret yapmayı serbest bırakan Gelibolu antlaşması imzalandı. Bu antlaşmanın gereği olarak Osmanlı donanmasının hareket alanı kısıtlanıyor, Müttefiklerin ve Bizans’ın izni olmadıkça Çanakkale Boğazından dışarı çıkması, Ege’ye açılması yasaklanıyordu¹⁶.

Bu dönemde Aragon kralı tarafından elçi olarak Timur’a gönderilen ve 1403 yılında Gelibolu’dan geçen seyyah Clavijo, burada harp gemilerinin ve diğer gemilerin korunduğu bir tersane ile büyük bir havuz bulunduğunu, gemilerin her an harekete hazır beklediğini ve sayılarının kırk kadar olduğunu yazmaktadır¹⁷.

Şehzâdeler arasında saltanat mücadelesi sırasında Venedik, Gelibolu’yu geri alması için bir taraftan Bizans’a destek olmaya çalışırken diğer taraftan Süleyman Çelebi’ye karşı kendisine serbest geçiş hakkı tanıyan Musa Çelebi ile işbirliği yaptı. Çünkü Venedik, ticaret gemilerinin boğazdan güvenli bir şekilde geçişini sağlamak için birlikte donanma göndermek mecburiyetinde kalıyordu¹⁸.

Çelebi Mehmed’in tahtı ele geçirmesinden sonra donanmaya önem vermesi, Gelibolu kalesini sağlamlaştırarak Boğaz muhafızlığını canlandırması, Osmanlı devletinin deniz savaşlarında başarılı sonuçlar almasını sağladı. Venedik, 1414’te (817) ticaret imtiyazını yenilemek istediye de sonuç alamadı. Artık Gelibolu, Venedik ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkilerde en önemli anlaşmazlık konusunu oluşturmaya başladı. 1415’te (818) Osmanlı donanmasının Gelibolu üssünden çıkarak Ege’deki Venedik kolonilerine saldırması üzerine Pietro Loredano komutasında bir Venedik donanması Gelibolu önlerine geldi. Venedik, ünlü Türk denizcisi Çalı Bey’in komutasındaki Osmanlı donanmasını 29 Mayıs 1416 (1 Rebûlâhır 819) tarihinde giriştiği büyük deniz savaşında bozguna uğratmasına rağmen, Osmanlılar boğazın kontrolünü elinde tutmaya devam etti. Bu savaşta Osmanlılar en az on iki gemi ve Çalı Bey’le birlikte dört bin askerini kaybetti¹⁹. Bunun üzerine Çelebi Mehmed’in 1419’da Venedik’e verdiği ahidnâmede yer alan bir maddeye göre, Osmanlı gemilerinin silahlı olarak Gelibolu Boğazı’ndan dışarı çıkmaları engellendi²⁰.

II. Murad ve amcası Düzme Mustafa arasındaki taht mücadelesi sırasında (1422) Düzme Mustafa Gelibolu’ya gelip yerleşti ve yeğeninin donanmadan yararlanmaması için derhal gemileri karaya çekirdi ve karşı tarafa gemi geçmesini yasakladı. Bunun üzerine II. Murad’ın müttefiki olan Yeni Foça beyi Cenevizli Giovanni Adorno’nun gönderdiği iyi silahlanmış yedi gemi ve bunların içindeki en büyüğü olan tüccar gökese Anadolu askerini Gelibolu’ya geçirme teşebbüsü kadirgârlardan atılan top ve tüfikle engellendi. Bunun üzerine asker Kozludere’ye çıkartıldı ve göke yeniden gelerek II. Murad’ı Gelibolu’nun musalla tarafına taşıdı. Düzme Mustafa’nın bertaraf edilmesinden sonra, II. Murad’ın Gelibolu’daki deniz üssünü takviye etmeye çalıştığı görülmektedir²¹.

Venedik, Bizans tarafından kendisine bırakılan Selanik’i Osmanlı fethine karşı korumak için yaptığı savaşlar sırasında (1423-30/826-34) daha çok Gelibolu’yu hedef aldı. Osmanlı ordusunun 1423’te karadan kuşattığı Selanik’e denizden yardımcı birlik ve yiyecek getiren Venedik kadirgârlarına o sırada deniz gücünden çoğunu kaybeden Osmanlı donanması engel olamadı. Venedik amirali Loredano, 14 Temmuz 1424’de daha önce zafer kazandığı Gelibolu sularına geldiyse de üç Türk kadirgâsının şiddetle müdahalesi yanında karaya çıkmak ve su almak isteyen Venediklileri sahilde sıralanmış okçuların hücumu geri çekilmek zorunda bıraktı²². II. Murad’ın bu Selanik kuşatması sırasında, Gelibolu muhafızlığında bulunan Saruca Paşa²³, Osmanlı donanmasını takviye ederek Venedik için bir tehdit oluşturmamasını sağladı. Saruca Paşa, 1426-27 senelerinde Selanik’te yaşayan Türk tüccarlara bazı haklar tanınması ve haraç ödenmesi karşılığında Venedik ile yapılacak barış görüşmelerini bizzat yürüttü. Bu sırada elli gemiden

¹⁶ Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, s. 241-242.

¹⁷ Clavijo, *Anadolu, Orta Asya ve Timur*, (çev. Ö. R. Doğrul, sad. K. Doruk), İstanbul 1993, s. 36.

¹⁸ Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, s. 249-252.

¹⁹ Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, s. 273-276; H. İnalcık, “Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu”, *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara 2002, s. 101. Savaşta kaybedilen Osmanlı kadirgârlarının sayısının 131 olduğu konusundaki mübalağalı bir kayıt için bkz. 16. Asırda Yazılmış Grekçe Anonim Osmanlı Tarihi, *Giriş ve Metin (1373-1512)*, (haz. Ş. Baştav), Ankara 1973, s. 114.

²⁰ Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, s. 488.

²¹ *Oruç Bey Tarihi, Osmanlı Tarihi 1288-1502*, (haz. N. Öztürk), İstanbul 2007, s. 55; Neşri, *Kitâb-ı Cihan-nümâ*, II, 563, 565. Kozludere, bugün Gelibolu ilçesinin Cevizli köyünün ve bu köyden geçen derenin adıdır. Bertrandon de la Broquiere, II. Murad’ın bu sırada Gelibolu’ya 2000 asker geçirdiğini yazmaktadır (Bertrandon de la Broquiere’in *Denizsarı Seyahati*, (çev. İ. Arda), İstanbul 2000, s. 88-89. 1423’te Osmanlı donanmasında iki göke bulunduğu konusunda bkz. Fleet, *Early Turkish Naval Activities*, s. 131.

²² Nicolae Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, (çev. N. Ercelil), İstanbul 2005, s. 353-354.

²³ II. Murad’ın 1446 (850) tarihli vasiyetnamesinde adı “Saruca b. Abdullah” olarak geçen (H. İnalcık, *Fatih Devri Üzerinde Tetkikler ve Vesikalar I*, Ankara 1987, s. 212) ve II. Murad-Fatih Sultan Mehmed devirlerinde vezir olarak görev yapan bu diğer Saruca Paşa’nın Gelibolu’da cami, imaret, hamam ve türbe gibi eserler yaptırdığı bilinmektedir. Biyografisi hakkında geniş bilgi için bkz. İdris Bostan, “Saruca Paşa”, *DİA*, XXXV

oluşan Osmanlı donanması önemli bir güç haline geldi; 1428'de Gelibolu sularına gelen iki Venedik'e ait ticaret gemilerini ele geçirdi²⁴.

1429'da (832) durum değişmişti ve Ege Denizi'ne açılan Osmanlı donanması, Venedik hâkimiyetindeki bazı adaları yağma ettiği gibi karadan kuşatılan Selanik'i denizden abluka altına alacak güce ulaştı²⁵. Temmuz 1429'da Venedik'in Körfez kapudanı Andrea Mocenigo, donanmasıyla Çanakkale Boğazı'nı tuttuktan sonra Lapseki'deki Emir Süleyman Burgazı'nı kuşattı ve karşılıklı pek çok çatışma oldu. Daha sonra Gelibolu'daki deniz üssü ile tersaneye ani bir baskın düzenleyen Mocenigo, kısa süre zarfında büyük bir kargaşa içinde geri çekilmek zorunda kaldı. Gelibolu'da bir anlaşma imzalanmasından sonra Venedik donanması bölgeden ayrıldı. Bunun üzerine II. Murad, düşman saldırılarına hedef olan Emir Süleyman'ın yaptırdığı kaleyi yıktırdı²⁶.

Macar Kralı Hunyadi Yanoş'un Osmanlılara karşı Niş ve İzadi Derbendi savaşlarını kazandıktan sonra 1444'te (847) Yalvaç savaşından da zaferle çıkması üzerine Venedik Selanik'le birlikte Gelibolu limanını ele geçirme ve ticarete kendileri için kullanma planları yapmaya başladı. Yeni bir Haçlı Seferi hazırlıkları arasında Venedik Gelibolu üzerine on kadırğa göndermeyi kararlaştırdığı gibi Napoli ve Aragon kralı kendi filosunu Doğu'ya yönlendirmeye karar verdi. Böylece Papalık bayrağı altında oluşturulan filonun komutanı olarak Aloisio Loredano tayin edildi. Bu filo, Gelibolu önlerinde beklerken II. Murad Gelibolu tersanesinde hazırlattığı yirmi beş gemilik donanmasıyla İstanbul Boğazı'nı geçmiş ve Rumeli birlikleri ile birleşerek Varna üzerine harekete geçmişti²⁷. Şunu da hatırlatmak gerekir ki II. Murad devrinde Gelibolu'da Boğaz'dan karşıya geçiş de ücrete tabiydi ve her yaya üç ve her atlı beş akçe ödüyordu²⁸.

İstanbul'un fethine kadar donanmanın en önemli üssü olan Gelibolu, Fatih'in ilk saltanat yıllarında yeniden güçlendirildi. Çünkü Fatih, İstanbul'un fethi hazırlıkları için Bursa'dan Edirne'ye gideceği zaman Gelibolu'dan karşıya geçmek istemiş, ancak boğazın Venedik gemileri tarafından tutulduğunu ve geçişin engellendiğini öğrenince o da babası gibi İzmit üzerinden Anadolu Hisarı'na giderek oradan karşıya geçmişti²⁹. Baltaoğlu Süleyman Bey komutasında İstanbul'un fethine katılan Osmanlı donanması Gelibolu'da hazırlandı. Bu sırada Gelibolu'da yeni gemiler inşa edildiği gibi eski gemiler de tamir edildi ve üç yüz elli-dört yüz gemiden oluşan bir donanma meydana getirildi ki bunlardan bir kısmı nakliye gemileriydi. Bu donanmada kürekçilerden başka 20.000 denizci azap askeri bulunuyordu.

Fatih Sultan Mehmed, İstanbul'u fethettikten sonra Çanakkale Boğazının girişinde karşılıklı iki sahile Sultaniye ve Kilidbahir adlarında iki kale inşa ettirerek geçişi tam anlamıyla kontrol altına aldı.



Mora Kıyıları ve Zaklise Adası
(Deniz Müzesi Ktp., Âsâr-ı Atika, Nr. 989).

²⁴ Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, s. 357; Melek Delilbaşı, *Johannis Anagnostis, "Selânik (Thessaloniki)'in Son Zaptı Hakkında Bir Tarih"*, Ankara 1989, s. 12.

²⁵ Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, s. 285-296. Aşıkpaşazâde de bu sefere Gelibolu'dan donanmanın katıldığına temas etmektedir (*Tevârih-i Âl-i Osman*, yay. Âli, İstanbul 1332, s. 118).

²⁶ Nicol, *Bizans ve Venedik*, s. 356; Neşri, bu olayın tarihini 1430 (833) senesi olarak vermektedir (*Kitâb-ı Cihan-nümâ*, II, 613). Gelibolu antlaşması için ayrıca bkz. Bertrandon de la Broquiere'in *Denizasıırı Seyahati*, s. 90. Ş. Turan ise Mocenigo'nun Gelibolu'ya saldırma fikrini kabul görmediği için uygulanmadığını belirtmektedir (*Türkiye-İtalya İlişkileri*, s. 297).

²⁷ Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, s. 380-384.

²⁸ Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, s. 409.

²⁹ Neşri, *Kitâb-ı Cihan-nümâ*, II, 689.

İstanbul'da Kadirga limanı ve Haliç'te birer deniz üssü meydana getirdiyse de Gelibolu, devletin asıl tersanesi olarak faaliyet göstermeye devam etti. Denizlerde gerçekleştirilen seferler için donanma esas itibarıyla Gelibolu'da hazırlandı. Nitekim Eğriboz seferi için Mahmud Paşa komutasında 1470 (875) yılında Gelibolu'dan gönderilen donanmada irili ufaklı 400 gemi bulunuyordu³⁰. Yine, Karadeniz'de Kuzey Anadolu sahilleri ile Kefe'nin fethi ve Kırım için gönderilen donanma (1475/880) Gelibolu'da hazırlandığı gibi, Gedik Ahmed Paşa'nın İtalya seferi (1480/885) ve Mesih Paşa'nın Rodos seferi (1480) için gönderilen donanmanın çıkış noktası Gelibolu idi.

Gelibolu'nun tersane ve deniz işlerine tahsisinden sonra şehir ve civarının yeni yerleşimlere uğradığı ve gelişerek imar edildiği tespit edilmektedir. Bu durum Gelibolu'yu ünlü denizcilerin yetiştiği bir şehir haline getirdi. Nitekim II. Bayezid devrinin şanlı denizcilerinden olan Kemal Reis bunların en önde gelenlerindendir. Tarihçi Kemalpaşazâde, Kemal Reis'in doğum yeri ve o yöredeki denizcilikleri hakkında bilgi verirken "Mevlidi dârü'l-guzât Gelibolıydı ki, ol diyârün doğan oğlanları timsah gibi su içinde büyürler. Beşikleri ecel tekneleridir. Sabâhda ve ahşâmda gemicilerin silsiresi âvâzesiyle uyurlar" diye yazmaktadır³¹. Kemal Reis'in yeğeni, ünlü deniz kartografı Piri Reis de hem elimizdeki ilk dünya haritasını, hem de Akdeniz sahillerinin ve adalarının portolanı olan *Kitâb-ı Bahriye*'yi Gelibolu'da hazırladı³².

Moton seferi için 21 Haziran 1500 (24 Zilka'de 905) tarihinde Gelibolu'dan ayrılan Osmanlı donanmasında yirmi göke, beş barça, seksen kadirga ve diğer gemilerden oluşan toplam 300 gemi bulunuyordu³³.

Gelibolu'da Donanma Teşkilatı

Gelibolu'nun bir deniz üssü olarak önemi, Yavuz Sultan Selim tarafından İstanbul'daki Galata/Haliç tersanesinin bir devlet tersanesi şeklinde teşkilatlandırılıp genişletilmesine kadar sürdü³⁴. XV. yüzyıl boyunca ve XVI. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı donanmasına kumanda eden kaptanıderyalar Gelibolu sancakbeyi olarak görev yapıyorlardı. İstanbul'da Tersâne-i Âmire'nin kurulmasından sonra Gelibolu tersanesi kısmen önemini kaybetmekle beraber idarî statüsünü bir süre daha devam ettirdi. Nihayet Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı İmparatorluğu hizmetine girmesinden ve kaptanıderya tayin edilmesinden sonra bir ara Rodos ve ardından Gelibolu, 1534'te yeni kurulan Cezâyir-i Bahr-i Sefid eyaletinin merkez sancağı oldu. Bu tarihten itibaren donanmanın merkez üssü İstanbul'a taşındığından Gelibolu'da gemi inşa faaliyetlerinde önemli azalmalar görüldü.

XV. yüzyılda Gelibolu'nun önemli bir deniz organizasyonuna merkezlik ettiği konusuna ışık tutacak son derece önemli verilere sahip bulunmaktayız. Nitekim Gelibolu'ya ait Şubat 1475 (Şevval 879)³⁵ ve Nisan 1518 (Rebî'ülâhır 924)³⁶ tarihli iki tahrir defteri şehrin Osmanlı denizciliği bakımından geldiği noktayı gösteren en eski kayıtları ihtiva eden arşiv belgelerini oluşturmaktadır.

XV. yüzyılın son çeyreğine girerken kara ordusunu giderek güçlendiren Osmanlıların şimdiye kadar tarihçilerin çok dikkatlerini çekmemiş olsa bile güçlü bir donanma da geliştirdikleri görülmektedir. Gelibolu'daki gemilerin organizasyonu ve yönetiminde rol alan gemicilerin, bulundukları gemilere göre gruplandırıldığı tespit edilebilmektedir. 1475 yılında Gelibolu'daki donanma kadirga, kalyata, kayık, at gemileri ve tüccar gemilerinden oluşuyordu. Bunlardan kadirga, kalyata ve kayıklarda görev yapan reis, azap ve gûmiler maaşlı olarak donanmaya hizmet veriyorlardı. At gemilerindeki reislerin çiftlik gelirleri bulunuyordu. Tüccar gemileri ise, ihtiyaç halinde donanmaya katıldıklarından vergiden (avarızdan) muaftılar.

Her reisin bir kadirgaya sahip olduğu düşünüldüğünde defterde yer alan "Cemâat-ı Reîsân-ı Kadirga" başlığı altındaki bölük sayılarının donanmada doksan üç kadirganın mevcudiyetine işaret ettiği anlaşılmaktadır.³⁷ Daha sonraki dönemlerde örnekleri görüldüğü gibi bu kayıtlarda donanmanın gemi mevcudu

³⁰ *Oruç Beğ Tarihi*, s. 120-121.

³¹ İbn Kemâl, *Tevârih-i Âl-i Osmân*, VIII. Defter, (haz. A. Uğur), Ankara 1997, s. 145.

³² Piri Reis'in biyografisi için bkz. İdris Bostan, "Piri Reis", *DA*, XXXIV. Piri Reis'in bilimsel yönden tartışıldığı en son sempozyum bildirileri için bkz. *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu Tebliğler Kitabı (27-29 Eylül 2004)*, İstanbul.

³³ *Oruç Beğ Tarihi*, s. 190.

³⁴ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992.

³⁵ Gelibolu'nun Osmanlı denizciliği içindeki önemini bize gösteren en mufassal ve önemli bilgilerin yer aldığı bu tahrir defteri Atatürk Kitaplığı, Muallim Cevdet Yazmaları, nr. 0. 79'da kayıtlı bulunmaktadır. Bu defterin 25-82 ve 170-175 sayfaları arasındaki bölümü tamamen Osmanlı bahriyesinin Gelibolu'daki organizasyonu ile alakalıdır. Bu defterdeki bilgileri ilk defa kullanan H. İnalcık olmuştur ("Gelibolu", *EF*, II, London 1965, s. 985).

³⁶ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Tahrir Defteri (TD)*, nr. 75. Bu defterdeki bilgilere ilk dikkat çeken de F. Kurtoğlu olmuştur (*Gelibolu ve Yöresi*, s. 47-57). 1475 ve 1518 tarihli bu defterleri de kullanmak suretiyle İbrahim Sezgin tarafından M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü bünyesinde *XV ve XVI. Asırlarda Gelibolu Kazasının Sosyal ve Ekonomik Tarihi* (İstanbul 1998) adlı bir doktora tezi hazırlanmıştır.

³⁷ Atatürk Kitaplığı, Muallim Cevdet Yazmaları, nr. 0. 79, s. 25-49.

kadar donanmadaki personelin sayıları da yer almaktadır. İlk kadirga, donanma komutanı olan kaptanı-deryaya aitti ve genellikle o dönemde kim kapudan ise onun adına kaydedilirdi³⁸. Osmanlı donanmasında kaptanıderyanın bindiği kadirga hem daha büyüktü, hem de daha fazla mürettebata sahip bulunuyordu. Nitekim 1475 senesine ait bu kayda göre kapudan kadirgasında otuz iki azap askeri yanında beş gûmi ve yedi kişiden oluşan bir mehteran bölüğü yer alıyordu. Donanmada bir mehter bölümünün bulunması, savaş esnasında askeri coşturmak için kara ordusunda bulunan mehterin bir benzerinin -sayısı az da olsa- mevcudiyetini göstermektedir. Azapların teşkilatlanması da yeniçeri bölüklerine benzemekte ve her bölükte bir odabaşı bulunmaktadır. Diğer kadirgalardaki azap sayısı genellikle ondu, gûmiler ise iki kişiden oluşuyordu. Odabaşların yevmiyesi genellikle 5 akçe, azap ve gûmilerin ise 4 akçeydi. Gemilerdeki mürettebat arasında yer alan reis ve azapların tamamı Müslümanlardan meydana geldiği hâlde gûmiler arasında kısmen gayrimüslimlerin bulunduğu görülmektedir.

Donanmanın ikinci gemisi tersane kethüdasının nezareti altındaydı. Bu tarihte kethüda olan Hasan Veled-i Hoşkadem Ağa, 17 akçe yevmiye alıyor ve ayrıca Lapseki'de bir mezraa tasarruf ediyordu. Üçüncü önemli kişi ise bu dönemde tersanenin gelir gider harcamalarını takip eden ve onların muhasebesini tutan kâtipti. Bu sorumluluk daha sonra emine devredilecek ve kâtip sadece bu muhasebelerin kaydını tutmakla görevli olacaktı. Kâtip Hüseyin sekiz akçe yevmiye alıyordu ve kendisi ile birlikte on üç kişilik mürettebatı bulunuyordu.

Kapudan, kethüda ve kâtinin dışında kalan diğer doksan kadirga, birer reis ve azaplar topluluğunun oluşturduğu büyük bir kadro teşkil etmektedir. Buna göre 1475 senesinde devlet donanmasında görevli doksan üç kadirgada reisleriyle birlikte 1174 maaşlı mürettebat bulunduğu anlaşılmaktadır³⁹.

Gelibolu tersanesine bağlı gemiler sadece kadirgalardan ibaret değildi ve kalyata, kayık ve at gemileri yanında kendi özel gemileriyle ihtiyaç halinde sefere katılmayı taahhüt eden tüccar gemileri de donanmanın mevcudunu teşkil eden gemiler arasında yer alıyordu.

1475 senesinde Gelibolu tersanesine bağlı beş kalyata bulunmakta ve her gemide bir reis ile birlikte beş azap görev yapmaktaydı. Böylece 30 kişilik bir mürettebat kalyatalara bağlı olarak Gelibolu tersanesinde bulunmaktaydı. Donanmada yer alan kayıkların sayısı ise on birdi ve elli dokuz kişilik mevcutları vardı⁴⁰.

Gelibolu'da Rumeli ile Anadolu kıyıları arasında asker, at ve mühimmat taşımacılığında kullanılan ve yine bu amaçla deniz seferlerine de katılan at gemileri önemli bir sayıya ulaşmıştı. 1475'te tersaneye bağlı çalışan elli dokuz at gemisinden otuz dokuzunun reisleri gelirlerini tasarruflarında bulunan çiftliklerden elde etmekte, diğerleri ise muhtemelen ücretle çalışmaktaydı. At gemileri reislerinden on üçü gemilerini babalarından devralmış ve onların yerlerine geçmişti⁴¹.

Osmanlı donanmasının ihtiyaç olduğu takdirde tüccar gemilerinden de yararlandığı bilinmektedir. Özellikle büyük sefer senelerinde devlet, tüccar gemilerini ya asker sevk etmek veya malzeme ile yiyecek maddelerini taşıtmakta kullanmaktaydı. Nitekim bu dönemde on üç tüccar gemisinin tersane hizmetine verildiği görülmektedir. Devletin denizlerdeki her türlü taşımacılık ihtiyacını karşılamak şartıyla gemi kullanmalarına izin verilen bu tüccar gemileri de Gelibolu tersanesine bağlıydılar⁴².

Böylece Gelibolu'da üslenen Osmanlı donanmasının 1475'teki kadirga, kalyata, kayık, at gemisi ve tüccar gemileriyle birlikte mevcudu 181 gemiden oluşmaktaydı ve sadece devletten maaş alan kadirga, kalyata ve kayıklardaki reis ve azapların teşkil ettiği görevli sayısı 1263'e ulaşılıyordu⁴³. Gelibolu'da görevli reis ve azapların maaşları ise Gelibolu gümrük gelirlerinden ödenmekteydi. Bu görevlilerin üç aylık yani Recce 880 (Ağustos-Ekim 1475) maaşına ait bir ödeme kaydında ise sayılarının 1411 olduğu belirtilmiştir⁴⁴.



³⁸ Bu tarihte kimin kapudanıderya olduğu bilinmemektedir. Ayrıca defterde kapudan kadirgasının reisi de kaydedilmemiştir. Ancak bu tarihten iki yıl sonrasına ait bir kayıta 23 Şubat 1477 [9 Zilka'de 881] ye kadar Hamza Bey'in, 7 Mart 1477'den itibaren de Ahmed Paşa'nın (Gedik) Gelibolu sancakbeyi olduğu tesbit edilmektedir [BOA, *Maliyeden Müdevver Defterler* (MAD), nr. 176, s. 405b].

³⁹ Atatürk Kıtaplğı, Muallim Cevdet Yazmaları, nr. 0. 79, s. 25-49.

⁴⁰ Atatürk Kıtaplğı, Muallim Cevdet Yazmaları, nr. 0. 79, s. 50-52.

⁴¹ Bu çiftliklerin dokuz Gelibolu'da, otuzu ise Biga sancağına bağlı Çatalburgaz'daki Üçbaşlı köyünde bulunmaktadır. Bu çiftlikleri tasarrufunda tutmakla beraber biri Gelibolu'da diğeri Biga'daki iki reisin 1475'te ellerinde gemilerinin olmadığına işaret edilmiştir [Atatürk Kıtaplğı, Muallim Cevdet Yazmaları, nr. 0.79, s. 54-57].

⁴² Atatürk Kıtaplğı, Muallim Cevdet Yazmaları, nr. 0. 79, s. 53.

⁴³ At gemileri ile tüccar gemilerinde ne kadar mürettebat bulunduğu bilinmediğinden bu toplama dâhil edilmemiştir.

⁴⁴ BOA, MAD, nr. 176, vr. 402a. Bu sayının tahrir defterlerindeki göre daha fazla olmasının sebebi, Gelibolu'ya bağlı Kilitbahir ve Sultaniye'de görevli olan reis ve azapların da ilave edilmesinden kaynaklanmış olmalıdır. Ancak bu sayı 1477'de 222'ye, 1478'de ise 183'e düşmüştür [BOA, MAD, nr. 176, vr. 402a-b]. Bu düşüşün sebebinin, Gelibolu'daki reis ve azapların kendi sayısındaki azalmadan mı, yoksa Gelibolu gümrüklerinden maaş ödenenlerin sayısındaki azalmadan mı kaynaklandığı tespit edilememiştir.

Donanma gemilerinin kürekle hareket ettiği ve yelkeni yardımcı olarak kullandığı dönemlerde gemilerin hareket ettirilmesi için çok sayıda kürekçiye ihtiyaç vardı. Denizlerdeki gücünü giderek artıran Osmanlıların kısa sürede yüzden fazla kadırga türü gemiye sahip olması kürekçiye olan ihtiyacı da artırmıştı. Bu sebeple bölgedeki halkın bir kısmı avarız, haraç ve ispençe gibi vergilerden muaf olma karşılığında donanma gemilerinde kürek çekmekle görevlendirildiler. Tamamı gayrimüslimlerden oluşan kürekçilerin bir kısmı Gelibolu şehrinde, bir kısmı ise köylerinde oturuyordu. Gelibolu’da 41 kürekçi⁴⁵, şehir merkezine bağlı olan Hora köyünde 88 kürekçi, Ganos köyünde 47 kürekçi⁴⁶ olduğu dikkate alındığında toplam 176 kürekçi verdikleri anlaşılmaktadır.

Gelibolu’nun Eceovası nahiyesine bağlı Kırte ve Maydos köyleri de donanma için kürekçi veriyorlardı. Kırte’de on beş, Maydos’ta yüz iki kürekçi avarız, haraç ve ispençeden muafiyet karşılığında donanmada kürek çekmekle mükellefler⁴⁷. Böylece Gelibolu’dan toplam 293 kürekçi, donanmanın sefere çıkması halinde kürek çekmekle sorumlu tutuluyordu. Donanmanın bütün kürekçi ihtiyacı şüphesiz bu kadarla sınırlı değildi. Bir kadırgada ortalama 196 kürekçinin bulunduğu dikkate alınırsa kürekçi ihtiyacının diğer yollarla temin edildiği anlaşılabilmektedir⁴⁸. Gelibolu’da oturan ve donanmada savaşçı olarak bulunan 4 cebeci, 99 topçu ve 6 okçu olmak üzere 109 kişi mevcuttu⁴⁹.

Gelibolu’da donanma hizmeti yanında tersanenin bakımı ve tamiri işlerini görmek üzere görev yapan diğer sınıflar da vardı. Bunların bir kısmı hizmeti karşılığında maaş veya ücret alırken bir kısmı da haraç, ispençe ve avârız-ı divâniye karşılığında bu görevlerini yerine getiriyorlardı. Örneğin, 1475’te üç kişi zemberek oku yontmakla sorumluydu ve avarızdan muaf olma karşılığında senede 10.800 ok hazırlamaktaydılar. Bu sayı XV. yüzyılda donanmada savaş aleti olarak çok miktarda ok kullanıldığını göstermektedir.

İskelelerin bakımında ve gemilerin tamir işlerinde çalışan bennâ ve meremmetçiler on yedi, kalafatçılar altı, marangozlar kırk bir, kürek yapımcılar on, demirciler üç, makaracılar üç, halat yapanlar üç, bıçkıcılar iki ve limancı bir kişiydi. Böylece toplam olarak 89 kişi tersane ve limanın bakımı ile gemi tamir etmek ve gemilere bazı malzemeleri hazırlamakla sorumluydu⁵⁰. Bu sonuçlara göre 1475 senesinde Gelibolu’ya bağlı donanmanın mürettebatı 1737, tersane halkı 89 kişi olmak üzere toplam deniz personelinin sayısı 1826’ydi.

Bundan yaklaşık kırk beş sene sonra, 1518’de, donanma ve tersanenin durumunda gözle görülür bir değişim fark edilmektedir. Gelibolu’daki kadırgalarda yine doksan üç bölük bulunmakla beraber mürettebatın sayısında önemli bir azalma saptanmaktadır. Ayrıca kalyata, kayık ve tüccar gemileri kayıtlarda yer almamakta, at gemilerinde ise uygulamada bir değişiklik göze çarpmaktadır. Önceleri at gemileri, reislerinin mülkü olduğundan hizmetleri karşılığında çiftlik tasarruf ettikleri gibi, taşımacılıktan sağlanan gelirlerin de yarısına sahip oluyorlardı. Hâlbuki II. Bayezid zamanında at gemileri devlet hizmetine (beylik) alınarak reislerinin tasarrufunda olan çiftlik ve mezraaların gelirleri de “hassa-i hümayûn”a aktarılmış, reisler ise maaşa bağlanmıştı. Bu düzenlemeye göre reisler günlük 5 akçe, kethudalara 8 akçe maaş tahsis edilmiş ve bunun iki akçesi yine çiftlik gelirlerinden, kalanı ise havale olunan diğer yerlerin gelirlerinden karşılanmaya başlanmıştır.

Bu dönemde Gelibolu tersanesindeki gemi inşa ve tamirinde çalışanlar meremmetçi, kalafatçı, üstüpücü, mahzenci ve makaracı gibi sanatkârlar ile kürekçi, topçu, cebeci ve kumbaracı gibi askeri personeldi⁵¹. Bu durumda bütün donanma mevcudu 642, tersane halkı 74 kişi olmak üzere toplam 716 kişi bulunuyordu.

Tabloda da görüleceği gibi Gelibolu’daki donanma ve tersane mevcudu 1475 senesinde 1826 kişiyken, 1518’de bu sayı 716’ya düşmüştür.

Gerek gemi sayısında ve gerekse personelde görülen azalma ile Gelibolu tersanesinin ikinci dereceye düşmesinde, Yavuz Sultan Selim’in büyük gayretleriyle yeniden kurulan İstanbul tersanesinin artık bir imparatorluk tersanesi halini alması ve merkezî deniz üssünün Gelibolu’dan İstanbul’daki Galata/Haliç tersanesine taşınması etkili olmuştur.

⁴⁵ Atatürk Kitaplığı, Muallim Cevdet Yazmaları, nr. O. 79, s. 57-61. 1475’te Gelibolu’ya bağlı olan Manyas’tan kürekçi yazılan 22 kişinin öldüğüne işaret edilmiştir.

⁴⁶ Köylerde yaşayan kürekçilerden Hora’dakilerin yirmi dokuz oğlu, Ganos’takilerin yirmi yedi oğlu olduğu görülmektedir. Bunlar sancakbeyine 35’er akçe vergi ödemektedirler (Atatürk Kitaplığı, Muallim Cevdet Yazmaları, nr. O. 79, s. 61-72). Bazı becâşis kayıtlarından öyle anlaşılmaktadır ki, bunlar ileride babalarının yerine kürekçi olacaklardır [BOA, 7D, nr. 75, s. 61].

⁴⁷ Atatürk Kitaplığı, Muallim Cevdet Yazmaları, nr. O. 79, s. 72-82.

⁴⁸ Donanmanın kürekçi ihtiyacı ve hangi yollardan karşılandığı konusunda geniş bilgi için bkz. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 187-220.

⁴⁹ Atatürk Kitaplığı, Muallim Cevdet Yazmaları, nr. O. 79, s. 174-175.

⁵⁰ Muallim Cevdet Yazmaları, nr. O. 79, s. 171-175.

⁵¹ BOA, *Tahrir Defteri*, nr. 75, s. 39-52, 57-64.

**Gelibolu'da 1475 ve 1518 Yıllarında Donanma ve
Tersane Hizmetinde Görev Yapanlar**

Donanma Mevcudu	1475		1518	
	Gemi sayısı	Mevcut	Gemi sayısı	Mevcut
Kadırga cemaati	93	1174	93	296
Kalyata cemaati	5	30	-	-
Kayık cemaati	11	59	-	-
At gemisi cemaati	59	59 ⁵²	13	13
Tüccar gemisi	13	13	-	-
Kürekçi		293	-	299
Cebeci		4		4
Topçu		99		30
Okçu		6		-
Toplam		1737		642
Tersane Mevcudu				
Meremmetçi		17		13
Kalafatçı		6		29
Marangoz		41		7
Demirci		3		-
Makaracı		3		3
Kumbaracı		-		8
Üstüpcü		-		3
Mahzenci		-		7
Limancı		1		-
Bıçkıcı		2		-
Ok yapımcı		3		-
Kürek yapımcı		10		4
Halat bükücü		3		-
Toplam		89		74
GENEL TOPLAM	181	1826	106	716

Burada önemli bir hususa temas etmek gerekmektedir. Osmanlı Devletinin denizcileri sadece lazım olduğu zaman deniz sahillerindeki yerleşimlerden toplamadığı, uzun yıllar içinde bu mesleği yapan denizcilerin yetiştiği anlaşılmaktadır. Nitekim 1475 yılında kadırga reisi olarak görev yapan dört reisin 1518'de de aynı göreve devam ediyor olması denizciliğin profesyonel bir meslek halinde sürdürüldüğünü kanıtlamaktadır. İkinci listedeki bazı kadırga reislerinin babalarının birinci listede bulunması ve 1518'de aynı dönemde baba-oğlun ayrı kadırgalarda reis olarak görev yapması, yine iki kardeşin aynı dönemde kadırga reisi olması babadan oğla denizci kuşakların veya ailelerin bu yüzyılda oluştuğunu göstermektedir. Ayrıca İspanya'nın baskısıyla Endülüs'ten çıkmak zorunda kalan bazı Müslümanların Osmanlı topraklarına getirildikten sonra denizcilik mesleğini icra etmeleri onların daha önce de bu meslekte olduklarını düşündürmektedir. 1518 senesinde Kasım ve Süleyman adlı Katalanlı iki kadırga reisinin varlığı buna işaret etmektedir. Yine Kemal Reis ve Davud Reis gibi ünlü denizcilerin azatlı kölelerinin kadırga reisliğine kadar yükselmiş olması o dönemde başka örneklerinden de bilindiği gibi esirlerin eğitilerek donanmaya kazandırıldığını ortaya koymaktadır⁵³. Bu bilgilerin çoğaltılmasıyla Osmanlı denizcilerinin nasıl bir kökten geldiğini daha sağlıklı bir şekilde anlamak mümkün olacaktır.

Osmanlılar Rumeli'ye ilk adımı attıktan sonra giderek önem kazanan ve özellikle Osmanlı denizciliğine büyük katkısı olan Gelibolu, imparatorluğun yıkılışına kadar yüzlerce yıl gerek askeri ve gerekse ticari bakımdan bu önemini korudu. Osmanlı ihtişamının doruğunda da İstanbul'dan Akdeniz'e doğru sefere çıkan donanma, Gelibolu'yu önemli bir toplanma yeri ve hareket üssü olarak kullandı.

⁵² At gemisi ve tüccar gemisi mürettebatı bilinmediğinden sadece reisler toplama dâhil edilmiştir.

⁵³ 1475 ve 1518'de donanmada görevli denizcilerin isim listeleri için bkz. Ek I ve Ek II.

EK: 1475 SENESİNDEKİ DENİZCİLERİN LİSTESİ

Fatih Sultan Mehmed Devrinde (Şubat 1475)
Gelibolu Donanmasındaki Osmanlı Denizcileri**Kadırga Reisleri**

Kapudan bölüğü⁵⁴
 Kethüda Hasan veled-i Hoşkadem Ağa
 Hüseyin Kâtib
 Balı veled-i serrâc
 Nasuh veled-i Paşa Yiğid
 Reis Hacı Mema
 Reis Devlethan
 Reis Hacı Atmaca
 Reis Mema birader-i Hoca Ali
 Reis Mürüvvet veled-i Dede Murad
 Reis Memi Zerd
 Reis Şirmerd
 Reis Şüca
 Reis Murad Divane
 Reis Hamza
 Reis Mustafa veled-i Mahmud
 Reis Hacı Nasuh harbende
 Reis Hacı Emir
 Reis Yiğid Mahmud
 Reis Ali Çelebi
 Reis Mihneti Küçük
 Reis Hasan Saruhanî
 Reis Bahadır veled-i Şom
 Reis Hacı veled-i Miskince
 Reis Hızır veled-i Haddad
 Reis Hamza İznikmüdi
 Reis Durasan
 Reis Ali Türk
 Reis Selman
 Reis İlyas Küçük
 Reis Karagöz-i atık Kızıl azab
 Reis Yusuf veled-i Kemal
 Reis Mehmed veled-i Cüllah
 Reis Yusuf veled-i Danişmend
 Reis Yusuf veled-i Nalband
 Reis Mehmed veled-i Azabca
 Reis Eynebeyi
 Reis Karagöz Üstürban
 Reis Mehmed veled-i Sendel
 Reis Mustafa veled-i Gözcü
 Reis Hacı veled-i Timurtaş
 Reis Can Paşa
 Reis Hamza Kırca
 Reis Bali veled-i Mansur
 Reis Kethüda Hızırî
 Reis Yusuf Yeniçeri
 Reis Nusret veled-i Ahi Murad
 Reis Arab Sinan
 Reis Orhan veled-i Şeyh Çırak
 Reis Seyfe

Reis Mehmed Divâne
 Reis Veli Sipah
 Reis Salih
 Reis Hasan veled-i Hamza
 Reis Ahmed serrâc
 Reis Ali veled-i Arab Hoca
 Reis Bedr veled-i Mürsel
 Reis Mustafa veled-i Hızır
 Reis Mehmed Gürz
 Reis Mehmed veled-i Ali
 Reis Mustafa veled-i Mümin
 Reis Emir veled-i Solak
 Reis Mehmed veled-i Arab Hoca
 Reis Mehmed veled-i Kaltal
 Reis İshak hayyât
 Reis Kabil b. Orhan
 Reis Hasan Balı
 Reis Süle veled-i İlyas
 Reis İskender
 Reis Emir Ali
 Reis Hacı Ahmed
 Reis Mehmed veled-i Âdil
 Reis Mustafa veled-i Ali
 Reis Mahmud Küçük
 Reis Yunus
 Reis Ahmed veled-i Yusuf
 Reis İsa Balı
 Reis Cancağa
 Reis Mustafa veled-i Veli
 Reis İlyaszâde
 Reis Mahmud veled-i Ömer
 Reis Mema veled-i Musa
 Reis Ayas
 Reis Kemal
 Reis İlyas sipah
 Reis Mema veled-i Çoban
 Reis Hüseyin
 Reis Hamza Havralı
 Reis İlyas Frenk
 Reis Âdil veled-i Hasan
 Reis Mehmed veled-i Temür
 Reis İbrahim veled-i Budaklu
 Reis Hüsam

Kalyata Reisleri

Reis Enişî
 Reis Mustafa veled-i Bekir Yormuş
 Reis Baba Muhammedî
 Reis Piri
 Reis Yunus Siyah

Kayık Reisleri

Reis Yusuf veled-i Pazarlu
 Reis Hacı Sinan
 Reis Mustafa veled-i Kaltal
 Reis Azab atık-i Hasan Bey
 Reis Turud veled-i Musa Tatar
 Reis Tozkoparan İlyas
 Reis Pazarlu Hayyât
 Reis Abdullah atık-i Ahmed Bey
 Reis Mehmed Bey veled-i Çınar
 Reis Ramazan veled-i Mustafa
 Reis Gaybi veled-i Mürsel

Tüccar Reisleri

Cemâat-i rüesâ ki kendülerin gemileriyle rençberlik ederler. Padişâhın her ne kulluğu olursa ederler. Sefer olıcak kendüler gemileriyle sefere bile giderler. Ammâ ulûfe ve çiftlik yemezler. Bunlardır ki zikr olunur.
 Mehmed b. Divane veled-i Yahya
 Bahşi atık-i Mema
 Balaban Sinobî
 Hızır veled-i Turud
 Saru Hamza atık-i Mehmed Bey
 Memi veled-i Mesud
 Mustafa veled-i Ömer
 Umur Keşanî
 Papas Yusuf atık-i Kethudâ Umur
 Hacı Karagöz atık-i mezkûr
 Ali Hallâc
 Ahi Hamza
 Kara Mustafa⁵⁵

At Gemileri Reisleri

Cemâat-i reisân-ı keştihâ-yı esb ki der nevâhî-i Gelibolu, çiftlik mî-horend
 Reis-i Mürüvvet veled-i Dede Murad
 Reis-i Hızır veled-i Musa Korucuk
 Reis-i Mustafa veled-i Ahmed
 Reis-i Davud veled-i Bahadır
 (Şehrî Âyişe elindedir)
 Reis-i Çalış veled-i Saruca İnebeyi
 (Şehrî Yakub bey âdemisi Hüseyin elindedir. Padişah hükmüyle tasarruf eder, ammâ elinde gemisi yoktur)
 Reis-i Mehmed veled-i Mustafa azabca
 Reis-i Nasuh veled-i Hacı Paşa Yiğit⁵⁶
 Reis-i İshak veled-i Yusuf
 Kesabir Hamza an tahvîl-i Sofice Halil⁵⁷
 Reis Hacı Musa an tahvîl-i Reis Mehmed

⁵⁴ Kaptanıderyanın ismi yazılmamış. Bu tarihte Gedik Ahmed Paşa'nın bu görevi yürüttüğü biliniyor.

⁵⁵ Buradan itibaren şöyle bir kayıt bulunmaktadır: "Bu zikr olan cemâat Nefs-i Gelibolu'da mahallelerde dahi yerli yerinde yazılmışdır. Hâcet olıcak bunda bulunmağ için yazıldı".

⁵⁶ İsmi yanında şöyle bir kayıt bulunmaktadır: "Padişah emriyle bir at gemisin yapmış, şimdiki halde oğlu Mustafa elindedir".

⁵⁷ Buradan itibaren şöyle bir kayıt bulunmaktadır: "Bundan aşağı yazılan reislerin çiftlikleri öte yakada Anadolu'da Biga sancağında Çatal Birgoz tevâbiinde Uçbaşlı adlu köydedir, anda dahi yazılmışdır".

Reis Hızır an tahvîl-i Süleyman
 Reis Gedol Hızır an tahvîl-i Kethudâ Uyğur
 Reis Muhammedî an tahvîl-i Mehmed
 veled-i Yusuf
 Reis Ali Balî an tahvîl-i pedereş
 Reis Nusret an tahvîl-i pedereş
 Frenk oğlu Mürüvvet⁵⁸
 Reis Hacı Hayreddin an tahvîl-i
 Hacı Ali
 Şâhî bint-i Hacı Mürüvvet an
 tahvîl-i Hamza
 Reis Hasan an tahvîl-i pedereş
 Reis Durak an tahvîl-i pedereş
 Reis Sinan veled-i Teke Baba an
 tahvîl-i Reis İlyas
 Reis Mustafa an tahvîl-i vildân-ı Bey
 Reis İlyas an tahvîl-i pedereş
 Reis Muhammedî an tahvîl-i
 pedereş, gemisi yok
 Reis Hacı Nasuh an tahvîl-i Bahşı
 Reis Eynesi veled-i Tuluc Mahmud
 Reis Turud an tahvîl-i Ali
 Reis Hamza an tahvîl-i Sofî Halil
 Reis Devlethan an tahvîl-i İlyas
 Reis Hüseyin an tahvîl-i Toyğur
 Reis Arab Yunus an tahvîl-i Hoca Ali
 Reis Yakub bey mirlivâ-i Eğriboz an
 tahvîl-i Kocacıkoglu
 Selimşah bint-i Selman an
 tahvîl-i pedereş
 Reis Hamza an tahvîl-i pedereş
 Reis Kara Mema an tahvîl-i pedereş
 Reis Mustafa veled-i Gözcü
 Reis Hacı Emîr an tahvîl-i Mustafa
 Reis İlyas veled-i Cennet?
 Reis Latif veled-i Emîrhan⁵⁹
 Reis Hacı Mürüvvet⁶⁰
 Reis Mema veled-i Uzunca İbrahim
 Reis Mahmud an tahvîl-i Mahmud
 Çelebi
 Reis Mema veled-i Bahşı an tahvîl-i
 Reis Sinan
 Reis İskender veled-i Sayıcı Halil
 Reis Hadice bint-i Ali bin Tura Bey
 Reis Hacı Yahya an tahvîl-i Emîr Paşa
 Reis Yusuf an tahvîl-i veled-i Harb
 Reis Paşa Yiğit bint-i Yusuf ibn-i Hamza
 Reis Nasuh veled-i Nâm
 Reis Hamza veled-i Hasan an
 tahvîl-i pedereş
 Reis Havva bint-i Kara Yahşı

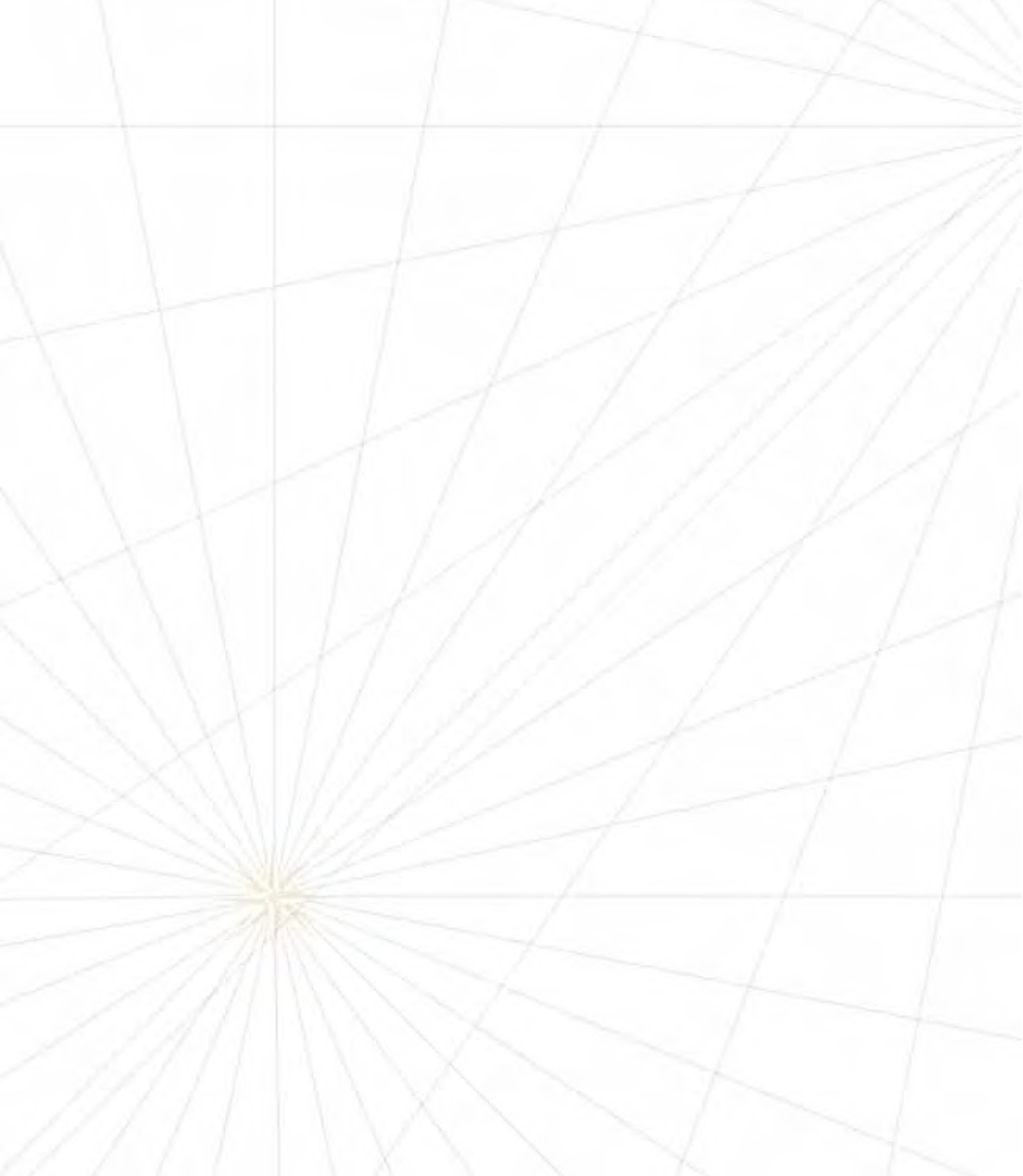
Reis Bali veled-i Hor Ali an
 tahvîl-i pedereş
 Reis Hamza Siyah an tahvîl-i Uzğur Ali
 Reis Hacı Ahmed an tahvîl-i kâtib Bali
 Reis Mehmed veled-i Mustafa an
 tahvîl-i pedereş
 Reis Hamza veled-i Sarrâc
 Reis Hıdır an tahvîl-i an tahvîl-i
 Hacı Mürüvvet
 Reis Yakub veled-i Kılıç an
 tahvîl-i pedereş
 Reis Hacı veled-i Turud an
 tahvîl-i dizdâr-ı zerd

(*Gelibolu Tahrir Defteri*, Belediye
 Kütüphanesi, M. Cevdet, O. 79,
 s. 13b-29b) .

⁵⁸ İsmi yanında şöyle bir kayıt bulunmaktadır:
 "Şimdiki halde kızı Nurlu elindedir,
 sancakbeyi vermiş, tasarruf eder ammâ elinde
 gemisi yok".

⁵⁹ Bundan aşağı yazılan reislerin çiftlikleri
 yoktur.

⁶⁰ İsmi yanında şöyle bir kayıt bulunmaktadır:
 "Vefat edicek kızları gemilerini satmışlar,
 şimdi kethuda olan Reis Hasan elindedir."



Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği

İdris BOSTAN*

İstanbul Kuşatması ve Gemilerin Karadan Yürütülmesi

Fatih Sultan Mehmed devri Osmanlı denizciliğinin gelişmesinde en önemli rolü, Bizans'ın başkenti Konstantinopolis'in fethi için yapılan hazırlıklar çerçevesinde güçlü bir donanmaya duyulan ihtiyaç belirlemişti. Gelibolu'da süratle gemi inşasına başlanması bu yüzden olmuştur.

Padişahlığının ilk yıllarında Fatih, İstanbul'un denizden kontrol edilmesi amacıyla Yıldırım Bayezid tarafından yaptırılan Anadolu Hisarını tamir ettirdiği gibi tam karşısına diğer adı Boğazkesen olan Rumeli Hisarını yaptırmak (1452) suretiyle Karadeniz'e geçişi kontrol altına almak istemiştir. Böylece aynı zamanda Karadeniz'den İstanbul'a yardım maksadıyla gelecek her türlü iase ve mühimmat ikmalini de denetlemeye başlayan Fatih, İstanbul'u denizden kuşatmak suretiyle şehre giden ticaret yolları üzerindeki hâkimiyeti eline geçirmiş oluyordu. Genç hükümdar bunu teyit etmek üzere bir duyuruda bulunarak Boğaz'dan geçecek bütün gemilerin hisar önünde durmalarını ve selâmiyye akçesi ödedikten sonra geçiş izni alarak yollarına devam edebileceklerini açıkladı. Aksi takdirde hangi devlete ait olursa olsun izinsiz geçmeye teşebbüs edecek bütün gemiler hisara yerleştirilmiş toplarla batırılacaktı. Nitekim çok geçmeden Kasım 1452'de, Karadeniz'den İstanbul'a tahıl getiren bir Venedik gemisi denetim emrine uymayınca hisardan açılan top ateşiyle batırıldı¹. İstanbul'un fethinden sonra ise, bu denetim daha da sıklaştırıldı ve Boğaz'dan geçen her gemi, içinde kaçak mal ve köle olup olmadığı konusunda teftiş edilmeye başlandı.

İstanbul'un fethi hazırlıkları sırasında kuşatmaya katılmak ve deniz yolu güvenliğini sağlamak üzere donanmanın kurulması ve organize edilmesi gerekiyordu. II. Mehmed'in ilk saltanat yıllarında Gelibolu tersanesi yeniden tahkim edildiği gibi kaptanıderya Baltaoğlu Süleyman Bey² burada ve İzmit'te eski gemileri tamir ettirdi, ayrıca yeni donanma gemileri yaptırdı. Böylece kayık ve nakliye türü dahil irili ufaklı 350-400 gemiden oluşan Osmanlı donanması Marmara Denizi'ne girerek İstanbul'a ulaştı. O zamana kadar Osmanlılar tarafından bu büyüklükte bir donanma hazırlanmamıştı. Böyle bir hazırlık, devletin İstanbul'un fethine sadece karadan değil denizden de büyük hazırlıklar yaptığını göstermektedir.

Donanma, İstanbul'un fethinde şehri abluka altında tutması, caydırıcı etkisi ve Haliç tarafından kuşatmaya destek olması sayesinde önemli bir rol üslenmiş oldu. Çünkü daha önceki kuşatmalarda şehir denizden kuşatılmadığı için deniz yoluyla dışarıdan gelen yardımlar önlenememişti. Bu yüzden de Bizans her zaman dış destek ve yardım alabilmişti. Bu defa II. Mehmed, karada kuşatmanın başladığı ilk günden itibaren donanmasını İstanbul sahillerine yerleştirmişti. Kaptanıderya Baltaoğlu Süleyman Bey, donanmasını bugün kendi adıyla bilinen Rumelihisarı'nın yanındaki Balta Limanı'na demirlemiş ve burayı üs edinmişti. Böylece Rumeli/Boğazkesen Hisarı ile Anadolu/Güzelce Hisar arasında boğazdan geçişi kontrol edecekti. Zeytinburnu açıklarında demirleyen bir başka filo ise, ikmal maksadıyla gerçekleştirilecek İstanbul'a geçişi engelleyecekti.

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Dukas, *Bizans Tarihi*, (çev. V. Mirmiroğlu), İstanbul 1956, s. 152. Boğaz'dan geçiş ile ilgili bazı uygulamalar için bkz. Donald M. Nicol, *Bizans ve Venedik, Diplomatik ve Kültürel İlişkiler Üzerine*, (çev. Gül Ç. Güven), İstanbul 2000, s. 380-381. Bu dönemde İstanbul Boğazı'ndan geçişin tabi olduğu kurallar ve Karadeniz'in ticarî ehemmiyeti konusunda bkz. Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, İstanbul 2003, s. 329; H. İnalcık, "The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans", *Arkheion Pontou*, Atina 1979, s. 74-89.

² Biyografisi için bkz. İdris Bostan, "Baltaoğlu Süleyman Bey", *Diyanet İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, V, 41.

Buna karşı Bizans da Haliç'te tedbir almakla meşguldü. Kuşatmanın karadan devam ettiği sırada Baltaoğlu Süleyman Bey'in Haliç'in girişine çekilmiş olan zinciri kırmak maksadıyla denizden hücum edebileceğini dikkate alan Kaptan Antonio, on büyük gemiden oluşan Bizans donanması zincirin gerisinde mevzi aldirmıştı. Nitekim Osmanlı donanmasının 9 Nisan'da Haliç'e girmek için yaptığı ilk teşebbüs sonuçsuz kalmıştı. Karada şehir surları toplarla dövülürken, donanma da Beşiktaş ve Salıpazarı önlerinde toplanarak İstanbul'u ilk defa deniz tarafından kuşatmış oldu. Nisan'ın ortalarında Boğaz sahillerindeki bazı köyler alınmış ve özellikle Büyükaada kalesi zapt edilmişti.

20 Nisan'da İstanbul'a yardım getiren üç Ceneviz gemisi, Çanakkale Boğazı girişinde bir Bizans nakliye gemisi ile birleşerek İstanbul önüne geldi ve Haliç'e girmek üzere harekete geçti. Osmanlı donanması bu gemileri Yenikapı önünde durdurmak istedi ise de muvaffak olamadı. Büyük tepkiye yol açan bu durum karşısında kaptanıderya görevden alındı ve yerine Hamza Bey³ tayin edildi.

İstanbul'un kuşatılması sırasında donanma komutanlığının gerçekleştirdiği en önemli harekât gemilerden bir kısmının karadan yürütülerek Haliç'e indirilmesi olmuştur. Bu uygulama, tartışmaları günümüze kadar süren önemli bir deniz harekât taktiği olarak tarihe geçmiştir. Bizans, Haliç'in girişini zincirlerle kapatmış ve içerde bulunan donanmasıyla şehrin bu tarafında zayıf olan surları, Kasımpaşa tarafından gelecek Türk saldırılarına karşı koruma stratejisi uygulamak istemişti.

Öte yandan Marmara Denizi'nde yaşanan başarısızlık üzerine önceden yapılmış planlara da uygun olarak donanmadan gerekli sayıda geminin Haliç'e indirilmesi fikri uygulamaya konmuştur. Kuşatma sırasında her iki tarafta bulunan görgü şahitlerinin verdiği bilgilerde bazı farklılıklar bulunsa da gemilerin karadan yürütüldüğü güzergâh için önerilen en inandırıcı yolun Tophane-Kasımpaşa güzergâhı olduğu daha inandırıcıdır. Dönemin Osmanlı tarihçilerinin güzergâhı tarif ederken kullandıkları "Galata ense-sinden" veya Galata'nın üstü yanından" gibi benzer ifadelerin kullanılması buna işaret etmektedir⁴. Kaynakların büyük çoğunluğu önce yolun tesviye edildiğini, daha sonra kesilen büyük ağaçların yağlanarak gemilerin geçebileceği bir kızak şeklinde hazırlandığını, tecrübeli mühendis ve denizcilerin nezaretinde gemilerin mekanik bir yöntem (cerr-i eskal) kullanılarak yukarı çekildiğini belirtmektedir. Tursun Bey'in ifadesiyle "kadırgalar ve fâyık kayıklardan" oluşan ve rengârenk bayraklarla süslenmiş, yelkenleri açılmış olan bu gemiler adeta havada yürütülmüş, hatta uçurulmuştur⁵.

22 Nisan sabahı büyüklükleri farklı yetmiş civarında Osmanlı gemisinin Haliç'e indirilmesi hem Bizanslıları ve hem de Venediklileri şaşırtmıştı. İlk anda bunları yok etmeyi planlayarak 28 Nisan günü ateş gemileriyle hücum eden Bizans ve Venedik gemileri Türk topçusunun açtığı ateşle etkisiz hale getirilmiş ve bir Venedik kadırgası batırılmış, çıkan çatışma Osmanlıların üstünlüğü ile sona ermiştir⁶. Donanmanın bir kısmının Haliç'e inmesiyle birlikte iki yaka arasına gemilerden bir köprü yapan Osmanlılar süratle karşı sahillere asker ve mühimmat taşıdılar ve kuşatmanın zayıf olan bu cephesinde Bizans için ciddi tehdit oluşturdular. Beşiktaş sahillerinde bekleyen Osmanlı donanmasına ait bazı gemiler, zaman zaman Haliç ağzına kadar gelerek içeri girme teşebbüslerinde bulundu ve buradaki Bizans donanmasını devamlı olarak taciz etti.

Gemileri karadan yürütme uygulamasının İstanbul kuşatmasından önce daha Aydınöğlu Gazi Umur Bey tarafından da denendiği bilinmektedir. Umur Bey, Atina Körfezi ile İnebahtı Körfezi arasında yer alan (bugünkü Korint Boğazı) altı millik mesafede donanmasını karadan yürüterek geçirmiş ve Keşişlik (Germe/Hexamilion) adasını fethetmiştir⁷. Fatih de İstanbul'un fethinden sonra karadan gemi yürütme uygulamasını 1456'da Belgrad⁸ ve 1470'de Eğriboz⁹ kuşatmalarında tekrar tatbik etmiştir. İstanbul'un kara tarafından ele geçirilmesi üzerine Hamza Bey komutasındaki Osmanlı donanması da Haliç'i kapatan

³ Hamza Bey'in II. Murad'ın şarabdan olduğu (Dukas, *Bizans Tarihi*, s. 198) ve o dönemde Kırcıva'da zeameti bulunduğu, muhtemelen kaptanıderyalığı görevlerinden sonra Rum Beylerbeyliğine getirildiği ve 1473'te bu görevde bulunduğu anlaşılmaktadır (H. İnalcık, *Fatih Devri Üzerinde Tetkikler ve Vesikalar I*, Ankara 1987, s. 150).

⁴ Nicolo Barbaro, *Konstantiniye Muhasarası Ruznamesi*, (çev. Ş. T. Diler), İstanbul 1953, s. 39-48. Dukas, *Bizans Tarihi*, s. 166. Dönemin Bizans ve Osmanlı kaynaklarında yer alan bilgilerinin ayrıntılı bir değerlendirmesi için bkz. V. Mirmiroğlu, *Fatih'in Donanması ve Deniz Savaşları*, İstanbul 1946, s. 39-72. Gemilerin yürütüldüğü güzergâhın Tophane-Kasımpaşa olması gerektiği konusunda ayrıca coğrafyacı Danyal Bediz'in 22 Nisan 1952'de Dil-Tarih-Coğrafya Fakültesi'nde verdiği konferansa atıfta bulunan en son açıklama için bkz. Selahattin Tansel, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyetleri*, İstanbul 1971, s. 75, dipnot 73. Nicol, *Galata Cenevizlilerinin gemilerin karadan yürütülmesinden habersiz olmalarının imkansız olduğunu belirterek bu olayı en azından görmezden geldiklerini ileri sürmektedir* (*Bizans ve Venedik*, s. 387) Osmanlı kaynaklarındaki bilgilerin farklı yorumu için bkz. F. M. Emecen, *İstanbul'un Fethi Olayı ve Meseleleri*, İstanbul 2003, s. 38-43, 89-95.

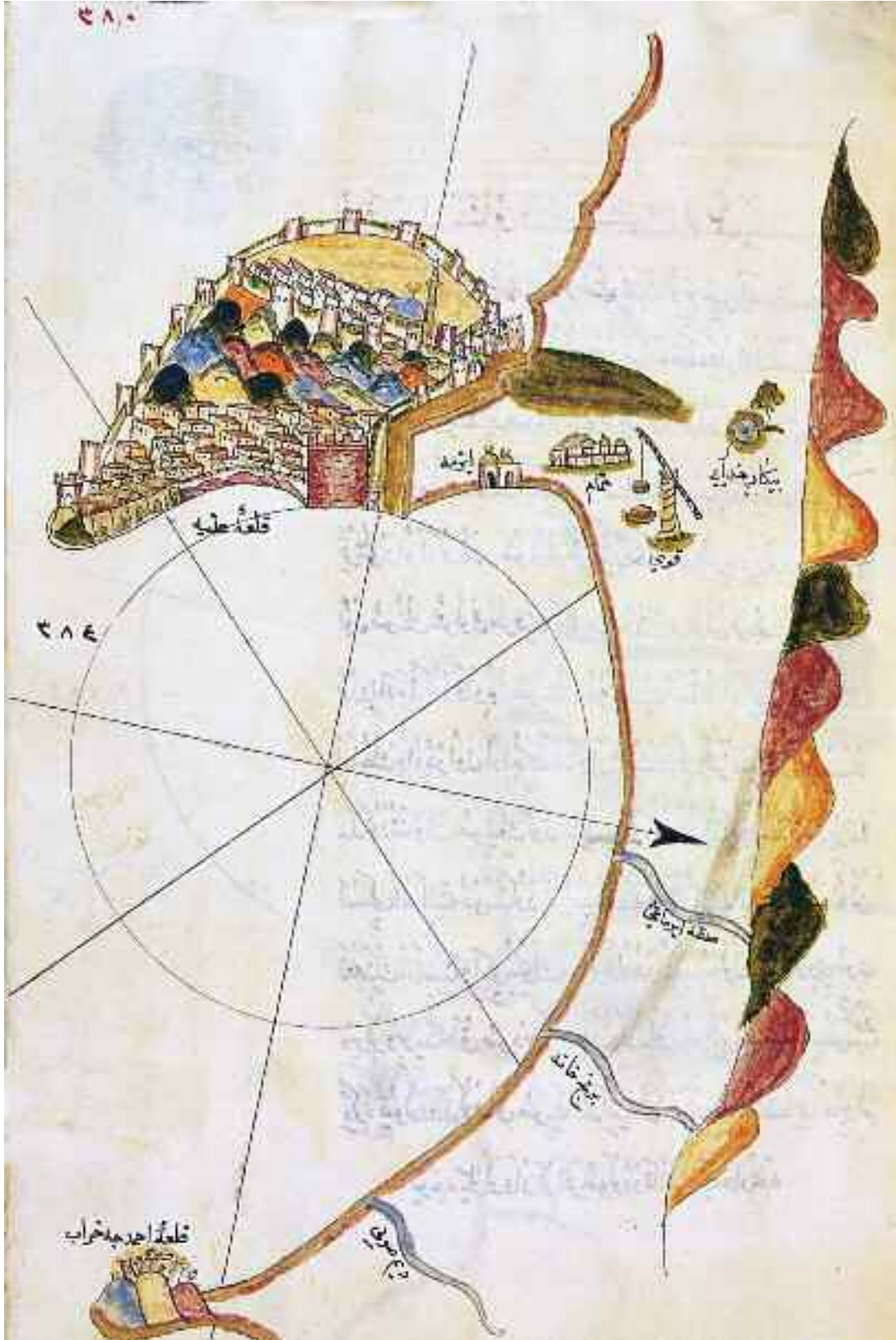
⁵ Tursun Bey, *Târih-i Ebû'l-feth*, (haz. M. Tulum), İstanbul 1977, s. 52.

⁶ M. Ak-F. Başar, *İstanbul'un Fethi Günüğü*, İstanbul 2003, s. 49-58.

⁷ Piri Reis, *Kitâb-ı Bahriye*, İstanbul 1988, c. 2, vr. 158a. Tafsilat için bkz. Himmet Akın, *Aydın Oğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, Ankara 1968, s. 44-45.

⁸ Tursun Bey, *Târih*, s. 80-81; İbn Kemâl, *Tevârih-i Âl-i Osman*, VII. Defter, (haz. Ş. Turan), Ankara 1991, s. 126.

⁹ Tursun Bey, *Târih*, s. 147; İbn Kemâl, *Tevârih*, VII, 288.



Alanya Kalesi ve Tersanesi
(Köprülü Ktp., II-171).

zinciri kırarak limana girmiş, Ceneviz'e ait büyük gemiler Haliç'ten çıkarak denize açılmak suretiyle bölgeden uzaklaşmışlardır¹⁰.

İstanbul fatihi, fetihten sonra bir müddet Bizans'tan intikal eden Kadırga Limanını tersane olarak kullanmış ve daha sonraları Haliç'te şimdiki tersanenin bulunduğu tarafta Bizans tersanesinin kalıntıları üzerine birkaç gözden ibaret olan ilk tersanesini kurmuş, yanına bir divanhane ve mescit yaptırmıştı¹¹.

İstanbul'un fethi Fatih'in Denizlerin Sultanı olarak anılmasına yol açtığı gibi, bu dönemden sonra Osmanlıların denizlerde giriştikleri yoğun fetihler de Osmanlı Deniz İmparatorluğu'nun kuruluşunu başlatmıştır¹².

Kara ve Denizlerin Sultanı

II. Murad zamanında kullanılmaya başladığını gördüğümüz "Sultânî'l-berri ve'l-bahr (*Kara ve Denizlerin Sultânî*) unvanı¹³ Fatih tarafından da benimsendi¹⁴. İstanbul'un fethi, Osmanlı deniz politikalarının daha uzak denizlere yöneldiği ve iç denizlerdeki mücadelenin açık denizlere doğru çevrildiği bir dönemin başlangıcı oldu. Bu yöneliş esas itibarıyla İstanbul'un savunmasına dönük bir politikaydı ve iki cihetten harekete geçmişti. Birinci yön Karadeniz'e, ikinci yön ise Akdeniz'e çevrilmişti. Nitekim Halil İnalcık'ın da belirttiği gibi tarihte İstanbul'a sahip olan ve boğazın iki yakasına hâkim olan bütün devletler mutlaka Karadeniz'e yönelmiş ve burada kontrolü tesis etmişlerdi¹⁵. İstanbul'un güvenliğinin sağlanması ve ticaretin deniz yoluyla kolaylıkla yapılabilmesi denizciliğin gelişmesinde etkili oldu. Bu yüzden Osmanlı donanmasının teşkilatını tamamlaması büyük ölçüde Fatih devrinde gerçekleşti. 1475 (879) tarihli Gelibolu tahrir defterinin, tersane ve donanmanın üssü olan Gelibolu'da denizciliğin nasıl yapıldığını göstermesi bakımından çok önemlidir.

İstanbul'un fethinden üç gün sonra Fatih Sultan Mehmed'in, donanmanın Gelibolu'daki üssüne geri dönmelerini istemesi üzerine gemiler ganimet yükleriyle dolu olarak İstanbul'dan ayrılmıştır¹⁶.

Ege'de Osmanlı-Venedik Çatışması: Boğazönü Adaları'nın Fethi

İstanbul'un fethi ile birlikte Osmanlıların yeni politikası, denizlerden gelecek saldırılara karşı bu yeni başkenti korumaya yöneldi. Bu maksatla bir taraftan Ege Denizi'ndeki hedeflere açılan ve Boğazönü Adaları'na ulaşan Osmanlı donanması, diğer taraftan Karadeniz'in Anadolu sahillerine yöneldi.

Fatih Sultan Mehmed, Rodos Şövalyelerinin vergi vermeyi kabul etmemeleri üzerine Haziran 1455'te Gelibolu sancakbeyi ve donanma kumandanı Hamza Bey'i, irili ufaklı yüz seksen savaş gemisi ile Rodos'a gönderdi. Hamza Bey yolda önce Midilli'ye uğradı ve buranın yöneticisi tarafından iyi karşılandı. O sırada Midilli'de bulunan tarihçi Dukas, karşılama hizmeti ile bizzat ilgilendi. Hamza Bey, Ayazmend'de demirlediği donanmasını alarak adaya hiçbir zarar vermeden ayrıldı¹⁷. Daha sonra Sakız'a giden Osmanlı donanması, burada aynı iyimserlikle karşılanmadı. Ayrıca Galata tacirlerinden Francesko Draperio'ya ait olan borçlarını da ödemeleri istendiği halde bunu kabul etmeyerek karşı çıktılar. Adanın oldukça iyi tahkim edilmiş olduğunu ve limanında yirmi geminin bulunduğunu gören Hamza Bey, basit bir yağmalamadan sonra asıl hedefine gitmek üzere bölgeden uzaklaştı. Rodos'a ulaştığında bu adayı da kendisini yeterince korumaya hazırlıklı buldu. Limanda gemiler ve adada askerler savaş için her türlü tedbiri almış idiler. Buradan da bir sonuç alamayacağını anlayarak geri dönmek zorunda kalan Hamza Bey, dönüş yolunda yeniden Sakız'a uğradığı halde ada halkının bağlılığını sağlayamadan ve hiçbir iyi muamele görmeden bölgeden uzaklaşmak ve Gelibolu'ya geri dönmek zorunda kaldı (Ekim 1455)¹⁸. Daha sonra Edirne'de bulunan Fatih Sultan Mehmed'in huzuruna gelen Hamza Bey bu deniz seferindeki başarısızlığı sebebiyle görevinden azledildi¹⁹.

¹⁰ Kritovulos, *Târîh-i Sultan Muhammed Hân-ı Sâni*, (çev. Karolidi), İstanbul 1328, s. 83.

¹¹ İ. Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 2003, s. 3.

¹² A. Hess, "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525", *American Historical Review*, 75 (1899).

¹³ 3-11 Aralık 1444 tarihli (Evâhır-ı Şaban 848) II. Murad'ın bir köle azadnamesinde [Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSM), E. 5566] ve 3-12 Eylül 1446 (Evâsıt-ı Cemâziyelâhır 850) tarihli vasiyetnamesinde [Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Ali Emiri-II. Murad, nr.: BOA, Vakfiyeler Tasnifi, nr. 164] bu elkâbın yer alması, Osmanlı padişahlarının bu dönemde Kara ve Denizlerin Sultânı ünvanını resmen kullandıklarını göstermektedir. Bu belgeler H. İnalcık tarafından yayımlanmıştır [*Fatih Devri Üzerinde Tetkikler*, s. 204-217].

¹⁴ Tursun Bey, *Târîh*, s. 171.

¹⁵ İnalcık, *Closing of the Black Sea*, s. 74.

¹⁶ Dukas, *Bizans Tarihi*, s. 192-193; Kritovulos, *Târîh*, s. 90.

¹⁷ Dukas, bu karşılama sırasında Hamza Bey'e hediye olarak ipek ve yünlü sekiz elbise, altı bin gümüş para, yirmi öküz, elli koyun, sekiz yüz litre şarap, yaklaşık 100 kg. ekmek, 1000 litreden çok peynir ve meyve, ayrıca donanmadaki diğer rütbeli denizcilere de uygun hediyeler verildiğini belirtmektedir [*Bizans Tarihi*, s. 198-199]. Dukas'ın *Bizans Tarihi*'ni tercüme eden V. Mirmiroğlu, hediyeler arasında yer alan şarabı, kendi kitabında [*Fatih'in Donanması*, s. 87] meşrubat olarak aktarmıştır.

¹⁸ Sakız'da Türk askerleriyle Sakızlılar arasında ufak çatışmalar yaşanması üzerine gemilerine sığınan askerlerin dengesiz hareketleri Hamza Bey'e ait bir kadırganın batmasına sebep olmuş, can ve mal kaybına yol açmıştı (Dukas, *Bizans Tarihi*, s. 200-201).

¹⁹ Dukas, Hamza Bey'in Antalya valiliğine tayin edildiğini belirterek [*Bizans Tarihi*, s. 203], Kritovulos Anadolu valisi olduğunu kaydetmektedir [*Târîh*, s. 94]. Kritovulos'un daha sonraki bir tarihi işaret etmiş olması mümkündür.

Venedik (Pîrî Reis, Kitâb-ı Bahriye, İ.Ü. Nadir Eserler Ktp. TY. 6605).

Fatih öncelikle yeni ve daha güçlü bir donanmanın hazırlanmasını ve denizlerde yeni harekât için gemiler inşa edilmesini emretti. Hamza Bey'in yerine Gelibolu sancakbeyi olarak Osmanlı donanmasının komutanlığına getirilen Yunus (Has Yunus) Paşa, aldığı talimat üzerine yaklaşık seksen gemiden oluşan donanmayla 30 Haziran 1456'da Sakız'a gitmek üzere Adalar Denizi'ne doğru sefere çıktı.

Bozcaada'da su ikmalı yapan ve sahil bölgesinden kürekçi toplayan donanma, geriden gelen diğer gemilerin katılımıyla denize açıldı. Midilli yakınlarında iken gece vakti bir fırtınaya yakalanan donanmanın bir kısmı birbiri üzerine düşmek veya kayalara çarpmak suretiyle battı. Kalanları ise fırtına dinince sahile yanaştılar ve Yunus Paşa'nın kadirgamasının gelmesi ile Sakız'da toplandılar. Buradan Rodos şövalyeleri üzerine giden Osmanlı donanması Rodos ve civarındaki İstanköy, İncirli, Sömbeki, Leryos ve Kalimnos gibi bazı adalara baskınlar düzenleyerek ganimet ve esir aldılar. Bu müdahalede Rodos ve Nakşa'nın, İspanyol korsanlarına limanlarını açarak haydutluk yapmalarına imkân vermesinin önemli rolü oldu. Yunus Paşa, dönüşte Yeni Foça ve Sakız'a uğradığında iyi karşılanmadığı için sahile asker çıkararak şehri işgal etti ve Foça'dan bir miktar genci esir ederek Gelibolu'ya döndü²⁰.

1456 yılında Fatih'in bizzat kara yoluyla gittiği ve Yunus Paşa'yı da emrindeki on gemiden oluşan donanma ile denizden gönderdiği Enez teslim oldu²¹. Yunus Paşa, daha sonra Çanakkale Boğazı önünde sıralanmış olan ve boğazın girişine hâkim bir bölgede bulunan İmroz ve Limni adalarını Osmanlı devletine bağladı. Bu adalardan Taşoz, Semadirek ve İmroz'un (Gökçeada) yönetimi Enez valisi Palamade Gattilusio'ya bırakıldı. Onun bir müddet sonra vefatı üzerine, İmrozlu tarihçi Kritovulos'a göre, Limni, adada hüküm süren Cenevizli Gattilusio ailesine terk edildi. Ancak ada halkının yönetimden memnuniyetsizliğini bildirmesi üzerine Limni, kesin olarak Osmanlı yönetimine geçti (1457).

Fatih Sultan Mehmed'in Üçüncü Sırbistan Seferi (1456) ve Adalar Denizi'nde yürüttüğü deniz harekâtı üzerine Papa III. Calixtus, kendisine ait on sekiz gemilik bir donanmayı Adalar Denizi'ne göndermiştir (1457). Bu donanmanın asıl amacı Osmanlı gemilerini vurmak ve Osmanlı idaresine giren adaları kurtarmak olmasına rağmen Midilli ve Sakız yöneticilerinden ilgi görmemiş ve bunun üzerine Katalanlarla işbirliği yaparak ve kırk korsan gemisini kendi filosu ile birleştirerek Osmanlı idaresindeki Limni, Semadirek, İmroz ve Taşoz adalarına saldırmıştır. Bu adaları teslim olmaya zorlayan Papalık Donanmasının kumandanı Amiral Ludoviko, asker çıkardığı Limni Adası'ndaki yüz yeniçeriye esir, Taşoz'u işgal etmiş ve aldığı esirlerle Rodos'a dönmüştür. Sadece İmroz adası Kritovulos'un takip ettiği dikkatli siyaset ve verdiği hediyeler sayesinde bu işgalden kurtulmuştur²².

Boğazönü adaları içinde en önemlisi olan Midilli, 1354'ten itibaren Bizans imparatoru V. Ioannes tarafından Katalan korsanlarına karşı denizleri korumak üzere Cenevizli Gattilusio ailesinin yönetimine bırakılmıştı. Fatih'in emriyle Gelibolu sancakbeyi ve donanma kumandanı İsmail Bey'in hazırladığı yüz elli gemiden oluşan donanma, Midilli'ye çıkarma yapmış ve on iki gün süren kuşatmada şehir alınamadığı için kale dışındaki bazı evler yağmalanarak Gelibolu'ya geri dönmüştü (1459). Ada halkı bu gelişmenin kendilerine zarar vereceğini anladıklarından padişaha elçi göndererek vergi vermeyi ve bağlılıklarını sunmayı kabul etmişlerdir²³.

Kritovulos'a göre, Fatih Sultan Mehmed'in en önemli politikalarından biri, savaş gemilerinin sayısını artırarak sadece karada değil, denizde de egemen olmaktır. Ülke topraklarını korumak ve özellikle uzak denizlerde hâkimiyet kurmak için güçlü bir donanmaya ihtiyaç olduğunu gören sultan, deniz seferlerinin sağladığı faydaları bizzat tecrübe ederek görüyordu. Ayrıca bir süredir incelediği tarih kitaplarından edindiği kanaate göre kara ve deniz hâkimiyetini elinde tutan bir devletin yıldızının sönmeyeceğini düşünüyordu

²⁰ Kritovulos, bu seferin bütün teferruatını kaydederek Yunus Paşa'nın yolda yakalandığı fırtına sebebiyle yirmi beş gemisini kaybettiğini, bu yüzden dönüşte gözden düşüğünü ve daha sonra başka sebeplerin de birleşmesiyle Fatih tarafından idam ettirildiğini belirtmektedir (*Târîh*, s. 94-96).

²¹ Kritovulos, Enez'in teslim alınması için padişahın Mahmud Paşa'yı gönderdiğini ve şehre giren Fatih'in şehirde düzeni sağladıktan sonra yönetimini Murad isminde birisine bıraktığını yazmaktadır (*Târîh*, s. 103-106).

²² Kritovulos, *Târîh*, s. 113-114.

²³ Kritovulos, *Târîh*, s. 126-127

ve bunun için memleketin her tarafında gemi inşası için emir vermişti (1460)²⁴. Ertesi yıl Gelibolu valisi Zağanos Paşa, kırk gemiyle Taşoz ve Semadirek adaları halkının bir kısmını İstanbul'u şenlendirmek üzere başkente götürdü²⁵.

Midilli Seferi

Fatih Sultan Mehmed, Karadeniz'in Anadolu kıyılarını Osmanlı topraklarına kattıktan ve Bizans'ın Trabzon Eyaletini fethettikten sonra Ege Denizi'ndeki fetih hareketlerine yeniden başladı. Midilli hâkimi Nikola Gattilusio'nun Ege'de dolaşan İtalyan korsanlarına yardım etmesi ve bu korsanların Gelibolu'ya kadar pek çok Osmanlı menfaatine zarar vermesi üzerine padişah, denizlerden sorumlu beyleri Edirne'ye çağırarak onlara Gelibolu'da iki yüz gemilik bir donanma hazırlamalarını emretmişti. Nihayet Eylül 1462'de (Zilhicce 866) 110 gemiden²⁶ oluşan Osmanlı donanması Mahmud Paşa'nın serdarlığında Gelibolu'dan ayrılmış ve üç gün içinde Midilli'ye gelmişti. Bu harekât sırasında Fatih Sultan Mehmed de, birkaç bin yeniçeri ile Edremit'ten adaya geçmiş ve ilk teslim teklifine savaşa karşılık verilmesi üzerine kuşatmayı başlatarak tekrar Anadolu yakasına dönmüştü. Mahmud Paşa, yirmi yedi gün süren kuşatma savaşları sırasında şehri topa tuttuğu için adanın yöneticisi Nikola teslim olmak zorunda kalmıştı²⁷. Midilli'nin teslimi üzerine yeniden adaya gelen Fatih, idari düzenlemeyi yaptıktan sonra iki yüz yeniçeri ve birkaç kadirga bırakarak adadan ayrılmıştı²⁸.

Böylece Çanakkale Boğazı'nın Ege Denizi'ne açılan kısmı tamamen kontrol altına alınmış oldu. Ada merkezli bir sancak statüsünde idarî yapıya kavuşturulan Midilli, tahrir (vergi yazımı) uygulamalarının ilk görüldüğü adalar arasında yer aldı. Boğazönü Adaları, çok geçmeden idarî bakımdan Osmanlı donanmasının üssü ve deniz harekâtlarının merkezi olan Gelibolu sancağına bağlandı²⁹.

Fatih, Midilli'nin Ege'de önemli bir deniz üssü haline gelmesinden sonra donanmada gemilerinin sayısını artırmak gayesiyle tersanelerde gemi yapılması için emirler verdiği gibi Anadolu'nun her tarafından deniz mürettebatı temin etmek için de harekete geçti; Marmara Denizi'ni ve Karadeniz'i kontrol altına aldığı gibi güneyde Çanakkale Boğazı'nı tahkim etmeyi de ihmal etmedi. İstanbul Boğazı'nda karşılıklı olarak bulunan Anadolu Hisarı ile Rumeli Hisarına mukabil Çanakkale Boğazı'nın da iki tarafına Kal'a-i Sultaniye ve Kilidbahir kalelerinin, Gelibolu valisi Yakup Bey tarafından inşası için emir verdi. Bu kalelerin tamamlanmasından sonra her iki tarafa otuzar top yerleştirilerek güvenlik sağlandı. Böylece Venedik, Ceneviz, Papalık ve Rodos donanmaları gibi o devrin en önemli deniz güçlerine karşı İstanbul güvenlik altına alındı, Akdeniz ile Karadeniz arasındaki ticaret yolu da kesin olarak Osmanlı kontrolüne geçti.

Karadeniz'in Yeni Sahibi Osmanlılar

İstanbul'un fethi Osmanlılara Karadeniz ve Karadeniz'i çevreleyen bütün limanlara ulaşmanın yollarını açmıştı. Çünkü o günkü şartlarda sahilden bu bölgelere ulaşmak oldukça zordu. Fatih, İstanbul'u Bizans'tan aldıktan sonra, kendi topraklarına komşu olarak varlığını sürdüren ikinci bir Bizans merkezini daha ülkesine katmak üzere Doğu Karadeniz'in Anadolu kıyılarında yer alan Trabzon'a sefer hazırlıkları başlattı. Bu sefer, ayrıca Karadeniz'in Anadolu kıyılarında Amasra gibi kolonileri bulunan Ceneviz'e karşı da bir harekât olacaktı. Öncelikle büyük bir donanma ile Sadrazam Mahmud Paşa'nın denizden, Fatih'in ise ordusuyla karadan Amasra'yı kuşatması üzerine şehir daha fazla dayanamayarak teslim oldu (1460)³⁰. Bunun üzerine kara ve denizden yoluna devam eden ordu İsfendiyar oğlu İsmail Bey'in yönetimindeki Sinop'a ulaştı. Aslında Sinop kendini savunacak bir donanmaya ve müstahkem bir kaleye



²⁴ Kritovulos, *Tarih*, s. 129-130.

²⁵ Kritovulos, *Tarih*, s. 135.

²⁶ Theoharis Stavrides, *The Sultan of Vezirs, The Life and Times of the Ottoman Grand Vizier Mahmud Pasha Angelović (1453-1474)*, Leiden 2001, s. 155. Donanmada bulunan gemilerin sayısı kaynaklarda farklıdır. Mesela Kritovulos, 200 (*Tarih*, s. 161), Dukas, 67 gemi (*Bizans Tarihi*, s. 213) olduğundan bahsetmektedir.

²⁷ *Asıkpaşaoğlu Tarihi*, (haz. A. N. Atsız), Ankara 1985, s. 163-164. Adanın Osmanlılar tarafından fethi ile ilgili kaynaklarda yer alan bilgiler için bkz. Stavrides, *The Sultan of Vezirs*, s. 155-156.

²⁸ Mirmiroğlu, *Fatih'in Donanması*, s. 100.

²⁹ Boğazönü Adaları'nın Osmanlı hâkimiyetindeki ilk idarî yapılanmaları için bkz. F. Emecen, "XV-XIX. Yüzyıllarda Ege Adaları'nda Osmanlı İdarî Teşkilâtı", *Ege Adaları'nın İdarî, Malî ve Sosyal Yapısı*, (ed. İ. Bostan), Ankara 2003, s. 8-9.

³⁰ Stavrides, *The Sultan of Vezirs*, s. 132.

sahip olmasına rağmen can kaybına sebebiyet vermeksizin şehir sulh yoluyla Osmanlı idaresine geçti ve yöneticileri de Fatih tarafından başka yerlerin yönetimine verilmek suretiyle ödüllendirildi (1461)³¹. Aynı yıl yeni takviyelerle yine Mahmud Paşa, yüz elli gemiden oluşan donanmayla denizden kuşattığı Trabzon'u, Fatih'in de kara ordusuyla gelip tazyik etmesi üzerine teslim aldı³². Trabzon'un fethi, sadece toprak alınması anlamına gelmiyordu. Bu fetih, hem karada civarda bulunan şehirlerin yeni bir iskân oluşumuna sahne olmasına ve hem de denizden gelen bir hareketliliğin başlamasına sebep oldu. Trabzon'un alınmasıyla, doğuda Rize, batıda Giresun'a kadar olan kesim daha önceden başlayan uygulamanın bir devamı olarak Türk/Müslüman nüfusun iskânına açıldı. Bölgenin yeni tahrirleri yapılarak burası yeni bir idari yapıya kavuşturuldu. Hatta bir şehzâde sancağı haline getirilerek merkezî yönetimle ilişkisi üst düzeye çıkarıldı. Bu sayede Trabzon denizden Karadeniz'in kuzeyindeki topraklara ve Kafkasya'ya, karadan Doğu Anadolu ve İran'a ulaşmak için önemli bir üs haline getirildi.

Karadeniz'in Anadolu kıyılarındaki fetihler tamamlandıktan sonra sıra kuzey kıyılarına gelmişti. Çünkü Fatih, Karadeniz'deki yabancı ticaretine son vermek maksadıyla bu denizin sahillerine yerleşmiş olan Ceneviz kolonilerini birer birer ortadan kaldırmayı planlıyordu. Amasra'dan sonra Cenevizlilerin Kafkas sahillerinde, Kırım yarım adasında, Tuna havzasında ve Karadeniz'in Rumeli kıyılarında bulunan diğer ticaret üslerini de ele geçirmek amacıyla donanmasını Karadeniz'e gönderdi. Buna Kırım Hanlığı'nda baş gösteren taht mücadeleleri eklenince Gedik Ahmed Paşa komutasında yaklaşık üç yüz gemiden oluşan güçlü bir donanma Kefe başta olmak üzere bazı mühim mevkiileri Cenevizlerden aldı (1475/880). Bu sırada Venedik ile on iki yıldır devam eden savaşa bir yıl ara verilmiş ve bu sırada Kırım seferi tamamlanmıştı. Kefe'den sonra Kerç Boğazı'nı geçerek Azak Denizi'ne ulaşan Osmanlı donanması kaleyi kuşatarak sonunda teslim aldı. Menkup kalesinin de alınmasından sonra Kırım Hanlığı Osmanlı tabiiyetine girmiş ve böylece Kili ve Akkırman hariç bütün Karadeniz'de hâkimiyet kurulmuştur. Kırım'ın fethi Doğu ticaret yollarının Osmanlıların eline geçmesine yol açtığı gibi, Karadeniz'in bir Türk gölü haline gelmesi için atılan ilk ve önemli adım olmuştur³³.

Osmanlı-Venedik Savaşları

İstanbul'un fethi ve sonrasında Karadeniz ve Akdeniz'de ele geçirilen yeni topraklar bölgede siyasi ve ticarî menfaatleri ve dinî bağları olan diğer Hristiyan devletleri ciddi olarak ilgilendirdi. Başta Papalık olmak üzere Venedik ve Napoli devletleri Osmanlı devletine karşı harekete geçtiler. Özellikle Venedik, bölge üzerindeki varlığı ve emelleri sebebiyle Osmanlılara karşı başlatılan bu mücadelede öncü rolü oynadı. Osmanlıların Ege Adaları üzerindeki başarıları ve Mora'daki Venedik kolonilerine düzenledikleri akınlar sebebiyle Papalık, Venedik'i Osmanlı devletine karşı Arnavutluk'ta isyan başlatan İskender Bey'i desteklemesi için teşvik etti. Venedik'in 1463'te bir taraftan İskender Bey, diğer taraftan Macarlarla gizlice anlaşması ve harekete geçmesi iki devlet arasında uzun süreli savaşları başlatmış oldu. 1463-1479 yılları arasında on altı yıl süren Osmanlı-Venedik savaşları, denizlerde ve Venedik idaresinde bulunan sahil şehirlerinde cereyan etti.

Osmanlı akıncılarının Bosna'nın fethi sonrasında Venedik'e ait sınırları geçmesi, İnebahtı civarındaki toprakları yağmalaması ve Venedik idaresindeki Koron ve Moton'a akın düzenlemesi iki devlet arasında savaşın çıkmasına sebep oldu. Venedik tarafından 1463'te (868) Alvise Loredano yönetimindeki otuz iki kadirga ve pek çok büyük gemiden oluşan donanma ile başlatılan ilk sefer, Mora üzerine gerçekleşti. Loredano, Arhos ve Germe Hisarı'nı ele geçirdi, Gördüs'ü kuşattıysa da Turahanoğlu Ömer Bey'in yardımı geldiği haberleri ve Sinan Bey'in huruç hareketi ile bu girişim sonuçsuz kaldı ve kara ordusuna

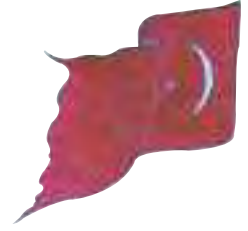
³¹ Stavrides, *The Sultan of Vezirs*, s. 132-134, 138-140.

³² Stavrides, *The Sultan of Vezirs*, s. 133, 138-139.

³³ Kefe ve diğer Kırım sahil şehirlerinin Osmanlı idaresine girişi ve bölgenin XVI. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu için haiz olduğu önem konusunda geniş bilgi Yücel Öztürk'ün *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe 1475-1600*, (Ankara 2000), adlı eserinde bulunmaktadır. Kefe'nin fethi sonrasında ait şehrin ticarî kapasitesini gösteren bir gümrük defterinin neşri için bkz. Halil İnalcık, *The Customs Register of Caffa, 1487-1490*, (ed. V. Ostapchuk), Cambridge (MA) 1996.

komuta eden Bertoldo Este hayatını kaybetti. Osmanlı ordusunun müdahalesi ile Arhos tekrar alındı ve Ömer Bey, Venedik kolonilerine zarar vermek üzere Modon'a geldiğinde Değirmenler Kalesi, Koron ve İnebahtı yağmalandı. Buna karşılık Benefşe Hristiyanlar'ın eline geçtiği gibi, Osmanlılara ait bazı yerler ateşe verildi³⁴. Loredano'nun Lerino adasını ve Limni'nin bazı yerlerini işgal etmesi ve Midilli'yi kuşatması üzerine Mahmud Paşa, aralarında kırk beş kadirganın bulunduğu güçlü bir Osmanlı donanması ile gelip eski yerleri yeniden Osmanlı yönetimine aldı (1464). Osmanlı-Venedik savaşları özellikle karada devam ediyordu. Osmanlı savunması ve Mahmud Paşa'nın mukabelesi üzerine Venedik geri çekilmek zorunda kaldı. 1467'de (872) bir miktar vergi ödemek karşılığında İmroz ve Limni adalarının kendilerine verilmesini isteyen Venedik'in teklifini Osmanlı Devleti reddetti. Bu durum karşısında Venedik yeni bir savaş başlattı ve kırk gemi ve iki bin kişinin katıldığı bir kuvvetle Mora'ya saldırdı; diğer taraftan donanmasını Eğriboz'a göndererek civardaki Osmanlı adalarını ele geçirmek istedi; Limni, İmroz ve Enez'i işgal etti. Bunun üzerine Fatih tarafından kendisine timar olarak Gelibolu sancağı verilen Mahmud Paşa, Osmanlı donanma komutanı olarak hazırlattığı kadirga, yelkenli ve kayık türü gemilerden oluşan yaklaşık dört yüz gemilik donanma ile Eğriboz'u fethetmek üzere harekete geçti. Osmanlı donanması önce yolu üzerindeki Şıra Adası'nı aldı, Eğriboz'a geçti ve derhal adayı kuşattı. Osmanlı-Venedik seferleri içinde en önemlisi Eğriboz'un fethidir (1470/875). Mahmud Paşa, bu kuşatmada Eğriboz ile anakara arasındaki denizi gemilerden oluşan bir köprü ile birbirine bağladı ve askeri buradan karaya taşıdı. On yedi gün süren kuşatmadan sonra Eğriboz şehri teslim oldu ve bütün ada ele geçirildi³⁵. Bu sırada Eğriboz açıklarında bekleyen Venedikli amiral Nicolo Canale ve donanması, harekâtı ve kalenin alınışını hiçbir müdahalede bulunamadan seyretmek zorunda kalmıştı. Venedik, Eğriboz'u kaybedince bir taraftan Papalık ve Napoli Krallığı'ndan, diğer taraftan Rodos Şövalyeleri ile Kıbrıs Krallığı'ndan yardım istedi ve olumlu cevaplar aldı. Amiral Moçenigo komutasında Doğu Akdeniz'e gönderilen kırk altı gemilik bir Venedik donanması, on yedi gemilik Napoli donanması ve yirmi beş kadirgalık Papalık donanması Rodos'ta buluştular. Şövalyelere ait gemilerle birlikte yaklaşık doksan gemiden oluşan Müttefik donanması önce Antalya'yı, daha sonra İzmir'i denizden topa tutarak yağmaladılar. Bu deniz harekâtı 1472 senesi (877) yaz mevsimi süresince ve ertesi yıl da devam etti. 1475'te İstanbul'a gelen ve sadrazam Gedik Ahmed Paşa ile görüşmelerde bulunan Venedik elçisiyle, hazırlanmış olan Osmanlı donanması kendisine gösterilmiş, birbirlerine bir yıl süreyle zarar vermemek kaydıyla mutabakata varılmış, böylece Osmanlı-Venedik ilişkilerinde sağlanan ateşkes sayesinde Kırım seferi gerçekleştirilmişti. Loredano kumandasındaki Venedik donanmasının bir yıl sonra yeniden Anadolu sahillerine saldırması üzerine savaş tekrar başladı. Venedik donanmasına karşı mücadele edemeyen Osmanlı donanması Çanakkale Boğazı'ndan içeri girerek burada tertibat aldı. Osmanlı devleti, 1477'de Venedik'in elinde bulunan İnebahtı'nın kuşatılmasına karar veriyse de, Loredano tarafından tahkim edilen kaleyi almayı başaramadı. Osmanlı akıncılarının Kuzey Venedik bölgesine düzenledikleri başarılı akınlardan sonra ve Napoli'nin 1478'de Osmanlı devleti ile anlaşması üzerine yalnız kalan Venedik, bu uzun savaşlardan yorulmuş olarak barış yapmaya hazır hale gelmişti. Osmanlı Devletinin yaptığı barış teklifini kabul ederek bir elçisini İstanbul'a gönderdi. Venedik, savaşın başından beri ele geçirdiği Mora'nın güneyindeki Manya taraflarını ve Limni'yi Osmanlılara geri vermeyi kabul ediyordu. Nihayet Arnavutluk'un Osmanlılara bırakılması karşılığında 1479'da (884) Venedik ile anlaşma sağlandı.

Gedik Ahmed Paşa vezirlikten azledilip Gelibolu kapudanı olduğunda donanmasıyla Limni Adası'nı fethetti (1478/883). Ertesi yıl tekrar Gelibolu'dan donanmasını alıp Kefalonya'yı fethetti (1479)³⁶.



Osmanlı Donanma Sancağı
(TSM. E. 9482-6).

³⁴ Geniş bilgi için bkz. Nicolae Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, II, (çev. N. Erceli), İstanbul 2005, s. 118-120.
³⁵ Stavrides, *The Sultan of Vezirs*, s. 168-172.
³⁶ *Osmanlı Tarihi 1288-1502*, (haz. N. Öztürk), İstanbul 2007, s. 130-131.

Pulya Seferi: İtalya'da İlk Osmanlılar

Arnavutluk sahillerinin önemli bir kısmı Osmanlıların eline geçmişti. Nihayet 1479'da Osmanlı-Venedik anlaşmasının sağlanması, Osmanlıların denizlerde ilerlemesini cesaretlendirmiştir. Bu noktadan bakıldığında Fatih'in son yılları Osmanlı denizciliğinin Batı Akdeniz'e açılma teşebbüslerinin başladığı bir dönem olmuştur. Nitekim bir bakıma bu amaçla görevi Avlonya sancakbeyliğine nakledilen Gedik Ahmed Paşa³⁷, 884'te (1479-80) İstanbul'a gelerek Pulya'nın alınması için teşebbüste bulunmuş ve donanmanın hazırlanması için ferman çıkmıştı. Osmanlı donanmasındaki gemi sayısı Gelibolu'dan gelen ve Avlonya'da bulunan gemilerle birlikte yüz elli civarındaydı. Bütün hazırlıklar tamamlandıktan sonra, 15.000'den fazla asker ve kuşatma toplarının da yüklendiği donanma, Avlonya'dan İtalya'nın Pulya sahillerine geçti.

Osmanlı donanması, Napoli Krallığı'na bağlı olan Otranto limanına demirledi. Karaya asker ve mühimmat çıkartan Gedik Ahmed Paşa, kısa sürede şehri kuşatma altına aldı. Osmanlı kuşatmasına hazırlıksız yakalanan Otranto şehri, hücumlara sadece iki hafta dayanabildi ve 26 Temmuz'da teslim oldu. Tursun Bey, bu fethi oldukça önemseyerek Otranto kalesini İstanbul'a benzetmekte ve put tapınaklarının camilere (ma'âbid-i asnâm'ın mesâcid-i İslâm'a) çevrildiğini yazmaktadır³⁸. Otranto'nun en büyük kilisesi olan Aziz Petrus, hakimiyetin bir simgesi olarak camiye çevrildi. Osmanlı ordusu sahil kesiminde ve içerilere doğru ilerleyerek Lecce, Brindisi ve Taranto'ya akınlar düzenledi. İtalya topraklarındaki Osmanlı ilerlemesi karşısında Papalık, Floransa, Milano ve diğer şehir devletleri bölgeye asker gönderme kararı aldılar. Bu ittifaka sadece Osmanlı devleti ile yeni antlaşma yapan Venedik katılmadı. Papa IV. Sixtus, Osmanlı işgali ile kutsallığının bozulduğuna inandığı Güney İtalya taraflarını kendi himayesine aldı ve direniş başlattı³⁹.

İtalya fütuhatını devam ettirmek isteyen Gedik Ahmed Paşa, Fatih'in ölümü üzerine geri çağırılınca bir seneden fazla Osmanlı idaresinde kalan Otranto, yeniden Napoli Krallığı'nın eline geçti. Kâtib Çelebi, Gedik Ahmed Paşa'nın yeni padişah olan II. Bayezid'i tebrik etmek üzere hediyelerle İstanbul'a gittiğini, asıl maksadının daha çok asker ve mühimmat alarak İtalya'ya geri dönerek diğer kaleleri almak olduğunu belirtmektedir⁴⁰. Osmanlıların Akdeniz'deki fetih politikaları bakımından son derece önemli bir yeri ve stratejisi olan İtalya seferinin devam edememesinde Cem meselesinin olumsuz etkisinin olduğu anlaşılmaktadır.

Bu sefer ile Fatih, Doğu Roma İmparatorluğu'nun merkezi olan İstanbul'dan sonra, Batı Roma İmparatorluğu'nun merkezini de ele geçirmek istiyordu.

Osmanlı donanmasının İtalya seferine çıktığı 1480 (885) senesinde bir başka donanma Mesih Paşa kumandasında Rodos üzerine gönderilmişse de kuşatma başarılı olmamıştır. Şüphesiz Rodos, Osmanlılar için güney denizlerinde arkada kalmış Latin karakollarının en tehlikelisiydi. Fatih, Osmanlı-Venedik savaşları sırasında Haçlı ittifakına katılan, korsanlık faaliyetleriyle zarar veren Rodos Şövalyeleri'ni cezalandırmak düşüncesindeydi. Rodos, İstanbul-Mısır arasındaki deniz ticareti güzergâhında yer alması sebebiyle önemli stratejik bir konuma sahip olduğu gibi, Fatih'in Memlükler'e karşı düzenlemeyi planladığı Mısır seferi için denizde güvenliğin bulunması bakımından da önemliydi. 22 Mayıs 1480'de yüz civarında gemiden oluşan Osmanlı donanması Rodos'a geldi. Rodos, karadan ve denizden kuşatma altına alındı. Rodos Şövalyeleri üstad-ı azamı Pierre d'Aubusson, Fatih'in bir hazırlık içinde olduğunu öğrendiği zaman derhal şehrin surlarını kuvvetlendirmiş ve gerekli tedbirleri almıştı. Osmanlı askerleri önce St. Nicolas burcuna hücum ettilerse de alamadılar, ancak bu hücumları zaman zaman tekrarladılar. Rodos'un zaptı için başlatılan 20 Temmuz'daki üçüncü saldırının da sonuçsuz kalması üzerine 28 Ağustos'ta yeniden gerçekleştirilen dördüncü hücumda İtalyan Kapısı alınarak buraya Osmanlı bayrağı dikildi.

³⁷ Bu sırada Gedik Ahmed Paşa'nın vezir olduğuna dair bkz. *Oruç Beğ Tarihi*, s. 132.

³⁸ Tursun Bey, *Târih-i Ebû'l-feth*, s. 180; Âlî, *Künhü'l-ahbâr*, c. II, *Fâtih Sultân Mehmed Devri, 1451-1481*, yay. M. H. Şentürk, Ankara 2003, s. 177-178; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr fi esfâri'l-bihâr*, (haz. İ. Bostan), Ankara 2008, s. 71.

³⁹ *Oruç Beğ Tarihi*, s. 133; Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, s. 170-171. Osmanlıların Otranto seferi hakkında en son değerlendirme için bkz. Konstantinos Giakoumis, "Osmanlıların Otranto ve Apulia Seferi (1480-1481)", (çev. K. Akpınar), *Türkler*, (ed. H. C. Güzel vd.), Ankara 2002, IX, 373-382.

⁴⁰ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 71.

Şehrin direndiği bu çatışmalarda Rodos Şövalyeleri üstâd-ı azamı birkaç yerinden yaralandı. Osmanlı ordusunda ise, eskiden Rumeli beylerbeyi olan Kastamonu sancakbeyi Hadım Süleyman Paşa hayatını kaybetti. Bu sırada yardım amacıyla Rodos limanına iki Napoli gemisinin gelmesi ve Papa'nın yardım göndereceği haberleri üzerine kuşatma, başlamasından seksen üç ay sonra kaldırıldı⁴¹. Mesih Paşa, Rodos'ta başarısız olması sebebiyle İstanbul'a dönüşünde azledilerek Gelibolu sancakbeyliğine getirildi. Rodos kuşatmasının askeri teknoloji bakımından en önemli özelliği ilk defa patlayıcı tahrip bombalarının kullanılmasıdır.

Osmanlıların aynı sene içinde Pulya/İtalya ve Rodos üzerine iki önemli deniz seferini düzenleyebilmiş olması da göstermektedir ki, Osmanlı deniz beyliği deniz gücünü arttırarak bir deniz imparatorluğu olma yolunda ilerlemektedir.

XV. yüzyılın son çeyreğine girerken kara ordusunu giderek güçlendiren Osmanlıların şimdiye kadar çok dikkat çekmemiş olsa bile güçlü bir şekilde donanmasını da geliştirdiği görülmektedir. Fatih Sultan Mehmed'in Gelibolu deniz üssünü ve tersanesini yeniden organize ederek yapılandığı 1475 (879) senesine ait tahrir defterinden anlaşılmaktadır.

Gelibolu'daki gemilerin organizasyonunda ve yönetiminde rol alan gemiciler, bulundukları gemilere göre gruplandırılmış, Gelibolu donanması 1475'te kadirga, kalyata, kayık, at ve tüccar gemilerinden oluşmuştu. Donanmadaki gemi mevcudu donanma ricalinin mevcutlarını da gösteriyordu ve defterde kayıtlı ilk kadirga, donanma komutanı olan kaptanıderyaya aitti⁴². Osmanlı donanmasında kaptanıderyanın bindiği kadirga hem daha büyüktü ve hem de daha fazla mürettebata sahipti. Otuz iki azap ve beş gümünün mürettebat olarak bulunduğu bir kapudan kadirgasında ayrıca yedi kişiden oluşan bir mehteran bölüğü de yer alıyordu. Donanmada mehter bölüğünün bulunması, savaş esnasında askeri coşturmak için kara ordusundakinin bir benzerinin mevcudiyetini göstermektedir.

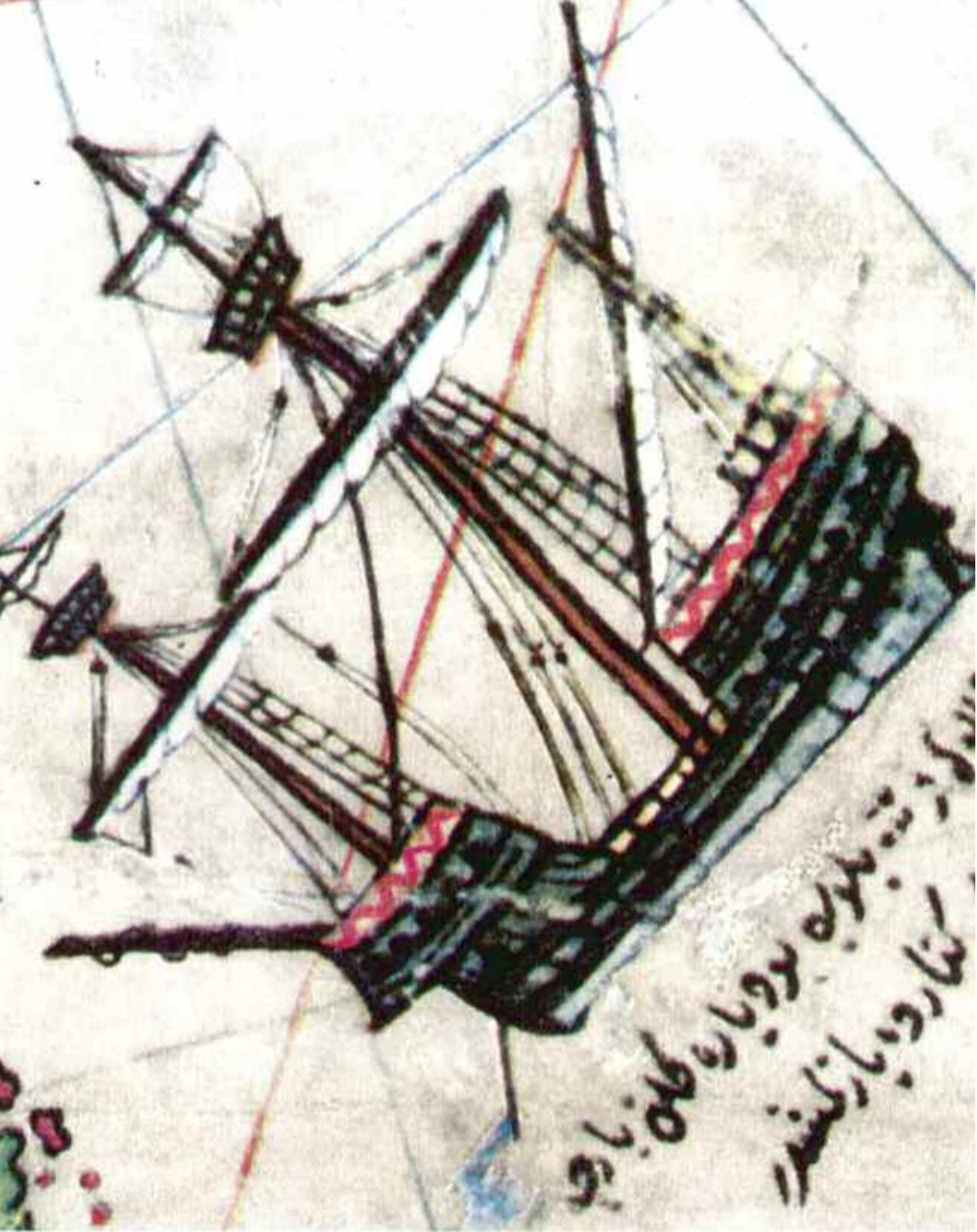
Donanmanın ikinci gemisi Tersane Kethüdası'na, üçüncü gemi ise Tersane Katibi'ne aitti. Bunlar dışında donanmada doksan kadirga, beş kalyata, on bir kayık, elli dokuz at gemisi, on üç tüccar gemisi bulunuyordu. Bu gemiler birer reis ve azaplar topluluğunun oluşturduğu geniş bir kadro teşkil etmektedir. Böylece 1475'te Gelibolu'da üslenen Osmanlı donanması yüz seksen bir gemiden oluşmaktaydı ve sadece devletten maaş alan kadirga, kalyata ve kayıklardaki reis ve azapların sayısı 1263'e ulaşılıyordu⁴³.

Osmanlı tersane ve donanmasının bu yapısı daha sonraki dönemlerde denizciliğin gelişmiş yapısına bir esas teşkil etmiştir.

⁴¹ Rodos'un Fatih devri kuşatması için bkz. Âlî, *Künhü'l-ahbâr*, s. 174-177; Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, s. 169-170; Nicolas Vatin, *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar, Doğu Akdeniz'de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık 1480-1522*, (çev. T. Altınova), İstanbul 2004. Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı, Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükselişi 1300-1923*, İstanbul 2007, s. 63.

⁴² Bu tarihte kimin kaptanıderya olduğu bilinmemektedir. Ayrıca defterde kapudan kadirgasının reisi de kaydedilmemiştir. Ancak bu tarihten iki yıl sonrasına ait bir kayıta 23 Şubat 1477'e (9 Zilkade 881) kadar Hamza Bey'in, 7 Mart 1477'den (7 Mart 1477) itibaren de Ahmed Paşa'nın (Gedik) Gelibolu sancakbeyi olduğu tesbit edilmektedir (BOA, *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, nr. 176, vr. 405b).

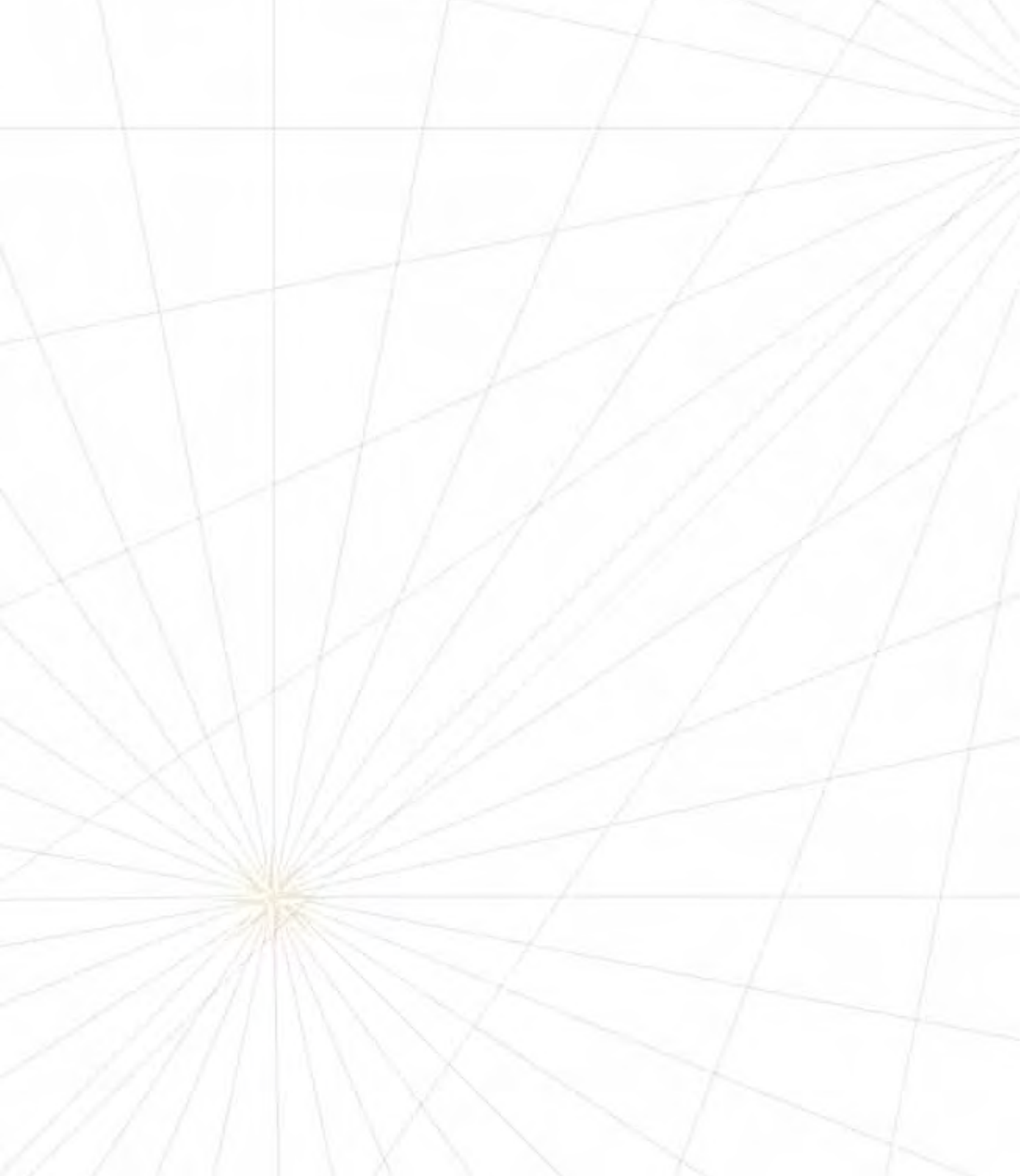
⁴³ Gelibolu'daki tersane ve donanmanın idari yapısı hakkında daha geniş bilgi için bkz. İ. Bostan, "İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu", *Türk Denizcilik Tarihi*, I, s.



مکتبہ اسلامیہ
لاہور

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI
DENİZCİLİĞİNİN
YÜKSELİŞİ



Avrupa'nın Okyanuslarda Yayılması ve Akdeniz Dünyası

Salih ÖZBARAN*

Giriş

Tarihçilerin ve onlara inananların “Keşifler Çağı” olarak belleklere geçen uzun süreci algılama biçimlerindeki farklılıkların önemini burada vurgulamak gerekiyor. Kristof Kolomb’un 1492’sinin ya da Vasco da Gama’nın 1498’inin 500. yıldönümündeki yeniden değerlendirmeler göstermiştir ki günümüzde tarih bilgisi olarak onaylamaya çalıştığımız olaylar ve olgular pek çok efsane içermektedir ve bu efsanelerin “keşifler” tarihçiliğindeki etkileri pek de küçümsenecek türden değildir. David Landes, *Ulusların zenginlikleri ve Yoksullukları* üstüne 500. yıldönümlerine paralel düşen bir kitap yazdığı zaman şunları dile getirme gereği duymuştu:

Kısa bir zaman önce dünya Kolomb’un Amerika’yı keşfinin beş yüzüncü yıldönümünü kutlamaya hazırlanıyordu. Gruplar ardı ardına bu kişiyi ve başarılarını onurlandırmak için yarışıyorlardı. Kimilerinin Columbia olarak adlandırdıkları Birleşik Devletlerde -yetmiş kadar kent ve kasabanın, birçok fuar ve kardeşlik derneklerinin adını taşıyan bir kâşifin bulunduğu ve İtalyan kökenli halkın (aynı soydan geldikleri iddiasıyla veya benimsemesiyle) hemşehrilerine layık olmak ve onurlanmak için İspanyollarla rekabetin yaşandığı yerde- 1892’nin dört yüzüncü yıldönümünün büyük ölçekte tekrarı doğal olarak düşünülmüştü: Dünya ölçeğinde bir sergi (Columbian Exposition); bol bol andaçlar; ve bir sonraki yılda da renkli hatıra pulları¹.

Ancak bu iyimserlik ve beklenti 1992’ye denk düşen 500. yıl münasebetiyle düşünülen şatafatlı kutlamalar için yeterli olmadı. “Yeni Dünya”nın kâşifi ve tarihsel başarının simgesi sayılan Kolomb artık -birçok kişi için- “Okyanusun Amiralî”ni simgeleyen bir kahraman değildi. Avrupalıların “Yeni Dünya”ya varışları bir keşif sayılamazdı ve böyle bir olayın kutlanması anlamsızdı.

Tam tersine, Kolomb artık bir cânî olarak betimleniyordu. Avrupalılar istilacıydılar, yerli halk ise masum ve mutlu halk iken köleleştirilmişti ve sonunda da zorba ve hastalık taşıyan beyaz adam tarafından yok edilmişti².

Belki de bu yüzden, Washington, D. C.’deki *National Gallery of Art*’ta 1992 yılında hazırlanan sergide tarihin içi değiştirilmiş, yalnızca böyle bir olay dışında kalan dünyayı içermiştir.

Öte yandan, Vasco da Gama ile başlayan Portekiz yayılmasının tarihine yönelik bakış açılarındaki değişim de çok farklı bir durumda değildi. Soruna eğilen tarihçilerin başında gelenlerden biri olan Sanjay Subrahmanyam, Portekizli öncülerin Hindistan’a yöneldikleri tarihten 500 yıl sonra hazırladığı ve Vasco da Gama’nın faaliyetleriyle hakkındaki efsaneleri içeren kitabında şunları kaydetme gereği duymuştu:

* Prof. Dr., Emekli Tarih Profesörü.

¹ D. Landes, *The Wealth and Poverty of Nations*, London 1998, s. 60.

² Landes, *The Wealth and Poverty*, s. 61.

1980'lerin sonunda Portekiz'de dolaşan ve belki uydurma olan öykü, sorunları bir perspektif içine sokabilir. Söylenildiğine göre, 1987'de Portekiz hükümeti, Bartolomeu Dias Burnu'na yapılan yolculuğu anmak istediğinde, onbeşinci yüzyılın sonlarına ait karavellerinin benzeri bir yelkenli gemi donatılmış, Dias'ın 1487'de Güney Afrika'da ulaştığı o noktaya yeniden ayak basılması planlanmıştı. Gemideki Portekizliler, tarihsel gerçekler gereğince, yarı-çıplak zencilerle karşılaşılacaklardı. Ancak bir sorun vardı: Dias'ın vardığı yer olarak belirlenen bölge (Güney Afrika'daki ırk ayrımcılığının son yıllarında mevcut olan) "Sadece Beyazlar" sahiliydi. Sonunda çözüm bulundu: siyaha boyanmış beyazlar modern-zamanların Dias'ını selamladı. Tarihsel güvenilirlik tatmin edilirken ırk ayrımcılığı sürdü. Temel konu öykünün doğru olup olmadığı değildi; onun yerine modern zaman Portekizlisinin, Keşifler'in ve karavel veya karakanın pupası üstündeki Portekizli Süpermen efsanesini alaya almada gösterdiği keyifti. Vasco da Gama efsanesine karşı direniş yavaşça oluşuyordu. O günlerden sonra, Portekiz'de biraz daha keskin sesler duyuldu. Portekiz yayılmasının Nazi Almanyası'nda Yahudilere ve Çingenelere karşı yapılan soykırımdan hiç de farklı olmadığı iddialarını taşıyan bir "kara kitap" çıktı³.

Tarihçilik şüphesiz, bu tür kesin ve keskin söylemleri ihtiyatla karşılamalıdır, ondan bir şeyler öğrenmek isteyen meraklı kişi de bu bilgi dalının kendisine nasıl bir mesaj verdiğini daha kolay anlayabilmelidir. Subrahmanyam'ın da vurguladığı gibi, "Avrupa'nın yayılması" üzerine yapılacak yorumlar ve takınılacak tavırlar "dramatik sapmalar" ile değil -yani ne Avrupa merkezli arzu ve niyetler doğrultusunda ne de ona dışarıdan bakan tam tersi paradigmlar içeren bakış açılarıyla- ama tarihçinin düştüğü "anakronik" tuzağından uzak, kolayca yapılmış genellemelerin peşine takılmadan ve beşerî olaylar ekseninde olmalıdır:

*Daha az Hristiyan olarak, saçmalıklarına gülererek, trajik tarafları için gözyaşı dökerek, onların kurbanı olanların nefret ettikleri gibi nefret ederek. Onları anlamada başka türlü nasıl yaklaşabilirizki?*⁴

Aynı temennileri Türk denizcilik tarihini işlemeye, başka bir deyişle, Osmanlıların denizlere açılmasıyla ilgili kayda geçenleri ve değerlendirmeleri içermeye çalışan bu kitap için de düşünmek durumunda olduğumuzu unutmadan, yayılan Avrupa'nın görüntüsünü genel hatlarıyla ve bilinen otoritelere dayanarak vermeye çalışacağım.

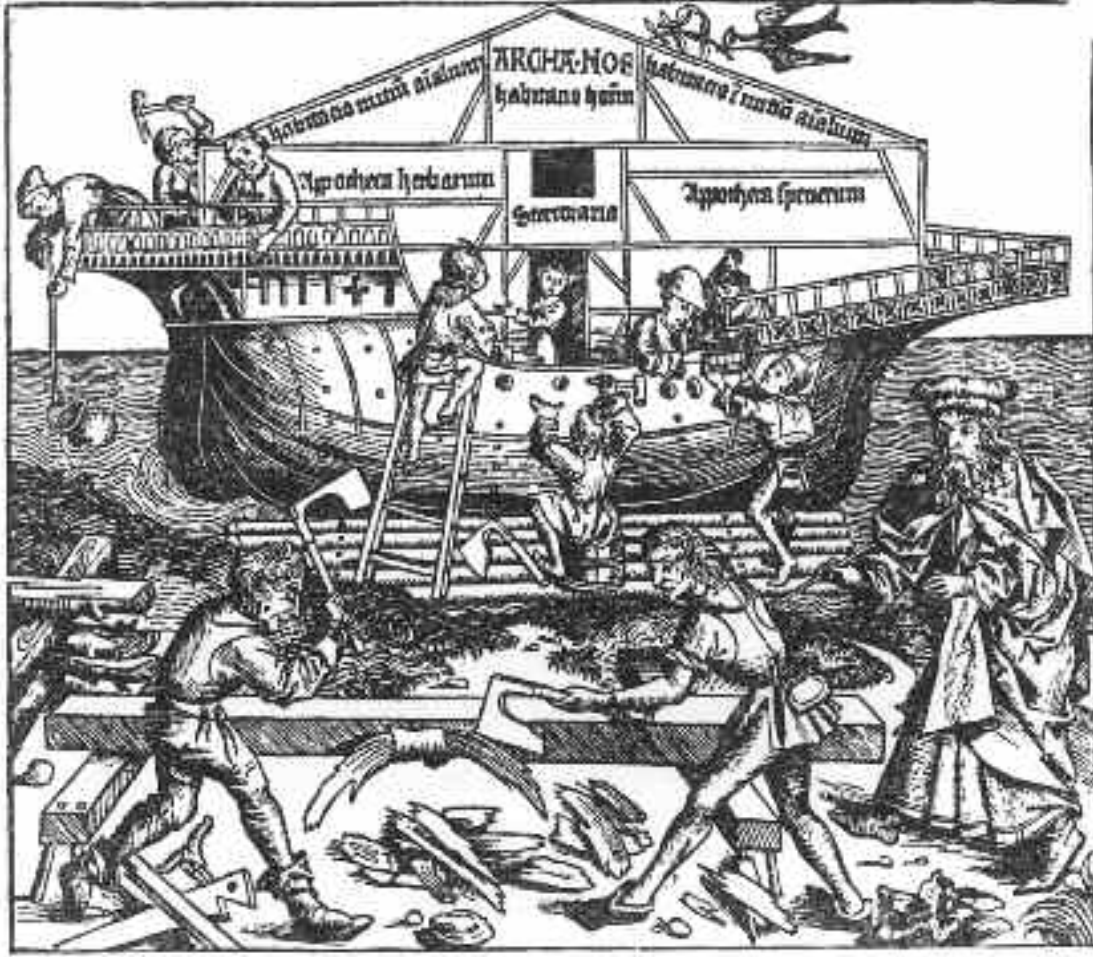
Bazı yorumlar ve değerlendirmeler

Avrupa'nın çevre denizlerine yönelik ilk uygulamaları, tüm kıyılardan yararlanmaya ve Kuzey ve Güney denizcilik sektörlerini birbirine bağlamaya yönelikti. Denizcilik zamanla bir kâr kaynağı ve iktidar alanı olduğunu göstermeye başladı; böylece, doğaları gereği başından itibaren daha ötelere ulaşmaya eğilimli olan denizciler, ardından egemenlik bölgelerini yaygınlaştırma amacıyla olan kara güçleri, etkinlik alanlarını genişletmeye yöneldiler ve bunu yaparken de geçmiş yüzyıllardan devrıldıkları rekabetleri ve çatışmaları kaçınılmaz olarak yenileyip artırmaya başladılar. İster bireysel ister kolektif olsun, tüm ticari ve politik girişimler komşu denizler üzerinde yayılmaya yönelikti ve etki alanları zamanla okyanuslara kadar uzandı. Yüzyıllara yayılan bu sürecin temel özellikleri ve bazı kuvvet çizgileri, içerdiği kronolojik olgulardan çok daha önemlidir⁵.

³ S. Subrahmanyam, *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge 1997, s. 367.

⁴ Subrahmanyam, *The Career and Legend*, s. 368.

⁵ Michel Mollat du Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, (çev. M. Kargın), İstanbul 1993, s. 128.



Bir náo (büyük gemi)
yapımındaki teknik ayrıntı
(Schadel, Crónica de
Nuremberg, 1493).

Yukarıdaki değerlendirmeyi özele indirgeyerek, başka bir ifadeyle, Amerika'ya ve Hindistan'a açılan denizcilik hareketlerini dile getirerek özellikle iki tarihçinin satırlarından pasajlar yansıtmak yerinde olur sanırım. İspanyolların Amerika'daki fetihleri ve getirdiği sonuçları adeta formüle edilmiş cümleleriyle konunun usta tarihçilerinden John Elliott şöyle açıklıyor:

İspanyolların Amerika'yı keşifleri, beraberinde kaçınılmaz olarak, Avrupa'nın siyasi yaşamı bağlamında büyük değişikliklerin de umudu oldu. XVI. yüzyıl, dünya tarihinde ilk evrensel imparatorlukların yükselişine tanık oldu. Güç kaynakları bundan böyle sadece Avrupa kıtasına has olmakla sınırlı kalmadı; Avrupalı devletlerin mücadele alanları genişledi ve onun geleneksel sınırları olan Cebel-i Tarık Boğazı'ndan taşarak birçok toprak ve suları içine aldı. Böylece -seküler yönetimlerle dünya boyutlarında egemenlik kazanma arzusundaki kilise arasında; hem devlet içinde hem de devletler arasındaki kuvvetlerin dağılımında ve evrensel ortamın yaratılmasıyla ortaya çıkan güç ve uluslararası ilişkiler hakkındaki görüşler bağlamında- farklı açılardan çok önemli beklentiler oluştu⁶.

Hint Okyanusu'na uzanan coğrafi keşiflerin oralarda yarattığı değişimi ise Hintli tarihçi Om Prakash şöyle dile getirmektedir:

⁶ J. H. Elliott, *The Old World and the New 1492-1650*, Cambridge 1970, s. 79.



Yüzyıllarca faaliyette olan Asya ve Avrupa arasındaki ticaret düzeni XV. yüzyıl sonunda Portekizlilerin keşifleriyle değişime uğramıştır. Keşiflerin tarihsel sonuçları arasında iki kıta arasındaki ticari büyümeye engel olan ulaşım-teknolojisinin aşılması bulunmaktadır. Bu ticaretin hacmi, bundan böyle, Ortadoğu'daki yük hayvanlarının ve nehir gemilerinin kapasite sınırlamalarına bağımlı kalmamıştır. Gerek eski gerekse yeni yol XVI. yüzyıl boyunca işlemiştir; fakat XVII. yüzyılın ilk yıllarından itibaren -kuzey Avrupalı kumpanyalar tüm deniz yollarında Portekizlilere meydan okuyunca- bu yeni yol kıtalararasındaki malların taşınmasında tamamen öne geçmiştir⁷.

İspanyol denizcileri sonradan Amerika adını alacak olan kıtayla tanıştıklarında bu yarıküreyi gururla sahiplendiler. Kuzey ve güney Amerika'ya ulaştılar: Çok fazla dirençle karşılaşmadan egemenliklerini Güney Amerika'da Orta Amerika'da ve Kuzey Amerika'nın doğu kıyılarında kurdular. Öte yandan Portekizliler, neredeyse bir yüzyıllık okyanus denizciliği deneyimlerinden sonra Afrika'nın güneyinden dolaşip Hindistan'a vardılar, Brezilya'ya yayıldılar. Daha sonra da Karayib Adaları İngiliz, Hollandalı ve Fransız denizciler tarafından fethedildi ve buralarda ticaret merkezleri kuruldu. Avrupalı kâşifler çoğunlukla kraliyet ve özel girişim ortaklığında yürüttüler serüvenlerini; daha doğrusu, özel serüvenler merkezlerindeki otoritelerin onayıyla ticaret noktaları haline geldiler. İspanyollar ticaretlerini koloniler ve ana merkezlerinde belirlenmiş limanlar arasında rahatça sürdürebiliyorlardı. Korsan yağmasına karşı mal ve hazineler muhafaza altında taşınıyordu. İngiliz, Hollandalı ve Fransızlar ise belirli mallara ambargo koyan tekelleci politikalar izlediler.

İslam dünyasıyla Hristiyanlık arasındaki çatışma ve rekabetlere tanıklık etmiş olan süreçleri kapsayan, Akdeniz hedef ve merkezli olduğu kadar okyanuslara taşan gelişmeleri içeren böyle bir tarih boyutunda Osmanlılar, şüphesiz, belirli bir yer kaplamışlardır. Osmanlı denizcilik tarihini ele alan böyle bir kitapta, kısa da olsa, denize açılan devlet ve imparatorlukların niyet ve faaliyetlerine göz atmak, bu girişimlerin Osmanlılara ve Akdeniz dünyasına etkilerini vurgulamak yarar sağlayabilir.

İber yarımadasından fıskıran ve gerek Afrika'nın güneyinden dolaşan yolu keşfederek Hint Okyanusu sularına ulaşan gerekse geleceğin Amerika'sına götüren coğrafi atılımların pek çok nedenleri olduğu bilinmektedir. Ancak, aşağıda belirtmeye çalışacağım faktörler arasına, kimi tarihçilerin bir zamanlar iddia ettikleri üzere, Osmanlıların bizzat konulması ve Batı Avrupalıların Atlantik ve Hint okyanusları yönündeki atılımları için sebep gösterilmesinin yanlış bir saptama olduğu artık tarihçilerin kabul ettikleri bir değerlendirmedir. Osmanlıların Orta Avrupa için -özellikle de okyanuslara açılan İber yarımadasındaki politik, sosyal ve ekonomik ortam için- açık bir tehlike olarak görünmeleri daha sonra karşılaşılan olaylar zinciriyle hissedilmiştir. Portekiz kralı I. João'nun oğlu Denizci Henrique'nin etrafındaki bilgin ve haritacılarla Güney Portekiz'den XV. yüzyılın ilk yarısında giriştiği keşif yolculukları batı Afrika kıyıları boyunca sürmüş, daha o zamanlar gelecek kuşakların ilham kaynağı olmuştu. Bartolomeo Diaz 1487 yılında Afrika'nın güney ucuna kadar ulaşabilmiştir. Portekizlilerin Osmanlı İmparatorluğu ile güneyden tanışması ise Vasco da Gama'nın XV. yüzyılın sonunda Hindistan'a ulaşmasından çok sonra olmuştur. Şüphesiz, Osmanlıların 1453 yılında Konstantinopolis'i kuşatıp fethetmeleri, hatta daha önce Balkanlardaki ilerleyişleri Avrupa'yı alarına geçirmişti. Ancak, Osmanlıların Doğu Akdeniz bölgesinden Hint Okyanusu'na bağlanan, gerek Kızıldeniz gerekse Basra Körfezi üzerinden ve bu denizlere hâkim kara parçalarından geçen ticaret -bu arada Hac- yollarına egemen olmaları bir sonraki yüzyılda yani 1516 ve 1517 yıllarında Suriye ve Mısır'ı fethetmelerinden sonrasına rastlamaktadır. Dolayısıyla, özellikle Portekizlilerin XV. yüzyıl içindeki okyanusa ve kuzey Afrika'ya yönelik girişimlerinde -ve özellikle de Kızıldeniz giriş-çıkışını denetim altında tutma gayretlerinin hazırlığında- Osmanlıların, onlardan da önce

⁷ O. Prakash, "European commercial enterprise in pre-colonial India", *The New Cambridge History of India*, II/5 (1998), s. 2.

Memlükler'in etkili olduğunu savunmak zordur. Osmanlıların Venedik ve Ceneviz devletlerinin ellerinde tuttıkları ticarî kolonilere el atmalarından sonradır ki bu devletler batı Akdeniz ülkeleriyle daha yoğun bir ticaret ilişkisine girmişler, Portekiz'i Atlas Okyanusu'nda ilerleme hareketlerine teşvikten ziyade ekonomik kalkınmada etkinlik sağlamışlardır. Cenevizliler Endülüs, Algarve, Kuzey Afrika ve ardından Atlantik'teki Madeira ve Kanarya adalarında özellikle şeker üretimindeki yatırımlarıyla dikkat çekmişlerdir⁸.

Batı Akdeniz'den Yükselen Denizcilik

Okyanus üzerindeki deniz yollarından yararlanma, şüphesiz, ekonomik imkânların yaratılması anlamına geliyordu. Bu güzergâhta seyredenlere karşı çıkabilecek gemiler ne de silahlı güç görünürlerdeydi. Portekiz'in -Afrika ve Hindistan ticaretine göz dikebilecek böyle sınırlı insan gücüne sahip bir ulusundenzirlerdeki hızlı büyümesi, deniz gücündeki gemici, yönetici ve askerlerin olağanüstü gayretleriyle ortaya konmuştur. Amerika'ya İspanya hizmetindeki bir Venedikli tarafından ulaşılması, onun daha önce Portekizlilerin denizcilik yöntem ve deneyimlerine tanık olması sayesinde gerçekleşebilmiştir. Kristof Kolomb 1492'nin Ağustosunda İspanya'nın güney-batı köşesinden Aragon ve Kastilya krallıklarının himayelerinde yola çıkarken, Akdeniz'i de derinden etkileyecek bir imparatorluğun adımını atmıştı.

İber yarımadasından yeni deniz ve kıtalara açılışın nedenlerini tümüyle ortaya koymak tarihçiliğin her zaman sorunu olagelmıştır. Bu tarihsel atılım, başka bir ifadeyle okyanuslara açılma serüveni için birçok neden ileri sürülmüştür. Tarihçilerin bu nedenler üzerinde ortak bir mutabakat sağladıklarını ifade etmek zor görünse de, Portekiz Deniz İmparatorluğu üstüne çalışmış Vitorino Magalhães Godinho ve Charles Boxer gibi tarihçilerin belirledikleri, onları izleyen Luís Felipe Thomaz ve Sanjay Subrahmanyam gibi bazı Asya dillerine de vakıf uzmanların genişlettikleri gerekçelere dayanarak özet bir görüntü sağlamak mümkündür. Müslümanlara karşı haçlı ruhu, batı Afrika'daki Guinea altınlarına ulaşma arzusu, Etiyopya'da var olduğu sanılan egemen güç Prester João ile ilişki kurarak Hristiyanlığı yaymak ve doğudan gelen karabiber ve baharatın kaynağını bulmak gibi sebepler öncelikle dile getirilmiş olsa da, bazı tarihçiler bu faktörlerin tümünün önceden belirlenmiş olmadıklarını, zamanla ve gelişen olaylara bağlı olarak birbirlerine eklemlediklerini ileri sürmüşlerdir. Sayılan nedenlerden ayrı olarak Portekiz krallığındaki durum, asillerin konumu, dinsel örgütlenmeler gibi üst düzey yönetiminin oluşturduğu siyasal yapı ve kraliyet gelirlerinin çekiciliği, denizasıırı açılımları için önemli faktörler oluşturmuşlardır⁹.

XV. yüzyılın ortalarından itibaren Afrika ile yapılan ticaret Afrikalı tacirler kadar Portekiz kraliyeti ve soylularını da zenginleştirmişti. Bu hareketler ayrıca, Portekiz'in gemi sanayisinde ilerlemesine yol açarken Portekizli denizcilerin Atlantik'te var olan rüzgâr ve akıntılara karşı alışkanlıklarını pekiştirmişti. Portekizliler kuzey Afrika kıyılarında kale ağlarıyla, daha sonraları Brezilya'da kuracakları yerleşime örnek olarak Atlantik adalarında var ettikleri tarımsal ve bölgesel müstemlekeleriyle ve Guinea kıyılarında olduğu gibi ticarî faaliyetleriyle kurmaya çalıştıkları emperyal düzenlerini Asya'da özellikle 1500-1530 sürecinde, tüm bunların bir varyasyonu olarak gerçekleştirmeye çalışmışlardır. Dolayısıyla, Hint Okyanusu'ndan Akdeniz dünyasına etki yapacak olan gelişmelerde, Portekizlilerin 1415-1500 sürecinde Kuzey Afrika'da ve Atlantik Okyanusu'ndaki girişimlerinin çok önemli rolleri olduğu unutulmamalıdır. Subrahmanyam ve Thomaz'ın yansıttıkları şu sözcükler bu hususta yararlı olabilir: "Batı Hint Okyanusu'nda Albuquerque liderliğinde kuzey Afrika modeli uygulanırken Asya'da *fronteiro* (sınırdaki göçmen) kategorisinden *casado* yani daimi göçmen modeli geliştirilmiştir"¹⁰. Kızıldeniz'in Hint Okyanusu bağlantısının blokaj altında tutulması ve bunun için kaynakların seferber edilmeleri kral Manuel döneminin emperyal nitelikteki politikasıyla açıklanabilmelidir.

⁸ R. Davies, *The Rise of the Atlantic Economies*, London 1973, s. 9-10.

⁹ C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, London 1969; V. Magalhães Godinho, *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, Lisbon 1969; V. Magalhães Godinho, *L'Économie de l'Empire Portugais aux XV et XVI Siècles*, Paris 1969; S. Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700*; L. Felipe F. Thomaz, *De Ceuta a Timor*, Lisbon 1998; M. Ferro, *Fetihlerden Bağımsızlık Hareketlerine Sömürgecilik Tarihi*, (çev. M. Cedden), Ankara 2002, s. 54 vd.

¹⁰ S. Subrahmanyam ve L. F. Thomaz, "Evolution of Empire: The Portuguese in the Indian Ocean during the sixteenth century", (ed. J. D. Tracy), *The Political Economy of Merchant Empires*, Cambridge 1991, s. 300.

Portekizli Fernão Vaz
Dourado'nun Atlası'nda
Batı Hint Okyanusu dünyası
(16. yüzyıl ikinci yarısı).



Vasco da Gama önceden bilmediği güney-doğu Afrika sahillerine uğrayıp Hindistan'a vardığında bu ülke ile Kızıldeniz -dolayısıyla doğu Akdeniz- arasında işleyen ticaret trafiğini fark etti. Bu yüzden, Brezilya'yı da keşfedecek olan Pedro Álvares Cabral'a 1500 yılında verilen talimatta (*regimento*) Hint Okyanusu'nda gezinen ve Kızıldeniz'e baharat götüren Müslüman gemilerinin Hindistan kıyılarından mal yüklemelerinin önlenmesi istenmişti. Portekizliler kendileriyle barış içinde yaşamayı kabul edenlerle iyi geçinecek, egemenliklerini tanımayanlara karşı ise hoşgörüsüz davranacaklardı. Daha o yıllarda Portekiz kralı I. Manuel kendisini bir yandan "Afrika'da Guinea"nın diğer yandan "Etiyopya, Arabistan, İran ve Hindistan'ın Lordu" olarak görmüştü. 1505 yılında Portekiz'in ilk Hindistan valisi olarak atanan Francisco de Almeida 1500 asker taşıyan 15 yüksek gemi ve altı karavella ile Hindistan'a vardığında, kraliyet emri gereği, Kızıldeniz girişinde ya da çevresinde bir yere giriş çıkışları durdurabilecek bir kale inşasını tasarlamıştı. Böylece, Memlûk Sultanının ülkesine bundan sonra oralardan baharat gelemeyecek, Hindistan'da bulunanlar sadece Portekiz ile ticaret yapacak ve Etiyopya krallığıyla ilişki kurulduktan sonra çıkarları büyüyecek, kendilerine büyük kârlar getirecek olanaklar sağlanacak ve istenildiği şekilde savaşma fırsatı bulacaklardı¹¹. Bu fırsatların -bir kısmına dahi olsa- daha sonraki yıllarda kavuşacak olan Portekiz deniz güçlerinin Akdeniz ülkelerindeki, özellikle de Memlûk Sultanlığı'ndaki olumsuz etkileri görülmeye başlamıştı.

Öte yandan Kolomb'un 1492 yılındaki ilk yolculuğu, tarihin kaydedeceği çok önemli bir dönüm noktası olmasına karşın, zamanında ancak sınırlı bir etki bırakabilmiştir. *Conquistador*'lar Amerika'ya yolculuklarında devlet yardımından yoksun kalmış, masrafları kendileri karşılamışlardı. Bu sırada çok zorluklar yaşamışlar, hayatlarını tehlikeye atmışlardı. Şüphesiz ki, yanlarında emperyal

¹¹ Subrahmanyam, *The Portuguese Empire*, s. 65.

özellikleri de taşımışlardı. Hristiyanlığın dürtüsü, askerlerin zafer ve yağma istekleri ön plandaydı; kraliyet otoritesinin, bilincinin ve adaletinin bayraktarlığını yapmışlardı. Tabii ki emperyal görkemin öncüleri olmuşlardı. Amerika'nın fethi sözde, Tanrı'nın ve Roma kilisesinin zaferi olarak sonuçlanmışsa da, pratikte İspanyol tacının hem kendi uyruğundakiler hem de kilise ile olan ilişkilerindeki yetkisini arttırmıştı.

Kolomb, Kızılderililer ile Karayib Denizi'nde ve kıta sahillerinde ilk karşılaştığında onların burunlarındaki küçük altın süsleri görmüştü. On yıl kadar sonra, Peru ele geçirildiğinde, karşılaşılan gümüş madenleri zenginliğin büyüklüğüne işaret etmişti. Cortes "Biz buraya tanrıya hizmet ve zengin olmak için geldik" diyebilmişti. Vasco da Gama'nın Hindistan'a varışında mürettebatından bir kişinin benzer amaçlara ilişkin "Hristiyanlığı ve baharatı bulmaya geldik" dediği gibi. Amerika'daki en çekici mal baharat değil altındı. İspanya bir yandan artı kârları ülkesine çekmeye başlamış bir yandan da oralardan elde edilen gelirler ile fetihlerini sürdürmüştü. Meksika, Küba'dan elde edilen gelirlerle fethedilirken, Meksika da fetih sınırlarının genişletilmesine yardımcı olmuştur. Yeni Dünya'da yağmalanan gümüşün de Avrupa'ya akmasıyla gelişen ticarî ilişkiler için Amerikan kaynakları kullanılırken, 1570'lerde İspanyol finans çevreleri de Amerika'daki girişimlerini finanse etmeye başlamışlardı. Burada hemen belirtilmelidir ki, V. Carlos'un imparatorluğunun gücü hâlâ Avrupa kaynaklıydı; başka bir ifadeyle, 1521-1544 yıllarında Habsburg mirasının topraklarındaki madenlerden elde edilen gelirler Amerika'dan gelen gümüşün dört katıydı. Ancak yüzyılın ikinci yarısında durum değişti. II. Filip (öl. 1598) zamanı düşünüldüğünde bir Atlantik ekonomisinden ve bir imparatorluktan söz etmek mümkündür. II. Filip imparatorluğu hem evrensel hem de denizci bir imparatorluk olmuştu¹².

Batı Avrupa, Atlantik ve Akdeniz

Yeni Dünya ile kurulmuş olan ilişkiler -ister koloncilik ve devlet izniyle korsanlık olsun isterse kent yağmacılığı ve yasak ticaret biçiminde olsun- Avrupalıların siyasetleriyle yürütülüyordu. Portekiz Brezilya'sında işin başından itibaren Portekiz'in ağırlığı çok sınırlı kalırken Hint Okyanusu'ndaki girişimler -Portekizlilerin oralara saçılmalarından sonra- Hollanda ve İngiltere'den ulaşacak güçlü tüccar ve ticaret kumpanyalarıyla daha çok etki altına girecekti.

İngilizler 1530 yılında Brezilya kıyılarında ticaret amacıyla güneye sarktılar, daha sonra şeker ticareti için Fas kıyılarına gittiler, 1553 yılında da Portekiz'e ait olan Guinea kıyılarına vardılar. XVI. yüzyılın ikinci yarısında nüfuzlu ve zengin pek çok İngiliz Atlantik Okyanusu'na yöneldi. 1570'lere kadar olan süreçte İtalya ile ticarete giriştiler ve on yıl kadar sonrasında da Venedik ve Osmanlı limanlarında göründüler. Bu arada Avrupa'yı aşarak Asya'nın zenginliklerine -aracısız olarak- ulaşma yollarını aradılar. Richard Hakluyt'un 1578 yılında çıkan kitabı bu yöndeki atılımları teşvik etmekteydi. İngilizler dünya pazarlarında genişlemek istiyorlardı. İngiliz tacirleri kendi ülkelerinde üretilen malların -önceleri kalay ve kurşunun ve ardından yün kumaşların- satışı kadar alıcıları bulunan yabancı ülke mallarının satışını da düşünüyorlardı: Baltık'tan ham madde, keten, kenevir ve gemi direkleri için kereste; Akdeniz'den meyve, zeytinyağı ve boya ilaçları; Atlantik kıyıları ve adalarından boya malzemesi ve şeker; Asya'dan da ipek, baharat ve değerli taşlar satın alıyorlardı. Akdeniz limanları da onlar için Anvers kadar çekici olmaya başlamıştı. Ancak Londralı tacirler bu denizdeki seyahatlerini, özellikle korsan faaliyetlerine karşı, Kuzey Denizi'ndekilere göre daha yüksek, kolay manevra yapabilen ve iyi silahlanmış gemilerde yapmak zorunda kalıyorlardı. İngiliz *bretoni*'leri özellikle Venedik gemileri için tehlike sinyalleri veriyordu. Ancak

¹² Elliott, *The Old World and the New*, s. 86-87; G. Parker, *The Grand Strategy of Philip II*, Yale 2000, "Introduction".

İngiltere'nin kendisi İspanyol donanmasının istila gücüyle karşı karşıya gelebilirdi. Umutlarını Osmanlı İmparatorluğu'nun İspanya ile çatışmasına bağlamışlardı. Böylece, 1588'de İspanyol Armadası'nın İngilizlerce yenilmesinden önce, Osmanlı-İngiltere ilişkisi başlamıştı. 1579 yılında üç Londra tacirinin -kraliçelerinin desteğiyle- giriştikleri bir ticaret ortaklığı İstanbul'da olumlu yankı bulmuştu. İlk elçi William Harborne'nin kendisi gibi tacir olan başkalarıyla birlikte kurduğu Levant Kumpanyası ile Fransızlar, Venedikliler ve Polonyalılar gibi İngilizler de güvence altında sultanın ülkesinde ticaret yapabileceklerdi. 1580 yılında İngilizlere -Fransızlara 1569 yılında verilmiş olan- kapitülasyon imtiyazları tanındı; 1581'de kurulan Türkiye Kumpanyası (Turkey Company) ile de ticarî girişimlere başlandı. Venedik Kumpanyası ile birleştirilen Türkiye Kumpanyası "Levant Kumpanyası" adı altında faaliyet gösterdi ve zamanla gelişti: 1580'de Halep'te, 1583'te İskenderiye'de, 1589'da Patras'ta ve 1611'de İzmir'de İngiliz konsoloslukları açıldı. Bu konu ve dönem için Halil İnalcık'ın özellikle iktisadî açıdan özetlediği görüntü şöyledir:

Sonuç olarak, 1580-1600 döneminde Levant, Osmanlı kapitülasyonları sayesinde İngilizler için en önemli ticaret bölgesi haline gelmişti. Öyle ki, İngiliz merkantilist kapitalizminin, Yakın Doğu piyasasında aldığı ilk hıza çok şey borçlu olduğunu söyleyebiliriz. Ucuz ve kaliteli İran ham ipeğinin artık Halep ve İzmir'de bolca bulunur olması, İngiliz ipekli dokumacılığına ivme kazandırmış ve XVII. yüzyıl sonlarında, en canlı sanayiden biri haline gelmesini sağlamıştı. Başka bir deyişle, daha önce XV. ve XVI. yüzyıllarda İtalya ve Fransa'nın sağladığı gelişme, şimdi İngiltere için tekrarlanmaktaydı. Bu yeni dönemde İngilizler, transit ticaretinde Venedik ile rekabete giriyor; Livorno üzerinden İtalyan ipekli dokuma sanayini kendileri beslemeye başlıyorlardı. İran ipek kervanlarının gecikmesi sonucu zaman zaman patlak veren krizlere rağmen ipek, bundan böyle Osmanlı-İngiliz ticaretinin esasını oluşturmaktaydı¹³.

XVI. yüzyılın sonlarında ve XVII. yüzyılın başlarında, özellikle İran ipeğinin Avrupa'ya satılmasından muazzam kârlar sağlayan İngiliz tacirler Levant Kumpanyası ile büyük bir üstünlük sağlarken Atlantik'ten gelen başka bir güç olan Hollanda (Felemenk) Akdeniz ekonomisinde etkili olmaya başlamıştı. İspanyol gümüşüyle de beslenen Amsterdam daha XVI. yüzyılın ortalarında önemli bir pazar konumuna gelmişti. Avrupa'nın Kuzeydeki ticaret faaliyetleriyle de güçlenen Hollanda'nın gemi ve tacirleri hem Avrupa'da hem de Akdeniz'in ötelerinde dolanır oldular. Bir izdivaç ile Habsburg İmparatorluğu'na, bunun sonucunda da II. Filip İspanya'sının nüfuzu altına giren Hollanda artık Peru'dan Filipinler'e uzanan bir dünya ile de ilişkili hale gelmişti. Bu arada İtalyan ve doğu Akdeniz limanlarında -gemileri Müslüman korsanlara karşı yetersiz ve İngiliz, Fransız ve İtalyan tacirlerin egemenliğindeki sularda sınırlı kalsa da- orta ve kuzey Avrupa'ya İngiliz ve kendi kumaşlarını, uzak bölgelerden ulaşan şeker, baharat ve tütün satarlarken şarap, keten bezi, demir eşya ve çinko gibi emtiayı satın alırlardı¹⁴. Böylece Osmanlı İmparatorluğu ile sınırları kesişmişti. 1588 yılında bağımsızlıklarıyla birlikte "altın" çağını yaşamaya başlayan Hollanda'dan ilk ticaret gemisinin Levant seferi 1589 yılında gerçekleşti ve Levant ticaretinin çok kârlı bir iş olduğu anlaşıldı. Bir yandan İran ipeğinin ve Hint baharatının antreposu olan Halep'te yoğunlaştılar, diğer yandan ticaretlerini yürütürken Akdeniz'deki korsanlık faaliyetlerinden geri durmadılar. Ticarî faaliyetlerini, ilkin Fransızların daha sonra da İngilizlerin himayelerinde sürdürdüler. 1612 yılında bağımsız bir cumhuriyet olarak, kapitülasyonlara sahip oldular¹⁵.

¹³ H. İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, cilt 1: 1300-1600, (çev. H. Berktaş), İstanbul 2000. Ayrıca, İnalcık'ın da kullandığı yayınlar ve daha fazla bilgi için bkz. A. C. Wood, *A History of the Levant Company*, London 1964²; Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri (1553-1610)*, Ankara 1974; S. A. Skilliter, *William Harborne and the trade with Turkey*, London 1977.

¹⁴ Davis, *The Rise of the Atlantic Economies*, s. 176-183.

¹⁵ A. H. de Groot, *The Ottoman Empire and the Dutch Republic*, Leiden 1978, s. 83 vd.; İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 435-438.

Hint Okyanusu'ndaki Atlantik güçleri ve Doğu Akdeniz

XVI. yüzyılın ortalarında yükselişe geçtiği bilinen Hint Okyanusu-Doğu Avrupa üzerinden yapılan ticaret, bir başka ifadeyle, Osmanlı topraklarına Kızıldeniz ve Basra Körfezi üzerinden gelen özellikle karabiber, baharat, tekstil ürünleri ve değerli taşlar gibi emtia, gelirler bölümündeki paylarını fazlalaştırırken, Osmanlı merkez yönetiminin pek fazla etkili olamadığı açık denizlerin yeni sahipleri Hint Okyanusu'nu yeniden biçimlendirmeye hazırlanıyorlardı¹⁶.

Osmanlı İmparatorluğu'nda *timar* düzeni yanında ve onun yerine özellikle güney Arap eyaletlerinde başlangıçlarından itibaren işletilen *iltizam* yöntemi, yani vergi gelirlerinin ister askerî statüdeki yetkililer isterse onlar dışındaki *mültezimler* tarafından toplanması yolunda hız kazanılırken, Portekiz'in *Asia Portuguesa*'sında değişim de benzeri niteliklerle kendini gösteriyordu.

*Eğer 1570'i izleyen dört on yıl, bir yönüyle toprağa ve bölgesel maceraya karşı artan ilgi olarak, başka bir yönüyle de Portekiz Estado'sunun rakiplerine karşı bir deniz gücü şebekesinin yükselişi olarak nitelense dahi, resmi Portekiz Asya'sı dâhilinde meydana gelen deniz ticaretindeki değişimleri de unutulmamalıdır. İspanya'nın II. Filip'i [1580'de] Portekiz'in de kralı olduğunda bu değişimler zaten başlamış durumdaydı ve sonraki üç yüz yıl içinde daha da arttı*¹⁷.

Güney Afrika'dan dolaşan ticaret yolunda (*Carreira da Índia*'da) Kraliyet'in de arzusuyla, özel girişimcilere kontrata dayalı olarak ticaret yapma olanağı doğuyordu. Bu yöntemle, Hint Okyanusu ile yapılan ticaret Sevilla ile Atlantik öteleri arasında işleyen şekle dönüşüyordu. Karabiber, baharat ve yasaklanmış başka ticarî maddeler Luca Girdali, António Calvo, Konrad Rott, Gomes d'Élvas ve Mendes de Brito gibi birçok ailenin tekeline giriyordu. Bu arada Ümit Burnu'ndan Asya sularına 1592'de James Lancaster ve 1596'da Cornelis de Houtman ile İngiliz ve Hollandalı gemiler ulaşırken gerek Portekizlilerin gerekse Osmanlıların askerî ve ticarî uygulamalarını geride bırakan yöntemlerin habercileri oluyorlardı. İngilizlerin 1601 yılında Thames nehrinden ayrılan Kaptan James Lancaster komutasındaki dört gemilik *East India Company* filoları iki yıl sonra büyük çoğunluğu karabiber olan mallarla geri döndü. Uzakdoğu'ya ikinci serüven 1604 yıllarında gerçekleştirildi¹⁸. Üçüncü filonun 1607'de doğrudan Kızıldeniz'e yönlendirilmesinin nedeniyse, Hollandalıların baharat kaynakları üstündeki etkilerini azaltmak kadar doğu Akdeniz'e ulaşan baharat yollarını değiştirme amaçlarına karşı çıkma düşüncesi idi. Kumpanya Bantam (Java), Surat (Hindistan) ve onlara ek olarak Sumatra merkezli faaliyetleriyle birlikte, güney Afrika'dan ulaşan ve Hint ürünlerini güney Afrika'dan taşıyan bir konuma geldi¹⁹.

Alexander Sharpie kaptanlığındaki ilk İngiliz gemisi *Ascension* 1609 yılında Aden önünde görüldü. 1610 ve 1612 yıllarında başka kaptanların yönetimindeki diğer gemiler onu izlediler. Yemen beylerbeyi Cafer Paşa Moha ya da Aden'de kendilerine yerleşim izni vermedi. İran'da iklimin daha serin olduğunu

Piri Reis'in 1513 yılında hazırladığı haritasında resmettiği bir Portekiz "barça"sı nãô şu).



¹⁶ Anılan dönemde Hint Okyanusu'ndaki Osmanlı varlığına, Portekizlilerle olan ilişkilerine ve denizlerdeki mücadelelerine ilişkin özet bilgiler önceden verildiğinden burada tekrarlanmamıştır.

¹⁷ Subrahmanyam, *The Portuguese Empire*, s. 137.

¹⁸ William Foster, *England's Quest of Eastern Trade*, London 1933, s. 163-172.

¹⁹ K. N. Chaudhuri, *The English East India Company: The Study of an Early Joint-Stock Company 1600-1640*, London 1965, s. 44-45.

öğrenen İngilizler yönlerini oraya çevirdiler. Basra Körfezi'ne kıyıları olan İran, İngiliz kumaşları için pazar yeri olabilirdi. Bu arada, 1614 yılında, Hollanda'nın Doğu Hindistan Kumpanyası'na (VOC) ait bir gemisi Aden açıklarında demir attı. Aden *sancakbeyi*, elinde serbest ticaret için sultan beratı bulunmayan gemi kaptanı Pieter van den Broecke'yi ve gemisini Aden sularından uzaklaştırmış olsa da iki yıl sonra aynı kaptan Moha'ya yanaştı ve San'a'da beylerbeyinin nezinde ticaret isteklerini sürdürdü. Sonunda, 1618 yılında, İstanbul'daki Hollanda elçisi gerekeni elde etti: Kızıldeniz'de -Moha sınırına kadar bile olsa- ticaret yapma yetkisini aldı²⁰.

Hollandalıların doğu sularındaki işlerinin yolunda gitmesinin nedenleri daha ziyade siyasî idi. Ekonomik güçleri ve özellikle hazır sermayeleri ve denizcilikteki örgütlenmeleri kendilerine böyle bir güç sağlamıştı. Hint Okyanusu'na vardıklarında savaş donanımları tamdı. Portekiz ve Osmanlı deniz güçlerinden çok daha kuvvetliydi. Böyle olunca Portekiz üslerini ele geçirebilmek, Portekizlileri ve İngilizleri ticaret için önemli olan noktalardan uzaklaştırmak zor olmamıştı. En büyük kazançları Tidore ve Ternate gibi Bahar Adaları'ndan karanfil ve Hindistan cevizinden sağlanıyordu. Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde boy göstermiş olmalarına karşın Endonezya onlar için sürekli ve en fazla kazanç sağladıkları yer olmuştur²¹.

XVII. yüzyıl Asya sularında Hollandalıların Portekizlilere en çok zarar verdikleri yüzyıl olmuştur ve Portekizlilerin yitirdikleri, idaresi altında bulunduğu İspanya krallığının pek de ilgisini çekmemiştir. Okyanus Portekiz *karakaları*yla Hollanda gemileri arasında şiddetli çatışmalara sahne olmuştur. İngilizler de yerel yönetimlere yardım görüntüsünde -1622 yılında bir filo eşliğindeki yardımlarıyla Hürmüz bölgesinin İran şahlığına ve bu arada Maskat'ın Arap Umman'a kaybetmelerinde olduğu üzere- Portekiz'e yıkıcı darbeler indirmişlerdir.

²⁰ C. G. Brouwer, "A Stockless anchor and an unsaddled horse: Ottoman letters addressed to the Dutch in Yemen, first quarter of the 17th century", *Turcica: Revue d'Études Turques*, 1988, s. 175.

²¹ Davis, *The Rise of the Atlantic Economies*, s. 184.

EK: OKYANUS GEMİLERİ VE DONANIMLARI ÜSTÜNE²²

Carreira da Índia, başka bir deyişle yelkenli gemi döneminde Portekiz ile Hindistan arasındaki güneyden dolanan yolculuk, bir İtalyan Cizvit'in 1574 yılında yaşadığı zorlu deneyiminden sonra yazdığı üzere, uzunca bir süredir "hiç şüphesiz ki, dünyada bilinen en muhteşem ve en çetin olaydır". Bir yüzyıl sonra başka bir İtalyan evren-gezicisi Gemelli Careri, 1697-8'de müthiş sıkıntılı geçen ve Manila kalyonunun Pasifik'i aşır Meksika'ya giden yıllık yolculuğundaki yaşadıklarını betimlerken hemen hemen aynı sözcükleri kullandı. Aslında, XVI. yüzyılda İber halkınca geliştirilen iki önemli okyanus ticaret yoluna açılmada, tehlikeler ve zorluklar arasında fazlaca bir seçme hakkı yoktu. Her iki halde de tropikteki mevsim rüzgarları belirleyiciydi ve güneyden giden bu yolculuk, geminin Goa'da ve Manila'da bekleyiş süresiyle birlikte, en uygun koşullarda bir buçuk yıl kadar sürmekteydi.

Carreira da Índia'da aşağı yukarı üç yüz yıl boyunca işleyen gemilerin başında *não*'lar bulunmaktaydı; *não* sözcüğü çeşitli anlamlara gelmekteydi. Esasen "Büyük Gemi" demekti ve böylece XVI ve XVII. yüzyılların *karakalarını* ve XVIII. yüzyıldaki büyük *firkateyn* tipi gemileri ifade ediyordu.

Bu büyük *karakaların* çağdaş dünyalarında bıraktığı etkinin belki de en güzel izlenimi Richard Hakluyt'ın, İngilizler tarafından Azores açıklarında ele geçirilip Dartmouth'a getirilen, orada West Country'nin harikası olarak kalan ve 1592 yılında Kaptan Richard Adams ve başka gemi uzmanları tarafından dikkatlice incelenen *Madre de Deus* tasviridir:

Mantıklı ve deneyimli kişilerin tahminlerine göre *karakanın* ağırlığı 1600 tondan aşağı değildi, 900 ton yük istiflenebilirdi. Yüklemenin bir kısmı pirinçten yapılmış otuz iki adet çeşitli toplardı; diğer kısmı sayıları 600-700 kadar olan yolcu ve aşçıları; yolculuğun uzunluğu düşünüldüğünde bu hiç de küçümsenmeyecek bir miktardı. Bütün gemiyi iyice inceleyen Adams, burun ucundan (fenerin yerleştirilmiş olduğu) kıça kadar olan mesafenin 165 *foot* (50,29 m.) olduğunu gördü. Üç tane olan güvertelerin en geniş uzantıları bulunan ikincisi 46 *foot* (14,02 m.) ve 10 *inch* (25,40 cm.) enindeydi. Hindistan'daki Cochin'den hareketinde suya 31 *foot* (9,45 m.), Dartmouth'a vardığında ise 26 *foot* (7,92 m.) batabiliyordu; yolculuk sırasında, çeşitli nedenlerle, 5 *foot* (1,52 m.) hafıflemişti. Üst üste yedi adet çeşitli ambarlara sahipti: bir esas alt güverte, üç yakın güverte, bir baş kasarası ve iki ayrı zemini olan bir kontra güverte. Omurgası 100 *foot* (30,48 m.), ana direği 121 *foot* (36,88 m.) uzunluktaydı.

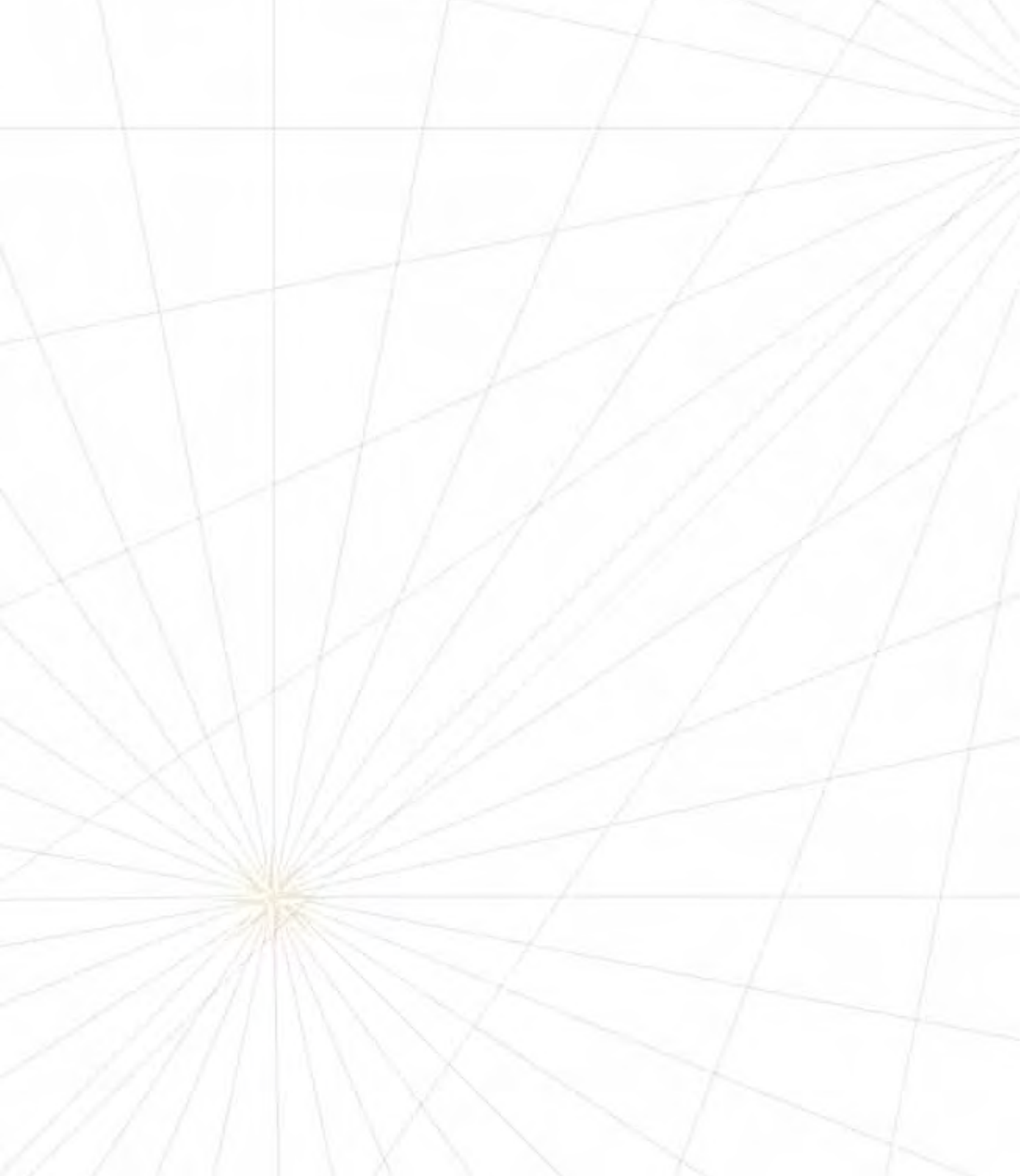
The Madre de Deus 1592 yılında iyi silahlanmış gemilerden biriydi; çeşitli ölçülerde otuz iki bronz top taşıyordu; ancak XVI ve XVII. yüzyıllarda Portekiz ticaret gemilerinin çoğu nadiren yirmi iki veya yirmi beşten fazla topa sahiptiler.

Lizbon'dan Goa'ya altı ay süren yolculuğun, 1505 yılında olduğu üzere, toplama denizcilere "deniz kurdu" olmaları için yeterince zaman verdiği iddia edilmekteydi. Kimileri gerçekten bunu başardı, kimileriye -Portekiz'in sahip olduğu en mükemmel deniz komutanlarından biri olan Martin Affonso de Sousa'nın 1538'de Hindistan'dan bir kraliyet papazına şikâyetinde bulunduğu üzere- başarılı olamadı. *Carreira*'daki bir *karakada* 120 veya 130 kadar hünerli mürettebat bulunması gerekiyordu. Bunlar da eşit olarak usta (ve sıradan) denizciler ve gençler (*grumetes*) olarak ayarlanıyordu. Bu sonuncular çirak denizcilerdi, çocuk olmaları gerekmesi de çoğu 13-19 yaşlarındaydı. Onlar gemideki en sıkıntılı işleri yapıyorlardı ve güvertede orta direk ile ön direk arasında kalan orta kısımda uyuyorlardı. Birçoğu Goa'ya gitmek için Lizbon'dan ayrıldıkları ana kadar gemiye binmemişlerdi. Martin Affonso de Sousa bu durumu şöyle betimlemişti:

Onların buraya [Goa'ya] geldikleri anda denizci olduklarını söyleyenlere inanmayınız. Bu çok büyük bir yalandır; onlar hiç denize açılmayan serserilerdir. Bir denizci olabilmek için uzun yıllar çirak olarak çalışmak gerekmektedir. Sizi temin edebilirim ki bu tipler görev sorumlulukları bulunmayan, maaşlarında bir kuruş eksikliği gördüklerinde işi terk eden, Müslümanlara kaçan kişilerdir.

Belki de onların sorununu, İspanyol *flotas*'ının da bir problemini, en doğru özetleyen kişi, bir yüzyıl sonra dünya çevresini gezmesinin ardından bunu kaleme alan keskin zekâlı İspanyol Dominikan Fray Domingo Fernández de Navarrete olmuştur: "Ben, çeşitli denizlere açılmış olmalarına rağmen pusula okumasını bilmeyen, hatta iskota halatını veya kuntrayı diğer halatlardan ayırt edemeyen adamlar gördüm. Bunun yanı sıra denizciliğe ait bütün terimleri bir aydan kısa bir zamanda öğrenenler vardı ki bu sanat üzerine yıllardır çalıştıklarını sanırsınız".

²² Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, s. 205.



II. Bayezid Döneminde Osmanlı Denizciliği

İdris BOSTAN*

Sultan II. Bayezid devri Osmanlı dış politikalarını genel olarak Fatih'in sürdürdüğü politikaların bir devamı olarak iki dönemde incelemek gerekmektedir. Birinci dönem (1481-1495), yeni Osmanlı padişahının kardeşi Sultan Cem'le giriştiği iktidar mücadelesini ve onun ülke sınırları dışında sürgünde ölümüne kadar büyük bir sessizlik içinde devam etmiştir. Bu dönemde Batı dünyası ile ilişkiler daha mesafeli ve birbirini görmezden gelme prensibine dayanmıştır. İkinci dönem ise (1495-1512), imparatorluk sınırlarının daha çok denizlerde genişlediği ve bir Doğu Akdeniz egemenlik bölgesinin oluşturulmaya başlandığı süreci içine almaktadır. Artık Osmanlı donanması, geleneksel Osmanlı kara gücünün de üstünde bir değer olarak denizlerde ciddi bir etki alanı oluşturmaya başlamış ve gelecekte kurulacak imparatorluk donanmasının nüvesini teşkil etmeye çalışmıştır. II. Bayezid, Doğu Akdeniz'de gelişmekte olan yeni yapılanma sebebiyle denizlerin farkına varan bir hükümdar olarak güçlü bir donanmaya sahip olması gerektiğini görmüştü¹.

Mısır üzerinden Akdeniz'e ulaşan baharatı Avrupa liman şehirlerine taşıyan Venedik için hayati önemi olan Doğu Akdeniz ticaret yolları giderek Osmanlılar için de önem kazanmaktaydı ve çok geçmeden bu iki gücün Akdeniz'de ciddi olarak karşılaşması kaçınılmazdı. Venedik, ticaret yollarını elinde tutma imtiyazını kaybetmemek maksadıyla Adriyatik'in doğu kıyıları, Yunan Adaları, İnebahtı, Mora kaleleri, Girit ve Kıbrıs adalarında bulunan üslerini sağlamlaştırıyordu.

İtalya/Pulya Seferi

Fatih'in son senesinde İtalya'yı fethetmek maksadıyla Otranto'ya asker çıkaran Osmanlılar, padişahın ölümü üzerine bu harekâtı sürdüremedi. Aslında Gedik Ahmed Paşa, yüz kadar gemiden oluşan donanmayla Adriyatik sahillerindeki İtalya topraklarına yönelmiş, Osmanlı ordusu pek bir mukavemet görmediği için süratle karaya çıkmış ve etrafa akınlar düzenlemişti. Napoli Krallığının idaresindeki Otranto'nun kuşatılması üzerine kale muhafızı kaçmış ve kaleyi korumak üzere gelen Kalabriya dükası Alfonso da yenilince kale teslim olmuştu (11 Ağustos 1480). Gedik Ahmed Paşa komutasındaki Osmanlı ordusu, yeniden tahkim ettiği Otranto'yu kendisine üs edinerek Brindisi, Lecce ve Taranta'ya kadar ilerlemişti.

Osmanlıların Otranto bölgesine devamlı akın düzenlemeleri bölgeye yerleşmek ve daha kapsamlı fetihler gerçekleştirmek düşüncesinde olduklarını göstermiştir. Bölgenin istilasını sırasında etrafa göç etmiş olanların topraklarına geri dönmeleri halinde on yıl vergiden muaf tutulacaklarının ilan edilmesi, ibadetlerini serbestçe yapabileceklerinin duyurulması Osmanlı fetih siyasetinin bir gereğine ve bölgede yerleşmek istediklerine işaret etmişti.

Gedik Ahmed Paşa, kış mevsiminin yaklaşması sebebiyle kaleye asker bırakarak önce Avlonya'ya geçmişti. Bu sırada bütün İtalya'da gelecek yılın baharında Fatih Sultan Mehmed'in büyük bir orduyla

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Bu dönemde Osmanlı donanmasının gelişen yeni konumdaki önemini vurgulayan bir araştırma için bkz. Palmira Brummett, *Osmanlı Denizgücü, Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diploması*, (çev. N. Pişkin), İstanbul 2009, s. 135-183.

geleceği haberleri de dolaşmıştı. Papa IV. Sixtus'un ittifak teşebbüsleri ve Napoli Kralı Ferdinand'ın karadan ve denizden Otranto'yu ele geçirme girişimleri sonuçsuz kalmıştı. Ancak Mayıs 1481'de Fatih'in ani ölümü de İtalya Seferini olumsuz etkilemişti. Gedik Ahmed Paşa'nın Avlonya'dan kara yoluyla İstanbul'a gelmesi ve II. Bayezid'in cülusunu tebrik için hediyelerle Yenişehir sahrasına gitmesinden² sonra, yeni sultanın desteğini sağlamaya çalışmasına rağmen Cem meselesinin olumsuz etkisi sebebiyle bir seneden fazla Osmanlı idaresinde kalan Otranto'da tutunmak mümkün olmamıştı. Papalık tarafından oluşturulan ittifak gereği Napoli Krallığı askerleri ile Macar Kralı Matyas Korven'in gönderdiği iki bin süvarilik kara askeri desteği ve 88 gemiden oluşan bir Hristiyan donanmasının Otranto'yu kuşatması üzerine Osmanlı ordusu 10 Eylül 1481'de kaleyi teslim etmişti.

Napoli Krallığı ile Osmanlı Devleti arasında elçilerin gidip gelmesinden sonra, iki taraf arasında varılan antlaşma gereği Osmanlı kuvvetlerinin serbestçe bölgeyi terk etmesine izin verilmesi kararlaştırılmış ancak buna uyulmayarak askerlerin bir kısmı esir edilmişti. Sonunda Napoli Kralı yeniden II. Bayezid ile anlaşmaya karar vermiş ve gönderdiği elçilerle bunu sağlamak için Gedik Ahmed Paşa'nın aracılığına dahi ihtiyaç duymuştu³. Napoli Kralından II. Bayezid'e gönderilen ve ahidnâme talep eden mektupta, diğer ahidnâmelerde yer alan ve ikili ilişkileri düzenleyen maddeler dışında Otranto'dan aldıkları yedi büyük top ile ellerine geçecek diğer küçük topları ve darbzenleri, karada ve denizde aldıkları bütün esirleri iade edecekleri taahhüd ediliyordu⁴.

Boğdan Seferi

Fatih Sultan Mehmed'in Gelibolu'da ilk teşkilatını kurduğu donanmanın güçlendirilmesi ve ileri üslere taşınması II. Bayezid devrinde gerçekleştirilebilmiştir. Onun Karadeniz'de Fatih'in eksik bıraktığı Kili ve Akkirman'a yönelik bir sefer düzenlemesi (1484) ve Güneydoğu Anadolu sahillerindeki Çukurova bölgesini ele geçirme planı aynı dönemlerde denizden başlattığı harekâtın iki önemli yönünü teşkil etmiştir.

II. Bayezid ilk önemli seferi olan Boğdan için İstanbul'dan ordusuyla yola çıktığı sırada Kaptanıderya Sinan Paşa'nın emrindeki donanmayı da Tuna'ya gönderdi. Bu sefer gemilerde kale fethetmek için yeterli mühimmat ve top götürüldü. Bu belki de o zamana kadar donanmayla birlikte çok sayıda ve büyük topların götürüldüğü en önemli seferdi. 27 Haziran 1484'te II. Bayezid'in, Tuna'yı gemilerden kurulu bir köprü üzerinden geçtikten kısa bir süre sonra Sinan Paşa da donanmayla Kili önlerine ulaştı. Hem denizden ve hem de karadan kuşatılan kale on gün sonra 15 Temmuz 1484'te (20 Cemâziyelâhır 889) teslim oldu. Akkirman kalesi de aynı şekilde karadan ve denizden kuşatıldı ve şiddetli top ateşi altında sonunda 3 Ağustos'ta (10 Receb) teslim oldu. Bu kuşatmalarda büyük havâyî topların kullanıldığını dönemin tarihçisi İbn-i Kemâl nakletmektedir⁵.

II. Bayezid, Sultan Cem ve Rodos Şövalyeleri

Cem'in rehin olarak Fransa'ya gönderilmesinden sonra 1486'da, İstanbul'da asıl hedefi Mısır olan fakat Rodos Şövalyeleri tarafından Napoli olduğu tahmin edilen büyük bir donanma hazırlanmaya başlandı. Bu donanma hazırlığı hedefin kendi üzerlerine olduğunu düşünen Rodos halkını tedirgin etti⁶. Bu durum karşısında Papa VIII. Innocentius karşı harekete geçerek Napoli, Milano, Floransa ve diğer İtalya şehir devletlerinin desteğiyle karşı bir donanma hazırlığına girişti. Maksudı Cem'i İtalya'ya getirmek ve bir Haçlı ordusunun başında Osmanlılara karşı bir sefer düzenlemektir. Fransa kralı VIII. Charles'ın da katılacağı kabul edilen bu ittifakta Venedik, kendisinin dışarıda tutulmasını ve Cem'in kendilerine teslim edilmesini istiyordu. İstanbul'da hazırlanan bu donanmanın istikameti çok önemliydi. II. Bayezid,

² S. Tansel, *Sultan II. Bayezid'in Siyasî Hayatı*, İstanbul 1966, s. 137-138.

³ İ. H. Uzunçarşılı, "Otranto'nun Zaptından Sonra Napoli Kralı ile Dostluk Görüşmeleri", *Belleten*, 100 (1961), s. 595-597. Osmanlıların Otranto çıkarması hakkında geniş bilgi için bkz. Tansel, *II. Bayezid'in Siyasî Hayatı*, s. 133-143.

⁴ Napoli Kralı bu toplara karşılık Osmanlıların Avlonya'ya götürdüğü kilise çanlarının geri verilmesini istiyordu. Napoli Kralı Ferdinand'dan II. Bayezid ve Gedik Ahmed Paşa'ya gönderilen mektuplar ile ahidnâmenin tercümeleri Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSM) E. 6927'de kayıtlı olup neşirleri için bkz. Uzunçarşılı, *Napoli Krallığı*, s. 598-608.

⁵ İbn-i Kemâl, *Tevârih-i Âl-i Osmân*, VII. Defter, (haz. A. Uğur), Ankara 1997, s. 68-70, 73-75. Kili ve Akkirman'ın fethi konusunda daha geniş bilgi için bkz. Tansel, *II. Bayezid'in Siyasî Hayatı*, s. 72-77.

⁶ Donanmada üç-dört yüz gemi bulunduğu Rodos'a ulaşan bilgiler arasındadır (N. Vatin, *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar, Doğu Akdeniz'de Savaş, Diploması ve Korsanlık 1480-1522*, (çev. T. Altınova), İstanbul 2004, s. 392-395.

bu hazırlıklarıyla Cem'in ailesini kendisine teslim etmesini istediği Memlûkler'i olduğu kadar, Cem'in Rodos'a getirilmesini istediği Şövalyeleri de endişelendirmişti. Seferin Rodos üzerine olması halinde bundan Suriye ve Mısır limanlarının zarar göreceğini düşünen Memlûkler kadar, Osmanlı donanmasının Mısır'a gitmesi halinde önce Rodos'un kuşatılacağını düşünen Şövalyeler de bundan etkilenmişti. Bu sebeple İstanbul-Rodos ve Kahire gibi merkezler arasında devamlı elçiler gidip geliyordu⁷.

Osmanlı-Memlûk İhtilâfı ve Çukurova Harekâtı

Osmanlı-Memlûk anlaşmazlığı üzerine Adana ve Tarsus bölgesine gönderilen Osmanlı kara ve deniz kuvvetleri Memlûkler'e karşı mücadele etti. II. Bayezid, Osmanlı anakarası olan Anadolu'nun Venedik ve St. Jean Şövalyeleri idaresindeki adalar tarafından çevrili olduğunun ve Osmanlı Devletine denizden gelecek tehdidin ve buna karşılık imparatorluğun denizcilik konusundaki zayıflığı ve yetersizliğinin de farkındaydı.

Memlûkler karşısında 1485'te (890) meşhur Memlûk kumandanı Atabek Emir Özbek kumandasındaki Mısır ordusunun Kilikya'da Osmanlı kuvvetlerini yenmesi, II. Bayezid'i donanma inşasının artırılması ve denizci temini konusunda harekete geçirdi. Çünkü o, Memlûkler'e karşı girilecek büyük çaplı bir imparatorluk savaşında donanmanın önemli rolü olacağı görüşündeydi. 1486 baharında Osmanlı orduları Çukurova'da yenilince II. Bayezid'in aldığı yeni tedbirler arasında donanma mevcudunun artırılması da vardı. Her ne kadar o sırada Venedik'le ilişkiler dostça olsa da bu hazırlıklar en çok denizde güçlü olan Venedik'i ilgilendiriyordu.

Osmanlı-Memlûk ilişkilerini takip etmek için en iyi yer Kıbrıs'tı ve bu sıralarda ada, Venedik himayesinde bir deniz üssü olarak yönetiliyordu (1473-1489). Venedik, Osmanlı donanmasında yapılan hazırlıkları yakından takip ediyordu. 6 Haziran 1486'da güçlü bir Osmanlı donanmasının denize açıldığı haberi Venedik'e ulaştığında Senato, donanmasını Kıbrıs'a götürmesi ve Osmanlı tehdidine karşı adayı koruması için donanma komutanı Francisco di Priuli'ye emir verdi. Ancak, Osmanlı donanmasının bozuk olan Osmanlı-Memlûk ilişkileri sebebiyle denize açıldığının anlaşılması üzerine, Kıbrıs'a yaklaşımları halinde donanmaya dostça davranması ve sekiz-on gemiye kadar Magosa limanına girmesine izin vermesi için Priuli'ye yeni bir talimat gönderildi. Bu sırada Adana civarında meydana gelen Osmanlı-Memlûk savaşında sefer serdarı Hersekzâde Ahmed Paşa'nın Memlûkler tarafından esir edilmesi üzerine Osmanlı padişahı yeni bir sefer için kara ve deniz kuvvetlerinin hazırlanması emrini verdi.

Ocak 1487'de Antonio Ferro'yu İstanbul'a elçi olarak gönderen Venedik, Osmanlıların niyetini öğrenmek istiyordu. Çok geçmeden Priuli'ye yeni emirler göndererek Kıbrıs'ın güvenlik tedbirlerini arttırmasını, acil bir durum için 40 kadirganın hazır tutulmasını, Girne ve Magosa limanlarının tahkim edilmesini istedi. Venedik, İstanbul'un niyetinin ve amacının farkındaydı ve nitekim donanmanın ikmal konusunda Osmanlı talepleri kısa zaman içinde Venedik'e ulaştı. 15 Mart 1487'de II. Bayezid'in Venedik Doç'una gönderdiği bir Osmanlı elçisi⁸, Memlûkler'le yapılacak bir savaşta Osmanlı donanmasının Magosa'da demirlemesine izin verilmesini istemekteydi. Böylece Kıbrıs, Osmanlıların Memlûk idaresindeki savunmasız Suriye sahillerine denizden düzenleyecekleri hücumlar için önemli bir deniz üssü olacaktı. Magosa'nın Osmanlı gemilerine açılması halinde Kıbrıs'tan Suriye kıyılarına ulaşım bir gün içinde mümkün olacaktı. Bu sebeple Venedik kontrolündeki ada, Osmanlı donanmasının denizden yürüteceği harekât için stratejik bakımdan çok büyük değer taşıyordu.

Venedik, Osmanlıların bu teklifini, barış içinde olduğu Memlûkler'e ve egemenliğini tanıdığı Kıbrıs kraliçesi Caterina Cornaro'ya karşı dostça bir davranış olmayacağını ileri sürerek kabul etmedi. Aslında



⁷ Tansel, *II. Bayezid'in Siyasî Hayatı*, s. 53-55.

⁸ Shai Har-El, *Struggle for Domination in the Middle East The Ottoman-Mamluk War, 1485-1491*, Leiden 1995, s. 161. Venedik'e giden Osmanlı elçileri hakkında oluşturulan bir liste için bkz. Maria Pia Pedani, *In Nome Del Gran Signore*, Venezia 1994, s. 203-209. Bu listede söz konusu maksatla Venedik'e giden bir elçi görülmektedir.

Venedik, Osmanlılara vereceği destek sonunda kendisinin Mısır ve Suriye'deki ticaretinin zarar göreceğini düşünüyordu. Venedik, bütün bunların ötesinde, Osmanlı donanmasının Magosa'ya gelerek kendisine gösterilen dostluğu kullanmak suretiyle Kıbrıs'ı ele geçirmeye teşebbüs etmesinden korktuğundan Osmanlı isteklerini reddetti; bu gelişme üzerine iki devlet arasındaki ilişkiler yeniden bozulma noktasına geldi⁹.

II. Bayezid, Edirne'den İstanbul'a döndüğünde, Memlük topraklarına yeniden daha geniş çaplı bir sefer düzenlemek üzere ordu ve donanma hazırlanması maksadıyla Divan'a emir verdi. Bu defa, İstanbul'dan 17 Mart 1488'de (3 Rebî'ülâhır 893) hareket eden Osmanlı kara ordusuna destek olmak üzere deniz yoluyla donanma gönderilecekti. Memlükler'in elinde esir olduğu halde serbest bırakılan (1487) ve Gelibolu sancakbeyliği görevine getirilen kaptanıderya Hersekzade Ahmed Paşa¹⁰ komutasındaki Osmanlı donanması, vezir Hadım Ali Paşa emrindeki kara ordusuna karşı Memlükler'in denizden gönderebileceği desteğin önünü kesmekle görevlendirilmiş ve Bagras Geçidi'ni denizden tutarak aynı zamanda kıyıları ablukaya almıştı¹¹.

1488 (893) kış mevsiminin geçmesiyle birlikte ilk Osmanlı filosu Ege'deki Kuzey Sporad adalarından biri olan İskiri (Skyros) adasının önlerinde toplanmaya başladı. Diğer taraftan da Osmanlı donanmasını bekleyen ve otuz-kırk gemiden oluşan Venedik donanması su almak üzere Nakşa Adası taraflarında bulunuyordu. Osmanlı donanmasının bir araya gelmesi ve ardından Doğu Akdeniz bölgesine yönelmesinden sonra Venedikli amiral Priuli, hızla Kıbrıs'a hareket etti. Venedik donanması beş gün sonra Kıbrıs'a vardığında Osmanlı donanması henüz bölgeye ulaşmamıştı. Osmanlı donanmasından iki gün önce Kıbrıs sularına giren Venedik donanması adanın etrafında dolaşmaya başladı. Amacı Osmanlı donanmasını gözetlemek ve hareketlerini takip etmektir.

Rodos Şövalyelerinin üstadiazamı d'Aubusson'un Papa VIII. Innocentius'a gönderdiği mektuba göre Osmanlı donanmasında yaklaşık 80 gemi olduğu¹² belirtilmekle beraber Osmanlı kaynakları donanmada 100 gemi bulunduğu¹³ bilgisine yer vermektedir. Bir *Grekçe Anonim Osmanlı Tarihi*'nde ise yüz elli kadirga gönderildiği ve her kadirgada büyük bir top bulunduğu belirtilmektedir¹⁴. Memlük seferi için gönderilen bu donanmada bulunan gemilerden bazılarının verilen top ve mühimmat miktarlarını gösteren 10 Nisan 1488 (27 Rebî'ülâhır 893) tarihli iki donanma defterinde iki barça, bir ağribar/iğribar, bir mavna, on dokuz kadirga, dört kalyata, beş kayık ve on top gemisine ait kayıtlar yer almaktadır. Bu gemilere yüklenen top ve seng/taş denilen yuvarlak, kereste, kalafat malzemeleri yanında gemilerde görevli azap ve alatçılarla yeniden gemilere giren yeniçeri, kürekçi, kalafatçı gibi savaşçı ve geminin bakımından sorumlu görevlilerin sayısı hakkında bilgiler bulunmaktadır¹⁵. Bu listelere göre, bir barçada dört şayka, on iki baş topu, on iki büyük darbzen, yirmi küçük darbzen ve otuz beş prankı bulunuyordu. Ağribarda ise, üç şayka, altı baş topu, dört büyük darbzen ve on altı prankı vardı. Kadirgada bir baş topu, dört darbzen ve sekiz prankı, kalyatada yine bir baş topu ile birlikte iki darbzen, dört prankı konuyordu. O dönemde bir savaş gemisi gibi görev yaptığı anlaşılan muhtemelen büyük tip kayıklarda da bir baş topu, dört prankı bulunuyordu. İki barça, bir ağribar, iki kadirga, bir kalyata ve bir kayıktan oluşan bir grup gemi için 93 kese güherçile, 820 kabza yay ve 18 sandık ok verilmişti¹⁶. On top gemisine yüklenen toplar ise, Tophane ve Saray'dan veriliyordu. Ayrıca savaş malzemeleri ve gemilerin kalafatı için gerekli malzemeler de Cebehane ve Galata'daki mahzen'den yükleniyordu¹⁷.

Osmanlı donanması 28 Mayıs 1488'de Rodos adası açıklarında görüldü. İkmal için uğradığı Finike, Antalya, Alanya ve Anamur sahillerinden ve Kıbrıs açıklarından geçtikten sonra İskenderun Körfezi'ne ulaştı ve Ceyhan nehrinin ağzında demirledi. Burası Ayas limanının tam güneybatısıydı. Donanma komutanı, Adana'da karargâh kuran kara ordusuyla yakın irtibatı sağlamak ve vezir Ali Paşa'ya donanma

⁹ Osmanlıların Çukurova hareketi hakkında Venedik kaynaklarına dayanan ayrıntılı açıklamalar için bkz. Har-Al, *The Ottoman-Mamluk War*, s. 159-162.

¹⁰ Hersekzâde'nin bu ilk kaptanıderyalığı için bkz. İ. Bostan, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin Kuruluşu 1534", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 58.

¹¹ Tansel, *II. Bâyezid'in Siyasî Hayatı*, s. 104, 106.

¹² Har-Al, *The Ottoman-Mamluk War*, s. 171-172.

¹³ İbn Kemâl, padişahın 100 gemi hazırlatılması emrini verdiğini belirtmektedir (*Tevârih-i Âl-i Osmân, VIII. Defter*, (haz. A. Uğur), Ankara 1997, s. 108).

¹⁴ 16. Asırda Yazılmış *Grekçe Anonim Osmanlı Tarihi, Giriş ve Metin (1373-1512)*, (haz. Ş. Baştaş), Ankara 1973, s. 177.

¹⁵ Birbirini tamamlar mahiyetteki iki listeden biri TSMA, E. 594, diğeri TSMA, E. 596'da bulunmaktadır. Bu defter kayıtlarının bulunduğu arşivi ve numarası daha önce bilinmediği için İ. H. Uzunçarşılı'nın (*Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1984, s. 512-513) naklettiği kayıtlara yapılan bir atıf için bkz. Har-Al, *The Ottoman-Mamluk War*, s. 172-174.

¹⁶ TSMA, E. 594.

¹⁷ TSMA, E. 596.

desteği vermek için burayı seçmişti¹⁸. Osmanlı donanması karada gerçekleştirecek hücumlara paralel olarak harekâta katılacaktı. Memlûk ordusunun bölgeye deniz yoluyla sevk edilme kararı üzerine Hersekzade emrindeki Osmanlı donanması Ayas ve Trablusşam'a hücum etti ve bu bölgeye Memlûkler'in asker çıkarmalarını engelledi. Ayrıca Osmanlı donanmasından ayrılan on kadirga Suriye sahillerini yağmalamak üzere gönderildi. Böylece Hersekzâde'nin planına göre donanmanın bir kısmı Ayas Körfezinin güvenliği için geride bırakılırken önemli kısmı İskenderun Körfezi'nin doğu kıyılarına yöneldi. Bu planın maksadı, Memlûkler'i her zamanki kara güzergâhı üzerinden Suriye Geçidini kullanmaya zorlamak ve onları orada engellemektir. Ayas ve Trablusşam limanlarının Osmanlı donanması tarafından tahribi ve Suriye Geçidi'nin kapatılması, Osmanlı coğrafya bilgisi ve askerî stratejisinin bir göstergesiydi.



Kitâb-ı Bahriye'de Navarin, Moton ve Koron (Deniz Müzesi Ktp., Âsâr-ı Atika, Nr. 990).

Osmanlı donanmasına ait büyük gemilerin Bagras Dağları'na yanaşarak Memlûk ordusuna mensup süvariler için tek geçiş yolu olan bu güzergâhı denizden top ve tüfek atışıyla tehdit etmesi ve Hersekzâde'nin karaya asker çıkarması Osmanlı ordusunun işini kolaylaştırmıştı. Ancak Ağustos 1488 başlarında bir gün bir gece süren ve Afrika'dan esen bir fırtınanın çıkması, Osmanlı donanmasının bir kısmının batmasına ve bir kısmının sahildeki kayalıklara çarparak dağılmasına yol açtı ve donanmanın bölgeden uzaklaşmasına sebep oldu. Bu gelişmeler sırasında Osmanlı donanmasına ait en az yirmi beş geminin Memlûkler'in eline geçtiği görgü şahitleri tarafından bildirilmektedir¹⁹. Bu gelişme üzerine Memlûk orduları dağları aşarak Tarsus ile Adana arasındaki Ağa Çayırı'na ulaştı ve Osmanlı ordularını yendi²⁰. Bu yenilgi üzerine Hersekzâde Ahmed Paşa, donanmanın arda kalan gemilerini alarak Gelibolu'ya dönmeye karar verdi. 8 Eylül'de Rodos yakınlarına ulaşan Osmanlı donanması karşılıklı selamlama top atışlarından ve sağladıkları yiyecek ve içecek tedarikinden dolayı Rodos üstadiazamına bazı hediyeler gönderdiler²¹.

Kissling, bu seferdeki Osmanlı başarısızlığına bazı kumandanların yetersizliklerinin sebep olduğunu ve sadece kara harekâtının yetmediğini gören II. Bayezid'in donanma ile işbirliği yapılması gerektiğinin önemini açık bir şekilde anladığını ileri sürmektedir. Bu son sefer sırasında Osmanlı donanması sadece bir nakliye vasıtası olarak değil aynı zamanda bir savaş unsuru olarak hizmet vermişti. Hatta bu seferde kara kuvvetleri ile bahriyenin rolleri deniz kuvvetleri lehine değişmişti²². Bu harekâta yapılan plan ve donanmada yer alan 100 civarındaki gemi dikkate alındığında, donanmanın önemi daha iyi anlaşılmaktadır.

¹⁸ Har-Al, *The Ottoman-Mamluk War*, s. 174-175.

¹⁹ İbn-i Kemâl, *Tevârih*, VIII, 110; Har-Al, *The Ottoman-Mamluk War*, s. 181-183. *Grekçe Anonim Osmanlı Tarihi*nde (s. 177) donanmadaki gemilerin bir kısmının fırtına sebebiyle sahile vurduğu ve Memlûklerin yarı boğulmuş halde kıyıya çıkan Türkleri öldürdükleri bilgisi almaktadır.

²⁰ Osmanlı-Memlûk ordularının Ağa Çayırı savaşı için bkz. Tansel, *II. Bayezid'in Siyasî Hayatı*, s. 108-109; Har-Al, *The Ottoman-Mamluk War*, s. 183-191.

²¹ Har-Al, *The Ottoman-Mamluk War*, s. 190-191; Vatin, *Rodos Şövalyeleri*, s. 194-196.

²² H. J. Kissling, "İkinci Sultan Bayezid'in Deniz Politikası Üzerine Düşünceler (1481-1512)", *Türk Kültürü*, VII/84, s. 897.

Arnavutluk Seferi

Fatih'in ölümünden sonra Arnavutluk'ta görülmeye başlayan isyan hareketlerinin giderek çoğalması ve yayılması üzerine II. Bayezid, Gelibolu'da bulunan kaptanıderya Sinan Paşa'yı 300 gemiden oluşan donanma ile Arnavutluk sahillerine gönderdiği gibi kendisi de Mart 1492'de (Cemaziyelevvel 897) İstanbul'dan, 3 Mayıs'ta ise Edirne'den kara ordusuyla birlikte yola çıktı²³.

II. Bayezid'in aynı zamanda Korfu'yu alma düşüncesinde olduğunu ve Kemal Reis'in padişahı bu sefere teşvik ettiğini Piri Reis kaydetmektedir²⁴. Onun Arnavutluk harekâtı isyanların bastırılması suretiyle başarıyla sonuçlandı.

Piri Reis'in, 1513 tarihli
Dünya Haritası
(TSMK, R. 1633 mükerrer).



II. Bayezid'in Mora Kalelerini Fethi

Sultan Cem'in vefatı (1495) üzerine II. Bayezid'in dikkatini Akdeniz'e çevirdiği ve uzun süredir rahatsızlık duyduğu Venedik'e karşı tedbir alma zamanının geldiğine karar verdiği anlaşılmaktadır. İbn-i Kemâl'in

"Çün sultân-ı zamân fermân-fermâ-yı cihân gazâ-yı deryâya râgıb oldu, deniz ahvâline vâkıf olanlar gemi kolayın bilenler râğbet buldu. Bahr u berde her ne yerde ol san'atı nefis bilür reis varise da'vetine ihtimâm olundu, semend-i bâd-pâyı keştîyi meydân-ı deryâda cevelân etdiren pehlivanlara salâ-yı âmm olundu"

²³ Tansel, *II. Bâyezid'in Siyasî Hayatı*, s. 172.

²⁴ İdris Bostan, "Korfu", *DİA*, XXVI, 201.

şeklinde belirttiği gibi bütün denizciler göreve çağrıldı. Bu çağrıya uyarak devlet hizmetine giren ve kendisine bir göke verilen Kemal Reis bu denizcilerin en ünlülerindendi²⁵.

Cem hadisesi sebebiyle Venedik’le ilişkilerini dikkatle yürüten Osmanlıların 1495’ten sonra kendi güvenlik çemberini yeniden gözden geçirdiğini ve Mora’daki stratejik kaleleri ele geçirme planları yaptığını görmekteyiz. Fatih devrinde Mora fethedildiği halde İnebahtı, Modon ve Koron Venedik kontrolünde idi. Ege’deki Osmanlı adalarının ve Anadolu kıyılarının güvenliği için bu kalelerin alınması gerekiyordu.

1496’da Osmanlı-Venedik ilişkilerinin giderek bozulduğu bu sırada Osmanlı donanmasının güçlendirildiği ve gemi sayısının artırıldığı gözlemlenmektedir. Padişahın emriyle büyük gemiler yaptırılmaya ve deniz seferi için hazırlıklara başlandı²⁶. Bu sırada İzmit ve Sinop tersanelerinde çok sayıda gemiler yaptırıldığı gibi Kemal ve Barak Reisler için de birer büyük barça inşa ettirildi²⁷. Davut Paşa’nın emrinde irili ufaklı 300 gemiden oluşan ve azametli bir konuma gelmiş olan Osmanlı donanmasında Kemal ve Barak Reislerin kumanda ettiği iki göke bulunuyordu²⁸ ve 30 Mayıs 1499’da Çanakkale’den denize açılmışlardı. Boğazdan geçerken her iki sahilten çok sayıda top ve mühimmat gemilere yüklendi, aynı zamanda büyük bir kara ordusu gemilere bindirildi. Venedik seferin Rodos üzerine olduğunu düşünüyordu; fakat II. Bayezid Rodos Şövalyesiyle bir antlaşma yapmış, İstanbul’daki Venedik baylosunu zindana attırmıştı. Osmanlı donanması şiddetli fırtınalar yüzünden ikisi top gemisi olmak üzere altı gemisini kaybetti ve gecikmiş olarak bölgeye gelebildi. 130 gemiden oluşan Venedik donanması da Antonio Grimani kumandasında 1499 baharında Moton limanına ulaştı. Osmanlı donanması su ve yiyecek ihtiyacını karşılamak için karaya çıkmak istediğinde Venedik donanması tarafından takip ediliyordu. Kemal Reis’in bu kuşatmadaki görevi, Anavarin’e Venedik’in deniz yolu ile yapacağı yardımı önlemektir. Bradona²⁹ (Barak Reis) adası yakınında meydana gelen savaşta Venedik donanmasının Kemal Reis’in gemisi sanarak Barak Reis’in diğerinden daha büyük olan gökesine saldırması üzerine çatışma çıktı. Barak Reis’in gökesi iki düşman barçası arasında kaldı ve onlardan biri tarafından yedeklenerek götürülmek üzere iken bir top mermisiyle Barak Reis hayatını kaybetti³⁰. Bunun üzerine Barak Reis’in gemisindeki reisler düşman donanmasını ateşe vererek hem kendi gemilerini ve hem de Venedik gemisini batırdılar. Ayrıca Kemal Reis de Venedik’in geride kalan üçüncü barçasını top atışıyla batırdı (28 Temmuz 1499)³¹. Bu savaşta o devrin ünlü levend reislerinden Kara Hasan da Barak Reis’in gemisinde bulunuyordu ve hayatını kaybetti³².



Barak Reis gökesinin Venedik barçalarıyla savaşı, (Matrakçı, Tarih-i Sultan Bayezid, TSMK, R. 1272).

²⁵ İbn-i Kemâl, *Tevârih*, VIII, 145-146.

²⁶ İbn-i Kemâl, *Tevârih*, VIII, 147; Tansel, *II. Bâyezî'tin Siyasî Hayatı*, s. 181.

²⁷ Matrakçı Nasuh, *gökelerin İzmit ve Sözebolu (Târih-i Sultan Bayezid, TSMK, R. 1272, vr. 20a)*, Anonim *Tevârih-i Âl-i Osman/Rüstem Paşa Târihi*’nde ise İzmit ve Sinop (*Tevârih-i Âl-i Osman*, İ.Ü. Nadir Eserler Kütüphanesi, TY. 2438, vr. 149b) tersanelerinde yapıldığı bilgisi yer almaktadır.

²⁸ Bursa kadısı ve subaşısına gönderilen 16-26 Ağustos 1500 (evâhır-ı Muharrem 906) tarihli Moton ve Koron Fetihnâmesi için bkz. *Tâci-zâde Sadi Çelebi Münşeatı*, yay. N. Lugal-A. Erzi, İstanbul 1956, s. 46. İbn-i Kemâl, Osmanlı donanmasında beş-altı yüz kadirga, mavnâ ve barça olduğunu belirtir (İbn-i Kemâl, *Tevârih*, VIII, 178). Matrakçı, *Târih-i Sultan Bayezid* (vr. 20b) üç yüz gemi gönderildiğini kaydeder. *Rüstem Paşa Târihi*’nde beş yüz zikredilir (vr. 149b). Gemi sayısı hakkındaki farklı rakamlar için bkz. Tansel, *II. Bâyezî'tin Siyasî Hayatı*, s. 186.

²⁹ Genellikle bu ada yanlış olarak Sapienza sanılmaktadır (Kissling, “Bayezid’in Deniz Politikası”, s. 902).

³⁰ Barak Reis’in kurtulabilmesi mümkün olduğu halde kendi isteğiyle gemide kalıp yoldaşlarıyla birlikte gemide kalmayı tercih ettiği konusunda bkz. *Oruç Beg Tarihi*, (haz. N. Öztürk), İstanbul 2007, s. 192.

³¹ İbn-i Kemâl, bu çatışmayı ayrıntılı bir şekilde anlatmaktadır (*Tevârih*, VIII, 183-185).

³² Kara Hasan Reis’in kardeşi Kara Durmuş Reis de bu olay üzerine memleketi olan Seferihisar’a dönerek gemiler inşa ettirmiş ve denizlerde korsanlık yapmıştır. Hayatı hakkında daha geniş bilgi için bkz. Zeki Arkan, “15 ve 16. Yüzyıllarda Seferihisar, Sığacık ve Korsanlık”, *Türkler ve Deniz*, (ed. Ö. Kumrular), İstanbul 2005, s. 80.

Kemal Reis Holomîç, Çamlıca ve İnebahtı boğazındaki deniz savaşlarında Venediklilere karşı zaferler kazandı. 28 Ağustos 1499'da İnebahtı'nın teslim alınmasından sonra 1500'de Modon, Koron ve Anavarin'in fethinde önemli rol oynadı.

Modon'un ele geçirilmesi hakkındaki gelişmeler çok sayıda İspanyol kaynağına yansımış bulunmaktadır. Buna göre, Ekim 1499'da Osmanlı ordusu Modon'a akın düzenlemiş ve etrafı yağmalamıştı. Ocak 1500'de kale kuşatılmış ve zaman zaman saldırılar gerçekleşmişti. II. Bayezid'in Mayıs'ta şehri kuşatacağı haberleri gelmekteydi. Mart ve Nisan aylarında Venedik tarafından gelen destekle Modon kalesi tahkim edilmekteydi. Anadolu beylerbeyi Sinan Paşa ile Mora sancakbeyi Ali Bey'in saldırılarından kale bir hayli etkilendi. Temmuz ayı başlarında ise, Rumeli beylerbeyi Mustafa Paşa'nın da kuşatmaya katılması üzerine Modon tam bir çember altına alındı ve 8 Temmuz 1500'de padişahın gelişiyle birlikte Osmanlı ordusunun sayısı yaya ve atlı olarak yetmiş bini geçti. Bu sırada Modon henüz deniz tarafından kuşatılmadığı için Venedik'ten az da olsa yardım geliyordu. Venedik donanmasına ait on kadirga Modon limanına geldiğinde bunlardan dördü limanda bekletilmiş, diğerleri denizde beklemek üzere limandan uzaklaşmıştı. 19 Temmuz'da yüz on kadirga, yüz fırkate, on beş top gemisi, mavna ve başka gemilerden oluşan 320 parçalık Osmanlı donanması Modon limanına geldi. Gemiler savaşçılarla doluydu ve çok sayıda cephane ve top taşıyordu. Top gemilerinden atılan toplarla kale dövülüyordu. Akşam vakti donanma Junco limanına gitti. Yüklü gemiler ve kadirgalar Esglio/San Bernardino kayalığına çekildiler. Bunun üzerine top gemileri karaya kadar sokuldular. On sekiz kadirga Sapienza'ya, bir o kadarı da Santa Faca'ya gönderildi. Böylece Modon kalesi denizden de sıkı bir şekilde kuşatılmış oldu. 24 Temmuz'da Modon'a yardıma gelen bir Venedik donanması Osmanlı donanması tarafından karşılandı³³. Çıkan çatışmada Venedik kadirgalarından biri kaptanıderya Davud Paşa'nın içinde bulunduğu kadirga ile çatışarak üstünlük sağladı; ancak Davud Paşa esir edilmiş olarak Modon'a götürülürken Venedik kadirgası, Osmanlı donanması tarafından kuşatılarak çembere alındı. Çıkan çatışmada kadirga top ateşine tutuldu ve teslim oluncaya kadar mücadele edildi³⁴. Modon karadan yapılan hücumlar sonunda 10 Ağustos 1500 Pazar günü ele geçirildi³⁵. Venedik'e karşı vuku bulan İnebahtı ve Modon deniz seferleri için çok sayıda kürekçi toplanması gerekmişti ve bunun için avarız vergisi karşılığında çok sayıda kürekçi temin edilmişti³⁶.

Modon'un Osmanlılar tarafından fethi, bu kaleyi Kudüs'ün iskelesi kabul eden Papalık için çok üzüntü verici oldu. Çünkü hac için Kudüs'e gidecek olanların Modon'a gelip, oradan gökelerle bindikleri ve dönüşte yine Moton'a geldikleri Osmanlı kaynakları tarafından da teyit edilmektedir³⁷. Modon'un fethi üzerine Koron ve sonunda Anavarin de teslim oldu (Eylül 1500/Rebî'ülevvel 906).

Venedik'in Anavarin'i geri alması üzerine Kemal Reis, yirmi iki gemiden oluşan filosu ile yeniden denize açıldı ve karadan da veziriazam Hadım Ali Paşa orduyla gelip 28 Mayıs 1501'de (10 Zilka'de 906) Anavarin tekrar fethedildi³⁸.

Mora sancakbeyi Ali Paşa hemen kalenin tamir edilmesi için müracaatta bulunduyorsa da ertesi yıla tehir edildi ve bir miktar gemi limanda bırakıldı. Bu savaşlarda ganimet olarak sekiz düşman gemisini ele geçiren Kemal Reis, maiyetindeki gemilerle birlikte İstanbul'a döndü³⁹.

Midilli Seferi

Venedik'in Mora kalelerinin fethi karşısında etkisiz kalması, Ekim 1501'de Kont Ravenstein kumandasında 200 gemilik bir Hristiyan donanmasının Midilli'yi ele geçirmesine yol açtı. Amaçları Midilli'ye karşılık Kudüs'e giden Hristiyan hacılar için Akdeniz'deki son hareket üsleri olan Modon'un geri verilmesini temin etmektir⁴⁰. Midilli'nin işgali, Bayezid'in, gerekli tedbirleri vaktinde almayan ve kale muhafazasını sadece yerli kuluna bırakan veziriazam Mesih Paşa'yı şiddetle azarlamasına yol açtı⁴¹.

³³ İbn-i Kemal, Venedik donanmasında 130 gemi bulunduğunu yazmaktadır (İbn-i Kemâl, *Tevârih*, VIII, 179-180). İnebahtı, Moton ve Koron seferleri için ayrıca bkz. *Oruç Beğ Tarihi*, s. 190-203.

³⁴ İbn-i Kemâl, *Tevârih*, VIII, 201.

³⁵ İbn-i Kemâl, *Tevârih*, VIII, 201-204. Fernando Fernández Lanza, "1500'de Türklerin Modon'u Kuşatması ve İşgali", *Türkler ve Deniz*, (ed. Ö. Kumrular), İstanbul 2007, s. 201-229.

³⁶ İ. Bostan, "Osmanlı Donanmasında Kürekçi Temini Meselesi ve 958 (1551) Tarihli Kürekçi Defterleri", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciligi*, İstanbul 2006, s. 69-70, 76.

³⁷ Firdevsi-i Rumî, *Kutb-nâme*, (haz. İ. Olgun-İ. Parmaksızoğlu), Ankara 1980, s. 52-54.

³⁸ İbn-i Kemâl, *Tevârih*, VIII, 207-214.

³⁹ Gelibolulu Mustafa Âli, *Kitâbü't-târih-i künhü'l-ahbâr*, (haz. A. Uğur vd.), Kayseri 2006², s. 476-482; İ. Bostan, "Kemal Reis", *DİA*, XXV, 227.

⁴⁰ Firdevsi, *Kutb-nâme*, s. 59, 269-270.

⁴¹ Dönemin görgü şahidi Firdevsi, ona yıldırım çarparak ölmesi için beddua padişahın ettiğini ve Mesih Paşa'nın bir ay sonra, bu şekilde hayatını kaybettiğini belirtmektedir (*Kutb-nâme*, s. 169. Ayrıca bkz. *Oruç Beğ Tarihi*, s. 214-215) 17 Kasım 1501'de Galata'da çıkan bir yangını söndürme çalışmalarına nezaret ederken düşen bir taşın etkisiyle öldüğünü kabul bilinmektedir (H. Reindl Kiel, "Mesih Paşa", *DİA*, XXIX, 310).

Bu durum, Osmanlı başkentinde beklenmeyen bir şaşkınlık yarattı. Bir taraftan Saruhan sancakbeyi Şehzade Korkut'un kuvvet gönderdiği gibi, diğer taraftan veziriazam Hersekzâde Ahmed Paşa donanma ile Anadolu beylerbeyi Sinan Paşa da karadan hareket ederek bölgeye geldi. Donanmaya Kemal Reis on sekiz gemiden oluşan filosuyla⁴² katıldığı gibi kaptanıderya Davud Paşa da Gelibolu'dan iltihak etmişti. Hersekzâde Ahmed Paşa bir gökeye, Davud Paşa da bir barçaya binerek gemisine altın yaldızlı bir alem çekti. Donanma Ayazmend'e geldi; burada Sinan Paşa kuvvetlerini alarak adaya ulaştı ve kısa sürede işgale son verildi. Bu sırada pek adet olmadığı halde İstanbul'dan avarız kürekçi toplandığı anlaşılmaktadır⁴³. Osmanlı-Venedik ilişkileri 11 Aralık 1502 tarihli ahidnâme ile bir barış dönemine girdi. Buna göre, Venedikliler Kefalonya kendilerinde kalmak şartıyla Modon, Koron, İnebahtı ve Draç'ı Osmanlılara bırakıyor ve Ayamavra'yı iade ediyordu⁴⁴.

Bu dönemden itibaren Osmanlıların daha çok donanmalarını güçlendirmeye ve Memlûk ilişkilerine önem vermeye başladıkları görülmektedir. Hatta Hind Denizlerine ulaşan Portekizlilere karşı Osmanlılardan yardım isteyen Memlûkler'in bu isteklerini yerine getirmek üzere Osmanlı teknik ve askerî yardımı Mısır'a taşınmaya başlamıştır.

EK I*

1499-1500 (904-905) senelerinde İnebahtı, Moton ve Koron Seferlerine katılan kadirga sahibi Osmanlı Kaptanları

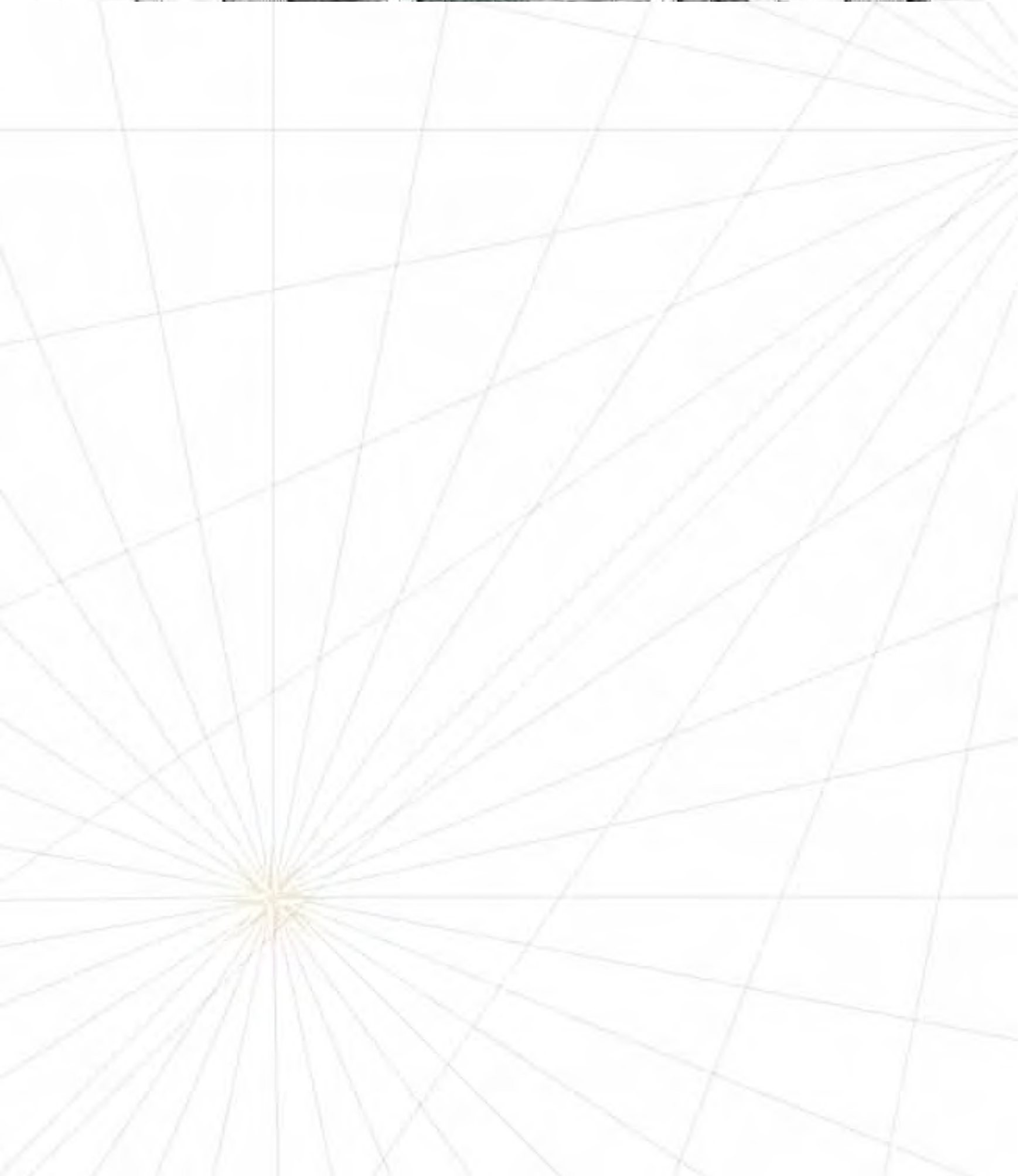
Kadıızâde
Bâli Reis (Gelibolu)
Hüseyin Çelebi
Topçu Bâli
Ömer Çelebi
Süle Reis
Hüseyin Çelebi
Suca Reis
Muslihiddin Reis
Eşrefzâde
İdris Reis
Receb Reis
Hacı Geç
Ahmed Reis
Ali Reis
Hacı Hamza
Kasım Reis
Piri Reis
Bahşi Reis

⁴² *Oruç Beğ Tarihi*, s. 216.

⁴³ Eserinin tamamını Midilli seferine ayıran Firdevsî, bu sefer için 50.000 kürekçi toplandığı konusunda verdiği rakamlarda olduğu gibi bazen mübalağalı bilgiler nakletmektedir (*Kutb-nâme*, s. 178-265).

⁴⁴ Ahidname 1503'te yürürlüğe girdi (Mahmud H. Şakiroğlu, "1503 tarihli Türk-Venedik Andlaşması", *VIII. Türk Tarih Kongresi*, III, Ankara 1983, s. 1567-1568).

* Başbakanlık Osmanlı Arşivi, *Müteferrik Defterler*, nr. 36806, s. 362-375.



İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersâne-i Âmire'nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım

İdris BOSTAN*

Anadolu'nun kuzeybatı bölgesinde küçük bir beylik olarak kurulan Osmanlılar, kısa zamanda ulaştıkları sahillerde faaliyet gösteren Karesioğulları, Aydınogulları, Menteşeoğulları ve Çandarogulları gibi Anadolu beyliklerinin denizcilik bilgi ve tecrübeleri ile tersanelerinden istifade ettiler. Ayrıca Bizans'tan alınan İzmit, Karamürsel, Gemlik ve Edincik gibi deniz üslerinden yararlandılar¹. Gelibolu'nun Osmanlı idaresine girmesi ve buradaki Bizans tersanesinin Yıldırım Bayezid tarafından yeniden inşa ve tamir edilmesi (1390) ile Osmanlılar ilk defa büyük bir tersaneye kavuşmuş oldular. Böylece denizlerdeki rakipleri olan Venedik ve Ceneviz donanmaları karşısında kendi topraklarını korumak amacıyla faaliyetlere başladılar.

İstanbul'un fethi, Osmanlı Devleti'ni bir cihan imparatorluğu olma yoluna götürürken, Osmanlı denizciliği de yeni bir merkeze kavuşmuş oldu. Devletin yeni merkezi olan İstanbul, aynı zamanda Osmanlı denizciliğinin de üssü ve merkezi olarak gelişmeye başladı. Haliç'in durgun ve derin sularının bir tersane için son derece uygun olduğunu gören Fatih Sultan Mehmed, muhtemelen daha önce Bizans tarafından da tersane olarak kullanılmış olan Kasımpaşa deresinin Hasköy tarafında bir tersane inşası için kaptanı-derya (donanma komutanı) Hamza Paşa'yı görevlendirdi. Böylece gemi inşa edebilmek üzere birkaç göz, cami ve divanhaneden ibaret olan ilk tersane kurulmuş oldu. Bu tersanenin faaliyetlerini devam ettirebilmesi için İmparatorluğun kıyı bölgelerinden marangoz, gemici ve sanatkarlar getirildi².

"Tersane" sözcüğü, Arapça "dârü's-sinâ'a" kelimesinin birçok Akdeniz ülkesi tarafından yüzyıllarca değişik şekillerde kullanılması sonra Türkçe'ye girmiştir. İspanyollar tarafından "ataruzana, arsenal, darsena", Portekizliler tarafından "darsanale, drasena", İtalyanlar tarafından "arsenale, darsena", Maltalılar tarafından "tarzna, tarznar" şekillerinde kullanılmıştır. Osmanlılar, tersane yerine önceleri, liman kelimesini kullanırken XVI. yüzyılın başlarından itibaren daha çok İtalyanca "darsena" kelimesine benzeyen "tershâne" veya "tersâne" şeklinde kullanmaya başladılar³.

XV. yüzyılın sonlarına ait resimlerde, Haliç'te demirli kadirga ve kalyonlardan başka tamir olunan kadirgaların yer alması, tersanenin faaliyette olduğuna işaret etmektedir. Bu dönemde henüz Osmanlı deniz üssü olmaya devam eden Gelibolu Tersanesi'nde ve yeni kurulan İstanbul Tersanesi'nde inşa olunan Osmanlı donanması Gedik Ahmed Paşa komutasında Karadeniz'de hâkimiyeti sağladığı gibi İtalya'ya giderek Otranto'yu zapt ettiler. II. Bayezid devrinde tersane biraz daha büyüldü ve Venedik'le yapılan savaşlara katılan pek çok geminin, ünlü denizci Kemal Reis nezaretinde burada inşa edildiği tahmin edilmektedir.



Haliç ve Tersanede Kalyonlar
(Yazı Çekmecesi, TSMK, CY, 455).

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Beyliklerin denizcilik tecrübeleri konusunda geniş bilgi için bkz. Halil İnalcık, "The Rise of the Maritime Principalities in Anatolia, Byzantium and the Crusades", *The Middle East and the Balkans under the Ottoman Empire*, Bloomington 1987, s. 309-341.

² İstanbul Tersanesinin kuruluşu ve kısa tarihçesi için bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s. 1-14. Ayrıca bkz. W. Müller-Wiener, "Zur Geschichte des Tersâne-i Âmire in Istanbul", *Türkische Miscellen, Robert Anhegger Armağanı*, İstanbul 1987, s. 253-273.

³ Kelimenin etimolojisi hakkında bkz. İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 1-2. Ayrıca bkz. H-R. Kahane-A. Tietze, *The Lingua Franca in the Levant, Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, Urbana 1958, s. 428-430.

XVI. Yüzyıl Başlarında Tersâne-i Âmire'nin Genişletilmesi

İstanbul Tersanesi'nde yapılan asıl değişiklik, Yavuz Sultan Selim devrinde oldu. Bu dönem Osmanlı padişahlarının denizcilik büyük önem verdikleri ve II. Bayezid devrinden itibaren bir taraftan Akdeniz ve Karadeniz'e, diğer taraftan Kızıldeniz'e yani Hind denizlerine yönelik politikaların içinde yer almaya başladıkları görülmektedir. Karadaki galibiyetleri yanında denizlerde de güçlü olmayı isteyen Yavuz Sultan Selim, büyük bir donanmaya sahip olmak amacıyla tersaneyi genişletmek düşüncesindeydi. Daha henüz Çaldıran seferi öncesinde tersane inşası amacıyla bazı kararlar almıştı. Nitekim Venedik'in İstanbul'daki baylosu Nicolò Giustinian'ın⁴ 30 Haziran 1513 tarihli mektubunda verdiği bilgiye göre Selim, tahta çıkışından bir yıl sonra Gelibolu ve İstanbul'da her biri yüz gözlü iki yüz kadirga kapasiteli olmak üzere büyük tersaneler yapılması emrini vermişti. Bunun için 200.000 duka ayıran padişah aynı zamanda yeni kadirgaların yapımında eski kadirga kerestelerinin kullanılmasını emretmişti⁵. Venedik baylosu Antonio Giustiniani'nin verdiği bilgiye göre, Tersane gözlerinin inşaatı 1513-14 senesi kış mevsiminde Galata surlarının batısındaki koyda eski Ceneviz tersanesinin bulunduğu yerde çok sayıda marangozun nezaretinde başladı. Buradaki yamaçta bulunan kabirler kaldırılıp toplanan kemikler yeni bir mezarlıkta defnedildikten sonra ortaya çıkan açık alanda tersane inşasına başlandı. 1513 sonbaharında ilk dört göz tamamlanmıştı. Matrakçı Nasuh'a ait İstanbul tasvirinde görülen tersane alanı muhtemelen henüz inşaat başlamadan önceki döneme aittir. Galata surlarının hemen yanındaki beş gözlü tersane ve arkasında bu gözlere ait olduğu anlaşılan dört mahzenin yer aldığı bölge eski tersane bölgesini göstermektedir⁶. Tersanenin yapımını hızlı bir şekilde sürdüren Gelibolu sancakbeyi/kaptanıderya İskender Bey, 1514 baharında otuz gün içinde 50, yaz sonuna kadar 100 tersane gözünü tamamlamış bulunuyordu. Amacı 150 kadirga için 150 göz yaptırmaktı⁷. Gemiler seferden geldikleri zaman kış mevsimini karada ve korunaklı geçirmeleri için iki tarafı duvar ve üstü kapalı tersaneler/gözler yaptırıldı. Bu tersane gözleri kıyıda bitişik nizam yapılmışlardı ve kalın duvarlarına karşılık çatıları kiremit kaplıydı. Bunlar duruma göre bir veya iki kadirga alabilecek kapasitede idiler. Gözlerin yanlarında kürek ve benzeri gemi donanım malzemelerinin konulduğu taştan yapılmış, üstü kurşun kaplı ambarlar bulunuyordu. Tersane gözlerinin arkasında ise kadirga yapım malzemeleri muhafaza edilen, üzerleri düz olan ve kurşunla kaplı birer mahzen vardı⁸. Tersane gözleri kara ve deniz tarafı açık bırakılmış, gemi ambarları mahiyetinde uzun binalar şeklinde yapılmıştı. Tarihçi Gelibolulu Mustafa Âli, bu tersane gözlerinin Frenk ülkelerinde olduğu şekilde inşa edildiğini belirtmektedir⁹.

17 Ağustos 1514 (25 Cemâziyelâhır 920) tarihli bir muhasebe kaydına göre yapılmakta olan tersanelerin yani gemi inşa tezgâhlarının üstünü örtmek üzere kullanılmak maksadıyla 3000 kantar (169 ton) kurşun Sofya ve civarından getirtilmişti¹⁰. Bu sırada Gelibolu sancakbeyi olan İskender Bey¹¹ kaptanıderya olarak bu tersane yani gemi yapım tezgâhlarının inşa faaliyetlerini de bizzat yürütmüş ve gözlerin ilk inşası sırasında padişah Yavuz Sultan Selim'in de henüz İran seferine çıkmadığı dikkate alınırsa tersane inşaatı ile ilgilendiği kabul edilmelidir. Tersane yapımının tamamlanmasından sonra sadece İstanbul'da değil imparatorluğun diğer tersanelerinde de önemli ölçüde donanma yapımına teşebbüs edildiği anlaşılmaktadır. Yeni Kaptanıderya Sinan Bey'in¹² döneminde, Ocak 1515'ten (920 senesi sonlarından) itibaren girişilen gemi inşa faaliyetleri sırasında Sinop'ta 5 kadirga, 10 top gemisi, Ayandon'da 10 kadirga, Hoşalay'da 10 kadirga, Amasra'da 10 kadirga, Bartın'da 10 kadirga, Süzebolu'da 15 kadirga ve 20 mavna, İzmit'te çeşitli mavnalar yaptırıldığı tespit edilmektedir. Bu gemilerin tekne inşaatlarının 1515 (921) senesi başlarında tamamlandığı ve donanımları için gerekli çivi, demir, zift, lenger, kadirga küreği, palamar, halat, yelken ipi ve yelken gibi çeşitli malzemelerin mahzenden ve civar bölgelerden

⁴ Nicolò Giustinian, 1508-1516 yılları arasında İstanbul'da baylos olarak görev yapmıştı [M. P. Pedani, *Elenco Degli Inviati Diplomatici Veneziani Presso i Sovrani Ottomani*, Venezia 2000, s. 18].

⁵ Marino Sanuto, *I Diarii*, Bologna 1969, XVI, 587; XVII, 538. Bu sırada kaptanıderya bulunan ve aynı zamanda padişahın kız kardeşinin kocası olan Gelibolu Sancakbeyi Kasım Bey'i de İstanbul'a getirtmişti. Bu tarihte Kasım Bey'in Gelibolu sancakbeyi olduğu konusunda bkz. İ. Bostan, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin Kuruluşu, 1534", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizcilik*, İstanbul 2006, s. 58.

⁶ Matrakçı Nasuh, *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irak*, İ.Ü.K. Nadir Eserler Kütüphanesi, TY. 5964, vr. 8b-9a'daki görüntü için bkz. İ. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005, s. 20.

⁷ İstanbul baylosu Nicolò Justinian'dan Venedik'e gelen 12 Haziran 1514 tarihli mektup: Sanuto, *I Diarii*, XVIII, 421. Baylos raporlarına göre tersanenin inşasını inceleyen bir araştırma için bkz. W. M. Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, (çev. E. Özbek), İstanbul 1998, s. 48.

⁸ Wiener, pek çok gözlemcinin bu yapılarıdan kemer diye söz ettiğini, ancak bunun yay şeklindeki tahta ön cephe kaplamasından kaynaklandığını belirtmektedir. Benzerlerinden hareketle bu gözlerin iç genişliklerinin 5,5-7 m., uzunluklarının ise 20-40 m. arasında olduğunu belirtmektedir (*İstanbul Limanı*, s. 45-46).

⁹ Âli, *Künhü'l-ahbâr*, s. 234b. Wiener, Venedik'teki gemi bannaklarının da aynı şekilde yapıldığını belirtmektedir (*İstanbul Limanı*, s. 46).

¹⁰ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Müteferrik Defterler*, nr. 36806, s. 272.

¹¹ İskender Bey'in üçüncü kapdanlık dönemi 14 Mart-31 Aralık 1514 tarihleri arasındadır (Bostan, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid", s. 58).

¹² Sinan Bey'in kapdanlık süresi 31 Aralık 1514-26 Nisan 1516 tarihleri arasındadır (Bostan, *Cezâyir-i Bahr-i Sefid*, s. 58).

sağlandığı anlaşılmaktadır¹³. Bu yeni inşa faaliyetleriyle beraber Osmanlı donanmasına 60 kadirga, 10 top gemisi ve yaklaşık 30 mavna olmak üzere yaklaşık 100 gemi katılmış demektir. Bu sırada Yavuz Sultan Selim, Çaldıran Savaşını kazanmış olarak İran seferinden dönüş yolundadır ve Amasya'da konaklamış bulunmaktadır.

Bu sırada gemi inşa edilen tersaneler arasında İstanbul'un bulunmaması, bu sırada 4 Ağustos 1515'te Galata'da meydana geldiği belirtilen bir yangın sebebiyle faaliyette olmadığını düşündürmektedir. Bu yangında Galata'da savaş malzemelerinin bulunduğu mahzende 750 kadirga halatı, 100 kadirgaya yetecek yelken, 1600 kenevir yanmıştı ve sayısız makara, çivi ziyan olmuştu. Bunun üzerine Sultan I. Selim kadirga yapımını hızlandırmak ve kadirgaları kullanılır hale getirmek için pek çok kimseyi görevlendirmişti. Fakat talep edilen kadirga sayısı çok fazla olduğundan bu yıl içinde hepsinin bitirilmesi imkânsızdı¹⁴. Osmanlı tersanelerindeki hareketliliği yakından takip eden Venedik baylosu, Ocak 1516'da sadece 40 kadirgaya sahip olduğunu tespit ettiği Osmanlıların güçlü bir donanma çıkarabileceğine önceleri pek ihtimal vermemişti¹⁵. Daha sonra durumun değiştiğini gören baylos Nicolò Giustinian, Nisan 1516'da 120 kadirga, 100 kalyata ve firkate yanında 40 top gemisinden oluşan bir donanmanın hazırlandığına tanık olmuştur¹⁶.

Dönemin Osmanlı kaynakları ise tersanenin genişletilmesi faaliyetlerine Çaldıran Savaşı (1515) sonrası olayları arasında temas etmektedir. Özellikle Gelibolulu Mustafa Âli, ünlü nişancı ve tarihçi Celalzâde'nin 970 yılına denk düşen 1562-63 sürecinde kendisine anlattığı bir rivayeti *Künhü'l-ahbâr*'da naklederek tersanenin kuruluşu hakkında önemli bilgiler vermektedir. Yavuz Sultan Selim'in Çaldıran savaşında üçüncü vezirlik mevkiine getirdiği Piri Mehmed Paşa ile yaptığı bir görüşme Tersâne-i Âmir'e'nin kurulması hakkındaki gelişmeleri ortaya koymaktadır. Padişah der ki¹⁷:

Bi-inâyetillâhi Te'âlâ bunca hadem u haşem ve hazâyin-i ferâhem ve sefâyin-i ejder-dem-i deryâ-dem müretteb u mükemmel iken sevâhil-i Frengistan'da Papa ve Freñçe ve İspanyol ve Venedik Doge'u gibi kefare-i fitne-cû pâdişâhlık da 'vâsın etmek ve başlarına tâc giyüp, sikkelerin rû-yı zemînde câri kılup nâm u nişânları aksâ-yı arza yetmek, zâhir budur ki, benim tegâfûlümle senin ihmâl ü tekâsülündendir. İmdi min ba'd teveccühüm gemiler tedâriküne ve azîm donanmalar çıkarup Efrenc keferesi memâlikinin feth u tehâlikünedir.

Bunun üzerine Piri Paşa şu şekilde karşılık verir:

el-Hakk bu tedbîrinizde dahi isâbet buyurdunuz. Bu hafta pâyitahtınıza arzını tasmi' ettiğim umûru arz edüp cemâl-i bâ-kemâliniz devletiyle müşerref oluruz. Selâmlayup gidiciğimiz mahalde cümlemize itâb ve husûsan bu bende-i kemtere tehdîd ve unfile hitâb-ı müstetâb edüp beş yüz pâre tershâne îcâdını ve evvel-i bahâra dek her bir tershâne bir su 'bân-peyker ve âhen-lenger kadirganın bünyâdını muhkem tenbîh buyurur ve emir budur ki hemân şimdi karşıya geçüp ne mahallerde yapılması münâsib ise ta'yîn edüp mübâşeret üzere olasız. Tâ ki sâ'atıyla bu emr-i mühimme mübâşeret oluna ve Hüdâvendigâr-ı nâmdârın min ba'd teveccühleri Frengistan teshîrine idüğü biline, hattâ fermân olunan tershânelerin bir mikdârı yapılmadın mülûk-ı Efrenc'in harâcları ile kal'aları miftâhı atebe-i ulyâya vâsıl ola,

deyince Yavuz Sultan Selim, beş yüz tersane ve her tersanede bir gemi yapılması için Hazineye yeterli para olmadığını, bir kara seferi yapılması durumunda bu hazırlıkların lüzumsuz sayılacağı endişesi belirtmiş, bunun üzerine Piri Paşa, maksadını şu şekilde açıklamıştır:



¹³ Bu gemilerin söz konusu tersanelerde yapıldığı ve ihtiyacı olan çivi ve benzeri inşa malzemelerinin miktarı hakkında geniş bilgi BOA, *Müteferrik Defterler*, nr. 36806, s. 576-84'de bulunmaktadır.

¹⁴ Yangında 2 milyon akçe ve altmış bin filorilik zarar olduğu ve bu yüzden Iskender Paşa'nın idam edildiği Venedik elçi raporlarında belirtilmektedir (Marino Sanuto, *I Diarii*, XXI, 160-161, 238).

¹⁵ Nitekim Venedik baylosu Nicolò Justinian'ın 8 Ocak 1516'da İstanbul'dan gönderdiği mektupta Padişahın Memlûkler üzerine yürümek üzere hazırlattığı donanma için büyük rakamlar söyleneceği de gerçekte 40 kadirgaya sahip olduğunu ve donanmada firkatelerin de bulunduğunu yazıyordu (Marino Sanuto, *I Diarii*, XXI, 505).

¹⁶ Marino Sanuto, *I Diarii*, XXII, 204. Bu yangına temas eden bir kayıt için bkz. N. Vatin, *Rodos Şovalyeleri ve Osmanlılar, Doğu Akdeniz'de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık*, (çev. T. Altınova), İstanbul 2004, s. 307.

¹⁷ Bu sırada Piri Paşa'dan veziriazam olarak bahsedilmesine rağmen onun bu göreve Ocak 1518'de Mısır seferi dönüş yolunda getirildiği bilinmektedir.

Benim sa'yim beşyüz pâre gemi ve tershânenin sefâyin-i âşirini yapmadan maksûd-ı pâdişâhî hâsıl olmakdır. Ya'ni ki nice yüz pâre kılâ'ın miftâhları ile üçer yıllık harâcları atebe-i ulyânıza vusûl bulup tershâneler ihrâcâtı ma'nen yine anların kiselerinden olmakdır. Zirâ beşyüz pâre gemiler tedârükü buyurulur, vüzerâ kulları ile münâsib mahalleri tedârüküne karşıya geçilür, ayına varmadan ahvâl Galata küffârî lisânından dîb-i Frengistan'a i'lâm kılınur. Felâ-cerem gemiler ve tershâneleri yapıdırmadan irsâl-i harâc ile mütâba'at etmeleri evlâ fıkır olunur. Yoksa yapacağımız nihâyet kırk-elli pâre tershâne ve kadırgadır. Murâd hemân def'aten beşyüz pâre sefâyin emr olunmasıdır¹⁸.

Bu görüşmeden bir gün sonra Divan'da konunun görüşülmesi ve alınan karar üzerine vezirler, a'yân, ağalar, defterdarlar hep beraber Haliç kıyılarına gelerek inceleme yaptılar. O zamana kadar sadece bir köşede kurulan tersane dışında bölge tamamen mezarlıktı. Deniz kenarındaki mezarlıkların temizlenmesi ve bir tersane yapılacak şekilde buradaki birkaç yüz kabirde bulunan kemiklerin toplanması ve yer yer açılan uzunlamasına büyük mezarlara gömülmesi, başlarına birer işaret konulması emredildi. Piri Paşa'nın 500 tersane ve her tersanede bir gemi inşa edilmesi teklifinden maksadı, İstanbul'da bulunan yabancı elçi ve temsilcilerin bu girişimi duyarak kendi krallarına bilgi vermelerini ve böylece en kısa zamanda bu devletlerin bağılıklarını bildirmek üzere elçi ve haraç göndereceklerini tahmin etmesinden kaynaklanıyordu. Tersanede yapılması düşünülen asıl gemi sayısı 40-50 civarında kadırgadan ibaretti. Celalzâde'nin anlattıklarını nakleden Âli, gerçekten tersane inşaatının başlamasından bir kaç ay sonra Fransa, Venedik, Kıbrıs, Dubrovnik ve benzeri pek çok ülkeden üçer yıllık haraç geldiğini belirtmektedir. Âli, ayrıca 200 gemilik tersanenin ancak Kanuni Sultan Süleyman devrinde tamamlandığını yazmaktadır¹⁹.

Hoca Sadeddin Efendi'nin verdiği bilgiye göre ise Yavuz Sultan Selim, gemilerin tamir edilebilecekleri bir yer yapılmasını emredince, bina ustaları ve marangozlar bir araya gelerek Galata önünden Balat'ın karşı hizasına kadar olan yerde tersaneler yaptılar. Bu tersane gözlerinin yapımında her biri için elli bin Osmanlı altını harcanmıştı²⁰. Solakzâde ise, tersanenin 1515 yılında Galata'dan Hasköy'e kadar olan bölgede 160 göz olarak yapıldığını, her tersane gözü için 50.000 altın harcandığını ve Yeni Divanhane'nin de o sırada inşa edildiğini yazmaktadır²¹. Muhtemelen Osmanlı kaynakları Sultan I. Selim'in ilk yıllarındaki bu tersane inşası faaliyetlerini tam olarak tespit etmemiş görünmektedir. Tersane inşası hakkındaki bilgilerle Rodos seferi için yapılan hazırlıklar kısmen birbirine karıştırılmıştır. Bütün bu faaliyetler göstermektedir ki, Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılışına kadar Galata surlarından Hasköy'e kadar olan yerde, donanmanın hazırlanış ve idâri merkez üssü görevini yürütecek olan Galata (Haliç, İstanbul) tersanesi kurulmuş oldu. Ayrıca vurgulamakta yarar vardır ki Tersâne-i Âmire'nin imarı ve gelişmesinde Güzelce Kasım Paşa, Barbaros Hayreddin Paşa ve Sokullu Mehmed Paşa gibi kaptanıderyâların önemli rolleri olmuştur.

Mısır Seferi Sırasında Osmanlı Donanması

Yavuz Sultan Selim, Mısır seferine çıkmak maksadıyla Edirne'den ayrıldığında yolda iken 17 Nisan 1516'da (14 Rebî'ülevvel 922) kaptanıderya Sinan Bey'i İstanbul muhafazasıyla görevlendirmiş, Çingene beyi Hüsrev Bey'i de İzmit'e göndererek gemi inşa ettirmesini buyurmuştu²². 26 Nisan 1516'da (23 Rebî'ülevvel 922) ise bu defa Acemi Kasım Bey Kemer'de gemi inşa etmek üzere gönderildi ve aynı gün kapudanlık görevine getirilen Cafer Ağa, hemen ertesi gün donanma hazırlığına başlamakla görevlendirildi²³.

¹⁸ Gelibolulu Mustafa Âli, *Kitabü't-tarih-i kühü'l-ahbâr*, Kayseri Raşid Efendi Kütüphanesindeki 901 ve 920 No. lu nüshalara göre, (haz. Ahmet Uğur vd.), Kayseri 1997, I/2. vr. 234b-235b, s. 1120-1124. *Kühü'l-ahbâr*'in diğer bir nüshasında (İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, Nadir Eserler Kitaplığı, TY. 5959, vr. 184b-185b) ise bazı küçük farklarla aynı bilgi yer almaktadır. Bu bilgileri Hammer, *Devlet-i Osmâniye Tarihi* (terc. M. Atâ, İstanbul 1330, IV, 151-152)'nde özet olarak vermiştir. Tersanenin genişletilmesi hakkındaki bilgiler kronolojik olarak Çaldıran sonrası olaylar arasında anlatılmasına rağmen Âli'de Piri Paşa'nın veziriazam olduğunun belirtilmesi bir çelişki teşkil etmektedir. Bu sırada Piri Paşa sadrazam olduğuna göre ve sadarete getirilmesi Mısır seferinden dönüş yolunda İstanbul'dan Şam'a çağırılarak 25 Ocak 1518'de (13 Muharrem 924) gerçekleştiğine ("Haydar Çelebi Ruznâmesi", *Münşeâtü's-selâtin*, İstanbul 1274, I, 495) göre bu görüşmenin daha sonra yapılmış olması gerekir.

¹⁹ *Kühü'l-ahbâr*, I/2, vr. 235a-b, s. 1120-1124. Tersane inşası için oluşturulan bu uzun mezarların kendi zamanında da bulunduğunu yazan Âli, bunun sebebini bilmeyenlerin "zamân-ı evveldeki ümemdir ve anların makbereleridir ki âdetleri böyle imiş" dediklerini belirtmektedir.

²⁰ Hoca Sadeddin, *Tâcü't-tevârih*, II, İstanbul 1280, s. 299.

²¹ Solakzâde, *Târih*, İstanbul 1297, s. 377.

²² *Haydar Çelebi Ruznâmesi*, I, 476.

²³ *Haydar Çelebi Ruznâmesi*, I, 477. Cafer Ağa hakkında bkz. Bostan, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid", s. 58.

Sultan I. Selim ordusuyla Şam'da iken 12 Aralık 1516'da (17 Zilka'de 922) henüz Şam'dan hareket etmeden önce, İstanbul'dan bir ulak gelerek gemilerin yapımının tamamlandığını bildirdi²⁴. Söz konusu bu gemiler, muhtemelen Piri Paşa ile yaptıkları görüşmeler sonunda tersanede girişilen tersane kızakları ile gemi inşa faaliyetlerinin sonucu idi. Bunun üzerine padişah, İstanbul muhafazasında bıraktığı Piri Paşa'ya bir ferman göndererek donanmayı hazırlatmasını ve kapudan Cafer Ağa ve diğer beylerle birlikte İskenderiye'ye yollamasını istemişti²⁵. Ancak bu sırada İstanbul'da kış mevsiminin şiddetli geçmesi ve Haliç'in defalarca donması yüzünden donanma hareket edememişti²⁶. Cafer Kapudan'ın sadrazam Yunus Paşa'ya gönderdiği bir rapora göre, Galata'da (Haliç) 20 mavna, 42 kadirga, dokuz kayık, altı top gemisi ve beş at gemisi olmak üzere 82 gemi, Gelibolu'da ise on mavna, sekiz kayık ve altı at gemisi olmak üzere 24 gemi hazırlanmıştı. Toplam 106 gemiden oluşan bu Osmanlı donanması ayrıca ordunun ihtiyacı olan yiyecek ve giyecek maddeleri yüklenmiş olarak Cafer Kapudan'ın emrinde 26 Mart 1517 (3 Rebî'ülevvel 923) Perşembe günü Mısır'a doğru yola çıktı²⁷. Donanma 13 Nisan 1517'de Sakız'a geldiğinde Cafer Bey, Rodos Şövalyeleri üstadiazamına bir mektup göndererek korsanları himaye etmemesi konusunda uyarıda bulunmuş ve tehdit etmişti²⁸.

Bu sırada Mısır'ın fethedildiği haberleri geldi. Cafer Kapudan 26 Mayıs 1517'de (5 Cemâziyelevvel) donanmayla birlikte İskenderiye'ye ve ertesi gün Nil yoluyla Kahire'ye gelerek Sultan I. Selim tarafından kabul edildi. Donanmayı teftiş maksadıyla 28 Mayıs'ta (7 Cemâziyelevvel) İskenderiye'ye doğru yola çıkan padişah, 2 Haziran'da (12 Cemâziyelevvel) şehre vardı ve donanmada bulunan Bursa beyi Koçi Bey gelerek padişahın elini öptü. Ertesi günü kuşluk vakti atına binmiş vaziyette sahile inen I. Selim, bütün donanmayı inceleyerek barçaları özel bir ilgiyle seyretti. Bazı gemilerde bulunan uzun topları bizzat gemilere girerek inceledi. Bu sırada kaleden ve gemilerden top atılarak şenlik yapıyordu. Padişah tekrar Kahire'ye döndükten sonra 29 Haziran'da (9 Cemâziyelâhır) Cafer Bey'in de katıldığı Divan'da donanmanın İstanbul'a dönmesi emrini verdi. Bunun üzerine Osmanlı donanması, 15 Temmuz'da (25 Cemâziyelâhır) İskenderiye'den hareket etti. 31 Ağustos 1517'de Rodos'a uğrayan Osmanlı donanmasından karaya çıkan bir elçi Rodos Üstad-ı âzamına Padişah'ın aradaki barışın sürdürülmesini isteyen bir mektup getirmişti. Şövalyelerin lideri buna olumlu cevap vermek üzere kendi elçisini Osmanlı Sarayına gönderdi²⁹. Yavuz Sultan Selim, daha önce Rodos Şövalyeleriyle Memlükler arasında yapılan anlaşmayı yenileyerek İskenderiye-İstanbul arasındaki ticaret yolunun güvenliğini geçici olarak sağlamış oldu. Bu sayede Rodos üzerindeki kendi planının hazırlıklarını tamamlamak için bir müddet daha zaman



Azâk Kapudânı Mehmed Bey'in Gürcistan Seferine Gidişi (Âsâfi, Şecaatnâme, I.Ü. Nadir Eserler Ktp. TY. 6043).

²⁴ Bu sırada Engürüs ile de antlaşma yapılmıştı (*Haydar Çelebi Ruznâmesi*, I, 482).

²⁵ Hoca Sadeddin, *Tâcü't-tevârih*, II, 373.

²⁶ Ş. Tekindağ, "Haliç Tersanesinde İnşa Edilen İlk Osmanlı Donanması ve Cafer Kapudan'ın Arızası", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, II/7 (1968), s. 68. 18 Kasım 1516'da (22 Şevval 922) padişahın Şam'da bulunduğu sırada kar yağdığı konusunda bkz. *Haydar Çelebi Ruznâmesi*, I, 481.

²⁷ Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSMA), E. 6608'de bulunan Cafer Kapudan'ın bu arızası için bkz. Tekindağ, Cafer Kapudan'ın Arızası, s. 66-70 ve daha kapsamlı bir neşir için bkz. J. L. Bacqué-Grammont, "Soutien Logistique et Présence Navale Ottomane en Méditerranée en 1517", *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, Les Ottomans en Méditerranée, 7-34.

²⁸ Marino Sanuto, *I Diarii*, XXIV, 437, 440-441. Ayrıca bkz. A. M. Lázaro, "Novas do turco sam viindas per vya de Rodos", *Alquemas notas sobre a circulação no princípio do século XVI*, *As Ordens Militares e as Ordens Cavaloria na Construção do Mundo Occidental*, Lisbon 2006, s. 383-411.

²⁹ Vatin, *Rodos Şövalyeleri*, s. 272-273.

kazandı. Ancak iki sene süre ile imzalanan bu antlaşmanın yenilenmesi için 1519 baharında arka arkaya üç Osmanlı elçisinin yeniden Rodos'a gittiği ve güvenlik sağlamak ve korsanlık hareketlerini önlemek üzere tekliflerde bulunduğu dikkat çekmektedir³⁰.

Güçlü bir donanma kurulması ve bunun için gerekli tersane hazırlıkları yapılması gerekiyordu. Yavuz Sultan Selim, Suriye ve Mısır gibi önemli Doğu Akdeniz limanlarını ele geçirdikten sonra dikkatini denizlere çevirdi. Bu limanları Osmanlı İmparatorluğuna bağlayan deniz yolu üzerindeki Rodos adasının fethi kaçınılmazdı. Çünkü Rodos'u elinde bulunduran Saint-Jean L'Hospitalier şövalyelerinin buradan geçen ticaret gemilerine vermeleri muhtemel zararın önlenmesi ve mukaddes topraklara deniz yolu ile gideceklerin can güvenliklerinin sağlanması gerekiyordu. Ayrıca Anadolu'nun Akdeniz'deki kıyı güvenliği de yeniden önem kazanmıştı ve belki de yeni bir donanma hazırlığı için Kahire'de kaptanıderya Cafer Bey'e hazırlık yapılması emri verilmişti.

Yavuz Sultan Selim'in, ünlü bilgini (sonraları şeyhülislâm) Kemal Paşazâde'ye tersaneyi genişletme fikrini ve bahriye ile ilgili görüşlerini açıklaması da muhtemelen bu sıradadır. Lütfi Paşa'nın verdiği bilgiye göre Sultan, "*Tersaneyi üç yüz aded yaptırmak isterim. Tâ Galata Hisarından Kağıdhâne'ye dek olmak gerek diye buyurmuş. İnşâallahu Teâlâ niyyetim feth-i Efrencedir*" demişti. Buna karşılık Kemal Paşazâde ise, "*Şevketlü Padişâhım, siz bir şehirde mukimsiz ki anın velînimeti bahirdir ve bahir emîn olmayınca gemi gelmez ve gemi gelmeyince İslambol ma'mûr olmaz*"³¹ diye cevap vermek suretiyle padişahı donanma kurmaya ve denizlere hükmetmeye teşvik etmiştir.

Deniz güvenliğinin ve hâkimiyetinin önemini gören Yavuz, saltanatının son yıllarını korsan yatağı haline gelmiş olan Rodos'u ele geçirmek maksadıyla büyük bir donanmanın hazırlıkları içinde geçirdi. O kadar ki, Aralık 1518'de bölgeden gelen raporlarda Osmanlı kaynaklarında adı Santarlıoğlu olarak geçen Rodos'un ünlü korsanı Nicola Centurione ile Venedik'e bağlı İşkatos, İskiri ve Anabolu korsanlarının yirmi iki korsan gemileriyle verdikleri zararlar had safhaya ulaşmıştı³².

Başta padişah olmak üzere bütün vezirler Rodos seferinin hazırlıklarını müzakere etmiş, ancak padişah bu konuda etrafına hiçbir açıklamada bulunmamıştı. Buna en yakından şahit olan birisi olarak Hoca Sadeddin Efendi'nin babası tersanedeki gemi inşa faaliyetleri ile ilgili önemli bir anekdot anlatmıştır. Sultan Selim, bir Eyüp ziyareti sırasında Haliç'te kaptanıderya Cafer Bey'in yeni inşa edilmiş kadirgasının kendilerine doğru gelmekte olduğunu görünce daha henüz sefer kesinlik kazanmadığı için buna çok kızmış ve "*bu kadirgayı kimin emri ile deryâya saldılar ve henüz sefer mukarrer olmamış iken rahîl kösünü kimin izn ü ma'rifetiyle çaldılar*" diyerek Cafer Ağa'nın öldürülmesini emretmişti. Nihayet Piri Paşa'nın araya girerek kadirganın deneme amaçlı denize indirildiğini belirtmesi ile padişah kararından vazgeçirilmişti. Ancak Sultan Selim, kale fethetmek için çok fazla baruta ihtiyaç olduğunu öne sürerek kuşatmaya yetecek kaç aylık barut olduğunu, yeterli mühimmat ve zahire olup olmadığını sorunca vezirler barut konusunda tatmin edici bir cevap verememişlerdi. Sadece dört aylık barutun olduğu anlaşıncı sultan, vezirlere Fatih devrindeki başarısız kalan kuşatmayı hatırlatarak yeniden bir mahcubiyet yaşamak istemediğini söylemiş ve bu kuşatmadan vazgeçmişti³³. Bu sebeple Rodos'un fethi 1522'de Kanunî Sultan Süleyman tarafından daha büyük hazırlıklar yapılarak gerçekleştirilmiştir.

Yavuz Sultan Selim'in son senelerinde İstanbul'da donanmanın yeni üssü kurulurken donanmanın Gelibolu'daki üssünde de hareketlilik devam ediyordu. 1518'de donanma ve tersanenin durumunda gözle görülür bir değişme fark edilmektedir. Gelibolu'daki kadirga azap ve reisleri cemaatinde 93 bölük yani donanmada bu sayıda kadirga bulunduğu ancak mürettebat sayısında 1475'teki mevcuda göre önemli bir azalma olduğu tespit edilmektedir. Çünkü Yavuz Sultan Selim'in büyük gayretleriyle yeniden kurulan

³⁰ Vatin, *Rodos Şövalyeleri*, s. 272.

³¹ "Lütfi Paşa Âsâfîmesi", yay.

Mübahat S. Kütükoğlu, Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan, İstanbul 1991, s. 88-89.

³² Vatin, *Rodos Şövalyeleri*, s. 434-447.

³³ Hoca Sadeddin, *Tâcü't-tevârîh*, II, 388-390.

İstanbul tersanesi artık imparatorluk tersanesi halini almış ve denizlerin merkez üssü Gelibolu'dan İstanbul'daki Galata tersanesine taşınmıştı. Bu dönemde Gelibolu'daki tersanede, gemi inşa ve tamirinde çalışanlar meremmetçi, kalafatçı, üstüpücü, mahzenci ve makaracı gibi sanatkârlar ile kürekçi, topçu, cebeci ve kumbaracı gibi askeri personelden oluşuyordu. Bu durumda donanma mevcudu 642, tersane halkı 74 kişi olmak üzere toplam 716 kişi bulunuyordu³⁴. Gelibolu'daki donanmada iki Katalanlı kadirga reisinin bulunması Osmanlıların Endülüs'ten getirdiği denizcilerin de Osmanlı donanmasında görev aldığı göstermektedir³⁵.

Kanunî ve oğlu II. Selim devirlerinde gelişmesini sürdüren Tersâne-i Âmire, Barbaros Hayreddin Paşa ve onun yetiştirdiği ünlü denizciler zamanında Akdeniz'de Osmanlı hâkimiyetini sağlayan donanmanın merkez üssü olarak görev yaptı. Bu dönemde Azapkapısı'ndan Hasköy'e kadar uzanan tersanenin müstemilâtı arasında gemi inşa ve tamirlerinin yapıldığı, sayıları 200 civarında olan gözler, çeşitli mühimmat depoları, imalat kârhâneleri (atölyeleri), idare binaları, cami, zindan, hamam ve çeşmeler yer almaktaydı³⁶. Bu özellikleri ile İstanbul Tersanesi, XVI. yüzyılda dünyanın en ünlü bir tersanesi haline geldi ve bir benzeri sadece Venedik'te bulunuyordu³⁷.

Bu dönemde denizcilik teşkilatının her bakımdan gözden geçirildiği, karadaki eyaletlerle paralel olarak denizcilikte de hem tersane ve hem de donanma yapılanmasının giderek daha organize ve gelişmiş konuma getirildiği tespit edilmektedir. Nitekim kendisi de Gelibolu sancakbeyi/kaptanıderya olarak görev yapan ve daha sonra olan Lütü Paşa'nın uygulamaları da önem taşımaktadır. Lütü Paşa'ya göre veziriazamlar bir kapudan tayin edeceği zaman ihtiyar, korsan, fırtınalar atlatmış, denizlerde tecrübe kazanmış ve tedbirli kimselerden seçilmesini tavsiye eder. Hatta kaptanıderyaların vazifesinin denizde zahire gemilerini korumak ve levent firkatelerine dikkat etmek olduğuna temas ederek aksi takdirde kapudanlık yapamayacağını anlatır. Sadrazamın ihtiyar reislerle iltifat etmesini ve haftada bir tersaneye giderek onları ziyaret etmesini öğüt verir. Donanmanın sefere giderken hangi amaçla yola çıktığını dikkate almasını eğer bir kale kuşatılacaksa 200 kadirga, 20 mavna ve 5-6 barça hazır bulundurulması gerektiğini belirtir³⁸.

Tersâne-i Âmire'de İlk Gemi İnşa Faaliyetleri

Tersane faaliyetlerinin Gelibolu'dan İstanbul'a intikaliyle merkezî üs haline gelen Galata tersanesinin gelişmesini ve bünyesindeki gemi inşa faaliyetlerinin inkişafını tespit edebilmek, bu müesseseye ait mevcut muhasebe defterleriyle mümkün olmaktadır. Bu defterlerden tespit edilebilen ilki, 1527-28 (933-34) senesine ait olup, Galata Tersanesinin masraflarına harcanmak üzere tahsis edilen senelik gelirin 1.662.377 akçe olduğu görülmektedir.

Galata tersanesinde yapılan masraflar; gemi inşasında ve diğer tersane halkından olan kalafatçı, necar, paru-tıraş, makaracı, kumbaracı, haddad, üstübücü ve meremmetçi gibi sanatkârlara ödenen "mevâcibat", gemi inşasında kullanılmak üzere satın alınan malzemelere harcanan "mübâyâât", nakliye ve inşaat sırasında çalıştırılan sanatkârlara verilen "icârât" kalemlerinden ibaretti. 1527-31 (933-37) yılları arasında Tersane Halkının mevcudu 84-89 kişi olarak değişiyordu.

Muhasebe defterlerinden anlaşıldığına göre, 1527-31 yılları arasında İstanbul Tersanesinde her sene gemi inşa faaliyetleri devam etmiştir. Bu dönemde en fazla gemi 1530 senesinde inşa edilmiştir. 24 kadirga yeniden yapılmış, 8 kadirga da tamir edilmiştir. Bu süre zarfında inşa edilen kadirga sayısı 44, onarılan ise 32 tanedir. 1527-1530 arasında ise, her sene sadece birer taş gemisi inşa edilmiş, mevcutları 10-12 olan top gemilerinin tamiri de düzenli olarak yapılmıştır. Ancak, baştardalarda yeniden inşa görülmediği gibi 1527-28'de tamir edilenler de sekiz tanedir.

³⁴ Bostan, "Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciligi*, İstanbul 2006, s. 41.

³⁵ Bkz. bu makalenin Ek'i.

³⁶ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 8-9.

³⁷ Ruggiero Romano, "Economic Aspects of the Construction of Warships in the Sixteenth Century", *Crises and Change in the Venetian Economy in the 16th and 17th Centuries*, (ed. B. Pullan), London 1968, s. 59-87.

³⁸ Lütü Paşa, *Âsafnâme*, s. 90.



Tersâne-i Âmire, (Piri Reis, Kitâb-ı Bahriye, Köprülü, II-171).

³⁹ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 3-14. Ayrıca bkz. Murat Çizakça, "Ottomans and The Mediterranean: An Analysis of the Ottoman Shipbuilding Industry as Reflected by the Arsenal Registers of Istanbul 1529-1650", *Le Genti del Mare Mediterraneo*, (ed. R. Ragosta), Napoli 1981.

⁴⁰ Donanmada kullanılan gemi çeşitleri ve inşa edilen gemi sayısı hakkında geniş bilgi için bkz. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 83-101.

⁴¹ *Kitâb-ı Bahriye*'nin, TSMK, Revan, nr. 1633, vr. 434a ile Köprülü Kütüphanesi, II/171, vr. 428a'daki İstanbul çizimleri için bkz. Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 50-51.

⁴² Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, I, 417.

⁴³ Tersane Emîni Hasan Çelebi ile Kâtip Nasuh'un masraf defteri: BDA, *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, nr. 55, vr. 384b-385a.

⁴⁴ Müller-Wiener, *Geschichte des Tersâne-i Âmire*, s. 256; Colin H. Imber, "The Navy of Süleyman The Magnificent", *Archivum Ottomanicum*, VI (1980), s. 239-240.

⁴⁵ Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 198, dipnot 40.

Yaklaşık altmış sene sonra ise inşa ve tamir olunan gemi sayılarında farklılıklar meydana gelmiştir. 1585'de yapılan ve onarılan baştarda sayısı 23, kadirga sayısı ise 37'dir. Bu sene içinde her zamanki gibi nakliyyede kullanılan mavnâ, karamürsel, taş ve at gemileri de tamir edilmişlerdir.

Gemi inşasında çalışan sanatkârlar ise kalafatçı, marangoz, kürek yapıcı, makaracı, kumbaracı, demirci, üstüpücü ve tamircilerin oluşuyordu. 1530 senesinde tersanede kadrolu olarak çalışan sanatkârların sayısı 89 idi. Ancak ihtiyaç olan ustalar İmparatorluğun özellikle kıyı bölgelerinden para ile tutularak İstanbul'a getirtiliyorlar ve tersanede çalıştırılıyorlardı³⁹.

Bu tersanede klasik dönemde kürekle ve yelkenle hareket eden savaş gemileri inşa edildi. Bunlar arasında kadirga, baştarda, firkate, kalyata ve mavnâ gibi kürekli gemiler, kalyon, burtun, barça ve ağribar gibi yelkenli gemiler bulunmaktaydı. Bir örnek ve fikir vermek üzere XVII. yüzyılda İstanbul Tersanesinde 1200 civarında geminin inşa ve tamir edildiğini belirtmek mümkündür. Tabii olarak sefer senelerinde tersanede gemi inşasının arttığı görülmektedir. XVII. yüzyılın sonlarına doğru kadirga inşasının adeta durduğu ve kadirgaların yerini kalyonlara terk ettiği görülmektedir⁴⁰.

Tersâne-i Âmire ve Müştemilatı

İstanbul Tersanesinin XVI. yüzyılda yeniden imarı ve gelişmesi kapudan paşalık makamının kuruluşundan sonra başlamış, bu hususta Güzelce Kasım Paşa'nın hizmeti büyük olmuştur. XVI. yüzyılın ortalarında ve sonlarına ait Piri Reis'in *Kitâb-ı Bahriye* nüshalarında bulunan iki İstanbul haritasında, Azap karpısı'ndan Hasköy'e kadar uzanan Galata Tersanesinin müştemilatı arasında Haliç'in doğu kıyısından itibaren Meyyit iskelesi, Eski divanhane, küreklik, divanhane, mahzen, tersaneler ve Tersane bahçesi yer almıştır⁴¹. Kanunî Sultan Süleyman devrinde Tersane binaları arasında Baruthane Kulesi, yetmiş kapudan mahzeni, kürekخانه, yedi kurşunlu mahzen, yeni divanhane, Sanbola zindanı, Cirit Meydanı kasrı, Şah-kulu kapısı ve Meyyit iskelesi kapısının bulunduğunu Evliya Çelebi zikretmektedir⁴².

İnebahtı mağlubiyetinden (1571) sonra donanmanın güçlendirilmesi için derhal başlanan teşebbüsler arasında Tersane-i Âmire'ye yapılan ilaveler de vardır. Bu senede daha fazla gemi yapabilmek maksadıyla Tersane-i Âmire yakınındaki Has Bahçe'den bir miktar yer ayrılarak gemi inşasına müsait sekiz kemerli sekiz tersane gözü inşa edildi.

Tersanede hicrî 946 yılında (1539-40) çıkan bir yangında bazı kısımlarla birlikte zindanın da tahrip olduğu, bunun üzerine gemi inşa tezgâhlarının yeniden tamir edildiği bilinmektedir. Nitekim Mart 1540'ta tersanede kullanılan çeşitli inşaat malzemeleri için 56.000 akçe masraf yapılmıştır⁴³. Daha önce tersane bölgesinin etrafında yer yer duvarlar bulunmakla beraber, çoğu kısmı tahta çitlerle çevrilmişti. 1547'de, Kaptanıderya Sokullu Mehmed Paşa, kadirgaların malzemelerini muhafaza etmek maksadıyla her gözün arkasına bir mahzen yaptırmış, tersanenin çevresini, içi sadece denizden görülebilen bir duvarla çevirtmişti⁴⁴. İstanbul'da tersanenin bu tahkimatından bir süre önce benzer çalışmaların Venedik tersanesinde de yapıldığı anlaşılmaktadır. 1539'dan sonra büyük bir kapı ve yeni duvarlar inşa edilen Venedik tersanesinin yakınındaki binaların penceresini kapatacak şekilde duvarlar örülmüştü⁴⁵.

Tersaneler (Gözler)

Gemi inşa etmek ve seferden dönen gemilerin kış mevsiminde muhafazasını sağlamak üzere üstleri kızaklardan meydana gelen gözler için XVII. yüzyılın ortalarına kadar tersane tabiri kullanılıyordu. Nitekim *Kitâb-ı Bahriye*'deki planda, tersane gözleri kastedilerek “tersaneler” denildiği gibi, Tersâne-i Âmire'ye ait muhasebe defterlerinin tamirle alakalı kısımlarında da aynı ifadeler yer almaktadır.

Rodos'un fethi tarihi olan 1522'de Galata tersanesinde 114, 1534'te 92, 1557'de 123, 1655'te 120, 1668'de 137 ve 1684'te 110 göz (gemi inşa tezgâhı) bulunduğu anlaşılmaktadır. 1573'te İstanbul'a gelen Fresne-Canaye, bu sırada tersanede yaklaşık 200 gemi inşa tezgâhı yani göz bulunduğunu belirtmektedir⁴⁶.

Tersane gözlerinin inşaatında tuğla, kiremit ve kurşun kullanılıyordu. Yine bu gözlerde en çok tamir edilen yerler, gemilerin üzerine alındıkları kızaklar ile gemileri denize kızığa çekmek için kullanılan ve felenk denilen yuvarlak ağaç kütüklerdi.

Mahzenler

Tersane-i Âmire'de önceleri bir mahzen mevcut iken, XVI. yüzyılın sonlarında “mahzen-i sürb” (kurşunlu mahzen) ve “anbar-ı çüb” (kereste deposu) olmak üzere ikiye çıkarılmıştı. Gemi ve tersane levâzımâtının muhafaza edildiği mahzen-i sürbdeki eşyalar arasında çeşitli demirler, çiviler, bakır kaplar, kurşun levhalar, kendir ve halatlar, variller, yelken, tente, lenger, top, fanus ve kâğıt gibi malzemeler vardı. 1626 senesinde Çatalcalı Hasan Paşa'nın kaptanıderyalığı sırasında (1626-1630) bir mahzen-i sürb inşa edilmişti. Mahzen-i çüb ise gemi inşası için lüzumlu kerestenin muhafaza edildiği yer idi.

Mahzenlerdeki mühimmat, Tersane-i Amire Emmini değişikliklerinde yeni emin tarafından sayılarak teslim alınır, mahzen katibince tutulan defter ise, Baş Muhasebe Kalemine kaydedilirdi. Tersane Emmini ve kâtipler mahzendeki malzemenin korunmasından birinci derecede sorumlu idiler. Zira tersanede zaman zaman çıkan yangınlar büyük hasara sebebiyet veriyordu.

Kârhaneler (Atölyeler)

Tersâne-i Âmire'de çeşitli sanat kollarına ait kârhaneler vardı. Kalafatçılar, haddadlar, üstüpcüler, makaracılar, zevrakçılar ve erre-keşlere ait kârhaneler bunlar arasındaydı. Yapılan bazı tamirlerden kârhanelerin büyüklükleri konusunda fikir edinmek mümkündür.

Odalar

Tersane'de Kapudan Paşa, Tersane Kethudası, Tersane Emmini, Tersane Ağası, Kurşunlu Mahzen Kâtibi ve benzeri zevatın odaları bulunmaktaydı. Kapudan Paşa'nın odası Divanhane'de, Tersane Kethudasının ise, bir odası eski divanhanede, diğer küçük bir odası da eski divanhane yakınındaki tersane gözlerinden birinin yanında idi. Bu odalarda kullanılan eşyalardan bazıları keçe, kaliçe, kadife, yasdık, leğen, ibrik, güğüm, sini, pamuk, sofra, peşkir, makrama, peştemal, boğası vs. idi.

Divanhane

Tersâne-i Âmire'de idari hizmetlerin görüldüğü Kapudan Paşa, Tersane Kethudası gibi zevatın odalarının bulunduğu divanhane, ilk olarak Fatih Sultan Mehmed tarafından yaptırılmış, Yavuz Sultan Selim devrinde tersane genişletilirken bir de yeni divanhane ilave edilmişti. XVI. yüzyılda Tersane-i Âmire'de biri eski olmak üzere iki divanhane mevcuttu. XVII. yüzyılda inşa edilen Yeni divanhanede Kapudan Paşa'nın odası, eski divanhanede ise Tersane Kethudası'nın odası bulunuyordu.

⁴⁶ Philippe du Fresne-Canaye, *Fresne-Canaye Seyahatnamesi 1573*, (çev. T. Tunçdoğan), İstanbul 2009, s. 74.

Zindan

Esir ve mücrimlerin (suçluların) konulduğu, forsa ve sanbola zindanı da denilen Tersana zindanı, XVI. yüzyılda üç bölümden meydana gelmekte idi. Birinci bölümde gemi inşasında çalıştırılan sanat-kârlar, ikinci bölümde hiçbir sanatı olmayan ve donanmada kürek çekmeğe mecbur olanlar kalıyor, üçüncü bölüm ise hastahane olarak kullanılıyordu. Etrafı yüksek duvarlarla çevrili olan ve dışardan sadece içindeki binaların çatıları görünen zindanın duvarlarında pencere olmayıp, ışığı tepede bırakılan camlardan alıyordu. XVI. yüzyılda 300 azap zindan için nöbetçi tayin edilmişti. Zindan ile birlikte mescit, fırın, mutfak, hamam ve çeşme bulunuyordu.

Tersane Bahçesi

İlk defa Fatih Sultan Mehmed tarafından Hasköy’de imar ve iskan edilen Yavuz Sultan Selim devrinde, yakınındaki tersaneye izafetle Tersane Bahçesi, hükümdarların tenezzüh yeri olması hasebiyle de Has Bahçe diye anılan yerde kasırlar, hamamlar, birçok odalar, sofa, şadırvan, ahır ve benzeri binalar bulunmakta idi. Tersane Bahçesinin en meşhur sarayı olan Kasr-ı Hümayun I. Ahmed devrinde, Kaptanıderya Halil Paşa (1608-11, 1613-16) tarafından 1613’de inşa edilmişti. Osmanlı padişahları zaman zaman deniz yoluyla Tersane Bahçesine gider, ahırlarda bulunan atlara binerek Ok meydanına çıkarlar, cirit ve cevgan oynarlardı⁴⁷.

⁴⁷ Tersane içinde yer alan binalar hakkında geniş bilgi için bkz. Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 7-14.

EK: I

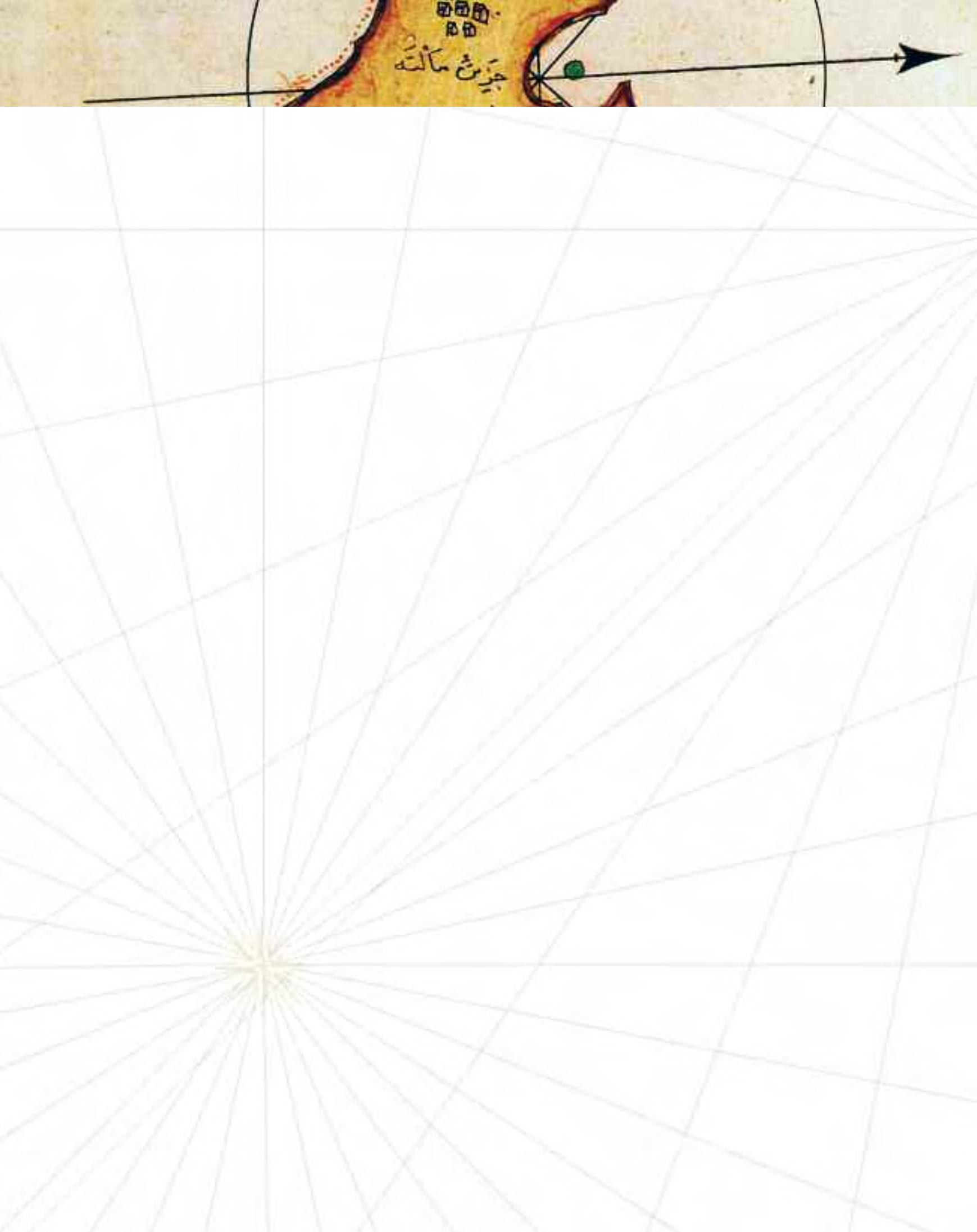
**Yavuz Sultan Selim Devrinde (Rebî'ülâhır 924/Nisan 1518)
Gelibolu'daki Osmanlı Donanmasında Görevli Osmanlı Denizcileri**

Kadırğa Reisleri**Cemâat-i Rüesâ ve Azebân-ı
Gelibolu**

Reis-i Kapudan Turgud Ata
Mustafa Kethüda
Ali Reis veled-i Mirân
Reis Bâli Dıraz
Reis Hacı İlyas
Reis Ahmed veled-i Papas
Reis Mustafa Kâtib
Reis Abdurrahman
Reis Kasım Kedelan
Reis Ramazan veled-i Yanağaç
Reis Süle veled-i Saru İlyas
Reis Mustafa veled-i Köse Durmuş
Reis Karaca Ahmed veled-i Abdullah
Reis Seyyid Ahmed sipah
Reis Bâli veled-i Durali
Reis Ali veled-i Arab Hoca
Reis Mustafa birader-i Ece
Reis Mustafa veled-i Hasan Bâli
Reis Mustafa veled-i Nasuh Reis
Reis Halil veled-i Azabcı
Reis Mehmed veled-i Yunus
Reis Hacı Mahmud veled-i Abdullah
Reis İbrahim veled-i Mustafa
Reis Ahmed veled-i İlyas
Reis Hacı Yunus
Reis Bâli veled-i Saltık
Reis Baba veled-i Ömer
Reis Mehmed veled-i İbrahim
Reis Ali Bıyıklı
Reis Hasan Bâli veled-i Mustafa
Reis Seydi Ahmed Kâtib
Reis Abdi sipah
Reis İsa Divane
Reis Süleyman Kedelan
Reis Murad veled-i Ramazan
Reis Receb veled-i Hızır
Reis Ali Oslavin
Reis İskender bin Paşalu
Reis Mehmed veled-i Eşref
Reis Hızır veled-i Selâtin
Reis Ahmed b. Hacı Mîr
Reis Murad veled-i Mehmed
Reis İlyas?
Reis Balı Mezid
Reis Ahmed Divâne
Reis Kasım veled-i Rasûl
Reis Mustafa Kuşköylü

Reis Yusuf Avlonalı
Reis Evren veled-i Hacı Ali
Reis Ali Ancinoslu
Reis İsmail Başcı
Reis Hamza veled-i
Abdullah, mu'tak-ı Kemal Reis
Reis Mehmed sipah
Reis Yahşi
Reis veled-i Uzgur
Reis Yunus Reis veled-i Seydi Ahmed
Reis İskender veled-i
Abdullah mu'tak-ı Davud Reis
Reis Ali Bolayırılı
Reis Hamza-i Sabunî
Reis Pîrî veled-i Yusuf Zâkir
Reis Şirmerd veled-i Abdullah
Reis Mehmed veled-i Abdurrahman
Reis Pir Ali veled-i Hacı Yunus
Reis Seydi veled-i İbrahim
Reis İsa veled-i Salman
Reis Hacı Nasuh b. Sadık Yusuf
Reis Ahmed Divâne Menteşelü
Reis Şaban-ı zerd veled-i Halil
Reis Dur Bâli
Reis Durmuş Kösec
Reis Karagöz veled-i Abdullah
Reis Abdülaziz
Reis Balaban veled-i Yusuf
Reis Mehmed veled-i Babalı
Reis Hüseyin veled-i Süle Reis
Reis Abdullah veled-i Abdullah
Reis Hasan Haddad
Reis Şaban veled-i Hamza
Reis Mustafa-i sipah Avlonalı
Reis Hüseyin veled-i Hüseyin
Reis Hüseyin veled-i Kâbil
Reis Mehmed Görücelü veled-i Lütüfî
Reis Hacı Hamza veled-i Veli
Reis Hüseyin veled-i İsmail Başcı
Reis Yusuf veled-i İnebeği
Reis Hacı Deve
Reis Hüseyin veled-i Hasan Reis
Reis Sefer Şah veled-i Hasan
Reis Hacı Bayram veled-i Kurt beyi
Reis Cafer
Reis Mahmud nalbend
Reis Mustafa Tabbak veled-i İbrahim
Reis Hacı Yusuf [veled-i] Ali Dıraz

(*Gelibolu Tahrir Defteri, BOA, TT. 75, s. 39-48*)





Rodos Adası'nın Fethinden 1540 tarihli Türk-Venedik Antlaşmasına

Mahmut ŞAKİROĞLU*

Rodos Adası'nın fethini uzun zamandan beri arzu eden Türkler, hazırlıklar ve müsait ortamın yaratılması üzerine 1522 senesinin Haziran ayında buranın fethine giriştiler. Uzun zamandan beri bu adaya sahip durumda olan Şövalyeler (evvelâ Kudüs'te Hospitalier, orada Rodos, sonra Malta Şövalyeleri olarak tanınan kuruluş, İslam kaynaklarında Daviye adı ile tanınır)¹, her zaman bir hücum bekledikleri için, savunma mekanizmalarını çok iyi ayakta tutmuşlardır.

Harekete geçen Osmanlı deniz ve kara ordusu 1522 senesinin haziran ayı sonunda gerekli önlemleri alıp, kuşatmayı başlatabilmiştir. Devrin ileri gelen denizcileri verilen görevleri zamanında yerine getirip, her türlü askeri disiplini sağlamışlar, adaya sahip bulunan Şövalyelerin karşı önlemleri hakkında yeterli bilgileri toplayan Türk haber alma teşkilatı da, ilk kuşatma hareketine başlayan askerlerin zarar görmesini engellemekteki faaliyetlerinde başarılı olmuştur. Türk donanmasının başında bulunan Kurdoğlu Muslihiddin Reis, basiretli tutumu sayesinde, ilk tedbirlerin başarılı geçmesini sağladı. Adanın en müsait yeri sayılan mahallerde, yani kaynaklarda Cem bahçesi ile Öküz Burnu diye geçen mevzilerde Osmanlı öncü kuvvetlerinin sayısı hakkında bir dizi rakamlar verilir. Devrin ilkel koşullarına rağmen, bütün gücünü bu ada kuşatmasına ayıran devlet ileri gelenleri, İstanbul'dan harekete geçerek, kuşatmaya bizzat katılmak isteyen, devrin padişahı Kanuni Sultan Süleyman'ı beklemeye başlamışlardır.

Sultan Süleyman, beraberinde idarî teşkilâtın ileri gelenleri ile beraber 16 Haziran günü İstanbul'dan yola çıktı. Onun bu sefere katılması devrin tarihçilerini, kültür adamlarını, ediplerini harekete geçirdi ve her bir aşamayı kaleme aldılar. Böylece Anadolu içinden geçen, askerî, ticarî, hac, haberleşme mahalleri üzerinde bilgi sahibi olmaktadır². İzmit körfezini kıyı kesiminden geçtikten sonra güney istikametine yönelen ordunun geçiş yolları konumuz dışında görünmesine rağmen, geçilen yol ve zaman bakımından anılmaya değerdir. 26 Temmuz gününe kadar geçen mühlet içinde, her bir konakta emirleri teslim alan birlikler, esas orduya katıldılar. Marmaris şehrine gelen ordu, temmuz ayının sonuna doğru Rodos'a çıktı ve esas çatışma başladı. Osmanlı devlet ileri gelenleri, tarihten gelen bir uygulamayı, bu vesile ile de tekrar edip, Şövalyelerin adayı sulh görüşmeleri sonunda, burasının harap edilmeden terk etmelerini istediler ise de kendilerine çok güvenen bu kuruluş mensupları, 1480 senesinde yapabildikleri bir savunma hareketini bir kere daha tekrar edebileceklerine kanaat getirip, geri çevirdiler. Esas ordunun 7 Temmuz günü Sandıklı denen mahalde konaklamakta iken, bir çavuş aracılığı ile getirilen haber, iki taraf arasında bir silahlı çatışmanın artık kaçınılmaz olduğuna işaret etti.

Ordusunun başında bulunan devrin padişahı Süleyman, 28 Temmuz günü, kıyıda hazır bekleyen gemiye binip, Marmaris'ten Rodos'a ulaştı, kara ordusu da kısa zaman içinde yerleştirilip kuşatma fiilen başlatıldı. Rodos şehrinin kalesi, bu mahallin idarecilerinin tutumuna göre çeşitli kulelere ayrılmış idi ve her birisine de "lisan/dil" denilirdi. Top yapımcılarını faaliyete geçirip, devrin ileri tekniğine göre

* Prof. Dr., Emekli Tarih Profesörü.

¹ Rodos Adası için çok sayıda eser kaleme alınmıştır. Türk tarihi açısından değerlendirme için M. Kiel, "Rodos", *Diyanet İslâm Ansiklopedisi* (DİA), XXXV, 155-158. burayı bir süre ellerinden bulunduran İtalyanlar da çok neşriyat yaptılar, Fumagolli, *Bibliografia Rodia*, Firenze 1928. Tanınmış Türkolog Ettore Rossi de bu meseleler üzerine çok sayıda araştırma yayınladı; Bkz. M. H. Şakiroğlu, "Ettore Rossi", *DİA*, XXXV, 174-175.

² Bu tarz kayıtlar devrin tarihçileri ve kültür adamları tarafından dikkatle yapılmış olup, muhtelif isimler sayesinde tanınır. Burada konu ettiğim belgeler; Feridun Bey, *Münşeatü's-Selâtin*, İstanbul 1858, c. I'de bulunur. Tabib Ramazan'ın *Risale-i el-Fethiyye er-Rodosiyye*, adlı eseri; N. Avcı'nın doktora tezidir (Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri 1993, ancak metni verir).

silahlar kurup, çok iyi hazırlık içinde oldular. Asker mevcudunu tam olarak saptamak olanaksızdır: Zira daimî bir orduyu böyle bir mahalde gereksinmeleri ile hazır tutmak çok zor olduğu için, geçici görev veya fedâilik yapmak için gelenler olabildi. Hangi devletin Rodoslular'a resmen yardım ettiğine dair kesin kayıt yoktur: Fransa ile Almanya daimî bir çatışma içinde oldukları, Venedik Cumhuriyeti 1521 senesinde yeni bir *ahidnâme* metni elde ettiği için diğer küçük İtalyan devletleri, büyük masraflara yol açacak bir yardımlaşma girişimine cesaret edemezlerdi. Papalık makamında bulunan VI. Adriano, kendisinden evvel seçilenlerin geleneğine uygun olarak Haçlı Seferi planlarını hazırlamakta olmakla beraber başarı sağlayamadı³; çünkü etrafındaki devletler değil yardım etmek, kendi aralarında silahlı mücadelelerden dolayı içine düştükleri dertleri ile meşgul idiler.

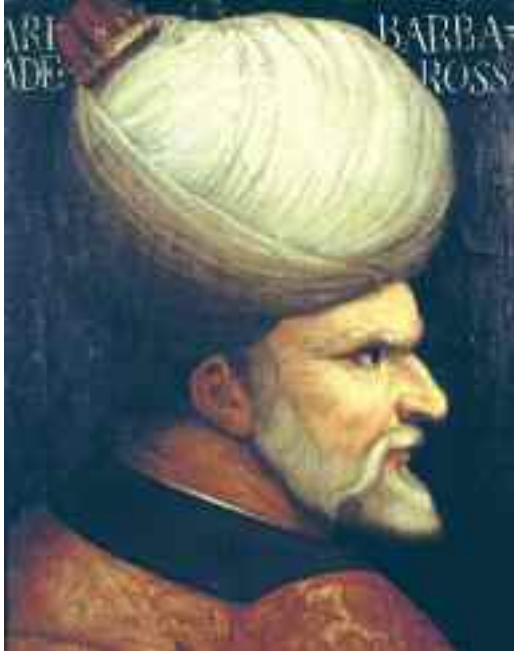
Rodos Adası'nın kuşatılmasının başlangıcında, etrafında bulunan küçük fakat gemilerin yanaşmasında, gereksinmelerini karşılamada ve daha başka alanlarda yarar sağlayan adaların ele geçirilmesi, Ege Denizi'ne sahip olma yanında küçük adım olarak görülse bile, sonraki aşamalarda epey yararlı oldu. Esas kalenin ele geçirilmesi sırasında surlar altından geçilebilecek yerler açılması için yapılan girişimler, iki taraf için çetin mücadelenin yapılmasına yol açtı. Her iki taraf, giriştikleri mücadelenin başarılı yönlerini ortaya koyup, rakip tarafı küçümsemeye kalkışmışsa da Türk ordusunun yeterli derecede hazırlıklı olduğu ve 1480 senesinde yapılan hataların giderilmesi üzerine, güçlü surlar tarafından korunan Rodos kalesi 20 Aralık 1522 günü teslim olmak zorunda kaldı. Silahlı çatışma yanında iki taraf arasındaki casusluk faaliyeti de kayıtlara geçmiş olmasına, çok ileri düzeye erişen haber alma kuruluşlarına ve daha eski tarihlerden beri varlığı bilinmesine rağmen elimizde az sayıda belge olduğu için yorumlar ileri sürmek zorlaşmaktadır. Bu kuşatma esnasında ve hatta daha sonra girişilen çatışmalarda, haber edinme her zaman mümkündü ve yakalananlara uygulanan cezalar da ibretlikti.

Bu adanın kuşatılması, ordunun düzeni, çatışmaların gelişmesi, denizcilik alanında artık kendi geleceğini yaratma yoluna giren Osmanlı Devleti teşkilâtı içinde ve sonradan Osmanlı tarihi araştırmalarında özel bir yer tutar: Gayet planlı, programlı, her bir aşaması dikkatle geliştirilen bu girişim, sonraki seferlere örnek teşkil etmiş, bu arada çok sayıda belgenin oluşmasına yol açmıştır. Türk tarafında yapılan hazırlıklar, gelişmeler, askeri durum, siyasî ortam ve tutum üzerine belgelerin oluşması yanında, kitaplar da kaleme alındı; Rodos Şövalyeleri de ellerinde bulunan çok sayıdaki tarihi kalıntıyı korumanın yanında, bunların düzenli olarak evvela Girit Adası'na ve sonradan da Malta Adası'na naklini sağladılar; âdeti zafer kazanmış gibi hem kendi devirlerinde hem de sonraki yüzyıllarda çok miktarda yayının yapılmasına yol açtılar. Osmanlı bürokrasisi ile yaptıkları siyasî, askeri haber alma faaliyetlerine dair belgeler de bugünkü araştırmacılar için kıymetli yadigârlardandır⁴.

Kalenin teslim töreni de tarihte özel bir haber niteliği taşımaktadır. Kuşatmayı uzatmaktan bir fayda göremeyen Şövalyeler teslim olmayı kabul edip, 26 Aralık 1522 günü padişahın çadırına (Otağ-ı Hümayun) geldiler ve düzenli bir tarzda adadan ayrılma izni istediler. Yapılan konuşmalar sonunda vardıkları sonuçlar gereğince düzenli olarak adadan ayrılıp Girit Adası'na geçecekler, yerli halka ibadet serbestisi verilecek ve devşirme yapılmayacak; beş yıl süre ile vergi alınmayacaktı. Bu örnek uzun süre sonra, Girit Adası'nda cereyan eden Türk-Venedik harbi sonunda da uygulandı; yenik duruma düşen Venedikli yöneticiler düzenli bir şekilde adadan ayrıldılar. Asırların birikimi olan arşivlerini de beraberinde anavatanlarına naklettiler ve sonraki çağlarda araştırmacıların çok işine yarayan ve şimdi "Archivio del Duca di Candia" diye tanınan bu derleme, Venedik Devlet Arşivi içinde çok istisnai bir yere sahip olup, zengin malzeme içermektedir.

³ Kenneth M. Setton, *The Papacy and the Levant*, III, 1984, s. 198 vd.

⁴ Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'ndeki belgeler için bk. J. Lefort, *Topkapı Sarayı Arşivlerinin Yunanca Belgeleri*, Ankara 1981.



Rodos Adası'nın Türklerin eline geçtiği haberi denizciler tarafından her bir tarafa duyuruldu. Bu vesile ile Venedik Cumhuriyeti'nin Devlet Başkanı (*Doge*/Türk kaynaklarında *Doj*)'na ve ileri gelen devlet adamlarına resmi belgeler gönderildi. Kısa bir süre evvel, Osmanlı Devleti ile anlaşmaya varmış olan bu Cumhuriyet, 5 Mart 1523 günü, sonradan iki devlet arasındaki diplomatik ilişkilerde önemli yer edinecek olan Pietro Zen adlı soylu vatandaşını İstanbul'a yolladı. "Kasam Beg" adındaki padişahın bir elçisi de (Orator del Signor Turco), Venedik şehrine gidip, Rodos Adası'nın ele geçirildiğini resmen haber verdi. Başka hangi merkezlere haberler yolladığına dair kesin bilgiye sahip değil isek de, devrin Papa'sı olan VI. Adriano, Türk tehlikesinin giderilmesi için bir Haçlı Seferi hazırlığına girişebilmek için çok sayıda emirname (*bulla*) yolladı ise de, devlet başkanları ve idarecilerinden hiç birisi maddî destek vermeğe razı olmadılar.

Osmanlı padişahı Süleyman, dönüş hazırlıklarının bitiminden sonra, gene aynı güzergâhı izleyip başkente döndü. Meydana gelen siyasi ortamı her ne kadar sırası geldiği zaman haber aldı ise de, bunlar hakkındaki kesin kararını başkentte aldı.

Rodos Adası'nın fethinden sonra Ege Denizi'nde bulunan adaların Türk topraklarına katılması için hazırlıklar her zaman devam etti. Hangi adalara doğru seferler yapılacağına dair haberler, Avrupa kıtasında özellikle Akdeniz ile ilgili olan devletlerde, şehirlerde, yerel yönetimlerde hiçbir zaman eksik olmadı⁵. İstanbul ve diğer yerlerde bulunan tersanelerde geliştirilen faaliyetler, ajanlar, casuslar, gezginler tarafından bildirildiği için her an bir endişe mevcut oldu.

Konu ettiğim endişeler de boşuna değildi. Kuzey Afrika'da güçlenip, Osmanlı Devleti'ne bağlı görünmekle beraber, kendi çıkarlarına göre faaliyete geçen, Türk kaynaklarında Garp Ocakları denilen kuruluşlar siyasi ağırlıklarını duyurmağa başladılar. Bunlar arasından çıkan ve tarihe Barbaros Hayrettin Paşa olarak geçen denizci sayesinde, yeni bir evre yaratıldı. Kara tarafından cereyan eden çatışmalara paralel olarak Akdeniz havzasında çetin mücadeleler meydana geldi. Tunus'un korunması ve kısmen de olsa kaybedilmesine rağmen topraklarının geri alınması 1532-38 senelerinde cereyan etti. Özellikle Mora Yarımadasının kıyılarında II. Bayezid devrinde elde edilen limanlara yapılan saldırı Osmanlı idarecilerinde

Sol: Barbaros Hayreddin Paşa (Deniz Müzesi, Dem. Nr. 1249).

Sağ: Barbaros Hayreddin Paşa'nın kadirgasını temsil eden bir maket (Deniz Müzesi, Dem. Nr. 3783).

⁵ Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u elde etmesinden sonra da devrin kültür, siyaset, diplomasi mensupları bu endişelerini her zaman ihsas ettiler. A. Pertusi, *İstanbul'un Fethi*, ç. M. H. Şakiroğlu, I-II, İstanbul 2004, 2006, türlü yerler.

tedirginliğe yol açtı ise de bertaraf edildi (1534). Kuzey Afrika'daki bazı yerel yöneticiler muhtelif devirlerde iktidarlarını devam ettirmek için, yabancı güçler ile işbirliği yapacak kadar ileri gidilmiş olmasına rağmen başarılı olamadılar.

Ege Adaları'nın ele geçirilmesinde 1537 ile 1540 seneleri arasında devam eden Türk-Venedik harbinin mühim bir yeri bulunmaktadır. Türk denizcileri ısrarla bir savaşa girişip adaların muhakkak alınması üzerinde dururken, Venedik Cumhuriyeti'ne karşı savaşa karar verildi. Bu sıralarda iki devlet arasında çok sıkı ilişkiler bulunuyordu. 1503 senesinde varılan anlaşma, 1517 ve 1521 yıllarında hazırlanan yeni birer *ahidnâme* metni sayesinde yenilenirken hızlanan ilişkiler, özellikle yeni keşfedilen Amerika kıtasından Akdeniz âlemine taşınan kıymetli madenler ticaret hacmini büyütmüş, Venedikli tüccarlar başarılı faaliyetlerini çok disiplinli bir sistem içinde devam ettirmişlerdir. Osmanlı Devleti de siyasi, ekonomik, kültür, sanat dallarında olgunlaşma gösterirken, Venedik vatandaşlarının İstanbul'daki faaliyetlerini takip ediyor ve her iki toplum da olumlu davranışlar, güzel sonuçlar veren gelişmeler sağlıyorlardı. Halep ve İskenderiye başta olmak üzere, büyük limanlarda faaliyet devam ettiriliyordu. XVI. yüzyılın başında Galata semtinde yapılan bale gösterisi çok büyük bir tesir yarattı, Venedik şehrinde gelişen bir ananın kısa zaman sonra buraya nakli ve uygulanması kültür ve sanat bakımında her zaman takdir edilmiştir⁶. Venedik Devlet Başkanı makamına seçilen Andrea Gritti, uzun süre İstanbul'da yaşamış, zengin olmuş ve siyasî alanda da bir prestij sahibi olunca, yüksek bir makama geçmeyi hak etmiş iken, tam bir Türk taraftarı (*Turcofilo*) siyaset izlemiş ve kendisini Sultan'ın hizmetinde bile görmüştür⁷. Fakat şahsi dostluklar iki devlet arasındaki savaşa engel olamadı. Şahinler olarak tanınan gruplar bahane bulmakta gecikmediler.

Uskoklar Sorunu

İki devlet arasında, tarihin tozlu vesikalarında bir dizi yazma metinlerde, basılmakla beraber hiç de dikkati çekmeyen kitaplarda kalan bir sorun vardı; zira bu sorun büyük bir siyasi bunalım yaratmadığı için devrin Osmanlı tarihini kaleme alan kişiler tarafından bile konu edilmemiştir. Elde bulunan kayıtlara ve Venedik kaynaklarına göre, olay XVI. yüzyıl başlarında Adriyatik Denizi'nde faaliyet gösteren bir grup tarafından gerçekleştirildi. Sırpça "skok" kelimesinden türeyen bu tabir, haydut ve kaçak demek olup, 1537 senesinde Klis (*Klisa/Clissa*) kalesinde epey zararlı faaliyetleri görülen bu insanların yarattığı sorun yüzünden alevlendi. Osmanlı devlet erkânı yolladıkları sert ifadeler dolu ferman aracılığıyla rahatsız olduklarını dile getirdiler ise de, Venedik Cumhuriyeti kendi sorunları olmadığını ileri sürüp, müdahale etmediler. Bunun üzerine tarihe Korfos seferi diye geçen sefer başlatıldı ve harp bahanesi de bulundu.

Uskoklar varlıklarını burada devam ettiremeyeceklerini fark edince, Avusturya arşidüklüğüne sığınıp Sign (*Senya/Segna*) kalesine çekilip zorbalıklarına devam ettiler. Sırp tarihçileri ve araştırmacıları bu kişileri kendi tarihlerine bağlayıp, dışarıdan gelen tehlikelere karşı, milli şuuru canlandıran sınıf olarak kabul ederler. Uskoklar geçimlerini gemilere, ticaret merkezlerine, mallara saldırıp yağma ettikleri paralar sayesinde devam ettirdiler. Her milletten kişiler, bu arada Türkler bu çeteyi meydana getirmişti. İleri gidip Venedik limanlarına giren ve çıkan gemilere de saldırmağa başlamaları üzerine, Venedik Cumhuriyeti idarecileri önce kısa görevli kişileri, bir süre sonra da özel kuvvetleri hatta bu meseleye eğilip de kısa zamanda halletmelerini bekledikleri daireleri, komutanlıkları kurdular; fakat bu deniz haydutlarının şiddeti karşısında başarılı olamadılar. Türk donanması bir bahane bularak Adriyatik Denizi'ne girebilirdi. Fakat Venedik yönetimi bütün becerisini ortaya koyup, kendi denizleri (*Golfo*) saydıkları Adriyatik'i

⁶ Metin And tarafından çok takdir edilen ve muhtelif vesitelerle ele alınan bir konudur: *Türkiye'de İtalyan sahnesi, İtalyan Sahnesinde Türkiye*, İstanbul 1989, s. 13-17.

⁷ Robert Finlay, "Al servizio del Sultano. Venezia, i Turchi e il mondo Cristiano, 1523-1538", *Renovatio Urbis. Venezia nell'età di Andrea Gritti (1523-1538)*, Roma 1984, s. 78-118.

korudular. Uskoklar bazı kereler Türk tüccarlarının mallarını yağma edip, engel yaratmaya kalkıştılar. Bunun üzerine gerek zarar gören kişiler gerek Osmanlı idaresi muhtelif kereler girişimlerde bulundular, bunu da sözlü olduğu kadar yazılı olarak bildirmekten geri durmadılar. Tüccarlar uğradıkları zararları sıraladıkları zaman taşıdıkları malları, sahip oldukları her türlü kıymetli eşyaların listesini, yağma edilen paralarını belirtirken, bir dizi belgenin de yaratılmasını sağladılar ve bunlar şimdi kıymetli birer tarihi yadigâr olarak iki devletin arşivlerinde bulunmaktadır. İki devlet arasındaki bu sorun, Venedik Cumhuriyeti'ni çok rahatsız ettiği için 1617 senesinde Madrid şehrinde İspanya ile Venedik temsilcileri bir araya gelip çözüm buldular. Senya kalesine sahip bulunan Roma Germen İmparatorluğu adlı kuruluş artık desteğini çekmeğe karar verdi. Osmanlı Devleti kendisini rahatsız eden bu sorun için, Avusturya ile yaptığı diplomatik ilişkilerde dile getirdi, özellikle 1567 senesinde yapılan anlaşmada⁸ destek verilmesini istediler. Fakat hemen başarılı olamadıkları olayların seyrinden anlaşılmakla beraber, bütünüyle de işe yaramadı denilemez; zira Venedik Cumhuriyeti'ne karşı tedbirler hızlandırıldı, geleneksel anlaşma metinlerine ek olarak denizlerde patlak veren rahatsızların çözümü için yeni diplomasi kavramları yaratıldı, XVII. yüzyıl boyunca, ahidnâme metinlerine girmeyen konulara dair bazı vesikalar oluşturuldu. Bunların temelinde Uskok sorunu baş sırayı almaktadır. Bu grubun sonunun ne olduğuna dair kesin bilgiler mevcut olmamakla beraber, becerikli kişilerin muhtelif devletlerin denizcilik faaliyetlerine katıldıklarını, bu arada Türk asıllı olanların kendilerine yeni olanaklar sağladıkları ve bulduklarına dair kayıtlar bulunmaktadır.

Korfos Seferi

1537 senesinde başlayıp da 1540 senesinde biten harp döneminde bu seferin özel bir yeri bulunmaktadır: Mayıs ayında başlayıp kasım ayında sona erdiği görülmekle beraber, bıraktığı iz ve yarattığı ortam her zaman dikkati çekmiştir.

Türklerin Avrupa'daki hedeflerinin nereleri olduğu o devirde olduğu kadar günümüz tarihçiliğinde bile canlı konudur. Büyük bir İtalya Seferi mi yoksa belirli arazilerin katılması mı düşünüldü? Bazı olasılıklara konu olmakla beraber, deniz ve kara kuvvetlerinin birlikte hareket etmeleri, muhtelif mahallerin alınmasını sağladı. Hatta Türklerin uzun zamandan beri devam ettirdikleri "Kızıl Elma"⁹ kavramının bir uzantısı olduğu da ileri sürülür. Devletin bütün maddi hazırlıkları buna göre yönlendirildiği için, Korfos Seferi haberi Avrupa milletlerinde yayılmakta gecikmedi. Korfu adasının Venedik Cumhuriyeti için önemi ise, Adriyatik Denizi'nin korunması ve bu arada başşehirin her türlü saldırı tehlikesinden uzak tutulması bakımından ileri geliyordu. 1205 senesinde, Bizans İmparatorluğu'nun mirasının paylaştırılması için yapılan girişimler sonucunda, Venedik Cumhuriyeti buraya sahip çıktı, bir aralık Napoli şehrine egemen olan krallar elde etmeğe gayret ettiler. Fakat uzun süre kalamadılar. Ada, bereketli toprağı, sağlam yapısı, çok iyi korumaya müsait bir mahal olduğu için eski kaleler tekrar restore edildi ve yönetim için gerekli olan düzenlemeler yapıldı. Türklerin fetih hareketine giriştiklerine dair haberlerin ulaşması üzerine Venedik Cumhuriyeti de başta Papa olmak üzere devrin güçlü ve zengin devletlerinden yardım istedi. Bütünüyle karşılıksız kalmadı. Top ve mühimmat mümkün miktarda deniz yolu ile hiçbir engelle karşılaşmadan ulaştırıldı. 25 Ağustos 1537 günü, Hayrettin Paşa komutasındaki donanma sayesinde adaya 25.000 kişi, 30 tane de top çıkartıldı; ilk hedef olarak da Potamo adında merkeze üç mil uzakta bulunan kale alındı. Mustafa Paşa komutasında 25.000 kişilik yeni bir kuvvet daha adaya yollandı ve top atışları da hızlandırıldı. Fakat askeri tarih içinde çok nadir görülen bir olay cereyan etti. Beklenmedik hava koşulları, ordu içinde büyük bir şaşkınlık yarattı ve meydana gelen kargaşa ve ayrıca kuşatılan



⁸ *Muahadat Mecmuası*, III, İstanbul 1297, s. 63, "Serhadde Uskok saklamayub ve Haydud ve Levend taifesine yüz verilmeyub" (s. 65'te tekrar edilirken Uskot diye bir basım yanışı var).

⁹ Orhan Şaik Gökyay, "Kızıl Elma", *DİA*, XXV, 559-561.



*Kitâb-ı Bahriye'de Malta Adası
(Süleymaniye-Ayasofya Ktp,
Nr. 2612).*

merkez kaleden atılan top mermileri, Türklerin akın hızını kesti ve 15 Eylül günü kuşatma kaldırıldı¹⁰. Uzun süren kuşatmalara göre eğitilmiş olan Osmanlı ordusunun böyle bir karara varması üzerine diplomatik görüşmelerin yer aldığını ileri sürenler bulunmakla beraber, sonradan yapılması planlanan seferlere engel yaratmaması olasılığını da ileri sürebiliriz¹¹. Çekilme kararı bir an için ilgili ülkelerde memnuniyetle karşılandı, fakat çok kısa sürdü.

Ege Adalarının Fethi

XVI. yüzyıl Osmanlı tarihi içinde buraların ele geçirilmesi ve uzun süren bir yönetimin yaratılması, devletin en yüksek refah düzeyine erişmesini sağlayan üniteler arasındadır. Avrupa ile Asya kıtaları arasında tarihin en eski çağlarından beri devam ettirilen ticaret faaliyeti içinde, limanlar arasında bir uğrak yeri yaratan adalar, Anadolu Yarımadası için her devirde siyasi sorunların yaratılmasına yol açtı. Gerçi hepsi büyük değildi ve üretim bakımından zayıf olanlar vardı. Bununla beraber gemicilerin her zaman muhtaç oldukları uğrak yerleriydi. Tarihi geçmişini bir kenara bırakarak devrimize eğildiğimiz zaman, Venedik Cumhuriyeti'nin 1205 tarihindeki Bizans'ı paylaşma siyasetinde gösterdiği başarının bir uzantısına rastlarız. Toprağı verimli adalara sahip olan bu Cumhuriyet merkeze siyasi, maddi, kültürel, parasal bakımdan bağlı aileler aracılığı sayesinde etkinliğini duyurmuştu. Sakız adasına sahip olan Cenova Cumhuriyeti de, Anadolu'ya olan yakınlığının yarattığı maddi fırsatları iyi değerlendirdi; büyük bir siyasi sorun çıkarmadan tarım ürünlerinden, özellikle belirli zaman Foça'da çıkartılan şap madeninden çok istifade edilen bir tutum içinde oldu. Venedik Cumhuriyeti, II. Mehmed ve II. Bayezid devirlerinde sürdürülen Osmanlı yayılmacılığına karşı, diplomatik becerilerini ortaya koyup, az bir zararla geçiştirdi. Hatta Nakşa Adası diye bildiğimiz şimdiki Naksos Adası'nın da yönetimin özel bir statü ile ve belirli bir haraç ödeyerek sürdürüldü; ancak Barbaros Hayreddin Paşa'nın başını çektiği yayılma siyaseti karşısında başarılı olamadı. Adalardan önce de, Mora yarımadasında, II. Bayezid devrinde büyük bir başarı ile sonuçlandırılan askeri seferden sonra, Venedik yönetimi altında kalan iki önemli liman da Osmanlılar için, alınması gerekli mahaller arasında her zaman yerini aldı. Anabolu ve Menekşe, tarihin eski devirlerinden beri faal limanlar olarak tanınırdı. Anabolu kalesinin ve limanının adı Napoli di Romania (Doğu'daki Napoli) olup, Menekşe olarak Türk diline geçen ismin kökeni ise *Monemvasia* idi. Özellikle ürettiği ve Akdeniz havzasında tanınan, II. Bayezid *Kamunnamesi*'nde adı bulunan şarabı sayesinde adını duyuran bu yörenin nasıl güçlü bir tarım ekonomisine sahip olduğu, şimdi elimizdeki kalıntılar aracılığı ile bilinmektedir. Anabolu uzun süren Türk akınlarına karşı direnme gücü göstermesi bakımından Venedikliler için bir övünme kaynağı oldu. Bununla beraber harbin ilk yıllarında bu iki önemli mahal yönetim altına girdi. Ama bu alınış kısa, geçici ve yıkıcı değildi, ahalisinin varlığı ile beraber maddi durumu da korundu; hatta çıkarılan bir özel belge burasının değerini sonraki kuşaklara aktardı. Osmanlı Devleti, özellikle Balkan Yarımadası'nda elde ettiği bazı şehirlerin belirli statülerini devam ettiren belgeleri hazırlaması siyasi tarih kadar hukuk, ekonomi, ticaret bakımından da mühimdir. Bu tarz belgeler arasında elbette 1 Haziran 1453 günü, Galata'da bulunan Cenovalı yöneticilere verilen ve Galata Fermanı olarak tarih araştırmalarında müstesna bir yeri bulunan belgenin özel bir değeri vardır. Bu belge Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarına kadar Katolik mezhebine bağlı olan Avrupalı Latinler'in bir güvencesi oldu, muhtelif tarihlerde yenilendi. Artık bunların bir bütün olarak tahlilinin yapılması bilimsel gereksinmedir. Türk yayılma siyasetinde küçük görünmekle beraber, anlamı geniş belgelerin bir kısmının bu siyasetin içinde görülmesi yeteri kadar bir hazırlık evresinin işaretidir.

¹⁰ S. Romanin, *Storia documentata di Venezia*, VI, Venedik 1974³, s. 20-22.

¹¹ İ. H. Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, II, İstanbul 1961, s. 196.

Barbaros Hayreddin Paşa, Ege Adaları'nın alınmasında ısrarlı olduğu için büyük güçleri bu yönde yoğunlaştırdı, giriştiği harekâta her bir adayı bizzat kontrol etmek veya güvendiği denizciler aracılığı ile sürdürmesi, devletine bir süre için külfet fakat sonraki çağlar esnasında refah sağladı. Bunun askeri, denizcilik, stratejik gelişmeleri kısa bir zaman içinde başarılı ve tarih sayfalarına geçmesi yanında, *Gazavatnâme*'si içinde de yer aldı. Eylül 1538'de denizlerde yaratılan Haçlı Donanması'nın Preveze önlerinde yenilgiye uğratılması, büyük utku yanında, özlenen maddi gelişmeyi de yarattı. Adaların alınışı ve hukuki durumlarının saptanmasında sonunda yapılan anlaşma metninde sırasıyla yer alır. Iskados kalesiyle, Üskuros kalesiyle, Andros iki adet kalesiyle, Sifnos ve Serfoz kaleleriyle, Kerpe iki adet kalesiyle, Nakşa adasına tabi olan Nakşebare, Santorin ve Misvaki kalesiyle, Andre Bare kalesiyle, mamur (bakımlı, yerleşik) olmamakla beraber Ekine, Mürted, Termine, Baro, Mekine, Papaslık, Mırgır, Mallu Kilise, bu arada da Tine Adası da kalesiyle beraber Türk yönetimi altına girmiş bulunuyordu¹².

Ahidnâme metni içinde uzun zamandan beri sorun olup da, yapılan görüşmeler sonunda varılan ilkelere özet de bulunmaktadır. Bunlar arasında deniz sorunlarını ilgilendirenler şunlardır: Limanlara izin alınarak girilecek; iki taraf gemilerinin birbirleri ile karşılaştıkları zaman yelkenlerini indirip dostluk gösterisi yapacaklar; deniz haydutları ve korsanlarına karşı işbirliğinde bulunacaklar; fırtınaya yakalanıp da karaya yakın yerlerde batan gemilere yardım edilecek, adamların kurtarılması yanında mallar yağmalanmayacak, koruma altına alınıp ilgililere teslimi sağlanacak. Bu maddeler çok daha önceden Akdeniz havzasında uygulanması istenen ilkeler olup, diğer metinlerde de görülür. Tekrarı her bir defasında hatırlatılması, sorunun her zaman sürdüğüne delildir.

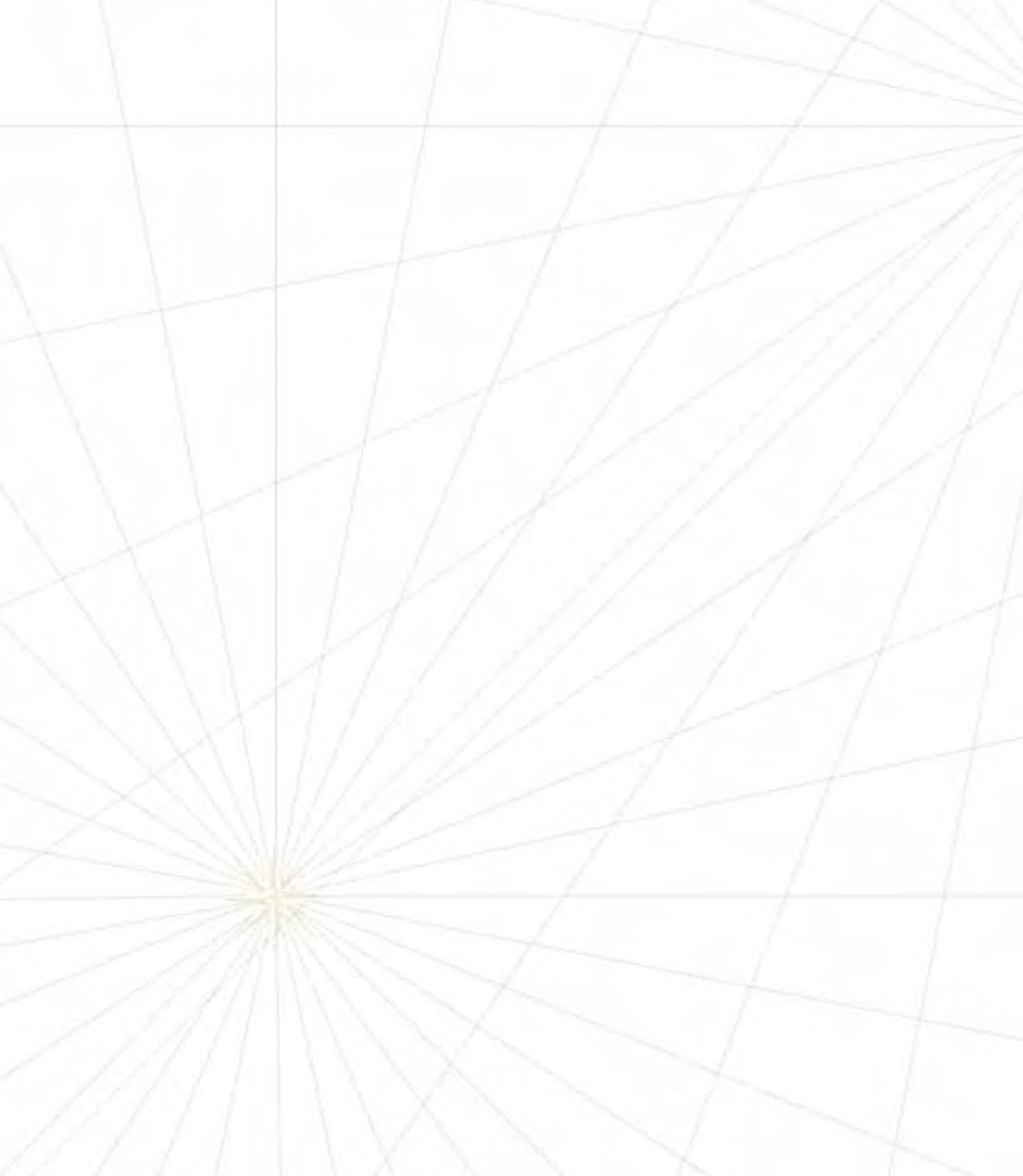
Kısa fakat anlamlı bir ifade ise, gemilerin Adriyatik Denizi'ne girmeleri esnasında nasıl izin alacaklarıdır. Korfoz (Korfu Adası)'dan yukarı ve "Boğaz'da yürüyen gemiler Venedik olsun ve gayri olsun Venedik'e ticarete varalar ve gideler." Venedik Cumhuriyeti'ne ait gemiler Gelibolu limanında aranmayacak. Muğlak görülen bu ifadeler, Türk gemilerinin sıkı korunan Venedik Körfezi'ne girdiklerine ilişkin ileri sürülebilecek bilgiler içerir. Uygulamasını nasıl yapıldığına dair iki taraf arşivlerinde araştırmacıları bekleyen belgelerin yeterli fikir vereceğini ve Türk ticaret gemilerinin her zaman faal olduğunu da ispat edecektir.

¹² Hans Theunissen, "Ottoman-Venetian Diplomats: The 'Ahd-names'", *International Journal of Oriental Studies*, 1/2 (1998); 1540 andlaşması için bkz. s. 448-469, adaların statüsünün tahlili için s. 639.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

PREVEZE
SAVAŞINDAN
TUNUS'UN FETHİNE:
OSMANLI
DENİZCİLİĞİNDE
ZİRVE



Barbaros Hayreddin Paşa: İlk Deniz Beylerbeyi (1534)

İdris BOSTAN*

Kuruluş döneminden itibaren Osmanlı donanmasının nasıl yönetildiği, komutanının hangi rütbede ve ne gibi yetkilere sahip olduğu ve bahriyenin teşkilat yapısı hâlâ araştırma konusu olmaya devam etmektedir. Mevcut bilgiler dikkatle değerlendirildiğinde Osmanlı tersane ve donanmasının bütün faaliyetlerini yürüten ilk önemli ismin Saruca Paşa olduğu tespit edilmektedir. Çünkü 1390'da Yıldırım Bayezid, Gelibolu tersanesini adeta yeniden imar ve inşa ettirmek ve o günün şartlarında güçlü bir donanma vücuda getirmek istediğinde, o sırada Anadolu beylerbeyliğinden azledilen Saruca Paşa'yı Gelibolu sancakbeyliğiyle kaptanıderyalığa getirmiş¹, tersane ve donanmayı kurmakla görevlendirmişti. Gelibolu'nun Yıldırım Bayezid devrinde bir deniz üssü olarak teşkilatlandırıldığı², 1516 tarihli (922) Gelibolu tahrir defterinde de zikredilmektedir. Buna göre Gelibolu'ya bağlı bazı köylerin gemiler için zift, katran ve demir temin etmek karşılığında bir vergi türü olan avarızdan muaf oldukları ve ellerinde I. Bayezid tarafından verilmiş fermanlar bulunduğu anlaşılmaktadır³. Bu dönemden itibaren Barbaros Hayreddin Paşa'nın beylerbeyi olarak Cezâyir-i Bahr-i Sefid eyaletinin yönetimine ve donanma komutanlığına getirilmesine kadar bütün kapudanların Gelibolu sancakbeyi olarak donanmaya kumanda ettikleri görülmektedir.

Bir sancakbeyi olarak tayin edilmekle beraber kaptanıderyaların yetki ve sorumlulukları bakımından diğer sancakbeylerinden farklı oldukları anlaşılmaktadır. Bu göreve gelenlerin görev yerleri ve bu görevden terfi ettikleri mevkiiler dikkate alındığında bu husus daha iyi anlaşılmaktadır. Nitekim Fatih Sultan Mehmed devrinde bazı vezir ve sadrazamların gözden düşüklerinde veya yeni bir göreve tayin edildiklerinde Gelibolu sancakbeyliği verilerek kapudanlık görevine getirildikleri görülmektedir. Meselâ, vezir Zağanos Paşa gözden düştüğü sırada (1463)⁴, Mahmud Paşa birinci sadaretinden sonra (1469)⁵, vezir Mesih Paşa Rodos muhasarasındaki başarısızlığı üzerine (1480)⁶ yeniden göreve tayin edildiklerinde, kendilerine Gelibolu sancakbeyliği ile kapudan olmuşlardı. İbn Kemal, Mahmud Paşa'nın Gelibolu sancakbeyliğine tayininden bahsederken Gelibolu'nun bir "Deniz Beğliği" olduğunu belirtmiştir⁷. Yine Gedik Ahmed Paşa, sadareten azlinden sonra, önce Rumeli hisarına hapsedilmiş ve 1477'de (881) affedilerek Gelibolu sancakbeyliği ile kapudan olmuştur⁸.

II. Bayezid devrinde Sinan Paşa (1489/894)⁹, Küçük Davud Paşa (1499-1502/904-8)¹⁰, Sinan Bey (1503/909)¹¹ ve Hersekzâde Ahmed Paşa (1504-1510/909-16)¹² gibi kaptanıderyalar da Gelibolu sancakbeyi statüsündeydiler. Bu durum Yavuz Sultan Selim devrinde ve Kanunî Sultan Süleyman döneminin ilk senelerinde de değişmedi ve Gelibolu sancakbeyleri terfi ettiklerinde beylerbeyi oldular. Nitekim Sinan Bey (1514-16/920-22) Gelibolu sancakbeyliğinden terfi ederek Rumeli beylerbeyliğine getirildi¹³. Özellikle Kanunî Sultan Süleyman devri başlarında kaptanıderya olanlar arasında Gelibolu sancakbeyliğinden Karaman, Rum, Şam ve Rumeli beylerbeyliklerine terfi edenler bulunmaktadır. Örneğin, Şadi Paşa¹⁴ ve

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ İdris Bostan, "Saruca Paşa", *Diyanet İslâm Ansiklopedisi* (DİA), XXXVI.

² İdris Bostan, "Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 33-46.

³ Bkz. Irène Beldiceanu-Steinherr, "L'Approvisionnement de l'Arsenal de Gallipoli en Boudron, Bois et fer en 1516", *The Kapudan Pasha, his Office and his Domain*, (ed. E. Zachariadou), Rethymnon 2002, s. 71-86.

⁴ İ. H. Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, İstanbul 1971, V, 175.

⁵ Tursun Bey, *Tarih-i Ebu'l-feth*, (haz. M. Tulum), İstanbul 1977, s. 147; Nesî, *Çihan-nümâ*, s. 785; Aşıkpaşazâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, İstanbul 1332, s. 171. Y. Yücel, H. E. Cengiz, "Ruhi Tarih", *Belgeler*, 18 (1992), s. 462. Mahmud Paşa'nın kapudan olarak 1469-1472 arasında Gelibolu sancakbeyi olduğu konusunda bkz. Theoharis Stavrides, *The Sultan of Vezirs, The Life and Times of the Ottoman Grand Vizier Mahmud Paşa Angelovic 1453-1474*, Brill 2001, s. 167-168.

⁶ Âit, *Künhü'l-ahbâr*, Nuruosmaniye Kütüphanesi, nr. 3407, vr. 152b.

⁷ İbn Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman*, VII, defter, yay. Ş. Turan, Ankara 1991, s. 279, 284-285. Ayrıca bkz. Şehabeddin Tekindağ, "Sadrazam Adını Mahmud Paşa'ya Ait Bir Tedik Minasebetiyle", *Belleten*, 95 (1960), s. 520.

⁸ Gedik Ahmed Paşa, 7 Mart 1477-3 Şubat 1478 (21 Zilkade 881-29 Şevval 882) tarihleri arasında Gelibolu sancakbeyi olarak göreve devam etmiştir (Başbakanlık Osmanlı Arşivi [BOA], *Maliyeden Müdevver Defterler* [MAD], nr. 176, vr. 405b). Bazı kaynaklarda kendisine Amavud (Avlonya) sancakbeyliği verildiği kaydedilmektedir (Yücel, *Ruhi Tarih*, s. 468; İbn Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman*, VII, 470). Gedik Ahmed Paşa'ya önce Selanik sancakbeyliği verildiği konusunda bkz. Hoca Sadeddin, *Tacü'l-tevârih*, İstanbul, I, 566.

⁹ 24 Mayıs 1489'da (23 Cemâziyâhür 894) 700.000 akçelik has ile Gelibolu sancakbeyliğine getirildi (BOA, *MAD*, nr. 17893, s. 408).

¹⁰ Haziran 1499'da (Zilkade 904) Gelibolu'nun Emiri ve kapudanıydı (İbn Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman*, VIII, Defter, (haz. A. Uğur), Ankara 1997, s. 178). Yine 1500 (905) senesinde de Davud Bey'in, Gelibolu kapudanı olduğu görülmektedir (Matrakçı Nasuh, *Tarih-i Sultan Bayezid*, TSMK, Revan 1272, s. 22). Bu göreve 1502'ye (908) kadar kaldığına dair bkz. İbn Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman*, VIII, 220, 243-244.

¹¹ 13 ve 18 Aralık 1503'te (23 ve 28 Cemâziyâhür 909) Gelibolu mirâsı olan Sinan Bey'e in'âm'da bulunulmuştur (Ömer Lütfü Barkan, "İstanbul Saraylarına Ait Muhasebe Defterleri", *Belgeler*, 13 (1979), s. 329, 331).

¹² Ahmed Paşa'nın ilk kapudanlığı 1488 (893) senesindedir (Aşıkpaşazâde, s. 236; İbn Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman*, VII, 108). İkinci defa Gelibolu sancakbeyi olarak kapudanlığa tayini ise 10 Mart 1504 (23 Ramazan 909)'tedir. (Barkan, *İstanbul Sarayları*, s. 355; / "Documenti Turchi" Dell'Archivio di Stato di Venezia, (haz. M. Pia Pedani-Fabris), Roma 1994, s. 37).

¹³ Sinan Bey'in yerine kapağası Cafer Ağa, 26 Nisan 1516'da (23 Rebülâvvel 922) 500.000 akçelik has ile kapudan tayin edildi (BOA, *MAD*, nr. 7, vr. 313b; "Haydar Çelebi Ruznâmesi", Feriudun Bey, *Münşeatü's-selâtin*, İstanbul 1274, I, 476-477).

¹⁴ Ocak 1521'de (Safer 927) kapudan iken Karaman beylerbeyi oldu (Bostan Çelebi, *Süleymannâme*, Süleymaniye Kütüphanesi, Ayasofya Ktp, nr. 3317, vr. 11b).

Lütfi Paşa¹⁵ kapudanlıktan Karaman beylerbeyliğine, Lala Sinan Paşa,¹⁶ Behram Paşa¹⁷, Mustafa Paşa¹⁸ ve Mehmed Paşa¹⁹ Rum beylerbeyliğine, Hadım Süleyman Paşa Şam beylerbeyliğine²⁰ ve Kasım Paşa Rumeli beylerbeyliğine²¹ yükseltilmişlerdi. Bu dönemde, 1527-28 (933-34) senelerinde Osmanlı İmparatorluğu’nda Rumeli, Anadolu, Karaman, Rum, Mısır, Şam ve Diyarbekir olmak üzere sadece yedi eyalet bulunduğ²² dikkate alınırsa bu tayinlerin önemi daha da artacaktır.

Barbaros’un Osmanlı İmparatorluğu Hizmetine Girişi

Osmanlı bahriye tarihinde Barbaros Hayreddin Paşa’nın Osmanlı donanması hizmetine girmesi, denizcilikle ilgili bir eyaletin teşkiliyle beylerbeyliğine ve donanma komutanlığına getirilmesi son derece önemli bir hadisedir. Avrupa içlerine kadar ilerleyen Osmanlı İmparatorluğu’nun denizlerde de aynı başarıyı gösterme isteğ²³ açıkça görünüyordu. Bu sebeple Barbaros gibi ünü bütün Akdeniz’i tutmuş bir deniz amiralinin Osmanlı devlet hizmetine girmesi, Osmanlı İmparatorluğu denizciliğinde bir dönüm noktası oluşturmuştur.

Midillili sipahi Yakup Bey’in dört oğlundan biri olarak muhtemelen 1466’da dünyaya gelen ve asıl adı Hızır olan Barbaros Hayreddin’in diğer kardeşleri İshak, Oruç ve İlyas’tı.

Cezayir’de yaptırdığı caminin Nisan 1520 (Cemâziyelevvel 926) tarihli kitabesinde kendi unvanı için kullandığı ve “Allah yolunda cihad eden Sultan Hayreddin ki Türk soyundan meşhur emir, mücahid, Ebû Yusuf Yakub’un oğlu” anlamına gelen “es-Sultânü’l-mücâhid fî sebîli’llâhi Rabbi’l-âlemîn Mevlâna Hayreddin ibnû’l-emîrû’ş-şehîr el-mücâhid Ebî Yûsuf Ya’kub et-Türkî”²³ şeklindeki ifadeye göre Türk asıllıdır. Ailede denizlere ilk açılan Oruç, kardeşi İlyas ile birlikte hareket etmiş, Anadolu, Suriye ve Mısır sahillerinde bulunmuş ve Hızır da kendisine ait bir gemi ile Ege Denizi ve Selanik sahillerinde faaliyet göstermişti.

İlk Deniz Beylerbeyi: Barbaros Hayreddin Paşa

Barbaros Hayreddin Paşa’nın kaptanıderyalığa getirildiği sırada bu görevde kimin bulunduğu konusunda yeterli ve kesin bir bilgiye sahip olmadığımız için dönemin kitabî ve arşiv kaynaklarının büyük önemi bulunmaktadır. Genellikle Kemankeş Ahmed Paşa’nın bu tarihlerde kaptanıderya olduğu ve Koron’da bulunduğu Barbaros’la birlikte İstanbul’a geldiği belirtilmekte²⁴ ise de, Barbaros’tan önce Osmanlı kaptanıderyasının kim olduğu hususuna açıklık getirecek asıl bilgiler, sadece arşiv kayıtları arasında bulunmaktadır. Nitekim 26 Mayıs-4 Haziran 1532’de (Evâhır-ı Şevval 938) Kemankeş Ahmed Bey, seksen kadırgayla İspanya donanmasına karşı mücadele etmek üzere denize açılmış, rakip bir donanmayla karşılaşmamıştı. Ancak, Koron’un İspanyollar tarafından işgali üzerine kaleyi bir yıl süreyle kuşatan ve başarısız olan Kemankeş Ahmed Bey²⁵, geri dönmek üzereyken burada Barbaros’un filosuyla birleşmiş ve İstanbul’a hareket etmişti. Burada vurgulanması gereken nokta o sıralarda İstanbul’da “kapudan-ı derya”lığa, 28 Ağustos 1533’te (7 Safer 940) Lütfi Bey’in²⁶ getirilmiş olduğudur²⁷.

Akdeniz dünyasında Cezayir Sultanı olarak şöhret kazanan Barbaros Hayreddin²⁸, 26 Eylül 1533’te (7 Rebîulevvel 940) İstanbul’a geldi²⁹ ve büyük bir merasimle karşılandı³⁰. Beraberinde on reis³¹ ve Tunus’taki iktidar mücadelesinde kardeşi Mevlây Hasan’a karşı Türk tarafını tercih eden Reşid³² de bulunuyordu. Kanunî Sultan Süleyman tarafından kabul edilen Hayreddin Reis, 29 Kasım 1533 (12 Cemâziyelevvel 940) Cumartesi günü getirdiği hediyeleri saraya takdim etti. Bu hediyeler arasında yirmi bir gılman ve iki tavaşi (hadım) ile birlikte maşrapa ve sürahi gibi gümüş kaplar; renkli kumaşlar;

- ¹⁵ Haziran 1523 (Şaban 929) kapudan iken Karaman beylerbeyi oldu (Bostan, *Süleymannâme*, vr. 60b). Bu Lütfi Paşa, Kasım 1532’de (Rebiülahır 939) Şam beylerbeyi iken vefat ettiğine göre (vr. 143a) sadrazam Lütfi Paşa’dan ayrı olmalıdır.
- ¹⁶ Ekim 1521’de (Zilkade 927) kapudan iken Rum beylerbeyi oldu (Bostan, *Süleymannâme*, vr. 36b).
- ¹⁷ Ocak 1523’te (Rebiulevel 929) kapudan iken Rum beylerbeyi oldu (Bostan, *Süleymannâme*, vr. 49b, 57a-b).
- ¹⁸ Avlonya beyi iken Kasım 1526’da (Safer 933) kapudan olan Mustafa Paşa (Patak), Aralık 1529’da Rum beylerbeyi oldu (Bostan, *Süleymannâme*, vr. 98b, 117b).
- ¹⁹ Silistre Beyi iken Aralık 1529’da (Rebiülahır 936) kapudan olan Mehmed Paşa, 1531’de Rum beylerbeyi oldu (Bostan, *Süleymannâme*, vr. 117b, 127b).
- ²⁰ İç hazinedarbaşı iken Haziran 1523’te (Şaban 929) kapudan olan Süleyman Paşa, 1525’de Şam Beylerbeyi oldu (Bostan, *Süleymannâme*, vr. 60b, 72b).
- ²¹ Haziran 1525’te (Şaban 931) Gelibolu Beyi olarak “aktâr-ı bihâra kapudan” yapılan Kasım Paşa, sadaret kaimmakâmı olarak İstanbul muhafızlığına ve 1528’de (934) Rumeli Beylerbeyliğine tayin edildi (Bostan, *Süleymannâme*, vr. 74b, 77b, 98b). Kasım Paşa, 26 Nisan 1529’da (17 Şaban 935) ikinci vezir oldu (Bostan, *Süleymannâme*, vr. 108a). Kasım Paşa’nın 1538-40 (944-46) senelerine ait bir listeden ölmüş olduğu anlaşılmaktadır: Ö. L. Barkan, “933-934 Hicrî Yılına Ait Bir Bütçe Örneği”, *İFM*, 15 (1954), s. 317.
- ²² Metin Kunt, *Sancaktan Eyaletle, 1550-1650 Arasında Osmanlı Ümerası ve İl İdaresi*, İstanbul 1978, s. 125-132.
- ²³ Kitabı metni için bkz. S. Soucek, “The Rise of the Barbarossas in North Africa”, *Archivum Ottomanicum*, III (1971), s. 248, dipnot 40.
- ²⁴ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü’l-kubâr fî esfârî’l-bihâr*, yay. İdris Bostan, Ankara 2008, s. 87.
- ²⁵ Bostan, *Süleymannâme*, vr. 130a, 140b-141a. Koron kuşatması ve sonrası için bkz. İdris Bostan, “Kanuni ve Akdeniz Siyaseti”, *Muhteşem Süleyman*, (ed. Ö. Kumrular), İstanbul 2007, s. 28, 42.
- ²⁶ Lütfi Bey’in daha sonra veziriazam olan Lütfi Paşa olması gerekir. Lütfi Paşa, kendisinin kapudanlık görevinde bulunduğunu ima etmekte ise de seneleri hakkında bilgi vermemektedir (Mübahat Kütükoğlu, “Lütfi Paşa Âsâfînamesi”, *Bekir Kütükoğlu’na Armağan*, İstanbul 1991, s. 89).
- ²⁷ 940 (1533-34) senesine ait bir irad ve masraf ruznâmcesindeki kayıtlara göre Lütfi Bey, bu göreve Mora sancakbeyi olarak gelmiştir (BOA, KK. nr. 1863, s. 113). Geniş bilgi için bkz. Bostan, *Cezâyir-i Bahr-i Sefid*, s. 62, dipnot 26.
- ²⁸ Barbaros kardeşlerin Cezayir’e yerleşme mücadeleleri hakkında özet bilgi için bkz. S. Soucek, “The Rise of Barbarossas”, s. 238-250.
- ²⁹ Matrakçı, *Süleymannâme*, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi (TSMK), R. 1286, vr. 204a-b.
- ³⁰ Papalık arşiv belgelerinde Barbaros’un İstanbul’a geliş tarihi 9 Kasım 1533’tür. [M. Ankan-P. Toledo, *XIV-XVI Yüzyıllarda Türk-İspanyol İlişkileri ve Denizcilik Tarihimize İlgili İspanyol Belgeleri*, Ankara 1995, s. 264].
- ³¹ 8 Aralık 1533’te (21 Cemâziyelevvel 940) bu gemi reisterine de birer hil’at giydirilmiştir (BOA, KK. nr. 1863, s. 75).
- ³² Reşid, Tunus hükümdarı olan kardeşi Mulay Hasan’a karşı Osmanlılardan yardım istemek üzere İstanbul’a gelmişti. Geniş bilgi için bkz. Bostan, *Cezâyir-i Bahr-i Sefid*, s. 62, dipnot 31.



Barbaros Hayreddin Paşa
(Albüm, TSMK, H. 2134).

mercandan yapılmış bir taç; iki saat; kadife, atlas, kemha ve çukadan oluşan Frenk kumaşları bulunuyordu³³. Osmanlıların bu sırada Hayreddin Reis adıyla meşhur olan Barbaros'u Mağrib Beyi olarak kabul ettikleri anlaşılmaktadır³⁴.

Kanunî Sultan Süleyman bu görüşmede Hayreddin Reis'i derya beylerbeyliğine getirmeyi uygun görmekle beraber, bizzat hükümet işlerinden sorumlu olan ve o sırada Irakeyn seferi hazırlıkları için se-rasker olarak Halep'te bulunan veziriazam İbrahim Paşa ile görüşmesini istedi³⁵. Bunun üzerine

³³ BOA, KK. nr. 1863, s. 68.

³⁴ Bu husus belgede "Pişkeş-i Hayreddin Bey mir-i Mağrib el-meşhûr be-Hayreddin Reis" şeklinde geçmektedir (BOA, KK. nr. 1863, s. 68).

³⁵ *Gazavât-i Hayreddin Paşa* da bu husus, İbrahim Paşa'nın Kanunî'ye bir mektup göndererek kendisiyle görüşmek istediği şeklinde izah edilmektedir. *Gazavât-i Hayreddin Paşa*, Ankara 1995, s. 164-165.

Hayreddin Reis, muhtemelen Ocak 1534'te (Cemâziyelâhir 940)³⁶ İstanbul'dan hareket etti ve Halep'te veziriazamla görüştü. Bu mülakat sırasında Barbaros “Mîrmîrân-ı Cezâyir şüd der deryâ-yı sefid” (Akdeniz'deki adaların beylerbeyliği) görevine getirildi. 2 Şubat 1534 (18 Receb 940) tarihli bu inam kaydında Halep'ten ayrılmak üzere olan Hayreddin Bey'e iki hil'at hediye edildiği³⁷ görülmektedir ki, bu tarihi Barbaros'un Cezayir Beylerbeyi sıfatıyla kaptanıderyalığa tayin tarihi olarak kabul etmek gerekir. Nitekim, İbrahim Paşa'nın bu vesile ile Venedik Doçu'na (Doge) gönderdiği 25 Ocak-4 Şubat 1534 (Evâsıt-ı Receb 940) tarihli bir mektupta da, Hayreddin Paşa'nın Cezayir beylerbeyi olarak atandığı, donanmanın emrine verildiği ve Rodos'un ona ikametgâh olarak tahsis edildiği belirtilmekte, denizlere açıldığında kendisine yardım edilmesi istenmektedir³⁸. Halep'ten ayrıldıktan yirmi iki gün sonra (Şubat sonları) muhtemelen deniz yoluyla³⁹ İstanbul'a gelen⁴⁰ Barbaros'un kaptanıderyalığa tayini ile ilgili İspanya'ya ulaşan ilk haberler de 6 Mart 1534 tarihli ve Venedik elçi raporlarında yer alan bilgilere dayanmaktadır⁴¹.

Kanunî Sultan Süleyman'ın 19 Mart 1534'te vefat eden annesi Hafsa Sultan için 21 Mart'ta devlet ricaline bazı ihsanlarda bulunulduğunda “mîrmîrân-ı deryâ” olarak Hayreddin Paşa'ya da iki hil'at verilmiş olması⁴² Barbaros'un artık beylerbeyi rütbesi ve “paşa” unvanı ile anılmaya başladığını göstermektedir. 22 Mart 1534'te kendisine “bahâriye”⁴³ olarak iki elbise verilmiştir⁴⁴.

Hayreddin Paşa'nın Halep'e gidiş-dönüş süresi esnasında Lütfi Bey kaptanıderya olarak görevini sürdürdü ve 29 Aralık 1533'te deniz seferine gönderilen donanma kürekçileri için kendisine hazineden ödeme yapıldı⁴⁵. Ayrıca yürüttüğü kapudanlık görevi ile ilgili olarak en son 7 Şubat 1534'te salyâne ödendiğine⁴⁶ göre Hayreddin Paşa'nın beylerbeyliğe tayini üzerine de ikinci kapudan olarak görevine bir süre daha devam ettiği anlaşılmaktadır. Nitekim Valide Sultan'ın vefatı münasebetiyle hil'at verilenler arasında “kapudan-ı sâni”, yani ikinci kapudan olarak Lütfi Bey de bulunmaktadır⁴⁷. Lütfi Bey bu statüdeki kapudanlık görevini muhtemelen bir müddet daha sürdürmüş ve 3 Mayıs 1534'te hâlâ salyânesinin bir kısmını almaya devam etmiştir⁴⁸. Daha sonra Kanunî Sultan Süleyman'ın veziriazamı olacak Lütfi Bey'in 25 Ekim 1534'te Karaman beylerbeyliğine atandığı görülmektedir⁴⁹.

İstanbul tersanesindeki hazırlıklarını tamamlayan Hayreddin Paşa, Osmanlı donanmasını bir imparatorluk donanması olarak Akdeniz'e çıkarmak üzere yeniden teşkil etti. Bu maksatla Kanunî Sultan Süleyman tarafından kabul edildi⁵⁰ ve kendisine 17 Mayıs 1534'te (4 Zilkade 940) hil'at giydirilerek inamda bulunuldu⁵¹. Kaptanıderyanın beraberinde otuz beşi baştarda, elli ikisi kadirga, altısı kalyata ve yedisi kayık olmak üzere yüz gemi ve 24.400 kürekçi, cenkçi ve alatçı bulunuyordu⁵². 270 topçunun⁵³ da birlikte hareket ettiği bu donanmanın asıl hedefi Tunus'taki iktidar mücadelesinde İspanya'ya karşı bölgeyi korumaktı⁵⁴. Önce İtalya kıyılarını yağmalayan Barbaros, 17 Ağustos 1534'te Benzert'e ulaştı. Buna karşılık İspanya Kralı V. Carlos da, üç yüz gemilik donanmasıyla 15 Haziran 1535'te Tunus'a asker çıkartarak Tunus Sultanı Mevlây Hasan'ın yardımıyla burayı ele geçirdi. Bunun üzerine Tunus'tan Cezayir'e çekilmek zorunda kalan Barbaros, daha sonra donanması ile Mayorka Adası'na saldırdı ve pek çok ganimet ve esir alarak Kasım 1535'te İstanbul'a döndü⁵⁵. Böylece Hayreddin Paşa *mîrmîrân-ı derya* olarak Osmanlı İmparatorluğu hizmetindeki ilk seferini tamamlamış oldu.

Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin Kuruluşu

Cezâyir-i Bahr-i Sefid eyaletinin ortaya çıkışı ile ilgili gelişmeleri ve Cezâyir-i Garb eyaleti ile ilişkisini dönemin kitabî kaynaklarında ve arşiv malzemesinde yer alan bilgilerin ışığı altında değerlendirmek gerekmektedir.

³⁶ Âti, *Künhü'l-ahbâr*, Nuruosmaniye Ktb, nr. 3407, s. 309.

³⁷ 1533-1534 (940) tarihli Halep'te tutulan bu ruznâme defterindeki “mîrmîrân-ı cezâyir şüd der deryâ-yı sefid” şeklindeki kayıt (BOA, KK. nr. 1764, s. 215) daha sonra *Mîrmîrân-ı Cezâyir-i Bahr-i Sefid* şeklinde (Feridun M. Emecen-İlhan Şahin, “Osmanlı Taşra Teşkilatının Kaynaklarından 957-958 (1550-1551) Tarihli Sancak Tevcih Defteri”, *Belgeler*, 23 (1999), s. 58) formüle edilmiştir.

³⁸ Elimizde sadece İtalyanca tercümesi bulunan bu belgeye göre Hayreddin Paşa 700.000 akçe salyâne ile tayin edilmiştir (Archivio di Stato di Venezia (ASV), Documenti Turchi, busta, 3, nr. 315).

³⁹ Ârifî, *Süleymannâme*, TSMK. H. 1517, vr. 360a-361a.

⁴⁰ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-kibar*, s. 63.

⁴¹ Ankan-Toledo, *Türk-İspanyol İlişkileri*, s. 245.

⁴² Bu kayıta “be-çihet-i Hayreddin Paşa mîrmîrân-ı deryâ, câmehâ 2 sevb” denilmektedir (BOA, KK. nr. 1863, s. 141).

⁴³ Bahariye, ilkbaharda devlet erkânına verilen üst elbisesi veya kumaşa verilen addır (M. Sertoğlu, *Osmanlı Tarih Lügati*, İstanbul 1986, s. 374).

⁴⁴ BOA, KK. nr. 1863, s. 141-142.

⁴⁵ BOA, KK. nr. 1863, s. 90.

⁴⁶ Lütfi Bey son salyânesini de kapudan olarak almıştır (BOA, KK. nr. 1863, s. 115).

⁴⁷ Lütfi Bey'e bir hil'at verilmiştir (BOA, KK. nr. 1863, s. 141).

⁴⁸ Salyâne olarak 50.000 akçe ödenmiştir (BOA, KK. nr. 1863, s. 185).

⁴⁹ BOA, KK. nr. 1863, s. 214. Ayrıca bkz. Bostan, *Süleymannâme*, vr. 147b. Tayyib Gökbilgin, “Lütfi Paşa”, *İA*, VII, 97.

⁵⁰ Venedik elçisinin mektupları 1534 Nisan ayı sonlarında kaptanıderyanın padişah ile görüştüğüne belirtmektedir (Ankan-Toledo, *Türk-İspanyol İlişkileri*, s. 265).

⁵¹ 50.000 akçe nakit ve iki hil'at verilmiştir (BOA, KK. nr. 1863, s. 202).

⁵² BOA, KK. nr. 1863, s. 204. Bostan, donanma sayısını aynen vermekle beraber, Anadolu ve Rumeli'den toplanan kürekçi ve azap sayısının 30.000 olduğunu zikretmektedir (*Süleymannâme*, vr. 147a-148b, 168a-170a). Donanmanın yüz gemiden oluştuğu konusunda Venedik elçisinin mektubunda da bilgi bulunmaktadır (Ankan-Toledo, *Türk-İspanyol İlişkileri*, s. 265).

⁵³ 25 Mayıs 1534 (12 Zilkade 940) tarihinde topçulara peksimed bedeli olarak 13.500 akçe ödenmiştir (BOA, KK. nr. 1863, s. 214).

⁵⁴ Belgede “Diyâr-ı Magrib'e” ifadesi kullanılmıştır (BOA, *MAÜ* nr. 523, s. 668).

⁵⁵ Bostan, *Süleymannâme*, vr. 168a-170a. İstanbul'da bulunan Seydi Ali eş-Şerif adlı bir Tunuslu da Hayreddin Paşa'nın 9 Kasım'da (13 Cemâziyevvel) İstanbul'a geldiğini diğer önemli bazı hadiselerle birlikte rapor etmiştir (Archivo General de Simancas -İspanya, Estado 472).

Dönemin ünlü tarihçisi Celalzâde, Hayreddin Bey'in, İbrahim Paşa ile görüşmek üzere Haleb'e gittiğinde orada kendisine "Cezayir Beylerbeyliği" adı altında, geldiği ülkenin yani Cezâyir-i Garb beylerbeyliğinin verilmesinin kararlaştırıldığını ve bu hususun padişaha arz edilerek 6 Nisan 1534'te (22 Ramazan 940) Hayreddin Paşa'ya berat, tabl, nakkâre ve tuğ gönderilerek Cezâyir-i Garb beylerbeyi olarak tayin edildiğini kaydetmektedir⁵⁶. Yine Celalzâde'nin, 1538'de ikinci kez adalar fethine çıkan Hayreddin Paşa'dan Gelibolu sancak-beyi ve donanma kapudanlığı yanında Cezâyir-i Garb beylerbeyi olarak bahsetmesi dikkat çekmektedir⁵⁷. Ayrıca ona isnat edilen bir kanunnâme mecmuasında şehzade Bayezid ile Cihangir için Kasım 1539'da tertip edilen sünnet düğününe ait bir teşrifat kaydında Cezayir ve Cezayir-i Garb olarak iki ayrı beylerbeylik kaydetmesi⁵⁸ ve yine eseri *Tabakâtü'l-memâlik* sayfaları içine aldığı idarî teşkilata ait listede iki ayrı eyalet zikretmesi⁵⁹ bu hususta karışıklığa sebebiyet vermektedir. Bu durumun, eserlerin yazılış tarihleri dikkate alınarak yeniden incelenmesi gerekmektedir. Bununla beraber, Hayreddin Paşa'nın ilk tayini sırasında Cezayir-i Garb beylerbeyi olduğuna dair bir bilgiye Celalzâde dışında o döneme ait başka bir kaynakta rastlanmamaktadır. Nitekim, İbrahim Paşa'nın sadareti sırasında (1523-36/929-42) tutulduğu belirtilen bir teşrifat kanunnâmesinde de divanda diğer beylerbeyiler yanında Cezayir beylerbeyinin kaydedilmiş olması ilk dönemde bu ad altında sadece bir tek eyaletin bulunduğunu göstermektedir⁶⁰.



Barbaros Hayreddin Paşa
(Europa und der Orient).

⁵⁶ Celalzâde Mustafa, *Geschichte Sultan Süleyman Kanunîs von 1520 bis 1557, oder Tabak'atü'l-memâlik ve Derecât'ül-Mesâlik von Celalzâde Mustafa, genannt Koca Nişancı*, yay. P. Kappert, Wiesbaden 1981, vr. 245a-246a.

⁵⁷ Celalzâde, *Tabak'atü'l-memâlik*, vr. 293b.

⁵⁸ Ahmed Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri*, İstanbul 1994, s. 250-251. Sünnet merasiminin tarihi olan 26 Kasım 1539 (15 Receb 946) için bkz. Celalzâde, *Tabak'atü'l-memâlik*, vr. 337a-340a.

⁵⁹ "Cezayir" ve "Mağrib-i Zemin ve Cezâyir" olarak iki ayrı beylerbeylik geçmektedir (Celalzâde, *Tabak'atü'l-memâlik*, vr. 14b-15a).

⁶⁰ Bu merasimde Cezayir beylerbeyinin Rumeli, Anadolu ve Karaman beylerbeylerinden sonra oturduğu anlaşılmaktadır (*Kanunnâme Mecmuası*, Süleymaniye Ktb, Esad Efendi, nr. 2362, s. 80b). Muhtemelen bu kayıt İbrahim Paşa'nın son yıllarında tutulmuş olmalıdır. Çünkü Hayreddin Paşa'nın Cezayir beylerbeyliğine tayin tarihi 1534 (940)'tır. Kanunnâmede bu kanunun 1526'da (932) yazıldığı söylenmekte ise de doğru olmaması gerekir.

⁶¹ Bostan, *Süleymannâme*, vr. 146b; BOA, KK, nr. 1764, s. 215.

⁶² Denizlerle ilgili bazı meseleleri görüşmek üzere Aralık 1533'te İstanbul'a gelmiştir (Maria Pia Pedani, *Elenca, degli inviatî diplomatici veneziani presso i sovrani ottomani*, Venezia 2000, s. 21).

⁶³ Salıyane geliri 14.000 duka olan Barbaros Hayreddin Paşa'nın Rodos, Eğriboz ve Midilli'den gelen bir bu kadar daha geliri bulunmaktadır ve 4000 köleye sahiptir. Ramberti'nin raporunun İngilizce tercümesi için bkz. A. H. Lybyer, *The Government of The Ottoman Empire in the time of Suleiman the Magnificent*, Cambridge 1913, Appendix I, s. 246, 255-256, 314.

⁶⁴ *Tevârih-i Âl-i Osman*, İstanbul 1341, s. 344.

⁶⁵ Matrakçı, Hayreddin Paşa'nın ilk tayinini sadece "Cezayir beylerbeyi" olarak zikretmekle (*Süleymannâme*, TSMK R. 1286, vr. 204a-b) beraber, vefatına ait bilgi verirken "mîrmîrân-ı bihâr" yanında "Cezayir-i Garb beylerbeyisi" tabirlerini (*Süleymannâme*, Arkeoloji Kütüphanesi, nr. 379, vr. 56b) kullanarak bu konuda tenakuzu düşmektedir. Geniş bilgi için bkz. Bostan, *Cezâyir-i Bahr-i Sefîd*, s. 64, dipnot 64.

⁶⁶ Bu göreve 4.000.000 akçe salıyane ile tayin edilmiştir (*Tevârih-i Âl-i Osman*, Ali Emîri Ktb, Tarih, 15, s. 203). Ayrıca bkz. Anonim *Tevârih-i Âl-i Osman*, F. Giese, [haz. N. Azamat], İstanbul 1992, s. 143. Bu miktarı ihtiyatla karşılamak gerekmektedir.

⁶⁷ *Tarih-i Âl-i Osman*, (haz. M. Karazeybek), (İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans tezi), İstanbul 1994, s. 332. Bu eserde derya beylerbeyliğine tayin edildikten sonra Halep'e gittiği kaydedilmektedir.

⁶⁸ Hayreddin Paşa, bu sefere çıkmadan önce Edirne'de Kanunî tarafından kabul edilmişti (Sinan Çavuş, *Süleymannâme*, *Tarih-i Feth-i Şikloş*, *Esteron ve İstol-Belgrad*, İstanbul 1999, vr. 130a).

⁶⁹ *Süleymannâme*, Arkeoloji Kütüphanesi, nr. 379, vr. 56b. Barbaros'un vefat tarihi olarak 5 Temmuz tarihi de verilmektedir (Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 96).

⁷⁰ BOA, KK, nr. 1764, s. 215.

⁷¹ ASV, Busta 3, nr. 330.

⁷² 25 Ocak-4 Şubat 1534 (Evâsıt-ı Receb 940) tarihli İbrahim Paşa'nın mektubu (ASV, *Documenti Turchi*, Busta, 3, nr. 315) ile 15-25 Mart 1535 (Evâsıt-ı Ramazan 941) tarihli İbrahim Paşa'nın ve 29 Mart 1535 (24 Ramazan 941) tarihli Kanunî'nin mektupları: ASV, *Documenti Turchi*, Busta, 3, nr. 334, 336.

⁷³ Bu sefere elli sekiz başlarda, seksen iki kadirga, on bir kalyata ve dört top gemisi olmak üzere yüzü elli beş gemiden oluşan donanma katılmış, 352 reis, 805 almdar, 2509 alaycı ve 23.538 kürekçi olmak üzere toplam 27.204 kişi görev yapmıştı (BOA, *MA2*, nr. 523, s. 560, 564-565). Nova kalesinin geri alınması ile ilgili bu muhasebe defteri konusunda ayrıca bkz. Colin Imber, "The Cost of Naval Warfare: the Accounts of Hayreddin Barbarossa's Herceg Novi Campaign in 1539", *Archivum Ottomanicum*, IV (1972), s. 203-216.

⁷⁴ BOA, D.BR2, nr. 20614, s. 57, 81.

⁷⁵ BOA, KK, nr. 1765, vr. 14b.

⁷⁶ 1-10 Eylül 1543 (Evâil-i Cemâziyelâhîr 950); 12 Ekim 1543 (14 Şaban 950) ve 18-27 Ekim 1543 (Evâhîr-ı Şaban 950) tarihli Tunus, 12 Mart 1544 (16 Zilhicce 950) ve 6-16 Mart 1544 (Evâsıt-ı Zilhicce 950) tarihli Cezayir halkının gönderdiği mektuplar: Archive General de Simancas (İspanya), E. 474. Bu belgelerde Hayreddin Paşa'dan Ebû Mehmed (veya Muhammed) künyesi ile bahsedilmektedir. Mektuplarda yer alan ve Tunus Emiri Muay Hasan'ın İspanya ile işbirliği yaptığını anlatan olaylar hakkında ayrıca bkz. *Tarih-i Feth-i Şikloş*, vr. 130a-132b.

⁷⁷ Bu sancaklardan sefere katılmayan timarlı sipahilerin tesbit ediliş gönderilmesi istenmiştir (BOA, KK, nr. 62, s. 575/2). Benzer bir hüküm de 9 Mayıs 1545 (26 Safer 952) tarihli bir (BOA, KK, nr. 209, s. 14).

⁷⁸ TSMA, E. 12321. [Bu defter H. Sahillioglu tarafından *Topkapı Sarayı Arşivi H. 951-952 Tarihli ve E-12321 Numaralı Muhimme Defteri*, İstanbul 2002, adıyla yayımlanmıştır]. Hükümlerde bazen "Hayreddin Paşa", bazen de "Cezayir Beylerbeyi" ifadesi kullanılmaktadır. Vefatından sonrasına ait 30 Eylül 1546 (4 Şaban 953) tarihli Arnavud Belgradı kadısına gönderilen bir ferman da ondan "s" ekli Cezayir beylerbeyisi" şeklinde bahsedilmektedir (BOA, D. BSM, dosya 1, nr. 62).

Bostan ise, *Süleymannâme*'sinde hiçbir tereddüde mahal bırakmaksızın Hayreddin Paşa'ya "aktâr-ı bihârda olan cezâyirin Beylerbeyliği" verildiğini belirterek bu tevcihin Cezâyir-i Bahr-i Sefîd beylerbeyliği olduğunu anlatmak istemiş ve adeta tayinden bahseden ilk belgenin ifadesini yansıtmıştır⁶¹. Bu tarihlerde Venedik elçisi Daniele de Ludovici⁶² ile İstanbul'a gelmiş olan Ramberti Benedetto da, kendisinin İstanbul'da bulunduğu 1534 senesinin ilk aylarında Barbaros'un deniz beylerbeyliğine tayin edildiğini ve Osmanlı İmparatorluğu'ndaki dört vezirden dördüncüsü olarak unvanının "paşa"ya çevrildiğini belirtmektedir⁶³.

Dönemin diğer önemli kaynaklarından olan başta Lütfi Paşa⁶⁴ olmak üzere Matrakçı Nasuh⁶⁵, Muhyî Çelebi⁶⁶ ve diğer anonim Osmanlı tarihleri⁶⁷ de Barbaros'a bu ilk görev tevcihinde derya beylerbeyliğinin verildiğinden bahsetmektedirler. Yine Matrakçı, *Süleymannâme*'sinde 7 Nisan 1543'te (2 Muharrem 950) Nice seferine çıkan⁶⁸ ve 7 Temmuz 1546'da (8 Cemâziyelevvel 953) vefat eden⁶⁹ Barbaros Hayreddin Paşa'dan "mîrmîrân-ı bihâr" olarak bahsetmektedir.

Barbaros Hayreddin Paşa'nın Cezayir beylerbeyliğine tayini ile ilgili belgelerde yer alan bilgiler ise oldukça ayrıntılıdır. Daha önce belirtildiği gibi, Barbaros İrakeyn seferi hazırlıkları için Halep'te bulunan ve kendisini burada kabul eden veziriazam İbrahim Paşa tarafından 2 Şubat 1534'te (18 Receb 940) Cezayir-i Bahr-i Sefîd beylerbeyliğine tayin edilmişti⁷⁰. Bizzat Hayreddin Paşa'ya gönderilen 23 Temmuz 1534 (Evâsıt-ı Muharrem) tarihli bir fermânda kendisine Cezayir beylerbeyi olarak hitap edildiği gibi⁷¹, Venedik Doğu'na gönderilen 1534 ve 1535 tarihli diğer bazı mektuplarda da unvanı Cezayir beylerbeyi olarak geçmekte, denizlerin ve adaların (cezâyirin) muhafazası ile vazifelendirildiği ifade edilmektedir⁷². Yine 1539 senesine ait Nova seferine katılan donanma mürettebatı ile ilgili bir maaş defterinde (mevâcib muhasebe kaydında) Hayreddin Paşa'nın "mîrmîrân-ı cezâyir ve kapudan" olduğu belirtilmektedir⁷³.

5 Şubat 1543'te İspanya seferi için denize açılma izni alan Hayreddin Paşa'ya, birkaç ay içinde hazırlıklarını tamamladıktan sonra İstanbul'dan ayrılmak üzereyken "mîrmîrân-ı cezâyir" olarak muhtemelen bir kısmı diğer donanma reislerine verilmek maksadıyla elli hil'at verildi⁷⁴. Yine Kanunî Sultan Süleyman'ın onuncu seferi olan Avusturya seferi sırasında fethettiği Şikloş kalesinde 10 Haziran 1543'te (7 Rebîülâhîr 950) dağıtılan inamlar arasında İnebahtı sancakbeyine de hil'at giydirildi ve onun "mîrmîrân-ı Cezâyir" olan Hayreddin Paşa'nın eyaletine bağlı olduğu ifade edildi⁷⁵. Ayrıca Tunus halkı tarafından İspanya'ya karşı yardım istemek, Cezayir halkı tarafından da bölgedeki iç karışıklıkları gidermek amacıyla Hayreddin Paşa'ya hitaben yazılan 1543-44 (950) tarihli mektuplarda doğrudan beylerbeyliğinden bahsedilmese bile "vezîrî'r-reis, emîrî'l-kebirî'l-muazzam, vezîrî'l-vüzerâ kebirî'l-küberâ" gibi sıfatlarla hitap edilmesi onun vezir sıfatıyla beylerbeyi bulunduğuna işaret etmekte, Cezayir-i Garb ile ilgili bir bilgi vermemektedir⁷⁶.

Barbaros Hayreddin Paşa'nın kendisine hitaben yazılan 25 Ekim 1544 (8 Şaban 951) tarihli bir fermanla "Cezayir beylerbeyisi ve kapudanım" ifadesi kullanılması yanında eyalete bağlı olarak Gelibolu, Eğriboz, İnebahtı ve Karlılı sancaklarının zikredilmesi⁷⁷, bu eyalet ile Cezayir-i Garb arasında doğrudan bir irtibat olmadığını göstermektedir. Yine Ocak-Nisan 1545 (Ramazan 951-Safer 952) tarihleri arasında Cezayir Beylerbeyi Hayreddin Paşa'ya gönderilen pek çok hüküm de bu hususu onaylamaktadır⁷⁸. Bütün bu belgeler göstermektedir ki, Barbaros Hayreddin Paşa'nın beylerbeyi olarak görev yaptığı eyalet, deniz beylerbeyliği olarak bilinen Cezâyir-i Bahr-i Sefîd eyaletidir.

Barbaros Hayreddin Paşa'nın vefatından sonra kaptanıderyalık görevine gelenler, bazen önce Gelibolu sancakbeyi olarak kaptanıderya tayin edilmiş ve bir süre sonra da Cezayir beylerbeyliğine yükseltilmişlerdir.



Sokollu Mehmed Paşa ve Piyale Paşa bu uygulamaya örnek gösterilebilir. Nitekim 7 Temmuz 1546'da (8 Cemâziyelevvel 953) Gelibolu sancakbeyi olarak kaptanıderyalık görevine tayin edilen Sokollu Mehmed Paşa, yaklaşık bir yıl sonra 8 Mayıs 1547'de (18 Rebîülevvel 954) "mîrmîrân-ı Cezâyir" olarak beylerbeyliğe yükseltilmiştir⁷⁹. Piyale Paşa ise, önce Gelibolu sancakbeyi olarak 9 Ocak 1555'te (15 Safer 962) kapudanlığa getirilmiş⁸⁰ ve 1557'deki Minorka seferinden zaferle dönmesi üzerine de kendisine Cezayir beylerbeyliği verilmiştir⁸¹. Bu uygulamalar ilk dönemlerde eyaletin beylerbeyliğine yapılan atamalarda hizmet yeterliliğinin ön planda tutulduğunu göstermekte ise de, Sokollu Mehmed Paşa'dan sonra 13 Mayıs 1548'de (15 Rebîülâhîr 956) Sinan Paşa'nın doğrudan "mîrmîrân-ı cezâyir-i bahr-i sefid ve kapudânî" olarak tayin edilmesinde, veziriazam Rüstem Paşa'nın kardeşi olmasının rol oynadığını göstermektedir⁸². Piyale Paşa'dan sonraki diğer kaptanıderyaların Cezayir beylerbeyi olarak bu görevi sürdürdükleri bilinmektedir⁸³.

⁷⁹ 700.000 akçe has geliri ile Mehmed Bey bu göreve tayin edilmiştir (BOA, KK. nr. 208, s. 76, 169, 187). Ayrıca bkz. Barkan, 954-955 Bütçesi, s. 256. 1548'te (955) görevine devam etmektedir (BOA, MAD. nr. 94, vr. 26a, 39a).

⁸⁰ Piyale Bey, bu göreve "mirtiva-i Gelibolu ve kapudan" olarak getirilmiştir (BOA, KK. nr. 1766, s. 103-104).

⁸¹ Piyale Bey'in Minorka seferinden sonra padişaha sunduğu pişkes ile ilgili 11 Aralık 1557 (19 Safer 965) tarihli bir kayıt: BOA, D. BRZ. 20618, s. 85. 29 Ocak 1558 (9 Rebîülâhîr 965) tarihli bir belgede ise Cezayir beylerbeyi Piyale Paşa olarak geçmektedir (BOA, KK. nr. 216a, s. 107).

⁸² Rüstem Paşa'nın kardeşi olan Sinan Paşa, bu göreve Hersek sancakbeyliğinden getirilmiş (BOA, MAD. nr. 94, s. 63b, 66a) ve 700.000 akçe ile tayin edilmiştir (Emecen-Şahin, *Tevcih Defteri*, s. 58).

Sinan Paşa'nın Cezayir beylerbeyliği dönemi ile ilgili bazı hükümler: BOA, KK. 209, s. 47; KK. 210, s. 51.

⁸³ Kapudan Paşalık hakkında genel olarak bkz. İdris Bostan, "Kapudan Paşa", *DİA*, XXIV, s. 354-355.

Cezayir-i Bahr-i Sefîd ve Cezayir-i Garb Eyaletlerinin İlk Dönemleri

İki eyaletin adlarındaki benzerlik konu ile ilgili bir yanlış anlamaya yol açmış olmalıdır. Barbaros'un Osmanlı İmparatorluğu hizmetine girdiği dönemde Kuzey Afrika'daki Cezayir için "Mağrib" yanında "Cezâyir" tabirinin de kullanılması bu iki eyaletin karıştırılmasına sebebiyet vermiş olmalıdır. XI. yüzyılın ilk çeyreğine ait coğrafi bilgiler, Kuzey Afrika'daki "Cezâyir" ile önceleri sadece Cezayir şehrinin kastedildiğini belirtmektedir. Örneğin Piri Reis Kitâb-ı Bahriye'sinde "Vilâyet-i Mağrib" veya "Diyâr-ı Mağrib" adıyla Akdeniz kıyısında yer alan Fas, Cezayir, Tunus ve Trablusgarp'ı içine alan bir bölgeyi ifade etmekte ve Cezayir şehri için "kal'a-i Cezâyir" tabirini kullanmaktadır⁸⁴. Barbaros Hayreddin Paşa'nın İstanbul'a ilk gelişinde "Mîri Mağrib" olarak kabul edilmesi, onun Cezayir ülkesini içine alan bölgeyi temsil ettiğini ve Cezayir şehrinin de bu bölgenin merkezi olduğunu ortaya koymaktadır. 1536 (942) tarihli bir ruznâmçe defterinde Barbaros Hayreddin Paşa'nın daha önce Cezayir-i Garb'ın idaresi için vekil bıraktığı Hasan Ağa'dan "hâkim-i Vilâyet-i Cezâyir"⁸⁵ olarak bahsedilmesi Cezayir'in ilk dönemlerde sancak statüsünde olduğunu göstermektedir⁸⁶.

Barbaros Hayreddin Paşa ve Kanunî'nin Akdeniz Siyaseti

Kanunî'nin ilk yıllarında gerek denizde ve gerekse karada geliştirilen dış ilişkilerin ve uygulanan politikaların arkasında güçlerini kabul etmemiz gereken iki isim karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan biri veziriazam İbrahim Paşa (Pargalı, 1523-1536), diğeri kaptanıderya Hayreddin Paşa'dır (1534-1546). Bu iki devlet adamı, uzun bir süredir devam eden Osmanlı-Venedik ittifakının yanında yeni oluşturulan Osmanlı-Fransız yakınlaşmasının gerçekleşmesinde belirleyici rol oynamışlardır.

Kanunî'nin saltanatının ilk senelerinde, İspanya'nın Batı ve Orta Akdeniz'de tutunmak için sürdürdüğü Kuzey Afrika'ya yerleşme mücadelesi, Osmanlılara karşı karada ve özellikle denizlerde devam etti. Osmanlılar ise, İspanya ve Fransa arasında yaşanan anlaşmazlıkları fırsat bilerek Katolik Dünya içindeki çekişmeden yararlanmak istemiş ve daha önce ahidnâmelerle iyi ilişkiler kurduğu Venedik yanında yeni bir müttefik kazanmayı kendi menfaatleri için önemli görmüştü. Fransa'nın Osmanlılardan ilk ciddi yardım talebi, kral I. François'ın İspanya Kralı V. Carlos tarafından esir tutulduğu sırada İstanbul'a gelen elçi Jean Frangepani tarafından Ağustos 1525'te Kanunî'ye iletildiğinde ilk ittifak süreci başlamış oldu⁸⁷. Böylece Fransa, XVI. yüzyıl boyunca bu ittifakta etkin bir yer alarak Osmanlı İmparatorluğu'nun desteğini kazandı ve İspanya'ya kaptırdığı topraklarını yeniden ele geçirme ve koruma imkânını elde etmeye çalıştı. Ayrıca yüzyılın sonlarında İngiltere'nin de benzer bir ittifak arayışı içinde Osmanlılara yaklaştığı, İspanya'ya karşı himaye ve yardım talep ettiği bilinmektedir⁸⁸. Osmanlıların, Hristiyan olmasına rağmen kendisi ile işbirliği yapan Fransa ve Venedik gibi devletleri bu mücadelenin dışında tutmak suretiyle Akdeniz'deki dengeleri kendi lehine çevirmesine karşılık İspanya da, Kuzey Afrika'daki mahallî emirlerle irtibata geçmiş ve hatta coğrafi uzaklığına rağmen İran ile işbirliği yaparak Osmanlıların doğuya yönelmesini sağlamak istemiştir.

Böylece Akdeniz'e batıdan gelen ve Katolik Hristiyan dünyasını temsil eden İspanya ile doğudan gelen ve İslâm dünyasını temsil eden Osmanlılar ciddi bir çatışma içine girdiler. Mücadele alanları Kuzey Afrika ile Orta ve Batı Akdeniz Bölgesi idi.

Kanunî devrinde batıdaki Hristiyan devletlerle Osmanlılar arasında karada ve denizde süren mücadele çok süratle gelişti. Nisan 1532'de "Alaman seferi"ne çıkan Kanunî, ciddi bir savaş yapmamış olsa

⁸⁴ Piri Reis, *Kitâb-ı Bahriye*, (ed. E. Z. Ökte), İstanbul 1988, III, 1298-1366, IV, 1392-1452.

⁸⁵ BQA, İbnülemin-Hil'at, nr. 1, s. 5.

⁸⁶ İdris Bostan, "Cezâyir-i Bahr-i Sefîd Eyaletinin Kuruluşu, 1534", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 47-66.

⁸⁷ Matrakçı, *Süleymanname*, TSMK, R. 1286, vr. 98b-99b. Özel bir görevle gelen Frangepani'nin elçilik süresi için bkz. J. Bacque-Grammont-S. Küneralp, F. Hitzel, *Représentants Permanents de la France en Turquie (1536-1991) et de la Turquie en France (1797-1991)*, İstanbul-Paris 1991, s. 1.

⁸⁸ A. Nimet Kurat, *Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610)*, Ankara 1953, s. 118-161.

bile, ordusunun tehditkâr tavrı sebebiyle Avusturya Kralı Ferdinand'ı mütarekeye zorlamış ve 1533'de anlaşma yapmak mecburiyetinde bırakmıştı⁸⁹. Üstelik İspanya İmparatoru V. Carlos da bu anlaşmadan yararlanmak istemiş ve yaklaşımı Osmanlılar cihetinden olumlu karşılanmıştı. Nitekim, veziriazam İbrahim Paşa, Avusturya elçisinin ısrarıyla İspanya Kralı'na gönderdiği 24 Haziran-4 Temmuz 1533 (Evâil-i Zilhicce 939) tarihli mektubunda, İspanya'nın da Avusturya ve Fransa'ya sağlanan haklardan yararlanabileceğini belirtiyor ve bazı şartlar ileri sürüyordu. Veziriazam, bu iki devletin krallarının Padişahın oğlu mesabesinde olmayı kabul ettiklerini ve Kudüs ve benzeri yerlerin hamisi olma gibi iddialarda bulunmaması gerektiğini İspanya Kralı'na hatırlatıyor, bu fırsatı değerlendirmesini tavsiye ediyordu⁹⁰.

Kara cephesinde bu gelişmeler olurken İspanya'nın emrindeki amiral Andrea Doria karaka, barça ve benzeri yüz gemiden oluşan donanması ile Eylül 1532'de Koron'u işgal etmişti⁹¹. 8 Ekim 1532 Salı günü Belgrad'a ulaşan Kanunî, Koron'un kuşatıldığı haberini alır almaz karadan ve denizden desteklenmesini emrederek direnmeleri için Balyabadra kadısına ferman gönderdi⁹². Ancak, bu çabalar sonuç vermemiş ve Koron İspanya'nın eline geçmişti. Hâlbuki Kanunî, ordusuyla Alaman seferine giderken denizleri boş bırakmamak amacıyla kapudan Kemankeş Ahmed Bey'i seksen gemiden oluşan bir donanma ile Akdeniz'e sevk etmişti. Haziran 1532'de İstanbul'dan denize açılan donanma, bir müddet Mora sularında dolaşmış ve hiçbir karşılaşma olmadan geri dönerken Boğaz'a ulaştığı sırada Koron'un işgal edildiği haberleri alınmıştı. Bu gelişmeler üzerine Kanunî, denizden elli gemilik bir donanma göndermiş, kale kuşatılmışsa da sonuç alınamamış ve geri dönmek zorunda kalınmıştı⁹³. Koron nihayet 23 Mayıs-2 Haziran 1534'te kara ve denizden yapılan bir harekât ile geri alınmıştı⁹⁴.

Barbaros'un Tunus Seferi ve Fransa ile İlişkiler

Osmanlıların Barbaros Hayreddin Paşa ile resmî ilk temasları XVI. yüzyılın başlarına kadar gitmektedir. Daha Yavuz Sultan Selim devrinde İstanbul'a gelme teşebbüsünde bulunduğu halde, Cezayir üzerindeki İspanya tehlikesi ve ahalinin bölgedeki isyancılardan çekinmesi sebebiyle gösterdikleri ısrar üzerine vazgeçmişti⁹⁵. Barbaros'un 1531'de Mağrib Beyi olarak Osmanlı himayesine girmesi bütün Akdeniz Dünyası'nda önemli yankı uyandırdı. Kanunî Sultan Süleyman'ın Venedik Doçu Andrea Gritti'ye gönderdiği 3 Mart 1531 (15 Receb 937) tarihli kendi tuğrasını taşıyan İtalyanca mektupta bu hususu duyurarak Barbaros'a dostça davranılmasını ve gemilerinin iyi karşılanmasını istemiştir⁹⁶. Barbaros'un 1534 yılı başlarında Osmanlı İmparatorluğu Derya Beylerbeyiliği'ne getirilmesi ve denizlerin yönetimi için yeni bir eyalet kurulması önemli bir dönüm noktası oldu. Barbaros'un bütün kış mevsimini tersanede hazırlıklar yaparak geçirmesinden sonra 17 Mayıs 1534'te Kanunî tarafından kabul edilerek Tunus seferine gönderilmesi hem daha önce Tunus'ta yaşanan taht mücadelesini ortadan kaldırmak ve hem de bölgedeki İspanya nüfuzuna son vermek amacına yönelik olmuştur. Bu ünlü denizciye otuz beşi başarda, elli ikisi kadırğa, altısı kalyata ve yedisi kayık olmak üzere toplam yüz gemiden oluşan bir donanma eşlik etmişti.

Barbaros'un İstanbul'dan ayrılışı ile bütün Avrupa merkezleri harekete geçti. Donanmanın nereye gideceği ve hedefin neresi olduğu konusunda pek çok yorumlar yapılıyor ve alınan bilgiler mektuplarla bir diğerine ulaştırılıyordu. Elimizdeki bir mektup grubu, bu bilgi ağı hakkında kısmen bilgi vermekte ve konunun anlaşılmasına katkıda bulunmaktadır. Mektuplar, Zaklise ve Korfu üzerinden Pulya'daki Otranto Beyi'ne gelmiş ve o da Sicilya'da Palermo Beyi'ni aldığı bilgilerden haberdar etmiştir. Bu haberlere göre, Osmanlı donanması, Barbaros komutasında İstanbul'dan yola çıkmış ve Eğriboz'a ulaşmıştır. Hedeflerinin

⁸⁹ Kanunî'nin V. Carlos ve Ferdinand'ı hedef alan 1532 Seferi hakkında bkz. Ö. Kumrular, "İspanyol Kaynakları Işığında Kanunî'nin Alaman Seferi", I-V, *Tarih ve Toplum*, 216-221, (Aralık 2001-Mayıs 2002).

⁹⁰ M. Tayyib Gökbulgin, "Venedik Devlet Arşivindeki Türkçe Belgeler Koleksiyonu ve Bizimle İlgili Diğer Belgeler", *Belgeler*, 9-12 (1971), s. 114-116, belge nr. 187.

⁹¹ İspanyol kaynakları Koron'un 23 Eylül'de işgal edildiğini belirtir. İspanyol ve Osmanlı kaynaklarının yaklaşım farklılığı için bkz. Özlem Kumrular, "Koron Seferi", *Toplumsal Tarih*, 127 (2004), s. 8.

⁹² TSM, nr. E. 5723.

⁹³ Bostan, *Süleymanname*, Süleymaniye Ktp., Ayasofya Kitaplığı, nr. 3317, vr. 130a, 139b-141a.

⁹⁴ Koron'un işgali hakkında bkz. Matrakçı, *Süleymanname*, TSMK, R. 1286, vr. 202a-203a, 205a.

⁹⁵ Cezayir'den gelen kadı, hatib, fukahâ, imam, tüccar, emîn ve bütün halkın hissiyatını yansıtan 25 Ekim 1519 (Evâil-i Zilkade 925) tarihli mektub: TSM, E. 6456.

⁹⁶ Archivo General de Simancas (AGS), Estado (E.), 1308.

Pulya veya Sicilya olduğu kuvvetle tahmin edilmekte ve bölgedeki yetkililerin dikkatli olmaları istenmekteydi. Bir başka habere göre ise, donanmanın hedefi, yeni müttefik Fransa'ya yardım etmekte ve Mağrib'e gitmeyi planlıyordu. Palermo Beyi bu haberleri önce İspanya'ya, önlem almaları için de Katanya kalesi beylerine göndermiştir⁹⁷.

Bu mektuplarda İspanya-Fransa arasındaki anlaşmazlıklar hakkında da bilgi verilmektedir: İspanya Kralı V. Carlos, bir taraftan Franco kalesine ordu yollarken diğer taraftan denizden beş barça ile Nice'e yiyecek göndermiş, kırk kadirga ve pek çok barçadan oluşan donanması ile de Marsilya üzerine yönelmiştir. Ayrıca, Fransa'ya bağlı olan Auvergne (Uranya) dükünün öldüğü haberleri alınmıştır. Aslında Fransa'ya ait olan Salon (Savoie) vilayetinin İspanya'ya tabi olması sebebiyle Torino (Turin) kalesi de itaat etmişti. O sırada Lyon'da ikamet eden Fransa Kralı'nın oğlu Dauphin (Dalfin) ve Culyan Dukası on iki bin kişilik ordu ile Navenyan (Avignon) kalesi üzerine gitmişlerdir. Duka Lomerand da on iki bin kişilik orduyla Borgonya vilayetini beklemeye gönderilmiştir⁹⁸.

Katanya Beyi'nin Malta Baş Şövalyesi'ne gönderdiği bir mektup da benzer konular hakkında farklı bazı bilgiler vermektedir. Buna göre, Fransa kralı çok sayıda askerle İspanya topraklarına girmiş, ele geçirdiği kalelere asker ve mühimmat yerleştirdikten sonra geri dönmüştür. Bunun üzerine İspanya cephesinde hareketlilik başlamış, V. Carlos kara ve deniz ordusunu üçe ayırarak Fransa üzerine sevk etmiştir. Elli bin yaya ve on beş bin atlıdan oluşan birinci gruba kendisi, otuz iki bin yaya ve beş bin atlıdan oluşan ikinci gruba Anton di Live kumanda etmiştir. Altmış kadirga ve birçok barçadan oluşan donanmanın idaresi ise amiral Andrea Dorya'ya verilmiştir. V. Carlos, ordularıyla Fransa'nın başşehri Paris'e doğru yola çıkarken donanma da deniz yoluyla Marsilya'ya hareket etmiş, Ferdinand Burgonya'dan, Portekiz kralı da diğer taraftan Fransa üzerine yürümüştür. Venedik'ten gelen sekiz bin kişilik ordu, sadece kendi topraklarını korumak amacıyla gönderildiği için son gelişmeler üzerine geri dönmüştür⁹⁹. Ne var ki bu mektuplar ilgililerine ulaşmadan Osmanlıların eline geçmiş olmalıdır.

Barbaros'un yeniden teşkil ettiği Osmanlı devlet donanmasının kumandanı olarak İspanya için tehdit yaratması ve Cezayir'i üs edindikten sonra Tunus'u ele geçirme düşüncesi, iki imparatorluk arasındaki çatışmaların merkezini oluşturdu. Hayreddin Paşa, 1534'te İstanbul'dan ayrıldıktan sonra Moton'da Fransa elçisi ile buluşmuş ve yaptığı görüşmeleri İstanbul'a bildirmiştir. Daha sonra İtalya kıyılarını vurarak Tunus'a geçmiş ve donanmasını Benzert/Bizerte limanında demirlemiş, kısa süre içinde Tunus'un Halkulvâd kalesine yerleşerek bölgeye tamamen hâkim olmuştur. Tunus'taki bu ikameti sırasında bölgedeki gelişmeleri yakından takip eden Barbaros, olanları süratle Kanunî'ye bildirmiştir.

Tunus'a Barbaros'la gelen Fransız elçisi, görüşmelerde bulunmak üzere bir kadirgaya bindirilerek Fransa'ya gönderilmiştir. Nihayet, dört ay sonra Fransa'dan bir başka elçi, beraberinde eski Sicilya Beyi'nin kardeşi olduğu halde Tunus'a gelmişti. Sicilya, önceleri Fransa yönetiminde olduğu halde İspanya tarafından işgale uğramış, o sırada bey ölmüş ve kardeşi de Fransa'ya sığınmak zorunda kalmıştı. Fransa kralı, Barbaros'tan Sicilya Beyi'nin kardeşine yardımcı olmasını ve kendi elçisini de İstanbul'a ulaştırmasını istemiştir. Ayrıca üç yıl için yapılmış olan Osmanlı-Fransız ittifakının gereği olarak karşılıklı gidiş-gelişe mani olunmaması şartlarına uyulmasını hatırlatmıştır.

Barbaros, Fransa'nın bu isteklerinden rahatsız olmuştu. Çünkü daha önce Moton'da görüştüğü Fransa elçisi ile mutabakata varıldığı halde Fransa, bu ittifakın tarihini kasıtlı olarak yeniden başlatmak istiyordu. Sebebi Barbaros'un, Tunus'a gelmesinden bir müddet sonra üç gönüllü gemisini sefere göndermesi ve bunların Fransız filosu tarafından tutulup götürülürken birinin kaçmayı başararak olanları Barbaros'a anlatmasıydı. Bu yüzden Fransa, anlaşma tarihini yeniden başlatmak suretiyle sorumluluğu üzerinden

⁹⁷ Altmış ikisi kadirga olmak üzere 100 gemiden oluşuyordu (TSMA, E. 11974/2, 4, 5).

⁹⁸ Bu mektubun 19 Temmuz 1534'te yazıldığı anlaşılmaktadır (TSMA, E.11974/1).

⁹⁹ Bu mektubun 1 Ağustos 1534'te yazıldığı anlaşılmaktadır (TSMA, E.11974/3).

atmak istiyordu. Barbaros, Sicilya Beyi'nin kardeşini "siz bizim yanımızda iken düşman bizden korkar" diyerek tekrar Fransa'ya yolladığı gibi, Fransa elçisini de İstanbul'a gönderdi.

Bu gelişmeler olurken Fransa'ya tâbi Rim Papa (Roma'daki yöneticiler), Barbaros'a İspanya donanmasının Ceneviz'de olduğunu ve kış mevsimi geçtikten sonra onun üzerine gideceklerini haber vermişlerdi¹⁰⁰.

V. Carlos'un Tunus'a çıkarma yapacağı haberleri alındığında başta padişah ve veziriazam olmak üzere devlet erkânı İrakeyn seferi sebebiyle Bağdat'ta bulunuyordu. Venedik'ten gelen haberlerde Akdeniz'de bir hareketlilik olduğunun anlaşılması sebebiyle Mart 1535'te (Evâsıt-ı Ramazan 941) padişah adına İbrahim Paşa'dan, 29 Mart'ta da bizzat Kanunî'den Venedik Doçu Andrea Gritti'ye hitaben mektuplar gönderildi. Bu mektuplarda, yeni sefer-i hümayûnun deryaya olacağı ve yapılacak hazırlıklar için Cezayir Beylerbeyi Hayreddin Paşa'nın İstanbul'a çağrıldığı belirtiliyor ve denizlerde onunla işbirliği yapmaları ve korsan gemilerini ele geçirmek hususunda yardımcı olmaları isteniyordu¹⁰¹. Çok geçmeden İbrahim Paşa, Mayıs 1535'te (Evâsıt-ı Zilkade 941) Venedik Doçu'na yeniden bir mektup göndermiş ve İspanya kralı V. Carlos'un ordusuyla Alman topraklarına geldiği yönündeki haberlerin doğruluk derecesinin tahkik edilmesini istemiş ve bu konuda kendilerini daha önce bilgilendirmedikleri için sitem etmiştir¹⁰². Hâlbuki o sıralarda V. Carlos, Kuzey Afrika seferine çıkmış, Temmuz 1535'de önce Barbaros'un savunduğu Halkulvâd kalesini ve sonra Tunus'u ele geçirmişti.

Bu durum Osmanlı Devleti'ni çok fazla rahatsız etmiş olmalı ki, veziriazam İbrahim Paşa, yeni fet-hedilen Bitlis'ten Eylül 1535'te (Evâsıt-ı Rebîülevvel 942) gönderdiği bir mektupla Barbaros'a yardımcı olmayan Venedik Doçu'nu kınamıştı. Fransa ve Venedik için Akdeniz'e açılan donanmaya yardımcı olmak yerine gemilerini kıyıya çekmelerinin kabul edilemeyeceğini belirtmişti¹⁰³. Tunus sultanı Mevlây Hasan, 18 Eylül 1535'te (20 Rebîülevvel 942), İspanya kralı V. Carlos'a bir mektup göndererek dostluk ve bağlılığını bildirmiş ve Tunus-İspanya ittifakının boyutlarını ortaya koymuştur. İspanya kralı tarafından Hayreddin Paşa ve askerlerinden Ağustos 1535'te alınmasından sonra Mevlây Hasan, Tunus'a yeniden Sultan tayin edilmiş ve aralarında bir anlaşma yapılmıştı. Bu antlaşmanın gereği olarak Mevlây Hasan, otuz gemilik donanmasıyla yaklaşmakta olan Hayreddin Paşa'ya karşı kendilerine yardım gönderilmesini istemiştir¹⁰⁴. Bu süreç, Fransa ile ilişkilerin geliştirildiği bir dönemdir. 1536 Mart'ında Osmanlı başkentine Fransa kralının İtalya'daki İspanya sahillerine karşı bir harekât başlattığı ve altmış kadırgadan oluşan bir donanmayı Sicilya'ya gönderdiği haberleri geliyordu¹⁰⁵.

¹⁰⁰ Hayreddin Paşa'nın Kanunî Sultan Süleyman'a gönderdiği arzı (TSMA, E. 5532).

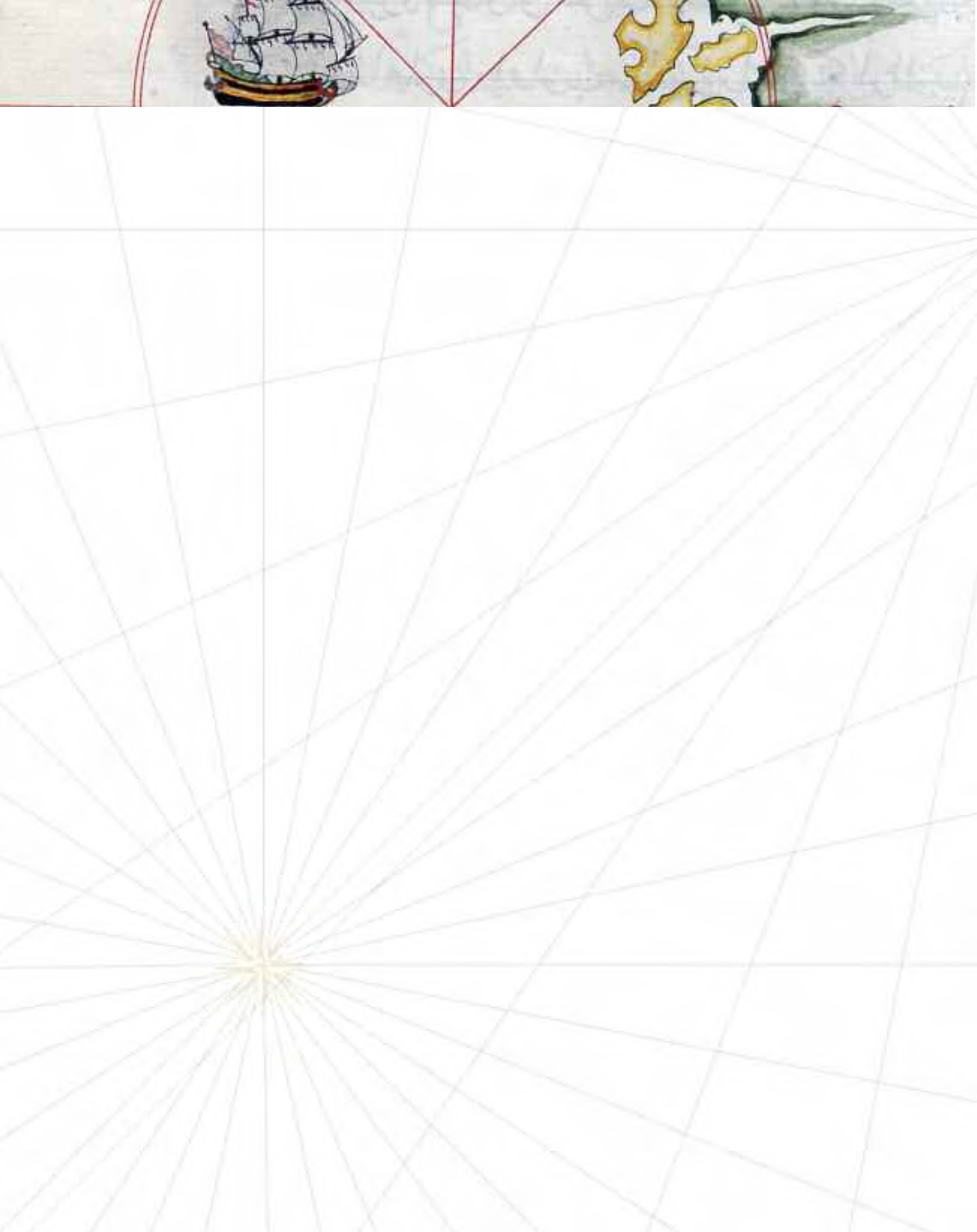
¹⁰¹ Archivio di Stato di Venezia (ASV), Documenti Turchi, Busta 3, nr. 334.

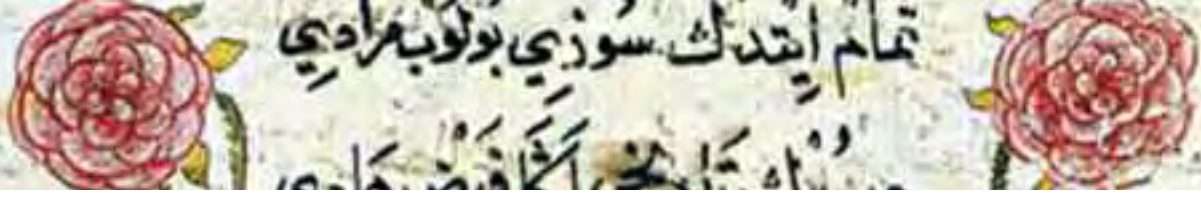
¹⁰² ASV, Documenti Turchi, Busta 3, nr. 338.

¹⁰³ ASV, Documenti Turchi, Busta 3, nr. 343.

¹⁰⁴ Mevlây Hasan, mektubunda V. Carlos'a Roma İmparatoru, İspanya, Almanya ve Sicilya Sultanı olarak hitap etmekte, Allah'ın ona ikramda bulunması için dua ederek cümlelerine başlamakta ve kıyamete kadar değişmeyecek bir dostluk ve bağlılıktan bahsetmektedir (AGS, E. 463). Simancas Arşivi'nde Tunus sultanlarının İspanya kralı V. Carlos ve prens Filip ile yazışmaları E. 466-427, 35, 48, 56, 80, 81, 89; E. 472; E. 476'da; Tlemsan ve Vahran ile ilgili belgeler G. A. Leg. 30-102, 104, 106'da bulunmaktadır.

¹⁰⁵ Muhtemelen bir Osmanlı casusu olan Dimitri Yanoti adlı birinin İtalya'dan gönderdiği Rumca mektupta Fransa, İspanya, Avusturya ve Papalık arasındaki anlaşmazlıklara temas edilerek bu bölgelere yapılacak bir seferin muvaffakiyetle sonuçlanacağı görüşlerine yer veriliyordu (TSMA, E. 1806).





XVI. Yüzyılın İlk Yarısında Orta ve Batı Akdeniz’de Üstünlük Mücadeleleri

Özlem KUMRULAR*

XV. yüzyılda vuku bulan iki olay bir sonraki yüzyılda Akdeniz ve kıta Avrupası’ndaki siyasî, ekonomik ve dinî öğeler başta olmak üzere pek çok alanda yeni profilin şekillenmesindeki en büyük rolü oynamış ve denge unsurlarının merkezlerini belirlemişti: 1453’te Konstantinopolis’in (İstanbul) Türklerin eline geçmesi ve 1492’de Katolik Hükümdarların *Reconquista*, yani Yeniden Fetih hareketini tamamlaması. Türkler batıya doğru ilerleyerek Hristiyan dünyayı geri atım atmaya zorlarken, İspanyollar da XII. yüzyılda başlayan *Reconquista* hareketiyle Müslüman Arapları yarımada’nın güneyine doğru itiyorlardı. Bu garip bir çemberin başlangıcı olacaktı: kovulan Yahudilerin büyük bir kısmı Selanik ve İstanbul’a, Müslümanların çoğunluğu ise Kuzey Afrika sahillerine sığınırken, Osmanlılar da kıtanın içlerine ve Doğu Akdeniz limanlarına doğru ilerleyerek çemberi daraltacaktı. Akdeniz’de güç dengelerinin yerine oturması ve ciddi güçlerin karşı karşıya kalması ise Kanunî Sultan Süleyman ve en büyük rakibi V. Carlos devrine denk gelecek, Carlos dedesi Katolik Hükümsdar Fernando’nun deniz politikasını devam ettirerek Kuzey Afrika sahilleri ve Kuzey Akdeniz’de güçlerini Türklere karşı saldırı ve savunma sistemlerinde kullanacaktı.

V. Carlos ve Kanunî Sultan Süleyman: Üç kıta üzerinde hüküm süren iki imparator. Her ikisi de geniş topraklar miras aldılar ve politikaları Akdeniz ve Orta Avrupa’da çakıştı. Her ikisi de imparatorluğuna devirlerinin Altın Çağı’nı yaşattı. Birbirlerini şahsen hiç tanımadılar, hiç karşı karşıya gelmediler, Veronés’in “Kenan Düşünleri” tablosu hariç. Hayatları boyunca birbirlerinin en büyük rakibi oldular. Bu bir güç, ideal ve hedef çatışmasıydı: Hilal’e karşı Haç; *Pax Christiana*’ya karşı *Pax Ottomana*. V. Carlos Hristiyanlık âlemini temsil ediyor, onun koruyucusu payesini alıyordu; Sultan Süleyman ise Batı’nın İmparatoru’nun karşısına kendisine babası Selim’den kalma “halife”, “Tanrı’nın yeryüzündeki gölgesi” unvanıyla çıkıyordu ve Carlos’un “İmparator” sıfatını tanımayarak onu diplomatik arenada sadece “İspanya Kralı” olarak kabul ediyordu.

Tomas Campanella’nın *Monarquía Hispánica* (İspanyol Monarşisi) adlı eserinde de belirttiği gibi, unvan sorunu iki taraf arasındaki en büyük sürtüşmeleri beraberinde getirecekti: “Türk, Cihan Hükümdarı olarak tanınmak istiyor, Katolik İspanyol¹ da öyle. Aralarında cihan imparatorluğu için savaşıp duruyorlar”². Bu cihan tahtı kavgasını en güzel dile getiren belki de İspanyol hizmetinde bulunan diplomat Anthony Sherley’dir. İspanyol İmparatorluğu’nu bir güneşe, Türk devletini de bir aya benzetir. Ayla güneşin karşılaşması ise bir güneş tutulmasına, pek çok kötülük, tehlikeli sonuçların doğabileceği bir karşılaşmaya benzer kendisince³.

Don Pedro Ruiz de la Mota’nın 1518 yılında toplanan *Cortes*’e⁴ katılan *procurador*’lardan⁵ maddî yardım isterken açık bir şekilde Carlos’u “Hristiyanlık âleminin Babası” olarak tanımlaması, İmparator’un “Kâfir”e karşı savaşındaki rolünün önemini yeterince vurgular. Mota konuşmasında şunların altını

* Yrd. Doç. Dr., Bahçeşehir Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi.

¹ V. Carlos.

² Tomás Campanella, *Monarquía Hispánica*, (çev. Primitivo Mariño), Madrid, 1982, s. 238.

³ Anthony Sherley, *Le "Peso Político de todo el Mundo"*, (ed. Xavier Flores, D’Anthony Sherley), ou un aventurier anglais de l’Espagne, Paris, 1963, s. 117.

⁴ Cortés: İhtiyaç çerçevesinde düzensiz aralıklarla toplanan asiller sınıfı temsilcileri ve şehir yönetimi vekilleri.

⁵ Cortés’de farklı bölgeleri temsil eden delegeler.

çizer: “Majesteleri hiç bir Hristiyan hükümdarın olmadığı kadar bu savaşa girmek zorunluluğundadır ve bu meselede özel çıkarları da vardır. Çünkü İmparator’un geniş toprakları İstanbul ve Slovenya taraflarında Türklerle sınır komşusudur. Ayrıca Napoli ise Eflak’a çok yakın bulunmaktadır ve aralarında sadece daracık Adriyatik Denizi mevcuttur”.⁶ Burada imparatorluğun Osmanlı topraklarıyla olan sınırları konusunda yapılan abartılı tanım Türk tehlikesini daha çarpıcı hale getirme arzusunun bir parçası gibi görünmektedir. Aynı şekilde, Valladolid *Cortés*’inde İmparator’un topraklarının güvenliğini “Kâfir”e karşı korumak görevi ve zorunluluğu gündeme geliyordu: “Majestelerine olası tüm yolları kullanarak Hristiyan hükümdarlarla barışı sağlamak ve kâfirlere karşı savaş açmak için çaba göstermesi ve elinden geleni yapması için yalvarıyorlar”⁷. Cevap ise şöyleydi: “Bu konuda size şu cevabı veriyoruz: Bu konunun gereği düşünüldü.”

Osmanlı-Habsburg düellosunda Akdeniz’deki çatışmaların kıta Avrupası’ndaki karşılaşmalardan en büyük farkı tehlikenin gündelik hayatın bir parçası olmasıydı. Düzenli birliklerin saldırıları yanı sıra korsan güçlerin zamansız saldırılarına maruz kalan sahil kasabaları ve denizlere açılan gemiler Akdeniz’deki kıyasıya savaşın senenin neredeyse her gününe taşınmış olduğuna şahit oluyorlardı. Aslında Akdeniz’in varlığıyla yaşıt olan bu çatışmanın bu yüzyılda kazanmış olduğu yoğunluğun temelleri *Reconquista*’nın sona erdirilmesiyle atılmıştı. “Fetih”in yeniden bu coğrafyadaki Müslüman halkın Hristiyanlara karşı beslediği nefretin yeşermesinde büyük rol oynadığı da şüphe götürmez. Müslümanların, yarımadadan kovulduktan sonra, onları sekiz yüzyıl yaşadıkları bu topraklardan kovanlar için daimî ve neredeyse günlük hayatın bir parçası haline gelen bir tehlike teşkil etmeleri kaçınılmazdı.

Kuzey Afrika’ya gitmek zorunda kalan Müslümanlar bu topraklara yerleşip burada korsanlık dünyasının önde gelen figürleri yönetiminde kendilerini topraklarından eden Hristiyanlara karşı bir savaş açtılar. Akdeniz’deki kronik savaş hali, eski topraklarına kıyasla hayli kuru ve verimsiz bu coğrafyada hayatta kalma savaşıyla bir araya gelerek bu insanları ekonomik bazda çok aktif olan bu sulara itti. Korsanlık bir bakıma bu Müslümanların haksız yere yarımadadan kovulmalarına verdikleri sert bir cevaptı. Bu koşullar altında intikam, hayatta kalma savaşıyla birleşiyordu. Bunlar dili, gelenek ve görenekleri biliyorlar, bölgeyi tanıyorlardı. En iyi rehberler onlar arasından çıkıyordu. Bunun yanı sıra İber Yarımadası’nda kalan akrabaları, dostları ve tanıdıkları sayesinde çok iyi bir irtibat ve istihbarat ağı oluşturma şansına sahiptiler. İspanya’nın birinci dereceden saldırı merkezi olmasının diğer bir nedeni ise coğrafyaydı. Cezayir’in İspanya sahillerine olan yakınlığı en çok tercih edilen saldırı noktası olmasına sebep oluyordu.

Belki Cezayir’e XVI. yüzyılda Akdeniz’in orta noktası demek belki iddialı bir sav olacaktır, ama kesin olan bir şey varsa o da bu şehrin bu yüzyılda Akdeniz korsanlarının başkenti olduğudur. Coğrafi olarak Akdeniz’i ortalaması ve Malta, Sicilya, Sardinya gibi adaların neredeyse yanı başında bulunması sebebiyle korsanlık ve deniz eşkıyalığı mesleği için ideal bir konuma sahipti. Sevilla’nın İspanya’nın Babil’i olarak anıldığı gibi, Cezayir de Akdeniz’in Babil’idir. Dinlerin, dillerin, ırkların istemsizce bir araya geldiği bir Babil Kulesi’dir⁸. Cezayir’in bir Osmanlı eyaleti olması öncesi ve sonrasında korsan yatağı olarak sunduğu hizmetlerden faydalanan bu deniz kurtları denizin yeni dengesini yaratmışlardır.

Bu coğrafyanın deniz, savaş ve hayat üçgeni dâhilinde bile kendi içinde dönen bir politik düzeni vardır. Yüzyıllara göre değişen iki ya da üç çekirdek devletin etrafında diğer devletlerce kurulan uydu devlet sistemiyle, değişen farklı dengelerin kurulduğuna şahit olunmuştur. İç düzenini bir türlü kuramayan, kronik çekişme içinde bulunan Kuzey Afrika halklarının karşı kıyı Avrupa devletleriyle kısa dönemli denge oyunlarının sonucu olarak çekirdek devletlerin kara rekabetleri denize taşarak menziline başka kurbanları da dâhil etmiştir.

⁶ Fernando Díaz-Plaja, *Historia de España en sus documentos, Siglo XVI*, Madrid 1988, s. 105.

⁷ *Cortes de los antiguos Reinos de León y de Castilla*, Madrid 1882, IV, 367.

⁸ María Antonia Garcés, *Cervantes in Algiers: A captive’s tale*, Nashville 2002, s. 112.

Faaliyet alanı deniz ve sahiller olan yasa dışı eylemler söz konusu olduğunda korsan (*corsario*) ve deniz eşkıyası (*pirata*) terimlerini birbirinden ayırmakta fayda vardır. Korsan, belirli bir birliğe ve otoriteye bağlı olarak, yani bir bayrak altında çalışır. Deniz eşkıyası ise, adından da anlaşılacağı üzere hiçbir birliğe tabi olmayan, düzenli bir siyasî teşkilata dâhil bulunmayan, sadece yerel olarak küçük çaplı deniz yağmalarıyla hayatını sürdüren kişidir. XVI. yüzyıl metinlerinde *pirata* sık karşılaşılan bir terim değildir. Avrupa, Kuzey Afrika orijinli her korsan ve deniz eşkıyasını aynı kefeye koyduğu için terminolojik ayrıma dikkat etmez. Ne de olsa her ikisinden de gördüğü zarar aynıdır. Çoğu zaman kıyılara yapılan küçük çaplı deniz eşkıyası saldırıları belgelere de korsan saldırısı olarak yansımıştır.

Bu yüzyıl başında Avrupa ve Akdeniz siyasî sahnesinde Türk'ün ciddi bir figür olarak ortaya çıkması, eski politikayı tamamen paralize edecektir. Aynı şekilde, kemikleşmiş değil, hayli esnek bir coğrafya söz konusudur artık. Türk mobilizasyonu, tehlikenin boyutlarını büyötmeye yeter de artar bile. Türk, yerinde duran, zaman zaman patlayan bir volkan değil, düzenli aralıklarla, ciddi organize edilmiş seferlere çıkıp bölgeyi talan ederek geçerken ulaşmak istediğı nokta üzerinde takıntılı bir şekilde çalışan bir düşman figürü çizer.

XVI. yüzyılın ilk yarısında kemikleşen siyasî denge sisteminin özellikle devletlerin Akdeniz politikalarına yansıdığı görülür. Bu iki imparatorluğun Akdeniz ve Orta Avrupa hegemonyası için rekabeti, diğer Avrupa devletlerini de çıkarları gereğı bir siyasî kutuplaşmaya zorlayarak, merkezini bu iki büyük imparatorluğun oluşturduğu bir "uydu devletler sistemi" oluşturmuştu. Hedefleri, oyun sahaları, sorunları benzeşen bu iki devletin siyasî ortamda çarpışması Avrupa ve Akdeniz politikasının eski durumunu bütünüyle değiştirip, kıtada güçler dengesinin korunmasında yeni eğilimler, siyasetler ve hizipleşmelerin doğmasına sebebiyet verecekti: V. Carlos'un ve Sultan Süleyman'ın düellosu Avrupa'nın profilini değiştirecekti.

"Uydu Devletler" -yani, yeni politik duruma göre politikalarını değiştirme mecburiyeti hisseden devletler-, bu "büyük kılıçlar" arasında ezilme tehlikesi altında kalmamak ve oyundan en az zararla çıkmak için ellerinden geleni yaptılar. Bu uydu devletler sisteminde, her iki imparatorluk güç merkezini oluştururken, diğer devletler de -İngiltere, Papalık, Macaristan, Fransa, Lehistan, Safevî Devleti, Protestan Almanya ve Kuzey Afrika Şeriflikleri- bu sistem içinde asgarî zarar görecekları bir çizgi yaratmaya çalıştılar. "Orbis Europaeus Christianus" kendi arasında karşıt fraksiyonlara bölünmüş bir görünüm sergiliyordu ve bu devletlerden her biri, kıtanın barometresinin göstergesini temel alarak, kendi çıkarları doğrultusunda pek de saydam sayılamayacak bir politika uyguluyordu. Kanunî'nin bu sıkı müttefik ağı politikası karşısında, imparatorluğunu çözülmeye götürebilecek bir güç yok gibi görünüyordu. Sultan, Türk karşıt fraksiyonları ve Osmanlı'nın etrafındaki uydu devletlerin herhangi bir uzlaşmaya varması olasılığını elinden geldiğince azaltmıştı. Fernand Grenard'ın belirttiğı gibi Kanunî'nin imparatorluğunun Jüstinyen'in imparatorluğundan en büyük farkı Sultan'ın Batı devletleri tarafından gelecek bir istiladan korkmamasıydı⁹.

XVI. yüzyıl hayli başarısız bir Haçlı savaşı planıyla başlamıştı. Macar Kralı VIII. László ve Fransız kralı XII. Louis Venedik'le bir ittifaka girmiş, Papa VI. Alessandro da 1 Haziran 1500'de bir "haçlı seferi" ilan etmişti. Fransız filosu Ege'ye kadar gelmiş, lakin bütün bu heyecanlı başlangıç faaliyetleri Hristiyanların büyük kayıplar vermesinden başka bir işe yaramamıştı. 14 Aralık 1503'te yapılan bir anlaşmayla Venedikliler pek çok Yunan sahil şehrini ve Arnavutluk'taki bir kaç kenti Türklere bırakmak zorunda kaldılar¹⁰. Yine yüzyılın ilk yılında II. Bayezid'in başarılı Modon kuşatması Türklerin yüzyıl boyunca sürececek denizlerdeki başarılarını muştular cinstendi¹¹. Katolik hükümdarların 1495'te *Bula*

⁹ Fernand Grenard, *Asya'nın Yükselişi ve Düşüşü*, İstanbul 1992, s. 73.

¹⁰ Charles A. Frazee, *Catholics and Sultans: The church and the Ottoman Empire 1453-1923*, Cambridge University Press, 1983, s. 22.

¹¹ Fernando Fernández Lanza, "1500'de Türklerin Modon'u Kuşatması ve İsgali", *Türkler ve Deniz*, (ed. Ö. Kumrular), İstanbul 2006, s. 201-229.

Ineffabilis ve 1509'da Sintra antlaşmasıyla şekillenen Afrika'yı paylaşma planları, XVI. yüzyıl başında Afrika'nın kuzeyinde yurt tutan Barbaros kardeşlerin başarılı faaliyetleri sonucunda kısa sürede suya düşecekti¹².

1504 yılında Oruç ve Hayreddin'in Kuzey Afrika sahillerinde Goletta'da yerleşmeleriyle İspanyolların XVI. yüzyılın ilk yarısında bu bölgenin jeostratejik noktalarında garnizon kurma çalışmaları hızla devam etti. İspanyol gemileri 1497'de Melilla'yı 1505 ile 1510 yılları arasında da Honeim, Mazalquivir, el Peñón de Vélez de la Gomera (Velez kayalığı), Orán (Vahran), Trípoli (Trablusgarp), Djerba (Cerbe), Cazaza (Kasba), Peñón de Argel (Cezayir Kayalığı) ve Bugía (Bicaye)'yı işgal ettiler¹³. Osmanlıların Habsburg İmparatorluğu'nun belki de en önemli periferisi olan Cezayir'de güçlerini göstermeleriyle yüzyıl boyunca tüm şiddetiyle devam edecek bir çekişme başlamış oldu. Oruç Reis'in 1518'de ölümü İspanya'nın Kuzey Afrika'da ilerleme hayallerini suya düşürdü. Ne de olsa Hayreddin, Oruç Reis'in başlattığı yayılma politikasını başarıyla devam ettirecekti.

*Cenevizlilere zarar verirdi
Berberistan'a da...
İspanya sahillerine de
Saldırırdı zaman zaman.
Pek çok gemi alırdı.
Sicilya'dan yola çıkan.
Tüm denizlerde kol gezerdi
Çıkarılamazdı denize gemi.
Ne bir insan, ne bir millet vardı
Kendine dost bildiği
Fransızlardan başka¹⁴.*

Bir XVI. yüzyıl Kastilya romansında Barbaros işte böyle tasvir ediliyordu. Barbaros, tartışmasız bir şekilde yüzyılın en meşhur figürlerinden biriydi, hatta Akdeniz havzası için Kanunî'nin kendisinden bile meşhurdur. Folklorik inanca göre ölümsüzlüğün sırrını bilen, Hz. Muhammed zamanında yaşamış, insanların yaralarını sarmak için koşturan Hızır adıyla anılması ise kendisine dinî bir kurtarıcı görevi yükliyordu adeta. Hayreddin Barbaros, İspanyol sahillerinde kalan Müslüman halkın 1519 yılından beri Osmanlı'dan aldığı meşru hakla hükmettiği Cezayir topraklarına taşınması misyonunu yüklenmişti. Barbaros, *Mare Nostrum*'da Hristiyanlar için en korkunç figür haline gelirken, Müslüman halkın gözünde tam anlamıyla bir "Hızır", bir kurtarıcı ve adalet sahibi bir liderdi. Bunun en güzel örneği 1532 yılında V. Carlos deniz filosuyla Barselona'dan İtalya'ya geçerken görüldü. Barbaros'un 'taife'sinden olan ve Hristiyanların korkulu rüyası haline gelen Cacciadiabolo (Şeytan Avcısı) deniz kuvvetlerinin İtalya'ya doğru yola çıkmasını fırsat bilerek Valencia sahillerini talan etti ve bölgeden binlerce Hristiyanı esir aldı. V. Carlos bu işgalcilere karşı savaşmak üzere sekiz kadırgalık bir müfreze gönderdiyse de, bu kuvvetler misyonlarını yerine getiremediler ve sadece iki tanesi Cenova'ya dönebildi¹⁵.

Barbaros, Osmanlı'yla ilk irtibatını 1519'da Yavuz Sultan Selim'e esir ve hediye dolu dört gemi göndererek sağladı. Selim'den yardım istemişti, oysa Osmanlı sultanı topraklarını İslam coğrafyası üzerinde genişletmek ve İslam dünyasını Osmanlı bayrağı altında birleştirmek hayaliyle Safevîler'le savaş halindeydi. Türk donanmasının organizasyonu ve mükemmelleştirilmesi ikinci planda kalıyordu. Deniz

¹² Barbaros kardeşlerle ilgili İspanyolca literatürün bir özeti için bkz. S. Soucek, "The Rise of the Barbarossas in North Africa", *Archivum Ottomanicum*, III (1971), s. 238-250.

¹³ Miguel Ángel de Bunes Ibarra, "Osmanlı-Berberi Korsanlığı ve İspanya Sahilleri", *Toplumsal Tarih*, 127 (2004), s. 73.

¹⁴ Albert Mas, *Les Turcs dans la littérature Espagnole du siècle d'or*, Paris 1967, s. 77.

¹⁵ R. Trevor Davies, *The Golden Century of Spain, 1501-1621*, London 1961, s. 93.

meselelerini bir hayli kenara bıraktığının bilincinde olan Sultan, Barbaros’a emir unvanının yanı sıra, bir hilat, sancak, asker, levâzım ve cephane vererek Anadolu sahillerinden istediği sayıda asker alabileceğini söyledi.

Barbaros’un Cezayir’deki hükümrânlığı sadece V. Carlos için değil, yüz yılın en güçlü hükümdarı tarafından meşru olarak desteklenen bir korsana ait hâkimiyet bölgesinin kontrolsüz bir şekilde genişlemesinden korkan Tunus ve Tlemsen¹⁶ beyleri için de huzursuzluk kaynağı olmuştur. Cezayir’deki halkların iç savaşlarından sıkılan Barbaros, 1524 yılında kısa sürede Avrupa sahillerini talan edecek 40 parçalık bir donanma hazırlayacağı Şerşel’e geldi. Kuzey Afrika’daki Bona ve Constantina gibi bazı şehirleri de ele geçirdi. Türk korsanın bu yeni başarıları, Cezayirlileri 1527 yılında yeniden eski beylerinin hâkimiyetini kabullenmeye ve ona itaat etmeye zorladı.



Barbaros Hayreddin Paşa
(Deniz Müzesi, Dem. Nr. 2327).

Yukarıdaki romansta belirtildiği üzere, Barbaros hayli geniş bir coğrafya üzerinde etkinlik gösteriyordu. Akdeniz’deki en jeostratejik noktalardan biri olan Cezayir’de hâkimiyet kurması, sadece İtalya’yı değil İspanya sahillerini de tehlike altına alıyordu. Napoli kral nâibi Lannoy, imparatora gönderdiği mektupta bu şehrin yeni bir Rodos’a, yani Osmanlı İmparatorluğu ile yeni bir sınıra dönüştüğünü yazıyordu¹⁷. Aynı şekilde, 1525’te Sicilya parlamentosu V. Carlos’a “Bu kadırgaların gelmesini ve daimî olarak bu pek sadık Krallığın korunması, savunması ve gözetimini üstlenmesini buyurmasını” rica ediyordu¹⁸. İmparatorun cevabı hiç ümit vaat etmiyordu: Fransa’yla savaş halinde bulunduğundan savunma için gerekli kuvvetleri Sicilya’ya gönderemeyecekti.

Kanunî’nin tahta geçmesiyle, büyük dedesi Fatih Sultan Mehmet’in iki büyük hayali ve başarısız teşebbüsünü gerçekleştirmesi siyasî platformda kimi örnek aldığını göstermeye yeter. 1521’de Belgrad’ın alınmasından sonra 1522’de başlayan ve bir sonraki yıl başarıyla sonuçlandırılan Rodos’un fethi V. Carlos’un Fransa’yla savaş halinde bulunması sebebiyle yardıma koşamadığı iki seferin sonucuydu. Doğu’daki bu iki kalenin düşmesi karşısında paniğe kapılan Papa VI. Hadrian, Hristiyanlık âlemi arasında en azından üç yıllık bir ateşkes sağlamaya çalışırken, imparator, Türklerin İber Yarımadası için bir tehlike arz etmekten uzak olan Akdeniz’in doğusundaki faaliyetlerden ziyade yanı başındaki Fransa’ya karşı savaş vermek zorunda kalıyordu.¹⁹ Aynı şekilde, Fransa da güçlerini İmparator’a karşı yoğunlaştırmışken, uzak bir adaya yatırım yapmaktan kaçınmaktaydı. Buna rağmen Marsilya’dan bir grup Fransız şövalye, altı gemi ile Rodos’a doğru yola çıktı²⁰.

¹⁶ Tremecen.

¹⁷ Juan Francisco Pardo Molero, *La defensa del imperio, Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Madrid 2001, s. 160.

¹⁸ *Capitula Regni Siciliae*, II, 74-5’ten zikreden Titone, Virgilio. *La sicilia dalla dominazione spagnola all’unità D’Italia*, Bologna, Zanichelli 1955, s. 236.

¹⁹ C.S.P. [Calender of State Papers], Spain, II, 420.

²⁰ Prudencio de Sandoval, *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V, II*, Madrid 1955, s. 510.

Osmanlı Kadırgası, yelkenleri açık vaziyette (Kitâb-ı Bahriye, Deniz Müzesi Ktp, Âsâr-ı Atika, Nr. 989).



Şövalyeler umutsuzca V. Carlos, I. François ve Papa VI. Hadrian başta olmak üzere Hristiyan hükümdarlardan yardım bekliyorlar ve adanın Türk istilasından kurtulmasına yardım etmeleri için kendilerine mektuplar gönderiyorlardı. Bu sebeple Ludovico Andugo V. Carlos'un ve Claude Decemille de I. François'nın sarayına gönderilmişlerdi²¹. Bu esnada Carlos'un vakanüvisi Alfonso Ulloa'nın deyişiyle "herhangi bir cesurca teşebbüs için" 50 kadırgasıyla Kandiye'de bekleyen ve Osmanlılarla yeni imzaladıkları

ları antlaşmayı tehlikeye atmaya cesaret edemeyen Venedik'ten ise bir beklentileri yoktu²². Kıbrıs için 10.000 ve Zante için de 500 duka vergi vermeyi kabul eden Cumhuriyet, bu polemğin dışında kalmayı tercih ediyordu²³. Venedik bu çekişmede her zamanki gibi Osmanlılarla ilgili haber dağıtım rolünü üstlenmekten başka bir şey yapmadı ve Rodos'tan gelen haberleri Avrupa saraylarına gönderdi²⁴.

Kardinal Santa Cruz, Bernardino y Sande²⁵ İmparator'a Türk donanmasının Rodos'a vardığını haber veriyor; Macar Kralı'nın haznedarından²⁶ Cenova'dan bildiren Antonio Adorno'ya²⁷ dek pek çok kaynaktan İmparator'a panik yaratan haberler ulaşıyordu. Nájera başpiskoposu ise üstadiazamın bir elçisinin gönderdiği haberleri iletiyor ve İmparator'a Pedro Navarro'yu bu bölgeye göndermesini tavsiye ediyordu²⁸. Bu arada savaş halinde olan Carlos'un elinden sadece St. Jean şövalyelerine yerine ulaşip ulaşmadığı bilinmeyen 2 *karaka*²⁹ göndermekten başka bir şey gelmemişti.

1291 yılında Kudüs'ü terk etmek zorunda kalan St. Jean şövalyeleri, 231 yıl sonra Rodos'u Türklere bırakmak zorunda kalmış ve 1523'ün Ocak ayında adayı terk etmişlerdi. Paolo Giovio, Kanunî'nin İbrahim Paşa'ya "Bu evinden kovulan zavallı ihtiyarın böyle üzgün gitmesi bana pek tabii dokunuyor", dediği üstadiazam, Kandiye üzerinden Messina'ya çıkmıştı³⁰. Oradan da Napoli'ye geçen şövalyelere, V. Carlos Rodos'un kurtarılmasında göstermediği ilgiyi gösterdi ve 1523 yılında Valladolid'de toplanan Cortés'de tüm ihtiyaçlarının sağlanmasını kararlaştırdı³¹. Papa VII. Clemente'nin isteği üzerine Carlos şövalyelere Malta'yı vermeye karar verdi. 1525 yılının Ekim ayında imparatorun sarayına gelen üstadiazam büyük şaşaaıyla karşılandı³².

V. Carlos, şövalyelere resmî olarak 23 Mart 1530'da Sicilya Krallığına bağlı olan Malta takımada-larını verdi, onlar da Malta'ya yerleşerek artık Akdeniz'in en doğu ucunu değil, bütün yolların kesiştiği tam orta noktasını ele geçirmiş ve korumaya başlamış oldular. Sicilya'ya ve Napoli'ye, özellikle de Roma'ya yakınlığı Papa'nın neden bu adanın şövalyelere verilmesi konusunda ısrarcı olduğunu açıklar niteliktedir. Batının ve doğunun birleştiği bu düğüm noktasında şövalyeler, Rodos'ta izledikleri politikayı izlemeye devam ederek, hem saldırı hem savunma konusunda faaliyetlerini sürdürdüler. Bir taraftan korsanlık faaliyetlerini canlı tutarken, diğer taraftan da Türklerin 1565 yılında yıkamayacakları kadar güçlü müstahkem surlar ördüler.

1526 yılına gelindiğinde, Orta Avrupa'nın kaderini değiştirecek olan Mohaç Savaşı öncesinde Venedik'ten Türklerin "karadan ve çok büyük bir donanma ile denizden" gelmeye hazırlandığı haberleri

²¹ Jacobus Fontanus, *La muy lamentable conquista y cruenta batalla de Rhodas*. Sevilla, 1526. R. 3.873. BNM. (Biblioteca Nacional de Madrid), 103 b.

²² Alfonso Ulloa, *La vita de del imperatore del imperatore Carlo V, Venezia, 1575*, s. 84.

²³ Yaşar Yücel, *Muhteşem Türk Kanunî ile 46 Yıl*, Ankara 1991.

²⁴ R.A.H. (Real Academia de la Historia), C.S.C. (Colección Salazar y Castro), dosya A 24, s. 222. "Una copia hecha del aviso de Felipe Viler de Listradon, Maestre de Rodas, hecha por los venecianos" (Venedik, 26 Haziran 1522).

²⁵ R.A.H., C.S.C., A-25, s. 97-98.

²⁶ R.A.H., C.S.C., A-25, s. 111-112.

²⁷ R.A.H., C.S.C., A-26, s. 347-348.

²⁸ Julian Paz, *Documentos Inéditos, XXVI/38*, Madrid 1930, s. 59.

²⁹ İspanyolcası *carraca*. XV. yüzyıl sonlarında kullanılan kare yelkenli kalyon türü gemi.

³⁰ Paolo Giovio, *Historia de todas las cosas succedidas en el mundo en estos cinquenta años de nuestro tiempo*, Valencia 1562, s. 301.

³¹ Cortes de los antiguos Reinos de León y de Castilla, Madrid: Impresos de la Real Casa, 1882, IV, 348.

³² Pedro Mexia, *Historia del Emperador Carlos V*, Madrid 1945, s. 401.

yayılıyor ve Venedik'teki imparatorluk elçisi Carlos'u uyarıyordu: "Majestelerinin Puglia ve Sicilya sahillerinin istihkâm çalışmalarına başlamak konusunda uyarılmalarını emretmeleri hayırlı olacaktır, ne de olsa bu konuda maceraya atılmak söz konusu olamaz. Tehlike işte bu denli büyüktür"³³. Lâkin tehlike sadece karadan gelecekti.

Budin'i ele geçirip, himayesi altına aldığı János Szapolyai'a kral unvanı verdikten sonra "taç dağıtan" unvanını alan Kanunî'nin Mohaç sonrasında denizler konusunda tedirginliğini Venedik elçisi Bernardo Navagero şöyle kaydetmişti: "Türkler, V. Carlos'un gibi denizde ve karada kuvvetli koskoca bir imparatorluk görüp zaman içinde birçok zafer kazandıklarına şahit olunca, bunların bu saygın devletin [Venedik'in] deniz kuvvetleriyle birleşince kendilerine bir zarar getirebileceklerinden çok korkuyorlardı"³⁴.

1529 yılında dengeleri ciddi şekilde değiştirecek bir atanma söz konusu olur. Andrea Doria, tüm kuvvetleri ve yılların verdiği tecrübesiyle, Fransız donanmasından imparatorluk deniz kuvvetlerinin başına geçmiş ve denizlerde Türklere karşı savunmada bulunabilecek kalitede bir donanma oluşmaya başlamıştır. Lâkin o devre kadar nispeten zayıf olan İspanya donanmasının toparlanması hayli güç olmuştur. Bir tehlike anında tüm gemilerin toplanması zaman alır.

Barbaros 21 Mayıs 1529'da Cezayir Kayalığı'nı ele geçirdi. Bir cuma gününe denk gelmişti ve Martín de Vargas yönetiminde savunmayı gerçekleştiren yüz elli imparatorluk askeri bölgeyi kurtarmakta başarı sağlayamamıştı. Şehirdeki Hristiyan halkın Müslümanlara karşı gösterdiği düşmanlık bu saldırıyı meşrulaştırmak için bulunmaz bir fırsattı. Kanunî'nin askerleri İstanbul'dan Avusturya üzerine yola çıktığında Barbaros şehrin dört bir yanında sancağını dalgalandırıyordu. Geleneksel olarak, Hristiyan dünyasında Türklerin yaptığı kıyımlardan bahseden kara efsaneler eksik olmuyordu. V. Carlos'un vakanüvisi Santa Cruz bunlardan birini nakleder ve Juan de Vargas'ın oğlu olan Madridli Peñón'un³⁵ valisinin "aldığı pek çok yaradan sonra, Barbaros'un kendisini yağ dolu bir kazanda kaynatırdığını ve burada iyi bir Hristiyan ve şövalye olarak öldüğünü" yazar³⁶. Kara efsane olsa da olmasa da, bu zafer Barbaros için pek çok yol açmıştı ve bu zaferden sonra İspanyollara karşı kendisiyle ittifak kuran korsanların sayısı çoğalmıştır.

Bu jeostratejik noktanın Barbaros'un ellerine düşmesi 1529'da başlayan felaketler serisini kapatmaz. Kastilla Kral naibi ve devlet danışmanı da aynı tedirginliği paylaşıyor ve 1 Haziran 1529'da V. Carlos'a Barbaros'un Cezayir Kayalığı fethinden sonra Vahran, Mersa'l-kebir, Bica ve yarımada'nın Cadiz, Cebelitarık, Cartagena ve Almeria gibi bazı sahil bölgelerinin çok ciddi bir tehlike altında olduğunu yazıyorlardı³⁷. Aynı yılın Kasım ayında Akdeniz'de ortalık iyiden iyiye kızışmıştı. Bu ay Kaptan Portundo imparator'un emriyle İspanya sahillerini savunma göreviyle Cenova'dan kadirgalarıyla yola çıktı. Sekiz kadirga ve iki perdendeyle götüreceği sayıda asker bulamayınca İbiza'ya yöneldi. Barbaros'un Valencia sahillerine çıkıp adam topladığı ve onları Cezayir'e götürmek üzere yola çıkarak Formentera Adası'na



Kitâb-ı Bahriye'de Marsilya Limanı (Deniz Müzesi Ktp, Âsâr-ı Atika, Nr. 990).

³³ R.A.H., C.S.C., dosya A-37, s. 22. *Protonotario* (baş noter) Marino Caracciolo ve Venedik'teki imparatorluk büyükelçisi Alonso Sánchez'in Carlos'a mektubu (15 Şubat 1526).

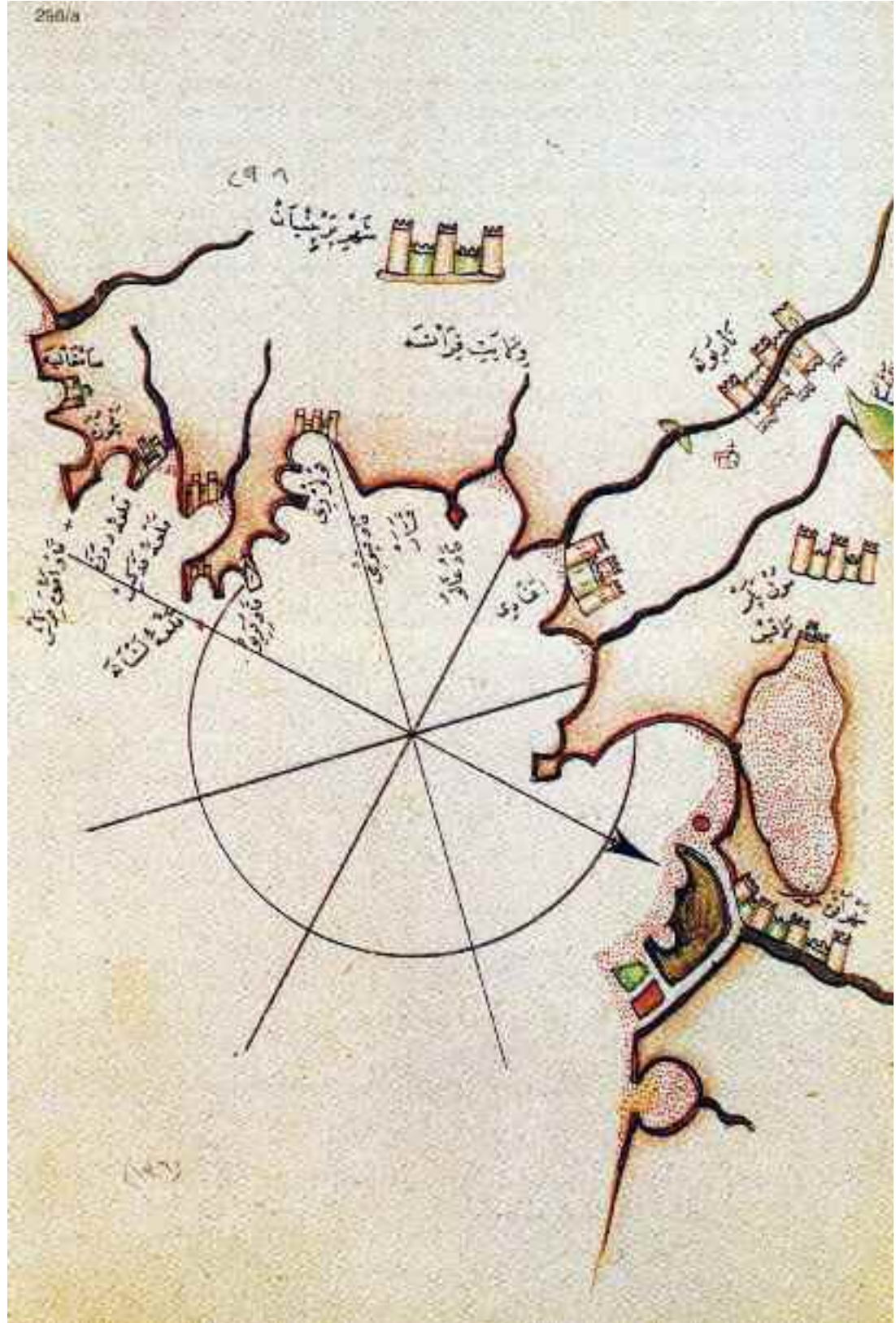
³⁴ E. Alberi, *Relazioni degli ambasciatori Veneti al Senato*, Firenze 1839, Seri III, cilt II, s. 83.

³⁵ Peñón de Argel, Cezayir Kayalığı.

³⁶ Alonso de Santa Cruz, *Crónica del emperador Carlos V*, Madrid 1920, s. 27.

³⁷ Manuel Fernández Álvarez, *Corpus documental de Carlos V, II*, Salamanca 1973-1981, s. 159.

*Kitâb-ı Bahriye'de Fransa
Vilayeti (Süleymaniye-Ayasofya
Ktp, Nr. 2612).*



geldiği haberleri ulaştı. Bu iki kuvvet sonunda Barbaros'un muzaffer çıktığı bir çatışmaya girdiler. Portundo hayatını kaybetti ve gemilerden geriye sadece bir kadirge kaldı³⁸. Bicaie'den gelen mektuplar bu sahil halkının bir Türk saldırısı karşısında duyduğu korkuyu bildiriyordu. Ne de olsa savunmasız bir konumdaydılar. Gemileri olsaydı, yarımada sığınabileceklerini bildiriyorlardı.

Yine 1529'da Avrupa'da kasırgalar estirmekte olan Türk tehdidi yüzünden V. Carlos yönetimi eşi İmparatoriçe Isabel de Portugal'a bırakarak İspanya'dan ayrıldı. İmparatoriçe, 1533 yılına kadar krallığın tüm işlerini tek başına yürüttü, imparatorluğunun farklı şehirlerinde bir gezgin gibi dolaşmakta olan eşine yardım gönderdi. Bütün bu süre boyunca imparator ve imparatoriçe kayda değer bir sıklıkta mektuplaştılar. İmparatoriçenin Carlos'un delegeesi olarak yönetimde bulunduğu süre içinde en büyük kaygısının Türk tehlikesi olduğunu görüyoruz. Lakin o, Orta Avrupa'yı tehdit eden kara kuvvetlerinden değil, imparatorluğun sahillerini rahat bırakmayan Türk deniz gücü ve korsanlarından, özellikle de Barbaros'tan çekilmektedir. Ne de olsa bu, imparatorluğun Akdeniz'e sahili olan tüm topraklarını etkisi altına alan bir tehlikeydi: İspanya, İtalya, Afrika ve adalar. Lakin Kastilya'daki ileri gelenlerinin Isabel'e, Isabel'in de Carlos'a yaptığı baskı sayesinde her şeyden önce İber Yarımadası sahillerini koruyan kuvvetler oluşturuldu. Fakat bu kuvvetler nereden saldıracağı bilinmeyen Türk korsanlara karşı koymaktan aciz kaldı.

1530 baharında Cezayir'in yaklaşık 50 mil batısında bulunan Şerşel kalesine bir saldırı düzenlendi. Çok sayıda Müslüman gemisi tahrip edildi ve pek çok Hristiyan esaretten kurtarıldı. Lâkin yağma için karaya çıkmak imparatorluk güçleri için beklenmedik bir felaket getirdi. Öte yandan aynı yılın yaz aylarında sahil şeridinde hayat eskisi gibi devam ediyordu ve gözle görülür bir tehdit söz konusu değildi. Isabel, Carlos'a Nisan ayında artık Hristiyanlar için alışıldık bir şey haline gelen şu haberleri verdiği bir mektup gönderiyordu:

Cenova büyükelçisi, Nice yakınlarında kırk dört Türk gemisi görüldüğünü, bunlar arasında on bir tanesinin de kadirge olduğunu yazdı. Küçük bir alanda çarpışma olmuş; burası da nüfusu küçük bir yer olduğundan halk bir kuleye sığınmış ve böylece kurtulmuşlar. Yakıp yıkmışlar. Cenova'ya ait olduğu söylenen başka bir yerde de çarpışma olmuş, lakin orada bir şey yapmamışlar. Tanrı'ya şükürler olsun ki zarar yok. Ne de olsa bütün o bölge bu konuda iyi haberdar ediliyor. Bu donanmanın Barbaros'a ait olduğunu yazmışlar. Buralara kadar gelmelerinin sebebi Andrea Doria'nın donanmasına saldırmakmış. Cenova büyükelçisi bana Andrea Doria'yı haberdar etmiş olduğunu yazsa da, ben de ayrıca kendisine olanları iletip uyardım³⁹.

Cezayir'e yapılacak başka bir operasyon, yaklaşık on yıllık bir süreliğine askıya alınmak zorunda kalacaktı. Andrea Doria'nın imparatorluk saflarına geçmiş olmasıyla Carlos'un imparatorluğunun denizlerdeki tüm sorunlarının çözüleceğini sanması bir hataydı. Uçsuz bucaksız Akdeniz sahilleri nereden ve ne zaman geleceği bilinmeyen böyle bir tehlike karşısında savunmanın garanti edilememesine yol açıyordu. Ayrıca, neredeyse bu ütöpik seferi gerçekleştirmek için yeterli kaynak da mevcut değildi. Amiral, Hristiyanlık âlemi içinde paylaşılamayan bir kişilik haline geliyordu. Aynı mektupta Isabel İmparatora, "Majestelerine Andrea Doria'nın bu topraklardan ayrılmasına dair haberleri iletmiştim. Kendisine duyduğumuz ihtiyaç gün be gün artmakta", diye yazıyordu⁴⁰. Aynı şekilde Perpiñán sınırının ve kalelerin "çok büyük bir ihtiyaç" içinde olduğunu belirtiyordu. Bu durumda kadirgaları tek bir bölgede toplamak tehlike arz edebilirdi. 1532'de, benzer bir durum yaşanmış, yaz başında korsanlar durumdan istifade ederek yirmi fustayla Cebelitarık Boğazı'nı geçip Cádiz'e saldırmışlardı⁴¹.

³⁸ a.g.e., s. 177. Isabel'in V. Carlos'a Madrid'den yazdığı 16 Mayıs 1529 tarihli mektup.

³⁹ A.G.S. (Archivo General de Simancas) Estado, Dosya 19, s. 240-241.

⁴⁰ Manuel Fernández Álvarez, *Corpus documental de Carlos V*, II, 186.

⁴¹ J. F. P. Molero, *La defensa del imperio*, s. 159.

Don Álvaro de Bazán, Oran yakınlarında Honoine'nin bir kısmını ele geçirmiş ve Mağriplileri uğrattığı bu yenilgiden sonra Tlemsen toprakları ile sahil arasındaki irtibatı kesen bir garnizon yerleştirmişti. Fakat bu kısmî başarılar beklenen sona engel olamadı: Cezayir 1533'te bir Osmanlı toprağı haline geldi⁴². Seri, 1573'te Tunus'un Osmanlı'nın olmasıyla tamamlandı. Trablusgarp zaten 1551'den beri topraklar dâhilindeydi. Bu üç eyalete *Magrip Eyaletleri* ya da *Garp Ocakları* deniyordu⁴³.

Yine Osmanlılarla İmparatorluk arasındaki sürtüşmenin hızla arttığı 1530 başlarında, V. Carlos'un kardeşi Avusturya Arşidük'ü I. Ferdinand, İmparator'un yerine Kastilya Krallığı'nın başında bulunan Isabel'e yazarak Türklere karşı savunmada kullanılacak bir kuvvet talep etti. 29 Nisan 1530'da Linz'ten gelen mektup aynen şöyle demektedir: "Ben sarayımdan Ochoa de Salar adlı adamımı, Türk'e karşı savunmada çok ihtiyaç duyduğum, savaş sanatında usta ve denizden anlayan bin adam toplaması için Vizcaya ve Guipuzcua'ya gönderiyorum"⁴⁴. Bask ülkesi sınırları içinde bulunan bu iki bölgeden Türklere karşı savaşıcak bin askerin toplanması için Isabel başkomutana yardım ederek, Ferdinand'a yardımcı olunmasını rica etti. Akdeniz'de savaşmak üzere Cantabria sahillerinden denizcilerin toplanması hayli ilginç olmuştur.

Kanunî'nin 1532 yılında çıkacağı Alaman seferi arifesinde Avrupa'nın dört bir yanına yayılan haberler denizden de bir saldırı geleceğine işaret etmekteydi. Habsburglar, Türklerin Viyana kapılarından çekilmek zorunda kalması sevincini yaşayamadan bu sefer de bu saldırı haberleriyle tedirgin olmaya başladılar. Cebelitarık'tan Adriyatik'e kadar uzanan bütün sahillerde panik hüküm sürüyor, saldırının tam olarak nereye yapılacağı konusunda bir kesinlik olmaması tüm sahil şeridinde savunma hazırlıklarının başlamasına yol açıyordu. İmparatoriçe, Carlos'a gönderdiği mektupta Granada, Valencia, Cádiz ve Endülüs'teki diğer şehirlerin "büyük bir hızla" savunma konumuna getirilmesini yazıyor ve artık majestelerinin "ellerini hamura batırması" gerektiğini bildiriyordu⁴⁵. Kardinal Sigüenza da aynı şekilde Roma'dan imparatora gönderdiği mektupta kendisine bu şehirde dolaşan haberleri iletiyor ve "böylesine güçlü düşmanlar" karşısında savunmanın çok masraflı ve çetrefil olacağını, ama Sicilya ve Napoli'nin içinde bulunduğu tehlikeden acilen kurtarılması gerektiğini yazıyordu⁴⁶.

1531 yılı da, aynı derecede telaş ve kargaşa içinde geçecekti. Avrupa'da gidip gelen postalar, "Türklerden haberleri" dört bir yana taşıyor ve eli kulağındaki tehlikenin arifesinde olan Avrupa devletlerine Osmanlı'nın attığı her adımı bildiriyordu. Avrupa'nın diğer ucunda başka bir hareketlilik görölüyordu. 13 Mart 1531'de Giorgio Gritti İstanbul'dan yeni haberler getiriyordu. İstanbul'daki tersaneye "farklı yerlerde inşa edilen ve ince donanmadaki başardılardan çok daha büyük olan iki yüz kadirga getirildiğini" yazıyordu. Diğer yüz kadirga ise at ve asker taşımakta kullanılacaktı. Bu iki yüz kadirgaya yerleştirilmek üzere top ve mühimmat hazırlanıyordu. Giorgio ayrıca Süleyman ve İbrahim Paşa'nın ava gittiğini haber veriyordu⁴⁷. Doç'un oğlu bunların yanı sıra ilginç bir haber daha naklediyordu: İstanbul'daki tersanede kadirgaların donatılmak üzere gece çıkarıldığını ve bu işlemin gizli gizli yapılmakta olduğunu⁴⁸.

1532 yılı ise Avrupa için daha kritik bir yıl oldu. Yılın başlarında VII. Clemente kilise topraklarının sahil bölgelerinin, özellikle de Ancona'nın istihkâm edilmesini emretti. Sicilya ve Puglia üzerine bir saldırı bekleniyordu. V. Carlos, Andrea Doria kumandasında bir donanmanın hazırlanmasını emrettiğinde, Papa, Lorenzo Salviati kumandasında çeşitli yardımcı deniz kuvvetleri gönderdi. Diğer beş gemi de St. Jean şövalyeleri tarafından gönderiliyordu⁴⁹. Kardinal, Hipólito de Médici de Carlos ve Ferdinand'a paralı asker tutulması için 50.000 duka gönderdi. Gerçekten de Carlos tahta geçtiğinden beri imparatorluk ve Papalık arasında böyle bir dayanışma görülmemişti. Bu savunma çalışmaları boşa gitmemişti, nitekim Kanunî, ordusunu toplayıp nisan sonunda İstanbul'dan yola çıkmıştı. Deniz kuvvetlerine gelince,

⁴² İdris Bostan, "Garp Ocaklarının Avrupa Ülkeleri ile Siyasi ve Ekonomik İlişkileri (1580-1624)", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, 14 (1994), s. 60.

⁴³ Bu üç eyalette Yeniçeri Ocağı kurulmasıyla, bunlar Garp Ocakları adını almıştır, bkz. Aziz Samih İlter, *Şimali Afrika'da Türkler*, İstanbul 1936.

⁴⁴ B.N.M. (Biblioteca Nacional de Madrid), elyazması 991, s. 554.

⁴⁵ A.G.S., Estado, dosya 19, s. 333 (3 Ocak 1530).

⁴⁶ G. Heine, *Briefe an Kaiser Karl, geschrieben von seinem Beichtvater in den Jahren 1530-1532*, Berlin 1848, s. 348 (13 Mayıs 1530).

⁴⁷ A.G.S., Estado, dosya 1308, s. 175 (Rodrigo Niño'dan, 1531 yazı).

⁴⁸ A.G.S., Estado, dosya 1308, s. 204 (1531 yazı).

⁴⁹ Juan Ginés de Sepúlveda, *Historia de Carlos V*, II, Madrid 1995, s. 101.

Kaptan-ı Derya, Venedik İngiliz ve Fransız gemilerine saldırmama emri alarak Gelibolu Tersanesi'nden denize açılmıştı⁵⁰. Her zamanki gibi Türk'ün Fransa Kralı'na imparator payesini bahşedeceği dedikodusunu yayanlar Venedikliler olmuştu⁵¹.

1532'de Kanunî, Yeni Çağ Avrupası'nın gördüğü en büyük orduyla V. Carlos'la "cihan tahtı" davasında kozları paylaşmak üzere Viyana'ya doğru ilerlerken, yaklaşık yüz elli parça gemiden oluşan Osmanlı donanması da Modon ve Koron üzerine çıkmıştı. 1530 yılının baharından beri kıtayı huzursuz eden yeni bir Türk saldırısını haber veren postalar İstanbul'da yapılan hazırlıkları en ince ayrıntılarıyla anlatıyordu. Roma'da da panik hüküm sürüyordu. Tam iki yıldır düzenli bir şekilde gelen tüyler ürpertici haberler Büyük Türk'ün İtalya sahillerini yerle bir edeceğini doğruluyordu. Bu haberler arasında en huzursuz eden nokta Barbaros kuvvetlerinin de bu donanmaya katılacağıydı. Rodrigo Niño Venedik'ten şu satırları yazıyordu imparatora: "Doç, Türk'ün Barbaros'a gönderdiği top ve levazım dolu kadirgaların çoktan İstanbul'dan yola çıktığını söyledi"⁵². Papa ise boş yere I. François'dan kadirgalarını ödünç vermesini istemişti. Fransa Kralı bu hizipleşmede tarafını çoktan seçmişti.

İmparator, bu beklenen saldırı karşısında yapılacak olan savunmanın tüm hazırlıklarını artık imparatorluğun amirali olan Andrea Doria'ya bırakmıştı. 26 Mart 1532'de, V. Carlos Regensburg'dayken, tüm kadirgalarını alıp İstanbul'dan çıkacak olan donanmayı Yunanistan yakınlarında beklemesini emretmişti⁵³. Bu emir, Kanunî'yle V. Carlos'un rekabetinde bir dönüm noktasına imza atacaktı. İlk defa İspanya, Osmanlı karşısında bir savunma değil de saldırı hareketi başlatmış oluyordu. V. Carlos, Melfi Prensi'ne gönderdiği mektupta bunu en çarpıcı bir biçimde beyan ediyordu: Türk'e (Türk'ün) kendi sularında saldırıracaklardı!

Gerçekten de bu sefer imparatorluk birlikleri üstün gelir ve Doria zaferini Çanakkale Boğazı'nda noktalar. Boğazın girişinde II. Bayezid tarafından yaptırılan bazı kaleler Melfi Prensi'nin eline geçer. Salvo ve Salvani adlı kaptanlarına ele geçen işlemeli Türk toplarını hediye eder ve kalanını Cenova'ya götürür. Koron'da ise, Zante'de olduğu gibi gelecek sene İspanya'ya geri götürme sözü vererek İspanyollardan oluşan başka bir garnizon bırakır. Marino Sanuto, diğer birliklerin yolda davullar eşliğinde, eğlenceler düzenleyerek nasıl şen şakrak döndüklerini anlatır⁵⁴.

V. Carlos, Kanunî Sultan Süleyman'ın birliklerinin Kasım sonlarına doğru artık çekilmeye başlaması üzerine, denizdeki bu zaferi de birleştirerek Avrupa'ya zafernâmeler göndermeye başlar. "Türk'ün ordusu ve donanması pek büyük hasar ve utançla geri çekildi ve kaçarak memleketine döndü" der ve şöyle ekler sevinç içinde: "Hristiyanlığın bunca faydasını gördüğü zaferimiz ve onurumuzla, Yüce Tanrımızdan O'nun kibrini yok etmesini ve bu sayede ileride bize pek çok fayda sağlamasını diliyoruz"⁵⁵.

Aslında amiralin kendisi bile bu seferin hiç de gelecek vaat eden bir askerî başarı olmadığını bilincindedir. Her şeyden önce, Osmanlı sınırları içinde bulunan, Akdeniz'in diğer ucundaki bir bölgenin çok zor koşullarda bulunan ve Osmanlı'dan önce açlıkla savaşmak zorunda kalan bir avuç İspanyol'la korunması imkânsızdır. Bu askerler hayatta kalmak için at, eşek, hatta ayakkabılarını bile yemek zorunda kalmışlardır. Hiç tanımadıkları bir düşman karşısında, belirsizlik ve güvensizlik içinde, hiç tanımadıkları bir bölgeyi savunmaya zorlanmışlardır. Bölgenin korsanlardan gelecek herhangi bir yardıma hayli açık olması da durumu iyice zorlaştırmaktadır. Don Pedro de Toledo imparatora gönderdiği mektupta şu yorumda bulunur: "Çok güçlü bir yer ve hiç de öyle kolay kolay ele geçirilebilecek gibi değil. Orada bulunan askerlerin kendilerine gelecek yardımdan umudu kestiklerini görmek insanın vicdanını sıztatıyor"⁵⁶. Sadrazam İbrahim Paşa'nın Avusturya elçilerine verdiği vakur cevabın da doğruladığı gibi Osmanlı Koron'u antlaşma ile değil, "kılıcının gücüyle" geri alacaktı.

⁵⁰ Marino Sanudo, *I Diarii*, LVI, Venezia 1879-1903, s. 460.

⁵¹ Kenneth M. Setton, *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, III, Philadelphia 1964, s. 360.

⁵² A.G.S., Estado, dosya 1308, s. 175.

⁵³ Prudencio de Sandoval, *Historia de la vida y hechos del Emperador Carlos V*, II, 452.

⁵⁴ Marino Sanuto, *I Diarii*, LVII, 237.

⁵⁵ A.G.S. Estado, dosya 28, s. 182

(Rodrigo Niño'ya mektup).

⁵⁶ A.G.S., Estado, dosya 1011, s. 70.

1533'te Barbaros, François'nın potansiyel bir müttefiki haline geliyordu. Fransız Kralı, Akdeniz'deki dengelerin sağlanması konusunda büyük bir avantaj ele geçirmiş oluyordu. Valois-Habsburg düellosunda François'nın Carlos'a vereceği cevapların en çarpıcısı olacaktı bu. 1533 Temmuz'unda François Puy'de Barbaros'un elçilerini ağırladı.⁵⁷ Fransız elçileri ise Cezayir'i ziyaret etmişlerdi⁵⁸. 1534 yılında ise Fransa Cezayir'le üç yıllık bir antlaşma imzalamıştı. Venedik elçisi Marino Guistiniano da verdiği raporda bunu doğruluyordu: "Tam bu zamanlarda Kral [François] Türk'le bir anlaşma yapmaya karar verdi. Maiyeti Marsilya'ya gitti. Barbaros'un elçisi Kral'la görüşmek üzere Puy'ye geldi. Bu buluşmadan sonra Türk'ün elçisi de Chastellerault'ya geldi ve burada Türk, Barbaros ve Kral arasında bir anlaşma yapıldı".⁵⁹ Altı ay sonra da meşhur diplomat Antonio de Rincón'u, Barbaros'u ziyaret etmesi için Kuzey Afrika'ya, daha sonra da Bağdad seferi arifesinde İran yoluna çıkmış olan İbrahim Paşa'ya gönderdi.

16 Aralık 1533'te Carlos *protonotario* Caracciolo'ya dört bir yandan gelen bilgilerin Türkler'in yeniden Avrupa'ya saldırma planları yaptıklarını belirtiyordu. Bir kez daha Papa'nın yardımı kaçınılmaz oluyordu. İmparator Cifuentes Kontu'un "Onun adına Papa Hazretleri'nden Türk tehlikesi karşısında yardım etmesini rica etmek" için Roma'ya gönderdi.⁶⁰ Lâkin haberler yanıltıyordu. Yeni bir sefer söz konusu değildi. 1535 yılında François'nın sarayında bulunan Venedik elçisine bunu bütün açıklığıyla belirtmişti: "Türk'ü pek güçlü ve savaşa hazır görmeyi çok arzuladığımı inkâr edemem. Kendi adına imparatorun gücünü azaltmasını, böylesine güçlü bir düşman karşısında kendi topraklarını güvenceye almak için büyük masraflar yapmasını arzuluyorum"⁶¹.

XVI. yüzyılın ilk yarısında Fransa'nın doğu ve batıda izlediği politika, tüm Avrupa devletleri arasında en kaypak; diğer devletler tarafından en çok eleştirilen politikaydı. Avrupa'da siyasî sahneye V. Carlos gibi parlak bir hükümdarın gelmesi Habsburglar ve Valois'lar arasındaki rekabeti canlandırmış ve Fransızlar'ı Türkler karşısında izlediği klasik devlet politikasını değiştirmeye zorlamıştı. Arapların Avrupa'nın içlerine sızmasını engelleyen, 732'de Tours savaşıyla Müslüman güçlerini püskürten Fransızlar artık Avrupa'nın kalesi pozisyonunu korumaktan çok uzak düşmüşlerdi. Bunu takip eden yüzyıllarda "kafirler"e karşı yapılan Haçlı Seferlerinin başını çeken, Müslüman gücün temizlenmesi için verilen savaşlarda başrolde oynamışlar, VIII. Charles İstanbul'un ele geçirilmesine Napoli'yi fethederek başlama hayalleri kurmuştu⁶². Ama artık Fransa farklı bir profil ve siyasetle kıtanın karşısına çıkmıştı.

Kanunî 1531 yılında Osmanlı himayesine giren Barbaros'u 1534'te Kaptan-ı Deryalığa getirdi⁶³. Babîâli, Hayrettin Paşa'nın *kapudan paşa* ilan edilmesinden elde ettiği siyasi faydanın yanı sıra, kuvvetleri dâhilinde neredeyse efsanevî bir figürü de bulundurmuş oluyordu.⁶⁴ Tüm Mağribîler tarafından sayılan bu kahraman, İspanya sahillerinden 70.000 Müslüman'ı Afrika sahillerine getiren bu kurtarıcı şimdi aynı zamanda Sultan'ın resmî bir görevlisi oluyordu. Barbaros, denizlerde bir sihirbaz olmasının yanı sıra Turgut Reis, Seydi Ali Reis, Piyâle Paşa, Salih Paşa, Kılıç Ali Paşa'nın Osmanlı tarafından onurlandıracağı bir ekol kurmuş oluyordu. Ölümünden sonra, onun ekolünden gelenler Osmanlı sarayında ayrıcalıklı görevlere getirilecekti. Barbaros tüm bu deniz adamlarının örnek aldığı bir efsanevî figüre dönüşecekti.

Öte yandan bu yeni unvanla, François ve Barbaros arasındaki ittifak meşruluk kazanmış oluyor, Fransa Osmanlı Kaptan-ı Deryasıyla açık açık işbirliğinde bulunmaktan çekinmiyordu. Sandoval, vakayinâmesinde Barbaros'un başka bir heyetinden bahseder ve şöyle der: "Barbaros 1534'de François'ya haber salıp, arasında arslanlar ve kaplanlar da olan hediyeler gönderdi ve kendisine yardım teklifinde bulundu"⁶⁵. Barbaros, Fransız kralıyla bu yakınlaşmadan sonra Puglia kıyılarına saldırdı ve Enghien Dükü'yle Nice kuşatmasına katıldı. Türk donanması kış Tolon'da geçirdi ve şehri bahar ayında pek çok

⁵⁷ R. B. Merriman, *Suleiman the Magnificent*, New York 1962, s. 140.

⁵⁸ Aldo Galotta, "Il 'Gazavat-ı Hayreddin Paşa' pars secunda e la spedizione in Francia di Hayreddin Barbarossa (1543-1544)", *Studies in Ottoman History in Honour of Professor V. L. Ménage*, (ed. C. Heywood-C. Imber), İstanbul 1994, s. 82.

⁵⁹ E. Alberi, *Relazioni degli ambasciatori Veneti al Senato*, VI, 157.

⁶⁰ C.S.P., III, 881.

⁶¹ N. Tommaseo, *Relations des ambassadeurs vénitiens sur les affaires de France au XVIe siècle*, I, Paris 1838'den zikreden Kenneth M. Setton, *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, III, 392.

⁶² R. B. Merriman, *Suleiman the Magnificent*, London 1944, s. 126.

⁶³ Detaylar için bkz. Francisco López de Gómara, *Guerras de mar de Emperador Carlos V*, (ed. Miguel Ángel de Bunes Ibarra), Nora Edith Jiménez, Madrid, 2000, s. 154.

⁶⁴ Bkz. Colin Imber, "The Navy of Suleyman the Magnificent", *Archivum Ottomanicum*, VI (1980), s. 211-282.

⁶⁵ Prudencio de Sandoval, *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V*, II, 469.

Hristiyan esirle terk etti Fransızlar müttefiklerinin tüm yaptıklarından sorumlu olmayı kabul ettiler⁶⁶.

Tolon'da bir Osmanlı üssü oluşturulması ve buradan saldırıların başlatılmasıyla Akdeniz'in batısından Türk kırbacının sesi daha çok duyulmaya başladı. Voltaire, Tolon'da bir cami inşa edildiğini naklederken Barbaros'un bu coğrafyadaki önemini de vurgulamayı ihmal etmez. Aynı yılın Aralık ayında, Barbaros tarafından başka bir heyet gönderildi, bu sefer Catelemo'ya. Anonim bir İtalyan el yazması, V. Carlos'un Tunus seferi arifesinde Barbaros'un bu düellodaki yerini şöyle tanımlar: "1534 Aralık ayından sonra Catelemo'ya başka bir heyet gönderdi. Bununla birlikte Fransa, Büyük Türk ve Barbaros arasındaki işbirliği son şeklini bulmuş oldu". Anonim yazar, Fransızların üç yıllık bir ateşkes istediklerini, Carlos'un Barbaros'a karşı çıkacağı Tunus seferi öncesinde hayli hazırlıksız görüldüğünü söyler⁶⁷. Fransa'nın el altından Barbaros'a yardım ettiği artık hiç kimse için sır değildi. 1535'de Goletta'da bulunan pek çok silah, Fransız tersanelerinin armasını taşıyordu.

Denizlerde ortaklık bir yenilik sayılmazdı. İmparatorluk kuvvetlerine karşı ittifak XVI. yüzyılın ikinci on yılına gidiyordu. Sandoval, 30 Temmuz 1531'de imparatoriçe, Kastilya krallığının başında vekil bulunurken, "Napoli Kral naibinden haber aldığını ve François ve Türk arasındaki anlaşma yüzünden Hristiyanlık Aleminde çıkan huzursuzluk dolayısıyla Kastilya'da alarma geçildiğini" nakleder ve "Bu krallığın (Napoli) sahillerinde, Taranto yakınlarında yüz elli kadar Türk gemisi görüldüğünü ve Puglia'dan sahile adam çıkardıklarını ve Castro'dan saldırıya geçtiklerini" ekler.⁶⁸ Vakanüvis, "İmparatoriçe'nin Fransa Kralı'nın Türk dostlarının İtalya sahillerinde olduğunu görüp silahlarını İspanya'ya karşı çevirmesinden ve elinden gelen tüm zararı vermesinden korktuğunu" belirtmeyi de unutmaz.

"Koyu Hristiyan Kral" (*Roi tres crestien*) unvanını taşıyan I François'nın Osmanlı'yla işbirliği yapması Avrupa'da yeni bir devir başlatacağı: Yeni bir siyasî denge devri. Hristiyan devletler için Osmanlı-Fransa yakınlaşması sadece siyasî değil, bir etik sorun haline dönüştürülürken, Türk'le aynı çatı altında bulunmak Fransa'nın uzun süre üzerine yapışacak olan bir etiketi de beraberinde getiriyordu. Şüphesiz bu etik skandal, siyasî dengenin bozulmasından büyük tedirginlik duyan diğer Hristiyan devletlerin yeni gütmeye başlayacakları politikanın en önemli elementiydi. I. François her zaman bir despot gibi hüküm sürerek tamamıyla kişisel kaprislerinden ibaret bir devlet yönetimi sergilemekten çekinmezken, V. Carlos hükümdarlığı süresince hep aynı emelin peşinden koşmaya devam edecekti: Tüm Hristiyan prensler arasında kalıcı bir barış.

Barbaros'un Osmanlı donanmasının başına geçirilmesinde Koron yenilgisinin büyük payı olmalıdır. Barbaros, Koron'un intikamını almakta gecikmeyecek ve imparatorluk safları için korkulan an beklenenden önce gelecektir. 1534'ün 28 Mayıs'ında Barbaros Osmanlı Devleti'nin Kaptan-ı Deryası unvanıyla ve tepeden tırnağa yenilenmiş Osmanlı donanmasıyla İstanbul'dan tüm görkemiyle yola çıktı⁶⁹. Barbaros'un tam olarak nereye yöneleceğinin hâlâ bilinmemesi İtalyan ve İspanyol sahillerini daha da telaşa veriyordu. Don Pedro başka bir mektubunda İmparator'a şunları naklediyordu: "Türk donanmasının Modon'dan sonra hangi rotayı takip edeceği hala öğrenilemedi. Zante, Korfu ve Avlonya'ya gönderilen gemilerden de hâlâ bir haber gelmedi"⁷⁰.

Türk donanması, İtalyan şehirlerine uğrayarak ve unutulmayacak kötü hatıralar bırakarak ilerliyordu. İspanyol vakanüvis Francisco Lopez de Gómara vakayinâmesinde, Türk gazabını şu satırlarla ölümsüzleştiriyordu: "Böylece verdiği zarardan çok korku yaratarak Napoli sularında görüldü"⁷¹. Asprelongo'ya çıkarak bu şehirden 1200 esir aldı ve Fondi şehrine de 2000 Türk gönderdi. Şehir dört saat içinde talan edildi⁷². Bu şehirden olan bir dönmenin yardımıyla Türkler Tragetto Düşesi ve Fondi Kontesi olan, güzelliği pek çok Rönesans tablosu, heykeli ve şiirinde ölümsüzleştirilen Guilia Gonzaga ele geçirildi.



⁶⁶ R. B. Merriman, *The Rise of the Spanish Empire in the Old World and in the New*, III, 270.

⁶⁷ Franco Xavier Santiago Palomares, A.H.N. (Archivo Histórico Nacional) Libros, E. N 3, Madrid 1748, s. 104.

⁶⁸ Prudencio de Sandoval, *Historia de la vida y hechos del Emperador Carlos V*, II, s. 430.

⁶⁹ Bu donanmadaki gemi sayısı ile ilgili ciddi bir tutarsızlık söz konusudur. Venedik'ten V. Carlos'a ulaşan postalarından biri Barbaros'un İstanbul'dan altmış sekiz parça gemiyle denize açıldığını, bunlardan kırk tanesinin başarda, altısının hafif kadirge, diğerlerinin fusta ve kalyata olduğunu belirtir: A.G.S., G.A., dosya 6, s. 72 (Temmuz 1534).

⁷⁰ A.G.S., G.A., dosya 7, s. 6 (Napoli kral naibinden V. Carlos'a, 20 Haziran 1534).⁷¹

Francisco López de Gómara, *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, Madrid 2000, s. 156.

⁷² Joseph von Hammer-Purgstall, *Büyük Osmanlı Tarihi*, II, 145.

Kanunî için bu seferin en paha biçilmez ganimeti olacak bu güzeller güzeli İtalyan Venüsü'nün kaçırılması gerçekleştirilemedi. Hayranlarından biri onu gecenin karanlığında atının tergisine atarak kaçırdı. İbrahim Paşa'nın Barbaros'tan sarayda hükmeden Hürrem Sultan'ın etkisini azaltmak için Giulia Gonzaga'nın kaçırılmasını özellikle rica ettiği dedikodusu ortalığı sarmakta gecikmedi⁷³.

İmparatorluk safları ellerindeki tüm kaynakları ortaya koyup bir savunma mekanizması oluştururken, Barbaros rotasının son çizgisini çekmiş ve 15 Ağustos'ta Bizerte'de demir atmıştı. Akıllıca bir taktikle Reşid'in çocuklarını karaya çıkararak halkı kendisinin de donanmada olduğuna inandırdı. Mevlây Hasan'dan medet uman halk Osmanlı donanmasının yeni amirali hizmet etti. Hasan'ın erkek kardeşinin Türk donanmasında olmadığını fark ettiklerinde ise iş işten geçmişti. Böylece Goletta'ya kadar uzanan yol Barbaros'un önünde açıldı ve kendisi de seferin son durağı olan Tunus'a vardı.

1535 yılına gelindiğinde, Carlos Barbaros'a karşı savaşa çıkmak üzere hazırlanmaktayken Fransız Kralı İstanbul'a ilk resmi heyetini gönderdi. Jean de la Foret 11 Şubat'ta tüm talimatı aldı⁷⁴. İlk bakışta, François'nın "*Halkın menfaatini kollayan, pek Hristiyan kral*" olarak evrensel barışı dilediği göze çarpar.⁷⁵ Oysa bu heyete gerçekte verilen talimat, François'nın göstermeye çalıştığından çok daha farklıydı. Fransa Kralı, gizli bir şekilde Cenova, Milano ve Flandra topraklarının kendisine verilmesini talep ediyor ve János Szapolyai'ı Macar Kralı olarak tanıyacağını ve İmparator'a karşı bir saldırıya bulunmaya hazır olduğunu beyan ediyordu. Fransa'nın böyle bir saldırıda aktif olarak yer alması halinde, Süleyman kendisine bir milyon düka altın bağışlayacaktı. Eğer Sultan bu meblağı çıkaramazsa, o tek başına saldırıya geçmek zorunda kalacak ve Barbaros'tan da kuvvetlerini Sardinya ve Sicilya topraklarına göndermesini isteyecekti. Carlos, François'nın izlediği bu politikayı kısa ve etkili bir biçimde özetlerken, kırılganlık ve kızgınlığını da belirtmekten çekinmiyor ve son noktayı şöyle koyuyordu: "Hayatım boyunca bu din çekişmelerine bir son vermek ve Hristiyanlık âlemini Türklerden korumakla geçirdim. I. François da Türkleri kuvvetlendirmek ve din çekişmesini uzatmak için elinden geleni yaptı"⁷⁶.

1535'te V. Carlos, Tunus'u ele geçirmek ve Barbaros'a karşı artık kaçınılmaz olan savaşı başlatmak üzere sefere çıktı. Bu esnada bir kez daha Isabel'i devlet işlerinden sorumlu olarak yerine bırakıyordu. Carlos, Tunus'a geçmek üzere gittiği Barcelona sahillerinden sık sık mektup gönderiyor, kalelerle hisarların tamiri ve sahillerin korunması ile ilgili talimatlar veriyordu. İspanyol, İtalyan, Alman, Portekiz askerlerinin yanı sıra Malta'dan St. Jean şövalyeleri ve Papalık'ın gönderdiği askerlerin de katıldığı güçlerden oluşan ordusuyla 20 Haziran'da Goletta'yı kuşattı. 14 Temmuz'a kadar süren zorlu kuşatma sırasında farklı milletlerden oluşan askerler arasında çıkan sorunlardan, V. Carlos'a silahını çeviren bir sarhoşa kadar pek çok sorunla uğraşmak zorunda kalan imparatorluk güçleri üç buçuk hafta sonra Goletta'yı ve Barbaros'un donanmasının büyük bir kısmını ele geçirdiler. Tunus fethedilmeden seferin yarım kalacağı düşünüldüğünden imparatorluk safları Barbaros, Yahudi Sinan ve Cacciadiablo tarafından savunulan Tunus'a ilerlediler ve 20 Temmuz'da şehir düştü. Barbaros ise ertesi gün elindeki kuvvetlerle Balear Adaları'na doğru yola çıktı. Bu zafer sonrasında bile tedirginlik sona ermemiş, bu durum Isabel'in yazdığı mektuplara yansımıştı. Aynı yıl 13 Aralık'da yazdığı mektupta "Türk'ün yeniden donanmasıyla Hristiyanlık âlemine elinden geldiğince zarar vermek için geri dönmeyeceğinden asla emin olamayız" diyordu⁷⁷.

Carlos 6 Ağustos'ta Mevlây Hasan'la bir antlaşma imzaladı⁷⁸. Tunus'taki varlığını Carlos'a borçlu olduğunu kabul etmesi, Hristiyan halka özgürlük sağlaması, imparatorun tebaasına ibadet özgürlüğü getirmesi ve hiç bir koşulda düşmana yardım sağlamaması başta olmak üzere bir dizi maddeden ibaret olan bu antlaşmayla imparator, yerel yönetimi Osmanlı güçlerine karşı koruyarak dengeyi kurma politikasının bir uzantısı olarak bu coğrafyada Barbaros karşıtı bir kuvvete en önemli desteği vermiş oldu.

⁷³ André Clot, *Soliman Le Magnifique*, Paris 1983, s. 118.

⁷⁴ Baron Ignace de Testa, *Des traites de la porte Ottomane*, Paris 1864, s. 29-32.

⁷⁵ a.g.e., s. 30.

⁷⁶ Gertrude Schwarzanfeld, *Carlos V, padre de Europa*, Madrid 1958, s. 266.

⁷⁷ Manuel Fernández Álvarez, *Corpus Documental de Carlos V*, Salamanca 1975, III, 445.

⁷⁸ Eduardo G. Herrera, *La política norte africana de Carlos I*, CSIC, Madrid: Institutos de Estudios Africanos, s. 60.

İmparator'un bu zaferi, aynı 1571'de yeniden olacağı gibi, Hristiyanlık âleminin moralini yükseltmekten başka köklü bir çözüm getiremedi. Bu zafer büyüklü küçüklü sayısız şehirde kutlandı ve İnebahtı örneğinde de tekrar edileceği üzere sanatın tüm dallarında ölümsüzleştirildi. Romanslardan, tablolara kadar pek çok alana konu olan bu seferden ayrıntılı sahneler on iki duvar halısında toplandı⁷⁹. Carlos ise "Hristiyanlığın Babası" sıfatıyla kendisinden beklenen görevi bir kez daha yerine getirmiş oldu.

Balearlara doğru yola çıkan Barbaros ise Carlos'a başka bir coğrafyada cevap vermek üzere Minorka'ya gelerek Mahón'u kuşattı. Adaya girerken ciddi bir savunmayla karşılaşmamasının bir nedeni de gemilerinde İspanyol bayrağı dalgalandırması, hatta bir kısım denizcinin Hristiyan kıyafetleri giyerek muzaffer İmparatorluk donanmasının döndüğünün sanılmasıydı.⁸⁰ Dört gün süren kuşatma sonunda şehre giren Barbaros büyük bir yağma sonucu adadan yaklaşık bin sekiz yüz esirle ayrıldı. Barbaros'un Tunus'un düşmesi sonucunda giriştiği bu saldırı hem fethetme, hem de bir intikam saldırısı olarak algılanabilir.

1537 yılına gelindiğinde Barbaros'un Puglia ve Korfu seferi ve ikinci adalar seferi güneybatı Ege'deki adaları ele geçirmesiyle Osmanlı ve Venedik arasındaki dostane ilişki geçici olarak sekteye uğramış oldu. 1538'de Venedikliler Andrea Doria yönetimindeki İmparatorluk donanmasına katıldılar. Venedik'in ilk defa açıkça Osmanlı'nın karşısına geçtiği bu seferde işleri hiç de yaver gitmeyecekti: Türkler Venedik, İspanya, Portekiz, Malta ve Papalık'tan oluşan donanmayı yenerek Preveze savaşından zaferle çıktılar. Bu zafer de Carlos'un Tunus'ta kazandığı başarıya bir cevap olarak Türk deniz kuvvetlerinin Akdeniz'deki prestijini yeniden kazanmasını sağladı.

Venedikliler, Osmanlı Devleti aleyhinde takınacakları bir tavrın kendilerine pahalıya patlayacağını anlamakta gecikmediler. Bir kez daha sultanın dostluğunu kazanmak için yeniden kolları sıvadılar. Kanunî'nin Venedik elçilerine verdiği cevap beklediklerinden çok daha ılımlı ve ironikti: "Benim yüce dergâhım daima açıktır, eğer dostluk ve eğer düşmanlık içündür, her kim gelmek isterse kimesnenin gelmesine ve gitmesine asla mani ve red yoktur"⁸¹. Venedik Doçu'na ulaşan nâme-i hümayûnunda ise şöyle diyordu: "Şark ve garp fermân-ı şerîfime mazhar olmuştur. İnâyetullah ile kimesnenin düşmanlığından ihtiyatım olmayup ve kimesnenin dostluğuna ihtiyacım yoktur"⁸². Şüphesiz Venedik, Osmanlı'nın Avrupa'daki emellerine ulaşması için en önemli anahtardı. İki devlet arasında meydana gelebilecek sürüşme, her iki taraf için de paralize edici olacaktı. Kanunî bir an önce Venedik'i yine kendi dostluk çatısı altına almak için elinden geleni yapacaktı. Ama, her şeye rağmen, Venedik'in bu sadakatsizliğinden kıvrılmış, özellikle onu ezeli rakibi Carlos'un yanında görmekten hiç hazzetmemiş, güvenini kaybetmişti.

İki tarafın da beklediği barış çok gecikmeden sağlandı. Venedik, bunu takip eden yıllarda da kıta içindeki siyasî denge oyununda rolünü bir ip cambazı ustalığıyla yerine getirmeye devam etti. Batıdan çok doğuya yaklaşmak Venedik'i her zaman kazançlı çıkaracaktı. Yeni bir haclı seferi düşüncesinin yakınından geçmeyen bu devlet, Haç'ın damgasını taşıırken, Hilal'in altına sığınarak Avrupa'yı kaynatan din çatışmalarının dışında kalmayı da başardı. Batıyı ve doğuyu kızdırmadan, Avrupa siyasî sahnesinin ortasında, tehlikenin de dışında kalmayı sürdürdü.

Turgut Reis'in 1540 Temmuzunda Korsika'nın kuzey sularında Giannettino Doria ve Berenguer de Requesens tarafından esir alınmasının cevabı Cebelitarık saldırısı oldu.⁸³

Akdeniz'in doğusunda Osmanlı donanmasının başarısıyla sonuçlanan bir savaş sonunda müttefikler dağılıp kendi savaşlarını kendileri vermek üzere köşelerine çekilirken, kıtanın en batı ucunda, Cebelitarık'ta yeni bir Türk saldırısı gündeme geliyordu. 24 Ağustos'ta Cezayir'den on altı parça gemiyle yola çıkan Ali Hamit (Deli Hamit) kumandasındaki deniz gücü 9 Eylül'de Cebelitarık'a vardı. Sadece dört saat süren saldırı sonunda⁸⁴ üç gün açıklarda kalan kuvvetler bulundukları noktalardan Hristiyan esirler için getirilecek fidyeleri aldılar.

⁷⁹ Ceciliq Paredes, "Du texte à l'image: Les tapisseries de la Conquête de Tunis et les gravures des Mœurs et Factions des Turcs", *L'empire Ottoman dans l'Europe de la Renaissance*, (ed. A. Servantie), Leuven University Press 2005, s. 123-150.

⁸⁰ Francisco López de Gómara, *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, s. 421.

⁸¹ M. Tayyip Gökbiçgin, "Osmanlı-Venedik Münasebetleri", *Kanunî Armağanı*, Ankara 1970, s. 180.

⁸² a.g.e., s. 181.

⁸³ Eduardo G. Herrera, *La política norte africana de Carlos I*, CSIC, Madrid: Institutos de Estudios Africanos, s. 72.

⁸⁴ Maria Carabias Torres, "İspanya'da Türklerle Karşı Yapılan Deniz Savaşlarıyla İlgili Dokümantasyonun İncelenmesi: Barrantes Maldonado Örneği", *Türkler ve Deniz*, İstanbul 2006, s. 247-265.

Denizlerde Osmanlı ve Habsburg saflarının savaş ve barış zamanında diplomasi alanında bir kopukluk yaşadığını düşünmek yanlış olur. Söz gelimi, Barbaros, imparatorluk saflarıyla gereği halinde görüşme yapıyor, kendisine V. Carlos ve imparatorluğa bağlı krallıklardan gönderilen temsilcileri kabul ediyor ve bunlarla müzakere yapıyordu. Hatta bu müzakareler Juan de Aragón'un Barbaros'la 1541 yılında İstanbul'da yaptığı müzakere gibi bir ay kadar uzun da sürebiliyordu.⁸⁵ V. Carlos, kral naipieri ve onların diplomatları aracılığıyla Barbaros'u kendi saflarına alabilmek için bir dizi projeye girişmişti. Bu süreç dâhilinde, 1541 yılında Sicilya kral naibi Juan de Aragón adlı temsilcisini Barbaros'la görüşmek üzere İstanbul'a göndermişti. Bu görevinin yakalanması halinde elinde delil bulunmaması için yazılı bir metin gönderilmemiş, müzakere edilecek konular kral naibi tarafından sözlü olarak aktarılmıştır. Esirlerin kurtarılması gibi müzakere konuları yanı sıra Barbaros'un saf değiştirmesi için çeşitli teklifler sunulmuştu.⁸⁶ Lâkin bu çalışmalar hiç bir meyve vermedi.

1541 yılının en önemli olayı Isabel'in 1539 yılında ölene dek büyük bir arzuyla beklediği ve Carlos'a gönderdiği mektuplarda ısrarla çıkılmasını tavsiye ettiği Cezayir seferinin gerçekleştirilmesi oldu. Balear Adaları'nda toplanan imparatorluk deniz kuvvetleri 21 Ekim'de yola çıktılar. Küçük bir kuvvetle şehri savunan Hasan Ağa'nın başarılı savunması sonucunda püskürtülen imparatorluk birlikleri uzun süredir beklenen bu seferden hezimetle ayrılmak zorunda kaldılar.

1543'te İstanbul'dan yola çıkan Osmanlı donanması Marsilya'ya vardı. Sefer hazırlıklarını Toulon'da geçirdi. Nice'i ele geçirdi ve Toulon'da kışladı. Sekiz ay Toulon'da kaldı ve dönüşte 1544'te İtalya sahillerini yakıp yıkarak esir ve ganimetle döndü.

Yüzyılın ortasına gelindiğinde Akdeniz'deki imparatorluk toprakları yeni bir Türk tehlikesiyle karşı karşıya kalıyordu. 1546'da Barbaros'un, 1547'de ise I. François'nın ölümüyle Akdeniz'deki dengelerin değişmesi beklenirken, Fransız kralının vârisi babasının Türk politikasını devam ettirmiş, Turgut Reis ise Barbaros'un yokluğunu aratmayacak şekilde ciddi ve düzenli seferler başlatmıştı. Kanunî, 1545 yılında imzalanıp 1547'de yenilenen Osmanlı-Habsburg antlaşmasının verdiği rahatlıkla yeniden doğudaki düşmanı Safevî Şahı üzerine yürümüşü. Bir taraftan yapımı 1557 yılında sona erecek olan camisinin inşaatı devam ederken, Avrupa'ya bir kez daha hem doğuda hem batıda savaşıacak kadar yeterli askeri ve maddî kaynağa sahip olduğunu gösteriyor, İran ve Macaristan sınırlarındaki savaşlardan başarı ile dönüyordu. Sultan'ın deniz kuvvetleri ise 1550 yılına girerken üçüncü bir cephe açıyor ve Akdeniz'de uzun zamandır korku içinde beklenen sefere çıkıyordu.

Aynı yıl Andrea Doria'nın deniz kuvvetleri 1549'da imparatorun emri üzerine başladıkları misyonu yerine getirmişler, Ekim ayında Mehdiye'yi ele geçirmişlerdi. Sicilya kral naibi Juan de Vega tarafından gerçekleştirilen fetih Roma'da, 1535 ve 1571'de olduğu gibi geniş çaplı kutlamaların yapılmasına sebep olmuştu. Prudencio de Sandoval'ın "Birbirine hayli yapışık kaleler ve çok kuvvetli bir sur"⁸⁷ olarak nitelendirdiği Mehdiye stratejik konumu bakımından düzenli ve düzensiz saldırılar için Akdeniz'in en önemli noktalarından biriydi. Diğer taraftan Türk ve Mağribî korsanlar tarafından bu bölgeden yapılan saldırılar Barcelona ve Napoli arasındaki ulaşımı pahalı ve tehlikeli hale getirmekteydi⁸⁸. İstanbul'da başlayan ve bu kaybedilen toprakları geri almak için başlanacağı sanılan saldırıların hazırlıklarının haberleri Napoli ve Sicilya krallıkları topraklarına gelmeye başlamıştı bile⁸⁹.

1550 Ekim'inde Sicilya kral naibi Juan de Vega, I. Ferdinand'a gönderdiği mektupta Levant'taki deniz güçlerinin başarısızlığı konusundaki haberleri veriyordu.⁹⁰ Başka bir posta ise daha gerçekçi bir haber veriyor ve Turgut Reis'in yeni bir sefere çıkmak üzere gemilerini hazırlattığını yazıyordu. Yaz ayları geldiğinde haberler daha da telaş yaratıyordu. Sicilya krallığından Ferdinand'a gönderilen mektuplar Turgut Reis'in 9 Haziran'da Messina'da görüldüğünü bildiriyordu⁹¹.

⁸⁵ A.G.S., E 1115 dosyası bu müzakerelerin tüm detaylarını içeren belgeleri bir arada bulundurmaktadır.

⁸⁶ A.G.S., Estado 115, s. 24. Sicilia. Libanes, 1541, "Relación de Juan de Aragón que vino de Levante".

⁸⁷ Prudencio de Sandoval, *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V*, s. 373.

⁸⁸ Kenneth M. Setton, *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, IV: The Sixteenth Century from Julius III to Pius V. Philadelphia 1984, s. 532.

⁸⁹ AGS, E 1119, s. 49.

⁹⁰ E 1119, s. 4. Sicilia, Palermo. Juan de Vegas (15 Şubat 1550).

⁹¹ E 1119, s. 16-17, (10 Temmuz 1550).

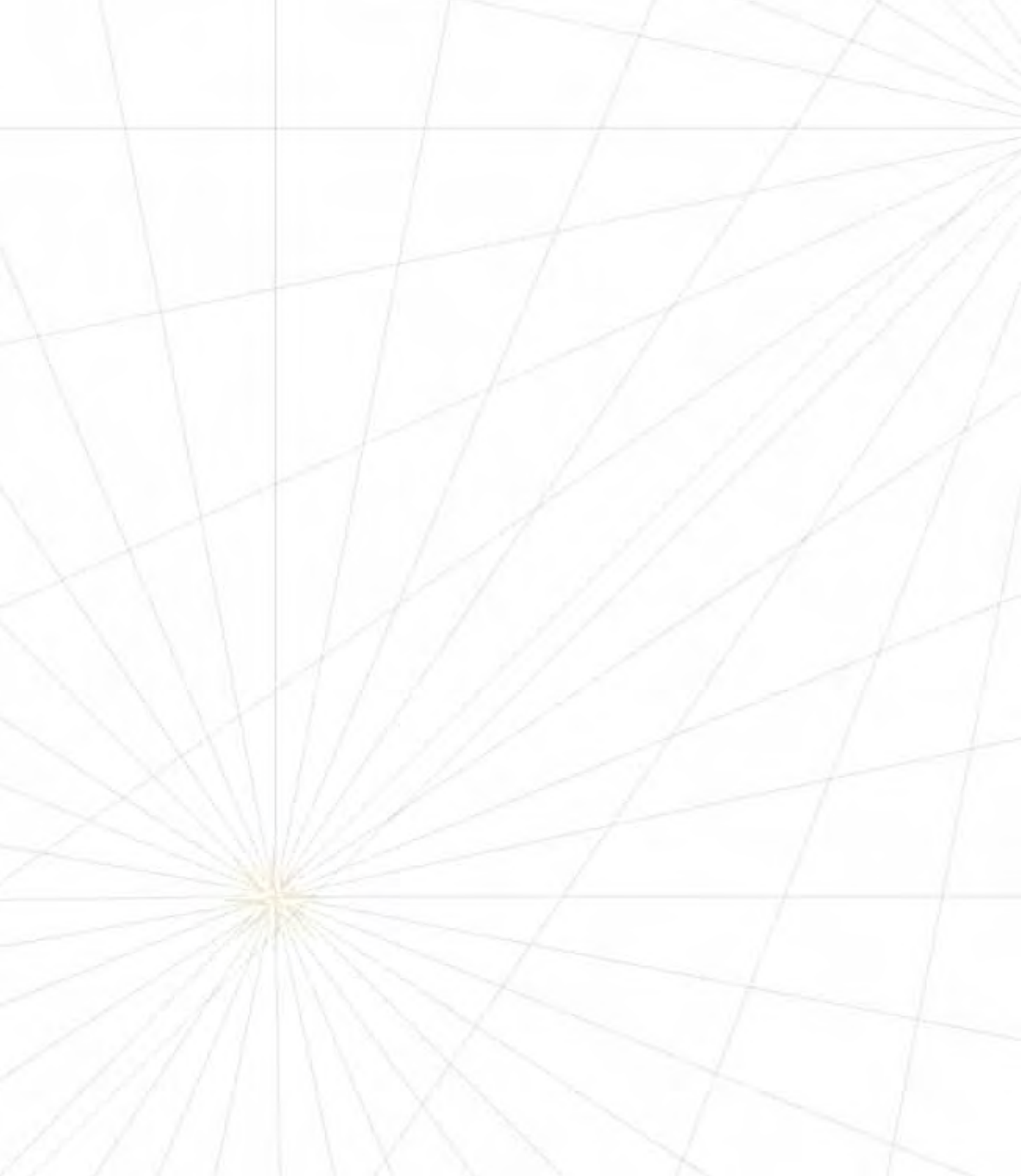
Turgut 1550 baharında kırk parça gemiyle Akdeniz’e açılmış, o yılın “Anno Santo” olması sebebiyle pek çok Hristiyan gemisinin yolculuğa çıktığını hesaplayarak Akdeniz’de esir ele geçirmek için bulunmaz bir fırsat olduğunu düşünmüş olmalıydı⁹². Gozo’ya, oradan da Malta’ya geçip bölgeyi yakıp yıkıp çok sayıda esir ele geçirerek Kalabria ve Korsika’ya geçti. 1550 baharında Bicaye ve Vahran’da “Mağribi ve Türk futsa/kalyatalarının görüldüğü” haberi korkuyla İberya’daki otoritelere bildiriliyor, levazım yetersizliği kaygısı yaşıyor⁹³. Bir dizi saldırıya hayli hazırlıksız olan Malta sahilleri ve imparatorluğa bağlı sahil kasabaları bunu takip eden yıl boyunca da benzer saldırılara maruz kalacaktı.

Yüzyılın ilk yarısı sona erdiğinde Osmanlı güçleri Akdeniz’in iki yanında varlığını ve üstünlüğünü hissettirmiş, düzenli ve düzensiz korsan güçlerinin verdiği destekle de sağlam bir itibarın yanı sıra, bu coğrafyanın folklorunda ölümsüzleşecek bir korku yaratmaya başlamıştı. Bütün bu saldırılar devam ederken panik içinde kalemi eline alan Sicilya kral naibi Juan de Vega, 6 Şubat 1552’de Catania’dan majestelerine şu satırları yazacaktı: “Düşmanlar [Türkler] tepeden tırnağa denizlerin efendileridir”⁹⁴

⁹² Rinaldo Panetta, *Pirati e Corsari: turchi e barbareschi nel Mare Nostrum*, Milano 1981, s. 160.

⁹³ AGS, GA (Guerra Antigua), leg 40, s. 16. GA, dosya 40. s. 50.

⁹⁴ AGS, Estado, dosya 1120, s. 11 (Catania, 6 Şubat 1552).





Preveze Deniz Zaferi ve Sonrasında Akdeniz Dünyası

İdris BOSTAN*

Kanunî Sultan Süleyman'ın Osmanlı tahtına çıkışı, daha önceki örneklerinden oldukça farklıydı. Özellikle, saltanatın tek varisi olarak tahta geçtiği için, diğer padişahların döneminde görüldüğü gibi bir taht kavgası yaşanmadı. Daha babasının padişahlığı sırasında Kefe ve Manisa sancakbeyliklerinde bulunarak yöneticilikte tecrübe kazandığı gibi, İran ve Mısır seferleri sırasında da Edirne'de saltanat vekilliği yapmıştı. Yavuz Sultan Selim gibi cihangir politikaları olan muktedir bir padişahın oğlu olması, onu saltanatında güçlü kılmıştı. Aldığı eğitim ve yönetme tecrübesi “Büyük Türk”ü kendi döneminde yeni politikalara sevk etmiş, komuta ettiği dünyanın en büyük ve güçlü ordularıyla XVI. yüzyılın başlarında en çok konuşulan hükümdarı olmuştu.

Kanunî'nin tahta çıkması ile “güçlü Türk savaş makinesi”¹, yeniden ve süratle harekete geçti. Yeni padişah, görevinin başında olarak bizzat komuta ettiği “sefer-i hümayûnlar”da pek çok kara savaşını yönetti ve denizlere sevk ettiği donanmalarla da *hâkânü'l-bahreyn* unvanını kullandı. Böylece “Akdeniz ve Karadeniz'in Sultanı” olan Kanunî, 1531'de Venedik Doğu (Doge) Andrea Gritti'ye gönderdiği bir mektupta denizlerdeki hâkimiyet alanları arasına Hint Okyanusu, Kızıldeniz, Hazar Denizi ve Taberistan gölünü de ilave ettiğine işaret ediyordu².

Unutmamak gerekir ki, Osmanlı padişahlarının önderliğinde sürdürülen yayılmacı fetih politikaları, kendilerinden önceki dönemlerin bir devamı mahiyetindedir ve gelişen yeni şartlarla değişme ve erteleme dışında bu politikalardan pek vazgeçilmemiştir. Nitekim Kanunî devrinde yeniden başlayan denizlere yönelme fikrinin ilk işaretleri, aslında Yavuz Sultan Selim tarafından tersane inşası ve Rodos seferi hazırlıkları ile verilmiş, ancak padişahın vefatı sebebiyle bu teşebbüs bir müddet ertelenmişti. Kanunî ilk seferi olan Belgrad'dan (1521) sonra Rodos'u fethederek (1522), kısa sürede yeni hedeflerini belirlediğini ve selefinin yolunu takip ettiğini göstermiştir. Bundan böyle Osmanlı ordu ve donanmaları önce batıya yönelmişler, şartlar gereği yeniden doğuya ve güneye dönerek sınır taşlarını çok daha ileri noktalara götürmüşlerdir³.

Preveze Deniz Savaşı

Akdeniz'de Osmanlı hâkimiyetini kesin olarak belirleyen Preveze deniz savaşı, 28 Eylül 1538'te (4 Cemâziyelevvel 945) Osmanlı donanması ile müttefik haçlı donanması arasında meydana geldi.

Kanunî Sultan Süleyman'ın, 1537'de (944) Pulya ve Korfu üzerine düzenlediği seferin sonuçsuz kalmasına rağmen, Barbaros Hayreddin Paşa'nın dönüşte Kiklad adalarını ve Nakşe dukalığı ile birlikte bazı Sporad adalarını ele geçirmesi Osmanlıların yeni hedeflerini belirlemesi bakımından önemliydi. Osmanlılar, Ege ve Adriyatik'teki Venedik adalarını ve topraklarını ele geçirmek istiyordu. Osmanlı İmparatorluğu ile İspanya arasındaki rekabetin sonucunu etkilemek üzere Papa III. Paolo'nun öncülüğünde Şubat 1538'de Hristiyan devletler arasında denizlerdeki hâkimiyet mücadelesini kazanmak ve Osmanlıları Akdeniz'den uzaklaştırmak amacıyla bir ittifak yapıldı.

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ F. Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, II, (çev. S. Reynolds), London 1976, s. 907.

² Archivo General de Simancas (AGS), Estado, 1308.

³ Osmanlıların güney politikaları hakkında bkz. Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, İstanbul 2004.

İspanya donanmasının amirali Andrea Doria'nın Mısır'dan gelen hazineyi ele geçirmek için Girit civarında beklediği haberini alan Barbaros Hayreddin Paşa, 7 Haziran 1538'de (9 Muharrem 945) 40 kadirgallık donanmasıyla İstanbul'dan ayrıldı. Asıl amacı, Andrea Doria'ya engel olmak ve Adalar Denizi'ni Venediklilerden temizlemek olan bu donanmaya üç bin yeniçeri ile Kocaeli, Tekeili, Hamidili ve Alâiyye beyleri de katılmıştı. Barbaros, önce Kuzey Sporad adalarından İşkatoz'u ele geçirdi. Bu sırada İstanbul'da hazırlıkları tamamlanan doksan gemilik ilave donanma ile Salih Reis'le Mısır'dan gelen yirmi gemilik filo Barbaros'a katıldı. Bu donanmadan bazı gemiler tamire muhtaç olduğu için Gelibolu'ya ve bir kısmı da Eğriboz'a gönderildi. Kalan gemilerle yola devam eden Barbaros, Andre ve Serifos (Koyunluca) adalarını ele geçirdiği gibi daha önce fethedilen İstendil ve İşkiroz adalarını vergiye bağlayarak aldığı esir ve ganimetleri yedi gemi ile İstanbul'a yolladı. 13 Temmuz 1538'de (15 Safer 945) Girit önlerine gelen ve bir hafta süren akınlarda zaman zaman karaya asker çıkartan Barbaros, ele geçirdiği pek çok esir, ganimet ve kale toplarını İstanbul'a gönderdi. Bu esnada Kerpe ve Kaşot adalarını fetheden Osmanlı donanması, İstanköy civarında iken Anadolu ve adalardan kürekçi ve asker tedarik etti. Daha sonra İstanbul'ya Adası alındı ve Eğriboz'a giden Barbaros, burada tekrar Salih Reis filosu ile birleşti⁴.

Öte yanda Osmanlı ilerlemesini durdurmak üzere kurulan İspanya, Papalık ve Avusturya arasındaki ittifaka Venedik, Portekiz, Malta ve Ceneviz'in katılması ile Andrea Doria kumandasında büyük bir Hristiyan donanması meydana getirildi. Korfu'da Mart 1538'de (Şevval 944) toplanmaya başlayan müttefik donanması, nihayet 7 Eylül 1538'de (12 Rebîülâhır 945) tamamlanarak Narda Körfezi'nin kuzey girişindeki Preveze kalesini kuşattı. Bunu haber alan ve derhal Eğriboz'dan ayrılan Barbaros Hayreddin Paşa, Turgut Reis kumandasında yirmi gemilik bir gönüllü filosunu öncü olarak gönderdi. Turgut Reis, Zenta sularında kırk gemilik bir Hristiyan filosu ile karşılaştı ve durumu Modon'da bulunan Barbaros'a bildirdi. Buna karşılık, Zenta'daki rakip filo da Preveze'ye giderek Andrea Doria'yı Osmanlı donanmasının gelişinden haberdar etti. Bunun üzerine Preveze'den ayrılan müttefik donanması Korfu'ya çekildi. Barbaros da, Preveze kalesinin tahrip edilmesine karşılık Kefalonya adasını yağmaladı. 24 Eylül 1538'de (29 Rebî'ülâhır 945) Preveze kalesine ulaşan Barbaros, burayı tamir ve tahkim ettikten sonra körfezde hazır konumda beklemeye başladı. Ertesi gün yeniden Preveze açıklarında demirleyen müttefik donanmasının mevcudu, bilgiler farklı olmakla beraber İspanya ve Portekiz'e ait seksen kalyon, Venedik'e ait on kalyon ve yetmiş kadirga, Papalık'a ait otuz altı kadirga, Malta'ya ait on kadirga, Ceneviz'e ait bir kalyon ve elli iki kadirga ile diğer devletlere ait kırk dokuz kalyon olmak üzere toplam kare yelkenli 140 kalyon, 168 kadirga ve pek çok nakliye gemisi ile 55.000 askerden oluşuyordu. Buna karşılık Barbaros'un donanmasında kadirga türü 122 gemi ve 20.000 asker bulunuyordu⁵.

Aradaki güç dengesizliği sebebiyle nasıl hareket edilmesi konusunda farklı görüşler ortaya çıktı. Barbaros'un topladığı savaş meclisinde donanmanın Narda Körfezi'nde kalması tavsiye edildiği halde Kapudan Paşa, dışarı çıkıp düşman donanmasıyla savaşma planını tercih etti. Sinan Reis ve taraftarları, karaya asker çıkartılarak müttefik donanmasının karşısındaki kıyılara yerleştirilmesini ve böylece Preveze kalesinin korunmasını tavsiye ediyordu. Hâlbuki Barbaros, buna karşı çıkarak Andrea Doria'nın ateş hattına girecek birlikleri kolaylıkla imha edeceğini ileri sürüyordu. Müttefiklerin karargâhında ise, karaya asker çıkartarak Preveze kalesinin teslim alınması ve Barbaros'un körfezde sıkıştırılması isteniyor, Andrea Doria buna karşı çıkıyor ve bir fırtına halinde donanmayı geri çekmek gerekeceğinden karadaki askerlerin tehlikede kalacağını düşünüyordu. Hatta bu plan gereği 23-25 Eylül arasında yapılan üç hücum Osmanlı muhafızları tarafından geri püskürtüldü⁶. Körfezin girişi sığ olduğu için müttefik donanmasındaki kalyonlar içeri giremiyordu, ama girişi kapattıklarından Osmanlı donanmasının önü kesilmişti.

⁴ Celâlzâde Mustafa, *Geschichte Sultan Süleyman Kanunis von 1520 bis 1557, oder Tabakâtü'l-memâlik ve Derecât'ül-Mesâlik von Celâlzâde Mustafa, genannt Koca Nişancı*, yay. P. Kappert, Wiesbaden 1981, vr. 320b-321a; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr fi esfârî'l-bihâr*, yay. İdris Bostan, Ankara 2008, s. 91-92.

⁵ Celâlzâde, *Tabakâtü'l-memâlik*, vr. 323a; *Nuhbetü't-tevârih*, vr. 58b; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 93; Ernie Bradford, *Sultanın Amirali Barbaros Hayrettin*, (çev. Z. Ağralı), İstanbul 1970, s. 185-186.

⁶ Bradford, *Barbaros*, s. 191-192.

25 Eylül 1538’de (1 Cemâziyelevvel 945) müttefik donanmasından bir saldırı gerçekleşti ise de, onlara karşılık Turgut Reis, Murad Ağa ve Güzelce Mehmed Reis emrindeki Osmanlı gemileri harekete geçerek Körfez’den çıkmış ve bu saldırıyı püskürtmüştü. 27 Eylül Cuma günü Barbaros, donanmasıyla Körfez’den dışarı açılmış ve altı mil gittikten sonra hilal şeklinde savaş nizamı almıştı. Vakit geçirmeden bütün kadirgalar başlarında bulunan üçer topu ateşlemek suretiyle savaşı başlatmış, Andrea Doria bu durum karşısında şaşkınlıkla yanlış bir manevra ile donanmasını tehlikeli bir konuma getirmişti. Bu sırada Barbaros kırk gemilik bir filoyu müttefik haçlı donanmasını ikiye ayırmak üzere ileri göndermiş ve bunu gören Andrea Doria, donanmasına Korfu’ya geri çekilme emri vermişti. Bu durum karşısında Barbaros, havanın da kararması sebebiyle donanmasını Narda Körfezi dışında Preveze önlerinde demirlemişti.



*Başarda-i Hümayun,
III.Ahmed devri
(Surnâme, TSMK, A, 3593).*

28 Eylül günü Andrea Doria, kendisi savaş taraftarı olmamakla beraber topladığı savaş meclisinin kararı gereği savaşmak üzere geri geldi ve Osmanlı donanması da onları karşılamak üzere sıra halinde müttefik donanmasına doğru ilerledi. Barbaros, donanmasını yeniden hilal şeklinde düzenleyerek kendisi merkezde, Salih Reis sağ kanatta, Seydi Ali Reis sol kanatta, Turgut Reis de gönüllü reislerden oluşan filosuyla bu hattın arkasında yerini aldı. Müttefik donanmasında ise, İspanya imparatorluk donanmasına kumanda eden Andrea Doria’dan başka, Venedik donanmasına Vincenzo Capello, Papalık donanmasına Marco Grimani komuta ediyordu ve donanma komutanları arasında bir fikir birliği yoktu.

Borda düzeninde ve üç saf halinde dizilen düşman donanmasının birinci sırasında en önde Bondulmier’in emrindeki büyük Venedik kalyonu olmak üzere siper görevi görecektir olan kalyonlar, ikinci sırada kadirgalar ve üçüncü sırada da diğer küçük gemiler sıralanmıştı. Andrea Doria ikinci sıradaki kadirgaların başındaydı. Bu düzene göre iki donanma, Preveze açıklarında karşılaştığı sırada rüzgâr güneyden esmektedir ve müttefik donanmasının lehine, Osmanlı kadirgalarının aleyhine bir durum söz konusudur. Bu durum karşısında çaresiz kalan Barbaros, kendi askerinin maneviyatını yükseltmek için Kur’ân’daki muhtemelen “Dilerse O (Allah), rüzgârı durdurur da onun (denizin) üstünde kalakalırlar” (Şûrâ, 33) ayeti ile “Ey iman edenler, Allah’ın size olan nimetini hatırlayın; hani size ordular saldırmıştı da, biz onlara karşı bir rüzgâr ve sizin görmediğiniz ordular göndermiştik” (Ahzâb, 9) ayetini⁷ birer kâğıda yazdırıp gemisinin iki yanına denize bıraktı. Nihayet rüzgârın kesilmesi ve bu defa Müttefik donanmasındaki kalyonların hareketsiz kalması üzerine⁸ Andrea Doria, öndeki kalyonlardan yoğun bir top ateşi başlattı. Ancak kalyon toplarının menzilin kısa olması sebebiyle bütün güller denize düşmüştü. Barbaros’un karşı hücumu ise kadirgaların top menzilin daha uzun olması sayesinde önce kalyonları vurmuş ve ikinci sıradaki kadirgalar, Osmanlı donanmasını çevirme harekâtına girişmişse de ağır top atışı ve Turgut Reis’in çevirme harekâtı ile geri püskürtülmüştü. Andrea Doria, Osmanlı donanmasını iki ateş arasına alma planını birkaç kere daha denemek istemiş, ancak Barbaros’un mukabil manevralarıyla karşılaşmıştı. Bu saldırılarda müttefik donanmasının ön safında bulunan kalyonların çoğu tahrip edildi. Düşman donanmasını yarmak için şiddetli bir hücum emri veren Barbaros, birinci sırayı ikiye ayırarak Andrea Doria komutasındaki kadirgalara saldırdı. Turgut Reis’in de kendi filosuyla arkadan çevirmesi üzerine imha edilme tehlikesiyle karşı karşıya kalan Andrea Doria geri çekilme kararı aldı. Bu yüzden Venedik donanması komutanı Capello tarafından savaşmamakla suçlandığı ileri sürülmektedir. Osmanlı donanması

⁷ Ayet meâlleri için bkz. *Kur’ân-ı Kerim ve Açıklamalı Meâli*, (haz. A. Özek v.d.), Ankara 1993, s. 418, 486.

⁸ *Gazavât-ı Hayrettin Paşa*, (yay. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı), Ankara 1995, s. 204.

beş saat süren bu savaştan sonra geri çekilen müttefik donanmasını takip etmesine rağmen, fırtına çıkması ve havanın kararması sebebiyle fenerlerini söndüren Andrea Doria'nın izini kaybetti. Bunun üzerine Barbaros, iki saat süren bir takipten sonra geri dönerek Ayamavra'da sabaha kadar bekledi; pek çok esir ve ganimet almış olarak Preveze'deki üssüne döndü. Müttefik donanması kalyon türü yüz yirmi sekiz gemisini kaybetti⁹.

Preveze deniz zaferinin haberi Boğdan seferi dönüşünde Yanbolu'da bulunan Kanunî'ye 14 Ekim 1538'de, (20 Cemâziyelevvel 945) Barbaros'un oğlu Hasan Bey tarafından ulaştırıldı. Barbaros'tan gelen fetihnâme devlet erkânı tarafından ayakta dinlendi ve büyük bir sevinç vesilesi oldu. Bu sırada elinde kalan donanmasıyla Hersek kıyılarındaki Kotor Körfezi'nde Nova'ya saldıran Andrea Doria, 27 Ekim 1538'de (3 Cemâziyelahir 945) işgal ettiği kaleye üç-dört bin asker yerleştirerek bölgeden ayrıldı¹⁰. Nova kalesinin işgal edildiği haberinin alınmasına rağmen mevsim geçtiği için İstanbul'a dönen donanma kış mevsiminde yeniden hazırlandı. 2 Haziran 1539'da (15 Muharrem 946) yüz elli beş gemilik bir donanma ile İstanbul'dan hareket eden Barbaros'un maiyetinde reis, savaşçı, kürekçi ve alatçı olmak üzere 27.204 kişi bulunuyordu¹¹. Karadan Ulama Paşa emrindeki beş sancak askerinin de katılmasıyla üç hafta süren bir kuşatmadan sonra Nova kalesi 7 Ağustos 1539'da (22 Rebî'ülevvel 946) geri alındı. Tarihçi Celâlzâde, Nova'nın geri alınma tarihini 24 Ağustos (9 Rebî'ülahir) olarak vermektedir¹². Bu sırada Preveze kalesi tamir edildi¹³.

Barbaros ve ekibi, böylece tecrübelerinin sonucu olarak kurdukları donanma ile ilk imtihanlarını Preveze'de vermişlerdi. Müttefik donanmaları karşısında savaşı kazanmalarında Barbaros'un taktik dehası yanında donanmadaki gemi cinslerinin de etkisi olmuştu. Müttefik donanmasındaki büyük kalyonlara karşılık, Osmanlı donanmasında sadece kadirgaların bulunması ve savaşın kadirgaların üstünlüğüyle sonuçlanması, Osmanlı donanmasında uzun süre kadirga türü gemilerin tercih edilmesine sebep oldu. Rüzgârla hareket eden yelkenli gemilerden kurulu bir donanma ile kürekli kadirgalardan kurulu bir donanma arasında köklü bir fark olduğunu, Akdeniz kıyılarını ve Akdeniz iklimini çok iyi bilen Barbaros, kadirgaları tercih ediyordu. Özellikle Orta Akdeniz'de durgun havalar günlerce sürerdi ve o koşullarda yelkenli gemiler koylarda ve küçük limanlarda kullanışlı değildi. Yelkenlilerin seri hareket edememesi ve manevra kabiliyetinin azlığına karşılık, top menzili daha uzun olan kadirgalar süratle hareket edebiliyor, sığ yerlerde dolaşabiliyordu.

Preveze deniz savaşı ile Hristiyan dünyası Akdeniz'deki hâkimiyetini kesin olarak kaybetti¹⁴. Preveze Hristiyan devletler için olduğu kadar Osmanlı devleti denizciliği için de bir dönüm noktası oldu. O zaman kadar esas olarak bir kara imparatorluğu olan Osmanlılar, denizci kimliğiyle de politikalarını sürdürdüler. Preveze'den sonra müttefik Avrupa devletleri bir daha ancak İnebahtı'da (1571) Osmanlı devletine karşı çıkabildi. Preveze'deki müttefik Hristiyan devletlerin mağlubiyetini, sonuçları bakımından İnebahtı'daki Osmanlı mağlubiyeti ile karşılaştırmak imkânsızdır. Preveze'nin sonuçları bir asrın üçte birini Osmanlılar lehine etkilediği halde, İnebahtı'nın ertesi yılı Akdeniz'e açılan yeni Osmanlı donanması karşısında savaşıacak bir donanma dahi bulamamıştı.

Osmanlı-Venedik ilişkilerinde Barbaros'un Pulya ve Korfu seferi adı altında İtalya üzerine düzenlediği deniz hareketi (1537)¹⁵ ile ikinci Adalar seferi sırasında (1538) Ege Denizi'ndeki Kiklad ve Sporad Adaları fethedilmiş ve Preveze Savaşı ile Akdeniz mücadelesi Osmanlılar lehine kesinleşmişti. Kısa süre içinde Osmanlı makamlarına başvurarak anlaşma zemini arayan Venedik bu imkânı çok çabuk yakalayamadı. Akdeniz'deki Osmanlı hâkim gücü o seviyeye yükselmişti ki bizzat Kanunî, Venedik Doğu Pietro Lando'ya gönderdiği 14-24 Eylül 1539 (Evâil-i Cemâziyelevvel 946) tarihli mektupta, "kimesnenin

⁹ Celâlzâde, *Tabakatü'l-memâlik*, vr. 322b-326a; Lokman, *Zübdetü'l-tevârih*, Türk İslam Eserleri Müzesi, nr. 1973, vr. 67a; Katib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibar*, s. 93-94; Bradford, *Barbaros*, s. 197-208.

¹⁰ Celâlzâde, *Tabakatü'l-memâlik*, vr. 322b, 331b; *Nuhbetü'l-tevârih*, vr. 58b.

¹¹ BOA, MAD. nr. 523, s. 560-565.

¹² Lütfi Paşa, *Tevârih-i Âl-i Osman*, İstanbul 1341, s. 369; Celâlzâde, *Tabakatü'l-memâlik*, vr. 335a-336a; Lokman, *Zübdetü'l-tevârih*, vr. 67a; M. Arıkan, T. Toledo, *XIV-XVI. Yüzyıllarda Türk-İspanyol İlişkileri ve Denizcilik Tarihimizle İlgili İspanyol Belgeleri*, Ankara 1995, s. 276.

¹³ BOA, MAD. nr. 523, s. 71-73.

¹⁴ Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, II, (çev. M. A. Kılıçbay), İstanbul 1990, s. 152, 176.

¹⁵ Korfu seferi için bkz. İ. Bostan, "Korfu", *Diyanet İslam Ansiklopedisi (DİA)*, XXVI, 201-202.



*Kitâb-ı Bahriye'de Trablusgarb
(İÜ. Nadir Eserler Ktp, TY. 6605).*

düşmanlığından ihtiyâtım olmayup ve kimesnenin dostluğuna ihtiyâcım yokdur” diyerek sağlanacak anlaşmanın kendi rızasına bağlı olduğunu ve gönderilen elçinin tam yetkili olmadığını ileri sürerek geri göndermişti. Hatta aslen Venedikli olan tercüman Yunus da, olup bitenlerin padişahı son derece rahatsız ettiğini, elçi Contarini’nin görüşmesine ve vezirlerin defalarca padişahı iknaya çalışmasına rağmen yumuşatmalarının mümkün olmadığını Venedik Doçu’na iletmişti¹⁶. Görüşmelerin bu şekilde kesilmesi üzerine Sadrazam Lütfi Paşa ve Vezir Sokollu Mehmed Paşa’nın birlikte gönderdikleri bir mektupta anlaşmazlığın asıl sebebi olarak V. Carlos’a verdikleri destek gösteriliyordu. Bu yüzden pek çok Osmanlı gemisi ve kalesi kaybedilmişti. Buna karşılık Osmanlı donanması 1536’da İtalya üzerine gönderilmiş ve bizzat Kanunî de 1537’de Pulya ve Korfu seferine çıkmıştı. Bu savaşlardan da Venedik zararlı çıkmıştı ve yapılacak yeni antlaşmada Osmanlı tarafının şartlarını kabul etmek zorunda kalmıştı. Bütün bu gelişmeler olurken Fransa, tercihini Osmanlılar tarafında yapmış ve bu yaklaşımından kârlı çıkmıştı. Üstelik padişahın takdirini kazanarak elçisinin İstanbul’da ikamet edebilmesi için izin almayı başarmıştı¹⁷. Yine de Venedik ile antlaşma sağlandı ve 1540 tarihli ahidnâme¹⁸ ile Osmanlı-Venedik ilişkileri yeniden dostane bir zemine oturdu.

1535’te Tunus’tan çekilmek zorunda kalan Hayreddin Paşa, 1538’de Preveze’de, 1541’de Hasan Ağa’nın savunduğu Cezayir’de kazandığı zaferlerle başta İspanya kralı V. Carlos’a karşı olduğu kadar diğer Hristiyan devletlere de yeterince gözdağı vermiş oluyordu. Hayreddin Paşa, Kuzey Afrika’da bir taraftan İspanya ile menfaat ilişkisi içinde olan yerli hanedanlarla uğraşırken, diğer taraftan Akdeniz’de ittifaklar oluşturulmasına destek veriyordu. Bu ittifaklar arasında Venedik ve Fransa ile sürdürülenler en önemli olanları idi.

Osmanlı-Fransız İttifakında Barbaros’un Rolü

Fransa kralı I. François’nın elçisi Polin’in (1541-1543)¹⁹ teşebbüsleri üzerine Osmanlı-Fransız ittifakı yeniden sağlanmıştı. Bu ittifakın desteklenmesi için Kanunî, 1541 ve 1542’de Venedik Doçu Pietro Lando’ya iki mektup göndererek ahidnâmeyle sadık kalmalarını ve Fransa’yı dost ve müttefik kabul ederek ilişkilerini geliştirmelerini istemişti. Mektupta Fransa’ya verilen ahidnâmenin yenilendiğinden bahsedilmiş ve mektubu götüren tercüman Yunus’un da Venedik’teki gelişmeleri ve sonuçları gözlemlemesi arzu edilmişti.²⁰ Tercüman Yunus elçilik görevini yerine getirdikten sonra İstanbul’a dönmüş ve Venedik’teki gelişmelerden padişahı haberdar etmiştir. Buna göre Kanunî’nin söz konusu talebi üzerine Venedik Doçu ve Cumhuriyet’in yönetiminden sorumlu otuz bey İncil üzerine yemin ederek söz vermişler, hatta topraklarına bitişik olması nedeniyle zarar vermesinden endişe etmelerine rağmen İspanya’ya asker ve mal yardımı yapmama kararı almışlardır. Muhtemelen bu merasim tercüman Yunus’un huzurunda gerçekleşmişti ve aslında bu şartların kabulü Venedik için son derece ağır olmalıydı. Bunun üzerine Kanunî, Doça gönderdiği cevap mektubunda duyduğu memnuniyeti belirtti ve sözlerinde durdukları sürece ahidnâmede sağlanan imkânlardan yararlanabileceklerini hatırlattı.²¹

Fransa’yı himayesi daha sonra da devam eden Kanunî, gerek Venedik ve gerekse Avusturya nezdinde bazı girişimlerde bulunmuştu. Nitekim, Doça gönderdiği başka bir mektubunda, elçi Polin’in Fransa’ya gidip gelecek adamlarına Venedik topraklarından geçtikleri sırada yardımcı olunmasını istiyordu.²² Kanunî’nin Eski Budin’den ve Penteli’den Ferdinand’a gönderdiği 11-21 Eylül 1541 tarihli iki mektubunda da, V. Carlos’un Fransa’dan gelirken alıkoyduğu Fransız elçisini serbest bırakmasını istemiş, aksi takdirde memleketinin yıkılacağı tehdidinde bulunmuştu²³.

¹⁶ ASV, Documenti Turchi, Busta 3, nr. 407, 412. Elçi, Tommaso Contarini idi (Pedani, *Documenti Turchi*, s. 107, 110).

¹⁷ ASV, Documenti Turchi, Busta 3, nr. 410.

¹⁸ 1540 tarihli Venedik ahidnâmesinin metni için bkz. M. Tayyip Gökbiçgin, “Venedik Arşivlerindeki Vesikalar Külliyyatından Kanunî Sultan Süleyman Devri Belgeleri”, *Belgeler*, I/2 (1964), s. 121-128, belge nr. 1.

¹⁹ Jean-Louis Bacque-Grammont, S. Kunalalp, F. Hitzel, *Representants Permanents de la France en Turquie (1536-1991) et de la Turquie en France (1797-1991)*, Varia Turcica: XXII/1 (1991), s. 5. Polin’in Kanunî ile Budin’de buluştuğu ve yüz gemi ile para yardımı sözü aldığı konusunda bkz. H. Pfeffermann, *Rönesans Papalarının Türklerle İşbirliği*, (çev. K. Beydilli), İstanbul 2003, s. 136-137.

²⁰ ASV, Documenti Turchi, Busta 4, belge nr. 455, 467.

²¹ Kanunî’nin Venedik Doçu P. Lando’ya İstanbul’dan gönderdiği 1-10 Ekim 1542 tarihli mektup: ASV, Documenti Turchi, Busta 4, belge nr. 482. Kanunî bir başka mektubu da dört ay sonra Edirne’den göndermişti [ASV, Documenti Turchi, Busta 4, nr. 495. Osmanlıca neşri için bkz. Mahmut H. Şakiroğlu, “Venedik Arşivi ve Kitaplıklarından Türk Tarih ve Kültürüne Ait Kayıtlar”, *Erdem*, III/7 (1987), s. 128-130].²² Kanunî’nin Venedik Doçu P. Lando’ya İstanbul’dan gönderdiği 11-21 Ekim 1542 (Evâil-i Recep 949) tarihli mektup: ASV, Documenti Turchi, Busta 4, belge nr. 486.

²³ Anton C. Schaendlinger, C. Römer, *Die Schreiben Süleymans des Prächtigen an Karl V, Ferdinand I und Maximilian II, Wien* 1983, s. 5-7, belge 2-3. Bu Fransız elçisi, César de Cantelmo olmalıdır (Bacque-Grammont, *Representants Permanents de la France en Turquie*, s. 4).

Fransız elçisinin uzun görüşmelerden sonra yardım sözü alması üzerine sultanlıkça Barbaros Hayreddin Paşa'ya donanmanın hazırlıklarını yapması talimatı verildi. Bu donanmada deniz askerlerinden başka, sancakbeyleri ile birlikte timarlı sipahiler, kapıkulu ocaklarından çok sayıda tüfenkçi ve yeniçeri bulunuyordu. Kanunî bu mühim harekâtı Edirne'den gönderdiği Şubat 1543 tarihli mektubuyla Fransa kralı I. François'ya bildirmiş ve bazı önemli hususları hatırlatmaktan da geri kalmamıştır. Öncelikle Fransız donanmasının da hazırlanmasını ve Barbaros ile işbirliği halinde hareket etmelerini isteyen padişah, kralın da ordusuyla karadan düşman üzerine yürümesini ve yapılan bunca hazırlığın boşa gitmemesini hatırlatmıştır. Özellikle İspanya ile ilişkilerine dikkat etmesini I. François'ya tavsiye eden Kanunî, Papalık'ın aynı din mensuplarının aralarında anlaşmazlık olmaması ve dostluk yapılması şeklindeki telkinlerine kapılmamasını, araya girecek diğer dostlarının barış yapılması yönündeki tavsiyelerini dikkate almamasını istemiştir. Zira, bizzat İspanya, Osmanlılarla anlaşma yapmak ve ahidnâme almak için teşebbüste bulunduğu halde olumlu cevap alamamıştır. Bu sebeple yapılacak savaşlarda İspanya kralı ele geçirilemese bile vilayetleri yerle bir edilerek kısa sürede imar edilemez hale getirilmesi planlanıyordu.²⁴

Hayreddin Paşa, bütün hazırlıklarını tamamladıktan sonra 17 Nisan 1543'te muhteşem donanmasıyla birlikte İstanbul'dan ayrıldı.²⁵ Osmanlı donanması, yaklaşık üç ay sonra Marsilya'da karaya çıkmış, sonra gerekli sefer hazırlıkları için Toulon'a gitmiş ve Nice'e geçerek İspanya'ya tabi Savoi dükünden kısa sürede şehrin teslimini sağlamıştır. Osmanlı donanması sekiz ay Toulon'da kalmış ve bu süre zarfında şehrin yönetimini elinde tutan Barbaros, ünlü reislerinden Salih ve Hasan'ı İspanya üzerine göndermişti. Bu küçük Osmanlı filosunun, Katalonya sahillerine düzenlediği akınlar sonunda aldıkları pek çok esir ve ganimet Cezayir'e götürülmüş,²⁶ buna mukabil İspanya, karşı harekâta cesaret edememişti.²⁷

Donanmanın İstanbul'dan ayrılışından bir hafta sonra 23 Nisan'da Kanunî, Edirne'den Avusturya seferine çıkmış ve Barbaros'un Marsilya'da karaya çıktığı 21 Temmuz günü o da Budin şehrine girmiştir. Ancak o zamana kadar Derya Beylerbeyinin faaliyetlerinden bir haber alamadığı için endişelenmiş olmalı ki durumu araştırmak üzere Venedik Doçu Pietro Lando'ya Budin'den bir mektup göndererek hem kendi gerçekleştirdiği fetihlerden bahsetmiş ve hem de Barbaros hakkında bilgi edinmek istemiştir.

Burada Türk tarihçiler tarafından bugüne kadar çok sınırlı olarak kullanılan İspanya arşivlerindeki Osmanlıca ve Arapça belgelerin önemini vurgulamak gerekir.²⁸ Bazen tarihin karanlıklarında kaldığı düşünülen pek çok ayrıntı, bu sayede anlaşılır hale gelmektedir. İspanya'nın Walladolid şehri yakınlarındaki Simancas Arşivi (Archivo General de Simancas) bu belgelerin en güzel ilk örneklerini muhafaza etmesi bakımından önemlidir. Hayreddin Paşa'nın Fransa sahillerindeki harekâtı sürerken Tunus beylelerinin Barbaros tarafında yer aldıklarını gösteren bazı mektuplar bulunmaktadır.

Hayreddin Paşa, 1543'te Fransa'ya yardım için Marsilya sahillerine geldiği sırada Cezayir ve Tunus'tan kendisine bazı mektuplar gönderilmiştir²⁹. Mesela, İspanya'ya sığındığı için Tunus halkı tarafından tahttan indirilen Mevlây Hasan'ın oğlu Ahmed'in mektupları bu döneme rastlamaktadır. Mevlây Ahmed, 1-10 Eylül 1543 (Evâsıt-ı Cemâziyelâhır 950) tarihli Hayreddin Paşa'ya gönderdiği mektubunda pek çok övgü ifadeleri kullandığı gibi, kendisinin Kanunî Sultan Süleyman'ın evladı olarak kabul edilmesini, düşmanlarının saldırılarına karşı yardım gönderilmesini, özellikle barut ve silah yollanmasını istiyordu. Yine aynı Tunus emiri Mevlây Ahmed, yaklaşık iki ay sonra Cezayir'de Barbaros'un vekili olan Hasan Bey'e gönderdiği bir başka mektupta benzer isteklerde bulunarak kendilerine barut yardımı yapılmasını ve oradaki Tunusluların iade edilmesini talep ediyordu.

Cezayir'den Hayreddin Paşa'ya gönderilen mektuplar, Kuzey Afrika hakkında bilgiler ihtiva etmektedir. Nitekim Kosantine beyi Muhammed el-Murâbıt'ın 12 Kasım 1543 (14 Şaban 950) tarihli mektubu

²⁴ Nâme-i hümayûnun Osmanlıca neşri için bkz. M. Tayyip Gökbilgin, *Venedik Devlet Arşivindeki Türkçe Belgeler Koleksiyonu*, s. 116-119, belge nr. 188.

²⁵ Matrakçı, *Süleymannâme*, yay. Tarihî Araştırmalar Vakfı (TAV), İstanbul Araştırma Merkezi, "Sinan Çavuş, *Tarih-i Feth-i Şikloş*" adıyla, İstanbul 1999, vr. 17a.

²⁶ Hayreddin Paşa'nın Fransa harekâtı hakkında geniş bilgi Matrakçı'nın *Süleymannâme*'sinde (yay. TAV, vr. 10b-36b) bulunmaktadır.

²⁷ Barbaros'u Toulon'dan çıkarmak üzere İspanyolların aralarında yaptıkları görüşmelere temas eden Matrakçı (*Süleymannâme*, Arkeoloji Müzesi Ktp. nr. 379, vr. 2a-3b), Preveze'yi hatırlayarak bundan vazgeçtiklerini ifade etmektedir.

²⁸ İspanya arşivlerinin önemini vurgulayan ilk tarihçimiz Halil İnalcık olmuştur. Bizzat katıldığı V. Beynelmîlel Onomastik İlimler Kongresi'ni tanıttığı yazısında "İspanyol Arşivleri Hakkında", bilgi vererek önemini belirtmiştir: *Belleten*, 78 (1956), s. 230-236.

²⁹ AGS, E. 474.

Tunus halkının İspanya'ya giden emir Hasan'ın yerine oğlu Mevlây Ahmed'i başa geçirdiğini, Ahmed'in Cezayir'e bir elçi göndererek Türklerden yardım istediğini haber veriyordu. Ayrıca Mevlây Hasan bir ordu ile İspanya'dan dönerek Araplara işbirliği teklif etmiş ancak iki taraf arasında çıkan çatışmada Hasan yenilmişti.

Hayreddin Paşa, Toulon'da iken Cezayir halkı 12 Mart 1544 tarihli bir mektupla bağlılığını bildirmiş, vekili Hasan Bey'in ülkenin korunmasına gösterdiği gayretten bahsederek şehir surlarını yaptırdığı ve savaş malzemeleri hazırlattığı için ona olan memnuniyetlerini ifade etmiştir. Buna karşılık Cezayir halkı, Barbaros'un emrinde iken Cezayir'e gelen ve halk arasında huzursuzluğa sebebiyet veren Hasan ve Salih Reislerden şikâyetle bulunmuştur. Nitekim Mart 1544 tarihli bir adli belgede, donanmaları ile Cezayir'e gelen Hasan ve Salih Reislerin şehirde iyi karşılandıkları halde, beraberlerindeki askerlerin taşkınlık yaptığı ve şehir halkını huzursuz ettiği belirtilmiştir. Bunun üzerine Cezayir Beyi Hasan Ağa, her iki kaptanı huzuruna çağırıp nasihat etmiş ve tayfalarına mani olmalarını istemiştir. Ancak bunu sağlama-dıkları için her iki reis tayfalarıyla birlikte Cezayir'den çıkarılmışlardır. Bu davranışlarının Hayreddin Paşa tarafından yanlış anlaşılması için kendisi gelişmelerden haberdar edilmiştir.

Fransa harekâtını istenildiği gibi yöneten Hayreddin Paşa, kış mevsimini Toulon'da geçirdi, ertesi yıl donanma ile dönerken (1544) yakıp yıkarak geçtiği İtalya sahillerinden aldığı esir ve ganimetleri İstanbul'a götürdü. Çok geçmeden yeni bir donanma vücuda getirmek üzere tersanelerde gemi inşa faali-yetlerine girişti³⁰.

Osmanlı-Habsburg Barışı ve Kuzey Afrika'ya Yansıması

Kanunî'nin Avusturya seferinden başarı ile dönmesi ve Macaristan'daki Peç, Şikloş, Estergon ve İstoln-i Belgrad'ı alarak Habsburg İmparatorluğu'na büyük bir darbe indirmesi, V. Carlos ve Ferdinand'ı Osmanlılarla barış yapmaya zorlamış ve İstanbul'a iki elçi göndermelerine yol açmıştır. Bunlardan Gerhard Veltwyck İspanya'yı, Nikolaus Sicco Avusturya'yı temsil etmiştir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Ruz-nâmçe kayıtlarına göre İspanya elçisi 19 Ekim 1545'te, (12 Şaban 952) Avusturya elçisi ise ertesi gün huzura kabul edilmişlerdir. Kayıtlardan her iki elçinin de "tehî dest âmed" yani eli boş geldiği anlaşılmaktadır. Ancak Osmanlı devlet geleneği yine de bunlardan İspanya elçisine 13.000 akçe, Avusturya elçisine 10.000 akçe caize verdiği gibi hilatler giydirmiş, çeşitli kumaş ve gümüş kaplar hediye etmiştir.³¹

Bir süre devam eden müzakerelerden sonra Edirne'de varılan mutabakata göre bir buçuk yıllık bir ateşkes sağlanmış ve bir antlaşma imzalanana kadar Osmanlı sınırlarının korunması ve Osmanlı devletine haraç ödenmesi şartı koşulmuştu. Asıl antlaşma 8 Ekim 1547'de (23 Şaban 954) İstanbul'da Kanunî tarafından tasdik edilmiş ve "İspanya ve Ferenduş krallarına" gönderilen ahidnâmede belirtildiği gibi beş yıl süre ile geçerli olduğu kabul edilmişti. Ahidnâmenin Akdeniz'deki gelişmelerle ilgili önemli madde-leri arasında, Osmanlı ülkesine ve Mağrib'deki Cezayir toprakları ile halkına ve Kuzey Afrika'daki diğer bölgelere karadan ve denizden hiçbir şekilde zarar verilmemesi, zarar verenlerin cezalandırılması ve zararın tazmin edilmesi şartı yer almıştı. Ayrıca denizde korsan yani "haramî levend" dolaşması yasaklanmış ve karşılıklı serbest ticaret yapılması uygun görülmüştü. Bu antlaşmadaki şartların bir Osmanlı müttefiki olan Fransa ve Venedik için de kabul edilmesi istenmişti.³²

Bu antlaşma ve yeni gelişmeler sebebiyle kısa bir süre Akdeniz'de sakin bir ortam sağlandığı düşü-nülebilir. Çünkü bir taraftan Akdeniz'deki Osmanlı ittifakının iki önemli aktöründen biri olan Hayreddin Paşa 1546'da, Fransa kralı I. François 1547'de hayata veda etti; diğer yandan Kanunî ciddi şekilde İran



³⁰ Hayreddin Paşa'nın İstanbul'a döndükten sonra yüz gemi yapımı konusundaki faaliyetleri için pek çok hüküm 1545 (951) tarihli *Mühimme Defteri*'nde yer almaktadır (*Topkapı Sarayı Arşivi H. 951-952 Tarihli ve E-12321 Numaralı Mühimme Defteri*, (haz. H. Sahillioglu), İstanbul 2002).

³¹ BOA, Ali Emiri-Kanunî, nr. 250/3, vr. 8b. Görüşmelerde bulunmak üzere ilk gelen Avusturya elçisi Hieronymus idi ve Edirne'ye geldiğinde hastalanmış, huzura çıkmadan hayatını kaybetmişti. Elçinin getirdiği mektup tercüme edilmiş, Hieronymus'un beraberinde Portekiz elçisinin de bulunacağından bahsedildiği halde onun gelmediği anlaşılmıştır (TSMA E. 1451).

³² Feridun Bey, *Münşeatü's-selâtin*, II, İstanbul 1275, s. 76-78. Bu ahidnâmenin İspanya Kralı V. Carlos'a ve I. Ferdinand'a verildiğini bildiren 19-29 Haziran 1547 (Evâil-i Cemâziyelevvel 1547) tarihli Kanunî'nin iki mektubu: Schaendlinger, *Schreiben Süleymans*, s. 11-18, belge nr. 6-7.

meselesi ile meşgul oldu. Bu döneme ait İspanya arşiv belgelerine yansıyan bilgilere göre, Kuzey Afrika kıyılarında bazı münferid olayların meydana geldiği anlaşılmaktadır. Bu olaylar sırasında bazen İspanyol hedeflerinin Osmanlılar tarafından, bazen de Osmanlı denizcilerinin İspanyollar tarafından taciz edildikleri tespit edilmektedir. Mesela, Cezayir Beylerbeyi Hayreddin Paşa oğlu Hasan Paşa'nın İspanya donanma komutanı Andre Dorya ile yaptığı yazışmalar, gelişmeler hakkında bilgi vermektedir. Cezayir Paşası'nın 17-27 Haziran 1548 (Evâsıt-ı Cemâziyelevvel 955) tarihli bir mektubu, Ocak 1548'den itibaren yürürlüğe giren antlaşmanın gereği olarak Osmanlı denizcilerinden şikâyet edildiğine ve el konulan gemilerin iadesinin istendiğine değinmektedir. Hasan Paşa ise verdiği cevapta, İstanbul'dan yeni gelen bir fermana göre, İspanya ve Ceneviz'e tabi yerlere saldırıda bulunulmasının yasaklandığını ve bu sebeple daha önce denize açılan beş gemi reisine geri gelmeleri için haber gönderildiğini bildirmiştir. Buna mukabil antlaşmadan önce el konulan gemilerin iade edilmesi konusunda kesin bir emir bulunmadığını ileri sürerek isteklerinin yerine getirilmediğini belirtmiştir. Hasan Paşa bu mektubunda ayrıca önemli bir hususa da temas ederek bu antlaşmanın Papalık ve Portekiz devletlerine teşmil edilmediğini özellikle belirtmiştir. Bu sebeple her iki devletin topraklarına karşı akın düzenlemek haklarının olduğunu ve bu maksatla gemiler hazırlandığını belirtmiştir³³.

Bu olayların bir benzeri de Cezayirli denizcilerin başına gelmiş ve İspanya'nın Vahran (Oran) valisi tarafından taciz edilmişlerdir. Haziran 1549 (Evâsıt-ı Cemâziyelevvel 956) tarihli Cezayir'de hazırlanan bir adli belge, Cezayir'den Fas'a giderken el-Garb vilayetine uğrayan iki ticaret gemisine İspanya'nın Vahran valisinin el koyduğunu belirtmektedir. Gemilerden birinde Muslihiddin et-Türkî ve diğerinde Muhammed bin Gânim el-Merâkeşî ile Ali Şuayb el-Müdeccen Reisler bulunmaktadır. Bu hücceti imzalayan şahitlerin beyanına göre gemilerde yük olarak köle ve Fas'ta yetişmeyen darı taşınmaktaydı. Aslında Cezayir'deki gemi reisleri, Kanunî ile İspanya kralı arasında kabul edilen barışın gereği olarak korsanlık yapmayacağını ve Hristiyanlardan kimseye saldırıda bulunmayacağını taahhüd etmedikçe denize açılmıyordu. Bu sebeple gemilere el konması bir haksızlık idi.³⁴ Vahran Kontu'na gemileri serbest bırakması için defalarca mektup yazıldığı halde dinlememiş, bu durum İspanya imparatoruna ve Dük Felipe'ye de bildirildiği halde sonuç alınamamıştı. Bunun üzerine Cezayir Beylerbeyi Hasan Paşa, 27 Mayıs-6 Haziran 1550'de (Evâsıt-ı Cemâziyelevvel 957) Kalavriye Dükü Felipe'ye bir mektup göndermiş ve buna Tunus Emiri'nin de aynı içerikte bir mektubunu ilâştirmiştir. Hasan Paşa, mektubunda, kendisinin el altından korsan reisler gönderdiği iddiasına şiddetle karşı çıkmış, gizli bir şey yapmadıklarını ileri sürerek Vahran kontunun bu tavrı sebebiyle barışın bozulduğunu belirtmiştir. Mektubun sonunda ise, korsan gemilerinin denizlere açılmasına müsaade edildiğini bildirmiştir.³⁵ Böylece 1547'de imzalanan antlaşma İspanya tarafının şartlara uymaması sebebiyle bozulmuş ve her iki taraf için çatışmalar yeniden başlama durumuna gelmişti.

Hasan Paşa'nın mührüyle tasdik edilen bu mektuplar Cezayir'de yazılmış ve İstanbul'da yazılan فرمان örneklerinde görüldüğü gibi yazıldığı yer, "Be-makâm-ı Dârü'l-cihâd-ı Mahrûse-i Cezâyir" şeklinde kaydedilmişti. Bu ifade bir uç bölgesi olan Cezayir'in "Cihad Yurdu" kabul edildiğine işaret etmektedir ki bu durum, Barbaros Hayreddin Paşa zamanından itibaren devam eden bir uygulama idi.

Bütün bu belgeler göstermektedir ki, Osmanlı-İspanya ilişkilerinde ayrıntıları çok iyi bilinmeyen ve bazıları muhtemelen devlet merkezlerine hiç yansımayan olaylar cereyan etmiştir. Osmanlı devlet merkezinde alınan kararların en uç bölgelerde bile dikkatle uygulanmış ve takip edilmiş olması dikkate değer bir husustur.

İki devlet arasındaki antlaşmanın bozulması ve Turgut Reis'in Mehdiye'yi alması, İspanya'nın yeniden donanmasıyla bölgeye geldiğini ve kaleyi geri aldığını göstermektedir. Bununla beraber İspanya,

³³ AGS, E. 473. Papalık'ın bu antlaşmaya dâhil olduğu pekçok kaynaktaki yer almaktadır. En son bir örnek için bkz. Pfeffermann, *Rönesans Papaları*, s. 140.

³⁴ AGS, E. 474.

³⁵ AGS, E. 475.

ilişkilerin bozulmasından rahatsızdı ve İstanbul'a elçi gönderebilmek için izin verilmesini istemekteydi. V. Carlos'un Rüstem Paşa'ya gönderdiği bir mektup, Turgut Reis'in antlaşmaya aykırı olarak İspanya hedeflerine verdiği zararlardan şikâyet etmekte ve görüşmelerde bulunmayı istemektedir. İspanya kralı ayrıca Fransa'nın dostluğuna güvenilmemesini hatırlatmaktadır³⁶.

Trablusgarb Seferi

Kuzey Afrika'nın Osmanlılar tarafından fethi belli dönemlerde gerçekleşti. Sinan Paşa'nın kaptanı-deryalığı sırasında Trablusgarb'a sefer planlandığında derhal donanma hazırlanmasına ve kürekçi, asker toplanmasına başlandı. 1551 (958) yılında Osmanlı donanması için Rumeli ve Anadolu'daki kazalardan kürekçi toplandı. Ayrıca Papalık belgelerine yansıyan bilgilere göre de bu yılın başlarında donanmanın kürekçi ve peksimet temini hazırlıklarını süratle yaptığı dikkat çekmektedir³⁷. Trablusgarb seferi için toplanan kürekçiler de avarız vergisi karşılığı alınmıştı. Osmanlı devleti Trablusgarb seferi için hazırlıklarını oldukça erken bir tarihte başlatmış olmalı ki kürekçi temini için de kadınlara fermanlar göndermiş ve her yirmi üç haneden bir kürekçi toplamıştı³⁸. İspanya tarafından 1510'da ele geçirilen Trablusgarb'ın fethi için özellikle bölgeyi iyi bilen ve o sırada Mehdiye sancakbeyi olan Turgut Reis'in kılavuzluğu önemli rol oynadı. Akdeniz'e çıkarak Malta Adası'nı topa tutan ve Küçük Malta olarak anılan Gozo'yu yağmaladıktan sonra Trablusgarb'a yönelen donanma, yüz yirmi kadırgadan oluşuyordu. Trablusgarb kuşatmaya uzun süre dayanamadı ve sonunda teslim oldu³⁹. Fetihden sonra eyalet yönetiminin kendisine verileceğini bekleyen Turgut Bey'e Karlılı sancağının, Murat Ağa'ya ise Trablusgarb beylerbeyliğinin verilmesi anlaşmazlığa sebep oldu. Nihayet bizzat Kanunî'den talep etmesi üzerine Turgut Bey, 1556'da Trablusgarb beylerbeyliğine getirildi.

Piyale Paşa ve Cerbe'nin Fethi

Sinan Paşa'nın yerine Gelibolu sancakbeyi olarak kapudanlığa getirilen Piyale Bey'in, Akdeniz'e yapacağı ilk sefer için Kanunî'nin Tercan ovasından gönderdiği Mart 1555 tarihli fermanında, gerekli hazırlıkları yapması ve Akdeniz'de Fransa donanması ile birleşerek İspanya'ya karşı mücadele etmesi emrediliyordu⁴⁰. Piyale Paşa, Galata ve Gelibolu'daki gemiler için gerekli hazırlıkları yaparak donanmadaki reis, cenkçi, kürekçi, alatçı ve marangoz gibi görevlileri tamamlattı. Sonunda altmış kadırgadan oluşan Osmanlı donanması Fransa'ya da yardım maksadıyla Mayıs 1555'de denize açıldı ve bu seferde Karlılı sancakbeyi Turgut Reis'in de desteği sağlandı⁴¹. Önce Pulya kıyılarını vurarak Mesine Boğazı'ndaki Riçe kalesini fethetti (Haziran 1555). Bölgeye yapılan çıkarma sırasında etrafı yağma ve tahrip eden Piyale Bey, Andrea Doria'yı takip amacıyla İtalya'dan İspanya sahillerine kadar büyük bir deniz harekâtı yaptı⁴². Bu arada Korsika yakınlarındaki Elbe Adası kuşatıldı ise de alınamadı⁴³.

Osmanlı donanması ertesi yıl, 1556 baharında, Piyale Bey komutasında kırk beş kadırgayla Cezayir'e gitti ve Cezayir Beylerbeyi Salih Paşa'nın da yardımıyla Vahran kalesini İspanyollardan geri aldı⁴⁴.

Piyale Bey, Mayıs 1557'de emrindeki yüzden fazla kadırgadan oluşan donanmasıyla İspanya'nın işgali altında olan Tunus'un Benzert (Bizerte) şehrini fethetti ve Kuzey Afrika sahillerinde koruma görevini yerine getirdi; pek çok da armağan (pişkeş) sundu⁴⁵. Bu eylemleri üzerine "mirmirân-ı Cezayir ve kapudan" ünvanıyla Cezayir-i Bahr-i Sefid beylerbeyliğine getirildi⁴⁶. Ertesi yıl yüz elli kadırgadan oluşan donanmayla yeniden Akdeniz'e çıkan Piyale Paşa, İspanya'ya ait Minorca Adası'na baskın düzenleyerek asker çıkardı; pek çok esir ve ganimet alarak en önemli şehri Ciudedela'yı (Siyedela) ele geçirdi. Minorca'nın fethi dönüşünde yararlık gösterenlere Piyale Paşa'nın arzı üzerine Kasım 1558'de (Muharrem

³⁶ TSMA, E. 3451.

³⁷ Papalık'ın Venedik'teki elçisi Ludovico Beccadelli, İstanbul'da toplanan kürekçiler hakkında bilgi vererek Nisan 1551'de İstanbul'da 1500 kürekçi toplandığını ve bu sayının artmasının beklendiğini rapor etmektedir (M. Arıkan, P. Toledo, *XIV-XVI. Yüzyıllarda Türk-İspanyol İlişkileri ve Denizcilik Tarihimize İlgili İspanyol Belgeleri*, Ankara 1995, s. 286).

³⁸ BOA, KK. nr. 2549, s. 83-84.

³⁹ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 96; F. Emecen, İ. Şahin, "Osmanlı Taşra Teşkilâtının Kaynaklarından 957-958 (1550-1551) Tarihli Sancak Tevcih Defteri", *Belgeler*, XXIII, s. 59, 97.

⁴⁰ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 101-102.

⁴¹ Lokman, *Zübdetü't-tevârih*, vr. 73a.

⁴² BOA, MAD. nr. 23305.

⁴³ Celalzâde, *Tabakâtü'l-memâlik*, vr. 514a-516b.

⁴⁴ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 102.

⁴⁵ BOA, D. BŞM. nr. 51, 55; D. BRZ. nr. 20618, s. 85.

⁴⁶ BOA, KK. nr. 216A, s. 107; D. BRZ. nr. 20618, s. 40.

966) bazı maaş artışlarında (terakkilerde) bulunuldu⁴⁷. Piyale Paşa, 1559 yılının yaz aylarında koruma göreviyle emrinde seksen sekiz kadirga olduğu halde Akdeniz'e açılarak Avlonya'ya kadar gitti. Moton önlerinde Trablusgarblı Süleyman ve Mehmed Reislerin yakaladığı bir esirden düşmanın altmış kadirga ve elli barçası dışında yüz kadirga ve iki yüz barçadan oluşan bir müttefik haçlı donanması hazırladığını, Trablusgarb'ı aldıktan sonra Cezayir üzerine gitmeyi planladıklarını öğrendi. Ancak deniz mevsimi geçtiğinden 2 Ekim 1559'da donanma İstanbul'a dönmek üzere hareket etti⁴⁸.

Cerbe'nin Fethi

İspanya yönetimindeki müttefik Hristiyan donanması, 12 Mart 1560'da Cerbe Adası'nı işgal etti. Bunun üzerine Piyale Paşa, yüz yirmi kadirgadan oluşan donanmasıyla 28 Mart 1560'da İstanbul'dan hareket etti. Piyale Paşa'ya gönderilen 10 Nisan 1560 (14 Receb 967) tarihli görev beratında Trablusgarp ve diğer Osmanlı topraklarının korunması emri verildi ve Yalvaç kadısı donanma askerine kadı tayin edildi⁴⁹. 27 Nisan'da Modon'a gelen ve ikmâl yaptıktan sonra Malta üzerine giden Piyale Paşa, 8 Mayıs'ta Gozo Adası'na ulaştı. Burayı yağmalayarak su ikmali yaptı ve müttefik donanması tarafından korunan Cerbe Adası'na hareket etti. 11 Mayıs'ta iki donanma arasında başlayan ve üç gün süren çatışmada on dokuz kadirgasına el konan ve yirmi altı barçası tahrip edilen müttefikler yenildi; on bir kadirgası da Cerbe kalesine sığınmak zorunda kaldı⁵⁰. Trablusgarp Beylerbeyi Turgut Paşa'nın da katılmasıyla başlayan Cerbe kalesi kuşatması yaklaşık iki ay sürdü ve sonunda 30 Temmuz'da Cerbe fethedildi. Piyale Paşa, beş gün Cerbe'de kaldıktan sonra önce Trablusgarb'a, oradan 12 Ağustos'ta Rumeli kıyılarına ve 26 Ağustos'ta Preveze'ye geçti⁵¹.

Cerbe zaferinin yankılarını o sırada İstanbul'da bulunduğu için yakından izleyen Busbecq, İstanbul halkının ve sahildeki yalı köşküne gelen padişahın, Piyale Paşa emrindeki donanmanın beraberindeki esir, ganimet ve ele geçirilen gemileri, özellikle esir edilen amiral gemisi üstündeki ünlü Hristiyan amirallerini seyrettiğini anlatmaktadır⁵².

Cerbe'nin fethiyle Osmanlılar, Orta Akdeniz'deki diğer rakip hedeflere -özellikle sık sık yağmaladıkları Malta'ya- yönelmeye başladılar.

⁴⁷ BOA, nr. KK. 216, s. 23, 40, 57.

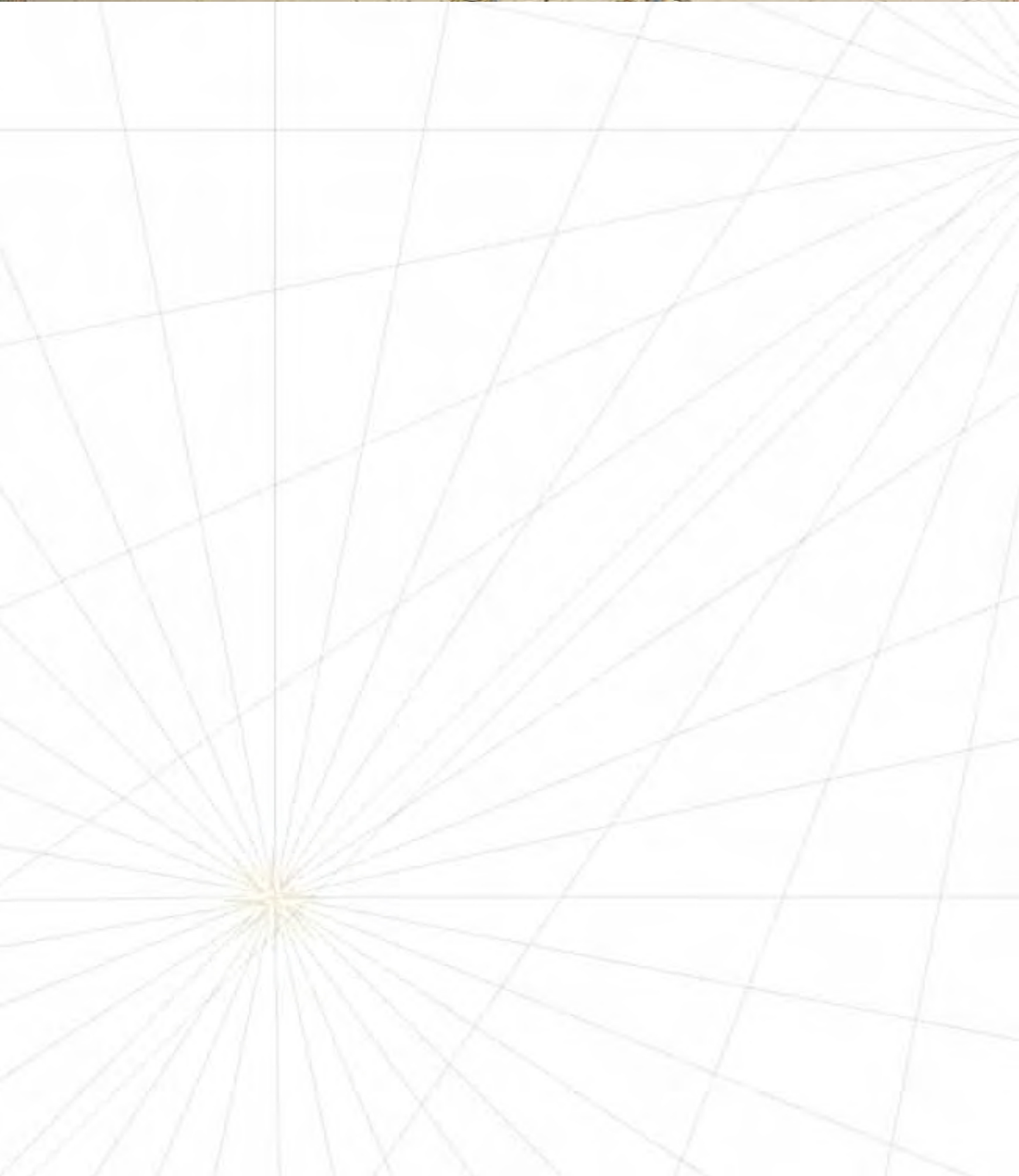
⁴⁸ TSMA, E. 595; BOA, MD. 3, h. 381.

⁴⁹ BOA, MD. 3, h. 892, 899, 959.

⁵⁰ BOA, MD. 3, h. 1268.

⁵¹ TSMA, nr. 3465.

⁵² Ogier Ghislain de Busbecq, *Türk Mektupları*, (çev. H. C. Yalçın), İstanbul 1939, s. 223-235.



Malta Kuşatmasından Tunus'un Fethine

İdris BOSTAN*



Osmanlıların Akdeniz'deki ilerlemeleri esnasında sürdürdükleri mücadelede Rodos ve Malta'nın ortak bir kaderi olduğunu söylemek mümkündür. Önceleri Ege'nin Osmanlı iç denizi haline gelmeye başladığı sırada Mısır-İstanbul gibi en önemli ticaret yolu üzerinde bulunan Rodos Şövalyelerinin saldırı düzenleyerek ve yol keserek uzun süre varlıklarını koruyabilmeleri, denizlerdeki güçleri kadar, hiç şüphesiz, bulundukları adaları çok ciddi savunuyor olmalarıyla izah edilebilir. Rodos'ta var olan bu özellik benzer şekilde Malta'da yeniden aynı şövalye tarikatı tarafından sürdürülmüştür.

Pirî Reis, *Kitâb-ı Bahriye*'sinde çevresi altmış beş mil olan Malta Adası'nın İspanya'ya tabi, altmış köylü mamur bir yer olduğunu, karada büyük bir kalesinin (Medine) bulunduğunu, Moranso (Mersa Musceto) limanı ile Büyük Liman'ın girişindeki Buruka (Rikasoli) kalesini ve tabii bir liman olan Marsalşolok'u zikreder. Gozo (Koz) Adası'na ise, Türklerin Küçük Malta de-

diğini nakleden Pirî Reis, Gozo ile Malta arasında Comino (Kamuna) adında küçük bir adanın yer aldığını belirtir¹.

Müslüman Arapların Malta'ya ilk gelişlerinin Aglebî hükümdarı I. Ziyadetullah'ın hicrî 221'de (835-36) adaya bir donanma göndermesi ile başladığı öne sürülmekle beraber, asıl fethin Bizans donanması tarafından kuşatılan Malta'yı kurtarmak üzere Sicilya'daki Aglebî komutanlarından Ahmed bin Ömer yönetiminde yola çıkan bir filonun adaya ulaşması üzerine kesin olarak gerçekleştiği kabul edilmektedir (870). Aglebîler, gemi yapmak amacıyla burada bir tersane inşa ettiler. Malta'daki Müslüman hâkimiyeti kalıcı ve etkili olduğu için ada halkının dili ve yer adları üzerinde Arapçanın etkisi görüldü. Müslümanların adadaki hakimiyetleri sırasında merkez yapılan Melita şehrinin adı Medine olarak değiştirilmiş ve varoşları Rabat adıyla ayrı bir şehre dönüşmüştü. Müslümanlar, II. Frederik'in kararı ile 1249'da adadan çıkartıldı². Ne var ki üç yüz yıl sonra Müslümanlar, bu defa Osmanlılar olarak yeniden adaya gelme planları yapmaya başladı.

Kanunî Sultan Süleyman'ın 1522'de Rodos'tan çıkardığı St. Jean Şövalyeleri'ni İspanya Kralı V. Carlos, Malta'ya yerleştirdiğinde (1530), Malta'nın sahip olduğu ideal limanları ile şövalyeler için uygun bir üs olacağı düşünülmüştü. Önce Birgu şehrine yerleşen şövalyeler kısa sürede St. Angelo kalesini tahkim ettikleri gibi Senglea şehrinin ucunda St. Michel kalesini yaptılar ve şehirlerin etrafını surlarla

Kitâb-ı Bahriye'de Malta Adası
(İÜ, Nadir Eserler Ktp, TY.
6605).

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat
Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ *Kitâb-ı Bahriye*, (ed. E. Z. Ökte), İstanbul 1988,
III, 253b-255a. Bir başka *Kitâb-ı Bahriye*
nüshasında ise Comino'ya Uluç Ali Adası
denilmektedir (Köprülü Ktp, II. Kısım, nr. 172,
vr. 91b).

² İdris Bostan, "Malta", *Diyanet İslam*
Ansiklopesi, XXVII, s. 539-542.



1565 Malta Kuşatması Planı
(TSMK, YY. 1118).

çevirerek istihkâmları sağlam hale getirdiler ve burada yeniden müstahkem bir Rodos kurdular. Zaman içinde o sırada meskûn olmayan Valetta'nın doğu ucunda da St. Elmo kalesini inşa ederek (1552) Büyük Liman ile Mersa Muscet gibi iki önemli limanın korunmasına önem verdiler. Malta Şövalyeleri yeniden toparlanıp denizde Osmanlı deniz ticaretine ve askerî hedeflerine zarar vermeye başladığında dikkat çekmeye başladı.

Malta halkı ve şövalyelerin Osmanlılarla ilk ciddi karşılaşmaları, Turgud Reis'in 1540'ta Gozo'ya, 1541'de Malta'ya yaptığı akınlarla başladı ve daha sonraki yıllarda da devam etti. Özellikle 1551'de Trablusgarb'ın fethine giden Sinan Paşa, Turgud Reis ile birlikte Malta'ya çıkarma yaptı. Surlarla çevrili şehirlerin dışında kalan yerleri yağmaladı ve Gozo Adası'nı ele geçirdi. 1560'ta Piyale Paşa komutasında yapılan Cerbe Seferi için Akdeniz'e çıkan Osmanlı donan-

ması, Gozo'ya uğrayarak erzak temini maksadıyla adayı yağmaladı. Malta, zaman içinde binlerce müslüman esirin getirilip zindana konduğu ve zaman zaman inşaatlarda çalıştırıldığı bir esir kampı haline gelmişti³.

Osmanlı Devleti, Malta şövalyelerinin Akdeniz'de müslüman hacılara, tüccar ve yolculara verdikleri zararlar sebebiyle sonunda adanın alınmasına karar verdi. Nitekim, Malta seferi için serdar tayin edilen Vezir Mustafa Paşa'ya verilen 23 Mart 1565 (20 Şaban 972) tarihli serdarlık beratında ve Cezayir-i Garb Beylerbeyi Hasan Paşa ile Trablusgarb Beylerbeyi Turgud Paşa'ya gönderilen fermanlarda bu husus onaylanmaktaydı⁴. Komutanlığına Piyale Paşa'nın getirildiği donanmada, yaklaşık 240 gemi bulunuyordu. Akdeniz'de dolaşan bütün gönüllü reislerden gemileriyle bu sefere katılmaları istenmişti⁵. Anadolu ve Rumeli'deki yirmi beş civarında sancağın askerleri ile yeniçerilerin de sefer için hazırlanması ve gönüllü cenkçi toplanması emredildi. Ayrıca donanmanın kürekçi ihtiyacı yine bu sancaklardan sağlandı. Osmanlı ordusunda yeniçeriler dâhil 35.000 civarında kara askeri bulunuyordu. Donanma için sadece Mısır'dan 3500 kantar barut hazırlanması istendiği gibi, yine Modon ve Trablusgarb'da barut, diğer yerlerden top yuvarlağı ve peksimet hazırlığına girildi⁶.

Malta seferine ait bir günlük (ruznâmçe) defterinde yer alan bilgilerin ışığında donanmanın İstanbul'dan çıkışından seferin sonuna kadar geçen süreci takip etmek de mümkün olmaktadır⁷. Buna göre, donanma 29 Mart 1565'te (26 Şaban 972) Serdar Mustafa Paşa'nın kumandasında İstanbul'dan yola

³ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr fî esfârî'l-bihâr*, yay. İdris Bostan, Ankara 2008, s. 103.

⁴ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Mühimme Defteri* (MD), 6, h. 429, 561, 902. Mühimme Defterleri'nden yararlanarak Malta seferini ilk defa ayrıntılı bir şekilde inceleyen Şerafettin Turan olmuştur ("Rodos'un Zabtından Malta Muhasarasına", *Kanuni Armağanı*, Ankara 1970, s. 47-117).

⁵ BOA, MD, 6, h. 562, 565, 566, 977.

⁶ Arnold Cassola, İ. Bostan, T. Sheben, *The 1565 Ottoman Malta Campaign Register*, Malta 1998, s. 357-358.

⁷ BOA, Kamil Kepeci (KK) 7502, s. 1-115.

çıktı. Yedikule’de demirledikten sonra geceleyin hareket eden ve fırtınalı bir yolculuktan sonra 30 Mart’ta Gelibolu’ya gelen donanma, fırtına sebebiyle yaklaşık bir hafta Gelibolu’da beklemek zorunda kaldı. 6 Nisan 1565’te Boğazhisarları’na ulaştığında Tersane Emini yetişerek donanmaya katıldı. Donanmanın buradan hareketinden sonra, Selanik’ten barut ve top güllesi, Rumeli’deki bazı kadınlardan peksimet ve hububat, Modon’dan barut teminine çalışıldı. Ayrıca, dört kadirga ve kalyatadan oluşan filosuyla Kavala kapudanı Ege Denizi’nin muhafazasıyla görevlendirildi. Donanma, 12 Nisan’da Bozcaada’ya, 14 Nisan’da Sakız’a ve nihayet 16 Nisan’da Koyun Adası’na ulaştı ve burada kadirgalar yağlanarak tekrar Sakız’a geçildi. 21 Nisan’da ay ışığında hareket eden donanma, Andre Adası’nı geçerek Kızılhisar’da demirledi ve 24 Nisan’da Atina önlerine geldi. Donanma burada beklerken Piyale Paşa birkaç gemi ile daha önce hazırlanması istenen 3000 kantar peksimeti almak üzere Korintos’a gitti ve 27 Nisan’da geri dönmesiyle tekrar yola çıkıldı. Temaşalık ve Çamlıca adaları geçildikten sonra Termih’te demirleyen donanma, 30 Nisan’da buradan ayrıldı ve yolda Habeş Ahmed Reis’in barçası bir kayaya çarptığı için delinerek battı.

Donanma, 1 Mayıs’ta (30 Ramazan) Benefşe Burnu’na geldi ve Mustafa Paşa ile Piyale Paşa beraberlerindeki kadirgalarla on mil mesafedeki Paşa limanına gittiler. Ordu, Ramazan bayramını burada geçirdikten sonra 3 Mayıs’ta Manya Burnu’na, 4 Mayıs’ta Koron’a, 6 Mayıs’ta Modon’a, 7 Mayıs’ta Anavarin’e geldi ve Mustafa Paşa, burada karaya çıkarak çadır kurdu. 10 Mayıs’ta Rodos Beyi dokuz kadirga ile ve Selanik Beyi de askerleriyle birlikte donanmaya katıldılar. 15 Mayıs gecesi yeniden denize açılan donanma dört gün dolaştıktan sonra 19 Mayıs Cuma günü kuşluk vakti Malta Adası önünde demirledi. Bu konumda iki gün bekledikten sonra Mustafa Paşa, 21 Mayıs’ta Mersaşolok’ta karaya çıktı ve burada çadır kuruldu. Ertesi gün bütün asker çadırın etrafında toplandı ve padişah tarafından Mustafa Paşa’ya verilen serdarlık beratı okundu, askere bahşiş verildi. Ordu birkaç gün içinde toplar dâhil bütün ağırlıklarını adaya çıkardı. Malta Şövalyeleri büyük üstadı La Valetta’nın savaşız teslim teklifini kabul etmemesi üzerine 26 Mayıs’ta Mersa Musket ile Büyük liman arasındaki burnun ucunda bulunan Santarma (St. Elmo) kalesi yakınında yerleşen Osmanlı ordusu metrisler kurmaya ve birkaç gün içinde Malta Şövalyeleriyle çatışmaya başladı. 2 Haziran’da Malta’ya gelen Turgud Paşa, kuşatmaya buradan başlanmasını doğru bulmamakla beraber, harekâta bizzat katıldı. Nihayet, 23 Haziran 1565’de Santarma kalesinin alındığı gün Turgud Paşa, daha önce başından aldığı bir yara sebebiyle hayatını kaybetti. St. Elmo’nun zaptı sayesinde Osmanlı donanması adanın en korunmuş limanı olan Mersa Muscet’e girdi. Kuşatmanın Malta kalesine çevrilmesi ile mücadele Birgu ve Senglea şehirlerine yöneldi. 9 Temmuz Pazar günü Kurban bayramı olduğundan Mustafa Paşa’nın çadırına gelen Piyale Paşa ve diğer askerî erkân bayramlaştılar. 12 Temmuz’da Cezayir-i Garb beylerbeyi Hasan Paşa yirmibeş kadirga ile gelerek donanmaya katıldı.

Donanmanın İstanbul’dan ayrılışından yaklaşık iki ay sonra Mustafa Paşa’ya gönderilen bir emirde kendisinden hiçbir haber alınmadığı belirtilerek Malta’da fethedilen yer olup olmadığının, Turgud Paşa’nın kuşatmaya iştirak edip etmediğinin bildirilmesi istendi⁸. Hâlbuki Mustafa Paşa, 6 Temmuz’da Abdi Çavuş’u kuşatma hakkında bilgi vermek üzere, kuşatmayı gösteren bir plan ile birlikte İstanbul’a göndermişti⁹. Mektup İstanbul’a ulaştıktan sonra Abdi Çavuş, bu defa Mustafa Paşa’ya gönderilen fermanı alarak Malta’ya doğru yola çıktı. Bu arada 7 ve 20 Ağustos 1565’de Malta kalesi üzerine şiddetli iki hücum daha yapıldıysa da sonuç alınmadı. Kuşatma sırasında Malta şövalyelerinin yardım istekleri üzerine Sicilya’dan takviye güçler geldiği gibi, 6 Eylül’de İspanya’nın desteklediği Sicilya valisi Don Garcia yönetiminde 8000 asker Malta’nın batısında adaya çıkartıldı. Mustafa Paşa, biraz da mevsimin

⁸ BOA, MD, 6, h. 1423.

⁹ BOA, KK, 7501, s. 105. Kuşatma sırasında çizildiği bilinen bu orijinal haritada kuşatma hakkında önemli bilgiler de bulunmaktadır (Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, Y.Y, nr. 1118).

değişmesi ve ünlü şolok rüzgârlarının esmeye başlaması sebebiyle 8 Eylül'de kuşatmayı kaldırmak zorunda kaldı. Adaya çıkan yardımcı kuvvetler ile St. Paul kalesi civarında son bir defa çatışmaya giren ve başarı elde edemeyen Osmanlı ordusu 12 Eylül'de Malta'yı terk etti¹⁰. Malta seferi sırasında yaklaşık 20.000 asker hayatını kaybetti. Resmî kayıtlara göre denizde boğulan ve kuşatma sırasında ölen sadece timarlı sipahilerin sayısı 540 kişi idi¹¹.

Donanma dönüş yolunda 14 Ekim 1565'de Midilli'ye, 22 Ekim'de Kildülbahir'e ve muhtemelen 31 Ekim'de (6 Rebî'ülâhır) İstanbul'a ulaştı¹². Malta kuşatmasının sonucu Avrupa merkezlerinde sevinç uyanırdırken İstanbul'da üzüntü ile karşılandı. Sonuçtan sorumlu tutulan Mustafa Paşa vezaretten azledildi¹³.

Malta'da ise kuşatma sırasında adeta yerle bir olan Birgu yerine, 1566'da şövalyelerin yeni merkezi olarak bugünkü Valetta şehrinin inşasına başlandı. Papa IV. Piu'nun gönderdiği askerî mühendis Lapa-relli'nin planına göre her tarafı sur ve burçlarla kuşatılan ve yeni Türk saldırılarına karşı yeterince korunabilmek amacıyla müstahkem bir şekilde düşünülen şehrin yapımı beş yılda tamamlandı ve Malta'nın merkezi Birgu'dan Valetta'ya taşındı (1571).

Kanunî Sultan Süleyman için Malta başarısızlığını kabullenmek kolay olmadı. Malta şövalyeleri adeta Rodos'un intikamını almış gibiydi. Kanuni ilerlemiş yaşına rağmen Malta'da alınan bu sonuca razı olmak istememiş ve yeni bir sefer için gereken hazırlıkların yapılması emrini vermişti. Bir taraftan Cezayir-i Garb Beylerbeyi Hasan Paşa'yı ve Trablusgarb Beylerbeyi Uluç Ali Paşa'yı tebrik ve takdir ederken, diğer taraftan vakit geçirmeden bir süredir tam faal olmayan Gelibolu tersanesine on sekiz gözlü yeni bir tersane kurulmasını emretmişti. Yapılan plana göre bu tersanede yaz ve kış mevsimlerinde gemi inşa edilebilecekti. Gelibolu tersanesinde ilk anda beş kadirganın yapımı düşünüldü¹⁴. Ayrıca daha donanma İstanbul'a dönmeden önce Rodos Beyi'ne gönderilen bir fermanla 17 Kasım'da (23 Rebî'ülâhır) padişah, gelecek yılın ilkbaharında sefere büyük bir donanma çıkartılacağını duyurarak imkânı olan leventlerin 18-25 oturaklı gemiler yaptırmalarını istemişti¹⁵.

1566 senesi ilkbaharında Malta şövalyelerine ait beş geminin Mısır açıklarında görülmesi, Kanuni Sultan Süleyman'ı Malta üzerine bir sefer için daha fazla teşvik ederken ve bütün hazırlıkların buna göre yapılmış olmasına rağmen, imparator II. Maximilien'in Erdel'den geri çekilmemesi padişahı Avusturya üzerine bir sefer düzenlemeye mecbur bırakmıştı.

Piyale Paşa, ertesi sene Akdeniz'e açılırken aldığı 24 Mart 1566 (3 Ramazan 973) tarihli serdarlık beratında doğrudan Malta üzerine sevk edilmemiş, Akdeniz sahilindeki Osmanlı topraklarını korumak dışında Mesine, Kalabriya ve Malta'ya akın düzenlemekle görevlendirilmişti. Kaptanıderya Piyale Paşa, emrindeki yetmiş kadırğa ile önce Sakız'a uğradı ve 14 Nisan 1566'da (24 Ramazan 973) adayı fethetti¹⁶; daha sonra İtalya kıyılarına gitti ve Pulya bölgesini yağmaladıktan sonra İstanbul'a döndü. Piyale Paşa'ya, Sakız'ın fethi ve denizlerde kazandığı başarı sebebiyle Gazi unvanı verildi¹⁷.

Akdeniz'de Güç Gösterisi: Kıbrıs'ta Osmanlı Zaferinden İnebahtı'da Haçlı Zaferine

Osmanlı deniz imparatorluğunun, XVI. yüzyıl boyunca bütün Akdeniz'de gücünü iyice hissettirdiği halde stratejik ve ticarî önemi büyük olan Kıbrıs'ı henüz toprakları arasına katmamış olması ticaret yollarının güvenliği için sakınca teşkil etmekteydi. Mısır'ın fethi sonrasında Venedik'e verilen Eylül 1520 (Şaban 923) tarihli ahidnâmede¹⁸ daha önce Memlûk devletine verildiği belirtilen 8000 floriden oluşan Kıbrıs haracının Osmanlı İmparatorluğu'na ödenmesi kabul edilmiş ve bu durum 1570 yılına kadar devam etmişti.

¹⁰ Ş. Turan, *Rodos'un Zabtından Malta Muhasarasına*, s. 102.

¹¹ Cassola, *The 1565 Ottoman Malta*, s. 359-382.

¹² BQA, KK. 7502, s. 95-97.

¹³ Âit, *Künhü'l-ahbâr*, I. Ü. Nadir Eserler Kütüphanesi, TY. 5959, vr. 346b.

¹⁴ Ş. Turan, *Rodos'un Zabtından Malta Muhasarasına*, s. 106-107.

¹⁵ BQA, MD. 5, h. 499.

¹⁶ BQA, MD. 5, h. 1490, 1539.

¹⁷ BQA, *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)* nr. 350, s. 10-13.

¹⁸ Bu ahidnâmede Kıbrıs haracı ile ilgili pasaj "ve mukaddemâ diyâr-ı Mısır Çerâkise elinde iken cezîre-i Kıbrıs'dan sâl be-sâl sekiz bin filoriye bedel kumaş ve harâc vermek âdetleri imiş. Eyle olsa hâliyâ diyâr-ı Mısır devlet-i kâhirem muktezâsınca külliyyen feth olunup sâir memâlik-i mahrûsemenden vâkı olup zikir olunan harâc yüce pâdisâhlığıma verilmesi lâzım olmağın buyurdum ki harâc-ı mezbûr kumaş olmayup her yıl sekiz bin nakid firengi filori olup mahrûse-i İstanbul'a gönderüp Hızâne-i Âmir'e teslim edeler" şeklinde geçmektedir. M. Tayyib Gökbilgin, "Venedik Devlet Arşivi'ndeki Türkçe Belgeler Koleksiyonu ve Bizimle İlgili Diğer Belgeler", *Belgeler*, 9-12 (1971), s. 53.

Kaynakların ortak tespitine göre, II. Selim daha şehzâdeliği sırasında Osmanlı toprakları arasında kalmış olan adanın ehemmiyetini idrak etmiş ve kendisinin padişah olması halinde ilk işinin bu adayı fethetmek olduğunu dile getirmişti. Ayrıca Akdeniz'deki Hristiyan devletlerin korsan gemileri Mısır'a giden deniz yolları üzerinde hem ticaret gemilerine zarar vermekte, hem de hac yollarının güvenliğini tehdit etmekteydi. Bu korsanların Venedik idaresindeki Kıbrıs'ı üs edinmeleri Osmanlıların dikkatini ada üzerine çevirmelerine sebep olmuştu. Nitekim o sıralarda Mısır'a giden Mısır defterdarının gemisine el koyarak içindeki mal ve eşyayı yağmalayan, gılman ve cariyelerini esir eden Kıbrıslıların padişaha şikâyet edilmesi seferin başlatılmasına yol açan önemli bir etken oldu¹⁹.

Bu dönemde Venedik ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki anlaşmazlığın çözülemez hale geldiği görülmektedir. Bu durumun ortaya çıkmasında Venedik'in ahidnâmelerle belirlenmiş sınırları ihlal etmesi ve bölge halkını kışkırtarak yeni köyler oluşturmaya teşebbüs etmesi ile adadaki Kilis Sancağı'na bağlı bazı köylere girerek halkın bir kısmını esir edip bir kısmını öldürmesi ve mallarını yağmalaması etkisini gösterirken Osmanlıların Kıbrıs üzerindeki niyetlerini iyice belirgin hale getirdi; Venediklilerle anlaşmazlığı derinleştirdi. Osmanlı İmparatorluğu Kilis civarındaki tecavüzleri sebebiyle Venedik'i protesto ettiyse de bir sonuç alamadı. Bunun üzerine bölgedeki sancakbeylerine fermanlar gönderilerek Venedik tarafından sınırlarda kurulan yeni köylerin vurulması emri verildi²⁰. Ayrıca bu meselenin halli ve özellikle Kıbrıs adasından vazgeçmelerini teklif etmek üzere Kubad Çavuş²¹ elçi olarak Venedik'e gönderildi. Osmanlı elçisinin Kıbrıs'ın sulh yolu ile teslimini sağlama hususunda olumlu bir cevap getirmemesi üzerine Osmanlı devlet adamları, Sadrazam Sokollu Mehmed Paşa'nın bazı itirazlarına rağmen Şeyhülislam Ebussuud Efendi'nin fetva²² ve desteğini alarak Doğu Akdeniz'deki bu stratejik adayı hâkimiyetleri altına almayı kararlaştırdılar ve bu amaçla savaş hazırlıklarının artırılmasını istediler. Tersanelerde kadirga, başarda, mavna ve at gemileri yapılması için emirler gönderildi. Donanmanın eksiklerinin tamamlanması yanında, ordunun yiyecek ihtiyacını karşılamak üzere zahire temini ile sefer sırasında yaklaşık üç yıl yetecek miktarda silah ve mühimmat hazırlanmasına başlandı.

Kıbrıs seferi öncesinde İstanbul tersanesinde yapılan hazırlıklar arasında gemilerin inşa ve tamir edildiği görülmektedir. 20 Aralık 1568 ve 28 Ağustos 1569 tarihleri arasında tersanedeki faaliyetleri gösteren muhasebe kayıtlarına göre Bağçe-i Âmire'de dokuz kayık, tersanede on iki başarda, kadirga ve kalyata yanında, kırk beş başarda, kadirga ve kalyata, yedi top gemisi, üç taş gemisi ve üç palaşkerme tamir edilerek donanma için yetmiş dokuz gemi ve kayık hazır hale getirildi. Ancak Karadeniz kıyısındaki Ahyolu, Bartın ve Amasra'da yapılması istenen gemilerin tamamlanmamış olması sıkıntıya sebebiyet veriyordu. Buna karşılık Aydın bölgesindeki leventlerin gemi inşa etmesi takdirle karşılanıyordu.

Osmanlılar, Kıbrıs ile ilgili hareketlerinin ve hazırlıklarının Kıbrıs halkı tarafından bilinmemesi amacıyla bazı tedbirler almaya giriştiler. Öncelikle adaya gidiş geliş engelleme yoluna gittiler ve adaya civar olan önemli ticaret merkezlerindeki Venedik bayloslarını tutuklattılar. Venediklilerin Bosna ve Hersek topraklarındaki tecavüzlerini öne süren Osmanlı İmparatorluğu Halep ve Mısır'daki Venedik konsoloslarını hapsedtirdi ve onların Kıbrıs'a sefer ile ilgili haber göndermelerine engel olmaya çalıştı. Bu maksatla Kıbrıs'a gidip gelen gerek tüccar, gerekse konsolosun adamları, hatta casusları tespit edildiği takdirde hemen yakalanmaları, ellerinde mektup veya yazılı kâğıt bulunanlara el konup en kısa zamanda İstanbul'a gönderilmeleri sağlandı. Osmanlı yöneticileri Kıbrıslıların sefer hakkında bir bilgilerinin olup olmadığını merak ediyor ve bu amaçla adaya casuslar göndererek bilgi almaya uğraşıyordu. Kıbrıs'a karşı alınan tedbirler biraz daha artırılarak Trablus ve İskenderiye gibi Osmanlı limanlarındaki Venedik gemilerine el kondu, içindeki kaptan ve yolcular tutuklandı. Venedikli konsolos ve tüccarları tutuklamalarına rağmen

¹⁹ Mehmed b. Mehmed er-Rûmî, *Nuhbetü'l-tevârih ve'l-ahbâr*, (haz. A. Sağır, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, basılmamış Doktora tezi), İstanbul 2000, s. 329-330. Selânikî de, II. Selim'in şehzâdeliği sırasında kendisine Mısır'dan gelen bazı hediye, şeker, pirinç ve atlarla yüklü geminin fırtınaya yakalanıp kurtulduğu halde Kıbrıslılar tarafından el konmasını unuttuğunu belirtmektedir (Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî*, (haz. M. İpsirli), İstanbul 1989, I, 77).

²⁰ İskenderiye, Dukakin, Prizren, Hersek, Kilis sancakbeylerine gönderilen 8 Şubat 1570 tarihli hükümler: BOA, *Mühimme Zeyli Defteri*, 15, s. 5-8/13-18.

²¹ Kubad Çavuş'un elçilik görevi ve süresi hakkında bkz. Maria Pia Pedani-Fabris, "Ottoman Diplomats in the West: The Sultan's Ambassadors to the Republic of Venice", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XI (1996), s. 189-191; M. P. Pedani, *In Nome del Gran Signore*, Venedik 1994, s. 207. Kubad Çavuş'un Venedik'e götürdüğü II. Selim'in ve Sadrazam Sokollu Mehmed Paşa'nın Şubat 1570 tarihli mektupları ile ilgili olarak bkz. M.P. Pedani Fabris, *I "Documenti Turchi" dell' Archivio di Stato di Venezia*, Roma 1994, s. 210-212.

²² Ebussuud Efendi'nin Kıbrıs seferi için verdiği gerekçeli fetvanın suretleri için bkz. M. Ertuğrul Düzdağ, *Şeyhülislam Ebussuud Efendi Fetvaları Işığında 16. Asır Türk Hayatı*, İstanbul 1983, s. 108-109; Peçuylu, *Târih*, İstanbul 1281, I, 486-487; Katib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibar fi esfâri'l-bihâr*, yay. İdris Bostan, Ankara 2008, s. 110.

Osmanlılar, Fransızlara dokunulmamasına özellikle dikkat ediyorlardı. Hatta Venedik’e karşı yürütülen ambargo arasında onlara tereke satılmaması, Venedik’e giden tüccarların eşyalarının aranması ve yükleri arasında altın, akçe ve mektup bulunması halinde hepsinin İstanbul’a gönderilmesi isteniyordu²³.

Divan-ı Hümayûn’dan çıkan fermandan önceleri II. Selim’in büyük önem verdiği Kıbrıs seferine kendisinin de bizzat katılma fikrinde olduğu anlaşılmaktaysa da daha sonra bundan vazgeçtiği görülmektedir.

Osmanlı hükümeti bir taraftan sefer hazırlıklarını yürütürken diğer taraftan Kıbrıs halkı ile temas kurmaya çalışıyor ve henüz sefer başlamadan onların desteğini kazanmaya uğraşıyordu; hatta devlet İçel Beyi’ne müracaat ederek Kıbrıs halkına mektuplar göndermek suretiyle temas kurmasını ve desteklerini sağlamaya çalışmasını istemişti. Bu mektuplarda, Osmanlı ordusuna dostluk gösterdikleri takdirde fetih sona erdikten sonra timarları ile ev ve mülklerinin kendilerine bırakılacağı, aksi takdirde hepsinin öldürülerek çocuk ve kadınlarının esir edilecekleri bilgisi yer alıyordu²⁴.

Kıbrıs’a hareket kararı alınması üzerine Osmanlı kara ve deniz ordusunun sefer serdarlığına altıncı vezir Lala Mustafa Paşa²⁵ getirildi ve onun emri altına verilen üçüncü vezir Piyale Paşa ise donanma serdarı olarak görevlendirildi. Cezayir beylerbeyi ve Kapudan Müezzinzâde Ali Paşa ise Lala Mustafa Paşa ile birlikte deniz yolu ile Kıbrıs’a gitmek ve sonra Piyale Paşa’nın emrinde olmakla vazifelendirildi.

Osmanlı donanmasının üç grup halinde İstanbul’dan Kıbrıs seferi için denize açıldığı anlaşılmaktadır. Birinci filonun başında bulunan Murad Reis yirmi beş gemiden oluşan filosu ile birlikte Rodos’u üs edinmek üzere görevlendirilmişti. Asıl vazifesi düşman donanması hakkında bilgi toplamak ve Kıbrıs’a deniz yolu ile yapılması muhtemel yardımları önlemektir. Mart 1570’te İstanbul’dan ayrılmış olduğu tahmin edilen Murad Reis kumandasındaki filonun Ege adaları arasında ve Girit taraflarında keşif hareketlerinde bulunduğu anlaşılmaktadır. Donanmanın ikinci büyük kısmını teşkil eden, altmış beş başarda ve kadirga ile nakliye amaçlı otuz kalyon türü gemiden oluşan Piyale Paşa komutasındaki filo, 26 Nisan 1570’te İstanbul’dan ayrıldı. Bu filonun asıl vazifesi düşman donanmasını bulduğu yerde vurmak ve Kıbrıs’a yardım götürmelerini engellemektir. Osmanlı donanmasının üçüncü grubunu teşkil eden ve Kıbrıs serdarı Lala Mustafa Paşa ile Kapudan Paşa’nın emrinde bulunan filo ise, otuz altı kadirga, on iki çektiri, sekiz mavna ve hayvan taşımak için kırk gemi ile asker, yiyecek ve top taşımak üzere kırk karamürselden oluşuyordu²⁶. Kıbrıs seferine katılan donanmanın sayısı hakkındaki bilgiler oldukça farklıdır. Tarihçi Selanikî, Piyale Paşa’nın İstanbul’dan ayrıldığı sırada yanında seksen dört kadirga ve başarda olduğunu, Mustafa Paşa ile hareket eden donanmada ise yüz yirmi dört gemi bulunduğunu, böylece donanmanın toplam olarak iki yüz sekiz gemiden oluştuğunu yazarken²⁷ diğer bir tarihçi Âlî, Kıbrıs’ta toplanan donanmanın üç yüz parça kadirga, mavna ve kalyatadan oluştuğunu, yüz levend gemisinin katılmasıyla sayının dört yüze ulaştığını belirtmektedir²⁸.

Kıbrıs Donanmasının Güzergâhı

Osmanlı donanmasının İstanbul’dan ayrıldıktan sonra Kıbrıs’a gidinceye kadar takip ettiği güzergâhı ve Kıbrıs’taki kuşatma ve fetih olaylarının hangi tarihte, nasıl cereyan ettiğini öğrenebilmek bakımından, elimizde bulunan 1570 Kıbrıs seferi ruus kayıtlarının günlük olarak kaydedildiği günlük (ruznâmçe) defterleri ayrıntılı bilgiler vermektedir²⁹. Bu defterlerde kayıtlı bilgilere göre donanma, 16 Mayıs 1570 (10 Zilhicce 977) Salı günü, yani Kurban bayramının birinci günü Lala Mustafa Paşa’nın, beraberinde Kapudan Müezzinzade Ali Paşa olduğu halde bayram namazını Beşiktaş’ta kılmasından sonra Saray-ı Âmire önüne gelip padişahı top atarak selamladı. Hatta bizzat padişah bir saltanat kayığına binerek

²³ Geniş bilgi için bkz. İdris Bostan, “Kıbrıs Seferi Günlüğü ve Osmanlı Donanmasının Sefer Güzergâhı”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 88-89.

²⁴ 24 Nisan 1570 tarihli İçel Beyi’ne gönderilen hüküm: BOA, A. DVN. MHM. 932, h. 19.

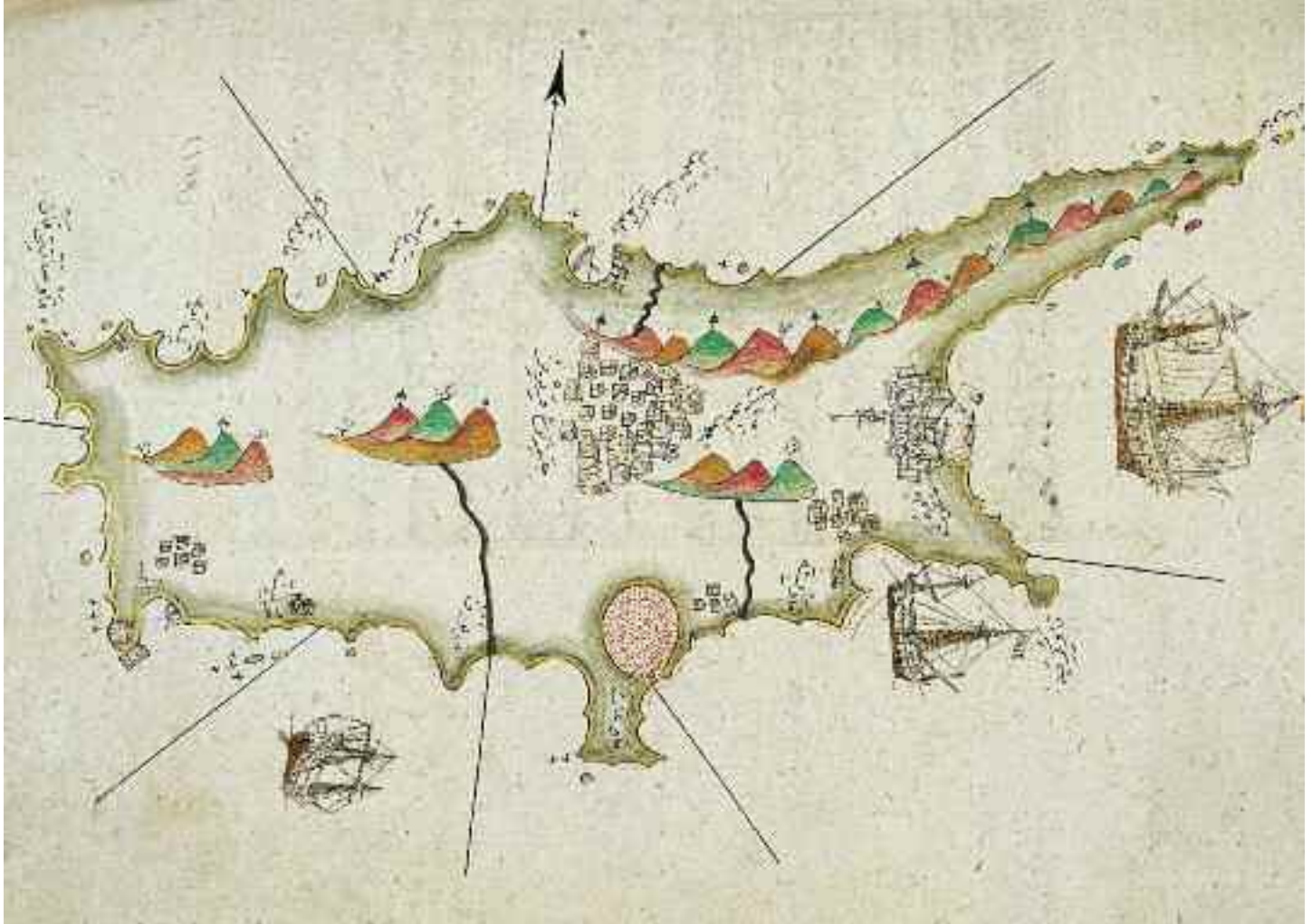
²⁵ Hayatı ve daha Şam Beylerbeyi iken Kıbrıs’ın fethinin zarureti hakkında İstanbul’a müracaatta bulunduğu konusunda bkz. Bekir Kütükoğlu, “Mustafa Paşa (Lala)”, *İslam Ansiklopedisi*, VIII, 733.

²⁶ Hammer, *Devlet-i Osmaniye Tarihi*, (çev. M. Atâ), İstanbul 1332, VI, 252.

²⁷ Selanikî, *Târîh*, I, 77-78.

²⁸ Âlî, *Künhü’l-ahbâr*, Nuruosmâniye Ktp, nr. 3407, vr. 158a-b. Âlî, adaya çıkış tarihini yanlış olarak 27 Rebi’ülâhır şeklinde vermektedir (vr. 158a).

²⁹ 16 Mayıs-9 Aralık 1570 (10 Zilhicce 977-11 Receb 978) tarihleri arası BOA, MD. 8’de bulunmaktadır. Bu defterden seçilerek yapılan bir neşir için bkz. Safvet, “Kıbrıs Fethi Üzerine Vesikalar”, *TOEM*, 19 (1329), s. 1177-1193. Yine aynı tarihte başlayıp 7 Eylül 1571’de (16 Rebi’ülâhır 979) Magosa’nın fethi ile sona eren ikinci defter, BOA, KK. 221’de kayıtlıdır. Özellikleri kısmen farklı üçüncü defter: BOA, KK. 64.



Yedikule'ye kadar donanmaya eşlik etti³⁰. Yedikule'den ayrılan donanma, 17 Mayıs'ta öğle ile ikindi arasında Tavşan Adası'na, 18 Mayıs'ta Gelibolu'ya vardı. İki gün burada kaldıktan sonra 20 Mayıs günü cumadan sonra yola koyulan donanma akşamüzeri 30 mil mesafedeki Boğazhisarı'na ulaştı. Aynı gün Piyale Paşa'dan gelen bir mektup yüz yirmi kadirga, on iki mavna ve otuz barçadan oluşan düşman donanması hakkında bilgi vererek bir araya gelinmesini ve ne yapılacağına kararlaştırılmasını istemekteydi. Yine aynı gün Ankara Beyi ile Dumdum Memi Reis İzmir ve Foça taraflarına peksimet temin etmek üzere gönderildi. Donanma 21 Mayıs cumartesi günü su ikmâlini yaptıktan sonra Boğazhisarı'ndan ayrıldı ve 22 Mayıs'ta Bozcaada'da demirledi; 23 Mayıs'ta Midilli limanına yanaştı; 25 Mayıs'ta Sakız'a vardı. Altı gün burada kaldıktan sonra Sığacık'a gelindi. Bu sırada Piyale Paşa'dan ve çeşitli yerlerden karşı güçlerle ilgili haberler ulaşmaktaydı. Mora sancakbeyinin yaptığı tahkikata göre düşman, doksan kadirga ve yirmi barça ile Girit'te bulunuyordu. Bunu öğrenen Piyale Paşa, Rodos civarında bulunan Murad Reis'in gemileriyle birlikte kendi yanına gelmesini ve düşmanı Girit'te kısıtlayarak imha etmeyi, sonra da Mustafa Paşa'ya katılmayı planlamaktaydı. Hâlbuki Eğriboz Beyi'nin bir adamının batan bir Venedik barçasından elde ettiği bilgilere göre, rakip güçler altmış kadirga ile Holomiç'e asker çıkarmıştı. Kocaeli Beyi Kaya Bey de Andre Adası'ndan benzer bilgiler toplamıştı³¹.

Kıbrıs Haritası
(Piri Reis, *Kitâb-ı Bahriye*,
Süleymaniye-Ayasofya
Ktp. 2612).

³⁰ Selânikî, *Târîh*, I, 77; Mehmed b. Mehmed, *Nuhbe*, s. 331.

³¹ Donanma ve ordunun Kıbrıs'a çıkmasından sonra İskenderiye kapudânının 50 kadirga ile Piyale Paşa'ya yardıma gitmesi daha uygun görülmüştü. 28 Mayıs 1570 (22 Zilhicce) tarihli Piyale Paşa'ya ve Vezir Mustafa Paşa'ya gönderilen hükümler: BOA, MD, 9, s. 92-94/237, 239.

1 Haziran'da Sisam Boğazı'na gelen donanma, ertesi gün İstanköy'e geçti. 3 Haziran'da Murad Reis, yirmi beş kadirgadan oluşan filosuyla gelerek asıl donanmaya katıldı. Osmanlı donanmasının Rodos civarında toplanmaya başladığı sıralarda Müslüman gemisi şekline bürünmüş iki kadirga ve üç fırkateden oluşan bir düşman filosu Trablusşam limanına gelerek sabun yüklü bir tüccar gemisini alıp götürdü ve etraftan tutsak aldıkları haberleri geldi. Bunun üzerine Rodos ve İskenderiye Beyleri ile Şam Beylerbeyleri gereken tedbirleri almaları konusunda ikaz uyarıldılar³².

Donanma, 4 Haziran'da Rodos'a geçti ve ertesi gün Piyale Paşa, beraberindeki donanma ile gelip Lala Mustafa Paşa ve Kapudan Ali Paşa donanmasıyla birleşti. Böylece Kıbrıs seferine katılan bütün Osmanlı donanması bir araya gelmiş oldu. 7 Haziran'da hep birlikte Meis Adası'na geçen donanmadaki kadirgalar yağlandı ve burada üç gün kaldı. 10 Haziran'da Finike'ye ulaşan donanma, 30 Haziran'a kadar henüz bölgeye gelmemiş olan Anadolu'daki sancak askerlerinin ulaşması için bekledi. Bu süre zarfında zahire, un ve koyun ihtiyacı sağlandığı gibi, daha önce verilen emirler çerçevesinde yakın civardan ihtiyaç olan malzemeler temin edildi³³.

Donanma Finike'de demirlemiş ve gerekli taşınma hazırlıkları yapılırken, 19 Haziran 1570'te Piyale Paşa, Mustafa Paşa ve Kapudan Ali Paşa birkaç kadirgayla inceleme yapmak üzere Antalya'ya gittiler. Ertesi gün Adrasan limanında konaklayan üç paşa yeniden Finike'ye döndü. Askerin Kıbrıs'a bu civardan geçeceği daha önce belirlenmiş olmalı ki yolları genişletilmiş ve iskeleler geçiş ve asker yükleme için tamamlanmıştı³⁴. Kara yoluyla gelen askerlerin toplanıp Kıbrıs'a geçeceği iskeleler de bu sahillerde bulunuyordu. Toplanan askerden at gemilerine yetişemeyenlerin süratle rençber gemileri buldurularak adaya taşınmaları emredildi³⁵.

Osmanlı donanması 30 Haziran 1570 (26 Muharrem 978) Cuma günü öğle vakti Finike'den ayrıldı ve iki gün sonra 2 Temmuz Pazar günü Kıbrıs'ın Limasol Kalesi önüne geldi. Osmanlı donanmasını karşılarında gören kale halkı kaçarak mekânı terk etti ve karaya çıkan Osmanlı askerleri kaleyi yağmalayarak geceyi orada geçirdi³⁶. 3 Temmuz'da akşama doğru Tuzla'ya (Larnaka) gelen donanma, 4 Temmuz'da Serdar Lala Mustafa Paşa'nın emriyle karaya asker çıkarmaya başladı. Adaya önce Piyale Paşa çıktı ve bir miktar asker ile kendi adamlarını yanına alarak serdarın otağını kurdu. Orduda bulunan beylerbeyi, sancakbeyi ve diğer askerler atlı ve yaya olarak deniz kenarında dizildikten sonra Lala Mustafa Paşa karaya çıktı ve otağına gitti. Önce Piyale Paşa'yı ve sonra sırasıyla diğer beylerbeyi ve sancakbeylerinin selamlamalarını kabul etti. Bu merasimde Anadolu Beylerbeyi İskender Paşa, Karaman Beylerbeyi Hasan Paşa, Sivas (Rum) Beylerbeyi Behram Paşa, Maraş Beylerbeyi Mustafa Paşa, Halep Beylerbeyi Derviş Paşa, Kilis Hâkimi Canpolad Bey, Şehrizor beylerbeyliğinden azledilen Muzaffer Paşa hazır bulundular³⁷. Bu sırada yapılan görüşmelerde Piyale Paşa önce Magosa'nın kuşatılmasını tavsiye ettiği halde, Lala Mustafa Paşa adanın idari merkezi olduğu için öncelikle Lefkoşa Kalesi'nin kuşatılmasına karar verdi ve kuşatma topları süratle karaya çıkarıldı³⁸. Bütün kaynaklar üçüncü vezir ve padişah damadı Piyale Paşa'nın, paye itibarıyla altıncı vezir Lala Mustafa Paşa'dan daha üst mevkide bulunmasına rağmen bunu ihtilafa dönüştürmedi ve kuşatma boyunca serdarın emirlerini yerine getirme konusunda ittifak halinde kaldı.

Lefkoşa kuşatmasının başlamasından sonra Piyale Paşa, serdar ve kapudan olarak donanmaya döndü. Kapudan Müezzinzâde Ali Paşa ise, eski yeniçeri ağası olduğu için kara savaşlarındaki tecrübesi sebebiyle Lefkoşa'nın kuşatılmasında görev aldı. Piyale Paşa donanmayla Kıbrıs'tan ayrıldıktan sonra Trablusşam ve Silifke'ye giderek geride kalan yaklaşık 20.000 askeri Tuzla'ya taşıdı. 22 Temmuz'da beraberine aldığı otuz gemiyle denize açıldı ve diğer gemileri Kıbrıs'ta bıraktı³⁹.



³² Bostan, *Kıbrıs Seferi Günlüğü*, s. 94.

³³ İçel bölgesinden Kıbrıs'a yapılan asker, zahire taşınması ile ilgili bkz. Şenol Çelik, "Osmanlı Devletinin Kıbrıs Seferi'ndeki Asker ve Zahire Naklinde İçel Sancağının Rolü", *İkinci Uluslararası Kıbrıs Araştırmaları Kongresi, 24-27 Kasım 1998*, Gazi Magosa 1999, s. 107-129.

³⁴ Tekeili Beyi'ne, Antalya ve Elmalı kadılarına gönderilen 4 Haziran 1570 [29 Zilhicce 977] tarihli hükümler: BOA, MD, 9, s. 97/248; 98/251.

³⁵ BOA, MD, 9, s. 97/248; 98/251.

³⁶ BOA, MD, 8, s. 9; KK, 221, s. 9. Seferde bizzat katıldığı bilinen Pir'in Finike'den ayrılış tarihini 24 Muharrem, Tuzla'ya varış tarihini ise 29 Muharrem olarak vermesi ruus defterlerindeki kayıtlara uymamaktadır (*Fethiye-i Cezire-i Kıbrıs*, yay. Harid Fedai, Ankara 1997, s. 8).

³⁷ Âlî, *Künhü'l-ahbâr*, vr. 158a-b; Selânikî, *Târih*, I, 78.

³⁸ BOA, MD, 8, s. 9; KK, 221, s. 9.

³⁹ 19 Ağustos 1570 (17 Rebülevvel 978) tarihli Piyale Paşa'ya gönderilen hüküm: BOA, MD, 14/1, s. 354/422.

İlk çıkarma tarihinden itibaren 26 Temmuz'a kadar Tuzla'da kalan ve bütün hazırlıklarını burada tamamlayan ordu, 27 Temmuz'da Lefkoşa Kalesi yakınlarında Ağlança köyüne gelerek burada konakladı⁴⁰. Lefkoşa Kalesi'nden kuşatmaya engel olmak için yapılan teşebbüsler, Karaman Beylerbeyi Hasan Paşa'nın yetişmesiyle püskürtüldü ve hemen kale kuşatmasına başlandı⁴¹. Kuşatmaya Anadolu Beylerbeyi İskender Paşa, Müezzinzâde Ali Paşa, Halep Beylerbeyi Derviş Paşa, Karaman Beylerbeyi Hasan Paşa ve Muzaffer Paşa⁴² birer taraftan katıldılar ve karargâhta bulunan Lala Mustafa Paşa kolu ile yeniçerilerin⁴³ bulunduğu Yahya Kethuda kolu ayrı bir grup oluşturdular⁴⁴.

Lefkoşa kuşatmasının başlaması üzerine Lala Mustafa Paşa, derin hendeklerle çevrili kalenin durumu ve çekilen su sıkıntısı hakkında İstanbul'u bilgilendirdi. Kış mevsiminin adada geçirileceği ihtimali karşısında Şam, Halep ve Karaman'dan toplanan zahirenin Trablus, Payas ve Silifke'den adaya taşınması gerekiyordu⁴⁵.

Lefkoşa kuşatmasının başlamasından kırk dört gün geçtikten sonra Serdar Lala Mustafa Paşa'nın yeni bir hücum emri vermesiyle 9 Eylül 1570 (8 Rebî'ülahir 978) Cumartesi günü sabah namazından iki saat sonra Lefkoşa Kalesi fethedildi⁴⁶. Aynı gün Kıbrıs beylerbeyliği kurularak Avlonya Sancakbeyi Muzaffer Paşa bu göreve getirildi⁴⁷. Fetihten üç gün sonra Lefkoşa'nın en büyük kilisesi camiye çevrildi⁴⁸. Bu savaşta pek çok ganimet ve esir alındı ki Serdar Lala Mustafa Paşa'nın verdiği bilgiye göre esir sayısı 20.000 kadardı. Fethi takip eden bir aylık süre içinde (9 Rebî'ülahir-9 Cemâziyelâhir 978/10 Eylül-8 Ekim 1570) 13.719 Kıbrıslı esir alınarak bunlardan 1650'si donanmadaki gemilere dağıtılmıştı⁴⁹.

Lefkoşa kuşatmasının devam ettiği sırada Venedik ve müttefiklerinin hazırlıkları yakından takip edilmiş Ağustos 1570'te alınan bilgiye göre, yüz otuz gemiden oluşan Venedik donanmasına İspanya kırk dokuz, Papalık on bir gemi ile destek olmuştu. Kıbrıs'ın durumu hakkında bilgi almak üzere Korfu ve Girit'ten dört kadirge gönderen Venedik, Kıbrıs'ın Osmanlılar tarafından alındığını öğrenince ileri gitmekten vazgeçmiştir. Müttefik donanmasının bu hazırlıkları üzerine Piyale Paşa, bir miktar gemiyi muhafaza amacıyla Kıbrıs'ta bırakarak 150-160 gemiden oluşan donanmasıyla düşman üzerine hareket etmişti⁵⁰.

Lefkoşa'nın alınmasının ertesi günü teslim olmaları için Girne ve Baf yöneticilerine haber gönderilmesi üzerine bu kaleler savaşmadan teslim oldu. Baf kapudanlığı sancak statüsünde hassa reislerden Receb Reis'e, Girne sancağı ise Kaid Mustafa'ya verildi⁵¹.

16 Eylül'de Magosa üzerine hareket eden Lala Mustafa Paşa, 21 Eylül'de Magosa'ya ulaştı ve hemen kaleyi kuşatmaya başladı⁵². Aynı zamanda Piyale Paşa komutasındaki donanma da Magosa'ya gelerek kaleyi denizden kuşatma altına aldı. Ancak kuşatmanın uzun sürme ihtimali ve donanmanın demirlemesine müsait geniş bir liman bulunmaması sebebiyle⁵³ Arab Ahmed Bey kırk kadirge ile adada bırakıldı ve Piyale Paşa'yla Kapudan Ali Paşa 7 Ekim 1570'te (7 Cemâziyelevvel 978) donanmaya binerek Kıbrıs'tan ayrıldılar. Asıl maksat, Rodos ve Girit taraflarını gözetlemek ve korumak amacıyla bölgede bir miktar gemi bırakmak ve sonra İstanbul'a gitmektir. Divan-ı Hümâyûn da, düşman donanması dağılmadan donanmanın İstanbul'a dönmesini doğru bulmamış, adalar arasında mutlaka altmış-yetmiş donanımlı geminin muhafaza için bırakılması istenmişti⁵⁴. Böylece Kıbrıs seferinin ilk safhası tamamlanmış oldu. Magosa kuşatması ise bir yıl sonrasına kadar devam etti ve nihayet 1 Ağustos 1571 (9 Rebî'ülevvel 979) tarihinde vire sözüyle teslim olan Magosa Beyi, arada varılan antlaşmaya uymadığı için birkaç gün sonra tutuklandı ve idam edildi⁵⁵.

⁴⁰ BOA, MD. 8. s. 87; KK. 221. s. 14. Selaniki, Tuzla'ya ilk çıkarma tarihini yanlış olarak 22 Safer (Tarih, I, 78), Mehmed b. Mehmed ise, 20 Safer şeklinde kaydetmiştir (Nuhbe, s. 332). Bu tarih Tuzla'dan Lefkoşa'ya hareket tarihi olmalıdır. Piri Efendi ise Tuzla'dan Lefkoşa'ya hareket tarihini 19 Safer olarak kaydetmektedir (Fethiye, s. 10) ki bu tarihin, otağ kurmak için önceden gönderilen Kırşehir ve Akşehir beylerinin hareket tarihi olması mümkündür.

⁴¹ Kuşatmanın safahatı hakkında kaynaklara dayanan bilgi için bkz. Kıbrıs Seferi (1570-1571), Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, III/3, Ankara 1971, s. 93-100.

⁴² Muzaffer Paşa hakkında daha fazla bilgi için bkz. Bostan, Kıbrıs Seferi Günlüğü, s. 108, dipnot 48.

⁴³ Kaynaklarda Kıbrıs seferine katılan yeniçerilerin 5000 olduğu kaydedilmekle beraber (Kâtib Çelebi, Tuhfetü'l-kibâr, s. 110) bu sayı cebeci, topçu, arabacı, sipah, silahdar, ulufeci ve gariblerin tamamına şâmil olmalıdır. Sadece yeniçerilerin sayısı 3983'tür (BOA, KK. 1768, vr. 14a-b, 17b).

⁴⁴ Piri Efendi, Fethiye, s. 12-13; Âli, Künhü'l-ahbâr, vr. 157a; Mehmed b. Mehmed, Nuhbe, s. 334.

⁴⁵ 19 ve 21 Ağustos 1570 (17 ve 19 Rebülevvel 978) tarihli Mustafa Paşa ve Kapudan Ali Paşa'ya gönderilen hükümler: BOA, MD. 14/1, s. 333-334/389, 391.

⁴⁶ BOA, MD. 8. s. 120; KK. 221. s. 35. Lefkoşa'nın fethi süreci hakkında bkz. Piri, Fethiye, s. 15-20; Âli, Künhü'l-ahbâr, vr. 157a; Selaniki, Tarih, I, 78.

⁴⁷ BOA, MD. 8. s. 120/1360; KK. 221. s. 35.

⁴⁸ BOA, MD. 8. s. 128/1454.

⁴⁹ Kimin esiri olduğu, kıymeti, mesleği, konumu belirtilen bu defterde esirleri ismen kaydedilmiştir. Kıbrıs halkının kimliği hakkında sağlıklı bilgi elde etmek için bu defterin değerlendirilmesi emin bir yol olarak görülmektedir (BOA, MD. nr. 5471).

⁵⁰ Bu bilgi İstanbul'a 19 Eylül 1570'de (18 Rebülahir) ulaşmıştır. Ekim 1570 (Cemâziyelevvel 978) tarihli Rumeli Beylerbeyine, Mustafa Paşa'ya ve Piyale Paşa'ya gönderilen hükümler: BOA, MD. 14/1, s. 427/520; s. 429/521, s. 443/539.

⁵¹ Bostan, Kıbrıs Seferi Günlüğü, s. 98.

⁵² BOA, MD. 8. s. 136.

⁵³ Donanmanın Kıbrıs'ta demirlemesine müsait bir yer olarak tespit edilen Baf'ın, birinde yüz kadirge, diğerinde elli barça kalacak iki limanı olduğu anlaşılmıştır (BOA, MD. 14/2, s. 585/837).

⁵⁴ Kapudan Paşa'ya hüküm: BOA, MD. 14/2, s. 677-678/872.

⁵⁵ BOA, KK. 221. s. 181.

İnebahtı Deniz Savaşı

Singin donanma savaşı olarak da bilinen İnebahtı (Lepanto) deniz savaşı, Osmanlı deniz tarihinde yenilgi ile sonuçlanan ve donanma kaybedilen ilk büyük savaş olarak kabul edilmektedir.

Kıbrıs'ın Osmanlılar tarafından fethi üzerine başta Papalık olmak üzere Venedik ve İspanya gibi büyük donanmalara sahip devletlerin öncülüğünde Kıbrıs'ı kurtarmak için bir Haçlı ittifakı kurulmuş (20 Mayıs 1571) ve birçok Hristiyan devlet bu ittifaka donanma yardımıyla bulunmuştu. Bu ittifakın hazırlıkları ile meşgul olan ve tek başına donanma ile Kıbrıs'a yardıma gitme cesareti olmayan Venedik, adanın düşüşünden sonra bunun karşılığını, Adriyatik'teki Osmanlı kıyılarına saldırmakla almak istemiştir. Nitekim Şubat 1571'de İstanbul'a gelen haberlerde Korfu yakınlarındaki Venedik donanmasının faaliyetleri hakkında bilgi verilmekte, İspanya ve Venedik donanmasının Kefalonya ve Zaklise taraflarında olduğu bildirilmekteydi. Bu durumu vaktinde haber alan Osmanlı İmparatorluğu da biri Kıbrıs'a yapılacak müttefik yardımını önlemek, diğeri henüz alınamamış olan Magosa'ya ikmalde bulunmak için iki donanma hazırlamak üzere harekete geçmiştir. Bu maksatla Şubat ve Mart aylarında Rumeli ve Anadolu'daki kadınlara kürekçi temini, Çorum, Ankara, Çankırı, Canik ve Karahisar-ı Şarki sancaklarına da sipahileriyle birlikte donanmaya katılmaları için emirler gönderildi. Ayrıca sahillerde gemi inşa etmek isteyen levend reislere yardımcı olunması talimatı verildiği gibi, 13 Şubat 1571'de Avlonya azaplar ağası olan Kara Hoca bu reislere başbuğ tayin edildi. Bunun dışında Manya asileri İspanya ve Venedik ile işbirliği yaptığından, 27 Nisan'da vezir Ahmed Paşa serdarlığında Arnavutluk ve Dalmaçya kıyılarına karadan bir ordu gönderildi.

Kıbrıs'a gidecek olan kaptanıderya Müezzinzade Ali Paşa, 16 Mart 1571'de yüz üç kadirgadan oluşan donanması ile İstanbul'dan yola çıktı. 13 Nisan'da Fenike'ye gelen kaptanıderya, Nisan sonlarında Magosa'ya ulaştı ve kendisine verilen emir gereği mühimmatı teslim edip on beş-yirmi gemiyi orada bıraktıktan sonra dönüp Rodos boğazında düşman gemilerinin yolunu kesmek üzere harekete geçti⁵⁶.

Mart 1571'de (Şevval 978) donanma serdarı tayin edilen vezir Pertev Paşa ise, beraberindeki yüz yirmi dört gemiyle 4 Mayıs'ta İstanbul'dan ayrıldı ve geri kalan gemiler, Haziran başlarında sabık Cezayir-i Garb Beylerbeyi Hasan Paşa maiyetinde gönderildi. Donanmada kürekçinin yetersiz olduğu görüldüğünden adalardan kürekçi sağlanması uygun görüldü. Arnavutluk ve Dalmaçya kıyılarında yürütülecek olan bu deniz harekâtında Mora, Yanya ve Delvine sancaklarının yardımcı olmaları ve Cezayir-i Garb Beylerbeyi Uluç Ali Paşa'nın da bu donanmaya katılması kararlaştırıldı⁵⁷.

İnebahtı yolculuğunun güzergâhını gösteren bir ruus defterine göre donanma 19 Mayıs'ta Sakız'da ve 27 Mayıs 1571'de Eğriboz'dadır⁵⁸. Aynı gün Uluç Ali Paşa altı başarda, bir kadirga ve on bir kalite ile gelmiş ve bunlardan ikisini Hacı Murad Reis ile İstanbul'a göndermiştir. Yine Trablusgarb Beylerbeyi Cafer Paşa da bir kadirga ve bir kalite ile donanmaya katılmıştır. Donanma altı-yedi gün Eğriboz'da kalıp bütün gemiler yağlandıktan sonra 3 Haziran'da buradan ayrılmış birkaç gün sonra da kaptanıderya kendi donanmasıyla Pertev Paşa'ya ulaşmış ve birlikte Girit üzerine gidilmiştir⁵⁹.

Uzun bir Ege Denizi seyahatinden sonra donanma 18 Haziran'da Girit Adası'na gelmiş ve beş-altı gün süren yağmalama saldırılarından sonra sırayla 29 Haziran'da Manya, 3 Temmuz'da Avarin, 5 Temmuz'da Balı Kilise, 8 Temmuz'da Zaklise, 10 Temmuz'da Kefalonya, 14 Temmuz'da Bahşılar, 21 Temmuz'da Sobot ve 29 Temmuz'da Sazana Adası'nı yağlamamış ve nihayet Arnavutluk kıyılarına ulaşmıştır. 1 Ağustos'ta Ülgün, 3 Ağustos'ta Bar, 14 Ağustos'ta Nova, 19 Ağustos'ta Budva, 24 Ağustos'ta Draç, 26 Ağustos'ta Korfu, 8 Eylül'de Balıklığo, 10 Eylül'de Gomanice, 13 Eylül'de Preveze, ve 21 Eylül'de Balyabadra'ya uğrayarak 22 Eylül'de İnebahtı'ya gelmiştir. Donanma on gün burada

⁵⁶ BOA, MD. 12. h. 62, 183, 208, 211, 316, 375, 394, 464, 786, 787. Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 112.

⁵⁷ BOA, MD. 12. h. 15, 314-316, 367, 394, 474, 510.

⁵⁸ BOA, KK. 223, s. 134-202.

⁵⁹ BOA, MD. 10, h. 14, 22; KK. 223, s. 136.

kaldıktan sonra 3 Ekim'de İnebahtı'nın karşısında yer alan Balyabadra yakınlarına geçmiş ve savaş öncesinde burada demirlemiştir. Dalmaçya kıyılarındaki harekât sırasında Uluç Ali Paşa maiyetindeki donanmayla Zadar'a kadar uzandığı gibi Kara Hoca da Venedik Körfezi'ne kadar ilerlemiş ve bu tehdit altında Venedik Devleti, şehri savunmak amacıyla ciddi bir tahkimat yapmak zorunda kalmıştır.

Bütün bu gelişmeler olurken Haziran ortalarında İspanya'dan yüz on kadirga, altmış barça ve iki kalyonun gelmeye hazır olduğu haberi alınmıştı⁶⁰. Ancak henüz ortada savaşacak bir donanma olmadığından Temmuz-Ağustos'ta kaptanıderyanın, donanmanın bu sene Adriyatik'te kışlaması teklifi uygun görülmüş ve 150 geminin Kotor limanında demirlemesi kararlaştırılmıştı. Fakat çok geçmeden Don Juan komutasındaki İspanya donanması 24 Ağustos'ta Otranto'ya ulaşmış, burada yapılan görüşmelerden sonra müttefik donanması 16 Eylül'de Mesina'dan çıkıp 27 Eylül'de Korfu'ya gelmişti⁶¹.

Bu durumda iki donanmanın da savaş için çok hazırlıklı olduklarını söylemek mümkün değildir. Osmanlı donanması altı ay süren uzun bir deniz harekâtından sonra yorgun düşmüş ve bazı levend gemileri ile etraftaki sancakbeyleri izin isteyerek donanmadan ayrılmışlardır. Osmanlı donanmasının kürekçi ve savaşçı eksikliği ortaya çıkmıştır. Müttefik donanması ise ne yapacağı konusunda kararsızdı. İspanya donanma komutanı Don Juan ya doğrudan Kıbrıs'a veya Tunus'a gidilmesinde, Venedik donanma komutanı Veniero ise, Osmanlı donanmasına saldırılmasında ısrar etmekteydi. Nihayet Papalık donanma komutanı Colonna'nın da teşvikiyle Osmanlı donanması üzerine gidilmesine karar verilmiştir.

Osmanlı donanması İnebahtı Körfezi'nde beklerken müttefik donanmasının gelmekte olduğu haberleri alındı. Bunun üzerine donanma serdarı Pertev Paşa, kaptanıderya Müezzinzâde Ali Paşa, Cezayir-i Garb Beylerbeyi Uluç Ali Paşa, Trablusgarb Beylerbeyi Cafer Paşa, Hayreddin Paşazâde Hasan Paşa, on beş sancakbeyi ile tecrübeli reislerin katıldığı bir savaş meclisi toplandı. Müzakerelerde Uluç Ali Paşa, düşmanın müstahkem bir mevki olan İnebahtı Boğazı'nı geçmesinin imkânsız olduğunu ileri sürerek ciddi eksikleri olan donanmanın körfezden dışarı çıkmamasını ve müttefik donanmasının burada beklenmesini önerdi ve bu düşünce Pertev Paşa tarafından da benimsendi. Ancak kaptanıderya bu görüşe karşı çıktı ve aldığı emir gereği mutlaka savaşmak gerektiğini savundu⁶².

Nihayet iki donanma 7 Ekim 1571 (17 Cemâziyelevvel 979) tarihinde İnebahtı Körfezi'nde karşı karşıya geldiler. İki tarafın gemi sayısı hakkındaki bilgiler oldukça farklıdır. Osmanlı donanmasında yaklaşık iki yüz otuz gemi, 25.000 savaşçı, müttefik donanmasında ise iki yüz kırk üç gemi ve 37.000 savaşçı bulunmakta idi. İki donanma arasındaki asıl önemli fark, Osmanlı donanmasının uzun süren yorucu ve yıpratıcı savaşlardan sonra zayıf düşmesi, müttefik donanmasının ise taze bir kuvvete sahip olmasıydı.

Öğleye doğru başlayan ve akşam güneş batarken sona eren savaş çok şiddetli ve kanlı oldu. Osmanlı donanmasında 20.000 kişinin öldüğü bu savaşta başta kaptanıderya olmak üzere on bir sancakbeyi ve alaybeyleri, tersane emini ile kethüdası ve pek çok reis hayatını kaybetti. Trablusgarb Beylerbeyi Cafer Paşa ve Müezzinzâde Ali Paşa'nın iki oğlunun da aralarında bulunduğu 3000 kişi esir düştü. Pertev Paşa gemisi de yenildi ve serdar denizden yaralı olarak güçlükle kurtarıldı. Sadece Uluç Ali Paşa, müttefik donanmasına verdiği kısmî zarardan sonra usta manevralarla kendisine ait otuz gemiden oluşan filoyu savaş mahallinden çıkarmayı başardı ve süratle uzaklaştı⁶³. Bütün Osmanlı donanmasında yüz doksan gemi ya battı veya esir edildi ve 15.000 forsa serbest kaldı. Müttefik donanmasında ise 8000 ölü, 21.000



İnebahtı Deniz Savaşında esir düşen sancak (Kılıçkaya, Deniz Müzesi. Sancakları, İTÜ, Yüks. Lis. Tezi).

⁶⁰ BOA, MD. 12, h. 532.

⁶¹ BOA, MD. 16, h. 34, 40, 649.

⁶² Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 113-114.

⁶³ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 114.

yaralı yanında on beş kadirge batmış ve pek çoğu da tahrip olmuştur. Ayrıca donanma komutanı Don Juan yaralandığı gibi Don Quijote (Kişot) yazarı Cervantes de sol kolunu kaybetmiş ve pek çok İspanyol, İtalyan ve Maltalı asilzâde ölmüştür.

II. Selim İnebahtı savaşının sonucunu Uluç Ali Paşa'nın gönderdiği bir mektupla 23 Ekim 1571'de (3 Cemâziyelahir 979) öğrendi⁶⁴ ve ertesi gün önlem olarak Mora kıyılarının korunması için vezir Ahmed Paşa'ya ve Rumeli Beylerbeyine emirler gönderdi⁶⁵. Pertev Paşa ise 17 Ekim'de İnebahtı'daydı ve savaşta hayatını kaybedenlerin yerlerine bazı tayinler yapmış ve terakkilerde bulunmuştu⁶⁶. Ancak Sultan II. Selim ve sadrazam Sokollu Mehmed Paşa, İnebahtı savaşına katılanların hallerinden hiç memnun olmamıştı. Hatta şeyhülislam Ebussuud Efendi'nin İnebahtı ile ilgili bir fetvasında savaşta "kaçarken gark olanlar Hak Hazretlerinin gazabı cânibine mübtelâlardır. Halâs olanlara dahi an karib erişür" denilmektedir⁶⁷. Bu sebeple gerek donanmada ve gerekse İnebahtı'da verilen ek ücretlerin ve yapılan tayinlerin geçersiz olduğu ilgili makamlara bildirilmiş⁶⁸, sadece savaşta çarpıştığı halde batan gemilerden kurtulanlar istisna edilmiştir⁶⁹.

Savaşta gösterdiği gayretlerinden dolayı Uluç adı Kılıç'a çevrilen Ali Paşa'ya 28 Ekim 1571'de (8 Cemâziyelahir 979) kaptanıderyalık görevi ve Cezayir Beylerbeyliği verildi. Maiyetindeki gemilerle birlikte Pertev Paşa'ya iltihak etmesi ve İstanbul'a dönmesi istendi⁷⁰. 9 Kasım'da Eğriboz'a gelen donanma bir süre bu bölgede muhafaza görevini sürdürmüştü ve nihayet 26 Kasım'da İstanbul'a dönmüştür⁷¹. Donanma serdarı Pertev Paşa ise, başarısızlığından dolayı azledilerek emekli edilmiştir.

İnebahtı savaşı Katolik Hristiyan dünyasının son büyük Haçlı seferi idi ve kalıcı sonuçları olmadığı için sadece geçici bir zafer görüntüsü sergiledi. Çünkü Kutsal İttifakın asıl amacı olan Kıbrıs Osmanlılardan geri alınamadığı gibi Venedik, çok geçmeden yeni bir ahidnâme (1573) ile dostluk kurmak, Kıbrıs için savaş tazminatı vermek ve Zenta Adası için ödediği haracı arttırmak zorunda kaldı. Ertesi ve müteakip senelerde Akdeniz'e açılan ve karşısında mukabele edecek bir donanma çıkmayan Osmanlı donanması aynı zamanda Tunus'u tamamen fethetti (1574). Bununla beraber İnebahtı savaşı ile XV. yüzyıldan beri Hristiyan Avrupa'da var olan Türklerin yenilmezliği efsanesi yıkılmış oldu.

Bu savaşta donanmasının çok önemli bir kısmını kaybeden Osmanlı İmparatorluğu savaşı takip eden kış mevsimini bütün tersanelerinde gemi inşa faaliyetleri ile geçirmek zorunda kaldı. Kasım 1571'de ellisi Rumeli ve ellisi Anadolu kıyılarında olmak üzere yüz geminin inşası kararlaştırıldı. Başta İstanbul, Gelibolu, İzmit ve Sinop tersaneleri olmak üzere Varna, Silistre, Semendire, Burgaz, İğneada, Vize, Ah-yolu, Süzebolu, Midye, Kefken, Bartın, Samsun, Biga, Gemlik, Rodos, Alanya, Antalya ve Sakarya üzerinde gemi inşasına başlandı. Nihayet İstanbul Tersanesinde yapılan gemilerle birlikte toplam yüz otuz dört gemi beş-altı ay içinde yeniden inşa edildi. Aynı zamanda levend reisleri de gemilerini inşa ve tamir etmek suretiyle gelecek yıl için hazırlandılar⁷². Bütün gemilerin tamamlanmasından sonra Tersane'de toplanan iki yüz elli kadirge ve üç yüz civarında gönüllü reislerin çekdirilerinden oluşan Osmanlı donanması 13 Haziran 1572'de (1 Safer 980) Kılıç Ali Paşa'nın kaptanıderyalığı altında denize açıldı. Bu bir muhafaza seferiydi. Böylece Osmanlı İmparatorluğu, İnebahtı'daki donanması kadar güçlü bir donanmayı yeniden oluşturduğunu göstererek Akdeniz'deki faaliyetlerine devam etti. Ertesi yıl Piyale Paşa serdarlığında kaptanıderya Kılıç Ali Paşa komutasında yeniden denize açılan Osmanlı donanması, İtalya kıyılarını vurdu. Venedik üzerine yöneldiği sırada, İstanbul'a giden Venedik elçilerinin bir barış yapılması imkânını elde ettikleri haberleri geldiğinden ve donanma geri dönerek Kasım 1573'te İstanbul'da Tersaneye girdi.

⁶⁴ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 114-115.

⁶⁵ BOA, MD, 16. h. 139, 144.

⁶⁶ BOA, KK, 223, s. 4-88.

⁶⁷ BOA, A. NŞT, 1066, s. 3.

⁶⁸ BOA, MD, 12, h. 1089.

⁶⁹ Safvet, "Sığın Donanma Harbi Üzerine Bazı Vesikalar", *TOEM*, II, 561.

⁷⁰ BOA, MD, 16. h. 563.

⁷¹ BOA, KK, 223, s. 81, 83.

⁷² H. İnalcık, "Lepanto in the Ottoman Documents", *Il Mediterraneo nella seconda metà del 500 alla luce di Lepanto*, Firenze 1974, s. 185-192; C. Imber, "The Reconstruction of the Ottoman Fleet after the Battle of Lepanto 1571-1572", *Studies in Ottoman History and Law*, İstanbul 1996, s. 85-101.

Tunus'un Fethi:

Venedik'in Osmanlılarla anlaşması üzerine İspanya yalnız hareket etmekten kaçınmış ve Tunus üzerine yönelmişti. İlk anda Tunus kalesini ele geçiren İspanyol donanması, önceden sahip olduğu Halkulvâd kalesini tahkim ederek mühimmat ile doldurdu. Bu gelişme Osmanlı Devletini harekete geçirdi ve Sokullu Mehmed Paşa, 260 kadirga ve kalyata, 15 mavna, 15 kalyondan oluşan donanmayı hazırlatarak gemilere 48.000 kürekçi yanında asker olarak timarlı sipahiler, yeniçeriler ve leventler yerleştirdi. Yemen fatihi vezir Sinan Paşa'nın serdarlığı ve Kılıç Ali Paşa'nın komutasında 15 Mayıs 1574'te (23 Muharrem 982) İstanbul'dan yola çıkan donanma, İtalya'nın Kalavriya ve Mesina kıyılarını yağmaladıktan sonra Afrika'ya geçti. Osmanlı ordusu karadan ve denizden Halkulvâd kalesini kuşattı. Piyale Paşa'nın donanmayla denizden, Tunus Beylerbeyi Haydar Paşa ve Trablusgarb Beylerbeyi Mustafa Paşa'nın karadan başlattığı 33 gün süren kuşatma savaşları sonunda 24 Ağustos 1574'te kale ele geçirildi. Pek çok esir ve ganimet alındığı gibi kalede bulunan 5000 kadar sanat değeri olan top alınarak İstanbul'a gönderildi. Halkulvâd kalesi daha sonra yeniden düşman eline geçebilir düşüncesiyle yıkıldı. Sinan Paşa daha sonra ordusuyla Tunus yakınlarındaki Bastiyon denilen kaleleri ele geçirdi ve Ramazan Paşa'yı Tunus beylerbeyi tayin ederek İstanbul'a döndü⁷³.

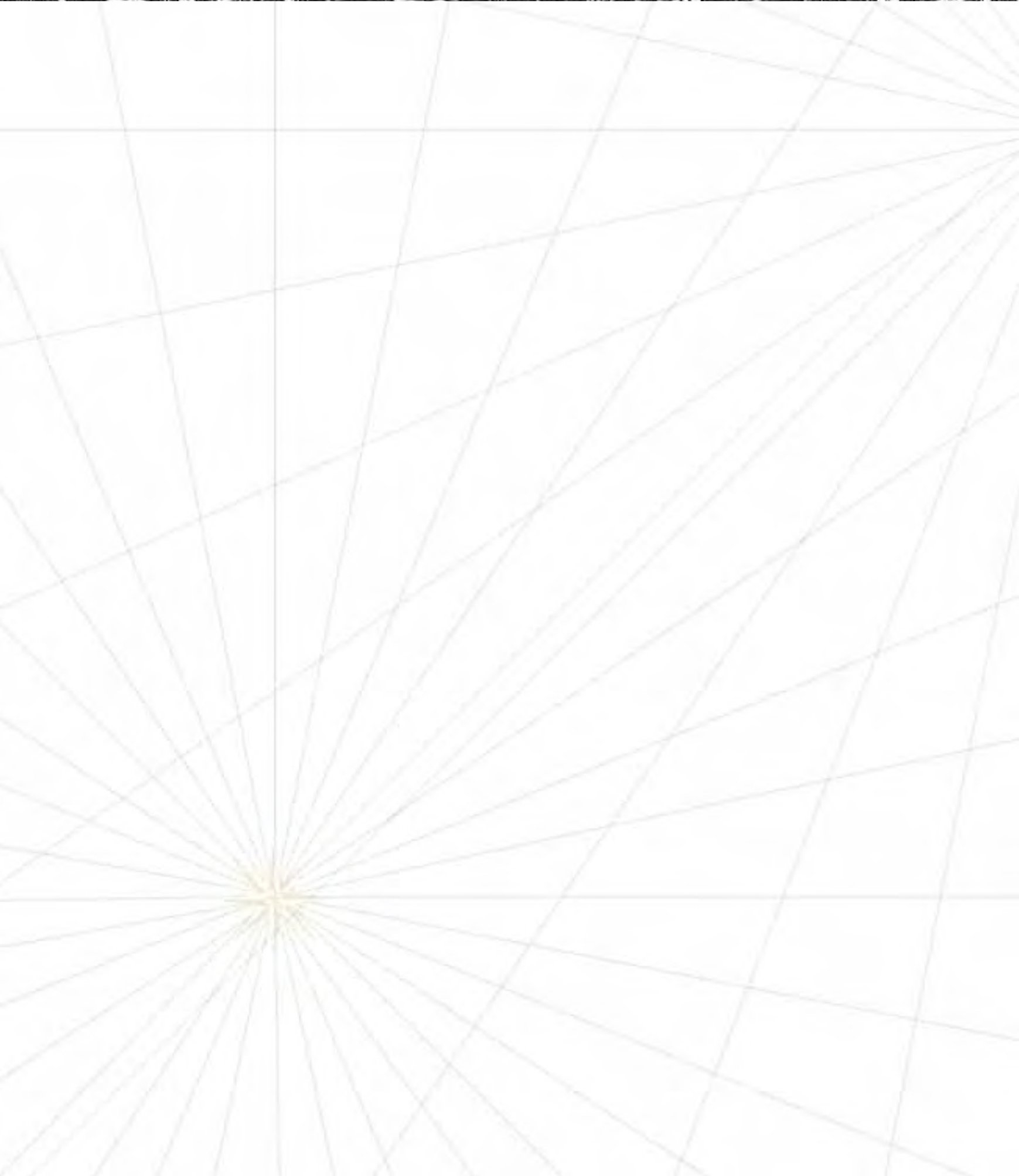
Tunus'un fethi ile İspanya Kuzey Afrika'daki bir üssünden daha uzaklaştırılmış oldu. Böylece Akdeniz'de Osmanlı hâkimiyeti büyük ölçüde yerleşmiş oldu ve bundan sonra önemli bir deniz seferi ve savaşı gerçekleşmedi.

⁷³ "Kazasker Vusûlî Mehmed Çelebi ve Selim-nâmesi", yay Necdet Öztürk, *Türk Dünyası Araştırmaları*, (1987), s. 88-97; Selânikî, *Târih*, I, 91-94; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 116-117.



BEŞİNCİ BÖLÜM

HİNT
OKYANUSU'NDA
OSMANLI
ETKİNLİKLERİ





Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'na Açılması

Salih ÖZBARAN*

Osmanlı İmparatorluğu'nun Kızıldeniz'e duyarlılığı, Sultan I. Selim öncülüğündeki ordunun Memlük Sultanlığı'nın başkenti Kahire'yi 1517 yılında zapt edip bu sultanlığa bağlı toprak ve denizlere egemen olmadan çok önce başlamıştır. Gerek doğuda Safevi Devleti'nin etki alanları içine girme riski, gerekse Memlükler'le kimi zaman dostane kimi zaman da muharebelere yol açan ilişkilerin sürüklediği olaylar, Osmanlıların güneye doğru yayılma politikalarına yön vermiş, bu arada Portekiz deniz imparatorluğunun Hint Okyanusu'ndaki tehdit edici bir durum yaratmasıyla da, Doğu Roma İmparatorluğu topraklarına yerleşmiş olan Osmanlı ülkelerinden gelen kimseler anlamını taşıyan, *Rumlu* (*Rûmî*) olarak şöhrat bulan ve içinde birçok denizci ve ateşli silah ustasının yer aldığı leventlerin Yemen'e hatta Hindistan'a kadar gitmelerini cesaretlendirmiştir. Daha ziyade ateşli silahlara dayalı ordu güçleriyle Hint Okyanusu -Kızıldeniz ve Basra Körfezi- yönünde yayılmalarının hemen öncesindeki tarihsel coğrafya, bir bakıma, Osmanlı sultan ve yöneticilerin güneye yönelmelerinin gerekçesi gibi görünmektedir.



1517'de Selman Reis'in Portekizlilere karşı savunduğu Cidde Savaşı (Gaspar Correia, *Lendas da India*).

Osmanlı Yayılması Öncesinde Bölgenin Tarihsel Coğrafyası

Memlük Sultanlığı XVI yüzyılın başlarında Mısır, Suriye, Hicaz'ı kontrol altında bulunduruyor, egemenlik alanlarını Kızıldeniz'in Afrika sahillerinde Sevvakin'e ve Nil nehri üzerinde Asvan'a kadar uzatabiliyordu. Kahire'nin canlı ticareti, geleneksel ticaret yolları -özellikle baharatın akıp geçtiği trafik- üzerindeki konumu ve İslam'ın kutsal kentleri olan Mekke ve Medine'ye varan hac kabilelerinden sağlanan gelirler Memlük ekonomisini canlı tutuyordu. Kızıldeniz'in güneyinde yer alan Yemen, kuzey/güney ayrımıyla bir yandan San'a merkezli Şiî Zeydî hanedanlığının egemenliğinde Moha, Zebid, Hudeyde ve Lühayye gibi limanlara açılıyor, diğer yandan Ta'iz ve çevresiyle, özellikle Aden liman kentleriyle Hint Okyanusu ve Afrika yönündeki ticaret ağlarına bağlanıyordu. Batı Afrika'da merkezî Etiyopya'nın yüksek kesimlerinde Hristiyan Habeşliler egemen olurken, Masavva gibi liman kentleriyle

* Prof. Dr., Emekli Tarih Profesörü.



16. yüzyılda Doğu Akdeniz-Hint Okyanusu bağlantısında önemli kentler, limanlar ve üsler.

Kızıldeniz’e açılan ve iç işlerinde bağımsız yaşayan Müslüman Emirlikler bulunuyordu. Afrika Boynuzu Müslüman etkisi altındaydı; Zeyla, Aden ile çok yakın ilişki içindeydi. Batı Afrika sahillerinin güneyine doğru *es-Sevâhil* boyunca yer alan Kilva, Melindi, Mombasa ve Mozambik gibi bölgelerde Arap ve Afrika kültürlerinin karışımından oluşan bir yapı egemendi. Altın, fildişi ve köle ihracına karşılık değerli taşlar, tekstil ve “Doğu”nun bazı ürünlerinin ithaliyle zenginleşen ticaretleri Arap ve Güceratlı tacirler eliyle okyanusu aşılıyor, Hindistan, Basra Körfezi ve Kızıldeniz kıyılarına uzanıyordu.

Öte yanda, Portekizlilerin ayak basmalarından önce Batı Hindistan sahillerinde, deniz ticaretine Diu limanı ile egemen olan Müslüman Gücerat sultanlığı bulunmaktaydı. Daha güneyde denize sınırları bulunan Müslüman Ahmadnagar ve Bicapur devletleri, Goa’nın güneyine doğru uzanan kıyıyı kontrol eden Hindu Vicayanagar devleti ve bunun da güneyinde Kaliküt’te İslamî ülkelerle ticareti teşvik eden Sâmurî (Zamorin) idaresi altında Mala-bar beylikleri yer almaktaydı. Bu bölgede üretilen acı biber okyanus ticaretine açılan Koçin limanı için çok önemli bir ticarî meta idi.

Hint dünyasından Basra Körfezine bağlanan ticaret ağının çok önemli antrepolardan birisi de Hürmüz adasıdır. Suyu olmayan ve verimsiz bir yer olan bu ada merkezli Hürmüz şahlığı, bir yandan Uman’daki (Umman) Maskat ve Kalhat gibi liman kentlerine ve körfezdeki Bahreyn’e sahip olur-

ken bir yandan da Basra, Bağdat ve Halep yönünde Akdeniz kıyılarına ve Anadolu içlerine uzanan ticaret yolunun girişi ve çıkışı noktalarını kontrol ediyordu. İran şahlığı da Şîî etkinliğini Anadolu’da yaygınlaştırmaya çalışan ve Osmanlılarla çatışacak olan bir rekabetin tarafı olarak yayılıyordu¹.

Hint Okyanusu, Osmanlıların Suriye ve Mısır’ı egemenlik alanları içine almalarından önce, 1498 yılında, Vasco da Gama liderliğindeki birkaç gemi ile Güney Afrika kıyılarından dolaşarak Hindistan’da Kaliküt’a ulaştığında, Portekiz Asya İmparatorluğu’nun ilk adımını atmıştı. Çeşitli nedenlerin ileri sürüldüğü böyle bir açılıma ilk gerekçeli cevap, Vasco da Gama’nın adamlarından biri tarafından “baharatı ve Hristiyanları bulmak için geldik” şeklinde verilmişti. Baharat, Asya’nın zenginliğini, Hristiyanlık ise dini simgeliyordu. Ancak tarihçiler Portekiz yayılmasını çok daha geniş kapsamda ve din, ekonomi, strateji ve politikanın sevk ettiği niyetlerle açıklamaktadırlar. Bütün bunlar kadar, Portekiz’de sosyal hareketliliğin dürtüsü ve kraliyet gelirlerinin müthiş cazibesi yayılma girişimlerinin önemli gerekçeleri olarak gösterilmektedir. Son yayınların ışığı altında ileri sürülebilir ki, Portekiz yayılması -Osmanlıların açılımındaki nedenlerle benzerlik gösteren- önceden belirlenmiş bir planın tam uygulanmasından ziyade, zaman içindeki gelişmelerin yönlendirmesiyle gerçekleştirilmiştir. Hindistan kıyılarında kendilerine özellikle denizcilik faaliyetleri için uygun örgütlenmelerin ardından Kızıldeniz yönünde işleyen ticareti engelleme ve okyanusu Ümit Burnu’ndan Lizbon’a uzanan okyanus yönüne çevirmelerinin planlarını uygulamaya girişmişlerdir. Kızıldeniz’i ablukaya alma yolunda giriştikleri yıkıcı hareketler sonuçsuz kalsa da, 1515 yılında ünlü denizcileri ve Hindistan genel valisi Alfonso de Albuquerque komutasındaki deniz kuvvetlerince Hürmüz fethedilmiştir. Portekiz, Afrika sahillerinden Japonya’ya doğru uzanan *Asia Portuguesa*’sını kurmak üzeredir artık. Osmanlılar -yukarıda kısaca belirlemeye çalıştığım tarihsel coğrafya üstünde etkili olacak- böyle bir ortama doğru açılmak üzeredirler.

¹ Osmanlı yayılmasından önce Hint Okyanusu çerçevesi içinde bulunan ve bir hayli zengin bir literatüre sahip olan tarihî coğrafya için şu birkaç eserin yeterli olacağını düşünüyorum: N. K. Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge 1985; R. B. Serjeant, *The Portuguese of the South Arabian Coast: Hadrami Chronicals with Yemeni and European accounts of Dutch pirates of Mocha in the Seventeenth Century*, Oxford 1963; K. McPherson, *The Indian Ocean, The Indian Ocean: A History of people and the Sea*, Oxford-Delhi 1998; W. Floor, *The Persian Gulf: A Political and Economic History of Five Port Cities*, Washington: Mage Publishers 2006. Yeni kaynaklar ve yorumlar için bkz. Dejanirah Couto ve Rui Manuel Loureiro (editörler), *Revisiting Hormuz: Portuguese Interactions in the Persian Gulf Region in the Early Modern Period*, Wiesbaden 2008.

Osmanlıların Kızıldeniz'e Ulaşmaları ve İlk Faaliyetleri

Osmanlı Devleti'ni bir imparatorluk görüntüsüne ve niteliğine büründüren en önemli olaylardan birisi, Mısır'ın Sultan Selim liderliğindeki ordu tarafından Osmanlı hâkimiyeti altına girmiş olmasıdır. Bu özellikleri veren unsurların başında Mısır'ın geniş çevresiyle birlikte sağladığı coğrafya, okyanusa açılan ticaret yolu üzerindeki önemli iktisadî konumu ve İslam'ın kutsal topraklarına açılan hac yolunu kuzeyden kontrol etmesi gelmektedir².

1517 yılında, Portekiz'in genel valisi Lopo Soarez komutası altında otuz yedi gemilik bir Portekiz donanması, daha önce Osmanlı hizmetinde bulunmuş olan Selman Reis tarafından Cidde'de püskürtüldüğünde, Atlantik özelliklerini taşıyan bir deniz gücü, Akdeniz yöntemleriyle ortaya konmuş ve bir Osmanlı denizcisi tarafından yönetilen bahriye gücüyle karşılaşmıştı. Bu tarihî olay, daha sonraki yıllarda, Osmanlı deniz kuvvetlerinin Kızıldeniz'deki savunma taktiklerine bir örnek teşkil edecek, Hint Okyanusu açıklarında eyleme koyamadığı denizciliğini karaya ve topçuluğa bağlı bir strateji içinde uygulamayı sürdürecektir³. Tabii ki doğanın özelliklerinden kaynaklanan güçlükler, başka bir deyişle, Memlûk sultanlığının egemenliği altındaki toprak ve denizlerde karşılaşılan zorluklar Osmanlılara kalmış bir miras olarak sürecek; iklim şartları, stratejik engeller ve imparatorluk politikalarından kaynaklanacak ve çoğu zaman yetersiz kalacak olan tedbirler, Kızıldeniz'in, özellikle Yemen'de ve okyanus sularında simgeleşecek ve uzun sürecek olan tarihsel görüntüsünü belirleyecektir.

Şüphesiz, en büyük engel Portekiz deniz kuvvetlerinin, Kızıldeniz'in giriş çıkışını denetim altına almak ve doğu Akdeniz limanlarına akıp giden Hindistan ve uzak-doğu mallarını taşıyan Müslüman tüccar gemilerini engelleyerek, ticareti güney Afrika'yı dolaşan okyanus trafiğine yönlendirme yolundaki eylemleri idi. Gerçekten, -çağdaş Portekiz kaynaklarının ayrıntılı kayıtlarında yer aldığına göre- Portekiz kuvvetlerinin Memlûkler zamanında özellikle baharat ticaretine vurduğu darbe Osmanlılar için de ciddi bir tehditti. Nitekim 1518 yılında Portekizli kaptan António de Saldanha, on gemiden meydana gelen bir filo (*armada do Estreito*) ile Kızıldeniz ve Hindistan kıyıları arasında ticaret yapan baharat yüklü zengin Müslüman gemilerini yakmıştı. Bundan iki yıl sonra da, aşağı yukarı 3000 asker ve etkili toplar taşıyan yirmi dört gemilik bir deniz gücüne kumanda eden Portekiz'in Asya'daki genel valisi Diogo Lopes de Sequeira, Kızıldeniz'e girmiş, fakat Cidde'deki gemileri tahrip etme planını gerçekleştirememişti. Bu arada Afrika kıyısında Masavva'ya uğrayarak oradan Hristiyan imparatora (*Preste João*'ya) bir elçi heyeti göndererek onunla ilişki kurmuş, Kızıldeniz'e giden bazı Müslüman tüccar gemilerini zapt etmiş, Dahlak şehrini yakmıştı⁴. Portekiz donanmasının bu tür saldırılarını 1523 tarihinde geçen olaylarda da görmek mümkündür. Bir Portekiz filosu, Guardafui yakınlarında beş Müslüman tüccar gemisine el koymuş, bunlardan dört tanesini Aden limanında yakmış, Arabistan'ın okyanusa bakan Şihr kentini de tahrip edip Masavva'ya kadar gitmiş, dönüşte de Uman (Ummân) kıyısındaki Zufar'ı ateşe vermişti⁵. Kahire, İskenderiye ve Beyrut gibi ticaret merkezlerine başta baharat olmak üzere, Hint Okyanusu tarafından gelen malların ticareti ciddi bir darbe yemişti. Osmanlı İmparatorluğu Kızıldeniz egemenliğine adım attığı yıllarda işte böyle rakip bir Hristiyan imparatorluğun faaliyetleriyle ve Levant dünyasında yarattığı olumsuz etkiyle yüz yüze gelmişti.

Osmanlı yöneticilerini Hint Okyanusu'nda faaliyete geçiren faktörler bu tür oldubittiler miydi? Yoksa Suriye'nin ve Mısır'ın fethinden önce hazırlanmış ve okyanus koşullarına adapte edilebilecek denizcilik faaliyetlerine yönelik bir temel Osmanlı planı var mıydı? Memlûk devletine karşı kimi zaman dostça, çoğu zaman da rekabet içinde sürdürdükleri ilişkilere karşın, İran'daki Safevî devletine ve Kızılbaş

² Osmanlıların Hint Okyanusu'na açılmalarına ilişkin faktörlere, oradaki konum ve faaliyetlerine ve ilgili literatüre yol gösterici olabilecek üç çalışmayı belirtmekle yetineceğim: Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (çev. H. Berktaş), İstanbul 2000, I, 373-424; Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, İstanbul 2004; S. Özbaran, *Ottoman Expansion towards the Indian Ocean*, İstanbul 2009.

³ 1517 yılındaki Cidde olayı ve denizcilğe ilişkin bilgiler için bkz. Şehabeddin Tekindağ, "Süveyş'te Türkler ve Selman Reis'in Arızası", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 9 (1968), s. 77-80; Jean-Louis Bacqué-Grammont ve Anne Kroell, *Mamlouks, Ottoman et Portugais en Mer Rouge: L'Affaire de Djedda en 1517*, Le Caire 1988; J. Francis Guilmartin, *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the sixteenth Century*, Cambridge 1974, s. 7-15; M. Y. Mughul, *Kanuni Devri Osmanlıların Hint Okyanusu Politikası ve Osmanlı-Hint Müslümanları Münasebetleri, 1517-1538*, İstanbul 1974, 2. bölüm.

⁴ Fernão L. De Castanheda, *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Lizbon 1833, livro IV, capitulos XXXII ve XXXVI; Gaspar Correia, *Lendas da Índia*, II, Lizbon 1858-1861, s. 583; L. O. Schuman, *Political History of the Yemen at the Beginning of the 16th Century: Abu Makrama's Account of the Years 906-927 (1500-1521) with Annotations*, Amsterdam 1960, s. 25-26; R. B. Serjeant, *The Portuguese of the South Arabian Coast: Hadrami Chronicles*, Oxford UP 1963, s. 51-52; *The Prester John of the Indies, a True Relation of the Lands of the Prester John*, [ed. C.F. Beckingham and G.W.B. Huntingford], I-II, Cambridge 1961.

⁵ Özbaran, *Yemen'den Basra'ya*, s. 118 vd.; Özbaran, *Ottoman Expansion*, s. 39 vd.; Serjeant, *The Portuguese*, s. 52-53; V. Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, II, 1965, s. 146.

hareketine karşı hazırlanan bir ordunun güneye yönelip anılan stratejik bölge ve kentleri zapt etmeleri ve böylece Kızıldeniz'e ulaşmaları tesadüflerin ve güncel olayların yönlendirdiği bir girişim olarak mı algılanmalıdır? Hint Okyanusu ile bağlantılı ticaret yollarının ve bu yollara egemen olan liman kentlerinin -ekonomik bilinçle- ele geçirilmeleri Sultan I. Selim zamanında Osmanlıların temel hedeflerinden birisi olmamakla birlikte, Suriye ve Mısır'ın fetihleri öncesinde ve sonrasındaki gelişmeler Osmanlıların Kızıldeniz'e ulaşmalarına açıklık getirebilecek mahiyettedir.

Halil İnalcık'ın incelemeleriyle ortaya koyduğu kanıtlara göre, Sultan I. Selim'in iktidara gelmesinden de önce, Şam ve Halep ile Bursa arasında işleyen önemli bir ticaret vardı ve bu ticaret Anadolu ile Arap kentlerini dolayısıyla da okyanusa açılan dünyayı birleştiriyordu⁶. Ayrıca, Memlük devleti donanma kuvvetlerinin takviyesi için hem kereste, demir ve zift gibi Osmanlı savaş malzemesine hem de *Rûmî* (Osmanlı) olarak ün salan denizcilere ve ateşli silah kullanabilen paralı ve gönüllü askerlere ihtiyaç duyuyorlardı. Tarih kaynakları -başta İbn İyâs'ın döneme çağdaş olan tarihi ve bazı Portekiz belge ve kronikleri olmak üzere- bu tür yardımların Anadolu'dan ulaştığına dair bilgileri içermektedir⁷. Hicaz'a *Surre* olarak gönderilmiş olan yardımların ve bazı İslam ülkeleri liderlerinin Portekiz saldırılarına karşı yardım isteklerine yönelik ilginin de Osmanlıların güney bağlantılarının ayrı birer itici güç olduklarını belirtmek gerekmektedir.

Selman Reis Faktörü

Akdeniz tarihinin çok önemli bir kaynağı sayılan Marino Sanudo'nun *Diarii*'sindeki bilgilere göre, Selman Reis 1519 yılında İstanbul'a gitmiş, Portekizlilere karşı otuz kadırgalık bir donanma gücünün hazırlanmasına memur edilerek beraberinde 3000 savaşçıyla gemi inşa malzemesini İskenderiye'ye götürmüştü⁸. Osmanlılar için önemli bir deniz üssü olacak Süveyş tersanesine aktarılan malzemeden hazırlanan donanma Osmanlıların Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na çıkardıkları deniz gücünün ilk örneği sayılmalıdır. Daha sonra, 1525 yılında, Selman Reis'in dönemin Osmanlı sadrazamına sunduğu tahmin edilen ve Kızıldeniz'le Hint Okyanusu'ndaki tarihsel coğrafyayı yansıtan aydınlatıcı bir rapor (*sûret-i defter*), o sırada Cidde'de bulunan Osmanlı gemileri ve toplarına ilişkin önemli bir belge olarak Topkapı Sarayı Arşivi'nde bulunmaktadır. Buna göre söz konusu gemi ve top sayısı şöyledir:

Gemiler: 6 başarda, 8 kadırga, 3 kalyata ve 1 kayık.

Toplar: 7 bacaluşka, 13 yantopu, 57 zarbozan, 29 şayka, 95 demir top, 97 prangı⁹.

Osmanlı donanmasının Selman Reis komutası altında Kızıldeniz'deki girişimleri, bu arada Kamaran Adası'nda üslenmeleri ve Yemen üzerinde belirgin bir hâkimiyet kurmaları Hint Okyanusu'na yönelik atılacak adımların ön hazırlıkları gibiydi. Ancak Yemen'de Osmanlı kuvvetlerinin komutanı olan Hayreddin Bey ile olan iktidar çekişmesi Selman'ın sonunu getirirken Yemen'de zalimâne hareketleri olduğu saptanan bir denizcinin yürüttüğü yayılma sekteye uğramıştı. Anlaşılan Osmanlılar, merkezî bir ilerleme politikasından yoksundular. 1531 yılında Selman Reis'in yeğeni Emir Mustafa tarafından 600 Osmanlı ve 1300 Arap'tan oluşan ve büyük topların taşındığı bir sefer, Arabistan'ın Şihr limanından Hindistan'daki Diu limanı üzerine yapılmış, şehir Portekiz saldırından kurtarılmış ve Osmanlıların *Rûmî* olarak ünleri ve ateşli silah üretmedeki ustalıkları Hindistan'a yayılmışsa da, bu olaylar öncelikle hazırlanmış merkezî bir planlamaya dayanan girişimlerin sonucu değildi. Esas hazırlık Mısır beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa'nın denetiminde ve Süveyş'te yapılmaktaydı; hatta -Portekizli tarihçi Godinho'nun çağdaş

⁶ İnalcık'ın "Bursa and the Commerce of the Levant" başlıklı çalışması için bkz. *The Ottoman Empire: Conquests, Organizations and Economy*, London 1978, s. 219-247.

⁷ Özbaran, *Yemen'den Basra'ya*, s. 120-121; Özbaran, *Ottoman Expansion*, s. 59 vd.

⁸ Godinho, *Os Descobrimentos*, II, 154.

⁹ F. Kurdoğlu, "Meşhur Türk Amiralî Selman reis'in tâyihası", *Deniz Mecmuası*, 47 (1934), s. 67-73; S. Özbaran, "A Turkish report on the Red Sea and the Portuguese in the Indian Ocean (1525)", *Arabian Studies*, IV (1978), s. 81-88.

bir tanık olan Marino Sanudo'ya dayanarak yansıttığı bilgiye inanmak gerekirse-, Süleyman Paşa, Nil-Kızıldeniz arasında bir kanal açılmasını daha o tarihlerde planlamış, 1532 yılında devam ettiği bildirilen böyle bir çalışmanın sonu gelmemiştir¹⁰. Ancak Süveyş tersanesi faaliyetlerini sürdürmüştü. Venedik nezdindeki Portekiz elçisinin kralına 24 Kasım 1531 tarihinde gönderdiği bir mektuba göre, irili ufaklı seksen kadar geminin hazırlandığı ve ilk fırsatta okyanusa açılıp Portekiz deniz kuvvetlerinin peşine düşeceği bildirilmişti¹¹. Osmanlıların Portekizlilere karşı gelmek ve ticaret yolunu açmak için kaçınılmaz olarak gördükleri Hint Okyanusu'na açılmak ve başta Gücerat sultanlığı olmak üzere yardım bekleyen Müslümanlara ulaşmak için planladıkları böyle bir gövde gösterisi, İspanya kralı V. Carlos'un Kuzey Afrika'ya yerleşme niyetleri karşısında Mısır'daki topraklar ve mühimmatın Akdeniz'e taşınması ve ardından Mısır beylerbeyi Süleyman Paşa'nın Irakel sultanlığına çıkmış olan padişaha hazinesiyle katılması dolayısıyla yapılamamıştı. Böyle bir deniz seferi ancak 1538 yılında gerçekleşebildi.

Diu Seferi, 1538

Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'na saldırdığı en büyük donanma gücü 1538 yılında Batı Hindistan kıyısındaki Diu kalesine karşı yaptıkları bir sefer ile belirginleşmiştir. Üzerinde ayrıntılı bir çalışmanın bulunmadığı ancak çağdaş kaynakları zengin olan böyle bir sefer, denizcilik tarihi bakımından çok şey ifade etmektedir. Osmanlılar, Preveze deniz muharebesiyle aynı tarihte gerçekleşen ve yetmiş dört (kimi tahminlere göre seksek-doksan) gemiye ulaşabilen, aralarında çok sayıda başarda, kadirga ve mühimmat gemisinin bulunduğu ve 3000 savaşçıyla birlikte 20.000 kadar kişiyi ve büyük toprakları taşıyan bir donanma gücüyle Hindistan'da Diu'ya karşı sefere çıkabilecek bir duruma gelebilmişlerdi¹². Mısır Beylerbeyliği yerine kendisine serdarlık görevi verilen Süleyman Paşa, 22 Haziran 1538 tarihinde Hint Okyanusu'nda tanık olunan ilk ve son kez bu denli kalabalık -daha önce Tur'a gönderilen kuvvetlerle de bütünleşen- bir donanmayla Süveyş Tersanesi'nden denize açıldı. Su ve başka ihtiyaçların sağlanması için Cidde'ye ve Kameran Adası'na uğrayan donanma Babülmendeb Boğazı'nı geçtikten sonra Aden limanı önlerine ulaştı. Süleyman Paşa burada bölgenin Arap Emiri Şeyh Amir bin Davud'u bir kurnazlıkla yanına çağırttı ve Emiri veziriyle birlikte öldürttü.

Hindistan'a doğru çıkılan bir sefer yolunda Aden gibi çok önemli bir ticaret kenti ve bir o kadar da stratejik konuma sahip bulunan bir yerin ele geçirilmesi Osmanlılar açısından önemliydi. Burası anılan tarihten itibaren Hint Okyanusu'ndaki faaliyetlerin bir gözlem merkezi oldu.

Donanma ulaştığında Osmanlı kuvvetlerini yardıma çağıran Gücerat şahı Bahadur ölmüştü. Bu yüzden Osmanlı ordusu gerekli desteği alamadı. Osmanlılar bir anda kurtarıcı rolünü kaybederek anakarada yağmacı ve işgalci konumunda göründüler. Gogala (*Bender-i Türkî*) ve Kat kaleleri ele geçirilmesine karşın, toprakların desteğiyle Diu'ya yapılan kuşatma başarılı olmadı. Gücerat'ın yeni sultanı Mahmud'un ve bu sultanın 1531 yılında hizmetine girmiş olan Hüdavent Han (Hoca Sefer)'in kuvvetlerinden beklenen takviye gelmedi. Donanmanın soyutlanmış halde beklemesi ve her an bir Portekiz saldırısıyla karşılaşma kuşkusunu giderecek önlemlerin alınmaması, Osmanlı serdarını kuşatmadan vazgeçiren diğer önemli etkenler oldu. Süleyman Paşa 6 Kasım 1538 tarihinde geri dönüş yoluna koyuldu.

Gerçi Diu seferi Osmanlılar için gereken başarıyı sağlayamamıştı, ama donanma dönüşünde, Osmanlıların Kızıldeniz egemenliklerinde çok önemli bir rol oynayacak ve Kızıldeniz'in Okyanus ile irtibatını kuracak olan Yemen Eyaleti'nin temelini atmıştı. Gazze naibliği yapmış olan Mustafa Bey ise "vâli ve hâkim-i Yemen" olarak atanmıştı. Böylece "mîr-i mîranlık" (beylerbeylik) statüsüne getirilmiş olan Yemen'in Aden noktasına 1500 kadar yeniçeri yerleştirilmiş, limanına da birkaç kadirga bırakılmış,

¹⁰ Godinho, *Os Descobrimentos*, II, 154.

¹¹ Arquivos Nacionais/Torre do Tombo (kısaltması: AN/TT), Lizbon, Gaveta 20, Maço 7, Documento 15.

¹² Portekiz İmparatorluğu'nun olaylara çağdaş tarihçisi Joao de Barros'a (*Da Asia, Década IV, Livro X, Capitulo II*) göre, gemiler arasında otuz üç sıralı on beş başarda, otuz sıralı yirmi beş kadirga bulunuyordu. Bunlar aralarında 1500 yeniçeri ile 2000 okçunun yer aldığı kuvvetleri ve Venedik gemilerinden alınan neccar, kalafatçı ve topçuları götürüyordu.

bu arada Zebid takviye edilmişti¹³. Gerçi bu kuvvetler, Portekiz filolarına Kızıldeniz ağzında dur diye-
bilecek güçte değildi; ancak Yemen, en azından bazı önemli ve stratejik şehirlerinin fethiyle Osmanlı
nüfuzunu yaşamaya başlamıştı.

Osmanlıların Diu'ya kadar ulaşan böyle bir güç gösterisi, şüphesiz ki Portekiz'in Asya'da kurduğu
imparatorluk (*Estado da Índia*) nezdinde kuşku hatta korku yaratmıştı. Buna rağmen Portekiz deniz kuv-
vetlerinin gözü Kızıldeniz'den uzaklaşmamıştı. Osmanlıların Hint Okyanusu'nda görünmelerini ve Sü-
veyş'te bekleyen donanmalarını Hindistan ticareti için büyük bir tehlike olarak niteleyen Portekiz
kraliyeti, tehlikenin yok edilmesi için bu rakip donanmanın yakılmasını istiyordu. Hindistan genel valisi
D. Garcia de Noronha, komutası altındaki yetmiş fusta, sekiz kalyon, iki nao, bir karavel, üç kalyateden
oluşan ve 2300 asker taşıyan bir donanma ile 1541 tarihinde Kızıldeniz'e girdi; Massavva'ya uğradı ve
Sevvakin'e (Suakin'e) vardığında bu zengin ticaret merkezinin Osmanlı sultanına vergi ödediğini öğrendi,
adayı tahrip etti, orada ticaret için bulunan elli kadar Osmanlı'yı öldürttü, ardından Kuseyr'i de tahrip
etti. Daha sonra Tur'a ve oradan da asıl hedefi olan Süveyş önüne geldi. Ancak böyle bir sefer Portekiz-
lilere istedikleri sonucu getirmede; Osmanlı topçuları tersaneyi ve gemileri Portekiz baskınından koru-
muştur. Ayrıca, hastalıklar, aşırı sıcaklık ve açlık doğal engeller olarak Portekizlilerin karşısındaydı¹⁴.
Öyle anlaşıyor ki her iki imparatorluk da, yaptıkları büyük deniz seferlerinden istedikleri sonucu ala-
mamıştı. Özellikle Kızıldeniz açıklarında ticaret gemilerine yönelik saldırılar sürerken barış görüşmeleri
için denemelerin yapıldığına da tanık olunmuştu. Şihr-Aden-Zeyla hattını sınır olarak tanıyan ve tacirlerin
serbestçe Hindistan yolunda seyahat etmelerinin garantisini ve belli ağırlıkta karabiber teslimini isteyen
Osmanlı sultanına karşılık Portekiz kralı buğday peşindeydi. Elçi teatileriyle sürdürülmek istenen diplo-
matik ilişkilerin okyanus sularına barış getirmedeği daha sonraki olaylardan anlaşılmaktadır. Kanunî Sul-
tan Süleyman'ın Ekim 1544 tarihinde Portekiz kralına yazdığı ve aşağıda sadeleştirilerek yansıtılan bir
mektup durumu özetlemekte, sultanın karşı tarafın öne sürdüğü koşulları reddettiğini göstermektedir.¹⁵

*Saygın Hristiyan hükümdarların lideri, İsa dininden ulular arasında örnek alınacak kişi, Hristiyan
halkının işlerini kolaylaştıran, geliştiren, görkem ve ün sahibi Portekiz Kralı III. Dom João'ya:*

*Bu yüce mektup size ulaşır ulaşmaz bileceğiniz üzere, Duarte Catanho adlı elçinizi saadetli maka-
mımıza göndermişsiniz ve bizim yüce katımız ile dostluk kurmak istemiştiniz. Bu bağlamda ayrıntılı
padişah mektubumuz cevap olarak yazılıp aynı elçiyle gönderilmişti. Daha sonra Diogo de Mesquita
adında bir elçiniz daha gelmiş, Catanho ile gönderilen mektubumuzda yazılı koşulları kabul ettiğinizi
bildirmiş ve ek olarak başka şeyler istemişsiniz. Bu isteklerin bazıları kabul edilmemiş, uygun olanlar
yüce mektubumuzda yazılıp adı geçen kişiyle size gönderilmişti. Bu şartlar çerçevesinde dostluk is-
temeniz durumunda güvenilir bir elçi göndermeniz istenmişti. Şimdi, Duarte Catanho'yu tekrar saa-
detli padişah kapısına gönderip bazı koşullar ileri sürmüşsünüz. Bunları önceki elçiniz de dile
getirmişti, ama tarafımızdan kabul edilmemişti; şimdi de kabul edilmemiştir. Eğer eskiden bildirilen
koşullar çerçevesinde dostluk isterseniz bize bildiriniz. Dostluk arzunuz yoksa dahi bildiriniz ki Hin-
distan tarafının sorunlarına ona göre eğilelim.*

Elçiniz gitme arzusunu gösterdiğinden dolayı sultanın yüce izniyle gönderildi.

Kostantiniyye (İstanbul), Ekim 1544

Sonu gelmeyen Osmanlı-Portekiz diplomasi denemeleri sürerken dönemin özellikle Portekiz ve Arap
kaynakları Osmanlı kadirgalarının Hint Okyanusu sularında daha fazla göründüklerine işaret etmektedir.

¹³ AN/TT, Corpo Cronológico, Parte 1, Maço 24, Documento 35; "Particular Relation of the expedition of Solymán Pacha from Suez to India against the Portuguese", (ed. R. Kerr), *A General History and Collection of Voyages and Travels*, Edinburgh 1812, VI, 258-287; Serjeant, *The Portuguese*, s. 79 vd.; Nahravali/Âli, *Ahbârü'l-Yemani*, Süleymaniye-Hamidiye Kütüphanesi, nr. 886, vr. 44b-45b; C. Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti: Habeş Eyaleti*, İstanbul 1974, s. 15-19; Dejanirah Couto, "No rasto de Hâdim Suleimão Pacha: alguns aspectos do comércio do Mar Vermelho nos anos de 1538-1540", *A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos*, Angra do Heroísmo, (ed. A. T. de Matos, L. F. Thomaz), 1998, s. 483-508. Mughul, *Kanuni Devri*, s. 122-155.

¹⁴ E. Sanceau, "Uma Narrativa de Expedição Portuguesa de 1541 ao Mar Roxo", *Studia*, 9 (1962), s. 209; D. João de Castro, "Roteiro que Fez Dom Joao de Castro da Viagem que Fezeram os Portugueses desde India atee Soez", (ed. A. Cortesão ve Luis de Albuquerque), *Obras Completas de D. João de Castro*, II, Coimbra 1971, s. 171-399; T. J. Coates, "D. João de Castro's Red Sea Voyage", *Decision Making in the Ottoman Empire*, (ed. C. E. Farah), The Thomas Jefferson UP 1993, s. 263-285.

¹⁵ AN/TT, Documentos Orientais, Maço 1, Documento 24 [Özbaran, *Yemen'den Basra'ya*, s. 142; Özbaran, *Ottoman Expansion*, s. 90].

Bir bakıma baharat ticareti trafiğinin arttığı yıllara paralel giden bir manzara sezmek mümkün görünmektedir. Osmanlı donanması Süveyş tersanesinde demirli dururken, bazı kadırgaları Kızıldeniz'in çeşitli limanlarında ve Hint Okyanusu sularında görünmeye başlamışlardı. Bir yandan Yemen Beylerbeyliği'nin teşkilatı geliştiriliyor, bir yandan da Afrika kıtasında Habeş kralına karşı cihad açmış olan ve merkezi Harar olan Müslüman emirliğine yardım etme fırsatı buluyordu¹⁶. Yemen'den 1542 yılında ulaşan böyle bir yardım, İslamî Emirliğin galebesini sağlarken bunda 900 tüfekçi ve 10 topçu -Portekiz kaynaklarının da dikkati çekecek biçimde belirttiklerine göre- etkin rol oynamıştı. 1544 veya 1545 yılında Osmanlı kadırgalarının Arabistan'ın okyanusa bakan kıyısında bulunan Şihr açıklarında bir Portekiz kalyonunu zapt etmeleri, ertesi yıl yine aynı kıyıya yakın Meseira Adaları civarında Osmanlılara ait sekiz kalyatenin dolaştığı, ve dört Osmanlı kalyatesinin Kişn'i bombaladıktan sonra Dofar'a ulaştıkları, orada kale inşa ederek Osmanlı egemenliği kurdukları düşünüldüğünde Osmanlıların hareketliliği anlaşılabilir. Ayrıca, dönemin başka bir Portekizli tarihçisi Gaspar Correia'nın yazdıklarına göre, anılan yıllarda Osmanlıların Afrika sahillerinde gezindikleri, Melindi'ye kadar ulaşarak kara ve denizlerde yağmacılık yaptıkları da varsayılabilir¹⁷. Durum, sanki tersine dönmüştü; Osmanlılar Avrupalı rakiplerine karşı -bu arada da yerel yönetimlere bazen yardım bazen de saldırı niyetiyle- tehlikeli bir tavır içine girmişlerdi.

Pîrî Bey'in Hürmüz Kuşatması, 1552

Osmanlı kuvvetleri Bağdat'ı fethettikten bir süre sonra, 1546 yılında, Basra'ya da hâkim oldular. Böylece, 1515 yılında Hürmüz'ü zapt eden ve daha sonraları Basra Körfezi'nde hareket alanı bulan Portekiz güçleri karşısında hasım bir emperyal denge durumuna geldiler. Her iki imparatorluk için körfez boyunca akıp giden ticaret yolu çok önemliydi. Irak'ın Cezayir bölgesini elinde bulunduran ve Osmanlıların oralara açılmalarından korkan Ali ibn Uleyyan'ın, Hürmüz valisine yazdığı bir mektuptaki bazı satırlar yeterince uyarıcıydı:

*Eğer [Osmanlılar] Basra'yı alırlarsa artık hiçbir şey yapamazsınız. Sonra da sizin ve ülkelerinizin üzerine gelecekler. Bu yol onlar için Süveyş ve Cidde yolundan daha yakın. Daha fazla yazmama bilmem ihtiyaç var mı?*¹⁸

Gerçi yeni kurulan Basra eyaletinin beylerbeyi 1547 yılında Hürmüz valisine bir mektup göndermiş ve ticaret akışının sağlanması için anlaşma yollarını arama denemesine girmişti. Ancak Osmanlıların Hint Okyanusu sınırındaki Basra Beylerbeyliğini kurmaları, Doğu Arabistan'daki Lahsa'da (al-Hasa'da) genişlemeleri; özellikle Özdemiş Paşa'nın 1547 yılındaki çabalarıyla, başta San'a olmak üzere çeşitli yerleşim alanları ve kalelerin fethiyle Yemen'in iç kesimlerine doğru egemenlik sahalarını genişletmeleri, 1548 yılında Aden'in geri alınması, 1550 yılında Kalhat'ı yağmalamak için gitmeleri ve bu arada Portekizli kaptan Luiz Figueira'nın Sefer Reis idaresindeki beş kalyateye karşı yaptığı muharebeyi kaybetmesi, hatta hayatından olması, Osmanlıların Hint Okyanusu'na yönelik açılım faaliyetlerinden örneklerdi.¹⁹ Basra Körfezi ve Kızıldeniz'den Portekiz üslerine giden haberler Osmanlıların (Rûmîlerin) yeni bir hazırlığıyla ilgiliydi; her an Portekiz üslerine saldırabilirlerdi.

Böyle bir girişim, yani 1538 Diu seferinden sonra en kapsamlı çıkış, 1552 yılında gerçekleşti. Yirmi beş kadırğa, dört kalyon ve ayrıca bir gemiden oluşan ve 850 asker taşıyan donanma Süveyş'te hazır hale getirildi. Ünlü denizci ve coğrafya bilgini Pîrî Reis (bu tarihlerde bey) "Hind Kapudanı" olarak Nisan ayında denize açıldı²⁰. Osmanlılar Ağustos başında Maskat'a ulaştı. Bu liman kentini bombaladılar,



¹⁶ Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 22-30.

¹⁷ Correia, *Lendas*, IV, 243, 427-428, 525; Serjeant, *The Portuguese*, s. 106.

¹⁸ AN/TT, *Colecção de São Lourenço*, IV, vr. 139a-140a ve 493a-494b.

¹⁹ Nahravalı/Âit, *Ahbârü'l-Yemani*, vr. 47a-50a; Diogo do Couto, *Da Ásia, Década VI*, Lisbon 1781, Livro VI, Capitulo III-V; Livro VIII, Capitulo XII; Livro IX, Capitulo III.

²⁰ C. Orhonlu, "Hint Kaptanlığı ve Pîrî Reis", *Belleten*, 134 (1970), s. 235-236; Özbaran, *Yemen'den Basra'ya*, s. 153-161.

Portekizli kumandan ile birlikte kale garnizonunu esir aldılar ve şehri yağmaladılar. Pîrî Bey, 19 Eylül tarihinde Hürmüz önünde görüldü. Kale, yirmi gün kadar sürekli şekilde bombalandı. Osmanlılar stratejik konumu önemli olan böyle bir noktayı ele geçiremediler. İster güçlü bir Portekiz donanmasının kurtarma operasyonu için yola çıktığı haberi, ister mühimmat ve erzak kıtlığının baş göstermesi, isterse de yakındaki Kışm Adası'ndaki zenginliğe göz dikip orada konaklayan tacirlerin değerli eşyasını yağmalatmaya yönelmesi, Osmanlı komutanına kuşatmayı terk ettirdi ve Ekim ayı sonunda Basra yolu tutuldu²¹. Oysa Basra beylerbeyliğine gönderilen iki sultan fermanında Osmanlı donanmasının sadece Hürmüz'e egemen olmakla kalmaması aynı zamanda Bahreyn Adası'nı da fethetmesi emredilmişti²². Ancak bunlar gerçekleşmedi ve Kanunî Sultan Süleyman, donanmayı Basra'da bırakıp ganimet ve Portekiz esirleri taşıyan üç gemiyle Süveyş'e dönen ünlü denizci, dünya haritası çizeri ve *Kitâb-ı Bahriye* müellifini idam ettirmekte tereddüt etmedi.

Seydi Ali Reis'in Serüveni

Osmanlı kadırgaları Basra'da kalmıştı ve Kızıldeniz Portekiz saldırısına uğrayabilir, başta Süveyş olmak üzere deniz üsleri yok edilebilirdi. Lahsa Beylerbeyliği kıyısında yer alan Katif sancağının beyi Murad Reis, 1553 Ağustosunda on yedi gemiyle Hürmüz Boğazı'nı geçmek istediye de Portekiz kuvvetleriyle giriştiği çatışmalarda başarısız oldu, bazı kapudanlarını ve gemilerini yitirerek Basra'ya dönmek zorunda kaldı²³. Gemileri Kızıldeniz'e götürme görevi bu kez ünlü denizci ve coğrafya bilgini Seydi Ali Reis'e verildi. Aldığı önbilgileri değerlendirip Bahreyn'i ve Hürmüz Boğazı'nı emniyet içinde geçen Osmanlı kaptanı 1554 yılının 9 Ağustos'unda Uman kıyısındaki Horfekkan yakınlarında karşılaştığı yirmi beş gemiden oluşan Portekiz kuvvetleriyle yaptığı muharebeyi *Miratü'l-Memâlik* (Ülkelerin Aynası) adlı anılarında anlatırken "bir merteye top ve tüfenk cengi oldu ki vaf olunuz" ifadesini kullanmış ve bu karşılaşmayı başarı olarak nitelemiştir. Ancak geri çekilen, taze kuvvetlerle ve otuz dört gemiden oluşan Portekiz donanması yeniden Osmanlılara saldırdı. Seydi Ali, Barbaros Hayreddin'in yaptığı muharebelerden daha çetin olduğunu yazdığı bu karşılaşmalar sonunda yedi gemiyle kaldı ve Yemen'e doğru açıldı; ancak yönünü fırtınalar tayin etti. Hindistan'a sürüklendi; Gücerat'taki Daman limanına ulaştığında neredeyse hiçbir şeyi kalmamıştı²⁴. Bu arada Osmanlı kadırgalarını aramak için birkaç gemi ile okyanusa çıkması sultanlıkça emredilen Sefer Reis, Hürmüz'den Diu'ya giden bazı Portekiz gemilerini ele geçirmekten öte gitmedi²⁵.

Böylece, Osmanlı donanması, çeşitli politik ve stratejik sebepler yanında, deniz gücünün Hint Okyanusu'ndaki yetersizliğine bir kez daha tanık oldu. Bu olay Osmanlıların Kızıldeniz'den büyük çıkış hareketlerinin ikincisi ve sonuncusu olarak kaldı. Osmanlılar, artık, büyük deniz operasyonlarından vazgeçecekler, korsanvâri girişimlerle iş görmeye çalışacaklardı. Osmanlı politikası, bir bakıma, okyanusun açık sularındaki deneyimiyle, sınır boylarını muhafazaya dönüşmüş, gümrükten gelen vergilerin, özellikle de arazi vergisi (*harâc-ı arazi*) olarak tanımlanan gelirlerin sağladığı imkânları kullanmaya başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu yöneticilerinin 1554-55 yıllarında Habeşistan'a karşı giriştikleri fetih girişimleri, okyanusa açık bulunan bu ülkenin, bilhassa altın ticaretindeki konumundan faydalanmak istemeleri emperyal uzantının bir gereği idi. Osmanlıların Habeşistan'daki varlıklarına ilişkin çalışmalarıyla tanınan Cengiz Orhonlu, bu girişimin nedenlerini şöyle özetlemektedir:

*Osmanlı İmparatorluğu'nun güney siyasetinin en önemli safhalarından biri de Habeşistan üzerine yapılan fetih ve bunun sonucunda orada yeni bir eyaletin teşkil edilmesi olmuştur. Bu, iktisadi gereklerin de zorladığı bir harekettir*²⁶.

²¹ AN/TT, Corpo Cronológico, Parte 1, Maço 89, Documento, 9, vr. 3b-5a; Couto, *Da Ásia*, Década VI, Liv.X, Capitulo II-III; Orhonlu, "Hint Kaptanlığı", s. 243-244; Özbaran, *Yemen'den Basra'ya*, s. 158-160.

²² Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, Koşuşlar 888, vr. 487b-488b (Orhonlu, "Hint Kaptanlığı", s. 249-253).

²³ Wicki, *Documenta Indica*, III (1954), s. 25-26; Couto, *Da Ásia*, Década VI, Livro X, Capitulo XIII.

²⁴ Seydi Ali Reis, *Mir'âtü'l-memâlik*, s. 16-27; Seydi Ali Reis, *Le Miroir des Pays*, [çeviren ve notlayan J.-L. Bacqué-Grammont], Sindbad 1999, s. 50-61. Ş. Turan, "Seydi Ali Reis", *İslam Ansiklopedisi*, C. Orhonlu, "Seydi Ali Reis", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, I (1970), s. 39-56.

²⁵ Couto, *Da Ásia*, Década VII, Livro I, Capitulo V.

²⁶ Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 31.

Maaşları Mısır Eyaleti'nin hazinesinden verilmesi emredilen 3000 Osmanlı askeri, her türlü cephaneye ve zahire ile Süveyş'ten Sevvakin'e nakledilmiş, daha güneyde kalan Masavva karşısındaki Dahlak Adası'yla birlikte Afrika kıyılarındaki limanlara egemen olunmuş; böylece Habeş Eyaleti 1555 yılında resmen kurulmuştur. 1557 yılında Afrika kıyılarındaki Masavva, sonra Arkiko ve ardından da Zeyla Osmanlı egemenliği altına sokulmuştur. Ayrıca Debarva, İbrim, Derr ve Say gibi Kızıldeniz'e yakın önemli şehirlerin fethiyle, Osmanlı nüfuzu Habeşistan içlerine kadar götürülmüştür. Ancak doğal şartlar ve yetersiz kalan askerî güç, Osmanlıların Kızıldeniz kıyılarından uzak bölgelerde tutunmalarını zorlaştırmıştır²⁷. Aslında, Portekiz ile girilen, denizde donanmaların ve hacimli filoların karşılıklı gösterişlerini simgeleyen yılların ardından Osmanlılar, egemenlik alanları buldukları bölgeleri koruma ve yerli halkların isyanlarını bastırmaya yönelik politikalarını güçlendirmişler, sınırlarını fazlasıyla genişleten bir imparatorluğu koruma siyasetini sürdürmüşler, kırsal kesimlerden, kentlerden ve limanlardan toplanan vergilerin getirilmesiyle yetinmişlerdir. Özellikle Yemen ve Basra'daki Osmanlı varlığı bu politikanın en belirgin örneklerinin yaşandığı bölgeler olarak belirmiştir.

Baskın, Yardım ve Yağma

Süveyş'te veya diğer üslerde bulunan Osmanlı kadirgalarının -imparatorluk merkezinin plan ve hazırlığına gerek duyulmadan- yaptıkları baskın hareketleri okyanus tarihi için başka bir özellik olmuş, bir tür korsanlık denilebilecek politikalarla düşmanlarına veya onlarla ortaklık edenlere gözdağı verilmek istenmiş, yardım eli uzatılmış ya da geçici yağmalamalarla ganimet elde etme yollarına gidilmiştir. Aşağıda sergilemeye çalıştığım birkaç örneğin yeterince açıklayıcı olacağını sanıyorum.

1559 yılındaki serüven, yani Lahsa beylerbeyi Mustafa Paşa'nın Basra Körfezi'nde tampon durumunda olan Bahrein'i ele geçirme denemesi, Osmanlı güney politikasındaki düzensizliğin ilginç bir örneği sayılabilir. Adı geçen paşanın, içinde iki kadirga ve bir pergendenin bulunduğu yetmiş kadar irili ufaklı gemi ve kayığın taşıdığı 1200 kadar askerle, ancak bir sultan fermanına göre, merkezî yönetimden izinsiz (*südde-i saadete arz ve ilâm itmeden fuzûli bazı ümerâ ve asâkirle*) adayı zapt etme isteği ve oranın gelirinden yararlanma düşüncesi, Portekiz yardımının ulaşması sonucu hüsrana uğratılmış, kendisi dâhil birçok bey ve askerin sonu olmuştur. Olayın görgü tanığı bir Osmanlı Beyinin kaleme aldığı rapor ve çağdaş bir Portekizli tarihçi Diogo de Couto'nun ayrıntılı olarak anlattığı²⁸ bu olaydan sonra da Osmanlıların, 40.000 altın sikke gelir getirebileceği varsayılarak, bu kez İstanbul merkezli düşünce ve hazırlık girişimleriyle adaya egemen olma arzuları, örneğin 1570'li yıllardaki yazışmalarda yer alan *barut, top, alât ve esbâb tedârikine* yönelik planlamaları, Basra'da bulunan kadirgaların ve savaşçıların böyle bir teşebbüs için yeterli olacağı düşüncesi, kâğıt üzerinde kalmıştır²⁹.

Yardım bağlamında verilebilecek en önemli örnek, Sultan II. Selim'in saltanatının ikinci yılı olan 1567'de on yedi Osmanlı gemisinin Sumatra'daki Açe sultanlığına yapılmak istenen hizmettir. Anılan sultanlığın komşularıyla ve Portekizlilerle yaptığı savaşlarda kullanılmak üzere Osmanlı padişahından (*Raca-Rûm*'dan) istediği yardıma cevap olarak "500 Türk, birçok ağır top, bol miktarda cephaneye, birçok mühendis ve usta topçu"nın³⁰ Süveyş kapudanı Kurdoğlu Hızır Reis komutası altında öyle uzak bir diyara gönderilme girişimi yeni bir cesaret örneği sayılabilirdi. Gerçi böyle bir kuvvetin yönü Yemen'de çıkan bir isyanın bastırılmasına çevrilmişti ve Açe yolculuğu gerçekleştiği varsayıldığında nasıl bir okyanus serüveniyle karşılaşacağı soru işareti olarak kalmıştı. Yine de unutmamak gereklidir ki, iki geminin taşıdığı askerler, tüfenkçiler, birçok ağır bronz top ve savaş malzemesi Açe'ye ulaşmış, öylesine uzak bir İslam ülkesinin yüzyıllar sürecektir bağına kurmuştu. Aslında Osmanlıların Açe ile olan ve ticareti de kapsayan ilişkilerini 1540'lı hatta 1530'lu yıllara götüren araştırmalar vardır³¹.

²⁷ Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 37 vd. Bazı tarihçilerin Sevvakin ve Massawa gibi Kızıldeniz'deki önemli limanların Sultan I. Selim zamanında (1512-1520) Osmanlıların denetimi altına geçtiğini iddia eden tezlerine karşı görüş için bak. P. M. Holt, "Sultan Selim I and the Sudan", *Journal of African History*, VIII/1 (1967), s. 19-23; V. L. Ménage, "The Ottomans and Nubia in the Sixteenth Century", *Annales Islamologiques*, XXIV (1988), s. 137-153.

²⁸ Orhonlu, "1559 Bahrein Bahrein Seferine Dair Bir Rapor", *Tarih Dergisi*, XVII/22, s. 1-16; Couto, *Da Ásia, Década VII, Livro VII, Capitulo VII-X; Özbaran, Yemen'den Basra'ya*, s. 162-171; Özbaran, *Ottoman Expansion*, s. 117 vd.

²⁹ S. Özbaran, *The Ottoman Response to European Expansion*, İstanbul 1994, s. 139.

³⁰ Couto, *Da Ásia, Década VIII, Capitulo XXI*.

³¹ Burada yalnızca üç incelemenin adını vermekle yetiniyorum: Safvet, "Bir Osmanlı Filosunun Sumatra Seferi", *Tarih-i Osmani Encümeni Mecmuası*, Cüz 10-11, s. 606 vd.; A. Reid, "Sixteenth Century Turkish Influence in Western Indonesia", *Journal of Southeast Asian History*, XI/3 (1969), s. 395-414; İ. H. Göksay, "Malay-Endonezya Kaynaklarına Göre Türkler ve Osmanlı-Açe İlişkileri", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XIV (1999), s. 175-185.



16. Yüzyıl ortalarında Osmanlı İmparatorluğu'nun denizlerde ulaştığı sınırlar.

Çok sayıda gemi ve askerin katıldığı iki deniz seferi dışında, Hint Okyanusu'nda Osmanlı deniz hareketlerini simgeleyen ve birkaç gemi ile yapılan baskınlara örnek olarak, Ali Bey'in Uman (Umman) sahilindeki Maskat'a ve doğu Afrika kıyılarındaki bazı liman kentlere yönelen saldırılar verilebilir. Özellikle Portekiz ve Arap kaynaklarından öğrendiğimiz kadarıyla, Yemen beylerbeyi Sinan Paşa'nın emriyle denize açılan ve Diogo de Couto'nun "tehlikeli ve vahşi bir korsan, kötü bir kaptan" olarak nitelediği Ali Bey -kentin zenginliğine tamah ederek- Maskat'ı 1581 yılında yağmaladı. Hadrami kroniği *Tarih-i Şihri*'de anlatıldığı üzere Osmanlı beyi şehri yağmalattı, altı gün kontrolü altında tuttu, Portekizlilere ait kiliseyi yaktırdı, evleri yağmaladı ve talan edilenleri gemilerine yükledi³².

Dört yıl sonra aynı bey ve "tehlikeli korsan" iki gemiyle Kızıldeniz'den Afrika sahillerine açıldı ve Mogadişu'ya ulaştı. Arkasında sultanın emriyle gönderilen koca bir donanmanın geldiği ve tüm kıyıların Osmanlı hâkimiyeti altına alınacağı haberini yaydı ve korku yarattı. Bazı gemilere el koydu, Portekizlilerin varlığından hoşnut olmayan yerli halkın da yardımıyla Melindi'yi teslim aldı ve boyun eğmeyenleri yıkımla tehdit etti. O bölgelerde "Rûm" olarak ün salan Osmanlılara kıyıdaki başka liman ve iskelelerde bulunanlar da itaat etti; Mombasa hâkimi de Ali Bey'i sıcak karşıladı ve Osmanlı sultanına gönderdiği bir elçi ile kendilerine adada sürekli bir garnizon için kale yapmalarına izin verileceğini bildirdi. Ali Bey 150.000 altın sikke (*cruzado*) ve 260 esirle Kızıldeniz'e döndü. Ancak Portekizlilerin duruma yeniden hâkim olmaları ve Osmanlılara yardım edenlerin cezalandırılmaları gecikmedi³³.

³² Serjeant, *The Portuguese*, s. 111; Couto, *Da Ásia, Década X, Livro I, Capitulo XI-XII*.

³³ Diogo do Couto ve João dos Santos'un eserlerinden yararlanıp aktaran bir çalışma için bkz. J. Strandes, *The Portuguese in East Africa*, Nairobi 1968 (yeni basım), s. 128-133.

1588 yılı sonlarına doğru Ali Bey bir kez daha, şüphesiz ganimetin çekiciliği ile ve bu kez beş gemiyle, aynı yöne açıldı. Portekizlileri Savahili kıyılarından kovacağı izlenimini yaratan Osmanlı beyine Mogadişu yine kucak açtı. Mombasa'ya kadar uzanan Osmanlı askerinin harcamalarını yerli halk ödedi. Ancak Portekizliler bu kez uyanık davrandılar, Ali Bey'in kadirgalarına, toplarına el koydular ve bu kez kendisinininkiyle beraber yanındaki diğer gemiler yağmalandı. Osmanlılara yardım eden Savahili halkını cezalandırdılar ve Ali Beyi de Goa'ya götürdüler. Daha sonra Lizbon'a götürülen Osmanlı beyi (korsanı) orada -belki de yeniden!- Hristiyan oldu³⁴.

Hint Okyanusu'na yeni misafir olacak Hollanda ve İngiliz girişimleriyle de Osmanlı görüntüsü değişecek, kendilerini sınırlarda koruyacak, bazı vergi gelirlerinin ve dış ticaretin getirileriyle avunacaktı.

1604 yılında Basra'da 3000 kişiyi bulan Osmanlı birlikleri içinde deniz hareketlerine girişebilecek herhangi bir güçten bahsetmek zordur. Mevcut olan ve zaman zaman inşa edilen gemiler sınırı korumak ve özellikle de isyan eden yerli Araplara karşı nehirde kullanılmak içindi. İlerleyen yıllarla birlikte etkisini daha da kaybedeceklerdi³⁵.

Kızıldeniz, XVI. yüzyılın sonlarında ve XVII. yüzyılın başlarında, özellikle kahve ithalatına dayalı ticaret faaliyetlerinin yapıldığı hareketlere sahne oldu. Kapı kapı dolaşan geleneksel kervan ticaretini aşan ve Okyanus'ta Portekiz etkisini azaltarak onu yapısal bir devrim ile değiştirenler Hollanda ve İngiltere oldu. Söz konusu coğrafya yeni gelen bu kuvvetlerin örgütlenmelerine de sahne olurken açık bir deniz durumuna geldi. Hint Okyanusu artık ne sadece Portekiz donanmasının gücünden ürken ne de Osmanlı kadirgalarının belirsiz çıkışlarından etkilenen bir bölgeydi. Levant yolu, baharat kaynaklarından mahrum kalırken, Yemen kökenli kahve ticaretinin vergi gelirleri yeni sürece tanıklık edecekti; başka bir deyişle, kahve ekim alanlarına yakın olan ve korumalı sayılan Moha limanı Kızıldeniz içlerinden gelen çok sayıdaki tüccarın hedefi olacaktı³⁶. Yüzyılın sonuna ait bir Yemen Eyaleti bütçesinden³⁷ de anlaşılmaktadır ki bu dönemlerde eyalet limanlarına Hint Okyanusu'ndan gelen emtiadan alınan vergiler imparatorluk için hatırı sayılır bir gelir sağlamaktaydı. Başta Moha ve Aden olmak üzere çok sayıdaki iskelede toplanan paranın 118 altın (*sikke-i hasene*) -tüm eyalet gelirinin 400 altın olduğu düşünüldüğünde- ticarî faaliyetlerin devam ettiği ortaya çıkar. Öte yandan Basra beylerbeyliğinin aynı zamana rastgelen bütçesinde gümrük gelirlerine karşın büyük bir açık verildiği unutulmamalıdır³⁸. XVII. yüzyılın ilk çeyreğinin Osmanlı tarihinin bir dönüm noktası olduğu kabul edilmelidir. 1612 yılında Basra'nın otonom bir idareye dönüşmesi ve 1635 yılında da Yemen'in elden çıkması, Osmanlı tarihinin Hint Okyanusu'ndaki dönüşümünün kilometre taşları olarak algılanabilir.

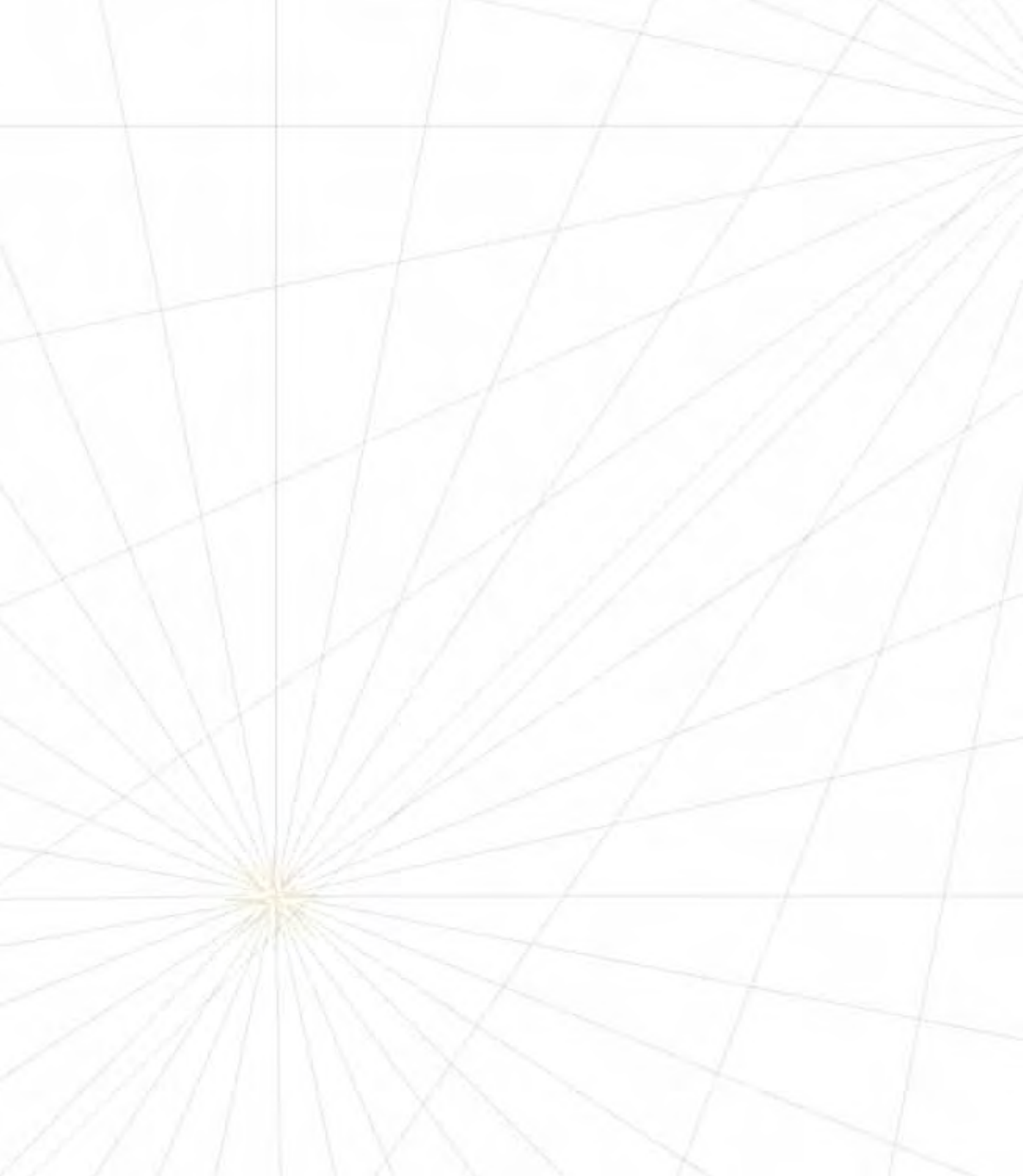
³⁴ Strandes, *The Portuguese in East Africa*, s. 134-139.

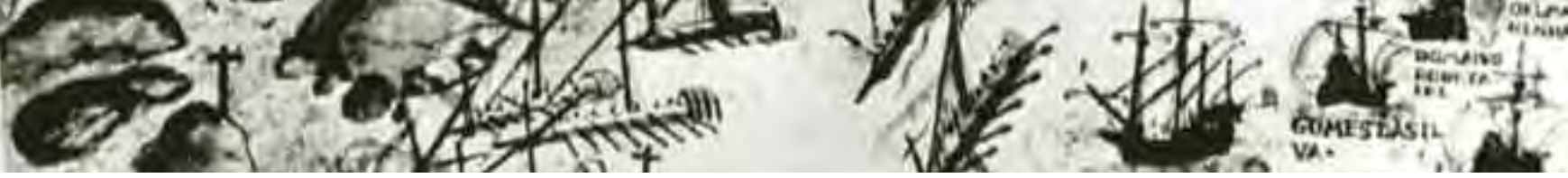
³⁵ W. Floor, *The Persian Gulf: A Political and Economic History of Five Port Cities, 1500-1730*, Washington 2006, s. 546-547.

³⁶ Suraiya Faruqi, "Coffee and Spices: Official Ottoman Reactions to Egyptian Trade in the Later Sixteenth Century", *WZKM*, 76 (1986), s. 87-93; C. G. Brouwer, "A Stockless anchor and an unsaddled horse: Ottoman letters addressed to the Dutch in Yemen, first quarter of the 17th century", *Turcica: Revue d'Etudes Turques*, XX (1988), 173-242.

³⁷ H. Sahillioglu, "Yemen'in 1599-1600 Yılı Bütçesi", *Yusuf Hikmet Bayur'a Armağan*, Ankara 1985, s. 302-303.

³⁸ Başbakanlık Osmanlı Arşivi, *Maliyeden Müdevver Defterler*, nr. 7531.





XVI. Yüzyıl Sonlarından XVIII. Yüzyıl Sonlarına Kadar Kızıldeniz’de Osmanlı Donanması

Michel TUCHSCHERER*

Süveyş’teki tersanenin geliştirilmesi, Kızıldeniz’de Akdeniz teknolojisine uygun, çeşitli gemilerden oluşan bir donanma kurulması için Osmanlılar, Anadolu ve İstanbul’dan getirttikleri malzeme ve ustalarla daha 1517’den önce Memlükler’e önemli bir katkı sağladılar. 1517 öncesinde Kızıldeniz’deki bu deniz gücü, Osmanlıların İslam’ın kutsal yerlerdeki varlığını sağlayacak ve hanedanın meşruluğuna da hizmet edecekti. Bu, aynı zamanda çepeçevre Hint Okyanusu kıyılarına yerleşmiş yığınla İslam cemaatlerinin desteğini de alarak Osmanlı’nın buradaki nüfuzunu pekiştirmeye yarayacaktı. Kısacası 1525 tarihli bir rapor, Kızıldeniz kıyılarında Osmanlı hâkimiyetinin yerleşmesi için gereken koşulların oluştuğunu belirtiyordu.

O zamandan beri bu maddi ve aynı zamanda ideolojik sınırları çizen Osmanlılar, Kızıldeniz’de üç yüzyıl sürecek bir politikayı yürüttü. Akdeniz’de bir donanma vardı ve bu donanma çok farklı bir çevrede harekâta çağrılabilirdi. Oysa Kızıldeniz donanması, Osmanlı’nın kutsal yerlerde güttüğü politikasının ve Hint Okyanusu’ndaki amaçlarının hizmetinde olacak, İstanbul’la bir bütünlük oluşturacak biçimde bölgesel bir egemenliği güvence altına alacaktı.

Gerçek anlamda bir kopuşa işaret eden 1635’te Yemen’den çekilme, Kızıldeniz’in kuzey yarısında toplanan çöküş halindeki donanmanın gerçek görevinin sorgulanmasının tersine, 1560’ın son yıllarındaki Yemen isyanı ve bunun yanında Afrika kıyısındaki karışıklıklar bu temelleri pek sarsmadı.

Kızıldeniz’deki Egemenlikte Direnmek ve Hint Okyanusu’nda Bütün Nüfuzdan Vazgeçmek Arasında

1569 ve 1589 yılları arasında Osmanlılar, Hint Okyanusu’nda etkin bir politika izleyerek Kızıldeniz’de ve Aden Körfezi’nde kurdukları gücü pekiştirdiler. Sinan Paşa, Ocak 1569’dan Şubat 1571’e kadar yürüttüğü zorlu bir askeri harekâtla bütün Yemen’i ele geçirdi. İmam Zeydi’nin başını çektiği bir ayaklanma sonucunda Osmanlılar burada neredeyse tamamen çekildiler. Habeş melikin ve Sudan Func sultanlığının desteği ile yerel aşiretlerin kuşattığı Sevvakin liman kentinden kuşatmayı 1573’te kaldırdılar¹. Bir süre sonra da varlıklarını Habeş eyaleti üzerinde kabul ettirmeyi başardılar. Böylece, 1580’de Necasi aşiretlerini korkutarak Habeşistan’ın içlerine doğru, dağlık bölgelerine doğru sürdüler. Zaten iki yıl sonra da Beylül limanı üzerinde denetim kurdular. Böylece Habeş melikin denizden savaş levazımını sağlaması zorlaştı². Hint Okyanusu’ndan gelen ticaretten, Moha’nın zararına, büyük pay alan bu limanın üstünlüğüne son verildi³. Aden Körfezi de bu el koyma işinin dışında kalamadı. Hükümdarı 1562’den beri Osmanlı egemenliğini kesin olarak kabul etmiş olmakla birlikte geniş ölçüde etki alanlarının dışında kalmış olan Hadramut üzerinde Osmanlılar nüfuzlarını pekiştirdiler. Osmanlılar böylece 1588’de Hadramut’un ileri bir karakolu konumunda bulunan Yafi⁴ bölgesini yeniden ele geçirdiler. Dahası aynı yılın eylül ayında Hadramut’un denize başlıca çıkış noktası olan Şihr limanı üzerine bir deniz seferi düzenlediler⁵.

* Prof. Dr., Institut de Recherches et d’Études sur le Monde Arabe et Musulman, (IREMAM, Aix-en Provence).

¹ Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Güney Siyaseti, Habeş Eyaleti*, İstanbul 1974, s. 76-77.

² Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 60-64, 78-82.

³ Giancarlo Casale, “The Ottoman Administration of the Spice Trade in the sixteenth-century Red Sea and Persian Gulf” *Journal of the economic and social History of the Orient*, 49/2 (2006), s. 194.

⁴ Frédéric Soudan, *Le Yémen ottoman d’après la chronique d’al-Mawza’i*, Le Caire 1999, s. 96.

⁵ al-Shaykh Sâlim al-Kindi, *Tarikh Hadramut*, s. 224.



sanlarıyla paylaşmak üzere Yemen'e geldi¹⁰. 1586 baharı süresince Portekizlere karşı yeni bir sefer açtı; bu kez Doğu Afrika kıyısı boyunca liman kentlerinin birçok reisiyle iletişim kurmayı başardı. Portekizleri bölgeden uzaklaştırmak ve Osmanlıların Mozambik altın madenlerine el koymasını sağlamak için üç yıl sonra başlattığı yeni bir sefer, Mombasa yakınında Osmanlı filosunun tam bir bozgunuyla sonuçlandı¹¹. Bu yenilgi, Osmanlıların Hint Okyanusundaki büyük isteklerinin sonuna işaret etmektedir.

1590'lı yıllardan itibaren Osmanlı etkisi bütün Hint Okyanusu'nda hızla çöktü. Açık Sultanlığı, uzun iç çatışmalarla batıyordu¹². Hint Okyanusu'nda Osmanlı siyaseti, gücünün gittikçe arttığı kesinleşen ve Osmanlılar yerine Portekizlerle antlaşmayı yeğleyen Moğolların engeliyle karşı karşıya bulunuyordu¹³. Saygınlığı, düzenli olarak Mekke'ye hac gemileri göndermesinde ve gösterişli armağanlar dağıtmasında yatan Sultan Ekber, Osmanlılara gerçek anlamda meydan okuyordu¹⁴. Aynı şekilde, güneyde Hint racalarının Portekizlerle işbirliğine girmesi, Müslüman cemaatların zayıflamasına yol açıyor ve bunların Osmanlılarla bağlarını gevşetiyordu¹⁵. Osmanlıların Akdeniz'i Hint Okyanusu'na bağlayacak bir kanal açma fikrini, 1580 yılı sonlarına doğru tamamen terk etmeleri son derece anlamlıdır¹⁶. Osmanlılar, Süveyş'ten Zeyla'ya kadar uzanan ve buradan Hint Okyanusu'na (*muhit*)¹⁷ açılan Bahr-i Kulzum ya da Bahr-i Süveyş olarak adlandırdıkları, kendi içinde bir bütünlük gösteren alan üzerinde rakipsiz bir egemenlik kuracakları Kızıldeniz'e çekildiler.

Kadırgalar, Limanlar, Sığınaklar ve Kaleler

Osmanlıların Kızıldeniz’de bu egemenlik siyaseti büyük ölçüde donanmalarına bağlı bulunuyordu. 1580’e doğru bu donanma yirmi kadar kadırgadan oluşuyordu. İhtiyaç duyulduğunda özel ya da devlete ait (*mirî*) yelkenlileri de seferber edebiliyorlardı. *Kapudan*’ın yetkisi altında bulunan bu donanma *aslında* Süveyş’te üsleniyordu. Doğrudan doğruya Babîâli tarafından atanıyor, Mısır bütçesinden sabit bir ödenek alıyor ve pek çok yerin iltizamını da tasarruf ediyordu. Bu gelirler, esas olarak donanmanın bakımına ve mürettebatın ödeneklerine tahsis ediliyordu¹⁸. Süveyş *kapudanı* aynı zamanda Kahire Divanı’nın üyesi bulunuyordu¹⁹. İkinci bir *Kapudan* Moha’ya yerleşmişti. Bu görev 1560’lı yıllarda²⁰ ortaya çıkmakla birlikte Moha, Kızıldeniz’de Osmanlıların ikinci bir deniz üssü olarak gerçek anlamda ancak 1570’ten ve sultanın kuvvetlerinin Yemen’i yeniden ele geçirmelerinden sonra gelişti. Süveyş tersanesinden sağlanan, şüphesiz dört ve beşi geçmeyen kadırgayı barındırıyordu²¹. Buradan, 1570 ve 1580 yıllarında Osmanlılar Hint Okyanusu’na çeşitli deniz seferleri düzenlediler. Hollanda kaynaklarına göre, kapudanın buyruğunda aynı zamanda küçük şalupeler bulunuyor, bunlar Hint Okyanusu’ndan Babülmendeb’e gelen tüccar gemilerini yakalayıp gümrük resmi ödemeleri için Moha’da mola vermeye zorlamak için kullanılıyordu²². 1616 ve 1624 yılları arasında bu görevi şüphesiz aslen İspanyol olan fakat Müslümanlığı kabul etmiş bulunan Mimi b. Abd Allah adlı biri yürütüyordu. Limana yanaşan gemileri denetlemenin dışında, bundan böyle artık buraya sık sık gelen İngilizler ve Hollandalıların *tercümanlığını* da üstlenmiş bulunuyordu²³. Habeşistan’ın Afrika kıyısında bir *Kapudan* daha vardı. O da şüphesiz Sevvakin’e yerleşmişti ve buyruğundaki iki üç kadırga da Süveyş tersanesinde yapılmıştı²⁴.

XVI. yüzyılda Akdeniz’de Osmanlı deniz gücünün stratejisi gemilerle bunları tamamlayan kıyılardaki kalelere yerleştirilmiş topçu kuvvetine dayanıyordu²⁵. Çok benzer bir strateji Kızıldeniz’de geliştirilmişti. Bu arada, yabancı bir filonun saldırı tehlikelerinin geniş ölçüde yok olduğu sırada, XVII. yüzyılda bile hâlâ varlığını koruyordu. Kızıldeniz kıyılarında, bir dizi kale yapılmış bulunuyordu. Buralarda pek çok topla donatılmış garnizonlara ağalar komuta ediyordu. Etrafindaki dört kule ile berkitilmiş Süveyş kalesi, gemilerin demir attığı koya hâkim küçük bir tepe üzerinde, şüphesiz Kanuni Sultan Süleyman zamanında inşa edilmişti²⁶. Yüz kişilik bir garnizonu barındırıyordu²⁷. Moha’daki garnizon daha kalabalıktı, 1616’da



Mısır (Kahire) şehri ve Nil nehri (Kitâb-ı Bahriye, Köprülü Ktp, II-171).

¹⁸ Shaw, *Financial and Administrative Organisation*, s. 134.

¹⁹ Shaw, *Financial and Administrative Organisation*, s. 134-137.

²⁰ 1559 yılı sonunda, Seydi Ali Reis’e yardıma gönderilen Sefer Reis, Moha’daki gemileri Mustafa adına birine bıraktı ve kendisi de Süveyş kaptanlığına getirildi. Krş. Özbaran, *The Ottoman Response*, s. 136 not 74. 1564’te bu göreve Ferhad adında biri atanmıştı. Krş. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Mühimme Defterleri* 6, 382: 12 Rebiülahir 972/17 Kasım 1564.

²¹ Brouwer, *Mokha Profile of a Yemeni Seaport*, s. 185-188.

²² Brouwer, *Mokha Profile of a Yemeni Seaport*, s. 187-188.

²³ Brouwer, *Mokha Profile of a Yemeni Seaport*, s. 187.

²⁴ Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 124-128.

²⁵ Bu konuda Guilmartin’in ustaca çözümlemesi, *Gunpowder and Galleys*.

²⁶ Birçok seyyah, özellikle Gonzales (*Voyage de 1665-1666*, I, 372), kalenin özlü bir tasvirini vermektedir.

²⁷ Shaw’a göre, *Financial and Administrative Organisation*, s. 211, burada 1004/1595-96’da yüz nefer bulunuyordu. 1082/1671-72’de bu sayı 55’e düşmüştü.

ki mevcudu 300 nefer olarak hesaplanmaktadır²⁸. Bu sayı üç kaleye dağılmış bulunmaktadır: Kentin önündeki kalelerden birincisi, kuzeyde denize doğru uzanan bir dil üzerindeydi. İkincisi güneyde, kıyıda yaklaşık 200 metre uzakta küçük bir adada bulunuyordu. Sonuncusu kadirgaların demirlediği denize bakan yamacın üzerinde 1611’de kentte inşa edilmişti²⁹. Ayaklanan Zeydiler, Taiz’de denetimi ellerine geçirdikleri ve doğrudan doğruya limanı tehdit ettikleri sırada, kent 1629’da kara tarafından korunmasını sağlayacak surlardan yoksundu³⁰. Buna karşılık Cidde’nin üzerinde Portekiz tehditlerinin ağırlığı hissedildiği sıralarda, kent Memlûk döneminin sonundan beri tabyalarla donatılmıştı. Kentin kuzeyinde, deniz kıyısında kurulmuş bir kale limanı koruyordu. Hicaz’ın Osmanlı emiri burada oturuyordu. Kentin güney ucundaki küçük koyun girişi kadirgalara ayrılmıştı ve burasını topraklarla donanmış bir kule koruyordu³¹. Sina yarımadasındaki Tur, XVII. yüzyılın başlarına kadar, Süveyş’in ticari bir liman olarak üstünlüğünü kabul ettirmeden önce önemli bir limandı. Öyle ki limanın 150 neferin oturduğu bir kalesi vardı³². Akabe Körfezinden Cidde’ye kadar diğer kaleler birbirini izliyordu. Fakat bunların görevi deniz boyunca giden Mısır hac kervanlarının yolunu korumaktan çok denizin güvenliğini sağlamaktı. Burada kuzeyden güneye inen kaleler söz konusudur.

Müveylah, tahkim edilmiş, etrafını çevreleyen surlar üzerinde 8 kule bulunan ve 150 neferi barındıran küçük bir kasabaydı³³; Ezlem kalesine Evliya Çelebi zamanında 20 topla donatılmış 70 müteferrika yerleştirilmişti³⁴; al-Wajh³⁵ ve özellikle Yanbu aynı zamanda Medine’nin limanıydı³⁶. Arabistan sahiline pek az gemi yanaşmasına rağmen Afrika kıyısında birkaç kale vardı ki bunların temel görevi ülkenin iç kesimlerinde kaynaşmakta olan aşiretlere karşı limanların güvenliğini sağlamaktı. Yukarı Mısır’ın limanı Kuseyr kalesi 1571 tarihinde Sinan Paşa tarafından yaptırılmıştı³⁷. Ada kent Sevvakin’in savunması ana karada inşa edilmiş üç kale tarafından yerine getiriliyordu; bunların her biri, limanın ihtiyacını karşılayan su kaynaklarının güvenliğinden sorumlu 60 nefer barındırıyordu³⁸. Arazi yapısı tamamen aynı olan Mas-sava’da ana kara üzerinde bulunan Arkiko kalesi, 200 neferiyle aşiretlere karşı kuyuların güvenliğini sağlıyordu³⁹. Arabistan kıyılarına serpiştirilmiş, kâh gemiler için uygun bir boşaltma noktası, kâh elverişli rüzgâr esinceye kadar sığınak ödevi gören demir atılan barınakları anmadan tablo tamamlanmayacaktır. Hicaz’daki Kundufa, Yemen’den gelenlerin çarçabuk Mekke’ye ulaşmalarına hizmet ediyordu. Salif ve Buk’a’dan⁴⁰ yüksek düzeydeki Osmanlı devlet adamları çarçabuk Zebid, Sanâ ya da Taiz’e ulaşıyorlardı. Şarm (şarm-eş-Şeyh), Sina’nın güney ucunda, karşı yönden esen rüzgarlar için ideal bir sığınma yeri idi. XVI-XVII. yüzyıllarda Kızıldeniz’de 50-100 kadar savaşçının binebileceği ve aşağı yukarı 150 kürekçi tarafından çekilen kadirgalar için elimizde, 1616’da⁴¹ yapılmış, Moha limanını gösteren bir Hollandanda gravürü bulunmaktadır. Malzemesi Doğu Akdeniz’den başlayarak getirilen bütün bu kadirgaların yapıldığı yer Süveyş tersanesiydi. Çeşitli ağaçlardan yontulmuş parçalar, özellikle meşe Anadolu’nun dağlık bölgelerinden, Sinop ve Karadeniz kıyılarından ve Akdeniz’e, İskenderun’a yakın sık ormanlardan kesilip perdahlanıyordu. İskenderiye’ye gelmiş olan bu malzeme burada kayıklara yükleniyor, Nil boyunca Kahire’ye varıyor ve buradan kervanlarla Süveyş’e taşınıyordu. Daha sonra, kadirgalar şüphesiz kumsalda, kentin önünde inşa ediliyor, seyyah Jean Cappin’e inanmak gerekirse, en sonunda “tonozlu bir binada” güven altına alınıyordu⁴². Bu iş için İstanbul’dan ya da Kahire’den usta işçiler toplanmakla birlikte Akdeniz’deki korsan avı sırasında yakalanıp tutsak edilen Hristiyan kölelerden de yararlanılıyordu⁴³. Bunlar, Süveyş’te, “uzun ve geniş ambara benzeyen bir binada” kalıyorlardı⁴⁴. Bu tutsaklar kadirgalarda aynı zamanda kürekçi olarak hizmet ediyorlardı. Elbette bütün gemileri donatacak sayıda değillerdi. Kentlerden, kamu hukuku çerçevesinde toplanan tutsakların⁴⁵ özellikle Yemen’de⁴⁶ olduğu gibi, Osmanlıların isyan etmiş halka karşı yürüttüğü seferlerde ele geçirilip küreğe mahkûm edilenlerin

²⁸ Brouwer, *Mokha Profile of a Yemeni Seaport*, s. 179-181.

²⁹ Hollandalılar, 1616’da Moha’ya yaptıkları ilk ziyaretleri sırasında limanın çok güzel bir tasvirini bıraktılar. Bu, Brouwer’in eserine alınmıştır, *Mokha Profile of a Yemeni Seaport*, s. 2 ve 131. Bu yazar, 1616-1640 tarihlerine ait limanın bir planını yapmıştır. Kadirgalann demir attıkları yerle kalelerin tasviri için, krş. göst. yer, s. 127-131.

³⁰ Brouwer, *Mokha Profile of a Yemeni Seaport*, s. 88.

³¹ Niebuhr, *Voyage*, I, tablo LV, kentin birleştirilmiş bir planını vermektedir.

³² Bu garnizon için krş. Shaw, *Financial and Administrative Organisation*, s. 212. Tur’un 1639 tarihindeki bir tasviri için krş. Coppin, *Relation, Voyages en Egypte*, s. 250-251. Tur’un liman alanındaki bir süreden beri önce bir Japon topluluğu, sonra Kuveyt-Japon işbirliği ile yıllık arkeolojik araştırmalar yapılmaktadır. Özellikle 2002’den beri yayımlanan kazı raporları için bkz. Kawatoko, *Archaeological Survey of the Royal/al-Tur Area on the Sinai, Peninsula*.

³³ 1672’de buranın tasviri için krş. Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi Kitap 9*, s. 417-418.

³⁴ Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi Kitap 9*, s. 416. Kahire ile Mekke arasındaki yarı yol üzerinde önemli bir konak yeri olduğu için görevliler tarafından özel bir ilgiyle korunuyordu.

³⁵ Shaw’a *Financial and Administrative Organisation*, s. 251-253.

³⁶ Limanın tasviri için krş. Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi 9 Kitap*, s. 412-414.

³⁷ Mühimme Dettlerleri, 12, 905, 5 Cemazeyilevel 979/29 Eylül 1571. Garnizon için krş. Shaw, *Financial and Administrative Organisation*, s. 212.

³⁸ Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 10 kitap, s. 483-484.

³⁹ Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 10 kitap, s. 485-486.

⁴⁰ Salif, Kamaran adasına bakar ve Hudeyde’nin kırk kilometre kuzeyinde bulunur. Buk’a, Zebid’den uzak olmayan, aynı kentin güneyinde yer alır.

⁴¹ Brouwer, *Mokha Profile of a Yemeni Seaport*, s. 2. Coppin, *Voyage en Egypte*, s. 253-254.

⁴² Bir seyahatname yazarı olan Heberer von Bretten’in durumu böyleydi. Krş. Von Bretten, *Voyage en Egypte*, 1585-1586, s. 122.

⁴³ Gonzales, *Voyage de 1665-1666*, I, s. 376. XVI. yüzyılın sonu ve XVII. yüzyılın ilk yarısı boyunca Süveyş’teki bu zindanın varlığı konusunda başka bir tanık için krş. Kiechel, *Voyages*, 1587, s. 83.

⁴⁴ Aden Körfezinde konaklamış Portekiz gemilerine karşı Süveyş’ten 1564’te bir sefer hazırlanması bu duruma bir örnektir.

⁴⁵ Aden Osmanlılar tarafından yeniden 1569’da fethedildiği zaman Zeydiyye askerleri bu kentte tutsak alındı; fakat bu koşullarda alışlageldiği üzere bunlar kılıçtan geçirilmedi, fakat kadirgalarda hizmet etmek üzere Moha’ya gönderildi. Krş. Nahravâlî, *al Barq al-Yamânî*, s. 254.



Seydi Ali Reis'in kadirgalarıyla Portekiz gemilerinin savaşı, 1554 (Anonim Port. Mont. Cart).

Süveyş'e gönderilmesinde yetkililer Mısır deltasındaki köylülerin yardımına başvuruyorlardı. 1619'da İmam Zeydi el-Kasım'ın bir adadan (şüphesiz Kamaran Adası) tutsak alınan ve donanma-yı hümayun gemilerinde hizmet eden yüz kadar taraftarı kaptanlarını öldürüp, bordadaki silahları zapt etmiş ve imam-larına katılmayı başarmıştı⁴⁷. Suya daha az batan kadirgalar, Kızıldeniz kıyıları boyunca, yığınla mercan kayalıkları ve kum katmanları arasından kendilerine, pek çok yelkenlinin tersine, kolayca yol açabiliyorlardı. Bu yüzden limanlarda, kadirgaların demir atmaları için kıyıya çok yakın yerler bulunuyor ya da Cidde ve Süveyş'te olduğu gibi korunaklı küçük koylar tahsis ediliyordu⁴⁸.

Osmanlı Donanması ve Yemen'e Müdahale

Rüzgârların rastlantısına bağlı bulunan ve mevsimlere uygun olarak ahenkli bir denizciliğe elverişli yelkenli gemilerin tersine kadirgalar bütün yıl boyunca hızla yer değiştirebiliyorlardı. Süveyş'i Cidde'ye bağlayan yolu kat etmek için on iki günden fazla zaman gerekmiyordu. Moha hatta Aden'e kadar ulaşmak için sadece on beş günlük bir zaman yetiyordu. Denizden o halde kadirgalar üzerinde yolculuk süresi, kara yollarına göre yarı yarıya iniyor, yaz aylarında sıcaklığın dayanılmaz bir hale gelip yer değiştirmeyi engellediği zaman daha elverişli oluyordu. Daha önce görüldüğü gibi Osmanlılar, 1590'dan itibaren Hint Okyanusu'nda her türlü deniz müdahalesinden vazgeçmişlerdi. Denizde ciddi bir tehlike kalmadığına göre, Süveyş donanmasının esas görevi, şimdiden sonra önemli haberlerin (dönemin deyimine göre *umûr-ı mühimme*'nin), Babîâli'nin gönderdiği yüksek görevlilerine aktarmak ve gerektiği zaman askeri birliklerin geçişini çabuklaştırmakla sınırlandırılmış bulunuyordu. Bununla birlikte Hicaz'da toplam 500 neferden oluşan birliklerin nöbet değişimi her yıl hac mevsimi sırasında kara yoluyla yapılıyordu. Askerler böylece kervanlara eşlik ediyor aynı zamanda onların güvenliğini sağlıyordu⁴⁹. Buna karşılık önce

⁴⁷ Yahya b. Al-Husayn, *Ghâyat al- amani*, II, 815.

⁴⁸ Niebuhr'un, 1762'de Cidde'den geçtiği sırada çizdiği plan taslağında, surların içinde kentin güneyinde, küçük bir koy kadirgalara ayrılmış bir liman olarak işaret edilmiştir. *Voyage*, I, 222 tablo LV. Süveyş'te kentin doğusunda, kadirgalar, karanın içine doğru giren küçük bir koyda demir atıyorlardı. Krs. *Description de l'Egypte, Etat moderne*, cilt I, levha 11: Süveyş limanının ve Arap körfezinin derinliğinin planı.

⁴⁹ Samira Fahmi, *Imarat al-hadid fi Misr al-uthmâniyya*, s. 288-290.



Zeydi kabilelerinin bir imamın etrafında toplanması daha sonra diğer aşiretlerin de ona katılımıyla başlayan isyan, 1597'den itibaren, Yemen'de Osmanlı gücünü yeniden tartışmalı hale getirdi. Osmanlıların 1635 yılı sonunda çekilmesine kadar, ayaklanmayı bastırmak için yapılan seferler, kısa ya da uzun vadeli kesintilerle birbirini izledi. Her seferinde Mısır ya da İstanbul'dan takviye kuvveti gönderilmesi gerekiyordu. Bu askeri harekât, geniş ölçüde bütün imparatorluğu sarsan kargaşa ve güçlüklerin hanesine yazılıyordu. O zamandan beri Yemen, imparatorluğun diğer yerlerindeki istenmeyen kişiler için, genellikle dönüşü olmayan bir sürgün yeri haline geldi.

Dönemin kaynakları, Yemen'de yürütülen bu askeri harekâtı ve Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasının rolünü bütün açıklığıyla ortaya koymak için çok yetersizdir. Şimdilik bizce sadece ikinci derece de bazı ayrıntılar bilinmektedir. Mart 1609'da Mısır Valisi 300 veya 400 askerin oluşturduğu bir topluluğu sürmüştü. Bunlar, bir ay önce Mısır'dan yapılan seferleri hırpalayan ayaklanmaya katılmışlardı⁵⁰; hemen Süveyş'ten gemilere bindirildiler ve Yemen'e gönderildiler. 1613 başlarında, Sadrazam Nasuh Paşa, kendi görevi sırasında, İstanbul'da istenmeyen bir yeniçeri topluluğunu Yemen'in uzak diyarına sürmek istiyordu⁵¹. Onları Mısır'a gönderdi. Fakat Kahire'deki kaygı verici karışıklıklar üzerinedir ki Mısır valisi bunları Süveyş'e göndermeyi başardı. Haziranda, en sonunda Yemen'e hareket eden gemilere bindirildiler. Sayıların kendisi bile son derece çelişmekte ve kaynaklara göre birkaç yüzden 4000 kişiye kadar çıkmaktadır⁵². Üç yıl sonra, Haziran 1616'da, Yemen ve Habeşistan'a sürülen yeni ortaların gemiye bindirilmesi bu kez kazasız belasız geçti; çünkü vali, hareket etmeden önce yeniçerilerin hak ettikleri ulufelerini ödemek için gereken önlemi aldı⁵³.

1626'da, yedi yıldan fazla süren bir ateşkesten sonra Osmanlılarla Zeydiler arasında düşmanlıklar tekrar başladığı zaman Yemen'e taze kuvvetler gönderilmesi zorunlu oldu. Ekim 1627'de bunların Yemen'e doğru yelken açtığı sırada, şüphesiz bir fırtınanın neden olduğu deniz kazası sonucunda 1500 kişi boğuldu⁵⁴. Bu kazadan sadece 300 kişi kurtuldu. Kaza yerine gönderilen Cidde dalgıçları enkazdan başka bir şey görmediler ve gemide bulunan tayfalarından hiç kimseyi kurtaramadılar⁵⁵. Bütün tayfaların yığınla insana eşlik ettiği göz önüne alınırsa kafilenin şüphesiz sadece kadirgalardan oluşmadığı aynı zamanda kalyonları da kapsadığı anlaşılmaktadır. Bu felaketten sonra, diğer topluluklar Yemen'e deniz yoluyla Süveyş⁵⁶ ya da Sevvakin'den gönderildi⁵⁷. Yemen de durumun bozulması üzerine Babîlî, 1629'da, Kahire'deki bir emirin kölesi olan Kasım Beyi yeni bir sefer açmakla görevlendirdi. O zamandan sonra İstanbul'daki yöneticiler Mısır beylerini dizginleyemez duruma geldiler⁵⁸. Koşullar gereğince Yemen valiliğine atanan Kasım Bey, bazıları İstanbul'dan gönderilmiş diğerleri de ücretli asker olarak bölgelerden derlenmiş 8000 kara askeri topladı⁵⁹. Bunları deniz yoluyla Hicaz'a yolladı. Sayının çokluğu göz önünde bulundurulursa bunların hepsinin kadirgalara bindirilemediği, fakat aynı zamanda onun kalyonlardan da yararlandığı anlaşılmaktadır. Kendisi bin kadar süvari ile birlikte karadan Hicaz'a gitti. 1629 Ağustosunda Mekke'ye ulaştı ve şerifin birçok kabilesinin karıştığı direnmelere müdahale etti. Zaten şüphesiz iyice azalmış olan birlikle, Kasım Bey, en sonunda ertesi yılın başında Hicazdan kara yoluyla mı yoksa denizden mi gittiği anlaşılmamakla birlikte en sonunda Yemen'e ulaştı. Bir süre sonra kendisi Cazan'a vardığı zaman iki kadirga ve iki yelkenliye bindirilmiş bir birlik de arkasından geliyordu⁶⁰. Bu son müdahale tam bir yenilgi ile kapandı. Yemen'in tamamını denetim altına almakta olan imamla yapılan görüşmelerden sonra Kasım Bey, 1635'te, Tihama'nın kuzeyindeki küçük sığınağa, Itwad'a ve belki de denize çekildi⁶¹. Vekili Mustafa Bey, yapabildiği kadar birkaç ay sonra ve birkaç yüz adamıyla Moha'ya çekilerek yakasını kurtarabildi⁶².

⁵⁰ al-Bakri, *Nuzha zahiyya*, 185-185. Bir Alman seyyahına göre bunların sayısı neredeyse 100 dolaylarında idi. Krş. Wild Johann Wild, *Voyages en Egypte 1606-1610*, s. 164.

⁵¹ Ishâqî, *Kitab akhbâr*, s. 167-168.

⁵² al-Bakri, *Nuzha Zahiyya*, s. 191-2, yay Abd al-Râzîq, bu kaynağa göre 1000 nefer; Ishâqî *Kitab akhbâr*, s. 167-8 4000; ya da al-Malawânî, *Tuhfat al-ahbâb*, s. 125-6, sadece 200 olduğunu sanmaktadır.

⁵³ al-Bakri, *Nuzha Zahiyya*, s. 196; al-Malawânî, *Tuhfat al-ahbâb*, s. 126.

⁵⁴ Yahya b. Husayn, *Ghâyat al-amani*, II, 828.

⁵⁵ Tabari, *Itihaf fudalâ al-zaman*, II, 37-38.

⁵⁶ Tabari, *Itihaf fudalâ al-zaman*, II, 42.

⁵⁷ Yahya b. Al Husayn, *Ghâyat al-amani*, II, 828.

⁵⁸ Mısır beyleri için Krş. Hathaway, *The Politics of Households in Ottoman Egypt*, s. 17-51.

⁵⁹ Hathaway, *A Tale of Two Factions*, s. 151.

⁶⁰ Yahya b. al-Husayn, *Ghâyat al-amani*, II, 831-832.

⁶¹ Yahya b. Husayn, *Ghâyat al-amani*, II, 838-839.

⁶² Yahya b. Husayn, *Ghâyat al-amani*, II, 839.

Daralan Bir Alan, Çöken Bir Donanma

Yemen'den çekildikten sonra, Osmanlı askeri varlığı Kızıldeniz'in güney kesiminde tamamen kayboldu. XVII. yüzyılın sonunda, Habeş eyaletinin Cidde sancağına katılmasıyla Osmanlı gücü Yemen'de giderek biçimsel bir hale geliyordu. Askeri ve idari kurumların denetimi bundan böyle çok sıkı biçimde mahalli nüfusa bağlı olarak, ya tamamen yerlilerin ya da Osmanlıların elinde bulunuyordu⁶³. Massava'da *naiblik* görevi, siyah Beca ailesinden olan Balaw'ların tekelinde bulunuyordu⁶⁴.

Aynı şekilde Osmanlı ticaret ağlarında çok büyük bir daralma görüldü. Hint limanlarında bir zamanlar güçlü bir şekilde var olan Osmanlı tüccarları⁶⁵, XVII. yüzyıl içinde, Ermeni tüccarlarının hatırı sayılanları dışında, Hint Okyanusunun ticaret alanlarından tamamen çekildiler. Onu izleyen yüzyılda Yemen limanlarında da geniş ölçüde görünmez oldular. Bunun tersine, Hint ticaret ağları, özellikle Gücerattakiler, parlak bir yayılmaya tanık oldular. Moha'da büyük ambarlar kuran bu tüccarlar Kızıldeniz'in bütün güney kısmındaki ticarete hâkim oldular⁶⁶. Kahire'deki Türk, Magripli ve Mısır tüccarları kuzey kısma çekildiler. Orada oldukça güçlü bir biçimde savundukları bir tekel kurdular. Osmanlı egemenliğinin giriş kapısına dönüşen Cidde'ye Hint Müslümanlarının gelişi hoş görüldü; fakat bu Süveyş'te böyle değildi. Güceratlı bir tüccar bunu 1698'de öğrendi ve mallarını zararına bir Mısır limanına indirdi⁶⁷. Misilleme olarak ertesi yıl Kahire bölgesinin tekeline eline almaya başladı ve kararsız olduğu Cidde'de oldukça yüksek olan gümrük resmini ödemek zorunda kaldı⁶⁸.

Moha'da bulunan Avrupalılar, 1610'dan sonra İngilizler, 1616'dan sonra Hollandalılar gerçekten Hint ticaret ağları üzerinde yarışa girmesini bilmediler⁶⁹. Kimi Avrupalılar, Akdeniz ile Hint Okyanusu arasında daha XVII. yüzyılın sonunda doğrudan doğruya bağlantı kurmakla birlikte, İngilizler ve Fransızlar Kahire yetkilileri ile görüşmeler yapabilmek ve Süveyş kıyısına yanaşmak hakkını elde edebilmek için 1770'li yılları beklemeleri gerekmiştir⁷⁰.

Osmanlının etkisi ya da Osmanlı denetimiyle daralan alan, 1635'ten başlayarak Süveyş donanmasının etkinliklerine yeni sınırlamalar getirdi. Kadırgalar artık askeri amaçlara hizmet etmiyorlardı. Değişik ordu birlikleri Hicaz'daki garnizonlarıyla birleşmek için hac kervanlarıyla birlikte yolculuk etmeleri gerekiyordu. Bu onların, uzun ve yorucu bir yolculuktan sakınmak için, görevlerini hatırlatan buyruklara rağmen, Süveyş'te ticaret gemilerine binmelerine engel olmuyordu. Süveyş kadırgaları korsanlara karşı bundan böyle güvenliği artık sağlayamıyordu. Şöyle ki bunlar XVII. yüzyılın başından beri⁷¹ Babülmendeb çevresinde sayıları epeyce fazla olan korsanlar, bazı istisnalar dışında⁷² Kızıldeniz'in içinde artık korsanlık yapmıyorlardı. Evliya Çelebi, 1672'de *Kapudan*'ın 7 firkatesi⁷³ bulunduğu konusunda güvence veriyorsa da, bu dönemin Avrupalı seyyahlarının tanıklığıyla karşılaştırıldığında zaman, iyimser bir tahmin olarak görünmektedir⁷⁴. Bu kadırgalar geniş ölçüde öz görevlerinden uzaklaşmışlardı ve özellikle ücret karşılığında, Cidde'ye hacıları taşıyorlardı⁷⁵. XVII. yüzyılın sonundan itibaren şüphesiz bunların hiçbirisi kalmamıştı. Kale muhafızlarının 1672'de⁷⁶ her tarafta azaltılması ve topların da yavaş yavaş geri çekilmesi bu çöküşün bir başka işaretidir⁷⁷. Bu yeni bağlamda *kapudan*'ın yeni rolü askeri konularda pek az bir şeye indirgenmişti. Bu görevlinin başlıca işi bundan böyle Hicaz'daki kutsal kentlerin beslenmesine yarayacak Mısır hububatının yerine ulaşmasını sağlamak, devletin aynı olarak aldığı toplanmış vergileri taşıyan gemilerden oluşan bir filo ayakta tutmaktır.

⁶³ Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 129-134.

⁶⁴ Krs. XIX. yüzyılda Massava üzerine yakın zamanda yapılan tez için bkz. Jonathan Miran, *Facing the Land, Facing the Sea*, s. 37-67.

⁶⁵ XVI. yüzyıl sonu ve XVII. yüzyıl başında Kahireli bir tüccarın Hindistan'daki ticareti için Krs. Nelly Hanna, *Making Big Money in 1600*, s. 34-35, 58 ve 77.

⁶⁶ Bu sorun için özellikle bkz. Das Gupta, *Indian Merchants and the Decline of Sur*; Das Gupta, *"Gujarati Merchants and the Red Sea Trade"*, ve Barendse, *The Arabian Seas*, özellikle 2. bölüm.

⁶⁷ BOA, *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, 3364, s. 110, 1100/1698.

⁶⁸ Surat, Molla Abdulfagur adlarındaki ünlü amatörleri ait bir gemi söz konusuydu. Krs. Das Gupta, *Indian Merchants and the Decline of Surat*, s. 70.

⁶⁹ Van Santem, *Trade between Mughal India and the Middle East*, s. 87-95.

⁷⁰ Bu konularda en mükemmel çalışma Charles Roux'un eserleridir. Özellikle *L'Isthme et le Canal de Suez, Historique état actuel*, Paris 1901, II cilt; *Le projet de commerce avec l'Inde par suz sous le règne de Louis XIV*, Paris, 1926; *Autour d'une route. L'Angleterre, l'Isthme de Suez et l'Egypte au XVIII^e siècle*, Paris 1922. Ayrıca bkz. Muhammed Anis, *England and the Suez-Route in the 18th Century*, Cairo, tarih yok, The Renaissance Bookshop.

⁷¹ Bölgedeki korsanlık üzerine özellikle bkz. Bialuschewski, "Das Piratenproblem im 17. und 18. Jahrhundert".

⁷² 1650 sonunda hacıları taşıyan bir gemi, Qunfudha gemisinde bulunan "Frenkler" tarafından saldırıya uğradı. Korsanlar Habeşistan kıyısında Beylül limanını üs olarak kullanıyorlardı. Moha valisinin gönderdiği kayıklar bunları yakaladı ve korsanlar Yemen meydanında idam edildiler. Krs. Serjeant, *The Portuguese, XVII. yüzyıla ait Yemenli Rumuzi'nin eserinden alıntı yapmaktadır*, s. 115-117.

⁷³ Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 9. kitap, s. 42.

⁷⁴ Fermanel, 1631'de Süveyş'te demirlemiş ancak iki kadırga görmüştü, krs. Gilles Fermanel, *Voyages*, s. 110; Gonzales, 1666'da Tur'da sadece bir tane kadırga olduğuna dikkati çekmektedir.

Krs. Gonzales, *Voyage de 1665-1666*, I, 381.

⁷⁵ Gonzales'in anlatımından bu anlam çıkıyor. 1666'da Süveyş'i ziyaret ettiği sırada, kürekçi olarak kullanılan Hristiyan tutsaklarla karşılaştığında bunlar kendisine düzenli olarak hacıları taşıdıklarını söylediler. Krs. Gonzales, *Voyages de 1665-1666*, I, 381.

⁷⁶ Shaw'ın derlediği 1005/1598, sonra 1082/1672 ve 1121/1701 yıllarını kapsayan sayılara bkz. *Financial and Administrative organisation*, s. 212.

⁷⁷ Niebuhr, 1762'de Tur'dan geçtiği zaman kale harabe haline gelmişti. Cidde'de kadırgaların girdiği ümanı koruyan kule terk edilmiş durumdaydı, Niebuhr, *Voyages*, I, 208, 223.

Süveyş Kapudanlığı ve Hicaz'ın Kutsal Kentlerinde Buğday Dağıtımı

Osmanlı iktidarının meşruiyetinin temel kaynaklarından biri, Mısır'ın Osmanlı İmparatorluğu'na katılmasından beri padişahın taşıdığı Hâdimü'l-haremeyn unvanına dayanıyordu. O halde onun Memlûklü seleflerinin politikasını izlemesi, Mısır'dan başlamak üzere Mekke ve Medine'nin iâşesini sağlaması kendisinden bekleniyordu. Daha açıkçası, bu bölgelerde özenle tutulmuş defterlerdeki listelere, anılan kentlerde yerleşmek hakkını elde etmiş kimselere belirli miktarda buğdayın bedava dağıtılmasını sağlamak söz konusuydu⁷⁸. Bu dağıtım iki kurum çerçevesinde yapılıyordu. Bir taraftan, bazıları Memlûk dönemine tarihlenen, diğerleri sultanlarla Osmanlı seçkinleri tarafından dikilen vakıflar⁷⁹ öte yandan *mirî* olarak nitelendirilen Mısır eyaletinin aynı vergileri üzerinden sağlanan tahsisat söz konusuydu.

XVII. yüzyılın ortalarından itibaren, Hicaz'a gönderilen buğday miktarı kuramsal olarak 73.708 *irdeb* olarak görülmektedir ki yaklaşık olarak 10320 tondur⁸⁰; bunun 41.766 *irdebi* miri adına, 31.942 *irdebi* de vakıflar adınadır. Bu miktar sonradan da değişmemiştir ve Mekke ile Medine arasında aşağı yukarı eşit olarak dağıtılmıştır.

Üretim bölgeleri yaklaşık olarak Yukarı Mısır'da Minye ile Circe arasında yer almış bulunmaktadır. Kutsal yerlere karşı yerine getirilmesi gereken aynı vergiler, kayıklarla Nil üzerinden Kahire'ye gönderildiler. Oradan da kervanlarla Suriye'ye sevk edildi. Az miktarda olanlar da düzensiz bir biçimde Ku-seyr'e varıyordu. Ondan sonra, Mısır limanlarında bu buğday gemilere yüklenir sonra da Yenbu limanına kadar taşınırdı. Medine ve Cidde'ye sevk edilen ölçüde Mekke'ye de gönderilirdi. Her vakfın, toplam altı ya da yedi kadar özel gemileri vardı. Çeşitli vakıfların da hepsinin *Darüssaade* ağalarının nezaretinde bulunan mütevellileri vardı⁸¹. Süveyş *Kapudanı* 'na gelince o, on iki gemiden oluşan bir filonun bakımını üstleniyor, *mirî malın*⁸² taşınmasını sağlıyor, *emin-i merâkibü'l mirî* tarafından desteklenen gidiş gelişin düzenli akışını denetliyordu. XVII. yüzyılın ortalarında bu sayı şüphesiz gerçeği yansıtmıyordu; nitekim 1672'de İbrahim Paşa, Köprülü tarafından Mısır eyaletine yeniden çekidüzen vermekle görevlendirildiği zaman bu sayıyı 6'ya indirdi⁸³.

Kadırgalar için Anadolu kıyıları ve İstanbul tersaneleri gerekli malzemeyi sağlıyordu. Bu malzeme daha sonra İskenderiye ve Kahire üzerinden Süveyş'e doğru yola çıkarılıyordu⁸⁴. Daha sonra gemiler şehrin önündeki kıyıda yapılıyordu. Fakat XVIII. yüzyılın başında bu alan kısmen, tüccarların izinsiz olarak inşa ettirdikleri hanlarla dolmuştu. Bu yasadışı yapıların gerektiğinde yıkılması için yerinde soruşturma yapılmasına buyruk verildi⁸⁵. Bu buyruğun sonucunun ne olduğunu bilmiyoruz. Süveyş'te böylece yapılan gemiler *ghaliyûn* [kalyon] tipindendi. Bunların hacimleri değişebiliyordu fakat ortalama 5-6000 *irdeb* arasında tahıl alabiliyordu ki bu da 770'den 925 tona kadardır. Fakat ihtiyaç halinde *mirî* ve vakıf filolarını, Cidde'deki Hint tüccarlarından alınan Hint tipi (*merkeb-i Hintî*) gemilerle tamamlamakta tereddüt edilmiyordu. Hint mallarıyla yüklü olarak Kızıldeniz'e gelen bu gemiler dönüşlerinde çok ucuza kiralanıyordu. Tüccarlar o halde bunları seve seve bırakabiliyordu. Bu gemiler, borda kaplamalarının, Akdeniz tekniğiyle Süveyş tersanesinde çivilerle yapılmış olanlardan hurma lifleriyle yapılmış olmasıyla ayırt edilebiliyordu. Üstelik çivilenmiş (*mismârî*) veya dikilmiş (*Hintî*) olmakla bu gemileri birbirinden fark ediliyordu. Genellikle birincilerin hacimleri çok yüksekti, fakat ömürleri kesinlikle çok kısaydı⁸⁶. İki kutsal kent için öngörülen hububat çok seyrek olarak bütünüyle geliyordu; bu da İstanbul'daki yetkililer katında Mekke ve Medine'nin sorumluları tarafından sürekli yinelenen şikâyetlere yol açıyordu⁸⁷. Bunun nedenleri pek çoktu ve çoğu kez elverişsiz doğa koşullarından ileri geliyordu. Nil'in taşmaları yetersiz ya da tersine çok kuvvetli oluyor ve bu da sonuç olarak az ürün kaldırılmasına

⁷⁸ Bu defterlerin saklananlardan bazıları şimdiki halde Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'nde (TSMA) bulunmaktadır. Özellikle bkz. 996 yılı için *Defter* 3438; 991 yılı için *Defter* 4119 ve 992 yılı için *Defter* 4120. Bildiğimize göre, bu defterler şimdiye kadar herhangi bir araştırma konusu olmadı.

⁷⁹ Söz konusu olan şu vakıflardır: Deşişe Kübrâ 15.100 *irdeb*, Hâsikiyye 3000, Muradiye 2842; Muhammediye 11.000 toplam 31942 *irdeb*, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, *Defter* 1943 ve 3887. Bu konuda krş. Shaw, *Financial and Administrative Organisation*, s. 269-271; Muhammad Ali Bayyûmi, *Mukhassasât al-Haramayn al-Sharifayn*, s. 56-109.

⁸⁰ Girard, "Mémoire Sur l'agriculture, l'industrie et le commerce", *Description de l'Egypte Etat Moderne*, XVII, 1824 basımı, s. 31'de *irdeb*, 141 kg. olarak verilmiştir. Biz de bu değeri dikkate alıyoruz.

⁸¹ XVI. yüzyılın sonuna kadar durum böyleydi. Krş. Shaw, *Financial and Administrative Organisation*, s. 44-45. XVII. ve XVIII. yüzyıllarda bu görevlilerle Mısır beyleri arasındaki ilişkilerin ayrıntılı bir çözümlemesi için, krş. Hathaway, *The Politics of Households*, özellikle, s. 158-160.

⁸² Bu sorun için krş. Tuchscherer, "La flotte impériale de Suez de 1694 à 1719", 47-70; Tuchscherer, "Approvisionnement des villes saintes d'Arabie en blé d'Egypte d'après des documents ottomans des années 1670" s. 79-99.

⁸³ Shaw, *Financial and Administrative Organisation*, s. 261, 263, 290.

⁸⁴ Böyle bir işlem için ayrıntılı bir çözümleme, krş. Tuchscherer "A propos de l'assemblage de trois navires ottomans dans l'arsenal de Suez (1762-1767)", s. 323-334.

⁸⁵ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 3, 24, 13 Evâil-i Şaban 1131/19 Haziran 1719.

⁸⁶ XVIII. yüzyıl başları için yaptığımız araştırmaya göre *mirî* filolarda kullanılan *mismârî* tipi gemilerin ortalama ömürleri beş yıldır, fakat eldeki veriler çok az olmakla birlikte denebilir ki Hint gemilerinki bunun iki katıdır. Krş. Tuchscherer, "La flotte impériale de Suez", s. 59-60.

⁸⁷ XVIII. yüzyıl için Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bulunan başlıca *Mısır Mühimme Defterleri*nde bu şikâyetler görülmektedir.

yol açıyordu. Kızıldeniz'deki denizciliğin özel koşulları bir başka engeldi. Hububat yelkenli gemilerle taşınıyordu, dolayısıyla rüzgârların düzenine bağlıydı. Eğer yolculuk Hicaz kıyılarına yönelik ise, kuzeyden esen hâkim rüzgârlar nedeniyle kolaydı, dönüş oldukça rastlantıya bağlıydı ve rüzgârın kısa dönemlerde güneyden esmeye başladığı ekim ve mayıs aylarında yolculuğa çıkılabildi. Gemilerin Hicaz'dan itibaren Süveyş'e dönmelerine her zaman izin verilmiyordu. Yolda gemiler abluka altına alınıyor, gelecek mevsimin başında dönüş yolculuğunu tamamlamadan önce, demir atabilecekleri yer genellikle Şarm ve Kuseyr'de uygun bir sığınaktı; iskeleye yanaşmak (*tawahi*) zorunda bırakılıyordu. Mesafelerin nisbeten kısa olmasına rağmen, gemilerin bir yıl içinde gidiş ve gelişlerini tamamlamalarına demek ki olanak yoktu. Üstelik ani ve sert fırtınalar kadar mercan kayalıkları ve pek belli olmayan kum katmanları sık sık deniz kazalarına yol açıyordu⁸⁸. Bu sayısız doğal güçlükler, insanlar tarafından yapılan kışkırtmalar da ekleniyordu. Yukarı Mısır'daki üretim alanlarından başlayarak Hicaz'daki dağıtım bölgelerine varıncaya kadar bu uzun güzergâh boyunca, değişik kimseler mal kaçırmaya çalışıyorlardı. Kızıldeniz'de kaptanlar genellikle gemilerine yolcuları, çoğu kez hacıları, sık sık tüccarların mallarını yüklüyorlardı. Aynı zamanda hububatın bir kısmının içine saman, kum ya da toprak kırıştırılabiliyordu. Namuslu olmayan kimi kaptanlar, gemilerini batırıyorlar, böylece geminin bütün yükünü çaldıklarını gizliyor ve kadı'nın huzurunda tanıklar, usulüne uygun biçimde bir deniz kazasıymış gibi tescil ettiriyordu⁸⁹.

Fakat XVIII. yüzyılın başında hububatın kutsal yerlere düzenli olarak iletilmesinde belli başlı engellerden biri de bedevilerin, gemilere giderek sıklaştıran saldırılarıydı. Hicaz'a giden yolda, engin denizde gemiler asla kendilerini tehlikeye atmıyorlardı. Bunun tersine, kum katmanı ya da sığ kayalıklara oturması tehlikesi pahasına gemiler kıyı boyunca ilerliyor ve geceleri duruyorlardı. İşte o zaman bunları kıyı boyunca gözetleyen bedeviler için kolay bir av haline geliyorlardı. 1719 baharında Beni Harb'ler Yenbu yakınındaki bir gemiyi böyle yağma ettiler⁹⁰. Kızıldeniz'deki bu bedevi kaynaşması, Orta Arabistan'ın bedevi dünyasını o zaman etkileyen değişimlere şüphesiz yabancı değildi; yüzyılın ortalarına doğru Vehhabilik hareketi buradan ortaya çıkacaktır⁹¹.

1724'ten başlayarak İstanbul'daki yetkililer birkaç kadirgadan oluşan yeni bir filotilla yapımına karar verdiler. Kimi kez *kalyota* kimi kez *firkate* diye adlandırılan bu gemilerin ilk üçü 1726'dan itibaren işlerlik kazandı, diğer üç tanesi de ertesi yıl Süveyş'te yapıldı. Bunların ilk ana görevi bedevi saldırıları karşısında elbette miri olsun vakıfların olsun hububatını taşıyan fakat aynı zamanda her türlü ticaret eşyasını taşıyan gemilerin güvenliğini sağlamaktı. Bundan böyle hububat yüklü gemiler yazın Süveyş'ten katile halinde ve iki *kalyota*'nın eşliğinde ayrılmak zorundaydı⁹². Kadirgalar aynı zamanda Süveyş'le Cidde arasında oldukça çabuk, belgelere inanmak gerekirse, on iki günde bağlantı kurabiliyordu⁹³. Geçmişte olduğu gibi, biri sürekli olarak Süveyş'te⁹⁴, öteki Cidde'de⁹⁵ üslenen iki kadirga Babiâli ile Mekke arasında, bu nedenle önemli haberlerin hızlı bir biçimde akışını sağlamakla görevlendirilmişti⁹⁶. Bu kadirgaların aynı zamanda yüksek devlet memurlarını ve özel olarak gönderilen görevlileri taşımak için bütün mevsim el altında bulundurulması zorunluydu⁹⁷.

1725 yılında üç *firkate*, diğer üçü de ertesi yıl Süveyş tersanesinde kazağa kondu⁹⁸. Uzunlukları 33 *zira*, yani 22 ve 24 metre arasında⁹⁹ değişiyor, kürekçiler için de 24 *oturak* yerleri bulunuyordu¹⁰⁰. Gerekli malzemeler İstanbul tersanesinden alınıyordu. Eksik malzemeler, kalafat için gereçler, yelken bezleri için *kirpas* Mısır'dan alınıp tamamlanıyordu¹⁰¹. *Firkatelerin* her birinin bundan başka İstanbul Tophane'den sağlanan üç topla donatılması zorunlu idi¹⁰².

Her *firkate* elli kürekçi, o kadar da silahla donatılmış insan taşımak zorundaydı¹⁰³. İlk üç gemideki savaşçıların 10, İstanbul'daki donanma-yı hümayun savaşçıları arasından seçilmişti¹⁰⁴. Bunun diğer üç

- ⁸⁸ Deniz yolculuklarının ayrıntılı bir çözümlemesi için krs. Tuchscherer, "La flotte impériale de Suez de 1694 à 1719", s. 48-53.
- ⁸⁹ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 3, 648, s. 262, Evâil-i Rebiulelvel 1138/9 Eylül 1725.
- ⁹⁰ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 3, 14, s. 10, Evâsıt-ı Receb 1131/3 Haziran 1719.
- ⁹¹ Fattah, *The Politics of Regional Trade*, s. 23-28.
- ⁹² BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 402, s. 239-240, Evâhır-ı Zilhicce 1144/24 Haziran 1732.
- ⁹³ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 3, 689, s. 279, Evâsıt-ı Safer 1139/12 Ekim 1726.
- ⁹⁴ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 3, 470, s. 191, Evâsıt-ı Receb 1137/30 Mart 1725.
- ⁹⁵ BOA, *MAD*, 8945, s. 564, Evâhır-ı Zilhicce 1144/24 Haziran 1732.
- ⁹⁶ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 5, 256, s. 97, Evâil-i Şevval 1148/14 Subat 1736.
- ⁹⁷ Aralık ayında Mısır valisine verilen bir buyruk uyarınca Mekke şerifine görevini yineleyen beratı ve gerekli armağanları teslim etmek üzere Babiâli'nin görevlendirdiği bir kapıcının Süveyş'ten Cidde'ye gönderilmesi emrediliyordu. Krs. BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 81, s. 40, Evâil-i Cemaziyelvel 1140/15 Aralık 1527, aynı şekilde, Nisan 1728'de, Cidde Sancakbeyi Ebubekir'in yeğeni Ahmet'in İstanbul'daki görevi sona erip Hicaz'a doğru yola koyulması için kendisine bir kadirga tahsis edilmesi konusunda Mısır valisine bir arzhal gönderilmişti. Krs. BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 66, s. 33, Evâhır-ı Şaban 1140/11 Nisan 1728.
- ⁹⁸ BOA, *MAD*, 8945, s. 134-135, fakat bir başka belgeye göre, bunların kazağa konulması ancak 1726 ve 1728 tarihleri olmalıdır. Krs. BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 445, s. 212, Evâil-i Receb 1144/Aralık 1731 sonu.
- ⁹⁹ Zira'nın gerçek değeri, kuşkusuz sorunlar doğurmaktadır. Mısır'da *zira-i hendese* için 0,65 m olan değeri esas tutmak gerekir krs. Hinz, *Islamisch Masse und Gewichte*, s. 58, ya da onun İstanbul'da 0,75 m olan değerini göz önünde bulundurmak gerekir. Krs. Inalcık, "Weights and Measures", şurada Halil İnalcık, Donald Quataert, *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*, s. 987.
- ¹⁰⁰ İlk üç *firkate* için gerekli malzemeyle bu malzemenin değeri ile ilgili bilgiler eksik bir masraf defterinde yer almaktadır. BOA, *MAD*, 8945, s. 556, 8 Cemaziyelvel 1137/Ocak 1725 tarihi; aynı belge BOA, İbnülemin-Bahriye 1247, 20 Receb 1137/Nisan 1725. Öteki üç *firkate* için krs. BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 3, 689, s. 279, Evâsıt-ı Safer 1139/12 Ekim 1726.
- ¹⁰¹ Mısır'da yapılan bu alımlar için bkz. BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 3, 482, s. 194, Evâsıt-ı Cemaziyelvel 1137/1 Mart 1725; BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 3, 542, s. 219-20, Evâsıt-ı Rebiyus-sani [ahır] 1138/21 Aralık 1725; BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 3, 689, s. 279, Evâsıt-ı Safer 1139/12 Ekim 1726.
- ¹⁰² BOA, *MAD*, 8945, s. 556, 8 Cemaziyelvel 1137/23 Ocak 1725.
- ¹⁰³ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 27, s. 14-15, Evâsıt-ı Ramazan 1139/5 Mayıs 1727.
- ¹⁰⁴ BOA, *MAD*, 8945, s. 556, 8 Cemaziyelvel 1137/23 Ocak 1725.

gemide de böyle olup olmadığını bilmiyoruz. Tayfa, yerlilerden devşirilen gemiciler (*mallah*) ve *gemici* ya da kürekçilerle tamamlanıyordu¹⁰⁵. Her gemideki kürekçiler, kendisi de Süveyş'te ve Mısır köylerinde denizci toplamakla görevli, bir reis ya da *mugaddamın* yetkisi altında bulunuyordu. Bu kişi aynı zamanda gemicilerin *ulûfe*'lerini dağıtmakla da görevliydi. Bir kürekçinin İstanbul'daki yetkililere gönderdiği şikâyetnameye göre hüküm vermek gerekirse gemide disiplin sertti ama hırsızlık olayları yaygındı. Dayak eksik değildi ve ulufelerin bütünüyle ödenmesi de seyrekti¹⁰⁶.

Bu kadırgalar filosu, atanması doğrudan doğruya Babiâli'nin yetkisinde bulunmaya devam eden, Süveyş *kapudanın* sorumluluğundaydı. 1726'da filotillanın denize indirilmesi sırasında bu görev, Kahire'de oturan biri gibi görünen, Ali al-Mar'aşlı'nın üzerindeydi¹⁰⁷. Adının da işaret ettiği gibi o, Anadolu'dan geliyor, Mısır ile Hicaz arasında kazançlı ticari işleri yürütüyordu¹⁰⁸. Her *firkatenin* başında belgelerde *kapudan* olarak nitelenen bir kaptan bulunuyordu. Bunlardan biri, *başbuğ* unvanıyla ayrıca diğer beşi üzerinde de yetki sahibiydi. 1726'da bu görevi, Boğazlı Mehmed adında, kendisi de diğer kaptanlar gibi doğrudan doğruya İstanbul'dan atanmış, biri üstlenmişti¹⁰⁹. Bu filonun masrafları Mısır gelirleri üzerinden, eyaletin her yıl İstanbul'a göndermesi gereken *irsâliye*den karşılanıyordu. Her gemi için ön görülen 10 *kese-i Rumî* 200,000 akça tutuyordu¹¹⁰. Bu, öteki kaptanlara dağıtmak üzere *Başbuğ*'a teslim ediliyordu. Bu tutarlar, yalnız tayfaların ücretlerini ve geminin iase giderlerini karşılamakla kalmıyor, aynı zamanda, geminin bakımı, özellikle yıllık kalafat giderlerine harcanıyordu¹¹¹.

1748 tarihli geç bir belgeye göre, bu kadırgalar filosu, 1726'da kuruluşunun ilk beş ya da altı yıl içinde tatmin edici bir tarzda işlemiş olmalıdır¹¹². Gerçeğin biraz daha farklı olduğu görülmektedir. Şüphesiz daha 1727'de teknelerden biri battı, sonra diğer üçü, Ebubekir Paşa'nın Mısır valisi bulunduğu dönemde (Safer 1140-Zilka'de 1141/Eylül 1727-Haziran 1729) bilinmeyen nedenlerden ötürü, kullanım dışı kaldı. Asıl sorun, Mısır emirleri ve Süveyş *kapudanları* tarafından, bu kadırgaların asıl amacından saptırılarak kendi amaçları için ya da tüccarların ve yolcuların özel çıkarları doğrultusunda kullanmalarından kaynaklanıyordu¹¹³. Bu olumsuz işleyiş, şüphesiz yerinde incelemekle görevlendirilen Şam valisi Abdullah Paşa ile Suriye hac kervanı emini 1732'de Babiâli'ye bir arıza sundular. Dört *firkate* hâlâ varlığını sürdürüyordu, fakat sadece bir tanesi kullanımda bulunuyordu. Abdullah Paşa'ya göre, biri sürekli olarak Süveyş'te üslenmek, diğerleri bedevilere karşı güvenliği sağlamak üzere beş kadırğa gerekli idi¹¹⁴. Şüphesiz 1733'de var olan dört *firkatenin* yeniden düzene konulmasına ve bir beşincisinin inşasına girildi¹¹⁵. Üstelik Ali al-Maraşlı, işinden uzaklaştırıldı, yerine Mısır beylerinden olan Süleyman adında biri hem *Süveyş kaptanlığı* hem de kadırgalar *başbuğ*'u olarak görevlendirildi¹¹⁶. Hiç kuşku yok ki Babiâli Mısır'da durumu düzeltmedi, çünkü hükümetin elinde Mısır beyleri çevresinde oluşan aşiretleri birbirine karşı kullanmaktan başka gücü yoktu. Bu koşullar altında Ali al-Maraşlı'nın bu koşullar altında, işinden atılmadan önce "epey zamandan beri işlediği kınanacak davranışları" dile getiriliyor, "bundan böyle hiçbir" *miri firkateye* binmemek" kaydıyla yeni baştan çabucak göreve getiriliyordu¹¹⁷. O sırada yerine, kendisinden *firkate*ler için yeni kaptanlar ataması beklenen Cezayirli Mahmut Kapudan adında biri getirildi¹¹⁸. Ali al-Maraşlı, bununla birlikte kendi hesabına şüphesiz *firkate*lere katılmak üzere beş *kanca* inşa ettirerek gönül almasını bildi. Şu halde çabucak *Süveyş kapudanlığı* ve kadırgalar filosu reisiğine getirilerek çabucak görevlerine kavuştu¹¹⁹. Ali al-Maraşlı'nın ayağını kaydırmak için Kahire Mütferrikalar serdari İbrahim adında biri 1740'da yeni bir girişimde bulundu¹²⁰. Fakat bu girişim daha öncekiler gibi sonuçlanmadı.

Bu arada kadırgalar filosunun sayısı çok azalmıştı. 1735 yılına tarihlenen bir rapora göre beş gemi yüzüstü bırakılmıştı; iki gemi Kuseyr, diğer ikisi Tur ve sonuncusu da Süveyş limanlarında bulunuyordu.

¹⁰⁵ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 3, 689, s. 279, Evâsıt-ı Safer 1139/12 Ekim 1726; BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 27, s. 14-15 Evâsıt-ı Ramazan 1139/6 Mayıs 1727.

¹⁰⁶ Bir tayfanın, doğrudan doğruya Babiâli'ye yaptığı şikâyet üzerine İstanbul'daki yetkililer Kahire paşasına yerinde bir soruşturma yapmasını emrettiler. Eğer suçlamalar doğruysa, söz konusu *mugaddam* değiştirilmeliydi. Krş. BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 5, 204, s. 79, Evâil-i Şevval/ 24 Şubat 1735.

¹⁰⁷ Bu köken şüphesiz rastlantı değildi. 1720 ve 1730 arasında Kahire'deki ocaklar Anadolu'dan gelen insanlarla kuşatılmıştı.

¹⁰⁸ Bu ticari işlemler, Kahire Arşivi'ndeki belgelerden anlaşıldığına göre tekrarlanan bir tarzda görülmektedir. Özellikle Qısma Askeriyya [Askeri Kısım] defterleri.

¹⁰⁹ BOA, *MAD*, 8945, s. 556, 8 Cemaziyellevvel 1137/23 Ocak 1725 tarihli.

¹¹⁰ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 27, s. 14-15 Evâsıt-ı Ramazan 1139/5 Mayıs 1727; BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 445, s. 212, Evâil-i Receb 1144/Aralık 1731 sonu.

¹¹¹ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 5, 256, s. 97, Evâil-i Şevval 1148/14 Şubat 1736.

¹¹² BOA, *MAD*, 8945, s. 134-135.

¹¹³ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 445, s. 212, Evâil-i Receb 1144/1731 Aralık sonu; BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 478, s. 227-228, Evâsıt-ı Ramazan 1144/12 Mart 1732.

¹¹⁴ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 478, s. 227-228, Evâsıt-ı Ramazan 1144/12 Mart 1732; BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 502, s. 239-240, Evâhır-ı Zilhicce 1144/24 Haziran 1732; BOA, *MAD*, 8945, s. 564, Evâhır-ı Zilhicce 1144/24 Haziran 1732.

¹¹⁵ Belgelerin incelenmesinden anlaşıldığına göre bu işler için Mısır vergisi üzerinden bir pay ayrılması öngörülmektedir. Krş. BOA, *MAD*, 8945, s. 364-365, 11 Şaban 1146/ 17 Ocak 1734; BOA, *MAD*, 8945, s. 564, 16 Şaban 1146/22 Ocak 1734.

¹¹⁶ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 4, 604, s. 281, Evâil-i Ramazan 1145/15 Şubat 1733.

¹¹⁷ Adı, *kapudan* unvanıyla görülmektedir. BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 5, 100, s. 39, Evâhır-ı Zilhicce 1146/30 Haziran 1734.

¹¹⁸ BOA, *MAD*, 8945, s. 561, Evâil-i Şevval 1147/24 Şubat 1735.

¹¹⁹ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 5, 256, s. 97, Evâil-i Şevval 1148/14 Şubat 1736.

¹²⁰ BOA, Cevdet Bahriye, 2849.

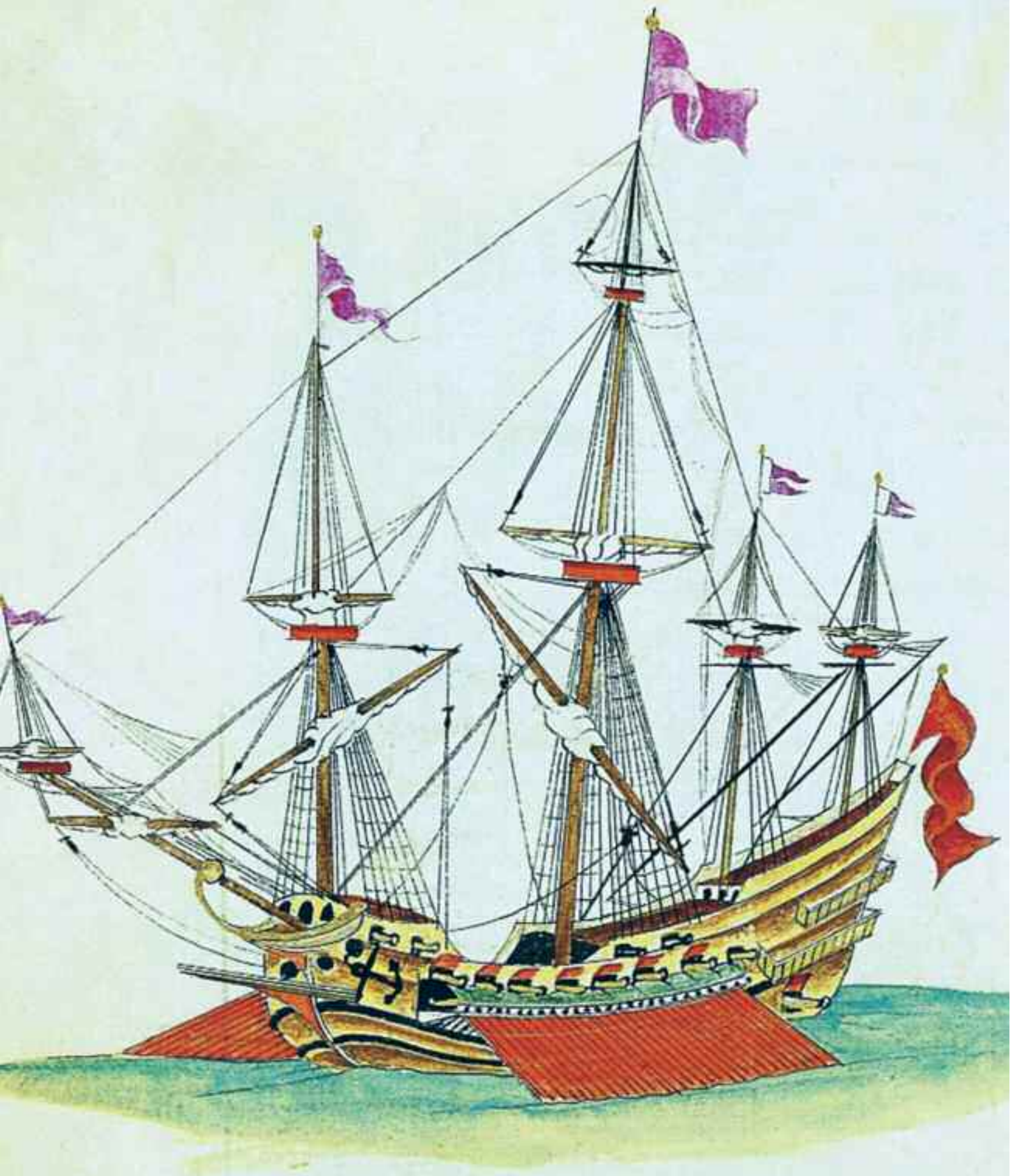
İstanbul'dan verilen emre göre, bunların *teknelerinin* Süveyş'e getirilerek söktürülmesi ve parçalarından ancak yirmi silahlı adam ve kürekçiler için on iki oturak alabilecek ölçüde daha küçük "daha sağlam" iki firkate yaptırılması gerekiyordu¹²¹.

Kadırgaların boyutlarının küçülmesi göz önünde bulundurularak *salyane*'den bunlara tahsis edilen ödenek de gemi başına yılda 8 *kese*'ye indirildi ki bu da 160.000 akça tutuyordu¹²². 1750 yıllarından itibaren arşiv kaynakları *firkateler* hakkında hiçbir iz taşımıyorlar. Şüphesiz varlıkları sona ermiş ve onlarla birlikte Osmanlıların başlıca deniz vasıtaları da yok olmuştu. Eğer Süveyş tersanesinde gemi yapılmaya devam ediliyorsa, bunlar vakıf ve *miri* hizmetlere ayrılmış olmalıdır. Fakat bu gemilerin gittikçe Cidde'de bulunan Hint gemileri örneğinde donatılmaları tercih ediliyordu. 1775 yılının ötesinde ister vakıf olsun ister miri olsun Mısır buğdayı Arabistan'ın kutsal kentlerine git gide daha düzensiz olarak ulaşıyordu. Bu, yalnızca Osmanlıların önüne geçmeye çalıştıkları fakat başaramadıkları Memlûk emirlerinin doymazlığına bağlı değildi; fakat büyük bir yayılma sürecine giren Avrupa tahıl piyasası giderek Yukarı Mısır buğdayının önemli bir bölümünün Süveyş'ten Akdeniz kıyılarına yönelmesinden ileri geliyordu. Bundan dolayı İskenderiye pazarında gerçek değerinden daha düşük olan buğday fiyatı götürü olarak hesaplanıyor, hakkı olanlara, Mekke ve Medine'de nakit olarak ödemekle yetiniliyordu. Kızıldeniz'in özel doğal koşullarına kısmen uyum sağladıktan, XVI. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı varlığını son derece yetersiz araçlarla korumaya katkıda bulunduktan sonra donanma hizmet edemez duruma geldi ve yok oldu.

Çeviri: Zeki Arıkan

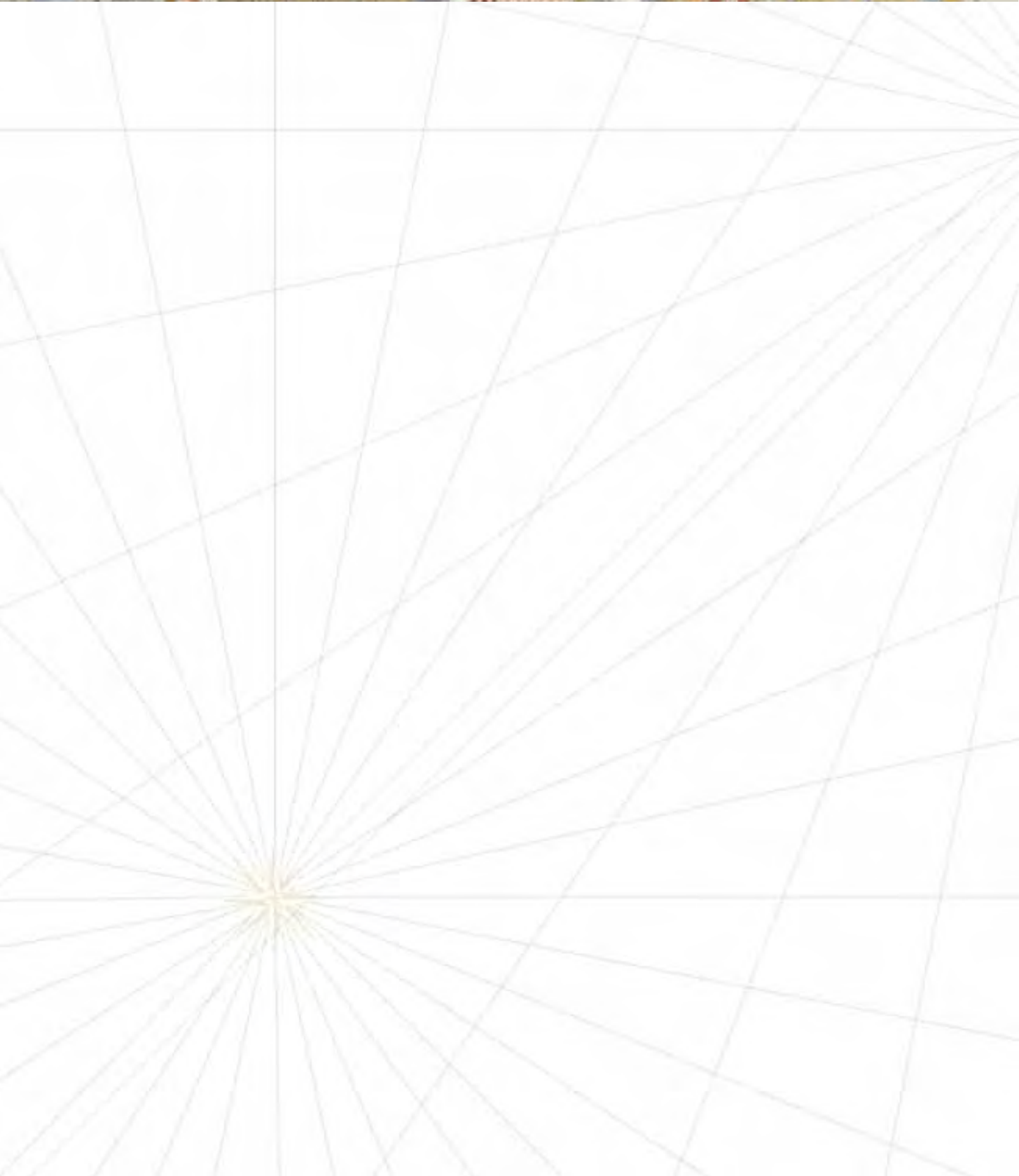
¹²¹ BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 5, 256, s. 97, Evâil-i Şevval 1148/14 Şubat 1736; BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 5, 314, s. 113, Evâhır-ı Şevval 1148/14 Mart 1736.

¹²² BOA, *Mısır Mühimme Defterleri* 5, Evâhır-ı Şevval 1148/14 Mart 1736. Sonradan, iki *firkate* için ödenen 16 *kese*'nin Mısır vergisi üzerinden kesildiği düzenli olarak 1158 yılına kadar görülüyor; bu hiç değilse bizim incelediğimiz belgelere göre böyledir. Krş. BOA, *MAD*. 8945, s. 374, 1151 yılı için; BOA, *MAD*. 8945, s. 380-382, 1152 için; BOA, *MAD*. 8945, s. 383-384, 1154 için; BOA, *MAD*. 8945, s. 394-5, 1155; BOA, *MAD*. 8945, s. 410-12, 1156 için; BOA, *MAD*. 8945, s. 420-422, 1158 için.



ALTINCI BÖLÜM

DENİZCİLİKTE
SESSİZ BEKLEYİŞ VE
KALYON
DÖNEMİNE
GEÇİŞ





Akdeniz’de Korsanlık: Osmanlı Deniz Gücü

İdris BOSTAN*

Korsan Kavramı ve Hukukî Statüsü Hakkında

Öncelikle Arapça korsan kelimesinin İtalyanca *corsaro*’dan geldiğini ve denizlerde düşman gemilerine yapılan saldırıyı ve yine denizlerden gelerek sahillere yapılan akınları ifade ettiğini belirtmek gerekmektedir.

Bu kavram için kullanılan kelimeler arasındaki farka önem verilmemesi korsanlığın ve özellikle Osmanlı korsanlığının bir haydutluk gibi algılanması denizlerde yaşanan olaylara çok az dikkat edildiği sonucunu doğurmaktadır. Özellikle XV. yüzyıl sonlarında ve XVI. yüzyılın başlarında korsan kelimesinin sadece Hristiyanlar için kullanıldığı ve Müslümanlara levent denildiği artık batılı tarihçiler tarafından da fark edilmiş ve bu kavram kargaşasının düzeltilmesi gerektiği anlaşılmıştır¹.

Gerçekten Osmanlı İmparatorluğunda korsanlık yapan denizcilerin arşiv belgelerinde ve dönemin kaynaklarında daha çok *levend reisleri* veya *gönüllü reisler* olarak anılması bu fikri teyit etmektedir. Gönüllü reislerin esas itibarıyla Cezayir’de bulundukları, devlet donanmasının denizlere açıldığı zamanlarda ona katıldıkları, diğer zamanlarda ise üslendikleri yerlerde sahil muhafaza görevi yürüttükleri görülmektedir. Levent reislerinin sadece, Osmanlı İmparatorluğu’nun hâkimiyetindeki yerlere veya adalara saldırıda bulundukları zaman “korsan ve harâmî” kelimeleriyle adlandırıldıkları dikkat çekmektedir.

Korsanların hareket serbestliğine sahip olduklarını düşündüren pek çok örnek olmasına rağmen yine de bağlı bulundukları Osmanlı devletinin hukuk kurallarına göre davranmak mecburiyetinde oldukları anlaşılmaktadır. Müslüman korsanlar, devletten bağımsız olarak hareket ettikleri zaman bile İslâm hukukunun sınırları içinde kalmışlardır. Çünkü İslâm hukukuna göre, “dârü’l-islâm” olan islâm ülkesi ile “dârü’l-harb” olan gayr-ı müslimlerin yaşadığı ülke arasında devamlı savaş hali geçerlidir ve barış yapılmış olsa bile bu durum geçici olduğundan savaş hali her zaman hazır olmayı gerektirmektedir. Bu sebeple Osmanlı Devleti’nin gaza ve cihad için denize açılacak levent reislerine müdahale etmesi beklenemezdi. Bunun tek istisnası dost ve müttefik olarak korunmalarına izin (emân) verilmiş bulunan ve ilişki şartları ahidnâmelerde açıklanmış olan devletlerdi. Osmanlı leventlerinin yani korsanların XVI. yüzyılda Venedik ve Fransa gibi devletler dışında denizde rastlanacak gemilere ve topraklara karşı gazâyâ çıkmaları takdir ediliyordu. Korsan kelimesinin devlet izniyle savaşanlar için kullanılması ve takdir görmesi ise, muhtemelen XVI. yüzyılın sonlarına doğru yerleşmeye başlamıştır. Nitekim tarihçi Mustafa Selânikî, bunların “küffâr-ı hâksâr üstüne gâh u bî-gâh cihâd u gazâda olan benâm korsan ve kurnâz levent tâifesi” olduklarından bahsetmektedir. Bu sebeple Osmanlı korsanlarının birer haydut değil, aslında birer deniz gazisi olduğu ve karadaki akıncılara mukabil var oldukları dikkate alınmalıdır².

Akdeniz’de korsanlığın öncü isimleri arasında Kemal Reis ve yeğeni Pîrî Reis ile etrafındaki deniz gazileri kadar ikinci korsan grubu olan Barbaros Kardeşler ve özellikle Barbaros Hayreddin Paşa, Turgut Paşa, Kılıç Ali Paşa devlet hizmetinden önce denizlerdeki gazalarıyla şöhet bulmuş ünlü denizciler vardı.

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ A. Rieger, *Die Seeaktivitäten der Muslimischen Beutefahrer als Bestandteil der Staatlichen Flotte während der Osmanischen Expansion im Mittelmeer im 15. und 16. Jahrhundert*, Berlin 1994, s. 17-20. Bu kitapla ilgili bir değerlendirme için bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Araştırmaları*, 16 (1996), s. 253-257.

² İdris Bostan, *Adriyatik’te Korsanlık (1575-1620): Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler*, (Basılmamış Profesörlük Takdim Tezi), İstanbul 1998, s. 14-17.

Ünlü Osmanlı Korsan Denizcileri

Kemal Reis

Aslen Gelibolulu olan Kemal Reis³, *Kitâb-ı Bahriye* müellifi ve ünlü denizci Pîrî Reis'in amcasıdır. 1470'de Mahmud Paşa ile birlikte bir azap neferi olarak Eğriboz seferine katılmış, fetihten sonra yerleştiği adada azaplar reisliğine getirilmiş ve nihayet donattığı

bir kalyata ile Venedik gemilerine ve Venedik'e ait kale ve sahillere karşı korsanlığa başlamıştır. 879/1475 tarihli Gelibolu tahrir defterinde yer alan Osmanlı donanma mevcuduna ait bir listede kadirga reisi olarak adı geçen sekiz akçe yevmiyeli Reis Kemal'in ünlü Kemal Reis olması muhtemeldir⁴.

İspanya'da katliama uğrayan Endülüs Müslümanlarının yardım isteklerine karşılık olmak üzere Osmanlı Devleti hizmetine çağrılan Kemal Reis ve beraberindeki denizciler, II. Bayezid'in hazırlattığı filo ve mühimmatla birlikte 1487'de Güneybatı İspanya'yı vurmakla görevlendirildi. Kemal Reis, İspanya kıyılarına düzenlediği akınlar sırasında bir İspanyol donanmasını mağlup ederek Malaka'yı yağmaladı. Kuzey Afrika'daki Cerbe, Bica ve Bone'yı üs edinerek İspanya, Fransa ve İtalya'ya karşı pek çok başarı elde etti. 1492'de Fransa sahilleri ve Balear Adaları'nı vurduktan sonra Malta'ya düzenlediği baskın sonunda aldığı ganimet ve esirlerle



İnebahtı Planı
(TSMK, Resim Galerisi,
17-348).

Gelibolu'ya gelerek hediyelerini kapudan Sinan Bey vasıtasıyla padişaha sundu. Bunun üzerine kendisine ihsanda bulunuldu ve elli akçe yevmiye ile maaşa bağlandı⁵. Kemal Reis'in Hristiyan sahillere ve gemilere saldırısı II. Bayezid'in onu Osmanlı donanmasını büyütmek amacıyla İstanbul'a davet ettiği 1495'e kadar sürdü.

On beş yıl boyunca bütün Akdeniz'de dolaşarak "gazâ vü cihâd" için savaştıktan sonra Cem'in vefatıyla (1495) padişahın Venedik'e karşı deniz işlerine önem vermesi üzerine yeniden devlet hizmetine alınmak maksadıyla pek çok hediyelerle İstanbul'a gelen Kemal Reis, II. Bayezid tarafından kabul edilerek inşa edilen iki gökeden birine reis tayin edildi. 1495'de donanma ile birlikte yeniden denize açıldı ve her tarafa korku saldı⁶. 1498'de Anadolu'daki Haremeyn vakıflarının gelirlerini kara yolu güvenli olmadığı için deniz yoluyla İskenderiye'ye götürdü⁷. Dönüşte Rodos kapudanı ünlü korsan Santurluoğlu ile giriştiği çatışmayı kazandığı gibi bu korsanı, beş gemi ve yüzlerce esirle birlikte İstanbul'a getirip padişaha sunduğu için II. Bayezid tarafından taltif edildi⁸.

İnebahtı kuşatması sırasında (1499) Venedik donanması karşısında zafer kazanılmasında en önemli rolü oynadı. O ve Barak Reis iki büyük gökenin kapudanı idiler. Kemal Reis'in bu kuşatmadaki vazifesi Anavarin'e Venedik'in deniz yolu ile yapacağı yardımı önlemek ve kaleyi karadan kuşatmış olan Rumeli beylerbeyi Mustafa Paşa'ya yardımcı olmaktı. Sapienza (Bradona, sonraları Barak Reis) Adası yakınında meydana gelen savaşta Venedik donanmasının Kemal Reis'in gemisi sanarak Barak Reis'in gökesine saldırımları üzerine yakın arkadaşı Barak Reis kendi hayatını ve gemisini kaybetme uğruna düşman donanmasını ateşe verdi (28 Temmuz 1499). Kemal Reis o çatışmada ve sonraki ay meydana gelen Holomich, Çamlıca ve İnebahtı boğazındaki deniz savaşlarında Venediklilere karşı zafer kazandı. 28 Ağustos

³ İbn-i Kemâl, *Tevârih-i Âl-i Osmân*, VIII. Defter, (haz. A. Uğur), Ankara 1997, s. 145. Âli, Karaburunlu olduğunu yazmaktadır [*Kühû'l-ahbâr*, haz. A. Uğur, Kayseri 1997, s. 855].

⁴ *Gelibolu Tahrir Defteri*, Belediye Kütüphanesi, Muallim Cevdet Yazmaları, nr. 0. 75, s. 47.

⁵ Âli, *Kühû'l-ahbâr*, s. 855, 899.

⁶ İbn-i Kemâl, *Tevârih*, VIII, 146-147.

⁷ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İbnülemin-Maliye, nr. 4.

⁸ İbn-i Kemâl, *Tevârih*, VIII, 169-170; Aşıkpaşazâde, *Târîh*, s. 250-251.

1499'da İnebahtı'nın tesliminden sonra 1500'de Modon, Koron ve Anavarin fethinde de önemli rol oynadı. Ancak Venedik'in Anavarin'i geri alması üzerine yirmi iki gemiden oluşan filosu ile denize açılan Kemal Reis, 1501'de başarılı bir harekât ile Anavarin'in yeniden fethine yardımcı oldu⁹. Ganimet olarak sekiz düşman gemisini ele geçiren¹⁰ Kemal Reis'in önce güz mevsimine kadar burada kalması düşünüldü ise de daha sonra maiyetindeki gemilerle ve düşmandan aldığı kadirgayla birlikte İstanbul'a gelmesi istendi¹¹. Yararlıklarından ötürü II. Bayezid tarafından 3000 akçe ve bir hil'at verilmiş ve maaşına beş akçe ilave yapılmıştı¹².

Kemal Reis, 1502'de Osmanlı-Venedik sulhunun teminindeki rolünden 1510'da ölümüne kadar geçen sürede Ege'deki ticaretin güvenliğini sağlamak ve fevkalâde elçi olarak Memlûk Devleti'ne gitmek gibi görevler üstlendi. 20 Nisan 1504'te (5 Zilkade 909) kendisine in'am olarak beş bin akçe ve bir hil'at verilmışti¹³. Trablusgarb Emiri'nin yardım isteği üzerine 1505'de Akdeniz'e açılan Kemal Reis, ertesi yıl da İspanya'ya karşı Kuzey Afrika'yı ve Endülüs Müslümanlarını korumaya çalıştı ve akınlarını İspanya sahillerine kadar ulaştırdı.

1507 ve 1510'da Kızıldeniz ve Hind Okyanusu'nda bulunan Portekizlilere karşı kullanılmak amacıyla Memlûkler'e askerî yardım götürmek üzere Mısır'a giden insan, mühimmat ve top yüklü donanmaya kumanda etti. 1507'de aynı zamanda elçi olarak Kahire'ye ulaşan Kemal Reis, beraberinde elli top, Süveyş'te donanma inşa edebilecek vasıfta sanatkârlar ve top dökümü için bakır götürmüştü. Kemal Reis, Mısır'da büyük ilgi gördü ve sarayda onuruna verilen toplantıya katıldı. Bu görevini tamamlayıp İstanbul'a döndükten sonra kendisine on bin akçe inamda bulunuldu ve bir hil'at giydirildi (16 Temmuz 1507)¹⁴.

1510'da İstanbul'da bulunan Memlûk elçisine refakat etmek ve aynı zamanda Memlûk Devleti'ne yardım götürmek üzere ikinci büyük filonun da kumandası Kemal Reis'e verildi. İskenderiye'ye doğru yola çıkan yardım filosu sekizi kadirga olmak üzere yirmi beş-otuz beş gemiden ibaretti. Yola çıkmadan önce 21 Eylül 1510'da on bin akçe ve bir hil'at ile taltif edilen¹⁵ Kemal Reis'in yardım filosu Ekim 1510'da bir fırtınaya yakalandı ve diğer bazı gemilerle birlikte kendi gemisi de battı. Ünlü denizci bu olayda hayatını kaybetti¹⁶.

Kılıç Ali Paşa

Giovan Dionigi Galeni adında aslen Kalabriyeli olan Kılıç Ali Paşa, papaz olmak için Napoli'ye giderken 1520'de Cezayirli Ali Ahmed Reis tarafından esir edilmiştir. Tophane'de yaptırdığı camiye ait vakfiyede baba adının Abdülmennan ve Abdullah gibi iki ayrı şekilde yazılmış olması¹⁷, onun mühtedi olduğuna işaret etmektedir. Aslında "uluç" kelimesi, Kuzey Afrika'da arap olmayan kâfir ve dinsiz anlamına gelen "ılc" kelimesinin çoğulu olarak kullanılmakta, arşiv belgelerinde denizciler için "uluç ve müslüman suretinde kâfirler" şeklinde casusluk yapan frenk denizcileri tarif etmektedir¹⁸. Bu sebeple sıfatın bu manaya delâlet etmek üzere verilmiş olması muhtemeldir. Hicrî takvimle doksan yaşlarında vefat ettiğine göre 1500'lü yılların başlarında doğmuş olması muhtemeldir¹⁹.

Uluç Ali'nin, esaretini takiben müslüman olduğu ve denizciler arasına katılarak kısa sürede şöhretini arttırdığı anlaşılmaktadır. 1548'de Turgud Reis'in maiyetine girmiş, Mehdiye savunmasında (1549) ve Cerbe akınlarında (1550) başarılı hizmetleri olmuştur. Turgud Reis'le katıldığı Trablusgarb seferindeki (1551) hizmetinden dolayı Beled-i Unnâb kaidliğine getirilmiştir. Hakkında yapılan bazı şikâyetler sebebiyle Cezayir Beylerbeyi Salih Paşa'nın emriyle teftiş için Cezayir'e götürülürken kaçarak İstanbul'a gitmiş, burada kendisini 40 akçe ulufe ile hassa reisliğe tayin ettirmiştir (1556)²⁰.

⁹ İbn-i Kemâl, *Tevârih*, VIII, 212-214.

¹⁰ Âli, *Künhü'l-ahbâr*, s. 899.

¹¹ İ. Şahin-F. Emecen, *II. Bayezid Dönemine Ait 906/1501 Tarihli Ahkâm Defteri*, İstanbul 1994, h. 137.

¹² Piri Reis, *Kitâb-ı Bahriye*, İstanbul 1988, II, 660; III, 1332, 1346.

¹³ Ö. L. Barkan, "İstanbul Saraylarına Ait Muhasebe Defterleri", *Belgeler*, 13 (1979), s. 367.

¹⁴ *Ruznâme Defteri*, Belediye Kütüphanesi, 0.71, s. 224.

¹⁵ *Ruznâme Defteri*, s. 400.

¹⁶ Akdeniz'deki faaliyetleri hakkında ayrıca bkz. P. Brummet, "Kemal Re'is and Ottoman Gunpowder Diplomacy", *Studies on Ottoman Diplomatic History*, V (1990), s. 1-15.

¹⁷ *Kılıç Ali Paşa Vakfiyesi*, Süleymaniye Kütüphanesi, Kılıç Ali Paşa Bölümü, nr. 1052, vr. 8b, 40a.

¹⁸ Mütercim Âsim, *Kâçmûs Tercemesi*, İstanbul 1325, I, 424. BÖA, *Mühimme Defteri (MD)*, 5, hk. 1502-1503; Kamil Kepeci (KK), nr. 1770, 85b.

¹⁹ Selaniki, *Târih*, I, 86.

²⁰ BÖA, MD, 2, hk. 414, 516.



Kaptanıderya
Moralı İbrahim Paşa'nın mezarı
(Bostan, Osmanlı Gemileri).

Uluç Ali, Mayıs 1557'de Piyale Bey'in emrinde Akdeniz'e açılan Osmanlı donanmasına bir baştarda ile katıldı²¹ ve 1560'da Cerbe seferinde bulundu. Donanma Benefşe'ye geldiğinde Uluç Ali, keşifte bulunmak üzere Çuka adası civarına gönderildiğinde rastladığı bir barçayı esir aldı ve kuşatma sırasında pek çok yararlık gösterdi²². Bu ve benzeri hizmetleri karşılığında Sıgla sancakbeyliğine getirilen Uluç Ali, bu görevde iken derya muhafazasına gönderildi²³. Malta kuşatmasına altı gemilik bir filoyla İskenderiye beyi olarak katılan Uluç Ali²⁴, Turgud Paşa'nın kuşatmada hayatını kaybetmesi üzerine Temmuz 1565'te Trablusgarb beylerbeyi oldu²⁵. 1568'de Cezayir-i Garb beylerbeyiliğine getirildi²⁶. Tunus halkının da davetiyle Mart 1570'te Tunus'u ele geçirdi ve Kaid Ramazan'ı buraya kaimmakam bırakarak Cezayir'e döndü²⁷. Aynı zamanda bölge ahalisinin desteği ile İspanya üzerine giderek Endülüs Müslümanlarına yardım etti ve bazı İspanya şehirlerini yağmaladı²⁸. Kıbrıs kuşatmasına katılmak üzere Akdeniz'e açılan Uluç Ali Paşa, dört Malta kadirgasını esir etti²⁹. İnebahtı öncesinde Dalmaçya kıyılarındaki hareket sırasında Uluç Ali Paşa, maiyetindeki donanma ile Adriyatik'in kuzey kıyılarındaki Zadar'a kadar gitti ve akınlar düzenledi. Donanmanın Kotor limanında kışlaması kararı üzerine o da kendi filosuyla birlikte burada kaldı³⁰. Müttefik donanmasının gelmekte olduğunun anlaşılması üzerine toplanan savaş meclisine katıldı. Uluç Ali Paşa, donanmanın düşmanı körfezde beklemesini teklif ettiyse de kaptanıderya Müezzinzâde Ali Paşa'ya kabul ettiremedi. Nihayet 7 Ekim 1571'de İspanya, Papalık ve Venedik donanmalarından oluşan müttefik donanması ile İnebahtı'da yapılan ve yenilgi ile sonuçlanan savaşta sadece onun otuz gemiden oluşan filosu kurtulabildi. Savaş sonucunu bir mektupla II. Selim'e bildiren Uluç Ali Paşa, gayretlerinden dolayı 28 Ekim 1571'de kaptanpaşalık görevine getirildi ve Uluç lakabı Kılıç'a çevrildi³¹. Bu savaşta donanmasının önemli bir kısmını kaybeden Osmanlı devleti, o kışı Kılıç Ali Paşa'nın nezaretinde bütün tersanelerde gemi inşası ile geçirdi. 13 Haziran 1572'de Kılıç Ali Paşa tersanede toplanan iki yüz elli kadirga ve üç yüz civarında gönüllü reisin çekirtilerinden oluşan yeni donanmayla denize açıldı. Bir güç gösterisi olan bu seferde Osmanlı donanması Koron yakınlarında ve Anavarin limanında düşman ile yaptığı küçük çaplı savaşlarda üstün geldi³².

Bir deniz gazisi/korsanı olarak başladığı denizlerdeki hayatını Koca Kapudan olarak sürdüren Kılıç Ali Paşa, İstanbul tersanesinin genişletilmesinde, donanma gemilerinin daha büyük ve gösterişli yapılmasında rol oynamış, kürek çekmeyi kolaylaştıracak ve hızlandıracak bazı değişiklikler yapmıştır.

Barbaros Kardeşler

Barbaros ailesinde denizlere ilk açılan Oruç, kardeşi İlyas ile birlikte hareket edip, Anadolu, Suriye ve Mısır sahillerinde faaliyet gösterirken Hızır kendisine ait bir gemi ile Ege Denizi ve Selanik sahillerinde gövde göstermiştir.

Oruç Reis, korsan Rodos Şövalyeleri ile giriştiği bir çatışmada esir düşmüş, kardeşi İlyas ise hayatını kaybetmiştir. Hızır Reis'in teşebbüsleriyle bir müddet sonra esaretten kurtulan Oruç Reis, Antalya valisi Şehzade Korkud'un müsaadesiyle donattığı kalyatası ile denizlere açılmış, İtalya sahillerine ve Kuzey Afrika'ya giderek Cerbe Adası'nda üs tutmuştur (1510). Burada Hızır Reis ile birleşmiş ve iki kardeş, Tunus Sultanı'nın izniyle Halkulvâd'e yerleşmiş, 1513'teki ilk deniz seferlerindeki başarıları sebebiyle Akdeniz'de faaliyet gösteren diğer ünlü Türk denizcileri Kurdoğlu Muslihiddin ve Muhyiddin Reisler kendi filoları ile onlara katılmış ve Akdeniz'de yeni bir deniz gücü oluşmaya başlamıştır.

Savunmasız Afrika sahillerini ele geçirmeye kalkışan İspanya'ya karşı bölge halklarının Barbaros kardeşlerden yardım istemeleri üzerine 1516'da Cezayir'e yerleştiler ve burada hükümranlıklarını ilan ettiler. 1518'de İspanyollarla meydana gelen savaşta Oruç Reis'in hayatını kaybetmesi üzerine Hızır

²¹ BOA, D. BŞM. def. 51.

²² Zekeriyazâde, *Ferah Cerbe Savaşı*, (haz. O. Ş. Gökyay), İstanbul 1980, s. 42-43, 74-75; BOA, MD, 4, hk. 1466.

²³ BOA, KK, nr. 219, s. 144.

²⁴ Şerafettin Turan, "Rodos'un Zaptından Malta Muhasarasına", *Kanuni Armağanı*, Ankara 1970, s. 82, 86.

²⁵ BOA, KK, nr. 7501, s. 108, 111.

²⁶ BOA, MD, 7, hk. 1625.

²⁷ Aziz Samih İlter, *Şimalî Afrika'da Türkler*, İstanbul 1936, I, 147.

²⁸ BOA, MD, 9, hk. 204.

²⁹ Bu sırada zedelenen kendi gemilerini tamir ettirmek üzere tekrar Tunus'a döndü (Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 111).

³⁰ BOA, MD, 16, hk. 640.

³¹ BOA, MD, 16, hk. 563, 568; MD, 19, hk. 195; KK, nr. 74, s. 403.

³² BOA, A. NŞT. def. 1069; MD, 19, hk. 195, 316; İ. Bostan, "İnebahtı Deniz Savaşı", *Diyanet İslâm Ansiklopesi*, XXII, 287-288.

Reis, Cezayir Sultanı oldu. Ancak elindeki küçük kuvvetlerle İspanya'ya karşı duramayacağını gören Hayreddin Hızır Reis, Osmanlı padişahı Yavuz Sultan Selim'e müracaat ederek önce iltihak etmek istedi ise de sonradan Cezayir halkının kendilerini İspanyollara karşı korumasını Yavuz'dan talep etmeleri üzerine orada kalarak yardım isteğinde bulundu. Yavuz Sultan Selim, Hayreddin Reis'e emirlik beratı ile birlikte savaş malzemeleri ve birkaç gemi yanında iki-üç bin asker gönderdi ve Anadolu'dan dilediği kadar asker toplamasına izin verdi. Hayreddin Reis ve emrindeki levend reisler de Akdeniz'de İspanyollara karşı kazandıkları savaşlarda elde ettikleri ganimetlerden bir kısmını zaman zaman padişaha yollamayı ihmal etmediler.

Diğer taraftan Akdeniz'in en gözde denizcilerinden Andrea Dorya da İspanya donanmasının komutanı olarak İspanya menfaatlerini korumak üzere Barbaros'un bulunduğu yerlere saldırı düzenliyor, ancak sonuç elde edemiyordu.

Bu arada Barbaros, İspanya Krallığı tarafından 1492'de Beni Ahmer devletinin ortadan kaldırılması üzerine din değiştirmek veya hayatını kaybetmek gibi tehditlerle baskı altında hayatlarını sürdüren Endülüs Müslümanlarına yardım elini uzattı; İspanya donanmasının Mora sahillerinde olmasından yararlanarak on beş gemiden oluşan bir donanmayı İspanya sahillerine gönderdi. Çok zor şartlarla sahillerde toplanan yaklaşık 70.000 civarında Müslümanı gemilere bindirerek Cezayir ve diğer Afrika kıyılarına taşıdılar. Daha sonra yeniden otuz altı gemi hazırlatarak İspanyol zulmü altında inleyen Müslümanların ihtiyar, kadın ve çocuklarını Afrika'ya naklettirdi.

Diğer taraftan ise Andrea Dorya, Mora kıyılarındaki Koron kalesini ele geçirmişti. Böylece Akdeniz'de çok ciddi çatışmaları haber veren bir süreç başlamıştı. Bu sebeple Kanunî Sultan Süleyman Barbaros Hayreddin'i kendisine Deniz Beylerbeyliği görevini vermek üzere İstanbul'a davet etti.

Akdeniz'de Garp Ocakları Korsanlığı (1580-1624)

Preveze deniz savaşı ile Akdeniz'de hâkimiyetini genişleten Osmanlı devleti³³ daha önce Cezayir (1516) ve Tunus'u (1534) sonra da Trablusgarb'ı (1551) fethetmek suretiyle³⁴ Batı Akdeniz bölgesini kontrolü altına almaya çalıştı. Özellikle Cezayir'in Akdeniz'deki Osmanlı menfaatlerine sağladığı avantajlar, merkezden çok uzaklarda bile önemli siyasî sonuçların alınmasına yardımcı oldu. Daha çok Mağrib Eyaletleri ve sonraları da "Garp Ocakları" olarak anılan bu üç eyalet, kendi gemileriyle açıldıkları Akdeniz'de zaman zaman yabancı devletleri güç durumda bıraktı. Büyük ölçüde korsan denizcileri bünyesinde yaşatan bu eyaletler XVI. ve XVII. yüzyıllarda bilhassa İngiltere, Fransa ve Venedik tüccarına zor anlar yaşattı. Fransa ile ilişkilerin dostluk çerçevesinde geliştiği XVI. yüzyılda, gerek Kanunî Sultan Süleyman tarafından verilen imtiyazlar, gerekse Barbaros Hayreddin Paşa'nın oluşturduğu iyi ilişkiler uzun süre devam etti. Ancak İngiltere'nin Akdeniz pazarlarına girmek için çaba gösterdiği ve Fransa'nın iktidar kavgaları içine düştüğü XVI. yüzyıl sonlarında, garp ocaklarının Batı Akdeniz'de hatta Atlas Okyanusu'nda korsanlık hareketlerini artırdığı görüldü.

Kanunî devrinde başlayan Osmanlı-Fransa dostluk ilişkileri aynı dönemde Cezayir beylerbeyi ve Kaptanıderya Barbaros Hayreddin Paşa tarafından geliştirildi. Osmanlı donanması bir Fransız limanı olan Toulon şehrini zaman zaman adeta bir üs gibi kullandı ve İspanya ve Venedik gibi Fransa'nın düşmanı olan devletlere karşı Fransa'ya yardımcı oldu. Fransa 1536 kapitülasyonu ile Osmanlı topraklarında ticaret yapma hakkını elde ettiği gibi 1569 kapitülasyonu ile de Venedik hariç diğer devletlerin kendi bayrağı altında ticarete katılmaları imtiyazını aldı. 1577'de yenilenen ahidnâmede de bu husus değişmedi. Ancak 1580'de İngiltere'nin kendi bayrağı altında ticaret yapma hakkını elde etmesiyle iki ülke arasında

³³ Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, II, (çev. M. A. Kılıçbay), İstanbul 1990, s. 152, 176-177.

³⁴ Cezayir, Tunus ve Trablusgarb'ın fetih tarihleriyle buraların birer Osmanlı eyaleti olarak teşkilatlandırılmaları tarihleri farklıdır. Cezayir 1533'te, Tunus 1573'de ve Trablusgarb ise 1556'da birer Osmanlı eyaleti olmuşlardır (Halil İnalcık, *The Ottoman Empire, The Classical Age 1300-1600*, London 1973, s. 106). Bu üç eyaletin tarihi gelişimi konusunda geniş bilgi için bkz. A. S. İtter, *Şimalî Afrika'da Türkler*, İstanbul 1936.

³⁵ Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münasebetleri I (1580-1838)*, Ankara 1974, s. 38-41.

³⁶ Bu husustan rahatsız olan Fransa Kralı IV. Henri ve elçisi İstanbul'a şikâyetle bulundular ve Divan'dan Garp Ocakları yöneticilerine hitaben ferman gönderilmesini sağladılar [Ahmet Refik, "Türkler ve Kraliçe Elizabeth", *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, VIII/5 (1932), s. 14-15]. Benzer bir olay Ekim 1607'de Tunus'a gelerek bir kalyon donatan İngiliz korsanı Vardo'nun iki Venedik barçasını esir almasıyla meydana geldi (BOA, Düvel-i Enebiye, nr. 13, s. 50/216).

³⁷ I. de Testa, *Recueil des Traités de la Porte Ottomane avec les puissances étrangères*, Paris 1864, I, 94.

³⁸ BOA, Bâb-ı Âsafi, *Divan-ı Hümayûn, Düvel-i Enebiye Defteri* (A. DVN. DVE), nr. 901, s. 2. Venedik ve Fransa elçilerinin İngiliz korsanlarıyla işbirliği yapan Cezayir, Moton ve Koron'daki reislerden şikâyetleri üzerine 5 Temmuz 1605'te Mora ve Mezistre beyleri ile Koron ve Moton kadılarına gönderilen hükümler: BOA, *Düvel-i Enebiye*, nr. 13, s. 23/78-79.

³⁹ Marsilya, Levant ticaretinin önemli bir merkezidi. İspanya, Katolik birliğini destekleyince Osmanlı padişahı Marsilya'ya verdiği ticari imtiyazları geri aldı ve korsanların şehre saldırmasına müsaade etti (İnalçık, *The Ottoman Empire*, s. 137-138).

⁴⁰ BOA, A. DVN. DVE. nr. 901, s. 2.

⁴¹ BOA, A. DVN. DVE. nr. 901, s. 2, 7/1.

⁴² Marsilya zabıtine ve âyanına gönderilen 1 Haziran 1593 tarihli fermanla, krallarına itaat ederlerse Garp Ocakları tarafından esir alınan halklarını ve el konulan mallarını kurtarmaları mümkün olacaktı (BOA, A. DVN. DVE. nr. 901, s. 3/4).

⁴³ Fransa kralının isteği üzerine Cezayir, Tunus ve Trablusgarb beylerbeylerine gönderilen 1 Haziran 1593 tarihli hükümlerde krallarına isyan ettikleri gerekçesiyle gemileri ve malları yağmalanan ve kendileri esir alınan Fransızların serbest bırakılması emrediliyordu (BOA, A. DVN. DVE. nr. 901, s. 2).

⁴⁴ BOA, A. DVN. DVE. nr. 901, s. 7/1.

⁴⁵ BOA, Bâb-ı Âsafi, *Divan-ı Hümayûn*, Mühimme Kalemî (A. DVN. MHM), nr. 934, s. 7/2.

⁴⁶ BOA, A. DVN. MHM. nr. 934, s. 14/2.

⁴⁷ BOA, A. DVN. DVE. nr. 901, s. 3.

⁴⁸ I. de Testa, *Recueil des Traités de la Porte Ottomane*, I, 146; *Kapitülasyonlar: tarihi, menşei, asılları*, [çev. Macar İskender-Ali Reşad], İstanbul 1330, s. 103-104.

rekabet başladı³⁵. İngilizler Akdeniz'deki Fransız ticaretini kısındıklarından onların gemilerine hücum ediyor ve garp ocakları korsanlarıyla anlaşarak Fransız gemilerini mürettebatı ile beraber Afrika limanlarına esir olarak satıyorlardı³⁶. Çünkü Fransa, XVI. yüzyılın sonları ile XVII. yüzyılın başlarında deniz kuvvetleri bakımından oldukça zayıftı ve İngiliz korsanlarının saldırıları karşısında yetersiz kalıyordu.

1569 senesinde Fransa'ya verilen ahidnâmeden anlaşıldığına göre Fransa'nın Cezayir ve Kuzey Afrika limanlarında birer konsolosu bulunuyordu ve bunları değiştirme yetkisi kendilerine aitti³⁷. XVI. yüzyılın sonlarında Tunus ve Trablusgarb'da görevli olan konsolos bu bölgedeki Fransızların problemleriyle bizzat ilgileniyordu³⁸.

Osmanlı devleti XVI. yüzyılın başlarından itibaren müttefiki olan Fransa'nın içişleriyle de yakından alakadardı ve bununla ilgili olarak garp ocakları valilerine fermanlar gönderiliyordu. Nitekim IV. Henri Navara'nın Fransa kralı olunca Protestanlıktan Katolik mezhebine geçmesini hiç hoş karşılamayan Marsilyalılar krala bağlılıklarını bildirmediler. Osmanlı devleti IV. Henri Navara'nın Fransa kralı olmasına karşı çıkan Marsilya yönetimine müdahale etti.³⁹ Hatta Marsilya yöneticilerini ikna etmek ve çeşitli görüşmelerde bulunmak üzere iki temsilcisini Toulon'a gönderdi⁴⁰. Marsilyalılar kendilerine gönderilen iki Osmanlı temsilcisine de Fransa kralının kendi mezheplerinden olmadıkları için itaat etmeyeceklerini açıkladılar⁴¹. Bunun üzerine Osmanlı devleti Marsilya eyaletinde yaşayanların krala itaat etmemeleri halinde Fransa'ya verilen ahidnâmelerden yararlanmalarının mümkün olmadığını bildirdi. Buna ilave olarak da Garp Ocakları mensuplarının bunların mallarını gasp etmelerine mani olunmayacaktı⁴². Nitekim çok geçmeden garp ocaklarına mensup korsanlar Fransa'nın bu karışık durumundan yararlanarak pek çok Fransız gemisini ele geçirmiş ve içindekileri esir almışlardı⁴³. Marsilya halkının Fransa kralına muhalefeti birkaç yıl sürdü ve ihtilaflar İspanya Kralı II. Philip tarafından da desteklendi. 1595'te İstanbul'daki Fransa elçisinin isteği üzerine Osmanlı devleti Cezayir beylerbeyinden Marsilyalılara nasihat ve krala itaat etmelerini sağlamak üzere bir temsilcisini göndermesini istedi; kabul etmedikleri takdirde Fransa kralıyla işbirliği yaparak Marsilya üzerine hücum etmeleri ve diğer isyancılara ibret olacak şekilde onları cezalandırmaları emredildi⁴⁴. Fransa'nın İspanya üzerine sefer düzenleme isteği ve Osmanlı devletinden yardım istemesi üzerine de 1595'te ittifak yapılması kararlaştırıldı. III. Murad devrinde alınan karara göre karadan İspanya üzerine gidecek olan Fransa ordusunu büyük bir Osmanlı donanması denizden destekleyecekti; ancak İstanbul'da saltanat değişikliği olması yüzünden Akdeniz'e yeni bir donanma gönderilemedi. Buna karşılık Cezayir-i Garb Beylerbeyi Hızır Paşa Cezayir ve Tunus gemilerine serdar tayin edilerek Fransa'nın uygun göreceği yerlere emrindeki donanmayla yardıma gitmesi emredildi⁴⁵. Ertesi yıl İngiltere elçisinin verdiği haberlerde ise Fransa ile İspanya arasındaki anlaşmazlığın ortadan kalkmak üzere olduğu ve bunun kendileri aleyhine bir ittifak başlatacağı endişesi dile getiriliyordu. Bunun üzerine İngiltere kraliçesine gönderilen 5 Haziran 1596 tarihli cevabî mektupta merak edilmemesi belirtilerek donanmanın denize açılmak üzere olduğu ve eğer Marsilya'nın İspanya'ya bağlılığı gerçek ise bu duruma müdahale edileceği ve zorla da olsa Fransa'ya bağlatılacağı anlatılıyordu⁴⁶.

Osmanlı devleti, Fransızların Kuzey Afrika sahillerinde balık ve mercan avlamalarına ve depolar kurmalarına da izin vermişti. Bunun karşılığında ise Fransa tüccarı belli bir vergi ödemek zorundaydı. Mesela, 1593'te Tunus'a bağlı Benzert limanında mercan avı yapabilmek için Fransız tüccarı 4000 altın ödemek mecburiyetindeydi ve bu para yeniçeri maaşları için kullanılmaktaydı⁴⁷. Fransa tüccarının Kuzey Afrika sahillerinde mercan avlayabilecekleri hususu 1604 tarihli ahidnâmede de tekrar edildi⁴⁸.

Garp Ocakları'nın Fransa ile ilişkileri daha çok çeşitli korsanlık hareketleri ve Fransa'nın bunlardan şikâyetleriyle devam etti. Özellikle Fransa'da iç karışıklıkların meydana geldiği yıllarda bu tür olaylara

daha çok tesadüf edildi. Nitekim 1594'te Cezayir, 1595'te Tunus korsanları Fransız ticaret gemilerine saldırılarda bulunmuşlardı. Cezayir'de görevli beyler ve korsan reisler, Fransa bayrağı taşıyan gemilere el koymuş, 800.000 altın tutarındaki para ve malı yağmalamış, tüccar ve tayfaları esir almışlardı. İstanbul'dan gönderilen fermanlar üzerine bunların bir kısmı serbest bırakılmışsa da Benzert kapudanı ile birlikte diğer birkaç korsan reisinin gemilerinde 80-100'er Fransız esir bulunduğu anlaşılmıştı⁴⁹. Tunus korsanları da rast geldikleri yerde esir aldıkları Fransızların gemi ve mallarına el koyuyorlardı⁵⁰. Fransa'nın İstanbul'daki elçisi bütün bu saldırıları Divan-ı Hümayun'a bildiriyor ve ilgililere emirler gönderilmesini sağlayarak kendi tüccarının mağdur olmaktan kurtarılmasına çalışıyordu. Ayrıca garp ocakları vilayetlerindeki valilerin korsanlara yardımcı olmaya devam etmeleri halinde bir daha Fransa limanlarından yararlanamayacakları konusunu hatırlatıyordu; çünkü Cezayir gemileri darda kaldıkları her zaman Fransa limanlarına sığınıyor, barut, kurşun ve benzeri harp mühimmatı ile diğer ihtiyaçlarını karşılıyordu. Anlaşıldığına göre Cezayir, Tunus ve Trablusgarb'daki hapisane ve korsan gemilerinde iki binin üzerinde Fransız esir bulunuyordu. Elçi bunların en kısa zamanda serbest bırakılmasını istiyor, aksi halde Venedik gibi Fransa da kendi limanlarına Osmanlı gemilerinin ikmal maksadıyla kabul etmeyeceklerini ileri sürüyordu⁵¹.

Mağrib korsanlarının bu menfi tutumlarına karşılık Fransızların da zaman zaman ahidnâmelere riayet etmedikleri görülmüyordu. Mesela, 1595'te Cezayir'e tabi Bastiyon'da ikamet eden Fransızlar ihraç edilmesi yasak olan malları Cezayir'den gemilerine yükleyerek "kâfir" diyarına taşıyorlardı. Ayrıca, oturdukları Bastiyon'a eskisinden fazla sayıda ilave burç ve kale inşa ediyor ve buralara Darülharb'ten yabancılar getirterek etrafa pek çok zarar veriyorlardı. Tabii ki bu durum karşısında gerekli tedbirlerin alınması Cezayir valisine havale ediliyor ve Fransızların inşa ettirdiği yeni binaların yıktırılması cihetine gidiliyordu⁵². Garp Ocakları ile Fransa arasındaki ilişkiler karşılıklı suçlamalarla sürüyor ve Fransız tâcirler durumdan olumsuz etkileniyordu. Osmanlı devleti ise Fransa'nın yardımına ihtiyacı olduğu zamanlarda Fransız tüccara daha müsamahalı davranıyordu. XVII. yüzyılın başlarında İspanya'nın baskısı altında ya dinlerini değiştirmek veya başka diyarlara göç etmek zorunda kalan İspanyol Müslümanların (müdeccel, *morisco*) Mağrib'e geçmelerine yardımcı olunması isteniyordu. Buna karşılık Fransız bastiyonların iade edilmesi ve Cezayir'den sürülen Fransızların geri dönmesi kabul ediliyor ve Fransız tüccarın gemilerine el koyan Süleyman Paşa'dan bunların geri alınması taahhüt ediliyordu⁵³. Yine Cezayir'deki Beled-i Unnâb yakınlarında yerleşmiş bulunan Fransızların ihtiyaçları kadar hububat almalarına izin veriliyor, ancak hububatın yabancı diyarlara götürülmesi yasaklanıyordu⁵⁴.

XVII. yüzyılda Osmanlı devletinin içine düştüğü iç ve dış buhranlar sebebiyle Akdeniz'de ticaret yapan devletler aynı zamanda özellikle Cezayir ve Tunus ile de antlaşma yapmak zorunda kaldılar. Cezayir ile Fransa arasında ilk antlaşma Osmanlı devletinin izni ve onayıyla 21 Mart 1619'da Marsilya'da imzalandı⁵⁵.

Düşman saydıkları İspanyollara karşı kendilerine yardımcı olabilecek devletin Osmanlı İmparatorluğu olduğunu düşünen İngilizler, ilişkileri geliştirmek amacıyla ilk elçileri Harborne'u, III. Murad devrinde İstanbul'a gönderdiler. Aslında İngilizlerin Kuzey Afrika ile ticarete başlayıp orada bir de konsolosluk açmaları oldukça eskiye dayanıyordu. 1580 tarihli ahidnâme ile Osmanlı devleti Cezayir, Tunus ve Trablusgarb iskelelerinde İngiltere'nin konsolos bulundurmasını kabul ederken korsan gemilerinin İngilizleri esir edip satmaları yasaklanıyordu⁵⁶.

Kuzey Afrika sahillerinde üslenen garp ocakları yüzünden bu sularda ticaret yapmak tehlike barındırdığı halde kârlı olması sebebiyle tercih ediliyordu. İngiliz tüccar Garp Ocakları'na kurşun, barut ve

⁴⁹ Kapudan Paşa'ya gönderilen 16 Haziran 1594 (27 Ramazan 1002) tarihli hükmünde Cezayir korsanlarının ellerinde bulunan Fransız esirlerin serbest bırakılmasını sağlaması isteniyordu (BOA, A. DVN. DVE. nr. 901, s. 6/1).

⁵⁰ BOA, A. DVN. DVE. nr. 901, s. 6/5.

⁵¹ Kaptanıderya vezir Halil Paşa'ya gönderilen 10 Haziran 1596 (13 Şevval 1004) tarihli hükmünde ahidnâmelere aykırı olarak Fransızların esir alndığı doğru ise derhal serbest bırakılmasının sağlanması emrediliyordu. Eğer bu emri yerine getirmezlerse Mağrib'deki beylerbeyi, beyler, reisler ve diğer görevlilerin Divan-ı Hümayun'da yargılanmak üzere İstanbul'a gönderilmeleri isteniyordu (BOA, A. DVN. DVE. nr. 901, s. 9/1).

⁵² BOA, MD. 73, s. 574/1232. Bu konuda ayrıca bkz. İlter, *Şimali Afrika'da Türkler*, I, 182-183.

⁵³ Nisan 1605 (Zilhicce 1013) tarihinde Fransa kralına gönderilen nâme-i hümayun: MD. 77, s. 16-17. Ayrıca bkz. İlter, *Şimali Afrika'da Türkler*, I, 185-186. İspanya'daki Müslümanların maruz kaldıkları muamele ve Osmanlıların bunlara gösterdiği ilgi konusunda bkz. Andrew Hess, *The Forgotten Frontier*, Chicago 1978, s. 127-155.

⁵⁴ BOA, *Mühimme Zeyli*, 7, s. 23/54.

⁵⁵ J. P. von Hammer, *Devlet-i Osmaniye Tarihi*, (çev. Mehmed Atâ), İstanbul 1335, IX, 30, dipnot 2.

⁵⁶ Osmanlı devleti ile İngiltere arasındaki iktisadi ilişkilerin başlaması ve gelişmesi konusunda geniş bilgi için bkz. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri*, s. 22; A. Refik, a.g.m., s. 6, 19-21. İngiltere'nin Akdeniz ticareti ile ilgili olarak ayrıca bkz. Godfrey Fisher, *Barbary Legend; War, Trade and Piracy in North Africa 1415-1830*, Oxford 1957.

baharat satıyor, onlardan limon, portakal, üzüm ve zeytin alıyorlardı⁵⁷. Garp Ocakları korsanlarının İngiliz ticaret gemilerine düzenlediği saldırılarla İngiliz tüccarı büyük zarara uğruyordu. Bu hususta İstanbul'daki İngiliz elçilerinin teşebbüsü ile Trablusgarb, Tunus ve Cezayir beylerbeylerine fermanlar gönderilmesine rağmen korsanlık önlenemiyordu. Nitekim 1585'te ticaret için Cezayir'e giden bir İngiliz gemisi korsanlar tarafından yakalanarak eşyalarına el konmuş ve tayfaları esir alınmıştı. Trablusgarb Beylerbeyi Hasan Paşa, gönderilen emirlerde alınan eşya ve esirlerin geri verilmesi söylendiği halde, bunları teslim etmemişti⁵⁸. Bununla beraber İngilizler de zaman zaman Kuzey Afrika'daki korsanlarla işbirliği yaparak Fransız gemi ve tayfalarını Afrika limanlarında satıyorlardı⁵⁹.

XVII. yüzyılın başlarında sadece Akdeniz'deki İngiliz gemilerine değil, Güney İngiltere'ye kadar uzanan bölgede korsanlık saldırıları giderek artmaya başladı. Güneybatı İngiltere'deki Devon bölgesine giden Cezayir ve Tunuslu korsanlar Plymouth ve Dartmouth'taki İngiliz ticaretine büyük zararlar verdiler⁶⁰. 1609-1611 yıllarında yüz Cezayir gemisi yetmiş kadar İngiliz gemisini teslim almıştı⁶¹. İngiltere'nin İstanbul elçisi Sir Thomas Roe, bu hareketleri engellemek için pek çok teşebbüste bulundu. 1622'de Osmanlı ve İngiliz görevliler İstanbul'dan Tunus ve Cezayir'e gittiler. Bu heyet İngilizlerle garp ocakları arasındaki anlaşmazlığı çözmekle görevliydi ve aynı zamanda korsanlık hareketlerine son verilmesi konusunda ferman götürüyordu. Yapılan görüşmelerde Tunuslular olumlu cevap verdiği halde Cezayirli muhalefet gösterdiler; bununla beraber görüşmelerde bulunmak üzere İstanbul'a bir heyet göndermeyi kabul ettiler. 1623'te imzalanan antlaşmaya göre, İngiltere ile garp ocakları arasında devamlı dostluk olacak ve ticaret geliştirilecekti, ancak İngiliz gemileri Osmanlı devletinin düşmanlarına ait mal ve asker taşımayacaktı. Bu antlaşmaya rağmen korsanlık hareketleri devam ediyor ve İngiltere'nin şikâyetleri bitmiyordu⁶². XVII. yüzyılın ilk yarısında Cezayir, Tunus ve Fas korsanlarının Güney İngiltere'ye yaptıkları saldırılar son derece tehditkârdı. İngiltere 1627'de Cezayir ile bir antlaşma imzaladığı halde korsanlık hareketleri 1630'lardan itibaren eskisinden daha şiddetli olarak devam etti⁶³.

İngiltere kıyılarında korsanlık hareketlerinde bulunan bir diğer önemli üs, Fas'ın Selâ (Sale) şehriydi. 1616-1642 tarihleri arasında Selâ üssünden ve diğer yerlerden gelen korsan gemileri Güneybatı İngiltere'de 350-400 gemi ele geçirmişler, yine bu yıllar arasında 6500-7000 arasında İngiliz esir alınmıştı⁶⁴.

Osmanlı İmparatorluğu topraklarında ticaret yapma hakkı en eskiye uzanan devlet Venedik'ti⁶⁵. Önceleri bütün devletler Venedik bayrağı altında ticaret yapabilme hakkına sahipken XVI. yüzyılda ilk defa Fransa müstakil ticaret yapma izni aldı, onu İngiltere izledi. Diğer devletlere verilen bu imtiyazlardan memnun olmadığı anlaşılan Venedik bilhassa İngilizlerin Osmanlı devleti ile ticari münasebetler kurması karşısında Fransa ile işbirliği yaparak bu faaliyetleri baltalamaya çalıştı.

XVI. yüzyılın sonlarından itibaren Akdeniz'de görülmeye başlayan korsanlık hareketleri arasında Garp Ocakları korsanlarının Venedik ile olan ilişkileri de önemli yer tutmaktadır. 1580-1590 yılları arasında Katolik devletlere ait hiçbir liman ve sahil yoktu ki, garp ocakları korsanları tarafından saldırıya uğramamış olsun. Bu korsanlar Adriyatik, Tuskana ve Sicilya sularındaki kıyıları tehdit ediyorlardı. Venedik ise Babiâli ile anlaşması sayesinde tarafsızlığı sürdüren tek Akdeniz devletiydi. Ancak yüzyıl sonlarında bazı Venedik ticaret gemilerine Berberi korsanlar tarafından el konuldu. Mesela 1580 yılı sonbaharında bir ay içinde yirmi beş Venedik gemisi garp ocakları korsanları tarafından zapt edildi⁶⁶. Ancak 1584'te Trablusgarb valisi Ramazan Paşa'nın hanımını taşıyan bir kadırganın İstanbul'a gelirken Venedik donanması kumandanı Gabriel Emo tarafından zabtı ve gemidekilerin pek çoğunun katli ile kadınlara saldırılması İstanbul'da tepkiyle karşılandı⁶⁷. Bunun üzerine Gabriel Emo Venedik'te idam edildiği gibi yakalanan gemi de İstanbul'a gönderildi ve böylece Osmanlı devletinin infiali önlenmek istendi.

⁵⁷ Kütükoğlu, a.g.e., s. 33.

⁵⁸ Refik, a.g.m., s. 22-23.

⁵⁹ Refik, a. g. m., s. 14-15.

⁶⁰ 1620'de 50 Türk gemisinin korsanlık hareketleri yüzünden kayıpların arttığı anlaşılmaktadır. Todd Gray, "Turkish Piracy and Early Stuart Devon", *Rep. Trans, Devon Ass. Advmt, Sci*, 121 (1989), s. 162.

⁶¹ Gray, *Turkish Piracy*, s. 169, dipnot 26.

⁶² Kütükoğlu, a.g.e., s. 33-36. IV. Murad'ın İngiltere kralına gönderdiği Ocak 1626 tarihli mektup için bkz. Feridun Bey, *Münşeatü's-selâtin*, II, İstanbul 1275, s. 471-473.

⁶³ Gray, *Turkish Piracy*, s. 163.

⁶⁴ Gray, a.g.e., s. 167. Selâ şehri ve Selâ korsanları hakkında geniş bilgi için bkz. Roger Coindreau, *Karâsinatu Selâ (Les Corsaires de Sale)*, (çev. Muhammed Hamud), Rabat 1991.

⁶⁵ Selçuklulardan itibaren başlayan Türk-İtalyan ilişkileri konusunda en geniş ve son araştırma için bkz. Şerafettin Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri (Selçuklulardan Bizans'ın Sona Erişine) I*, İstanbul 1990.

⁶⁶ Alberto Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice 1580-1615*, (çev. Janet Brian Pullan), London 1967, s. 25.

⁶⁷ Tenenti, *Piracy*, s. 26-27. Burada esirler hakkında daha ayrıntılı bilgi verilmektedir.

1604'te Venedik'e verilen ahidnâmede korsanlık faaliyetlerine engel olunması ve korsanların aldığı esirlerin iade edilmesi hususlarına da yer verildi⁶⁸. Bununla beraber korsanlık hareketleri durmadı. Mesela Koronlu Turgut Reis 1609'da Venedik'ten İstanbul'a gelen üç barçayı zapt edip içindekilerle birlikte Trablus'a gitti ve Venedik tüccarına pek çok zarar verdi⁶⁹. 1619'da Venedik'e verilen ahidnâmede ise Mağrib korsan gemilerinin Venedik'e tabi yerlere ve gemilere saldırması ve alınan esirleri iade etmesi konusundaki madde tekrar edildi⁷⁰. Bununla beraber 1624'te meydana gelen bir korsanlık hareketi Osmanlı devleti ile Venedik arasındaki ilişkilerin bozulmaya başlamasında başlangıç teşkil etti. Garp ocakları korsanları on üç parça kalyataları ile Venedik'e tabi yerleri yakıp yıkmışlar, kadın erkek 459 kişiyi esir almışlardı. Babiâli Venedik elçisinin şikâyetleri üzerine esirlerin iadesi için çalıştı ise de fazla başarılı olamadı⁷¹. 1637'de ise Adriya denizine giren Cezayir ve Tunus beylerine ait on altı korsan gemisinin Pulya sahillerine asker çıkarmasıyla durum gerginleşti. Buna karşı yirmi sekiz gemiden oluşan bir Venedik donanması intikam almak için korsan gemilerini Avlonya'da sıkıştırarak on beş Cezayir gemisini batırdı. Bu olay iki ülke arasındaki gerginliği artırdı ise de bir müddet sonra Venedik'in tazminat ödemeyi kabul etmesiyle yatıştırıldı⁷².

Bütün bu örnekler Kuzey Afrika'daki Osmanlı eyaletlerinin özellikle Orta ve Batı Akdeniz'de Osmanlı donanması için her zaman ileri karakol görevi yaptıklarını ve Osmanlı devletinin Avrupa devletleriyle denizlerdeki ilişkilerinde önemli rol oynadıklarını göstermektedir. Bilhassa XVI. yüzyılın sonlarında denizci Avrupa devletlerinde ve garp ocaklarında görülmeye başlayan korsanlık hareketleri daha sonraki yüzyıllarda da devam etmiştir. Bu sebeple Akdeniz ticaret tarihinde korsanlık hareketlerinin nasıl seyrettiği ve bunun devletlerarası ilişkilerdeki yerinin tespiti önemini korumaktadır.

Adriyatik'te Korsanlığın Yükselişi

İnebahtı Savaşı (1571) Akdeniz'de büyük donanmaların karşılaştığı son deniz meydan savaşı görünümündedir ve bu tarihten sonra Müslüman Türk dünyasıyla Hristiyan dünyası arasında resmîyet kazanmamış bir barışa varıldığından korsanlık önemli bir hareketlilik göstermiş ve büyük bir hamle gerçekleştirmiştir⁷³.

Adriyatik, XVI. yüzyılın ikinci yarısında artmaya başlayan ve son çeyreğinde zirvesine ulaşan Akdeniz korsanlığının önemli bir mekânı idi. Yine XVI. yüzyılın sonlarına doğru Akdeniz'de etkin olan Garb Ocakları korsanlığının göz kamaştırıcı yükselişi, şüphesiz Adriyatik'teki gelişmeleri de etkilemişti⁷⁴. Bu dönemde Adriyatik'in doğu sahilleri esas itibarıyla Osmanlı hâkimiyetindeydi ve Venedik'e verilen ahidnâmelerde varılan mutabakat sonucu denizde asayişin sağlanması Venedik'e bırakılmıştı. Bu sebeple, Osmanlılar bu denize *Venedik Körfezi* diyorlardı⁷⁵. Venedik, bu sularda Uskok ve diğer korsanlara karşı güvenliğini sağlamak üzere merkezi Korfu'da bulunan bir sahil koruma filosu oluşturmuştu.

XVI. yüzyılın sonlarında, Adriyatik'te Osmanlı korsanları ile Uskoklar'ın ve kısmen Venedik korsanlarının kendilerine hareket alanı buldukları görülmektedir. Bölgede gelişen bir güç olarak Osmanlı korsanları sahillerde inşa ettikleri kayık, sandal, firkate ve kalyata türündeki gemileriyle Adriyatik'te faal olan İspanya, Venedik ve Uskok korsanlarına ve hedeflerine karşı harekete geçmişlerdi. Hatta XVII. yüzyılın başlarında Osmanlı gemi ve sahillerine zararları had safhaya ulaşan Uskoklar'a karşı Avlonya, Gabele, Nova ve Kirka'da deniz üsleri kurulmuş ve savunma amacıyla buradaki Osmanlı savaş gemileri mücadeleye girişmişlerdi.



⁶⁸ BOA, *Mühimme Zeyli*, 7, s. 2/3;

İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, III/1, Ankara 2003⁶, s. 139-140.

⁶⁹ Ancak Trablusgarb beylerbeyi bunları korsan reisin elinden alarak emanete koymuş ve Divân-ı Hümayun'dan gelecek kararı beklemiştir. 5 Aralık 1607 (15 Şaban 1016) tarihli hüküm: BOA, *Düvel-i Ecrnebiye*, nr. 13, s. 69/328.

⁷⁰ 25 Aralık 1618 (Safer 1028) tarihli ahidnâme: BOA, *Mâliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, nr. 17901, s. 2-4. Bu ahidnâmenin bir sureti için bkz. Feridun Bey, *Münşeâtü's-selâtin*, I, 482-487.

⁷¹ BOA, *MAD*, nr. 6004, s. 109.

⁷² Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, III/1, s. 141-142. Adriya denizindeki korsanlık hareketleri ve Dubrovnik'in bundan etkilenmesi ile ilgili olarak bkz. N. H. Biegan, *The Turco-Ragusan Relationship*, The Hauge 1967, s. 64-67, 81-84.

⁷³ A. Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice 1580-1615*, (çev. J.-B. Pullan), London 1967, s. XVI.

⁷⁴ F. Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, (çev. M. A. Kılıçbay), İstanbul 1990, II, 158-160.

⁷⁵ Piri Reis de Adriyatik'in Dubrovnik'ten yukarı olan kesimini Venedik Körfezi olarak tanımlıyordu (*Kitâb-ı Bahriye*, İstanbul 1989, II, 761-889).

Adriyatik'te Osmanlı Korsan Üsleri

Adriyatik'te Osmanlı korsanlarına üs görevi gören üç ana bölge oluşmuştu. Korsanlıkla ilgili yapılan şikâyetler dikkate alındığında bu üslerin sahillerdeki önemli bazı liman şehirleri ve kaleler olduğu tespit edilmektedir. Mesela Hersek'te Nova, Arnavutluk'ta Avlonya ve Draç, Adriyatik'in güneyinde Ayamavra, Preveze ve İnebahtı, Mora'da Moton ve Koron korsanların toplandığı sahil şehirleri idi ve bunlar XVII. yüzyıldan itibaren önemli korsan üsleri olarak tarihe geçtiler.

Osmanlılar'ın Adriyatik sahillerindeki ilk limanlarından olan Avlonya, sahip olduğu tersanesi ve kapitanlığı ile önemli bir deniz üssü konumundaydı. İspanya'dan getirilen Yahudilerin, buraya yerleştirilmesi ile bir ticaret limanı haline gelmişti. Avlonya tüccarının en çok ticaret yaptıkları yerler Venedik kadar İtalya sahillerindeki Ancona ve Pulya idi. Bu ticarî hareketlilik sebebiyle Avlonya, Adriyatik'teki deniz korsanlarının ilgi odağı oldu. Bu sebeple bazen kuzeydeki Uskoklar'ın, bazen de Venedikliler'in saldırısına uğruyordu. Bu saldırılara karşı koymak ve mukabil baskınlar düzenlemek üzere de Müslüman korsanlar ile Mağripli korsanlar Avlonya'da toplanıyorlardı. Muhtemelen korsanlık olaylarının yaygınlaşmasıyla XVI. yüzyılın sonlarına doğru ticarî önemini kaybetti ve Venedik'e ait Spilit'in 1590'da serbest liman haline gelmesi ile sadece askerî bir üs olarak kaldı⁷⁶.

Adriyatik'te Osmanlı korsanlarının toplandığı önemli bir başka liman şehri olan Draç, Via Egnatia denilen ve Balkanların içlerine uzanan tarihî ticaret yolunun en önemli başlangıç noktasında yer alıyordu⁷⁷. XVI. yüzyılın son çeyreğinde Adriyatik kıyılarında ortaya çıkan korsanlar ile özellikle Kuzey Afrika'dan gelen Mağrib korsanlarının üs edindikleri Draç, aynı zamanda korsanların el koydukları gemilerde bulunan eşyaları getirip sattıkları önemli bir pazar olarak da dikkat çekiyordu. Bu özendirici durum, Draç'taki askerî görevlilerin korsanlık yapmaya başlamasına ve olayların artmasına sebep oldu. Nitekim 5 Mayıs 1594'de Venedik'in Dalmaçya kıyısındaki Rogozniçe limanına gelen bir kadirga, her sene Spilit'te düzenlenen bir panayıra katılan Şibenik Beyi ile oğullarını ve diğer beyleri beklerken üç Müslüman fırkatesinin saldırısına uğramış, olayda sadece Şibenik Beyi ve oğulları sağ kurtulmuştu. Leventler, gemideki çok miktarda paraya el koyarak Draç'a gitmişlerdi⁷⁸.

Bu olay, Osmanlı makamlarını zor durumda bırakmış, gereken tedbirlerin alınması ve izinsiz gemi donatarak denize açılan leventlere engel olunması konusunda bölgedeki idareciler defalarca ikaz edilmişti. Aslında bu tür korsanlık hareketleri tüccarın Draç'a gelişini etkilemiş ve iskele gelirlerinin azalmasına yol açmıştı.

Draç'ta üslenen leventler, Novalı ve Cezayirli korsanlarla işbirliği yaparak Venedik ticaret gemilerine de baskın düzenliyorlardı. Meselâ 1605'te farklı zamanlarda Adriyatik'te seyreden Maçuka, Marciliana Bone ve Marciliana Noris adlı üç Venedik barçası ile iki kalyona el koyarak 400 bin altın değerindeki mal ve eşyayı, esirlerle birlikte Draç'a getirmiş ve orada satmışlardı. Bunu yaparken leventlerin işbirliği yaptığı Osmanlı askerî yöneticilerinin başında Draç ağaları geliyordu⁷⁹.

Osmanlı korsanlarının, Adriyatik kıyısındaki önemli Osmanlı merkezlerini üs edinerek Venedik ticaret gemilerine saldırdıkları bir diğer yer Nova kalesiydi. 1590'da bazı leventler, bir kalyata ile denize açılmış ve Korfu Boğazı'na giderek Venedik tüccarına düzenledikleri baskında mallarını yağmalamışlardı. Yine 1593'de dört levent fırkatesi Kotor Körfezi'nde gelip geçen gemilere zarar vermişlerdi. Adriyatik'in Venedik tarafından en fazla kontrol edilen bir yer olması bakımından Nova civarındaki korsanlıkların çoğu defa önlendiği veya tazmin ettirildiği anlaşılmaktadır.

Bu dönemde Adriyatik'te korsanlık yapan Osmanlı leventleri yanında Garb Ocakları'ndan gelen gönüllü reisler de etkili oluyordu. Bunlardan Cezayir leventlerinden Murad Reis oldukça ünlü idi. Murad Reis, 1591'de bir levent kalyatası ile Adriyatik'e gelip Spilit'deki bir gemiye el koymuş ve 15.000 florilik para ve mal almıştı⁸⁰.

⁷⁶ Avlonya'daki korsanların karıştığı olaylar için bkz. Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık*, s. 26-31.

⁷⁷ *The Via Egnatia Under Ottoman Rule (1380-1699)*, (ed. E. Zachariadou), Rethymnon 1996.

⁷⁸ III. Murad'ın Venedik Doç'u Pasquale Cicogna'ya gönderdiği 30 Haziran-9 Temmuz 1594 [Evâsıt-ı Şevval 1002] tarihli mektupta, İstanbul'daki Venedik baylosu Marco Venier'nin verdiği bilgiler üzerine gerekli tedbirlerin alınacağı, suçluların cezalandırılacağı belirtilmiş, Venediklilerin buna karşılık vermek amacıyla korsanlık hareketlerine girişmemeleri hatırlatılmıştır [Archivio di Stato di Venezia (ASV). Documenti Turchi, busta 9, nr. 1057; ASV. Bailo, Carte Turche, busta, 252/343].

⁷⁹ Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık*, s. 32-34.

⁸⁰ Cezâyir-i Garb beylerbeyisine gönderilen 23 Temmuz-1 Ağustos 1591 [Evâil-i Şevval 999] tarihli hükümde Murad Reis'in bunların dışında daha pek çok Venedikli'ye zarar verdiği, bu sebeple derhal yakalanıp İstanbul'a gönderilmesi isteniyordu [ASV. Bailo, Carte Turche, busta, 250/330; ASV. Documenti Turchi, busta, 8, nr. 1018].

Denizlerdeki korsanlık hareketlerinin sebepleri zaman zaman o derece basit alacak-verecek davalarına dönüşmüştür ki, bunları korkunç imajlar çağrıştıran korsanlık olayları karşısında sıradan hadiseler olarak kabul etmek ihtiyacı doğmaktadır. Bu durum Osmanlı ve Venedik halklarının ne derece sıkı ekonomik ilişkiler içinde olduğunu gösterecek mahiyettedir.

Adriyatik'in Zorlu Korsanları: Uskoklar

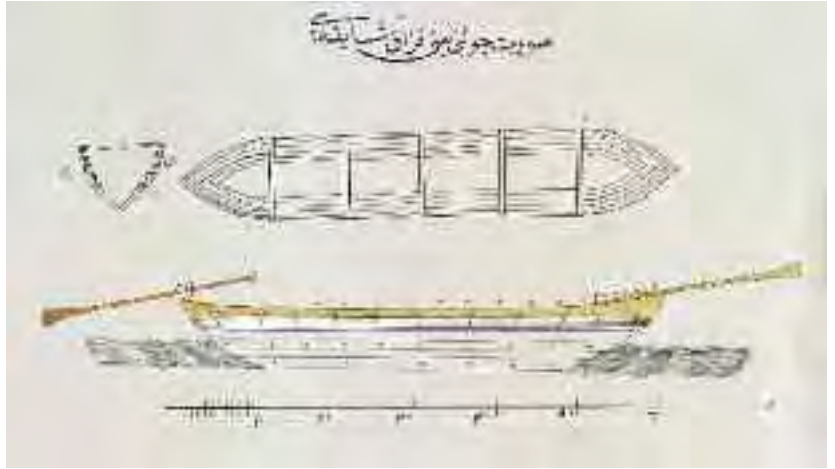
XVI. yüzyılın başlarından itibaren Venedik ve Osmanlılar dışında Adriyatik'te görülen önemli bir korsan grubu Uskoklar'dı. Özellikle Osmanlılara karşı karada ve denizde faaliyet gösteren bu topluluk, Osmanlı tüccarının denizlerdeki korkulu rüyalarıydı. Uskoklar, XVI. yüzyıl boyunca denizde Adriyatik'te ve karada Seng bölgesinde Habsburg İmparatorluğu'nun hizmetinde Türklere karşı baskınlar yaparak Hristiyanların koruyuculuğu görevini üstlenmiş bir korsanlar topluluğuydu. Bunlar genel olarak Balkanlardaki Osmanlı fetihleri sırasında buraları terk eden savaşı Hristiyan mültecilerden oluşuyorlar ve yerleştirildikleri Hırvatistan-Slovenya bölgesinde Habsburg topraklarını Türklere karşı koruyorlardı⁸¹. Bu özellikleri ile Uskoklar, Karadeniz'e çıkan ve süratli tekneleri şaykalarla İstanbul Boğazı'na kadar gelip zarar veren Kazaklara benzemektedir.

Osmanlı arşiv belgelerinde Uskoklar için "harbî kâfir, hırsız ve eşkiyâ" tabirleri kullanılırken üsleri olan Seng için de "harbî kal'a" veya "dârülharb kal'ası" ifadeleri kullanılıyordu⁸². Pirî Reis'in *Kitâb-ı Bahriye*'sinde ise, Seng kalesi "Sanya Kal'ası" olarak geçmektedir⁸³.

Uskoklar'ın Adriyatik sahillerinde saldırdıkları Osmanlı limanlarını üç ana bölgede toplamak ve bu merkezleri esas alarak incelemek konunun takibi bakımından daha isabetli olacaktır. Bunlar kuzeyden güneye doğru, Kilis bölgesi, Gabele ve Nova civarıdır.

XVI. yüzyılın başlarından itibaren saldırılarına şahit olunan Uskoklar daha çok Venediklilerden cesaret aldıkları için onların ada ve kıyılarına kadar sokulmakta ve buralara gelip-giden Osmanlı tüccarına saldırmaktaydılar. Uskoklar'la ilgili en son ve muhtevalı araştırmayı yapan Bracewell, kıyıların ve deniz ticaret yollarının Uskoklar için çok kârlı bir hedef olduğunu ve yaklaşık 1520'lerden itibaren Adriyatik'teki Osmanlı ticaretini hedef alan saldırılar düzenlediklerini belirtmektedir.

Venedik ile işbirliği sayesinde denizden gelen ve Osmanlı topraklarına çıkan Uskoklar, Venedik tebaasından aldıkları yardımla bölge halkına büyük zarar vermektedirler. Bu sebeple, Adriyatik'in kıyı bölgesinde olan ve Venedik'e tabi bulunan Zadra, Şibenik, Spilit ve Trogir'in hinterlandındaki pek çok Osmanlı köyü de bu durumdan etkilenmekteydi. Hattâ 1591'de bu saldırılar sonunda Osmanlı reâyâsı yerlerini terk etmek zorunda kalmıştı. Ayrıca Uskoklar'ın deniz kenarına yakın yerlerdeki üstünlükleri sebebiyle buralarda yaşayan ve sayısı 10.000 haneye ulaşan Osmanlı reayası Uskoklar'a haraç vermek durumunda idiler⁸⁴. Osmanlı idaresindeki köyler, yağmalanmaktan kurtulmak için 1576'dan beri bu vergiyi ödemek durumunda kalmışlardı. Bu haraçların toplanması hiçbir resmî yetkisi olmayan Uskok voyvodaları ile köyler arasındaki mutabakat sonucu gerçekleşmekteydi. Yine 1588'de Uskoklar'ın Neretva nehrinin ağzından Zadar sınırlarına kadar olan bölgede her haneden bir Venedik altını haraç aldıkları tespit edilmektedir⁸⁵.



Kazak Şaykası, 17. yüzyıl sonu, (Dumaşki, Nusretü'l-İslâm, TSMK, B. 326).

⁸¹ Uskoklar hakkında en son araştırma için bkz. C. W. Bracewell, *The Uskoks Of Senj, Piracy, Banditry, and Holy War in the Sixteenth-Century Adriatic*, Ithaca 1992, s. 1.

⁸² BOA, KK, nr. 216, s. 14/3.

⁸³ *Kitâb-ı Bahriye*, II, 805, 817.

⁸⁴ BOA, MD, 67, s. 109/295.

⁸⁵ Bracewell, *Uskoks*, s. 104-108.

Uskok Baskısı Altında Osmanlı Limanları

Venedik Devleti, önceleri Uskoklar'a karşı Osmanlı tüccarını himaye ettiği halde, daha sonraları ve özellikle Osmanlı devleti ile arasının açık olduğu zamanlarda bu tavrını değiştiriyor ve Uskoklar'a yardımcı oluyordu. Bu yüzden Uskoklar'ın Osmanlı tüccarına ve topraklarına yaptıkları saldırılar şikâyet konusu oluyordu. Çünkü Seng kalesinden çıkan Uskoklar, Venedik'e ait Zadar, Şibenik ve Spilit'e uğrayıp Dalmaçya kıyılarını takip ederek güneye doğru iniyorlardı. Önemli bir ticaret iskelesine sahip olan ve deniz ticaret trafiği itibarıyla dikkat çeken Osmanlı idaresindeki Makarska limanının karşısındaki Venedik'in Braç (Brast) adasına yerleşiyorlardı. Sonra da denizlerde rastladıkları tüccar gemilerine saldırarak mallarına el koyuyor, kendilerini esir ediyorlardı. Ayrıca Venedik'e ait adalara uğradıklarında ise ada halkı onların hem sığınmalarına yardımcı oluyor ve hem de yiyecek ihtiyaçlarını karşılıyordu.

Deniz kenarında olan Makarska iskelesi saldırılardan olumsuz etkilendiği için tüccarın gidiş-gelişi azaldığından iskele gelirleri de düşmüş, bu sebeple korunması için iç bölgelerdeki kalelerden nefer gönderilmesi ve gereken mücadeleyi yapmak için kalelerde azap ağalığı makamının yeniden faal hale getirilmesi uygun görülmüştür.

Osmanlı topraklarından Venedik'e giden ve bu esnada Uskoklar'ın saldırılarına uğrayarak mağdur olan Müslüman tüccarın sayısı hiç de az değildir. 1578'de Gabele'den yola çıkan Osmanlı tüccarı Şibenik taraflarında Uskoklar'ın saldırısına uğramış ve arasında sof gibi kıymetli malların da bulunduğu bütün eşyaları yağmalanmıştı. Gabele bölgesinden Venedik'e gitmek üzere yola çıkan tüccar, genellikle Far (Lesina) Adası'ndan Venedik gemilerine biner ve bu yolla Venedik'e ulaşır ve dönüşte de aynı yolu kullanırlardı. Ne var ki bu yolculuk sırasında Venedik kaptanlarının Uskoklar'a göz yumması veya yardım etmesi sebebiyle Müslüman tüccarın bulunduğu gemiler saldırıya uğruyordu.

Mesela Ankaralı tüccardan Seyyid Abdi'nin başından geçenler bunun tipik bir örneğidir ve İstanbul-Venedik arasında sürdürülen ticaretin aşamalarını göstermesi bakımından da dikkat çekicidir. Seyyid Abdi, 1586 senesi başlarında Ankara'dan 38 yük (76 denk) sof temin edip İstanbul'a getirmiş, burada mîrî gümrüğünü ödediği gibi, Venedik baylosuna da her yük için 160 akçe vermiş ve iki adamı ile birlikte malını Venedik'e yollamıştır. Bunlar Gabele iskelesine geldiklerinde orada da gerekli gümrüğü ödemiş ve 5 Şubat 1586'da Venedikli bir sof tüccarının gemisiyle yola çıkarken Uskoklar'ın saldırısına uğramıştır. Gabele'nin üzerinde bulunduğu Neretva nehrinin girişinde güvenliği sağlamak Venediklilerin sorumluluğunda olduğu halde, Venedikli kadirga reisi Uskoklar'la işbirliği yaptığından geminin basılmasına ve yağmalanmasına göz yummuşlar ve olayda tüccarın iki adamından biri öldürülmüş, diğeri esir edilmiştir. El konulan mallar ise, Uskoklar'la Venedikli gemi reisi arasında taksim edilmiştir. Tüccar Seyyid Abdi, ısrarla hakkını aramışsa da 24 Ekim 1590 tarihli bir kayıttan anlaşıldığına göre, hadisenin üzerinden yaklaşık dört yıl geçtiği halde bir sonuç elde edilememiştir⁸⁶.

Osmanlı padişahı III. Murad, Venedik Doçu Pasquale Cicogna'ya Kasım 1594'te bir mektup göndererek Uskoklar'ın Venedik'le işbirliği halinde Gabele iskelesini yağmalamaya çalıştıklarını, tüccar gelmediği için Gabele iskele gelirlerinin azaldığına dikkatini çekmiştir. Ayrıca, Osmanlı toprağına bir top menzili mesafede olan ve Neretva Boğazı karşısında bulunan Skurye Adası'nda yaptırılan kalenin derhal yıktırılmasının Osmanlı menfaatleri bakımından önemini vurgulamıştır.

Buna karşılık Venedik makamları, Osmanlıların kendi sahillerini korumak için bölgeye gemi gönderme ve oraya savunma amaçlı kale yapma eğilimlerine daima karşı çıkmıştı. Venedik'in asıl maksadı, bölgedeki ticaret merkezlerini kendi limanlarına taşımaktı. Çünkü Uskoklar Osmanlı iskelelerini yağmaladıkça tüccar güvensiz bulduğu bu limanları terk ediyor, Venedik'e tâbi Spilit, Şibenik, Trogir ve

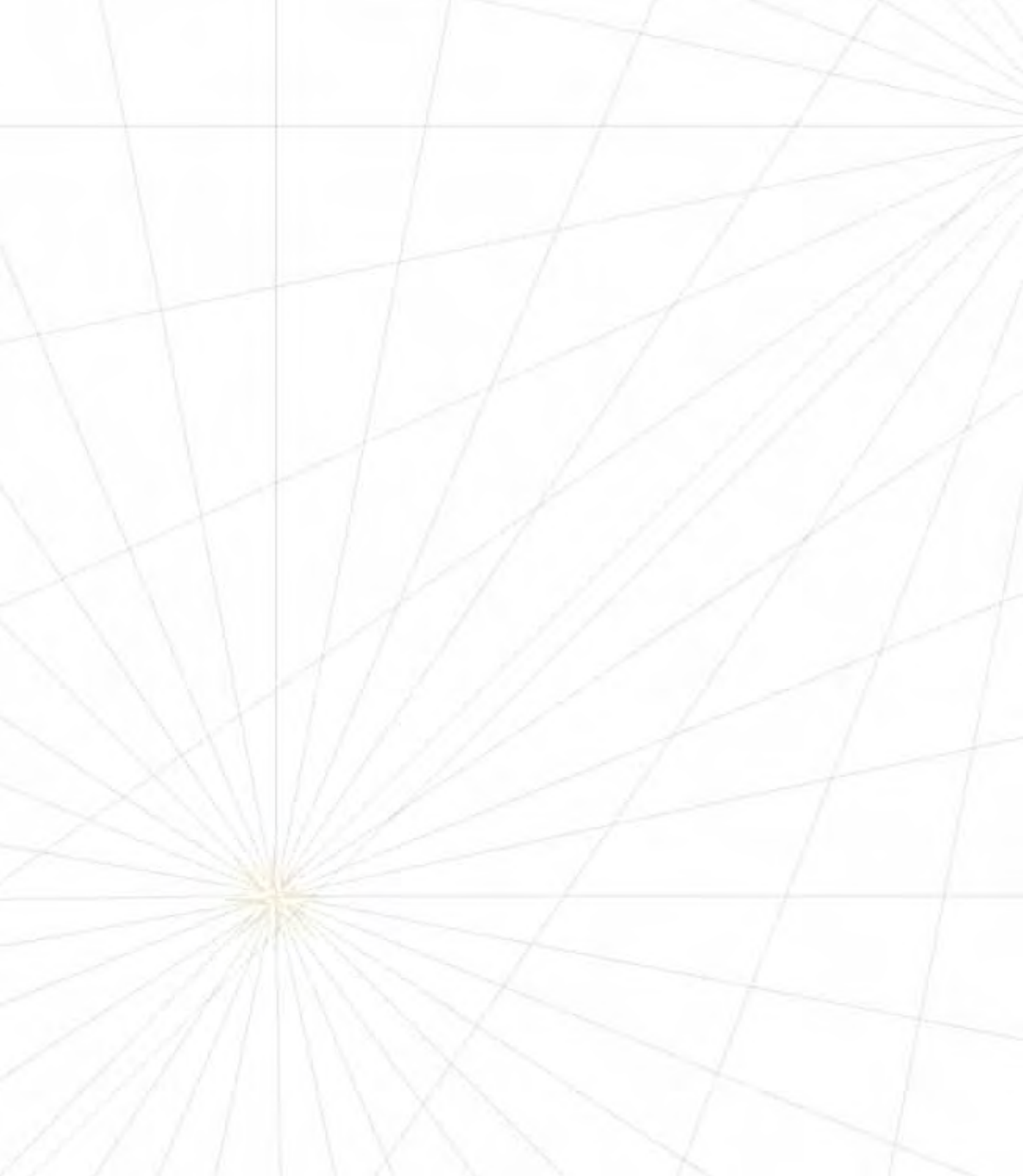
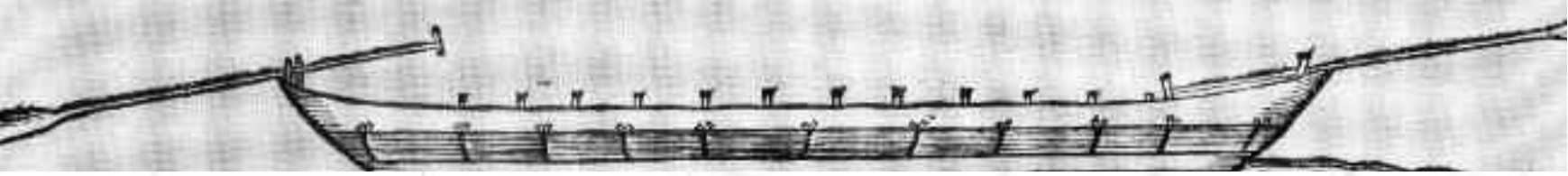
⁸⁶ Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık*, s. 89-93.

Zadar gibi daha kuzeydeki limanlara yöneliyordu. Venedik'in Osmanlı makamlarına karşı deniz güvenliğini sağlayacaklarına dair taahhütte bulunmalarına rağmen çoğu defa Uskoklar'a yardımcı olması Osmanlıların sabrını taşırmış olmalı ki, 11-20 Şubat 1614'te (Evâil-i Muharrem 1023) Venedik Doçu Marcantonio Memma'ya bir mektup gönderen I. Ahmed sözlerini daha ciddi ve dikkatli olmalarını bildirerek şu tehditkâr ifade ile bitiriyordu⁸⁷:

Her emrin intihâsını ibtidâsından akdem ve her maslahatın hâtimesini fâtihasından mukaddem fıkır ve teemmül eyleyüp bekâ-yı devletinize ve imtidâd-ı zamânınıza lâzım olan hal-i sadâkat ve râh-ı mutâba 'atdan çıkmamağa sa'y u ikdâm ve cidd u ihtimâm eyleyesiz.

Bütün korsan tehditlerine rağmen Osmanlı tüccarı ile Dubrovnik ve Venedikli tüccarın Adriyatik'in iki yakası arasında gerçekleştirdikleri sıkı ilişkiler sayesinde Dalmaçya ve Arnavutluk kıyılarında pek çok liman şehri ortaya çıkmış ve bölgenin hinterlandı ile olan ticarî ilişkiler artmıştır. Galiba, Geoffrey Fisher'in dediği gibi, korsanlığın varlığı gelişen ticaret trendi ile yakından ilgilidir ve ticaret gemisi olmazsa korsan gemisi de olmayacaktır.

⁸⁷ ASV. Documenti Turchi, busta, 10, nr. 1184.





XVI. ve XVII. Yüzyıl Kazak Deniz Akınları Karşısında Osmanlı Karadeniz'i

Victor OSTAPCHUK*

II. Mehmet ve II. Bayezid'in fetihlerinin ardından insani, ticari ve doğal kaynakları açısından Osmanlı İmparatorluğu için ayrıcalıklı bir konuma sahip olan Karadeniz genel olarak adlandırıldığı üzere, bir "Osmanlı gölü" oldu. Dahası, bu bölgenin özellikle de kuzey bozkırlarının deniz kıyılarının yani eski Deşt-i Kıpçak ya da sadece Deşt (Bozkır)'in uç kısımlarının kontrolü, Litvanya-Lehistan ve Moskova Devleti (ki XVIII. yüzyılda Rusya İmparatorluğu olacaktı) karşısında Osmanlılara muazzam bir stratejik üstünlük kazandırdı. Bu durum, Rusya İmparatorluğu'nun Osmanlıların Karadeniz'in kuzey sahilindeki egemenliğine son vererek bölgedeki tekeli sona erdirdiği XVIII. yüzyıl sonuna kadar sürecektir. Sonuç olarak, üç yüzyıl boyunca Karadeniz'i büyük ölçüde bir Osmanlı içdenizi olarak görme anlayışı hâkim olmuştur ki bu yüzden denizcilik tarihi açısından bakıldığında "klasik" Osmanlı yüzyılları boyunca, heyecan verici ya da tehlikeli olayların cereyan etmemiş olduğu düşünülür.

Ancak, bu görüş 1550-1650 yılları arasındaki yüz yıllık süre için doğru değildir. Çünkü bu yüzyılda, gevşek bir biçimde Litvanya-Lehistan'a tâbi olup ve daha ziyade Dinyeper Nehri'nde bulunan Zaporojya (veya Zaporoh) Kazakları olarak da tanınan Ukrayna Kazakları ile gevşek bir biçimde Moskova Devleti'ne tâbi olan aşağı Don Nehri civarında yaşayan Rus (veya Don) Kazakları çayka olarak bilinen büyük teknelerle Karadeniz'de akınlar düzenlemişlerdir. Cesur ve şaşırtmacı Kazak denizcilik taktikleri yüzünden Osmanlı denizcilik kurumları, ister merkezi ister yerel olsun, bu tehditle başa çıkmakta zorlanmıştı. Sonuç olarak, özellikle akınların zirveye çıktığı XVI. yüzyılın sonlarından XVII. yüzyıl ortalarına kadar süren dönemde Osmanlı denizciliği ve kıyıları çok büyük zarar görmüştür. Bu süre söz konusu olduğunda Karadeniz'i bir "Osmanlı gölü" olarak adlandırmak tam olarak doğru olmayıp bölgedeki durumla ilgili gerçeklerin tam olarak anlaşılmasını engellemektedir.

Denizden uzak bölgelerde yaşayan ve çoğunluğu köylü olan Doğu Slavların karada ve denizde müthiş savaşçılara dönüşmeleri dikkate değer bir tarihsel olgudur. Çok iyi bilindiği üzere Kozak (Ukraynaca), Kazak (Rusça) ve Cossack (İngilizce) gibi isimler Türkî dillerdeki "kazak" kelimesinden gelir. Bu kelime Altın Ordu ve Çağatay Hanlığı gibi Çingisîlilerin kurduğu hanlıkların gerileme döneminde bir terim olarak kullanılmaya başlanmıştır. Kazak, tâbi olduğu memleketi siyasî nedenlerle terk ederek bozkırda yaşamaya başlayan, yönetici olarak olmasa da söz sahibi olarak sonunda yeniden eskiden bağlı olduğu siyasî düzenin bir parçası olabilmek amacıyla aynı düzene karşı maiyetiyle mücadele eden kişiler için kullanılan bir sözcüktür. Doğu Slav kazaklığının tarihi Litvanya Büyük Dükalığı'nı terk eden grupların, Karadeniz bozkırlarına kaçarak burada hayvan sürülerini, kervanları ve yerleşim alanlarını baskınlarla yağmaladıkları XV. yüzyılın sonundan itibaren başlamaktadır. Türk Kazaklarında olduğu gibi Slav Kazakları da siyasî (aynı zamanda ekonomik) konumlarını güçlendirebilmek için bozkırın sunduğu sert olmasına karşın büyük fırsatlarla dolu hayatı seçen soylu kökenli kişiler de olabilir. Kazaklığın sunduğu

* Prof. Dr., University of Toronto, Department of Near and Middle Eastern Civilisations.
Makalenin yazarı, tercüme metin üzerindeki düzeltmelere katkısı için doktora öğrencisi Murat Yaşar'a teşekkür eder.

Karadeniz Haritası.



fırsatlar esas olarak batıda Ukraynalıları doğuda ise Rusları cezbederken ayrıca Litvanyalılar, Lehler ve hatta Tatarlar veya daha uzak topraklardan gelen Avrupalılar gibi birçok etnik kökenden ve seviyeden maceracıyı da bölgeye çekmiştir. Nihayetinde, Doğu Slav kazaklığı Ukrayna ve Moskova'daki sadece siyasi değil, ayrıca sosyal ayrımcılık ve ekonomik istismardan kaçan mültecilerin oluşturduğu bir sosyal yapı olmuştur.

Litvanya-Lehistan, Moskova Devleti, Osmanlı İmparatorluğu ya da daha başka yerlere ait kaynaklarda Karadeniz’de Kazak faaliyetlerine ilişkin çok sayıda referans bulunmasına karşın bu kaynaklarla ilgili üç temel sorun vardır: kaynaklardaki detayların azlığı, uzaklığı ve taraflılığı. İlk sorun, Kazak faaliyetleri ve Kazak-Osmanlı mücadelesiyle ilgilidir. Kazaklar, tâbi oldukları Litvanya-Polonya veya Moskova açısından yasa dışı faaliyetler içinde oldukları için yaptıklarının belgelenmesiyle ilgilenmiyorlardı. Kayıtların yok edilmesi de söz konusudur. Erken dönem Kazak siyasi sistemine ait mevcut olabilecek arşivin büyük bir kısmı veya Kazaklar tarafından yazılan kanıtlar Kazakların kargaşa dolu tarihi boyunca yok olmuş olabilir. Olaylara katılanlar ve gözlemleyenlerin yazdıklarını aktaran kayıtlar oldukça azdır. Elimizdeki kaynakların büyük bir kısmı olayların gerçekleştiği alanın çok uzağında, örneğin Varşova, Moskova, İstanbul veya Venedik gibi şehirlerdeki kişiler tarafından yazılmıştır. Ancak bu durum, kaynağın yanlış bilgilerle dolu olduğu anlamına gelmez. Bu tür kaynaklar, bir olayın meydana geldiği sahneyi gözlemleyen veya doğrudan içinde yer alan güvenilebilir ve olayları anlama kabiliyeti olan bir tanık tarafından toplanan sağlıklı verileri ihtiva edebilir¹. En çok karşılaşılan kaynaklar ise Kazakların rakipleri durumundaki Leh veya Moskovalı hâkimler ya da Kazak saldırılarının kurbanları olan Osmanlılar tarafından kaydedilmiştir ve doğal olarak bunlar olayları tarafsız nakledemeyecek kadar önyargılıydılar. Buna rağmen bu tür kaynaklar, bazen oldukça güvenilir görünen bilgiler de içermektedirler. Karadeniz’i bir “Osmanlı gölü” olarak gören Osmanlılar için Kazakların gösterdiği başarılar, yüz kızartıcı ve hatta

Bu tarihsel anlatım ve belgesel kaynak tiplerinin bazılarının tahlili için bkz. Victor Ostapchuk, "Five Documents from the Topkapı Palace Archive on the Ottoman Defense of the Black Sea against the Cossacks (1639)", *Raiyyet Rüşümü, Essays Presented to Halil İnalıcık on His Seventieth Birthday by his Colleagues and Students*, Cambridge, Mass. 1987, *Journal of Turkish Studies*, 11 (1987), s. 49-104; Victor Ostapchuk, "An Ottoman Gazâname on Halil Paşa's Naval Campaign against the Cossacks (1621)", *Adelphotos: A Tribute to Omeljan Pritsak by His Students*, Cambridge, Mass. 1991, *Harvard Ukrainian Studies*, 14 (1990), s. 482-521; Victor Ostapchuk, "The Human Landscape of the Ottoman Black Sea in the Face of the Cossack Naval Raids," *Oriente Moderno*, 20 (2001), s. 23-95.

aşağılayıcı olaylardı. Bu nedenle Katib Çelebi ve Na'ima gibi günümüz literatüründe güvenilen Osmanlı müverrihleri, durum tam bir krize dönüşene, yani 1614 yılındaki Sinop saldırısına kadar, Kazakları görmezden gelmişlerdir. Bu da Kazakların bölgede durduk yerde birden bire ortaya çıktıkları izlenimi uyandırmasına neden olmuştur. Oysa Osmanlı arşiv ve diğer kaynaklarda açıkça görüleceği üzere bu olaydan neredeyse bir kuşak önce kuzey ve batı Karadeniz’de bir kriz durumu zaten vardı².

XV. yüzyılın sonlarında Kazakların Karadeniz’in kuzeyindeki ilk denizcilik faaliyetlerinden başlayarak XVII. yüzyılın başına kadar geçen sürede onların denizcilik donanım ve taktikleri hakkında sarıh bilgiye sahip değiliz. Deniz savaşlarının sayısı göz önünde bulundurulacak olursa, nehir yatakları ve deniz altında çok fazla arkeolojik buluntular olmalıdır. Ne yazık ki Kazak ve Osmanlı dönemine ait sualtı arkeolojisi çalışmaları çok nadirdir³. Kazakların akınlarında kullandıkları teknelere ait en toplu bilgi, Kazakların donanım ve taktiklerinin en iyi durumda oldukları, yani Karadeniz’de en aktif oldukları döneme aittir. Bu bilginin kaynağı, Guillaume Le Vasseur de Beauplan’ın ünlü *Description d’Ukraine qui sont plusieurs provinces du Royaume de Pologne contenues depuis les confins de la Moscouie, jusques aux limites de la Transilvanie* adlı eseridir. Beauplan, 1630’lar ve 1640’lar boyunca Ukrayna’da Lehistan krallığı için çalışan bir Fransız askeri mühendisiydi⁴. Ona göre, güçlü silah ve ikmâlâ sahip sayıları 40’la 70 arasında değişebilen Kazak mürettebatını taşıyabilecek kapasitede olan araç, büyük (18 metre uzunluğu, 3-3.5 metre genişliği, 3.5 metre derinliği olan; Osmanlı kaynaklarının kimi zaman “gemi” olarak da niteledikleri) bir sandal (longboat) idi. Her bir Kazak’ın sahip olduğu iki tüfek ve bir kılıç yanında, her bir şaykada dörtle altı arasında değişen sayıda küçük top (falconet) bulunurdu. Esas olarak kürekle ilerletiliyor olmasına rağmen bir de direği vardı ve bu direk uzaktan görülmesini önlemek amacıyla çıkartılabiliyordu. Omurgaları olmamasına rağmen, kenarına bağlanmış büyük saz demetleri sayesinde batmaları zor olduğundan Kazak çaykaları yalnızca nehirler ve sığ sular değil, deniz için de uygundu (gerçi çaykaların fırtınaya teslim olduğu pek çok örnek de vardır). Beauplan’a göre, Karadeniz’in karşı kıyısına 36-40 saat arasında bir sürede ulaşmaları mümkündü. Su üzerinde alçak duran şekilleri sayesinde uzaktan fark edilmeleri güç olduğundan çaykalar büyük gizlilikle hareket edebiliyorlar ve Osmanlı’ya ait büyük tekneleri izleyebiliyorlardı. Her iki uçta da dümen olduğundan dönüş yapmadan yön değiştirmeleri mümkündü; bu nedenle manevra kabiliyetleri çok yüksekti. Tüm bu faktörler çaykaları çok korkulan deniz araçları haline getirmişti. Beauplan, Zaporozya Kazaklarının karada müthiş bir güç elde etmesini sağlayan Wagenburg (tabur) taktiklerini⁵ denizcilik taktikleriyle karşılaştırarak, çayka filotilasını “Anadolu’nun en önemli şehirlerine saldırı kapasitesi olan Karadeniz üzerindeki seyyar Kazak taburu”⁶ olarak niteler.

XVII. yüzyıl Osmanlı tarihçilerinin kayıtları da Beauplan’ın çaykalara ve Kazaklar’ın denizcilik taktiklerine dair verdiği bilgilerle örtüşmektedir. Osmanlılar Kazak teknelerini genellikle “şayka” olarak adlandırmışlardır; bu isimle nitelendirilen ve Tuna gibi büyük nehirlerde kullanılan Osmanlı şaykaları Kazak çaykalarına benziyor olmalıydı; belki de Kazak çaykalarının bir taklidiydi. Osmanlı vekayinamelerinde her bir çaykada bulunan mürettebat sayısı ortalama 50 olarak belirtilmişti ki bu Beauplan’ın verdiği sayıyla hemen hemen aynıdır. 1621 Hotin (Khotin) seferinde Kapudan Paşa Halil’in Karadeniz’de Kazaklara karşı gerçekleştirdiği harekâtlarla ilişkili bir anonim yazarın *Gazanâme-i Halil Paşa* adlı eserinde bu tekneleri gözlemenin zor olması gibi özelliklerine değinilmiştir: “Anların şaykaları cüssedâr ve ehl-i İslâm kadırgaları gibi mesâfe-i ba’îdeden mer’î ve nümûdâr olmamağla anlar donanma-i hümmâ-yûnun kûh-peykar kadırgaların yigirmi otuz mil yerden seçüp firâra yüz tutup”⁷. Na’ima, 1625’te, Osmanlı donanması ile Zaporozje Kazakları arasında Kara Harman yakınlarında geçen büyük deniz

² Ostapchuk, “Human Landscape”, s. 88-94.

³ Dinyeper Nehri’nde, Siç olarak bilinen Kazak karargâhlarında bazı kazak tekneleri bulunmuştur. Ancak bunlar büyük bir olasılıkla XVIII. yüzyıldan kalmadır.

⁴ Eserinin ilk baskısı 1651 yılında yapıldı. 1630’la 1647 yılları arasında Litvanya-Lehistan’da bulunduğu için, sınırın bilgisinin önemli bir kısmı bu yıllardan ve bunlardan hemen önceki yıllardan gelmektedir. Eserin tıpkı basımı, Ukraynaca çevirisi ve mükemmel yorumları için bkz. *Opys Ukrainy, kil’kokh provintsii Karolinstva Pol’skoho*, (ed. H. Boriak, Ya. Daškeviç, T. Yakovenko, vd., çev. Ya. Kravets’ ve Z. Borsyuk), Kiev 1990. Kartografi yönünden mükemmel fakat tarihsel açıdan oldukça yüzeysel bir yorum içeren İngilizce baskı için bkz. n. 6.

⁵ Taburlar (Ukr. tabori), birbirlerine zincirlerle bağlı ve ateşli silahlarla donatılmış arabalar; bunlar Hussitler, Macartar, Osmanlılar ve başkaları tarafından da büyük bir etki yaratacak şekilde kullanılmışlardır. Ayrıca bkz. n. 6.

⁶ Guillaume Le Vasseur, *Sieur de Beauplan, A Description of Ukraine*, (çev. ed. Andrew B. Pernal, Dennis F. Essar), Cambridge, Mass., 1993, s. 63-70. Zaporozya taburlarının ve bozkırda nasıl hareket ettiklerinin tasvirini için bkz. s. 13, 56-57.

⁷ Ostapchuk, “Gazanâme on Halil Paşa”, s. 492, 497.

muharebesini anlatırken çaykaların su yüzeyinde kalma özelliğini arttırmak için kullanılan saz demetleri hakkında şu yorumda bulunmaktadır: “Nihâyet şaykaların talazlığında saz çubuklarından bir gûne örülmüş bağlı desteler olmakla batmağa mâni’ olup su ile dolmakla içinde olan melâ’in boğazına dek suya müstağrak cenk ederler idi. Bu Kazak tâ’ifesi kadar bir it canlı mu’ânid kavm görülmemişdür”⁸.

Kazakların Osmanlı İmparatorluğu ve Kırım Hanlığı’na yaptığı tek tük saldırılar XV. yüzyılın son on yılından itibaren kaydedilmeye başlanmışsa da Gilles Veinstein’in de belirttiği gibi, ciddi Kazak baskınları 1538’de Osmanlılar’ın Dinyester Nehri kenarındaki Bender (Tighinia) ve Dinyeper ağzında yer alan Özi’yi (Cankerman) ele geçirmeleriyle birlikte başlamıştı. Büyük Litvanya Dükalığı bu topraklar üzerinde uzun zamandır hak iddia etmekteydi⁹. İlk dönemlerde deniz kıyısındaki yerleşim yapılan baskınlar bile çoğunlukla karadan yapılmaktaydı; bununla birlikte denizden ya da kara ve deniz olanakları bir arada kullanılarak yapılan baskınlar da kaydedilmişti. Verdikleri hasarlardan birinin bir geminin ele geçirilmesi olduğundan, 1492’de aşağı Dinyeper üzerinde bulunan Tyahın’daki baskının tekneyle gerçekleştirilmiş olduğunu tahmin etmekteyiz¹⁰. 1538’de Özi’ye teknelerle saldırı gerçekleştirildi ve 1545’te 32 çaykadan oluşan bir filotilla, gece saldırısında kaleyi ele geçirdi. Bu saldırının boyutu ve olağanüstü başarısı dışında dikkat çekici diğer bir nokta da bunun, tamamen olmasa da öncelikli olarak nehir üzerinde yapılan bir sefer idi¹¹. XVI. yüzyılın ilk yarısında gerçekleştirilen bu ve benzeri diğer baskınlar hakkında elimizde çok az bilgi olmasına rağmen, tekneleriyle Dinyeper’den gelip giden Kazaklardan söz eden kaynakların varlığına dayanarak nehirden yapılan baskınların olağandışı olmadıkları sonucuna varmak mümkündür.

1550’lerde, Dinyeper Nehri üzerindeki bir adada Siç diye bilinen şarampol tarzında ilk korunaklı Kazak karargâhını inşa eden, Osmanlı kaynaklarında Dimitraş olarak bilinen Rutenyalı (Ukraynalı) prens Dmitro Vişnevetski’nin çabalarıyla Karadeniz’deki Kazak hareketliliği arttı. Bu on yıllık süre boyunca Dimitraş, Kafkasya’dan Moldovya’ya kadar çok geniş bir alanda Litvanya-Lehistan ve Moskova tebaası olarak (hatta 1553-1554 yıllarında Osmanlı’ya bağlı olarak) hareketler düzenlemiştir. Bozkırlardaki Tatar mallarına saldırmanın yanında Vişnevetski, başta Özi (1556) ve Azak (1559-1560) olmak üzere kuzey sahilinde bulunan Osmanlı kalelerine yapılan bir dizi kuşatmadan ve de Kırım’a yapılan akınlardan (1558 ve 1559 veya 1560) sorumludur. Vişnevetski’nin 1559-1561 yılları arasındaki akınları ve bunlara karşı Osmanlı’nın aldığı önlemler *Mühimme defterleri* içinde yer almaktadır¹². Orada kayıtlı fermanların yardımıyla Osmanlıların, Karadeniz hâkimiyetine yönelik bu ilk ciddi tehdide karşı aldıkları önlemler hakkında bilgi edinebiliriz. Pek çok nedenden ötürü Karadeniz, Akdeniz-Marmara-İstanbul bölgesi kadar gelişmiş denizcilik altyapısına sahip değildi. Bu büyük ihtimalle Karadeniz’in, Kazaklar gelinceye kadar Akdeniz’de olduğu gibi denizcilik altyapısı gerektirecek bir tehditle karşılaşmamış olmasıyla ilgilidir. Akdeniz’de Bey gemileri de denilen kadirga ve kalyatalardan oluşan filotillalardan sorumlu deniz sancak beyleri mevcuttu. Bu sancaklar da Kavala, Midilli, Rodos ve Tunus gibi yerlerde bulunuyorlardı¹³. Karadeniz’de, başta Sinop olmak üzere Samsun, Amasra, Kefe (Kaffa, Feodosiya) ve Balaklava’da¹⁴ önemli tersaneler bulunmaktaydı. Ancak bunlar gerçek anlamda deniz üsleri değillerdi. Fakat kapudanlık olarak bilinen daha küçük yerel deniz birlikleri bulunmaktaydı. Böylece, Vişnevetski’nin Azak bölgesine olan saldırılarını takip eden yıllarda ya da daha önce orada bir kapudanlık kuruldu¹⁵. Vişnevetski döneminde deniz kuvvetleri merkezden gönderilirken, Kefe sancak beyi ve Kırım Hanı gibi bölge komutanları yalnızca savunma operasyonlarını düzenlemekle değil, kadirga, kalyata ve kayıkların Kazaklara karşı savunma için donatılmasını ve yapımını düzenlemekle bile görevlendiriliyorlardı¹⁶. 1560’taki çok ciddi bir tehdide karşı, Rumeli içlerinden -Silistre Çirmen, Vize, Vulçetrin (Vushtrri), Alaca Hisar, İskenderiye

⁸ Mustafa Naimâ Efendi, *Târih-i Na’imâ*, II, (haz. M. İpsirli), Ankara 2007, s. 579. Kâtip Çelebi’nin *Tuhfetü’l-kibar* adlı denizcilik tarihi eserinde Kazaklar ve Karadeniz üzerinde yazdıkları bu ve diğer kısımlarının metni, çeviri ve yorumu için bkz. Victor Ostapchuk, Oleksandr Halenko, “Kozats’ki cormomorski pokhodi u morskii istoriyi Kyatiba Çelebi [Kâtip Çelebi’nin denizcilik tarihinde Kazakların Karadeniz’deki seferleri],” *Mappa mundi. Studia in honorem Jaroslavi Dashkevych septuagenario dedicata*, New York, Kyiv, Lviv 1996, s. 341-426.

⁹ Gilles Veinstein, “L’occupation ottomane d’Ocakov et le problème de la frontière lithuano-tatare (1538-1542)”, *Passé turco-tatar, présent soviétique, Mélanges en l’honneur d’Alexandre Bennigsen*, (ed. Ch. Lemerrier-Quelquejay, G. Veinstein, E.S. Wimbush), Paris 1986, s. 221-237.

¹⁰ Mykhailo Hrushevsky, *History of Ukraine-Rus’*, 7, *The Cossack Age to 1625*, (ed. Serhii Plokhy, Frank Sysyn, çev. Bohdan Struminski), Edmonton and Toronto 1999, s. 64-65.

¹¹ Hrushevsky, *Cossack Age*, s. 82-83, 86-87.

¹² Vişnevetski’nin hayatının Osmanlı ve diğer kaynaklara dayanan ayrıntılı bir sunumu için bkz. Chantal Lemerrier-Quelquejay, “Un condottiere lithuanien du XVI e siècle: Le prince Dimitrij Visneveckij et l’origine de la Sec Zaporogue d’après les Archives ottomans,” *Cahiers du monde russe et soviétique*, 10 (1969), s. 258-279. Vişnevetski üzerine Osmanlı belgeleriyle desteklenen yorumları bu incelemeye dayanmaktadır.

¹³ Colin Imber, “The Navy of Süleyman the Magnificent,” *Archivum Ottomanicum*, 6 (1980), s. 211-282, özellikle s. 255-260.

¹⁴ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmiri*, Ankara 1992, s. 17-19, 23-26.

¹⁵ BOA, MD, 5, no. 1167 [5 numaralı Mühimme Defteri, 973/1565-1566, ed. N. Aktaş, vd., Ankara 1994].

¹⁶ BOA, MD, 3, no. 305, 543, 965 [3 numaralı Mühimme Defteri, 966-968/1558-1560, ed. Nezih Aykut, vd.], Ankara 1993; BOA, MD, 5, no. 1167.

(Shkoder) gibi yerlerden- tımarlılar Özi ve Azak'ı Kazaklara karşı savunmak için görevlendirilmişlerdi¹⁷. Dimitraş'tan sonraki on yıldan biraz fazla bir süre boyunca Osmanlı ve Slav kaynaklarında ve daha başka kaynaklarda Kuzey Karadeniz kıyılarına yapılan Kazak deniz saldırılarından neredeyse hiç bahsedilmemektedir. Daha ayrıntılı bir araştırma gerekse de en azından bu yıllarda Ukrayna Kazakları'nın denizcilik faaliyetlerinin dışında Boğdan'da da etkin olduklarını ve müdahalelerde bulunduklarını (Ioan [Yovan] Voda'nın Osmanlı'ya karşı 1574 yılındaki isyanı gibi¹⁸) biliyoruz. Bunların yanında, özellikle Vişnevetski'nin 1563'teki ölümünü izleyen yıllarda Kazakların Livonya Savaşı'na (1558-1582) katılması gibi başka alanlarda da aktiviteleri vardı¹⁹.

1570'lerin ortalarından 1590'ların ortalarına kadar geçen sürede kuzey Karadeniz bölgesindeki Kazak baskınlarının sayılarında bir artış görüldü. Bender, Akkerman, Özi, aşağı Dinyeper'deki İslam Kerman, Azak ve Kırım'daki ve Boğdan'daki birçok yerleşimler pek çok kez saldırıya uğramış ve bu baskınların bazılarında büyük hasar görmüştür. Kayıtların tam olmaması ve çoğu zaman verilen ayrıntıların yeterli olmamasına rağmen baskınların pek çoğunun karadan gerçekleştirilmiş olduğu tahmin edilmektedir. Denizden yapılan baskınlara gelince, biri 1574'te²⁰ 25 diğeri 1576'da²¹ 35 çayka ile Akkerman'a yapılan iki baskının yanı sıra 1589'da kuzey sahillerinde, kendisi de yağmalanan Gözleve (Yevpatoriya) yakınlarında olması muhtemel bir bölgeye gerçekleştirilen bir saldırı ve burada bazı gemilerin imha edildiği bilinmektedir²².

Kazakların Tuna Nehri'ne ilk kez denizden ulaşmaları ile 1590'ların ortasından itibaren yeni bir dönem başladı. Selânikî'ye göre, bölgeye savunma amaçlı kadirga yerleştirilmemesi nedeniyle Kazaklar 1594'te Tuna ağzındaki sazlıklarda 35 çayka gizleyebilmiş ve kış başlangıcına kadar Kili (Kilia) çevresini yağmalamış ve sonra ganimet yüklü olarak geri dönmüşlerdir²³. Ertesi yıl Özi, Akkerman ve Bender ile Tuna boyunca İbrail (Brăila), İsakçı (Isaccea), Yerköyü (Giurgiu), Rusçuk (Ruse) ve Tutrakan'a saldırılar düzenlenmiş ve hatta güneydeki Varna bile vurulmuştur. Yardım için İstanbul'a başvuruda bulunanların ifadelerindeki abartı payı hesap edilse bile yıkımın derecesi önemli olmalıdır: "Hiç bir kasaba ve kurâ kalmadı ki ihrâk bi'n-nâr etmeyüp ... ancak kal'aları kalup cümle iskeleleri ve varoşları bi'l-külliyeye harâb u yebâb oldu"²⁴. Karşılık olarak Karadeniz'e 20 kadirga gönderildi (geri kalanı Akdeniz'e çıktı) ve Özi'de veya yakınlarında Kazaklara karşı mücadele edildi²⁵. 1590'ların ortalarından 1610'ların ortalarına kadar süren yirmi yıl içerisinde Kazakların hemen hemen her üç yılın ikisinde Kırım'dan Varna'ya ve Tuna içlerine ve hatta bazı defalar güneye, Burgaz Körfezi'ndeki Misivri ve daha da güneydeki Akhtopol'e kadar akın düzenlediklerine dair kayıtlar mevcuttur. Bu kayıtlarda Kazakların yerleşim bölgelerine ve ticaret gemilerine saldırdığı ve hatta Osmanlı savaş gemileriyle savaşa tuttuğuna dair bilgiler bulunmaktadır. Bahsedildiğinde Kazak filolarındaki çayka sayısı 20-30, bazen 60 veya daha fazla olarak verilmektedir²⁶.

Bir sonraki safha Kazak denizciliğinin Karadeniz'deki altın çağı olarak adlandırılabilir. Kazak ve Osmanlı deniz faaliyetleri açısından bu dönem eskiye oranla daha iyi belgelenmiştir. Zaporozya Kazaklarının denizi aşıp Anadolu tarafına ilk kez geçmeleri ve Osmanlı'ya ait stratejik bir bölgeyi yağmalamaları hiç beklenmedik bir olaydı. 1614 yılında Sinop istila edilmiş, limanı ve kalesi ağır hasar almış ve nüfusu büyük kayıplara uğramıştır. Saldırı bu dönemde yaşayanlar üzerinde büyük bir etki yaratmış ve Osmanlı, Leh ve Moskovalı kaynaklar tarafından kaydedilmiştir. Örneğin, Leh kraliyet hetmanı, Stanisław Żółkiewski, aşağıdaki bilgiyi Osmanlı topraklarındaki muhbirlerinden öğrenmiştir: "[Kazaklar] Sinop kalesini yağmaladılar, Türkler zararı 40 milyon olarak tahmin ediyorlar, orada bulunan tersane-i amire, kalyon ve kadirgaların tümü kül oldu"²⁷. Ertesi yıl Kazaklar ilk defa Boğaz'a girmişlerdir.

¹⁷ BOA, MD 3, no. 1047, 1048, 1049. Bu geniş seferberlik tepkisi XVII. yüzyılda zaman zaman alınan tedbirleri akla getiriyor (aşağıya bkz.).

¹⁸ Mihnea Berindei, "Le problème des «Cosaques» dans la seconde moitié du XVI e siècle: A propos de la révolte de Ioan Vodă, voievode de Moldavie," *Cahiers du monde russe et soviétique*, 12 (1972), s. 338-367.

¹⁹ Hrushevsky, Vişnevetski'nin Kazaklarının 1570'ten birkaç yıl önce Livonya'nın hizmetine girdiğine işaret ediyor (Hrushevsky, *Cossack Age*, s. 111, ayrıca bkz. s. 126).

²⁰ BOA, MD 26, no. 232; Berindei, "Ioan Vodă," s. 365-367.

²¹ Mihnea Berindei, "La Porte ottomane face aux Cosaques zaporogues, 1600-1637," *Harvard Ukrainian Studies*, 1 (1977), s. 273-307, özellikle s. 274.

²² Jerela do istoriji Ukraini-Rusi, 8: *Materyali do istoriji ukrajin's'koyi kazaçyni po r. 1631* (Lviv: Arkeohografična komisija Naukovoho tovarystva imeni Şevçenka, 1908), no. 38, 39.

²³ Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî*, (haz. M. İpsirli), Ankara 1999, I, 363.

²⁴ Selânikî, *Tarih*, II, 481.

²⁵ Selânikî, *Tarih*, II, 483, 485. Bu karşılımaaya ilişkin olarak verilen tek ayrıntı pek çok kâfirin top ve tüfek atışlarıyla öldürüldüğüdür.

²⁶ Hrushevsky, *Cossack Age*, s. 251, 254; Berindei, "La Porte face aux Cosaques zaporogues," s. 275-276, 278; Zherela, no. 76, 93; Pisma Stanisława Żółkiewskiego, (ed. August Bielowski), Lviv 1861, s. 467; E. E. Granstrem, "Zametka sovremennika o nabegakh kazakov na turetskie vladeniya v naçale XVII", *Vostoçnyy sbornik*, 3 (Moscow 1972), s. 37-40; Panteleymon Kulış, *Istoriya vozsoedineniya Rusi*, II, St. Petersburg 1874, s. 183-184.

²⁷ Pisma Żółkiewskiego, s. 513, ayrıca bkz. s. 302. Bu akının Osmanlı ve Leh kaynaklarına dayanarak düzenlenen anlatısı için bkz. Hrushevsky, *Cossack Age*, s. 271-272 ve Ostapchuk, "Human Landscape," s. 44-47. Dönemin Moskova'sının bu akın hakkındaki bilgisi için bkz. *Dokumenty rasijs'kikh arkhivov z istoriji Ukraini*, I: Dokumenti do istoriji zaporoz'koho kozatstva, 1613-1620, (ed. B. Floriya, L. Voytovič vd.), Lviv 1998, no. 14.



1616'da Zaporojya Kazaklarının Kefe'yi yağma etmesi (Kasjan Sakowicz [Kasiian Sakovych]).

²⁸ Ostapchuk, "Human Landscape," s. 64.

²⁹ Ostapchuk, "Human Landscape," s. 50-55.

³⁰ "Türkler ... Kazakların denize çıkmalarını önlemek için Borysthenes'in (Dinyeper) ağzında harekete geçmeye hazır birkaç kadirga tutarlar. Buna rağmen, Kazaklar daha kurnaz olup Borysthenes Nehri'nde uç ya da dört fersah (lieue) boyunca uzanan sazlıklar arasında gizlenip yeni ayın çıkışına yakın bir gecede sessizce karanlığa karışırlar..." (Beauplan, *Description of Ukraine*, s. 67); "Gece [kadirgalar] Kılburun küllüsiyle, Özi boğazında sabâha dek serdemende durup küllü muhâfaza ve hizmet üzeredir" [Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSM), E. 6019/2; Ostapchuk, "Five documents", s. 79 (blg. III), ayrıca s. 87 (blg. IV)].

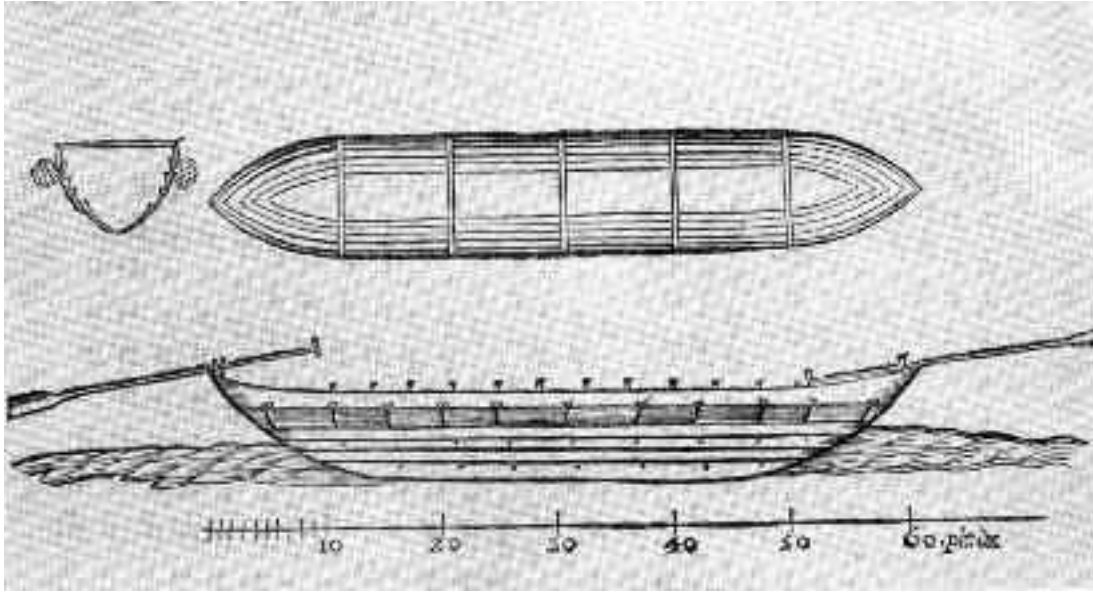
³¹ 1621 yılında Karadeniz'deki olaylar için başlıca iki kaynak mevcuttur: Kâtib Çelebi'nin deniz tarihi, *Tuhfetü'l-kibar* ve anonim *Gazanâme-i Halil Paşa*. Bkz. Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibar fi esfâri'l-bihâr*, İstanbul 1329/1911, s. 107-108; Ostapchuk, "Gazanâme on Halil Paşa", *Gazanâme-i Halil Paşa'ya ilişkin olarak Tuhfe'nin bu bölümünün metni, çevirisi ve yorumu için* bkz. Ostapchuk-Halenko, "Kozats'ki çornomorski pokhodi," s. 357-370.

Ardından, Boğaz girişinin yakınlarına ya da içlerine yapılan saldırılar 1617, 1620, 1621, 1622, 1624 ve 1627 yıllarında görülmüştür²⁸. 1616 yılında Zaporojya Kazakların Kefe'ye büyük bir akını oldu. Bu saldırının bir gravürü 1622'da Kazak Hetman Petro Konaşevič Sahaydaçnyı'nın (ki 1621'de Osmanlıların Hotin Seferi'nde başarısız olmalarının en önemli nedenlerinden biri bu hetman ve Kazakları idi) başarılarına ithafen yazılan anı kitabında yapılmıştır. Gravürde Kazak çaykalarının Osmanlı kadirgaları ile savaşı ve Kazakların merdivenlerle Kefe kalesinin duvarlarına tırmanışı görülebilir. Bu dönem boyunca, Kazak gruplarının genellikle 50 ve 100 çaykadan oluşmasına karşın, 1620'li yıllarda akına katılan çaykaların sayısı bir kaç yüze kadar çıkabiliyordu. Bu da binlerce Kazak demektir. Örneğin, 1625 yılında Trabzon'a 300 teknelik bir güçle saldırıldı ve ağır hasar verildi²⁹.

Kazakların deniz faaliyetlerinin Karadeniz'de zirveye çıktığı dönemde yerel güçler bu tehditle başa çıkabilecek yeterlilikte görünmemektedir. Bu nedenle İstanbul'da konuşlanmış donanma-i hümayun, kısmen ya da tüm gücüyle Karadeniz'de görev yapmaktaydı. Bu durum genellikle Akdeniz'de devriye ve savunma yap-

ması gereken Osmanlı donanması için bir sıkıntı yarattı. Buna ek olarak, Akdeniz'deki bey gemileri sık sık Karadeniz'e gitmek zorunda bırakıldı. Karadeniz'in uzun kıyılarının yanında deniz yollarını da korumak, özellikle Kazakların gizlilik içinde hareket etme kabiliyeti göz önünde bulundurulduğunda zorlu bir görev idi. Öncelikle, giriş noktalarında yollarını kesmek zordu. Dinyeper'in ağzı geniş bir liman idi. Birbirlerine bakan iki kaleden (Özi ve Kılburun) gelen top atışları tüm nehir ağzını kapsayamadığı için denize açılmak oldukça kolay hale geliyordu; donanma nehrin ağzında iken bile Kazaklar özellikle ay ışığının olmadığı gecelerde aradan sızabiliyorlardı³⁰. Liman yerine delta bulunan Don Nehri ağzında durum biraz farklıydı. Bu deltanın kollarından yalnızca biri üzerinde olan Azak Kalesi giriş çıkış trafiğini tek başına güçlükle kontrol edebiliyordu. Azak Denizi ve Karadeniz arasındaki boğaz geniştir. Burada bulunan Kerş (Kerç) ve Taman kaleleri ile deniz güçlerinin durumu Dinyeper Nehri girişindekilerle benzer bir durumdaydı.

Denize çıktıklarında Kazakları engellemek şansa kalmıştı. 1621 Hotin Seferi sırasında Osmanlı donanmasının durumu buna apaçık göstermekteydi. Kili'ye malzeme ve mühimmat götürmesi ve ondan sonra Osmanlı ordusunun Boğdan'a geçmesini sağlamak üzere Tuna üzerinde yer alan İsakçı'da tonbazlarla oluşturulan köprüyü muhtemel Kazak saldırılarına karşı korumak amacıyla Kapudan Halil Paşa komutasında 43 kadirga görevlendirmişti³¹. İsakçı'ya ulaşılmasından sonra, Kara Harman yakınlarında 17 Kazak çaykası olduğu raporu üzerine Halil Paşa, eski Kefe Beylerbeyi Mehmet Paşa'yı 15 gemiyle oraya yollamış, Mehmet Paşa bu sularda on altı gün boyunca denizi taradıktan sonra rapor edilen Kazak filotillası hakkında başka bilgi edinemedi Tuna'ya geri dönmüştü. Denizin çeşitli alanlarında Kazakların olduğu yönündeki yeni haberler alınması üzerine Kapudan Paşa Halil Kazakları aramak maksadıyla ana donanmasıyla birlikte denize açılmış ve diğer bazı donanma gemilerini değişik yönlerde sevk etmişti. Burada üç grup mevcuttu: Yine Mehmet Paşa komutasında 18-20 gemi Kerş boğazına gönderilmişti. Tuna şaykalarından (aşağıya bkz.) oluşan ikinci grup Dinyeper Nehri ağzında devriye görevine gitmiş,



Beauplan'a göre
Kazak çaykası, 1660
(Beauplan, *Description
d'Ukraine*).

28 kadirgadan oluşan ana donanma ise rapor edilen 40 adet Kazak çaykasını aramak üzere Sinop yakınlarındaki Anadolu sahiline doğru açılmıştı. Orada Gerze yakınlarında ele geçirilmiş iki büyük geminin yanında 9 çaykanın demir atmış olduğunu öğrendiler. Fakat oraya vardıklarında hiç bir Kazakla karşılaşmamışlardı. Halil Paşa filoyu ikiye bölerek bölgeyi bir iki gün taratmış (hatta bu gruplardan biri Trabzon [Vona Burnu] yolunu yarılarmıştı) ama fırtınalardan başka sadece mürettebatı tarafından Kazak korkusuyla terk edilmiş bir gemiden başka bir şey bulamamıştı. Daha sonra Sultan donanmanın Tuna'ya dönmesi için emir geldi. Bu büyük (ve pahalı) gücün iki buçuk hafta boyunca yapabildiği en fazla şey Kazakları Anadolu kıyısından uzaklaştırabilmek olmuştur. Ancak Kazakların kaçmadan önce bazı ticaret gemilerine saldırmalarını önleyememişlerdir. Öte yandan Dinyeper Nehri ağzı ve Kerş boğazına devriye görevi yapmaya gönderilen iki filo yağmadan dönen Kazakların yolunu kesmeyi başarmıştır. Katip Çelebi'nin belki de biraz abartılı anlatımına göre Osmanlılar akından dönen Kazakları yenmiş ve hepsini tutsak etmiştir. Kazakları denizde etkisiz hale getirmenin en iyi yolu onları tekneleri ganimetle dolu bir şekilde nehirdeki sığınaklarına dönerken kısırmaktır. Yine de yakalanmadan önce Osmanlı yerleşimleri ve deniz araçlarına zarar vermiş oluyorlardı.

Osmanlı kadirgaları ile Kazak çaykaları arasındaki deniz savaşlarına dair ayrıntılı bilgi azdır. Bunun nedeni kısmen, Kazakların mümkün olabildiğince Osmanlı donanmasından kaçınıp, tüccar gemileri ve sivil yerleşim bölgelerine akınlar düzenlemeyi tercih etmeleri olabilir, yani her iki taraf arasında doğrudan karşılaşma çok da yaygın olmayabilir. Fakat güçlerinin doruğunda oldukları 1610'lu ve 1620'li yıllarda onlarca hatta yüzlerce şaykadan oluşan donanmalarıyla denize açılmaya muktedirken Osmanlı donanmasıyla çarpışmaya daha istekli oldukları görünmektedir. Beauplan, akşam güneşinin kör edici ışığından yararlanarak aksi yönden kadirgalar da dâhil Osmanlı gemilerine nasıl yaklaştıklarını ve onları gece anınsız nasıl ele geçirdiklerini, gemilerdeki toplar da dâhil olmak üzere ne varsa yağmaladıklarını anlatır. 1618'de, Hetman Żółkiewski 1615'te İstanbul Boğazı'na saldıran 80 çaykanın, kendilerini Tuna Nehri ağzında yakalayıp takip eden Osmanlı kadirga gücünü nasıl yenilgiye uğrattıklarını, sonrasında, kalan gemileri Dinyeper Limanına getirdiklerini ve Özi önünde yaktıklarını anlatır³². Ne yazık ki bu karşılaşma başka bir kaynakla doğrulanamamaktadır.

³² Pisma Żółkiewskiego, s. 303.

Buna karşılık 1625 yılında Kara Harman yakınlarındaki meşhur savaş, Osmanlı, Polonya ve Avrupa diplomatik kaynaklarında iyi bir şekilde belgelenmiştir. Savaş, manevra ve harekât kabiliyeti yüksek çaykaların hantal kadirgalar karşısında açık bir şekilde avantajlı olduğu sakin denizlerde başladı. Gerçekten de 350 şayka ve 40 kadirganın yer aldığı bu karşılaşmada Osmanlı donanması, Kazakların kadirgalara tırmanmayı başarması ve mürettebatın adam adama çarpışması nedeniyle neredeyse bozguna uğramanın eşiğine gelmiştir. Ancak ansızın çıkan kuzey rüzgârı pek çok çaykayı alabora ederken kadirgalara daha iyi harekât kabiliyeti sağlamıştır. Savaş sonunda Osmanlı güçleri galip gelmiş olsa da zaferin büyüklüğünü belirlemek kolay değildir. Osmanlı vekayinâmelerinin aksine İstanbul'daki Fransız ve İngiliz diplomatik kaynaklar, bu galibiyetin Osmanlılar tarafından abartılı bir şekilde aktarıldığını belirtirler. İddia edildiğine göre Kazaklar akşam rüzgâr dindiğinde savaşı sürdürebilecek kadar toparlanmışlardı. Hatta sağ kalan Kazaklar dönüş yolunda Kili ve Akkerman'a saldırıyı başarmış olmaları mümkündür³³.

Osmanlı şayka donanmasının Tuna'da üslendiğinden daha önce söz etmiştik. Bu ayrı bir çalışma olacak kadar değerli bir konudur ve bununla ilgili kaynak sıkıntısı da yoktur. Tuna donanmasından söz edilmeye başlanması Tuna bölgesinden, örneğin İstanbul'a tahıl ulaştırılmasının ve Macaristan'daki Osmanlı seferleri için gereken malzeme temininin önem kazandığı XVI. yüzyıla dayanır. Bu donanma sadece şaykalardan değil aynı zamanda farklı tipte tekne ve gemilerden meydana geliyordu (örneğin kalyatalar)³⁴. Kazak çaykalarına karşı tercih edilen küçük tekneler şaykalar olurken, Tuna Nehri'nde Kazaklara karşı kullanılan donanmalarda başka tür gemiler de bulunabiliyordu. Nitekim 1616'da iç hazineden³⁵ temin edilen 2.6 milyon akçeyle 39 fırkate (Osmanlı bağlamında en hafif kadirga türü olan "firkateler")³⁶ ve 33 kayık (belki de şaykalar?) hazırlanmıştır. Bir sonraki sene yapılması planlanan Karadeniz seferinin hazırlığı için 1627 Ekim'inde verilen bir dizi fermanla, Vidin, Rahova (Oryakhovo), Niğbolu (Nikopol), Rusçuk, Hırsova (Hirşova), İsakçı ve Tulca (Tulcea) kadılarına nevrudan (22 Mart 1628) önce her bir şayka için nitelikli kürekçi ve asker sağlamaları emredilmişti³⁷.

Şayka donanması Kazaklara karşı yürütülen savunmanın çok önemli bir koluydu ve bu donanmanın önemi yalnızca fazladan asker ve gemi sağlamasından ibaret değildi. Azak Denizi ile birlikte, Karadeniz'in Tuna'dan Batı Kırım'a kadar uzanan kuzey sahilinin büyük bir bölümü (Tuna ve Dinyeper arasındaki büyük limanlar da dâhil), kadirgaların kolaylıkla karaya oturabileceği sığ sulara sahipti. Kazaklar sadece atış menzilinin gerisine çekilerek güçlü Osmanlı donanmasından korunabiliyorlardı. Bunun yanı sıra bu kıyılar Kazakların rahatlıkla içinde kaybolabilecekleri geniş ve uzun sazlıklarla kaplıydılar. Gövdesi kadirgalara göre daha küçük olan kalyatalar bu sulara daha kullanışlıydı. Ancak bu teknelerin etkinliği bile sınırlıydı. Bu nedenle, şayka sığ sulara vazgeçilmez bir deniz aracıydı. Kadirga tarzı büyük gemilere duyulan aşırı güven ve daha küçük gemilere duyulan gereksinim, Kazaklarla mücadelede çok tecrübeli bir Osmanlı deniz komutanı olan Piyale Kethüda tarafından belâgatli bir dille İstanbul'a bildirilmişti. 1639 Temmuz'unda, zorlu bir takip sonucunda 10 Kazak şaykasıyla çarpışılması sonrasında, Kara Harman savaşına da katılan Piyale Kethüda şöyle yazmıştı: "Ne mikdâr kadirga çıkarılırsa her birine birer sandal binâ ettirilüp ma'an çıkarılmağa ... buyurula ki ... [olmaz ise] ... büyük kadirgalar ile böyle sığ yerlerde ve sazlık mahallerde bulundukda emek hebâ ve hidmet zâyî olur"³⁸. Denizcilik tarihine dair kayıtlarında Katip Çelebi, kapudan ka'immakamı olarak adı geçen Mahmud Paşa'nın kadirgalarıyla 1616'da Varna yakınlarındaki sığ sulara Kazak şaykalarını kovalarken kadirga filosunu kaybetmesinden bahseder³⁹.

İstanbul tarafından ya da yerel olarak Kazak deniz saldırılarına karşı yürütülen mücadele yalnızca Osmanlı deniz güçlerinin uğraşmak zorunda olduğu bir durum değildi. Osmanlı kara kuvvetleri, özellikle

³³ Osmanlı tarafından Kara Harman Savaşı Kâtip Çelebi tarafından ele alınmıştır (Kâtip Çelebi, *Fezleke*, II, İstanbul 1287/1870-71), s. 72-74 ve *Tuhfet*, s. 110-111, İngiltere'nin Babiali büyükelçisi Sir Thomas Roe'nun bu savaşa ilişkin tanıklığı son derece değerlidir (*The Negotiations of Sir Thomas Roe in His Embassy to the Ottoman Porte, from the Year 1621-1628 Inclusive*, London 1740, s. 427). Ayrıca Fransız büyükelçisi Philippe de Harlay'in gönderdiği raporlar için, Comte de Cézay, *Historica Russiae monumenta/Aktı istoričeskie, otnosjaščiesya k Rossii*, II, (ed. A. I. Turgenev), St. Petersburg 1842, s. 430). Savaşın tam bir betimlemesi için bkz. Victor Ostapchuk, "The Ottoman Black Sea Frontier and the Relations of the Porte with the Polish-Lithuanian Commonwealth and Muscovy, 1622-1628" (Harvard Üniversitesi, Doktora tezi, 1989), s. 113-117.

³⁴ Bkz. Imber, "Navy of Süleyman," s. 275-277; Bostan, *Osmanlı Bahriye*, s. 23, 88-90.

³⁵ BOA, Kâmil Kepeci, nr. 5641.

³⁶ Bkz. Bostan, *Osmanlı Bahriye*, s. 83-84.

³⁷ BOA, MD, 83, no. 110 (83 numaralı Mühimme Defteri, 1036-1037/1626-1628, (ed. O. Yıldırım, vd.), Ankara 2001).

³⁸ TSMA, E. 2891/1, metin, çeviri ve yorum için bkz. Ostapchuk, "Five Documents", s. 86-96 (blg. IV). Bu belgede de Piyale şunu belirtir: "Ziyâde rüzgârlı ve furtunalı günde ve gayet sığ ve teng yerde bulunup istidrâc u imhâlleri nihâyet u kemâl bulmamış".

³⁹ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 107, ayrıca bkz. 150-151; Ostapchuk - Halenko, "Kozats'ki čornomorski pokhodi," s. 355, 396-397.



Osman Paşa ve Cafer Paşa'nın
Kazaklara karşı savaşı,
1592 (Lokman, Şehinşahnâme,
TSMK, B.200).



de kalelerde bulunanlar, kentleri korumak ve yerel filotillalara insan gücü sağlamaları açısından da çok önemli bir yere sahiptiler⁴⁰. Bölgede bulunan Kazaklar hakkında bilgi elde etmek ya da karaya çıkan Kazak gruplarını engellemek için süvari birlikleri kullanıldı. Örneğin, 1639'da Anadolu kıyısındaki muhtemel bir Kazak faaliyeti konusunda bilgi edinmek için atlı hisar erleri Bafra'dan doğu yönünde Giresun'a ve İstefan'dan (Sinop yakınlarındaki Ayancık) 3-4 menzil batı yönüne gönderilmekteydiler.

Kırım Tatar süvarileri Karadeniz'in kuzey sahillerinde bunun gibi önemli bir rol oynamaktaydı. Bunlar, Dinyeper ağzından geçen dönüş yolu Osmanlı donanması tarafından abluka altına alındığında, Özi'yi atlayarak uzun ve alçak Kılburun (Kinburn) Yarımadası üzerinden omurgasız çaykalarını çeken Kazakların yolunu kesebiliyorlardı⁴¹. Örneğin, 1614'te bir grup Kazak Sinop'a yaptıkları saldırı sonrasında dönüş yolunda Dinyeper'in ağzının 60 Osmanlı şaykası tarafından abluka altına alındığını görünce kayıklarını Kılburun Yarımadası üzerinden karadan limana naklettiler. O gün şans Osmanlılardan yana olmalı ki bir grup Tatar tesadüfen Kazaklarla karşılaştı; çıkan çatışma sonrasında Kazaklar çok kişi ve çok ganimet kaybettiler⁴².

⁴⁰ Kapudanlıklara ilişkin referanslar: 1560'larda Azak için (bkz. yukarıda n. 15), 1620'lere kadar Akkerman için bkz. Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 107; Ostapchuk - Halenko, "Kozats'ki çornomorski pokhodi," s. 357 ve Özi için bkz. BOA, Tapu Tahrir 748; BOA, MD, 83, no. 143.

⁴¹ Beauplan, *Description of Ukraine*, s. 68-69.

⁴² Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 106; Kâtib Çelebi, *Fezleke*, I, 358; Ostapchuk - Halenko, "Kozats'ki çornomorski pokhodi," s. 350.



*Denizde Zaporozya kazakları
(O. Lopukhov Albom,
Kiev 1991).*

Güçlü yerel bir askerî altyapı -yani yeterince askerle donatılmış sağlam hisarlar ve yerel deniz kuvvetleri- olmaksızın Kazakların denizden gelen tehditlerine karşı ana Osmanlı donanması tarafından yürütülen operasyonların, özellikle de bu operasyonlar için harcanan para hesaba katıldığında, esas olarak verimsiz olduğu iddia edilebilir. Bu durum, muhtemelen 1590'larda İstanbul tarafından kabul edilmiş ve Tuna vadisi ve çevresindeki yerlerde yeni bir idarî düzenleme yapılmıştı. Bu eski Rumeli eyaletinden ayrılarak oluşturulan yeni Özi eyaleti idi (eyaletle ait sancaklar değişmekle beraber, Silistre, Nigbolu, Vidin, Çirmen, Vize, Kırk Kilise, Bender, Akkerman, Kılburun gibi sancakları içermekteydi). Bu eyalet, Karadeniz'in savunması için gerekli olan insan gücü ve finansal kaynakların temin edilmesinde bölgesel bir altyapı oluşturacaktı. Sultan II. Osman'ın bizzat komuta ettiği büyük bir kara ve deniz harekâtı olan Hotin seferi (1621) Ukrayna Kazakları problemini çözmek konusunda başarısızlığa uğrayınca, Osmanlılar Özi'deki kale kompleksini yeniden elden geçirmeye ve genişletmeye karar verdiler. 1627'de bu amaçla Dinyeper'e büyük bir kara ve deniz seferi düzenlendi. Tuna vadisinden (yani Özi eyaletinden) ve bitişik doğu Bosna'dan (İzbornik [Zvornik] sancağından) gelen tımarlılar bu yapım ve onarım projesinde ve

buranın savunmasında donanmaya yardım etmekle görevlendirilmişlerdi⁴³. Bu proje, ertesi yıl, ikinci bir seferin yardımı ile tamamlanmıştı. Aynı zamanda, Osmanlılar, Özi, Kılburun ve Karadeniz’de bulunan diğer birkaç stratejik kalelerde bulunan büyük garnizonların maaşlarının ödenmesi için, öncelikle Özi eyaletinden gelen vergi gelirlerinin düzenlenmesi işini de başarmışlardır⁴⁴.

Bundan sonra, onlarca ya da yüzlerce çayka ile Dinyeper’den yola çıkan Zaporojya Kazağı akınlarına ilişkin kayıtlara rastlanmamaktadır. Bunun yerine, Dinyeper Kazakları, daha küçük gruplar halinde hareket etmişler ya da Azak Denizi’ne ve Karadeniz’e geçişin hala daha kolay olduğu Don Nehri’ne çekilmişlerdir. Dinyeper’den yola çıkan küçük Kazak grupları, hala hatırı sayılır ölçüde psikolojik ve fiziksel karmaşa yaratmayı başarabilmekteydiler. Bahsedilen duruma örnek olarak Piyale Kethüda’nın 1639’da küçük çayka kuvvetlerine karşı düzenlediği sıkıntılı operasyonlar gösterilebilir. Donanma-yı hümayundan gelen 32 kadirga ve 9 beylik gemisinden oluşan donanması ile kuzeydeki sahillerde olduğu kadar Rumeli ve Anadolu kıyılarının önemli bir kısmında yaptığı devriye görevinden, Özi yakınlarında karşılaştığı 10 çaykayla girdiği bir çarpışma dışında eli boş dönmüştür⁴⁵. Elbette ki bu büyük deniz gücünün operasyonlarının caydırıcı etkisini reddetmek mümkün değildir.

Kazaklar da Vikingler gibi yağmalayacak köy ve kasaba ararken karada hatırı sayılır bir mesafe boyunca ilerleyebildiklerinden, bu savunmada kara kuvvetlerinin rolü daha da önemliydi⁴⁶. Arazi koşullarına bağlı olarak yanlarına küçük bir koruma koyduktan sonra teknelerini kıyıda bırakır, ya da nehirlerden yukarı veya bataklıkların içinden yol alırlardı. Üstelik teknelerin omurgaları olmadığından, suyun sığ olması veya gerektiğinde karadan taşınması da pek önemli bir sorun teşkil etmezdi. Kâtib Çelebi, 1638’de, Kerş karşısındaki Taman yarımadasında meydana gelen ve Kazakların yoğun ve uzun süreli takibi olayından ayrıntılı olarak bahsetmiştir⁴⁷. Azak Denizi ve Kerş boğazında devriye gezen Piyale Kethüda’nın gemileriyle karşılaşan 30 Kazak çaykası, teknelerini Osmanlı kaynaklarında tabur diye tabir edilen biçimde savunma durumuna getirerek Kerş boğazının Taman yarımadası tarafında Tuzla burnunda (ki burası günümüzde Kerş Boğazı’nın ortasında bir ada olup Ukrayna’ya aittir) sığ suda konuşlandırıp savaşa hazırlanmışlardı. Piyale’nin gemileri toplarını kullanarak mümkün olabildiğince Kazakları top ateşi altına almıştı. Bu arada, Kefe Beylerbeyi’nin sağladığı Azak’tan gelen birkaç yüz tüfekli (*tüfenk-endâz*) asker ile kadirgalardan inip sandalları dolduran birlikler Kazaklara saldırmışlardı. Ağır kayıplar veren Kazaklar hava karardığında bulundukları yerden ayrılmış yine Taman yarımadası üzerinde ama Tuzla’nın kuzeyinde olup Azak Denizi’ne yakın yerde bulunan Çuşka burnunda konuşlanmışlardı. Kendilerini bu şekilde konumlandırırdıklarından ve suyun sığlığı gemilerin sahile yaklaşmasını engellediğinden, Piyale topların bir kısmını karaya indirmiş, iki gün boyunca Kazakları top ateşi altında tutmuştu. Kazaklar gece tekrar Taman yarımadasındaki suollarından birini kullanarak kaçmayı başarmışlardır. Piyale’nin ve Kefe beylerbeyinin kuvvetleri, setler inşa ederek denize ulaşan bütün çıkışları kapatmayı başardıktan sonra topları indirip ateşe tekrar başlatmışlardı. Ancak, Kazaklar iyi levazımlı olduklarından, Piyale, sadece kuşatmanın iyi bir seçenek olmadığına karar verip daha kuvvetli hücum yapabilmek için tombaz ve fazladan sandallar getirtmişti. Çarpışma sonraki birkaç hafta boyunca da devam etmiş; bu süre içerisinde Kazaklar kimi zaman kaçıp başka bir yere yerleşmişler veya kamışlıklara saklanmışlar ya da tekrar Kuban Nehri’nin yukarı kıyılarına ve kollarına kaçmışlardı. Ama sonunda, Kâtib Çelebi’ye göre, bu Kazakların tümü esir düşmüş ya da öldürülmüştü. Eğer kaynağımıza güvenilecek olunursa, birkaç hafta süren bu çatışma Taman yarımadası’nda 70 km’lik (50 *mil*) nehir ve bataklık alana yayılmıştı Kazaklar karada ve denizde yürütülen savaşta mükemmel olduklarını kanıtlamışlar ancak Osmanlılar da, bu savaş tekniğinde bundan böyle kendilerine rakip olabileceklerini göstermişlerdi.

⁴³ Bkz. Ostapchuk, "Ottoman Black Sea," s. 126-186.

⁴⁴ Vergi gelirlerinin, bir garnizonun maaşlarını çok yıllık bir temelde ödemek gibi bir amaç için tahsis edilmesine ocaklık denir. 1627 ve 1628 seferlerinin komutanlığını yapan Kapudan Paşa Hasan’ın eylemlerinde bu faaliyet ayrıntılı bir biçimde, iki ordu mühimmesi kayıtlarından izlenebilir. 1627 ve 1628 kayıtları için bkz. BOA, MD, 83. Bu iki seferin sunum ve analizi için bkz. Ostapchuk, "Ottoman Black Sea," s. 126-266.

⁴⁵ TSM, E. 599, 6555; Ostapchuk, "Five Documents," s. 65-68 (blg. I), 97-101 (blg. V).

⁴⁶ Beauplan, *Description of Ukraine*, s. 67; Ostapchuk, "Human Landscape," s. 62-63.

⁴⁷ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü’l-kibâr*, s. 112-114; Kâtib Çelebi, *Fezleke*, II, 209-211; Ostapchuk - Halenko, "Kozats’ki çornomorski pokhodi," s. 383-394.

Daha önce de belirtildiği gibi, 1620'lerin sonlarına gelinmeden, Dinyeper üzerinden yapılan saldırıların boyut ve etkileri azalmıştı. Bu, yalnızca nehir ağzındaki güçlendirilmiş savunma güçlerine bağlı değildi. 1630 ve 1640'larda Ukrayna Kazakları Litvanya-Lehistan Birliğine karşı pek çok büyük isyana girişmiş, bu ayaklanmalarla birlikte onlar da sert bir biçimde bastırılmıştı. 1648-1654 yılları arasındaki büyük isyan sırasında Hetman Bohdan Hmelniński'nin başını çektiği Ukrayna Kazakları daha önce görülmemiş bir güçle yeniden canlanmıştı. Bu güç, her ne kadar büyük oranda Litvanya-Lehistan Birliği'ni hedef almış ise de, en sonunda Moskova Devleti, Boğdan, Osmanlı ve Kırım Tatarlarını da içine alan XVII. yüzyılın ikinci yarısındaki karmaşık savaşların içine çekilmişti. Hatta Hmelniński'nin Kazak donanmasını Kırım Hanlığıyla ittifak karşılığında 1648'de yakmasının Zaporozya Kazakları'nın denizcilik kariyerinin sonu olduğu yönünde tahminler bile öne sürülmüştür⁴⁸.

Yine de, en azından 1648'e kadar Zaporozya Kazakları denizde oldukça etkinlerdi ve sadece Dinyeper'den hareket eden küçük yağmacı birlikler olarak kalmadılar. Özi'nin 1627 ve 1628'deki tekrar yapılandırılmasını takip eden yirmi yıl boyunca, Lehistan'dan gelen baskılar ve Don Nehri'nden denize daha iyi ulaşma olanağı sayesinde, bahsedildiği üzere, pek çoğu Don Nehri'ne doğru hareket etmiş ve Osmanlı ve Kırım egemenliğindeki yerleri yağmalayan Don Kazakları'na katılmışlardır. Gerçekten de 1630'lar ve 1650'ler arasındaki sürede Don Kazakları'nın denizde en etkin oldukları dönemdir⁴⁹. 1637'de Don ve Zaporozya Kazakları Azak'ı ele geçirmişlerdi. Bu durum, onların denize açılmalarını kolaylaştırmıştır. Kazakların Azak'ı ele geçirmeleri Osmanlı ve Kırım ordusu ve özellikle Osmanlı donanması için yeni bir sınavdı. 1641'e kadar Osmanlılar tam bir kuşatma gerçekleştirememişlerdir ki o zamana kadar aradan geçen dört sefer mevsimi boyunca Osmanlı deniz kuvvetleri, Don ve Zaporozya Kazaklarının deniz akınlarını durdurmaya çalışmışlardır. 1641 kuşatması, tam olarak başarılı olmamışsa da, donanma önemli bir destek ve saldırı rolü oynamıştır. Kazaklar, ancak 1642'de Moskova'nın mühimmat göndermeyi reddetmesi üzerine büyük bir bölümünü de tahrip ederek kaleyi tahliye etmişlerdir.

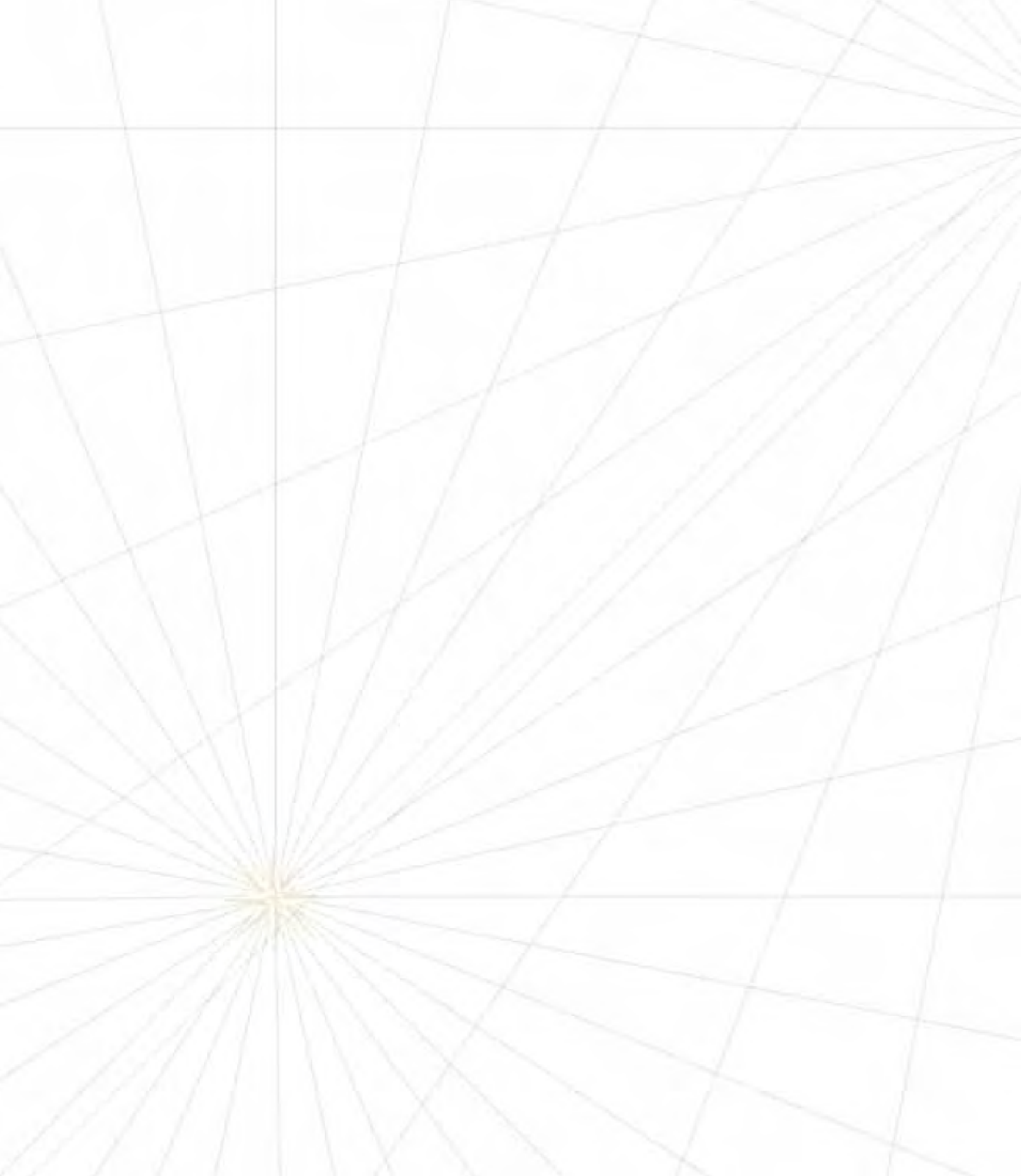
Kazakların Karadeniz'de yol açtığı krizler, Osmanlı İmparatorluğu'nu XVII. yüzyılda etkisi altına alan Celali isyanları, Orta Avrupa ve Doğu Anadolu'daki uzun savaşlar, İstanbul'daki sonu gelmeyen entrikalar ve istikrarsızlık gibi sorunlarla birlikte ele alınmalıdır. Kazak sorunu, kesinlikle, bu dönemi Osmanlı İmparatorluğu için zor bir hale getiren unsurlardan birisi idi. Son olarak, sürecin birkaç nesil boyunca devam etmesine rağmen yönetim ve askerî yapı, Kazakların "Osmanlı gölü"nü yok etme tehdidinin üstesinden gelmeyi başarabilmiş ve sorunlar kısmen dış etkenler nedeniyle eski ağırlığını kaybetmiştir. Bu problem ne kadar dikkatle incelenirse, Osmanlı'nın askerî ve idarî değişimi o kadar açık bir biçimde gözlemlenebilir ve Osmanlı'nın dönüşüm kapasitesinin geriye döndürülemez bir gerileme tehdidini nasıl engelleyebildiği o kadar net bir biçimde değerlendirilebilir.

Çeviri: Sedat İşçi

⁴⁸ Omeljan Pritsak, "Das erste türkisch-ukrainische Bündnis (1648)", *Oriens*, 6, (1953), s. 266-298; Omeljan Pritsak, "İlk Türk-Ukrayna İttifakı (1648)", *İlmî Araştırmalar Dergisi*, 7, (1999), s. 255-284. Bununla birlikte Lehistan'ın Kazakları etkisizleştirme eylemlerinin bir bölümü olarak Zaporozya donanmasının bundan önce de birkaç kez yakılmış olduğunu ifade etmek gerekir.

Gene de donanmanın başına gelen bu yıkımların boyutunun 1648 yıkımı kadar önemli olup olmadığını belirlemek imkânsızdır.

⁴⁹ Ukraynalı Kazaklar 1648'den sonra Kırım Tatarlarıyla ittifaklarını koruyabilmek ve Osmanlılarla iyi ilişkilerini sürdürebilmek için (Hmelniński'nin 1649'dan itibaren kendisini Osmanlı tebası olarak gördüğü hatırlanmalıdır) yalnızca denize çıkmayı reddetmekle kalmayıp Don Kazaklarını ve hatta Moskova'yı bile Osmanlı ve Kırım mülküne karşı akınların devam etmesi halinde savaşla tehdit etmişlerdir.



Girit Seferi ve Sonrasındaki Politik Gelişmeler

Ersin GÜLSOY*

Girit, Doğu Akdeniz tarihinde daima önemli rol oynamıştır. Ortaçağda bu adayı elde bulundurmak Akdeniz’de üstünlük kurmak anlamına gelmişti. Venedik’in 1204’te Girit’i alması, ona Doğu Akdeniz’in belirgin hâkimiyetini sağlamıştır. Ada giderek Venedik’in Ege’deki ileri karakolu ve Levant İmparatorluğu’nun merkezi olmuş, Doğu Akdeniz’deki ticarî ilişkilerini Girit Dukalığı aracılığı ile düzenlemeye başlamıştır¹. Bilindiği üzere Doğu Akdeniz ticaretini canlandıran en önemli öge, Uzakdoğu ve Hindistan mallarının Avrupa’ya aktarılmasıydı. Tacirlerine büyük çıkarlar sağlayan bu mallar Malaka boğazından ve Malabar sahili limanlarından Basra körfezine ve Irak’taki Dicle, Fırat nehirleri ve kervanlar vasıtasıyla Suriye limanlarına taşınmaktaydı. Diğer bir yol ise, Süveyş’e oradan da İskenderiye’ye aktarılmaktaydı².

Girit, bu malların Venedik’e oradan da Avrupa ülkelerine dağıtımında bir ara iskele görevi yapıyordu. Venedik tacirleri, Suriye limanlarına gidiş gelişlerinde gemi konvoylarıyla Girit’te dururlardı. Ayrıca, Venedik’in Anadolu topraklarından yapmış olduğu ticaret de ekonomisinde son derece önemli yer tutuyordu. Bu ticaretin önemli bir kısmını, Anadolu ve Rumeli sahillerinden ithal ettikleri hububat oluşturmuyordu. XVI. yüzyılda bütün Akdeniz dünyasında görülen nüfus patlaması ve üretim yetersizliği, sadece Venedik’i değil Cebelitarık Boğazı’na kadar uzanan bütün Akdeniz ülkelerini Osmanlı topraklarında üretilen buğdaya muhtaç duruma düşürmüştü³. Bu yüzyılın ikinci yarısında Girit yıllık tahıl üretiminin ancak 6-8 aylık bölümünü üretebiliyordu. Girit yöneticileri, tahıl ihtiyaçlarını Osmanlı topraklarından sağlamak yoluna gidiyorlardı. Gerçi Osmanlı Devleti’nde hububatın ihracatı yasaktı⁴; ancak tahılın fiyatının Venedik topraklarında Osmanlı iç piyasasından çok yüksek oluşu ve deniz taşımacılığının sağladığı kolaylıklarla Anadolu ve Rumeli sahillerindeki Osmanlı üreticileri, mahsullerini kendilerine en yakın Venedik ülkelerine pazarlıyorlardı. Bu pazardaki en büyük payı, Girit Adası oluşturmuyordu. Bu şekilde ucuz yolla tahıl ihtiyacını karşılayan Giritliler, senatonun bağların sökülerek, arazinin hububat ekiminde kullanılması yönündeki kararına rağmen topraklarını geliri daha yüksek olan bağ, zeytin ve turuncgiller yetiştirilmesi gibi alanlarda değerlendiriyorlardı. Onlar da ürettikleri bu malları Osmanlı piyasasında pazarlıyorlardı. Yakınlığı, malların elde kalma tehlikesinin bulunmaması ve uygun fiyatlar bu piyasayı cazip duruma getiriyordu⁵.

XVII. yüzyılın başlarına kadar Venedik, Doğu Akdeniz ticaretinde çok önemli bir güç konumundaydı ve bu alana tamamen hâkim olan Osmanlı topraklarında ahidnâmelerle elde etmiş olduğu ticaret serbestliği hakkını kaybetmek istemiyordu. Osmanlılarla giriştikleri mücadelelerin sonunda ticaretin canlanması için hemen girişimlerde bulunmuşlardı. Venedik’in bu alanda gerilemesine sebep olan olay, 1645-69 yılları arasında Osmanlılarla Girit Adası yüzünden yürüttükleri savaş olmuştur. Bu savaşları, iki kısım hâlinde incelemek gerekir. Bunlardan birincisi adada cereyan eden kara savaşları, ikincisi ise adadaki askerlerine mühimmat ve zahire götürmek isteyen Osmanlı donanmasıyla bu yardımı engellemeye çalışan Venedik donanmasının Akdeniz’deki savaşlarıdır.

* Yrd. Doç. Dr., Atatürk Üniversitesi, Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi, Tarih Eğitimi Anabilim Dalı.

¹ Ekkehard Eickhoff, “Denizcilik Tarihinde Kandiye Muharebesi”, (çev. M. Eren), *Atatürk Konferansları, (1964-1968)*, II, Ankara 1970, s. 149; Venedik’in bu dönemde Doğu Akdeniz’deki ticarî ilişkileri ve imzalanan antlaşmalar için bkz. Osman Turan, *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar Metin, Tercüme, Araştırmalar*, Ankara 1988; Elizabeth A. Zachariadou, *Trade and Crusade Venetian Crete and The Emirates of Menteshe and Aydın (1300-1445)*, Venedik 1983; Şerafettin Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri, Selçuklular’dan Bizans’ın Sona Erişine*, I, İstanbul 1990; Melek Delilbaşı, “Ortaçağda Türk Hükümdarları Tarafından Batılılara Ahidnâmelerle Verilen İmtiyazlara Genel Bir Bakış”, *Belleten*, XLVII/185 (1984), s. 95-103; Momcilo Spremić, “XV. Yüzyılda Venedik’in Şark’ta Ödediği Haraçlar”, (çev. M. H. Şakiroğlu), *Belleten*, XLVII/185 (1984), s. 363-390.

² Levant Ticareti ve bunun için yapılan mücadelelere ilişkin incelemelerin sayısı az değildir; bazıları için bkz. W. Heyd, *Yakındoğu Ticaret Tarihi*, (çev. E. Z. Karal), Ankara 1975; Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, I-II, (çev. M. Ali Kılıçbay), İstanbul 1989-1990; Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri 1550-1838*, I, Ankara 1974; Robert Mantran, *XVI-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, (çev. M. Ali Kılıçbay), Ankara 1995; Cengiz Orhonlu; “XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıl Deniz Sahillerinde Osmanlılar”, *TD*, 12/16 (1962), s. 1-24; Salih Özbaran, “Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu”, *TD*, 31 (1978), s. 65-146; S. Özbaran, *Yemen’den Basra’ya Sınırdaki Osmanlı*, İstanbul 2004; Rosamond E. Mack, *Doğu Malı-Batı Sanatı: İslâm Ülkeleriyle Ticaret ve İtalyan Sanatı 1300-1600*, (çev. A. Özdamar), İstanbul 2005; Carlo M. Cipolla, *Neşeli Öyküler*, (çev. T. Altınova), İstanbul 2000.

³ Zeki Ankan, “Osmanlı İmparatorluğu’nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)”, *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan*, İstanbul 1991, s. 285.

⁴ Lütfi Güçer, *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1964, s. 40.

⁵ Bruno Simon, “Onaltıncı Yüzyıl Ortalarında Osmanlı İmparatorluğu ve Girit İlişkileri Hakkında Birkaç Not”, *X. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler*, IV, Ankara 1993, s. 1816-1817.

Girit Seferinin Sebepleri ve Girit'in Alınması

Kıbrıs'ın Osmanlılar tarafından fethi ve İnebahtı deniz muharebesinden sonra Osmanlı-Venedik ilişkilerinde yeniden dostluk sağlanmıştı. Gerçekte Osmanlılar, Girit'e sefer düzenlemek için bir fırsat ve uygun zamanı bekliyorlardı. Çünkü Mısır, Tunus, Cezayir ve Trablus deniz yolları üzerinde bulunan ada, Osmanlıların Doğu Akdeniz'deki hâkimiyetlerini tehdit ediyordu. Bu eyâletlerden İstanbul'a gelecek olan mal ve malzemenin tehdit altında olması istenilmeyen bir şeydi. Diğer taraftan adanın Latin-Venedik yönetimi ile devamlı mücadele içinde olan Rum-Ortodoks kilisesine bağlı halkın büyük bir çoğunluğu, yaşam sıkıntısı ve dinî baskıların daha az olduğu Osmanlı Devleti'ni adayı ele geçirmeye davet ediyorlardı. Bu davetler, Osmanlı yöneticileri tarafından olumlu karşılanıyor ve zaman zaman Girit'e sefer gündeme getiriliyordu⁶. Osmanlılar IV. Murad zamanında bu fırsatı yakalamalarına rağmen doğuda Safevilerle savaş hâlinde olduklarından bundan yararlanamadılar. Ancak Sultan İbrahim zamanında ortaya çıkan Sünbül Ağa olayı ile Venedik'e savaş ilan edilmiş ve Girit üzerine sefer düzenlenmiştir⁷.

Sultan İbrahim, derhal sefer hazırlıklarının başlamasını emretti. Venedik'in önlem almasını engellemek için ilk aşamada seferin Malta üzerine olacağı ilan edildi. Gerekli hazırlıklar tamamlandıktan sonra serdar Yusuf Paşa emrindeki donanma 30 Nisan 1645'te İstanbul'dan hareket etti. Anadolu ve Rumeli taraflarındaki eyalet askerleri ile Cezayir, Tunus ve Trablus Beylerbeylikleri askerleri donanmaya yolda katıldılar. Ordu Avarin limanından ayrıldıktan sonra Yusuf Paşa, beyler ve kaptanları baştardasına davet ederek, seferin Girit Adası üzerine olduğunu bildiren hatt-ı hümayunu duyurdu. Osmanlı donanması, 22 Haziran 1645'te Girit ile Todorı adaları arasında demirledi, askerler ve mühimmat karaya çıkarıldı. Hanya muhasarasının emrolunmasıyla ordu o tarafa hareket etti ve derhal muhasara hazırlıklarına girişildi. Nihayet 27 Haziran 1645'te metrisler tamamlanarak şehrin kuşatılmasına başlandı. Hanya 54 günlük bir kuşatmanın ardından 19 Ağustos 1645 tarihinde *eman* ile yani savaştan teslim alındı. Yusuf Paşa burada gerekli tayinleri yaptıktan ve kalenin onarımının tamamlanmasından sonra adadan ayrıldı⁸.

Yusuf Paşa'nın İstanbul'a dönmesinin ardından Özi muhafızı Siyavuş Paşa, baharda düzenlenecek olan Girit seferine serdar tayin olundu (Aralık 1645). Ancak bundan bir ay kadar sonra Siyavuş Paşa'ya Silistre Sancağı tevcih olunarak, Girit serdarlığına eski sadrazam Sultanzâde Mehmed Paşa getirildi (Ocak 1646). Mehmed Paşa 12 Temmuz 1646'da Hanya'ya gelerek ordunun başına geçti ve Suda kalesini kuşattı. Muhasara devam ederken, Mehmed Paşa 22 Ağustos 1646'da öldü. Bu haberin İstanbul'a ulaşmasıyla Girit serdarlığına Hanya muhafızı Deli Hüseyin Paşa atandı. Yeni serdarın topladığı savaş meclisinde görülen lüzum üzerine Suda kuşatmasının kaldırılarak, Resmo'nun muhasara edilmesine karar verildi. 7 Ekim 1646'da kuşatma başladı ve 16 Kasım 1646'da şehir *eman* ile teslim alındı. Resmo kuşatması devam ederken şehrin güneyinde ve iki saatlik yürüyüş mesafesinde bulunan Milapoteme kalesi gönderilen bir miktar kuvvetle ele geçirildi. Böylelikle bu kalenin etrafındaki 60 kadar köy Osmanlı yönetimi altına girdi. Fetihden sonra Resmo'da ordunun burada kışlaması kararlaştırıldı.

Kış ayları içerisinde Hüseyin Paşa, Kandiye muhasarasının hazırlıklarıyla uğraştı. Baharla birlikte Kandiye'nin doğusunda bulunan Kastaru palangası üzerine bir miktar kuvvet gönderilerek etrafındaki köylerle birlikte ele geçirildi (Nisan 1647). Böylece Osmanlı hâkimiyeti Kandiye etrafındaki köylere kadar genişledi. Ancak kuşatmanın başlaması için beklenen asker, cephaneye ve mühimmat adaya henüz ulaşamamıştı. Bundan ötürü kuşatma bir süre ertelendi. Sonunda Fazlı Paşa komutasındaki donanma, 28 Eylül 1648'de Hanya limanına gelerek bir miktar asker, zahire ve cephaneyi karaya çıkardı. Fakat getirilen bu mühimmatın karadan Kandiye önlerine nakli hayli zaman aldı. Dolayısı ile Kandiye kuşatmasına henüz başlanamadı. Bu durumu değerlendirmek isteyen serdar, adanın güneyinde yer alan

⁶ Osmanlıların bu niyetleri Girit'in Venedikli idarecileri tarafından zaman zaman senatoya rapor ediliyor ve bunu engellemek için yolunun onlara bu fırsatı vermemek olduğu ifade ediliyordu [B. Simon, "Osmanlı İmparatorluğu ve Girit ilişkileri", s. 1819-1820; Molly Greene, *Kandiye 1669-1720: The Formation of a Merchant Class*, (Basılmamış Doktora Tezi), Princeton 1993, s. 9].

⁷ Ersin Gülsoy, *Girit'in Fethi ve Osmanlı İdaresinin Kurulması (1645-1670)*, İstanbul 2004, s. 26-27.

⁸ Serdar Yusuf Paşa'nın Girit seferi ve Hanya'nın fethi bu seferde hazır bulunan Piri Paşazâde Hüseyin tarafından kaleme alınan *Târih-i Feth-i Hanya* isimli gazavâtname gün gün kaleme alınmıştır (Süleymaniye Kütüphanesi Mikrofilm Arşivi, No: 1920). Kâtip Çelebi, Hanya seferini anlatırken tamamen bu eserden faydalanmıştır (Kâtip Çelebi, *Fazleke*, II, İstanbul 1297, s. 233-268). Bu bilgilerin değerlendirmesi ve müracaat yerleri için bkz. E. Gülsoy, *Girit'in Fethi*, s. 23-46.

Miranbelo ve güneydoğusunda bulunan Yerapetre kalelerinin alınması için harekete geçti. Gönderilen kuvvetler, 29 Kasım 1647'de Miranbelo ve 1648 Ocak ayı içerisinde de Yerapetre kaleleri ve etrafındaki köyleri aldı. Kış içerisinde Hanya ve Resmo'daki topraklar ve diğer mühimmatla birlikte ordu Kandiye önlerine geldi ve kuşatma için bütün hazırlıklar tamamlandı. Ordunun metrislere girmesi için sadece donanmanın gelmesi bekleniyordu. Çünkü orduda bulunan topraklar, Kandiye gibi müstahkem bir kalenin kuşatması için yeterli değildi. Buna rağmen donanma adaya gelmeden kuşatmanın başlamasına karar verildi, 30 Nisan 1648'de kale dövülmeye başlandı. Osmanlı askerlerinin yürüttükleri metrislerin altında Venedikliler daha önceden hazırladıkları lağımları ateşleyerek, ilerlemeyi engellemeye çalışıyorlardı. Metrisler kale hendeğinin önlerine kadar getirilmesine rağmen İstanbul'dan beklenen yardım bir türlü adaya ulaşamamıştı. Ordugâhta zahire kıtlığı da başlamıştı. Venedikliler Çanakkale Boğazı'nı ablukaya aldıklarından, Kaptan Ammarzâde komutasındaki donanma boğazdan çıkamamıştı. Bir kısım mühimmat ve bazı lağımcılar karadan Ege Denizi'ne gönderilerek, buradaki bey gemileriyle adaya ulaştırılabiliyordu.

Ertesi yıl Voynuk Ahmed Paşa komutasındaki donanma, alınan tedbirlerle Çanakkale Boğazı'ndan çıkabilmiş ve hazırlanan asker, zahire, cephane ve mühimmatı Resmo limanına getirmiştir. Ancak gelen zahire, cephane ve mühimmat ihtiyacı karşılamakta hayli yetersiz kalmıştır. Yaşanan bu zorluklar, 15 aydır kuşatmada bulunan askerler arasında huzursuzluklara yol açmıştır. Buna serdarlık makamını ele geçirmek isteyen Rumeli beylerbeyi Zurnazen Mustafa Paşa'nın askeri kışkırtması da eklenince, 1 Ağustos 1649 gecesi Serdar Hüseyin Paşa'ya karşı isyan çıktı. İsyanın bastırılmasından sonra askerlerle toplantı yapılarak istekleri soruldu ve bu toplantıda alınan kararla asker Kasım ayına kadar metrislerde kaldı ve ondan sonra kuşatmaya ara verildi; durum divan-ı hümayuna bildirildi.

Bu arada Voynuk Ahmed Paşa'nın ölümünden sonra Hanya limanında demirli bulunan donanmadaki komutan ve askerler, Hüseyin Paşa'ya bir mektup yazarak, Kandiye muhasarasına katılmak istediklerini bildirdiler. Bu haberin askerlere duyurulması üzerine hepsi yeniden metrislere girmeye razı oldular. Donanma askerleri 29 Ağustos 1649'da Kandiye önlerine gelerek orduya katıldılar. Ertesi gece de bütün askerlerin metrislere girmesi üzerine kuşatma yeniden başladı. Kuşatma bütün şiddetiyle devam ederken 1650 yılında asker, mühimmat ve cephane yüklü donanma Çanakkale Boğazı'ndan yine çıkamamış ve beklenen yardım adaya ulaşamamıştır. Üstelik Venedikliler metrislerin altına kadar getirdikleri lağımları ateşleyerek, bir hayli zayıflıyorlardı. Kış mevsiminin yaklaşması üzerine ordugâhta yapılan toplantılar da, Kandiye karşısına kaleler yapıp, ordunun o kalelerde kışlamasına karar verildi. Ordugâhtan gelen bu talep 26 Kasım 1649'da Divan'da görüşülüp, uygun bulundu. Bunun üzerine önce Kasteru yakınlarında bir kale yapıldı, bütün cephane ve topraklar buraya gönderildi. Daha sonra kuşatma için asıl önemli olan ve Kandiye karşısına yapılacak olan kalenin hazırlıklarına başlandı. Önceleri Yeni kale daha sonra İnadiye adıyla şöhret bulan bu kalenin temeli 20 Nisan 1650'de atıldı ve kısa sürede tamamlandı. Askerler metrislerden çıkarak buraya taşındılar.

Ordu kuşatmaya ara verdikten sonra, henüz Osmanlı hâkimiyetine girmemiş olan İstiye üzerine bir miktar kuvvet gönderildi; kale ve etrafındaki köylerin fethedildiği haberi 9 Haziran 1651'de İstanbul'a ulaştı. Gerçek o ki, Girit'teki askerlere yeterli yardım yapılamadığından kuşatma gereği gibi yürütüle-miyordu. Nitekim 1651 yılında gerçekleştirilen donanma seferinde Nakşa önlerinde Osmanlı donanması ağır bir yenilgiye uğramış, erzak ve zahire kalyonlarının bir kısmı Venediklilerin eline geçmişti. Ertesi yıl düzenlenen seferde de donanmanın Çanakkale Boğazı'ndan çıkması mümkün olmamıştı. Ancak 1653 ve 1654 yıllarında düzenlenen seferlerde adaya yardım ulaştırılabiliyordu.

Bu tarihlerde İstanbul'daki otorite boşluğu yüzünden Girit seferine yeterince önem verilemiyordu. Girit'ten devamlı olarak askerin azlığından ötürü kuşatmanın yürütülemediğini, böyle giderse adada alınan yerleri elde tutmanın mümkün olamayacağını bildiren mektuplar gelmekteydi. Bunun üzerine yapılan Divan toplantısında Girit'te yardım kararı alınamamış, Girit serdarının değiştirilmesiyle yetinilmiştir (5 Şubat 1656). Ancak çıkan isyan üzerine Girit serdarlığına atanan Siyavuş Paşa sadrazam olduğundan Hüseyin Paşa da yeniden Girit serdarlığına getirilmiştir (5 Mart 1656).

İstanbul'daki otorite boşluğu Köprülü Mehmed Paşa'nın sadrazamlığına kadar devam etti. Osmanlı donanmasının 1656 yılı seferinde, Çanakkale Boğazı önlerinde yapılan savaşta İnebahtı'dan sonra en büyük yenilgiye uğraması üzerine Bozcaada ve Limni Venediklilerin eline geçti. Bunun üzerine sadrazam Boynueğri Mehmed Paşa azledilerek, yerine Köprülü Mehmed Paşa sadrazamlığa getirildi (14 Eylül 1656). Köprülü Mehmed Paşa, Bozcaada ve Limni'yi geri aldıktan sonra kendisine rakip gördüğü Girit serdarı Hüseyin Paşa'yı ortadan kaldırmanın yollarını aramaya başladı. Nitekim 23 Nisan 1658'de Hüseyin Paşa serdarlıktan alınarak yerine Kör Hüseyin Paşa atandı⁹.

Köprülü Mehmed Paşa'nın sadrazamlığı zamanında Osmanlı Devleti, Bozcaada ve Limni'nin geri alınması, Erdel seferi ve Anadolu'da Abaza Hasan isyanı ile meşgul olduğundan Girit seferine yeterince önem verilemedi. Kör Hüseyin Paşa'nın ve ondan sonra serdar tayin edilen Tavukçu Mustafa Paşa'nın ve Ankebut Ahmed Paşa'nın serdarlıkları zamanında adada pek önemli bir olay yaşanmamıştır. Osmanlı askerleri metrislerdeki yerlerini koruyarak Kandiye önlerinden ayrılmamış ancak kayda değer bir kuşatma faaliyeti de yürütülememiştir¹⁰.

Fazıl Ahmed Paşa'nın sadaretinin ilk yıllarında Avusturya işleri daha ön plana çıktığından o tarafa ağırlık verilmiş ve sadrazam ilk seferini Uyvar üzerine yapmıştır. Bu seferden döndükten sonra Girit seferi gündeme gelmiş ve kuşatması yıllardır devam eden Kandiye'nin alınması için gerekli hazırlıklara başlanmıştır. Girit seferinin başlamasından beri ilk defa bir sadrazam Kandiye'yi kuşatması için adaya geçiyordu. Bunun için Osmanlı ordusunun serhatlarda muhafazada bulunanları dışında tamamı bu sefere memur edildi. Bütün hazırlıklar tamamlandıktan sonra 18 Mart 1666'da otağ-ı hümayun, Davud Paşa sahrasına kuruldu. Fazıl Ahmed Paşa ve beraberindeki ordu Edirne, Gümölcine, Selanik, Yenişehir yolunu izleyerek 16 Ağustos 1666'da İstefe'ye ulaştı. Burada iki buçuk ay kadar kalan sadrazam, Rumeli ve Anadolu iskelelerinde hazırlanmış olan asker, zahire, mühimmat ve cephaneyi Girit'e gönderdi. Bütün bu işler tamamlandıktan sonra sadrazam ve ordunun geri kalanı donanma-yı hümayun gemileriyle Termeş iskelesinden hareket etti, 3 Kasım 1666'da Hanya limanına ulaştı. Kış ayları içerisinde kuşatma hazırlıkları tamamlandıktan sonra ordu Kandiye önlerine geldi. 28 Mayıs 1668'de kuşatma başladı. Bu tarihten itibaren Kandiye'nin alındığı 6 Eylül 1669 tarihine kadar kuşatma üç aşamada tamamlandı.

Kandiye, tabyalı tahkimat sistemine göre korunan, müstahkem bir kale şehir konumundaydı. Kale doğu, batı ve güney taraflarından oldukça müstahkem tabyalarla korunuyordu. Her tabyanın ayrı cephaneliği vardı; önlerinde oldukça geniş ve derin hendekler kazılmıştı. Bu dönem içerisinde Kandiye kuşatması lağım savaşlarıyla şöhret bulmuştur. Nitekim yaklaşık yedi ay süren kuşatmanın birinci devresinde (28 Mayıs-Kasım/Aralık 1667) her iki taraftan yaklaşık 600 lağım ateşlenmiştir. Bundan ötürü Osmanlı ordusundaki lağımçı ve beldarların çoğu yaralanmış ve ölmüşlerdir. Bunun üzerine kuşatmanın ikinci devresi için Girit halkından ve Osmanlı memleketlerinden lağımçı ve beldar yazılması yoluna gidilmiştir.

Kuşatmanın ikinci aşaması için gerekli asker ve ikmal malzemesi desteği sağlandıktan sonra 30 Haziran 1668'de kuşatma başladı. Kuşatmanın başlamasıyla birlikte lağım savaşları yeniden şiddetlendi.



⁹ Hüseyin Paşa'nın Girit serdarlığı ve adada yürüttüğü faaliyetler başta *Fazleke* (II, 268-386) olmak üzere Vecihi Tarihi (*Das Osmanische Reich um die Mitte des 17. Jahrhunderts Nach Den Croniken des Vecihi* (1637-1660), yay. Buğra Atsız, Münih 1977); Abdurrahman Abdi Paşa Vekayinâmesi [*Abdurrahman Abdi Paşa Vekayinâmesi Tahvil ve Metin Tenkid*], (haz. F. Çetin Derin, İ. Ü. Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1993]; Ravzatü'l-Ebrâr Zeyli, [*Kara Çelebi-zâde Abdülaziz Efendi Ravzatü'l-Ebrâr Zeyli* (*Tahvil ve Metin*), haz. Nevzat Kaya, Ankara 2003]; *Silahdar Tarihi* [Silahdar Fındıklı Mehmed Ağa, *Silahdar Tarihi*, I, (nsr. A. Refik), İstanbul 1928]; *Naimâ Tarihi* [Mustafa Naimâ, *Tarih-i Naimâ Ravzatü'l- Hüseyin fi Hulasa-i Ahbâr-i Hafikayn*, IV, İstanbul 1280] gibi devrin kaynak eserlerinde etrafla anlatılmaktadır. Bu bilgilerin değerlendirilmesi ve değerlendirilen çalışmalar için bkz. E. Gülsoy, *Girit'in Fethi*, s. 46-72.

¹⁰ E. Gülsoy, *Girit'in Fethi*, s. 72-76.

Hatta kış içerisinde bu savaflara ara verilmedi. Bu devrede Osmanlı ordusu kaleyi koruyan tabyaların duvarlarına kadar ilerledi fakat tabyaları ele geçiremedi. Baharla birlikte adaya yeniden lağımıcı, beldar, kapıkulu askeri ve mühimmat naklinden sonra kuşatmanın üçüncü devresi başladı.

Bu devrede oldukça bunalan Venedik, Avrupa devletlerinden yardımlar talep etmekteydi. Venedik Doğu'nun bu maksatla Fransız kralına gönderdiği mektuba olumlu yanıt verildi. Çünkü Venedik, Kandiye kuşatmasını kaldırılabilmesi durumunda, kaleyi Fransa'ya bırakacağını vaat etmekteydi. Kandiye'ye yardım için 7000 kişiden oluşan Fransız ordusu, 30 gemiyle 20 Haziran 1669'da Kandiye limanına çıktı¹¹. Fransızlar, 25 Haziran 1669'da kuşatmadaki Osmanlı askerlerinin üzerine saldırdılar; 25 Temmuz 1669'da hem donanmadan hem kaleden huruç ederek Osmanlı metrislerini basmaya çalıştılar fakat başaramadılar. Fransız askerlerinin başarısız olarak memleketlerine dönmelerinden sonra daha fazla dayanmayacaklarını anlayan Venedik, Kandiye'nin teslimi için barış görüşmelerine başlanılmasını istedi. 1 Eylül 1669'da başlayan görüşmeler, 6 Eylül'de sonuçlandı. Kandiye'nin Osmanlılara teslimini ön gören 17 maddelik barış antlaşması imzalandı¹².

Antlaşmanın ilk iki maddesi, sınırların belirlenmesiyle ilgilidir. Yani Kandiye'nin Osmanlılara teslimi ve Suda, Granbosa, İspirlonka ve Kilis Kaleleri'nin Venedik'te kalacağı belirtilmektedir. Bundan sonraki yedi maddede, Kandiye'de bulunan Venedik donanması toplarının tekrar donanmaya taşınması, kaleden gitmek isteyenlerin 12 gün içerisinde gitmeleri ve bu süre zarfında tarafların uyacakları kurallar belirtilmekte, birbirlerine verecekleri rehinelere isimleriyle açıklanmaktadır. Antlaşmanın 12. maddesi, Venedik korsanlarının Akdeniz'deki korsanlık faaliyetlerini sona erdirmek için çalışmalar yapılmasıyla ilgilidir. Diğer maddeler ise savaş esirlerinin mübadelesini ve Zakilisa Adası için Venedik'in Osmanlılara vereceği vergiyi belirtmektedir¹³.

Girit Seferi Dolayısı ile Akdeniz'de Osmanlı-Venedik Savaşları

Osmanlıların Hanya'ya asker çıkarmalarının Venedik'te duyulmasından sonra senato aralıksız toplanarak, durumu müzakere etti. Bunun sonucunda Avrupa'nın büyük devletlerinden yardım talebini içeren mektuplar Paris, Viyana, Münster, Madrid ve Napoli elçilerine ve diğer İtalyan temsilcilerine gönderildi. Papalık bütün siyasi imkânlarıyla bu çağrıya destek oldu. Ancak bitmek üzere olan 30 Sene Savaşları ile uğraşan Avrupa'nın büyük devletleri, bu olayla ilgilenen durumda değillerdi. Venedik, kendisine müttefik olarak Malta, Napoli, Papalık ve Floransa'yı bulabildi. Bir yıl sonra bu ittifak daha da güçlendi ve yalnız Malta ve Papalık, Girit savaşlarının sonuna kadar Venedik'e sadık kaldı.

Osmanlıların Venedik'e karşı karada üstünlüğü tartışılmaz bir gerçektir. Venedikliler, onları Girit'te durdurmanın tek yolunun adaya gönderilecek yardımların engellenmesine bağlı olduğuna inanıyorlardı. Bu fikrin mimarı olan genç denizci Tommaso Morosini, 1646 yılı başlarında Osmanlı donanmasının savaş meydanına girerken önünü kesip, yok etmek için hazırladığı planını senatoda açıkladı. Buna göre; Osmanlı donanması ilkbaharda Çanakkale Boğazı'ndan çıkarak İzmir veya Adalar bölgesinde Cezayir, Tunus, Trablus ve Derya Beyleri donanmaları ile birleşmeye giderken yani Çanakkale'den çıktığı anda, kuzeydoğu rüzgârı ve deniz yüzündeki kuvvetli akıntı ile güneybatı istikametinde yol aldığı sırada Venedik donanması önünü kesecekti. Böyle bir hareket tarzının çabukluğu, Osmanlı donanmasını bir hat üzerinde ya da ok şeklinde ilerlemeye zorlayacaktı ki bu durumda iki bin yıllık kadırga savaşlarında uygulanan açık yarım ay şeklindeki savaş düzeni mümkün olmayacaktı. Akıntının ilerisinde yer alan Venedik donanması da onları her iki yandan kuşatarak top ateşine tutabilecekti. Böylece Girit'teki Osmanlı ordusunun

¹¹ Faruk Bilici, *XIV. Louis ve İstanbul'u Fethi Tasarrufları*, Ankara 2004, s. 32-33; Bibliothèque Nationale'de bulunan bir başka kaynaktan ise bu ordunun mevcudu, kara kuvveti olarak 7429, deniz kuvveti olarak 12.149 asker ve komutan olarak belirtilmektedir (Nuri Adıyke, "Girit Savaşları ve Birleşik Hristiyan Orduları", *Türkler*, IX, Ankara 2002, s. 742-743; Osmanlı kaynaklarında bu ordunun 12.000 kişiden oluştuğu zikredilmektedir. Bu yardım kuvveti içerisinde yer alan Fransız subay ve generallerinin bıraktıkları hatıratların değerlendirmesi için ayrıca bkz. F. Bilici, "XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İki Savaş Anatomisi: Saint-Gotthard ve Kandiye", *XIII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler*, III/1, Ankara 2002, s. 139-151.

¹² Fazıl Ahmed Paşa'nın Girit seferi ve Kandiye'nin alınışına kadarki bütün faaliyetleri *Tarih-i Fazıl Ahmed Paşa* (Süleymaniye Kütüphanesi Hamidiye Bölümü, No: 909); *Tarih-i Fazıl Ahmed Paşa ve Feth-i Kandiye* (Topkapı Sarayı Kütüphanesi III. Ahmed Bölümü, No: 3605); *Tarih-i Muteber* (Köprülü Kütüphanesi Fazıl Ahmed Paşa Bölümü, No: 214); *Hikâyet-i Azimet-i Sefer-i Kandiye* (İzmir Milli Kütüphane, No: 24/510); *Girit Fethi Tarihi* (Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, No: Y/29) isimli gazavatnâmeler ile Mühürdar Hasan Ağa tarafından yazılan *Cevâhirü't-Tevârih der Beyân-ı Menâkıb-ı Köprülüâde Fazıl Ahmed Paşa* (Süleymaniye Kütüphanesi Esad Efendi Bölümü, No: 2242) isimli eserin son üç faslında geniş bir şekilde izah edilmektedir. Ayrıca *Silahdar Tarihi*, I, başta olmak üzere devrin kaynak eserleri de hadiseleri kaydetmiştir. Bütün bu eserlerin değerlendirmesi ve müracaat yerleri hakkında bkz. E. Gülsoy, *Girit'in Fethi*, s. 127-167.

¹³ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Düvel-i Ecrnebiye*, 16/4, s. 9-11.



iaşe ve stratejik ilişkisi kesilmiş olacak; Derya Beyleri, Cezayir, Tunus ve Trablus donanmaları da yalnız bırakılıp vurulabilecekti. Bu suretle Girit ve Ege'nin güneyindeki adalar Venedik'in eline geçecekti. Senato bu planı heyecanla benimsedi. Morosini yelkenli gemilerin amirali tayin olunarak, Çanakkale Boğazı'nı abluka etmekle görevlendirildi. Girit savaşları boyunca Venedik hep bu stratejiyi izlemiştir¹⁴.

Osmanlılar, Girit seferlerinin başlamasından sonra buradaki askerlerine yardım götürmek için hemen her yıl donanma seferleri düzenlemişlerdir. Bu mücadelenin en yoğun bir biçimde devam ettiği devre olan 1645-57 yıllarında toplam 14 sefer düzenlenmiştir. Bu seferlerin üçünde, donanma boğazdaki Venedik ablukası yüzünden Çanakkale'den çıkamamıştır (1648, 1650 ve 1652 yılları seferleri). Donanmanın dört seferinde (1649, 1654, 1655 ve 1657 yılları seferleri) boğazdaki Venedik ablukası yarılarak, Ege Denizi'ne çıkılabilmiş; bunlardan 1654 ve 1657 seferlerinde Venedik donanmasına tam bir üstünlük sağlanabilmiştir. Diğer seferlerde, Çanakkale Boğazı boş bulunarak çıkılmış ancak açık denizde yapılan savaşlarda Osmanlı donanması ağır kayıplar vermiştir¹⁵.

Osmanlı Devleti'nin XVI. yüzyılda Akdeniz'de çok güçlü olduğu tartışma götürmez bir gerçektir. Bu yüzyıldaki fetihlerle bölgedeki en büyük siyasî güç olmasının yanında, ekonomik alanda da son derece iyi bir konumdaydı. Avrupa'da büyük yankı uyandıran İnebahtı bozgununun hiçbir kalıcı sonucu olmamıştır. XVII. yüzyılın başlarında da durum aynıdır. Ancak bu yüzyılın ortalarından itibaren devlette zayıflık belirtileri ortaya çıkmaya başlamıştır. Bütün kurumlarda başlayan bozuklular, bahriye alanında da kendisini göstermiştir. İlginçtir ki Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr fi esfâri'l-bihâr* başlıklı eserini Girit seferleri dolayısıyla, donanmada ortaya çıkan aksaklıklar yüzünden kaleme almıştır. Eserde, Osmanlıların ilk dönemlerinden itibaren 1656 yılına kadar gelen deniz muharebeleri anlatıldıktan sonra özellikle Girit seferlerinde karşılaşılan yenilgiler ve buradaki hatalar gösterilerek, bunları önlemenin çareleri üzerinde durmuştur.

¹⁴ E. Eickhoff, "Kandiye Muharebesi", s. 150-153.

¹⁵ Bu seferler ve yapılan mücadeleler için bkz. Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr fi esfâri'l-bihâr*, (Haz. İdris Bostan), İstanbul 2008, s. 125-135; E. Gülsoy, *Girit'in Fethi*, s. 89-125.

Osmanlılar, bu savaşlarda gemi teknolojisinde birtakım değişiklikler yapmak gereğini duydular. Bu zamana kadar deniz muharebeleri, hep kürekli gemilerle yapıyordu. Ancak bu seferler sırasında kadirgaların (kürekli gemi), Venedik kalyonları (yelkenli gemi) karşısında başarı sağlayamadığı görüldü. Osmanlı donanmasında reform yapma yani yelkenli gemiye geçiş düşüncesi, ilk kez 1648’de IV. Mehmed’in tahta geçmesiyle sadrazam olan Sofu Mehmed Paşa zamanında gündeme geldi¹⁶. Sofu Mehmed Paşa, ilk iş olarak donanmanın durumuyla ilgilenmeye ve Çanakkale Boğazı’ndaki Venediklilerle başa çıkabilecek bir donanmanın oluşturulabilmesi çarelerini aramaya başlamıştır. Yapılan Divan toplantılarında Venedik donanmasının yelkenli gemilerden oluştuğu, savaş esnasında rüzgârı da kullanarak daha hızlı hareket ettikleri, kürekli gemilerden kurulu Osmanlı donanmasının bunlara karşı başarı sağlayamadığı belirtilerek, donanmada yelkenli gemilere geçme fikri dile getirilmiştir. Bunun üzerine Tersane-i Âmir’e’de kalyonlar inşası için faaliyete geçilmiştir¹⁷.

Girit’e yardım için düzenlenen 1651 yılı seferinde tersanelerde inşa olunan 30 kalyon donanmadaki yerini aldı. Nakşa önlerinde yapılan savaşta, kalyonların bir kısmı Venediklilerin eline geçti. Çünkü donanmada kalyonlar hâlâ ikinci derecede görüldüğünden savaş malzemelerinden yoksundu ve kadirgaların yedeğinde denize açılmışlardı. Bu uygulama, kalyonların Osmanlı donanmasında henüz ön plâna çıkmadığını veya onları kullanacak yeterli uzmanın olmadığını göstermektedir¹⁸. Nitekim bu ilk senelerde donanmanın Venedik kalyonları ile yaptığı savaşlar, kalyoncuların acemilikleri yüzünden kaybedilmiştir¹⁹. Bundan sonra Bozcaada ve Limni’nin Venedikliler eline geçmesiyle alınan Yalı Köşkü kararlarına göre, Osmanlı tersanelerinde kalyonlar inşası durdurularak, yeniden kürekli gemilerin yapılmasına karar verilmiştir²⁰. Ancak aynı yıl içerisinde tersanelere kalyon yapımı için gönderilen emirler, bu faaliyetin tamamen durdurulmadığını da göstermektedir. Fazıl Ahmed Paşa’nın sadaretine kadar da bu durum devam etmiştir. Bahriyede ıslahat yapmak isteyen Fazıl Ahmed Paşa, 1661’de Merzifonlu Kara Mustafa Paşa’yı kaptanıderya tayin ettikten sonra tersanelerde kalyon yapımının durdurularak, kadirgaya dönülmesini emretmiştir. Böylelikle Osmanlı donanmasında kalyon döneminin ilk safhası kapanmıştır²¹.

Bu seferler sırasında Venedik, 1655 yılına kadar Osmanlı donanmasıyla mücadele ederken sahillere saldırmak gibi bir tutum içerisinde bulunmamıştır. Ancak söz konusu tarihte Benefşe kalesini kuşatmaları ile birlikte Osmanlıların adalar ve sahillerin muhafazası için bu bölgelere asker göndermeleri gerekmiştir. Kandiye’nin kuşatılması ve donanmaya savaşçı asker bulmada sıkıntılar yaşayan devlet, bir de buralara asker yığmak zorunda kalmıştır²². Bozcaada ve Limni’nin elden çıkmasından sonra alınan kararlara göre, Saruhan, Aydın, Menteşe, Beyşehir sancakları ile Anadolu ve Karaman eyaletlerine yapılacak atamaların Venediklilerin saldırması muhtemel olan Sakız ve Midilli adaları ile İzmir ve İstanköy sahillerinin korunması şartı ile yapılması kararlaştırılmıştır. Bu atamalar 29-31 Ağustos 1656’da gerçekleştirilmiştir²³.

Girit’in fethinin sonuna kadar Osmanlı Devleti, bu tehlikeli bölgelerde devamlı asker bulundurma zorunda kalmıştır. Bozcaada ve Limni’nin geri alınmasından sonra Venediklilerin yeniden Anadolu ve Rumeli sahillerine saldırımları ihtimali göz önünde tutularak, bu yerler muhafazasına komutan ve askerler gönderilmiştir²⁴. Bu atamalar Fazıl Ahmed Paşa’nın Uyvar seferine çıkmasından hemen sonra da geçerli sayılmıştır.

Osmanlı Devleti, Habsburg İmparatorluğu ile savaşa başladığı sıralarda da sahillere ve Ege adalarının muhafazasına son derece önem veriyordu. Çünkü bu savaş esnasında adalar ve sahillere yapılacak bir Venedik saldırısının çok pahalıya mal olacağı biliniyordu. Bu tecrübe, Bozcaada ve Limni’de yaşanmıştı. Bunun için görevli komutanlara fermanlar gönderilerek, muhafaza hizmetine azami dikkat göstermeleri ve askerlerin yoklanarak defterlerinin İstanbul’a gönderilmesi isteniliyordu²⁵.

¹⁶ Aslında Osmanlılar Girit seferinin hemen arefesinde (1644) ilk kalyonu inşa etmişlerdi. Ancak bu kalyona yapılan inşa masrafları bir kadirganın dört katı civarındaydı (İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz Deniz Politikaları Teşkilat Gemiler*, İstanbul 2007, s. 41).

¹⁷ Kalyon süreci, bu kitapta yer alan İdris Bostan’ın “XVII. Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim: Kürekten Yelkene Geçiş” makalesinde ayrıntılarıyla anlatılmaktadır.

¹⁸ İ. Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 189.

¹⁹ Kaptanıderya Ali Paşa’nın ikinci donanma seferinde Nakşa Adası önlerinde cereyan muharebede kalyonlar savaş alanında pek bir varlık gösteremedikleri gibi bir kısmı Venedik donanması tarafından batırılmıştır (Kâtip Çelebi, *Tuhfetü’l-Kibâr*, s. 132-133; *Kâtib Çelebi, Fezleke*, II, 370). Yine 1655 yılı donanma seferinde Çanakkale Boğazı önlerinde cereyan eden muharebede kalyonlar savaş alanında kaçmışlardır. Bunun üzerine kaptan-ı derya Zurnazen Mustafa Paşa Sakız’a geldikten sonra kalyonların savaşta pek faydalı olmadıklarını göreyerek, onları İstanbul’a göndermiştir. Nihayet Sarı Kenan Paşa’nın donanma seferinde en önde yer alan kalyonların savaş başlar başlamaz muharebe meydanını terk etmeleri sonucu Osmanlılar inebahı mağlubiyetinden beri en ağır darbeyi bu savaşta almışlardır (E. Gülsöy, *Girit’in Fethi*, s. 106-112).

²⁰ Silahdar Fındıklı Mehmed Ağa, *Silahdar Tarihi*, I, 55-56.

²¹ İ. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005, s. 121-124.

²² Benefşe’nin muhasarasından hemen sonra Yanya Sancağı Preveze sahilini muhafaza şartıyla 20 Eylül 1655’te Kaplan Paşa’ya tevcih olunmuştur (BOA, A. RSK 1529, s. 113).

²³ Bu tayinlere göre görev taksimatı da şu şekilde yapılmıştır: Aydın Sancağı, Midilli Adası’nı muhafaza şartıyla 29 Ağustos 1656’da arpalık olarak eski Anadolu beylerbeyi Bayram Paşa’ya (BOA, A. RSK 1529, s. 307), Aynı gün Saruhan Sancağı da İzmir sahilini muhafaza etmek şartıyla Mustafa Paşa’ya tevcih olunmuştur (BOA, A. RSK 1529, s. 307); 30-31 Ağustos 1656’da Menteşe Sancağı Ahmed Paşa’ya, Karaman Eyaleti Tekeli Ahmed Paşa’ya, Beyşehir Sancağı da Ahmed Paşa’ya Sakız Adası’nın muhafazası şartıyla tevcih olunmuştur (BOA, A. RSK 1529, s. 307-309); Vezir Gürcü Hasan Paşa da İstanköy sahilinin muhafazasıyla görevli olarak 31 Ağustos 1656’da Anadolu Beylerbeyliği’ne tayin olunmuştur (BOA, A. RSK 1529, s. 309).

²⁴ Bu bölgeler muhafazasına tayin olunan vezir ve komutanlara çeşitli vesilelerle gönderilen emirler için bkz. BOA, MD 92, s. 56, h. 263; s. 60, h. 281-282; s. 62, h. 291; s. 66, h. 312; BOA, MD 93, s. 26, h. 138; s. 38, h. 202.

²⁵ Sakız, Çeşme, Midilli, İstanköy, Bozcaada ve Limni muhafızlarına bu maksatla gönderilen hüküm için bkz. BOA, MD 94, s. 5, h. 16.

Bu savaşlar süresince devleti en çok uğraştıran iki etken olmuştur: Bunlardan ilki uzunca bir süreyi kapsayan Girit savaşları, diğeri ise bu savaşların etkilediği devletin bozuk olan malî durumuydu. Devletin padişahıtan sonra en yüksek makamı olan sadrazamlığa tayin ve aziller hep bu sebeplerden dolayı yapı-
lıyordu. IV. Mehmed'in ilk veziriazamı olan Sofu Mehmed Paşa, Voynuk Ahmed Paşa komutasındaki donanmanın Foça'da baskına uğramasından sonra azledilerek yerine Kara Murad Paşa tayin olunmuştur (19 Mayıs 1649)²⁶. Aynı şekilde IV. Mehmed'in beşinci sadrazamı olan Gürcü Mehmed Paşa da Hü-
samzâde Ali Paşa'nın üçüncü seferinde donanmanın Çanakkale Boğazı'ndan çıkamaması üzerine azlo-
lunarak göreve Tarhuncu Ahmed Paşa getirilmiştir (20 Haziran 1652)²⁷. Daha sonra Süleyman Paşa²⁸
ve Boynueğri Mehmed Paşa'nın sadrazamlıktan azilleri de Girit savaşları sebebiyle olmuştur²⁹.

Bu süre zarfında kaptanıderyalık makamına yapılan atamalarda da aynı gerekçeler rol oynamıştır. Bu seferlerde pek başarı sağlayamayan donanmanın başına hemen her seferden sonra yeni bir kaptanı-
derya atanmıştır; mücadelenin en sıkı olduğu devre olan 1645-57 yılları arasında geçen on iki yıllık sü-
rede bu makamda 18 defa değişiklik yapılmıştır.

Girit savaşları, Venedik için de iç açıcı sonuçlar doğurmamıştır. Ekonomik alanda yüzyıllardır Doğu
Akdeniz ticaretini elinde bulunduran İtalyan şehir devletlerine yenileri ve Atlantik güçleri eklenmesine
rağmen Venedik XVII. yüzyılın başlarında bu alanda bir numaralı ticarî güç konumundaydı³⁰. Venedik'in
bu alanda gerilemeye başlamasının nedeni 1645-1669 yılları arasında Osmanlılarla yürüttüğü uzun Girit
savaşları olmuştur. Daha öncede belirttiği gibi karada Osmanlılarla baş edemeyeceğini anlayan Vene-
dik'in bu savaşta stratejisi, Girit'teki Osmanlı askerlerine yapılacak yardımın engellenmesi üzerine
kurulmuştu. Bunda kısmen başarı sağlayabilmişler, ancak bu başarı adanın tamamen fethini bir müddet
geciktirmekten öteye gidememiştir. Venedik'in denizdeki bu taktik üstünlüğü, donanma komutanlarının
denizcilik sanatını iyi bilen Venedik asilzâdelerinden olmalarıyla açıklanabilir³¹.

Venedik donanmasının bu faaliyetinin zayıf noktaları belliydi. Yüksek bordalı filonun, kış boyunca
Kuzey Ege'de beklemesi zorunluydu ve kuvvetli bir kadirge filosuyla da desteklenmesi gerekiyordu. Bu
çok masraflı bir iş olduğundan Venedik, Çanakkale'yi devamlı kapatmayı başaramadı. Bu nedenle zaman
zaman Çanakkale'yi abluka işinden vazgeçiyorlardı. Ayrıca bozulan ekonomilerini düzeltmek için faizle
borçlanma dâhil her yolu deniyorlardı. Bu devirde oldukça yüksek bir rakam olan %7 oranında faizle borç
para almaya başlamışlardı. Hatta senato 70.000 dükaya soyluluk unvanı bile satmaya başlamıştı³².

Venedik'in İstanbul ve Edirne'de yarı resmî temsilcisi olarak bulunan Giovanni Battista Ballarino
raporlarında Avusturya ve imkân olursa XIV. Louis ile aktif bir ittifakın mutlaka yapılması gerektiğini
belirtirken, adanın karadan geri alınmasının mutlaka denenmesi yoluna gidilmesini söylüyordu. Çünkü
Kandiye'de iki köyün geri alınmasının Osmanlı donanmasını yenmekten daha çok etki yapacağını bili-
yordu. Bütün bu uyarılara rağmen senato bu konularda gerekli adımları atamamıştır. Bu durum, herhalde
Venedik merkezindeki yol gösterici iradenin eksikliğiyle izah edilebilir³³.

Girit Seferi Sırasında Osmanlı-Venedik Diplomasi Etkinlikleri

Girit seferi başladığında, Osmanlı başkentinde Venedik baylosu olarak 1642'de atanmış olan Gio-
vanni Soranzo bulunuyordu³⁴. Savaşın başlaması ile birlikte Soranzo'nun dışında, Osmanlı şehirlerinde
bulunan konsolosların tutuklanması ve Venedik mallarının sattırılmaması için bu yerler kadı ve valilerine
emirler gönderilmiştir³⁵. Savaş devam ederken, Osmanlı donanmasının durumunu Çanakkale'deki do-
nanmalarına bildirdiği öğrenilen baylos, 29 Nisan 1649'da Rumeli hisarına hapsolunmuştur³⁶.

²⁶ *Vekayinâme*, s. 13-14.

²⁷ Kâtip Çelebi, *Fezleke*, II, 381; *Vekayinâme*, s. 36.

²⁸ BOA, A. RSK 1529, s. 180; A. RSK 1529, s. 190.

²⁹ BOA, A. RSK 1529, s. 317.

³⁰ Doğu Akdeniz ticaretinde 1535'teki kapitülasyonlar ile burada birçok konsolosluklar açan Fransa ve 1579 ve 1597'de aynı hakları elde edip 1581'de Levant Company'i kuran İngilizler söz sahibi olmaya başlamışlardı (R. Mantran, *Osmanlı İmparatorluğu*, s. 111-112; H. İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt 1, 1300-1600*, (çev. H. Berktaş), İstanbul 2000, s. 237 vd).

³¹ E. Eickhoff, "Kandiye Muharebesi", s. 152.

³² Kenneth Setton, *Venice Austria and The Turks in The Seventeenth Century*, Philadelphia 1991, s. 137, 160.

³³ E. Eickhoff, "Kandiye Muharebesi", s. 156-158.

³⁴ Venedik'in İstanbul'da daimi elçi bulundurmaya başladığı 1454 yılından itibaren, Osmanlı Devleti nezdine gönderdikleri baylos ve elçilerin listesi için bkz. Vittorio Graziano, *Ambasciate d'Italia in Turchia*, Catania 1994, s. 52-55.

³⁵ Mayıs-Haziran 1645 tarihinde Şam kadısına gönderilen ferman için bkz. Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSMA), E. 5223/8.

³⁶ Kâtip Çelebi, *Fezleke*, II, 342; *Vekayinâme*, s. 12. Bu olaydan sonra bütün Osmanlı memleketterinde yer alan Venedik konsoloslarının da sınır dışı edilmesi kararlaştırılmıştır. Bu hususta Mısır beylerbeyi Ahmed Paşa'ya gönderilen fermanla; bütün Osmanlı memleketterinde bulunan Venedik konsolosları ile İstanbul'daki Venedik baylosunun Venedik'e gönderilmesine karar verildiği ve bundan sonra hiç bir yerde Venedik malının satılmasına izin verilmemesi bildirilmiştir (TSMA, E. 1506/2). Bunun hemen akabinde gönderilen başka bir fermanla da Venedik konsoloslarının derhal sınır dışı edilmesi emredilmiştir (TSMA, E. 1506/3).

Gürcü Mehmed Paşa'nın sadareti zamanında İstanbul'daki İngiliz elçisi, Osmanlı-Venedik barışı için arabuluculuk önerisinde bulundu. Bunun üzerine Osmanlı hükümeti Venedik'ten elçi istedi. Senato tarafından elçi olarak görevlendirilen Giovanni Battista Ballarino, 18 Ocak 1653'te İstanbul'a geldi. Sadrazam Tarhuncu Ahmed Paşa ile görüşen elçi, Kandiye'nin kendilerinde kalması şartıyla her sene 20.000 kuruş cizye ve donanma masrafları için de bir defaya mahsus olmak üzere 400.000 kuruş vermeyi önerdi. Onun bu önerisi, sadrazam tarafından kabul olunmadı, kendisi gözaltına alındı. Bu tarihten itibaren İstanbul'da yarı resmî temsilci olarak, belirli bir hareket serbestisine sahip olan Ballarino, senatoya gönderdiği raporlarında Girit'teki savaş için görüşlerini belirtmiştir³⁷.

Fazıl Ahmed Paşa'nın Girit seferi için hazırlıklara başladığı sırada, 13 yıldan beri tutuklu bulunan Ballarino, görüşme isteğinde bulundu. İsteği kabul edilerek sadrazamın huzuruna çıkarılan elçi, barış önerisini yenilemiştir. Fazıl Ahmed Paşa, Kandiye kalesinin Venediklilerde kalmasına karşılık senede 10.000 altın haraç ve bir defaya mahsus olmak üzere 100.000 frenk altını hediye verilmesi; limanı kendilerinde kalmak şartıyla Suda kalesinin yıkılması; Bosna taraflarında elde ettikleri kalelerin teslimi ve ellerinde bulunan Müslüman esirlerin serbest bırakılması karşılığında barış yapılabileceğini bildirmiştir. Şartların yerine getirileceğini söyleyen elçi, yalnızca Suda kalesinin yıkılmasını kabul etmemiştir. Sonuçta barış gerçekleşmemiş ve elçi yeniden hapse gönderilirken, Kandiye seferi hazırlıklarına devam edilmiştir³⁸.

Fazıl Ahmed Paşa'nın Girit seferi için Edirne'ye gelmesinden sonra Venedik doçu padişah ve sadrazama barış önerisini içeren birer mektup göndermiştir. Doğun mektubundan Venedik'in barışı sağlayabilmek için azami gayret gösterdiği anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti de Venedikliler ile uzun bir süredir devam eden harbe Kandiye'yi aldıktan sonra son noktayı koymak gayreti içerisindeydi. Nitekim ilk defa bir vezir-i azam adaya geçerek, Kandiye'nin fethi için mücadelelere başlayacaktır. Doğun mektubu üzerine, Venedik elçisi tekrar çağrılarak görüşülmesine rağmen evvelki görüşmeden farklı bir sonuç alınmamıştır. Elçi yeniden tutuklanırken, Fazıl Ahmed Paşa Girit'e hareket etmek üzere otağına geçmiştir (5 Mayıs 1666)³⁹.

Fazıl Ahmed Paşa İstefe'de iken elçi Ballarino, yeniden görüşme isteğinde bulunmuş, ancak İstefe'ye varamadan yolda ölmüştür. Ölen elçinin yanındakilerden bir görevli, kendisinin barış görüşmelerini yürütmeye yetkili olduğunu söyleyerek, sadrazamın huzuruna çıkmıştır. Bu görüşmede sadrazam, Suda kalesinin yıkılması, bir defaya mahsus olmak üzere 100.000 altın ve senede 12.000 altın vermeleri karşılığında Kandiye kalesinin dairen dört saat uzaklığındaki mesafenin Venediklilerde kalabileceğini bildirmiştir. Elçi bunun üzerine adanın yarısının kendilerine verilmesi şartıyla bütün isteklerin kabul edileceğini söylemiştir. Bu teklif üzerine Fazıl Ahmed Paşa, istenilen toprağın gelirlerinin defterhânenen yoklanmasını emretmiştir. Defter-i hakanî kayıtlarına göre, bütün timâr, zeâmet ve vakıflardan hariç istenilen yerin yalnız haracının 150.000 kuruş olduğu sadrazama bildirilmiştir. Bundan başka Kandiye karşısında yeni yapılmış olan İnadiye kalesi, câmi ve mescitler, ayrıca Osmanlı askerinin 22 senedir çektiği sıkıntılar göz önüne alınarak, elçinin teklifi kabul edilmemiştir⁴⁰.

Fazıl Ahmed Paşa, elçinin yanına gelirken öldüğünü, onun adamlarından birisi ile barış görüşmesi yapıldığını ancak bundan da bir sonuç çıkmadığını bir mektupla Venedik doçuna bildirmiştir. Doç bunun üzerine başkâtibi olan Giovanni Battista Padavino'yu elçi olarak görevlendirerek sadrazama bir mektup göndermiştir. Bu mektup 31 Mart 1667'de sadrazama ulaşmıştır. Doç mektubunda, Giovanni B. Padavino'yu barış görüşmeleri için yetkili kıldığını belirtiyordu. Hanya'ya gelen Padavino, 20 Nisan 1667'de Venedik'ten aldığı direktifler doğrultusunda barış konusundaki önerilerini sunmuştur. Öneriler incelendiğinde, Venedik'in barışı gerçekleştirmek için azami çaba gösterdiği anlaşılmaktadır. Vermeyi taahhüt

³⁷ *Vekayinâme*, s. 40-41; Mustafa Naimâ, *Naîmâ Tarihî*, V, 264; Kâtip Çelebi, *Fezleke*, II, 382-383.

³⁸ *Târih-i Fazıl Ahmed Paşa*, vr. 35a; *Cevâhirü't-Tevârih*, vr. 98a; *Târih-i Muteber*, vr. 7a-7b.

³⁹ *Târih-i Muteber*, vr. 8a-9a; *Cevâhirü't-Tevârih*, vr. 98a-99a; *Târih-i Fazıl Ahmed Paşa*, vr. 35b-36a; Silahdar Fındıklı Mehmed Ağa, *Silahdar Tarihî*, I, 398-399.

⁴⁰ *Cevâhirü't-Tevârih*, vr. 106a-b; Silahdar Fındıklı Mehmed Ağa, *Silahdar Tarihî*, I, 412; *Târih-i Fazıl Ahmed Paşa*, vr. 37a.

ettiği vergi ve hediyelerde artış yapıyor, hatta Bosna kıyılarında ele geçirdikleri yerleri geri vereceklerini söylüyorlardı. Bunun yanında, Papalık ve diğer Avrupa devletlerinin kendilerine yardım edeceklerini belirterek, kısmen de olsa sadrazama gözdağı vermek gereğini duymuşlardı. Bu durum karşısında Fazıl Ahmed Paşa, bu önerileri daha önce yapmaları gerektiğini belirterek, bütün asker, cephane ve mühimmatın Girit'e geçmesinden sonra artık sulhun mümkün olmadığını bildirmiştir⁴¹.

Padavino, üstlendiği barış görüşmelerinde hiç bir ilerleme sağlayamadan hayatını kaybetmiştir. Senato tarafından yerine Girolamo Giavarina yeni elçi tayin olunarak, Girit'e gönderilmiştir. Elçinin Kandiye'ye geldiği ve görüşme izni istediği, 23 Temmuz 1667'de Fazıl Ahmed Paşa'ya bildirilmiştir. Vezir-i azam da elçinin ne zaman isterse ordugâha gelebileceğini bildirerek, Katırcıoğlu Mehmed Paşa Çiftliği'nin hazırlanmasını istemiştir.

Ordugâha gelebilmesi için izin verilen elçi, 25 Temmuz 1667'de iki çektiri, bir kalyon ile gelip kıyıya yanaştı. Daha önceden hazırlanan çiftliğe götürülerek maiyetine bir ağa ve bir kaç yeniçeri verilerek bütün ihtiyaçlarının karşılanması emrolunmuştur. Ancak bu elçi de sadrazamla görüşmeden ölmüştür. Bunun üzerine Fazıl Ahmed Paşa Venedik doçuna durumu bildiren bir mektup yazarak, Kasım-Aralık 1667 sonlarında göndermiştir. Oldukça sert diplomatik bir dille kaleme alınmış olan bu mektupta, Kandiye muhasarasının hazırlıklarına başlanmasından o tarihe kadar, Venedik elçilerinin yürüttükleri barış görüşmelerinden bahsedilerek, bu üç elçinin hemen hemen aynı önerilerde bulundukları, bunların da zaten kabul olunmadığı belirtilmektedir. Bundan ötürü Venedik'in barış hususunda samimi olmadığı, diğer Avrupalı devletlerine barış ister görüntüsü vererek, mağduriyetini ispat etmek ve onlardan yardım koparabilmek emelinde olduğu ifade edilmektedir. Barış konusunda gerçekten samimi olduklarında Osmanlı Devleti'nin isteklerini dikkate almaları gerektiği istenmektedir. Mektubun sonunda bu istek gayet açık bir dille yazılarak, Osmanlı Devleti'nin uğruna bu kadar zahmet çektiği Kandiye'yi almadan barışa yanaşmayacağı dile getirilmektedir.

Mektup, ölen elçinin adamlarından biri ile gönderilmiştir. Mektubun Kandiye'ye gitmesinden sonra General Morosini, mevsimin kış olmasından dolayı mektubun Venedik'e ulaşamama olasılığının bulunduğunu, bu yüzden barış için kendisinin görüşmelerde bulunabileceğini bir mektupla sadrazama bildirmiştir (23 Aralık 1667). Bu önerinin kabul edilmesi üzerine Morosini'nin temsilcisi Giovanni Petre ile sadaret kethüdası Şişman İbrahim Ağa arasında bir görüşme yapılmıştır. Ancak bu görüşmede, sadrazamın padişahın mutlak vekili olduğu gibi generalin de doçun vekili olduğuna dair yetki belgesinin olması gerektiği belirtilerek, böyle bir vekâlet olmadan görüşme yapmanın gereksizliği söylenilmiş ve temsilci geri gönderilmiştir⁴².

Sadrazamın doça yazdığı mektubun Venedik'e ulaşmasından sonra ondan barış umudunu kesen Senato, yeni tayin ettikleri elçi Alvice da Molin'i Yenişehir'de bulunan padişah IV. Mehmed'e göndermiştir. Elçinin Yenişehir'e geldiği, 6 Kasım 1668 tarihinde ordugâha gelen hatt-ı hümayunda bildirilmekte idi. IV. Mehmed bu hatt-ı hümayununda, elçiyi henüz kabul etmediğini, huzura kabul olunduğunda ne söylemesi gerektiğini soruyordu⁴³. Padişah ile Fazıl Ahmed Paşa arasında devam eden yazışmalar sonucunda, elçi hapsedilmek üzere Hanya'ya gönderilmiştir⁴⁴.

Alvice da Molin, Hanya'da hapsolünmesinden sonra, vezir-i azama bir mektup yazarak kendisi ile görüşüp görüşmeyeceğini sormuştur. Sadrazam bunun üzerine padişahın kendisini Venedik'e göndermek istediğini, ancak ricaları ile Hanya'da hapse razı ettiğini belirtmiştir. Sadrazam, ayrıca padişahın hangi gerekçeyle kendisini Venedik'e göndermek istediğini bilmediğini, bunu ve Venedik'ten kendisine barış için ne gibi direktifler verildiğini ayrıntısı ile yazarak bildirmesini istemiştir (21 Şubat 1669)⁴⁵. Fazıl Ahmed Paşa bu mektubunda, elçinin Yenişehir'de yaptığı görüşmelerden habersiz gibi davranmaktadır. Aslında padişah ile yürüttüğü yazışmalar sayesinde bu görüşmelerin

⁴¹ *Târih-i Fazıl Ahmed Paşa*, vr. 40b-41a; *Cevâhirü't- Tevârih*, vr. 112b-113b.

⁴² *Târih-i Fazıl Ahmed Paşa*, vr. 44b-53a; Silahdar Fındıklı Mehmed Ağa, *Silahdar Tarihi*, I, 440-457.

⁴³ IV. Mehmed bu hatt-ı hümayununda, "eğer fethini aklınız kesiyorsa elçiden Kandiye'yi isteyelim, yok bir sene daha muhasara devam edecekse asker, cephane ve mühimmat yetiştirmekte bütün Osmanlı memleketleri aciz kalmıştır" diyerek, Venedik'in sunduğu barış şartlarını kabul etmek yolunda bir tavır sergilemeye başlamıştır [*Târih-i Fazıl Ahmed Paşa*, vr. 61a].

⁴⁴ Padişah IV. Mehmed ile Fazıl Ahmed Paşa arasındaki yazışmalar için bkz. E. Gülsoy, *Girit'in Fethi*, s. 180-184; *Târih-i Fazıl Ahmed Paşa*, vr. 62b; Silahdar Fındıklı Mehmed Ağa, *Silahdar Tarihi*, I, 494.

⁴⁵ *Târih-i Fazıl Ahmed Paşa*, vr. 63b-64a.



hepsinden haberdardı. Bunu, padişahın kuşatmanın uzamasındaki tereddütleri dolayısı ile Venedik'in önerilerini kabul eder bir tutum içerisinde bulunduğunu elçiye sezdirmemek, onun da kendisi ile aynı görüşte olduğunu göstermek için yapmaktaydı. Çünkü böyle bir sezgi ile Venedik, IV. Mehmed nezdindeki barış önerilerini yoğunlaştırabilirdi. Fazıl Ahmed Paşa bir taraftan padişahı kalenin çok kısa bir zamanda alınacağına inandırmaya, diğer taraftan da Venedik elçisine padişahın düşüncelerini aksettirmemeye çalışıyordu.

Sadrazamın bu mektubu üzerine Alvice da Molin, Yenişehir'de yaptığı görüşmeleri ve barış konusundaki yetkilerini yazarak bildirmiştir. Bu mektup, 8 Mart 1669'da Sadrazama ulaşmıştır. Elçi mektubunda, sadaret kaymakamı ile olan görüşmesini anlattıktan sonra şeyhülislam ile görüştüklerinde Kandiye kalesini verebilmesi için Venedik'e danışması önerisi karşısında buna gerek olmadığını, durumun değişmeyeceğini söylediğini yazmıştır. Molin barış hususundaki yetkisi içerisinde Kandiye'nin tesliminin bulunmadığını, sadece sadaret kaymakamına sunduğu koşullarda bir takım değişiklikler yapabileceğini belirtmiştir⁴⁶. Elçinin bu açıklamalarından anlaşıldığına göre, Fazıl Ahmed Paşa yürüttüğü diplomasi faaliyetinde oldukça başarılı olmuş, elçi padişahın tutumu hakkında her hangi bir bilgi sahibi olamamıştır.

Bundan sonra Fransızların Kandiye kalesinin yardımına gelecekleri öğrenildiğinden elçiye ordugâha gelmesi için izin verilmiştir. Bunun üzerine 18 Mart 1669'da Kandiye'ye gelen Molin, Katırcıoğlu Çiftliği'ne yerleştirilmiştir. Elçinin ordugâha gelmesinden üç gün önce sipah ve silahdar serdengeçtilerinden bir grup, Fazıl Ahmed Paşa'ya karşı isyan etmişler, ancak üzerlerine gönderilen kuvvetlerle dağıtılmışlardı. Kandiye'ye gelen elçinin görüşme isteminde bulunması üzerine, Divan baş tercümanı Panayot Efendi bu iş ile görevlendirilmiştir. Yapılan görüşmede Alvice da Molin, Kandiye'nin kendilerinde kalması şartıyla Osmanlı Devleti'ne bir defaya mahsus olmak üzere 600 kese ve her sene 20.000 altın harâc vermeleri karşılığında barış yapılmasını önermiştir. Bunun Fazıl Ahmed Paşa tarafından reddedilmesi üzerine, bunlara ek olarak Suda ve Kilis kalelerinin verileceğini belirtmiştir. Sadrazam bu öneriyi de kabul etmeyerek, barışın son olarak Kandiye Kalesi'nin yıkılması, Venedik'e adada kale yapmak için başka bir yer verilmesi şartıyla yapılabileceğini bildirmiştir. Bu teklife de Molin razı olmamış ve görüşmeler kesilerek, hapsedilmek üzere tekrar Hanya'ya gönderilmiştir (28 Mart 1669)⁴⁷.

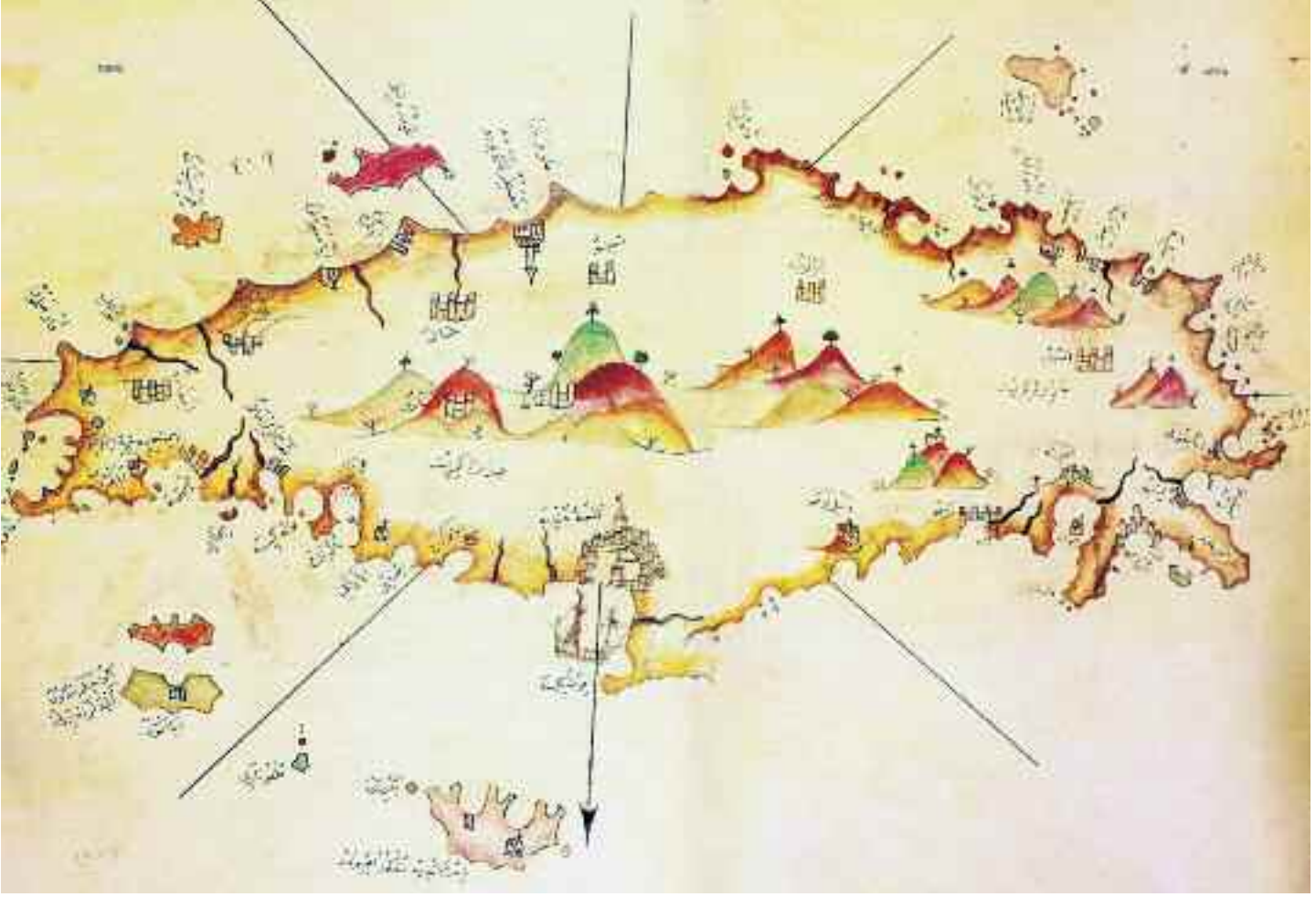
Aslında, Fazıl Ahmed Paşa daha önce kendisi ile yaptığı yazışmalardan, elçinin Kandiye'yi teslimle yetkili olmadığını biliyordu. Dolayısı ile bu görüşmeyi gerçekleştirmeden sonucun böyle olacağını tahmin ediyordu. Elçi ile görüşmesindeki ana hedef, askerin içinde küçük çaplı da olsa kuşatmaya karşı çıkan grupları teskin etmek ve onlara barış için her yolun denendiği fikrini vermek içindi.

Kaynaklarda belirtildiği kadarıyla bu tarihten sonra Kandiye'nin fethine kadar, elçi ile her hangi bir görüşme ya da yazışma yapılmamıştır. Kandiye'nin fethinden sonra elçi Alvice da Molin, büyük-elçi tayin olunmuştur. Molin, tutuklu bulunduğu Hanya'dan sadrazama bir mektup yazarak, görüşmek istediğini dile getirmiştir. Bu iznin verilmesi ile 16 Şubat 1670'de Kandiye'ye gelmiştir. Protokol kaidelerinin uygulanmasından sonra, 26 Şubat 1670'de Fazıl Ahmed Paşa tarafından kabul edilmiştir. Bu kabulde, büyükelçi tarafından Venedik doçu Dominique Contarini'nin mektubu sadrazama sunulduktan sonra elçiye hil'at giydirilmiş ve konağına uğurlanmıştır. Doç mektubunda, selam ve dostluğunu bildirdikten sonra, Alvice da Molin'in büyükelçi olarak tayin edildiğini ve Kandiye generali Morosini ile akdedilen barışın kendileri tarafından da kabul ve tasdik edildiğini söylemekte ve Molin'in İstanbul'a yollanmasını istemekteydi⁴⁸.

⁴⁶ Alvice da Molin sadaret kaymakamı ile görüşmesinde, Kilis ve bu savaş sırasında Dalmasya kıyılarında Venedik'in eline geçen yerlerin geri verilmesi; Kandiye ve kalenin önünden geçen sıra dağların sınırladığı alanın kendilerinde kalması karşılığında senelik 24.000 ve bir defaya mahsus olmak üzere 200.000 riyal kuruş vermeleri ve Çanak ve yeni yapılan Kandiye Limanları'nı yıkımları şartıyla barış yapılmasını teklif etmiştir. Sadaret kaymakamı Mustafa Paşa da bunlar eski teklifleriniz, barışın olabilmesi için Kandiye'yi vermeniz gerekir buna yetkin var mı diye sormuştur. Elçinin buna izni olmadığını söylemesi üzerine görüşmeye son verilmiştir [*Târih-i Fazıl Ahmed Paşa*, vr. 64a-65a]; 20 Kasım 1667 tarihinde gerçekleştirilen bu görüşme için ayrıca bkz. *Vekayinâme*, s. 271-272.

⁴⁷ *Târih-i Fazıl Ahmed Paşa*, vr. 65b-66b; Silahdar Fındıklı Mehmed Ağa, *Silahdar Tarihi*, I, 498-500.

⁴⁸ *Cevâhirü't- Tevârih*, vr. 126b-127b.



*Piri Reis'in
Kitab-ı Bahriyesi'nde
Girit Adası,
(Süleymaniye-Ayasofya
Ktp, 2612).*

Alvice da Molin bundan sonra, Fazıl Ahmed Paşa'ya başvurarak, Kandiye barışından sonra ahid-nâme-i hümayunun yenilenmesini istemiştir. Vezir-i azamın durumu padişaha bildirerek, onayını almasından sonra, Osmanlı Devleti ile Venedik arasındaki yeni ahidnâmenin metni Fazıl Ahmed Paşa ve Alvice da Molin tarafından hazırlanarak 11-21 Mayıs 1670'de Kandiye'de imzalanmıştır. Bundan sonra İstanbul'a giden Alvice da Molin büyükelçilik görevine devam etmiştir⁴⁹.

Sonuç

Girit seferi Osmanlı Devleti'nin XVII. yüzyıl içerisinde yürüttüğü uzun süreli harplerden birisi olmuştur. Savaşın ilk iki yılı içerisinde Hanya ve Resmo şehirleri alınmış, bundan sonra savaş adanın idare merkezi ve en müstahkem kalesi olan Kandiye üzerine yoğunlaşmıştır. Bu tarihten 1669'da şehir alınıncaya kadar lağım savaşları ve adaya gönderilmeye çalışılan zahire ve mühimmat için yürütülen donanma savaşlarıyla ünlü bir dönem yaşanmıştır. Girit seferi çerçevesinde yürütülen donanma savaşları, Osmanlı bahriyesinde bir takım değişiklikler yapmak lüzumunu hissettirmiştir. Bu savaşlar sırasında Osmanlı donanmasında kalyon döneminin ilk safhası (1650-1662) gerçekleştirilmiştir. Ancak yaşanan bir takım olumsuzluklar yüzünden, donanmada yeniden kürekli gemilere dönülmüştür.

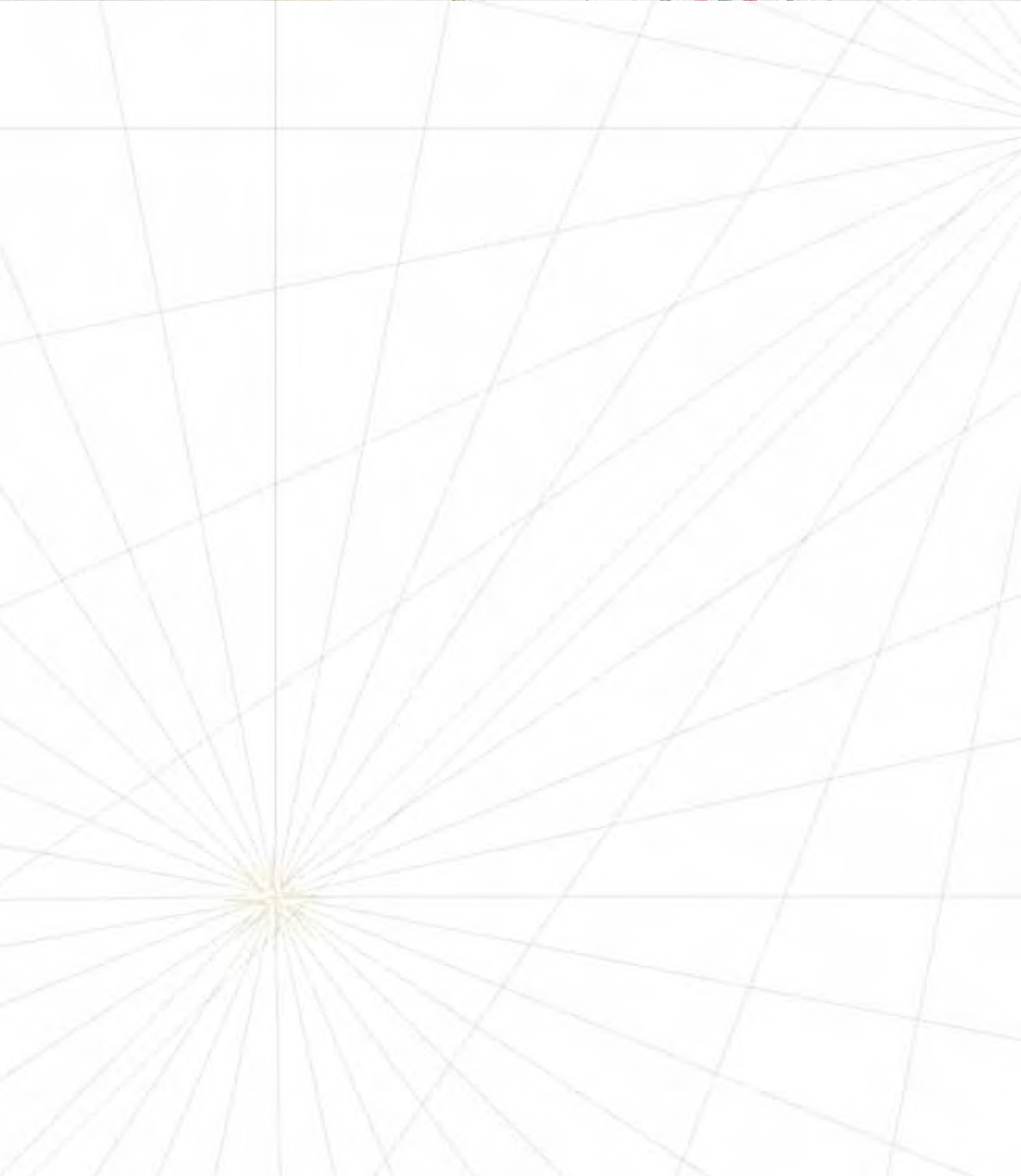
⁴⁹ Bu ahidnâmenin metni için bkz. BOA, *Düvel-i Ecnebiye Defterleri* 16/4, s. 11-18.

Girit savaşları, karada ve denizde mücadelelerin hızla devam ettiği dönemde Osmanlı idare politikasını etkileyen çok önemli faktör olmuştur. Devletin yürütme alanındaki en yüksek makamı olan sadrazamlığa yapılan tayin ve azillerin çoğu, bu mücadeleler yüzünden olmuştur. Öte yandan kapta-nıderya atama ve azillerinde, tamamen Venedik donanması ile yapılan savaşlarda gösterilen başarı ya da başarısızlık dikkate alınmıştır.

Bu savaşlar Osmanlı maliyesini de olumsuz yönde etkilemiştir. Hazinedeki açığı kapatmak için yeni vergiler konmuştur. Bu seferler sırasında bütün Osmanlı dirliklerine %50 oranında *bedel-i timâr* adıyla bir vergi konularak toplanmasına başlanmıştır. Devletin malî durumundaki bozukluk, Tarhuncu Ahmed Paşa'nın sadrazamlığı döneminde yapılan bütçe çalışmaları ile bütün çıplaklığıyla ortaya konulmuştur. Bu durum karşısında hazinedeki büyük açığı kapatmak maksadıyla, 1652-53 (1063) yılına ait olmak üzere muaf ve mükellef bütün Osmanlı reâyâsından *hazine imdadı* nâmıyla 80'er akçe vergi tahsil olunmuştur. Toplanan para devlet ekonomisini düzlüğe çıkarmakta yeterli olmadığı için aynı yıla ait olarak Osmanlı topraklarındaki bütün değirmen vergilerinin hazine için toplanılması kararlaştırılmıştı. Ancak çıkan isyan nedeniyle bu karar uygulanamamıştır. Malî alandaki bu bozukluklara, idarecilerin yolsuzluk ve suiistimalleri de eklenince Anadolu'da yer yer Celâlî isyanları çıkmaya başlamıştır.

Osmanlı Devleti, Girit Adası'nın ele geçirilmesi konusunda yürüttüğü mücadeleler çerçevesinde, oldukça fazla ihtiyaç duyduğu görevlilerin temininde de yeni bir takım uygulamalar ortaya koymak zorunda kalmıştır. Nitekim donanma savaşlarının hızla devam ettiği dönemde toplanan kürekçilerin ihtiyaca cevap verememesi üzerine, *hod-girifte kürekçisi* adı altında ilk defa bu savaşlar sırasında kürekçi temini yoluna gidilmiştir. Aynı şekilde lağım savaşları şeklinde devam eden Kandiye muhasarasında lağımçı ihtiyacını karşılamak için yine ilk defa *hod-girifte beldar* yazılmasına başlanılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin fetihler yoluyla oluşturduğu son eyâletlerden birisi Girit olmuştur. Hanya'nın alınmasıyla birlikte, burası bir eyalet olarak teşkilatlandırma yoluna gidilmiş ve 1647'den itibaren de Hanya eyaleti kurulmuştur. Kandiye'nin fethinden sonra eyalet merkezi buraya kaydırılmış ve Girit ya da Kandiye eyaleti adıyla anılan yeni bir idarî birim oluşturulmuştur.



XVII. Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim: Kürekten Yelkene Geçiş

İdris BOSTAN*

Akdeniz XV. yüzyılın sonlarına doğru önce büyük yelkenli gemilerin gelişimine şahit olmuş, XVI. yüzyılla birlikte ise daha küçük gemiler ön plana çıkmıştır. Yaygın kanaatin aksine bu yüzyılda Akdeniz’de gemicilik okyanusta gelişenden çok farklı değildir. Okyanusta ortaya çıkan yeni bir geminin benzerleri kısa süre sonra Akdeniz’de görülmeye başladığı gibi, küçük tonajlı gemiler de okyanus gemiciliğinde önemli bir yer tutmuştur. Büyük tekneler esas itibariyle uzun yolculuklar için ve korsan saldırılarına karşı bir güvence olarak düşünüldüğünden devlet desteğiyle sürdürülmüştür¹.

Aslında kadirgalar örnek alınarak yapılan ve daha uzun bir gövdeye sahip olan kalyonlar manevra kabiliyeti olmayan ve süratli hareket edemeyen gemilerdi; bu sebeple XVI. yüzyılın ortalarından itibaren gemi mühendislerinin gayretleri bu büyük gemilere üstünlük sağlayan yeni özellikler kattı. Kalyon, adının da işaret ettiği gibi İspanyol menşeliydi ve çok geçmeden İngiliz ve Hollandalılar tarafından benimsenerek geliştirildi². Buna karşılık kendine has gemi tipleri bulunan ve geleneksel olarak bunları kullanma eğiliminde olan Venedik, XV. yüzyılda büyük yelkenli gemileri tercih ettiği halde, XVI. yüzyılda kürekli gemilere yönelmişti. Yüzyılın sonlarından itibaren bir ara yeniden kalyon ve burtunlara dönme ihtiyacı duymuşsa da bu teşebbüs kısa sürmüştü.

Venedik başta olmak üzere diğer Akdeniz devletleri de gemicilikte eski geleneklere bağlı kalmıştı. Bu devletler kadirganın savaş stratejisi olan cepheden hücum, rampa etme ve önünü kesme taktiklerinin geçerliliğine inanıyorlardı. Nitekim XVII. yüzyılda batıdan gelen okyanus yelkenlileri karşısında uzun tartışmalar yaşayan Venedik, yine de kadirgalar lehine tercihte bulunmuştu. Venediklilerin bir savaş gemisi olarak kalyon inşasında bir gelenekleri olmadığından 1608’de Venedik tersanesi dışında yapımına teşebbüs edilen bir kalyon hızı düşük olduğu için donanmada kullanılamamış ve denizde yüzer bir kaleye dönüşmüştü³. Venedik tersanesinde savaş kalyonu inşası, XVII. yüzyılın ikinci yarısında tersanede bu tip gemilerin yapımına uygun bir havuzun inşasından sonra başlamıştı⁴.

Osmanlılar da benzer bir tecrübeyi XVII. yüzyılın ortalarında yaşadılar. Bu sebeple kadirgalar yüzyılın yaklaşık sonlarına kadar Akdeniz ülkelerindeki savaş filolarının en önemli gemileri olma özelliklerini korudular. Halbuki İngilizler daha XVII. yüzyılın başlarında kalyon lehine tercihlerini yaparak bu yeni gemileri inşa etmeyi ve geliştirmeyi sürdürmeye başlamışlardı⁵.

Şüphesiz, Osmanlılar kuruluş döneminde denizlere açılırken henüz yeterli bir tecrübeye sahip olmadıkları için Ceneviz ve Venedik’in gemi ve denizcilerinden yararlanmışlardı. Ancak çok geçmeden gemiler inşa ederek kendi donanmalarını oluşturdular ve eksiklerini gidererek yeni modeller geliştirmeye başladılar⁶.

Osmanlı denizcilik tarihinde gemiciliğin gelişimini üç ayrı dönemde incelemek gerekmektedir. Birincisi imparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam eden kürekli gemiler

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Akdeniz gemiciliği ile Okyanus gemiciliğinin benzer ve farklı özellikleri hususunda değerlendirmeler için bkz. Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, (çev. M. A. Kılıçbay), İstanbul 1989, s. 195-206. XVI. yüzyılda Venedik’te gemi inşa faaliyetleri ile ilgili bkz. R. Romano, “Economic Aspects of the Construction of Warships in Venice in the Sixteenth Century”, *Crises and Change in the Venetian Economy in the 16th and 17th Centuries*, (ed. B. Pullan), London 1968, s. 59-87.

² Carlo M. Cipolla, *Yelken ve Top*, (çev. A. Kayabal), İstanbul 2003, s. 44. İtalyan kaynaklarında “galeone” XV. yüzyılda Po nehrinde kullanılan yelkenli ve kürekli savaş gemileri için kullanılmıştı (*Dizionario di Marina Medievale e Moderna*, Roma 1937, s. 286). XVI. yüzyılda ise büyük kadirga anlamına geliyordu [E. Concina, *Navis. L’umanesimo sul Mare (1470-1740)*, Torino 1990, s. 52-53].

³ Alberto Tenenti, *Piracy and Decline of the Venice 1580-1615*, London 1967, s. 136-138.

⁴ Guglielmo Zanelli, *L’Arsenale di Venezia*, Venedik 1991.

⁵ Cipolla, *Yelken ve Top*, s. 40-46. Nitekim Kaptanıderya Hasan Paşa 1626’da (1035) bir İngiliz tüccar kalyonuna Sakız’da el koymuştu [Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Bâbiâsafi, Divan-ı Hümayun (A. DVN) 24, gömlek 89].

⁶ Osmanlıların Anadolu denizci beyliklerin donanmalarını kullandıkları ve denizcilerinden yararlandıkları konusunda bkz. Halil İnalcık, “The Rise of the Turcoman Maritime Principalities in Anatolia, Byzantium, and the Crusades”, *The Middle East and the Balkans under the Ottoman Empire*, Bloomington 1987, s. 309-341.

(çektiri veya kadirga) dönemi, ikincisi IXX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler (kalyon) dönemi, üçüncüsü de imparatorluğun yıkılışına kadar süren buharlı gemiler dönemidir.

XVI. yüzyılın başlarına kadar Osmanlı gemi teknolojisinin daha çok bir oluşum süreci yaşadığı ve bir geçiş özelliği yansıttığı tespit edilmektedir. Bu dönemde Osmanlı donanmasının geleneksel olarak Akdeniz’de yaygın olan ve esas itibarıyla kürekle hareket eden kadirga türü gemilere önem verdiği, diğer denizci devletlerin özellikle Venedik’in etkisinde olduğu görülmektedir. Bununla beraber zaman zaman okyanus tecrübesi olan ve Akdeniz’de en büyük düşmanı kabul ettiği İspanya’nın gemi teknolojisini örnek aldığı, bunun sonucu olarak da göke denilen barça türü büyük yelkenli gemiler inşa ettiği tespit edilmektedir⁷. Bu oluşum süreci Barbaros Hayreddin Paşa’nın 1534’te “mîrmirân-ı deryâ” olarak deniz beylerbeyliğine getirilmesine kadar devam etmiştir. Esas itibarıyla Venedik gemi inşa tekniklerini uygulayan Osmanlılar, Barbaros ile birlikte bu sahada bazı değişiklikler yaptılar. Bu yeni döneme özellikle Osmanlı gemi teknolojisine kendi bilgi ve becerilerini ilave eden Barbaros Hayreddin Paşa damgasını vurdu. Barbaros ve adamları denizlerde dolaştıkları uzun yıllar boyunca sadece denizci olmakla kalmamışlar, savaşlarda zapt ettikleri İspanya kalyonlarını, Napoli kadirgalarını ve çeşitli milletlere ait büyük ticaret barçalarını ayrıntılarıyla inceleyerek gemi onarım ve inşası konusunda uzmanlaşmışlardı. Barbaros çektirilerin en etkili savaş tekneleri olduğu kanaatindeydi, çünkü yelkenli büyük gemiler rüzgâr estiğinde daha hızlı yol alsalar bile Akdeniz’de yaz mevsiminin uzun sürmesi ve bu aylarda havanın durgun gitmesi sebebiyle uzun zaman adeta hareketsiz kalıyorlardı. Yine bu gemiler kürek ağırlıklı kadirgalar gibi koy-larda ve küçük limanlarda kullanılmaya elverişli değildi. Savaş sırasında da hızlı hareket edip düşman gemilerini sıkıştırıyorlardı⁸. Bu sebeple XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar Osmanlı donanmasının esasını kürekle hareket eden ve yelkeni yardımcı olarak kullanan çektiri sınıfı gemiler oluşturmuştur. Bu tercih Osmanlı denizcileri tarafından benimsendiği için özellikle sürdürülmüş ve Barbaros ekolü her zaman etkili olmuştur. Osmanlı gemi teknolojisinin gelişen Avrupa denizciliğine ayak uyduramadığı şeklindeki iddia, bu husus dikkate alınmadan çözümlenemez. Barbaros ve takipçisi Osmanlı denizcilerinin bu tercihi eleştirilebilir olsa bile bunun birtakım haklı gerekçelerinin olduğu unutulmamalıdır.

Kadirga Osmanlı donanmasının belkemiğini teşkil etmiş olsa da kalyonun kullanılması oldukça eski dönemlere kadar gitmektedir. Gerek donanmada savaş gemisi ve gerekse nakliyyede ticaret gemisi olarak kalyonlardan yararlanılmış, ama bu durum hiçbir zaman yaygınlık kazanmamıştır. Nitekim 1488’de Mustafa Tanburî’nin kalyonu⁹, 1498’de İskenderiye seferine katılan kalyon¹⁰ ile Kemal ve Barak Reislerin Sinop’ta inşa edilip 1499 İnebahtı ile 1500 Moton ve Koron seferlerinde kullandıkları barça denilen kalyonların birer savaş gemisi¹¹, 1554’te Mısır’a giden “kalyon-ı büzürk” ile “barça-i kebîr”in¹², Mısır’dan İstanbul’a gelirken 1591’de batan Hasan Reis kalyonu¹³ ile 1593’te batan veziriazam Sinan Paşa’nın “mülk kalyonu”nun¹⁴ birer ticaret gemisi oldukları anlaşılmaktadır.

Osmanlı Gemi Teknolojisinde Değişimin Dönüm Noktası: Girit Seferi (1645-1669)

XVI. yüzyılın sonlarından Girit seferinin başladığı 1645 yılına kadar Osmanlı donanmasının büyük çapta bir sefer için Akdeniz’e çıkmadığı ve sadece muhafaza hizmetinde olduğu bilinmektedir; hatta Karadeniz’e donanma çıkartıldığı halde¹⁵, bunları da önceki büyük deniz seferleri ile karşılaştırmak mümkün değildir. Buna rağmen donanmanın sahilleri korumak amacıyla denizlere açılması sebebiyle yaklaşık yarım yüzyıl boyunca Osmanlı tersanelerinde yine gemi inşasına devam edilmiştir¹⁶.

⁷ Bazı donanma gemilerini gösteren 1488 (893) tarihli bir listede Bali Reis ve Muhyiddin Reis barçalarına çeşitli büyüklükte seksen üç top, Musa Reis agribarına ise yirmi dokuz top verilmişti [Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSMA), E. 594]. Kemal Reis ile Barak Reis’in nezaretinde Sinop’ta 901’de (1496) bir barça/göke inşa edilmişti [BOA, *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, nr. 23501].

⁸ Kürekli gemilerle yelkenli gemiler arasındaki fark ve Barbaros’un kadirgalar ile ilgili düşünceleri için bkz. Ernie Bradford, *Barbaros Hayrettin*, (çev. Z. Ağralı), İstanbul 1970, s. 105-114.

⁹ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmiriye*, Ankara 1992, s. 94. S. Soucek, Osmanlıların kalyon kelimesini ilk defa XVI. yüzyılın ilk yıllarında işittiklerini yazıyorsa da doğru değildir [“Certain Types of Ships in the Ottoman-Turkish Terminology”, *Turcica*, VII, Paris 1975, s. 244].

¹⁰ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmiriye*, s. 94.

¹¹ İ. Bostan, “Kemal Reis”, *Diyanet İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, XXV, 227 Ayrıca bkz. dipnot 7. Kâtib Çelebi bu barçalara göke/köke demektir [*Tuhfetü’l-kibâr fi esfârî’l-bihâr*, haz. İ. Bostan, Ankara 2008, bkz. s. 190].

¹² Büyük kalyonda on sekiz topçu bulunuyordu (BOA, D. BRZ. nr. 20617, s. 8, 11).

¹³ 2 Temmuz 1591 (10 Ramazan 999) tarihli Rodos Beyi’ne gönderilen hüküm: BOA, *Mühimme Zeyli Defterleri*, 5, s. 82/245.

¹⁴ Ocak 1593 (Rebiulâhîr 1001) tarihli hükme göre, Sinan Paşa’nın kalyonunda kendi evkafı gelirlerinden 10.000 sarı altınlık meta olduğu anlaşılmaktadır [BOA, *Mühimme Zeyli Defterleri*, 6, s. 81/218].

¹⁵ XVII. yüzyılın başlarında Kazak saldırılarına karşı Karadeniz’e sevk edilen Osmanlı donanmaları hakkında en son araştırmalar için bkz. Victor Ostapchuk, “The Human Landscape of the Ottoman Black Sea in the Face of the Cossack Naval Raids”, *The Ottomans and the Sea, Oriente Moderno*, 20/81 (2001), s. 23-95.

¹⁶ XVII. yüzyılda tersanede ki gemi inşa faaliyetleri için bkz. Bostan, *Tersâne-i Âmiriye*, s. 97-101.



Osmanlı İmparatorluğu ve Avrupa Haritası (Kâtib Çelebi, Tuhfetü'l-kibâr, TSMK, R. 1192).

1645-69 (1055-80) seneleri arasında yaklaşık yirmi beş yıl süren Girit seferi Osmanlı denizciliğinde önemli bir dönüm noktası teşkil eder. O zamana kadar donanmanın belkemiğini oluşturan kürekli gemiler, yani kadirgalar ile ilgili kanaatler değişmeye ve artık Akdeniz’de görülmeye başlayan yelkenli gemilerin yani kalyonların şöhreti artmaya başlamıştı¹⁷. Bu sebeple Girit savaşı sırasında Osmanlılar kalyona geçme teşebbüslerinde bulundularsa da donanmanın esasını yine kadirgalar oluşturmuyordu¹⁸. Buna karşılık daha çok korsanlık ve ticaret için Akdeniz’e gelen İngiltere ve Hollanda’nın yelkenli gemileri çok geçmeden üstünlük sağlamaya başladı. Nitekim Venedik bu devletlerin gemilerini kiralamak suretiyle Girit’i kuşatan Osmanlı donanmasını engellemeye, hatta Çanakkale Boğazı’nı ablukaya alarak asker ve malzeme naklini önlemeye çalıştı ve aradaki güç dengesini kendi lehine bozdu¹⁹. İstanbul’dan Girit’e yardım için giden donanmanın Çanakkale Boğazı’ndan çıkışına mani olacak kadar etkili olan Venedik donanmasındaki kalyonlar Osmanlı denizcilerini bu gemiler konusunda ciddi olarak düşündürdü ve bazı müzakere ve istişarelerden sonra devlet adamları süratle çok sayıda kalyon inşasına karar verdiler.

Osmanlılar burtun denilen ilk kalyonu bu karardan daha önce, Girit seferinin hemen arifesinde, 1644 (1054) senesinde inşa ettiler. Büyüklüğü bilinmeyen bu kalyona yapılan inşa masrafları bir kadirganın dört katı civarındaydı²⁰. Ancak bu girişimin devam etmediği ve kalyon inşasına ciddi olarak bu ilk denemeden beş-altı yıl sonra yeniden başlandığı anlaşılmaktadır. Girit kuşatması sırasında az sayıda kalyonun varlığı dikkate alınırsa bunun deneme mahiyetinde istisnâ bir durum olduğu veya garp ocaklarına mensup kalyonlar olabileceği anlaşılabacaktır. Örneğin kuşatmaya katılan kırk iki toplu Cafer Reis kalyonu böyle bir örnek olmalıdır, çünkü Girit seferinin²¹ başladığı 1645 (1055) senesinde tersanedeki gemi yapım faaliyetleri arasında on beş kadirga inşa, otuz üç kadirga ve dört baştarda tamir edildiği halde kalyon ile ilgili bir kayıt görülmemektedir²². Tersane muhasebe defterleri ile ahkâm defterlerindeki kereste teminine ait hükümlerden Girit seferinin başlamasından itibaren daha çok mavna denilen gemiler yapıldığı tespit edilmektedir.

¹⁷ XVI. yüzyıldan itibaren Portekiz, İspanya ve İngiltere gibi Avrupalı devletlerin donanmasında görülen kalyonun gelişimi hakkında genel değerlendirmeler için bkz. G. P. B. Naish, "Ships and Shipbuilding", *A Short History of Technology*, III, (ed. C. Singer), Oxford 1957, s. 480-486.

¹⁸ Svat Soucek, "The Strait of Chios and the Kaptan Paşa's Navy", *The Kapudan Pasha: His Office and his Domain*, (ed. E. Zachariadou), Rethymon 2002, s. 142.

¹⁹ Venedik 1616-20 yılları arasında Napoli ile giriştiği savaşta da yine bu iki devletin gemilerini kiralamıştı (Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650*, London 2000, s. 109).

²⁰ BOA, MAD. nr. 1572; TSMK D. 5906.

²¹ Girit Seferi ve safahatı ile ilgili geniş bilgi için bkz. Ersin Gülsoy, *Girit'in Fethi ve Osmanlı İdaresinin Kurulması, 1645-1670*, İstanbul 2004.

²² BOA, MAD. nr. 15432.



Göke, 17. yüzyıl sonları
(Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*,
Süleymaniye-Mihrişah
Ktp, 304).

²³ Bu donanmada büyük bir kalyon ve burtun bulunuyordu (BOA, İE-Bahriye, nr. 324). Donanma ile birlikte Girit'e asker, top ve mühimmat taşımak üzere sevk edilen tüccar gemilerinin sayısı yüz doksandı (BOA, Kamil Kepeci [KK], nr. 1841, s. 6-9).

²⁴ Girit'e sevk edilen donanmalar ile ilgili bkz. Gülsoy, *Girit'in Fethi*, s. 92-126.

²⁵ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 130.

²⁶ 1656'da (1066) vefat eden ve Hoca lakabıyla tanınan Abdürrahim Efendi'nin biyografisi için bkz. Mehmet Ipsirli, "Abdürrahim Efendi, Hoca", *DİA*, I, 289.

Bu dönemde Osmanlı donanmasının ikmal yolunu kapatmak üzere Çanakkale Boğazı önüne gelen Venedik donanması bu stratejisini ısrarla sürdürdü. Nitekim Nisan 1646'da (Safer 1056) İstanbul'dan çıkan donanma²³ Çanakkale önünde yolunu kesen yirmi altı kalyonluk Venedik donanmasını küçük bir çatışma ile aşarak Girit'e ulaşmış olsa bile, arkasında bıraktığı Venedik donanması Bozcaada'yı kuşattı ve bundan sonra Girit seferine yardım için gidecek bütün donanmaları engellemeye başladı. Yine 1648'de (1058) Girit'e yardım için malzeme ve mühimmat taşıyan bir başka Osmanlı donanması, Boğazhisarları önünden geçerken Venedik donanmasının ablukasına takıldığı için yardım Ege'de bulunan bey gemilerine kara yoluyla taşınmak zorunda kalındı ve ancak bu şekilde Girit'e ulaştırılabildi. Kendisi tersane kethüdalığından geldiği halde bu husustaki başarısızlığı, kaptanıderya Ammarzâde'nin hayatına mal oldu (Haziran 1648)²⁴.

Kalyonun Meşveret Meclisi'nde Müzakeresi

Osmanlıların XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kalyona geçme girişimleri iki aşamada gerçekleşti. Birinci aşama 1650-62 yıllarındaki deneme dönemiydi ve sonunda kadirgaya geri dönüldü. İkinci ve kalıcı olan dönem ise 1682'de yeniden başladı.

1648'de (1058) Sofu Mehmed Paşa'nın sadarete ve Voynuk Ahmed Paşa'nın kapudanlığa getirilmesiyle, Girit meselesi ve donanmanın Venedik karşısındaki olumsuz durumu tartışılmaya ve devlet erkânı tarafın-

dan donanmanın ıslahı hakkında çeşitli görüşler ortaya konulmaya başlandı. Kimi isimler Venediklilerin kalyonlarıyla denizlerde dolaştıklarını ve savaş sırasında rüzgâr sayesinde karşılarına çıkan kadirgaları çığnediğini ileri sürerek kadirgaların bunların karşısına çıkmasının imkânsız olduğunu ileri sürüyordu. Bu sebeple Venedik donanmasına karşı koyabilmek için kalyon yapılması gerektiği üzerinde duruldu ve kalyona kalyonla karşılık verilmesini teklif ederek 1648'de (1058) kalyon inşasına karar verildi²⁵.

Kâtib Çelebi, dönemin kamuoyunda tartışılan bu konu ile ilgili şu ayrıntıyı ilave etmektedir: Bu müzakereler sonunda devrin şeyhülislamı Abdürrahim Efendi²⁶ kendi yakınlarından olan ve bahriye tarihini iyi bildiğini düşündüğü Kâtib Çelebi'den, geçmişte Osmanlı kapudanlarının kalyon ile sefere çıkıp çıkmadıklarını öğrenmek ister. Kâtib Çelebi, Şeyhülislam'a Kıbrıs ve Tunus'un fethine giden donanmada asker, top ve mühimmat taşımak üzere kalyon, burtun ve diğer türde gemiler kullanıldığını, ancak savaş gemisi olarak sadece kadirga ve mavna bulunduğunu belirtir. Ancak Barbaros'un düşman kalyon ve kadirgalarına her zaman kadirgayla karşı çıktığını ve zafer kazandığını hatırlatarak kendi eğiliminin de

kadırga tarafında olduğunu ifade eder. Kâtib Çelebi ayrıca, eğer savaş gemisi olarak kalyon yapılacaksa sadece gemi yapmanın yeterli olmadığını, top ve diğer teçhizatını tamamladıktan sonra bunları kullanacak eğitimli gemici ve topçular yetiştirilmesi tavsiyesinde bulunur ve şeyhülislam da onun bu görüşünü tasdik eder²⁷. Gelişmeler kalyona geçme eğiliminin ağır bastığını ve çok geçmeden kalyon inşasına başlandığını göstermektedir.

1649 (1059) yılında Kaptanıderya Voynuk Ahmed Paşa kumandasında Girit'e yardım götürən Osmanlı donanması, Çanakkale Boğazı'ndan çıkarken karadan atılan toplarla Venedik donanmasını geçiş yolundan uzaklaştırıp yoluna devam ederken²⁸ donanmada üç kalyon bulunuyordu²⁹. Kalyonlar çektiriler gibi süratli olmadığından ve henüz ön sıraya geçmediğinden kadırgaların yedeğinde gidiyordu³⁰.

Kalyon Döneminin İlk Safhası (1650-1662)

Kadırgalar lehindeki eğilim bir müddet sonra yerini kalyonlara bırakmak zorunda kaldı, çünkü Venedik donanması Osmanlı donanmasını adeta Çanakkale Boğazı'na hapsedmişti. Mayıs 1650'de Girit'e yollanan Osmanlı donanması yine Çanakkale'den çıkamayınca çok geçmeden 22 Temmuz 1650'de (23 Receb 1060) otuz civarında kalyon ve burtun yapılması için etrafa fermanlar gönderildi³¹. Bir kısmı burtun olan bu kalyonların Karadeniz kıyılarındaki Sinop, Samsun, Bartın ve Varna'da inşa edilmesi kararlaştırıldı³². Böylece Osmanlı İmparatorluğu donanmasında kürekli gemiler olan kadırgalardan yelkenli gemiler olan kalyonlara geçiş süreci ilk defa gerçek anlamda başlamış oldu. Bu kalyon inşası seferberliğine bizzat katılan devrin sadrazamı Melek Ahmed Paşa da masraflarını kendi karşılamak üzere 45 m. uzunluğunda bir kalyonun Bahçekapısı'nda yapılmasını emretti. 1651'de inşası tamamlanan bu kalyon denize indirildiği sırada muhtemelen bazı eksikleri sebebiyle yan yatarak içine su aldı. Büyük üzüntüye sebebiyet veren bu olay üzerine kalyonun suyu boşaltıldı ve üst kısmı hafifletilerek tersaneye götürüldü. Halk ise bu durumun sebebini haksız uygulamalarda ve aşırı vergi toplanmasında buluyor, "zulümle yapılan geminin hâli budur" diyordu³³.

Aynı yıl tersanelerde hazırlanan otuz kalyon, otuz sekiz kadırga ve altı mavna Girit'e yardım için donanmaya katıldı ve Santorin yakınlarında rastlanan Venedik donanması ile yapılan savaşta kalyonların bir kısmı Venediklilerin eline geçti; çünkü bu savaşta kalyonlar hâlâ ikinci derecede kalmış, kadırgaların yedeğinde gitmişti³⁴. Bu uygulama kalyonların henüz ön plana çıkmadığını veya onları kullanacak yeterli uzmanın bulunmadığını yahut stratejik olarak kalyonların öne geçmesine donanma komutanlarının henüz karar vermediğini göstermektedir. Yine de bu tarihten itibaren Osmanlı donanmasında kalyonlar giderek çoğalmaya başlarken 1653'te Çavuşzâde Mehmed Paşa kumandasında kırk kadırga, altı mavna ve on beş burtundan oluşan donanma Girit'e gönderildi³⁵.

Yine Girit için 1654'te sefere çıkan Kaptanıderya Murad Paşa, Çanakkale Boğazı'ndan geçerken Venedik kalyonlarının boğazı kapattığını görünce savaş kararı aldı ve öne kalyonları, arkaya mavna ve kadırgaları dizerek denize çıktı. Bu savaşta donanma kısmen zayıata uğrasa da yolu açarak denize açıldı. Daha sonra Tunus, Mısır ve Cezayir kalyonları donanmaya katıldı. Aynı dönemde derya beyleri ise henüz kadırgalara biniyorlardı³⁶.

Kalyonların kesin olarak öne çıkması ile birlikte tersanede tamir edilen on bir kalyonun da yer aldığı³⁷ 32 kalyonluk Osmanlı donanması Zurnazen Mustafa Paşa komutasında Akdeniz'e açıldı ve 21 Haziran 1655'te Çanakkale Boğazı çıkışında Venedik kalyonları ile karşılaştılar. Derhal savaş nizamına geçerek çatışmaya girişen Osmanlı donanması bu savaşta üstün geldi³⁸. Ancak ertesi yıl 1656'da Kenan Paşa'nın komutasında yine boğaz önünde yapılan savaşta Osmanlı donanması büyük kayıplara uğradığı gibi

²⁷ Kâtib Çelebi, Seyhülislamın konu ile ilgilendiğini, ama başarılı olmadığını belirtmektedir (*Tuhfetü'l-kibâr*, s. 130).

²⁸ İstanbul'daki Venedik Baylosu Giovanni Soranzo, bu donanmanın büyük bir ihtisamla denize açıldığını, aldığı bilgilere göre İzmir'den gelen on üç İngiliz, üç Fransız ve dört Hollanda gemisinin bu donanmaya katılacağını Venedik'e bildiriyordu (Daniel Goffman, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İngilizler*, [çev. Ayşe Başçı-Sander], İstanbul 2001, s. 136-37). Giovanni Soranzo için kısaca bkz. Maria Pia Pedani, *Elenco degli inviati diplomatici Veneziani presso i sovrani Ottomani*, Venedik 2000, s. 35-36. Söz konusu yabancı gemilerin Osmanlı asker ve mühimmatını Girit'in Resmo limanına indirdikleri konusunda bkz. Abdurrahman Abdi Paşa, *Vekayi nâme*, haz. F. Çetin Derin, (İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü basılmamış Doktora tezi), İstanbul 1993, s. 18.

²⁹ Bu kalyonlara burtun da deniliyordu (BOA, *MAD*, nr. 5932, s. 33, 45). Bu başarı Venedik ve İngiliz elçilerinin mektuplarıyla da teyit edilmektedir (Goffman, *İngilizler*, s. 136). Burtun hakkında bkz. Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 95-96.

³⁰ Kalyonların çektiri ile ayakdaş olmadığı ve yedeğinde gittiği konusunda bkz. Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 130, 132.

³¹ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 132.

³² BOA, *MAD*, nr. 2787, s. 128-130; nr. 1815, s. 124.

³³ Kâtib Çelebi, *Fezleke*, II, İstanbul, 1287, s. 369; Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 98-99. Kalyon yapımındaki ilk denemelerin olumsuz sonuçlanması sadece Osmanlı İmparatorluğu'nda yaşanmadı. Venedik'te 1608'de inşa edilen kalyon, yüzer bir kale görünümündeydi (Tenenti, *Piracy*, s. 136-137; Cipolla, *Yelken ve Top*, s. 45). 1628'de İsveç'te yapılan *Wasa* adlı kalyon, daha Stockholm limanının dışına çıkmadan batmış (Richard Harding, "Deniz Savaşları 1453-1815", *Top, Tufek ve Süngü Yeniçağ'da Savaş Sanatı (1453-1815)*, [ed. J. Black, çev. Y. Alogan], İstanbul 2003, s. 111).

³⁴ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 132. Karaçelebizâde bu donanmada kırka yakın kalyon, yetmiş kadırga, altı mavna bulunduğunu belirtmektedir (Kara Çelebi-zâde Abdülaziz Efendi, *Ravzatü'l-ebâr Zeyli*, haz. Nevzat Kaya, Ankara 2003, s. 60).

³⁵ Donanma, 29 Nisan'da [1 Cemâziyelahtır] Boğaz'dan geçti (Kara Çelebi-zâde, *a.g.e.*, s. 153).

³⁶ Kâtib Çelebi, *a.g.e.*, s. 133-134.

³⁷ BOA, *MAD*, nr. 20220.

³⁸ Kâtib Çelebi, *a.g.e.*, s. 135; Silahdar, *Târîh*, I, İstanbul 1928, s. 12-13.

kalyonların çoğu Venediklilerin eline geçti³⁹. Bu yenilgi tarihçiler arasında genellikle İnebahtı’da yaşanan mağlubiyete benzetilmektedir; hatta Karaçelebizâde düşman donanmasına karşı koymak bahanesiyle burtun yapılmasını ve bunun için halktan haksız vergi toplanmasını eleştirerek bu yenilginin sebebi olmak üzere “hûn-ı ciğer-pâre-i reâyâ ve eşk-i dîde-i âh-ı derûn-ı fukarâ ile sûret-pezi olan gemilerden ne makûle hüner cilve-ger-i munassa-i sudûr ola” demektedir⁴⁰. Bu yenilgiden sonra Bozcaada ve Limni’nin Venedik tarafından işgal edilmesinin Osmanlı kamuoyunda büyük huzursuzluk yaratması üzerine 1656 yılının Ağustos ayı sonlarında (Evâil-i Zilkade 1066) Yalıköşkü’nde Sultan IV. Mehmed’in de bizzat hazır bulunduğu ve kubbealtı vezirleri, şeyhülislam, kadiaskerler ile yeniçeri ağasının katıldığı şura meclisinde kalyonlardan vazgeçilmesi ve kadirga yapımının sürdürülmesi hususunda ısrarlı tartışmalar oldu. Dönemin tarihçileri bu tartışmayı naklederken kendi görüşlerini de belirtmekte, örneğin Karaçelebizâde, kalyonlar için beyhude veya boş anlamına gelen “bî-hûde” tabirini kullanırken⁴¹, Kâtib Çelebi ve Silahdar da çektiriyi kalyona yeğlediklerini ifade etmektedirler⁴².

Bununla beraber kalyonların önemini ve üstünlüğünü koruduğunu, aynı sene yeni kalyonların inşası için verilen emirlerden anlamak mümkündür. Bunun gereği olarak Sinop, Samsun, Ereğli, Balıklığı, Varna, Kemer, İzmit ve Silivri’de yirmi kalyonun inşası kararlaştırıldı⁴³. Nihayet 1657’de (1067) denize açılan Osmanlı donanmasında yapımı bitmiş on yedi kalyon bulunuyordu ve garp ocaklarından Cezayir, Tunus ve Trablusgarb da yirmi altı burtunla bu donanmaya katılmıştı⁴⁴.

Osmanlıların Bozcaada ve Limni’yi geri alması (1657) üzerine Venedik donanması Çanakkale Boğazi’ni kapatma planından vazgeçti. Bu mücadeleler sırasında Venedik’le yapılan deniz savaşlarında Osmanlılar pek çok kalyonu kaybetmelerine rağmen her yıl yenilerini inşa etmeye devam ettiler ve en son 1661-62 (1071-73) yıllarında altı eski kalyonu tamir ettirdiler⁴⁵.

Kalyon kullanılması ayrı bir maharet istediği ve kalyonlarda görevli mürettebat ise bu tecrübeyi henüz kazanmadığı için Venedik’le yapılan deniz savaşlarında büyük başarılar elde edilemedi. Bu sebeple 1661’de Merzifonlu Kara Mustafa Paşa’yı kapudan tayin eden ve bahriyede ıslahat yapmak isteyen Sadrazam Fazıl Ahmed Paşa kalyonları kaldırarak kadirgaya dönülmesini emretti; bu amaçla tersanede kırk ve derya beylerinin emrinde kırk kadirga olmak üzere toplam seksen kadirgadan meydana gelen bir donanma vücuda getirmeye çalıştı⁴⁶. Bu karar üzerine kalyon döneminin ilk safhası kapanmış oldu. Ancak 1671 senesinde on beş kalyon için lüzumlu direk, sütun ve seren temin edilmesi için Sinop civarındaki girişimler⁴⁷ ve yeni kalyonlar için yapılan bazı masraflar⁴⁸ hâlâ kalyon inşasının kısmen sürmüştüğünü düşündürmektedir. Silahdar’ın Girit seferi ile ilgili verdiği bilgiler ışığında ise garp ocaklarının kalyon kullanmaya devam ettikleri anlaşılmaktadır⁴⁹.

Garp Ocakları Kalyonlarının Osmanlı Donanmasındaki Değişime Etkisi

8 Haziran 1645 (13 Rebîulahir 1055) tarihinde Girit seferi için Avarin’de demirleyen Osmanlı donanmasına takviye maksadıyla Tunus ve Trablusgarb’dan gelen filolarda sadece çektirme ve kadirgaların bulunması garp ocakları donanmasında da henüz tam olarak kalyon düzenine geçilmediğini düşündürmekle beraber⁵⁰, dört yıl sonrasında 1649’da Venedik’e karşı Değirmenlik limanında hazırlık yapan Voynuk Ahmed Paşa komutasındaki Osmanlı donanmasına yardıma gelen Mağrib filosunda yirmi altı burtun ve on bir çekdirmenin varlığı artık kalyonun kullanılmaya başladığını göstermektedir⁵¹. Bu sırada Osmanlı donanmasında sadece üç kalyon bulunuyordu ve bunlardan biri de yine Tunuslu İbrahim Reis’e aitti.⁵² Osmanlı kaptanıderyası hava rüzgârsız olduğu için savaşa girilmesini istemeyen Cezayir, Tunus ve

³⁹ Kâtib Çelebi, *a.g.e.*, s. 135; Silahdar, *a.g.e.*, I, 44-46. Venedik’in Çanakkale Boğazi’ni kapama teşebbüsleri ile ilgili ayrıca bkz. Daniel Panzac, “Affrontement Maritime et Mutations Technologiques en Mer Egee: l’Empire Ottoman et la Republique de Venise (1645-1740)”, *The Kapudan Pasha: His Office and his Domain*, (ed. E. Zachariadou), Rethymnon 2002, s. 127-129.

⁴⁰ Kara Çelebi-zâde, *Ravzatü’l-ibrâr Zeyli*, s. 264.

⁴¹ Kara Çelebi-zâde, *a.g.e.*, s. 287.

⁴² Kâtib Çelebi, *Tuhfetü’l-kibâr*, s. 130; Silahdar, *Tarih*, I, 55-56.

⁴³ BOA, *MAD*, nr. 9837, s. 105.

⁴⁴ Kara Çelebi-zâde, *a.g.e.*, s. 305; Silahdar, *a.g.e.*, I, 69-73.

⁴⁵ Tersane muhasebe defteri: BOA, *MAD*, nr. 1077, s. 24.

⁴⁶ Silahdar, *a.g.e.*, I, 221.

⁴⁷ 14 Şaban 1082 (16 Aralık 1671) tarihli hüküm: BOA, *MAD*, nr. 6572, s. 69.

⁴⁸ BOA, *MAD*, nr. 15846, s. 1.

⁴⁹ Silahdar, *Tarih*, I, 467, 469, 479.

⁵⁰ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü’l-kibâr*, s. 126. Garp ocakları filosunda Cezayir gemilerinin bulunmamasının sebebi, 1638’de padişahın davetiyle Venedik’e karşı yardıma çağırılan Cezayir gemilerinin Avlonya’da uğradığı saldırının tazmin ettirilmemesiydi (Aziz Samih İlter, *Şimali Afrika’da Türkler*, I, İstanbul 1936, s. 206, 208).

⁵¹ Kara Çelebi-zâde, *Ravzatü’l-ibrâr Zeyli*, s. 26; Abdi Paşa, *Vekayi’nâme*, s. 13.

⁵² BOA, *MAD*, nr. 5932, s. 33.

Trablusgarb kapudanlarının tavsiyesine uymuştu. Ertesi gün rüzgârla birlikte harekete geçilmiş ve Venedik donanması karşısında üstünlük sağlanmıştı⁵³. Bu olay garp ocakları donanmasının Osmanlı donanmasından daha önce kalyonları benimsediğine ve savaş taktiklerine sahip olduklarına işaret etmektedir. Özellikle Cezayirli denizciler XVII. yüzyılın başlarında, kendi faaliyetleri için en uygun liman olarak buldukları Cezayir’e gelen Hollandalı ve İngiliz korsanların yelkenli gemilerini benimsemeye başlamışlardı⁵⁴.

Venedik donanmasının 1654’te Boğaz çıkışını kapatması sebebiyle bütün Osmanlı deniz askeri yeniden göreve çağrıldığında Trablusgarb’tan yedi kalyonluk bir filo gelmiş ve merkezi donanmanın düzenlenmesinde etkili olmuştu. Filo kumandanları Trablusgarb Ağası Mehmed Ağa ile Kalyonlar Kapudanı Küçük Mehmed İstanbul’da büyük ilgi gördüler. Dönemin kaptanıderyası Kara Murad Paşa bu denizcilere değer vererek donanma işlerinde kendilerini danışman edindi; hatta Sultan IV. Mehmed ile görüşmelerini sağladı. Bu görüşmede pek çok iltifata mazhar olan Kalyonlar kapudanı Küçük Mehmed, yıllardır para ve asker harcandığı halde Venedik karşısındaki başarısızlıktan duyduğu üzüntüyü belirterek sahip oldukları mükemmel kalyonlarla savaşa hazır olduklarını söyledi. Bu görüşme sonunda IV. Mehmed, Trablus kalyonlarının ihtiyacı olan mühimmat ve halatın Tersane-i Âmire’den, yiyecek ihtiyaçlarının ise kaptanıderya tarafından karşılanmasını emretti. Bunun gereği olarak her kalyona yirmi beş kantar halat, dört tunç top ve 2000 kuruş verilecekti; ancak bu karar tersane kethüdasının tepkisine yol açtığından mühimmatın yarısını teslim etmiş ve ödenmesi gereken paranın 1000 kuruşluk kısmını da kendisi aldı. Ayrıca Küçük Mehmed’in gemisine verilen dört toptan ikisi daha şenlik atışı sırasında çatladığı için durum padişaha kadar aksettirildi ve Kapudan Paşa’nın ikazı ile toplar yenilendi. Bu olaylar merkezi donanmanın temsilcileri ile garp ocakları mensupları arasında bir çekememezlik ortaya çıktığını da göstermektedir.

Kapudan Paşa bir meşveret meclisi toplayarak deniz savaşlarında takip edilmesi gereken strateji ve taktik konusunda Trablusgarb kapudanları ve reisleriyle görüş alışverişinde bulundu. Küçük Mehmed, savaş mahallinde gemiler tertip edilirken “kanûn-ı kadîme”e göre önde çarhacı gemilerinin bulunmasını, sağ, sol, orta ve kanat şeklinde durmalarını, bu gemilerden birinin bile ayakta kalması durumunda kapudan baştardasının öne çıkmamasını tavsiye etti. Çünkü daha önce Kapudan Cafer Paşa (1632-34), Kessendire önünde giriştiği savaşta önce kendi baştardası ile savaşa girerek yanlış bir uygulama başlatmış ve bu yüzden bazı savaşlar kaybedilmişti. Bu teklif toplantıya katılanlar tarafından da uygun bulunduğu için padişaha sunularak onayı alındı. Küçük Mehmed ayrıca kendi filosundaki her kalyonda bulunan topçulardan ikisinin donanma kalyonlarındaki topçularla yer değiştirmesini ve böylece Osmanlı donanmasındaki topçuların da eğitilmesini teklif etti. Bu maksatla yedi kalyondan oluşan Trablus filosunun on dört topçusu ile Osmanlı donanmasındaki topçular yer değiştirdi⁵⁵.

Bütün hazırlıklar ve takip edilecek stratejiler belirlendikten sonra Osmanlı donanması 9 Mayıs 1654’te Murad Paşa komutasında Beşiktaş’tan hareket etti ve Boğazhisarları’na geldiğinde Serv Burnu önünde yine Venedik donanmasıyla karşılaştı. Bunun üzerine toplanan harp meclisinde Küçük Mehmed Kapudan’ın gösterdiği şekilde donanmanın nizam alması kararlaştırıldı⁵⁶. Buna rağmen Trablusgarb kalyonları savaşa karışmadan boğazdan çıktılar ve Venedik donanmasıyla yalnız savaşmak zorunda kalan Osmanlıların bu çatışmada bir kalyonu yandı. Kapudan Paşa bu tavrı yüzünden Trablusgarb kalyon kapudanlarını ve özellikle Küçük Mehmed Kapudan’ı şiddetle azarladı. Osmanlı donanmasına daha sonra Tunus ve Mısır kalyonları ile on bir Cezayir kalyonu daha katıldı⁵⁷.

Yoluna devam eden Osmanlı donanması İstendil Adası yakınlarında Venedik donanması ile yeniden karşılaştığında Trablusgarb filosu yine aynı tavrı sergiledi ve savaşa katılmadı. Kaptanıderya bu

⁵³ Abdi Paşa, *a.g.e.*, s. 18. Garp Ocakları donanması o sırada Moton açıklarında rastladıkları *George* adlı bir İngiliz gemisine Venedik’e karşı kendilerine katılmasını isteyerek önce kiralamışlar ve sonra el koymuşlardı (Goffman, *İngilizler*, s. 139).

⁵⁴ Glete, *Warfare at Sea*, s. 109.

⁵⁵ Naima, *Târîh*, V, İstanbul, 1283, s. 391-397.

⁵⁶ Naima, *a.g.e.*, V, 398-400. Abdi Paşa, bu sıralamada önde Trablus kalyonları, arka arkaya İstanbul kalyonları, altı mavna, kırk çekdirme iki saf olup ortada Kapudan Paşa baştardası şeklinde olduğunu yazmaktadır (*Vekayî-nâme*, s. 53-54).

⁵⁷ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 134.

davranışlarının sebebini öğrenmek istediğinde ise, gemilerini kendi geçimleri için kullandıklarını ve Venedik donanmasındaki ateş gemilerinden çekindiklerini ileri sürdüler. Bunun üzerine Murad Paşa onlardan yararlanamayacağını anlayarak vilayetlerine dönmelerine izin verdi⁵⁸.

Garp ocakları filolarının Osmanlı donanmasıyla birlikte hareket etmeme tavrı bununla sınırlı kalmadı. Mesela 1657’de Cezayir, Tunus ve Trablusgarb’dan donanmaya destek maksadıyla gelen 26 burtunun Venedik donanması ile karşılaşıldığında savaşmaması Osmanlı kamuoyunda şiddetli tenkitlerle karşılandı⁵⁹. Bununla beraber, Osmanlı merkez donanması içinde Garp ocaklarından gelme denizciler bulunuyordu. Mesela aynı yıl Osmanlı donanmasına iki Cezayirli reisin kumandasında iki kalyon katılmıştı⁶⁰.

Osmanlılar 1662’de kalyon düzeninden bir süre için vazgeçip yeniden kadirga nizamına geçmeleri ile kalyon kullanma stratejisine ara vermiş oldular; ancak 1682’de yeniden kalyon dönemi başlayınca garp ocakları kalyonları da tekrar Osmanlı donanmasına katılmaya başladılar. Mağrib kalyonlarının zaman zaman Venedik donanmasıyla savaşmaktan kaçınmaları Osmanlılar üzerinde olumsuz etki yapmış olsa bile⁶¹, merkezi donanma ile garp ocaklarının ilişkisi devam etti ve pek çok garp ocağı mensubu denizci Osmanlı donanmasında görev yaptığı gibi, top ve mühimmat eksiklikleri de tersaneden karşılandı. Nitekim 1690’da (1102) üç Trablusgarb kalyonu tersanede diğer kalyonlarla birlikte kalafat edildiği⁶² gibi, 1696’da (1107) Akdeniz’e çıkacak donanmaya katılmak üzere Trablusgarb’tan beş kalyonluk bir filo yeniden İstanbul’a geldi⁶³. 1697-98’de (1109) tersanede ki kurşunlu mahzenden mühimmat verilen on yedi kalyon arasında Tunuslu Ali Kapudan ile Trablusgarblı Mehmed kapudanların⁶⁴, 1698-99’da (1110) ise Cezayirli Hüseyin, Mustafa, Ahmed ve Süleyman kapudanlar ile Trablusgarblı Mehmed ve Bayram kapudanların⁶⁵ kalyonlarının bulunması, Mısırlıoğlu İbrahim Paşa ve Mezemorta Hüseyin Paşa gibi garp ocaklarından yetişen denizcilerin kapudan paşalık görevine getirilmeleri merkezi imparatorluk donanması bünyesinde garp ocaklarına mensup gemi reislerine verilen önemi göstermektedir.

Yeniden Kalyona Dönüş (1682)

Kadirga dönemini ön plana çıkaran ve kalyondan vazgeçilmesini öngören karardan (1662) itibaren 20 yıl uygulamada kaldıktan sonra nihayet 1682’de (1093) Merzifonlu Kara Mustafa Paşa’nın sadareti ve Bozoklu Mustafa Paşa’nın kaptanıderyalığı sırasında on kalyon inşası için verilen emirle değişmiş, Osmanlı denizciliğinde kalyon dönemi ikinci defa yeniden başlamıştır. Sekizi 34 m. ve ikisi 38 m. uzunluğunda olan bu kalyonlardan dördünün üç ambarlı, seksener tunç toplu, altısının ise altmışar tunç toplu olması planlandı⁶⁶. Bu kalyonların inşaa sorumluluğu ile beşinin kumandası Trablusgarb Ocağı’nda yetişen⁶⁷ Mısırlıoğlu İbrahim Paşa’ya Rodos sancakbeyliği göreviyle, diğer beşinin kumandası ise derya beylerinden Baba Hasan Bey’e Reşid⁶⁸ sancakbeyliği göreviyle⁶⁹ verildi. Mısır’dan Rodos’a kadar olan bölgeyi Baba Hasan, Rodos’tan İstanbul’a kadar olan bölgeyi Mısırlıoğlu korumakla vazifelendirildi. Mısırlıoğlu daha sonra Kıbrıs beylerbeyliği ile miri kalyonlar baş kapudanlığına, Baba Hasan da ikinci kapudanlığa getirildi. Böylece kalyonların yeniden devreye girmesiyle birlikte kalyonlar için yeni bir düzenleme yapılmış oldu. Silahdar’ın, “Zuhûr-ı Kalyonhâ-i Mîrî” başlığı altında verdiği bu bilgilere göre, garp ocaklarında olduğu gibi tersanede de yeni bir ocak oluşturuldu ve uygulamalar için kanun hazırlandı. Buna göre kalyonlardan büyüklerine 400, küçüklerine 300 levant yerleştirilmesi ve bütün görevlilere ödenecek maaşların belirlenmesi kararlaştırıldı. Ayrıca Başmuhasebeci Mustafa Efendi defterdar tayin edilerek bu gemilerin inşası için nazır olarak görevlendirildi⁷⁰. Kalyonlar Ağustos 1684’te tamamlanmış⁷¹ ve bu düzenlemelerden hemen sonra 1685’te donanmada bulunan 10 kalyon, 65 kadirga ve derya beyi gemileri denize çıkmaya hazır hale gelmişti⁷².

⁵⁸ Bu savaşın genel olarak ele alındığı kaynaklar için bkz. Kâtib Çelebi, *a.g.e.*, s. 134; Abdi Paşa, *a.g.e.*, s. 53-57. Ticaret amaçlı kullanılan gemilerin kaptanları genellikle savaşlara katılmaktan çekiniyorlardı. Bu durum, XVII. yüzyılın ikinci yarısında Hollanda ve İngiltere arasında yaşanan savaşlarda da müşahade edilmişti (Harding, *Deniz Savaşları*, s. 113).

⁵⁹ Karaçelebizâde, *Ravzatü'l-ı ebrâr Zeyli*, s. 305.

⁶⁰ BOA, MAD. nr. 4688, s. 19; nr. 5662, s. 60. 1651 [1062]’de de bir Trablusgarblı bulunuyordu (BOA, MAD. nr. 967, 968).

⁶¹ Meselâ, Kaptanıderya Kalaylıkoz Ahmed Paşa, 1689’da (1101) Benefşe’yi kuşatan Venedik’e karşı Cezayir, Tunus ve Trablusgarb filolarından yardım istediği halde çekingen davranmışlardı (Silahdar, *Târîh*, II, 485-486).

⁶² BOA, KK. nr. 5652, s. 8.

⁶³ Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekayîât*, haz. A. Özcan, Ankara 1995, s. 577.

⁶⁴ BOA, MAD. nr. 15658.

⁶⁵ BOA, KK. nr. 5650, s. 1-3; nr. 5656, s. 1-4.

⁶⁶ Bu kalyonlar için lüzumlu kereste çeşitleri ve temini hakkında bilgi BOA, D. BŞM. TRE, nr. 14572 ve 14573’te yer almaktadır. Kalyonlara konulacak toplardan çeşitli büyüklükteki 349 top, 200 eynek, 22 Eylül 1684 [12 Şevval 1095]’te (BOA, KK. nr. 5649, s. 11), 236 top ise 1 Kasım 1684 [23 Zilkade 1095]’te (BOA, MAD. nr. 4039, s. 154) tersaneye teslim edildiler.

⁶⁷ Trablusgarb Dayısı olan Mısırlıoğlu İbrahim, 1676’da Trablusgarb Beylerbeyi oldu (Abdi Paşa, *Vekâyî-nâme*, s. 399).

⁶⁸ Defterdar, *Zübde*, s. 177. İskenderiye olarak geçmektedir ki, sancak merkezinin yeri ile ilgili bir farklılık olsa gerektir.

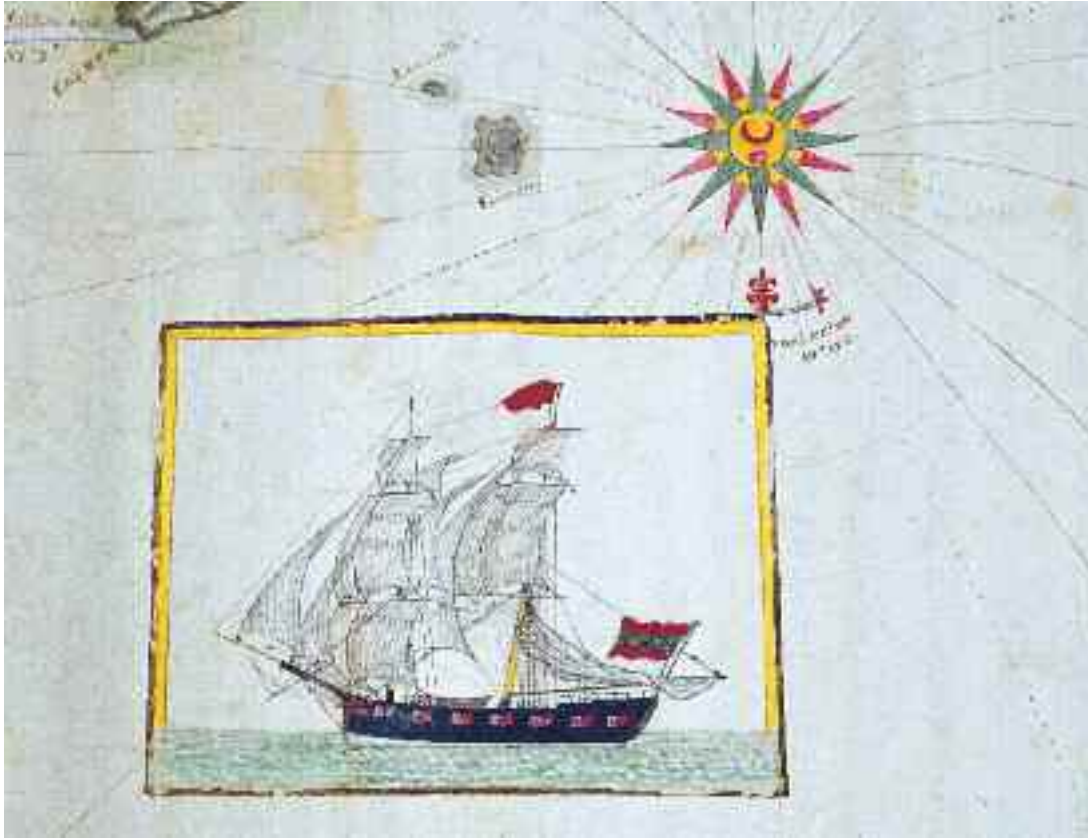
⁶⁹ Baba Hasan Bey, 7 Şubat 1673

[19 Şevval 1083]’te Karlılı sancakbeyiydi (BOA, KK. nr. 5596, s. 7-8). Mısırlıoğlu, 1686’da [1097] kaptanıderya olunca Baba Hasan da Kıbrıs beylerbeyliği ile miri kalyonlar baş kapudanı oldu (Silahdar, *Târîh*, II, 227). Baba Hasan’ın Temmuz 1686’da (Şaban 1097) Karyot Adası yakınlarında taundan vefat etmesi üzerine (Silahdar, *a.g.e.*, II, 254-55), bu göreve 22 Ağustos 1686’da (2 Şevval 1097) Benefşeli Ali Kapudan tayin edildi (BOA, A. DVN, dosya nr. 184/32).

⁷⁰ Silahdar, *a.g.e.*, I, 762-763.

⁷¹ Bu kalyonlardaki mürettebâtın mevâcib ve diğer masrafları için 537 kese akçe gerekmişti (Defterdar, *a.g.e.*, s. 177-78).

⁷² Defterdar, *a.g.e.*, s. 201.



*Bir ambarlı Tunus kalyonu
(TSM, E. 9413).*

II. Viyana kuşatmasında Avusturya ordusunda mühendis olarak görev yapan ve diplomatik-askeri bir misyonla bir süre İstanbul'da kalan Marsigli'nin⁷³ verdiği bilgiye göre, Osmanlı donanmasının kalyona geçişinde önemli rol oynayan Livornolu mühtedi Mehmed Ağa'nın marifetiyle yeni model kalyonlar yapıldı. 1692'de İstanbul'dayken tersanede yaptığı gezilerde kalyon inşa faaliyetlerini gözleyen Marsigli, Mehmed Ağa'nın Sadrazam Köprülüzâde Fazıl Mustafa Paşa'ya olan yakınlığı sebebiyle ön plana geçtiğini ve mükemmel gemiler yaptırdığını zikretmektedir⁷⁴. Marsigli'nin zikrettiği bu şahıs, Osmanlı kaynaklarında ismi mirî kalyonların inşasında nazır olarak geçen Frenk Mustafa Efendi olmalıdır⁷⁵.

Kalyonlara yeni bir nizam verilmesinden sonra, daha düzenli bir şekilde kalyon inşa edilmeye başlandığı gibi uzunluklarının da giderek arttığı anlaşılmaktadır. 1691-92 senelerinde tersane ve Çayağzı'nda inşa edilen kalyonlardan Kapudâne kalyonu 41 m., diğerleri ise 38 m. olarak planlanmıştır⁷⁶. 1695'te Sakız'ı işgal eden Venedik'e karşı çıkarılan donanmada 26 kalyon ve 24 çektiri bulunuyordu. Venedik donanmasında ise 20 kalyon, 6 mavna ve 24 çektiri yer alıyordu. Bu tespitler Venedik donanmasında da henüz kürekle hareket eden gemilerin var olduğunu göstermektedir⁷⁷.

1696'da, Akdeniz'e 23 kalyon gönderen Osmanlılar⁷⁸, 1697'de (1109) Akdeniz ve Karadeniz'e kalyon ve çekdiri sınıfı gemilerden oluşan büyük bir donanma sevk ettiler. Bu donanmanın gemileri arasında Akdeniz'e 25 kalyon, 2 ateş gemisi, 4 derya beyi çekdirisi, 28 firkate bulunuyordu. Karadeniz'de ise Kerş ve Taman taraflarına 4 kalyon, 6 derya beyi kadırgası, 5 firkate, 30 işkampoye, Özi taraflarına 11 derya beyi çekdirisi, 15 kalyata, 25 işkampoye, 20 firkate, 5 ocaklık şayka, 15 üstü açık gönderilmişti. Böylece Akdeniz'e 59, Karadeniz'e 136 olmak üzere bir sene içinde toplam 195 gemi İstanbul'dan hareket etmişti⁷⁹.

⁷³ Aslen Bologna'lı olan ve Karlofça sonrasında sınır tespiti yapan heyette bulunan Luigi Ferdinando Marsigli'nin (1658-1730) bu görevi ile ilgili bkz. Monika Molnár, "Karlofça Antlaşması'ndan sonra Osmanlı-Habsburg Sınırı (1699-1701)", *Osmanlı*, I, Ankara 1999, s. 472-479.

⁷⁴ Mehmed Ağa'nın aynı zamanda Darphane'de akçenin ayarı ile görevlendirildiğini belirten Graf Marsigli, bu geminin maketinin yapıldığını ve bilahare maketi kendisinin satın aldığını belirtmektedir (*Osmanlı İmparatorluğunun Zuhur ve Terakkisinden İnhitâtı Zamanına Kadar Askerî Vaziyeti*, (çev. M. Nazmi), Ankara 1954, s. 269-270).

⁷⁵ Marsigli'nin, mağşuş sikke uygulamasının müsebbibi görüldüğü için Edirne'deki isyanda öldürüldüğünü belirttiği Mehmed Ağa (Marsigli, *a.g.e.*, s. 269-270) ile Silahdar (Tarih, II, 603), Defterdar Mehmed Paşa (Zübde, s. 411) ve ondan naklen Râşid (Tarih, II, 175)'in sâhib-i ayâr tayin edilen ve mankırı ihdas ettiği için halkın tepkisini çekerek 1692'de aynı bahane ile Edirne'de öldürüldüğünü naklettikleri Frenk Mustafa Ağa aynı kimsedir. Marsigli, müsadere edilen mücevher ve paralarından başka, yağmalanan eşyası arasında bulunan Arapça ve Rumca bazı kitapları kendisinin aldığını ifade eder.

⁷⁶ BOA, MAD, nr. 3456, s. 322.

⁷⁷ Defterdar, Zübde, s. 529.

⁷⁸ Bu donanma ile birlikte derya beylerinin gemileri de bulunuyordu (Defterdar, Zübde, s. 611).

⁷⁹ Bu donanmaya ait tam liste BOA, *Mühimme Defteri*, 266'da yer almaktadır. Diğer kayıtlar: BOA, MAD, 2731, s. 63; MAD, 2321, s. 46; MAD, 8880, s. 4. 1697'de 17 kalyona verilen mühimmatın ayrıntılı bir listesi MAD, 15658'de kayıtlıdır. Bu rakamları çok az farkla kaydeden Defterdar Mehmed Paşa, Tuna donanmasını da ilave ederek on kalyata, otuz üç firkate, otuz dokuz şayka ve yüz üstü açık gemi tedarik edildiğini, ayrıca Tuna iskelelerinin on iki ocaklık şaykasının, İsmail, İsakçı ve Boğaz görevlilerinin birer şaykasının, Kılı nazırının iki ve Eflak voyvodasının beş şayka hazırladığını belirtmektedir (Zübde, s. 611-612).

1698'de 26 kalyon Akdeniz, 6 kalyon da Karadeniz donanması için hazırlandı ve daha önce inşasına başlanan büyük yeni kalyonun yapımı tamamlandı⁸⁰. Bu sebeple, 1685 ve 1699 yılları arasında kalyon inşasına hız verilerek kalyonculuğun geliştirilmesi sayesinde deniz savaşlarında galibiyet sağlandığı halde karadaki mağlubiyetler Karlofça Antlaşması'yla sonuçlanmıştır.

XVII. yüzyılın sonlarında kadirga inşasının adeta durduğu ve kadirgaların yerini kalyonlara terk ettiği görülmektedir. Ancak derya beylerinin bir müddet daha kadirgalarına bindiği ve bu geleneğin bir süre daha sürdüğü bilinmektedir⁸¹. 1691 ve 1701 seneleri arasında tersanede 70 kalyon yanında 4 baştardanın tamir edilmiş olması gemi teknolojisindeki değişimi rakam olarak göstermesi açısından önem taşır. 1700'de tersanede 24 kalyon tamir edildiği gibi üç ambarlı büyük kalyonun eksikleri tamamlanmış ve ilk defa 46 m. uzunluğunda büyük bir kalyonun inşasına başlanmıştı⁸². O zamana kadar yapılan kalyonlardan çok daha büyük olduğu anlaşılan bu kalyon 1702'de tamamlanarak denize indirildi⁸³.

1701 tarihli Bahriye Kanunnâmesi ile getirilen düzenlemelerden sonra kalyon inşasının hızla geliştiği, 1702'de 3 kalyonun yapımı ve 25 kalyonun tamir edildiği⁸⁴, 1703'te tersanede 28 kalyon bulunduğu⁸⁵, 1704'te yine 3 kalyonun inşa ve 28 kalyonun tamir⁸⁶ edildiği görülmektedir. Bu sayılar kalyon inşasının gerek sayı ve gerekse büyüklük itibarıyla geliştiğini göstermektedir.

Kalyonların Bazı Teknik Özellikleri

Kalyonlar ile kadirgalar arasında gerek inşa teknikleri ve gerekse mürettebat, malzeme ve mühimmatları bakımından pek çok farklılık olduğu tespit edilse bile tam bir karşılaştırma için elimizde yeterli veri bulunmamaktadır. Aslında kalyon, gemi modeli olarak kadirga örnek alınarak yapılmıştı ve diğer yelkenli savaş gemilerine göre gövdesi daha uzundu⁸⁷. Maliyetleri bakımından normal büyüklükte bir Osmanlı kalyonunun inşa masrafı yaklaşık üç-dört kadirganın masrafına eşitti⁸⁸. Bir kadirganın maliyetinin devlete ait hesaplara 1662'de 1.210.756 akçe⁸⁹, 1685'te 972.000 akçe⁹⁰ civarında olduğu dikkate alınırsa bir kalyon maliyetinin 3-4 milyon akçeye ulaştığı anlaşılmaktadır⁹¹.

İnşa teknikleri bakımından ise dönemin şartlarına uygun olarak kalyonlar da kadirgalar gibi keresteden yapılmakla beraber, geminin modelinden kaynaklanan farklılık sebebiyle pek çok kereste çeşidine ihtiyaç duyuluyordu ve bu durum kereste temini için devletin yeni orman kaynaklarına ulaşması mecburiyetini beraberinde getiriyordu. Kalyonların kadirgalara nispetle uzun ve yüksek olması sebebiyle çok daha fazla keresteye ihtiyaç duyulması yanında kalyonlarda bulunması gereken sütun ve seren direklerinin varlığı ve çeşitliliği bu konuda ayrı tedbirler alınmasını gerektirdi ve kalyon aksamına göre kereste çeşitleri ortaya çıktı⁹². Bir kalyonun sütun ve serenlerinin çeşitliliği geminin büyüklüğüne göre de değişiyordu. Mesela 1672'de inşa edilen bir kalyonda yirmi sütun ve seren bulunuyordu ve büyük direğin uzunluğu 28 m., tirinkete sütunu 25 m., cıvadora 24 m. idi ki, bu ölçülerin kalyonların uzunluklarına yakın oldukları görülmektedir. Sütun ve serenlerin uzunlukları daha sonra inşa edilen kalyonların büyüklüklerine göre farklı olmuştu. Kalyon kerestesinin temin edildiği en önemli bölgeler Bolu bölgesi, Sinop ve Samsun havalisiydi. Bu bölgelerdeki yetkililere gönderilen fermanlarda kalyon kerestelerinin düzgün ve işe yarar olması, kavak kerestesinin kullanılmaması ve kalyon direklerinin mutlaka köknar çamı olması şart koşuluyor, her yıl tamire muhtaç olmaları halinde masraflarının tazmin ettirileceği bildiriliyordu⁹³.

Kalyonlarda kadirgalardan farklı olarak en önemli ihtiyaç malzemesi yelkendi. Bir kadirgada üçgen biçiminde cankurtaran, orta ve borda adında üç, dörtgen biçiminde tirinkete denilen bir olmak üzere toplam dört yelken kullanılıyordu. Kalyonlarda ise mayıstra, tirinkete, mancana, gabya, babafingo, cıvadora

⁸⁰ BOA, KK, nr. 5657, s. 1.

⁸¹ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 99-100.

⁸² MAD, nr. 4876, s. 74-75.

⁸³ 130 tunç top bulunan bu büyük kalyon (MAD, nr. 4876, s. 20), üç ambarlı kalyondan yedi kat daha büyüktü ve 5 Nisan 1702'de (7 Zilkade 1113) inşası tamamlanmıştı (Defterdar, *Zübde*, s. 724).

⁸⁴ MAD, nr. 5897, s. 4.

⁸⁵ MAD, nr. 8880, s. 236.

⁸⁶ MAD, nr. 2637, s. 2.

⁸⁷ Cipolla, *Yelken ve Top*, s. 44.

⁸⁸ Karaçelebizade, *Ravzatü'l-ibrâr Zeyli*, s. 266.

⁸⁹ MAD, nr. 6616, s. 204.

⁹⁰ MAD, nr. 18274.

⁹¹ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 94-95.

⁹² Kalyon kereste çeşitleri konusunda bkz. Bostan, *a.g.e.*, s. 117-120.

⁹³ BOA, MAD, nr. 2714, s. 187. Geniş bilgi için ayrıca bkz. Bostan, *a.g.e.*, s. 116, 119.

ve alborta denilen ve ölçüleri büyük olan yelkenler bulunuyordu. Yelken bezi Gelibolu, Eğriboz, Benefşe, Ege Bölgesi, Mısır ve Kıbrıs gibi yerlerden belli ağırlık ve ölçülerde temin ediliyordu. Bu bezler tersaneden verilen ölçülere uygun olarak cüllah denen dokumacılar tarafından pamuk ipliğiyle dokunuyor, sonra boyanıyor ve terziler tarafından istenilen ölçülere göre dikiliyordu.⁹⁴

Kalyonlarda diğer önemli malzeme ise toptu. Normal büyüklükteki (34-38 m.) bir kalyonda 56 top bulunuyor, bu sayı kalyonların büyüklüklerine göre değişiyordu. XVIII. yüzyılın başlarında top sayısı üç ambarlı bir kalyonda 112, büyük kalyonda ise 130'a ulaşmıştı. Topa olan ihtiyacın çokluğu sebebiyle her zaman Tophane'nin bu ihtiyacı karşılaması mümkün olmamakta, bu yüzden eksik olan toplar tüccar gemilerinden kiralamak suretiyle karşılanmaktaydı. Kalyonlardaki toplar için çok sayıda yuvarlak da gerekiyordu ve bunun için Pravişte'de yeni bir demir madeni açılarak yuvarlak (gülle) döküldü. 1697'de Pravişte'de 500.000 yuvarlak döküldüğü tespit edilmektedir.⁹⁵

Kalyonlar büyük gemiler olduğu için taşıdıkları insan sayısı da kadırgaya oranla fazlaydı. Normal büyüklükte bir kadırgada savaşçı ve mürettebat dâhil ortalama 330 kişi bulunurken, 1690'da normal büyüklükteki bir kalyonda gemi mürettebatı olarak 289, riyalede 393, patrona ve kapudanede 418 kişi arasında değişiyordu. Üç ambarlı bir kapudâne-i hümayûnun mevcudu ise 600 ile 1001'di.⁹⁶

Bu dönemden itibaren bütün XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı denizciliği kalyonların gelişmesi yönünde bir seyir takip etti ve denizlerde yeniden varlık göstermeye başladı. Kadırgalar diğer devletlerdeki örneklerine⁹⁷ paralel olarak yüzyılın ortalarından itibaren sahneden çekildi. Sadece kaptanıderyaların bindiği başarda, yüzyılın sonlarında aynı zamanda bir merasim gemisi olarak mevcudiyetini koruyordu⁹⁸. Özellikle Cezayirli Hasan Paşa ve Küçük Hüseyin Paşa'nın kaptanıderyalığı sırasında teknik yapılanma ve eğitim dikkate alınarak tersanede ve gemi inşa tekniklerinde düzenleme cihetine gidildi.

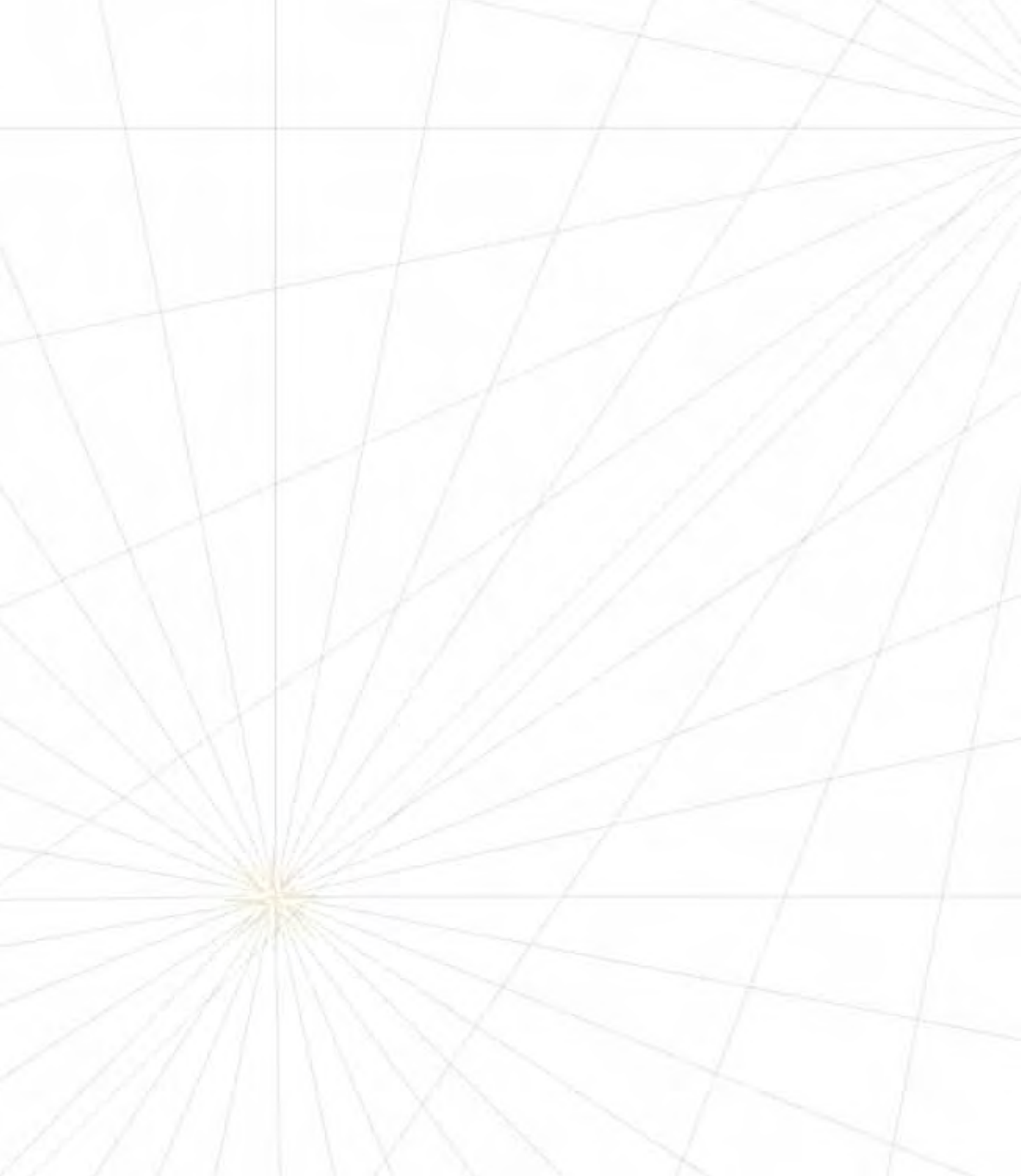
⁹⁴ Bostan, *a.g.e.*, s. 154-165.

⁹⁵ Bostan, *a.g.e.*, s. 175-177.

⁹⁶ Bostan, *a.g.e.*, s. 181-186, 240.

⁹⁷ Fransa ve İspanya, 1748'de kadırga sınıfı gemileri terk etti (Harding, *Deniz Savaşları*, s. 120).

⁹⁸ Küçük Hüseyin Paşa, 1 Mayıs 1791'de [27 Şaban 1205] donanma ile Karadeniz'e hareket ettiği sırada başardaya binmişti (III. Selim'in Sirkâtibi Ahmed Tarafından Tutulan Rûznâme, yay. S. Arıkan, Ankara 1993, s. 10-11).



Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 Tarihli Bahriye Kanunnamesi

İdris BOSTAN*

XVII. yüzyıl sonlarında Osmanlı Devletinin diğer müesseselerde başlattığı yeniden yapılanmaya paralel olarak, Mezemorta Hüseyin Paşa da donanmaya bir düzen vermek istemiştir. Deniz seferlerinde kalyonlardan en etkin şekilde yararlanmak üzere önyak olduğu Bahriye kanunnamesiyle ve deniz savaşlarında kazandığı başarılarla kendisinden en çok söz ettiren kaptanıderyası olan Mezemorta Hüseyin Paşa, aslen Moritanya'dır; gençliğinde Garp Ocaklarına mensup bir denizci olarak İspanyollarla meydana gelen bir savaşta aldığı yaradan dolayı öldüğü sanıldığından kendisine yarı ölü anlamına gelen “mezemorta” (İtalyancada mezzomorto) lakabı verilmiştir. On yedi yıl gibi uzun süren bir esaret döneminden sonra fidye ile kurtarılmış olan bu usta denizci Cezayir denizcileriyle birlikte Akdeniz’de faaliyet göstermeye başlamıştır¹.

Mezemorta Hüseyin Ağa, 1674’ten itibaren korsan olarak giderek şöhret kazanmış ve zamanla Cezayir’in önemli şahsiyetleri arasına girmişti. Fransız donanmasının 1683’te Duquesne komutasında Cezayir’e saldırması üzerine anlaşmaya boyun eğen Cezayir Dayısı Baba Hasan tarafından amiral gemisine rehine olarak gönderilmişti. Kendisi gibi barış taraftarı olan yerlilerle yeniçerilere dayanan Baba Hasan bu davranışıyla ortalığı karıştıracığından çekindiği Mezemorta’dan kurtulduğunu düşünmüştü. Ancak, Fransız amiralinin istediği savaş tazminatını halktan toplayamadığı için zor durumda kalmıştı. Bu sırada Mezemorta, Fransız amiraline kendisini sahile çıkartması halinde bu parayı derhal temin edeceğine inandırmış ve limana geldiğinde kendisi gibi savaş taraftarı olan reislerle işbirliği yaparak Baba Hasan’ı öldürüp idareyi ele almıştır.

Fransız donanmasına karşı savaşı yeniden başlatan Mezemorta Hüseyin Ağa, bombardımanın devamı halinde şehirdeki bütün Hristiyanları topun ağzına bağlatıp imha edeceği tehdidinde bulundu. Bu durum karşısında Fransız donanması bir müddet sonra limanı terk etmek zorunda kaldı. Böylece 1683’te (1094) Cezayir Dayısı ve beylerbeyisi olan Mezemorta Hacı Hüseyin Paşa, bir taraftan Fransız korsanlara karşı ticareti korumak maksadıyla denize donanma çıkartırken, diğer taraftan halk arasında yaşanan isyanları bastırmak için mücadele etti².

1684 (1095) yılında İstanbul’dan donanma ile gelen kapıcıbaşı ve bir Fransız heyeti ile bir sulh mukavelesi imzalayan Mezemorta, aynı zamanda Tunus’ta yaşanan isyan olaylarını bastırmak üzere kâhyası İbrahim Hoca komutasında oraya bir ordu gönderdi; iki sene süren mücadelelerden sonra Tunus’ta sükûneti kısmen sağladı ve durumu bir arzuhâl ile İstanbul’a bildirdi³. Kendisine hitaben yazılan Mayıs 1686 (Evâhır-ı Cemâziyelahir 1097) tarihli fermanla Tunus meselesinin istediği gibi çözüleceği, ama artık ordunun Cezayir’e dönmesi isteniyordu. Bu sırada Mora’yı işgal eden Venedik’e karşı yardım için Cezayir kalyonlarından oluşan bir donanma ile birlikte iki bin levend getirmesi yeniden hatırlatıldı ve vaktinde gelmediği için işgalden sorumlu tutuldu⁴. Aralık 1688 (Evâil-i Rebûlevvel 1100) tarihli bir

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Cengiz Orhonlu, “Mezemorta Hüseyin Paşa”, *İslâm Ansiklopedisi*, VIII, İstanbul 1971, s. 205.

² Orhonlu, a.g.m., s. 206.

³ Aziz Samih İlter, *Şimali Afrikada Türkler*, II, 10-11, 143.

⁴ Safvet, *Mezemorta Hüseyin Paşa*, İstanbul 1327, s. 120-122.



*Kapudâne-i Hümayun,
(Keyfiyet-i Rusya,
TSMK, H. 1627).*

hükümden anlaşıldığına göre, bir ara yerine İsmail Paşa'nın, Cezayir beylerbeyiliğine⁵ ve kendisinin de kaptanıderyalık görevine tayini düşünülmüşse de, ocak halkının ısrarı üzerine Şubat 1689 (Evâhır-ı Rebî'ulahr 1100) tarihinde yeniden eski görevinde bırakıldı. Mora seferine yardımcı olması için Cezayir kalyonları ve dört-beş ateş gemisinden oluşan donanma ve 5000-6000 kişilik ordusunu toplaması, Tunus ve Trablusgarb kalyonlarını da kendi komutasında getirmesi emredildi⁶. Mezemorta, bu sırada bir taraftan Vahran'ı işgal eden İspanyollarla uğraşırken diğer taraftan Cezayir'i işgale gelen Fransa donanmasına karşı şiddetli çatışmalarda yer aldı ve beraberindeki korsanlar ile birlikte Fransa sahillerini yağmaladı. Bununla beraber 10 Cezayir kalyonunu merkezî Osmanlı donanmasına yardıma göndermeyi ihmal etmedi.

Mezemorta Hüseyin Paşa, Aralık 1689'da (Evâil-i Rebî'ülevvel 1101) Kalaylıkoz Ahmed Paşa'nın yerine kaptanıderya tayin edildi ve İstanbul'a gelene kadar yerine tersanede görevli Ahmed'in vekâlet etmesi kararlaştırıldı⁷.

Ancak bu haber Cezayir'e ulaşmadan önce Mezemorta, Cezayir dayısı ve ocak halkı ile aralarında çıkan anlaşmazlık sebebiyle ailesini dahi alamadan gizlice oradan ayrılmak zorunda kalmış ve İstanbul'a gelmişti. Hakkındaki şikâyetler üzerine 10 Ocak 1690 (29 Rebî'ulahr 1101) tarihinde kaptanıderyalığa yapılan tayin durduruldu ve Tuna kapudanlığına getirilerek⁸ Avusturya'ya karşı Vidin'in kurtarılması için yapılan harekâtı Tuna nehrinden desteklemekle görevlendirildi. 24 Ocak 1691'de (23 Rebî'ulahr 1102) Rodos sancakbeyliği ile Mirî Kalyonlar kapudanlığına tayin edildi ve sayıları 10 olan kalyonların 20'ye tamamlanması için pek çok gayret gösterdi⁹.

Mezemorta Hüseyin Paşa, çok geçmeden emrindeki kalyonlarla birlikte kaptanıderya Mısırlıoğlu İbrahim Paşa'nın komutası altında Venedik donanmasına karşı çıkmak üzere Akdeniz'e açıldı¹⁰. 5 Şubat 1693 (29 Cemâziyelevvel 1104) tarihinde Edirne'de Sadrazam Çalık Ali Paşa ile görüşerek mirî kalyonların ihtiyaçlarını karşılamak¹¹, kalyonların kapudan, zâbit ve leventlerinin görevlendirmeleri ile ilgili düzenlemeler yapmak hususunda yetki verildi¹². Kendisinin 700.000 akçe olan yıllık gelirinin bir kısmı, 1693 senesine ait Kocaeli, İstanbul, Galata, Eyüp ve Üsküdar'a ait gebran ve yahudi cizye gelirlerinden

⁵ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Mühimme Defteri (MD) 98, s. 75.

⁶ BOA, MD, 98, s. 117/387.

⁷ BOA, MD, 99, s. 29/137; Silahdar, *Târih*, II, 485-487.

⁸ BOA, MD, 99, s. 105/338; Silahdar, *Târih*, II, 489.

⁹ Silahdar, *Târih*, II, 553-554.

¹⁰ BOA, MD, 101, s. 63/198.

¹¹ *Vâkı'ât-ı Rûzmerre*, Süleymaniye Ktp, Esad Efendi Koleksiyonu, nr. 2437, vr. 175a, 181a.

¹² BOA, MD, 102, s. 156/620; s. 183/715; MD, 104, s. 164/3.

tahsis edildi¹³. Kalyon neferlerinin aylıkları (mevacib) ve diğer masrafları için ise, 1695'te Kıbrıs dışında Midilli, Rodos, İstanköy, Sisam, Taşöz, Sığla ve İzmit sancaklarının cizye gelirlerinden 20.488 hane gelir olarak ayrıldı¹⁴.

Mezemorta Hüseyin Paşa, Temmuz 1692'de (Zilkade 1103) Girid'in Hanya limanını kuşatan Venedik'e karşı savaşmak üzere Mısır'dan getirilecek 1000 askerin taşınması için dört kalyon ile İskenderiye'ye gönderildi¹⁵. 1694 Temmuzunda ise Adalar Denizi'ne geldiği anlaşılan Venedik donanmasına karşı beraberindeki 20 kalyonla karşı çıkması ve tedbir alması emredildi¹⁶. Bu arada Mezemorta Hüseyin Paşa, Cezayir'de kalan ailesinin İstanbul'a getirilmesi için 1695'te çeşitli teşebbüslerde bulunmuş, ancak bu girişimlerinden uzun süre bir sonuç alamamıştı¹⁷. 1695 (1106) tarihinde Sakız'ı işgal eden Venedik donanması ile Koyunadaları önünde giriştiği savaşı kazanarak Venedik'in adadan çekilmesini sağladı. Buna mükâfat olarak da 6 Mayıs 1695 (22 Ramazan 1106) tarihinde vezir rütbesiyle Kaptanıderyalığa getirildi¹⁸. Kısa sürede hazırlıklarını tamamlayarak Haziran 1695'te (Zilkade 1106) donanma ile denize açılan Mezemorta, Garb Ocakları donanmasıyla birleşerek¹⁹ 1695 Eylülünde (Safer 1107) Venedik donanmasına karşı Midilli'nin Zeytinburnu açıklarında tuttuğu savaşta büyük bir galibiyet kazandı. Bu savaşta Osmanlı zayıtı sadece 300 yaralı ve ölü iken Venedik, 14 kalyon ve 5000 savaşçısını kaybetti. Bu zafer üzerine, Kasım 1695'te İstanbul'a döndüğünde II. Mustafa tarafından büyük bir merasimle karşılandı, kendisine ve beraberindeki kapudanlara hil'at giydirildi²⁰. 1696'da Mora üzerine düzenlenen seferi denizden desteklemekle görevlendirildi. 1696-97 (1107-9) yıllarında Venedik donanmasını Andre Adası ve Bozcaada önünde üç defa yenilgiye uğrattı²¹. 1698 yılında önce İmroz'a demirleyen Venedik donanmasını takip eden Mezemorta Hüseyin Paşa, Midilli yakınlarında Zeytinburnu'nda savaşa tuttu. Uzun süren çatışmalardan sonra Venedik donanması bölgeyi terk etmek zorunda kaldı. Bu savaşta, Mezemorta'nın üvey oğlu Cezayirli Seyyid Mustafa'nın kalyonu da yara aldı. 1700'de (1111) Tersane'de kendisi için yaptırdığı ve o zamana kadar görülmemiş büyüklükte 31 oturaklı büyük ve etrafı nakışlı bir baştardayı donanmaya kattı. Akdeniz'den dönen Paşa, 9 Kasım 1700 (27 Cemâziyelevvel 1112) tarihinde padişah tarafından kabul edilerek 24 derya beyi ile patrona ve riyale kalyonlarının kapudanlarına hil'at giydirildi²².

Mezemorta Hüseyin Paşa, Karlofça antlaşmasının imzalanmasından sonra, Akdeniz'i adalar halkının korsanlarından temizlemekle görevlendirildi. Bu amaçla, rahatsız olmasına rağmen 21 Mayıs 1701 tarihinde kalyonlar ve derya beyleri çekdirileriyle birlikte son defa Akdeniz'e açıldı²³. Kendisine gönderilen 8 Haziran 1701 (1 Muharrem 1113) tarihli en son emirlerden birinde, Mısır'a sürgün edilen eski defterdar Mustafa ile salyâne mukataacısı Acemzâde'nin affedildiklerini, bu sebeple haber ulaşır ulaşmaz onları buldurarak İstanbul'a göndermesi isteniyordu²⁴.

Mezemorta, muhtemelen 20 Ağustos 1701'de (15 Rebî'ülevvel 1113) Pare Adası'nda vefat etti ve cenazesi Sakız Adası'na getirilerek burada defnedildi. Bu haber 29 Ağustos'ta İstanbul'a ulaştı²⁵. Safvet Bey, Mezemorta ailesinden birine dayanarak mezarının Eğriboz'da olduğunu öne sürmektedir²⁶. Yerine 1 Eylül 1701 (27 Rebî'ülevvel 1113) tarihinde mirî kalyonlar kapudanı olan Abdülfettah, kaptanıderya tayin edildi²⁷. Gönderilen tayin fermanı ile birlikte, donanmada yetkiyi ele alması ve yapması gerekenler yeni kaptanıderyaya bildirildiği gibi, Mezemorta'nın iki küçük oğlu ve on yaşında bir kızı olduğu belirtilerek donanmada ve Sakız'da olan mülk, eşya ve parasının görevlendirilen mübaşir ve kassam katibi gelinceye kadar korunması istendi. İstanbul'daki gelir kaynakları için de benzer bir ferman gönderildi²⁸. Mezemorta'nın mirası 5 Ekim 1701'de (2 Cemâziyelevvel 1113) İstanbul'a getirilerek vârislerine teslim edildi²⁹.

¹³ BOA, İbnülemin-Bahriye, nr. 742,746.

¹⁴ BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 10302.

¹⁵ Silâhdar, *Târih*, II, 674, 679.

¹⁶ BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 2597.

¹⁷ Cezayir'e zaman zaman gönderilen 13-23 Temmuz 1695 (Evâil-i Zilhicce 1106) tarihli fermanlar: BOA, MD.101, s. 14/44; MD. 106, s. 200/1.

¹⁸ Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekâiyât, Tahlil ve Metin*, (1066-1116/1656-1704), haz. A. Özcan, Ankara 1995, s. 540; Silâhdar Fındıklı Mehmed Ağa, *Nusretname Tahlil ve Metin* (1106-1133/1695-1721), haz. Mehmet Topal, (M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi) İstanbul 2001, vr. 217a; BOA, MD. 106, s. 92/2.

¹⁹ BOA, MD. 106, s. 92, 159, 206-207.

²⁰ Silâhdar, *Nusretname*, vr. 227b-228b.

²¹ Silâhdar, *Nusretname*, vr. 244a-b, vr. 258b-259b.

²² Silâhdar, *Nusretname*, vr. 266b-267b, 270a, 271a.

²³ Silâhdar, *Nusretname*, vr. 272a.

²⁴ BOA, MD. 113, s. 4.

²⁵ Silâhdar, *Nusretname*, vr. 276a.

²⁶ Safvet, "Koyun Adaları Önündeki Deniz Harbi, Sakız'ın Kurtuluşu", *TOEM*, I/3, s. 156.

²⁷ BOA, A. RSK. 1551, s. 62.

²⁸ BOA, MD. 111, s. 651-654.

²⁹ BOA, *Maliyeden Müdevver Defterler* (MAD) 4875, vr. 139b.

Mezemorta Hüseyin Paşa, denizlerdeki başarılı harekâtları kadar Bahriye'deki ıslahatları ile de ün kazanmıştı. Vefatından önce hazırlıklarını tamamladığı *Bahriye Kanunnâmesi* ile Osmanlı kaptan-ı der-yâları arasında haklı bir şöhre ulaştı. İlanı ve uygulanması Abdülfettâh Paşa zamanına rastlayan bu kanunnâme ile deniz işlerinin denizcilikten yetişmiş olanlara verilmesi esas kabul edildi. Bu kanunnâme ile Osmanlı donanmasındaki kalyon sayısı en az 40 olarak belirlendi ve donanmada terfilerin nasıl olacağı, tecrübe ve liyakata önem verilmesi kanun haline getirildi³⁰.

Kalyon kapudanlarından Seyyid Mustafa'nın Mezemorta'nın üvey oğlu, derya beylerinden Maltız Abdurrahman Paşa'nın ise evlatlığı olduğu tesbit edilmektedir³¹. Derya beyi olan oğulları Said Bey ile Ali Paşa ve kızından torunu olan Tersane kethudası Mehmed Said Bey, denizcilikle ilgilerini sürdürmüşlerdir. İstanbul'da Tophane sırtlarında bir sarayı bulunduğu rivayet edilmektedir. Vefâtı için "zev-rak-ı cismini adem bahrine saldı kapudan" mısra'ı tarih düşürülmüştür.

1701 (1113) Bahriye Kanunnâmesi: Mezemorta Hüseyin Paşa

Kalyonculuğu geliştirmek ve Osmanlı denizciliğini organize etmek amacıyla yapılan en önemli düzenleme, 1701 tarihli Bahriye Kanunnâmesi'dir³². Bu kanunnâmenin hazırlanmasındaki asıl rol, Kaptanıderya Mezemorta Hüseyin Paşa'ya³³ aittir. Mezemorta, henüz Mirî Kalyonlar Kaptanı (1691) iken, Osmanlı donanmasında sayıları 10 olan kalyonların 20'ye tamamlanmasına gayret etmiştir. 1695'te Sakız'ı işgal eden Venedik donanması ile Koyunadaları önünde giriştiği savaşı kazandığı için vezir rütbesiyle kaptanıderyalığa getirilmiş, aynı yıl Midilli'nin Zeytinburnu açıklarında Venedik donanmasına karşı ikinci bir galibiyet kazanmıştır.

Mezemorta, 1696'da Mora üzerine düzenlenen seferi denizden desteklemiş, Andre adası ve Bozcaada önünde Venedik donanmasını üç defa yenilgiye uğratmıştı. Onun zamanında Osmanlı donanması yeniden eski ihtişamlı günlerini hatırlar oldu.

Hazırlanmasında Mezemorta'nın etkisi olan, ilanı ve uygulanması ise, Kaptanıderya Abdülfettah Paşa zamanına rastlayan Bahriye Kanunnâmesi ile deniz işlerinin denizcilikten yetişmiş olanlara verilmesi esası kabul edildi. Bu kanunnâme ile Osmanlı donanmasındaki kalyon sayısı en az 40 olarak belirlendi. Ayrıca kalyon sayısının kırka tamamlanması halinde bile eskilerin yerine birer ikişer yenilerinin yapımı için kereste hazırlanması şart koşuluyordu. Kanunnâmenin diğer maddeleri arasında, donanma komutanlıkları için yapılacak tayin ve terfilerde "silsile-i merâtib"ın gözetilmesi, tecrübe ve liyakata önem verilmesi ve kara ordusundan yetişenlerin kaptanlığa getirilmemesi gibi konular önemli yer tutuyordu. Bunun gereği olarak da kaptanpaşalığa, Kapudâne-i hümayun kumandanlığından gelinmesi prensibi getirildi³⁴.

Mezemorta, mirî kalyonlar kaptanı iken dönemin Kaptanıderyası Yusuf Paşa (1692-94) ile anlaşmazlığa düşmüş ve hatta Sultan II. Ahmed Temmuz 1694'te her iki denizciyi ikaz etmek ihtiyacı duymuştu. Çünkü denizlerde etkili bir mevkide bulunan bu iki deniz komutanının aralarındaki geçimsizliğin düşmana karşı ortak hareket etmelerine engel olduğu anlaşılmış ve bundan vazgeçmeleri emredilmişti³⁵. Mezemorta denizde yetişmiş, Yusuf Paşa ise, karada eğitilmiş olduğu için aralarında bir anlaşmazlığın çıkması kaçınılmazdı. Ayrıca Mezemorta, sadrazam Çalık Ali Paşa'dan aldığı yetki sebebiyle Yusuf Paşa'nın kendi kalyonlarına müdahale etmesine izin vermemiştir.

Mezemorta kaptanıderya olunca, denizcilik teşkilâtının yapısını ciddi bir şekilde düzenlemeyi kendine hedef olarak belirlemiş, zamanla sayıları ve önemi artan kalyonları donanmada ön plana çıkarmayı

³⁰ BOA, MD, 112, s. 18-22.

³¹ *Anonim Osmanlı Tarihi*, (1099-1116/1688-1704), haz. A. Özcan, Ankara 2000, s. 124, 262.

³² Bahriye Kanunnâmesi'nin tam metni, BOA, MD, 112, s. 18-22'de bulunmaktadır. Hatt-ı Hümayun bulunmayan bir sureti, BOA, D. BSM, 14599, s. 1-9'dadır. Krş. *Anonim Osmanlı Tarihi* (1099-1116/1688-1704), haz. A. Özcan, Ankara 2000, s. 167-171.

³³ Hayatı hakkında bkz. İ. Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa", *Diyanet İslâm Ansiklopedisi*, XXIX, 524-526.

³⁴ BOA, MD, 112, s. 18-22.

³⁵ BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 2597.

planlamıştır. Nitekim 1697-1702 yıllarında sadrazamlık yapan Amcazâde Hüseyin Paşa'nın Karlofça antlaşmasından sonra bütün devlet teşkilâtında esaslı bir ıslâhatı gerekli görmesi Mezemorta Hüseyin Paşa'nın Osmanlı Bahriyesinde yapmayı düşündüğü düzenlemeyi uygulamasına imkan sağlamıştır³⁶.

İlk Bahriye Kanunnâmesi 1701 (1113) tarihinde hayata geçirilmiş oldu. Zamanla ortaya çıkan diğer meseleler veya kanunnâmede yer almamış konular için ise, yeni düzenlemeler yapıldı. Bunlar, Osmanlı bahriyesinin yeni şartlara cevap verebilmesi ve bazı hususların belirli kurallara göre çözülmesi için yapılmıyordu. Hazırlanan Bahriye Kanunnamesi ve benzeri düzenlemeler, Osmanlı denizciliğinin bir devlet politikası olarak yürütüldüğüne işaret etmektedir.

Bu kanunnamede bundan sonra tasarlanan şekle uygun olarak kalyon sayısının 40'a tamamlanmasıyla istenilen sayıya ulaşılması amacıyla kalyon inşasının ihmal edilmemesi kanun haline getirildi. Tersane ocaklığı olan yerlerden kaliteli kerestelerin getirilmesi ve zamanla kullanılamaz hale gelenlerin yerine her sene bir-iki kalyon inşa edilmesi ve kalyon sayısının çoğaltılması emredildi.

Kanunname metninde öncelikle vurgulanan husus Tersanede mevcut kalyon sayısının 40'a tamamlanarak her birinin donanım, mühimmât ve personelinin belirtildiği gibi eksiksiz hale getirilmesidir. Kanunnâme hazırlandığı sırada donanmada ikisi inşa halinde 27 kalyon bulunmaktaydı. Yapımı süren kalyonlardan biri 47,37 m. uzunluğunda büyük üç ambarlı kalyon, diğeri ise bu kalyonun yapımı için getirtilen kerestelerden arta kalanlarla inşasına başlanan 32,59 m. bir kalyondu. Sayının 40'a tamamlanması için bir an evvel 13 kalyonun daha inşasına başlanması gerekmektedir.

Kanunnameye göre Kaptan Paşa derya beyleri, kaptan, reis ve diğer donanma mensuplarına başbuğ olacaktı. Bunlar Kaptan Paşa'nın emirlerine itaat ettikleri gibi o da her bir fırkanın tertibine özen gösterecekti.

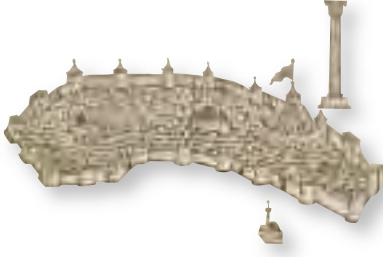
Donanmanın kadim emektarlarından olan kadirga sahibi derya beyleri, idarelerindeki gemilerin takımlarını tamamlayarak 160 savaşçı ve ayrıca salyâneleri nispetinde forsayı hazır bulunduracaktı. Bunun yanı sıra gemilerindeki kaptanlar ve reisler, denizcilik bilgi ve görgüsüne sahip olacaklar ve donanma sefere çıktığında Kaptan Paşalar tarafından yoklanacaktı. Eksiği olduğu halde tamamlamayan derya beylerinin ellerinden gemileri alınacaktı.

En önemli hususlardan biri, kaptanıderyaların sebepsiz yere görevden alınmaması, azledilmelerine sebep bir suç işlemedikleri takdirde kayd-ı hayat şartıyla görevlerinde kalmalarıydı. Azledilmeleri veya vefatları durumunda kapudâne-i hümayûn kaptanı, kaptanıderya olacaktı. Kara paşalarından kesinlikle kimse kaptanıderya yapılmayacaktı. Kapudâne görevinin denizcilik bilgi ve görgüsüne sahip olmak şartıyla Patrona kaptanına, Patrona kaptanlığının Riyâle kaptanına verilmesi kuraldı. Boşalan Riyâle kaptanlığına birini seçmek için ise donanmadaki kalyon kaptanları aralarında görüşerek içlerinden bu göreve en uygun olanını seçeceklerdi. Bunun için görevde eski olmak değil liyâkat esas olacaktı. Böylece ehil olanlardan oluşturulan yönetim zinciri sonunda kaptanıderya, emrindeki donanmayı maharetle, en iyi sevk ve idare edecek olan bu göreve gelecekti.

Kaptanpaşalar barış zamanında baştarda-i hümayûna, savaş esnasında ise üç fener ve üç bayrak taşıyan büyük kalyona binecekti ve bu kalyon, baş kapudâne olarak anılacaktı. Diğer kapudâne kalyonu ikinci kapudâne kaptanının idaresinde olacaktı. Savaşta yaralananlara istedikleri yerden maaş verilerek emekliye ayrılımları sağlanacaktı.

Donanmadaki kalyon kaptanlarından biri vefat ettiğinde veya bir sebepten dolayı azli gerektiğinde kapudâne kalyonunun baş reisi onun yerine kalyonuna kaptan olarak atanacaktı. Kapudâne baş reisliği ise kapudâne-i hümayûn yahut diğer kalyonlardaki aylakçıyândan reislikte maharet ve bilgi sahibi olanlara verilecekti. Topçubaşılık kadrosu boşaldığında topçular kethudası bu göreve getirilecek ve topçu

³⁶ İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1984, s. 498.



askerlerin arasından kıdem sahibi ve uygun olanı kethuda seçilecekti. Yüksek maaşlı zâbitlerin kadroları boşaldığında bu kadroya meslekî bilgi ve görgüsü olanlar seçilecek bazı kimselerin aracılığı ile hak etmeyenler göreve getirilmeyecekti. Özellikle, denizcilikle ilgisi olmayan birinin göreve getirilmesi engellenecekti.

Kaptan Paşa ve diğer kaptanlar çeşitli sebeplerle kalyon personelinin sayısını azaltmayacak ve her kalyon için belirlenen sayıda personel ve mühimmat eksiksiz tamamlanacaktı. Bahriye Kanunnamesi, böylece Osmanlı donanma personelinin terfi ve emeklilik meselelerini bir düzene bağlamış olacaktı.

Mezemorta Hüseyin Paşa'nın Garp Ocakları'ndan yetişme bir denizci olmasının bu düzenlemelere etkisi olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle kalyon kaptanlarının kendi aralarında yapacakları seçimle yeni kalyon kaptanlarını belirlemesi şartı, Garb Ocakları'ndaki korsan kaptanların ortak kararlar hareket etmelerinden etkilenmiş olmalıdır.

Osmanlı Bahriyesinde Yapılan Diğer Düzenlemeler

1701 kanunnamesi Osmanlı bahriyesi ile ilgili temel bazı meseleleri ele almakla birlikte zaman içerisinde gereklikçe yeni düzenlemeler yapılmaya devam edilmiştir. Bu kanunnamenin uygulamaya konulmasından beş yıl sonra ortaya çıkan bazı ihtiyaçlar için yeni düzenlemeler yapılmış, 1706'da yeni problemler üzerinde durulmuştur. Mesela leventlerin yoklanması, kalyonlara verilen malzeme ve mühimmatın devamlı surette kaydedilmesi, kalyonların düzenli bir şekilde tamir edilmesi bunlar arasındaydı.

XVIII. yüzyıldan itibaren kalyonların sayısında görülen artış, leventlerin önemini daha da arttırdı. Donanmanın her sene sefere çıkış ve dönüşte yahut kalyonların Tersane'de kaldığı zamanlarda kalyon kâtibi ve halifesi bütün leventlerin sayımını yapmıştır. Seferde hazır bulunanlar *atık*, diğerleri *cedid* adı altında deftere yazılmıştır. Buna karşılık kalyon malzeme ve mühimmatı aynı ciddiyetle kayda geçirilmediği için devlet hazinesinin zarara uğradığı görülmektedir. Gemilere verilen malzeme ve mühimmatın kullanılabilir ve kullanılamaz olanlarının ayrı ayrı yazılması ve işe yaramayanların yerine yenilerinin tedarik edilmesine özen gösterilmesi kadirga döneminden beri takip edilen konular arasındaydı. Bu düzenlemeden altı ay sonra alınan yeni bir kararla kalyon mühimmatının kontrolü için bir Liman Reisi görevlendirilmiştir³⁷. Liman Reisi'nin görevi, maaşları dağıtmak, sefere çıkan kalyonlara mühimmat ve levazımat vermek, dönüşlerinde bunları alıp mahzenlerde saklamaktır. Liman Reisi'nin emrinde kalyonlarla ilgili bütün kayıtları tutmak üzere bir kâtip tayin edilmişti³⁸. Bu düzenlemeyle ayrıca bir kalyonun sefere çıkışından dönüşüne, inşa ve tamirinden kalafatlanmasına kadar izlenecek kurallar ortaya konmuştur.

Sefere çıkışta verilen mühimmat ve levazımat için kalyon kaptanlarından imzalı bir müfredat defteri alınacak, döndüklerinde ise bunların yoklaması yapılacaktı. Kullanılamaz olanların yerine mahzenden yenisi verilecekti. Kalyonlara verilen barutun hangi maksatla kullanıldığını ise kalyon hocaları³⁹ kaydedecekti.

Kalyon inşa ve tamirinde çalışan marangoz, kalafatçı ve diğer işçilerin sayısı Tersane Kethudası ve Liman Reisi tarafından tespit edilecekti. Bunlar çalıştıkları süre boyunca sabah ve akşam yoklanıp deftere kaydolunacak, mevcut olanlara aylıkları Tersane Emmini tarafından verilecekti.

Seferden döndüğünde tamir edilmesi gereken kalyonlar Başdefterdar, Kaptan Paşa, Tersane Emmini, Tersane Kethudası ve Liman Reisi tarafından keşfi yapılarak tamir ve kalafatlanmasına başlanacaktı. Bunun için gerekli olan malzeme, Tersane Eminleri tarafından sarf olunacaktı. Kalafat sırasında kullanılacak zift kazanı, kevgir, kepçe ve odunun satın alınması veya bunlardan gerekenlerin tamiri Liman Reisi tarafından yapılacak, masraf için gereken para Tersane Emmini tarafından verilecekti.

³⁷ BOA, MAD. 3142, s. 83, 86.

³⁸ Bu karar doğrultusunda Kaptanıderya Hacı İbrahim Paşa'nın 22 Nisan 1707 tarihli arzı üzerine atanan ilk Liman Reisi Süleyman kaptan ve ilk Liman Reisi kâtibi de Ömer olmuştu (BOA, MAD. 8880, s. 88).

³⁹ Kalyon hocaları, miri kalyonlara fazla levend yazılmamak üzere levendleri kaydetmek ve tayinâtı levend sayısına göre hesap edip dağıtmak, kalyonlara verilen malzemelerin israf olmasını engellemek için kalyonlarda bulundurulmuş yazıcılarıdır (BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 6355).

Kalyon inşa ve tamiri için gerekli kereste, sütun, seren, halat ve sair mühimmât Tersane Kethudası ve Liman Reisi tarafından verilecekti. Kalyonlarda tamir edilmesi gereken kısmı, mimar ve ehl-i vukuf kimselerce onaylandıktan sonra kereste mahzeninden malzeme alınabilecekti. Eski gomana ve halatlar, Tersane zindanındaki esir ve mücrimlere üstüğü yaptırılmak için saklanacaktı. Kalyonların ihtiyacı olan yelken, yeterli miktarda kirpas ve diğer malzemeler Tersane Eminleri tarafından satın alınıp Liman Reisi tarafından yaptırılacaktı⁴⁰.

Bahriye'de 1714'te yapılan yeni bir düzenleme ise, donanma kalyonlarında bulunan kaptan, kalyon hocası, vekil-i harc, baş reis, yelkenci ve topçu başı gibi görevlilerin yeniden düzenlenmesi amacıyla yapılmıştır⁴¹. Buna göre her kalyonda kendi mürettebatı arasından yazışmaları yapabilecek, denizcilik bilgisine sahip beş kişi kalyon hocası, vekil-i harc, baş reis, yelkenci ve topçu başı olarak görevlendirilecekti. Seferber olan kalyonlara verilen mühimmat ve levazımata doğru şekilde kullanılarak gereksiz sarfiyatın ve zayıflığın önüne geçilmesinden ve sefer dönüşü yapılacak yoklamadan bu beş zabıt sorumlu olacaktı. Yapılan yeni düzenlemeyle beş zabıt, atık kalyoncu personelinden seçilecek ve görevlerini en iyi yapabilecek olanlar gedik hak edecekti. Sefere çıkan kaptanlar idarelerindeki kalyonlarda bulunan eşya ve mühimmatın korunmasına dikkat edeceklerdi. Görev gereği başka bir kalyona geçtiklerinde yukarıda sayılan beş zabıt, kaptanların kendi eşyaları dışında devlet mahzenlerine ait eşyaya el koymalarına engel olacaktı.

Yapılan düzenlemeler devlet bütçesinde büyük bir gider kalemi haline gelen Tersane masraflarını kontrol altına almaya yetmedi. Bunun sebebi olarak Tersane Eminlerinin yaptıkları alımları ve ocaklık olarak Tersane mahzenlerine gelen çeşitli eşya ile Tersane çalışanlarına yapılan ödemelerin gereği gibi makbuzla kaydedilmemesi gösterilmiştir. Ayrıca, Eminlerin muhasebeleri görülürken Tersane için satın aldıkları çeşitli malzemelerin fiyatlarını belgeleyememeleri olmuştur⁴².

Bu tür aksaklıkların önüne geçmek, tersanenin bütün gelir ve giderlerini kontrol altına almak amacıyla 1718'de Tersane Eminlerinin muhasebelerinin ne şekilde görüleceğine dair bir düzenleme hazırlandı. Bununla aynı zamanda kurşun ve kereste mahzenlerinin gelir ve giderlerinin de denetim altına alınması amaçlandı⁴³.

Kalyon ve diğer gemilerin inşa ve tamirlerinde bir masraf çıktığında Tersane Eminleri bu durumu arz edecek ve keşif için gerekli emir verilmesi üzerine Liman Reisi ve katibi, Tersane Kethudası, Kalyonlar Mimarı ve gerek görülürse bir mübâşir tayin olunacaktı. Bunların keşif sonrası gerekecek tahmini harcamaları yazdıkları defter padişaha sunulacak ve gereken izin alındığında inşa veya tamire başlanılabilecekti.

Tersane ocaklığı olan yerlerden gelen kereste, tel, zift, katran ve sair eşya bildirildikten sonra bir görevli gelen eşyayı cinsine göre sayarak veya tartarak deftere yazacaktı. Mahzenlere teslimi için emir verildikten sonra gelen eşyanın ocaklık kaydıyla ilgili kaleme kaydedilip teslimine dair bir suret verilecekti. Tersane Eminlerinin muhasebeleri görülürken yaptıkları mübâyaat ve Tersane ocaklarından gelen eşya için ellerindeki suretler ilgili kalemlerin kayıtları ile karşılaştırılacaktı. Kayıt dışı harcamaları olduğunda Tersane Eminlerinin hesaplarından düşülecekti.

Denize açılan kalyonlara mühimmat Liman Reisi tarafından gerekli olan miktarda ve ferman gereğince verilecekti. Bir ferman olmadan mahzenden hiçbir şey çıkartılmayacaktı. Sefer dönüşünde ise kayıtlara göre mühimmat kontrol edilerek eksikliği olanların sebebi tespit edilecekti. Belirtilen sebep ve mazeretin kabul edilmesi halinde çıkarılacak fermanla kalan mühimmat, eski ve yeni şeklinde mahzene teslim edilecekti.

⁴⁰ 1701 (1113) Bahriye Kanunnamesi'ne XVIII. yüzyılda yapılan ilave ve değişiklikler havi diğer kanunnameler hakkında geniş bilgi için bkz. Yusuf A. Aydın, *Osmanlı Denizciliği 1700-1770*, (İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora tezi), İstanbul 2007, s. 26-29.

⁴¹ BOA, MAD. 3171, vr. 64b.

⁴² Bu dönemdeki Tersâne Eminlerinden Hüseyin'in yolsuzluğu belgelere yansımıştır. Buna göre incelenen defterler sonrasında donanma gemilerine gerekli olan kereste ve diğer eşyanın alımında yaptığı usulsüzlük sonucu zimmetine dört yüz kese geçirdiği ortaya çıkarılmıştır: 1127/1715 (BOA, MD. 123, s. 52/258).

⁴³ BOA, MAD. 10309, s. 120-121.

Bu düzenleme ile Osmanlı Devleti, bütün harcamaların yerinde yapılması hususunda son derece özen göstermiş, yanlış uygulamaların önüne geçmeye çalışmıştır. Ancak Tersane gelir giderleri üzerinde sıkı bir denetim ön gören 1718 düzenlemesi, bütün işlerin fermanla halledilmesi kararı, vakit kaybına yol açtığı, hatta işlerin gecikmesine sebep olduğu için terk edilmiş ve 1720’de yeni bir düzenleme yapılmıştır⁴⁴. Yeni düzenlemenin gerekçelerinden biri de kalyon inşasına başlamadan önce masrafının ne tutacağı tahmin etmenin mümkün olmayacağıydı. Bununla beraber Tersane ileri gelenleri tahmini bir rakam tespit ediyordu. Bu miktarın inşaat sırasında yetersiz kalması halinde ve ilgililer tarafından fazla bir miktar belirlenmesi durumunda, bunun devlete malî açıdan zarar vereceği anlaşılmıştı. Bu uygulama kaldırılarak Tersane Eminlerinin kalyon inşasına başlamalarından sonra, yaptıkları bütün harcamaları bir deftere yazmaları ve kalyonun yapımı bittiğinde sunmaları emredilmiştir. Bunun yanı sıra her sene kaç kalyonun sefere çıkacağı bildirilerek bunlardan tamir ve bakımı gerekenlerin Tersane Emininin gerekli izni alması üzerine yapılması uygun görülmüştü. Bütün harcamaların defteri, kalyonların tamir ve bakımının tamamlanmasından sonra padişaha arz olunacaktı.

Kalyonlar sefere çıkmaya hazır halde Beşiktaş önünde demirlediklerinde, verilen mühimmat ve savaş malzemesinin sayılıp tartılarak bir deftere kaydedilmesi gerekli görülmüştü. Seferden döndüklerinde ise bu deftere göre kullandıkları malzeme miktarı tespit edilecekti.

Kalyonlar için yapılan düzenlemelerin yeterince yerine getirilmemesi üzerine daha önceden belirlenen kuralları hatırlatıp bunlara uyulmasını sağlamak amacıyla 1730’da tekrar bir düzenleme hazırlandı⁴⁵. Yeni düzenlemede kalyonlar hakkında daha önce alınan kararlara ilave olarak sefere gidecek kalyonların ihtiyaçları Tersanede bekleyen kalyonların mahzendeki takımlarından verilmeyip diğer malzeme ve mühimmattan sağlanması uygun görülmüştü. Bunların arasında gereken malzemelerin bulunmaması durumunda Tersane Eminleri yenisini satın alacaktı. Her ay kurşun ve kereste mahzenlerinin bir önceki aya ait ocaklık ve mubayaa kayıtları ile yapılan harcamaların kayıtları kontrol edilecekti.

Tüm bu düzenlemelerde sefere çıkan kalyonlara verilen mühimmat ve malzemenin kayıt altına alınması konusunda Liman Reisi, katipler ve diğer Tersane personelinin sürekli olarak uyarıldıkları dikkati çekmektedir. Bu konuda kalyon kaptanlarının da sorumlu tutulması hususunda Tersane Emni Rakım Mehmed Efendi’nin raporu üzerine 27 Ağustos 1762’de bir ferman çıkarılmıştır⁴⁶.

Bütün bu ciddi tedbirlere rağmen yine de içlerinden bazılarının kendilerine kazanç sağlamak için bazı malzemeleri sattıklarının anlaşılması bütün kaptanları zan altında bırakıyordu. Bununla ilgili 1766 tarihli bir örnek önemlidir. Kıbrıs’a gitmekte olan *Semend-i Bahri* kalyonunun kaptanı Mehmed Kaptan, Girne Kalesi önünde demirlemişken yakalandığı şiddetli rüzgar yüzünden kalyonun gomanasının koptuğunu ve göz tabir olunan demirinin denizde kaldığını bildirmesi üzerine kendisine yeni bir demir ve 50 kantar gomanaya gönderilmişti. Bununla birlikte konuyla ilgili Kaptanıderya Mehmet Paşa’ya (1765-67), yazılan bir fermanla kalyon kaptanlarının göreve çıktıkları bölgelerde bazen gizlice kalyon malzemelerini satıp daha sonra bunların zâyî olduğunu bildirdikleri hatırlatılıyordu. Bu sebeple Kaptanıderya’dan bu olayı araştırması, demirin gerçekten denizde kalmış olması durumunda o mahalle gidecek gemiler vasıtasıyla denizden çıkartılması istenmişti. Ayrıca donanma kaptanlarının kendilerine emanet edilen malzemeyi gereği gibi korumaları yönünde ikaz edilmesi gerekmişti⁴⁷.

Sonuçta ileri sürülebilir ki, Mezemorta Hüseyin Paşa’nın hazırladığı bahriye kanunnamesinden sonra onunla bağlantılı olarak alınan kararlar, XVIII. yüzyıl boyunca gemi inşa ve tamiri yanında kalyonların yönetimi, malzeme ve mühimmatın hakkaniyetle kullanılması gibi çok farklı konularda yenilenmiş ve kalyon düzeni en iyi şekilde yerleştirilmeye çalışılmıştır. Bütün aksamalara rağmen devletin düzeni sağlamaktan vazgeçmediği yenilediği kanunnamelerden anlaşılmaktadır.

⁴⁴ BOA, MAD. 3925, vr. 65b-66a.

⁴⁵ BOA, MAD. 10321, s. 117.

⁴⁶ Rakım Mehmed Efendi bu sırada aynı zamanda Kapudan Paşa’ya vekâlet etmektedir (BOA, MAD. 10371, s. 162).

⁴⁷ BOA, MAD. 10378, s. 147.

EK:
1701 (1113) TARİHLİ
BAHRİYE KANUNNAMESİ

Sûret-i Hatt-ı Hümâyûn-ı şevket-makrûndur.

Bismihî Sübhânehû ve Te'âlâ

Bi-avnilâhi Te'âlâ ve tevfkîhî iş bu kânunnâme-i hümâyûn-ı şevket-makrûnum düstûrî'l-amel ittihâz ve dâimâ mazmûniyle amel olunup, evlâd ü ensâb ve ahlâf u a'kâbımdan ve vüzerâ ve vükelâ ve kapudânân ve sâir kârdânân-ı Devlet-i aliyye-i ebed-peyvendimden kimesne tağyîr u tahrîf eylemeye. Bu tertîb nasr-ı dîn ve te'yîd-i şerî'at-ı Seyyidü'l-mürselîn için vaz' olunmuş bir emr-i müstahsen olmağla her kim tağyîrine cesâret eder ise "fe-men beddelehû ba'de mâ-semi'ahû fe-in-nemâ ismuhû ale'llezîne yübeddilûnehû, innellâhe semî'un alîm" va'idine mazhar ola ve inşâ'allâhu Te'âlâ tasmîm olunduğu üzere kalyonlar erba'îne tekmiil olundukda, nisâba bâliğ oldu deyü ihmâl olunmayup, yine sene be-sene ocaklık bağlanan mahallerden Tersâne-i Âmirem'e kavî ve müstahkem kereste ihzâr olunup, mürûr-ı eyyâm ile köhne ve fersûde olan kalyonların yerine vaz' olunmağı için birden ikiden müceddeden kalyonlar binâ vu inşâ ve tevfir u teksîrine [ihtimâm] oluna. Ve men-nasru illâ min ındillâhî'l-azîzi'l-hakîm.

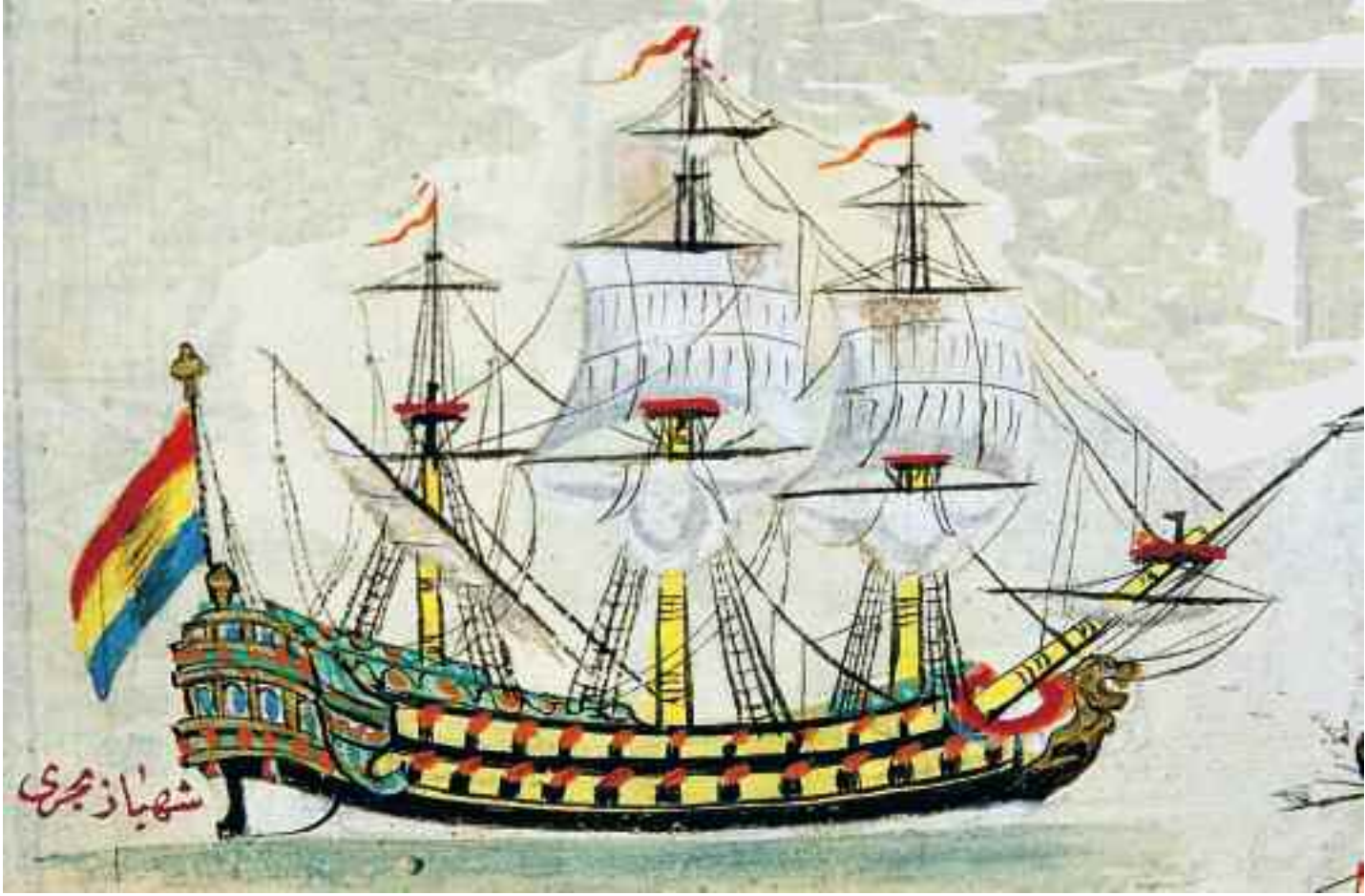
Bismillâhirrahmânirrahîm ve bihî nesta'în.

Elhamdu lillâhî'llezî kevvare'l-leyle ale'n-nehârî ve sayyare'l-fulke seyyâren fî teyyârî'l-bihâr li-yekûne âyete vahdâniyyetihi li-uli'l-ebâr ve delîle kudretihi li-men lehû aynel-tibâr. Ve's-salâtu ve's-selâmu alâ nebiyyihi'l-müctebâ'l-muhtâr. Ve alâ âlihî'l-athâr ve sahbihî'l-ahyâr.

Ammâ ba'd, zamâyir-i ulî'n-nühâya hayyiz-i hafâda ve mâ-verây-ı reyb ü imtirâda değildir ki, hıfz-ı bilâd ü memâlik ve sedd-i sügûr-ı mesâlik, berren ve bahren i'dâd-ı atâd ve tertîb-i esbâb-ı cihâda mevkûf olmağla, bu emr-i mergûbü'l-mefâd-ı memdûhü'l-me'âda himmet-i aliyye-i mülûkânem dâimâ masrûf olup, husûsâ ümmehât-ı mühimmât-ı bahriyyeden olan mîrî kalyonlara mahmûl fûrû' ve usûl bu âna değin bir zâbita-i mahsûsa ile mansûsa vü marsûsa olmayup, külliyyât u cüz'îyyâtında se-reyân-ı mefâsid ve tareyân-ı mekâsidden müberrâ vech-i vecîh-i savâb-ârâ ile bir kâ'ide-i külliye ve râbita-i celiyye-i vefiyye üzere ba'de'l-yevm ah-vâlleri mazbût ve mu'âmelât-ı me'âlleri me'âkîd-ı intizâm u istihkâma merbût olmak aksâ-yı murâd-ı hümâyûnum olmağla, bu nesak-ı savâb-irtisâm üzere revnak-ı nizâm verile ki, işbu defter-i cemîlü'l-eserde mastûr olduğu üzere hâliyâ Tersâne-i Âmire'mde mevcûd olan yirmi yedi kıt'a kalyonlar bi-Tevfikillâhî'l-Meliki'l-celil erba'îne takmîl olunup, takımları kırk kıt'a kalyon ve her birinin mühimmât ü neferâtlarında tayy-i defterde muharrer olan keyfiyyet ü kemiyet tağyîr ü tahrîfden me'mûn ola.



*Delibalta Kalyonu
(Surnâme, TSMK, A. 3593).*



*Şahbaz-ı Bahri Kalyonu
(Keyfiyet-i Rusya, TSMK,
H. 1627).*

Ve Kapudan Paşa cümle ümerâ-i deryâ ve kapudânân ve rü'esâ ve sâir donanma-yı hümâyûnum ricâline başbuğ olup, zümre-i mezbûrenin cümlesi mûmâileyhin kelâmına i'timâd ve hükûmetine kemâl-i rev' ile itâ'at ü inkıyâd eyleyüp, mûmâileyh dahi her fırkanın muktezâ-yı hâllerine göre tertîb-i esbâb-ı nizâmlarına ihtimâm eyleye.

Husûsâ, ümerâ-i deryâ ricâl-i donanmanın kadimî emekdârlarından olup, her birlerinden sadâkat ü gayret ile edâ-yı hidmet melhûz olmağla, sefinelerinin takımlarında bir vechile kusûr u fûtûr etmeyüp, sâliyânelerine göre beşer altışar kat forsa ve yüz altmışar nefer cengâver ve tuvânâ ve dilâver levendden eksik eylemeyüp ve dekâyık-ı merâkib ü sefâyine vâkıf ve fenn-i deryâda mâhir kapudânlar ve reisler tutup tekmîl-i mühimmât ve tetmîm-i levâzım ü âlât edüp, Kapudan Paşa dahi bu vech üzere her birine mühimmâtların itmâm etdirüp ve donanma-yı hümâyûn çıkması vakitlerinde kapudan paşalar yoklayup, hilâf-ı kânûn taksîrleri zuhûr eder ise muhkem tenbîh ü te'kîd oluna. Yine mütenebbih olmayanların sefineleri ellerinden alınıp ve müstehîk olan ricâle kapudan paşalar arz eyleyüp nizâmlarına ve her zümrenin muktaziyyât-ı tabakât ü derecâtını mürâ'ât ve sadâkat ü istikâmet üzere olanlara isti'dâd ü istihâllerine göre vech-i cemîl ile mükâfât eyleye. Nush u pende ve ta'n u tevbihe muhtâc olanları muktezâ-yı hâle göre tehdîd ü te'dîb ile hüsn-i hâle tergîb eyleyüp isâ'et ü hıyânet ve fesâd u şakâvete cesâret edenleri, vukû'u üzere Der-i devlet-medârıma arz eyleye ki, cezâları tertîb oluna.

Ve kapudane-i hümâyûn ve patrona ve riyâle kapudanları dahi alâ hasebi'l-âde zâbıt-ı râşid ve me'mûrun-bih oldukları hidemâtda muktezâ-yı sadâkat ü istikâmeti râsîd olalar. Ve eğer kapudan-ı deryâ ve eğer sâir kapudanân ve rüesânın mûcib-i in'izâl olur hâlleri zuhûr etmedikçe azl olunmayup, bi-irâdetillâhi Te'âlâ hulûl-i ecel-i mukadder veyâhud mûcibât-ı azl ü hacrden olan hıyânet ü cinâyet misillü sebeb-i âhar ile deryâ kapudanlığı gayra verilmek lâzım geldikde fenn-i deryâ ve ahvâl-i ricâl-i donanmaya vukûfu olmayan kara paşalarından zinhar ve zinhar birine verilmeyüp, ol vakitde kapudâne-i hümâyûn kapudanı her kim bulunur ise yoliyle ana tevcih ü taklîd oluna.

Ve kapudâne kapudanlığı patrona kapudanına ve kezâlik patrona kapudanlığı dahi riyâle kapudanına verilüp, bu vech üzere yollarıyla hareket eyleyeler. Farazâ kapudâne kapudanı bir takrîb ile ol gedikte bulunup istihkâk u istihâlî bulunmaz ise, patrona ve riyâle kapudanlarından her kangısı aslah ü elyak ise cümle ittifâkıyle vekîl-i saltanat-ı uzmâ re'y ü tedbîriyle ana tevcîh oluna. Lâkin kapudâne kapudanı müstehikk u müsta'idd ise ağrâz-ı fâside tahallülü ile bir vechile gadr olunmak ihtimâli olmaya. Kapudâne kapudanı sadakât ü istikâmet ve fenn-i deryâda mahâret ile ma'rûf ve müstehik olmağla yoliyle kapudan olup, patrona kapudanı kapudâneye ve riyâle kapudanı patronaya kapudan oldukda riyâle kapudanlığı dahi ecânibe verilmeyüp, sâir kalyon kapudanlarından birine tefvîz olunmak muktaziyât-ı nizâmıdan ve lâzımı'l ihtimâm olan mehâmdan olmağla cümle rüesâ ve kapudanların kâr-dânları Kapudan Paşa huzûrunda akd-i meclis-i meşveret edüp, beynlerinde riyâle kapudanlığına ehakk u ahrâ olanı istikrâ eyleyeler ve mücerred eskiliğe i'tibâr olunmayup, hem atîk ve telîd ve hem celîd ü reşîdleri ihtiyâr oluna. Eğer içlerinde bu iki hâleti câmi' kimesne bulunmaz ise, reşâd u sedâd tarafı tercîh olunup, cümleden âkıl ü dâna ve şecî' ve kâr-âzmâ olanı intihâb oluna ki, silsileleri hasebiyle yolu deryâ kapudanlığına vâsıl ve ol dereceye nâil olur ise donanma-yı humâyûnumu âhar donanma ile kavuşdurmağa ve ayırmağa ve götürüp getürmeğe kudreti ve deryâ kapudanlığı umûrunun hall ü akdine liyâkati ola. Ve bu üslûb-ı mergûb üzere riyâle kapudanlığı içlerinden birine cümlelerin ittifâkıyle karâr-dâde oldukdan sonra, Kapudan Paşa dahi Der-i devlet-medârıma arz edüp, vekîl-i mutlakım re'yile arzı mücebince tevcîh oluna.

Ve ceng esnâlarında kapudan paşalar başardaya süvâr olmayup, binâ olunan kebîr kalyona üç fener-i zafer-fer ve üç bayrak-ı nusret-eser vaz' edüp, ana süvâr olup ana baş kapudan tesmiye oluna. Evvelki kapudâne ikinci kapudâne olup, ana yine kapudane kapudanı süvâr ola.

Ve cengde mecrûh olanlara istedikleri mahalden vazîfeler ile tekâ'üd verilüp kayırıla. Eyyâm-ı sulhde deryâ kapudanlarına de'b-i kadîm üzere yine başarda-i hümayûn câygâh ola. Ve sâir kapudanlıklardan birisi dahi eğer tarruk-ı memât ve eğer mücibât-ı azliden olan cinâyât hasebiyle mahlûl oldukda, yerine kapudânenin baş reisi ol kalyona kapudan olup, sâir kalyonların rüesâsı dahi bi-şarti'l-istihkâk silsile ile hareket eyleyeler.

Ve münhalle olan reis gedikleri kapudâne-i hümayûn ve sâir kalyonlarda olan aylakçıyândan reislik fenninde ma'lûmât ü mahâreti olanlara, ve yolu geldikte işe yarar kimesneye verile. Ve topçubaşılık mahlûl oldukda topçular kethudâsı topçubaşı ve topçu neferâtından atîk ü erşedi kethudâ ola. Ve ziyâde yevmiyyeye mutasarrıf olan zâbitlerin gedikleri mahlûl oldukda, muktezâ-yı tarîkı üzere ol gedüğe isti'dâd ü istihkâk olanlar nasb olunup, şefâ'at ü recâ ve vesâil-i uhrâ ile terk-i evlâ olunmayup, yoliyle müstehik olanlara gadr olunmaya. Bâ-husûs ecânib idhâlinden ziyâde ihtirâz oluna. Ve eğer Kapudan Paşa ve eğer sâir kapudanlar dâ'îye-i tama' veya sebeb-i âhar ile tertîb ü ta'yîn olunan kalyonlar neferâtını zinhâr ve zinhâr taklîl eylemeyüp, her kalyon için ta'yîn ve takvîm olunan neferât ü mühimmâtları bi't-tamâm tekmîl oluna.

Ve erbâb-ı gazâ ve ashâb-ı vegâya zafer ale'l-a'dâ, itâ'at-ı emr-i Hudâ ve mütâba'at-ı şerîat-i garrâya mebnî olmağla, cümle donanma-yı hümayûnum ricâlî evâmîr ü nevâhiye imtisâl ile istihsâl-i salâh-ı hâle sa'y-i belîğ ve cidd-i bî-dirîğ eyleyüp ve kalyon ağaları, husûsâ başağa olan kimesne ziyâde dîndâr ve zabt u rabt husûsunda kaviyyü'l-iktidâr olup levendâtı gereği gibi zabt u rabt ile ibâdu'l-lâhın ıyâl ü a'râzlarına ta'arruzdan ve hilâf-ı şer'-i şerîf ta'addîye tasaddîden men' ü zecr eyleyeler.

Ve kalyonlar cezâyirden ve yalılardan birine yanaşup lenger-endâz-ı ârâm olduklarında, her kalyonun zabitleri neferâtını bir hoş zabt edüp ol mahallin civârında bulunan kasabât u kurâ ahâlîsine hilâf-ı şer'-i şerîf te'addîden ve şakâvet ü fesâda tasaddîden men'lerinde ziyâde ihtimâm eyleyeler. Ba'de't-tenbîh şakâvetden münzecir olmayup, zâbitlerine her kim muhâlefet ederse cümle donanma-yı hümayûnum ricâlî ittifâk ile i'ânet eyleyüp, ahz u habs ve ta'zîr ü te'dîb ile cezâsın tertîb eyleyeler.

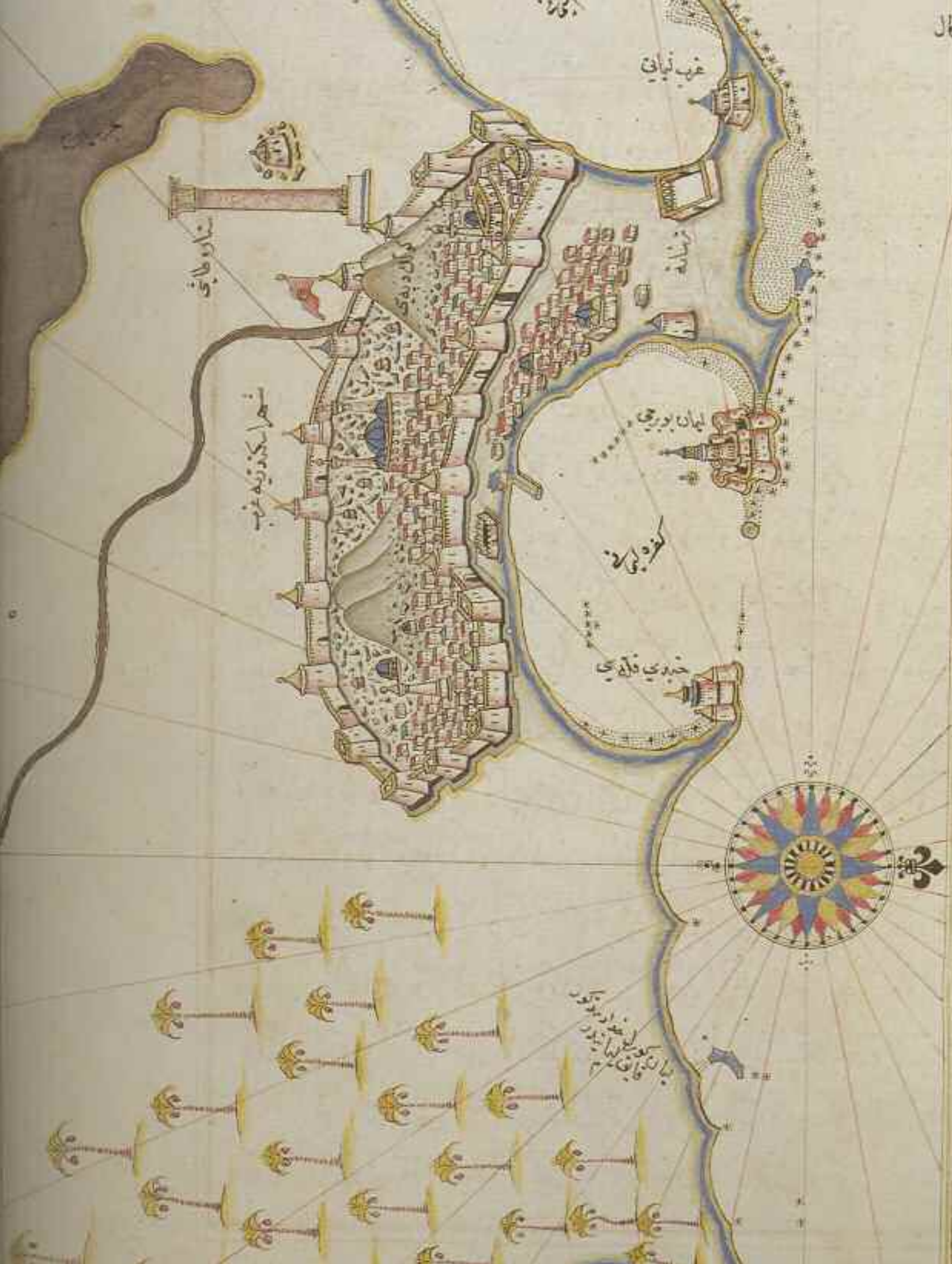
Ve bast u temhîd olunan kâ'ide dâimâ mer'î ve düstûr-ı l-amel olup, her kim buna mugâyir hareket ve hilâfına kasd u niyyet ederse Der-i devlet-medârıma arz olunup iktizâsına göre mücâzât oluna ki, bu defterde bast olunan kâ'ide ilâ mâşâallâh mer'î ve tağyîr ve tahrîfden me'mûn u mahmûl olup, her mâdde yerlû yerince edâ oluna. Ve kalyonların neferâtları husûsunda dahi vakt ü hâle göre dikkat olunup, esnâ-yı ceng ü sulhda iktizâ etdüğü vech üzere ve kalyonların sagîr ü kebîrine göre neferâtları tertîb olunup, bir vech ile nizâm u intizâm verile⁴⁸.

⁴⁸ BOA, MD. 112, s. 18-23; D. BŞM. TRE 14599, s. 1-9.



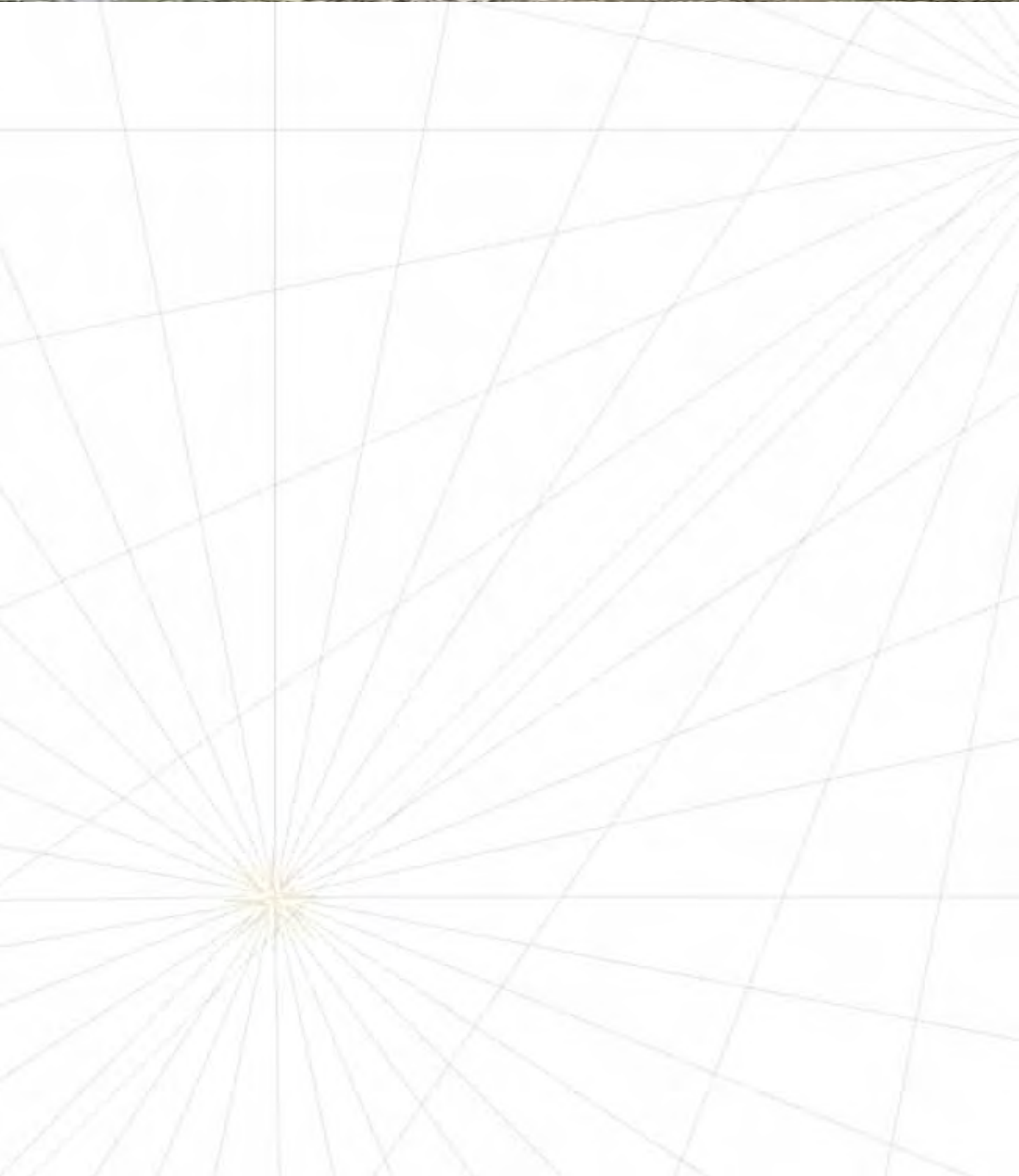
KISIM II

OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DENİZ YÖNETİMİ VE GEMİ İNŞA FAALİYETLERİ



BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI
BAHRİYESİNİN
YÖNETİMİ





Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi

İdris BOSTAN*

Donanma ve Tersane Yönetimi

Osmanlı Denizciliğinin yönetiminde görevli olanlar Donanma Ricali¹, Tersane Ricali ve Tersane Halkı olmak üzere üçe ayrılıyordu. Donanma Ricali arasında Kaptan Paşa'nın kumandası altındaki derya beyleri ile onların emrindeki kaptanlar ve gemilerdeki diğer hizmetliler, Tersane Ricali arasında da Tersane'de hizmet görenler bulunuyordu. Tersane Halkı ise Tersane'de ve gemi inşasında hizmet ediyordu.

Donanma ve Tersane Ricalinin üstünde, Osmanlı donanmasının ve Tersanenin en büyük askeri ve mülki yöneticisi olarak Kapudan Paşa bulunmaktadır. Önceleri derya beyi yani Gelibolu sancakbeyi statüsünde görev yapan Kapudan Paşalar, Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı donanmasına katılmasıyla 1534'te kurulan Derya Beylerbeyliği/Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin Beylerbeyiliğine getirilmiş², XVI. yüzyılın sonlarıyla XVII. yüzyılda beylerbeylik yanında vezirlik rütbesine de sahip olmuşlardır³.

Kapudan Paşa

Osmanlılar'da deniz kuvvetlerinin başı ve denizlere tahsis edilmiş olan Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin yöneticisi idi. Aslen İtalyanca "capitan"dan gelen Kapudan kelimesi Osmanlılar'da XV. yüzyılın ortalarından itibaren donanma kumandanı için kullanılmaya başlanmıştı. Daha sonraları Kaptanıderya olarak önem kazandı.

Kapudan Paşa, önceleri sancak beyi statüsünde iken Barbaros Hayreddin Paşa'nın 1534'te (940) Cezâyir beylerbeyi tayin edilmesinden sonra beylerbeyi rütbesinde "mîrimîrân-ı derya" veya "mîrimîrân-ı cezâyir ve kapudan" olarak paşa unvanı ile adlandırılmıştır⁴. XVI ve XVII. yüzyıllar boyunca bir süre Cezâyir beylerbeyi, ardından Kapudan Paşa, XVIII. yüzyılın başlarından itibaren aynı zamanda "Kapudân-ı Derya" olarak zikredilmiştir⁵. 1867'de Bahriye Nezâreti'nin kurulması ile bu unvan kaldırılmıştır. Kapudan Paşa tabirinin ilk defa Sinan Paşa hakkında 1551'de⁶, daha sonra Piyâle Paşa için 1565'te⁷ kullanıldığı tespit edilmekte, kapudân-ı derya tabirinin ise XVII. yüzyıl başlarında Kayserili Halil Paşa için kullanılmış olsa bile⁸ esas olarak XVIII. yüzyıldan itibaren yaygın bir şekilde kapudan paşa yerine zikredildiği anlaşılmaktadır.

Osmanlı donanmasının organize edilmesinde emeği geçen ilk kapudan, muhtemelen Yıldırım Bayezid'in 1390'da (792) Gelibolu sancak beyliğiyle tersane ve donanmayı kurmakla görevlendirdiği Saruca Paşa'dır. Bu tarihten Barbaros Hayreddin Paşa'nın Cezâyir-i Bahr-i Sefid eyaletinin yönetimine ve donanma kumandanlığına getirilmesine kadar bütün kapudanların Gelibolu sancak beyi olarak donanmaya kumanda ettikleri görülmektedir. Bir sancak beyi statüsünde tayin edilmekle beraber kapudanların geldikleri görev yerleri ve terfi ettikleri mevkiiler dikkate alındığında diğer sancak beylerinden farklı bir konumda oldukları dikkati çeker. Fâtih Sultan Mehmed'in vezirlerinden Zağanos Paşa ile Mesih Paşa

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Bu tabire *Mühimme Defterleri*ndeki hükümlerde de rastlanmaktadır [Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Mühimme Defterleri* (MD), 112, s. 420/1; 438/1].

² İdris Bostan, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin Kuruluşu, 1534", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2007², İstanbul 2007, s. 47-66.

³ Bostan, "Kapudan Paşa", *Diyanet İslam Ansiklopedisi* (DİA), XXIV, 354-355. S. Özbaran "Kapudan Pasha" EİF, IV, 571-572.

⁴ BOA, KK. nr. 62, s. 575; KK. nr. 1863, s. 141.

⁵ BOA, *Tahvil Defteri*, nr. 2, s. 8.

⁶ Ömer Lütfi Barkan, *Süleymaniye Camii İmaretine ve İnşaatı (1550-1557)*, II, Ankara 1979, s. 149.

⁷ BOA, KK. nr. 7501, s. 3.

⁸ Mehmed b. Mehmed, *Nuhbetü't-tevârih*, haz. A. Sağırılı (İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2000), s. 701.

vezirlikten, Mahmud Paşa ise sadâretten azledildiğinde Gelibolu sancak beyliğiyle kapudan olmuşlardır. Kapudanlar terfi ettikleri takdirde bir eyaletin beylerbeyiliğine getiriliyorlardı. Özellikle Kanunî Sultan Süleyman devri kapudanları Gelibolu sancak beyi statüsünde iken terfi ettiklerinde Karaman, Rum, Şam ve Rumeli beylerbeyi oldular⁹. Bu dönemde kapudanlar daha çok “Gelibolu emîri ve kapudanı”, “Gelibolu kapudanı”, “emîr-i derya ve kapudan” şeklinde adlandırıldı¹⁰.

Barbaros Hayreddin Paşa’nın Derya Beylerbeyi olmasından hemen önce Lütfi Bey (Vezîriâzam Lütfi Paşa) kapudân-ı derya olarak bu görevi sürdürmekteydi¹¹. Mağrib beyi olarak Osmanlı hizmetine giren Hayreddin Reis¹², Şubat 1534’te 4 milyon akçe sâlyâne ile Cezâyir (Ege Denizi adaları) beylerbeyiliğine tayin edilerek paşa unvanıyla kapudan oldu¹³. Benedetto, Barbaros’un bu dönemde dördüncü vezir olarak deniz beylerbeyiliğine getirildiğini belirtmektedir¹⁴. Yeni kurulan bu eyalete aynı zamanda “Cezâyir-i Bahr-i Sefîd ve kapudânî” denildiği gibi, yöneticisi de bazen “Cezayir Beylerbeyi”, bazen “Cezayir Beylerbeyi ve Kapudan Paşa”, sonraları sadece “Kapudan Paşa” şeklinde anıldı. Eyalet merkezi önce Rodos iken daha sonra Gelibolu’ya nakledildi ve sancak sayısı XVI. yüzyılın ortalarında Gelibolu, Eğriboz, Karlıhı, İnebahtı, Rodos ve Midilli olarak altıya çıkarıldı. Eyalet, teşrifat bakımından XVI. yüzyılda Rumeli eyaletinden sonra gelirken daha sonraki yüzyıllarda bu durumunu koruyamadı.

Barbaros Hayreddin Paşa’nın vefatından sonra bu göreve gelenlerden Sokollu Mehmed Paşa ve Piyâle Paşa önce sadece Gelibolu sancak beyi ve kapudan olarak tayin edilmiş, ardından gösterdikleri yararlık üzerine Cezayir beylerbeyiliğine yükseltilmişlerdi. Piyâle Paşa bu görevde iken 1-9 Şubat 1567’de (Evâhir-i Receb 974) gelirlerine 400.000 akçe ilâvesiyle vezir oldu. Yine 26 Haziran-5 Temmuz 1587’de (Evâhir-i Receb 995) İbrahim Paşa ikinci vezir, 17 Temmuz 1591’de (25 Ramazan 999) Cigalazâde Sinan Paşa dördüncü vezir rütbesiyle kapudanlık mevkiine getirildi¹⁵. Bu tarihten itibaren XVII. yüzyıl boyunca bütün kapudan paşalar vezir rütbesinde kapudan oldular. XVIII. yüzyılda ise Hüsâmeddin Paşa (1770) ve Cafer Paşa (1770) örneklerinde olduğu gibi üç tuğlu vezir pâyesiyle kapudân-ı deryalığa tayin yapıldı¹⁶.

XVI. yüzyılda kapudanlık genellikle denizcilikle alâkası olanlara verilmekle beraber istisnaları da söz konusu olmuştur. Kapudan paşalığının denizcilikten yetişenlere verilmesi hususundaki kuralların varlığına rağmen bu her zaman mümkün olmamıştır. Müezzinzâde Ali Paşa (1568-71) yeniçeri ağalığından, Derviş Mehmed Paşa (1606) bostancıbaşılıktan kapudan oldukları gibi Köse Ali Paşa (1658-60) sadâret kaymakamlığından, Merzifonlu Kara Mustafa Paşa (1661-66) Diyarbakir beylerbeyliğinden, Mezemorta Hüseyin Paşa (1690) Cezayir beylerbeyliğinden kapudanlığa getirildiler¹⁷. XVIII. yüzyılda ise mîrî kalyonlar kapudanlığı, kapudâne-i hümayun ve tersane kethüdâlığı gibi görevlerden kapudan tayin edildi.

Lütfi Paşa, kapudan paşaların görevinin deniz ticareti güvenliğinin sağlanması olduğunu belirtmekte, bu göreve gelecek olanların yaşlı, korsanlık yapmış, deniz işlerinde tecrübeli kimseler arasından seçilmesini tavsiye etmektedir¹⁸. İnebahtı Deniz Savaşı sonrasında donanma serdarı tayin edilen Kılıç Ali Paşa’nın beratındaki görev talimatında sahillerdeki kale ve şehirlerin, denizlerdeki adaların muhafaza edilmesi hatırlatılmış, küffâr, harâmî ve levend gemilerinden gelecek zarar engellemesi istenmiş ve düşman donanmasını dikkatle takip etmesi emredilmişti. Osmanlı donanması bu amaçla her yıl denize açılırdı. Deniz mevsimi geçince kapudan paşa, yanındaki derya beylerine etrafı korumak şartıyla izin vererek kendisi İstanbul’a dönerdi. Kâtib Çelebi, Kapudan Paşanın bizzat kendisi korsanlıktan yetişmemiş olsa bile denizleri tanıyan ve deniz savaşı hususunda tecrübesi olan korsanlara danışmasını tavsiye etmektedir¹⁹. Kalyon dönemine geçildikten sonra hazırlanan 1701 (1113) tarihli Bahriye Kanunnâmesi’ne göre kapudan paşa bütün derya beylerinin, kapudan, reis ve diğer donanma ricâlinin başbuğu olup derya beylerinin faaliyetlerini denetlemekle sorumlu idi²⁰.

⁹ Bostan Çelebi, *Süleymannâme*, Süleymaniye Ktp., Ayasofya, nr. 3317, vr. 11b, 36b, 49b, 57a, 60b, 98b, 117b.

¹⁰ İbn Kemâl, *Tevârih-i Âl-i Osman*, VII. Defter, yay. Ş. Turan, Ankara 1991, s. 279; İbn Kemâl, *Tevârih-i Âl-i Osman*, VIII. defter, haz. A. Uğur, Ankara 1997, s. 178.

¹¹ BÖA, KK. nr. 1863, s. 113.

¹² BÖA, KK. nr. 1863, s. 68.

¹³ BÖA, KK. nr. 1764, s. 215.

¹⁴ A. H. Lybyer, *The Government of the Ottoman Empire in the Time of Suleiman the Magnificent*, Cambridge 1913, s. 246, 255-256, 314.

¹⁵ BÖA, KK. nr. 253, s. 44; Selanikî, *Târih*, (haz. M. İpsirli), İstanbul 1989, I, 58, 186, 246, 394; II, 438.

¹⁶ İ. Bostan, “Kapudan Paşa”, s. 354-355.

¹⁷ İ. Bostan, “Mezemorta Hüseyin Paşa”, *DİA*, XXIX, 524-526.

¹⁸ “Lütfi Paşa Âsafnâmesi”, yay. M. S. Kütükoğlu, Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan, İstanbul 1991, s. 90.

¹⁹ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü’l-kibâr fi esfârî’l-bihâr*, haz. İ. Bostan, Ankara 2008, s. 113-114, 117, 121.

²⁰ BÖA, MD. nr. 112, s. 1-6.

Denizciliğe ait bütün atamalardan, Cezâyir-i Bahr-i Sefid eyaletine ait timar ve zeametın verilmesi ve arttırılmasından kapudan paşa sorumluydu. Ayrıca denizciliğe ait işler için hüküm vermeye ve tuğra çekmeye yetkiliydi. Tersanede gemi inşası ve donanımı için yapılan masrafların kaydedildiği muhasebe defterlerini tanzim ettirirdi. XVII. yüzyılda Karadeniz'e gönderilecek filonun kumandanı onun tarafından tayin edilirdi. Donanma ile sefere gittiğinde huzurunda ve karaya çıktığı yerlerde dava dinler ve gereğini yerine getirirdi.

Kapudan paşaların yıllık has gelirleri, Gelibolu sancak beyi rütbesinde iken Piyâle Bey örneğindeki gibi 550.000 akçe idi. Cezayir beylerbeyi olarak tayin edildikleri zaman ise Sokollu Mehmed Paşa örneğinde olduğu gibi 700.000 akçelik has ile görevlendiriliyorlardı. XVII. yüzyılda bu miktar 885.000 akçe idi. Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaleti'ne tâbi Ege adalarının maktu vergisini topluyorlar ve kendilerine ait olanın dışındaki miktarı hazineye gönderiyorlardı. Bu miktar XVII. yüzyılda 70.000 kuruş iken XVIII. yüzyılda 300.000 kuruşa yükselmişti. Timar sisteminin devam ettiği dönemde kapudan paşa sefere cebelü götürmek zorundaydı ve XVII. yüzyılda bu sayı 1000 civarına ulaşmıştı.

Kapudan Paşa tersanede iken kendisine ait divanhanede otururdu. Gerek padişahın gerekse sadrazamın teftişi veya denize gemi indirilmesi münasebetiyle tersaneye yaptıkları ziyarette onları gezdirir, tersane ve gemi inşaa faaliyetleri hakkında bilgi verirdi. Donanma sefere çıkarken ve dönüşte kapudan paşa Yalı Köşkü'nde padişah tarafından kabul edilir, kendisine hil'at giydirilirdi²¹. Kapudan Paşanın donanmada tersane kethüdası yardımcısı, tersanede ise bizzat bulunmadığı zamanlarda tersane ağası vekili idi. Kapudan paşa donanma ile denize açıldığında paşa baştardasına binerdi. Ayrıca bir yedek baştarda ona eşlik ederdi. XVIII. yüzyılın başlarından itibaren barış zamanlarında baştardaya ve savaş sırasında başkapudâne denilen büyük kalyona binmeleri, üç fener ve üç bayrak takmaları kanun oldu.

Osmanlı denizcilik tarihinin üç büyük yenilgisinden sonra donanmaya yeniden düzen vermek ve yenilemek üzere kapudan paşaların önemli gayretleri olmuştur. İnebahtı Deniz Savaşından (979/1571) ardından Kılıç Ali Paşa, Çeşme Vak'asından (1184/1770) sonra Cezayirli Gazi Hasan Paşa, Navarin'deki (1827) yenilginin ardından Dârendeli İzzet Mehmed Paşa donanmanın yeniden inşasına büyük önem verdiler. Kapudan paşalar içinde donanmada düzenlemeler yapan Barbaros Hayreddin Paşa (1534-46) tersanenin düzenlenmesinde ve Türk kadırgası tipinin oluşturulmasında, Güzelce Ali Paşa (1618-19) eyalete sâlyâneli sancakların ilâvesinde ve gemi donanımlarında, Kemankeş Mustafa Paşa (1635-38) tersane işlerinde ve her yıl kırk kadırganın hazır bulundurulması kuralının konmasında, Köse Ali Paşa (1672-75) tersane mevcudunun ve tersane ocaklıklarının yeniden düzenlenmesinde, Mezemorta Hüseyin Paşa (1695-1701) bahriye kanunnâmesinin hazırlanmasında, Küçük Hüseyin Paşa (1792-1803) gemi inşaa teknolojisinin geliştirilmesinde ve Bahriye Mühendishanesinin tanziminde önemli rol oynadılar.

DONANMA RİCÂLİ

Derya Beyi

Kaptanpaşa eyaletine bağlı sancakların beylerine derya beyi deniliyordu. Derya beyi tabirinin ne zaman ortaya çıktığı bilinmemektedir. Muhtemelen, XV. yüzyılda bazen "deniz beyi" olarak da anılan ve kaptanıderyâlığın ihdasına kadar Osmanlı donanmasının kumandanı olan Gelibolu sancak beyi için kullanılıyordu. Daha sonra denizcilikle ilgili diğer sancak beyleri de bu adla anıldılar. Derya beyleri, kendi sancaklarında timar ve zeâmet tasarruf edenlerle birlikte yıllık dirlik gelirlerine göre tayin edilen

²¹ Zarfı Orgun, "Osmanlı İmparatorluğunda Kaptan Paşalara ve Donanmaya Yapılan Merasim", *Tarih Vesikaları*, 1/2 (1941), s. 135-144; Orhan Ş. Gökyay, "Osmanlı Donanması ve Kapudân-ı Derya ile İlgili Teşrifat Hakkında Belgeler", *TED*, 12 (1982), s. 25-84



III. Selim'in 1800'de Tersanede yaptırdığı Büyük Havuz'un maket resmi (Mahmoud Rayf, *Tableau des Nouveaux*).

sayıda kadirgalarıyla deniz seferlerine katılırlardı. “Bey gemileri” denilen ve devletin Tersane’deki merkez donanmasından ayrı olarak teşkil edilen bu ihtiyat donanması esas itibarıyla Yavuz Sultan Selim devrinde kuruldu. Barbaros Hayrettin Paşa’nın Osmanlı Devleti hizmetine girmesi ve 1534’te Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyâletinin (Kaptanpaşa eyaleti) teşkil edilmesiyle deniz seferlerine katılan sancaklar buraya bağlandı. Sancak beyleri ise görevlerini deniz seferlerinde yerine getiriyorlardı. Lütfî Paşa’nın *Âsafnâme*’sinde yer alan, “hatta bu hakîr sebep olmuştum ki deryaya müstakil beyler ve kapudanlardan nice hâkim nasb olunup” ifadesinden anlaşıldığına göre Osmanlı denizciliğine tahsis edilen sancakların sayısında da artış olmuştur²².

XVI. yüzyılın sonlarına kadar yine sancak beyi olarak anılan derya beyleri, emirleri altındaki görevlilerle birlikte donanmanın hizmetinde olup gelirlerine göre bir, iki veya üç kadirga ile gemici ve gerekli mühimmatı da temin ederek deniz seferine katılmak mecburiyetindeydiler. Cezâyir-i Bahr-i Sefid eyaletinin sancakları zaman zaman değiştiği için derya beylerinin sayıları da buna göre değişiyordu. Nitekim ilk kurulduğunda beylerbeylik merkezi olan Gelibolu sancağından başka Rodos, Midilli ve Eğriboz sancaklarından oluşmuşken XVI. yüzyılın ortalarında Celâlzâde Mustafa Çelebi’nin idari taksimata ait listesine göre Gelibolu, Eğriboz, Karlılı, İnebahtı, Rodos, Midilli, Sakız ve bunlara bağlı diğer adalardan ibaretti. XVII. yüzyılın başlarında ise sancak sayısı on üçe ulaşmıştı. Bunlardan paşa sancağı olan Gelibolu hariç Eğriboz, İnebahtı ve Karlılı sancaklarının beyleri birer; Mezistire beyi bir gemi ve bir yedek; Rodos beyi bir gemi ve bir yedek; Rodos beyi bir gemi ve devletin vereceği dört kalyon; Midilli, Kocaeli ve Biga beyleri birer gemi ile donanmaya katılmaktaydılar. Sâlyâneli sancaklardan olan Sakız, Nakşa ve Mehdiye’ye ise Girne, Baf, Magosa, Değirmenlik, Ayamavra, Selanik, Dimyat, İskenderiye ve Limni sancakları dahil edilerek yirmi kadar sancak bir gemiyle deniz seferlerine giderdi. Sadece Kocaeli beyi 1000 adet kereste vermekle mükellefti. Ayrıca Kıbrıs beylerbeyi bir gemi ve bir yedekle donanmaya iştirak ederdi. Böylece derya beylerinin maiyetinde 15-20 kadar gemi, bey gemileri adıyla donanmaya katılırdı ve bunların cebelûleriyle birlikte mevcutları 4500 civarındaydı. IV. Murad’ın bir hatt-ı hümayununda, eskiden beri dört kadirga ile donanma seferine katılan İskenderiye ve Dimyat sancak beyleriyle Mısır’dan gelen iki yedek geminin birkaç senedir donanmaya iştirak etmedikleri belirtilerek bundan böyle donanma ile birlikte sefere çıkmaları istenmiştir²³.

Eğribozlu Köse Ali Paşa’nın kaptan-ı deryâlığı sırasında Osmanlı bahriyesinde yapılan düzenlemeler yapılırken derya beylerinin de tam bir tespiti yapılarak statüleri belirlenmiştir. 1672 yılındaki bu düzenlemeye göre Osmanlı donanmasında yirmi sekiz derya beyi bulunuyordu. Yönettikleri sancaklar ise Kıbrıs, Rodos, Sakız, Mora, Andre, Sığla, Midilli, İnebahtı, Dimyat, Reşid, İskenderiye, Değirmenlik, Mezistire, Karlılı, Eğriboz, Baf ve Nakşa idi. Bu dönemde bütün derya beyleri mutlaka bir sancak tasarruf etmiyordu. Sâlyânesi olup seferlere katılan fakat bir sancağın beyi olmayan derya beyleri de vardı. Meselâ 1652 yılında derya beyi olarak ilk defa atanan ve kendilerine yıllık bir maaş (sâlyâne) ödenen üç beyden hiçbirisi sancak beyi değildi. Yine Defterdar Ahmed Efendi 1696’da 12 yük (1.200.000) akçe sâlyâne ile derya beyi olmuştu.

Denizde askere fazla ihtiyaç olduğu zamanlarda bazı sancaklar Kaptan-ı Deryâ eyâletine ilâve edildiğinden sancak sayısında artış yaşanırdı. 1640’ta Osmanlı donanmasındaki bey gemilerinin sayısı 11’di. Kâtip Çelebi ise bey gemilerinin mevcudunu 20 olarak vermektedir²⁴.

Derya beyleri yönetimde ve teşrifatta diğer sancak beylerinin yetkilerine sahipti. Kıyı muhafazasıyla görevli olan derya beyleri, kendi bölgeleri içine giren sahilleri ve sahile yakın geçen tüccar gemilerini

²² Lütfî Paşa, “Âsafnâme”, s. 89.

²³ IV. Murad’ın Hatt-ı Hümayunları, İ.Ü. Nahir Eserler Ktp., TY, nr. 6110, vr. 67a-b.

²⁴ İ. Bostan, “Derya Beyi”, *DiA*, IX, 200.

korsanlara karşı korumakla yükümlüydüler. Korsanlığın deniz nakliyatı için büyük tehlike olduğu zamanlarda derya beylerinden birisi başbuğ seçilerek birlikte harekete geçebilecek şekilde örgütleniyordu. Nitekim 1579-1580’de Ege Denizi adaları bölgesiyle diğer açık denizleri düşman gemilerinden ve korsan saldırılarından

korumak, İskenderiye-İstanbul yolunda gidip-gelen tüccar gemilerinin özellikle Rodos ve İskenderiye arasında güvenle seyahat etmelerini sağlamak amacıyla Rodos, Sakız, Sığla, Mezistire, Midilli, Magosa ve İskenderiye beyleri görevlendirilmişti.

Derya beyleri içinde Rodos beyinin itibarı oldukça fazla idi. Bu sebeple zaman zaman Biga, Sakız, Midilli ve Sığla beylerine Rodos beyi başbuğ tayin edilerek birlikte kendi bölgelerini düşman gemilerine ve korsanlarına karşı korurlardı.

Derya beyleri gemilerini kendileri inşa ettikleri halde silâh donanımları Tersane’de yapılmakta, ihtiyaçları olan peksimedi ise parayla satın almaktaydılar. Nitekim 1686’da yan topları eksik olan veya kırılan derya beylerinin kadırgalarına Tophane’den top verilmişti. Derya beyleri tersane mahzenlerinde bulunan peksimedi de belirlenen fiyat üzerinden ve nakit para ödemek suretiyle satın alıyorlardı. Eskiye gemileri de malzemelerini kendileri sağlamak şartıyla yeniden inşa edebiliyorlardı.

Derya beyliği kaydı hayat şartıyla verildiği gibi beylerin oğulları arasında denizlerde başarılı olanlar çıkarsa onlara da verilebiliyordu. Bundan dolayı uzun yıllar bu görevde kalanlar oluyordu. Derya beylerinin sâlyâneleri çeşitli avâriz, gümrük ve cizye-i gebrân gelirlerinden ödeniyordu. XVII. yüzyılın ikinci yarısında bu gelirler arasında Anadolu’dan toplanan avâriz vergileri, İzmir ve civarı gümrük resimleri, Eğriboz, Mora, Gördüs, Karlılı, İstefe, Livadiye ve Rodos’tan toplanan cizye önemli bir yer tutmaktaydı. XVII. yüzyılın sonlarında ise İstanbul duhan (tütün) gümrüğüne ait gelirlerden de pay ayrıldı²⁵.

Tespit edilebildiğine göre, derya beylerinin sâlyâne denilen yıllık maaşları 300.000 akçe ile 1.600.000 akçe arasında değişiyordu. Derya beyleri zaman zaman maaşlarının yetersiz olduğunu ileri sürerek terakkî verilmesi için istekte bulunuyorlardı. Kaptanpaşa veya başdefterdar aracılığıyla yapılan bu başvurular uygun görülürse gerçekleşebiliyordu. XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren derya beylerinin maaşlarının kaydedildiği sâlyâne defterleri tutulmaya başlandı. Ancak bu defterlerde derya beylerinden başka yine donanmada görevli firkate kaptanları ile Kırım hanları da yer almaktaydı. 1670’de derya beylerine ve firkatecilere ödenen sâlyânenin miktarı 37 milyon akçeyi geçiyordu.

Derya beyleri, her yıl donanmanın sefere çıkmasından 10-15 gün önce savaşçı leventleriyle birlikte kadırgalarına binerek Tersâne-i Âmirede hazır bulunmak zorundaydılar. Bey gemilerindeki kürekçiler esirlerden (forsa) meydana geldiği için gemileri hakkında “forsa gemisi” tabiri de kullanılıyordu. Bu gemilerdeki her bir küreği beş forsa çekiyordu ve savaşçı olarak 150 silâhlı levent askeri bulunuyordu.

Derya beyleri sefer dönüşünde tersanenin ihtiyacı olan keresteyi taşıma gibi bazı hizmetleri yerine getirdikten sonra kış mevsimi gelince ertesi yıl için hazırlık yapmak üzere kışlaklarına çekilirlerdi.



*Haliç ve tersanede kalyonlar,
Yazı Çekmecesi,
(TSMK, CY. 455).*

²⁵ BOA, KK. nr. 5596; 5618.

Amcazâde Hüseyin Paşa'nın sadareti ve Mezemorta Hüseyin Paşa'nın kaptan-ı deryâlığı sırasında hazırlanan 1701 tarihli Bahriye Kanunnâmesi'nde derya beyleri ile ilgili düzenlemeler de yer almıştır. Buna göre derya beylerinin donanmanın eski emektarlarından olması, sâlyânelerine göre gemilerindeki her kürekte beşer altışar forsa kürekçi ve 160 savaşçı levent bulundurmaları gerekiyordu. Derya beylerinin emrinde ehliyetli kaptan ve reislerde görev yapıyordu. Kaptanpaşa, derya beylerinin faaliyetlerini kontrol ederek görevini yerine getirmeyenlerin gemilerini ellerinden alıp bir başkasına vermeye yetkiliydi.

Derya beyliği müessesesi XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren giderek önemini kaybetmiştir²⁶.

Tersane Kethüdası

Aynı zamanda Donanma-yı Hümâyun Ricalinden olan Tersane Kethüdası, Kaptanıderya'dan sonra Tersane'nin birinci hâkimi olup²⁷, Tersane'de iken kadırgalardaki kaptan ve mürettebata hükmeder, Tersane'nin inzibat ve disiplinini sağlardı. Kasımpaşa'da otururdu; bir suçlu bulduğunda suçuna göre cezasını veren Tersane Kethüdası, ayrıca Galata'da denizcilikle alâkalı alışverişlerin narhını da düzenlerdi.

Tersane Kethüdası, önceleri azap reisliğinden sırasıyla (silsile-i merâtib ile) yükselir ve bir gemide vardiyanbaşı, hünkâr gemisi reisi ve daha sonra kethüda olurdu. Sonraki tarihlerde Kaptanıderya Eyaletindeki derya beylerinden tayin edilmişlerdi. Tersane Kethüdalığından kaptanıderyalığa yükselmiş olanlar da vardı.

Tersane Kethüdası, Kaptanıderya ile birlikte seferlere iştirak etmekte, hatta Karadeniz'e giden donanmaya bazen kumandan tayin edilmekteydi. Kapudan Paşa'nın donanmayla gitmediği zamanlarda ise, yerine Tersane Kethüdası beylerbeyilik pâyesiyile sefere giderdi.

Tersane Kethüdası tersanede olmadığı zamanlarda onun işlerine bakan bir vekili bulunurdu. Kethüdanın, Tersanedeki hâkimiyetine alâmet olarak elinde Hind kumaşından mavi renkli asası olurdu. Altı çifte kayığa biner, padişah başarda ile Boğaz'da gezinti yaptığında geminin dümenini tutardı. Donanma sefere çıkarken yapılan merasimde, Sadrâzam teşrif ettikten sonra başardaya binmek üzere giderken önde Tersane Kethüdası elinde değnek ile yürürdü. Bu merasimde Tersane Kethüdasının payesi varsa başına selimî denilen başlık giyerdi. Tersane Kethüdasının donanmada kendisine mahsus bir başardası vardı. Kaptanıderya Eyaletindeki Sığla Sancağı Tersane Kethüdasının hassı idi²⁸.

TERSANE RİCÂLİ

Tersane Ricâli, donanma tersanede iken gemilerin inşa ve tamir edildiği sırada tam kadro halinde tersanede görev yapan yöneticilerden oluşuyordu. Bunlar arasında Tersane Emîni, Ağası ve Din Görevlileri bulunurdu. Donanma sefere çıktığı zaman ise tersanede işler azaldığından bazıları donanma ile gitmekte ve görevli sayısı azalmaktaydı. Tersane Ricâli'nin, tam belirlenemeyen aylık maaşları ise her biri için farklı idi. Muhtemelen kalemiye harçlarından ve diğer yerlerden geliri olan bu zümre, tersanede gemi inşa edildiği zaman ayrıca ücret alıyorlardı. Tersane Ricalinin mevcudu zamanla değişmiştir. Nitekim 1674'ten önce toplam 73 kişi olduğu anlaşılmaktadır.

Eğribozlu Köse Ali Paşa'nın kaptanıderyalığı sırasında (1672-75), donanma ve Tersane hizmetlerinde yapılan düzenlemeler arasında, sayıları artan Tersane Ricali için yapılan değişiklikler de yer almıştır. Nitekim 1 Mart 1674'te Tersane Emîni'ne hitaben yazılan bir emir tezkiresinde, donanma sefere çıktıktan sonra Tersane'de kalan esir, mücrim ve vardiyan dışındakilerin bir liste halinde bildirilmesi istenmişti. Buna göre, 1675'te Tersane'de hizmeti mukabilinde ücret almaya sadece 23 kişi uygun görülmüş ve o tarihten itibaren Tersane Ricalinin sayısı değiştirilmemek şartıyla yeniden tespit edilmişti.

²⁶ İ. Bostan, "Derya Beyi", *DiA*, IX, 201.

²⁷ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1984, s. 427.

²⁸ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 44-46.

Bu düzenlemeye rağmen daha sonra Tersane Ricalinin mevcuduna ilâveler yapıldığı 14 Mart 1703 tarihli yeni listeden anlaşılmaktadır. Yeni ilâveler, mevcudu eskisinden de fazla bir sayıya ulaştırmış ve bu durum devlet bütçesini olumsuz etkilediği için 1674'teki sayı esas alınmıştır. 1703'te sadrazam olan Rami Mehmed Paşa, Kaptanıderya ve Tersane Emmini'nin de yardımlarıyla bu müessesede kesintiye giderek bazı tasarruflarda bulunmuştur. Ancak aynı listenin kenarına yapılan 1703 ve 1704 senelerine ait yedi ilâve, bu kararın da devamlı olamadığını göstermektedir.

Tersane Ricalinin teşrifattaki yerinin tespiti ise, bilhassa Kapudan Paşalık tevcihi, donanma ihracı ve avdeti, yeni inşa edilen bir geminin denize indirilmesi ve bayramlaşma gibi çeşitli merasimler nedeniyle söz konusu oluyordu. Bu merasimlerde Tersane Ricaline Rûzname Defterlerinde kaydedildiği şekilde rütbelerine göre hil'at giydirilmekteydi. Nitekim 2 Ağustos 1702'de yeni inşa edilen büyük Kapudâne kalyonunun denize indirilmesi sırasında 27 kişiye hil'at giydirilmişti²⁹.

Tersane Emmini ve Maiyeti

Tersanenin ve gemilerin gelir-giderinden sorumlu olan ve gemi yapımı ile onarımı, alım-satımı işlerine bakan Tersane Emmini, aynı zamanda gemilerin bütün mühimmat ve malzemeleri satın alarak hazırlayan, mahzenlerdeki eşyaları ve aynıyat defterlerini inceleyip kontrol eden yetkili idi.

Tersane'de gerçekleştirilen faaliyetleri yansıtan gelir ve giderlerin ayrı ayrı kaydedildiği Tersane Muhasebe Defterleri, Tersane Emmini'nin icraatını zapt etmekte ve aynı zamanda onun görev ve yetkilerini göstermektedir. Tersane gelirlerinin nerelerden ve ne miktarlarda temin edildiği, gemi inşası ve donanımı ile ilgili lüzumlu malzemenin satın alınması ve taşınması, hammaddelerin mamul hale getirilmesi için çalışan Tersane sanatkarlarının ücretleri, gemi yapım ve onarımlarında çalıştırılan ustaların sayısı ve ücretleri, gemilerdeki kürekçiler ve onların temin edildiği yerler ile ne şekilde taksim edilecekleri gibi hususlarda, Tersane Emmini'nin denetimi altında tutulan bu defterlerde ayrıntılı bir şekilde bulmak mümkündür.

Tespit edilebilen ilk Tersane Muhasebe Defteri, 1527-28 tarihli olup, Tersane Emmini'nden Galata Harc-ı Hassa Emmini olarak bahsetmesi, her iki görevlinin aynı kişi olduğunu göstermektedir. Bu durum XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam etmiş ve daha sonra bu kişiye sadece Tersane Emmini denilmiştir.

Tersane Eminleri, hassa reislerden ve Tophâne Nazırları arasından seçildiği gibi, sarayın Bîrun teşkilatındaki Dergâh-ı Âli Çavuşları, Şehremini, Matbah Emmini, Masraf Kâtibi, Kapıcılar Kâtibi ve Enderrûn'daki ebnâ-i sipâhiyân arasından tayin ediliyordu. Tersane Emmini zaman zaman donanma ile sefere iştirak ediyordu³⁰.

Tersane Emininin kendisine mahsûs bir baştardası ve altı çiftte kayığı vardı. Divân-ı Hümâyûn toplantılarında müzâkerelere iştirak etmediği halde, sorulacak şeylere cevap vermek veya emir almak üzere orada hazır bulunurdu. Tersane Emâneti 1804 senesine kadar devam etmiş, bu tarihte çıkartılan bir kunnâme ile bu görev "Umûr-ı Bahriye Nezâreti"ne çevrilmiştir³¹.

Tersane Emmini teşrifatta Tersane Kethüdası, Kapudâne, Patrona ve Riyale kaptanlarından önde yer alıyordu. Gemiler denize indirildiğinde dağıtılan hil'atler arasında, Tersane Eminine verilen *hassü'l-hass-ı cedîd* idi. Yine 1768'de *Nasr-ı Cenk* ve *Feth-i Zafer* adlı kalyonların suya indirilmesi sırasında Tersane Eminine çuka, ferâce ve semmûr kürk armağan edilmişti. Donanmanın Akdeniz'e çıkışı sırasında yapılan merasimler arasında Tersane Emininin tertip ettiği bir yemek de yer almaktadır.

Tersane Eminine bağlı olarak çalışan memurları Maliye ve Evrak dairelerine göre ikiye ayırarak incelemek mümkündür.



²⁹ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 31-33.

³⁰ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 33-38.

³¹ Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul 1985, s. 63.

Maliye Dairesi görevlileri arasında Maliye'den görevli kendisine "cânib" de denilen bir Tersane Kâtibi, Tersane Emininin günlük gelir-giderlerini kaydeden Tersane Rûznameçecisi, Mahzen-i Çûb ve Mahzen-i Sürb Emin, Kâtip ve Halifeleri, kerestelerin tevzi defterlerini tutan Liman Kâtibi, zindana girip çıkan esir ve suçluları kaydeden Zindan Kâtibi, Tersane Ocaklığının hesaplarını tutan Veznedârlar bulunuyordu.

Evrak Dairesi görevlileri ise, Tersane'ye ait askerî zeamet ve timarların kaydedildiği evrak ve defterleri muhafaza eden Tersane Reisi, Defter Emni ve Liman Reisi bulunuyordu. Liman Kapudanı da denilen Tersane Liman Reisi, Patrona ve Riyale derecesinde olup, donanma ile sefere iştirak etmiş kaptanlar arasından seçilirdi³².

Tersane Ağası

Tersane Ağası, Kaptanıderya'nın Tersane'deki kaimmakamı yerinde idi. Bunun da Tersane Kethüdası gibi Hind kumaşından asası ve üç çifte kayığı vardı. Sefere çıkacak gemilere yüklenecek mühimmatı kontrol etmek Tersane Ağasının vazifeleri cümlesindendi.

Tersane Ağasının gemilerden gelen bazı gelirleri vardı. Gemilerin inşası sırasında ona da diğerleri gibi aylık ücret ödeniyordu ve bu miktar XVII. yüzyılın ikinci yarısında 1500 akçe kadardı. 1674'de Tersane'den maaş alanlar arasında yapılan düzenlemelerde Tersane Ağasına ödenen aylık kaldırılmış, ancak 4 Şubat 1703'te yeni bir emirle her ay 1280 sağ akçe verilmeye başlanmıştı.

Yeni bir gemi inşa edildiğinde veya geminin suya indirilmesi sırasında Tersane Ağasına hil'at giydirilirdi. Nitekim 2 Ağustos 1702'de Kapudâne-i Hümayûn kalyonunun denize indirilmesi sırasında Tersane Ağasına bir hass-ı sade hil'at hediye edilmişti³³.

Kalyon Görevlileri

Tersane'de inşa edilecek kalyonlar için bir Kalyon Nazırı görevlendirildiği gibi, kalyonlarda tutulan ulufe ve mühimmat defterlerini muhafaza eden kalyon defterdarı, mürettebat ile bunların iâşe ve aylıklarının, kalyonların malzeme hesaplarını tutan bir kalyon kâtibi bulunuyordu.

Tersanedeki Din Görevlileri ve Diğer Personel

Tersane camiinde bulunan görevliler, XVII. yüzyılda 15 kişiydi. 1665-93 seneleri arasında bir vaiz, bir imam-hatib, ikinci imam, namazdan evvel Kur'an'dan cüz okumakla vazifeli iki cüzhan, müezzin-başının yardımcısı olarak bir sermahfil, camide hayır sahiplerini anan bir muarriif, üç müezzin, bir sala müezzini, Kur'an'dan en az on âyet okuyan bir aşırhân, fetih sûresi okumakla vazifeli bir fetihhân, mes-cid imamı ve su taşıyıcıdan oluşuyordu³⁴.

TERSANE HALKI

Tersane ve Donanma hizmetinde bulunan harc-ı hassa reisleri yani gemi kaptanları, azap ve azap reisleri, neccar, kalafatçı, pârûtıraş, haddad, meremmetçi, tûcger, makaracı, üstüpücü, kumbaracı, vardiyan, gümü, müteferrika, mütekaid ve nöbetçilerin hepsine birden Tersane Halkı deniliyordu.

Tersane Halkı'nın mevcudu, XVI. ve XVII. yüzyıllarda değişiklikler göstermişti. XVI. yüzyılın ilk yarısında 1800 olan Tersane Halkı'nın sayısı 1547'de 2652'ye yükselmişken İnebahtı mağlûbiyeti (1571) sonrasında ise 2385 kadardı.

XVII. yüzyılın başlarından itibaren mevcudu giderek azalan Tersane Halkı, Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın kaptanıderyalığı sırasında (1661-66) yeni bir yoklamaya tâbi tutulmuş, bundan sonra ise bu

³² Bostan, *Tersâne-i Âmile*, s. 38-44.

³³ Bostan, *Tersâne-i Âmile*, s. 46-47.

³⁴ Bostan, *Tersâne-i Âmile*, s. 48.

sayımın esas alınması ve değiştirilmemesi hükmü getirilmişti. Bu yoklama Mısırlıoğlu İbrahim Paşa'nın kaptanıderyalığı (1685-88, 1690-92) zamanına kadar devam etmiş, nihayet bu dönemde de yeniden bir sayım yapılmıştır. 1655'de 1005 ve daha sonra 1003 olan Tersane Halkının mevcudu yaklaşık kırk yıl sonra yani 1694'te 726'ya kadar inmişti.

Tersane Halkının maaşları Küçük Ruznamçe Kalemi'nden denetlenmekte ve mevcutlarını gösteren kayıtlar da bu kalemde tutulmaktaydı. Maaş verildiği zaman buradaki kayıtlara göre ödeme yapılıyordu. 2 Mayıs 1673'te Küçük Ruznameci Efendi'ye gönderilen bir hükümde, Tersane Halkı mevcudunun 1003 kişiden fazla olmaması ve seferler sebebiyle boşalan gediklere habersiz tayin yapılmaması emrediliyordu.

Tersane Halkı arasında hizmetlerine uzun yıllar devam edenler olduğu gibi görevleri babadan oğula intikal edenler de bulunuyordu. Bunlar içinde, Tersane Halkının Yoklama ve Mevâcib Defterlerinde, hizmeti otuz beş seneyi bulanlar görülmektedir. Yine 1635-48 yılları arasında Bey bölüklerinden 59. bölüğün bölükbaşı olan Çırpan bin Françesco'nun oğlu olduğu anlaşılan Franko bin Çapan, 1653'te aynı bölükte bölükbaşı olarak vazife yapmıştı³⁵.

Azaplar

Tersane ve donanmada hizmet eden tüfekli bir askerî sınıf olan azaplar, Tersane Halkı içinde teşkil ettikleri bölükleri ile en kalabalık grubu oluşturmaktaydı.

Azap bölüklerinde reis, odabaşı ve aşçıbaşı zabıt olarak bulunuyordu. Yelkencilik görevinden gelen azap reisleri, aynı zamanda azap bölükbaşı olup, azapların kumanda ve idaresinden sorumluydular; terfi ederlerse harc-ı hassa reisi (kaptan) olurlardı. Reis olan bir azap, kaptan olmazsa sırası ile terfi ederek vardiyanbaşı, hünkâr gemisi reisi ve Tersane Kethüdalığına yükselebilirdi.

Azaplar, Türkler arasından ve vilâyetlerden kefilli olarak, belirli avârızhaneleri hesap edilerek alınırdı. Azap veren hane, avarızdan muaf tutulur ve diğer haneler, gönderilecek olan azap için fermanlarda belirlenen harçlığı aralarında toplamak suretiyle sağlardı.

Azaplar, donanma ve Tersane'de bulunmalarına göre Tersane Azapları ve Donanma Azapları şeklinde adlandırılırdı. Bu sebeple, Tersane yakınında azap kışlalarının bulunduğu yere Azap Kapısı denilmiştir.

Tersane hizmetine girince ulufe alan azaplar, zaman zaman yoklamaya tâbi tutulmakta, yoklama sırasında mevcut olmayanların ulufeleri kesilir, eksiklerin yerine yeniden azap yazılırdı.

Tersane Yoklama ve Mevâcib defterlerinde azap ve reisleri, cemaat şeklinde kaydedilmekte ve her "cemaat" adı altında bulunan bölükler ve "bölük" başlığı ile de neferler zikredilmekteydi. Böyle bir deftere göre, 1665-66 dönemine kadar Tersane'de 23 cemaatten oluşan azap ve reisleri yanında 440 azap bölüğü vardı. XVII. yüzyıl başlarında bu bölüklerdeki azap neferlerinin sayısı giderek azalmış ve 1588'den 239'a kadar düşmüştür.

Tersane Yoklama ve Mevâcib Defterlerinde silsile-i merâtib yani görev sıralaması takip edilerek kaydedilen cemaatleri şu şekilde belirtmek mümkündür.

Galata Harc-ı Hassa Reisleri Cemaati, bulundukları gemilerin kaptanı olarak vazife yaparlardı. Azap bölükbaşı olan reislerden ayırt edilmek için harc-ı hassa reisi, kadirge reisi veya gemi reisi denilirdi. XVII. asrın ikinci yarısından itibaren harc-ı hassa reisi tabiri yerine "kapudan/kaptan" kullanılmaya başlanmış, reis sadece azap bölükbaşlarına münhasır kalmıştır.

Gemi sahibi olan kaptan yani harc-ı hassa reisi, o geminin bütün efradına hükmederek disiplin sağlardı. Önceleri, kaptan olabilmek için, hizmet etmek ve harpte düşman gemilerinden birini teslim almak gerektiği halde, sonraları sadece yararlığı görülenlere hassa reislik verilmeye başlanmıştı

³⁵ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 49-51.

Galata'daki Hassa Kadırgaların Reis ve Azap Cemaati Paşa Reisi Bölüğü ve Vardiyanlar olmak üzere iki bölükten müteşekkil idiler, Paşa Reisi Bölüğü, Kaptanıderya'nın baştardasında reis olarak vazife yapanlara mahsustu. Mevcutları, XVII. yüzyılın başlarında 13 iken, giderek artmış ve yüzyılın sonlarında 29 kişiye ulaşmıştı. Vardiyanlar Bölüğü, Tersane'de ve gemilerde muhafaza hizmeti gören ve gemi kaptanı tarafından verilen emirleri diğer mürettebata ulaştıran donanma çavuşlarından oluşan vardiyanlardan meydana geliyordu. Vardiyanlar, Müslümanlardan seçiliyorlardı. Vardiyan bölükbaşı olan vardiyanbaşı, Hünkâr gemisi olan baştardanın reisliğini yapardı. Tersane Kethüdalığına da vardiyan başlıktan geçilirdi.

Tersane'de bulundukları sırada zindandaki esir ve mücrimlerin, donanmada iken diğer vazifeleri yanında forsaların muhafızlığını yapan vardiyanlar, inşaatlarda da aynı vazifeyi ifa etmekteydiler.

Paşa Gemilerindeki Reis ve Azap Cemaati 17 bölükten oluşuyordu. Paşa Bölükleri Serdar Bölüğü, Kethüda Bölüğü, Padişah Reisi Bölüğü ve normal bölüklerden ibaretti. Paşa gemilerine bağlı 280 azap bölüğü bulunuyordu. XVII. yüzyılın başlarından ortalarına doğru azap neferlerinin sayısında büyük bir azalma görülmektedir.

Bey gemilerindeki Reis ve Azap Cemaati 69 bölükten oluşuyordu. Paşa bölüklerinde olduğu gibi bunların da bazı bölüklerinin eksik olduğu görülmektedir.

Bunlar dışında, Top Gemilerinde on, mavnalarda yedi, kalyatalarda üç, taş gemisinde beş, at gemisinde on iki ve Gelibolu gemilerinde 34 bölükten oluşan reis ve azap cemaatleri bulunuyordu.

Tersane Halkının yetim kalan çocukları da Tersane Halkı arasında bulunmakta ve aylık (mevâcib) almaktaydılar. Maiyetlerinde kimse bulunmayan reisler, sekiz ayrı cemaat oluşturmakta ve bölüksüz reisler olarak da anılmaktaydı. Neferli, yani bölüklü reislerden boşalan gedik olduğunda bunlardan, o bölüklere nakil yapılmıyordu. Tersane yoklama defterlerinde Nefersiz Reislerden sonra, muhtemelen çok önceleri iki kişinin adına kurulmuş Ali Sipah ve İbrahim Kılfdî adında iki bölük yer almaktadır.

Yelkencinin emrinde görev yapan gümîler, müteferrika reisler, Tersanedeki hizmetlerinden sonra emekli olan mütekaidler Tersane Halkı arasında birer cemaat oluşturmuşlardı. Mütekaid kaptanların ulufeleri İstanbul Gümrüğü, diğerlerinininki İstanbul Sırmakeşhanesi gelirlerinden karşılanmaktaydı.

Tersane'de gece ve gündüz nöbetçilerden oluşan azaplar da bir cemaat idiler. Nöbetçilerin sayıları XVI. yüzyılda 60 kişi olduğu halde, XVII. yüzyıl başlarında 5 kişiye kadar inmiş, daha sonraki senelerde ise kaydına rastlanmamıştır³⁶.

Tersane Sanatkârları (Zanaatkârları)

Gemi yapım ve onarımı yanında Tersane'deki diğer işlerde de çalışan neccar, kalafatçı, pârutıraş, haddad, meremmetçi, tûcger, makaracı, üstüpücü ve kumbaracı gibi sanatkârlar bu grubu teşkil ediyordu.

Tersane'de gemi inşa ve tamirinde ve diğer inşaatlarda çalışan neccar (marangoz), acemi oğlanları arasından seçilerek ulufeli olarak Tersane Halkı arasında hizmet ederlerdi. XVI. yüzyılın başlarında Tersane'de vazifeli neccarların sayısı 11 iken, XVII. yüzyıl başlarında büyük ölçüde artmış ve dört bölükten oluşarak sayıları 230'u geçmişti.

Tersane'deki gemilerin kalafat işlerine bakan ve ziftlenmesi ile görevli olan kalafatçılar, acemi oğlanları arasından alınıyorlardı. XVI. yüzyıl başlarında Tersane'de 39 kişi olan kalafatçılar, XVII. yüzyıl başlarında altı bölük halinde, sayıları 270'ten fazlaydı. Kalafatçılar, acemi oğlanları haricinde dışardan da alınmış ve bunlar arasında azap reisi ve kaptan olanlar yanında, azaplardan kalafatçı hizmeti görenler olmuştur. Tersane kalafatçılarından biri Galata'da Kürkcü kapısında, diğeri Tersane'de Kurşunlu Mahzen yakınında olmak üzere iki odaları vardı. Yine Tersane içinde divanhane tarafında 13 oda, bir sofa ve bir ocaktan müteşekkil kârhaneleri bulunmaktaydı. Ziftlenecek veya boyanacak tahtaların, kayık ve gemi

³⁶ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 51-66.

teknelerinin aralıklarını su geçirmemek için üstüğü ile dolduran üstüğücüler ise gemilerin uzun süreli kullanımında kalafatçılarla birlikte önemli bir hizmet grubu idiler.

Tersane'ye bağlı gemilere kürek yontanlar (pârûtıraşlar) ise, XVII. yüzyılın başında altmış civarında iken daha sonraları sayıları giderek azalmıştır.

Demirden imal edilen gemi malzemelerinin hazırlanmasında çalışan demircilerin XVI. yüzyıl başlarında sayıları 6, XVII. yüzyıl başında 42 olmuş, daha sonraları tekrar giderek azalmıştır.

Demirden mamul, içi patlayıcı maddelerle doldurulan kumbarayı havan topu veya elle atan kumbaracıların gemilerde hizmet verdikleri anlaşılmaktadır. Tersane'de vazifeli kumbaracı sayısı XVII. yüzyıl başlarında 203 civarındaydı. Kumbaracı ihtiyacı Çengelköy, İstavroz (Beylerbeyi) ve Kuzguncuk'tan temin ediliyordu.

Tersane'deki gemilerin, mahzenlerin ve diğer müştemilâtın tamirinde çalışan meremmetçiler, Makara tûcu dökmek ve tûcdan makara dili yapmakla görevli tûcgerler ile makara yapmakla vazifeli olan makaracılar Tersane Halkı arasındaydı.

Tersane Halkı arasında bulunan sanatkârların gemilerin inşasında yeterli olmaması halinde halk arasından aynı meslekleri icra edenler de ücretle getirilerek çalıştırılıyordu. Bu maksatla, çeşitli bölgelere çavuşlar gönderilerek marangoz, burgucu ve haddad toplatılıp getirtiliyordu. Hatta Tersane'ye ait gemilerin inşası sırasında tüccar gemilerinde çalışanlardan bazıları da alınıyordu. Mesela küreklik ağaç kesen teksinarcılar, pâru-tıraşlar ve bıkcıclar kereste temin edilen bölgelerde bu hizmeti yerine getiriyordu.

Tersanede ise, ham demirden çivi kesmek, esirlerin ayağına takılacak "kadina" denilen zincirleri yapmak ve lenger imal etmek gibi işlerde Kıptî demirciler çalıştırılıyordu. Bu zümre aynı zamanda gemilerin inşasında gerekli demir aksamın hazırlanması için demirciler karhanesinde görevliydi. Denizlerde batan gemilerin lenger ve toplarını çıkarmakla "gavvâs" yani dalgıçlar vazifeliydi. Böylece devlet birçok lenger ve top kazanmış oluyordu. Su ihtiyacını karşılamak üzere gemilerde kişi başına bir varil verildiğinden, varilciler devamlı varil yapıyordu.

1720'de Yeniçeri Ocağına bağlı olarak kurulan tulumbacı ocağından çok önceleri yangın söndürmek maksadıyla Tersane'de de tulumbacılar bulunmaktaydı. Bunların görevi denizde bulunan gemilerin delinmesi halinde içeriye girecek suyu tulumba ile çekip boşaltmaktan ibaretti. Bu maksatla gemilere tulumba konulmaktaydı.

Anılan bu sanatkârlardan başka, başlarda ve kadırgaların yelken bezlerini boyayan sabbağlar; padişah kayığı, Kapudan Paşa baştardası ile kalyonların boya ve nakış işlerini yapan nakkaşlar; tezyinat ile uğraşan oymacılar; başlarda bayraklarını ve gebrân-ı mîrînin elbiselerini diken terziler; peksimet pişiriciler, ekmek pişiriciler; Kapudan Paşa baştardasının fanuslarını tamir eden fanus-gerler, fanusları parlatmakla vazifeli tılâ-gerler, gemilerdeki fanuslar için balmumu hazırlayan mumcular; leğen, zift kazanı ve bakır kaplar yapan kazgancılar; bıkcıları eğeleyen eğeciler; yeni yapılan tekneyi funda ile yakıp kurutan fundacılar; kömürçüler ve Tersane zindanındaki mîrî esir ve suçluların tedavisi için gerekli cerrah Tersane'de vazife yapan sanatkâr görevliler arasındaydılar³⁷.

Bu derece kalabalık personeli ile dünyanın en büyük donanmasını tersanelerinde inşa eden Osmanlı İmparatorluğu, gemilerin denizlere açılması ile de bu donanmaların sevk ve idaresi sorunu ile karşı karşıya kalıyordu. Binlerce kürekçinin her donanmanın sefere çıkışında hazır hale getirilmesi ve onların ihtiyacı olan gıda malzemelerinin sağlanması ayrı bir organizasyonu gerektiriyordu.

Bu sebeple, Osmanlı İmparatorluğunun XVI. yüzyılı, Akdeniz, Karadeniz ve Hint Okyanusundaki varlığı ile bir deniz imparatorluğu görünümünde idi³⁸. Her ne kadar gemi teknolojisi ve gemicilik terminolojisi bakımından batı devletlerinden ve özellikle Venedik'in denizciliğinden etkilenmiş ise de yüzyıllar içinde kendine has bir Bahriye Teşkilatı kurmuş ve bu müessesesini geliştirerek devam ettirmiştir.



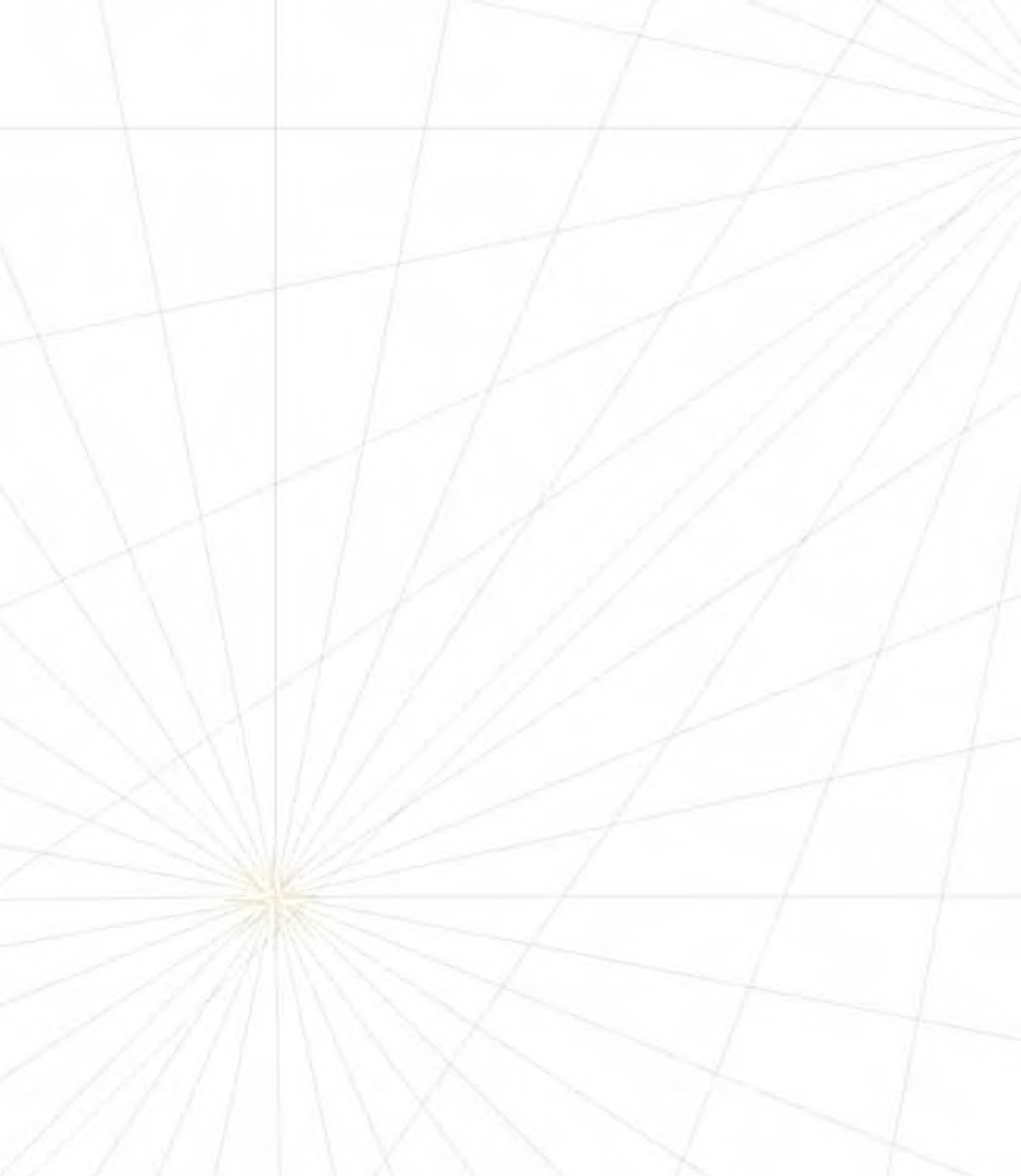
³⁷ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 66-81.

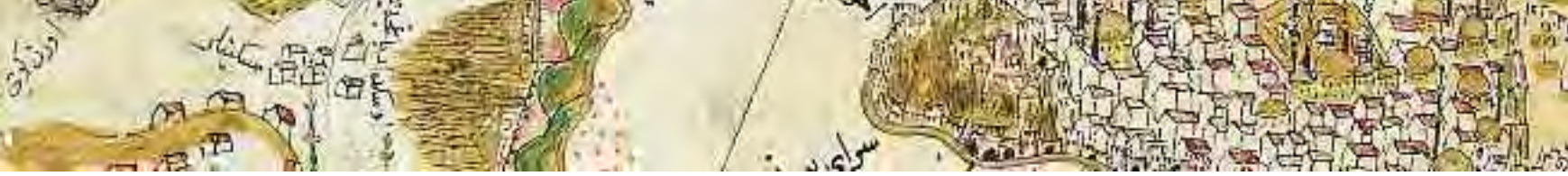
³⁸ Andrew Hess, "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525", *American Historical Review*, LXXV/7 (1970), s. 1892-1919.



İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI
TERSANELERİ





İstanbul Dışındaki Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları

İdris BOSTAN*

Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezî üssü olan İstanbul'daki Tersâne-i Âmile dışında gemi inşasında uygun sahil ve limanlarında tersaneleri bulunduğu ve ihtiyaç halinde buralarda gemi yaptırıldığı bilinmektedir. Bu makalede esas itibariyle İstanbul dışındaki tersane ve gemi inşa tezgâhlarına yer verilecektir.

Gelibolu Tersanesi

Kuruluşundan itibaren Gelibolu tersanesinin faaliyetlerini tam olarak takip etmek mümkün olmakla beraber XV. yüzyılın sonlarına ait arşivlerimizde bulunan iki masraf defterinden istifadeyle konuya ışık tutmak mümkün olmaktadır. Buna göre 1496-1498 yıllarında, iki yıl içinde, Gelibolu tersanesinde 20 kadirga, 5 kalyata, 8 kayık ve 25 sandal inşa edilmiş, ayrıca 19 kadirga ve 5 top gemisi onarılmış ve 24 at gemisinin de ikmali yapılmıştır. Gelibolu tersanesinde gemi inşası için yapılan masraflar Gelibolu'nun bütün giderlerinin %52'sini oluşturmaktadır. Bu da XV. yüzyılın sonlarında Gelibolu tersanesinde yoğun bir faaliyet olduğunu göstermektedir¹. Ancak otuz yıl kadar sonra 1527'de durum oldukça farklıdır ve İstanbul'daki tersanenin ön plana çıkması sebebiyle Gelibolu tersanesinde gemi inşasına rastlanmamaktadır². Daha sonraki senelerde ise ihtiyaç üzerine gemi yapım ve onarımına devam edilmiştir. Nitekim 1530'da bir başarda, 9 kadirga ve 8 at gemisi tamir edilmiş ve 30 kadirga kalafat edilmişti³. 1544'te 8 at gemisinin tamirine⁴, 1565'te 5 kadirganın inşasına⁵, Kıbrıs seferinin henüz sürdüğü Nisan 1571'de 10 geminin tamamlanmasına çalışılmıştı. İnebahtı mağlubiyetinden (1571) hemen sonra ise 14 gemi inşasına girilmişse de ancak daha sonra 10 tanesinin Kemer'de inşa edilmesine karar verilmişti⁶.

XVI. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren Gelibolu tersanesi önemini kaybetmekle beraber ihtiyaç halinde burada yine gemi yapıldı ve donanma sefere çıkarken, Akdeniz'e açılmadan önce burada toplandı. XVII. yüzyılda Gelibolu'yu gezen başta Evliya Çelebi olmak üzere yabancı seyyahlar da şehrin tersanesinden bahsetmekte, kısaca da olsa bilgiler vermektedirler. Nitekim XVII. yüzyılın başında Gelibolu'yu gezen Polonyalı Simeon, sefere çıkan kadirga ve gemilerin Gelibolu'da toplandıklarını ve buradan hareket ettiklerini, gemilerin yiyecek ve içeceklerinin burada hazırlanarak gemilere yüklendiğini yazmaktadır⁷. 1655 yılının son aylarında Gelibolu'ya uğrayan Thévenot, tersanede yedi eski kadirganın bulunduğu bahsetmekte⁸ ve Evliya Çelebi de tersane gözlerinde gazi kadirgaların bulunduğunu belirtmektedir⁹.

Gelibolu tersanesi, arşiv belgelerinde yer alan bilgilere göre XVI-XVIII. yüzyıllar arasında zaman zaman tamir edilmiştir. 1526 yılında 30 gemi inşa tezgâhı¹⁰ bulunduğu anlaşılan tersaneye 1530'da dört tezgâh eklenmişti¹¹. 1544'te ise Barbaros Hayreddin Paşa zamanında kalafatçılar için iki katlı odalar yapılması kararlaştırılmıştır¹².

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İbnülemin-Maliye, nr. 2, 4. Defterler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmile*, Ankara 2003, s. 16.

² 1527-1528 tarihli Gelibolu muhasebe defterinde gemi inşasından bahis yoktur [BOA, Kamil Kepeci (KK), nr. 2548].

³ BOA, KK, nr. 5636, vr. 5a, 8a.

⁴ Bostan, *Tersâne-i Âmile*, s. 16.

⁵ 3 Aralık 1565 (10 Cemâziyelevvel 973) tarihli Gelibolu kadısına gönderilen hüküm: BOA, MAD, nr. 2775, s. 625.

⁶ BOA, *Mühimme Defteri* (MD), 16, s. 150/297, s. 336/595.

⁷ Bostan, *Tersâne-i Âmile*, s. 15.

⁸ Jean Thévenot, bu kadirgaların Kıbrıs çıkarmasından kaldığı konusundaki halk arasında dolaşan kanaate katılmaz ve aslında bunların İnebahtı yenilgisі sonrasında buraya Korint Boğazı'ndan insan gücü ile Adalar Denizi'ne nakledildiklerini ve sonra da Gelibolu'ya getirildiklerini yazmaktadır (1655-1656'da Türkiye, çev. N. Yıldız, s. 51).

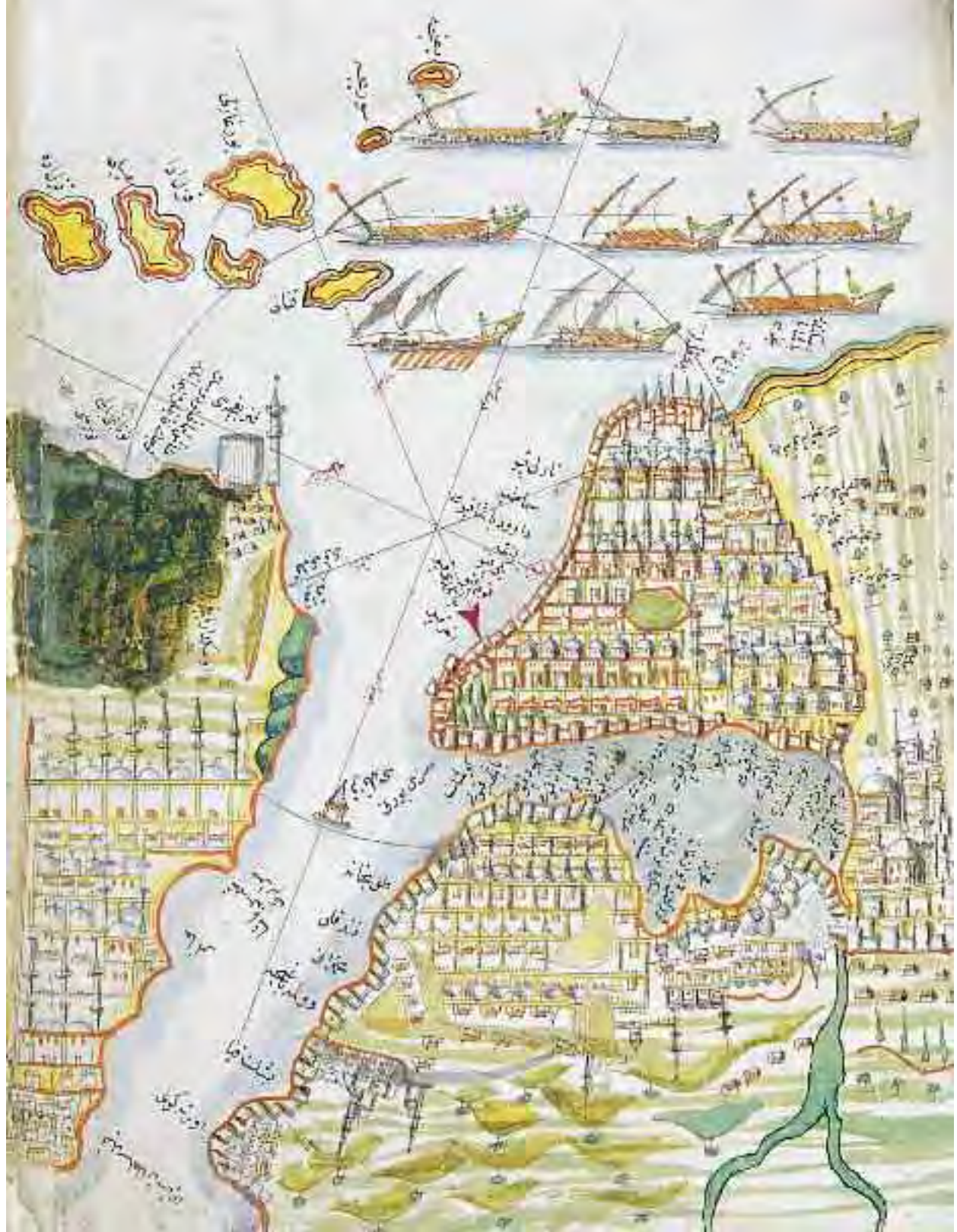
⁹ Evliya Çelebi bu ifadesi ile gemilerin Kıbrıs seferinden kaldığı yolundaki kanaate istarak ettiğini göstermektedir (*Seyahatnâme*, V, 319).

¹⁰ Bostan, *Tersâne-i Âmile*, s. 17.

¹¹ BOA, KK, nr. 5636, vr. 7a.

¹² BOA, KK, nr. 62, s. 688.

*Tersâne-i Âmire,
(Piri Reis, Kitâb-ı Bahriye,
TSMK, R. 1633).*



Gelibolu Tersanesinin Yeniden İnşası

Malta seferi sonrası Gelibolu tersanesinin yenilenmesi amacıyla Divan'da bazı kararlar alındığı ve burada on dokuz tezgâh yapılmasına girişildiği anlaşılmaktadır. Bu amaçla Ekim 1565'te Gelibolu kadısına iç limanda tersane olarak kullanılabilecek yerin boyutları sorulmuş ve miri yerleri izinsiz tasarruf edenlerin men edilerek tersane ve gemi inşası için gerekli olan kereste mevcudunun araştırılması istenmişti¹³. Aynı zamanda kaptanıderya Piyale Paşa'nın da bizzat tersane inşası ile ilgilenmesi uygun görülmüştü. Tersane yapımı için gerekli taşı kesmek, kireç ve kereste temin etmek üzere hassa reisler kethüdası Arslan Kethüda'nın emri altında yüz kişi görevlendirilmiş ve bütün bu mühimmat bir kadirga ile Gelibolu limanına taşınmıştır. Tersane inşasının başlaması durumunda gecikmeye sebebiyet verilmesi için gerekli kerestenin bir an önce sağlanması üzerinde önemle durulmuştur. Ayrıca Gelibolu limanının temiz tutulması hususu dikkatle takip edilmiş, iskeleye gelen bazı gemilerin liman ağzında safralarını boşalttıklarına dair gelen şikâyetler üzerine bunu yapanların men edilmesi için Piyale Paşa'nın dikkati çekilmiştir¹⁴.

Bu emirler üzerine Gelibolu kadısı, ilk iş olarak Gelibolu etrafındaki korulardan kimsenin kereste kesmemesi için korucuların uyarılmasını sağlamış, hatta çarşı pazarda tellal bağırtarak herkesi kereste kesmemeleri için ikaz etmiş, Lapseki ve Biga kadılarını da aynı hususta bilgilendirmiştir. Daha sonra Saruca Paşa mütevellisi olan Mimar Mehmed ile diğer ehl-i vukuf olanları toplayarak hep beraber iç limana gitmişler, bir ip ile iç limanı ölçmüş ve orada 12 tersane gözünün yapılabileceği kadar yer olduğunu, ayrıca bazı mahzen, dükkân ve fırınlar yıkılarak altı tersanelik yer açılabilceğini ve böylece 18 tersane gözü yapımının mümkün olduğunu tespit etmişlerdir. Gelibolu'daki sarayın da yıktırılarak kereste, taş ve çivisinin tersane inşaatında kullanılması buyrulmuştur. Tersane inşaatının yürütülmesi için de Gelibolu harc-ı hassa emini Halil emin ve Arslan Kethüda da kâtip olarak tayin edilmiştir¹⁵. Tersane yapımı için Saruca Paşa vakfının mütevellisi Mehmed mimar olarak tayin edilmiş ve inşaat işlerinde çalıştırılmak üzere de İstanbul'dan yüz elli esir gönderilmiştir¹⁶. Bunlarla beraber tersane inşaatında Gelibolu kalesindeki hisar erlerinin de görevlendirilmesi Gelibolu dizdarından istenmiştir. Tersanenin yapımı sırasında beş de kadirganın inşa edilmesi istenmiş ve her iki inşaat için gerekli kerestenin Lapseki, Biga, Çan, Balya, Edremid, Tuzla taraflarından kestirilerek sahillere indirilmesi istenmiştir. Gelibolu mahzenlerinde bulunan ve ham demirden yeni kestirilecek olan çivilerin inşaatda kullanılması istenmiştir¹⁷. İnşaatın 10 Mart 1566'da (18 Şaban 973) hâlâ devam ettiği anlaşılmaktadır¹⁸. İhtiyaç maddelerinin bölgeden sağlanamaması halinde daha çok bulundukları yerlerden takviye edildiği görülmektedir. Mesela hem tersanelerin yapımı ve hem de beş kadirganın inşası için lüzumlu olan çivi ve diğer ham demir malzemelerinin Samakov'dan, Pınarhisar ve Kırkkilise'den pedavracı, Gelibolu'dan yüz acemi oğlanı istenmesi bunu göstermektedir¹⁹. İnşaatın başlamasından sonra üç tarafı miri tersaneler, bir tarafı ise yol ile çevrilmiş olan tersane mahallinde Havva adlı bir kadına ait bir ev olduğu için bunun satın alınmasına teşebbüs edilmiş ve üç bin akçe bedel karşılığında satın alınmasına çalışılmıştır²⁰. Kereste ihtiyacı ise daha çok Lapseki taraflarından sağlandığı için Lapseki kadısı Nurullah'ın bu inşaatı nazır olması emin ve katip tarafından istenmiş ve Kapudan Paşa'nın arzıyla bu gerçekleşmiştir. İnşaatın seyrini Piyale Paşa da yakından takip etmiş ve Nisan 1566'da donanmayla Gelibolu'ya gittiğinde tersane yerlerini kontrol etmiş, bütün hazırlıkların tamamlandığını görmüştür²¹. Yaz mevsimiyle birlikte muhtemelen Gelibolu'da tersane inşaatı başlamış, fakat daha önce inşaatla çalışmak üzere gönderileceği bildirilen 150 esir, 280 piyade ve 100 acemi oğlanından 10 Mayıs'a (20 Şevval) kadar sadece 68 piyade, 100 kadar acemi oğlanı ve 115 esir olmak üzere yaklaşık 280 kişi çalışmaya başlamıştır. Bu işçi sayısını az bulan inşaat emini Halil

¹³ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 17. 3 Aralık 1565 (10 Cemâziyelevvel 973) tarihli Gelibolu kadısına gönderilen hükümde Gelibolu tersanesinde on sekiz gemi inşa gözü için bazı mahzenlerin yerinin kullanılması ve yine bir başka tersane gözü için ihtiyaç duyulan kerestenin civardan temin edilmesi ve Gelibolu'da bulunan eski sarayın bozdurulup kereste, taş ve çivi gibi malzemelerinin muhafaza edilmesi emredilmiştir (BOA, MAD. nr. 2775, s. 625).

¹⁴ 1 Aralık 1565 (7 Rebüülâhır 973) tarihli Piyale Paşa'ya gönderilen hüküm: BOA, MAD. 5, s. 183/446. Bu hükümde Gelibolu'da yıkılmağa yüz tutan bir saraydan bahsedilerek taşlarının tersane inşasına uygun olup olmadığının araştırılması istenmiştir.

¹⁵ Tersane yerinde eski bir mahzen ile bir balık mahzeni ve üç dükkân olduğu, ayrıca tersane yapılmaya uygun bazı oda, dükkân ve fırınların sahiplerinden satın alınarak yıktırılması halinde yerlerine tersane yapılabileceği belirtilmiştir (BOA, MAD. nr. 2775, s. 625). Tersane ve sarayın yıkımı inşasında kullanılmak üzere Galata'dan kazma, kürek, küskü, varya, külünk ve benzeri inşaat malzemeleri satın alınarak Gelibolu'ya gönderilmiştir (BOA, MAD. nr. 2775, s. 636).

¹⁶ 10 Aralık 1565 (17 Cemâziyelevvel 973) tarihli Gelibolu kadısına gönderilen hüküm: BOA, MAD. nr. 2775, s. 651. Esirlere ödenecek nafaka paralarının ise Gelibolu gümrük ve pençik resmi gelirlerinden verilmesi emredilmiştir (BOA, MAD. nr. 2775, s. 641).

¹⁷ BOA, MAD. nr. 2775, s. 651.

¹⁸ BOA, MAD. nr. 2775, s. 1061.

¹⁹ BOA, MAD. nr. 2775, s. 1062, 1125.

²⁰ 30 Mart 1566 (9 Ramazan 973) tarihli Gelibolu kadısına gönderilen hüküm: BOA, MAD. nr. 2775, s. 1216.

²¹ 13 Nisan 1566 (23 Ramazan 973) tarihli Lapseki kadısına gönderilen hüküm: BOA, MAD. nr. 2775, s. 1386.

- ²² Âsitâne muhafızı İskender Paşa'ya ve defterdarlar Hasan Çelebi ile Ali Çelebi'ye gönderilen 25 Mayıs 1566 (6 Zilkâ'de 973) tarihli hüküm: BOA, MAD. nr. 2775, s. 1552, 1560.
- ²³ BOA, KK. nr. 1767, s. 356.
- ²⁴ Bu sene aynı zamanda Gelibolu-Çardak iskeleleri de tamir edilmişti (BOA, MAD. nr. 453, s. 2, 4-5).
- ²⁵ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 17.
- ²⁶ BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 2794.
- ²⁷ Sinop limanının coğrafi hususiyetleri için bkz. Besim Darkot, "Sinop", *İslam Ansiklopedisi* (İA), X (1966), s. 683.
- ²⁸ C. H. Imber, "The Navy of Süleyman the Magnificent", *Archivum Ottomanicum*, VI (1980), s. 244.
- ²⁹ İ. H. Uzuncarsılı, *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, Ankara 1984, s. 145-146.
- ³⁰ Sinop kadısına kereste temini için gönderilen Mart-Nisan 1566 (Ramazan 973) tarihli hüküm: BOA, MD. 5, s. 528/1445.
- ³¹ Sinop Kadısına gönderilen Kasım 1571 (Receb 979) tarihli hüküm: BOA, MD. 10, s. 260-261/405.
- ³² 18 Kasım 1601'de (22 Cemâziyelevvel 1010) Sinop kadısına hitaben yazılan hükmünde, üç yıl önce 30 kadirğa inşası emredildiği halde, sadece onunun tamamlandığı hatırlatılarak diğerlerinin de bitirilmesi emrediliyordu (BOA, İbnülemin-Bahriye, nr. 13). Ancak, 1602-3 (1011) senesinde henüz bu kadirğaların inşasının tamamlanmamış olduğu görülmektedir (BOA, MAD. nr. 7316, s. 61).
- ³³ Ağustos 1609'da (Cemâziyelevvel 1018) Sinop Mollası ile Sahil, Canlı ve Gerze kadılarına gönderilen hükmünde, miktar belirtilmeksizin inşa edilecek başlarda ve kadirğalara kereste temini emrediliyordu (BOA, MD. 78, s. 21/54).
- ³⁴ Kastamonu Sancakbeyi Vezir Mehmed Paşa'ya ve Kastamonu Sancağındaki kadınlara gönderilen Haziran 1628 (Şevval 1037) tarihli kereste temini ile alakalı hüküm: BOA, MD. 83, s. 62/117.
- ³⁵ Bu iki kadirğanın inşası için 320.000 akçe sarf edildiği Sinop kadısı Mehmed b. İbrahim tarafından tasdik edilmiştir (BOA, MAD. nr. 1777, s. 23).
- ³⁶ 11 Ağustos 1656'da (20 Şevval 1066) Sinop kadısına ve 13 Ağustos 1656'da (22 Şevval 1066) Sinop ve civarındaki kadınlara, gemi inşasına memur Kapıcıbaşıya, kethüda yerleri ve yeniçeri serdarlarına gönderilen hükümlerde bu gemilere lüzumlu kerestenin temini emrediliyordu (BOA, MAD. nr. 9837, s. 105, s. 106, 146).
- ³⁷ 22 ve 27 Mart 1696 tarihlerinde (17 Şa'ban ve 22 Şa'ban 1107) sâdır olan hükümlerde Sinop, Samsun, Bafra, Alacam, Canlı ve Sahil Kadıları ile iskele emirlerine ve kale zabıtlarına, inşa olunacak kalyonlara ihtiyaç olan kerestenin, inşaatta çalışacak marangoz, burgucu ve kalafatçıların temini ferman olunmuştu (BOA, MAD. nr. 2150, vr. 144b-145a).
- ³⁸ Bu kalyatalara 7000 kuruş masraf tahmin edilmişti (BOA, MAD. 2150, vr. 146a).
- ³⁹ BOA, MAD. nr. 2150, vr. 144b.
- ⁴⁰ BOA, MAD. nr. 2150, vr. 146a.
- ⁴¹ Kastamonu Sancağına mutasarrıf olan Vezir Mehmed Paşa'ya ve Kastamonu Sancağındaki kadınlara gönderilen Haziran 1628 tarihli hüküm: BOA, MD. 83, s. 62/99 (117).
- ⁴² Besim Darkot, "İzmit", *İA*, VI/2 (1977), s. 1252.
- ⁴³ Evliya Çelebi, 200 kereste mahzeni olduğundan bahseder (*Seyahatnâme*, II, 63).
- ⁴⁴ BOA, MAD. nr. 523, s. 362. Bu miktar, aynı senede Sinop'ta yapılan 787.097 akçelik masraf yanında cüzi bir miktar teşkil etmektedir (BOA, MAD. nr. 523, s. 220-223).

ile kâtip Arslan Kethüda durumu Divan'a bildirmiş ve Kemer'den ağaç getirme, taş kestirme, kireç yakma, diğer bina işlerine bakma gibi hizmetleri görmeye bu kadar adamın yetmediğini, yeni işçi gönderilmesini istemiştir. Bunun üzerine tersane inşaatında çalıştırılmak üzere Galata'da olan esirlerden elli esir ve 200.000 akçe para gönderilmiştir²². Gelibolu tersanesinin yeniden yapımı daha sonraki seferlerde burada pek çok geminin inşası için bir imkân olmuştur. Zaman zaman bakımı da yapılan Gelibolu limanı 1569'da yeniden temizletilmiş²³, 1626'da Gelibolu tersanesi ve tersanedeki kadirgalar tamir edilmiş²⁴, ve Mart 1702'de deniz tarafındaki duvarları yıkılan Gelibolu, iç limanına lodosun tesiriyle dolan kumdan arındırılmıştır²⁵.

XVIII. yüzyılın son çeyreğinde Gelibolu tersanesinin tamamen harap olduğu, zelzeleler dolayısıyla tavanından sonra duvarlarının yıkıldığı ve yıkık duvarların taşlarının bazı kimseler tarafından gizlice alınarak liman etrafında mahzen ve dükkân yapımında kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum İstanbul'a bildirilmiş olacak ki 18 Eylül 1766 (13 Rebî'ülâhır 1180) tarihli bir hükümle Gelibolu'daki görevliler uyarılarak tersane gözlerinin mesafelerini ölçmeleri ve taşlarını muhafaza etmeleri istenmiştir. Bu tarihte Gelibolu tersanesinde limanın bir tarafında on iki, diğer tarafında üç olmak üzere 15 göz bulunduğu görülmektedir²⁶. Bütün bunlar, Gelibolu tersanesine zaman zaman sahip çıkıldığını ve onarımına girişildiğini göstermektedir.

Sinop Tersanesi

Sinop, Karadeniz kıyısındaki tek doğal liman olması ve gemi inşası için gerekli kaynaklara sahip bulunması nedeniyle tersane için ideal bir yerdi²⁷. Başta kereste olmak üzere kendir, zift, üstüğü Sinop ve civarından temin edilmekteydi²⁸. Sinop ormanlarındaki kerestenin tasarrufu Tersâne-i Âmire'nin inhisarı altında olup, çoğu Sinop tersanesinde gemi yapımında kullanılmakta, bir kısmı da İstanbul'a gönderilmekteydi.

Osmanlı İmparatorluğu, Sinop'taki tersaneyi Çandarogulları'ndan tevarüs etmiş²⁹ ve XVI-XVII. yüzyıllarda ihtiyacı olan birçok savaş gemisini burada yaptırmıştı. Sinop tersanesinde inşa edilen gemiler arasında 1566'da 15 kadirğa, 3 mavna³⁰, 1571'de 25 kadirğa³¹, 1601'de 10 kadirğa³², 1609'da başlarda ve kadirğa³³, 1628'de 2 kadirğa³⁴, 1633'te 2 kadirğa³⁵, 1656'da 4 kalyon ve 4 kadirğa³⁶, 1696'da 2 kalyon³⁷ ve 1697'de 20 kalyata³⁸ bulunuyordu. İnşa edilen gemi çeşit ve miktarlarından Sinop Tersanesinin Galata ve Gelibolu'dan sonra üçüncü büyük tersane olduğu anlaşılmaktadır.

Sinop Tersanesinde inşa edilen gemilere ait masrafın az bir kısmı Hazîne-i Âmire'den karşılanabilmekte, bazen de tamamı civar bölgelere ait gelirlerden tahsis edilmekteydi. Nitekim 1696'da inşa edilecek iki kalyonun masrafı olan 49.500 kuruştan 7500 kuruşu Hazîne-i Âmire'den karşılanmış, 42.000 kuruşu ise, civar bölgenin gelirlerinden³⁹, 1697'de ise yirmi kalyatanın masrafı olan 7000 kuruş Canik Sancağı sürsat bedelinden⁴⁰ ödenmek üzere havale edilmişti. Alınacak kereste için ise, hane başına 80 akçe kereste yardım bedeli toplanıyordu⁴¹.

İzmit (İznikmid) Tersanesi

Osmanlılar tarafından fethinden çok önceleri de tersanesi bulunduğu bilinen İzmit, civarında elverişli ormanların mevcudiyeti sebebiyle her dönemde gemi yapımını özendirmiştir⁴².

İzmit Tersanesi, gemi tezgâhları ve kereste mahzenleri olan bir tersane idi⁴³. Şile ve Gebze'ye ait avâız gelirlerinden sağlanan İzmit tersane gelirleri 1539-40'ta 100.000 akçe olup, bunun 23.982 akçesi gemi onarımı ve malzemelerin temini için harcanmıştı⁴⁴.

İzmit Tersanesi'nde gerektiğinde büyük gemiler de inşa edilmekteydi. Nitekim 1650 senesinde bütün İmparatorluk tersane ve tezgâhlarında 30 kalyon inşasına girildiğinde iki kalyonun İzmit'te yapılması plânlanmıştı⁴⁵. Ayrıca kalyata, firkate ve işkampoye İzmit'te inşa edilen gemi çeşitlerindendi⁴⁶.

İzmit tersanesi, gemi tezgâhları ve kereste mahzenleri olan bir tersane idi. Hünkâr Sarayı yakınında bulunan İzmit tersanesinin⁴⁷ eski şekli kesin olarak bilinmemekle beraber, Köprülüler devrinde kısmen genişletildiği, 1838'de II. Mahmud devrinde büyük ölçüde tamir edildiği malumdur. Bunlardan ayrı olarak XVI. yüzyılda da tersanenin zaman zaman tamir geçirdiği tespit anlaşılmaktadır. Meselâ, 1554'teki genel tamirden⁴⁸ sonra 1566'da yıkılan dört kapısı ile bazı duvarları yeniden yaptırılmıştı⁴⁹.

Süveyş Tersanesi

Osmanlılar için Süveyş, Kızıldeniz ve çevresinde egemenlik kurabilmek, Portekiz'e karşı denizleri, tüccar ve hacıları korumak, Hindistan ve Uzak doğudan gelen elçilerin gelişi gidişlerini sağlamak için kurulmuş bir deniz üssüdür. 1507'de henüz Memlûk döneminde, emrindeki filoyla Kahire'ye gelen ünlü Türk denizcisi Kemal Reis, beraberinde 50 top ve Süveyş'te donanma inşa edecek yeterli sayıda usta ve top dökümü için gerekli bakır getirdiğinde burada ilk tersane faaliyetlerini başlatmış oldu.

Sultan Gavri, Hind Denizlerinde gemi sayısı elliye ulaşan Portekiz'e karşı işbirliği imkânları ararken Memlûk elçisi Alan Osmanlılardan yardım sözü almış olarak Kahire'ye dönmüştü. Yine Ekim 1510'da Mısır'a gelirken Ege'de fırtınaya yakalanan ve hayatını kaybeden Kemal Reis, büyük çaplı askerî bir yardım taşıyordu ve bu yüzden, filonun taşıdığı yardımın Mısır'a ulaşması gecikmişti. Bütün çabalar Süveyş'te gelişmiş bir tersane kurmak ve güçlü bir donanma inşa etmektir.

Böylece Osmanlılar, Mısır'ın fethinden çok önceleri, Kızıldeniz'e gelen Portekizlilere karşı, Memlûk donanmasına yardım maksadıyla, Süveyş'te donanma inşasına başlamışlardı⁵⁰. Memlûk Sultanı Kansu Gavri'nin desteğiyle daha 1513-14'te Osmanlı denizcisi olan Selman Reis'in nezareti altında yirmi kadırganın inşası gerçekleşmişti. Sultan Gavri, 1514'te çok önem verdiği bu gemi yapım çalışmalarını kontrol etmek üzere bizzat Süveyş'e gittiğinde silahlarını kuşanmış, askerlerine merasim kıyafetleri giydirmişti. Süveyş donanmasını inşa eden Selman Reis ve beraberindeki 2000 Osmanlı denizcisi sultanı karşıladı. Burada Gavri, yapımı biten Arapların *gurab* dediği yirmi kadırgayı dikkatle inceledi ve onun önünde gemiler denize indirildi. Bu hizmetine karşılık Gavri, Selman Reis'e kırmızı kadifeden bir hilat giydirdi ve 1000 dinar verdi. Emrindeki marangoz, demirci ve kalafatçılara da birer hilat verdi. Bu donanma için Sultan bakır, demir ve silahlarıyla beraber 400.000'i aşan dinar harcamıştı. Ayrıca Süveyş'te bir han, pek çok dükkân, bazı binalar yaptırmak ve su kuyuları kazdırmak suretiyle burasının gelişmesi için ilk önemli hareketi başlatmıştı⁵¹. Bu sıralarda Süveyş'te gemi yapıldığı bilgisi Portekizliler tarafından da takip ediliyordu. Nitekim 1515'te bölgeden geçen Portekizli eczacı Tome Pires, burada Portekiz'e karşı bir donanma inşa edildiğinin söylendiğini kaydetmektedir. Süveyş'te hiç ev olmadığını ve muhafazasız olduğunu söylemesi herhalde donanmanın hareketinden sonra oraları görmüş olmasından kaynaklanmış olmalıdır⁵².

1517'de Mısır'ın fethiyle Kızıldeniz ve bilhassa Hicaz'ın muhafazasını Osmanlılar üstlenince, 1526'da Yemen, 1538'de Aden zapt edilerek bölgede denetim sağlanmaya başlandı⁵³ ve Süveyş Kapudanlığı ile tersanesi Kızıldeniz ve Hind Okyanusu için bir donanma üssü haline getirildi⁵⁴.

1525'te Kızıldeniz'de bulunan Osmanlı donanmasının mevcudu 6 başarda, 8 kadırga, 3 kalyata idi⁵⁵. 1530-31'de (937) Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa kumandasında Yemen ve Hind sularındaki Portekizlilerle savaşmak maksadıyla Süveyş tersanesinde 30'u kadırga⁵⁶ olmak üzere 80 gemi inşa edilmişti⁵⁷.

⁴⁵ 13 Ağustos 1650 (15 Şa'ban 1060) tarihli Kocaali Sancağı Mutasarrıfına gönderilen hüküm:
BOA, Kamil Kepeci, nr. 72, s. 2.

⁴⁶ 1696-97 (1108) de beş kalyata inşa edilmiş (BOA, MAD. nr. 2150, vr. 146a), Sabık Âsitâne kâimmakâmı olan Vezir Osman Paşa nezaretinde Aralık 1697-Ocak 1699 arasında firkate, kalyata ve işkampoyeler yapılmıştır (BOA, KK, nr. 5657,

s. 1). Kapudan Paşa'ya hitaben yazılan 21 Şubat-3 Mart 1698 tarihli hüküm: BOA, MD, 110, s. 297/3. Haziran 1698'de yapılacak gemilerin masraflarının cizye hâsılatından karşılanması konusunda Vezir Osman Paşa'ya gönderilen ferman: BOA, İE-Bah, 1042.

Kerestelerin temini için İzmit'teki kereste Eminî İbrahim Ağa'ya gönderilen emir: BOA, İbnülemin-Bahriye, nr. 895.

⁴⁷ Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, II, 63.

⁴⁸ Tamir masrafları için 15.075 akçe ödenmişti (BOA, MAD. nr. 55, s. 193-197).

⁴⁹ Ayrıca kereste konulan iki mahzenin tamiri de yapılmış ve 8500 akçelik masraf çıkarılmıştı (BOA, MAD. nr. 2775, s. 1411).

⁵⁰ Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", *Tarih Dergisi* (TD), 31 (1978) s. 83.

⁵¹ İbn İyas, *Bedayiu'z-zuhûr fi vekayii'd-duhûr*, IV, Kahire 1984/1404, s. 362-366.

⁵² *The Suma Oriental of Tome Pires*, (çev. A. Cortesao), I, London 1544, s. 11-12.

⁵³ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr fi esfâri'l-bihâr*, (haz. İdris Bostan), Ankara 2008, s. 94-95.

⁵⁴ Nisan-Mayıs 1574'te (Muharrem 982) Süveyş Kapudanlığına 200.000 akçe ile tayin yapılmıştı (BOA, MD, 25, s. 127/1386).

⁵⁵ Özbaran, "Hindistan Yolu", s. 89.

⁵⁶ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 94.

⁵⁷ Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunun Güney Siyaseti, Habeş Eyaleti*, İstanbul 1974, s. 15.

Kitâb-ı Bahriye'de İskenderiye
(İÜ. Nadir Eserler Ktp.
TY, 6605).



Süveyş Tersanesi'nde yapılacak gemiler için gerekli kereste, demir, çivi, çuka, yelken bezi ve benzeri malzemeler Tersâne-i Âmire mahzenlerinden veya o civardan sağlandığı gibi, çalıştırılacak ustalar da İstanbul'dan gönderilmekteydi. Meselâ, 1531'de Süveyş, İskenderiye ve Reşid'de yapılacak 40 küçük, 10 büyük kadirga, 20 büyük, 10 küçük kalyata için 3000 kişi çalışmış ve ihtiyaç olan yelken bezi, halat, top ve mühimmat İstanbul'dan nakledilmişti⁵⁸. 1531'de Süveyş'te inşa olunacak gemiler için düzenlenen bir muhasebe defterinde de Hazîne-i Âmire'den ödenmek üzere ayrılan 1.996.773 akçe ile kereste, çivi, yelken bezi, çuka, top, demir mühimmat ve peksimet gönderildiği⁵⁹, gemi inşasında çalışmak üzere Galata Tersanesi'nden sevk edilen 43 kişilik kalafatçı, neccar, demirci ve makaracılar 11.727,5 akçe ödenildiği tespit anlaşılmaktadır⁶⁰. Yine, 1700'de yapılacak olan üç kalyon için gerekli kereste İzmit ve civarından diğer mühimmat ise İstanbul'dan gönderilmiştir⁶¹.

İstanbul'daki Galata Tersane emini Ali Çelebi ise Cidde'de yerleşecek donanma için gemi inşa etmek üzere Süveyş Tersanesi'ne gönderildi. Süveyş Tersanesi'ne ait muhasebe kayıtlarına göre Tersane Emmini tarafından Süveyş önünde yapılan yeni mirî gemilere 8 Eylül 1530 - 27 Temmuz 1531 tarihleri arasında yapılan masraflar 2 milyon akçe tutmuştur. Satın alınan eşyalar arasında kürek, ham demir, keneviçe, çeşitli çiviler, yelken bezi, gemi çadırları için Selanik çukası, kebe, yeniçeri ve cebeciler için peksimet yer almaktadır. Ücret olarak İstanbul'daki mahzen ve dükkânlardan gemilere kalay, çivi, demir, kurşun, çuka taşıyan hamallara, İstanbul'dan Mısır'a kereste götürecek gemilere, halatçılara, marangoz, demirci, kürek yontuculara Mısır'a gitmek için iki aylık mevâcib ücreti verilmiş ve hepsine yaklaşık 450.000 akçe ödenmiştir. Süveyş Tersanesi'nde inşa edilecek gemilere mimar olarak Rum asıllı İstemad Manol görevlendirilmiş ve kendisine peşin olarak 500 akçe para verilmiştir.

Hadım Süleyman Paşa Mısır beylerbeyi iken 1532'de, Ali Çelebi'nin görevini hakkıyla yaptığını ve bir muhasebe defterini kendisine teslim ettiğini, diğerini ise beraberinde İstanbul'a götürdüğünü bildirmişti. Ancak 1545 senesine ait bazı hükümler dikkatle incelendiğinde hem Hadım Süleyman Paşa'nın ve hem de emin Ali Çelebi'nin donanma inşası için yapılan bu harcamalar sebebiyle teftiş geçirdikleri anlaşılmaktadır⁶².

XVI. yüzyılda Süveyş Tersanesi için en hareketli dönem şüphesiz Hadım Süleyman Paşa'nın 28 Haziran 1538'de yaptığı Hind seferi için, Süveyş'teki donanma hazırlıkları olmuştur.

Hadım Süleyman Paşa'nın 1538'deki Hind seferinden sonra Osmanlıların Kızıldeniz ve Hind Okyanusu'ndaki deniz faaliyetleri giderek artmış, ihtiyaç olan donanma Süveyş Tersanesinde inşa edilmiş ve burada daimî bir donanma bulundurulmuştu. Nitekim 1561'de 25 gemi⁶³, 1567'de 5 kadirga⁶⁴, 1577'de 4 kalyata⁶⁵, 1586'da 20 kadirga⁶⁶ inşa edilmiş, 1638'de Süveyş'te mevcut gemiler onarılmış ve⁶⁷ 1700'de Haremeyn'e zahire nakli için 3 kalyonun⁶⁸ inşasına başlanmıştı.

Bu dönemde Süveyş donanmasının yeni bir sefere hazırlıklı olunması bakımından düzenli olarak gemi tamir ve bakımlarının yapımına özen gösterilmiş, düzenli olarak tersane ve tophane ile birlikte Süveyş limanının bakımı için iki zimmî görevlendirilmiştir⁶⁹. Ne var ki, bu sırada Yemen'de isyan çıkması üzerine bunun bastırılması önem kazandığından Kurdoğlu Hızır Reis'in Sumatra'da yardım bekleyen Açe sultanlığına yapmak istediği sefer ertelenmiştir. Yemen'e yapılacak harekât için Süveyş'teki bütün gemiler denize açıldığından Süveyş'te yeniden beş gemi yapılması emredilmiştir. Süveyş'te inşa edilen gemi kerestesinin Sinop ve Samsun civarından temin edildiği Mühimme hükümlerinden anlaşılmaktadır⁷⁰. Bu da devletin kerestenin kalitesine ne kadar önem verdiğini ve devlet merkezinde inşa edilenlerle aynı muameleyi uyguladığını göstermektedir. Keresteler barçalar ve tüccar gemileriyle İskenderiye'ye götürülüyordu. Bu taşımacılık oldukça yaygın bir uygulamaydı. Buradan sadece gemi kerestesi değil,

⁵⁸ Özbaran, "Hindistan Yolu", s. 96. Yine bu maksatla, 1530-31'de (937) 1.509.446 akçe tutarında malzeme nakledilmişti (BOA, KK. nr. 5638, s. 2, 9).

⁵⁹ BOA, KK. nr. 5638, s. 2, 9.

⁶⁰ BOA, KK. nr. 5637, s. 26-27.

⁶¹ BOA, İbnülemin-Bahriye, nr. 633; BOA, MAD. nr. 2714, s. 212-218. IV. Murad'ın Hatt-ı Hümayunları, İstanbul Üniversitesi, Nadir Eserler Kütüphanesi, TY. 6110, vr. 74b.

⁶² Mısır Beylerbeyine gönderilen 2 Ocak 1545 (18 Şevval 951) tarihli hükmünde Ali Çelebi'nin üzerinde 25 yük mal bulunduğu iddiasıyla şikâyetle bulunulmuş, yapılması istenen ve bizzat yapılan gemilerin tespit edilmesi, hesaplarının incelenerek Mısır Hazinesindeki defterlerin bir kopyasının mühürlenerek gönderilmesi istenmiştir (Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi [TSMA], 12321, yay. H. Sahillioğlu, h. 107).

⁶³ G. W. F. Stirling, *The Ottoman Turks and The Arabs*, Urbana 1942, s. 95. Kasım 1559'da (Safer 967) Mısır Beylerbeyisine yazılan hükmünde, Süveyş'te yapılmakta olan gemilerin bir an evvel tamamlanması emredildiğine (BOA, MD. 3, s. 195/550) göre, sözü edilen gemilerin bunlar olması mümkündür.

⁶⁴ Turgut İksal, "Arşivlerimizde Osmanlıların Süveyş Tersanesi ve Güney Denizleri Politikasına İlişkin En Eski Belgeler", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi* (BTDD), 18 (1969), s. 57. Eylül 1567'de Açe Padişahı'na yardım için Süveyş'den on beş kadirga ve iki barça yardımı gönderilmesi isteniyordu (BOA, MD. 7, s. 86/233).

⁶⁵ BOA, MD. 30, s. 365/861-862.

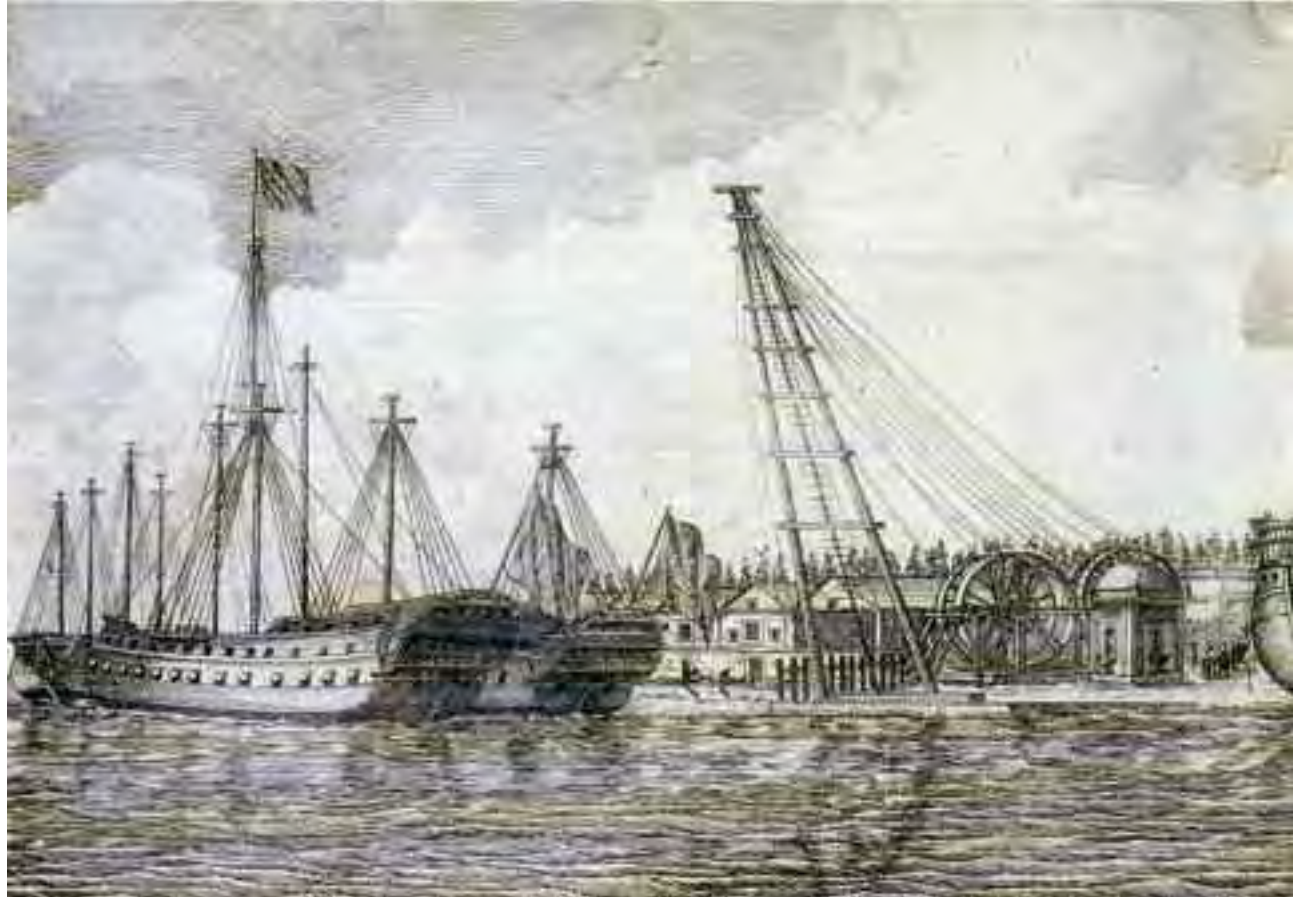
⁶⁶ Portekiz tehlikesine karşı Süveyş'te yirmi kadirga yaptırması için Mısır Beylerbeyine gönderilen Ocak 1586 (Safer 994) tarihli hüküm: BOA, MD. 60, s. 165/363.

⁶⁷ BOA, MAD. nr. 18061, s. 3. IV. Murad'ın Mısır Beylerbeyi Bayram Paşa'ya gönderdiği talihisiz bir hatt-ı hümayında, Süveyş Tersanesi'nde her zaman için kadirga bulunması âdet olduğu halde, uzun zamandır buna riâyet edilmediği için zarar görüldüğü ileri sürülerek derhal üç çekdirer gemi inşa edilmesi emredilmişti (IV. Murad'ın Hatt-ı Hümayunları, İstanbul Üniversitesi, Nadir Eserler Kütüphanesi, TY. 6110, vr. 74).

⁶⁸ Bu kalyonların inşasına gerekli kerestelerin Beykoz ormanlarından sağlanması için 12 Ocak 1700 tarihinde Yoros kadısına emir gönderilmişti (BOA, İE-Bahriye, nr. 915).

⁶⁹ 2 Şubat 1566'da (12 Receb 973) bunların maaşlarının Mısır beylerbeyinin temessüküyle ödendiği anlaşılmaktadır (BOA, MAD. nr. 2775, s. 891).

⁷⁰ Mart 1571'de (Şevval 978) Taşköprü'den 1414 adet çeşitli ağaç, kadirgalar için 1500 bellut vürdinar, Araç'tan 800 ağaç ve kadirgalar için 750 vürdinarın kestirilerek sahile taşınması gerekiyordu. Araç'ta her vürdinarın kesildikten sonra deniz kenarına götürülmesi 4-5 gün alıyordu (BOA, MD. 12, h. 67, 70, 173, 388).



aynı zamanda top taşı, top kundağı tahtası, araba ağacı da İskenderiye'ye, oradan cerimlerle Nil üzerinden en yakın yere taşınıyor ve sonra muhtemelen develerle Süveyş'e getiriliyordu⁷¹.

Yemen'de 1568'de çıkan isyan sebebiyle devletin silahlar imkânlarını yeniden gözden geçirdiği tespit edilmektedir. Mesela Süveyş kapudanının yaptığı bir sayıma göre Süveyş'te darbzen, badaluşka, şayka, kolonborna, hevâyî olmak üzere toplam 190 top bulunduğu demirden yapılmış çeşitli büyüklükte 9000 yuvarlak olduğu tespit edilmişti. Bunlara ilaveten İstanbul'daki Tophane'den bir hevayî top, 2500 tüfek, 30 darbzen, 3000 yuvarlak ve çok sayıda tüfek fındığı gönderilmişti. Ayrıca Piyale Paşa'dan da 2000 tüfek ve yedi bin yuvarlak sağlanması istenmişti. O sırada Yemen'de 25 Osmanlı gemisi bulunuyordu⁷².

1605'te Süveyş donanmasında 38 bölük ve bu bölüklerde toplam 321 reis ve azap bulunması artık Süveyş'te de merkezi donanmada olduğu gibi bir düzenleme yapıldığını göstermektedir⁷³.

Süveyş Tersanesini Memlük Devleti'nden tevarüs eden Osmanlılar, burada Akdeniz tipi gemiler inşa etmişlerdi. Bu tersanedeki gemi inşa faaliyetleri, sefer zamanlarında artmakta, diğer zamanlarda ise bir tersane mevcudiyetinden şüphe ettirecek derecede azalmakta idi⁷⁴.

Birecik Tersanesi

Birecik Tersanesinin kuruluş tarihi kesin olarak bilinmemekle beraber XVI. yüzyılın ilk yarısında faaliyette olduğu anlaşılmaktadır. 1552 yılında bir sandal inşa edilen⁷⁵ Birecik Tersanesinde İnebahtı (1571) sonrasında 250'si asker, 150'si zahire gemisi olarak 400 gemi inşa edilmişti⁷⁶. XVII ve XVIII.

⁷¹ BOA, MD, 14, h. 244-246.

⁷² 12 Nisan 1568 (14 Şevval 975) tarihli Mısır Beylerbeyine gönderilen hüküm: BOA, MD, 7, h. 1271

⁷³ BOA, MAD, nr. 2314.

⁷⁴ Cengiz Orhonlu, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", *Belleten*, 134 (1970), s. 235.

⁷⁵ Bu sandalın inşası için 2648,5 akçe masraf yapılmıştır (BOA, MAD, nr. 55, vr. 443a-444a).

⁷⁶ C. Orhonlu-T. İşiksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *TD*, 17-18 (1963), s. 79; krs. N. Göyünç, "XVI. Yüzyılda Güney-doğu Anadolu'nun Ekonomik Durumu", *Türkiye İktisat Tarihi Semineri, Metinler/Tartışmalar*, 8-10 Haziran 1973, Ankara 1975, s. 87.



asırlarda da Birecik'te gemi yapımına devam edilmiştir. Meselâ, 1699'da 60 firkate⁷⁷, 1734'te 20 firkate, 40 nehir gemisi⁷⁸, 1745'te 124 gemi⁷⁹ yapılmıştı.

Birecik, gemi inşası için gerekli çivi ve kereste malzemelerinin bulunduğu bölgelere yakın olduğundan Süveyş Tersanesinde olduğu gibi İstanbul'dan malzeme gönderilmesine ihtiyaç kalmıyordu. Kereste Maraş, Malatya, Behisni, Antep, Kâhta ve civarındaki ormanlardan sağlanıyor, kesimi yapıldıktan sonra at, deve, öküz ve katır gibi hayvanlara ve arabalara yüklenerek Birecik'e naklediliyordu⁸⁰. Demir ise Adana eyaletinden develerle getirtiliyordu⁸¹. Mimar, marangoz gibi sanatkârlar ise İstanbul'dan gönderiliyordu⁸².

Basra Tersanesi

Mısır'ın fethiyle (1517) Süveyş Tersanesi'ne sahip olan ve Kızıldeniz ile Hind Okyanusu'na açılan Osmanlılar, 1538'de Basra'yı alarak yeni bir liman ve üs elde ettiler⁸³. XVI. yüzyılda Basra Tersanesi ile birlikte bir de kapudanlık ihdas edilmiş ve XVII. yüzyılda da varlığını sürdürmüştür⁸⁴.

1563'te Basra Tersanesi'ni gezen Portekizli bir seyyah, burada yeni yapılmış beş kadirga bulunduğunu, ayrıca kalyon tipli gemiler gördüğünü belirtmektedir⁸⁵. Yine Basra Tersanesi'nde 1571'de 5 kalyata inşa⁸⁶, 1573 senesinde 15 kadirga onarılmıştı⁸⁷. Bu kadirgalar bir ay zarfında tamir olunduğuna göre, Basra Tersanesi'nde en azından 15 göz bulunması gerekmektedir⁸⁸.

III. Selim döneminde Tersane ve kalyonlar. (Bostan, Osmanlı Gemileri).

⁷⁷ BOA, İbnülemin-Bahriye, nr. 908. Aynı senede inşa edilen firkateler için kereste temin ediliyordu (BOA, MAD.7915, s. 370-77; MAD. 2714, s. 244.

⁷⁸ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1984, s. 405.

⁷⁹ Orhonlu, "Nehir Nakliyatı", s.79-83.

⁸⁰ Orhonlu, "Nehir Nakliyatı", s. 79-80. 1699-1700 (1111) yılında bu havalideki ormanlardan kereste kesmek üzere mekkârî, baltacı ve bıkcıci temin edilmişti (BOA, MAD. nr. 7915, s. 370-377.

⁸¹ Birecik'te gemi inşa eden Abdurrahman'a gönderilen 3 Mart 1700 (12 Ramazan 1111) fermanda, Adana Beylerbeyisi Mehmed Paşa'nın 150.000 kuyye demiri gönderdiği, bundan başka ihtiyaç olursa bildirmesi emrediliyordu (BOA, İbnülemin-Bahriye, nr. 914).

⁸² 6 Mart 1700'de (15 Ramazan 1111) İstanbul'dan Birecik'e gidecek marangozları götürecek olan mübaşire hacırahı verilmesi için Rûznâmçeci Efendi'ye buyuruldu gönderilmişti (BOA, İbnülemin-Bahriye, nr. 1055). Birecik tersanesi ve gemi inşa faaliyetleri hakkında geniş bilgi için bkz. Ali Yılmaz, *XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı*, (İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1996, s. 172-182.

⁸³ Özbaran, "Hindistan Yolu", s. 112-119. Basra Beylerbeyliğinin kuruluşu ise, 1546'dır (İnalçık, *Ottoman Empire*, s. 106).

⁸⁴ 31 Ağustos-9 Eylül 1628 (Evâil-i Muharrem 1038) tarihinde Basra Kapudanı iken vefat eden Yunus oğlu Ömer'in yerine oğlu Yakub kapudan nasb edilmişti (BOA, KK. nr. 265, s. 49/5).

⁸⁵ Salih Özbaran, "XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", *TD*, 25 (1971), s. 60.

⁸⁶ Kasım-Aralık 1571 (Receb 979) tarihli Haleb Defterdarına beş kalyata inşası için Birecik'ten Basra'ya gönderilen kerestenin eksik olduğu ve tamamlanması konusunda yazılan hüküm: BOA, MD. 10, s. 270/421-422

⁸⁷ Kasım-Aralık 1573 (Şa'ban 981) tarihli buyruğuya göre, Basra'ya tâbi sancakbeyi Ahmed Bey, bir ay zarfında Basra'daki on beş kadirganın tamirini gerçekleştirdiği için Bağdad Beylerbeyisinin aracılığıyla 20.000 akçe terakki almıştı (BOA, MD. 25, s. 6/40).

⁸⁸ Özbaran, "Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", s. 60; Imber, *The Navy of Süleyman*, s. 273.

Basra Tersanesi'nde yapılan gemilere gerekli kereste, Birecik için olduğu gibi Maraş, Behisni, Antep, Kâhta ve diğer bölgelerden sağlanmakta ve Fırat nehri vasıtasıyla Basra'ya nakledilmektedir⁸⁹.

Ruşçuk Tersanesi

Osmanlı Devletinin Macaristan'ı fethi ile Tuna'da bir donanma vücuda getirilmiş⁹⁰ ve Rusçuk Tersanesinde de Tuna için kullanışlı kalyata, firkate, şayka ve üstüaçık gibi gemiler yanında muhafaza mak-sadıyla aktarma, şalope ve kırlangıç gemileri inşa edilmeye başlanmıştı⁹¹.

Ruşçuk sahilindeki tersane, Tuna'daki gemilerin kışladıkları emin bir yer olduğu gibi, Tuna donan-masının yapım ve onarımı bakımından Tersâne-i Âmire'deki bazı işleri de üzerine almaktaydı⁹².

XVI ve XVII. yüzyıllarda Rusçuk Tersanesi faaliyetine devam etmiş, 1565'te 15 gemi⁹³, 1691'de 100 firkateden bir kısmı⁹⁴ burada inşa edilmişti.

Samsun Tersanesi

Sinop'tan sonra Karadeniz'in en fazla gemi inşa edilen ve bilhassa kendir teli dokunan tersanesi Samsun'da idi. İnebahtı yenilgisinden sonra, 1572'de, 5 kadirga⁹⁵, 1601'de 7 kadirga⁹⁶, 1650'de kal-yon⁹⁷, 1656'da 2 kalyon, 2 kadirga⁹⁸, 1657'de 4 kadirga⁹⁹ ve 1703'te bir firkate¹⁰⁰ inşa edilmişti.

Samsun Tersanesi zamanla harap olduğundan tamire gerek duyulmuştu. Nitekim tersane içinde yer alan ve halat imal edilen telhânelerin onarımı için 1659'de 4 yük akçe¹⁰¹, 1699'da 300 kuruş¹⁰² masraf tahmin edilmişti.

Kefken Tersanesi

XVI. yüzyılda inşa edilen gemi miktarından, Kefken Tersanesi'nde de büyük bir faaliyet olduğu an-laşılmaktadır. Burada İnebahtı'nın akabinde (1572) 15 kadirga¹⁰³, 1703'te iki firkate¹⁰⁴ inşa edilmişti. Kefken Tersanesi bir fermanla kurulmuş ve tamiri için, avâız-ı divâniyeden muaf olmak koşuluyla o havaliden 8 kişi kendi istekleriyle görevlendirilmişlerdi¹⁰⁵.

Diğer Tersane ve Gemi İnşa Tezgâhları

Bilhassa büyük hazırlıkların yapıldığı savaş yıllarında, Tersâne-i Âmire ve diğer tersaneler dışında kalan gemi inşa tezgâhlarında da ihtiyaç olan gemilerin inşasına çalışılmaktaydı. Ancak, buradaki faali-yetler de, yine Tersâne-i Âmire'nin kontrolünde gerçekleşmekte idi. Bunun için Tersâne-i Âmire Emi-ninin tespit ettiği lüzumlu malzemenin miktarlarını ihtiva eden hükümler, o mahallerin kadılarına veya diğer alâkalılarına gönderilmekte, gemiler tekne halinde inşa edildikten sonra teçhiz ve silâhla donatıl-ması işleri için Tersâne-i Âmire'ye getirilmektedir¹⁰⁶.

XVI. yüzyılda İnebahtı yenilgisinden hemen sonra, XVII. asırda ise, uzun seneler devam eden Girid seferleri sırasında birçok sahil iskelesinde gemi inşa edilmesi için emirler verildiğine ve inşaat faaliyet-lerinin devam ettiğine şahit olmaktayız. Meselâ, Ekim-Kasım 1571'de Vize Beyi'ne, gemi inşası ile gö-revli Said Kethüda'ya ve Tersane Kâtibi'ne gemi yapımı için gerekli çivinin temini hususunda yazılan hükümden Rumeli ve Anadolu'da 50'şer adet olmak üzere 100 geminin yeniden inşa edileceği öğrenil-mektedir¹⁰⁷. Bu dönemde Tersâne-i Âmire'de yapılan gemi sayısının 134 olduğu¹⁰⁸ düşünülecek olursa, Tersane haricindeki inşa faaliyetlerinin de toplam içinde büyük payı bulunduğu anlaşılır. Yine 1703 yı-lında Karadeniz'in muhafazası için sadece Karadeniz sahillerinde 40'ı Anadolu, 40'ı Rumeli tarafında olmak üzere 80 firkate inşa edildiğini görmekteyiz¹⁰⁹.

XVIII. yüzyılın başlarına kadar Karadeniz sahillerinde 44, Tuna nehri üzerinde altı, Marmara ve Akdeniz sahillerinde 15 olmak üzere toplam 65 gemi tezgâhı bulunduğunu anlayabiliyoruz.

Karadeniz sahillerindeki gemi inşa tezgâhlarından Şile, Kerpe ve Akçaşehir'de 1703 yılında ikişer, Alaplı'da bir firkate, Ereğli'de 1656'da dört, 1691'de üç kalyon, 1657'de dört kadirga ve 1703'te iki firkate, Bartın'da 1601'de yedi, Girid seferinin yeni başladığı 1645'te ve seferin devam ettiği 1656'da onar kadirga, 1703'te iki firkate Amasra'da 1601'de dokuz kadirga, 1650'de iki burtun kalyonu ve 1703'te iki firkate, 1703'te Kitros ve İnebolu'da ikişer, Alavra ve Gerze'de birer firkate, Çayağzı'nda 1690-92 arasında üç kalyon, 1695-97 arasında iki kalyon ve 1699'da iki kalyon Küplüağzı'nda 1699'da iki kalyon, 1703'te Ünye'de iki, Giresun'da üç, Tirebolu ve Görele'de ikişer firkate, Trabzon'da 1577-78'de üç kadirga, üç kalyata, 1703'te dört firkate, 1703'te Rize ve Gönnye'de ikişer firkate, 1559'da Azak'ta, 1703'te Taman ve Kerş'te ikişer firkate, Kefe'de beş firkate, Balıklağa'da 1656'da üç kalyon, üç kadirga, 1703'te iki firkate, yine 1703'te Gözleve'de ve Özi'de dört, Akkırman'da ve Kili'de üçer, Karaharman, Köstence, Mankalya ve Kavarna'da birer firkate, Balçık'da iki firkate, Varna'da 1557'de iki top gemisi İnebahtı mağlûbiyetinden sonra 1572'de on beş kadirga, 1650'de bir, 1602'de üç kalyon, 1656'da dört kadirga, ve 1703'te üç firkate, Misivri'de 1703'te bir firkate, Ahyolu'nda İnebahtı mağlûbiyetinden sonra 1571'de yirmi beş kadirga, 1703'te bir firkate, Burgos'da 1703'te bir firkate, Kamçı-suyu'nda 1692'de altı kalyon, Süzebolu'da 1610'da kadirga, 1703'te bir firkate, Vasilikoz ve Ahtabolu'da 1703'te birer firkate, İneada'da İnebahtı sonrasında 1571'de on gemi, 1703'te iki firkate ve Vize'de 1571'de beş kadirga, bir başarda inşa edilmişti¹¹⁰.

Tuna nehri üzerindeki gemi inşa tezgâhlarından İsmail Geçidi'nde 1698 yılında bir şayka, Vidin'de 1551'de 50'si zahire, 50'si at gemisi olmak üzere 100 gemi, Semendire'de 1556'de 100 gemi, 1565'te 250 gemi, 1572'de 20 at gemisi, Niğbolu'da 1551'de 100 gemi, beş kayık, Mohaç'ta 1551'de 30'u şayka, 30'u köprü, 46'sı zahire, üçü iskele gemisi olmak üzere 109 gemi ve XVII. yüzyılın ortalarına doğru Budin'de 100 şayka yaptırılmıştı¹¹¹.

Marmara bölgesinde bulunan Sapanca'da 1698'de iki üstüaçık, İnebahtı sonrasındaki gemi yapım faaliyetleri sırasında Sakarya nehrinde beş kadirga, Silivri'de yirmi iki oturaklı bir gemi, Biga'da on kadirga, Samanlı'da bir kadirga, Kemer'de on kadirga, 1656'da bir kalyon ve beş kadirga inşa edilmişti¹¹².

Ege ve Akdeniz sahillerindeki gemi inşa tezgâhlarından Sakız'da 1702'de bir kadirga, İstanköy'de 1572'de iki kalyata, Rodos'ta 1702'de iki dolap kayığı, İnebahtı'da 1565'te on sekiz oturaklı gemi, Preveze ve Avlonya'da, Nova'da 1556'da 200 zahire gemisi, Antalya'da 1572'de on kadirga ve Kuşadası'nda 1708'de bir şayka inşa edilmişti¹¹³.

XVI. yüzyılda Osmanlı tersanelerinde görülen gemi inşa faaliyetleri, Osmanlı gemi teknolojisi ve bunun ihtiyaç duyduğu endüstri hakkında yeterince bilgi verecek seviyededir. Osmanlılar gemi yapım faaliyetlerini sürdürürken, gerekli malzeme ve mühimmatı sağlamakta hiçbir güçlükle karşılaşmıyorlardı. İmparatorluğun mühimmat kaynakları bir donanmanın muhafazasını devam ettirmek için yeterli idi. Bu sebeple Tersâne-i Âmire'nin ihtiyacı olan hiçbir mal ithal edilmediği gibi, imal edilen mallar, bilhassa kalitesi dolayısıyla ihraç ediliyordu¹¹⁴.

¹¹⁰ Geniş bilgi için bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 2003, s. 25-26.

¹¹¹ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 27.

¹¹² Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 27-28.

¹¹³ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 28.

¹¹⁴ Gemi inşasında kullanılan malzemeler ile geminin yürütülmesi için gerekli aletler ve harp malzemesi olarak gemilere konulan mühimmat hakkında bkz. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 101-179.

یمندن سردار کما رمیخایه کلوب قادغی ایلد جده معمور و میه ایرشد و کید

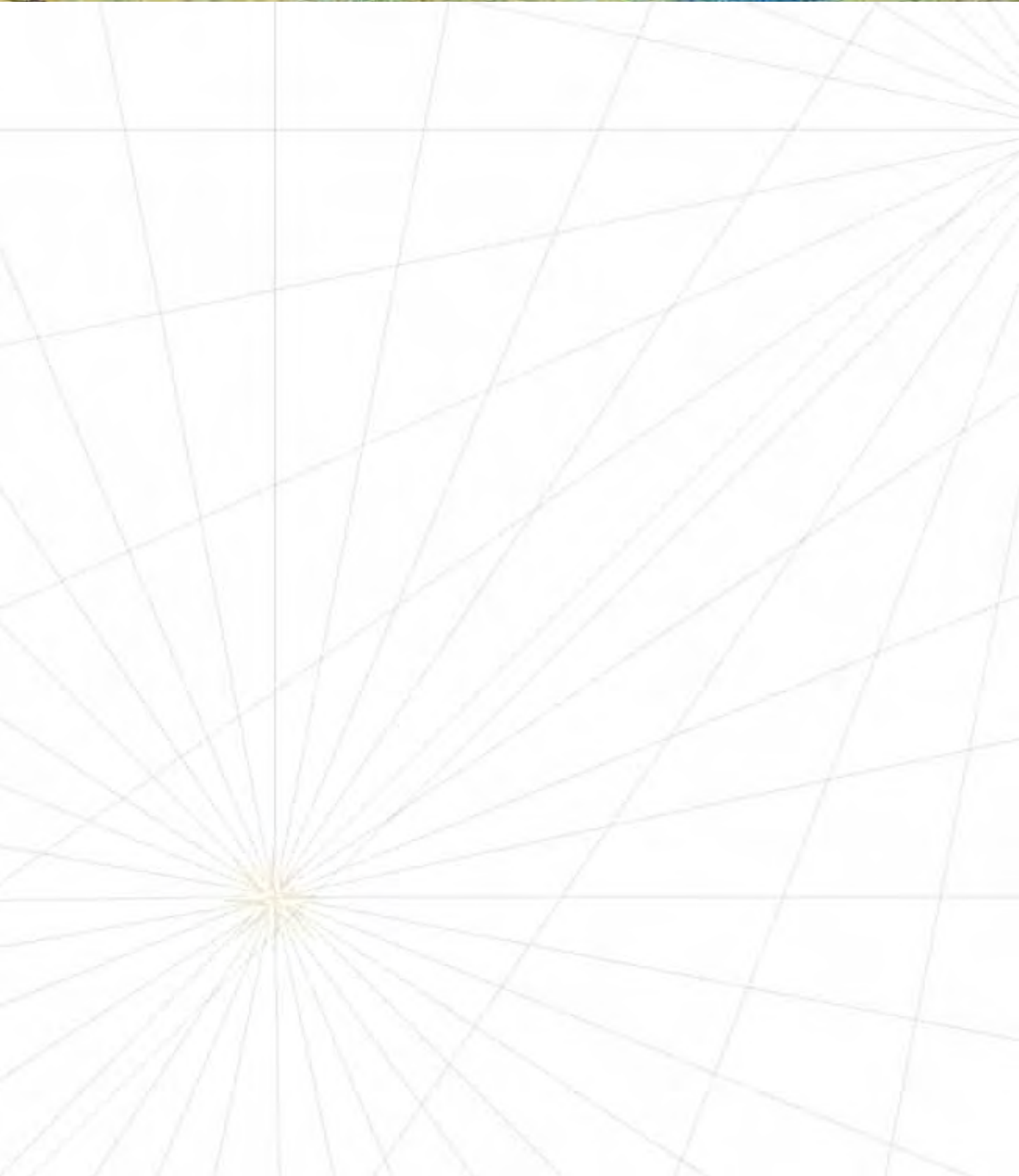
جَدَّتْهُ وَأَصْلُ أَوْلَادِهِ بَرْكُونُ
أَهْلُ سِلَاسِ مَلِكْ وَلَدِ سَوَقِي وَرْ



رسیدنیا شایسته و مکر و مدینه

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ
YAPIMCILIĞI





Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler

İdris BOSTAN*

Donanmanın sefer hazırlığı içinde bulunduğu senelerde Tersâne-i Âmire’de gemi inşası için büyük bir faaliyet görüldüğü gibi, sulh senelerinde de gerektiğinde gemi yapılmaktaydı. Hatta XVII. asrın ortalarına kadar her yıl kırk kadirganın hazır tutulması kanun gereği idi¹. Savaşlar esnasında batarak zayıf edilen gemiler kadar, düşman eline geçenler² ve şiddetli fırtınalara tutularak batanlar³ sebebiyle azalan donanma mevcudunu tamamlamak veya gemi miktarını arttırmak için Tersane’de hummalı bir şekilde çalışılmakta, tamir ve kalafat edilmesi gereken gemiler ise onarılmaktaydılar.

Tersâne-i Âmire’de Gemi İnşa Faaliyetleri

XVII. asırda Tersane’de yapılan gemi çeşitleri, özellikle başlarda ve kadirga olmuş, kalyata, mavna ve firkate bunları takip etmiştir. Meselâ, 1610-1664 arasında elli dokuzu yeniden inşa, yüz ikisi tamir olarak 161 başlarda, yüz sekseni yeniden inşa, dört yüz on üçü tamir olarak 593 kadirga kızağa konmuştu.

XVII. yüzyılda en fazla 1619’da sekiz başlarda inşa edilmiş, daha sonraki senelerde yapılan başlarda sayısında ise, giderek azalma olmuştur. XVI. yüzyılda ve XVII. yüzyılın ilk döneminde başlarda sahibi olan gemi reislerinin sayısı fazla iken, sonraları yalnız Kapudan Paşa, Tersane Emini, Tersane Kethüdası ve Kapudan Paşa Yedeği olarak başlardalar inşa edilmişti. 1656’da kaybedilen Osmanlı donanmasının yerine 1657’de padişahın emri ile altmış gemi yapımına başlanmış⁴, 1660-61’de harp gemilerinin esasını oluşturan kadirgalardan elli altısının yapımı tamamlanmış⁵. Osmanlı donanması kuruluşundan itibaren çekdiri denilen ve kürek ile yürüyen çeşitli gemilerden meydana geliyordu.

1574’teki Tunus seferinden 1645’te başlayan Girid seferine kadar geçen zaman içinde birkaç sefer dışında denize harp için donanma sevk edilmediğinden ve bu derece büyük bir sefer yapılmadığından Tersanede faaliyetler de sakin yıllardaki gibi kalmış, bu dönemde bilhassa kadirga, başlarda, kalyata ve mavna inşa edilmiştir. Girid seferi sırasında Venediklilerin karşısında kendi kadirgalarının hafif kaldığını gören Osmanlılar, derhal kalyon inşasına hız vermişlerdir. Tersanede ilk defa 1644 senesinde bir kalyon/burtun inşa edildiğini görmekteyiz. Ancak, altı sene sonra 1650’de otuz kalyon inşası için Tersanede faaliyete başlanmış, böylece donanma mevcudundaki gemi çeşitlerinde büyük bir değişme olmuştur⁶. Bu dönemdeki kalyon yapım faaliyetleri arasında Sadrazam Melek Ahmed Paşa’nın 1651’de Bahçekapı yakınında masraflarını kendi karşılamak suretiyle yaptırdığı 45 m. uzunluğundaki kalyonu zikretmek gerekir⁷. Bu kalyon suya indirilirken yana devrilmiş ve içine aldığı su ile batarak kullanılmaz hale gelmiş, sonra üzerinden bazı kısımları alınarak diğer aksamı Tersaneye gönderilmiştir⁸.

Bu dönemde kalyon inşası uzun süre devam edememiştir. Kalyon kullanılması ayrı bir beceri istediği, kalyonlarda vazifeli gemicilerin ise, bu beceriyi henüz kazanmamış olmaları sebebiyle büyük başarılar elde edilememiştir. 1662’de bahriyede ıslahat yapan Fâzıl Ahmed Paşa, kalyonları kaldırarak tekrar

* Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Kâtib Çelebi de, Kemankes Kara Mustafa Paşa’nın kaptanderyalığı sırasında (1635-38), her sene kırk kadirganın ocaklık olarak bağlandığını belirtmektedir (*Tuhfetü’l-kibâr fi Esfârî’l-bihâr*, haz. İdris Bostan, Ankara 2008, s. 140). 1701 tarihli Bahriye Kanunnâmesi’nde de, kalyon mevcudunun kırka tamamlanması emrediliyordu [Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Mühimme Defterleri* (MD), 112, s. 1-6].

² Osmanlı Deniz Tarihî’nde büyük zayıfla neticelenen savaşların sayısı sınırlıdır. İnebahtı’da (1571) en az 75 [M. Cavid Baysun, “Lepanto”, *İslam Ansiklopedisi* (İA), VII, 43], Girid’de (1655-56) 70’den fazla [Silâhdar, *Târih*, I, 46], Çeşme’de (1770) 30 gemi [M. C. Şehabeddin Tekindağ, “Çeşme”, *İA*, III, 387], Navarin’de (1827) ise 57 gemi [M. T. Gökbilgin, “Navarin”, *İA*, IX, 134] batmış veya esir olmuştur.

³ 1675’te Karadeniz’de bulunan, Kaptanıderya Köse Ali Paşa (1672-75) idaresindeki donanmanın otuz üç çekdirisinden yedisi [Silâhdar Fındıklı Mehmed Ağa, *Târih*, İstanbul 1928, I, 649], Seydi-zâde Mehmed Paşa komutasındaki donanmadan 1676’da yirmisi, 1677’de yirmi iki çekdiri [Silâhdar, *Târih*, I, 662-663] yakalandıkları fırtına sonucunda batmışlardır.

⁴ Silâhdar, *Târih*, I, 69.

⁵ BOA, *Maliyeden Müdevver Defterler* (MAD) nr. 996, s. 39-43.

⁶ Osmanlıların kadirgadan kalyona geçiş süreci ve ilk inşa ettikleri kalyonlar hakkında geniş bilgi için bkz. İdris Bostan, “17. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi: Kadirga’dan Kalyona”, *Beşiktaş İmparatorluğu Osmanlı Denizcilik*, İstanbul 2006, s. 186-192.

⁷ Kâtib Çelebi, *Fezleke*, II, İstanbul 1287, s. 369.

⁸ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 2003², s. 98-99.



Kadırga Feneri
(Deniz Müzesi, Dem. Nr. 1990).

⁹ Bu kalyonlardan dördü üç anbarlı, 80 tuc toplu, altısı 60 tuc toplu idi [Silâhdar, *Târih*, I, 762]. Uzunlukları ikisinin 52, sekizinin 45 zirâ idi [Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekâyiât, Tahlil ve Metin* (1066-1116/1656-1704), haz. A. Özcan, Ankara 1995, s. 291].

¹⁰ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 100.

¹¹ BOA, MD, 112, s. 1-6. 1711'de Karadeniz'e sevk edilen donanmada da yirmi iki derya beyi kadırgası vardı [Râşid Mehmed Efendi, *Târih*, III, İstanbul 1282, s. 353].

¹² Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 100.

¹³ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 101.

kadırgaya dönülmesini istemiş ve seksen kadırgadan meydana gelen bir donanma vücûda getirmeye çalışmıştır. Bu durum, 1682 yılına kadar devam etmiş, Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın sadâreti sırasında (1676-83) on kalyon inşa edilerek⁹ kalyon yapımına yeniden başlanmış ve daha sonraki senelerde inşa faaliyetleri devam etmiştir. Diğer gemiler gibi kalyonların da, sadece Tersâne-i Âmire'de yapılmadıklarını, imparatorluğun sahillerindeki diğer gemi inşa tezgâhlarında da yapıldığını belirtmek mümkündür¹⁰.

1685-1699 yılları arasında kalyon inşasına hız verilmiş, kalyonculuk geliştirilmiş ve bu dönemde yapılan savaşlarda denizde galibiyet sağlandığı halde, karadaki yenilgiler Karlofça antlaşmasıyla (1699) sonuçlanmıştır.

XVII. yüzyılın sonunda ise, kadırga inşasının âdeta durduğu ve kadırgaların yerini kalyonlara terk ettiği görülmektedir. 1691-1701 senelerinde Tersâne-i Âmire'de yetmiş kalyon yanında sadece dört baştarda onarılmıştır. Ancak, bu tespit yalnız İstanbul'daki gemiler için söz konusudur. Çünkü gerek o devrede gerekse daha sonraları derya beylerinin eskiden olduğu gibi gemileriyle donanmaya katılmaları gerektiği ifade ediliyordu¹¹.

1610 ve 1701 Arasında Tersâne-i Âmire'de Gemi İnşası¹²

Gemi Çeşidi	İnşa	Tamir	Toplam
Kalyon	15	93	108
Baştarda	59	102	161
Kadırga	180	413	593
Mavna	16	26	42
Kalyata	34	145	179
Firkate	13	29	42
TOPLAM	317	808	1125

XVII. yüzyılda Tersanedeki gemi onarımlarının, yeniden gemi inşasından daha fazla olduğu görülmekte, bundan da diğer tersanelerde gemi inşa edildiği halde, tamirlerinin Tersanede yapıldığı anlaşılmaktadır.

Yeniden gemi inşası ve onarımlar, birlikte değerlendirildiğinde, kadırganın ilk sırayı aldığı, sonra kalyata, baştarda, kalyon, mavna ve firkatenin geldiği anlaşılmaktadır. Bu yüzyılda özellikle nakliyyede kullanılan taş ve at gemilerinin Tersane'de inşasına rastlanmadığı halde, 46 taş gemisi ile 14 at gemisinin onarıldığı belirlenmektedir.

Osmanlı İmparatorluğunun devlet tersanesi olan Tersâne-i Âmire'deki gemi inşa faaliyetlerinin büyüklüğünü, benzeri olan diğer devletlerin tersaneleriyle karşılaştırmak suretiyle daha iyi görmek mümkündür. XVI. ve XVII. yüzyıllarda Tersâne-i Âmire'nin yegâne benzeri sayılabilecek olan Venedik Tersanesi'nin aynı senelerdeki gemi inşa faaliyetlerini bulmak mümkün olmamakla beraber, yakın senelerden istifade ederek her iki tersane arasında kısmen fikir verecek bir karşılaştırma yapmak mümkündür. Meselâ, 1583'te Venedik Tersanesinde 11 büyük, yedi küçük kadırga inşası tamamlandığı halde, Tersâne-i Âmire'de 1585'te 12 baştarda, bir kadırga yeniden inşa edilmiş, 11 baştarda ve 36 kadırga tamir edilmişti¹³.

Osmanlı Donanmasında Kullanılan Gemiler

Osmanlı Deniz Tarihi'nde gemiciliğin gelişimini üç ayrı dönemde incelemek gerekmektedir. İlk dönem imparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam eden kürekli gemiler/çektiri-kadırga dönemi; ikinci dönem XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler/kalyon dönemi; üçüncü dönem ise Osmanlıların yıkılışına kadar süren buharlı gemiler dönemidir.

XV. yüzyılın sonlarına doğru deniz gücünü giderek arttıran Osmanlılar, Batı'daki komşularının ve bilhassa Venediklilerin deniz deneyimlerini ve denizcilik terimlerini almışlar, kendi gemilerinin çeşit ve sayısını çoğaltarak XVI. yüzyılın ilk yarısında Akdeniz'de hâkimiyetlerini kurmuşlardır.

Osmanlı donanmasını teşkil eden gemiler, kürekli ve yelkenli olarak iki gruba ayrılıyordu. Kürek ve yelkenle yürüyen gemilere çektiri, çektirir veya çekdirmе, yalnız yelkenle yürüyen gemilere ise, yelkenli veya kalyon sınıfı gemiler deniliyordu.

Kürekle hareket eden çektiri türünden gemiler büyük donanma gemileri ve ince donanma gemileri olmak üzere iki gruba ayrılıyordu. Büyük donanma gemileri arasında baştarda, kadırga, mavna, kalyata ve firkate bulunuyordu. Küçük gemiler ise karamürsel, palaşkermeler ve ince donanma gemileriydi.

KÜREKLİ GEMİLER

Baştarda

Kürekle hareket eden donanma gemilerinin içinde kadırgadan sonra en önemlisi olan baştarda, üst düzey deniz komutanlarının kullandığı savaş gemisidir. Baştarda kelimesi, Osmanlı kaynaklarında baştarda ve baçtarda şeklinde de yazılmıştı. Osmanlı donanmasında baştardanın ilk defa ne zaman kullanıldığı kesin olarak bilinmemekle beraber, Kanunî Sultan Süleyman'ın Rodos kuşatmasına (1522) 35 baştardanın katıldığı tespit edilmektedir ki bunlar arasında Paşa baştardası da bulunmaktadır. Yine 1527 yılına ait bir Tersane Muhasebe Defteri'nde 8 baştardanın tamir edildiğinin kaydedilmiş olması, baştardanın XVI. yüzyılın ilk çeyreğinde donanmaya katıldığına işaret etmektedir. XVI. yüzyılın ortalarında Kocaeli ve Rodos sancakbeyleri (deryabeyleri) kendi baştardasına binliyordu. Bu dönemde Kızıldeniz'deki Osmanlı donanması arasında baştarda da bulunmaktaydı. Selman Reis'in 1525 tarihli raporunda Cidde'de bekleyen filosunda 6 baştarda bulunduğu belirtilmektedir¹⁴. 1570'deki Kıbrıs seferine 8 baştarda katılmıştı¹⁵. XVII. yüzyılda ise sadece İstanbul'daki Tersanede yaklaşık 60 baştarda inşa, 102 baştarda tamir edilmişti¹⁶.

Mezemorta Hüseyin Paşa'nın Mayıs 1700'de inşa ettirdiği baştarda için, Silâhdar "Hakkâ otuz bir oturak lâ-nazîr bir gemi olup bir mertebe altun ile müzeyyen idi ki, selefde gelenleri bir dürlü bilmem hadd-i bulûğdan berü otuz yıldır donanma gördüm böyle bir mehîb [u] müzeyyen baştarda müşâhede olunmadı" diyerek hayranlığını belirtmektedir¹⁷. Baştardalar, 26-36 oturaklı, her küreğinde beş-yedi kürekçi bulunan büyük tip kadırgalardır. XVI. yüzyılda bir İspanya baştardası 35 oturaklıdır.

Bir Osmanlı baştardası, mavnadan daha uzun, fakat daha alçak ve küçük görünür. Bir baştarda teknesinde üç kadırgalık kereste ve 28.200 kg. çivi kullanılmıştır. Kaptanıderya Ali Paşa'nın (1672-1675) yaptığı değişikliğe göre, her yıl baştardalara ikişer yeni tente verilir, eskileri mahzende koruma altına alınır. XVII. yüzyılın sonlarında baştardaları top ateşine karşı korumak için karinalarını teneke, diğer gemileri ise kösele ile kaplamak usulü uygulanmıştır¹⁸.

¹⁴ İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005, s. 172; Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, İstanbul 2004, s. 103.

¹⁵ İdris Bostan, "Kıbrıs Seferi Günlüğü ve Osmanlı Donanmasının Sefer Güzergâhi", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 104.

¹⁶ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s. 100.

¹⁷ Silâhdar Fındıklı Mehmet Ağa, *Nusretname, Tahlil ve Metin (1106-1133/1695-1721)*, haz. M. Topal, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2001, vr. 27a.

¹⁸ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 175.

XVII. yüzyıl ortalarına kadar Osmanlı donanmasında baştardaya binen donanma ümerası arasında Kaptanpaşa, Tersane Kethudası, Tersane Emmini ve Kaptanpaşa'nın yedeği ile bazı deryabeyleri bulunmaktaydı. Bu sebeple XVI. yüzyılda donanmadaki başlarda sayısı yirmi civarında olmuştur. XVII. yüzyılda ise bu sayı üst düzey donanma ümerasıyla sınırlı kalarak dört veya beş başlarda ile yetinilmiştir¹⁹.

Başlardalar, büyüklükleri itibariyle, orta başlarda, paşa başlardası ve başlarda-i hümayun (hünkâr başlardası) olmak üzere üçe ayrılmaktadır.

Paşa başlardası: Kaptanpaşa'nın bindiği başlardanın uzunluğu önceleri 53 m. iken XVII. yüzyılın ortalarından itibaren 54,5 m. yapılmıştır. Paşa başlardasının oturak sayısı 36, kürek sayısı 72 idi. Paşa başlardasının her küreğini yedişer kürekçi çekiyordu. Kürekçiler arasında her mankada üçer cenkçi bulunurdu. Böylece paşa başlardasının mürettebatı ortalama 500 kürekçi, 216 savaşçı yanında gemici ve topçular ile birlikte 800'e ulaşıyordu. Bunların içinde denizcilikte ustalığı olan kıdemli bir reis baştardaya kumanda ediyordu. Oturak sayısının 31 olması durumunda ise 427 kürekçi gerekiyordu²⁰. Paşa başlardasının kış kısmında paşa gemisi olduğunun anlaşılması için enine konulmuş üç fanus vardı. Baş taraflarında üç top, yanlarında dörder beşer adet daha küçük çaplı hafif toplar bulunuyordu²¹.

Selanikî'nin ifadesine göre, donanmadaki kürekli gemilerin daha hızlı hareket etmelerini kolaylaştırmak üzere, kaluçe denilen ve orak biçiminde kürek çekmeyi yaygınlaştıran, bazı halat ve malzemeler ekleyerek görünüşlerini ve hızlarını değiştiren Kılıç Ali Paşa olmuştur. Kılıç Ali, İnebahtı Savaşı (1571) sonrasında donanmayı yeniden kurarken gemilerin gösterişli, azametli ve süslü olmalarına özen göstermiştir. Daha önceki donanma gemilerinin görünüşleri pek güzel olmadığı için süslemeye önem verilmiş başlarda ve kadirgaların görünüşleri epeyce değiştirilmiştir²².

Kaptanpaşa, XVIII. yüzyıl başlarına kadar donanmanın başında denize çıktığında paşa başlardasına binerdi. 1701 (1113) Bahriye Kanunnâmesi'nin ilânından itibaren Kaptanpaşaların harp zamanlarında "baş kapudâne" denilen kalyona binmeleri, üç fener ve üç bayrak takmaları ve savaş dışında yine baştardaya binmeleri kanunlaştı²³.

Başlarda-i hümayun: Hünkâr başlardası da denilen başlarda-i hümayun, padişahlar tarafından inşa ettirilmekte, diğer gemilere oranla süslü tekne, direk, kürek ve yelkenleri yeşildi. Bayrağının da yeşil olması nedeniyle "yeşil kadirga" olarak bilinmekteydi. Bayrak direğinin ucunda âlem bulunuyordu. Hünkâr başlardaları da üç fenerli ve karpuz kışlı idiler. İlk defa Kanunî Sultan Süleyman tarafından Has Bahçe'deki tersanede yeşil başlarda inşa ettirilmişti. Bu başlarda beraberindeki kadirgalarla birlikte Kanunî'nin Sigetvar seferinde Karadeniz'den Tuna'ya götürülmüş ve Padişah'ın bulunduğu Belgrad'a kadar giderek orduya destek olmuştu.

Benzer şekilde Sultan II. Selim'in yaptırdığı başlarda, İnebahtı Savaşı'na (1571) katılmış ve donanmada pek çok gemi zayi olduğu halde o zarar görmeden İstanbul'a dönebilmişti. Yine 1586'da III. Murad, Kaptanıderya Kılıç Ali Paşa'ya Has Bahçe'de yeni bir başlarda inşa ettirmişti. Daha sonraları III. Mehmed, III. Murad ve IV. Mehmed'in de birer başlarda yaptırdıkları bilinmektedir.

Kadirga

XVII. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı İmparatorluğu donanmasındaki savaş gemileri içinde en çok kullanılan ve vurucu gücü teşkil edeni kadirgalar idi. XVIII. yüzyılda önemini kaybetti ve yerini kalyonlara bıraktı.

¹⁹ Kılıç Ali Paşa zamanında 1585'te donanmada Garp Ocakları da dâhil yirmi üç başlarda (BOA, MAD. nr. 852, s. 32-33), Güzelce Ali Paşa zamanında 1620'de on bir başlarda (BOA, MAD. nr. 504, s. 30) olduğu tespit edilmektedir.

²⁰ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 175-176.

²¹ Bostan, *Tersâne-i Âmiye*, s. 86-87.

²² Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 187.

²³ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1984, s. 464.

Tarihte hiçbir deniz aracı kadirgalar kadar uzun ömürlü olmamıştır. Eski Yunan, Roma, Bizans ve diğer Akdeniz devletleri ile Osmanlılar bu gemi modelini kullanmışlar, hatta Osmanlılar döneminde XVIII. yüzyılın sonlarına kadar varlığını sürdürmüştür.

Tursun Bey, kadirgaların hızını tarif ederken “önüne ok atsan arkasına düşer” demektedir ve 1475’te Kefe’nin fethine giden kadirgaların kırmızı bayraklar taşıdığını belirtmektedir²⁴. Gelibolulu Mustafa Âli ise, kadirganın donanmadaki yerinin “padişah yanında vezir düzeyinde” olduğunu ifade ederek önemini vurgulamaktadır²⁵. 1475 yılına ait bir Gelibolu Tahrir Defteri’ndeki kayıtlara göre, gemiler arasında cemaatle-riyle birlikte 93 kadirganın yer alması, Osmanlı merkezî donanmasında kadirga sayısının bir hayli yüksek olduğunu göstermektedir²⁶.

Kadirganın Osmanlı donanmasında uzun süre vazgeçilmez bir tekne olarak kullanılmasında Barbaros Hayreddin Paşa’nın önemli rolü olmuştur. Barbaros daha korsanlık döneminde Akdeniz’deki gemi modellerini yakından incelemiş ve kalyon gibi yelkenli gemiler yerine kadirga, hatta kalyata tipi küçük teknelerde karar kılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu’nda kaptanıderyalığa getirildikten sonra oluşturduğu büyük donanmada, kadirgalar kesin olarak ön sıraya çıkmış ve büyüklüklerine göre diğer gemiler sıralanmıştır. Hayreddin Paşa’nın savaş taktik ve üslûbu dikkate alındığında ve Akdeniz’in yaz mevsimindeki iklim şartları düşünüldüğünde, tercihinde haklı ve önemli gerekçeleri olduğu görülmektedir.

Kadirgalar ile kalyonlar arasındaki ilk önemli çatışma Preveze’de (1538) yaşanmış ve Barbaros’un taktik başarısı ile kadirgaların lehine sonuçlanmıştır. Böylece kürekli savaş gemilerinin üstünlüğüyle yüz yıldan fazla sürecek bir döneme kesin biçimde geçilmişti.

Kadirganın Teknik Özellikleri

Kadirgalar gayet uzun ve dar, kısmen su seviyesinde denecek kadar alçak ve hareketleri pek seri gemilerdir. Limanlara giriş-çıkışta ve düşman gemisine saldırı esnasında kürekle, denize açıldıktan sonra ve hava rüzgârlı iken yelkenle hareket ederdi. Bir Osmanlı kadirgasının iki bodoslaması arası XVII. yüzyılın ortalarına kadar 41,5 m. iken daha sonra 42,5 m. olarak belirlendi. Hatta bir kadirga ne kadar uzun olursa o derece yararlı sayılıyordu.

Kadirgaların hızı hakkında ise şunlar söylenebilir: Kâtip Çelebi’nin verdiği bilgiye göre, rüzgârın uygun olması halinde 500 mil olan Rodos-İskenderiye arasını, iki gece denizde giderek kat etmek mümkündü. Havanın uygun olmadığı zaman kürekle üç-dört gecede gidilmekteydi²⁷.

Bir limana girip çıkarken veya bir düşman gemisi ile savaşa tutuşurken kadirgaların küreklerini kullanmaları gerekiyordu. Bir kadirgada 25 oturak, her oturağın iki tarafında birer kürek ve en arkadaki bir kürek boşluğunun mutfak için ayrıldığı dikkate alındığında, her kadirgada 49 küreğin bulunduğu anlaşılmaktadır. Kürekler, güverte hizasını aşan kürek küpeştelere takılıyordu. Her küreği de duruma göre dört veya beş kişi çekiyordu. İskenderiye Beyi’nin kadirgasında kürek çekmeye mahkûm olan Alman Michael Heberer, hatıralarında kendisinin de bir küreği dört kişiyle birlikte çektiğini yazmaktadır. Bir küreği dört kişinin çekmesi halinde 196, beş kişinin çekmesi halinde ise 245 kürekçiye ihtiyaç oluyordu²⁸.



Kadirga, 17. yüzyıl
(Surnâme, TSMK, A. 3593).

²⁴ *Düsturnâme-i Enverî*, (yay. M. H. Yıncı), İstanbul 1929, s. 22; Tursun Bey, *Târîh-i Ebû'l-feth*, (haz. M. Tulum), İstanbul 1977, s. 169, 210.

²⁵ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 85.

²⁶ Bostan, *Gelibolu*, s. 52-53.

²⁷ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-kibar*, s. 143; Michael Heberer, *Osmanlıda Bir Köle*, (çev. T. Noyan), İstanbul 2003, s. 151, 162, 185.

²⁸ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 202.

Bir kadirgada savaşçı olarak timarlı sipahiler yanında yeniçeri, cebeci ve topçular yer alıyordu. XVII. yüzyıldan itibaren ise kadirgalara leventler katılmaya başladı. Kâtip Çelebi'ye göre, XVII. yüzyılda her kadirgada 100 savaşçı ile birlikte, 196 kürekçi, 20 halatçı, iki dümenci, bir yelkenci, iki gûmi, iki kürek yapıcı, iki kalafatçı, iki neccar ve bütün bu mürettebatın üstünde bir reis olmak üzere 328 kişi mevcuttu. Kadirga reisinin harita ve pusula kullanmasını bilen, tecrübeli biri olması gerekiyordu.

Kadirgalar ahşap tekneler oldukları için geminin yapımında kereste çok önemli bir yer tutuyordu. Kerestenin ormanlardan kesilip sahillere getirilmesi ve Tersaneye nakli işi için uzun bir süre gerekiyordu. Her yıl Tersanede kadirga ve benzeri gemi inşasının sürdürüldüğü dikkate alınır, muazzam kereste ihtiyacının, bu hizmeti çoğunlukla vergi karşılığında yapan halk arasında, pek çok sosyal ve ekonomik problemi de beraberinde getirdiği göz ardı edilemez. XVII. yüzyıl sonlarına kadar Kocaeli havalisindeki ormanlar ve daha sonra Bolu ve civarındaki ormanlar, İstanbul'daki tersanenin en önemli kereste kaynakları arasındaydı. İmparatorlukta diğer tersaneler de en yakın ormanların kerestelerini kullanıyordu. Gemi inşasına esas olan kereste çeşitleri arasında meşe, çam, karaağaç, kestane, ceviz, şimşir, ıhlamur ve çınar ağaçları önemli bir yer tutuyordu ve kerestenin kuru ve sağlam olması önemliydi. Kadirga kürekleri için en uygun ağaç, gürgendi; öyle ki karagürgenden bile kürek yapılmaması ilgililere hatırlatılıyordu.

Kadirgalar aslında kürekle hareket ettikleri halde, rüzgârlı havalarda yardımcı olarak yelken kullanılıyordu. Gemi açık denize ulaştığında ve rüzgârlı havada kürekler bırakılıyor, yelkenler bağlanıp açılarak yola öylece devam ediliyordu.

XVI. yüzyılda bir kadirgada üçü üçgen, biri dörtgen olmak üzere dört yelken kullanılırdı. Üçgen yelkenlerden cankurtaran denilen büyük yelken, kumda gemiyi yukarı kaldırmaya yarıyordu. Bir kadirga yelkeninin üç dört yılda bir yenilenmesi gerekiyordu. Kadirgaların genişlikleri az olduğu için sert havalarda yelken kullanılamazdı. Bu durumda yelkenlerin toplanarak direklerin indirilmesi gerekir ve yola kürekle devam edilirdi.

Kadirga türü gemilerde asker barındıracak özel yerler olmadığından, gece gündüz güvertede durmak mecburiyetinde olan askeri güneş, yağmur ve soğuktan korumak maksadıyla güverteler üstüne yelken bezinden yapılmış tenteler gerilirdi. Her kadirgada gemi demirlerini veya gemiyi kıyıya bağlamak üzere halat kullanılıyordu. Kadirgada bulunan beş demire (lengere) bağlanacak gomana halatlarının ağırlığı da 395 ve 507 kg. arasında değişiyordu. Kadirgalarda halata bağlanan ve denize bırakılarak gemiyi su üstünde durdurmaya yarayan ağırlıkları farklı beş lenger vardı. Kadirgalarda içme suyu ise fiçilerde korunurdu.

Diğer ahşap gemilerde olduğu gibi kadirgalar da gerek inşa edildikleri sırada ve gerekse sefere çıktıklarında kalafatlanırlardı. Kalafatlanma işleminde üstüğü, zift ve yağ kullanılırdı. Bir kadirga, tekne halinde yapıldığında önce funda ile yakılıp kurutulur, sonra ziftlenecek veya boyanacak tahtalar, aralıklarından su geçirmemesi için keten, kenevir veya bozuk halat parçalarından elde edilen üstüğü ile doldurulurdu. Kadirga tekneleri bindirme kaplama olmayıp düz kaplama olduğundan, aralardaki boşlukları doldurmak için üstüğü kullanılırdı. Bu nedenle geminin gerek ilk inşası sırasında ve gerekse kalafatlanması esnasında teknenin açıkları kapatıldıktan sonra ek yerlerini tıkamak ve tahtayı rutubetten korumak için zift sürülür ve yağlanırdı²⁹. Yağlanmış gemi ile yağlanmamış arasındaki fark, yol almada adeta iki misli idi. Yeni yağlanmış bir kadirga uygun rüzgârla on beş saatte iki yüz mil yol alabilirdi³⁰.

XV. yüzyılın sonlarında Osmanlı kadirgalarında bir büyük top ile dört darbzen ve sekiz prangı topu bulunmaktaydı. Daha sonraları bir baş, iki yan topu olmak üzere üç top verilmiştir. Kadirgaya verilen toplar arasında şayka ve şahî denilen topların bulunduğu da saptanmıştır³¹.

²⁹ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 202-209.

³⁰ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, s. 143.

³¹ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 212.

Kadırgalarda seyrüsefer sırasında yön tayini ve mevki tespiti için harita ve pusula en önemli teknik malzemelerdendi. Genellikle deri üzerine çizilen portolanlarda denizin fizikî özellikleri ve rüzgârlar gösterilmekteydi. Gemi reisleri harita üzerine pusulayı koymak suretiyle yıldızları bulur, gidilecek yere göre rüzgârın yönünü tayin eder ve dümeni ayarlardı.

Mavna

Mavna, baştardadan daha geniş ve yüksek, ancak daha kısa, 26 oturaklı, ekseriya iki, bazen üç direkli ve iki katlı olarak inşa edilen çektiri türü bir savaş gemisidir. Mavna, Osmanlı donanmasında kelime ve şekil itibarıyla kökeni Batı'dan gelmeyen tek gemi türüdür. Sözcüğün Türk veya Arap menşeli olduğu ileri sürülmektedir.

XV. asırdan itibaren Osmanlı donanmasında kullanıldığını gördüğümüz mavnanın uzunluğu 49 m. idi. Bir mavnanın inşasında iki kadırgaya yetecek kadar kereste kullanılıyordu.

1475'de Gedik Ahmed Paşa kumandasında Kırım'a giden Osmanlı donanması içinde kızıl bayraklarla donanmış mavnalar bulunduğu gibi, 1488'de Anadolu'nun güneydoğu sahillerine yönelen donanmada da mavna bulunuyordu. Tarihçi Tursun Bey bu mavnaların direklerinin göğe uzanan büyük gemiler olduğuna işaret etmektedir³². 1522'de Rodos'u kuşatan ve 380 gemiden oluşan Osmanlı donanması içinde pek çok mavna yer almıştı. Fetihten sonra bu adayı korumakla görevlendirilen küçük filoda sekiz mavnanın olması da bu geminin donanmada önemli bir yer tuttuğunu göstermektedir³³.

1604-1635 senelerinde Osmanlı donanmasında yedi mavna olduğu belirlenmiştir. XVII. yüzyılın ortalarına doğru mevcutları giderek azalan mavnalara paralel olarak reis ve neferleri de eksilmiş ve her bölükte sadece 12 kişi bulunabilmisti. Bir mavna 26 oturaklı olduğundan 52 küreğin her birini 7 kişi çekiyordu. Bundan ötürü bir mavnada ortalama 364 kürekçi, yelken ve tirinkete kullanmak için 40 alatçı, dört usta dümençi, kanatlar üstünde iki, kürek arasındaki her mankada üçer kişiden 150 savaşçı ve 30 usta topçu ile hepsinin başlarında denizcilikte mahir, eski ve güngörmüş bir reis olmak üzere 600 kişi bulunuyordu. Mavnalardaki kürekçi sayısının her zaman aynı olmadığı, daha az veya çok olduğu da görülmektedir. Bir mavnada, 16 kıyyelik gülle atan iki koğuş topu, altı kolonborna topu, kış içindeki dümen evinde iki ve omuzluğunda iki, her iki yanında kürek aralarındaki kanat üzerinde altışardan on iki saçma topu olmak üzere 24 top bulunuyordu.

Girit seferinin başlamasından itibaren daha çok mavna denilen gemilerin yapıldığı tespit edilmekle birlikte, Osmanlı donanmasında mavnanın XVIII. yüzyıldan itibaren pek kullanılmadığı, yerini kalyonlara bıraktığı anlaşılmaktadır.

Kalyata (Kalite)

Kalyata, 19-24 oturaklı, kadırgadan küçük, çektiri türü bir savaş gemisidir. XVI. yüzyılda 16-18 oturaklı çektirilere de kalyata deniyordu. İtalyanca'da galiotta veya fusta, kalyata karşılığı olarak kullanılmaktaydı. Bu isim, Osmanlı belgelerinde kalyete ve kalyat gibi farklı imlâlarla da yazılırdı. Bu gemi, XVII. yüzyılda 32-36 m. arasında, XVIII. yüzyılda ise 25 m. uzunluğunda inşa edilmişti.

1498'de bir kalyataya savaş malzemesi olarak bir baş topu, iki darbzen ve dört prangı veriliyordu³⁴. XVII. yüzyılda da kalyataların baş kısımlarında bir top vardı ve savaş zamanlarında gemide iki topçu ile ortalama 220 savaşçı bulunuyordu. Örneğin 1693'te Avusturya ile savaş için Belgrad'a giden Tuna donanmasındaki 10 kalyatada, yedişer kıyye yuvarlak atan bir koğuş topu, dört saçma topu ve savaşçı olarak 200 levent yer alıyordu.

³² *Tarih-i Ebü'l-feth*, s. 169, 210.

³³ N. Vatin, *l'Ordre de Saint-Jean-de-Jerusalem*, Paris 1994, s. 526-529.

³⁴ BOA, MAD. nr. 2732, s. 49.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk deniz üssü olan Gelibolu'da 1475'te donanmayı teşkil etmek üzere beş kalyata bulunuyor ve her gemide bir reis ile birlikte beş azap görev yapıyordu³⁵. 1525'te Kızıldeniz'de bulunan Osmanlı donanması arasında üç kalyata mevcuttu. 1557'de Trabzon'da üç, 1571'de Basra Tersanesinde beş, 1572'de İstanköy'de iki kalyata, 1577'de Süveyş Tersanesinde dört kalyata inşa edilmişti.

İnebahtı yenilgisinden sonra 1572'de denize açılan Osmanlı donanmasındaki gönüllü levant ve korsan gemileri üç yüz civarında çektirir gemiden, yani kalyata ve firkate türü gemilerden oluşuyordu.

Firkate

Çektiri türü donanma gemileri içinde en küçüğü 10-17 oturaklı firkatedir. 1703'te Karadeniz sahillerinde inşa edilen seksen firkateden yedisinin oturak sayısı 18, yedisinin 20, ve diğerlerinin oturak sayısı ise 14 ve 16 arasında değişiyordu³⁶. Bu tespit, XVIII. yüzyıl başlarında yirmi oturaklı firkate inşa edildiğini göstermektedir. Her küreğini iki üç kişinin çektiği firkateler, aynı zamanda ince donanma sınıfından oldukları için nehirlerde kullanılır, süratli hareket ettiklerinden haber iletiminde de yararlanılırdı. XVI. yüzyılda 18-19 oturaklı, 25-30 m. uzunluğunda bir harp gemisi olan pergandi, firkate ile aynı kabul edilmektedir. Firkatelerin uzunlukları da birbirinden farklıdır.

Firkateler uzun ve dar, kürek ve yelkenle hareket edebilen seri gemiler olduklarından eskiden beri bütün Akdeniz ülkeleri tarafından kullanılmıştır. Bu gemiyi, Avrupalılar tarafından XVIII. yüzyıl ile XIX. yüzyıl başlarında kullanılan 20-25 toplu yelkenli savaş gemileriyle karıştırmamak gerekir. Nitekim Osmanlılar da firkate adını verdikleri gemi ile İngilizlerin frigate dedikleri gemiyi birbirinden ayırdıkları için, yelkenli olana ismini kısmen değiştirerek firkateyn demişlerdir.

Savaş zamanlarında firkatelere 80, hatta 100 levant konulmaktaydı³⁷. 1610-1701 seneleri arasında sadece Tersanede 13 firkate inşa ve 29 firkate tamir edilerek toplam 42 firkate donanmaya katılmıştır ki bu bilgiler, firkatelerin yapımındaki esas artışın XVII. yüzyılın sonlarından itibaren başladığını göstermektedir. Bu dönemde bir firkateye kaptan olabilmek için firkatelerde önce bayraktar olmak ve uzun seneler hizmet etmek gerekiyordu.

1694'te İstanbul Boğazı'ndan Sinop'a varıncaya kadar olan kadınlıklardan da inşası ferman olunan 100 firkate için marangoz ve burgucu gönderilmesi emrediliyordu³⁸. Bu derece yoğun firkate yapımına girişilmesinin nedeni, bu devirde kürekli gemi olarak kadırgadan küçük gemilere büyük ihtiyaç duyulmasından kaynaklanmış olmalıdır. Özellikle Tuna donanmasının büyük çoğunluğunu oluşturan firkatelerin bu dönemde yapıldığı gözlenmektedir.

Pergandi/Pergende

Kürekle yürüyen ve yelkeni yardımcı olarak kullanan çektiri türü seri bir savaş gemisidir. Uzunluğu 25-30 m. olan pergandi, 18-19 oturaklı kalyatadan daha büyük olup XVI. yüzyılda firkate ile aynı kabul edilmiştir³⁹. 1764'te mirî pergandi kaptanlarından Cafer Bey, kendisi yeni bir pergandi modeli geliştirmiş ve bu gemisini inşa edip resmini sadrazama göndererek Tersaneden kendisine malzeme verilmesini talep etmiştir. Bu malzemeler arasında büyük sütun, seren, çapa demiri, yelken bezi, ince halat, su fiçisi, kürek, tunç ve demir top ile diğer top malzemeleri yer almaktadır⁴⁰.

Karamürsel

Osmanlılar'ın ilk çektirisi olan karamürsel gemisi, daha sonraları nakliyyede kullanılan bir buçuk direkli, sivri üçgen yelkenli, yarım güverteli küçük teknelerden ibaretti. Bu ismi, Karamürsel Bey'in, kendi



³⁵ Bostan, "Gelibolu", s. 53.

³⁶ BOA, KK, nr. 5658.

³⁷ BOA, MD, 108, s. 265.

³⁸ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 22-27, 83-84, 98-101; BOA, D.BŞM.TRE. dosya, 2/137.

³⁹ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 84.

⁴⁰ BOA, Cevdet-Bahriye, 11871; BOA, *Tahvil Defterleri*, nr. 41, s. 220.

adını verdiği Karamürsel Limanı'nda yaptırdığı rivayet edilen ilk gemiden aldığı kabul edilmektedir. Değişik şekillerde büyük tipleri de yapılmış, Akdeniz devletlerinin donanmalarında caramusal adıyla kullanılmıştır. Venedik donanmasında değişik şekillerde yapılmış olanları da görülmüştür. Gövdeleri yuvarlak olduğu için kadırgalara nisbetle rüzgâra karşı daha dayanıklıdır⁴¹. Özellikle yakın mesafeler arasında işleyen silah donanımı olmayan karamürsellerin, XVI. yüzyılda büyük denizlere açılmasına müsaade edilmediği halde, zahire veya kereste nakli gibi bazı zarurî durumlarda Mısır'a gitmeleri için Boğaz'dan çıkmalarına izin verilmiştir. 1567'de Mısır'a giden bir karamürselde 25 kişi bulunmaktaydı⁴².

Malta kuşatmasının devam ettiği sırada (1565) donanmayı desteklemek için İstanbul'dan sekiz karamürsel ile peksimet ve zahire gönderilmiştir⁴³. Yine Kıbrıs seferi sırasında donanmanın ihtiyacı olan mühimmatı taşımakta karamürsel gemileri kullanıldığı gibi, 1571'de Orta Akdeniz'de bulunan donanmada Cezayir Beylerbeyi'nin ihtiyacı olan zahire, kadırga küreği ve yelken bezi gibi malzemeleri bir karamürsel gemisi götürmüştür⁴⁴. 1574'te Adalar'ın korunmasıyla görevlendirilen muhafızlar, karamürsel gemileriyle gönderilmiştir⁴⁵. 1593'te başlayan ve on üç yıl sürecek olan Osmanlı-Avusturya savaşlarına hazırlık olmak üzere Tuna'ya gönderilen toplar karamürsellerle bölgeye taşınmış, bu durum XVII. yüzyılda daha sonraki seferlerde de devam etmiştir⁴⁶. 1585'te Tersanede bir karamürsel gemisi tamir edilmiştir. Bir satış kaydına göre 1592'de Üsküdar'da satılan 19.7 m. (26 zirâ) uzunluğundaki bir karamürsel gemisinin bedeli 100.000 akçe idi⁴⁷.

XVII. yüzyılın başlarında, Karadeniz'den karamürsellerle yabancı ülkelere yapılan kereste kaçakçılığının önüne geçilmesi için ilgililer uyarılıyordu⁴⁸. 1633'te Kaptanıderya Cafer Paşa kumandasında Tuna'ya gönderilen donanmada 10 büyük karamürsel vardı ve bu gemilerin her birinde bir top bulunuyordu.

Karamürsel gemilerinin savaş malzemeleri taşımaya bir başka örnek, Sadrazam Mehmed Paşa'nın 1633'te Şark seferi için hazırlık olmak üzere Payas İskeleyi'ne 80 şahî top (darbzen) ile diğer savaş mühimmatını karamürselle göndermesidir. Bu gemilerin sivil taşımacılıkta da kullanıldığı görülmektedir. Nitekim 1640'ta hacca gitmek üzere pek çok kişi Beşiktaş'tan kalyon ve karamürsellere binerek Mısır'a gitmiştir⁴⁹. Daha sonraki yıllarda İstanbul-Mısır yolunda gerek mühimmat ve gerekse yolcu taşımak için karamürsel ve kalyonların sefer yaptığı görülmektedir.

Palaşkerme

Hafif yelkenli bir filikadır. Gerek Rodos'un fethine (1522) katılan donanmada palaşkermelerin bulunması ve gerekse XVII. yüzyılda Tersanede devlete ait palaşkermelerin yapılması ve onarılması, bu geminin her iki yüzyılda da donanmada kullanıldığını göstermektedir. Palaşkermelerin çeşitli amaçlarla kullanıldığı anlaşılmaktadır. Örneğin, Girit harbi sırasında (1646), Hanya dışında bulunan Cezayir gemilerine ve diğer gemilere düşman tarafından gönderilen, içi barut ve kumbara dolu beş ateş gemisi, karadan palaşkermelerle gidenlerin kancalarla uzaklaştırması sonucu engellenebilmiştir⁵⁰. 1691'de Tersanede Karadeniz'e ve Tuna'ya sevk edilecek donanma için gerek duyulan gemiler arasında palaşkermelerin de bulunduğu anlaşılmaktadır⁵¹.

İnce Donanma Gemileri

Daha çok nehirlerde, özellikle Tuna'da kullanılan ve donanma denize açıldığında ise büyük gemilerin maiyetinde bulunan, bir kısmı kayık türünde gemilerdir. Sığ yerlere rahatlıkla girebilen ince donanma gemileri, esas olarak kürekle hareket etmekte ve bazı türlerinde ise yelken de kullanılmaktadır.

⁴¹ Heberer, *Osmanlıda Bir Köle*, s. 166.

⁴² BOA, MD, 7, h. 1113.

⁴³ BOA, MD, 6, h. 399, 419, 425, 577, 578, 1342.

⁴⁴ BOA, MD, 12, h. 201, 476, 617, 675.

⁴⁵ BOA, MD 26, h. 3, 70, 272.

⁴⁶ *Topçular Kâtibi Abdülkadir (Kadri) Efendi Tarihi-Metin ve Tahlil*, I, (haz. Z. Yılmaz), Ankara 2003, s. 15, 20; II, 1065, 1151; Selânikî Mustafa Efendi, *Târih-i Selânikî*, II, (haz. M. İpsirli), İstanbul 1989, s. 620.

⁴⁷ *Üsküdar Şer'iyye Sicili*, İstanbul Müftülüğü, Şer'iye Sicilleri Arşivi, nr. 84, s. 62/660.

⁴⁸ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 6, 88, 111.

⁴⁹ *Topçular Kâtibi, Târih*, II, 983, 994, 1177.

⁵⁰ TSMA, D. 5906; BOA, MAD. nr. 984, s. 29; Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 91, 97, 229.

⁵¹ BOA, MAD. nr. 4912, vr. 19a-19b.

Şayka

Altı düz ve enli, bilhassa Özi, Dinyeper ve Tuna nehirleriyle Karadeniz’de Osmanlılar ve Kazaklar tarafından kullanılmış bir çeşit savaş gemisidir⁵². Şayka kelimesi, Rusçada martı anlamına gelen “çayka” sözünden alınmıştır. XVIII. yüzyıla kadar şaykaların ortalama uzunlukları 13-25 m. arasında değiştiği halde, bu yüzyılda daha uzunları yapılmaya başlanmıştır. Bir şaykada üç top bulunduğu bilinmektedir. 1694’te Tuna’da 50 olan ocaklık şayka sayısı⁵³ XVIII. yüzyılda da değişmemiştir. Her şaykada yirmi kürekçi, yirmi cenkçi, bir topçu, bir dümenci ve bir de kaptan bulunmuştur⁵⁴. Tarihçi Uzunçarşılı, şaykalardaki cenkçi sayısının elliye kadar çıktığını yazmıştır⁵⁵. Şaykalardaki kürekçi sayısının savaş veya barış durumuna veya büyüklüğüne göre değiştiği saptanmıştır. Rusçuk Kaptanı’nın şaykasında barış zamanında 18, sefer sırasında 24 kürekçi bulunuyordu.

Şaykalar genelde Tuna’daki tersane ve iskelelerde inşa edilirdi. XVI. yüzyılın ortalarında İzvornik’te elli şayka inşası için emir verilmişti⁵⁶. Yüzyılın sonlarında Tuna’da 100 şayka bulunduğu tespit edilmiştir⁵⁷. Bu dönemde Tuna’daki iskelelerin çoğu, şaykalardan oluşan küçük filoların bulunduğu birer nehir donanmasına dönüşmüştür. 1627’de bu iskelelerden Fethülslâm, Vidin, Rahova, Niğbolu, Rusçuk, Hırsova ve İsakçı’da birer şayka hazırlanarak Hırsova kaptanının emrinde Özi muhafazası için gönderilmiştir⁵⁸. Yine Belgrad’da bulunan ve donatılmış olan 10 şayka bölgede ticaretin ve asayişin sağlanmasında önemli rol oynamıştır. Nitekim Tuna’da Mohaç yakınlarında yer alan bazı adaların korunması için de buraya en yakın olan Peçuy’da 10 şaykalık bir filo kurulması gerekmiştir⁵⁹. Tuna Nehri’nin muhafazası için Tuna donanmasına bağlı olarak bazı yerler şayka bulundurmak üzere ocaklık tayin edilmişlerdir. Böylece 1690’da Niğbolu, Rusçuk, Silistire, Hırsova, İsakçı, İbrâil, Fethülslâm, Vidin ve Belgrad birer şaykayı ocaklık olarak hazırlamakla yükümlü kılınmıştır.

Karadeniz’de şaykaları savaş amacıyla asıl kullananlar Kazaklar olmuştur. 1560’da Özi’den 4000 şayka ile Karadeniz’e çıkmak üzere oldukları Kırım Hanı tarafından İstanbul’a bildirildiğinde önlem alınmak üzere harekete geçilmiştir⁶⁰. Yine 1595’te Yanık Kalesi’ni kuşatan Osmanlı ordusuna karşı Tuna’dan gelen 600 Kazak şaykasına el konulmuştur⁶¹. Özi’den Karadeniz’e çıkan şaykalar ekseriya kıyıları yağmalamak için dolıştıklarından kadirgalarla yakalanmamaya dikkat ederlerdi. Kıyıda 15 mil mesafede iken kadirgaların karşısında durabilmeleri imkânsızdı. Rüzgâr olduğu zamanlarda 100 şaykanın bir kadirga karşısında dayanması bile mümkün değildi. Ancak şaykaların kıyıda bulunmaları hâlinde kadirgalar açıkta beklemek zorunda kalıyorlardı. Zira kadirgaların kıyıya oturmaları olasılığı bulunuyordu⁶².

Üstüaçık

Tuna donanmasından olan ve nakliye de kullanılan gemilerden biri de üstüaçıktır. Üstüaçıklarda reisten başka bir dümenci ve sekiz kürekçi bulunurdu⁶³. 1691’de Tuna nehrinden deve, araba ve diğer ağırlıkların nakli için 40 üstüaçık sağlandığı gibi, 1695’te Tuna’yı geçecek olan Anadolu ve Rumeli askerlerinin geçişi ve büyük küçük topların Belgrad’a taşınmaları da üstüaçıklarla yapılmıştır. Bu sırada Tuna donanmasında seksen üstüaçık bulunuyordu. Bütün bu bilgilerden üstüaçıkların ilk defa XVII. yüzyılın sonlarına doğru kullanılmaya başlandığı tahmin edilebilir. Nitekim Defterdar Mehmed Paşa’nın üstüaçık hakkında bazen “sefine” ve bazen “kayık” denildiğini söylemesi, Silâhdar’ın “üstüaçık ta’bîr olunur Tuna kayıkları” ifadesi, kullanıldığı ilk dönemlerde bu gemiyi hangi sınıftan saymak konusundaki tereddüdü göstermektedir. Üstüaçıklar Basra tarafında Şattûlarap’ta da kullanılmıştır⁶⁴. 1697-1698’de Osmanlı İmparatorluğu ile Avusturya arasında savaşın devam ettiği dönemde Tuna’daki çeşitli iskelelerde 100 kadar üstüaçık ve her birinde sekiz kürekçi, bir dümenci bulunuyor⁶⁵, ayrıca 50 üstüaçık yapımı isteniyordu⁶⁶.

⁵² Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 23, 27-28, 88-89, 226, 229, 242, 249.

⁵³ Anonim Osmanlı Tarihi, (1099-1116/1688-1704), yay. A. Özcan, Ankara 2000, s. 113.

⁵⁴ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 89.

⁵⁵ Uzunçarşılı, *Merkez-Bahriye*, s. 458.

⁵⁶ E-12321 Numaralı Mühimme Defteri, h. 348.

⁵⁷ Topçular Kâtibi, *Târih*, s. 137.

⁵⁸ BOA, MD, 83, h. 92.

⁵⁹ BOA, MD, 3, h. 47, 48, 384, 1293.

⁶⁰ BOA, MD, 3, h. 1390.

⁶¹ Selaniki, *Târih*, s. 398.

⁶² Kâtib Çelebi, *Tuhfetü’l-kibar*, s. 144.

⁶³ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 89-90.

⁶⁴ Silâhdar, *Nusretnâme*, vr. 269b, 278a.

⁶⁵ BOA, Cevdet-Bahriye, 5122, 11662; Râşid, *Târih*, II, 397.

⁶⁶ BOA, MAD, nr. 2731, s. 166; BOA, İbnülemin-Bahriye, 834.

İşkampoye/İşkampaviye

Bu kelimenin kaynaklarda işkampoye ve işkampaviye şeklinde de kaydedildiği görülmektedir. Tuna'daki ince donanmadan olan ve haberci gemisi olarak da kullanılan işkampoye, kürekli gemiler sınıfındadır. Büyük ve küçük olmak üzere başlıca iki boyda inşa edilen⁶⁷ işkampoyelerde 13 oturak bulunduğu görülmektedir. Barbaros'un yanından hiç ayırmadığı hızlı işkampoyesinin 9 oturaklı olduğu da bilinmektedir⁶⁸. 1697'de Özi Boğazı muhafazasına gönderilecek donanmada 55 işkampoye vardı. XVIII. yüzyılda işkampoyeler, adet olarak çok olmamakla birlikte varlıklarını sürdürmüşlerdir.

Tonbaz/Tombaz

Tonbaz veya tombaz; yelkeni, ikişer demiri ve kürekleri bulunan bir gemidir. Nehirlerde köprü dubası olarak kullanılan güvertesiz, altı düz kayık olarak da tarif edilmiştir. Nitekim 1699'da Basra'nın fethi amacıyla Bağdat'ta Dicle üzerinden geçiş için tonbaz inşa edilmiştir. 1701'de Şatt-ı Dicle üzerinde yapılacak köprü için 70-80 tonbaz, Kurna Kalesi yakınlarında Şattularap üzerinde yapılacak büyük köprüde ise 180 tonbaz kullanılmıştır⁶⁹.

Tonbazlar daha çok XVII. yüzyılın sonlarına doğru ve çoğunlukla köprü amacıyla kullanılmaya başlanmıştır⁷⁰. 1691'de Tuna için 44 tonbaz inşa edilmiştir⁷¹. 1636'daki Osmanlı-Rus seferi sırasında zahire, mühimmat, cephaneye ve top taşımak için kurulan köprüye 50 kara tonbazı gerekmiştir⁷². Tonbazlar aynı zamanda bir donanma gemisi olarak da yapılmıştır. 1638'de Karadeniz'de Kazaklar'a karşı savaşan Tersane Kethudası Piyâle'nin emrinde 20 tonbaz vardı⁷³. Yine 1689'da Özi Kalesi'ne gönderilmek üzere Tersanede beş tonbaz yaptırılması kararlaştırılmıştı. Bu tonbazların yelkeni, iki demiri ve kürekçileri de bulunmaktaydı⁷⁴. Belki de bu yüzden bu tür tonbazlara, tonbaz kalyonu da denmiştir⁷⁵.

Yelkenli Gemiler

Osmanlılar XV. yüzyılın sonlarından itibaren, Akdeniz'deki gelişmelere paralel olarak, kürekli gemiler yanında yelkenli gemiler de kullanmaya ve inşa etmeye başladılar. Bilhassa altı kadirga, üstü kalyon görünümündeki kürekli ve yelkenli gemi özelliğini tek gemide birleştirerek gökeler inşa etmeleri bu yeni Osmanlı modelinin ne derece başarılı olabileceğini denemeye yönelik olmalıdır; ancak bu faaliyet uzun süre devam etmemiştir. Kaynaklarda Osmanlı gemileri için karaka tabirine rastlanmamakta bunun karşılığında çoğunlukla göke ve barça kullanılmaktadır.

Osmanlıların XVI. yüzyılda yelkenli gemiler yerine küreklileri yeğlemeleri sebebiyledir ki yelkenli gemiler, yaklaşık XVII. yüzyıl ortalarına kadar beklemek zorunda kalmışlardır. Nihayet bu dönemde başlatılan yeni bir hamle ile kalyonların hemen her türünü ve Akdeniz'de gelişecek büyük, küçük farklı özelliklerdeki bütün kalyon çeşitlerini yapmaya ve kullanmaya başlamışlardır. XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden bu süreçte Osmanlılar'ın kalyon türlerinde muazzam gemiler yaptıklarına tanık olunmuştur.

Göke/Köke

Göke, kürekli ve yelkenli, çektiri sınıfı bir savaş gemisi olup Kâtip Çelebi'ye göre altı mavna, üstü kalyondu. Fazla kullanılmayan bu gemilerin aynı zamanda barça olarak adlandırıldığı, tarihçi Kemal Paşazâde'nin, "barça ki Barak binerdi" veya "Kemal barçası sanup" ifadelerinden anlaşılmaktadır⁷⁶. Matrakçı Nasuh, bu gemilerden barça olarak söz ederken⁷⁷ Firdevsî, gökelerin kürekli ve yelkenli gemiler olduğunu yazmaktadır⁷⁸. Celâlzâde, ise Rodos seferine katılan donanmadan bahsederken barça ve gökeleri ayrı yansıtmaktadır⁷⁹. 1488'de Memlûkler'le savaş için hazırlanan Hersekzâde Ahmed Paşa

⁶⁷ BOA, KK. nr. 5657, s. 18.

⁶⁸ Uzunçarşılı, *Merkez-Bahriye*, s. 458.

⁶⁹ Silâhdar, *Nusretnâme*, vr. 269b; *Zübde-i Vekâyât*, s. 710-711.

⁷⁰ *Zübde-i Vekâyât*, s. 589.

⁷¹ BOA, MAD. nr. 4912, s. 19.

⁷² BOA, D.BŞM. nr. 2020, s. 2-3.

⁷³ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 92.

⁷⁴ BOA, MD. 98, s. 68/206.

⁷⁵ F. Kurtoğlu, *1136-1137 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıratı*, İstanbul 1935, s. 29.

⁷⁶ İbn Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman*, VIII. Defter, haz. A. Uğur, Ankara 1997, s. 184-185.

⁷⁷ Matrakçı Nasuh, *Târih-i Sultan Bayezid*, TSMK, Revan, 1272, vr. 20a.

⁷⁸ Firdevsî-i Rûmî, *Kutb-nâme*, haz. İ. Olgun-İ. Parmaksızoğlu, Ankara 1980, s. 67, 176.

⁷⁹ Celâlzâde, *Tabakâtü'l-memâlik (Geschichte Sultan Süleymân Kanûnis von 1520-1557)*, yay. P. Kappert, Wiesbaden 1981, vr. 74b, 78b.

komutasındaki donanmada Tursun Bey'in tarifiyle "direkleri göğe direnür" gökeler vardı ve yelken açıp gittiği zaman denizde çadır kurulmuş gibi görünürdü. Bu gökelerde top ve darbzenler bulunuyordu⁸⁰.

Kemal Reis ile Barak Reis'in nezaretinde, Sinop'ta 1496'da (901) bir barça/göke inşa edilmişti⁸¹. Gelibolulu Mustafa Âlî'ye göre, 1499'da yapılan iki gökeden her biri 26 m uzunluğunda, 13 m. eninde birer mavnaydı ve her birine bin asker yerleştirilmişti⁸². Kemal Paşazâde bu gökeleri barça olarak zikretmekte ve kara bulutlara benzediğini, beyaz yelkenleri bulunduğunu, sancaklarının altın yaldızlı bayraklar olduğunu yazmaktadır⁸³. II. Bayezid devrine ait bir belgeden padişahın göke kullanmasını bilen bir reis aradığı ve kendisine Gedik Ahmed Paşa ile birlikte Avlonya'ya giden aslen Alâiyeli Kayaoğlu Ali adlı bir reis tavsiye edildiği anlaşılmaktadır. Bu Reis'in ise, daha önce göke kullandığı ve Mısır'a gidip gelmiş tecrübeli bir kadirga reisi olduğu belirtilmektedir⁸⁴.

Barça

Altı düz, iki ve üç direkli yelkenli savaş gemisi olup XVI. yüzyıl başlarına kadar savaş amaçlı, ancak daha sonraları sadece nakliyyede kullanıldığı anlaşılmaktadır. XV ve XVI. yüzyıla ait bazı metinlerde gökeler için de barça terimi kullanılmıştır.

Donanma gemilerine verilen top miktarlarını gösteren 1488 tarihli bir listede Bali Reis ve Muhyiddin Reis barçalarına çeşitli büyüklükte 83 top verilmiştir. Bu toplardan 4'ü şayka, 12'si baş topu, 12'si büyük darbzen, 35'i prangıdır⁸⁵. Rodos seferine giden donanmada barçalar bulunduğu gibi, 1524'te Rodos muhafazasında bırakılan gemiler arasında da iki barça vardı⁸⁶. 1527 senesinde Galata Tersanesi'nde sekiz barçanın onarılmış olması, XVI. yüzyılın başlarında Osmanlı donanmasında çok sayıda barça bulunduğunu göstermektedir. 1567'de Portekiz'e karşı Açe Padişahı'na yardım için Süveyş'ten gönderilmesi düşünülen gemiler arasında iki de barça bulunuyordu⁸⁷. XVI. yüzyılda Osmanlı donanmasında bu gemilerden daha çok nakliye amaçlı yararlanılmış⁸⁸, Venedikliler ise bu gemileri özellikle ticarî amaçlı kullanmışlardır.

Kalyon

Kalyon, üç direkli yelkenli savaş gemisidir. Kelime, Latince'den Türkçeleştirilmiş olup, söylenişi İtalyanca'daki "galion" kelimesine daha yakındır.

Kalyonlar, XVI. yüzyılın başlarından XVII. yüzyılın ortalarına kadar daha çok nakliyyede kullanılmış, nihayet Girit seferinin başladığı sıralarda geliştirilmiş ve savaş gemisi olarak donanmaya katılmışlardır. Kâtip Çelebi, Osmanlıların kullandığı kalyon çeşidinin burtun olduğunu kaydetmektedir.

Osmanlı donanmasının belkemiğini kadirga oluşturmuş ise de, kalyonun kullanılması oldukça eski dönemlere kadar uzanmaktadır. Gerek savaş gemisi, gerekse ticaret gemisi olarak kalyon veya kalyon türü gemilerden yararlanılmış olsa bile bu durum hiçbir zaman yaygınlık kazanmamıştır. Kalyonların donanmada ilk kullanılışlarına ait bilgiler oldukça sınırlıdır. Bununla beraber, savaşta kullanılan kalyonlara örnek olarak, 1498'de İskenderiye'ye gitmek üzere İstanbul'dan ikmal yapan kalyon⁸⁹ ile Sinop'ta Kemal ve Barak Reisler tarafından inşa edilerek İnebahtı, Moton ve Koron seferlerinde (1499-1500) kullanılan barça/göke cinsi kalyonlar gösterilebilir. 1554'te Mısır'a giden büyük türdeki kalyon ve barçanın⁹⁰ ise nakliyyede kullanılan birer ticaret gemisi oldukları anlaşılmaktadır. 1568'de Mısır'da bulunan üç nakliye kalyonundan her biri 500 yolcu taşıyabilmekteydiler⁹¹.

⁸⁰ Tursun Bey, *Târîh*, s. 210-211.

⁸¹ BOA, *MAD*, nr. 23501.

⁸² Âlî, *Künhü'l-ahbâr*, vr. 148a. Kâtip Çelebi, gökelerin ölçüsünü zirâ olarak vermekteyse de (*Tuhfetü'l-kibar*, s. 72), gökelerin şekli dikkate alındığında ölçünün ayak olması muhtemeldir.

⁸³ İbn Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman*, VIII. Defter, s. 178, 184.

⁸⁴ TSM, E. 4742.

⁸⁵ TSM, E. 594.

⁸⁶ Vatin, *l'Ordre de Saint-Jean*, s. 526.

⁸⁷ Bostan, *Tersâne-i Âmir*, s. 6.

⁸⁸ BOA, Bâb-ı Defteri, Büyük Ruznamçe Kalemi (D. BRZ) nr. 20617, s. 11.

⁸⁹ Bostan, *Tersâne-i Âmir*, s. 94.

⁹⁰ Büyük kalyonda 18 topçu bulunuyordu (BOA, D. BRZ, nr. 20617, s. 8, 11).

⁹¹ BOA, *MD*, 7, s. 526.



*Bir ambarlı kalyon minyatürü,
1720 (Surnâme, TSMK,
A. 3594).*

XVII. YÜZYILDA KALYONLAR

Kalyonlar ile kadırgalar arasında gerek inşa teknikleri, gerekse mürettebat, malzeme ve mühimmatı bakımından pek çok farklılıklar olduğu tespit edilse de, XVII. yüzyıl dikkate alındığında tam bir karşılaştırma için elimizde henüz yeterli veri bulunmamaktadır. Aslında kalyon, gemi modeli olarak kadırga örnek alınarak yapılmış olup, diğer yelkenli savaş gemilerine göre gövdesi daha uzundur⁹². Maliyetleri bakımından normal büyüklükte bir Osmanlı kalyonunun inşa masrafı, yaklaşık üç dört kadırga masrafına eşit olmuştur⁹³.

Yapım teknikleri bakımından ise, dönemin şartlarına uygun olarak kalyonlar da kadırgalar gibi ke-resteden yapılmakla beraber, geminin modelinden kaynaklanan farklılık sebebiyle pek çok kereste çeşidine ihtiyaç oluyor ve bu durum kereste temini için devletin yeni orman kaynaklarına ulaşma zorunluluğunu beraberinde getiriyordu. Kalyonların kadırgalara oranla uzun ve yüksek olması sebebiyle çok daha fazla keresteye ihtiyaç duyulması yanında, kalyonlarda bulunması gereken sütun ve seren direklerinin varlığı ve çeşitliliği, bu konuda ayrı önlemlerin alınmasını gerektirmiş ve kalyon aksamına

⁹² C. Cipolla, *Yelken ve Top*, (çev. A. Kayabal), İstanbul 2003, s. 44.

⁹³ 1656'da yapılan kalyonlar ile ilgili bkz. Kara Çelebi-zâde Abdülaziz Efendi, *Ravzatü'l-ebrâr Zeyli*, yay. N. Kaya, Ankara 2003, s. 266.

göre kereste çeşitleri ortaya çıkmıştır. Bir kalyonun sütun ve serenlerinin çeşitliliği de geminin büyüklüğüne göre değişmiştir⁹⁴. Kalyon yapımına ait kayıtlardan kalyondaki ana direk uzunluğunun kalyonun tekne uzunluğuna yakın olduğu anlaşılmaktadır. Bütün sütun ve serenlerin uzunlukları, inşa edilen kalyonun büyüklüğüne göre değişiyordu⁹⁵.

Kalyonlarda kadirgalarından farklı olarak en önemli ihtiyaç malzemesi yelkendi. Kalyonlarda ise mayıstra, tirinkete, mancana, gabya, babafingo, cıvadora ve alborta denilen ölçüleri büyük yelkenler bulunuyordu. Yelken bezi Gelibolu, Eğriboz, Benefşe, Ege Bölgesi, Mısır ve Kıbrıs gibi değişik yerlerden belli ağırlık ve ölçülerde sağlanıyordu. Bu bezler Tersaneden verilen ölçülere uygun olarak “cüllâh”lar tarafından pamuk ipliğiyle dokunuyor, sonra boyanıyor ve terziler tarafından istenilen ölçülere göre dikiliyordu⁹⁶.

Kalyonlarda diğer önemli malzeme ise toptu. Normal büyüklükteki (34-38 m) bir kalyonda 56 top bulunmakta, bu sayı kalyonların büyüklüklerine göre değişmekteydi. XVIII. yüzyılın başlarında üç ambarlı bir kalyonda top sayısı 112’ye, büyük üç ambarlı kalyonda ise 130’a ulaşmıştı. Kalyonlardaki toplar için çok sayıda yuvarlak da gerekiyordu ve bu amaçla Pravişte’de yeni bir demir madeni açılarak yuvarlak döküldü. 1697’de Pravişte’de 500.000 yuvarlak döküldüğü tespit edilmektedir⁹⁷.

Kalyonlar büyük gemiler olduklarından taşıdıkları insan sayısı da kadirgaya oranla oldukça fazlaydı. Üç ambarlı bir Kapudâne-i hümayunun kişi mevcudu ise 600 ve 1001 arasında değişiyordu⁹⁸.

Burtun

XVII. yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı donanmasında kullanılmaya başlayan bir kalyon çeşididir. Kelime, borton, bortun ve harekeli olarak burtun şekillerinde yazılmıştır. Kâtip Çelebi, kendi döneminde kalyon olarak burtunların bulunduğunu zikreder. Burtunlar, sefer sırasında bilhassa erzak ve asker naklinde kullanılmışlardır. Girit seferi sırasında, kira ile tutulmuş olan İngiliz ve Fransız burtunları İzmir’den asker ve zahireyi alarak Sakız’da donanmaya katılmışlar ve birlikte Girit’e yönelmişlerdir. 1650 senesinde Amasra’da 40-50 top çeken iki burtun kalyonu inşa edilmiştir⁹⁹. Tarihçi Karaçelebizâde, kalyonlar için çoğunlukla burtun tabirini kullanmaktadır¹⁰⁰.

Karavele

Osmanlı donanmasında bulunan yelkenli bir savaş gemisidir. Üçgen şeklinde tek yelkenli olup kıç tarafı şehnişinlidir. Pirî Reis’in *Kitâb-ı Bahriye*’sinde ve ona ait iki dünya haritasında karavele çizimleri pek çok yerde geçmektedir. Bunlar daha çok Portekiz ve İspanyolların keşif ve araştırma gemileri olmuştur. XV. yüzyılda iki veya üç direkli olup rüzgârın durumuna göre latin ve kare yelkenini kullanmışlardır. Bu tip karaveleler Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu’ndaki gemi yapım tekniklerini bünyesinde toplamışlardır¹⁰¹.

1496’da Anadolu Beylerbeyi Ahmed Paşa, haramî korsanları araştırmak üzere bir karavele ile Akdeniz’e gönderilmiştir¹⁰². Bu tarihte ve XVI. yüzyılın başlarında karavelelerin Osmanlı donanmasında yer aldığı saptanmaktadır¹⁰³. XVI ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı donanmasında varlığına rastlanmayan karaveleler, XVIII. yüzyılda yeniden görülmeye başladılar. Belgelerde zaman zaman karavele kalyonu şeklinde geçmektedir.

⁹⁴ BOA, MAD. nr. 6572, s. 69.

⁹⁵ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 116, 119.

⁹⁶ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 154-165.

⁹⁷ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 175-177.

⁹⁸ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 181-186, 240.

⁹⁹ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 95-96.

¹⁰⁰ *Ravzatü’l-ibrâr Zeyli*, bkz. İndeks.

¹⁰¹ S. Soucek, *Piri Reis and Map-makers of the Aegean*, Atina 1985, s. 18.

¹⁰² BOA, İbnülemin-Mâliye, nr. 2.

¹⁰³ H. R. Kahane-A. Tietze, *The Lingua Franca in the Levant, Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, Urbana 1958, s. 149-151.

Ateş Gemisi

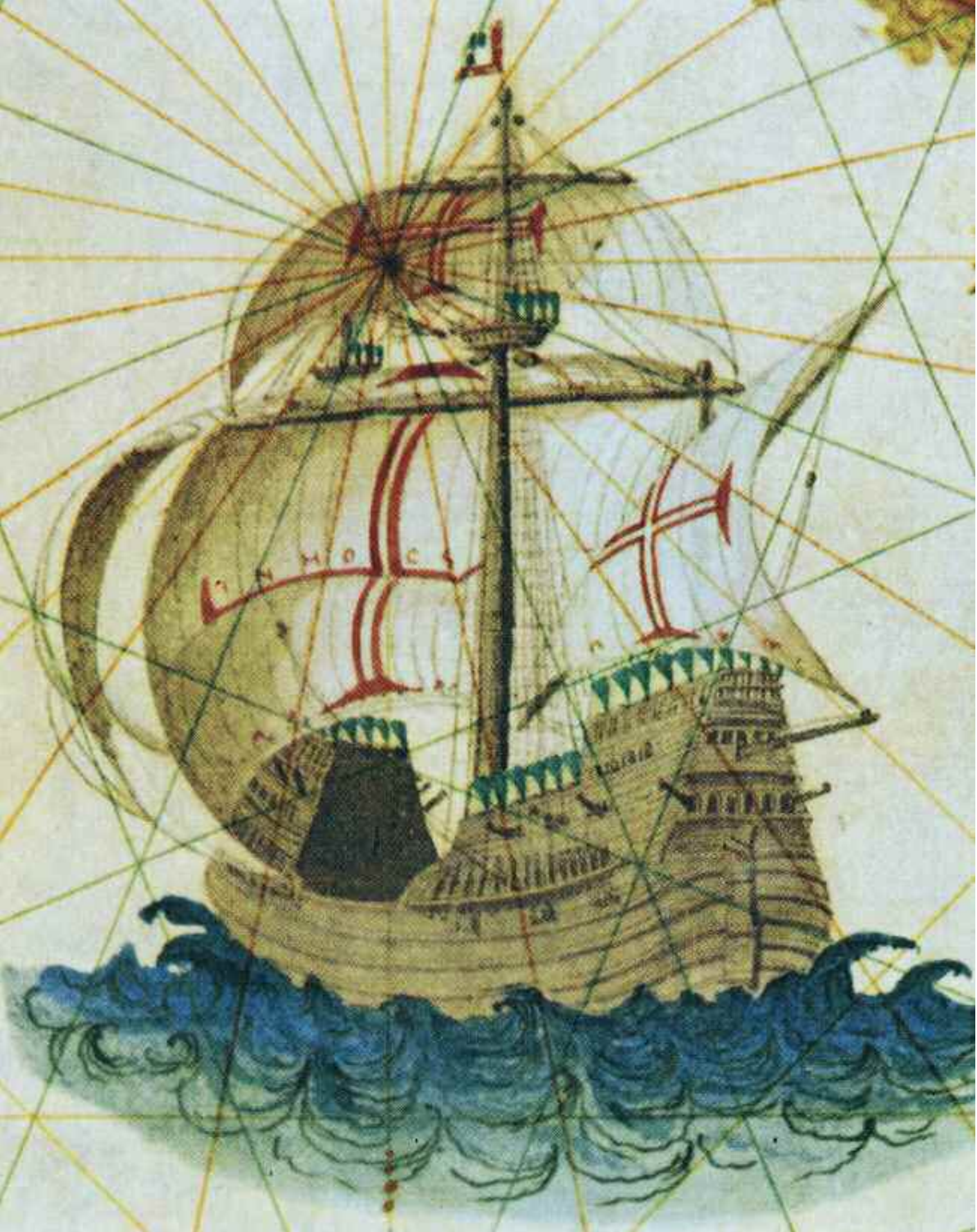
Düşman gemilerini yakmak için, içi yakıcı ve patlayıcı maddelerle dolu olan ve çabuk alev alan ateş gemisi, çok eski devirlerden itibaren kullanılmaya başlanmıştır.

Ateş gemileri, içlerinde mürettebatı olduğu halde hedefe doğru yelken açarak giderken, aynı zamanda içindeki tayfalar da hızı arttırmak maksadıyla kürek çekerlerdi. Hızlı hedefe yaklaşıldığında ise, mürettebat sandallara biner ve gemiyi ateşe vererek uzaklaşırlardı. Bu durumda ateş gemisi çok tehlikeli olup, engellenmesi son derece güçlü. Ancak bu gemilerin terk edildikten sonra, karşı taraftan gönderilecek süratli deniz araçlarıyla gideceği hedeften uzaklaştırılmaları da mümkün olmaktadır. Girit harbi sırasında da, 14 Ağustos 1646'da, Hanya dışında bulunan Cezayir gemilerine ve diğer gemilere düşman tarafından gönderilen, içi barut ve kumbara dolu beş ateş gemisi, karadan palaşkermelerle gidenlerin kancalarla uzaklaştırması sayesinde engellenebilmişti.

Ateş gemileri yelkenle de hareket ettiğinden, içinde kimse olmadan da rüzgâr kuvvetiyle düşman gemileri üzerine sürülebilirdi. Ateş gemilerini yelkenleri sebebiyle kalyon sınıfından saymak mümkündür. Nitekim Haziran 1699'da Kaptan Vezir Mezemorta Hüseyin Paşa'nın Kılburun Kalesi'nin tamirine göndereceği iki kalyondan biri ateş gemisiydi¹⁰⁴.

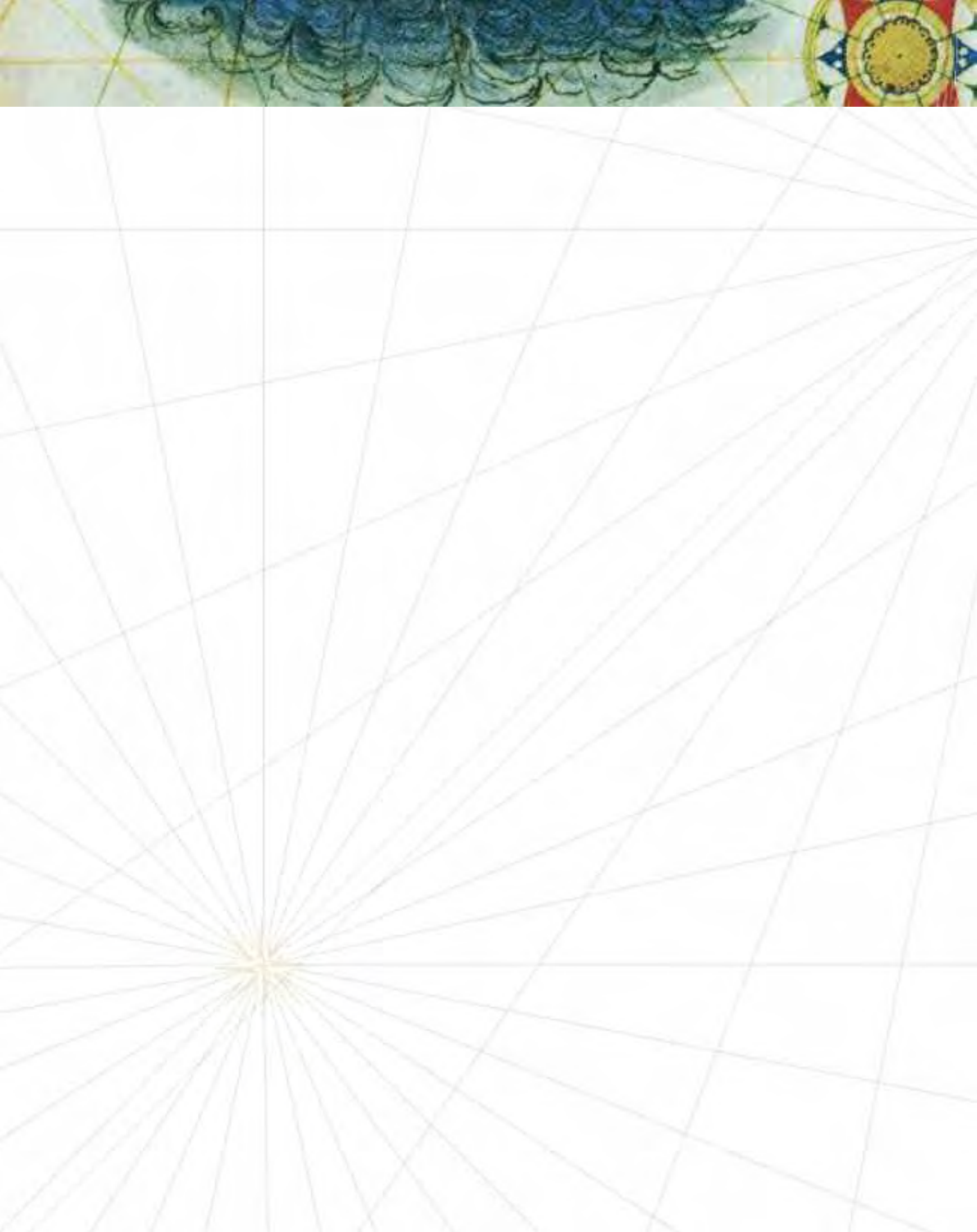
Bütün bu bilgiler, Osmanlı gemi yapımcılığının sadece İstanbul'daki Tersanede değil, imparatorluğun çeşitli tersane ve tezgâhlarında hem klasik dönemin kadirga türü kürekli gemilerini ve hem de yeni benimsenen kalyon türü yelkenli gemileri inşa ettiğini göstermektedir.

¹⁰⁴ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 96-97.



DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

HİNT
OKYANUSU'NDA
OSMANLI
YAPILANMASI





Hint Okyanusu'nda Osmanlı Yapılanması

Salih ÖZBARAN*

Bu bölümde, Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'nda gösterdiği denizcilik faaliyetlerinin yapıldığı düzeni anlamak için öncelikle bu okyanusa sınır olan ve Osmanlı egemenliği altında bulunan eyaletlerdeki teşkilat, ticarî faaliyetler kısaca dile getirilecek, daha sonra da imparatorluğun bu sınır eyaletlerinde yapılan ve daimî nitelik taşıyan denizcilik özelliklerinden bahsedilecektir. Denizcilik örgütlenmesinde, Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu'nda daha geniş dünyalara yönelik faaliyetler, Osmanlı deniz gücünün yönetim ve geliştirilmesinden sorumlu olan Kapudan Paşalık örgütlenmesinin dışında kalarak doğrudan merkezin çoğu zaman vezirlik rütbesi taşıyan Mısır, Yemen ve Basra beylerbeyliklerine atamış olduğu yöneticilerin direktifleriyle hareket eden bir bahriye gücünün (*kapudanların, reislerin, azapların ve alâtçıların*) faaliyetlerine esas olan yapılanma üzerinde durulacaktır¹.

Eyâlet Örgütlenmesi: İltizam Uygulaması

XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin bünyesine giren ve onu çok daha geniş ve merkezden uzak sınırlara ulaştıran Hint Okyanusu bağlantılı Arap ve bir kısım doğu Afrika toprakları, daha önceleri Anadolu ve Rumeli'de birçok işletmede uygulamaları yapılan *iltizam* rejiminin bir bakıma, zorunlu olarak tatbik edildikleri bölgeler olarak yapılandırılmışlardır. Bu modelde, kurulan eyaletlerin yapısı, merkeze bağlı bürokrasi ile merkezin emrinde bulunan talimli bir ordunun yüklenmiş olduğu faaliyetlerin, yani timarlı sipahi üstüne kurulu düzenin önemli görevlerinden sayılan vergileri çok uzak ülkelerden ürün olarak toplamanın imkânsızlığı yüzünden farklı rejim yürütülmüş, yani vergilerin nakit olarak alınmasını öngören ve asker maaşlarının ödenmesini kolaylaştıran -askerî ya da başkasının üstlendiği- *iltizam* yöntemi uygulanmıştır². Sultan bu tür eyaletlere birer vali (*beylerbeyi*), defterdar (*nâzır-ı emvâl*) ve yargı sorumlusu (*kadı*) tayin etmiş; toplanan gelirler ile de yüksek derecelerdeki subayların aylıkları (*salyâne*) ve başta yeniçeri garnizonları olmak üzere eyaletlerin korunmalarını ve yapılacak taarruzları üstlenen *gönüllü, azap, tüfenkçi, merdân* vb. askerîlerin maaşları (*mevâcib*) ödenmiş, denizcilik politikasında da, *Kapudan Paşalık*'tan bağımsız bir donanmanın (*kapudanlıkların*) faaliyetleri olarak işlev gören bir düzen tercih edilmiştir.

Hint Okyanusu'na açılan denizlere uzanan Arap ve Afrika toprakları, özellikle Mısır, Yemen ve Arabistan yarımadasının öteki tarafında kalan Basra ve Lahsa bölgelerindeki toprak zenginliğini temel kaynak sayan Osmanlılar, o yörelerdeki üretimi özendirmek ve imparatorluğun yayılmasıyla artan masrafları karşılamak için *iltizam* uygulamasını benimsemişler, zaman ilerledikçe de liman veya iskelelerden elde edilen gümrük gelirlerinin kaynağı sayılan ve okyanustan gelen baharat, tekstil ve değerli taşları içeren malların yolunu açma girişimlerini arttırmışlardır. Bu arada, kutsal bölgelerin koruyuculuğunu da üstlenmiş bir imparatorluk olarak hem İslâmî ülkelere yardım etme girişimleri olmuş, hem de bu bölgelere özellikle hacca gelenlerin ticareti için ortam sağlamışlardır. Osmanlıların Hint Okyanusu'ndaki denizcilikleri, böyle çeşitli faktörlerin yönlendirdiği faaliyetler dizisi olarak değerlendirilmelidir.

* Prof. Dr., Emekli Tarih Profesörü.

¹ Osmanlıların Hint Okyanusu'ndaki askerî faaliyetleri için bu ciltte yer alan I. Kısım, V. bölüme bakılabilir.

² M. Genç, "Osmanlı Maliyesinde Malikane Sistemi", *Türkiye İktisat Tarihi Semineri*, yay. O. Okyar, Ankara 1975, s. 232; S. Özbaran, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, İstanbul 2004, s. 182-187, S. Özbaran, *Ottoman Expansion towards the Indian Ocean*, İstanbul 2009, s. 151 vd.

Mısır Beylerbeyliği

Politik, stratejik ve ekonomik açılardan bakıldığında Mısır'ın Osmanlı sınırları içine giren ve ona imparatorluk niteliği veren çok önemli bölgelerden biri olduğu görülür. Kızıldeniz yönündeki genişlemeler ve denizcilik faaliyetleri düşünüldüğünde de, özellikle Hicaz'ın kontrolü yanında Yemen ve Habeş eyaletlerine yönlendirilen askerî hareketler ve doğu Akdeniz-Kızıldeniz bağlantısında önemli bir ticaret merkezi olduğu göz önüne getirildiğinde- imparatorluğun önemli bir yöresi olarak değerlendirilir. Başka eyaletlerde olduğu gibi, Mısır beyberbeylerinin görevleri arasında, imparatorluk merkezinin çıkarlarını korumak başta gelmektedir. Vergi toplamak, eyalette düzeni sağlamak ve Kızıldeniz, Hicaz, Yemen, Habeşistan ve Okyanus'ta stratejik yapılanma girişimleri bu çıkarların başlıcaları sayılmalıdır³.

Burada Mısır beylerbeylerinin görevleri içinde bulunan iki önemli konu üzerinde özellikle durmak gerekmektedir. Bunlar, imparatorluk için büyük prestij taşıyan, zaman zaman "Hâdimü'l-Haremeyn-i Şerifeyn" unvanını kullanan padişah için çok önem taşıyan Hicaz ile olan münasebetlerin yürütülmesi ve bir o kadar önemli sayılan Hacc'ın düzenlemesi ve Hac yolunun korunmasıdır.

İstanbul'daki Başbakanlık Osmanlı Arşivleri'nde bulunan çeşitli tarih belgeleri, bilhassa *Divân-ı Hümayûn Mühimme Defterleri* içindeki kayıtların rehberliğinde yapılan bazı çalışmalardan⁴ daha iyi anlaşılmaktadır ki, Mekke Emiri/Şerifi, Haremeyn'de görülmesi gereken işler için, genellikle Mısır beylerbeyi'ne durumu arz eder, sorunlar ve yapılması gerekenler onun onayıyla İstanbul'a bildirilirdi. Bütün masraf ve ihtiyaçlar, bu arada inşaat ve tamirler, Mısır hazinesinden ve Cidde gümrük gelirlerinden karşılanırdı. Ayrıca, imparatorluk çapında Haremeyn'in yoksulları için yapılan yardımların, kurulan vakıfların sürekliliği de Mısır Beylerbeyliği tarafından sağlanırdı.

İktisadî açıdan bakıldığında Mısır, Osmanlılara pek çok avantaj sağlamıştır. Arazide ve kentlerdeki *mukataa* sahiplerinden *mâl-ı harac-ı arâzi, kuşîfiye, ihtisâb*; deniz ve nehirdeki gümrüklerden elde edilen gelirler temel *irâd* olmuştur. Beylerbeyilerin, kapı halklarının, ordu komutan ve askerlerinin maaşları, denizdeki seferlerin, hac yolculuklarının ve Hicaz'daki faaliyetlerin giderleri bu kaynaklardan sağlanmıştır. Mısır'ın bütçesinden, ayrıca, yıllık 16 milyon -yüzyıl sonunda 20 milyon- *pâre* (1 *pâre*=1/40 altın) , *irsâliye* adı altında bütçe artışı olarak İstanbul'a gönderilmiştir.

Burada, Kızıldeniz bakımından vurgulanması gereken önemli bir husus, bu denizin Mısır ile bağlantısını kuran Süveyş gümrüklerinden -başlangıçta sınırlı olsa da- baharat, XVII. yüzyılda da kahve gibi ürünler üzerinden alınan gümrük vergilerinin getiriliydi. Süveyş gelirleri de *iltizam* yöntemiyle elde edilir, oraya varan emtia Kahire'ye nakledilirdi⁵. Süveyş'in Kızıldeniz tarihinde birincil konumu, şüphesiz, askerî idi; özellikle Portekiz saldırılarına karşı geliştirilen donanma inşa faaliyetlerinin ve teşkilatının en önemli merkezî bir üs ve tersaneydi.

Mısır beylerbeyliğinin teşkilatlanmasından sonra Mısır, kuruluşları XVI. yüzyılın ortalarına rastlayan Yemen ve Habeş Beylerbeyliklerindeki oluşumun ve oraları için yapılan askerî takviyelerin de merkezi olmuştur. Süveyş'teki tersane Kızıldeniz'deki ve Hint Okyanusu'ndaki hareketlenmelerin çıkış noktası olurken Mısır Beylerbeyliği, kara kuvvetleri örgütlenmesinin de kaynağını ve güneye yayılan Osmanlı İmparatorluğu'nun yapısal özelliklerini taşımıştır. Mısır'ın fethinden sonra hazırlanan teşkilat yasasında (*Kanunnâme*'de) ifadesini bulan bu düzende, daha ziyade eyalet merkezini, sancaklara bağlı kaza ve nahiyeleri, Hac yollarını, limanları korumak, Kızıldeniz'deki limanları muhafaza edecek ve Hint Okyanusu'na açılacak olan Osmanlı donanmasını Süveyş tersanesi'nde inşa etmek amacı güdülmüştür. Sayıları 10.000 kadar olan, *oda* ya da *bölük* olarak düzenlenen, başlarında *ağa* bulunan ve maaşları üç aylık (*mevâcib*) olarak dağıtılan Mısır'daki Osmanlı kuvvetleri şu birliklerden meydana gelmekteydi: Çoğunlukla törensel görevlerde yer alan ve sayıları 450'ye kadar ulaşan *müteferrika* 'lar; divanda ve irtibat işlerinde

³ M. Winter, *Egyptian Society Under Ottoman Rule, 1517-1798*, London-New York 1992, s. 32; S. Muhammed es-Seyyid Mahmud, *XVI. Asırda Mısır Eyaleti*, İstanbul 1990, s. 46 vd.

⁴ N. Göyünç, "Some Documents concerning the Ka'ba in the Sixteenth Century", *Sources for the History of Arabia*, 2. Bölüm, Riyad 1979, s. 177-181; S. Faruqi, *Pilgrims and Sultans: The Hajj under the Ottomans*, I. B. Tauris: London-New York 1994; Mahmud, *XVI. Asırda Mısır Eyaleti*, s. 266-268; I. H. Uzunçarşılı, *Mekke-i Mükerreme Emirleri*, Ankara 1972.

⁵ S. Shaw, *The Financial and Administrative Organization and Development of Ottoman Egypt, 1517-1598*, Princeton 1962, s. 104.

kullanılan *çavuşlar*; süvari olan, merkezde ve taşrada muhafız ve asayiş işlerinde kullanılan, gerektiğinde vergi tahsili ve kâtiplik vazifesi yüklenen ve sayıları 2000'e kadar çıkan *gönüllüler*; hafif ateşli silah kullanan ve sayıları 1400'e kadar ulaşan *tüfenkçiler*; Memlûk askerlerden oluşturulan, sayıları 1000 *nefer* ile sınırlanmış olan atlı *çerâkise*; ve eyaletin şehir ve benderlerindeki kalelerde muhafaza görevinde bulunan, yaya olan ve *cebeci*, *topçu* ve *arabacı* gibi cemaatleri bulunan *mustahfizlar*; ve kalelerde muhafaza, kentlerde yasakçılık, hac kervanını koruma ve sefer görevleri olan ve sayıları 1000'e yaklaşan *azaplar*⁶.

Yemen ve Habeş Beylerbeyilikleri

Yemen, Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezinden çok uzakta ve Arap yarımadasının en güneyinde kalan bir eyaletiydi. Yetkiler bakımından çoğu zaman Mısır Beylerbeyilerine bağımlı olan, tarihçilerin yönetilmesinde çok zorluklar çekildiği hususunda hemfikir oldukları bu yörenin teşkilatlanması da Mısır gibi *salyâne* sistemini esas alan bir örgütlenmeye dayalı olarak yapılmıştır; bir başka deyişle, vergilerin *mukataa* birimleri içinde nakit olarak toplanıp beylerbeyiliğin bütçesine intikal ettirilmesiyle örgütlenmiş merkezi San'a olan geniş bir yönetim birimiydi.

Süleyman Paşa'nın Diu seferinden dönüşünde bazı liman şehirlerinin zaptından sonra, 1540 yılında kurulduğu varsayılan Yemen beylerbeyliğinin ilk teşkilatına ilişkin ayrıntılı bilgiye sahip değiliz; ancak ilerleyen yıllara ait *mühimme* ve mâliye kayıtları sayesinde ve yöreye ilişkin bazı yerli ve yabancı arşiv malzemesi ve kronikler aracılığıyla, bu eyaletin siyasal, ekonomik ve sosyal yapısını daha iyi tanıyabiliyoruz. Hemen hatırlatmak lâzımdır ki, Osmanlı belge ve defterlerinde Yemen içinde "sancak" karşılığı olarak geçen vilayetler yanında kaza ve nahiyeler de bu isim altında sıralanmıştır, yani *vilâyet* tanımı kesin bir coğrafya ve siyasal birim olarak kullanılmamıştır. Bu durum XVI. yüzyıl sonlarına ait bütçe defterlerinde de tespit edilebilmektedir. Örneğin 1600 yılına ait bütçe nitelikli bir muhasebe defterinde, arazi vergileri toplanan dört ana *vilâyet (sancak)* sayılmaktadır; bunlardan Zabid yedi *vilâyet (kaza ve nâhiye)*, Ta'izz on iki *vilâyet (kaza ve nâhiye)* ve Sa'de ile birlikte San'a otuz *vilâyet (kaza ve nâhiye)* oluşturmaktadır. Bunların yanı sıra gelirleri ayrı fasıllarda gösterilen Jazân, Hudeyde, Lüheyde, Ferasan, Salif, Kameran, Moha, Aden, Lahec, Şihr, Hadramut ve Hud olmak üzere 12 *iskele* bulunmaktadır⁷.

Osmanlı İmparatorluğu'nun güneydeki bir uzak karakol görevini de üstlenen Yemen eyaletinin temel gir-dileri yukarıda adı verilen dört büyük sancaktan (*vilâyet*'ten) elde edilmiştir. Osmanlı yönetiminin hazırlattığı bütçe defterlerine bakarak yapılan basit bir hesaplama göstermektedir ki Yemen'in okyanusa açık iskelele-rinden sağlanan gelirler, arazi gelirlerinin çok altında kalmıştır. Başka bir deyişle, Yemen'deki Osmanlı yö-netimi okyanusa açılan ticaretten sağlamaya çalıştıkları gelirden çok fazlasını ülke çapında uyguladığı *iltizam* sisteminin getirdiği arazi vergilerinden toplamıştır. Örneğin, 1576 (884) yılı bütçesine göre en fazla gelir tarım kesiminden sağlanmıştır: toplam gelir (*irâd*) olan 17.896.315 *pârenin* 10.332.325 *pâresi* arazi vergilerinden, 1.903.354 *pâre*'si iskelelerden elde edilmiştir. 1599-1600 bütçesinde ise toplam gelirler 16.424.056 *pâredir* ve bunun 7.994.966 *pâresi* (%48) araziden, 4.845.951 *pâresi* (%29) iskelelerden toplanmıştır⁸.

Harcamalara gelince, 1561-62 dönemine ait bir bütçe defterinde on yedi yüksek rütbeli askerî personel okunmaktadır ve bunlara (*beylerbeyi* dahil) yıllık 3.834.564 *pâre* maaş ödenmiştir. Sadece beylerbeyinin geliri 1.667.925 *pâreye* ulaşmaktadır. Bunların dışında bulunan *cemaat ve bölük*'lerin aylıklarına ayrılmış olup *bölük ağaları*, *müteferrikalar*, *çavuşlar*, *gönüllüler*, *tüfenkçiler*, *nevetçiler*, *mustahfizlar*, *cebeciler*, *topçular*, *arabacılar*, *azebler*, *reisler*, *şeggâlin* ve başka askerilere toplam 18.479.035 *pâre* ödenmiştir. Burada özellikle belirtilmelidir ki, Hint Okyanusu'ndaki hacimli seferlerin dışında gerek Yemen kıyıla-rında gerekse Süveyş'te daimî olan deniz kuvvetlerdeki subay ve askerlerin (*rüesâ*, *azebân* ve *alâtçıyân*) sayıları mahduttur ve bunların aylıklarının tutarları genel harcamaların ancak %3'ü kadardır⁹.

⁶ Mahmud, XVI. Asırda Mısır, s. 173-225.

⁷ H. Sahillioğlu, "Yemen'in 1599-1600 yılı Bütçesi, Yusuf Hikmet Bayur'a Armağan, Ankara 1985, s. 292-294.

⁸ Sahillioğlu, "Yemen'in 1599-1600 yılı Bütçesi", s. 289 vd.; Özbaran, *The Ottoman Response*, s. 51 vd.

⁹ Özbaran, *Yemen'den Basra'ya*, s. 275.

Anılan bütçe verilerinde toplam gelirin (*asl-ı mâl*'in) 31.730.951 *pâre* olduğu hatırlandığında, bunun %70 kadarının beylere ve askerlere harcadığı gözlenebilmektedir. Daha sonraki bütçelerde de, benzer bir durumun uygulandığı ortaya çıkmaktadır. Hatta, 1599-1600 bütçesinde olduğu gibi, 16.425.056 *pâre* olan tüm gelirlere karşılık askerlerin harcamaları 15.639.609 *pâre* tutmuş, gelirleri süpürüp götürmüştür; yani bütçe açık vermiş, İstanbul'a bütçe artığı sayılan *irsâliye* ya da onun karşılığında herhangi bir ticaret metalı gönderilememiştir¹⁰.

Afrika'nın doğu tarafında yer alan Habeş beylerbeyiliği 1555 tarihinde kurulmuştur. Gerek kurucusu olan Özdemir Paşa'nın 1.400.000 *akçe* olarak belirlenen yıllık tahsisatı (*salyâne*), gerekse orada konuşlanan üst düzey yöneticilerin yıllıkları ve askerlerin aylıkları (*mevâcib*) Mısır Eyaleti'nin hazinesinden ödenmesiyle mümkün olabilmıştır. Beylerbeyilerin yıllık gelirleri, daha sonraları, hiç eksik olmayan malî sıkıntı yüzünden diğer beylerbeyilerine ödenen ücretten daha düşük tutulmuştur. Nitekim Hüseyin Paşa 1567 yılında 1.000.000 *akçe*, Rıdvan Paşa 1573 yılında 1.200.000 *akçe* ile tayin edilmişlerdir. Vurgulamakta yarar var: Habeş hazinesi çoğu zaman malî sıkıntı içinde olmuş, beylerin ve askerlerin maaşlarının ödenmesi ve eyaletin başka ihtiyaçları için sıklıkla Mısır Beylerbeyiliği'ne başvurulmuştur. Asker maaşlarını ödeyebilmek için bölgedeki inci avcılarının bile borç para alındığı zamanlar olmuştur.

Önceleri Mısır beylerbeyiliğine bağlı olan ve bir ada üstünde kurulmuş olan Sevvakin, yeni beylerbeyiliğe dahil edilerek idarî merkez yapılmıştır. Eyaletin önemli yerleri Masavva, Sevvakin ve Beylül gibi okyanus ticaretine açık olan ve gümrük vergisi alınan limanlardır. Böyle merkezden çok uzak ve ulaşımı zor bir bölgenin sancak taksimi hakkındaki bilgilerimiz oldukça sınırlıdır. Bazı küçük birimlerin ya da yeni fethedilen yerlerin birleştirilmeleriyle oluşturulan sancaklar da vardır. Mesela 1574 yılında, Ahmed Paşa zamanında Sam'a, Akele (Guzay), Dabbe ve Korbariya gibi yerlerin oluşturduğu bir sancak ya da Bor, Matrer, Hindiye (Hindibe) adlı memleketlerden oluşan başka bir sancak teşkil edilmiştir; Sevvakin'in güneyinde kalan Akik ise sancak olarak ilk kez 1580 tarihine ait bir Ruus defteri kaydında geçmektedir. Ayrıca Sarave de sancak statüsünde görünmektedir. Nil üzerinde önemli bir yerleşim yeri olan ve Mısır'a bağlı bulunan İbrim Sancağı'nın 1573 yılından itibaren Habeş Eyaleti'ne bağlanmış olmaması ve oranın gelirleriyle bu eyaletin ihtiyacı olan harcamaların daha kolay yapılacağı üstüne düşünceler geliştirilmiştir¹¹.

Habeş Eyaleti, Mısır veya Yemen'de olduğu gibi arazi gelirlerine dayalı bir konumda değildi. Eyaletin en çok gelir sağladığı yerler liman gümrükleriydi. Baharat ticareti başlıca gelir kaynağıydı. Habeş limanlarına uğrayan baharat yüklü gemilerin ödemek zorunda oldukları navlun bedelleri, bilhassa asker aylıkları için önemli kaynak sayılıyordu. Örneğin, *Mühimme* kayıtlarında yansıtıldığı üzere, 1580 tarihinde Yemen'den gelen baharattan alınan rüsûm, askerlerin maaşları için kullanılmıştı¹². Eyalet yönetiminin diğer önemli gelir kaynakları arasında, Hindistan tacirlerinin Sevvakin'den altın tozu ve fildişi satışlarından elde edilen kazanç ve özellikle içteki kara yoluyla kuzeye taşınan esirlerin satışlarından kazanılan gelirler önemli yer tutmaktaydı.

Eyaletin askerî teşkilatına gelince, her zaman Mısır'dan, kimi zaman da Yemen'den sevk edilen esas ve takviye güçlerinden oluşan bir düzenlemeyle yürütülmeye çalışılmıştır. Bu uzak ve karmaşık yönetimin malî yapısını ortaya koymaktaki zorluk kadar orada düzenlenmiş olan askerî teşkilatı gün ışığına çıkarmakta da tarihsel delil eksikliği bulunmaktadır. Cengiz Orhonlu'nun *Habeş Eyaleti* üstüne verdiği bilgiler¹³ ve Victor Ménage'ın Nubia'daki Osmanlı varlığıyla ilgili çalışmalarının kılavuzluğunda bazı bilgilere ulaşmak mümkündür. Habeş eyaletinde görev yapmış olan bu kuvvetleri karada ve denizde faaliyet gösteren birimler olmak üzere ikiye ayırmak gerekir. Karadaki teşkilat kale ve garnizonlarda konuşlandırılan askerlerle sağlanmış olup Kızıldeniz kıyılarında da kadırgaların gözetimi altında gerçekleştirilen bir koruma faaliyeti olarak gözükmiştir.

¹⁰ Özbaran, *The Ottoman Response*, s. 53.

¹¹ Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 107 vd; V. L. Ménage, "The Ottomans and Nubia in the Sixteenth Century", *Annales Islamiques*, XXIV (1988), s. 137-153.

¹² Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 98.

¹³ Orhonlu, *Habeş Eyaleti*, s. 116-128; M. Hinds-V. Ménage, *Qasr Ibrim in the Ottoman Period: Turkish and Further Arabic Documents*, London 1991, s. 2-11.

Basra ve Lahsa Beylerbeyilikleri

1546 yılında bölgenin fethinden sonra kurulan Basra ve on yıl kadar ardından da kuzey-doğu Arabistan kıyısındaki Katif merkezli kurulan Lahsa beylerbeyiliklerinin Körfez ve Hint Okyanusu bağlamındaki önemi, askeri özellikler yanında büyük ölçüde ekonomik/ticarî nitelikler taşımış olmalarıdır. Burada ilk beylerbeyi olan Bilal Mehmed Paşa'nın önemli girişiminin Hürmüz'deki Portekiz komutanına elçi gönderip Basra'ya uzanan ve oradan Anadolu ve Akdeniz yönünde işleyen ticareti canlandırma gayretleri olması bunun kanıtı olarak değerlendirilebilir. Ancak eyalet hiçbir zaman arzu edilen işleve kavuşturulamamış, yukarıda anılan beylerbeyiliklerde olduğu gibi, içerden yerli ve Arap direnmelerine ve okyanustan Portekiz tehditlerine açık bir konumda olmak zorunda kalmıştır.

Başlarında sancakbeyleri olan çeşitli sancaklardan oluşan bu eyâletlerde *timarlı sipahi* statüsünde asker bulunmamış, *iltizam* sisteminin gerektirdiği rejim uygulanmıştır. Katar sınırlarına kadar uzanabilmiş olan bu beylerbeyiliklerden Basra'da Garraf, Hemmar, Medine, Fethiye, Zekiye, Kurna, Sadr-ı Süveyb, Rahmaniye, Turre-i Cezayir, Madan, Vaki, Kınahiye, Taşköprü, Akçakale, Arca, Muharri, Şarir ve Carur sancak olarak sayılan idarî birimler olmuştur. Lahsa'da ise Katif, Hama, Müberriz, Ceşa, Saffa, Cebreyn, Tehemmiye, Uyun ve Koban sancak statülerinde örgütlenmişlerdir. Böylece arazilerden, pazarlardan, gümrüklerden ve başka kaynaklardan alınan vergiler -aslında askerî sınıfın denetimi altındaki kaynaklardır bunlar- nakit olarak kendi maaşlarını karşılamaya sarf edilmiştir¹⁴. Ancak hemen belirtilmelidir ki gerek elde bulunan muhasebe defterlerinde gerekse bazı sultan ferman suretlerinde yansıyan gelir (*irâd*) rakamları, beylerbeyilikte elde edilen masrafları karşılamaktan uzak kalmıştır¹⁵.

Okyanusa Açılan Ticaret

Osmanlıların 1538 yılında Diu üzerine gittikleri yılın hemen ardından Portekizlilerle bazı diplomatik ilişkiler içine girerek Kızıldeniz boyunca uzanan ticaret yolunun daha iyi işleyebilmesi doğrultusundaki çabaları ve Basra'nın fethinden hemen sonra Basra Körfezi'nin tacirler için kolayca geçilebilecek bir güzergâh olması için yaptıkları girişim, iki rakip imparatorluğun savaş atmosferi dışında barışçıl bir ortam arama girişimlerinin örnekleri olmuştur ve bu tür girişimler daha sonraki yıllarda da sürmüştür. Bölgedeki yıkıcı hareketlere rağmen Kızıldeniz ve Basra Körfezi yollarında özellikle yüzyılın ortalarında yükselen bir grafikte ticaret akışına tanık olunmuştur.

Fernand Braudel, Frederic Lane, Magalhães Godinho, Charles Boxer ve Neils Steensgaard gibi XX. yüzyılın ikinci yarısında tarihçiliğe etki yapmış Batılı tarihçiler ve onlarla birlikte Halil İnalcık ve Cengiz Orhonlu gibi Türk araştırmacılar, özellikle 1540'lı ve 1550'li yıllarda, baharat alış-verişindeki yoğunlaşmaya dayanarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu-Akdeniz bağlantısındaki rolünü vurgulama gereği duymuşlar ve çağdaş kaynaklardan örnekler göstererek savlarını kanıtlama yoluna gitmişlerdir. Ancak, istatistiksel bilgilerin çok önemli sayıldığı bu alanda, örneğin Süveyş, Cidde, Moha, Sevvakin, Massava, Aden, Katif ve Basra gibi okyanusa açılan ve vergilendirmelerin yapıldığı liman ve iskelelerin bazılarında tutulan ve elde bulunan muhasebe defterlerinden yeterince faydalanılarak ticarî işlevselliği daha net gösterecek çalışmalara ihtiyaç vardır. Aşağıdaki birkaç sayfada, mevcut çalışmalardan ve bazı arşiv kayıtlarından derlenen -ancak sınırlı olan- bazı rakamlar yansıtılacak ve konuya biraz daha açıklık getirilmeye çalışılacaktır.

Osmanlı kaynaklarının pek kıt olduğu XVI. yüzyılın ilk çeyreğini -geçici diyebileceğimiz rakamlarla da olsa- yansıtan Magalhães Godinho'nun düzenlediği istatistikteki bazı yıllara ait rakamlar, Mısır'ın İskenderiye'sinde Avrupalıları yükledikleri baharattaki düşüşü göstermesi bakımından önemlidir¹⁶:



¹⁴ Basra beylerbeyiliğine (beraberinde daha sonra *beylerbeyi* olacak Katif sancağına) ait 1551-52 tarihli bir tapu/tahrir defteri bulunmaktadır ve Basra'nın ilk idarî ve malî yapılanmasını yansıtmaktadır (Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Tapu-Tahrir Defterleri, nr. 282). Bu defteri esas alan Doğu Arabistan kıyısındaki Katif sancağına ilişkin bir çalışma için bak. M. İlhan, "The Katif District (*Livā*) during the first years of Ottoman rule: A Study of the 1551 Ottoman Cadastral Survey", *Bulleten*, LI/200 (1991), s. 781-800.

¹⁵ Basra Körfezindeki Osmanlı örgütlenmelerine dair daha fazla bilgi için bkz. Özbaran, *Yemen'den Basra'ya*, s. 145-171, 188-202, 226-261; Willem Floor, *The Persian Gulf: A Political and Economic History of Five Port Cities*, Washington 2006, Bölüm 3, 8.

¹⁶ V. Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, II, Lizbon 1965, s. 115-121, 146; Özbaran, *Yemen'den Basra'ya*, s. 122-123; Özbaran, *Ottoman Expansion*, s. 285 vd.

<i>Yıl</i>	<i>miktar (colli)*</i>
1496	2400
1497	3500
1518	180
1519	150
1522	623

* 1 *collo* = 2,5 *kantar*; 1 *kantar* 56,5 kg.

1530'lu yıllar Osmanlıların okyanusa açılmalarına yönelik en büyük hazırlıklarını ve donanma seferini yaptıkları yılları içermesi bakımından önemli olduğu kadar, okyanus ticaretine ortak olma yolundaki girişimlerine de işaret etmektedir. 1540'lı yıllar ise ticarette Osmanlı paylaşımını daha net gösteren kanıtlara sahiptir¹⁷. O yılları izleyen 1550'li ve 1560'lı yıllarda ise ticaretin Portekiz denetiminden çıktığına ve Osmanlı liman ve iskelelerine özellikle karabiber, baharat, tekstil ürünleri, kumaş boyaları ve kıymetli taşları içeren malların ulaştığına ve dolayısıyla Osmanlı gümrüklerinde daha fazla vergi toplandığına değinen kanıtlara ulaşıldığı yakın zamanlarda yapılan bazı çalışmalardan anlaşılmaktadır. Aşağıdaki istatistik bazı tarihçilerden¹⁸ yansıttığım ve özellikle Sumatra'daki Açe sultanlığından Kızıldeniz'e ulaşan karabiberin 1560'lı yıllardaki artmış rakamlarını göstermektedir:

<i>Yıl</i>	<i>miktar (kantar)</i>	
1564	18.000	Mısır'a çoğunlukla Açe'den 23 gemi Cidde'ye Bhatkal'dan 8, Calicut'tan 3 gemi
	3000	Başka maddeler
1566	24.000	Bhatkal'dan 3, Açe'den 5 gemi vb.
	20.000	Kızıldeniz'den geçen miktar

¹⁷ L. F. Thomaz, "A questão da pimenta em meados do século XVI", (ed. A. T. de Matos, F. L. Thomaz), *A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos*, Angra do Heroísmo 1998, s. 83, 119.

¹⁸ S. Subrahmanyam, "The Trading world of the western Indian Ocean", Matos, Thomaz ed., *a.g.e.*, s. 222; C. R. Boxer, "A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade", *Journal of Southeast Asian History*, X/3, s. 420.

¹⁹ Özbaran, *Yemen'den Basra'ya*, s. 214.

²⁰ C. H. Wake, "The Changing Pattern of Europe's Pepper and Spice Imports, ca. 1400-1700", *The Journal of European Economic History*, 8/1 (1979), s. 384; N. Steensgaard, *Carracks, Caravans and Companies: The structural crises in the European-Asian trade in the early 17th century*, Studentlitteratur: Andelsbogtrykkeriet i Odense 1973, s. 163-164.

²¹ H. İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, I, (çev. H. Berktaş), İstanbul 2000, s. 132-133.

1576-77 dönemini kapsayan bütçe nitelikli özet bir hesap defterinde Yemen Eyaleti gelirlerinin sadece %16 kadarı iskelelerden elde edilen mahsullerden sağlanmış görüne de hatta yüzyılın son yıllarında liman gelirlerinin birkaç bütçedeki oranları %19-21 gibi biraz daha yüksek (ama aslında düşük) yansımış olsa da¹⁹, bazı tarihçilerin tespitlerine göre 1570'li ve 1580'li yıllarda Gücerat ve Açe'den Cidde'ye yılda 40.000-50.000 kantar karabiber ve baharat ulaştığı tahmin edilmiştir. Yine bazı saptamalara göre 1593 ve 1601 yıllarında Kahire'ye varan miktar 40.000 kantar civarında olmuştur²⁰.

Askerî Yapılanmada Denizcilik Örgütlenmesi

Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezindeki yönetici sınıfının, yukarıda açıklamaya çalıştığım koşullar gereğince, anılan eyaletlerde örgütlediği askerî yapılanma, geleneksel yeniçeri ve timarlı sipahi kaynağına dayanan bir teşkilat olamamıştır. Bunun yerine, toplanan gelirlerin kolayca askeri görevlilere maaş olarak aktarılabilceği yöntem tercih edilmiştir. Böyle bir değişimi çok iyi gözleyenlerden biri olan Halil İnalcık -1528 tarihli bir bütçeyi esas alarak- timarlı sipahiden aylıklı askerlere dönüşüm sürecini şöyle dile getirmektedir:

*Rumeli ve Anadolu Beylerbeyliklerinde 129 milyon akçe'lik bir gelir toplamı timar olarak ayrılır ve yaklaşık 28.000 kişiye bölüştürülürken XVI. yüzyılda fethedilen öteki bölgelerin tamamından, 10.000 dolayında timar sahibi için ancak 60-70 milyon akçe ayrıldığını görüyoruz*²¹.

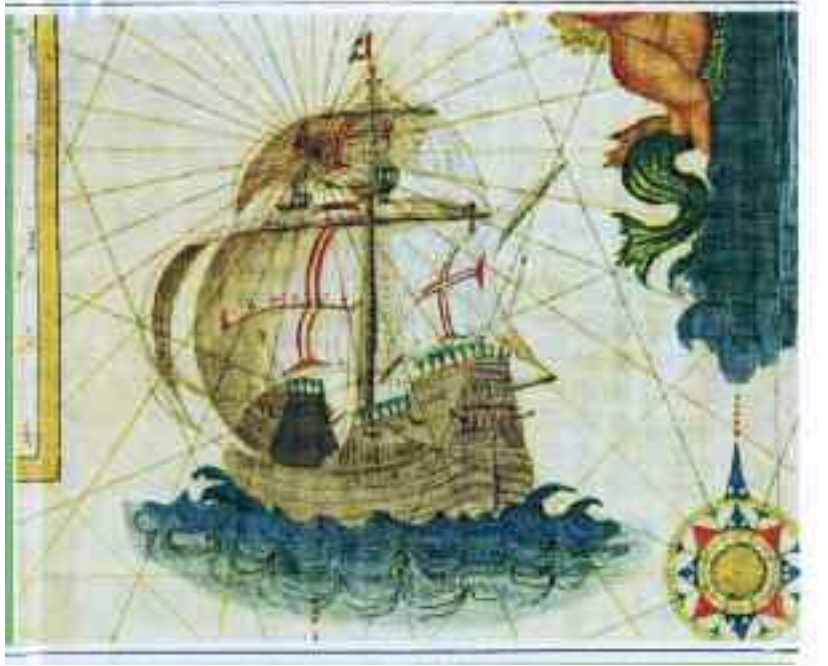
İnalcık'ın belirlediği bu dönüşüm sürecine Yemen, Habeş, Basra ve Lahsa beylerbeyliklerini kattığımızda ve oralarındaki ücretli asker sayılarını ve aylıklarını düşündüğümüzde, imparatorluğun dirlik sisteminden maaşlı asker temelindeki örgütlenmesine geçişinin uygulamalarını daha net görmek mümkündür. Osmanlı kayıtlarında özellikle *mevâcib* olarak bilinen ve asker mevcutlarını ve aylıklarını yansıtan defterlerde *gönüllüyân*, *azebân*, *mustahfızân*, *merdân*, *tüfenkciyân* ve *topcıyân* gibi yaya, atlı ve ateşli silahları kullanabilen birliklerin var oldukları görülmektedir. 1560-61 tarihli Yemen bütçesinde kayıtlı olan bu tür askerlerin sayısı bu eyalette 5000 kadardır. Aynı eyalet için 1580 tarihindeki bir *mevâcib* defterinde kayıtlı görevli askerlerin sayısı ise 8500'e yakındır. Öte yandan, yüzyılın sonuna ait bir Basra defterinde yansıtılan rakamlardan da Basra kentinde 1600 ve şehir dışındaki yörelerde 1366 olmak üzere toplam 3000 kadar maaşlı askerin bulunduğu anlaşılmaktadır.

Hint Okyanusu'na açılan ve Osmanlı İmparatorluğu'nun egemen olduğu sınırları içine girmiş olan liman kentlerinde denizcilik teşkilatı bakımından iki görüntüden söz edilebilir. Bunlardan ilki gemi inşa faaliyetlerinin yapıldığı ve önemli üs görevi yapan yerlerdir ki bunlar öncelikle Süveyş ve ikinci planda da Basra'dan yansımaktadır. Diğer görüntü ise, gemi inşa faaliyetlerinin olmadığı, ancak gerek deniz üslerini korumak için bazı kadirgaları barındıran, gerektiğinde onarım ve bakım işlerinin yapıldığı, gerekse ticaret gemilerinin durak ve gümrük ödeme noktaları olan yerlerin özelliklerini taşımaktadır. Bu kategoride -Süveyş ve Basra dışında- Batı ve güney-batı Arabistan kıyılarında Cidde, Moha, ve Aden, kuzey-doğu Afrika sahillerinde Masavva ve Sevvakin, Basra Körfezi'nde de Katif sayılabilir. Bu arada, Osmanlı bütçelerinde adları geçen ve ticari işlevleri bulunan iskeleler olarak kimi adalar ve Arabistan kıyılarındaki Lahec, Salif, Kameran, Hüdeyde, Ferasan, Cazan, Şihr, Hadramut, Hud ve Dicle ile Fırat nehirlerinin birleştiği noktada Kurna belirlenebilir.

Süveyş Tersanesi ve Kapudanlığı

Siyasal yaşamına askeri harekât ile son verilen Memlûk devletinden devralınan Süveyş, Osmanlıların Hint Okyanusu'na açılan en büyük ve en önemli tersanesi olmuştur. Ne yazık ki, tarihçilik bu tersanenin işlevini ayrıntılarıyla ortaya koyabilen bir çalışma gerçekleştirememiştir²². Yine de, bazı kaynakların yardımıyla, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na açılan Osmanlı kadirgalarının hemen hemen tümünün inşaatına sahne olan böyle bir deniz üssü hakkında bir şeyler ifade etmek mümkündür.

1511 yılında görevli olarak Lizbon'dan Hindistan'a giden ve kaleme aldığı tarihî coğrafyasında Süveyş'ten bahseden Tomé Pires orada -Memlûk sultanlığı döneminde- bir "armada" inşa edilmekte olduğunu, bölgenin bitki örtüsünden ve evlerden yoksun bir yer niteliğinde bulunduğunu nakletmektedir²³. 1538 Diu seferine katılmak zorunda bırakılmış olan bir Venediklinin atlattıklarına göre Süveyş'te yapılan gemilerin kerestesi Antalya ve İstanbul'dan İskenderiye'ye getirtilmekte, oradan da develere yüklü olarak Süveyş'e aktarılmaktaydı. Suyu ve yiyecek kaynakları bulunmayan ve 80 mil kadar mesafesi olan bu



Bir Portekiz nau'su ticaret gemisi (karaka) ve savaş gemisi olarak kullanılmıştır.

²² "Türk Deniz Gücü Tarihi" dizisi içinde "Osmanlılar ve Hint Okyanusu" konusunu işleyen ve 20-22 Ekim 2008 tarihlerinde Türk Deniz Kuvvetleri tarafından İstanbul'da düzenlenen bir sempozyumda bu konuda özellikle Osmanlı kaynaklarına dayanarak bildiri sunan İdris Bostan'ın bu ve yayına hazırladığı daha ayrıntılı çalışmalarına dikkat çekmek isterim.

²³ A Suma Oriental de Tomé Pires, [ed. A.Cortesão], Coimbra 1978, s. 147.

Seydi Ali Reis kadirgalarının
1554'de Portekiz savaş
gemileriyle karşılaşması
(Portugalia Monumenta).



yol, Nil'den yüklenen su ile geçilebiliyordu²⁴. 1541 yılında Kızıldeniz'e gelen ve Süveyş'teki Osmanlı gemilerini yakmayı hedefleyen donanma seferinde yer alan D. João de Castro, bizlere ulaşan tarihi coğrafyası "Roteiro"da, Süveyş hakkında sağladığı bilgileri naklederken buranın topraklarla korunduğunu, içeriye nüfuz etmenin çok zor olduğunu, ancak etrafındaki tepeleri aşarak sızılabilceğini yazmaktadır. Tersanede kırk bir kadirga (*galees reaes*) ve dokuz büyük gemi (*naos grosas*) bulunduğunu bildirirken Süveyş'in önemini oradaki Osmanlı kuvvetlerinin varlığına atfetmekte, aksi halde fazla bir değere sahip olmadığını bildirmektedir²⁵. Anılan yüzyılın ortalarında yazıldığı tahmin edilen ama yazarı bilinmeyen ancak bir Portekizliye ait olduğu sanılan coğrafya kitabında ise Süveyş şöylece betimlenmektedir:

Bu Süveyş limanında -gerek Memlük sultanının (grã ssolidão) egemen olduğu zamanlarda gerekse onun yerine egemen olan Osmanlı sultanının (turco) hakimiyetinde- Hindistan sularında dolaşan Portekizlilere karşı büyük "armadalar" hazırlanmaktadır. Kadirgalarını yapmak için gerekli keresteyi bu limana Kahire'den getirmekteler²⁶.

Osmanlıların denizcilik tarihi üstüne XVII. yüzyıl ortalarında bir eser hazırlamış olan Kâtib Çelebi'nin "932 (1525)'de Sultan Süleyman Han Selman Reis nâm korsanı ol tarafa kapudan ve serdâr idüib bender-i Süveyş'ten diyâr-ı Yemen'e gönderdiler" kaydı Selman Reis'in faaliyetlerine değiniyorsa da, bu kayıt denizcilerin o tarihlerde Süveyş'in bağımsız bir "kapudanlık" rütbesiyle atamalara sahne olduğu anlamına gelmemektedir²⁷. Gerçi başlangıç yıllarında ve yüzyılın ortalarında Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasına "Bahr-i Ahmer" filosu ve "Hint donanması" denildiği ve bu filoya komutanlık eden kişinin makamına önce "Süveyş Kapudanlığı" ve sonra da "Hint Kapudanlığı" denildiği ileri sürülmüşse de²⁸ daha ayrıntılı tahlilleri göz önüne getirerek²⁹

²⁴ "Particular Relation of the Expedition of Solyman Pacha from Suez to India, written by a Venetian Officer", *A Genaral History and Collection of Voyages and Travels*, VI, (ed. R. Kerr), Edinburgh-London 1824, s. 259-260; Diogo do Couto, *Da Ásia*, Década IV, Livro III, Capítulo VI.

²⁵ "Roteiro do Mar Roxo", *Obras Completas de D. João de Castro*, II, (ed. A. Cortesão, L. Albuquerque), Coimbra 1971, s. 337 vd.

²⁶ L. Ribeiro, "Uma Geografia Quinhentista", *Studia*, 7 (1961), s. 195.

²⁷ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr fi esfârî'l-Bihâr*, İstanbul 1329, s. 24-25.

²⁸ C. Orhonlu, "Hint Kapudanlığı ve Piri Reis", *Bellefen*, XXXIV/134 (1970), s. 235.

²⁹ Orhonlu, "Hint Kapudanlığı", s. 235-254; C. Imber, "The Navy of Süleyman the Magnificent", *Archivum Ottomanicum*, 6 (1980), s. 270.

ve İstanbul'daki Başbakanlık Osmanlı Arşivleri'nden yararlanarak ileri sürebiliriz ki "müstakil kapudan lazımdır deyu Süveyş Kapudanlığın Yemen kapudanı Sefer'e olması" biçimindeki Mısır beylerbeyinin bir arzı gereğince, daha önce varolan ve 1553 yılında Seydi Ali Reis'e verilmiş olan Mısır kapudanlığından başka Süveyş kapudanlığı tesis edilmiştir. Özellikle anılan arşivdeki *Mühimme* defterlerinde bu tarihten sonraki Süveyş'e ilişkin kayıtlardan hareketle bağımsız bir "Süveyş Kapudanlığı"nın tesis edildiğini varsayabiliriz. Birkaç örnekle, Osmanlı denizcilik teşkilatının o yöredeki yapılanmasını yansıtmak mümkündür.

1565 tarihli bir sultan fermanına göre, Kurdoğlu Hızır Süveyş kapudanlığını yürütmüş, ertesi yıl ise Hızır Reis bu göreve tayin edilmiştir³⁰. Böyle bir görev sadece Kızıldeniz sorunlarıyla sınırlı kalmamış, kimi zaman Akdeniz'deki İskenderiye'yi korumak ve Bulak ile Reşid'de bulunan gemilerin Akdeniz'deki hareketlere katılmalarını da sağlamayı gerektirmiştir³¹. Bir başka sultan fermanından anlaşılmaktadır ki, Cidde'ye bazı hazine ile sancakbeyi olarak giden Ahmed Bey'in ve Cidde'nin korunması için, Süveyş kapudanı Mehmed tayin edilmiştir. Bu sırada Süveyş kapudanlığına Mısır'daki emirlerden Şakir Bey getirilmiştir³². Yıllar ilerledikçe ve Osmanlıların özellikle Arap eyaletlerinde uyguladıkları *iltizam* rejimi gereğince *kapudanlar* da malî işlerde görev almışlardır. Örneğin 1596 yılında, Mustafa Bey Yemen'de bir vilayetin *kâşif*i iken, yani o bölgenin vergilerini toplama görevi yüklenmişken, Süveyş Kapudanlığı'nı da üstlenebilmiştir³³.

Basra Tersanesi ve Kapudanlığı

Basra'ya gemi inşası için gereken malzemenin sağlanması ve bir tersane kurulması ya da mevcut gemi inşasını geliştirme yönündeki faaliyetlerin 1546 fethini izleyen yıllarda gerçekleştiğini düşünmek, sanırım, yanlış olmaz. Dicle ve Fırat nehirlerindeki nakliyatın ve bu nakliyat için özellikle Birecik'teki gemi inşaa faaliyetlerinin Basra tersanesinin gelişimi açısından önemli olduğunu vurgulamak gerekir. Birecik'te yapılan gemilerin Basra'ya gönderilmesi hususuna ilişkin 1560 tarihli bir padişah buyruğu bu gelişmeyi gösterebilecek ilk kayıtlarından sayılabilir³⁴. Bu tür faaliyetler sonucundadır ki, 1563 yılında Basra tersanesini de ziyaret edebilmiş olan Portekizli Simão da Costa, orada en büyüğünde kürekçiler için yirmi iki sırası olan beş geminin inşa edildiğini bildirmiştir³⁵. Temel malzeme olan kerestenin de Güney-doğu Anadolu'dan Toros sıradağlarından sağlandığı bilinmektedir.

Basra'da denizcilik örgütlenmesiyle ilgili bir kapudanlığın kuruluşunun kesin tarihini belirtmek eldeki bilgilerle pek mümkün görünmüyor; Simão da Costa, 1563 tarihinde krala gönderdiği raporunda gemi inşaa faaliyetlerinden bahsettiği halde herhangi bir *kapudanlık* teşkilatına değinmemektedir. Ancak 1570'li yıllara ait Osmanlı belgelerinde gerek Remle gerekse Basra adı altında *kapudanlıklardan* söz edilmektedir. Örneğin, Basra eyaleti içindeki Rahmaniye sancağında "gönüllüler kethüdası" olan Cihanşah'ın 1572 yılında *Remle Kapudanı* olarak atandığı; aynı şekilde "donanma kethüdası" olan Abdi'nin 50 *akçe* gündelik ile Basra'da *kapudanlık* rütbesiyle tayin edildiği kayıtlara geçmiştir³⁶. Ayrıca, 1581 tarihli bir padişah buyruğunda, gemilerin sorumluluğunu alan kaptan anlamına gelen "sefâin kapudanı" ibaresi geçmektedir ki, bu kimseden beklenen görevler arasında oraların emniyetini sağlamak ve yabancı ülkelere silah ve malzemenin kaçırılmasını engellemek bulunmaktadır³⁷. 1600 yılına ait bir maaş defterinde geçen ve gemi yapım ve bakımında işlevleri olan "alâtçıyan"dan 50 *akçe* yevmiye ile atanan Bin Ali'nin Basra *kapudanlığı*'ndaki görevinin yöreyi korumaya yönelik olduğu anlaşılmaktadır³⁸.

Moha Kapudanlığı

Bir tersaneye sahip olmayan ancak Yemen Eyaleti'nin deniz saldırılarına karşı korunmasını sağlayan bir *kapudanlık* örgütlenmesi de Moha'da kurulmuştur. Korumanın da ötesinde, Arabistan ve Afrika sahillerine yardım ve baskınlar yapan, başka bir tanımlamayla, devlet adına korsanlık faaliyetlerinde bulunan *Moha kapudanlığı*'nın tesis tarihini tam olarak bilemiyoruz. 1559 yılına ait bir Portekiz belgesine göre Moha

³⁰ BOA, *Mühimme Defteri* (MD), 5, s. 76; MD, 6, s. 138.

³¹ BOA, MD, 21, s. 136, 236.

³² BOA, MD, 34, s. 308.

³³ BOA, MD, 1882, s. 50.

³⁴ C. Orhonlu, T. İşıkşal, "Osmanlı devrinde nehir nakliyatı hakkında araştırmalar: Dicle ve Fırat nehirlerinde Nakliyat", *Tarih Dergisi*, XIII/17-18 (1963), s. 79.

³⁵ *As Gevetas de Torre do Tombo*, V (1965), s. 140.

³⁶ BOA, Kamil Kepeci (KK), Ruus Defterleri, nr. 225, s. 223.

³⁷ BOA, MD, 42, s. 55, 89.

³⁸ BOA, *Maliyeden Müdevver Defterleri* (MAD), nr. 7531.



Sinan Paşa'nın Moha'dan
Cidde'ye gelişi (Rumûzî,
Tarih-i Feth-i Yemen,
İ.Ü. Nadir Eserler Ktp, TY. 6045).

limanında altı-yedi kadırgası olan bir “capitan” bulunmaktaydı³⁹. Ertesi yıl, Portekiz'in Roma nezdindeki elçisine Kahire'den giden bilgilere göre, *Moha kapudanı* (*capitão de Moca*) bir Portekiz gemisini zapt etmişti. Aynı yıla ait ve Mısır beylerbeyinin arzına yanıt olarak hazırlanan bir sultan fermanı, Moha (belgede Yemen) *kapudanlığının* Mustafa *kethüda* adlı kişiye verildiğini bildirmektedir⁴⁰. 1564 yılına ait bir fermana ise, Yemen müteferrikalarından olan Ferhad'ın *Moha kapudanı* olarak atandığı ve kendisine iki kalyata verilmesinin emredildiği kayıtlıdır⁴¹. Kimi zaman Moha, kimi zaman Yemen, kimi zaman da Hind(istan) kapudanlığı olarak geçen bu görevin denizcilğe ait sorunların ötesinde, bir yerin sancak beyi olan ve vergi toplamayı denetleyen *mültezim* işlerini de üstlenen bir kişi durumunda olduğunu belirtmekte fayda vardır.

Lahsa Kapudanlığı

Basra Körfezi'nde tersanesi bulunmayan ancak konumuna binaen *kapudanlılık* görevi yürüten bir örgütlenmeye sahip olan bir yer de Lahsa idi. Aynı zamanda *beylerbeyiliğ*in de adını taşıyan Lahsa'daki “kapudanlılık” kurumunun ne kadar erken tarihte başladığını bilemediğimiz bu bölge hakkındaki bazı belgeler böyle bir teşkilatın daha çok koruma amaçlı olduğunu göstermektedir. Küçük çapta, örneğin 1559 yılında Bahreyn'e yapıldığı üzere, seferler için üs ve birkaç geminin nöbet tuttuğu Katif merkezli bir örgütlenme olsa da *Lahsa kapudanlığının* bir sığınma ve inci avcılığını gözleme yeri olarak kaldığı sanılmaktadır⁴². Örneğin, 1578 tarihli bir sultan fermanı, daha önce tersane emniyeti yapmış olan Mehmed adlı kişinin *Lahsa kapudanı* tayin edildiğini gösterirken⁴³, başka bir fermana aynı kişinin bölge kıyılarını koruma dışında ne tür görev üstlendiği açıklanmaktadır. Sultan izni olmadan Basra'dan Bahreyn'e kereste taşıyanların engellenmesi bu çerçevede dile getirilebilir⁴⁴.

Osmanlıların daimî donanma gücü; sayılar ve maaşlar

Osmanlıların Hint Okyanusu'nda yaptıkları Diu ve Hürmüz seferleri için harekete geçirilen, güçlü görünen ama geçici olan silahlı bahriye potansiyelinden ayrı olarak, Hint Okyanusu'na bitişik tersane ve üslerde sürekli bulundurdıkları kadrolar dikkate alındığında, imparatorluğun güney denizlerindeki sınırlılığını ve karşılaştığı zorlukların nedenleri daha iyi anlaşılabilir. Özellikle İstanbul'daki Başbakanlık Osmanlı ve Topkapı Sarayı arşivlerinde bulunan bazı maaş (*mevâcib*) ve muhasebe defterlerindeki kayıtlar denizcilerin sayılarını ve aldıkları aylıkları göstermesi bakımından önemlidir. Bazı defterlerden çıkarılan sonuçlara göre, XVI. yüzyılın ikinci yarısına ilişkin sayıları şöylece vermek mümkündür:

Moha'da 1560/61'de toplam 141 *reis*, *azeb* ve *alâtçı* vardı (aynı dönemde Yemen'de toplam 5000 kadar asker konuşlanmıştı); bu sayı ertesi yıl 270 idi; 1575 yılında Moha benderinde 10 *reis* ve 45 *azeb* bulunmaktaydı. 1580 yılında Süveyş'te 37 *azeb* askeri kayıtlıydı. Yine 1580 yılında Aden'de 37 *azeb* askeri bulunmaktaydı (aynı dönemde Yemen eyaletinde toplam 8500 civarında askerin bulunduğu hatırlanmalı ve denizcilik örgütlenmesinde bulunanlarla kıyaslanmalıdır). Yüzyılın sonunda Basra'da denizcilik işleriyle meşgul olan 112 *alâtçı* yer almaktaydı (aynı yılda Basra kentinde ve taşrada toplam 3000 kadar ücretli asker bulunmaktaydı)⁴⁵.

³⁹ *Rerum Aethiopicarum*, X, (ed. C. Beccari), Roma 1910, s. 98; Özbaran, *Yemen'den Basra'ya*, s. 272.

⁴⁰ BQA, MD, 4, s. 51.

⁴¹ BQA, MD, 6, s. 177.

⁴² J. E. Mandaville, “The Ottoman Province of Al-Hasâ in the Sixteenth and Seventeenth Centuries”, *Journal of American Oriental Society*, 90/3 (1970), s. 508.

⁴³ BQA, MD, 33, s. 254.

⁴⁴ BQA, MD, 42, s. 55, 89.

⁴⁵ İncelenen kaynaklar: Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSMA), D. 314, D. 798; D. 805, D. 2140, D. 2215; BQA, MD, nr. 7531.

Süveyş'te, 1580 tarihli maaş defterinde verilen ve *cemaat* olarak tanımlanan listeye göre, 50 *pâre* gündelikli bir *kapudan*, 5-17 *pâre* gündelikli 5 reisin ve asgarî ücretleri 5 *pâre* olan 31 *azeb* askeri vardı⁴⁶. Bu askerlerin çoğu önadlarından sonra "Abdullah oğlu" (*bin Abdullah*) olarak kaydedilmişlerdir. Anlaşıldığı kadarıyla bunların çoğu yeni Müslüman olmuştur. Salim (bin) Kara, Hasan (bin) Şerif, Halil (bin) Ali ve Şaban (bin) Pervane gibi adlardan da anlaşılacağı üzere, bazıları daha önce Müslüman olmuş ya da Türk veya başka milletten olan Müslüman bir aileden gelmişlerdi. Birkaç tanesinin memleketlerinin adı da yansımaktadır: Köstendil'den İbrahim, Mora'dan Mehmed (bin) Abdullah ve Hindî Kabil (bin) Abdullah. Sayı bakımında burada vurgulanması gereken husus, deniz *reis* ve *azeb*lerinin kara hizmetindekilere oranla çok sınırlı kaldıklarıdır. Benzer oranlara işaret eden XVI. yüzyılın ikinci yarısına ait olan diğer bütçelere değinme gereği duymadan 1560-61 yılı Yemen bütçesinde kayıtlı askerlerin maaşlarına harcanmış görünen 596 altın sikkenin sadece %3'ünün deniz kuvvetleri için ayrılmış olduğunu belirtmek yeterli bir kanıt olarak gösterilebilir⁴⁷.

Sonuç

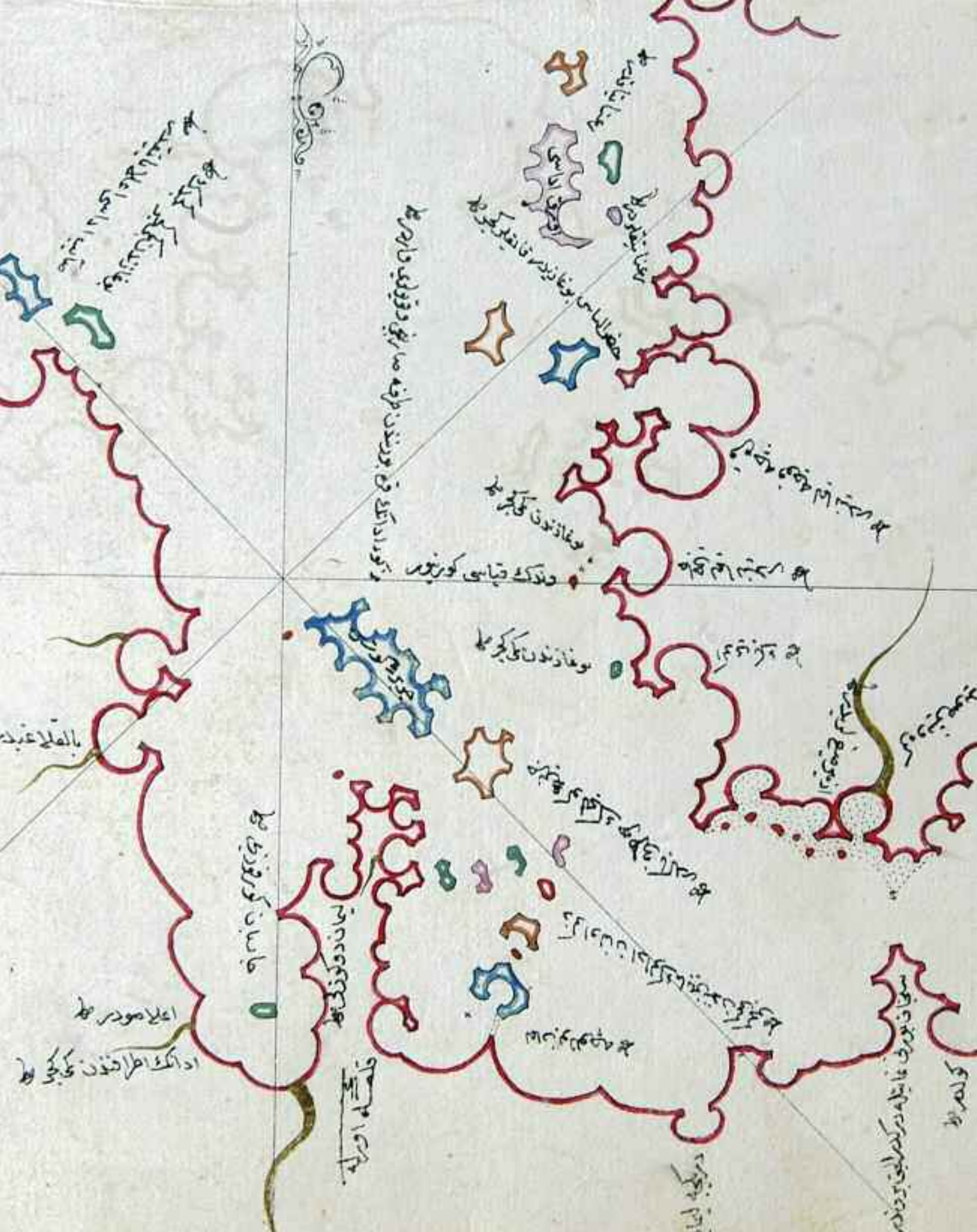
1537 yılında İskenderiye'de el konan, aralarında 1538 Diu seferini tasvir eden bir kişinin de bulunduğu Venedikli tüccar ve denizciler arasından seçilen *topçu*, *kürekçi*, *dülger* ve *kalafatçılar*, Diu seferine çıkacak olan donanmanın yapımına yardımcı olmuşlardır ya da zorla çalıştırılmışlar, küreğe vurulmuşlardır⁴⁸. Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'ndaki en büyük gövde gösterisine hazırlanırken ve çıkarken arz ettiği manzara böyleydi. Bu manzara geçiciydi. Pirî Bey'in 1552 yılında Hürmüz'ü kuşatma teşebbüsüne yol açan hazırlık ve görüntü de farklı değildi. Okyanusa açılan bir imparatorluğun kıyılarda kurduğu denizcilik düzeniyse imparatorluğunun görkemini -örneğin Akdeniz'deki etkin görüntüsünü- temsil etmekten uzaktı. Osmanlılar Hint Okyanusu sınırlarında özellikle Portekizlilere karşı tuttukları nöbet, eyaletlerden topladıkları vergi, bunun için uyguladıkları ateşli silah etkinlikleri, bu yönde kimi İslamî ülkelere yaptıkları teknik yardımlar ve Hint Okyanusu ile Batı Akdeniz dünyası arasında işleyen ticarî faaliyetlerin yolunu açma gayretleri düşünüldüğünde imparatorluk menfaatlerinin yerine getirilmiş olduğu varsayılabilir. Ancak, birçok yetenekli *kapudan*, korsan ve deniz erlerine sahip olmalarına karşın okyanusa gerek askerî açıdan gerekse ticarî yönden açılacak politik geliştirilememişler ve bu yönde etkinlik sağlayacak bilimsel ve eğitsel araçları yeterince yaratamamışlardır⁴⁹.

⁴⁶ TSMA, D. 805, vr. 36a-37a.

⁴⁷ TSMA, D. 314.

⁴⁸ "Particular Relation of the Expedition of Solymán Pacha from Suez to India", s. 259 vd.

⁴⁹ Özbaran, *Yemen'den Basra'ya*, s. 276; Özbaran, *Ottoman Expansion*, s. 269-271.



کولهر

سپیدان برف غایتله در کله بلبل برونه

در کله بلبل

در کله بلبل

در کله بلبل

در کله بلبل

در کله بلبل

در کله بلبل

قلعه اوله

جانبان کورقون

ادانکه اطرافتون کی کجی

اعلا صودر

بالعلا عبده

از بیرون

در کله بلبل

در کله بلبل

در کله بلبل

در کله بلبل

در کله بلبل

در کله بلبل

در کله بلبل

BİBLİYOGRAFYA

A) ARŞİV KAYNAKLARI

I) Başbakanlık Osmanlı Arşivi

a) Defter Tasnifleri

Bâb-ı Âsafi, Divan-ı Hümayûn, Mühimme Kalemî, (A. DVN. MHM)
Nr. 932, 934.

Bâb-ı Âsafi, Divan-ı Hümayûn, Düvel-i Ecnebiye Defteri (A. DVN. DVE)
Nr. 901.

Bâb-ı Âsafi, Nişancı Kalemî (A. NŞT), Defter
Nr. 1066, 1069.

Bâb-ı Âsafi, Ruus Kalemî (A. RSK)
Nr. 1529, 1551.

Bâb-ı Defteri, Başmuhasebe Kalemî, (D. BŞM), Defter
Nr. 51, 55, 2020.

Bâb-ı Defteri, Başmuhasebe, Tersane Emaneti Kalemî (D. BŞM. TRE)
Nr. 14572, 14573, 14599.

Bâb-ı Defteri, Büyük Ruznamçe Kalemî (D. BRZ)
Nr. 20614, 20617, 20618.

Düvel-i Ecnebiye Defterleri
Nr. 13, 16.

Kamil Kepeci (KK)
Nr. 62, 64, 67, 72, 74, 208. 209. 210, 216, 216A, 219, 221, 223, 225, 253, 265, 1764, 1765, 1766, 1767, 1768, 1770, 1841, 1863, 2548, 2549, 2775, 5596, 5618, 5636, 5637, 5638, 5641, 5649, 5650, 5652, 5656, 5657, 5658, 7501, 7502.

Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)
nr. 7, 55, 94, 176, 350, 453, 504, 523, 852, 967, 968. 984, 996, 1077, 1572, 1777, 1815, 2150, 2314, 2321, 2637, 2714, 2731, 2732, 2787, 3142, 3171, 3364, 3456, 3925, 4039, 4688, 4875, 4876, 4912, 5471, 5897, 5932, 6004, 6572, 6616, 7316, 7531, 7591, 7915, 8880, 8945, 9837, 10309, 10321, 10371, 10378, 15432, 15658, 15846, 17893, 17901, 18061, 18274, 20220, 23305, 23501.

Mısır Mühimme Defterleri (MMD)
Nr. 3, 4, 5.

Mühimme Defterleri (MD)
Nr. 2, 3 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16, 18, 19, 21, 25, 26, 30. 33, 34, 42, 60, 67, 73, 77, 78, 83, 92, 93, 94, 98, 99, 101, 102, 104, 106, 108, 110, 111, 112, 113, 123, 266.

Mühimme Zeyli Defterleri, (MZD)
Nr. 5, 6, 7.

Müteferrik Defterler
Nr. 36806.

Tahrir Defterleri
Nr. 75, 282, 748.

Tahvil Defterleri
Nr. 2, 41.

Vakfiyeler Tasnifi
Nr. 164.

b) Belge Tasnifleri

Ali Emiri-Kanunî
Nr. 250/3.

Bâb-ı Defteri, Başmuhasebe Kalemî (D. BŞM)
Dosya, nr. 1/ 62.

Bâb-ı Âsafi, Divan-ı Hümayûn (A. DVN)
Dosya, nr. 24/89, 184/32.

Bâb-ı Defteri, Başmuhasebe Kalemî Tersane Emaneti (D.BŞM.TRE)
dosya, 2/137.

Cevdet-Bahriye
Nr. 2597, 2794, 5122, 6355, 10302, 11871.

İbnülemin-Bahriye (İE-Bahriye)
Nr. 13, 324, 633, 742, 746, 834, 895, 908, 914, 915, 1042, 1055, 1247.

İbnülemin-Hil'at (İE-Hil'at)
Nr. 1.

İbnülemin-Maliye (İE-Maliye)
Nr. 2, 4.

II) Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSMA)

Defter:
D. 314, 798, 805, 1943, 2140, 2215, 3438, 3887, 4119, 4120, 5906.

Evrak:
E. 594, 595, 596, 599, 1451, 1506/2-3, 1806, 2891/1, 3451, 3465, 4742, 5223/8, 5532, 5566, 5723, 6019/2, 6456, 6555, 6608, 6927, 11974/1-5, 12321.

III) Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi (TSMK)

Koşuşlar 888 (Mühimme Defteri).
Malta Kuşatması Planı, Y.Y.1118.

IV) İstanbul Müftülüğü, Şer'îye Sicilleri Arşivi

nr. 84 (Üsküdar).

V) Vakıflar Genel Müdürlüğü Arşivi

Nr. 632 (Vakfiye Defteri).

VI) Belediye Kütüphanesi, Muallim Cevdet Yazmaları

Nr. O.71, O. 75, O. 79.

VII) Archivo General de Simancas (AGS)

Estado (E.), nr. 6, 7, 19, 28, 104, 106, 115, 426, 427, 463, 472, 473, 474. 475. 476, 1011, 1115, 1119, 1120, 1308.

Guerra Antigua (GA), leg. 30, 40.

VIII) Real Academia de la Historia (R.A.H.),

Colección Salazar y Cástro (C.S.C.)

Dosya, nr. A-24, A-25, A-26, A-37.

IX) Archivio di Stato di Venezia (ASV)

Documenti Turchi, Busta 3, 4, 8, 9, 10.

Bailo, Carte Turche, Busta, 250/ 330, 252/343.

X) Archivio di Stato di Genova (ASG)

Antico Comune 22.

Notaio, Giovanni Balbi, Bl. 46.

Notaio Gregorio Panissario, Bl. 37.

San Giorgio, Sala 34.

XI) Arquivos Nacionais/Torre do Tombo, Lizbon (AN/TT)

Gaveta 20, Maço 7.

Colecção de São Lourenço, IV.

Corpo Cronológico, Parte 1, Maço 24. Maço 89.

Documentos Orientais, Maço 1.

B) YAYINLANMIŞ KAYNAKLAR

Barros, J., *Da Ásia: Décadas I-IV*, Lizbon, 1777-8.

—, *Da Ásia*, Década IV, Livro X, Capitulo II.

Castanheda, F. L., *História do Descobrimento e Conquista da Índia pelos Portugueses*, Lizbon 1833, livro IV, capitulos XXXII ve XXXVI.

Correia, G., *Lendas da Índia*, II, Lizbon, 1858-1861.

Couto, Diogo do, *Da Ásia: Décadas*, IV-XIII, Lisbon, 1778-88.

Dokumenti rosiys'kikh arkhiviv z istoriyi Ukrayini, I: Dokumenti do istoriyi zaporož'koho kozatstva, 1613-1620, ed. Boris Floriya, Leontiy Voytovich vd., Lviv: Institut ukrayinoznavstva NAN Ukrayiny 1998, no. 14.

Jerela do istoriyi Ukrayini-Rusi, 8: Materyali do istoriyi ukrayins'koyi kozaççyny po r. 1631 (Lviv: Arkheografična komisiya Naukovoho tovarystva imeni Şevçenka, 1908), no. 38, 39

Opyis Ukrayini, kil'kokh provintsii Korolivstva Pols'koho, ed. H. Boriak, Ya. Daşkeviç, T. Yakovenko, vd., çev. Ya. Kravets' ve Z. Borisnyuk, Kiev: Naukova Dumka, 1990.

C) KAYNAK ESERLER

Abdurrahman Abdi Paşa Vekayi'nâmesi, (haz. F. Ç. Derin), İstanbul 2008.

Abû Bakr İbn al-Zakî, *Ravzat al-Kuttâb va Hadikat al-Albâb*, (yay. Ali Sevim), Ankara 1972.

Akgündüz, A., (yay.), *Osmanlı Kanunnâmeleri*, İstanbul 1994.

Alberi, E., *Relazioni degli ambasciatori Veneti al Senato*, Firenze 1839, I, III/1,2.

Âlî, *Künhü'l-ahbâr*, İ. Ü. Nadir Eserler Kütüphanesi, TY. 5959; Nuruosmâniye Ktp, nr. 3407. Ayrıca bk. Gelibolulu Mustafa Âlî.

—, *Künhü'l-ahbâr, c. II, Fâtih Sultân Mehmed Devri, 1451-1481*, (yay. M. H. Şentürk), Ankara 2003.

—, *Künhü'l-ahbâr*, (haz. A. Uğur), Kayseri 1997.

Álvarez, M. F., *Corpus documental de Carlos V*, II, Salamanca 1973-1981.

Anonim Osmanlı Tarihi, (1099-1116/1688-1704), (yay. A. Özcan), Ankara 2000.

Anonim *Tevârih-i Âl-i Osman*, (neşr. F. Giese, haz. N. Azamat), İstanbul 1992.

Anonim Tevârih-i Âl-i Osman/Rüstem Paşa Târîhi, İÜ. Nadir Eserler Kütüphanesi, TY. 2438.

Ârifî, Süleymannâme, TSMK. H. 1517.

Âşıkpaşaoğlu Tarihi, (haz. N. Atsız), Ankara 1985.

Âşıkpaşazâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, İstanbul 1332.

Aşıkpaşazade, *Die Altosmanische Chronik de Aşıkpaşazade*, (ed. F. Giese), Leipzig: O. Harrassowitz 1929, yeniden basım, Osnabrück 1972.

Autour d'une route. L'Angleterre, l'Isthme de Suez et l'Égypte au XVIII^e siècles, Paris, Plon, 1922.

Badoer, G., *Il Libro dei Conti di Giacomo Badoer (Costantinopoli 1436-1440)*, (ed. Umberto Dorini, Tommaso Bertelè), Rome: Il Nuovo Ramusio, III, Istituto Poligrafico dello Stato, Libreria dello Stato 1956.

Barbaro, N., *The Diary of the Siege of Constantinople 1453*, çev. J. R. Jones, New York: Exposition Press 1969.

Bostan, *Süleymannâme*, Süleymaniye Ktp, Ayasofya Kitaplığı, nr. 3317.

Broquière, B. de la, *Le voyage d'Outremer de Bertrandon de la Broquière*, (ed. Ch. Schefer), Paris; Leroux, 1892, tercümesi: *Bertrandon de la Broquiere'in Denizşırı Seyahati*, (çev. İ. Arda), İstanbul 2000.

el-Bundârî, *Tavârih al-Selçuk, Kitab Zubdet el-Nusra ve Nuhbet el-usra*, (yay. M. Th. Houtsma), *Histoire des Seldjucides de l'Irak*, Liede 1889, tercümesi: *Irak ve Horasan Selçukluları Tarihi* (çev. Kıvameddin Burslan), Ankara 1943.

Busbecq, O. G. de, *Türk Mektupları*, (çev. H. C. Yalçın), İstanbul 1939.

Calender of State Papers (C.S.P.), Foreign Series, 22 cilt, London, 1863-1936.

Celâlzâde Mustafa, *Geschichte Sultan Süleyman Kanunîs von 1520 bis 1557, oder Tabakâtü'l-memâlik ve Derecât'ül-Mesâlik von Celâlzâde Mustafa, genannt Koca Nişancı*, yay. P. Kappert, Wiesbaden 1981.

—, *Tabakâtü'l-memâlik (Geschichte Sultan Süleymân Kanûnis von 1520-1557)*, yay. P. Kappert, Wiesbaden 1981.

Cézy, C., *Historica Russiae monumenta/Akti istoričeskie, otnosjaščiesya k Rossii*, II, (ed. A. I. Turgenev), St. Petersburg: Tipografiya Eduarda Pratsa, 1842.

Choniates, *The City of Byzantium, Annals of Niketas Choniates*, (çev. H. J. Magoulias), Detroit 1984.

Chrysostomides, J., *Monumenta Peloponnesiaca. Documents for the History of the Peloponnese in the 14th and 15th Centuries*, Camberley 1995.

Clavijo, *Anadolu, Orta Asya ve Timur*, (çev. Ö. R. Doğrul, sad. K. Doruk), İstanbul 1993.

Clavijo, Ruy Gonzalez de, *Narrative of the Embassy of Ruy Gonzalez de Clavijo to the Court of Timour at Samarcand A.D. 1403-6*, (çev. ve ed. Clements R. Markham), London 1859.

Comnène, A., *Alexiade*, I-III, (ed. B. Leibe), Paris 1943, II, tercümesi: Anna Komnena, *Alexiade, Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Aleksios Komnenos Dönemi'nin Tarihi, Malazgirt'in Sonrası*, (çev. B. Umar), İstanbul 1996.

Coppin, J., *Relation, les Voyages en Égypte*, (ed. Serge Sauneron), 1971.

Cortes de los antiguos Reinos de León y de Castilla, IV, Madrid 1882.

Dedem Korkudun Kitabı, (haz. O. Ş. Gökyay), İstanbul 2000.

Delilbaşı, M., *Johannis Anagnostis, "Selânik (Thessaloniki)in Son Zaptı Hakkında Bir Tarih"*, Ankara 1989.

Le Destan d'Umur Pacha (Dusturname-i Enveri), (çev. ve ed. I. Melikoff), Paris 1954.

- Diplomatarium Veneto-Levantinum sive Acta et diplomata res venetas, graecas atque levantis illustrantia*, (ed. G. Thomas), I-II, Venice: Sumptibus Societatis, 1890-99, I.
- Dizionario di Marina Medievale e Moderno*, Roma 1937.
- Doukas, *Decline and Fall of Byzantium to the Ottoman Turks*, (çev. ve ed. H. J. Magoulas), Detroit: Wayne State University Press 1975.
- IV. Murad'ın Hatt-ı Hümayunları, I.Ü. Nadir Eserler Ktp., TY. 6110.
- Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekayât, Tahlil ve Metin (1066-1116/1656-1704)*, (haz. A. Özcan), Ankara 1995.
- Ebû Sa'id 'Abd el-Hayy Gerdizî, *Zeyn el-Ahbâr*, (yay. 'Abd el-Hayy Habibi), Tahran 1347.
- Eflaki, *Ariflerin Menkibeleri*, (çev. T. Yazıcı), İstanbul 2006.
- Enveri, *Düsturname-i Enveri*, (ed. Mükrimin Halil), İstanbul 1928.
- Evliya Çelebi *Seyahatnamesi*, (haz. S. A. Kahraman-Y. Dağlı), İstanbul 2005-.
- Evliya Çelebi *Seyahatnamesi*, (haz. Z. Danişman), İstanbul 1970.
- Feridun Bey, *Münşeatü's-selâtin*, İstanbul 1274-75, 2 c.
- Fethiye-i Cezîre-i Kıbrıs, (yay. H. Fedai), İstanbul 1928.
- Fındıklılı Mehmed Ağa, *Silahdar Tarihi*, I, İstanbul 1928.
- , *Nusretname, Tahlil ve Metin (1106-1133/1695-1721)*, (haz. M. Topal), (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2001.
- , *Nusretname*, I, Fasikül III, (sad. İ. Parmaksızoğlu), Ankara 1964.
- Firdevsî-i Rumi, *Kutb-nâme*, (haz. İ. Olgun-İ. Parmaksızoğlu), Ankara 1980.
- Fontanus, J., *La muy lamentable conquista y cruenta batalla de Rhoda*, Sevilla, 1526. R. 3873, Biblioteca Nacional de Madrid.
- Gazavât-ı Hayrettin Paşa*, (yay. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı), Ankara 1995.
- Gazavât-ı Sultân Murâd b. Mehmed Han İzladi ve Varna Savaşları (1443-1444) Üzerine Anonim Gazavatname*, (haz. H. İnalçık-M. Oğuz), Ankara 1978.
- Gelibolulu Mustafa Âlî, *Kitabü'l-tarih-i Künhü'l-ahbâr, Kayseri Raşid Efendi Kütüphanesindeki 901 ve 920 No. lu nüshalara göre*, (haz. Ahmet Uğur vd.), Kayseri 1997 ve 2006. Ayrıca bk. Âlî.
- Giovio, P., *Historia de todas las cosas succedidas en el mundo en estos cinquenta años de nuestro tiempo*, Valencia 1562.
- Girard, "Mémoire Sur l'agriculture, l'industrie et le commerce", *Description de l'Egypte Etat Moderne*", XVII, 1824 basımı.
- Girid Fethi Tarihi*, Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, No: Y/29.
- Grecescu, C., "İstoria Tarii Romaneşti De La Octombrie 1688 Pina La Martie 1717", *Romen Kaynak ve Eserlerinde Türk Tarihi I, Kronikler*, (çev. M. Ali Ekrem), Ankara 1993.
- Nikephoros Gregoras, *Historia Rhomaike*, I.
- Hammer, *Devlet-i Osmâniye Tarihi*, (çev. M. Atâ), İstanbul 1330-1335, 10 c.
- "Haydar Çelebi Ruznâmesi", Feridun Bey, *Münşeatü's-selâtin*, İstanbul 1274, I.
- Heberer, M., *Osmanlıda Bir Köle*, (çev. T. Noyan), İstanbul 2003.
- Hikâyet-i Azimet-i Sefer-i Kandiye*, İzmir Milli Kütüphane, No: 24/510.
- Hoca Sadeddin, *Tâcü'l-tevârih*, I-II, İstanbul 1280.
- Hoca Sadettin Efendi, *Tacü'l-Tevârih*, (haz. İ. Parmaksızoğlu), İstanbul 1979.
- Iorga, N., *Philippe de Mezieres, 1327-1405 et la croisade au XIV siecles*, Paris 1896.
- , *Notes et extraits pour servir a l'histoire de croisades au XVe siecle*, I-III, Paris 1899-1902.
- "Istoria", *RISS*, Milan 1729.
- İbn Battuta, *Voyages d'ibn Batoutah*, (çev. ve ed. C. Defremery, B. R. Sanguinetti), Paris 1854, 2 c.
- İbn Battuta Seyahatnamesi*, (çev. A. S. Aykut), İstanbul 2000, I.
- İbn-i Bibî, el-Hüseyn b. Muhammed b. 'Ali el-Ca'ferî er-Rugedî, *El-Evâmirü'l-'Alâ'iyye fi'l-Umûri'l-'Alâ'iyye*, (haz. A. S. Erzi), Ankara 1956 (Tıpkıbasım), I, tercümesi: *El-Evâmirü'l-'ala'iyye fi'l-umûri'l-'ala'iyye (Selçuk name)* (çev. M. Öztürk), Ankara 1996, 2 c.
- İbn Bibî, *Selçuknâme*, (çev. M. Halil Yinanç), İstanbul 2007.
- İbnü'l-Esir, *İslâm Tarihi, el-Kâmil fi'l-tarih Tecimesi*, (çev. A. Ağırakça-A. Özaydın), İstanbul 1987, X-XII.
- İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*, Leiden, (neşr. J. H. Krmers), 1938-39, II.
- İbn İyas, *Bedayiu'z-zuhûr fi vekayii'd-duhûr*, IV, Kahire 1984/1404.
- İbn Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman, VII. Defter*, (haz. Ş. Turan), Ankara 1957 ve 1991.
- , *Tevârih-i Âl-i Osman, VIII. Defter*, (haz. A. Uğur), Ankara 1997.
- İlter, A. S., *Şimalî Afrika'da Türkler*, İstanbul 1936, I.
- Jirecek, K., *Geschichte der Serben*, Gotha 1911.
- , *Geschichte der Bulgaren*, Prag 1876.
- Jomard, *Description de l'Egypte, Etat Modern*, II, Paris 1812.
- Kanunnâme Mecmuası*, Süleymaniye Ktp-Esad Efendi Kitaplığı, nr. 2362.
- Kara Çelebi-zâde Abdülaziz Efendi, *Ravzatü'l-ebrâr Zeyli*, (yay. N. Kaya), Ankara 2003.
- Kâtib Çelebi, *Fezleke*, II, İstanbul 1287.
- , *Tuhfetü'l-kibar fi esfari'l-bihar*, İstanbul 1329.
- , *Tuhfetü'l-kibâr fi esfâri'l-bihâr*, (yay. İ. Bostan), Ankara 2008.
- "Kazasker Vusûlî Mehmed Çelebi ve Selim-nâmesi", (yay. N. Öztürk), *Türk Dünyası Araştırmaları*, (1987), s. 9-108.
- Kerîmüddin Mahmud-i Aksarayî, *Müsâmeretü'l-Ahbâr*, (çev. M. Öztürk), Ankara 2000.
- Kıbrıs Seferi (1570-1571)*, Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, III/3, Ankara 1971.
- Kılıç Ali Paşa Vakfiyesi*, Süleymaniye Kütüphanesi-Kılıç Ali Paşa Kitaplığı, nr. 1052.
- Khoniates, N., *Historia (Ioannes ve Manuel Komnenos Devirleri)*, (çev. F. Işıltan), Ankara 1995.
- Kritovulos, *Târih-i Sultan Muhammed Hân-ı Sâni*, (çev. Karolidi), İstanbul 1328.
- , *Sultan Mehmed Han-ı Sani, İstanbul'un Fethi*, (çev. Karolidi, sad. M. Gökman), İstanbul 1967.
- Kuntsmann, Fr., *Studien über Marino Sanudo den Aelteren, Abhandlungen der Historischen*.
- Kurtoğlu, F., *1136-1137 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları*, İstanbul 1935.
- Lefort, J., *Topkapı Sarayı Arşivlerinin Yunanca Belgeleri*, Ankara 1981.
- Loenertz, Raymond-J O.P., *Démétrius Cydonès correspondance*, I-II, Studi e testi 186, 208, Città del Vaticano: Biblioteca Apostolica Vaticana, 1956, 1960, II, ek D, no. 18.
- Lokman, *Zübdetü'l-tevârih*, Türk İslam Eserleri Müzesi, nr. 1973.
- Lütfî Paşa, *Tevârih-i Âl-i Osman*, İstanbul 1341.
- "Lütfî Paşa Âsafnâmesi", (yay. M. S. Kütükoğlu), *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, s. 49-100.

- Mahmud b. el-Hüseyn b. Muhammed el-Kaşgarî, *Kitâbu Dîvânü Lüğâtî'l-Türk*, (haz. Ş. Kurt), İstanbul 2008.
- Maria Teresa Ferrer i Mallol, “Una flotta catalana contro i corsari nel Levante (1406-1409)”, *Balletto, Oriente e occidente*, I, 347.
- Marsigli, G., *Osmanlı İmparatorluğu'nun Zuhur ve Terakkisinden İnhitâtı Zamanına Kadar Askerî Vaziyeti*, (çev. Nazmi Bey), Ankara 1934 ve 1954.
- Mas Latrie, M. René de, *Chroniques de Chypre d'Amadi et de Strambaldi*, I-II, Paris: Imprimerie nationale, 1891-1893.
- Matrakçı Nasuh, *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irak*, İÜK., Nadir Eserler Kütüphanesi, TY. 5964.
- , *Süleymannâme*, TSMK, Revan, 1286.
- , *Süleymannâme*, TSMK, Hazine, 1608. Neşri için bk. Sinan Çavuş, *Tarih-i Feth-i Şikloş* (yay. TAV), İstanbul 1999.
- , *Süleymannâme*, Arkeoloji Müzesi Kütüphanesi, nr. 379.
- , *Târih-i Sultan Bayezid*, TSMK, Revan, 1272.
- Mes'ûdi, *Mürücü'z-zeheb*, (neşr. M. M. Abdülhamid), Kahire 1367/1948, I.
- Muahadat Mecmuası*, III, İstanbul 1297.
- Muhammed b. Ali b. Süleyman er-Ravendî, *Râhat-üs-Sudur ve Âyet-üs-Sürûr*, (çev. A. Ateş), Ankara 1967, I.
- Mühürdar Hasan Ağa, *Cevâhirü'l-tevârih der beyân-ı Menâkıb-ı Köprülüzâde Fâzıl Ahmed Paşa*, Süleymaniye Kütüphanesi-Esad Efendi Kitaplığı, nr. 2242.
- Müneccimbaşı Ahmet Dede, *Müneccimbaşı Tarihi (Sahaifü'l-ahbâr fi vekayîü'l-asâr)*, (sad. İ. Erünsal), I, İstanbul.
- Mütercim Âsım, *Kâmûs Tercemesi*, İstanbul 1325, I.
- Nahravali/Âlî, *Ahbârü'l-Yemani*, Süleymaniye-Hamidiye Kütüphanesi, nr. 886.
- Naîmâ, *Tarih-i Naîmâ Ravzatü'l- hüseyin fi hulasa-i ahbârî'l-hâfikeyn*, IV, İstanbul 1280, V, 1283.
- , *Tarih-i Naîmâ Ravzatü'l-Hüseyin fi hulâsati ahbârî'l-hâfikayn*, II, (haz. M. İpşirli), Ankara 2007.
- Naugerii, A., “Historia Veneta”, *Rerum Italicarum Scriptores*, (ed. L. A. Muratori), I-XXV, (Milan, 1723-1751).
- Neşrî, *Kitâb-ı Cihân-nümâ*, yay. F. R. Unat-M. A. Köymen, Ankara 1987 ve 1995, I-II.
- Niebuhr, C., *Voyage D. M. Niebuhr en Arabie*, I, 1780.
- Noiret, H., *Documents inédits pour servir à l'histoire de la domination vénitienne en Crète de 1380 à 1485*, Paris 1892.
16. Asırda Yazılmış Grekçe Anonim Osmanlı Tarihi, *Giriş ve Metin (1373-1512)*, (haz. Ş. Baştav), Ankara 1973.
- Oruç Beğ Tarihi, Osmanlı Tarihi 1288-1502*, (haz. N. Öztürk), İstanbul 2007.
- Oruç Bey, *Oruç Beğ Tarihi*, (ed. N. Atsız), İstanbul 1972.
- el-Ömerî, *Masalik al-absar*, (ed. F. Taeschner), *Al-Umari's Bericht über Anatolien*, Leipzig 1929.
- Pachymeres, G., *Corpus Scriptorum Historiae Byzantinae*, I-II, Bonn 1835.
- “Particular Relation of the expedition of Solyman Pacha from Suez to India against the Portuguese”, *A General History and Collection of Voyages and Travels*, ed. R. Kerr, Edinburgh 1812, VI.
- Peçuyulu, *Târih*, İstanbul 1281, I.
- Pertusi, A., *İstanbul'un Fethi*, (çev. M. H. Şakiroğlu), I, İstanbul 2004, II, İstanbul 2006.
- Philippe du Fresne-Canaye, *Fresne-Canaye Seyahatnamesi 1573*, (çev. T. Tunçdoğan), İstanbul 2009.
- Piloti, *L'Égypte au commencement du quinzième siècle d'après le traité d'Emmanuel Piloti de Crète (Incipit 1420)*, avec une introduction et des notes par P-H Dopp, Cairo: Imp. Université Fouad Ier, 1950.
- Pires, Tomé, *A Suma Oriental de Tomé Pires*, Coimbra 1978 (İngilizcesi: *The Suma Oriental of Tome Pires...*, (çev. A. Cortesão), 2 cilt, London 1944.
- Piri Reis, *Kitâb-ı Bahriye*, TSMK, Revan, nr. 1633 ve Köprülü Kütüphanesi, II/171.
- , *Kitâb-ı Bahriye*, (ed. E. Z. Ökte, TAV), İstanbul 1988, 4 c.
- The Prester John of the Indies, a True Relation of the Lands of the Prester John*, ed. C.F. Beckingham and G.W.B. Huntingford, I-II, Cambridge UP 1961.
- Râşid Mehmed Efendi, *Târih*, III, İstanbul 1282.
- Ravzatü'l-Ebrâr Zeyli, *(Kara Çelebi-zâde Abdülaziz Efendi Ravzatü'l-Ebrâr Zeyli (Tahlil ve Metin)*, (haz. Nevzat Kaya), Ankara 2003.
- Rerum Aethiopicarum*, (ed. C. Beccari), X, Roma 1910.
- “Roteiro do Mar Roxo”, *Obras Completas de D. João de Castro*, II, ed. A. Cortesão, L. Albuquerque, Coimbra 1971.
- Ruhî Tarihi*, (yay. Y. Yücel-H. E. Cengiz), *Belgeler*, XIV/18, Ankara 1992, s. 359-472.
- Rûmî, Mehmed b. Mehmed er-, *Nuhbetü'l-tevârih ve'l-ahbâr*, (haz. A. Sağırılı), İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2000.
- Sadrüddin Ebu'l-Hasan 'Ali İbn Nâsir İbn 'Ali el-Huseynî, *Ahbâr üd-Devlet is-Selcukiyye*, (yay. M. İkbâl), Lahor 1933, (çev. N. Lugal), Ankara 1943.
- Sahillioğlu, H., *Topkapı Sarayı Arşivi H. 951-952 Tarihli ve E-12321 Numaralı Mühimme Defteri*, İstanbul 2002.
- Santa Cruz, A., *Crónica del emperador Carlos V*, Madrid 1920.
- Sanudo, M., *I Diarii*, LVI, Venezia 1879-1903.
- , *I Diarii*, Bologna 1969, XVI, XVII. XXI, XXII. XXIV. LVII.
- Sathas, C. N., *Documents inédits relatifs à l'histoire de la Grèce au moyen âge*, I-IX, Paris 1880-90.
- Schiltberger, J., *The Bondage and Travels of J. Schiltberger a Native of Bavaria, in Europe, Asia, and Africa, 1396-1427*, (çev. J. Buchan Telfer), London: The Hakluyt Society 1879.
- Schuman, L. O., *Political History of the Yemen at the Beginning of the 16th Century: Abu Makrama's Account of the Years 906-927 (1500-1521) with Annotations*, Amsterdam 1960.
- Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî*, (haz. Mehmet İpşirli), İstanbul 1989, I, II. Aynı kitap, Ankara 1999.
- Serjeant, R. B., *The Portuguese of the South Arabian Coast: Hadrami Chronicals with Yemeni and European accounts of Dutch pirates of Mocha in the Seventeenth Century*, Oxford 1963.
- Seydi Ali Reis, *Mir'âtü'l-memâlik*, İstanbul 1313.
- Seyyidi 'Ali Re'is, *Le Miroir des Pays*, (çev. ve not J-L. Bacqué-Grammont), Sindbad 1999.
- Solakzâde, *Târih*, İstanbul 1297.
- Şemdanizade Fındıklılı Süleyman Efendi, *Mür'î'l-Tevârih*, I, (haz. M. Aktepe), İstanbul 1976.
- Tâci-zâde Sadi Çelebi Münşeatı*, (yay. N. Lugal-A. Erzi), İstanbul 1956.
- Tafur, *Andanças é viajes de un Hidalgo Espanol Pero Tafur (1435-1439)*, (ed. Marcos
- Jiménez de la Espada), Barcelona 1982.
- Tafur, P., *Travels and Adventures, 1435-1439*, (çev. ve ed. Malcolm Letts), London 1926.

- Târih-i Âl-i Osman*, (haz. M. Karazeybek), (İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans tezi), İstanbul 1994.
- Târih-i Fâzıl Ahmed Paşa*, Süleymaniye Kütüphanesi-Hamidiye Kitaplığı, nr. 909.
- Târih-i Fazıl Ahmed Paşa ve Feth-i Kandiye*, TSMK, III. Ahmed, nr. 3605.
- Târih-i Feth-i Hanya*, Süleymaniye Kütüphanesi Mikrofilm Arşivi, nr. 1920.
- Târih-i Muteber*, Köprülü Kütüphanesi, Hacı Fazıl Ahmed Paşa Kitaplığı, nr. 214.
- de Testa, Baron I., *Recueil des Traités de la Porte Ottomane avec les puissances étrangères*, Paris 1864, I.
- , *Des Traités de la porte Ottomane*, Paris 1864.
- , *Kapitülasyonlar: tarihi, menşei, asılları*, (çev. Macar İskender-Ali Reşad), İstanbul 1330.
- Tevârih-i Âl-i Osman*, (yay. Âli), İstanbul 1332.
- Tevârih-i Âl-i Osman*, İstanbul 1341.
- The Negotiations of Sir Thomas Roe in His Embassy to the Ottoman Porte, from the Year 1621-1628 Inclusive*, London 1740.
- Thomas, G., *Diplomatarium Veneto-Levantinum*, Venedik 1890-98, I-II.
- Toniolo, P. P., *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Chio da Gregorio Panissaro (1403-1405)*, Academia Ligure di Scienze e Lettere, Εταιρεία Μελετών Ανατολικού Αιγαίου, serie fonti 2, Genoa 1995, blg. 52.
- Tommseo, N., *Relations des ambassadeurs vénitiens sur les affaires de France au XVIe siècle*, I, Paris 1838.
- Topçular Kâtibi Abdülkadir (Kadri) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil)*, I-II, (haz. Z. Yılmaz), Ankara 2003,
- Tursun Bey, *Târih-i Ebu'l-feth*, (haz. M. Tulum), İstanbul 1977.
- Ulloa, A., *La vita de del imperatore del imperatore Carlo V, Venezia, 1575*.
- al-'Umari, "Notice de l'ouvrage qui a pour titre Masalek alabsar fi memalek alamsar, Voyages des yeux dans les royaumes des différentes contrées (ms. arabe 583)", (çev. E. Quatremère), *Notices et Extraits des mss. de la Bibliothèque du Roi*, Paris 1838, XIII, 361.
- Urfalı Mateos Vekayinâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor'un Zeyli (1136-1162)*, (çev. H. D. Andreasyan), Ankara 1962.
- III. *Selim'in Sirkâtibi Ahmed Tarafından Tutulan Rûznâme*, (yay. S. Arkan), Ankara 1993.
- le Vasseur, G., *Sieur de Beauplan, A Description of Ukraine*, (çev. ve ed. Andrew B. Pernal), Dennis F. Essar, Cambridge Mass. 1993.
- Vâkı'ât-ı Rûzmerre*, Süleymaniye Kütüphanesi, Esad Efendi Koleksiyonu, nr. 2437.
- Vecihî Tarihi, Das Osmanische Reich um die Mitte des 17. Jahrhunderts Nach Den Croniken des Vecihi (1637-1660)*, (yay. B. Atsız), Münih 1977.
- Wild, W. J., *Voyages en Egypte 1606-1610*.
- Wratislaw, Baron W., *Anılar, 16 Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'ndan Çizgiler*, İstanbul 1981.
- Yusuf Has Hâcib, *Kutadgu Bilig*, (çev. R. R. Arat), Ankara 1974.
- Yusuf al-Malawânî, *Tuhfat al-ahbâb*, Kahire 1999.
- Zekeriyazâde, *Ferah Cerbe Savaşı*, (haz. O. Ş. Gökyay), İstanbul 1980.
- Zonaras, *Ioannis Zonarae epitomae historiarum libri XIII-XVIII*, (ed. T. Büttner-Wobst), Bonn 1897.
- Zübde-i Vekâyât, Tahlil ve Metin, (1066-1116/1656-1704)*, (haz. A. Özcan), Ankara 1995.

D) ARAŞTIRMALAR (KİTAP VE MAKALELER)

- Adıyeke, N., "Girit Savaşları ve Birleşik Hristiyan Orduları", *Türkler*, Ankara 2002, IX, 738-745.
- Ahrweiler, H., *Byzance et la mer*, Paris 1968.
- Ak, M. - Başar, F., *İstanbul'un Fetih Günlüğü*, İstanbul 2003.
- Aka, İ., *Timur ve Devleti*, Ankara 2000.
- Akın, H., *Aydın Oğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, Ankara 1968.
- Akgündüz, A., *Osmanlı Kanunnâmeleri*, İstanbul 1994.
- Aktepe, M., "Osmanlıların Rumeli'de İlk Fethetkileri, Çimbi Kal'ası", *Tarih Dergisi*, I/2 (1950), s. 283-306.
- Alptekin, C., *The Reign of Zangi (521-541/1127-1146)*, Erzurum 1978.
- Álvarez, M. F., *Corpus Documental de Carlos V*, Salamanca 1973, 1975, II, III.
- And, M., *Türkiye'de İtalyan Sahnesi, İtalyan Sahnesinde Türkiye*, İstanbul 1989.
- Anis, M., *England and the Suez-Route in the 18th Century*, Cairo 1957.
- Arat, R. R., *Makaleler*, Ankara 1987, I.
- Arıkan, M. - Toledo, T., *XIV-XVI. Yüzyıllarda Türk-İspanyol İlişkileri ve Denizcilik Tarihimize İlgili İspanyol Belgeleri*, Ankara 1995.
- Arıkan, Z., "Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, s. 279-306.
- , "15 ve 16. Yüzyıllarda Seferihisar, Sığacık ve Korsanlık", *Türkler ve Deniz*, (ed. Ö. Kumrular), İstanbul 2005, s. 79-92.
- Atiya, A. S., *A History of Eastern Christianity*, London 1968.
- Aydın, Y. A., *Osmanlı Denizciliği 1700-1770*, (İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora tezi), İstanbul 2007.
- Ayönü, Y., "Selçuklu Bizans İlişkileri", *Türkler*, Ankara 2002, VI, 598-617.
- Bacqué-Grammont, J. L., "Soutien Logistique et Présence Navale Ottomane en Méditerranée en 1517", *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, Les Ottomans en Méditerranée, Aix-en-Provence 1985, s. 7-34.
- Anne Kroell, *Mamlouks, Ottoman et Portugais en Mer Rouge: L'Affaire de Djedda en 1517*, Le Caire 1988.
- , Kuneralp, S. - Hitzel, F., *Representants Permanents de la France en Turquie (1536-1991) et de la Turquie en France (1797-1991)*, Varia Turcica: XXII/1 (1991).
- Badoer, Giacomo, *Il Libro dei Conti di Giacomo Badoer (Costantinopoli 1436-1440)*, (ed. U. Dorini, T. Bertelè), Rome 1956.
- Bala, M., "Hazer Denizi", *İslam Ansiklopedisi*, İstanbul 1977, VI, 408-412.
- Balard, M., "A propos de la bataille du Bosphore. L'expédition génoise de Paganino Doria à Constantinople", *Travaux et Mémoires*, IV, (1970), s. 431-469.
- , *La Romanie génoise (XIIe-début du XVe siècle)*, I-II, Paris 1978 (ASLSP, n.s., V/XVIII (XCII), fas. I.
- Banarlı, N. S., *Resimli Türk Edebiyatı Tarihi*, İstanbul 1971.
- Barbaro, N., *Kostantiniye Muhasarası Ruznamesi*, (çev. Ş. T. Diler), İstanbul 1953.
- Barkan, Ö. L., "933-934 Hicrî Yılına Ait Bir Bütçe Örneği", *İFM*, 15 (1954), s. 251-329.

- ____, “İstanbul Saraylarına Ait Muhasebe Defterleri”, *Belgeler*, 13 (1979), s. 1-380.
- ____, Süleymaniye Camii İmaret ve İnşaatı (1550-1557), II, Ankara 1979.
- Baykara, T., *I. Gıyaseddin Keyhusrev (1164-1211), Gazi-Şehit*, Ankara 1997.
- Baysun, M. C., “Lepanto”, *İA*, VII, (1972), s. 32-45.
- Beldiceanu-Steinherr, I., “L’Approvisionnement de l’Arsenal de Gallipoli en Boudron, Bois et fer en 1516”, *The Kapudan Pasha, his Office and his Domain*, (ed. E. Zachariadou), Rethymnon 2002, s. 71-86.
- Belgrano, L. T., “Prima serie di documenti riguardanti le Colonia dei Genovesi”, *Galata*, II.
- Berindei, M., “Le problème des «Cosaques» dans la seconde moitié du XVI e siècle: A propos de la révolte de Ioan Vodă, voievode de Moldavie”, *Cahiers du monde russe et soviétique*, 12 (1972), s. 338-367.
- ____, “La Porte ottomane face aux Cosaques zaporogues, 1600-1637”, *Harvard Ukrainian Studies*, 1 (1977), s. 273-307.
- Beydilli, K., “Denizler, Coğrafya ve Osmanlılar”, *Toplumsal Tarih*, sayı 139, Temmuz 2005, s. 38-45.
- Bialuschewski, A., “Das Piratenproblem im 17. und 18. Jahrhundert.”, (ed. S. Conermann), *Der Indische Ozean in historischer Perspektive*. EB-Verlag, Schenefeld/Hamburg 1998, s. 245-261.
- Biegan, N. H., *The Turco-Ragusan Relationship*, The Hauge 1967.
- Bilici, F., “XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nun İki Savaş Anatomisi: Saint-Gotthard ve Kandiye”, *XIII. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler*, III/1, Ankara 2002, s. 139-151.
- ____, *XIV. Louis ve İstanbul’u Fetih Tasarı*, Ankara 2004.
- Bosch, U. V., *Andronikos III. Palaiologos*, Amsterdam 1965.
- Bostan, İ., *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII.Yüzyılda Tersâne-i Amire*, Ankara 1992 ve 2003.
- ____, “Garp Ocaklarının Avrupa Ülkeleri ile Siyasi ve Ekonomik İlişkileri (1580-1624)”, *Tarih Enstitüsü Dergisi*, 14 (1994), s. 59-86.
- ____, *Adriyatik’te Korsanlık (1575-1620): Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler*, (Basılmamış Profesörlük Takdim Tezi), İstanbul 1998. (Bu tez, Timaş Yayınları arasında İstanbul 2009’da yayımlandı).
- ____, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005.
- ____, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2006.
- ____, “Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin Kuruluşu 1534”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 47-66.
- ____, “Osmanlı Donanmasında Kürekçi Temini Meselesi ve 958 (1551) Tarihli Kürekçi Defterleri”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 67-86.
- ____, “Kıbrıs Seferi Günlüğü ve Osmanlı Donanmasının Sefer Güzergâhı”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 87-110.
- ____, “Derya Beyi”, *DİA*, IX, s. 200-201.
- ____, “Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 33-46.
- ____, “17. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi: Kadırga’dan Kalyona”, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 183-206.
- ____, *Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilat ve Gemiler*, İstanbul: Küre Yayınları, 2007.
- ____, “Kanuni ve Akdeniz Siyaseti”, *Muhteşem Süleyman*, (ed. Ö. Kumrular), İstanbul 2007, s. 25-44.
- ____, “Baltaoğlu Süleyman Bey”, *DİA*, V, 41.
- ____, “İnebahtı Deniz Savaşı”, *DİA*, XXII, 287-288.
- ____, “Kapudan Paşa”, *DİA*, XXIV, 354-355.
- ____, “Kemal Reis”, *DİA*, XXV, 226-227.
- ____, “Korfu”, *DİA*, XXVI, 201-202.
- ____, “Malta”, *DİA*, XXVII, s. 539-542.
- ____, “Mezemorta Hüseyin Paşa”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi (DİA)*, XXIX, 524-526.
- ____, “Piri Reis”, *DİA*, XXXIV, 283-285.
- ____, “Saruca Paşa”, *DİA*, XXXVI.
- ____, Kitabiyat, (A. Rieger, *Die Seeaktivitäten der Muslimischen Beutefahrer als Bestandteil der Staatlichen Flotte während der Osmanischen Expansion im Mittelmeer im 15. und 16. Jahrhundert*, Berlin 1994), *Osmanlı Araştırmaları*, 16 (1996), s. 253-257.
- Boxer, C. R., “A Note on Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade”, *Journal of Southeast Asian History*, X/3, (1969), s. 415-428.
- ____, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, London 1969.
- Bracewell, C. W., *The Uskoks Of Senj, Piracy, Banditry, and Holy War in the Sixteenth-Century Adriatic*, Ithaca 1992.
- ____, *Türkçesi: Adriyatik’te Korsanlık ve Eşkıyalık Senjli Uskoklar*, (çev. M. Morali), İstanbul 2009.
- Bradford, E., *Barbaros Hayrettin*, (çev. Z. Ağıralı), İstanbul 1970.
- Bratianu, G.I., “Expedition de Louis I de Hongrie Centre le prince de Valachie Radm I Bassarab, *Revue Historique du Sud-est Européen*, II/4-6, (1925), s. 73-82.
- Braudel, F., *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, II, (çev. S. Reynolds), London 1976.
- ____, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, (çev. M. Ali Kılıçbay), c. I-II, İstanbul 1989-1990.
- Brouwer, C. G., “A Stockless anchor and an unsaddled horse: Ottoman letters addressed to the Dutch in Yemen, first quarter of the 17th century”, *Turcica: Revue d’Etudes Turques*, XX (1988), 173-242.
- ____, *Mokha Profile of a Yemeni Seaport as Sketched by Servants of the Dutch*
- ____, *East India Company (VOC) 1614-1640*.
- Brummett, P., *Ottoman Seapower and the Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, New York 1994, tercümesi: *Osmanlı Denizgücü: Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz’de Diplomasi* (çev. N. Pişkin), İstanbul: Timaş Yayınları, 2009.
- ____, “Kemal Re’is and Ottoman Gunpowder Diplomacy”, *Studies on Ottoman Diplomatic History*, V (1990), s. 1-15.
- Cahen, C., *Pre-Ottoman Turkey*, London 1968, tercümesi: *Osmanlılardan Önce Anadoluda Türkler* (çev. Y. Moran), İstanbul 1984.
- Campanella, T. - *Hispanica, M.*, (çev. Primitivo Mariño), Madrid: Centro de Estudios Constitucionales, 1982.
- Casale, G., “The Ottoman Administration of the Spice Trade in the sixteenth-century Red Sea and Persian Gulf” *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 49/2 (2006), s. 170-198.
- ____, “Global Politics in the 1580s: One Canal, Twenty Thousand Canibals, and an Ottoman Plot to rule the World”, *Journal of World History*, 18/3 (2007), s. 267-296.

- _____, "His Majesty's servant Lutfi, The career of a previously unknown sixteenth century Ottoman envoy to Sumatra, based on an account of his travels from the Topkapi Palace", *Turcica*, 37 (2005), s. 43-81.
- Cassola, A. - Bostan, İ. - Sheben, T., *The 1565 Ottoman Malta Campaign Register*, Malta 1998, s. 357-358.
- Castro, D. João de, "Roteiro que Fez Dom Joao de Castro da Viagem que Fezeram os Portugueses desde India atee Soez", (ed. A. Cortesão ve Luis de Albuquerque), *Obras Completas de D. João de Castro*, II, Coimbra 1971, s. 171-399.
- Chaudhuri, K. N., *The English East India Company: The Study of an Early Joint-Stock Company 1600-1640*, London 1965.
- _____, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge UP 1985.
- Cheyne, J. C., *Pouvoir et Contestations à Byzance (963-1210)*, Paris 1996.
- _____, *Monumenta Peloponnesiaca*, no. 34, 179, 305.
- Cipolla, C. M., *Neşeli Öyküler*, (çev. T. Altınova), İstanbul 2000.
- _____, *Yelken ve Top*, (çev. A. Kayabal), İstanbul 2003.
- Clot, A., *Soliman Le Magnifique*, Paris 1983.
- Coates, T. J., "D. João de Castro's Red Sea Voyage", *Decision Making in the Ottoman Empire*, (ed. C. E. Farah), The Thomas Jefferson UP 1993, s. 263-285.
- Coindreau, R., *Karâsinatu Selâ (Les Corsaires de Sale)*, (çev. Muhammed Hamud), Rabat 1991.
- Concina, E., *Navis. L'umanesimo sul Mare (1470-1740)*, Torino 1990.
- Couroupou, M., "Le Siege de Philadelphie par Umur Pacha d'apres le manuscrit de Bibliotheque patriarcale d'Istanbul, Panaghias", 58, *Geographica Byzantina*, Paris 1958, s. 67-77.
- Couto, D., "No rasto de Hâdim Suleimão Pacha: alguns aspectos do comércio do Mar Vermelho nos anos de 1538-1540", *A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos*, Angra do Heroísmo, (ed. A. T. de Matos, L. F. Thomaz), 1998, s. 483-508.
- _____, Rui Manuel Loureiro, *Revisiting Hormuz: Portuguese Interactions in the Persian Gulf Region in the Early Modern Period*, Wiesbaden: Harrassowitz Verlag 2008.
- Çaykara, E., *Tarihçilerin Kutbu/Halil İnalıcılık Kitabı*, İstanbul 2005.
- Çelik, Ş., "Osmanlı Devletinin Kıbrıs Seferi'ndeki Asker ve Zahire Naklinde İçel Sancağının Rolü", *İkinci Uluslararası Kıbrıs Araştırmaları Kongresi, 24-27 Kasım 1998*, Gazi Magosa 1999, s. 107-129.
- Çizakça, M., "Ottomans and The Mediterranean: An Analysis of the Ottoman Shipbuilding Industry as Reflected by the Arsenal Registers of Istanbul 1529-1650", *Le Genti del Mare Mediterraneo*, (ed. R. Ragosta), Napoli 1981, s. 773-789.
- Danişmend, İ. H., *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, İstanbul 1971.
- Darkot, B., "Sinop", *İslam Ansiklopedisi (İA)*, X (1966), s. 683-689.
- _____, "İzmit", *İA*, V/2 (1977), s. 1251-1256.
- Daş, M., *Bizans'ın Düşüşü*, İstanbul 2006.
- _____, "Osmanlı Öncesi Türk Denizciliğinde Edremit'in Yeri ve Önemi", *Balıkesir 2005 Sempozyumu Tebliğler Kitabı*, s. 245-246.
- Davies, R. T., *The Rise of the Atlantic Economies*, London 1973.
- _____, *The Golden Century of Spain, 1501-1621*, London 1961.
- Dei, Benedetto, *Dei, La cronica dell'anno 1400 all'anno 1500*, (ed. Roberto Barducci), Florence: F. Papafava 1990.
- Delilbaşı M., "Ortaçağ'da Türk Hükümdarları Tarafından Batılılara Ahidnâmelerle Verilen İmtiyazlara Genel Bir Bakış", *Belleten*, 185 (1984), s. 95-103.
- Dennis, G. T., "Three reports from Crete on the situation in Romania", *Studi Veneziani*, 12 (1970).
- Díaz-Plaja, F., *Historia de España en sus documentos, Siglo XVI*, Madrid 1988.
- Düzdağ, M. E., *Şeyhülislâm Ebussuûd Efendi Fetvaları Işığında 16. Asır Türk Hayatı*, İstanbul 1983.
- Eickhoff, E., "Denizcilik Tarihinde Kandiye Muharebesi", (çev. M. Eren), *Atatürk Konferansları, (1964-1968)*, II, Ankara 1970, s. 147-161.
- Elliott, J. H., *The Old World and the New 1492-1650*, Cambridge 1970.
- Emecen, F. M., "XV-XIX. Yüzyıllarda Ege Adaları'nda Osmanlı İdari Teşkilâtı", *Ege Adaları'nın İdari, Mali ve Sosyal Yapısı*, (ed. İdris Bostan), Ankara 2003, s. 7-31.
- _____, *İstanbul'un Fethi Olayı ve Meseleleri*, İstanbul 2003.
- _____, Şahin, İ., "Osmanlı Taşra Teşkilatının Kaynaklarından 957-958 (1550-1551) Tarihli Sancak Tevcih Defteri", *Belgeler*, 23 (1999), s. 53-122.
- _____, Şahin İ., - II. Bayezid Dönemine Ait 906/1501 Tarihli Ahkâm Defteri, İstanbul 1994, h. 137.
- Epstein, S. A., *Genoa and the Genoese 958-1528*, Chapel Hill and London: the University of North Carolina Press, 1996.
- Erendil, M., *Tarihte Türk-Bulgar İlişkileri*, Ankara 2004.
- Ersan, M., *Selçuklular Zamanında Anadolu'da Ermeniler*, Ankara 2007.
- Farooqi, N. R., *Mughal-Ottoman Relations: A Study of Political and Diplomatic Relations between Mughal India and the Ottoman Empire 1556-1748*, Delhi 1989.
- Faroghi, S., "Coffee and Spices: Official Ottoman Reactions to Egyptian Trade in the Later Sixteenth Century", *WZKM*, 76 (1986), s. 87-93.
- _____, *Kultur und Alltag im Osmanischen Reich, vom Mittelalter bis zum 20. Jahrhundert*, München, Beck 1995.
- _____, *Pilgrims and Sultans: The Hajj under the Ottomans*, I. B. Taurus: London-New York 1994.
- Ferro, M., Fetihlerden Bağımsızlık Hareketlerine Sömürgecilik Tarihi, (çev. M. Cedden), Ankara 2002.
- Finlay, R., "Al servizio del Sultano. Venezia, i Turchi e il mondo Cristiano, 1523-1538", *Renovatio Urbis. Venezia nell'età di Andrea Gritti (1523-1538)*, Roma 1984, s. 78-118.
- Finkel, C., *Rüiyadan İmparatorluğa Osmanlı, Osmanlı İmparatorluğu'nun Öyküsü 1300-1923*, İstanbul 2007.
- Fisher, G., *Barbary Legend; War, Trade and Piracy in North Africa 1415-1830*, Oxford 1957.
- Fleet, K., "The Treaty of 1387 between Murad I and the Genoese" *BSOAS*, 56 (1993), s. 13-33.
- _____, *European and Islamic Trade in the Early Ottoman State: the Merchants of Genoa and Turkey*, Cambridge University Press, 1999.
- _____, "Early Turkish Naval Activities", *The Ottomans and the Sea*, (ed. K. Fleet), *Oriente Moderno*, XX/81, (2001), s. 129-138.
- Flemming, B., *Landschaftsgeschichte von Pamphylien, Pisidien und Lykien im Spätmittelalter*, Wiesbaden 1964.
- Floor, W., *The Persian Gulf: A Political and Economic History of Five Port Cities, 1500-1730*, Washington 2006.
- Fontanus, J., *La muy lamentable conquista y cruenta batalla de Rhodas. Sevilla, 1526*. R. 3.873. BNM. (Biblioteca Nacional de Madrid).
- Foster, W., *England's Quest of Eastern Trade*, London 1933.

- Frazer, C. A., *Catholics and Sultans: The church and the Ottoman Empire 1453-1923*, Cambridge University Press, 1983.
- Fumagalli, G., *Bibliografia Rodia*, Firenze 1928.
- Gallop, T., "Ottoman influences in the Seal of Sultan Alaaddin Riayat Syah of Aceh", *Indonesia and the Malay World*, 32 (2004), s. 176-190.
- Galotta, A., "Il 'Gazavat-ı Hayreddin Paşa' pars secunda e la spedizione in Francia di Hayreddin Barbarossa (1543-1544)", *Studies in Ottoman History in Honour of Professor V. L. Ménage*, (ed. C. Heywood-C. Imber), İstanbul 1994, s. 77-89.
- Garcés, M. A., *Cervantes in Algiers: A captive's tale*, Nashville 2002.
- Gari, B. - Varela, E., "Comercio o piratería? Mercancia y botín en el libro de cuentas de un mercader catalán del siglo XIV", (ed. L. Balletto), *Oriente e occidente tra medioevo ed eta moderna*, Brigati 1997, s. 358-369.
- Gencer, A. İ., *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul 1985.
- , "Doğu-Batı Çatışması Ekseninde Anadolu Türk Denizciliğinin Başlaması", *Semavi Eyice'ye Saygı. Tarihte Doğu-Batı Çatışması*, İstanbul 2005, s. 343-349.
- Genç, M., "Osmanlı Maliyesinde Malikane Sistemi", *Türkiye İktisat Tarihi Semineri*, (yay. O. Okyar), Ankara 1975, 231-296.
- Giakoumis, K., "Osmanlıların Otranto ve Apulia Seferi (1480-1481)", (çev. K. Akpınar), *Türkler*, (ed. H. C. Güzel vd.), Ankara 2002, IX, 373-382.
- Glete, J., *Warfare at Sea, 1500-1650*, London 2000.
- Godinho, V. M., *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, II, Lisbon 1965.
- , *L'Économie de l'Empire Portugais aux XV et XVI Siècles*, Paris 1969.
- , *A Economia dos Descobrimentos Henriquinos*, Lisbon 1962.
- Goffman, D., *Osmanlı İmparatorluğu'nda İngilizler*, (çev. A. Başçı-Sander), İstanbul 2001.
- Gómara, F. L., *de Guerras de mar de Emperador Carlos V*, (ed. Miguel Ángel de Bunes Ibarra), Madrid 2000.
- Gonzales, A., *Voyage de 1665-1666*, I, Caire 1977.
- Gökbilgin, M. T., "Venedik Arşivlerindeki Vesikalar Külliyyatından Kanunî Sultan Süleyman Devri Belgeleri", *Belgeler*, 1/2, Ankara 1964, s. 119-220.
- , "Osmanlı-Venedik Münasebetleri", *Kanunî Armağanı*, Ankara 1970.
- , "Venedik Devlet Arşivindeki Türkçe Belgeler Koleksiyonu ve Bizimle İlgili Belgeler", *Belgeler*, 9-12, Ankara 1971, s. 1-151.
- , "Navarin", *İA*, IX, s. 127-135.
- , "Lutfi Paşa", *İA*, VII, s. 96-101.
- Göksoy, İ. H., "Malay-Endonezya Kaynaklarına Göre Türkler ve Osmanlı-Açe İlişkileri", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XIV (1999), s. 175-185.
- Gökyay, O. Ş., "Osmanlı Donanması ve Kapudân-ı Derya ile İlgili Teşrifat Hakkında Belgeler", *TED*, 12 (1982), s. 25-84.
- , "Kızılma", *DİA*, XXV, 559-561.
- Göyünç, N., "XVI. Yüzyılda Güney-doğu Anadolu'nun Ekonomik Durumu", *Türkiye İktisat Tarihi Semineri, Metinler/Tartışmalar, 8-10 Haziran 1973*, Ankara 1975, s. 71-102.
- , "Some Documents concerning the Ka'ba in the Sixteenth Century", *Sources for the History of Arabia*, 2. Bölüm, Riyad UP, 1979, s. 177-181.
- Granstrem, E. E., "Zametka sovremennika o nabegakh kazakov na turetskie vladeniya v naçale XVII", *Vostochny sbornik*, 3 (Moscow 1972), s. 37-40.
- Gray, T., "Turkish Piracy and Early Stuart Devon", *Rep. Trans. Devon Ass. Advmt. Sci*, 121 (December 1989), s. 159-171.
- Graziano, V., *Ambasciate d'Italia in Turchia*, Catania 1994.
- Greene, M., *Kandiye 1669-1720: The Formation of a Merchant Class*, (Basılmamış Doktora Tezi), Princeton 1993.
- Grenard, F., *Asya'nın Yükselişi ve Düşüşü*, İstanbul 1992.
- Groot, A. H. de, *The Ottoman Empire and the Dutch Republic*, Leiden 1978.
- Grousset, R., *Bozkır İmparatorluğu*, (çev. M. R. Uzmen), İstanbul 1980.
- Guilmartin, J. F., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the sixteenth Century*, Cambridge UP 1974.
- Gupta, Das, A., *Indian Merchants and the Decline of Surat C 1700-1750*, 1979.
- Güçer, L., *XVI-XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1964.
- Gülsoy, E., *Girit'in Fethi ve Osmanlı İdaresinin Kurulması (1645-1670)*, İstanbul 2004.
- Hammer-Purgstall, J., *Büyük Osmanlı Tarihi*, (çev. M. Atâ, sad. M. Çevik vd.) İstanbul.
- Hanna, N., *Making Big Money in 1600: the life and times of Isma'il Abu Taqiyya, Egyptian Merchant*, Cairo 1998.
- Harding, R., "Deniz Savaşları 1453-1815", *Top, Tüfek ve Süngü Yeniçağda Savaş Sanatı (1453-1815)*, (ed. J. Black, çev. Y. Alogan), İstanbul 2003.
- Hathaway, J., *The Politics of Households in Ottoman Egypt, The Rise of the Qazdaglis*, Cambridge 2002.
- Hatipoğlu, H. N., *Orta Çağda Akdeniz'de Deniz Güçlerinin İncelenmesi, Anadolu'da İlk Türk Denizciliği (Umur Bey'in Epir Harekatı)*, İstanbul 2005.
- Heers, J., *Genova nel quattrocento*, Milan 1984.
- Heine, G., *Briefe an Kaiser Karl, geschrieben von seinem Beichtvater in den jahren 1530-1532*, Berlin 1848.
- Herrera, E. G., *La política norte africana de Carlos I, CSIC*, Madrid: Institutos de Estudios Africanos.
- Hess, A., "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525", *American Historical Review*, 75/7, (December 1970), s. 1892-1919.
- , *The Forgotten Frontier*, Chicago 1978.
- Heyd, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (çev. E. Ziya Karal), Ankara 1975.
- Hinds M., - Ménage, V., *Qasr Ibrim in the Ottoman Period: Turkish and Further Arabic Documents*, London: Egypt Exploration Society 1991, s. 2-11.
- Honigmann, E., *Bizans Devleti'nin Doğu Sınırı*, (çev. F. Işıltan), İstanbul 1970.
- Holt, P. M., "Sultan Selim I and the Sudan", *Journal of African History*, VIII/I (1967), s. 19-23.
- Hrushevsky, M., *History of Ukraine-Rus*, c. 7, (*The Cossack Age to 1625*), (ed. S. Plokhy, F. Sysyn, çev. B. Struminski), Edmonton and Toronto 1999.
- Huber, A., "Ludwig I. Von Ungarn und die umgarischen Vassallenländer", *Archiv für österreichische Geschichte*, LXVI (1885), s. 1-44.
- Ibarra, M. Á. de Bunes, "Osmanlı-Berberi Korsanlığı ve İspanya Sahilleri", *Toplumsal Tarih*, 127 (2004), s. 72-75.
- İşıksal, T., "Arşivlerimizde Osmanlıların Süveyş Tersanesi ve Güney Denizleri Politikasına İlişkin En Eski Belgeler", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi (BTDD)*, 18 (1969), s. 54-61.

- İlgürel, M., “Türklerin Batı Anadolu Sahil güvenliğine Verdikleri Önem”, *Prof. Dr. İ. Ercüment Kuran'a Armağan*, Ankara 1989, s. 111-124.
- , “Çaka Bey”, *DİA*, VIII, 186-188.
- İlhan, M., “The Katif District (*Livā*) during the first years of Ottoman rule: A Study of the 1551 Ottoman Cadastral Survey”, *Belleten*, LI/200, 1987, s. 781-798.
- Imber, C. H., “Before the Kapudan Pashas: Sea Power and the Emergence of the Ottoman Empire”, *Kapudan Pasha: His Office and hid Domain* (ed. E.Zachariadou), Rethymnon 2002, s. 49-59.
- , “The Cost of Naval Warfare the Accounts of Hayreddin Barbarossa's Herceg Novi Campaign in 1539”, *Archivum Ottomanicum*, IV (1972), s. 203-216.
- , “The Navy of Süleyman the Magnificent”, *Archivum Ottomanicum*, VI, (1980), s. 211-282.
- , “The Reconstruction of the Ottoman Fleet after the Battle of Lepanto 1571-1572”, *Studies in Ottoman History and Law*, İstanbul 1996, s. 85-101.
- İlter, A. S., *Şimali Afrika'da Türkler*, İstanbul 1936, I-II.
- İnalçık, H., “İmtiyâzât”, *EF*, III, 1179-1189.
- , “Gelibolu”, *EF*, II, (1965), s. 983-987.
- , “İspanyol Arşivleri Hakkında”, *Belleten*, 78 (1956), s. 230-236.
- , *The Ottoman Empire, The Classical Age 1300-1600*, (çev. N. Itzkowitz-C. Imber), London 1973.
- , “Lepanto in the Ottoman Documents”, *Il Mediterraneo nella seconda metà del 500 alla luce di Lepanto*, Firenze 1974, s. 185-192.
- , “Bursa and the Commerce of the Levant”, *The Ottoman Empire: Conquests, Organizations and Economy*, London: Variorum reprints 1978, s. 219-247.
- , “The Rise of the Turcoman Maritime Principalities, Byzantium and Crusades”, *Byzantinische Forschungen*, IX, 179-217. Aynı makale, *The Middle East and the Balkans under the Ottoman Empire*, Bloomington 1987, s. 309-341’de yayımlandı. tercümesi, “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”, *Türk Denizcilik Tarihi*, (ed. B. Arı), Ankara 2002, s. 73-90. Tekrarı, “Batı Anadolu’da Gazi Beylikler, Bizans ve Haçlılar”, *Doğu Batı Makaleler II*, İstanbul 2008, s. 11-44.
- , “The Ottoman Turks and the Crusades 1329-1451”, *The Crusades*, (yay. K. Setton), Madison 1989, VI, 222-244.
- , “Edirne'nin Fethi (1361)”, *Edirne Fethi'nin 600. Yıldönümü Armağan Kitabı*, Ankara, 1965, 137-159.
- , “The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans”, *Arkheion Pontou*, Atina 1979, s. 74-89.
- , “Arab Camel Drivers in Western Anatolia in the Fifteenth Century”, *Revue d'Histoire Maghrebine*, X, (Tunis 1983), 256-270.
- , “Introduction to Ottoman Metroloji”, *Turcica*, XV, (1983), s. 315-348.
- , *Fatih Devri Üzerinde Tetkikler ve Vesikalar I*, Ankara 1987.
- , *The Customs Register of Caffa, 1487-1490*, (ed. V. Ostapchuk), Cambridge (MA) 1996.
- , *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, 1300-1600*, I, (ed. H. İnalçık-D. Quataert, çev. H. Berktaş), İstanbul 2000.
- , “Osmanlı Deniz Egemenliği”, *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara 2002, s. 47-66.
- , “Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu”, *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara 2002, s. 99-106.
- , *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)*, (çev. R. Sezer), İstanbul 2003.
- , “Polunya (*Apollunia*)-Tanrı Yıkıldığı Osmanlı Rumeli Fetihleri Kronolojisinde Düzeltmeler (1354-1371)”, *Mühahat S. Küttükoğlu'na Armağan*, İstanbul 2006, s. 27-58.
- Jorga, N., *Geschichte des Osmanischen Reiches*, I, 1908, tercümesi: Jorga, N., *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, 1300-1451*, II, (çev. N. Epçeli), İstanbul 2005.
- İpşirli, M., “Abdürrahim Efendi, Hoca”, *DİA*, I, 289.
- Jacoby, D., “Catalans, Turcs ent Venetiens en Romanie”, *Studi Medievali*, 15 (1974), s. 217-261.
- Jirecek, K., *Geschichte der Serben*, Gotha 1911.
- , *Geschichte der Bulgaren*, Prag 1876.
- Jourdin, Michel M. du, *Avrupa ve Deniz*, (çev. M. Kargın), İstanbul 1993.
- Kafesoğlu, İ., Sultan Melikşah Devrinde Büyük Selçuklu İmparatorluğu, İstanbul 1953.
- , “Selçuklu Çağındaki İzmir Türk Beyi'nin Adı: Çaka mı, Çağa mı, Çakan mı?”, *Tarih Dergisi*, 34 (1984), s. 55-60.
- Kahane, H-R. - Tietze, A., *The Lingua Franca in the Levant, Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, Urbana 1958.
- Kaplan, M., *Şiir Tahlilleri*, İstanbul 1969.
- Kapudan Pasha: His Office and hid Domain* (ed. E.Zachariadou), Crete University Pres: Rethymnon 2002.
- Kaya, S., *I. Gıyâseddin Keyhüsrev ve II. Süleymanşah Dönemi Selçuklu Tarihi (1192-1211)*, Ankara 2006.
- Kawatoko, M., (ed.), *Archaeological Survey of the Royal/al-Tur Area on the Sinai, Peninsula, Egypt* 2002.
- Kaymaz, N., *Pervâne Mu'îni'd-Dîn Süleyman*, Ankara 1970.
- Kılıçkaya, M., İstanbul Deniz Müzesindeki Osmanlı Dönemi Sancakları (İTÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2007.
- Kiel, Hedda R., “Mesih Paşa”, *DİA*, XXIX, 309-310.
- Kiel, M., “Rodod”, *DİA*, XXXV, 155-158.
- Kissling, H. J., “İkinci Sultan Bayezid'in Deniz Politikası Üzerine Düşünceler (1481-1512)”, *Türk Kültürü*, VII/84, s. 894-906..
- Koca, S., *Sultan I. İzzeddin Keykâvus (1211-1220)*, Ankara 1997.
- Köymen, M. A., *Büyük Selçuklu İmparatorluğu Tarihi*, II, *İkinci İmparatorluk Devri*, Ankara 1984.
- , *Büyük Selçuklu İmparatorluğu Tarihi*, III, *Alp Arslan ve Zamani*, Ankara 1992.
- Kuliş, P., *Istoriya vozsoedineniya Rusi*, II, St. Petersburg 1874.
- Kumrular, Ö., *Avrupa'da Türk Düşmanlığının Kökeni: Türk Korkusu*, İstanbul 2008.
- , “İspanyol Kaynakları Işığında Kanuni'nin Alman Seferi”, I-V, *Tarih ve Toplum*, sayı 216-221, (Aralık 2001-Mayıs 2002).
- , “Koron Seferi”, *Toplumsal Tarih*, 127 (2004), s. 76-79.
- Kunt, M., *Sancaktan Eyalete, 1550-1650 Arasında Osmanlı Ümerası ve İl İdaresi*, İstanbul 1978.
- Kurat, A. N., *Çaka Bey, İzmir ve Civarında Adaların İlk Türk Beyi M. S. 1081-1096*, Ankara 1987⁴.
- , *Peçenek Tarihi*, İstanbul 1937.
- , *Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610)*, Ankara 1953.
- Kurtoğlu, F., “Meşhur Türk Amiral Selman Reis'in Lâyihası”, *Deniz Mecmuası*, 47 (1934), s. 67-73.
- , *Gelibolu ve Yöresi Tarihi*, İstanbul 1938.
- Küttükoğlu, M. S., *Osmanlı-İngiliz İktisâdi Münasebetleri I (1580-1838)*, Ankara 1974.

- ____, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri II, 1838-1850*, Ankara 1976.
- Kütükoğlu, B., “Mustafa Paşa (Lala)”, *İslam Ansiklopedisi*, VIII, 732-736.
- ____, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1612)*, İstanbul 1993.
- ____, *Vekayinüvis Makaleler*, İstanbul 1994.
- Laïou, A. E., *Constantinople and the Latins. The Foreign Policy of Andronikos II 1282-1328*, Cambridge, Mass.: Harvard University Press 1972.
- ____, “Marino Sanudo Torsello, Byzantium and the Turks”, *Speculum*, 45 (1970). s. 374-392.
- Landes, D., *The Wealth and Poverty of Nations*, London 1998.
- Lanza, F. F., “1500’de Türklerin Modon’u Kuşatması ve İşgali”, *Türkler ve Deniz*, (ed. Ö. Kumrular), İstanbul 2007, s. 201-229.
- Lázaro, M., “Novas do turco sam viindas per vya de Rodes”, *Alqumas notas sobre a circulação no princípio do século XVI*, *As Ordens Militares e as Ordens Cavaloria na Construção do Munda Occidental*, Lisbon 2005, s. 383-411.
- Lefort, J., *Topkapı Sarayı Arşivlerinin Yunanca Belgeleri*, Ankara 1981.
- Lemerle, P., *L’Emirat d’Aydın Byzance et l’Occident*, Paris 1957.
- Levend, A. S., *Gazavatnameler ve Mihaloğlu Ali Bey’in Gazavatnamesi*, Ankara 1956.
- Liagre, L., “Le commerce de l’alun en Flandre au Moyen Age”, *Le Moyen Age*, 61 (1955), s. 177-206.
- Loenertz, R., - J. O. P., *Démétrius Cydonès correspondance*, I-II, Studi e testi 186, 208, Città del Vaticano: Biblioteca Apostolica Vaticana, 1956, 1960, II, ek D, no. 18, s. 446-448.
- Luttrell, A., “Intrigue, schism, and violence among the Hospitallers of Rhodes: 1377-1384”, *Speculum*, 41 (1966), s. 30-48.
- ____, “The Hospitallers of Rhodes confront the Turks: 1306-1421”, *Christians, Jews and Other Worlds, Patterns of Conflict and Accommodation*, (ed. Philip F. Gallagher), Lanham, New York, London 1988, s. 80-116.
- Lybyer, A. H., *The Government of the Ottoman Empire in the Time of Suleiman the Magnificent*, Cambridge 1913, Appendix I.
- Mack, R. E., *Doğu Mali-Batı Sanatı: İslâm Ülkeleriyle Ticaret ve İtalyan Sanatı 1300-1600*, (çev. A. Özdamar), İstanbul 2005.
- Mahmud, es-Seyyid Muhammed, *XVI. Asırda Mısır Eyaleti*, İstanbul 1990.
- Mandaville, J. E., “The Ottoman Province of Al-Hasā in the Sixteenth and Seventeenth Centuries”, *Journal of American Oriental Society*, 90/3 (1970), s. 486-513.
- Manfroni, C., “Le relazioni fra Geneva, l’impero bizantino e i Turchi”, *Attidella Società ligure di storia patria*, XXVIII, (1896).
- Mantran, R., *XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, (çev. M. Ali Kılıçbay), Ankara 1995.
- Mas, A., *Les Turcs dans la littérature Espagnole du siècle d’or*, Paris 1967.
- McPherson, K., *The Indian Ocean: A History of people and the Sea*, Oxford UP (Delhi) 1998.
- Melikoff, İ., *La Geste de Melik Danişmend*, Paris 1960, I.
- Ménage, V. L., “The Ottomans and Nubia in the Sixteenth Century”, *Annales Islamologiques*, XXIV (1988), s. 137-153.
- Merçil, E., *Kirman Selçukluları*, Ankara 1989.
- ____, *Müslüman-Türk Devletleri Tarihi*, Ankara 2006.
- ____, *Selçuklular’da Hükümdarlık Alâmetleri*, Ankara 2007.
- ____, *Gazneliler Devleti Tarihi*, Ankara 2007.
- Merriman, R. B., *Suleiman the Magnificent*, London 1944 ve New York 1962.
- ____, *The Rise of the Spanish Empire in the Old World and in the New*, I-IV, New York 1918-1934.
- Mexia, P., *Historia del Emperador Carlos V*, Madrid 1945.
- Miran, J., *Facing the Land, Facing the Sea: Commercial Transformation and Urban Dynamics in the Red Sea port of massawa, 1840s-1900s*, Michigan Üniversitesi Doktora Tezi, 2003.
- Mirmiroğlu, V., *Fatih’in Donanması ve Deniz Savaşları*, İstanbul 1946.
- Molero, J. F. P., *La defensa del imperio, Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Madrid 2001.
- Molnár M., “Karlofça Antlaşması’ndan sonra Osmanlı-Habsburg Sınırı (1699-1701)”, *Osmanlı*, I, Ankara 1999, s. 472-479.
- Mughul, M. Y., *Kanuni Devri Osmanlıların Hint Okyanusu Politikası ve Osmanlı-Hint Müslümanları Münasebetleri, 1517-1538*, İstanbul 1974.
- Müller-Wiener, W., “Zur Geschichte des Tersâne-i Âmire in İstanbul”, *Türkische Miszellen, Robert Anhegger Armağanı*, İstanbul 1987, s. 253-273.
- Naish, G. P. B., “Ships and Shipbuilding”, *A Short History of Technology*, III, (ed. C. Singer), Oxford 1957, s. 480-486.
- Nicol, D. M., *Bizans’ın Son Yüzyılları (1261-1453)*, (çev. B. Umar), İstanbul 1999
- ____, *Bizans ve Venedik, Diplomatik ve Kültürel İlişkiler Üzerine*, (çev. Gül Ç. Güven), İstanbul 2000.
- Orgun, Z., “Osmanlı İmparatorluğunda Kaptan Paşalara ve Donanmaya Yapılan Merasim”, *Tarih Vesikaları*, 1/2 (1941), s. 135-144.
- Orhonlu, C., “Hint Kaptanlığı ve Piri Reis”, *Belleten*, 134 (1970), s. 235-254.
- ____, “XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 16 (1962), s. 1-24
- ____, “1559 Bahreyn Bahreyn Seferine Aid Bir Rapor”, *Tarih Dergisi*, XVII/22, (1967), s. 1-16.
- ____, “Seydi Ali Reis”, *Tarih Enstitüsü Dergisi*, I (1970), s. 39-56.
- ____, “Mezemorta Hüseyin Paşa”, *İslâm Ansiklopedisi*, VIII, (1971), s. 205-208.
- ____, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Güney Siyaseti: Habeş Eyaleti*, İstanbul 1974.
- ____, “Gemicilik”, *Türkiyat Mecmuası*, XV, (1968), s. 157-169.
- ____, ve Işıksal, T., “Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *Tarih Dergisi*, XIII/17-18 (1963), s. 77-102.
- Ostapchuk, V., “Five Documents from the Topkapı Palace Archive on the Ottoman Defense of the Black Sea against the Cossacks (1639)”, *Raiyyet Rüşümü, Essays Presented to Halil İnalcık on His Seventieth Birthday by his Colleagues and Students*, Cambridge, Mass.: Harvard University Printing Office 1987, *Journal of Turkish Studies*, 11 (1987), s. 49-104 .
- ____, “The Ottoman Black Sea Frontier and the Relations of the Porte with the Polish-Lithuanian Commonwealth and Muscovy, 1622-1628” (Harvard Üniversitesi, Doktora tezi, 1989).
- ____, “An Ottoman Gazânâme on Halil Paşa’s Naval Campaign against the Cossacks (1621)”, *Adelphotos: A Tribute to Omeljan Pritsak by His Students*, Cambridge, Mass.: Harvard Ukrainian Research Institute 1991, *Harvard Ukrainian Studies*, 14 (1990), s. 482-521.

- , “The Human Landscape of the Ottoman Black Sea in the Face of the Cossack Naval Raids”, *The Ottomans and the Sea, Oriente Moderno*, 20/81 (2001), s. 23-95.
- , ve Aleksandr Halenko, “Kozats’ki çornomorski pokhodı u morskii istoriı Kyatıba Çelebi [Katib Çelebi’nin denizcilik tarihinde Kazakların Karadeniz’deki seferleri]”, *Mappa mundi. Studia in honorem Jaroslavi Dashkevych septuagenario dedicata*, New York, Kyiv, Lviv 1996, s. 341-426.
- Ostrogorsky, G., *Bizans Devleti Tarihi*, çev. F. Işıltan, Ankara 1968 ve 1981.
- Öden, Z. G., *Karası Beyliği*, Ankara 1999.
- Ögel, B., *Türk Mitolojisi II*, Ankara 1995.
- Özbaran, S., “XVI. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar, Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu”, *Tarih Dergisi*, 25 (1971), s. 51-72.
- , “Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu”, *Tarih Dergisi*, 31 (1978), s. 65-146.
- , “A Turkish report on the Red Sea and the Portuguese in the Indian Ocean (1525)”, *Arabian Studies*, IV (1978), s. 81-88.
- , *The Ottoman Response to European Expansion*, İstanbul 1994.
- , *Yemen’den Basra’ya Sınırdaki Osmanlı*, İstanbul 2004.
- , *Ottoman Expansion towards the Indian Ocean*, İstanbul 2009.
- , “Kapudan Pasha”, *EF*, IV, 571-572.
- Öztürk, Y., *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe 1475-1600*, Ankara 2000.
- Panetta, R., *Pirati e Corsari: turchi e barbareschi nel Mare Nostrum*, Milano 1981.
- Panzac, D., “Affrontement Maritime et Mutations Technologiques en Mer Egee: l’Empire Ottoman et la Republique de Venise (1645-1740)”, *The Kapudan Pasha: His Office and his Domain*, (ed. E. Zachariadou), Rethymnon 2002, s. 119-139.
- Paredes, C., “Du texte à l’image: Les tapisseries de la Conquête de Tunis et les gravures des Moeurs et Fachons des Turcs”, *L’empire Ottoman dans l’Europe de la Renaissance*, (ed. Alain Servantie), Leuven University Press 2005, s. 123-150.
- Parker, G., *The Grand Strategy of Philip II*, Yale UP 2000.
- Paz, J., *Documentos Inéditos*, XXVI/38, Madrid 1930.
- Pedani, M. P., *In Nome Del Gran Signore*, Venezia 1994.
- , (haz.), *I “Documenti Turchi” dell’Archivio di Stato di Venezia*, Roma 1994.
- , “Ottoman Diplomats in the West: The Sultan’s Ambassadors to the Republic of Venice”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XI (1996), s. 187-202.
- , *Elenco Degli İnvitati Diplomatici Veneziani Presso i Sovrani Ottomani*, Venezia 2000.
- Pegolotti, F. B., *La Pratica della Mercature*, (ed. A. Evans), Cambridge, Mass. 1936.
- Perjés, G., *Mohaç Meydan Muharebesi*, (haz. Şerif Baştav), Ankara 1988.
- Pfeffermann, H., *Rönesans Papalarının Türklerle İşbirliği*, (çev. K. Beydilli), İstanbul 2003.
- Piloti, E., *L’Égypte*, Le Caire 1950.
- Prakash, O., “European commercial enterprise in pre-colonial India”, *The New Cambridge History of India*, II/5 (1998).
- Pritsak, O., “Das erste türkisch-ukrainische Bündnis (1648)”, *Oriens* 6, (1953), s. 266-298.
- , “İlk Türk-Ukrayna İttifakı (1648)”, *İlmi Araştırmalar Dergisi*, 7 (1999), s. 255-284.
- Le projet de commerce avec l’Inde par suez sous le règne de Louis XIV*, Paris, 1926.
- Lemercier-Quelquejay, C., “Un condottiere lithuanien du XVI e siècle: Le prince Dimitrij Višneveckij et l’origine de la Seč Zaporogue d’après les Archives ottomans”, *Cahiers du monde russe et soviétique*, 10 (1969), s. 258-279.
- Rasch, G., *19. yüzyıl sonlarında Avrupa’da Türkler*, (çev. H. Salıhoğlu), İstanbul 2004.
- Refik, A., “Türkler ve Kraliçe Elizabet”, *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, VIII/5, (1932), s. 3-29.
- Reid, A., “Sixteenth Century Turkish Influence in Western Indonesia”, *Journal of Southeast Asian History*, 10/3 (1969), s. 395-414.
- Ribeiro, L., “Uma Geografia Quinhentista”, *Studia*, 7 (1961), s. 151-318.
- Rieger, A., *Die Seeaktivitäten der Muslimischen Beutefahrer als Bestandteil der Staatlichen Flotte während der Osmanischen Expansion im Mittelmeer im 15. und 16. Jahrhundert*, Berlin 1994.
- Romanin, S., *Storia documentata di Venezia*, VI, Venedik 1974.
- Romano, R., “Economic Aspects of the Construction of Warships in Venice in the Sixteenth Century”, *Crises and Change in the Venetian Economy in the 16th and 17th Centuries*, (ed. B. Pullan), London 1968, s. 59-87.
- Roux, J. D., *L’Isthme et le Canal de Suez, Historique état actuel*, Paris, Hachette 1901, 2 cilt.
- , *Les Hospitaliers à Rhodes (1310-1421)*, London 1974.
- Roux, J. P., *Aksak Timur: İslamın Kutsal Savaşçısı*, (çev. A. Rıza Yalt), İstanbul 1994.
- Safvet, *Mezemorta Hüseyin Paşa*, İstanbul 1327.
- , “Koyun Adaları Önündeki Deniz Harbi, Sakız’ın Kurtuluşu”, *Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası (TOEM)*, I/3, s. 150-177.
- , “Sığın Donanma Harbi Üzerine Bazı Vesikalar”, *TOEM*, II/9, s. 558-562.
- , “Bir Osmanlı Filosunun Sumatra Seferi”, *TOEM*, II/10, s. 604-614; II/11, s. 678-683.
- , “Kıbrıs Fethi Üzerine Vesikalar”, *TOEM*, IV/19 (1329), s. 1177-1193.
- Sahillioğlu, H., “Yemen’in 1599-1600 Yılı Bütçesi”, *Yusuf Hikmet Bayur’a Armağan*, Ankara 1985, s. 287-319.
- , (yay.), *Topkapı Sarayı Arşivi H. 951-952 Tarihli ve E-12321 Numaralı Mühimme Defteri*, İstanbul 2002.
- Sanceau, E., “Uma Narrativa de Expedição Portuguesa de 1541 ao Mar Roxo”, *Studia*, 9 (1962), s. 199-234.
- Sandoval, P., *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V*, II, Madrid 1955.
- Santen, H. W., “Trade between Mughal India and the Middle East, and Mughal monetary policy, c.1600-1660”, *European Commercial Expansion in Early Modern Asia*, (ed. O. Prakash), 1997, s. 167-176.
- Sarıcaoğlu, F., *Kendi Kaleminden Bir Padişahın Portresi Sultan I. Abdülhamid (1774-1789)*, İstanbul 2001.
- Savvides, A. G. C., *Byzantium in the Near East: Its Relations With the Seljuk Sultanate of Rum in Asia Minor The Armenians of Cilicia and the Mongols A.D. c. 1192-1237*, Selanik 1981.
- Schaendlinger, A. C. - Römer, C., *Die Schreiben Süleymans des Prächtigen an Karl V, Ferdinand I und Maximilian II*, Wien 1983.
- Schwarzanfeld, G., *Carlos V, padre de Europa*, Madrid 1958.
- Sepúlveda, J. G., *Historia de Carlos V*, II, Madrid 1995.
- Serjeant, R. B., *The Portuguese of the South Arabian Coast: Hadrami Chronicals with Yemeni and European accounts of Dutch pirates of Mocha in the Seventeenth Century*, Oxford UP 1963.

- Sertoğlu, M., *Osmanlı Tarih Lûgati*, İstanbul 1986.
- Setton, K. M., *Catalan Domination of Athens*, London 1975.
- , *Venice Austria and The Turks in The Seventeenth Century*, Philadelphia 1991.
- , *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, III, IV, Philadelphia 1976, 1984.
- Seydi Ali Reis, *Mir'âtü'l-Memâlik*, İstanbul 1313.
- , *Le Miroir des Pays*, çeviren ve notlayan J-L. Bacqué-Grammont, Sindbad 1999, s. 50-61.
- El-Shai, H., *Struggle for Domination in the Middle East The Ottoman-Mamluk War, 1485-1491*, Leiden 1995.
- Shaw, S., *The Financial and Administrative Organization and Development of Ottoman Egypt, 1517-1598*, Princeton UP 1962.
- Sherley, A., *Le "Peso Politico de todo el Mundo"*, (ed. X. Flores, A. Sherley), Paris 1963.
- Simon, B., "Onaltıncı Yüzyıl Ortalarında Osmanlı İmparatorluğu ve Girit İlişkileri Hakkında Birkaç Not", *X. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler*, IV, Ankara 1993, s. 1815-1820.
- Skilliter, S. A., *William Harborne and the trade with Turkey*, London: Oxford UP 1977.
- Soucek, S., "Certain Types of Ships in the Ottoman-Turkish Terminology", *Turcica*, VII, Paris 1975, s. 233-249.
- , "The Rise of the Barbarossas in North Africa", *Archivum Ottomanicum*, III (1971), s. 238-250.
- , "The Strait of Chios and the Kaptan Paşa's Navy", *The Kapudan Pasha: His Office and his Domain*, (ed. E. Zachariadou), Rethymnon 2002, s. 141-164.
- , *Piri Reis and Turkish Mapmaking After Columbus: Khalili Portolan Atlas*, London 1996.
- Soudan, F., *Le Yémen ottoman d'après la chronique d'al-Mawza'i*, Le Caire, IFAO 1999.
- Spremiç, M., "XV. Yüzyılda Venedik'in Şark'ta Ödediği Haraçlar", (çev. M. H. Şakiroğlu), *Belleten*, XLVII/185 (1984), s. 363-390.
- Stavrides, T., *The Sultan of Vezirs, The Life and Times of the Ottoman Grand Vezir Mahmud Pasha Angelović (1453-1474)*, Leiden 2001.
- Steensgaard, N., *Carracks, Caravans and Companies: The structural crises in the European-Asian trade in the early 17th century*, Andelsbogtrykkeriet i Odense 1973.
- Strandes, J., *The Portuguese in East Africa*, Nairobi 1968.
- Stripling, G. W. F., *The Ottoman Turks and The Arabs*, Urbana 1942.
- Subrahmanyam, S., *The Career and Legend of Vasco da Gama*, Cambridge UP 1997.
- , *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*, London 1993.
- , "The Trading world of the western Indian Ocean 1546-1565, A Political interpretation" *Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos*, (ed. Matos, A. T.-Thomaz, L. E.), Angra do Heroísmo 1998, 207-227.
- , -L. F. Thomaz, "Evolution of Empire: The Portuguese in the Indian Ocean during the sixteenth century", (ed. J. D. Tracy), *The Political Economy of Merchant Empires*, Cambridge UP 1991, s. 298-331.
- Şakiroğlu, M. H., "1503 tarihli Türk-Venedik Andlaşması", *VIII. Türk Tarih Kongresi*, III, Ankara 1983, s. 1559-1569.
- , "Venedik Arşivi ve Kitaplıklarından Türk Tarih ve Kültürüne Ait Kayıtlar", *Erdem*, III/7 (1987), s. 111-134.
- , "Ettore Rossi", *DİA*, XXXV, 174-175.
- Şeşen, R., *İslam Coğrafyacılarına Göre Türkler ve Türk Ülkeleri*, Ankara 1985.
- , *Selâhaddin Eyyubi ve Devri*, İstanbul 2000.
- Takats, S., *Macaristan Türk Aleminde Çizgiler*, (çev. S. Karatay), İstanbul 1970.
- Talat, S., *Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler*, İstanbul 1934.
- Tansel, S., *Sultan II. Bâyezî'tin Siyasî Hayatı*, İstanbul 1966.
- , *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyetleri*, İstanbul 1971.
- Tekindağ, M. C. Ş., "Haliç Tersanesinde İnşa Edilen İlk Osmanlı Donanması ve Câfer Kapudan'ın Arızası", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, II/7 (1968), s. 66-70.
- , "Sadriâzam Adnî Mahmud Paşa'ya Ait Bir Tedkik Münasebetiyle", *Belleten*, 95 (1960), s. 509-527.
- , "Süveyş'te Türkler ve Selman Reis'in Arızası", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 9 (1968), s. 77-80.
- , "Çeşme", *İA*, III, 386-388.
- Tenenti, A., *Piracy and the Decline of Venice 1580-1615*, (çev. J-B. Pullan), London 1967.
- Theunissen, H., *Ottoman-Venetian Diplomats: The 'Ahd-names'*, *International Journal of Oriental Studies*, I/2 (1998).
- Thévenot, J., *1655-1656'da Türkiye*, (çev. N. Yıldız), İstanbul 1978.
- Thiriet, F., *Régestes des délibérations du Sénat de Venise concernant la Roumanie*, I-III, (Paris: Mouton, 1958-1961).
- , *Délibérations des assemblées vénitiennes concernant la Roumanie*, Paris 1985.
- , "Venise et l'occupation de Ténédos au XIVe siècle", *Mélanges de l'École Française de Rome*, 65 (1953), s. 241-245.
- Thomas, G. M., *Diplomatarium Veneto-Levanticum*, I, no. 62, New York 1966.
- Thomaz, L. F., "A questão da pimenta em meados do século XVI", (ed. A. T. de Matos-F. L.
- Thomaz), *A Carreira da Índia e as Rotas dos Estreitos*, Angra do Heroísmo 1998.
- , *De Ceuta a Timor*, Lisbon 1998.
- Togan, A. Z. V., *Umumi Türk Tarihine Giriş*, İstanbul 1970.
- Tommseo, N., *Relations des ambassadeurs vénitiens sur les affaires de France au XVIe siècle*, I, Paris 1838'den zikreden Kenneth M. Setton, *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, III,
- Torres, A. M. C., "İspanya'da Türklerle Karşı Yapılan Deniz Savaşlarıyla İlgili Dokümantasyonun İncelenmesi: Barrantes Maldonado Örneği", *Türkler ve Deniz*, İstanbul 2006, s. 247-265.
- Tuchscherer, M., "Approvisionnement des villes saintes d'Arabie en blé d'Égypte d'après des documents ottomans des années 1670" s. 79-99.
- , "A propos de l'assemblage de trois navires ottomans dans l'arsenal de Suez (1762-1767)", s. 323-334.
- , "La flotte impériale de Suez de 1694 à 1719", s. 48-53.
- Turan, O., *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmî Vesikalar; Metin, Tercüme ve Araştırmalar*, Ankara 1958.
- , *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul 1971 ve 1984.
- , *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmî Vesikalar Metin, Tercüme, Araştırmalar*, Ankara 1988.
- Turan, Ş., "Rodos'un Zaptından Malta Muhasarasına", *Kanunî Armağanı*, Ankara 1970, s. 47-117.
- , *Türkiye-İtalya İlişkileri (Selçuklulardan Bizans'ın Sona Erişine) I*, İstanbul 1990.
- , "Seydi Ali Reis", *İslam Ansiklopedisi*, X, 528-531.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, Osmanlı devri, III./7. Kısım.

- Uyumaz, E., *Sultan I. Alâeddîn Keykubad Devri Türkiye Selçuklu Devri Siyasî Tarihi (1220-1237)*, Ankara 2003.
- Uzunçarşılı, İ. H., *Mekke-i Mükerrreme Emirleri*, Ankara 1972.
- , *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1984.
- , *Osmanlı Tarihi*, Ankara 1973, III/1.
- , “Otranto’nun Zaptından Sonra Napoli Kralı ile Dostluk Görüşmeleri”, *Belleten*, 100 (1961).
- , *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, Ankara 1984.
- Ünal, T., *İkinci Viyana Muhasarası Mağlubiyetimizin Gizli Sebepleri*, Ankara 1954.
- Vatin, N., *L’Ordre de Saint-Jean-de-Jerusalem*, Paris 1994.
- , *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar; Doğu Akdeniz’de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık 1480-1522*, (çev. T. Altınova), İstanbul 2004.
- Veinstein, G., “L’occupation ottomane d’Oçakov et le problème de la frontière lithuano-tatare (1538-1542)”, *Passé turco-tatar, présent soviétique, Mélanges en l’honneur d’Alexandre Bennigsen*, (ed. Ch. Lemerrier-Quelquejay, G. Veinstein, E.S. Wimbush), Paris 1986, s. 221-237.
- The Via Egnatia Under Ottoman Rule (1380-1699)*, (ed. E. Zachariadou), Rethymnon 1996.
- Virgilio, T., *La sicilia dalla dominazione spagnola all’unità d’Italia*, Bologna, Zanichelli 1955.
- Wake, C. H., “The Changing Pattern of Europe’s Pepper and Spice Imports, ca. 1400-1700”, *The Journal of European Economic History*, 8/1 (1979), 361-403.
- Wicki, *Documenta Indica*, III (1954).
- Wiener, W. M., *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, (çev. E. Özbek), İstanbul 1998.
- Winter, M., *Egyptian Society Under Ottoman Rule, 1517-1798*, London-New York 1992.
- Witteck, P., *Menteşe Beyliği, 13-15’inci Asırda Garbi Küçük Asya Tarihine Ait Tetkik*, (çev. O. Ş. Gökyay), Ankara 1944 ve 1986.
- Wood, A. C., *A History of the Levant Company*, London 1964.
- Yılmaz, A., *XVI. Yüzyılda Birecik Sancağı*, (İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1996.
- Yinanç, M. H., *Türkiye Tarihi Selçuklular Devri, Anadolu’nun Fethi*, İstanbul 1944.
- Yücel, Y., *Muhteşem Türk Kanunı ile 46 Yıl*, Ankara 1991.
- , ve Cengiz, H. E., “Ruhi Tarihi”, *Belgeler*, 18 (1992), s. 359-472.
- Zachariadou, E., “The Catalans of Athens and the beginning of the Turkish expansion in the Aegean area”, *Studi Medievali*, 31, (1980), s. 821-838.
- , *Trade and Crusade, Venetian Crete and the Emirates of Menteshe and Aydın*, Venice 1983.
- , “Holy War in the Aegean During the fourteenth Century”, *Mediterranean Historical Review*, 4/1, (1989), s. 212-225.
- , “The emirate of Karasi and that of the Ottomans; two rival states”, ed E. Zachariadou, *The Ottoman Emirate (1300-1389)*, Rethymnon: Crete University Press, 1993, s. 225-236.
- , “Gazi Çelebi of Sinope”, Laura Balletto, *Oriente e occidente tra medioevo ed età moderna, Studi in onore di Geo Pistarino*, I-II, Genoa 1997, II, 1271-1275.
- , “Monks and Sailors under the Ottoman Sultans”, (ed. K. Fleet), *The Ottomans and the Sea, Oriente Moderno*, 20/81 (2001), s. 139-147.
- , “Changing masters in the Aegean”, (ed. J. Chrysostomides, C. Dendrinos ve J. Harris), *The Greek Islands and the Sea. Proceedings of the First International Colloquium held at the Hellenic Institute, Royal Holloway, University of London, 21-22 September 2001*, Camberley 2004.
- Zanelli, G., *L’Arsenale di Venezia*, Venedik 1991.
- Zonaras, *Ioannis Zonarae epitomae historiarum libri XIII-XVIII*, (ed. T. Büttner-Wobst), Bonn 1897.
- Zorlu, T., “Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, sayı 2/4, 2004, s. 297-353.
- Zólkiewski, P. S., (ed.), *August Bielowski*, Lviv 1861.



DENİZ KUVVETLERİ
KOMUTANLIĞI

Türk Denizcilik Tarihi

Editörler

İDRİS BOSTAN • SALİH ÖZBARAN

1

Tarihin hemen her döneminde denizler birleştirici özelliklerinden dolayı medeniyetleri birbirine yaklaştıran, kültür alışverişini sağlayan sosyal, ekonomik ve teknik alanlarda meydana gelen gelişmeleri yaygınlaştıran, devletlerarası siyasal ilişkileri düzenleyen önemli bir unsur olmuştur. Zira denizler, insan topluluklarının müşterek yurdu olan toprakları saran ve kara yollarının bittiği yerde, birleştirici özelliklerini açıkça ortaya koyan birinci derecede mühim yollardır. Bu sebeple denizler, kara ticaret merkezlerinin, dolayısıyla kara ticaret yollarının ve ulaşımının bittiği yerler değil, başladığı yerlerdir. Denizlerin bu özelliklerini bilen ve onu doğru değerlendiren devletler ise emperyal bir güç olma yolunda önemli avantajlar kazanmış ve kurdukları devletler/imparatorluklar varlıklarını daha uzun sürdürebilmişlerdir. Denizleri ayırıcı unsur olarak gören ve politikalarında bu kısırlığı gösteren devletler ise, böyle bir eksikliğin bedelini ağır ödemişler, uzun ömürlü olamamışlardır. Denizlerin bu özellikleri, eski çağlardan itibaren kıtalararası, devletlerarası ve toplumlararası ilişkilerdeki mücadelelerin en önemli kaynaklarından biri olmuştur.

