

2. TURGUT REİS VE TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ ULUSLARARASI SEMPOZYUMU

(1-4 KASIM 2013)

2ND INTERNATIONAL SYMPOSIUM OF TURGUT REIS AND TURKISH MARITIME HISTORY

(1-4 NOVEMBER 2013)

BİLDİRİLER

CİLT I

Editörler

Cihan Yemişçi
Tarık Eray Çakır
Mustafa Gürbüz Beydiz
Cezmi Çoban

Bodrum Belediyesi

2. TURGUT REİS VE TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ ULUSLARARASI SEMPOZYUMU
2nd INTERNATIONAL SYMPOSIUM OF TURGUT REIS AND TURKISH MARITIME HISTORY

BİLDİRİLER

Editörler
Cihan Yemişçi
Tarık Eray Çakır
Mustafa Gürbüz Beydiz
Cezmi Çoban

Logo Tasarım
Ergün Sazak

Ön ve Arka Kapak Tasarımı
Serhat Ergün

BASKI YILI
Haziran 2015

TAKIM NUMARASI: 978-605-65560-1-2

ISBN: 978-605-65560-2-9

YAYINCI SERTİFİKA NO: 31712 / 05.03.2015 - 05.03.2019

BASKIYA HAZIRLIK ve BASKI:
Halikarnas Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti.
Merkez Mah. Gazderesi Cad. No: 21/2 Konacık / Bodrum - Tel: 0 252 317 02 91

YAZIŞMA ADRESİ:
Bodrum Belediyesi
Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü
Çarşı Mahallesi
Neyzen Tevfik Caddesi No: 1
48400 Bodrum

Telefon: 0 252 382 30 19-20 / **Belgeç:** 0 252 316 10 09

www.bodrum.bel.tr / info@bodrum.bel.tr
www.turgutreissempozyum.org

Referans gösterilmeden alıntı yapılamaz.

2. TURGUT REİS VE TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ ULUSLARARASI SEMPOZYUMU

2ND INTERNATIONAL SYMPOSIUM OF TURGUT REIS AND TURKISH MARITIME HISTORY

SPONSOR VE DESTEKÇİLER
SPONSOR AND SUPPORTERS

2. TURGUT REİS VE TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ ULUSLARARASI SEMPOZYUMU
2nd INTERNATIONAL SYMPOSIUM OF TURGUT REIS AND TURKISH MARITIME HISTORY

BİLİM KURULU / SCIENTIFIC COMITEE

Mim Kemal ÖKE ..... (Prof. Dr., İstanbul Ticaret Üniversitesi)
Abdalaziz M. AWADALLAH ... (Prof. Dr., El-Ezher Üniversitesi - MISIR)
Abdulhalik BAKIR ..... (Prof. Dr., Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi)
Adnan ÇEVİK ..... (Doç. Dr., Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi)
Ahmet YİĞİT ..... (Doç. Dr., Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi)
Akif FARZALIEV ..... (Doç. Dr., St. Petersburg Devlet Üniversitesi - RUSYA)
Ali Fuat ÖRENÇ ..... (Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi)
Cengiz TOMAR ..... (Doç. Dr., Marmara Üniversitesi)
Dejanirah COUTO ..... (Prof. Dr., Ecole Pratique des Hautes Etudes, FRANSA)
Eloy Martin CORALLES ..... (Prof. Dr., Universitat Pompeu Fabra - İSPANYA)
Erhan AFYONCU ..... (Prof. Dr., Marmara Üniversitesi)
Gülay ÖĞÜN BEZER ..... (Prof. Dr., Marmara Üniversitesi)
Hamdi ŞAHİN ..... (Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi)
Mahmut AK ..... (Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi)
Maria Pia PEDANI-FABRIS .... (Prof. Dr. Universita ca Foscari Venezia - İTALYA)
M. Münir ATALAR ..... (Prof. Dr., Gaziosmanpaşa Üniversitesi)
Mehmet Yaşar ERTAŞ ..... (Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi)
Mualla UYDU YÜCEL ..... (Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi)
Murat ARSLAN ..... (Prof. Dr., Akdeniz Üniversitesi)
Mustafa Sabri KÜÇÜKAŞÇI .... (Prof. Dr., Marmara Üniversitesi)
Mustafa ŞAHİN ..... (Prof. Dr., Uludağ Üniversitesi)
Muzaffer DOĞAN ..... (Prof. Dr., Marmara Üniversitesi)
Numan ELİBOL ..... (Prof. Dr., Osmangazi Üniversitesi)
Oktay DUMANKAYA ..... (Yrd. Doç. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
Özlem KUMRULAR ..... (Doç. Dr., Bahçeşehir Üniversitesi)
Robert BACALJA ..... (Prof. Dr., University of Zadar - HIRVATİSTAN)
Selahattin DÖĞÜŞ ..... (Prof. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
Yüksel ÇELİK ..... (Doç. Dr., Marmara Üniversitesi)
J.L. BACQUÉ-GRAMMONT (Prof. Dr., Directeur de recherche émérite au Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) – FRANSA)

OTURUM BAŞKANLARI / CHAIRS

Adnan ÇEVİK (Doç. Dr.)
Ahmet YÖRÜK (Prof. Dr.)
Alaybey KAROĞLU (Prof. Dr.)
Ali Fuat ÖRENÇ (Doç. Dr.)
Dejanirah COUTO (Prof. Dr.)
Eloy Martin CORALLES (Prof. Dr.)
Ergün Laflı (Prof. Dr.)
Ertuğrul ÖNALP (Prof. Dr.)
Gülay ÖĞÜN BEZER (Prof. Dr.)
Hamdi ŞAHİN (Doç. Dr.)
Jean-Louis BACQUÉ-GRAMMONT (Prof. Dr.)
Mahmut AK (Prof. Dr.)
M. Münir ATALAR (Prof. Dr.)
M. Yaşar ERTAŞ (Prof. Dr.)
Mualla UYDU YÜCEL(Prof. Dr.)
Murat ARSLAN (Prof. Dr.)
Mustafa ŞAHİN (Prof. Dr.)
Muzaffer Metin ATAÇ (Em. Ora.)
Nesimi YAZICI (Prof. Dr.)
Robert BACALJA (Prof. Dr.)
Selahattin DÖĞÜŞ (Doç. Dr.)
Yüksel ÇELİK (Doç. Dr.)

DÜZENLEME KURULU / ORGANIZING COMITEE

Mehmet DİNÇBERK ..... (Turgutreis Belediye Başkanı)
Mim Kemal ÖKE ..... (İstanbul Ticaret Üniversitesi Ticari Bilimler Fakültesi)
Gülay ÖĞÜN BEZER ..... (Marmara Üniversitesi Tarih Bölüm Başkanı)
Adnan ÇEVİK ..... (Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi AKMEDAM Başkanı)
Yusuf Ziya TENGİZ ..... (Kadir Has Üniversitesi Dış Ticaret Bölüm Başkanı)
Tarık Eray ÇAKIR ..... (Turgutreis Belediyesi Meclis Üyesi)
Pembegül YILDIZ ..... (Turgutreis Belediyesi Yazı İşleri Müdiresi)
Serhat ERGÜN ..... (Turgutreis Belediyesi Şevket Sabancı Kültür ve Sanat Merkezi)
Yaşar TAŞLICALI ..... (Turgutreis Belediyesi)
Cihan YEMİŞÇİ ..... (Marmara Üniversitesi Tarih Bölümü)
Mustafa Gürbüz BEYDİZ .. (Çankırı Karatekin Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi)
Fatma Aysel DINGIL ..... (İstanbul Üniversitesi Tarih Bölümü)
Gözde SAZAK ..... (İstanbul Üniversitesi Tarih Bölümü)
Ebru ZEREN ..... (İstanbul Üniversitesi Tarih Bölümü)

AKADEMİK SEKRETERYA / ACADEMIC SECRETERIA

Cihan YEMİŞÇİ ..... (Marmara Üniversitesi Araştırma Görevlisi)
Mustafa Gürbüz BEYDİZ . (Çankırı Karatekin Üniversitesi Öğretim Görevlisi)
Tarık Eray ÇAKIR ..... (Turgutreis Belediyesi Meclis Üyesi)

TURGUTREİS BELEDİYESİ - SEMPOZYUM ORGANİZASYON EKİBİ
MANICIPALITY OF TURGUTREİS - SYMPOSIUM ORGANIZING TEAM

Ali KESER
Akın BAĞCI
Bade KIRTAY
Burbuye İSTEKLİ
Cavit İSTEKLİ
Cezmi ÇOBAN
Damla Ornay KURT
Evren ALTELLİ
Eda Hülya TEKİN
Hakan Osman AYBEY
Melis İSTEKLİ
Ömür KARAKALLE
Özgül ÖZDURMUŞ
Pınar MUSLU
Selahattin TETİK
Serhat ERGÜN
Sinan VİZİK
Şenol KAYA
Yeliz BATMAZ
Zeynep ÖZŞEKER

SİMULTANE ÇEVİRMENLER / SIMULTANEOUS TRANSLATORS

Pelin DİRİN
Melisa ROMAN
Esin ASLAN
Bahar ERİŞ
Cansu KAPTANER

SİMULTANE ÇEVİRİ - SES VE GÖRÜNTÜ SİSTEMLERİ
SIMULTANEOUS TRANSLATION - AUDIO & VISUAL SYSTEMS

Sistem Vizyon
İstanbul - TÜRKİYE

ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti'nin XVI. yüzyılda dönemin süper gücü haline gelmesinde, Akdeniz'de Osmanlı hâkimiyetinin sağlanmış olmasının önemli yeri vardır. Bu hakimiyetin *Eski Dünya*'da genişlemesi ve korunmasında Barbaros kardeşlerin ve elbette Turgut Reis'in de büyük rolü olduğu bilinmektedir. *Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumları* dizisi, bu büyük denizcinin doğum yeri olan ve ismiyle anılan topraklardaki hatırasını yâd etmek, bu tür bilimsel toplantılar ve akabinde yayımlanacak eserlerle bu hatırayı taçlandırmak ve nihayet sonraki nesillere intikal ettirmek amacıyla tertip edilmekte ve geleneksel hale getirilmeye çalışılmaktadır. Bu bağlamda düzenlenen *2. Turgut Reis Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu*'nda; Türk denizcilik tarihinin en ünlü isimlerinden biri olan Turgut Reis ile ilgili araştırmaların teşvik edilerek Turgut Reis ile ilgili yeni çalışma ve yayınların kazandırılmasına ve nihayet faaliyet gösterdiği Akdeniz Dünyası'nı ve hizmet ettiği Türk denizciliğini disiplinler arası bir yaklaşımla, başlangıcından günümüze kadar geniş bir perspektifle ele alarak bu alana katkı sağlanmak hedeflenmiştir. Ayrıca Turgut Reis'in doğup büyüdüğü ve deryaya açıldığı bu toprakların yerel kültür ve tarihine de katkıda bulunmak gayesi içerisinde olunmuştur. Ulusal ve uluslararası boyutta pek çok akademisyen, araştırmacı ve Türk Deniz Kuvvetleri mensuplarının katılımının sağlanması ile birlikte, ayrıca büyük denizcimizden yadigar olan Turgutreis ve Bodrum halkı tarafından sempozyuma yoğun katılımın gerçekleşmesinin sağlanması için bilhassa özenli çaba gösterilmiştir.

Belirttiğimiz kapsam ve amaçlar çerçevesinde düzenlenen sempozyumlar dizisinin ikincisi uluslararası boyutta olarak 1-4 Kasım 2013 tarihleri arasında, ev sahibi olan ve 30 Mart 2014 yerel seçimlerinde yeni idari düzenlemeler nedeniyle kapanan Turgutreis Belediyesi'nin destek ve ana sponsorluğunda, Marmara Üniversitesi Tarih Bölümü ve Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi AKMEDAM'ın akademik koordinatörlüğü, Bodrum Kaymakamlığı, Bodrum Belediyesi, Turgutreis Belediyesi Şevket Sabancı Kültür ve Sanat Merkezi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi, Bodrum Ticaret Odası ve D-Marin Turgutreis Marina'nın kurumsal ve maddi destekleriyle Akdeniz'in etrafındaki üç kıtanın birçok ülkesinden pek çok akademisyen, araştırmacı ve denizcinin de katılımıyla Turgutreis/BODRUM'da gerçekleştirilmiştir. *2. Turgut Reis Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu'*nun dört ana temasının kapsayıcılığında gerçekleştirilen akademik oturumlar "Turgut Reis Araştırmaları I-II", "Eskiçağ'da Anadolu ve Denizcilik I-II", "Ortaçağ'da Akdeniz ve Türk Denizciliği", "Yeniçağ'da Akdeniz ve Türk Denizciliği I-II", "Yakınçağ'da Akdeniz ve Türk Denizciliği", "Akdeniz Dünyası ve Korsanlık I-II", "Cumhuriyet Devri Türk Denizciliği", "Adalar Denizi (Ege) Oturumu", "Karadeniz ve Türk

Denizciliği", "Türk Denizciliği Kaynak, Literatür ve Biyografi Araştırmaları", "Denizcilik Tarihi ve Kültürü", "Denizcilik Müzeciliği", "Türk Kültür Tarihinde Su ve Deniz", "Kültür ve Sanatta Deniz", "Türk Karasularında Sualtı ve Arkeoloji Araştırmaları I-II", "Menteşe Bölgesi Tarih Araştırmaları I-II", "Muğla Yöresi Yerel Kültür Araştırmaları" ve "Bodrum Yöresi Yerel Kültür Araştırmaları" başlıkları altında kategorize edilerek düzenlenmiştir. Ayrıca, UNESCO'nun 2013 yılını, Piri Reis Haritası'nın 500. Yılı münasebetiyle "Piri Reis Yılı" olarak ilan etmesi nedeniyle, bu sempozyumda "Piri Reis'e Vefa Oturumu" da yapılmış, Türk denizciliğine ve coğrafyacılığına yaptığı büyük hizmetler ele alınmıştır. "*Söz uçar, yazı kalır*" düsturunca her biri emek mahsulü olan sempozyum bildirilerinin tematik olarak tasnifi ile (3 cilt halinde) kitaplaştırılması kararlaştırılmıştır. Bu amaçla tebliğler belli bir format çerçevesinde düzenlenerek değerli bilim insanlarının istifadesine sunulmuştur.

Sempozyumun amaç, kapsam, format ve hedeflerini ilk sempozyumda belirleyen ve bu bakımından sempozyumun fikir babaları olan Prof. Dr. Mim Kemal ÖKE ve Dr. Yusuf Ziya TENGİZ'e, ikinci sempozyumun Düzenleme Kurulu ve Bilim/Danışma Kurulu'nun mümtaz üyelerine; değerli katılım ve desteklerinden dolayı Muğla Valisi Mustafa Hakan GÜVENÇER ve Bodrum Kaymakamı Dr. Mehmet GÖDEKMERDAN'a; sempozyumun ev sahibi Turgutreis Belediye Başkanı Mehmet DİNÇBERK, Turgutreis Belediyesi Yazı İşleri Müdiresi Pembegül YILDIZ, Yaşar TAŞLICALI, Cezmi ÇOBAN, Serhat ERGÜN ve sempozyumun gerçekleştirilmesinde emeği geçen diğer tüm Turgutreis Belediyesi personeline; sempozyuma sağladıkları maddi ve manevi destekten dolayı İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi, Bodrum Ticaret Odası ve D-Marin Turgutreis Marina'ya; otelini ve salonlarını büyük bir misafirperverlikle sempozyuma açan La Blanche Resort & SPA Hotel Genel Müdürü Deniz Taş, Satış Pazarlama Direktörü Pınar Eldem ÇULHAOĞLU ve tüm hotel personeline; sempozyumun Bodrum ve çevresinde duyurulmasında büyük çaba harcayan Radyo Halikarnas Genel Yayın Yönetmeni Ülker İNAN'a, hem sempozyumun gerçekleştirilmesi hem de sempozyum kitabının basılması aşamasındaki gönülden ve özverili çalışmalarından dolayı Araş. Gör. Cihan YEMİŞÇİ, Öğr. Gör. Mustafa Gürbüz BEYDİZ ve Turgutreis Belediyesi Meclis Üyesi Tarık Eray ÇAKIR'a; ilk sempozyumdan itibaren bizlerin yanında olan, varlığı, fikirleri ve yardımları ile destek veren Doç. Dr. Özlem KUMRULAR'a; değerli katılımı, önerileri ve destekleri dolayısıyla Türkiye Cumhuriyeti'nin 22. Deniz Kuvvetleri Komutanı ve Uluslararası Deniz Tarihi Birliği (IAMS) Başkanı Emekli Oramiral Sn. Metin ATAÇ'a; sempozyum ve bildiri kitabı ile ilgili pek çok konuda fikir ve önerileriyle katkı sağlayan değerli hocalarımız, Prof. Dr. Ali Fuat ÖRENÇ, Prof. Dr. Mehmet Yaşar ERTAŞ, Doç Dr. Yüksel ÇELİK, Arş. Gör. Dr. Hüseyin Sami ÖZTÜRK ve Arş. Gör. Dr. Uğur DEMİR'e teşekkürlerimizi ifade etmeyi borç biliriz.

Aynı zamanda, bu sempozyum kitabının basılmasına emek veren Bodrum Belediyesi personeline; sempozyum kitabının dizgi ve basım işlerini

büyük bir titizlikle gerçekleştiren Yunus İLKORUR ve Halikarnas Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti'ne, önümüzdeki yıllarda *Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumları* dizisini gerçekleştirecek Bodrum Belediyesi'ne; kültür, sanat ve yerel değerlerimizin geliştirilmesini, geniş kitlelere tanıtılmasını her zaman desteklemiş, Bodrum'un ve denizcilik tarihimizin en önemli şahsiyetlerinden biri olan Turgut Reis'e ithafen düzenlenen sempozyum serilerinin devamı için bundan sonraki süreçte de değerli katkı ve desteklerini esirgemeyeceğine inandığımız Bodrum Belediye Başkanı Sn. Mehmet KOCADON'a sonsuz teşekkürlerimizi sunarız.

EDİTÖRLER

İÇİNDEKİLER

Önsöz 7
İçindekiler 10
Prof. Dr. Mim Kemal Öke'nin Sempozyum Açılış Mesajı 15
Mehmet Dinçberk'in Sempozyum Açılış Konuşması 17
Mehmet Kocadon'un Sempozyum Açılış Konuşması 19
Prof. Dr. Maria Pia Pedani'nin Mesajı 21
Doç. Dr. Adnan Çevik'in Sempozyum Açılış Konuşması 25
Prof. Dr. Gülay Öğün Bezer'in Sempozyum Açılış Konuşması 27
Dr. Mehmet Gödekmerdan'ın Sempozyum Açılış Konuşması 29
Mustafa Hakan Güvençer'in Sempozyum Açılış Konuşması 31

TURGUT REİS ARAŞTIRMALARI

Oramiral Metin Ataç'ın Açılış Konuşması "Turgut Reis'i Anmak" 36

Ertuğrul ÖNALP,
Türk ve İspanyol Kaynaklarına Göre Turgut Reis'in Kişiliği 40

Serap MUMCU,
Venedik Baylos Raporlarında Turgut Reis (1550-1555) 54

Houcine TOBJI,
La Victoire Retentissante De Turgut Reis Sur La Flotte
Espagnole Dans La Bataille Decisive De 1560 A Djerba
Constituait Un Tournant Historique Dans Le Bassin Mediterraneen 66

Ümran AY,
Bir Deniz Savaşının Manzum Hikâyesi: Fetihnâme-i Kal'a-i Cerbe 84

Eloy Martín CORRALES,
Dragut Through The Spanish Historiography 118

Abdalaziz Mohamed AWADALLAH,
Süleyman Nutkı'nın Muharabat-ı Bahriye-i
Osmaniye Adlı Kitabı Işığında Turgut Reis 134

Özlem KUMRULAR,
Operations Of Dragut In The Western Mediterranean
In 1547-1549 Background Of The 1550 Attack 150

Cihan YEMİŞÇİ,
Turgut Reis'in Etnik Menşei 156

Jean-Louis BACQUÉ-GRAMMONT,
Batı Avrupa Halk Edebiyatında Turgut Reis ve Faaliyetlerinin Birkaç İmajı ... 172

Orhan KOLOĞLU,
Trablusgarp Ocağı'nın Kuruluşuna Turgut Reis'in Katkısı 176

Abdalqader M. STEEH,
Garp Ocakları Kaynaklarına Göre Turgut Paşa 186

Osman ÖNDEŞ,
"1565 Büyük Kuşatma" ya da "Son Kuşatma" 202

Sevinç QASİMOVA,
Türk'ün Büyük Ülküsü: Denizcilik Tarihinde
Turgut Reis Kişiliği ve Osmanlı Stratejisi 220

PİRİ REİS'E VEFA

Ayşe Nur SIR,
Kitab-ı Bahriye'nin Dibacesinde Deniz İmgesi 242

Murat TANRIKULU,
Korsanların ve Kaptan-ı Deryaların Seyir Haritaları: Portolanlar 264

AKDENİZ DÜNYASI

Mustafa S. KÜÇÜKAŞÇI,
Müslümanların Akdeniz'i Keşfine Dair 282

Abdulhalik BAKIR ve Abdulhamit DÜNDAR,
İbn Havkal'ın Sûretü'l-Arz Adlı Eserinde Akdeniz 294

Ahmet ALTUNGÖK ve Mehmet KAVAK,
İbn Cübeyr Seyahatnamesine Göre
Akdeniz'de Seyrüsefer ve Liman Kentleri 312

Robert BACALJA,
Croatian Literature In The Light Of Turkish
Invasions Of The Adriatic Sea In The 16th Century 328

Paschalis ANDROUDIS ve Melpomeni PERDIKOPOULOU,
The Ottoman Thessaloniki's Maritime Defenses
During The 15th-16th Centuries 348

Vjeran KURSAR,
Ottoman Incursions In The Adriatic Sea And Their Reflections
In Culture And Architecture Of Dalmatia (15th-17th Centuries):
Examples Of Šibenik And Hvar 376

Mehmet DEMİRTAŞ,
Osmanlı Başkentinin Zahiresinin Temininde Akdeniz'in Önemi
Ve 17. Yüzyıl'da Akdeniz Ticaretinde Meydana Gelen
Aksamaların Şehrin Beslenmesine Etkileri 402

Cemal ÇETİN,
Anadolu Yol Sistemi ve Deniz Bağlantıları (16.-18. Yüzyıllar) 414

Fatih GÜRCAN,
Osmanlı Akdenizi'nde Britanya'nın Denizcilik Faaliyetleri 452

Sayime DURMAZ,
Kuruluş Sürecinden Malta Kuşatmasına Hospitalier Şövalye Tarikatı 464

TÜRK DENİZCİLİĞİ - 1

Uğur KURTARAN,
Osmanlı Bahriye Teşkilâtının Tarihsel Gelişimi
(Kuruluştan - İnebahtı Deniz Savaşı'na Kadar) 492

Wiktor OSTASZ,
Stealthy Nomads, Phantom Fleets: Türkmen Mariners
in Late 13th Century Southern Anatolia 502

Mehmet TÜTÜNCÜ,
Kuzey Afrika'da Cezayir, Tunus ve Libya'da
Türk Kaptanlarına Ait Eserler ve Kitabeler 508

Mikail ACIPINAR,
Gâzi Murad Reis: Hayatı, Son Seferleri ve Adına Yazılan Halk Şiirleri 522

Abdulkadir GERÇEKSEVER,
Portekiz'in Hint Okyanusundaki Faaliyetlerine Karşı,
Osmanlı Devleti Tarafından Açe (1566) Ve Gücerat (1538)
Sultanlıklarının Desteklenmesi 544

AKDENİZ VE KORSANLIK

Selahattin DÖĞÜŞ,
Batı Anadolu Sahillerinde Türk Korsanları: Deniz Gazileri 564

Ahmet BÜYÜKAKSOY,
Sir Thomas Roe ve Berberî Korsanlar 596

Yüksel ÇELİK,
Osmanlıların Korsanlığa Yüklediği Anlam ve XIX. Yüzyıl Başlarında
Donanmanın Ege ve Akdeniz'de İzbanditlerle Mücadelesi 608

SEMPOZYUM BAŞKANI
PROF. DR. MİM KEMAL ÖKE'NİN
SEMPOZYUM AÇILIŞ MESAJI

Değerli konuklar… Hoş geldiniz, sefalar getirdiniz. Denizciliğin ne kadar önemli, hatta hayati derecede önemli olduğu bilincini, Türk Denizcilik Tarihi'ne eğilmenin ciddi sorumluluk olduğunun bilincini hep beraber taşıyoruz. Sizlerin akademik emek ve değerlendirmeleri ile sempozyumumuzun başarılı ve istifadeli geçeceğine inanıyorum.

Aranızda bulunamamaktan dolayı fevkalade üzgünüm. Elimde olmayan bazı nedenler İstanbul'dan ayrılmamı engellemiştir. Özrümün kabulünü rica ederken, tertip heyetine ve emeği geçen herkese şükranlarımı ve siz bütün konuklara saygı ve selamlarımı sunmak istiyorum.

TURGUTREİS BELEDİYE BAŞKANI SAYIN MEHMET DİNÇBERK'İN SEMPOZYUM AÇILIŞ KONUŞMASI

Sayın Valim, Sayın Kaymakamım, Sayın İl Belediye Başkanım, Sayın İlçe Belediye Başkanım, Sayın Belde Belediye Başkanları, İlçe Protokolümüz, Sayın Sempozyum Düzenleme Kurulumuz, çok değerli konuşmacılarımız, saygıdeğer katılımcılar, değerli basın mensupları ve sevgili hemşehrilerim… Hepiniz hoş geldiniz.

Bugün burada gerek yurt içinden, gerek yurt dışından gelerek, Turgut Reis hakkında yaptıkları araştırmalar neticesindeki önemli bilgileri bizlerle paylaşacak değerli akademisyenlerimiz, Türk Deniz Kuvvetlerimizin değerli mensupları ve değerli araştırmacılar… Sempozyumumuza şeref verdiniz. Sizleri Turgutreis'te ağırlamaktan büyük bir onur duyuyoruz.

Bodrum Yarımadasının en güzel beldelerinden biri olan Turgutreis'in Karabağ Mahallesi'nde dünyaya gelen, Türk Denizcilik Tarihi'nde adından oldukça fazla söz ettiren, Amiral Turgut Reis'in ana teması içinde oluşturulan ilk uluslararası sempozyumun Turgutreis'te gerçekleştirilmesinden büyük bir heyecan ve mutluluk duyduğumu belirtmek isterim.

Sempozyum boyunca yapılacak sunuşlarda verilecek bilgiler ile gelecek kuşaklarımız ve sevgili halkımız, Amiral Turgut Reis'in kazanmış olduğu başarılarını, Türk Denizcilik Tarihi'ne kazandırdıklarını en doğru kaynaklardan öğrenme imkanını bulacaklardır.

Üç gün boyunca farklı salonlarda, farklı konu başlıklarından oluşan oturumlarda tam anlamıyla bir bilgi şöleni gerçekleşecektir. Sempozyum, içerdiği konularıyla genç neslimize de olumlu yön verecek, bilgi dağarcıklarını genişletecektir.

27-28 Mayıs 2011 tarihleri arasında Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumları serisinin ilkini gerçekleştirdik. O zaman katılan değerli akademisyenlerimizin bildirileri ile hazırladığımız kitabı, Turgutreis Belediyesi Kültür ve Sanat Yayınları çatısı altında kitap haline getirerek Şevket Sabancı Kültür ve Sanat Merkezi'nde düzenlediğimiz imza günü ile halkımıza ücretsiz olarak dağıttık. Turgutreis Belediyesi Kültür ve Sanat Yayınları ile gelecek nesillerimizin önünü açmaktayız. Ümit ediyorum ki ikinci Sempozyumun sonunda hazırlanacak kitap da geleceğimize ışık tutacaktır, gelecek nesillerimizde sağlıklı bir Turgut Reis bilinci oluşturacaktır.

Amacımız, beldemizin adını aldığı Amiral Turgut Reis'i adına yaraşır şekilde yaşatmak, gelecek kuşaklara aktarmak ve Türk Denizcilik Tarihi'nin hak ettiği önemi kazanmasını sağlamaktır.

Bu amaçla çıktığımız yolda ikincisini uluslararası platformda ve

geniş katılım ile düzenlemiş bulunuyoruz. Alanında uzman akademisyen ve araştırmacılarımız davetlerimizi geri çevirmeyerek bizlerle bugün buradalar.

Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumları'nın, önümüzdeki yıllarda da düzenlenmesi için Turgutreisliler olarak üzerimize düşeni yapmaya hazırız.

Sempozyumun oluşmasında bize destek ve ilgilerini esirgemeyen; Türk Deniz Kuvvetleri'ne, Muğla Belediyesi'ne, Bodrum Kaymakamlığı'na, Bodrum Belediyesi'ne, Marmara Üniversitesi'ne, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi'ne, Bodrum Ticaret Odası'na, Bodrum Deniz Ticaret Odası'na, D-Marin Turgutreis Marina'ya çok teşekkür ediyoruz. Belitmem gerekir ki Akademik Sekreterya, Turgutreis Belediyesi personeli ve Turgutreis Belediyesi Şevket Sabancı Kültür ve Sanat Merkezi çalışanları bu sempozyumun gerçekleşmesinde büyük çaba sarfetmişlerdir. Özellikle Turgutreis Belediyesi Meclis Üyesi Tarık Eray Çakır, Yazı İşleri Müdiresi Pembegül Yıldız, Turgutreis Belediyesi Yazı İşleri Personeli Yaşar Taşlıcalı, Turgutreis Belediyesi Şevket Sabancı Kültür ve Sanat Merkezi personeli Serhat Ergün, Cihan Yemişçi ve Mustafa Gürbüz Beydiz'in katkıları ve gönülden destekleri asla unutulmayacaktır.

Sempozyumun hayırlı olmasını diler, saygılar sunarım.

BODRUM BELEDİYE BAŞKANI SAYIN MEHMET KOCADON'UN SEMPOZYUM AÇILIŞ KONUŞMASI

Bodrum, tarihi boyunca yüzünü hep denize dönmüştür. Birçok uygarlığa ev sahipliği yapan Bodrum, tarihin ilk kadın amirali Artemisia'yı çıkarmıştır. Tarih, Bodrum'la başlamıştır; çünkü tarihin babası Heredot da Bodrum doğumludur. Bodrum tarihinde yer alan en önemli isimlerden bir tanesi de Amiral Turgut Reis'tir.

Sanat ve kültür kenti olan Bodrum, bu önemli isimlere sahip çıkarak değerine değer katmıştır. Gerek anma törenleriyle gerek sempozyumlarla gerekse gerçekleştireceğimiz diğer faaliyetlerle Bodrum'un sadece bir eğlence merkezi değil, tarih kokan, sanat ve kültür kenti olduğunu da bir kez daha göstermiş oluyoruz. Sanatçılarımızı, fikir adamlarımızı ve tarihe imza atmış cesur denizcilerimizi unutturmamak adına gerçekleştirilen bu çalışmalar bizlere yol gösterecektir. Geçmişine sahip çıkmayan, kültürünü yaşatamayan toplumların gelecekte var olmaları mümkün olamaz.

1485 yılında Menteşe vilayetinin, Sıravolos kazasının (bugünkü Bodrum'un) Karabağ köyünde (Turgutreis Beldesi) doğan büyük denizcimiz Turgut Reis'in ismi de bu bölgemize verilmiştir. Turgut Reis, hem önemli bir denizci hem de beylerbeyi olarak görev yapmış cesur, gözü pek ve üstün yetenekli bir şahıs olmasının yanı sıra, Bodrum'un önemli isimlerinden biri olarak hafızalarımızda yerini almalıdır. Biz yöneticilerin en önemli görevi; onun ismini yaşatmak, ismini gelecek nesillere aktarmak ve onun izinden dostluklar geliştirmektir.

Sempozyumu düzenleyen ve katkıda bulunan değerli araştırmacılarımıza, hocalarımıza göstermiş oldukları ilgiden ve birikimlerini bizimle paylaşmalarından dolayı minnettar olduğumu bildirmek isterim.

PROF. DR. MARIA PIA PEDANI'NİN MESAJI

Öncelikle bu sempozyum için Düzenleme Kurulu'na teşekkür eder ve bir takım zorunlu meşguliyetlerim olduğu için aranıza katılamayacağımdan dolayı üzüntülerimi bildiririm.

Venedikliler uzun yüzyıllara dayanan süreç içerisinde sadece Osmanlı Devleti ile değil, Menteşe Beyliği ve Aydınoğulları ile de kara ve deniz yolu ile ilişkiler kurmuşlardır. Şimdi bu satırları size okumakta olan, uzun yıllardır birlikte çalıştığım öğrencim Serap Mumcu, bugün sizlere Venedik Devlet Arşivi'nde yer alan belgelerden Turgut Reis ile ilgili çalışmasını sunacaktır. Serap'ın haricinde, araştırmaları için Venedik'e gelen birçok araştırmacı ya da doktora öğrencisi bir ay, iki ay ya da çok daha uzun sürelerde benimle birlikte çalıştılar. 2004 yılından beri 50'den fazla öğrenci gerek Erasmus programı ile ve gerek başka programlar ile Venedik'te akademik çalışma yapma şansı buldular.

Venedikli diplomatlar ve tüccarlar, Osmanlı topraklarında bulundukları süre boyunca yaşananlar hakkında devamlı olarak hükümetlerini bilgilendiriyorlardı. Bizlere şimdi onların mektupları ve hesapları kaldı. Bunlar genellikle resmi olmayan karşılaşmalar ve özellikle de Osmanlı Devleti'nin resmi tarihçilerinin değinmedikleri politik gelişmelerdir. İşte tam da bu nedenle, özellikle gizli kapılar arkasından yahut da sarayın hareminden gelen gizli bilgiler tarihçiler için oldukça kıymetlidir. Bu noktalarda Venediklilerin de bilgi aldıkları kaynaklar, önemli kişiler vardı; tıpkı 15. Yüzyılın sonlarında Osmanlı Sarayı'nda kapı ağalığı yapan Gazanfer Ağa'nın kız kardeşi Fatma Hatun gibi.[1]

19. Yüzyılın başında yaptığı araştırmalar neticesinde, Osmanlı Devleti ile ilgili bu birinci elden kaynakları ilk kullanan tarihçi Joseph von Hammer olmuştur. Bu belgelerin büyük çoğunluğu çalışılmış olsa da, tekrar ve tekrar ele alınıp değerlendirildiklerinde, hala keşfedilebilecek bir çok önemli konuyu içerdikleri görülebilir. Örneğin 1400'lerin sonu ile 1500'lerin başındaki Osmanlı amirali Kemal Reis'in ölüm tarihi bu belgeler içerisinde hala tartışılabilir. 8 Kasım 1510 tarihinde Edirne'den Venedik'e gönderilen bir mektupta, Samos Adası'nda Osmanlı Donanması'nın büyük bir fırtınayla karşı karşıya olduğu belirtilir: İki kadırga ve iki fusta, Kemal Reis'i aramaya gittikleri yerde denizcinin kadırgasını ve ardından da ölüsünü bulmuşlardı.[2] Bununla birlikte Barbaros Hayrettin Paşa, Kılıç Ali Paşa ve Venedikli Hasan Paşa gibi büyük denizcilerin ölüm tarihleri ile ilgili olarak da oldukça net verilere sahibiz.[3] Aynı zamanda Sultan Süleyman

---

1 Maria Pia Pedani, *Safiye's Household and Venetian Diplomacy*, *Turcica*, 32, 2000, ss. 9-32.

2 Marino Sanudo, *I diarii*, 57 cilt, Venezia, Deputazione, 1879-1902, C. 11, s. 663.

3 Hayrettin 3 Temmuz 1546'da gün batımından 3 saat sonra (Saat 23:00'e doğru) ishalden "(verso le ore 23:00) di diarrea (Archivio di Stato di Venezia, Senato, *Archivio proprio Costantinopoli*, 4, n. 54, cc. 79v-81)"; Kılıç Ali 27 Haziran 1587'de inmeden ve Venedikli Hasan da 2 Temmuz 1591'de gün batımından 3 saat sonra korkunç bir baş ağrısı belirtisinden

ile Pargalı İbrahim'in Edirne'de, yol kenarındaki bir konak içerisindeki ilk karşılaşmalarına da Venedik belgeleri arasında rastlayabiliriz.[4] Yine Pargalı İbrahim Mısır›a gittiğinde, Akdeniz ile Kızıl Deniz arasında bir bağlantı kurmak için eski kanalı kazma düşüncesiyle Napolili bir coğrafyacıyı çağırtmıştı. 1511'de Tolomeo'nun Coğrafyası'nı yayınlayan Bernardo Silvano da Eboli bu çalışmasına, o sıralarda keşfedilmiş olan Amerika'nın da güncel halini eklemişti. Pargalı İbrahim aynı zamanda Mısır'da olduğu dönemlerde, oradakilerden çok daha lezzetli bulduğu Adriyatik Denizi'nde tuttukları balıklardan olan sardalye balığının hayalini kurar ve Venedik baylosuna bu balıkların siparişini verirdi. [5]

Cümlelerimi burada bitiriyorum. Kısa bir süre sonra Venedik'te "Akdeniz'de Tarih" temalı bir *workshop* gerçekleştireceğiz. Burada Piri Reis'in özel hayatı ve babası hakkında bulduğum yeni bilgileri aktaracağımın bilgisini de sizlerle paylaşmak isterim. Tekrar teşekkür ederim.

IL MESSAGGIO DI MARIA PIA PEDANI

Ringrazio gli organizzatori per l'invito a questo convegno, un invito che purtroppo ho dovuto declinare a causa di altri impegni.

Venezia ha una storia antica di contatti, incontri, scambi e anche scontri sul mare sia con i beylikati di Menteshe e Aydin nel Medioevo, sia in età moderna con l'Impero Ottomano. Serap Mumcu, con cui lavoro da un paio d'anni e che legge per me queste righe, vi parlerà proprio di Turgut reis nei documenti conservati all'Archivio di Stato di Venezia. Assieme a lei vi sono tanti altri giovani studenti turchi che lavorano o hanno lavorato con me, che vengono a Venezia per un mese, due mesi o anche un anno, per scrivere una tesi, fare una ricerca, preparare un PhD. Dal 2004, quando ho attivato i primi scambi Erasmus con università turche, sono circa 50 i ragazzi che hanno studiato storia a Venezia e consultato i documenti qui conservati.

I diplomatici e i mercanti veneziani di un tempo osservavano, annotavano, e poi informavano il loro governo di quanto avveniva nei luoghi dove si recavano. A noi restano le loro lettere e i loro resoconti. Sono spesso informazioni particolareggiate che parlano di incontri non ufficiali e di azioni non ricordate dagli storici ufficiali, soprattutto quelli ottomani, così sottoposti all'apparato statale e alla politica del momento. Proprio per questo sono preziosi

sonra ölmüştü (Antonio Fabris, *Hasan "il Veneziano" tra Algeri e Costantinopoli*, «Quaderni di Studi Arabi», 15 suppl., 1997, ss. 51-66).

4 M. P. Pedani, *La Serenissima vista dal 'Turco'*, konferansta sunulan metin: *Città della spada: Palmanova o la paura dell'altro* (Palmanova, 30 Kasım 2012), basım aşamasında.

5 Sanudo, *I diarii*, C. 39, ss. 385-386; C. 50, s. 581.

per gli storici che vogliono conoscere anche quello che avveniva dietro le quinte, talvolta persino nelle stanze più segrete dell'harem imperiale. Anche qui infatti i veneziani avevano i loro informatori, o le loro spie, come, solo per fare un esempio, Fatma Hatun, la sorella del potente Gazanfer, che fu kapıaga per quasi trent'anni alla fine del Cinquecento.[6]

Informazioni dunque di prima mano utilizzate già dal primo importante storico dell'Impero Ottomano, Joseph von Hammer che consultò molte di queste carte all'inizio dell'Ottocento. Anche se in parte studiati, i documenti veneziani possono raccontare ancora molte cose a chi sa leggerli. Per esempio, si discute sulla data di morte di Kemal Reis, l'ammiraglio ottomano vissuto tra fine '400 e primi '500. Ebbene, una lettera scritta a Edirne l'8 novembre 1510 e inviata a Venezia ci informa che era appena giunta lì la notizia che presso l'isola di Samo la flotta ottomana aveva affrontato una grande tempesta: due galee e due fuste erano andate a fondo e tra queste vi era proprio la galea di Kemal reis che qui aveva trovato la morte.[7] Abbiamo descrizioni abbastanza puntuali anche per i decessi di grandi ammiragli come Hayreddin Barbarossa, Kılıç Ali paşa o Venedikli Hasan paşa.[8] Possiamo scoprire anche che Pargalı İbrahim incontrò per la prima volta Kanunî Süleyman in un konak sulla strada che congiungeva Istanbul a Edirne.[9] Ancora, sempre İbrahim, quando stava pensando di far scavare in Egitto l'antico Canale dei Faraoni per mettere in comunicazione il Mediterraneo e il Mar Rosso, si fece raggiungere da un geografo napoletano, Bernardo Silvano da Eboli, che nel 1511 aveva pubblicato la *Geografia* di Tolomeo aggiornata con le nuove scoperte geografiche relative all'America. Accanto alle grandi imprese, allora Pargalı İbrahim sognava però anche le sardelle che si pescavano in Adriatico, molto più saporite di quelle d'Egitto, tanto da chiedere al bailo veneziano di procurargliene.[10]

Mi fermo qui. Fra pochi giorni a Venezia, ci sarà un workshop sul tema: il Mediterraneo nella storia. Mi riservo di raccontare lì quello che ho trovato di nuovo sul padre di Piri reis e sulla sua vita e le sue imprese, naturalmente viste attraverso gli occhi dei veneziani. Grazie ancora.

---

6 Maria Pia Pedani, *Safiye's Household and Venetian Diplomacy*, «Turcica», 32, 2000, pp. 9-32.

7 Marino Sanudo, *I diarii*, 57 voll., Venezia, Deputazione, 1879-1902, vol. 11, p. 663.

8 Hayreddin morì, 3 ore dopo il tramonto, il 3 luglio 1546 (verso le ore 23:00) di diarrea (Archivio di Stato di Venezia, Senato, *Archivio proprio Costantinopoli*, 4, n. 54, cc. 79v-81); Kılıç Ali morì di un ictus il 27 giugno 1587 e Venedikli Hasan morì, pure 3 ore dopo il tramonto, il 12 luglio 1591 dopo aver accusato come sintomo un terribile mal di testa (Antonio Fabris, *Hasan "il Veneziano" tra Algeri e Costantinopoli*, «Quaderni di Studi Arabi», 15 suppl., 1997, pp. 51-66).

9 M. P. Pedani, *La Serenissima vista dal 'Turco'*, comunicazione presentata al convegno *Città della spada: Palmanova o la paura dell'altro* (Palmanova, 30 novembre 2012), in corso di stampa.

10 Sanudo, *I diarii*, vol 39, 385-386; vol. 50, p. 581.

MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜNİVERSİTESİ AKDENİZ MEDENİYETLERİ ARAŞTIRMA VE UYGULAMA MERKEZİ (AKMEDAM) BAŞKANI DOÇ. DR. ADNAN ÇEVİK'İN SEMPOZYUM AÇILIŞ KONUŞMASI

Sayın Valim, Sayın Kaymakamım, sevgili misafirler, değerli öğretim üyesi arkadaşlarım. Hepinizi saygı ve sevgi ile selamlayarak sözlerime başlamak istiyorum. Burada, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Akdeniz Medeniyetleri Araştırma ve Uygulama Merkezi adına sempozyumun düzenleme kurulunda yer alıyorum. Üniversitemizin ilgili bölümlerinde yer alan öğretim üyesi arkadaşlarımız bildirileri ile sempozyuma katkı sağlayacaklardır. Ayrıca üniversitemizin tarih, arkeoloji, sanat tarihi bölümü öğrencilerimiz burada sempozyumu takip edeceklerdir.

İçinde bulunduğumuz Bodrum Yarımadası, Anadolu'nun Türkleşme sürecinde Moğol İstilası sonrası, Orta Asya ve Horasan'dan gelen Türklerin buralara gelmesi ve yerleşmesini temsil eden bir mekan olmuştur. Yarımada'nın güney kısmında yer alan Aspat bölgesi ve Adalar denizi, aslında Osmanlı denizciliğinin bir anlamda doğduğu coğrafyalardandır. Selçuklu Devleti'nin Emir-i Sevâhili olan Menteşe Gazi'nin 1269 yılında ele geçirdiği ilk sahil merkezlerinden biri de, bugün Turgutreis'in belde sınırları içinde yer alan Aspat bölgesidir.

O yıllardan başlayarak Turgut Reis'e kadar gelen süreçte, içinde bulunduğumuz Menteşe kıyıları ve bu bölge insanı, az önce Bodrum Belediye Başkanımız Sayın Mehmet Kocadon da ifade etti bunu, "*Yüzünü her zaman denize dönmüştür*". Bu anlamda Bodrum yarımadası hem Türklerin tarihinde, hem Anadolu'nun Türkleşme sürecinde, hem de Türk Denizcilik Tarihi'nde önemli roller üstlenen bir yer olmuştur.

Sempozyum boyunca bildirilerle Turgut Reis, onun şahsında Bodrum yarımadasının, Muğla ilinin ve Güneybatı Anadolu'nun tarihi geçmişi ve Türk Denizciliği incelenmiş olacak ve bilim alemine de özgün bilgiler kazandırılmış olacaktır. Sempozyum sonrası, bildirilerin kitap olarak yayınlanması da bu bilgilerin gelecek nesillere aktarılmasını sağlayacaktır.

Sempozyumun başarılı geçmesi dileği ile hepinize tekrar hoş geldiniz diyor, saygılarımı sunuyorum.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ
TARİH BÖLÜM BAŞKANI
PROF. DR. GÜLAY ÖĞÜN BEZER'İN
SEMPOZYUM AÇILIŞ KONUŞMASI

Muhterem hazîrûn… Bu sempozyumu düzenleyen kurumlardan birisi olan Marmara Üniversitesi Tarih Bölümü adına hepinizi saygı ile selamlıyorum. Hepiniz hoş geldiniz.

Bundan bir buçuk yıl kadar önce, bölümümüzde görev yapan, sempozyumun sekretaryasından düzenleme kuruluna ve bir tebliğ ile akademik olarak her safhasında katkı yapmış olan arkadaşımız Cihan Yemişçi, *2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu* için fikrimi almaya geldiğinde ben bu kadar geniş katılımlı bir sempozyum olacağını öngöremeyip, itiraf edeyim söze "Ama" diye başlamıştım. Çünkü *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*'ndan haberdardım. İkinci sempozyumun tekrarlardan oluşacağını ve hoşnutsuzluk yaratabileceğini düşünmüştüm. Programı ve tebliğ başlıklarını gördüğümde yanılmış olmaktan mutluluk duyduğumu ayrıca ifade etmeliyim.

Akademik olarak şüphesiz alanında uzman olan bilim insanlarının verecekleri tebliğler, Turgut Reis araştırmaları ve Türk Denizcilik Tarihi'ne büyük katkı sağlayacaktır.

Sempozyumun başarılı geçmesini temenni ederek, saygılarımı iletiyorum.

BODRUM KAYMAKAMI SAYIN DR. MEHMET GÖDEKMERDAN'IN SEMPOZYUM AÇILIŞ KONUŞMASI

Sayın Valim, sayın belediye başkanlarım, saygıdeğer katılımcılar, değerli basın mensupları… Hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Dünya Denizcilik Tarihi'nde Türklerin ve Türkiye'nin önemli bir yeri bulunmaktadır. Türk Denizcilik Tarihi'nde; Barbaros Hayrettin Paşa gibi, Turgut Reis gibi denizcilerimiz ön plana çıkmaktadır. Amiral Turgut Reis; kentimizde, beldemizde, köyümüzde dünyaya gelmiştir. Ve Türk Denizcilik Tarihi'ne altın harflerle, büyük başarılara imza atmıştır.

Biz geçmişimizi bilmez isek, geleceğe emin adımlar ile yürüyemeyiz. O yüzden, geçmişteki olayları ve tarihimizi öğrenmemiz için bu tür sempozyumların önemi bir kez daha gözler önüne serilmektedir. Bu sempozyumlar sonrası, geleceğimize yönelik önemli gelişmelerin yaşanacağını düşünmekteyim.

1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu, 2011 yılında yapılmıştı. İkinci sempozyumun uluslararası nitelikte olmasından ve çok önemli öğretim üyelerimizin sunumlarını yapacak olmalarından, büyük bir mutluluk duyduğumu burada bir kez daha ifade etmek isterim.

Sempozyumun başarılı geçmesini diliyorum. Gelen tüm misafirlerimize, kentimiz adına tekrar hoş geldiniz diyerek, hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

MUĞLA VALİSİ
SAYIN MUSTAFA HAKAN GÜVENÇER'İN
SEMPOZYUM AÇILIŞ KONUŞMASI

Çok değerli saygıdeğer misafirlerimiz. Bugün burada çok özel bir gündemle bir araya gelerek, her zamankinden farklı bir açıyla baktığımız için ve her zamankinden farklı bir dikkatle sesime kulak verdiğiniz için, bugün bizlere çok farklı şarkılar söyleyen güzel Ege'nin ve Akdeniz'in dingin mırıltılarının eşliğinde; bu sese doğal, tarihi, insanlığın sesine yeni bir ses katmak gayesi ve niyeti ile bizlerle bu anı paylaşan siz değerli konuklarımızı saygı ve samimiyetimle selamlıyorum.

Aramızda çok değerli misafirlerimiz var. Sunumları ile bu sempozyumu daha değerli kılacaklar. Tarihimize, günümüze, tarihten ve bugünden yola çıkarak geleceğimize bilimsel anlamda katkı sunacak değerli akademisyenlerimiz var. Ben öncelikle şahsım, vilayetim, Bodrum ilçemiz, Turgutreis beldemiz ve tüm Muğlalı hemşehrilerimiz adına şükran duygularımla, sempozyumumuza katkı sunacak tüm akademisyenlerimize, misafirlerimize hoş geldiniz diyorum. Hepimiz adına onlara teşekkür ediyorum.

İkinci teşekkürü ve kutlamayı herkesten önce, bütün ciddiyeti ve ağırlığı ile Turgutreis Beldemiz, Turgutreis Belediye Başkanımız ve değerli Turgutreis Belediyesi çalışanları hak ediyorlar.

Bütün organizasyonlar özel bir gayret, özel bir ihtimam ve telaş gerektiriyor. Meslek hayatım boyunca yüzlerce benzer organizasyonlarda etkin rol alma durumunda olduğum için, bu işlerin özel bir önem gerektirdiğini çok iyi biliyorum. Bu telaşın ve organizasyonun altından kalkan, şu güzel ortamda bizleri bir araya getiren arkadaşlarımızın bu gayreti kutlamayı hak ediyor. Ancak asıl kutlama iki özel sebebe mebni. Birincisi, elbette Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi'nin en önemli simalarından, Türk Denizcilik Tarihine damga vuran isimlerinden biri. Turgut Reis'in doğum yeri olan bu beldede, Turgut Reis'in hatırasının dikkate alınarak bu programın gerçekleştirilmesi tek başına saygıya ve takdire değer. Daha da önemlisi, Turgut Reis isminden yola çıkılarak, onun aziz hatırası da defalarca dile getirilecek bu toplantıda, sadece denizler fatihi, kahraman Turgut Reis hamasetinin dar bir çerçevesinde kalınmaksızın; Turgut Reis başlangıç noktasından yola çıkılarak, Türk Denizciliği'ne, bugünün dünya denizcilik gelişmelerine ve sorunlarına bakış açısının geliştirilmesi ve çözüm yollarının aranması, bu sempozyumda Turgut Reis'in anılıyor olmasından çok daha önemlidir. Ben, asıl kutlamalarımı bu özel hassasiyetleri, dikkatleri ve gayretleri sebebiyle Turgutreis belediye başkanlığına yöneltiyorum.

Akdeniz, belki milyonlarca yıldır bu coğrafyadaydı. Binlerce yıldır da insanlar Akdeniz'in çevresinde yaşayageldiler ve bu insanların da birbirleri ile ilişkileri bağlantıları oldu. Bu bağlantıların doğal sonuçları olarak sorunlar yaşandı. 1500'lü yıllarda, Akdeniz kıyılarında yaşayan insanların ilişki ve sorunlarına, medeniyetimiz adına müdahale eden Turgut Reis'imiz, Turgutreislilerimiz vardı. O günün şartlarında, o günün gereklerince. Demek ki gereğini yerine getirdiler ki, bugün adları hala anılıyor. Ama bugün gene medeniyet havzası olan Akdeniz'de yeni insan ilişkileri, yeni sorunlar, yeni ihtiyaçlar bizleri bekliyor. Akdeniz, medeniyet havzası olmasına yaraşır ve 21. yüzyılda bir barış ve huzur havzası olabilmesi için yepyeni bir bakış açısı ile kendisine el uzatacak, müdahale edecek yeni Turgut Reisleri özlüyor.

İnanıyorum ki, Amiral Turgut Reis'in sadece ismi bu beldede ve bu sempozyumda yaşamıyor. İnsanlar geçmişten geleceğe sadece isimlerini değil, biz fark etsek de, fark etmesek de kendilerinden, ruhlarından, tahayyüllerinden, hedeflerinden bir parçayı da hatıra bırakıyorlar. Bugün Turgutreis beldesinde, bu salonda ve bu sempozyumda, sadece Turgut Reis'in ismi değil, inanıyorum Turgut Reis'in ruhu da yaşıyor.

Akdeniz havzasının en kritik noktasında bulunan Anadolu coğrafyası, dünyaya yeniden bir ses verebilecek Turgut Reisleri bağrında barındırıyor. Yeter ki biz bu inanç, bu arayış ve bu gayret içerisinde olalım.

Turgut Reis'in tarihi kimliğini anarak geçmişe bakmak, Turgut Reis'in çağından bugüne gelip denizcilik tarihimizi de değerlendirmek, bugünden yola çıkarak yarına bakmak, biraz önce söylediğim gibi, kutlamaya ve şükrana değer bir çalışma olduğu gibi, bizlerin tüm dünya insanlığı adına, Türk milleti adına geleceğe güvenle bakmamızı sağlayan en önemli unsurlardan bir tanesidir. Çünkü milletler ve devletler, gerçek ve sürekli büyüklüklerini geçmişe dönük sağlıklı bir değerlendirme ve geleceğe ilişkin hedeflerini oluşturmak üzere tesis ettikleri hareketten önce, sağlam bir duruş ve dünyaya nitelikli bir bakışla kazanırlar. Bu anlamda alacağımız çok mesafe var, ama bugün Türkiye'nin, Muğla ilinin, Bodrum ilçesinin, Turgutreis beldesinde sağlam duruşun, nitelikli bakışın çok önemli bir adımı atılıyor. Bu anlamda Turgutreis Belediyemize müteşekkirim.

Kaymakam beyin ve benden önceki konuşmacıların da ifade ettiği üzere, sempozyumun öncelikle Türk, sonra da dünya denizcilik tarihine, bilim dünyasına önemli katkılar sunmasını diliyor, hepinizi saygı ve sevgi ile selamlıyorum.


Turgut Reis
Turgutreis - Bodrum
2.
1 - 4 Kasım 2013
Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu



TURGUT REİS ARAŞTIRMALARI

EMEKLİ ORAMİRAL METİN ATAÇ
TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN
22. DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANI VE
ULUSLARARASI DENİZ TARİH BİRLİĞİ (IAMS) BAŞKANI'NIN
AÇILIŞ KONUŞMASI

" TURGUT REİS'İ ANMAK "

Sayın Valim, Sayın Kaymakam bey, değerli belediye başkanlarım, değerli iştirakçiler. Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sözlerime başlamadan önce deniz tarihine adını altın harflerle kazımış büyük denizcimiz Turgut Reis'in aziz hatırası önünde saygıyla eğiliyorum.

Günümüzün eski bir denizcisi olarak beş asır öteden de olsa onu anmak; bana ayrı bir onur ve gurur veriyor. Öncelikle, *2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu*'nu planlayan başta Turgutreis Belediye Başkanı Mehmet Dinçberk olmak üzere, diğer katkıda bulunan tüm kurum ve kuruluşlara, akademisyen ve araştırmacılara şükranlarımı sunuyorum.

Son zamanlarda deniz tarihimize olan ilginin giderek artması ve bu konuda giderek çeşitli toplantı ile konferans ve sempozyumların düzenleniyor olması, beni de sizler gibi son derece mutlu etmektedir. Bu tip toplantıların, gerek akademik yönden gerekse idari açıdan organize edilmesinde karşılaşılan güçlükleri çok iyi biliyorum. Çünkü geçtiğimiz yıl Kasım ayında Piri Reis Üniversitesi olarak biz de *I. Uluslararası Türk Denizcilik Tarihi Avrasya Kongresi*'ni düzenledik. İki yıl süren hazırlık, planlama ve icra safhalarında, gerek akademik gerekse organizasyon yönünden ortaya çıkan birçok güçlükleri ben de bizzat yaşadım. Bu bakımdan böylesine kapsamlı ve yüksek iştirakli bir organizasyonu gerçekleştirebilmiş olmanızdan dolayı sizleri tekrar kutluyorum. Burada devamlılık arz etmesi bakımından Türk Denizcilik Tarihi faaliyetleri ile ilgili kısa bir bilgi arz etmek istiyorum.

Basına fazla yansımamakla birlikte bir hayli ilgi çeken *I. Uluslararası Avrasya Denizcilik Tarihi Kongresi* son derece başarılı olmuştur. Önümüzdeki günlerde kitabı yayınlanacak olan bu kongrede 100'ün üzerinde bildiri sunulmuştur. Bildiğiniz gibi kongrelerin uluslararası arenada yazılı olmayan bir kuralı vardır. Bir kongrenin, kongre olabilmesi için bir kere minimum 100 bildiriyi aşması gerekiyor. Ayrıca, kongrede sunulan bildirilerin muhakkak akademik olması, ilk ve daha önce yayınlanmamış olması gerekir. Bu özellikler genelde kongreleri, sempozyum ve seminerlerden ayırmaktadır. Geçtiğimiz Kasım ayında icra ettiğimiz kongrenin bize en büyük getirisi, 22 ülkenin iştiraki ile "Uluslararası Deniz Tarih Birliği"ni kurmamız oldu. Bu son derece önemli

bir başlangıçtır. Daha sonra Türk Tarih Kurumu'nun *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu* devam etti. Şimdi bu *2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu* bu faaliyetlerin devamında yer almaktadır. Arz ettiğim bu birlik, her 2-3 yılda bir uluslararası kongreler ve bu kongreler arasında küçük workshoplar yapmak kararı aldı. Biz bu sempozyumdan sonra 7-8 Kasım 2013 tarihleri arasında Venedik'teki Akdeniz Tarihi konulu bir workshopa katılacağız. 2014 yılında San Petersburg'da *II. Uluslararası Avrasya Denizcilik Tarihi Kongresi*'ni yapacağız. Bunu da burada, tüm katılımcılara ilan etmek istiyorum ve ilgi göstermenizi rica ediyorum.

Daha sonra, Malta Kuşatması'nın 450. Yıldönümü dolayısı ile Malta'da büyük bir organizasyonda yer alacağız. Bu konuda muhakkak Turgutreis Beldesi ile işbirliği yapmayı arzu ediyorum sayın başkanım.

Şimdi tekrar bu sempozyuma dönecek olursak… Maşaallah, sempozyum program kitapçığında 111 bildiri saydım. Bunun 20 adeti ise yabancı. Bu hakikaten büyük bir aşama. 2011 senesinde yaptığınız *I. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Bildirileri* kitabınıza baktım, aşağı yukarı 20 civarında bildiri var. Ve siz adeta bu *2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu*'nda büyük bir kongre düzenlemişsiniz. Bu durum beni çok mütehassıs etti hakikaten. Tebrik ediyorum. Büyük bir aşama ve büyük bir başarı. Ancak şunu ifade etmek istiyorum. Kalite ve bilimsel değer açısından akademik, ilk ve yayınlanmamış konulara yer verilmesi gerektiği konusunda ısrarlıyım. Bunun da güçlü bir bilim kurulu süzgeciyle mümkün olabileceğini vurgulamak isterim. Bizim kongremizin hazırlık safhası iki yıl sürdü, on iki kişiden oluşan bilim kurulu sürekli toplantılarla bu iki yılı süzgeç vazifesi görerek devam ettirdi. Sizin de burada çok güçlü bir bilim kurulunuz var. Çok değerli bir başkanımız var. Eminim büyük denizcimiz Turgut Reis ve deniz tarihimizle ilgili çok yeni bilgiler öğreneceğimize ve önümüzdeki bu üç günde bize adeta bir tarih ziyafeti çekileceğine inanıyorum. Barbaros Hayrettin Paşa'nın; "*Turgut benden yeğdür*" diyerek övgüyle bahsettiği bu büyük insanla ilgili elimizdeki belgeler maalesef çok kısıtlı. Deniz tarihimizle ilgili önemli eserler vermiş olan Fevzi Kurtoğlu'nun kitabında okumuştum: Turgutça bey namını ilk olarak 1538 Preveze Deniz Zaferi'nde görüyoruz. Ve Turgutça'nın bu tarihte 47 yaşında olduğunu ifade ediyor. Biz genelde Turgut Reis'in, Preveze Deniz Zaferi'nden sonraki hayatını inceleriz. Tabi kendisi de saraya fazla yakın olmadığı için, daima mesafeli davrandığı için kaynaklarımızda fazla bir şey bulamıyoruz. Halbuki Turgut Reis'in tüm hayatıyla ilgili daha derinlemesine araştırma yapmanın, Batı kaynakları da dahil, onun ile ilgili belge, döküman ve bilginin aranıp bulunarak ortaya çıkarılmasının onun hatırasına ödenecek çok önemli bir borç olduğunu düşünüyorum. Tabi Turgut Reis'in gençliği ile ilgili çok az belge var. *Peçevi Tarihi*'nde var, Katip Çelebi'nin *Tuhfetü'l Kibâr Fî Esfâri'l Bihâr*'ında var, Gelibolulu Mustafa Âlî'nin *Künhü'l-Ahbar*'ında var. Bunlar tabi ki yeterli değil. Daha fazla araştırma yapmak lazım. Özellikle, İspanyol kaynaklarının çok iyi araştırılması lazım. Aramızda Özlem hoca var,

araştırmacı kişiliği ile yeni bilgilere ulaşabilir.

Halbuki biz yeni bir çalışma başlatarak, sadece Osmanlının deniz savaşları değil, Osmanlı gemilerini de araştırabiliriz. Kürek mahkumları nasıldı, neler yiyorlardı, deniz suyundan nasıl tatlı su elde ediyorlardı?.. Geçtiğimiz kongrede, Osmanlı'nın deniz suyundan gemide nasıl tatlı su elde ettiğini gösteren aparatları arşivlerden çıkardık. Son derece ilginç bulgulara rastladık. Bu konularda araştırmalarımızı derinleştirmemiz lazımdır.

Değerli konuklar. Tarih aslında dinamik bir konudur. Daima değişir. Tarihe dinamizm kazandıran, yeni bilgi ve belgelerin bulunmasıdır. Yeni belgeler bulunarak gerçeklere ulaşıldığında tarihin değişime uğraması gayet doğaldır. Turgut Reis ile ilgili olarak sadece kendi arşivlerimizde değil; Venedik, Malta, İspanya arşivleri de dahil yabancı arşiv aramalarında ulaşılacak yeni bilgilerin, Turgut Reis'in ününe ün katacağına inanıyorum.

Değerli konuklar! Burada daha önce girişimde bulunduğum, ancak başarılı olamadığım -Mehmet başkan gayet iyi biliyor- Bodrum'un Turgutreis ismini taşıyan bu güzel beldesinde, ona yakışır bir 'Turgut Reis Deniz Müzesi'nin kurulmasının bir ihtiyaç olduğunu ifade etmek istiyorum. En azından bu beldenin çocuklarının onu tanıyıp, onunla iftihar etmelerinin hakları olduğuna inanıyorum.

Sayın valim! Yüksek huzurlarınızda, bu toplantıda bu konuda öncülük etmesini ve girişimde bulunulmasını arz ediyorum. Özellikle, benim de başkanı olduğum sempozyumun son oturumunda Ali Rıza İşipek bu konuda bir bildiri sunacak. Lütfen ilgi göstermenizi rica ediyorum.

Bu çok önemli sempozyumu planlayıp, icra edenleri tekrar kutluyor ve hepinize sevgi ve saygılar sunuyorum.

Çok teşekkür ederim.

TÜRK VE İSPANYOL KAYNAKLARINA GÖRE TURGUT REİS'İN KİŞİLİĞİ
DRAGUT'S IMAGE IN TURKISH AND SPANISH SOURCES

Ertuğrul ÖNALP *

Özet:

Batılılarca "Dragut" ya da "Dargut" ismiyle, acımasız bir korsan olarak tanınan 16. yüzyılın ünlü deniz gazisi, sancak beyi ve müteakip Trablusgarp beylerbeyisi Turgut Reis, Türkler için kahramanlığın, cesaretin, aklın ve zekanın simgesi olmuştur. Engin bir denizcilik bilgisine sahip olan bu ünlü denizci ayrıca Hıristiyan esirlere olan merhametiyle de tanınırdı. Biz bu çalışmamızda Turgut Reis'in gerçek şahsiyetini Türk ve İspanyol kaynaklarından yararlanarak tespit etmeye çalıştık.

Anahtar kelimeler: *Turgut Reis, Trablusgarp, Korsan, Kadırga, F*ırkata.

Abstract:

For Turks, Turgut Reis, known in the Occidental tradition with the name of Dragut or Dargut, the famous 16th century Turkish corsair who became afterwards governor of Tripoli, is the snonym of an excellent mariner, not only for his exceeding boldness and courage, but also for his unequal cleverness and skill, as well as his extraordinary knowledge in navigation sciences. Apart from these qualities, he was also known for his extreme clemency towards the Christian slaves. In this study we tried to shed light on the real image of Turgut Reis by using the Turkish and Spanish sources.

Key words: *Dragut, Tripoli, Corsair, Galley, Fragate.*

* Prof. Dr., Ankara Üniversitesi, Dil, Tarih ve Coğrafya Fakültesi, İspanyol Dili ve Edebiyatı Anabilim Dalı Öğretim Üyesi / Ankara Universiy, Faculty of Languages, History and Geography, Department of Spanish Language and Letters; (ertugrulonalp@hotmail.com).

TÜRK VE İSPANYOL KAYNAKLARINA GÖRE TURGUT REİS'İN KİŞİLİĞİ

Ertuğrul ÖNALP

Turgut Reis kimdi?

İspanyol kaynaklarında Turgut Reis ile ilgili atıflara geçmeden önce, Turgut Reis'in profilinin daha belirgin bir hale gelmesi için hayatının çeşitli safhalarına ait Türk kaynaklarında bulunan muhtelif bilgileri derlemek suretiyle yukarıdaki soruya cevap vermek yararlı olacaktır. Literatürümüzde Turgut Reis hakkında bilgi veren birçok kaynak olmakla birlikte, araştırmamızın *Giriş* niteliğindeki bu bölümünde bunlardan birkaçına atıfta bulunmak uygun olacaktır.

Turgut Reis, Bodrum yakınlarında Serdolos, Sıravulos veya Seraloz (Karabağ) adlarıyla bilinen bir köyde Müslüman bir anne ile babadan dünyaya gelmiştir. Hangi tarihte doğduğu kesin olarak bilinmemekle birlikte, hayatıyla ilgili bazı tarihi olaylar göz önünde bulundurularak 1485 ile 1490 yılları arasında doğmuş olabileceği tahmin edilmektedir. Veli adındaki bir köylünün oğlu olan Turgut, babası gibi çiftçilik yapmayı istemediğinden 13-14 yaşlarında, ismini bilmediğimiz bir Türk deniz gazisinin yanına tayfa olarak girdi. Cesareti, zekası ve gayretliliği sayesinde arkadaşları arasında kısa zamanda sivrilen Turgut 17 yaşına geldiğinde bir fırkatanın reisi oldu. Katıldığı akınlarda büyük bir cesaret ve başarı gösteren Turgut, kısa zamanda bir perkendenin sahibi ve kadırgalardan oluşan küçük bir filonun kumandanı oldu. Yaptığı akınlarla İspanyol, Ceneviz, Sicilya ve Napoli gemilerine zarar veren Turgut'un Batı dünyasında ünü giderek yayıldı 1510 yılından sonra kendisini takdir eden Oruç ve Hızır Reislerin donanmasına katıldı. 1533 yılında Barbaros Hayreddin Paşa, Kanuni tarafından Kaptan-ı Derya olarak tayin edildiğinde Turgut Reis'i ve diğer reisleri beraberinde İstanbul'a götürdü. 1538'de Preveze deniz muharebesine gönüllüler filosunun kumandanı olarak katılan Turgut Reis'in bu savaşta gösterdiği gayret ve başarı sebebiyle Barbaros Hayreddin Paşa ona yirmi kadırgadan oluşan bir filo emanet etti. Turgut Reis bundan sonra Cenova, Sicilya ve Adriyatik sahillerinde akınlar yapmaya başladı. Verdiği zarar o kadar büyük bir yankı yaptı ki, Şarlken, onu yakalaması için amirali Andrea Doria'yı görevlendirdi. Turgut Reis, Korsika'nın Giralata koyunda gemilerini kalafatladığı bir sırada, Cenevizli amiralin yeğeni Giannettino Doria tarafından ani bir baskınla kuşatıldı. Turgut Reis, kendisine baskın yapanlara karşı can yoldaşları diğer reislerle birlikte cesurca karşı koymasına rağmen sonunda çok sayıdaki düşman tarafından esir edilerek 1540 yılının temmuz ayında Cenova'ya götürüldü. Turgut Reis'in esir edilişinden hemen sonraki ayrıntılar tarihçi ve yazar Ali Rıza Seyfi'nin kalemiyle şöyle anlatılmaktadır:

"*Turgut kendisini esir eden amiralin… Andrea Dorya olduğunu zannetmekteydi…* Çok ağır bir zincire vurulmuş olduğu halde on üç- on dört muhafız arasında, *Jannetine Dorya'nın karşısına getirdiler. Turgut karşısında Andrea Dorya'yı* göreceğini sanıy*ordu. Fakat onun yerinde adeta çocuk denilecek kadar genç, tüysüz bir delikanl*ının kurulmuş olduğunu görünce…

- Ah demek, ben bu kadarcık bir oğlanın esiri oldum!- diye haykırdı.

Turgut'un bu hakaretkâr ve ehemmiyet vermez hareketi ise Jannettine'nin son derece gücüne gitti; bütün terbiyesini kaybederek, pek çirkin bir kelimei tahkirle yerinden fırladı, Turgut Reis'in üstüne hücum etti. Turgut… yüzünde hakaretli bir tebessümle mağrur amiralin gelmesini bekledi. Amiral yaklaştı, … vurmak için elini kaldırdı, fakat bu el i*nemedi. Çünkü o anda Turgut'un demir pençesi, onu ziynetli yakasından tutup şiddetle geriye doğru attı. Bu öyle bir mukabele idi ki: Avrupa tarihçileri buna karşı Turgut'u orada silahsız, namerdane öldürmek için Janettine Dorya'nın* kılıcını çekip hücum eylediğini yazmaktadır. Vaziyet ümit edilmeyen bir şekil alınca, herkes esir Türkün üstüne hücum etmişti. Koca Turgut, bütün bu düşmanlara karşı *gûya tek başına galebeye kadirmiş gibi, zincirlerinin ağırlığı ve şakırtıları içinde müdafaadan vazgeçmiyordu…*".[1]

Üç yıl süren bir esaret hayatından sonra Barbaros Hayreddin Paşa 1543 yılında donanmasıyla Cenova önüne geldiğinde, 3.000 düka altın fidye karşılığında onu hürriyetine kavuşturdu. Turgut Reis hürriyetine kavuşur kavuşmaz, Barbaros'un kendisine verdiği kalita ile özellikle Cenova sahillerini vurmaya başladı.

Turgut Reis donanmasının yatacağı bir üsse ihtiyaç duyuyordu. Bu yüzden Cerbe adasına yerleşerek bu adada yaşayan Türk asıllı bir tacirin kızıyla evlendi. Barbaros'un 1546 yılında ölümünden sonra, her ne kadar Kaptan-ı Derya olmak Turgut Reis'in hakkı ise de, imparatorluk payitahtındaki entrikalar sebebiyle onun bu makama gelmesi engellendi. 1548 yılında Novo kalesini fethetti ve aynı yıl Kalabriya asıllı ünlü denizci Uluç Ali kendisine katıldı. Akdeniz'deki başarıları sebebiyle Kanuni Sultan Süleyman tarafından Preveze yakınlarındaki Karlıili sancak beyi olarak tayin edildi. Fakat Venedik'le sulh içinde olunduğu bir dönemde bir Venedik gemisini batırınca görevinden azledilerek İstanbul'a çağrıldı. Turgut Reis davete icabet etmeyip filosuyla Mağrip'e doğru yelken açtı. Bu olay Kâtib Çelebi tarafından şu şekilde anlatılmaktadır:

"*(Turgut Bey) Karlıili Beyi iken bir gün denizde bir Venedik barçasına rastlamış, büyük kapudanları ululamak için yelkenleri biraz aşağı koyup peşkeş götürürlerken 'bu baş kapudan değildir deye aldırmazlar ve rüzgâr olduğundan barçaya güvenirler. Turgut Bey'in de canı sıkılıp yanında bulunan üç parça gemisiyle topa tutar, rüzgâr aşağı komakla döğe döğe zebun edip aldıktan sonra*

---

[1] Ali Rıza Seyfi, *Turgut Reis*, Resimli Ay Matbaası, İstanbul 1933, s. 47-48.

bir yarar yoldaşı düştüğünden hepsini kılıçtan geçirüp barçayı denizde ateşe yakar. Bunun üzerine balyoz, Rüstem Paşa'ya varup bu beyden yakınır. Rüstem Paşa kendi kardaşına karşı gördüğünden Turgut'u sevmezdi. Hükümle çavuş gönderüp devlet kapısına çağırdı. O da, onun kötü niyetini öğrenüp *gemileriyle Mağrıb'a giderken iki yıl kadar zaman baş kaldırıp buyruk dinlemez oldu. Sonra Trablusgarb'ın fethi gerekince Sultan Süleyman Han kendisine incinmişken ister istemez aman verdi, çağrı buyruğuyla bir Mushaf-ı Şerif ve bir altın kılıç gönderdiler*".[2]

1550 yılında ele geçirdiği Mehdiye kalesinin sultanı oldu. Bununla birlikte kısa bir zaman sonra, çoğunluğu İspanyol ve İtalyan kuvvetlerinden oluşan bir Haçlı ordusu tarafından zapt edilince bu müstahkem mevki Turgut Reis'in elinden çıktı.

1551 yılında birinci Malta kuşatmasına kuvvetleriyle katıldı. Aynı yıl Trablusgarb'ın alınmasına yardım etti. Trablusgarp seferinde seferin kumandanı, sadrazam Rüstem Paşa'nın kardeşi Sinan Paşa'ydı. Şehir fethedilmeden önce buranın beyliği Turgut Reis'e vaat edilmişti, ama Turgut Reis'i kardeşine bir rakip olarak gören Rüstem Paşa'nın entrikaları yüzünden bu makam ona verilmedi. Kendisine verilen sözün yerine getirilmemesi üzerine gücenen Turgut Reis, izin almadan donanmasıyla oradan ayrılarak Mağrib'e gitti. Fakat kısa bir süre sonra yeniden eski sancağının başına döndü. Bu noktada modern tarihçilerden Yılmaz Öztuna bu olayla ilgili olarak, kaynağını belirtmeksizin ayrıntılı bilgiler verirken aynı zamanda Turgut Reis'in şahsiyetini de belirgin hale getirmektedir:

"*Türk denizcileri, amirallerinden levendlerine kadar, Barbaros'tan sonra ikinci başbuğ olarak Turgut Reis'i Osmanlı resmî vesikalarında anıldığı ismiyle Turgutça Bey'i tanıyorlardı. Turgut'a gelince, İstanbul'daki girift kapdan-ı deryâlık, yani Türk imparatorluk deniz kuvvetleri komutanlığı teşkilâtından ve saray protokolünden ne derecede çekiniyorsa, İstanbul'daki devlet adamları da kıyafeti ve konuşması kendilerininkine benzemeyen, vezirlerle arkadaşı, hattâ emrindeki kaptanlar gibi konuşan bu amiralden ürküyorlardı. Turgut mağrur, fakat deha sahibi insanların çoğu gibi mahcuptu. Padişahtan bir şey istemek ağrına gidiyordu. Fakat istediği şeyin anlaşılıp, kendisine verilmesini istiyordu… Dâmâd Rüstem Paşa'nın, şahsına karşı beslediği nefretten kırgınlık duydu. Rüstem Paşa tarafından, Turgut'un kapdân-ı deryâlık yapamayacak derecede* âsî *ruhlu ve protokol fikrinden mahrum bir adam olduğuna kandırılan Kanunî, buna rağmen Turgut'a olan sevgisini muhafaza ediyordu… vezirle Barbaros'la ölçülemeyecek derecede sert, hattâ aksi bir adam olan Turgut'u İstanbul'a getirtmemek için birleşmişlerdi… Nihayet Turgut Reis, Donanmay-ı Hümayûn'un, başında Malta Şövalyelerinin elinde bulunan Trablusgarb'i fethetti. Kapdân-ı Deryâ Sinan Paşa, ağabeyi Rüstem Paşa'dan aldığı emre uyarak, Murad Paşa'yı bu yeni eyaletin ilk beylerbeyisi ilân etti. Halbuki Kanunî,*

---

[2] Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l- Kibar fi Esfar'il- Bihar (Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan)*, Cilt I, (yay. haz. Orhan Şaik Gökyay), Tercüman Yayınları, İstanbul 1980, s. 103-104.

Trablus'u fethederse kendisini beylerbeyi yapacağını vaat etmişti. Turgut, bu durumdan çok müteessir oldu. Fakat tek kelimeyle olsun itiraz etmeyi onuruna yediremedi. Filosuyla Trablus önlerinden ayrılırken, o zamana kadar Osmanlı tarihinde vuku bulmak şöyle dursun, vukuu hayalden bile geçirilemez bir olay oldu. Bütün Donanmay-ı Hümâyûn, Sinan Paşa'yı karada bırakıp, Turgut'un peşine takıldı. Turgut, Türk amirallerini uzun münakaşalardan sonra ve Sinan Paşa'nın yalvarmaları üzerine, bu hareketlerinin devlete isyan demek olduğu hususunda ikna etti".[3]

1551 ile 1556 yılları arasında Turgut Paşa'nın gemileri devamlı olarak Elba, Bonifacio, Kalabriya kıyılarını ve Balear Adalarını talan etti. Bu seferlerden bazılarına yeni Kaptan-ı Derya Piyale Paşa'yla birlikte katıldı, 1556'da Penyon de Velez'i, Becaye'yi ve Vahran'ı yağmaladı.

Turgut Reis, 1552'de Andrea Doria'ya karşı Peştiye zaferini kazandıktan sonra, 1553'te Korsika Adası'nın merkezi Bastiya'yı fethetti. 1556 yılında Trablusgarp beyi Murat Ağa'nın ölümü üzerine Turgut Reis, buranın valiliğini bizzat padişahtan istemeye karar verdi. O sıralar sefere çıkmak üzere Edirne'de bulunan Kanuni'ye kendisine verilen sözü hatırlatınca padişah tarafından Trablusgarp paşası olarak tayin edildi. Bu olayın ayrıntılarını yine Yılmaz Öztuna'dan dinleyelim:

"*Bir müddet sonra Turgut, at üzerinde giden Kanunî Sultan Süleyman'ın atının dizginlerine yapıştı, eyerini öperek, veciz birkaç cümleyle derdini anlattı. Padişahın atını durdurmak, herhangi bir fâni için, sonu idamla sonuçlanacak bir suçtu. Turgut'un cüreti karşısında donup kalan padişahın yanındakiler, hükümdarın Türk denizcisine gülümsediğini ve yatıştırıcı sözler söylediğini hayretle gördüler. İhtimal, Kanunî, Turgut'un protokole sokulamaz bir karakterde olduğu hususunda, damadı Rüstem Paşa'ya içinden hak verdi. Fakat dehasına saygı göstererek Turgut'u kayd-ı hayat şartıyla Trablusgarb beylerbeyisi yaptı*".[4]

Turgut Paşa ölünceye kadar bu görevde kaldı ve Trablusgarb'ı adaletle idare etti. Bu durum tarihçi Peçevi İbrahim Efendi tarafından da doğrulanmaktadır:

"*Turgutça Bey tam on bir yıl adalet üzere bu görevde bulunarak ülkeyi öyle bayındır hâle getirdi ki, ülke cennete dönüştü*".[5]

Trablusgarp valiliği sırasında Turgut Paşa, çevredeki emirlikler ve şeyhlikler üzerinde otoritesini artırıp onları vergiye bağladı, bu yerlerden biri de Cerbe adasıydı. 1559 yılında Şarlken ile Fransa kralı arasında imzalanan Cateau-Cambresis Antlaşması'ndan sonra Trablusgarb'ı hedef alan bir haçlı seferi düzenlenmişti. Bu sefere İspanya, Sicilya, Napoli, Monako, Papalık ve

---

[3] Yılmaz Öztuna, *Türk Tarihinden Yapraklar*, M.E.B., İstanbul 1999, s. 181-185.

[4] Öztuna, *a.g.e.*, s. 186.

[5] İbrahim Peçevi Efendi, *Peçevi Tarihi*, I, (haz. Bekir Sıtkı Baykal), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1981, s. 246.

Malta donanma ve asker göndererek iştirak ettiler. Yüzden fazla gemiden ve 15.000 askerden oluşan Hıristiyan donanmasına İspanyol Medinaceli dükü komuta ediyordu. Fakat fırtına yüzünden rotasını değiştiren donanma Cerbe'ye giderek Cerbe kalesini zapt etti. Bu saldırganlık karşısında Kanuni elbette eli kolu bağlı kalamazdı, nitekim donanmasını Piyale Paşa kumandasında göndermekte gecikmedi. Türk donanması demir alışından yirmi gün sonra Cerbe önüne gelerek haçlı donanmasını 11 Mayıs 1560 tarihinde ağır bir yenilgiye uğrattı. Bu bozgundan sonra bir kısım Hıristiyan ordusu İspanyol piyade albayı Alvaro de Sande komutasında kaleye sığındı. Donanmasını 5 mil açıkta demirleyen Piyale Paşa saldırı emri vermeyip, Turgut Paşa'nın Trablusgarp'tan kuvvetleriyle birlikte gelmesini bekledi. Turgut Paşa, Hıristiyan donanmasının bozgunundan altı gün sonra geldi. İki buçuk ay süren bir kuşatmadan sonra Turgut Paşa'nın isabetli tavsiyeleri sayesinde kale Türklerin eline geçti. Savaşı başından sonuna kadar izleyip kaleme alan Zekeriyazâde, savaşta Turgut Paşa'nın mızraklı süvarilerinin önemli bir rol oynadığını, "*Turgut Paşa'nın mızraklı süvarileri düşmana ağır kayıplar verdirdiler*"[6] diyerek belirtiyor.

Turgut Paşa 1565 yılında ikinci Malta kuşatmasına katıldı. Bu kez seferin serdarı dördüncü vezir Mustafa Paşa'ydı, donanmaya da Piyale Paşa komuta ediyordu. Kanuni Sultan Süleyman'ın verdiği talimata göre, kuşatma Turgut Paşa'nın tavsiyeleri doğrultusunda sevk ve idare edilmeliydi. Fakat kuşatmayı Turgut Paşa'nın gelmesini beklemeden başlatan Mustafa Paşa, daha az öneme sahip San Elmo burcunu kuşatarak ciddi bir stratejik hata yaptı. Halbuki komuta heyeti San Angelo burcundaydı ve buranın komutası, daha önce Turgut Paşa'nın kadırgasında forsa olarak kürek çekmiş bulunan Juan de la Valette-Parisot'taydı. Turgut Paşa gelir gelmez yapılan hatanın farkına vardı, ama iş işten geçmişti. Muhasaraya başlandığı gibi devam edilmesi gerekiyordu. Muhasara sürdükçe Türkler ağır kayıplar veriyorlardı. O zaman Turgut Paşa hendeğin üzerindeki yukarı kaldırılan köprünün yerine geçecek bir tabya yaptırdı. Turgut Paşa, Mustafa Paşa ile beraber bir keşif sırasında kuşatılanlar kalenin toplarını ateşlediler. Yakınlardaki bir kayaya çarpan bir top güllesinin çıkardığı bir taş parçası Turgut Paşa'nın alnına isabet ederek ağır şekilde yaralanmasına yol açtı. Birkaç gün komada kalan Turgut Paşa şuuru açık bir şekilde, San Elmo burcunun zapt edildiği müjdesini aldıktan sonra 25 Haziran 1565 tarihinde şehitlik mertebesine erişti. Cenazesi Trablusgarb'a taşındıktan sonra, kendisinin daha önce inşa ettirdiği ve kendi adını taşıyan caminin yanındaki türbeye defnedildi.

İspanyol kaynaklarında Turgut Reis

Turgut Reis'e atıfta bulunan dönemin İspanyol yazarlarından Prudencia de Sandoval bir din adamıdır. Turgut Reis hayattayken kaleme aldığı *Vida e*

---

[6] Zekeriyyazade, *Ferah*, *Cerbe Fetihnamesi*, (sadeleştiren: Orhan Şaik Gökyay), İstanbul 1975, s. 58.

Historia del Emperador Carlos V (İmparator Şarlken'in Hayatı ve Tarihi) adlı eserinde ünlü Türk denizcisi hakkında oldukça ayrıntılı bilgiler vermektedir. Bununla birlikte, o dönemde İspanyolların can düşmanları Türklerden nefret eden fanatik bir papaz olması sebebiyle tarafsız kalamamış, kimi zaman Turgut Reis hakkında tahkir edici ifadeler kullanmıştır. Nitekim aşağıda verdiğimiz alıntılarda bu kin ve nefret çok belirgin bir şekilde görülmektedir:

"*Alt tabakaya mensup biri olarak doğan ve kendisi gibi köle olan birinin uşağı…*".[7]

Aşağıdaki alıntıda da aynı hakarete tanık olmaktayız:

"*Korsan Barbaros'un yarattığı Dragut Arraez (Turgut Reis), onun yerine geçti ve efendisinin kötülüğünü ve mesleğini devir aldı*".[8]

Ona karşı duyduğu tüm kin ve nefrete rağmen, Turgut Reis'in gözü pekliğini dolaylı olarak eserinin iki yerinde vurgulamaktadır. Mesela, Giannettino Doria tarafından kuşatıldığında kaçmayıp dövüşmek için silaha sarıldığını belirtmektedir:

"*Turgut, kadırgalarının toplanması işaretini verdi, dövüşmek ya da kaçarak selamete kavuşmak için; ama bunun için yeterli zaman yoktu, çünkü (Hıristiyan kadırgaları) toplarını ateşleyerek öyle bir hızla üzerine gidiyorlardı ki, karadakiler gemilere çıkmaya cesaret edemedikleri gibi, ayrıca gemilerde olanlar da yüzerek karaya çıktıktan sonra yedi yüz kadarı Korsika'nın dağlarına doğru kaçtılar.*

Fakat Turgut ve diğer reisler çok iyi dövüşmelerine rağmen diğer Türklerle birlikte esir edilerek küreğe konuldular. Korsanların mallarına el konuldu, esir ettikleri insanlar hürriyetlerine kavuşturuldu".[9]

Aynı şekilde Sandoval, İspanyol ordusu Mehdiye'yi kuşattığı sırada başka yerde bulunan Turgut Reis'in kuşatma altındaki adamlarına az sayıdaki kuvvetiyle yardıma geldiğinde sergilediği cesareti ve sarf ettiği çabayı da gizlememiştir:

"*Turgut, büyük bir nara atarak elindeki mızrağı birliklerimize doğru fırlattı, yaya ve atlı adamları da aynı şekilde, büyük bir nara koparark ellerindeki mızrakları, okları ve taşları fırlattılar*".[10]

Turgut Reis ve adamları Mehdiye'yi kurtarmak için olağanüstü bir savunma yapmalarına rağmen kuşatanların sayısal üstünlüğü karşısında çekilmek zorunda kalmış ve daha fazla kuvvetle geri dönmek amacıyla oradan ayrılmıştı.

---

7 Fray Prudencio de Sandoval, *Vida e Historia del Emperador Carlos V*, III. kitap, Biblioteca de Autores Españoles, 1955-1956, s. 347.

8 Sandoval, *a.g.e*,, s. 344.

9 Sandoval, *a.g.e.*, s. 344-345.

10 Sandoval, *a.g.e.*, s. 362.

Prudencia de Sandoval onun takviye kuvveti getirmek üzere geri geleceğini belirtmekle birlikte, bu davranışını bir kaçış olarak değerlendirmektedir:

"*Kuvvetlerinin adamlarına yardım için yeterli olmadığını gören Turgut, daha fazla adam topladıktan sonra geri gelmek için Mehdiye'den kaçtı*".[11]

Bu noktada Sandoval, savunanların cesaretini takdir etmekle birlikte, Hıristiyan ordusunun mevcudunun az olduğunu iddia etmektedir:

"*Doğrusu, Türkler ve Araplar Mehdiye'yi cesurca savundular, her ne kadar kalenin fethi için daha fazla bir kuvvete ihtiyaç varsa da, Hıristiyanlar çok kahraman oldukları için sayıları az olsa bile kahramanlıkları sayesinde kaleyi aldılar*".[12]

Sandoval, eserinin Turgut Reis'e geniş yer ayırdığı kısmında ayrıca ünlü denizcinin önemli bir yönünü vurgulamaktadır. Bu da onun amirleri karşısında dahi lafını esirgememesidir. Malta adasının ilk kuşatmasında Turgut Reis ile Sinan Paşa adada yaptıkları bir keşif sırasında aralarında geçen konuşmaları şöyle nakletmektedir:

"*Sinan, Salih ve Turgut ile birlikte kuşatacakları kaleyi tanımak için karaya çıktı. Kalenin çok sağlam olduğunu görünce Turgut'u sertçe azarlayıp, Sultan Süleyman'a yanlış bilgi verdiğini söyledi.*

- Zahmetsiz nimet olmaz.

diye cevap verdi Turgut.

- İspanyolların Mehdiye'de ne yaptıklarını hatırlayalım.

Sinan'ın İspanyolların ne yaptıklarını sorması üzerine, kaleyi almak için kanlarını döktüler, diyerek onu küçük düşürdü".[13]

Turgut Reis hakkında bilgi veren bir diğer çağdaş İspanyol tarihçisi, aynı zamanda Barbaros Hayreddin Paşa'nın da biyografisini kaleme alan Lopez de Gomara'dır. Turgut Reis'le ilgili olarak mutedil bir dil kullanan Gomara, Sandoval kadar geniş bilgi vermeyip bilinenlere bir yenilik katmamaktadır:

"*Turgut Anadolu'nun Xarabalac (Karabağ) köyündendir. Önce bir Türk korsan reisinin yanına miço olarak girdi ve daha sonra Barbaros Hayreddin'in adamı oldu. Uzun süre bir kadırga reisi olarak seferlere çıktı ve Barbaros kaptan paşalığa getirilince bir donanmanın reisi oldu ve Giannetino Doria tarafından Giralata'da esir edildi. Üç yıldan fazla bir süre Andrea Doria'nın kadırgalarında kürek çekti. Barbaros, Tolon'a geldiğinde onun 3.000 düka altın fidye karşılığında serbest kalmasını sağladı, serbest kalmadan önce Cenova* kıyılarını talan etmeyeceğine dair söz vermişti.

---

[11] Sandoval, *a.g.e.*, s. 373-374.
[12] Sandoval, *a.g.e.*, s. 372.
[13] Sandoval*, a..g.e.*, s. 379.

Barbaros ona Herkül limanında bir İtalyan kadırgası verdi, o kadırgayla Gozzo yakınında Cigala'ya ait bir kadırgayı ele geçirdi. Zamanla bir filo oluşturup Castelamar'ı yağmaladı ve nihayet 50 kürekli gemiden oluşan bir donanmanın reisi olduktan sonra Mehdiye'yi ele geçirdi. Yerleştiği Cerbe adasından, Zaribat (Sarıbey?) adında zengin bir tüccarın kızıyla evlenip gücüne güç kattı. Sultan Süleyman onu sancakbeyi yaptı ve korsanların reisi olarak tayin etti.

Zalim, gözü pek ve mesleğinde mahir bir adamdı…".[14]

Aynı dönemde yaşamış bir diğer İspanyol yazar Luis Marmol de Carvajal, *La descripcion general de Africa* (Afrika'nın Genel Tanımı) adlı eserinde onun hakkında oldukça geniş bilgi vermekte ve özellikle Andrea Doria'nın Cerbe adasında denize tek çıkış yeri olan Alcantara kanalının ağzını tutarak onu ve adamlarını kuşattığında, ünlü denizcinin zekası sayesinde kurtuluşunu anlatırken ona olan hayranlığını da gizleyememektedir. Turgut Reis'in bu ilginç macerasının anlatıldığı kısmı olduğu gibi vermeyi yararlı görüyoruz:

"*Turgut aniden kıstırıldığını ve gemilerinin hiçbir şekilde denize çıkış imkânı olmadığını görünce, iş başa düştüğünü anladı, cesur ve gayretli biri olduğundan adanın Türklerini ve Araplarını topladı, Hıristiyan donanmasından korkmadığını göstermek için onlarla birlikte kanalın girişini savunmak amacıyla kolları sıvadı ve Andrea Doria'nın kadırgalarına top ve tüfek ateşi açtı, o da donanması zarar görmemesi için top menzilinin dışında bir yerde demirledi.*

Turgut o anda yapılması gereken en doğru şeyi yaptı. Kanalın girişinde bir gecede bir tabya yaptırarak oraya top ve tüfekli adamlar yerleştirdi ve donanmaya ateş etmeye başladı. Andrea Doria, Turgut'un yaptırdığı bu tabyayı ele geçirmek için karaya adam çıkarmak zorunda olduğunu anladı, ama önce başka bir yerden denize çıkış yerinin olup olmadığını öğrenmek istedi. Adayı tanıyan bazı denizciler bu kanaldan başka bir çıkış yerinin olmadığını söylediler. Daha sonra amiral Sicilya'dan veya Napoli'den takviye kuvvetler, mühimmat ve yiyecek istemeye karar verdi.

Andra Doria, Turgut'un inşa ettirdiği müstahkem mevkii ele geçirmek için kanaldan geçmek zorunda olduğunu biliyordu, beklediği takviye kuvveti gelinceye kadar, kadırgaların rahatça geçebilmesi için kanalın derin yerlerini tespit etmek üzere bir fırkata gönderdi. Kanalın derin yerlerini iskandille ölçen ve buralara işaretler koyan fırkata üzerine düşen görevi yerine getirdi. Kurnaz ve becerikli biri olan Turgut, Andrea Doria'nın niyetini anlamıştı, içinde yüz arkebüz tüfeği taşıyan adamını bir kalitaya bindirdi; bu kalitanın görevi kıç tarafına bağlı olan bir filikayı korumaktı. Turgut filikadakilere fırkatanın kanala yerleştirdiği işaretlerden bir tanesini yerinden sökmeleri emrini vermişti. Bu, sapında bir flama olan ve ucu sığlığın kumuna saplanmış bir mızraktı. Filikadakiler kendilerine verilen emri, *kalitanın himayesinde, Andrea Doria'nın*

---

[14] Francisco López de Gomara, *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, (yay. Miguel Angel de, Madrid 2000, s. 240.

gözleri önünde sökerek layıkıyla yerine getirdiler. Kendisini bekleyen tehlikenin farkında olan Turgut, kimsenin aklına gelmeyecek bir *kurnazlık düşündü. Birçok Arabı ve gemilerinin mürettebatını toplayıp, adanın arka tarafındaki bir dere yatağını kazma ve küreklerle derinleştirmeye başladı, amacı gemilerini oradan çıkarmaktı. Bu işi yaparken, bu arada Hıristiyanları aldatmak için adanın ön tarafındaki kanalın ağzındaki topçulara devamlı olarak düşmana ateş etmelerini ve müstahkem mevkideki adamlarının günün her saatinde kendilerini düşmana göstermelerini emretmişti. Bu işte iki bin yerli Arap çalışmaktaydı, Turgut para ve hediye verme vaadiyle onları gayrete getiriyordu, onlar da öyle canla başla çalıştılar ki, arazi düz ve toprağı da kum olduğundan, kısa zamanda gemilerin karadan yürütülerek denize indirileceği bir yer açtılar. Kuşatıldıklarından sekiz gün sonra iş bitmişti. Kalitaların hepsi çok iyi yağlanmış kızaklar üzerinde yerleştirildikten sonra, teker teker Araplar ve mürettebat tarafından kâh iplerle çekilerek, kâh omuzla itilerek ve* büyük bir sessizlik içinde kanaldan çıkarılarak suya indirildi. Turgut, *kalitaları daha sonra topla donattı ve onlara adamlarını bindirdikten sonra denize açıld*ı ve bu şekilde *Andrea Doria ile alay etmiş oldu*".[15]

Dönemin Cezayir'i hakkında geniş bilgi veren bir diğer İspanyol din adamı Diego de Haedo ona sadece birkaç cümleyle atıfta bulunmakta ve onun Barbaros'un öğrencisi olduğunu vurgulamaktadır. [16]

Turgut Paşa hakkında önemli bilgi veren bir başka İspanyol yazar da Diego Del Castillo'dur. Cerbe adası önünde Türklerin 1560 yılında kazandıkları deniz ve kara savaşını kaleme alan Diego del Castillo, Turgut Paşa'nın bu savaşta büyük rol oynadığını ve bir çatışmada yaralandığını belirtmektedir:

"*Haziran'ın ikinci günü, kuşatılanlar yeni bir yarma girişiminde bulundular. Şafak vakti hepsi birden büyük bir saldırıya geçerek Türklerin siperlerini ele geçirdiler. Ve üç topu tahrip ettiler. Bu saldırıda Turgut Paşa da yaralandı, ama onu yaralayan, kim olduğunu bilmediğinden öldürmek için bir çaba göstermedi. Fakat saldırıya geçenlerin daha fazla ilerlemeyerek yağmaya başlamaları Türklere toparlanma fırsatı verdi. İlk şaşkınlıkları geçen Türk askerleri karşı saldırıya geçerek kuşatılanları hendeğe kadar püskürttüler*".[17]

Aynı savaşı nakleden, adını bilmediğimiz dönemin bir diğer İspanyol yazarı da, Turgut Paşa'nın bu savaşta önemli bir rol oynadığını vurgulamaktadır:

"*Kuşatma uzayıp gittikçe askerlerin sabrı tükeniyor ve kaleyi almaktan umudu kesiyorlardı; üstelik Piyale Paşa da sabırsızlanıyor, kaleyi*

---

[15] Luis de Marmol Carvajal, *La descripción general de* África, III. Kitap, Granada 1573, s. 194-295.

[16] Fray Diego de Haedo, *Topografia e Historia General de Argel*, La Sociedad de Bibliofiles Españoles, Madrid 1927, s. 273.

[17] Diego del Castillo, *Historia de la presa de los Gelves en* África, Colección de los libros raros y curiosos, Madrid 1888, s. 230.

ele geçirebileceğinden kuşku duyuyordu. Casuslar ve firariler vasıtasıyla Hıristiyanların kalede deniz suyunu imbikten geçirerek tatlı su elde ettiklerini öğrenmişti. Fakat Turgut Paşa bütün bunların doğru olmadığını, İspanyolların oyun tezgâhladıklarını, güya deniz suyundan içme suyu yapıyormuş gibi davrandıklarını söyleyerek Paşa'yı cesaretlendiriyordu. Gerçekten de Piyale Paşa oldukça kaygılıydı, kuşatmayı kaldırıp oradan ayrılmayı düşünüyordu, arkadaşlarını boş yere kaybeden yeniçeriler isyan etmek üzereydiler. Ayrıca bazı mühtediler vasıtasıyla, Hıristiyanların kaleye yardım amacıyla 25-30 kadar kadırgayı silahlandırıp donattıklarına dair kulağına birtakım haberler geliyordu. Böyle bir durumda, silahsız ve adamsız gemiler büyük bir tehlike altında oldukları gibi, ayrıca her birinde sadece elli kadar adam bırakılan, kürekleri ve dümenleri karaya taşınmamış olan kadırgaların, sayıları kabarık Hıristiyan forsalar tarafından ele geçirilmesi ihtimali de vardı. Piyale'nin böyle sıkıntılı ve yeniçerilerin de huzursuz olduğunu gören Turgut Paşa onlara cesaretlerini kaybetmemelerini, kalede bulunan sarnıçları kendisinin yaptırdığını, bu yüzden ne kadar su alabileceklerini ve ne kadar zaman sonra suyun tükeneceğini çok iyi bildiğini söyleyerek Paşa'yı ve yeniçerileri yüreklendiriyordu".[18]

Yukarıda verdiğimiz bütün bu alıntılar tarihçilere aittir. Edebiyatçılara gelince, onlar Turgut Reis'i tanımadıklarından hayal güçlerinin yardımıyla değişik bir Turgut Reis imajı yaratmışlardır. Adı bilinmeyen bir İspanyol tarafından 1557 yılında kaleme alınan *Viaje de Turquia* (Türkiye Yolculuğu) adlı eserin ana kahramanı İspanyol esir Pedro, Turgut Reis'i (Dargute) yakından tanıdığını ve onunla aynı sofrada birkaç kez yemek yediğini belirterek şunları söylemektedir:

"*Dargute benim yakın arkadaşımdı, onunla birçok kez yemek yedim, bana Hıristiyanlara ait birçok şey anlatırdı. Kendisi Anadolulu bir Türktür, bir zamanlar Andrea Doria'nın esiriydi, üç bin düka altın karşılığında serbest kaldı. Dargute, sohbetlerimiz sırasında, serbest kaldıktan sonra bu paranın her bin altını için Hıristiyanlardan bir milyon değerinde ganimet alarak, ödenen fidyenin kat kat fazlasını çıkardığını söylemişti*".[19]

Hayal gücünü sınırsız çalıştırıp olumsuz bir Turgut Reis imajı yaratan yazarlardan biri ise, Türklerin esiri olarak 1575–1580 yılları arasında Cezayir'de yaşayan Cervantes'dir. Cervantes her ne kadar Turgut Reis'i tanımamış olsa da, esareti sırasında onun hakkında anlatılanları kuşkusuz dinlemiş olmalıdır. Buna rağmen *Don Kişot*'un ünlü yazarının sunduğu Turgut Reis imajı son derece ürkütücüdür. *Persiles* adlı eserinin onuncu bölümünün üçüncü kitabında, eski bir forsa olduğunu ve Cezayir'de esir olarak yaşadığını iddia eden bir sahtekarın ağzından şunları söylemektedir:

---

[18] "Relación de la jornada que hicieron a Tripoli de Berberia las armadas católicas, años 1560 y 61", Academia de la Historia, Colección Salazar, G. 6-4, *Estudios Históricos, de Reinado de Felipe II*, (yay. Cesareo Fernández Duro), Madrid 1890, s. 174-175.

[19] *Viaje de Turquia*, (yay. Fernado García Sanileno), Catedra, Madrid 1980, s. 465.

"*Bu gemi, yirmi iki oturaklı bir Türk kalitası olup, reisi vardiyan köprüsü üzerinde ayakta durmaktadır. Bir elinde tuttuğu, Hıristiyan esirlerden birinden koparılmış bir kolla esirlere gözdağı veriyor; birinci oturakta bulunan şu kişi benim* (daha önce bez üzerine çizilmiş bir resmi işaret ediyor), *bu cansız kolla yüzüme vurduğu için yüzüm kan revan içinde görülüyor; ben bu kalitada baş kürekçiydim. Şu yanımda gördüğünüz benim yol arkadaşımdır. O daha az dayak yediğinden onun yüzü pek kan içinde değil. Resme dikkatle bakın ve beni iyi dinleyin beyler, bu Dragut ... nin* (burada Turgut Reis'e hakaret ediyor) *tehditlerini ve hakaretlerini duyar gibi olacaksınız, kalita reisinin adı budur, kendisi Sicilya despotlarından Falaris ile Busiris kadar zalim ve ünlü bir korsandır, ağzından çıkan küfürler hâlâ kulaklarımda yankılanıyor*".[20]

Cervantes, bu cümlelerde belki de kendi düşüncelerini değil de, o dönemde İspanyol halkının Turgut Reis hakkındaki düşüncelerini yansıtmaktan başka bir şey yapmamıştır. Aslında Turgut Reis esirlere merhametle davranan bir insandı. Turgut Reis hakkında bir roman yazmış olan, Halikarnas Balıkçısı namıyla tanınan ve aynı zamanda bir tarihçi olan Cevat Şakir Kabaağaç, romanında ana hatlarıyla gerçeklere uygun bir kurgu yaratmıştır. Kabaağaç, Turgut Reis'in elde edilen ganimetlerden forsalara pay verdiğini ifade etmektedir. Nitekim, Turgut Reis'in esirlere karşı insanca yaklaşımını dönemin İspanyol tarihçisi Diego del Castillo da teyit etmiştir. Daha önce belirttiğimiz gibi Cerbe deniz ve kara savaşını kaleme alan bu yazar, savaşta esir düşen esirlerin naklettiklerine dayanarak şöyle demektedir:

"*Dragut önce hasta ve yaralı esirlerin satışını gerçekleştirdi; elindeki tüm esirleri Piyale Paşa'ya teslim ederken, Alvaro de Sande'nin* (İspanyol birliklerinin kumandanı olup bu savaşta esir edilerek İstanbul'a götürülmüştür) *saygıya ve iyi muameleye layık, cesur bir komutan olduğunu ve elindeki kıt imkânlarla büyük bir orduya uzun süre direndiğini ifade ederek ona iyi davranılması ve esirlerden her birinin gücünün elverdiği ölçüde kurtuluş akçasını ödeyerek hürriyetine kavuşması için elinden geleni yapmasını ondan* (Piyale Paşa'dan) *rica etti*".[21]

---

[20] Miguel de Cervantes, *Los trabajos de Persiles y Segismunda*, Clásicos Castalia, Madrid 1988, s. 344-345.

[21] Diego del Castillo, s. 281.

SONUÇ

Sonuç olarak denebilir ki, Türk tarihçilerinin aksine İspanyol tarihçileri -bir iki istisna dışında- tehlikeli ve zalim bir düşman olarak gördükleri Turgut Reis'in vasıflarını vurgulamaktan kaçınmışlardır. Ondan nefret eden Sandoval ünlü denizcinin cesaretini eserinin iki yerinde dolaylı olarak yansıtmış, ayrıca amirleri karşısındaki sözünü esirgemez yönüne de işaret etmiştir. Carvajal ise onun zekasını ve askeri dehasını ön plana çıkarmıştır. Merhametli yönünü ise yalnızca bir yazar belirtmiştir. O dönemde Türklerin can düşmanı olan bir millete mensup bu yazarın, yani Diego del Castillo'nun, Turgut Reis'in merhametli yönünü öne çıkaran sözleri, daha önce ünlü Türk denizcisinin esirlere karşı son derece merhametli olduğu yönündeki görüşümüzü doğrulamaktadır.

KAYNAKÇA

CARVAJAL, Luis de Marmol, *La descripción general de* África, III. Kitap, Granada 1573.

CASTILLO, Diego del, *Historia de la presa de los Gelves en* África, Coleccion de los libros raros y curiosos, Madrid 1888.

CERVANTES, Miguel de, *Los trabajos de Persiles y Segismunda*, Clásicos Castalia, Madrid 1988.

HAEDO, Fray Diego de, *Topografia e Historia General de Argel*, La Sociedad de Bibliofiles Españoles, Madrid 1927.

İBRAHİM PEÇEVİ EFENDİ, *Peçevi Tarihi*, I, (haz. Bekir Sıtkı Baykal), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1981.

KÂTİP ÇELEBİ, *Tuhfetü'l- Kibar fi Esfar'il- Bihar (Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan*), I, (yay. haz. Orhan Şaik Gökyay), Tercüman Yayınları, İstanbul 1980.

LÓPEZ DE GOMARA, Francisco, *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, (yay. Miguel Angel de Bunes**)**, Madrid 2000.

ÖZTUNA,Yılmaz, *Türk Tarihinden Yapraklar*, M.E.B., İstanbul 1999.

"Relación de la jornada que hicieron a Tripoli de Berberia las armadas catolicas, años 1560 y 61", Academia de la Historia, Colección Salazar, G. 6-4, *Estudios Históricos, de Reinado de Felipe II*, (yay. Cesareo Fernández Duro), Madrid 1890.

SANDOVAL, Fray Prudencio de, *Vida e Historia del Emperador Carlos V*, III. kitap, Biblioteca de Autores Españoles, 1955-1956.

SEYFİ, Ali Rıza, *Turgut Reis*, Resimli Ay Matbaası, İstanbul 1933.

VIAJE DE TURQUIA, (yay. Fernado García Sanileno'nun yayını), Catedra, Madrid 1980.

ZEKERİYYÂZÂDE, *Ferah*, *Cerbe Fetihnamesi*, (sadeleştiren: Orhan Şaik Gökyay), İstanbul 1975.

VENEDİK BAYLOS RAPORLARINDA TURGUT REİS (1550-1555)

DRAGUT REIS IN VENETIAN BAILO REPORTS (1550-1555)

Serap MUMCU *

Özet:

Venedik Devlet Arşivi, Osmanlı Devleti ile ilgili çok sayıda belgeye sahiptir. Bu belgeler içerisinde devletin ileri gelenlerinin siyasi hareketlerinin yanı sıra özel yaşamlarına ait de birçok bilgiye ulaşmak mümkündür. Turgut Reis de bu anlamda Venediklilerin dikkatinden kaçmamış önemli bir kaptan olarak belgelerde yer edinmiştir. *Serenissima*'nın yöneticileri ona Dragut (Draguth) demişlerdir ve bilhassa Venedik üzerine yaptığı akınların sıklığından dolayı da Turgut Reis'in attığı hemen her adımı takip etmeye çalışmışlardır.

Bu çalışma ile hedeflenen, Venedik Arşivi'nde yer alan belgelerin arasında Turgut Reis'in izinden gitmek ve yabancı bir göz ile denizlerin korku salan Bodrumlu kaptanını yeniden ele almaktır.

Anahtar Kelimeler: *Turgut Reis, Venedik Cumhuriyeti, Dispacci, Bernardo Navigero, Antonio Erizzo, Rüstem Paşa, Sinan Paşa.*

Abstract:

The Venice State Archive obtains numerous documents concerning the Ottoman Empire. With these documents it is possible to get not only an insight on the political movements of Venetian administrators, but also about their private lives. In this manner Turgut Reis was called "Dragut", which means "dragon". As a captain, he was remarkably importanant in Venetian records. Especially due to his frequent attacks on the Serenissima, Venetians aimed to follow his every single step in that era.

The study's goal is to follow Dragut within the Venetian documents and to reconsider the famous captain of the seas form a foreign viewpoint.

Keywords: *Turgut Reis, Venice Republic, Dispacci, Bernardo Navigero, Antonio Erizzo, Rüstem Pasha, Sinan Pasha.*

---

* Doktorant, Padova Üniversitesi, Tarih, Coğrafya ve Antropoloji Doktora Çalışmaları Programı, (Ca' Foscari Venezia ve Verona Üniversiteleri ile ortak doktora programı), Veneto-İTALYA / Ph.D. Student, Università' Degli Studi di Padova, Corso di dottorato studi storici, geografici e antropologici (Università' Ca' Foscari Venezia-Università' Degli Studi di Verona multidisciplinare), Veneto-ITALY; (mumcuserap@hotmail.com)

VENEDİK BAYLOS RAPORLARINDA TURGUT REİS (1550-1555)

Serap MUMCU

Giriş: Venedik Devlet Arşivi'nde Osmanlılar ve Turgut Reis

Venedik Devlet Arşivi (*Archivio di Stato di Venezia*), Osmanlı Devleti ile ilgili çok sayıda belgeyi bünyesinde muhafaza etmektedir. Bu belgeler içerisinde devletin ileri gelenlerinin siyasi hareketlerinin yanı sıra, özel yaşamlarına ait de birçok bilgiye ulaşmak mümkündür. Turgut Reis de bu anlamda Venediklilerin dikkatinden kaçmamış önemli bir kaptan olarak belgelerdeki yerini almıştır. *Serenissima* Cumhuriyeti'nin (En huzurlu yer) ona verdiği ad olan *Dragut* (ya da *Draguth*), ünü bütün Avrupa'da yayılan, gemisi üzerinde Akdeniz'e açıldığı haberi geldiğinde dört bir tarafa korku salan ve bu anlamda Avrupa'da oluşan Türk imajının da belirleyici öğelerinden biri olmuştur. Turgut Reis, bilhassa Venedik ve Ceneviz üzerine yaptığı akınların sıklığından dolayı Avrupalıların hemen hemen her adımını takip ettikleri önemli bir tarihi şahsiyet olmuştur.[1]

Bu çalışma ile hedeflenen, Venedik Arşivi'nde yer alan belgelerin arasında Turgut Reis'in izinden gitmek ve yabancı bir göz ile 1550'den 1555 yılına kadar olan süreçte -Venedik belgeleri içinde- denizlerin korku salan Bodrumlu kaptanına dair verileri sunmaktır. Bu süreçte bilhassa Venedik'in İstanbul'da baylosluğunu yapmış olan Bernardo Navigero ve Antonio Erizzo'nun *dispacci*lerini temel kaynak olarak seçmeyi uygun bulduk. Her iki baylos da görevde bulundukları süreç boyunca Osmanlıların Doğu Akdeniz'deki faaliyetlerini yakından izlemiş ve Venedik'i bu anlamda bilgilendirmişlerdir. Elbette Turgut Reis de baylosların takibinde olmuştur. Dolayısıyla bayloslar, onun bu süreç içinde basit bir kaptanlıktan, hatta korsanlıktan önemli bir devlet adamına dönüşümüne de şahitlik etmişlerdir.

Hayatı Boyunca Turgut Reis'in Bulunduğu Yerler

Bilindiği üzere Bodrum doğumlu olan Turgut Reis'in neredeyse tüm yaşamı deniz üzerinden gerçekleştirdiği seferlerde geçmiştir. Bilhassa Venedik belgelerinden takip ettiğimizde onun şu noktalarda bulunduğu net bir şekilde tespit edilebilmektedir: Bodrum, Kahire, İstanbul, Doğu Akdeniz, Preveze, Ayamavra, Girit, Kandiye, Avlonya, Nova, Hersek-Nova, Karadağ, Korfu,

---

[1] "Turgut 33 *vascello* ile Cerbe'de bulunuyor. Küçüklerin ve büyüklerin arasında bir de kışlık baştarda kalyon yaptırıyor..." ("*Draguth si attrova al Zerbi con 33 vasselli tra piccoli, et grandi, et che questa invernata faceva fare una galia bastarda...*") *ASVe, Archivio Proprio Costantinopoli 5 Di Pera alli XVIII Gennaro 1550, 39R.*

Cerbe, Sicilya, Napoli, Girit, Kandiye, Preveze, Cerbe, Gozo, Palasca, Capraia, Cenova, Korsika, Cezayir, Tunus, Sardinya, İspanya, Malta, Birgu, Senglea, Sakız, Ragusa, Minorka, Granada, Melaga, St. Elmo Castello.[2]

Turgut Kariyerinin Başındayken

Turgut Reis'i ilk olarak 1517 yılında katıldığı Memlük Seferi'nde, Kahire'de görmekteyiz. Henüz ilk seferi olmasına rağmen burada dikkatleri üzerine çekmeyi başaran Turgut Reis, bu seferin ardından ilk defa bir kadırganın sahibi olunca Doğu Akdeniz'de Venediklilerin üzerine gitmeye başlar. Bu ilk atakların yönünün Venedik olması, Turgut Reis'in kariyerinin ilk basamaklarında *Serenissima*'nın vesikalarında kendine yer bulmasına neden olur. Turgut Reis'in de tıpkı Barbaros Hayrettin Paşa gibi Venedik'e karşı bir politika izlemesi elbette tesadüf değildi. Özellikle başta Pargalı İbrahim Paşa, ardından Ayas Paşa ile dostluk çerçevesinde gelişen Osmanlı-Venedik ilişkileri, Barbaros Hayrettin Paşa'nın kariyerindeki yükseliş ile gerilimli bir sürecin başlangıcına vesile olmuştur.[3]

Turgut Reis'in de Barbaros'un bir kaptanı olarak yönünü Venedik'e çevirmiş olması şaşırtıcı değildir. Turgut'un Venedik üzerine gerçekleştirdiği başarılı atakları ona Barbaros Hayrettin Paşa'nın donanmasında bir yer açar. Hayrettin Paşa'nın İstanbul'a kadar yanında götürdüğü Turgut, burada kendisine verilen on iki kalyonun sahibi olarak denizlere açılır. Yönünü İtalya'ya çeviren Turgut Reis ilk olarak Sicilya'ya iner ve Capo Pessaro Kalesi'ni ele geçirir. Ardından Barbaros Hayrettin Paşa ile ilişkilerini geliştiren Turgut Reis hem Ege, hem de Adriyatik üzerinde Venediklilere ait topraklara ve Akdeniz üzerinden Fransa ve Cenova'ya ait bölgelere yönelik olmak üzere ciddi ataklar geliştirmeye devam eder.[4]

Venedik Turgut Reis'in İzinde

Venedik Devlet Arşivi'nde bilhassa baylosların ve büyükelçilerin Venedik *Senato*'suna ve *Consiglio di X*'ye (Onlar Meclisi) sundukları raporlar ve bu kurumlardan onlara gelen yanıtlar, Turgut Reis'in donanmasıyla Akdeniz'e açılmaya başladığı an itibariyle nasıl bir takip altında olduğunu

---

[2] Venedik Arşivi'nde Turgut Reis ile ilgili kaynaklar için bkz. *Senato Dispacci Costantinopoli*, *Consoglio di Dieci, Dispacci Lettere Scritto Ambasciatori, Archivio Proprio Costantinopoli* vs.

[3] Tayyib Gökbilgin, "I. Süleyman", *Türkler,* IX, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, ss. 521-554.

[4] Osmanlı kaynaklarında genellikle Turgutça olarak yer bulan Turgut Reis hakkında bkz. Celâlzâde Mustafa, *Tabakātü'l-memâlik*, vr. 476b-479b; Âlî Mustafa Efendi, *Künhü'l-ahbâr*, İ.Ü. Ktp., TY, nr. 5959, vr. 300a-301b; Peçevî İbrahim Efendi, *Peçevî Tarihi*, I, (haz. Bekir Sıtkı Baykal), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1981, s. 42-43, 330-334, 392-394; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr fî Esfâri'l-Bihâr*, (haz. İdris Bostan), Ankara 2008, s. 93, 100-101, 153.

açıkça göstermektedir. Turgut Reis'i adım adım takip eden Venediklilerin raporlarında sık sık duygusal tepkiler verdikleri, kendi hislerini belgelere yoğun olarak aksettirdikleri görülmektedir. Bu da Turgut Reis'in akınlarının onlar üzerinde oluşturduğu psikolojik baskının derecesini net görebilmek açısından oldukça önemlidir. Vatanlarına hizmet amacıyla kilometrelerce yol kat edip İstanbul'a gelen bayloslar, Venedik Cumhuriyeti'nin çıkarlarına dokunacak her türlü hareketi takip etmek, bunlar hakkında önceden bilgi sahibi olmak, ulaştığı bilgileri en doğru ve en kısa zamanda Venedik'e ulaştırmakla yükümlüydüler. Bu noktada Turgut Reis gibi bir kaptanın sadece varlığı bile bir baylos için çok önemliydi.

Venedik Belgelerinde Turgut Reis

Venedik Cumhuriyeti nam-ı diğer *Serenissima Repubblica*, Doğu Akdeniz'de Osmanlı Devleti kurulmadan çok önceleri geliştirdikleri ilişkileri Osmanlı Devleti'nin kurulup gelişmesiyle devam ettirmeyi başarmışlardır. Denizlere doğrudan hakimiyet yerine ticari bağlantılar ve kendilerine bağlı koloniler kurma üzerine politikalar geliştiren Venedikliler bu nedenle en yoğun çabayı ticari faaliyetlerin devam etmesi yönünde harcamışlardır. Akdeniz'deki üstünlüklerini Osmanlılara kaptırdıkları Preveze Deniz Savaşı'ndan sonra dahi geri çekilmek yerine Osmanlı üstünlüğünü kabul edebilme ve ne olursa olsun yaptığı ticaretten ödün vermeme gayretinde olan Venediklilerin bu noktada en büyük problemi, denizlerde yol alan gemilerinin karşısına çıkan korsanlar olmuştur. Bilindiği üzere Doğu Akdeniz'de korsan olarak yetişen bir çok denizci, zaman içerisinde Osmanlı Devleti'nin idari kadrolarında kendisine yer bulmayı başarmış, ancak denizlerde korsanlık yapmaya da devam etmiştir. Bu nedenle Venedikliler, ellerindeki ahidnâmelere karşı hareket eden korsanların faaliyetlerini donanmalarını tetikte tutarak, zaman zaman diğer Batılı devletlerle ortaklaşa hareket ederek ve Osmanlı merkezine arzuhaller sunup ahidnâmelerdeki hükümlerin gereği olarak zararlarının telafi edilmesini talep ederek savuşturmaya çalışmışlardır. Bunu yaparken de işin diplomasi tarafında ne kadar usta olduklarını göstermişlerdir. Turgut Reis'in kendilerine yönelik her atağında Osmanlının merkezine giden bayloslar, ahidnâmelere karşı gelen reisin, esasında sultanın emirlerine karşı geldiğini ve başına buyruk hareket ettiğini vurgulamışlardır.

Turgut Reis'i kariyerinin ilk yıllarında hem Osmanlı Devleti'ne bağlı, hem de bağımsız olarak faaliyet içerisinde görmekteyiz. Osmanlı Devleti'nden bağımsız hareket ettiği seferlerinde devletin ahidnâmeler ile dostluğunu sabit tuttuğu devletlere karşı adım atmaktan çekinmeyen Turgut Reis, hem bu faaliyetinden hem de Osmanlıların da çıkarına ters düşen diğer faaliyetlerinden ötürü zaman zaman Sultan Süleyman'ın da tepkisini üzerine çekmiş, ancak yine de Osmanlılar ile bir şekilde ilişkilerini düzeltmeyi bilmiştir. Bundan dolayı Osmanlı merkezine şikayetlerini ileten diplomatlar, Turgut Reis'in burada

hep iyi ağırlanmasının ve hatalarından dolayı affedilmesinin hayal kırıklığını yaşamışlardır.[5]

A. BAYLOS BERNARDO NAVIGERO DÖNEMİ

Bernardo Navigero ve Sinan Paşa'nın görüşmesi

Baylos Bernardo Navigero, 1550 yılı itibariyle İstanbul'da baylos olarak göreve başlar. İstanbul'a gelir gelmez hem Sultan Süleyman'ı, hem de Rüstem Paşa'yı ziyaret edip mektuplarını ve hediyelerini götüren baylos, o sırada kaptan-ı derya olan Rüstem Paşa'nın kardeşi Sinan Paşa'nın Anadolu'da olması nedeniyle huzuruna çıkmak için bir kaç gün beklemek zorunda kalır. Paşa döner dönmez Navigero'yu sıcak bir şekilde karşılar. İkili uzun bir sohbete başlar ve Navigero, Sinan Paşa'ya Osmanlı reislerinin Venediklilere nasıl zarar verdiklerini anlatır. Baylos, kendisini büyük dikkatle dinleyen paşanın bu yaşananlardan dolayı üzüntüsüne şahit olunca, Dragut'un Venediklileri ciddi zarara uğratan faaliyetlerine değinmekten kaçınır. Ancak Sinan Paşa yüzünde bir tebessüm ile ve baylosun ellerini sıkıca tutarak meydana gelen tatsızlıkların hepsini bilmek istediğini söyler. Baylos ve Sinan Paşa arasında geçen bu konuşmada, Sinan Paşa'nın Turgut'un faaliyetlerinden dolayı duyduğu rahatsızlık ortaya çıkmış olur. Bernardo Navigero'nun mektuplarında genel olarak Osmanlı paşaları ile kaptanları arasındaki sürtüşmelere yer verdiği dikkatlerden kaçmaz. Bilhassa vezir-i azam Rüstem Paşa ve kardeşi Kaptan-ı Derya Sinan Paşa, Turgut Reis'in başına buyruk faaliyetlerinden oldukça rahatsız olmuşlar ve Venedik ile sürdürmeye çalıştıkları barış şartlarının bizzat kendi reisleri tarafından bozulmasına içerlemişlerdir.[6]

Sultan Süleyman Turgut Reis'i Bağışlıyor

Navigero'nun aktardığına göre Edirne'den gelen Pera'nın subaşısı, Baylos Navigero'ya önemli bir bilgi getirir. Buna göre, Sultan Süleyman gönderdiği bir hüküm ile Turgut Reis'i daha önce yapmış olduğu bütün kabahatlerden dolayı affetmektedir. Sultan, Turgut Reis'e iki takım elbise göndermiş ve artık İstanbul'a gelebileceğini bildirmiştir. Baylos'un aktardığına göre, kendisi daha önce Rüstem Paşa ile görüşmüş ve ondan Turgut Reis'in İstanbul'a gelmesine müsaade etmeyeceği bilgisini almıştır. Bu durumun yaşanması halinde hayal

---

[5] Sultan Süleyman'ın öfkesini üzerine çeken Turgut Reis, İstanbul'a el öpüp af dilemek üzere gelir. "*Draguth viene per baciar la mano al Signore, et a questi Bassà cioè perdonarle...*". Bkz. *ASVe, APC, 5, 218 R-V.*

[6] *ASVe, Archivio Proprio Cost. 5 Di Pera a XIII dì Agosto 1550, 7R.* Turgut Reis ile Sinan Paşa ve ağabeyi olan vezir-i azam Rüstem Paşa'nın çekişmeleri Türk kroniklerinde de görülmektedir. Hem Peçevî hem de Kâtip Çelebi tarafların birbirleriyle olan sürtüşmelerine ayrıntılarıyla değinmektedirler.

kırıklığına uğrayacak olan Turgut, daha önce kendisini kabul etmesi için başvuruda bulunduğu şerife gidebilirdi. Muhtemelen bu ihtimali hesaba katan sultan, Turgut Reis'i affetti ve onu başkente çağırdı. Bunun üzerine Turgut Reis yirmi gün içerisinde İstanbul'a gelmiştir. Baylos'un yapması gereken ise Turgut Reis ile iyi ilişkiler kurmanın yollarını aramak olacaktır.[7]

Osmanlı Kaptanları Seferde

1551'in Mayısında Libya-Trablusgarp'a yönelik sefer hazırlığı tüm hızıyla sürmektedir. Venedik baylosu yeniden barış tesis etme çabasında Rüstem Paşa'yı ziyarete gider. Rüstem Paşa at üzerinde sarayından çıkarken Baylos Bernardo Navigero ile karşılaşır ve onunla görüşmeyi kabul eder. Görüşmeler sonunda Rüstem Paşa, kardeşi Sinan Paşa ile Modon ve Koron'dan geçmemeleri için görüşeceğini söyler. Neticede Cezayir'e Barbaros'un adamlarına yardım için otuz gemi gönderilecektir. Bunların Venedik'e ait yerlerden geçmeleri, Venedik'in ciddi zararına neden olacaktır. Rüstem Paşa baylosa, denizlerde şimdilik üç adamlarının olduğunu belirtir: Salih Bey, Piri Bey ve Turgut Reis. Rüstem Paşa'ya göre Afrika Osmanlılara teslim edilmelidir; yoksa Osmanlı denizcileri o bölgede ciddi zararlara neden olacaklardır.

Navigero 1 Ocak 1551 (*More Veneto*, 1550) tarihli mektubunda, Turgut Reis'in Andrea Doria'nın arkada bıraktığı dört ya da beş gemiyi aldığını bildirmiştir. Bununla birlikte balyos, Turgut Reis'in daha önce mağlup ettiği Cerbe'nin eski kralı ile görüşmek için ayağına kadar gittiğini, ancak kralın kendisini kabul etmemesinden dolayı hayal kırıklığı içinde olduğunu, kralın ise Turgut'un başının kesilmesi gerektiğini düşündüğünü ifade etmektedir. Baylosun aktardığı kadarıyla, bu gelişmeler Şehzade Selim tarafından da takip edilmektedir. Neticede Turgut Reis tarafından Tunus kralının Sultan Süleyman'a gönderilen oğlu Ebubekir, Karadeniz'de bizzat Sultan Süleyman'ın emriyle boğdurulmuştur. Baylos ayrıca, Turgut Reis'in İstanbul'dan döndükten sonraki bütün Ocak ayını Berberistan'da geçireceğini ve Cerbe'de olacağını, bu nedenle onu İnebahtı ya da Koron'da beklemek gerekmediğini, çünkü Turgut'un baharda (muhtemelen) Venedikli beylerin bölgede armadaları olup olmadığını bilmek istediğini bildirmektedir.[8]

---

[7] *Dragut reis è stato perdonato dal sultano di tutte le colpe passate ASVe, Avvisi, b.9 c.4.* "*...un comandamento del Signore a Draguth, nel qual comandamento li erano perdonate tutte le sue colpe passate, et fattoli intendere che venisse liberamente senza alcun sospetto di dover rendere conto, neancho di quei mali, c'havesse fatto contra il proprio Signor è sudditi suoi, et inconerar questa armata, et non la incontrando havesse da venir qui de longo in Constantinopoli, e che perciò bisognava haverli hora rispetto, perché se da qui innanzi commettesse alcun errore, e facesse danno a Vostra Serenità Capitanio lo Castigherà.*". Bkz. *ASVe, Archivio Proprio Cost.5, 50R-V.*

[8] *ASVe, Archivio Proprio Cost. 5, Di Pera alli XVIII Gennaro 1550, 40V.*

Turgut Reis Adriyatik'te Durdurulur

İtalyan kaynaklarına göre Turgut Reis, Sultan Süleyman tarafından Ayamavra adasına sancak beyi olarak 1551 yılında tayin edilmesinin ardından İnebahtı ve Preveze donanmalarının kaptanı olarak 40-50 kadar kalyonu ile Adriyatik Denizi'ne girer ve burada *Serenissima*'nın tüccarlarını ciddi zarara uğratacak ataklarda bulunur. Bu atakların ardından bir limanda Venedikli Kaptan Andrea Duodo tarafından durdurulan Turgut Reis, *Serenissima* senatosunun Duodo'ya verdiği emir ile serbest kalır. Elbette Venedik beylerinin o dönemde bu emri vermelerinde çok da anlaşılmaz bir taraf yoktur. Çünkü *Serenissima* tüccarlarının ticaretlerine olabilecek en güvenli yollarla devam etmesinin yolu, Osmanlı Devleti ile sulh ortamının korunmasından geçmektedir. Turgut Reis Osmanlı Devleti için kaybedilmesi gözü alınmayacak bir kaptandır. Neticede emir büyük yerdendir ve Turgut Reis serbest kalmıştır.[9]

Turgut Reis Andrea Doria'ya Karşı

Turgut Reis 5 Ağustos 1552 tarihinde Andrea Doria komutasındaki orduyu yenmeyi başarıp Gozo Kalesi'ne el koyar ve kalede yaşayan 4000 kişiyi de esir alır. Doria'nın donanmasından 6 gemi kaybı olur. Bu başarısının ardından 'Akdeniz Beylerbeyi' olan Turgut Reis'e karşı Venedikliler de bir tavır değişikliğine gitmek zorunda kalırlar. Baylos Bernardo Navigero'nun *dispacci*lerinde önceleri ifade ettiği gibi hırsız bir korsan olan Dragut, aynı baylosun ileri tarihli *dispacci*lerinde "Kaptan Dragut", bir kaç yıl sonra Baylos Antonio Erizzo'nun belgelerinde ise "Muhteşem Turgut Bey" (*il magnifico Draguth Bei*) halini alır.[10]

Doria'ya karşı büyük bir zafer kazanan Turgut Reis'in haberi İstanbul'a geldiğinde Navigero Rüstem Paşa ile görüşme talebinde bulunur. Paşa o sırada, bir zamanlar defterdar olan İskender Çelebi'ye ait bir bahçeyi görmeye gitmiştir. Akşam da geç dönünce baylos ile görüşme ertesi günün sabahına kalmıştır. Rüstem Paşa, Turgut Reis'in Andrea Doria karşısında elde ettiği zaferden memnun görünmektedir. Zira baylosa Turgut Reis'in cesur ve iyi bir kaptan olduğunu söyler.[11]

---

9 *Il sultano Solimano lo nomina sangiacco dell'isola di Santa Maura; Dragut ha il comando della flotta di Lepanto (Navpaktos) e di Prevesa forte di 40/50 galee. Penetra nel mare Adriatico e procura gravi danni ai battelli mercantili della Serenissima. Il provveditore della flotta Andrea Duodo lo blocca in un porto: riceve l'ordine dal Senato di lasciarlo partire con tutti gli onori. Corsari Del Mediterraneo,* http://www.corsaridelmediterraneo.it/index.phpoption=com_content&view=article&id=996:dragut&catid=34&Itemid=142.

10 *ASVe, Senato Dispacci Costantinopoli*, *1-A.*

11 "*poi mi disse voglio ancho io dirvi da novo Draguth un belissimo tratto e da Gran Capitanio, perché essendo fermato in un Porto da 23 galee del Doria*". *ASVe, APC, 5, 104R.*

Turgut Hediyelere Boğuluyor

Anlaşılan o ki, Andrea Doria'ya karşı kazanılan zafer Turgut Reis ile Sultan Süleyman arasındaki gerginliği gidermiştir. Bu zaferin ardından Turgut tarafından İstanbul'a gönderilen adamı, dönüşte birbirinden güzel altın işlemeli kıyafetler getirmiştir. Öte yandan Sultan Süleyman'ın bu zaferden ötürü duyduğu memnuniyet ve Turgut'un adamlarına yönelik sarf ettiği övgü dolu cümleler de armağanlar ile birlikte paşaya iletilmiştir.

Korfu Adası'nda Neler Oluyor?

Baylosun bildirdiğine göre, Turgut'un adamı yola çıkmadan önce Venedikli Giannettino (ya da Zannettino, Salvago?) ile görüşür ve ona patronunun düşüncelerini aktarır (6 Haziran 1551). Buna göre Korfu Adası Venediklilerden alınana kadar sınırlarda barış olması mümkün değildir. Ayrıca patronu yaşamakta ve de Venediklilerden nefret etmektedir. Turgut'un adamı, patronunun Venedikli nefretini çok çarpıcı olan şu örnekle verir: "*Patronum sizden o kadar nefret ediyor ki, dediğine göre eğer kanı sizin kanınıza değse asla birbiriyle karışmadan başka bir yöne akar*".[12]

Venediklilerin ellerinde olan Korfu adası, Osmanlı kaptanlarının bilhassa fethetmek istedikleri bir yerdi. Çünkü Korfu, Adriyatik'e giriş-çıkışlarda kilit noktada bir liman olduğu için stratejik önemi büyüktür. Korfu'yu ellerinde tutan Venedikliler, bu sayede Adriyatik'e kimin girip çıktığını kontrol edebiliyorlardı. İşte bu nedenlerden ötürü Turgut Reis de Korfu'ya yönelik olarak faaliyetlerini sıklaştırmıştı.

Turgut Reis, Korfu'da ayın 28'inde Venediklilerin asker yüklü kalyonlarına, baylosun ifade ettiği üzere "*sebepsiz olarak*" saldırır. Bu atak üzerine kalyonlardan birinin kaptanı olay yerinde can verir. Ancak mürettebatın cesur savunması neticesinde gemi, Turgut'un saldırısından kurtarılıp karaya çıkartılır. Öte yandan başka bir kalyon ise Turgut Reis tarafından helak edilir. Bu noktada Turgut'un bu faaliyetleri Osmanlı sultanı adına yapıp yapmadığı hususu oldukça önemlidir. Zira Venedikliler ve Osmanlılar arasında devam eden barış ortamı, Turgut'un bu atakları ile sekteye uğramaktadır. Bu sırada İstanbul'da bulunan balyos, vezir-i azam Rüstem Paşa ile olan ikili görüşmelerinde bu gelişmelerle ilgili şikayette bulunur. İyi bir diplomat olan Rüstem Paşa baylosun yakınmalarını dinler. Navigero'nun Turgut'a olan kızgınlığı şu cümleler ile iyice

---

[12] "*mi ha detto Giannettino che e che essendo esso Giannettino al Divano ha udito un Turcho di quelli del Sanzacho del Delfina il quale ragionava con questo homo di Draguth, e, venendo di un ragionamento nell'altro li disse quel del sanzaccho non si potria star mai a quelli confini in pace, sinchè non si toglie Corfù alli Venetiani, alche soggionse quello di Draguth, il mio Padrone non è anchor morto habbiano tanto odio a Venetiani da poi la morte di Sabbàray et che se il sangue suo, et il nostro fusse in una caldara in nostro reteneria in dietro per non si mescolare col suo*". *ASVe, APC, 5, 116R*.

ortaya çıkmaktadır: "*Sultanın kulu olan Turgut Venedik'e karşı bir erkek gibi davranmıyor*".[13]

Bununla birlikte Navigero, Rüstem Paşa üzerine bir analizini Venedik'e bildirir. Oldukça önem arz eden bu analiz ile Rüstem Paşa hakkında da genel bir fikir edinilebiliyor. Buna göre Rüstem Paşa, doğası gereği Turgut Reis'in barışı bozan bu faaliyetlerine sessiz kalmayacak; hem devletin, hem sultanın, hem de kendi onuru için mutlaka harekete geçecektir. Bir yandan da "*böyle olduğuna bakmayın bazen bu adamlar büyük cümleler kurarlar ama yine de bir netice alınmaz*" diye eklemektedir. Navigero, Turgut tarafından el konulan gemileri diplomatik yolları deneyip almak derdindedir. Rüstem Paşa balyosa, sultana bu durumu bildiren ve Turgut'un el koyduğu kalyonların geri alınmasının tek yolu olan şeyin bir arz sunmak olduğunu söyler. Bu sayede Sultan Süleyman Turgut'un faaliyetlerinden haberdar olacak ve böylece Turgut ile ilgili olarak derin bir hayal kırıklığı yaşayacaktır.[14]

Turgut Bu Sefer de Avlonya'da Venediklilere Karşı

Venedikli yöneticiler tarafından Turgut'un faaliyetleri baylosa, baylos tarafından da Rüstem Paşa ve divana, hatta Sultan Süleyman'a ulaşmıştır. Osmanlı merkezi, Turgut'un Venedikliler üzerine geliştirdiği ataklarından dolayı kızgınlık içindedirler.

Turgut Mayıs'ın 16'sında[15] on altı *vascello* ile Avlonya'ya varmıştır. Burada kendisine gelenek olduğu üzere Avlonya kadısı tarafından dostluk sunulmuş ve şehre giriş izni verilmiştir. Anlaşılan o ki, Turgut'un Sultan Süleyman'ın dostları ile arası iyi durumdadır. Devamında gelişen olaylarda işler Venedik açısından çok da iyi ilerlememektedir. Ateşlenen baylos yerine Giannettino, Rüstem Paşa ile görüşmeye gitmiştir. Turgut bu faaliyetlerinden getirdiği hediyeler ve divanda kendisini en mükemmel şekilde savunmasıyla affedilmiştir. Bu saatten sonra Turgut'u bekleyen, kariyerinde bir üst adıma geçmek olacaktır. Navigero uğradığı hayal kırıklığını tarif etmekte dahi zorlanmaktadır. Neticede görevi gereği, Turgut'un Venediklilere uğrattığı zararları defalarca Osmanlı merkezine iletmiştir. Bu anlamda kendi yöneticilerinin de şahitliğine başvurmuş, ama bir türlü kendisine hak verecek bir muhatap bulamamış ve çareyi evine dönüp Venedik'in geleceği için dua etmekte bulmuştur.

Navigero, yeni bir görevle görevlendirilecek olan Turgut Reis'e nasıl güvenebileceklerini Rüstem Paşa'nın kardeşi olan Kaptan-ı Derya Sinan Paşa'ya sormuştur. Sinan Paşa'nın isteği, Turgut'u gözlerden uzak olabileceğini

---

[13] "*perché non trattando Draguth la Serenità Vostra da huomo, e schiavo di questo signore*". *ASVe, APC, 5. 119V*.

[14] *ASVe, APC, 5. 120R*.

[15] Boylos mektubunda söz konusu tarihi doğrudan "*ayın 16'sı*" olarak yazmıştır. Mektubun 13 Haziran'da kaleme almış olması dolayısıyla bu tarih" 16 Mayıs olmalıdır.

düşündüğü Afrika'ya göndermekten yanadır. Navigero, Turgut ile ilgili düşüncelerini şu cümlelerle ifade etmektedir: "*Doğası gereği korsan olan bu adamların barıştan yana olmalarını beklemek hayalcilik olur. Açlıklarından dolayı her daim savaşmaktan yana olurlar ve doğal olarak barış yapılmasına da karşıdırlar*".[16]

'Akdeniz Beylerbeyi' olan Turgut Bey'e sultandan hediyeler vardır: Sultan Süleyman, Turgut Reis'e yüz yirmi Venedik dukası değerinde altın işlemeli bir giysi hediye etmiştir. Bunun da nedeni bir yıl önce İnebahtı'da Turgut Reis'in, sultanın yararına olan faaliyetleridir.[17]

Navigero, Turgut'un yeniden Avlonya'ya Venedikliler üzerine doğru gittiği haberini bizzat kendi yöneticilerinden almıştır. Fakat kendisi yüksek ateşlidir ve evinden çıkabilecek durumda değildir. Bu nedenle de Dragoman Giannettino'yu vekil olarak Turgut'un faaliyetlerini konuşmak üzere saraya gönderir. Rüstem Paşa, Navigero'nun rahatsız olmasından dolayı oldukça üzgündür. Giannettino'ya iki kere baylosun sağlık durumunu sormuş ve gerekirse kendisine bir doktor gönderebileceğini söylemiştir.

1551'in yaz aylarında Turgut Reis'i gene faaliyet içerisinde görmekteyiz. 15 Temmuz'da Rumeli Hisarı'na (metinde Boğazhisarları'na) gelen Turgut Reis buranın kale komutanı ile görüşmüş ve ona Doria'dan aldığı bir gemiyi hediye etmiştir.

Rüstem Paşa'nın Turgut Reis ile İlgili Sarf Ettiği Cümleler

Turgut Reis'in bazı faaliyetleri ve zaman zaman başına buyruk hareket etmesi Osmanlı merkezinden ciddi anlamda tepkiler almasına neden olmuştur. Turgut Reis'e yeri geldiğinde 'kılıcın ucunu' da gösteren paşalar, onun devlet buyruğunu dinlememesini hazmedemezler. Öte yandan Rüstem Paşa Navigero'ya, karşısında kim olduğu ile ilgili net fikirlerini söylemekten çekinmez: "*Unutma ki Turgut bir hırsız, bir korsandır. Şimdiye kadar tek bir iyi şey yapmadı ve şimdiden sonra da yapmayacak. Ne bize, ne Venediklilere, ne Fransızlara, ne diğer dostlarımıza ve ne de sultanın buyruğu altında olanlara...*"[18] diye düşüncelerini ifade eder.

---

[16] "*...che esso Draguth non resteria mai cercar occasione di disturbi, sapendo ben cadauno quanto li apetiti di questi corsari siano ingordi, et desideri sempre di guerra, et all'incontro naturali nemici della pace, e della quiete*". *ASVe, APC, 5, 118R-124V*.

[17] "*et adesso Draguth, è stata mandata, un'altra veste de oro di valor di scimila aspri, che sono cento venti ducati: Questo Draguth intendo, che si ha offerto al Signore stando a lepanto di farlo tremendo a tutti con spesa solamente di una questa armata per uno anno, che esso poi si offerisce, senza alcuna spesa di sua Maestà con sua industria, e con le prede, che el farà mantener una grossa armata*". *ASVe, APC, 5, 131R*.

[18] "*...Draguth, che è un ladro, et un corsaro, e non ha fatto, ne farà mai bene, ma si dolemo, che contra li capitoli, nelli quali si contiene, chene a noi, ne a Venetiani, ne a francesi, ne ad*

B. BAYLOS ANTONİO ERIZZO DÖNEMİ

Baylos Antonio Erizzo'nun Söyledikleri

Turgut Reis'in akınları elbette bunlarla bitmiyor. Onu birkaç yıl sonraki zamana ait Venedik belgelerinde yeniden Akdeniz'e açılmak üzere buluyoruz. Bu sefer İstanbul'da baylos olarak Antonio Erizzo bulunmaktadır. Turgut Reis'in yeniden bir sefer hazırlığında olduğunu öğrenen balyos, vakit kaybetmeden bunu senatoya yazar. Baylos Venedik'i 19 Şubat 1554 tarihli mektubu ile Turgut Reis'in yola çıktığı yönünde bilgilendirir. Öte yandan Fransız büyükelçisi ise Turgut Bey'in bir atak hazırlığında olduğunu hemen bütün Avrupa'ya bildirmiştir ve bununla da yetinmeyip Sultan Süleyman'a da bir arz sunar. Fransız büyükelçisi bu arz ile sultana, Turgut'un bu atağı ile bizzat sultan tarafından verilen emirlere karşı geldiğini ve bu nedenle cezalandırılmayı hak ettiğini söyler. Paşalar Turgut Reis'e bu itaatsizliğinden dolayı tepkililerdir. Baylosun deyimiyle "*Turgut'a kılıcın ucunu*" göstermişler ve sonuçları pahalıya mâl olacak hareketlere girişmemesini salık vermişlerdir. Öte yandan uluslararası ilişkilerde her ne kadar yabancı diplomatların sözleri -görece- ciddiye alınsa da, Osmanlı kaptanlarının yine de bir şekilde devlet desteğini aldıkları gözlerden kaçmamaktadır. Bu anlamda vezir-i azam Ahmet Paşa'nın Fransız büyükelçisine verdiği yanıt oldukça ilginçtir: "*Turgut Bey iyi Müslüman, aynı zamanda iyi ve kıymetli bir adamdır...*".[19]

Baylos Antonio Erizzo mektuplarında, vezir-i azam Ahmet Paşa'nın Venedikliler ile Turgut Reis'in arasını düzeltmek için çabaladığını, paşanın baylosa sürekli olarak Turgut Reis ile kurulacak dostluğun onların hayrına olduğunu vurguladığını bildirir. Bu noktada da Rüstem Paşa ile Ahmet Paşa'nın aynı saflarda yer almadığı daha net olarak gözler önüne serilmiş olur. Kaptan-ı Derya Sinan Paşa'nın ölümünün ardından Turgut Reis'in kariyerinde yine bir yükselme olur. Venedikliler bu yeni durumun farkına vararak hareket etme ve gerekirse onurlarını da zedeleyerek Turgut Reis ile anlaşmanın yolunu bulma çabasına girerler. Bu noktadan sonra Turgut Reis'in dostluğunu kazanmak, Venedikliler için yapılması elzem bir hareket olur. Baylos Erizzo da bu nedenle Turgut Reis ile kurulacak bir dostluk için elinden gelen çabayı göstereceğini, bu nedenle kırılan onurunu dert etmeyeceğini Venedik beylerine iletir.[20]

Şehzade Cihangir'in Vefatı

16 Aralık 1553'te senatoya baylostan ulaşan mektupta, Sultan Süleyman'ın küçük oğlu Cihangir'in ölümüyle ilgili oldukça ilginç bir bilgi dikkatleri

---

altri amichi, e sudditi di questo Signore...". *ASVe, Senato, Archivio Proprio Costantinopoli*, *5, 161V*.

[19] Acmaht Bassà: *"Draguth bei era homo da bene, et bon mussulmano, et valent'homo...*". *ASVe, Senato Dispacci Costantinopoli*, *1-A, 79R*.

[20] *ASVe, Senato Dispacci Costantinopoli*, *1-A*.

çekmektedir. Kardeşi Şehzade Mustafa'nın ölümünün ardından üzüntüden öldüğü bilinen Şehzade Cihangir'in esas ölüm nedeni Venedik kayıtlarına başka türlü yansımıştır. Buna göre 24 yaşındaki şehzade Halep'te vebadan dolayı ölmüştür. Naaşı vezir-i azam Rüstem Paşa tarafından İstanbul'a getirtilen şehzade, kardeşi Sultan Mehmed adına yapılan camide kendisine ayrılan yere defnedilir.[21]

Turgut Reis'ten Mahidevran Sultan'a Ziyaret

Domenico Trevisan'in 30 Mart 1554 tarihinde Pera'dan Venedik'e gönderdiği mektubunun şifreli kısmında, uzun uzun Şehzade Mustafa'nın vefatının ardından oğlu Şehzade Mehmet ile ilgili gelişmelere yer verilmiştir. Bu kısımda Turgut Reis'in Bursa'ya geldiği ve Mahidevran Sultan'ı ziyaret ettiği belirtilmektedir.

Bu kayda göre; Bursa'ya doğru gelmekte olan ve Şehzade Mustafa'nın boğdurulduğunu öğrenen denizlerin cesur kaptanı Turgut Reis hemen Mahidevran Sultan'ı ve torununu ziyarete gider. Bir gün boyunca Mahidevran Sultan'ın yanında kalan Turgut Reis, Sultan Süleyman tarafından verilen bir emir hakkında onunla konuşur. Buna göre Mahidevran Sultan, Sultan Süleyman'a ait olan Bursa'daki saraya gitmelidir. Rüstem Paşa ve onun kardeşi olan Kaptan-ı Derya Sinan Paşa ile bir türlü yıldızı barışmayan Turgut Reis, Mahidevran Sultan'ı ziyaret ederek şehzadeler savaşında kimden yana olduğunu da net olarak göstermiştir; hatta belki bunun da etkisiyle asla Osmanlı Devleti'ne kaptan-ı deryalık yapamamıştır.[22]

Turgut Reis, Cigalazâde Sinan Paşa'yı da Kaçırmıştı

İtalyanlar üzerine aralıksız akınlarına devam eden Turgut Reis, zaman zaman karşısında Cenovalı bir tüccar olan Visconte Cicala'yı da bulur. Visconte Cicala ticari faaliyetlerinin önünde büyük bir tehlike olan Turgut'a karşı büyük savaşlar vermiş, ama bunun neticesinde denizlerin bu zorlu korsanına esir olmaktan kurtulamamıştır. Küçük oğlu ile kaçırılan Visconte Cicala'nın sonu ile ilgili henüz elimizde bir veri bulunmamaktadır. Öte yandan Visconte'nin oğlunun kim olduğu herkesin malumudur. Osmanlı Devleti'ne hem kaptan-ı derya, hem de vezir-i azam olarak hizmet edecek olan Cigalazâde Sinan Paşa, Cağaloğlu, ya da İtalyanların ona hitap ettikleri üzere Cicala, Turgut Reis'in kaçırıp Osmanlı başkentine getirdiği işte bu minik Cenovalıdır.[23]

---

[21] *ASVe, Senato Dispacci Costantinopoli*, *1-A.*

[22] *ASVe, Senato Dispacci Costantinopoli, 1-A, 27R, Senato Dispacci Ambasciatori (Copia) 1 Costantinopoli Deciferazione Filza I A anni 1552-1557/8, 17.*

[23] Cigalazâde Sinan Paşa ile ilgili olarak bkz. *Archivio di Stato di Venezia, Senato Dispacci Costantinopoli, Archivio Proporio Costantinopoli, Consiglio di Dieci, Delibrazioni* ilgili sayıları.

LA VICTOIRE RETENTISSANTE DE TURGUT REIS SUR LA FLOTTE ESPAGNOLE DANS LA BATAILLE DECISIVE DE 1560 A DJERBA CONSTITUAIT UN TOURNANT HISTORIQUE DANS LE BASSIN MEDITERRANEEN

THE RESOUNDING VICTORY OF THE TURGUT REIS ON THE SPANICH FLEET AT THE 1560 CRUCIAL BATTLE IN DJERBA MARKED A TURNING POINT IN HISTORY IN MEDITERRANEAN BASIN

Houcine TOBJI *

Abstract:

In 1551, the Spanish king, Charles Quint, undertook an expedition against the island of Djerba to eliminate the presence of Turgut Reis in the west of the Mediterranean basin. The campaign ended with gleaming defeat of the Spanish and the Turgut Reis witnessed daggling rise.

To repair that humiliation, Philippes II Charles Quint's successor, prepared another expedition against the island of Djerba in 1560, in order neutralize the Turgut Reis naval forces once for all.

The campaign witnessed the same fate as the previous one and the Spanish fleet, in the peak of its power, underwent a total disaster. Mean while, the Turgut's victory, under the command of Ottomane fleet, was resounding.

The repercussions and consequences of that victory and its impacts on the whole region constituted a historical turning point that determined the fate of the whole Mediterranean basin during the forthcoming three centuries. The geopolitical situation in the whole region witnessed deep changes of great span. The Spanish left the scene for good and gave up all their projects and ambitions.

In the camp of the victorious conquerors, the Ottomans became the new indisputable masters in the whole Mediterranean space. They settled in North Africa and proceeded by linking its three provinces to the sublime gate.

Key Words: *Turgut Reis (Dragut), Djerba, Mediterranean, Ottomane fleet, Spanish fleet, naval forces.*

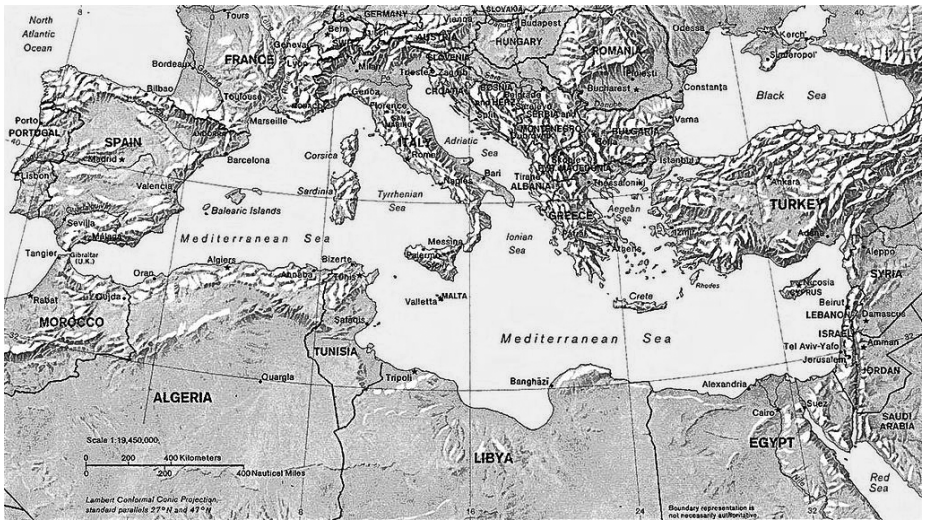
* Conservator of Museum of Patrimony in Guellala (Djeba-TUNISIA).

LA VICTOIRE RETENTISSANTE DE TURGUT REIS SUR LA FLOTTE ESPAGNOLE DANS LA BATAILLE DECISIVE DE 1560 A DJERBA CONSTITUAIT UN TOURNANT HISTORIQUE DANS LE BASSIN MEDITERRANEEN

Houcine TOBJI

A la fin de la première moitié du XVI siècle, la rivalité entre l'empire ottoman et l'empire espagnol pour la suprématie au bassin méditerranéen battait son plein. Une sorte de compromis pour se partager les zones d'influence et les espaces vitaux entre les deux superpuissances, semblait relever de l'impossible comme si cette région stratégique du monde ne tolérait jamais la coexistence de deux puissances. Son histoire ne cessait de nous rappeler les grandes querelles qui ont opposé respectivement Carthaginois et Grecs puis Carthaginois et Romains pour la domination des mers et qui ont fini toujours par l'élimination de l'un des belligérants.

Le conflit qui opposait le royaume d'Espagne et ses alliés Européens aux Ottomans était très complexe. Des intérêts considérables d'ordre politique, économique et culturel étaient en jeu et desquels dépendait le sort des grandes réalisations projetées de part et d'autre. Tous les indices, initiatives, motivations non déclarées et démarches entreprises par les deux camps adverses étaient très significatifs et tout portait à croire que la guerre était inévitable, imminente même et que la confrontation générale entre les deux puissances ne s'était pas fait attendre.



La carte géographique du bassin méditerranéen

A. RECIT DES EVENEMENTS HISTORIQUES

1. L'expédition espagnole de 1551 contre l'île de Djerba et la montée fulgurante de Turgut Reis

On ne peut pas traiter comme il se doit, l'expédition espagnole de 1560 contre l'île de Djerba qui s'est soldée par une défaite cuisante de la flotte espagnole face à la flotte ottomane commandée par Turgut Reis sans revenir dix ans en arrière dans le temps et précisément en 1551 date d'une autre expédition espagnole précédente contre l'île de Djerba qui a aussi tourné en désastre et qui allait mettre une fois de plus Turgut Reis au devant de la scène.

Djerba qui a été le champ particulier des grands conflits opposant la puissance espagnole et ses alliés européens est la plus grande île au sud du bassin méditerranéen. Elle est située au coeur du golfe de la petite Syrte actuellement golfe de Gabès, elle était connue pour ses richesses agricoles, au point que les voyageurs à l'époque l'appelaient «l'île-jardin», outre qu'elle jouissait d'une position stratégique exceptionnelle comme étant un relai maritime incontournable reliant l'Afrique et tout le bassin méditérranéen. Pour tous ces privilèges elle n' a pas cessé de susciter les convoitises des uns et des autres.[1]

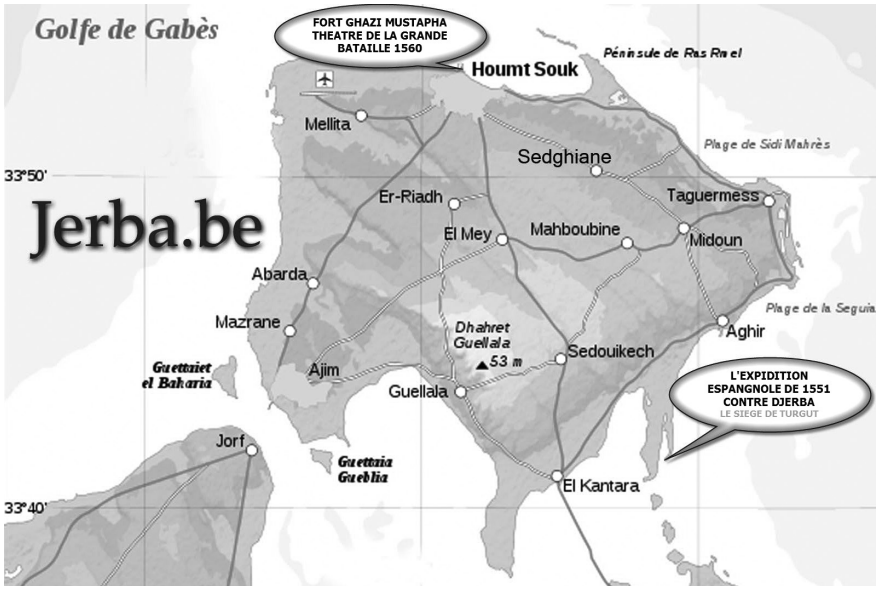
a) L'île de Djerba base arrière et port d'attache de la course en mer:

Au début du XVI siècle, les fameux corsaires turcs Arrouj et Khaireddine Barbarousse et le célèbre Sinan- Pacha, parcouraient les larges de la Méditerranée et pratiquaient la course en mer en ayant pour cible les navires chrétiens et en particulier espagnols.[2] Khaireddine Barbarousse et son lieutenant et aide de camp Turgut Reis qui disposaient de l'appui tacite de la porte sublime à Istanbul ont fait de l'île de Djerba leur point d'appui, ils l'ont transformée en sorte de quartier général.

---

1 Slaheddine Tlatli, *Djerba L'île des Lotophages*, Cérès Production , Tunis 1967, p. 65.

2 Aziz Sameh, *Al Atrak Al Outhmanyoun Fi Chamel Ifrikya* (Traduit par Abdesslem Ad'ham), Maison Libanaise d'Edition et de Diffusion, Beyrout 1969, p.36.



La carte de l'le de Djerba – Golfe de Gabés – Tunisie

b) Turgut Reis au devant de la scène : un ennemi irréductible à éliminer:

Turgut Reis fut le corsaire le plus redoutable de tous ses antécédents. Mêmes ses adversaires lui reconnaissaient des capacités exceptionnelles, telles que l'habilité, l'ingéniosité et surtout l'audace. Il était réputé dans les milieux de ses contemporains marins comme étant le stratège le plus rusé et le plus doué de sa génération. Il devint la bête noire et l'ennemi irréductible de toutes les puissances maritimes européennes de l'époque.[3] Il a pu trente ans durant, semer la terreur sur les rivages de l'Afrique du nord où se trouvaient depuis 1492 les grands ports maghrébins contrôlés par l'Espagne et ses alliés allant d'Oran à l'ouest de l'Algérie jusqu'à Tripoli en passant par l'île de Djerba, Sfax, Mahdia et la Goulette en Tunisie.

D'autre-part, il n'a jamais cessé d'attaquer les cotes de Corse, Sardaigne, Sicile, Naples, Calabre et ceux de l'Adriatique. Vers la fin des années quarante du XVI è siècles les raids accrus de Turgut Reis contre la rive nord du bassin méditerranéen s'intensifient et prennent plus d'ampleur provoquant des pertes énormes et propageant la peur et la panique tout au long du littoral.[4]

Pour mettre fin à ce grand danger, qui ne cessait de menacer son hégémonie et mettait en question sa suprématie, Charles Quint, Roi d'Espagne décida de réduire la force de frappe navale de Turgut Reis à néant et neutraliser sa présence en Méditerranée une fois pour toutes.

---

3 *Encyclopédie de l'Islam*, Article « Jarba ».

4 Sameh*, Al Atrak…,* pp. 34-35.

Pour réaliser cet objectif, il entreprit en 1551 une expédition contre la base arrière de Turgut et son port d'attache à l'île de Djerba sous le commandement de l'Amiral génois André Dorïa qui était au service du royaume. Turgut était à ce moment-la à la Roquetta au sud-est de l'île de Djerba, son refuge préféré où il passait l'hiver et se ravitaillait en vivres et en eau potable.

Par un coup éclair, l'Amiral Dorïa a pu surprendre au mois d'avril 1551 Turgut Reis, retranché dans son repaire et l'encercler ne lui laissant aucune issue d'évasion après avoir bouché la seule sortie de la Roquetta, le terrain s'y prêtant bien. Pour l'Amiral Dorïa, c'était l'occasion ou jamais pour capturer Turgut et éliminer définitivement ses forces navales. Il a procédé par contenir durant plusieurs jours son ennemi dans ce qu'il a cru un blocus totale sans failles. Entre-temps, il a fait appel a du renfort de Sicile et de Naples. Mais Turgut Reis, a pu par habileté et ruses avorter le plan de Dorïa et déjouer son stratagème grâce à une manœuvre spectaculaire considérée par certains comme étant une première dans les annales maritimes. Cette ruse consistait à faire passer ses vaisseaux par la voie terrestre et non maritime avec l'aide des insulaires dont il a pu gagner la sympathie et les rallier à sa cause. En effet, l'apport logistique précieux de la population locale a permis à Turgut de mettre en application une stratégie tout aussi originale que géniale qui relevait de l'impossible: il ordonna à ses hommes de creuser jour et nuit un canal qui mène à la mer traversant une sebkha (ou marécage) qui se trouvait derrière les lignes de l'ennemi et en dehors de son champ de vision.[5] Au fur et à mesure et pour détourner l'attention de l'amiral Dorïa et de ses hommes, Turgut Reis a intensifié les tirs de l'artillerie et multiplié les manoeuvres de ses troupes à ses postes avancées. Au huitième jour du siège, Turgut réussit enfin à rejoindre le large après avoir assuré le transfert de tous ses navires et troupes laissant l'Amiral Dorïa attendre patiemment le renfort dans l'espoir de voir les assiégés affamés capituler les uns après les autres.[6]

Pour ridiculiser davantage l'Amirale Dorïa Turgut Reis a pu intercepter sur son chemin aux larges des îles Kerkenna le convoi du renfort dépêché par le royaume de Sicile pour venir en aide à l'Amiral. Turgut s'empara alors de la galère Patronne de Sicile, pièce maîtresse du convoi, seul le bâtiment maltais put s'échapper et rejoindre le camp espagnol au sud-est de Djerba pour informer Dorïa que Turgut qu'il croyait assiégé s'était emparé du renfort qu'il attendait.

Le scandale a provoqué un vif sentiment d'amertume et d'indignation dans toute l'Europe chrétienne.[7] Cet exploit spectaculaire de Turgut Reis considéré par certains connaisseurs en la matière comme étant unique et une première dans les annales maritimes, affecta le prestige de la puissance espagnole et de ses alliés en pleine phase d'hégémonie et apporta un coup dur, une fois de

---

5 « Jarba ».

6 Sameh*, Al Atrak…,* p. 36.

7 Sameh, *Al Atrak…*, p. 37.

plus à la plus grande nation de la chrétienneté à l'époque.[8] L'humiliation que Turgut a fait subir à l'Amiral Dorïa, a animé au camp des nations chrétiennes, le sentiment de vengeance et a nourri l'esprit de représailles. Il fallait à tout prix réparer cette offense.

c) Turgut Reis promu Pacha avec rang d'Amiral de la flotte otthomane:

A l'issue de ce dernier exploit militaire glorieux de Turgut, Sinan-Pacha, impressionné par les capacités de chef de guerre et le talent prodigieux de Turgut Reis prit l'initiative de le rallier au service de l'Etat turc. Il lui proposa de rentrer à Istambul et de devenir officiellement serviteur du Sultan. Turgut accepta la proposition et fut accueilli chaleureusement avec tous les honneurs par le Sultan Souleyman le magnifique qui lui accorda le titre de Pacha et le promut au rang d'Amiral de la flotte otthomane et récompensa tous les membres de son équipe.

C'est ainsi que Turgut a pu finalement se doter d'un nouveau statut. Il n'est plus le corsaire impitoyable, l'aventurier hors la loi et le vagabond des mers sans identité ni adresse fixe comme les chroniqueurs chrétiens de l'époque avaient tendance à l'identifier. Il devint après avoir été adopté solonnellement par la porte sublime l'un des grands chefs de la flotte otthomane à côté d'autres éminences tels que Sinan-Pacha et Piali Pacha comme si son destin le préparait pour être l'artisan de l'un des plus grands évènements historiques des temps modernes.[9]

2. L'expédition espagnole de 1560 et la bataille décisive qui va changer le cour de l'histoire et décider du sort de l'ancien monde:

L'expédition espagnole en 1551 contre l'île de Djerba qui s'est soldée par un échec cuisant de la flotte royale de Charles Quint et ses alliés n'a fait que précipiter les évènements. En effet, dix ans après la guerre s'est déclenchée et la confrontation générale entre les deux superpuissances: l'empire Otthoman et l'empire Espagnole a eu lieu en 1560 à l'île de Djerba.

a) La décision d'entreprendre l'expédition dans le cadre d'une opération de grande envergure est prise:

Philippe II Roi d'Espagne qui gardait comme son prédécesseur un profond sentiment d'humiliation à l'issue de la défaite de 1551 n'avait qu'une

---

[8] Hédi Linkichari, *Addawla El Othmania wa dawr El Inkicharia*, Imprimerie Officielle, Tunis 2009, p.28.

[9] Linkichari, *Addawla El Othmania…*, p. 29.

seule idée en tête: se venger, réparer l'offense et mettre fin à l'expansion turque en éliminant la force de frappe navale de Turgut Reis.[10]

La décision de mener une formidable expédition et d'entreprendre une opération d'envergure fut prise en 1559. Les préparatifs démarrèrent et le commandement a été confié à Jean de la Cerda Duc de Medina Céli vice-roi de Sicile.[11]

Tout portait à croire que l'armada était vraiment gigantesque. Elle comprenait 54 navires de guerre, trente six nefs de charge avec 12000 hommes.[12] Slaheddine Tlatli spécialiste dans ce que les historiens appelaient l'affaire de Djerba précise et commente: «*Ce fut la formidable expédition de 1560 véritable préfiguration de l'invincible Armada de 1588. Les troupes avaient été fournies par l'Espagne, mais aussi par le Royaume de Naples et de Sicile, de Lombardie d'Allemagne, de France et même par la papauté représentée par les chevaliers de Malte. Cette force internationale, sorte de croisades européennes était commandée par le Vice-Roi de Sicile Jean de la Cerda*».[13]

Istanbul avisée à temps savait tout et suivait de près depuis juin 1559 les préparatifs de l'expédition Espano-Italienne. L'empire Ottoman qui se prenait pour protecteur et défenseur de terre d'Islam considérait le projet de guerre entrepris par l'Espagne et ses alliés chrétiens comme une agression contre l'Islam et qu'il fallait repousser l'ennemi quitte à s'engager dans une guerre sainte. Le Sultan Suleyman le magnifique prit personnellement l'affaire en main, donna l'ordre à Turgut de préserver l'Afrique du Nord musulmane et d'en finir avec les agresseurs. Turgut qui a fortifié ses positions et ses bases avancées recevait les renforts escomptés de la part de Piali-Pacha qui a reçu à son tour l'ordre de lui venir en aide en lui prêtant main forte.

b) Rencontre des deux flottes et victoire retentissante des Ottomans:

Le 8 mars 1560 la flotte espagnole débarqua au nord de l'île de Djerba et s'empara du château-fort qui se trouve au bord de la mer au nord-est de l'île. Une fois installée, l'armée espagnole a entamé des réparations et autres travaux qui visaient le renforcement de cette place forte stratégique afin d'établir une base arrière durable qui pourrait servir de quartier général. Avisés d'une attaque turque imminente, les Espagnols en désaccord entre marins et infanterie débattent dans un conseil de guerre - dans le désarroi - de la meilleure stratégie à prendre: plusieurs plans furent envisagés: affronter les assaillants en mer, fuir ou réagir sur place.

---

10 Tlatli, *Djerba*..., p. 67.

11 Charles Monchicourt, *L'expédition espagnole de 1560 contre l'Ile de Djerba* , Edition E. Leroux, Paris 1913, p. 86.

12 Monchicourt, *L'expédition espagnole*..., p. 87.

13 Tlatli, *Djerba*..., p. 67.

Enfin, le 10 mai la décision fut prise. Elle consistait à embarquer la moitié de la flotte et essayer de rejoindre la Sicile voire combattre, et à affronter avec l'autre moitié les ottomans et leurs alliés insulaires sur place à l'abri de la forteresse.

Le combat naval qui se déroula le lendemain fut-il un désastre complet. Monchicourt rapporte le témoignage d'un certain Machievelli commandant d'un vaisseau et témoin oculaire «*la flotte chrétienne surprise dans son mouvement n'est entièrement disposée ni pour la fuite ni pour la lutte*».[14] Il ne s'agit même pas d'un combat mais d'une panique générale. Selon Monchicourt «*il n'y a plus de flotte, mais des galères éparses dont chacune obéissait à ses propres inspirations*».[15] Désemparés, les Espagnols furent rabattus. Les chrétiens perdirent jusqu'à 19 galères, une douzaine de nefs, soit le tiers de la flotte, cinq mille prisonniers dont plusieurs personnalités distinguées. Le reste des navires, soit seulement 17 galères, rejoignit en désordre la Sicile pour aller annoncer à toute l'Europe la nouvelle du grand désastre de l'expédition.[16]



Le fort Ghazi Mustafa lieu de déroulement de la bataille historique de 1560

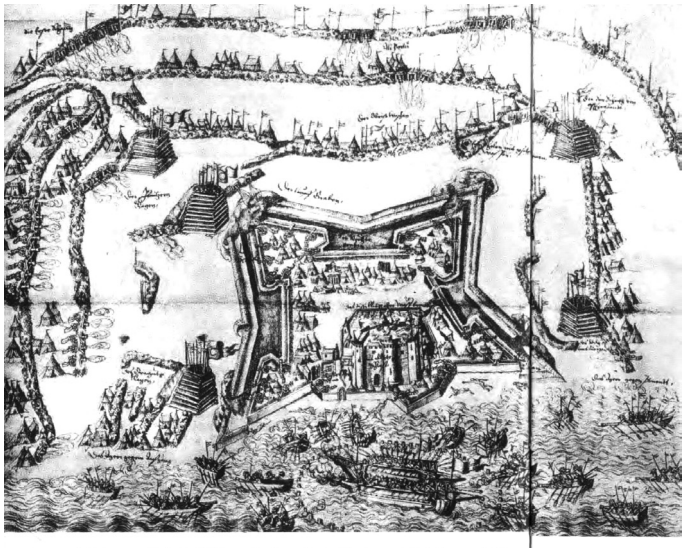
Aussitôt débarqués, les Turcs sous le commandement de Turgut Reis aidés par les Djerbiens ralliés à leur cause, imposèrent aux occupants du camp retranché et du château fort un blocus total. Monchicourt précise que les turcs «*adoptèrent des procédés plus longs*».[17] Les assiégés désespérés tentaient plusieurs sorties pour briser le siège, mais en vain. Turgut Reis croyait que la prise de la place forte allait être plus facile que la destruction de la flotte ce qui ne fut pas vrai, car les Espagnols et leurs alliés ont pu résister. Tenant compte de ce facteur imprévu, Turgut opta pour une stratégie qui consiste à éviter de

---

[14] Monchicourt, *L'expédition espagnole*..., p. 111.
[15] Monchicourt, *L'expédition espagnole*..., p. 112.
[16] Monchicourt, *L'expédition espagnole*..., p. 113.
[17] Monchicourt, *L'expédition espagnole*..., p. 121.

provoquer des combats inutiles et à préserver ses forces. Son action se limita à priver les assiégés de tout ravitaillement en vivres et surtout en eau potable. Les turcs s'emparèrent le 31 mai 1560, avec le soutien de leurs alliés Djerbiens, du seul puits qui servait pour le ravitaillement de la forteresse située en dehors des tranchées.[18]

Le 31 juillet 1560, a bout d'eau potable, tous les survivants bloqués à la forteresse se rendirent. Ils ont opté pour la capitulation de peur qu'une attaque sanglante ne dégénère en massacre. Au même moment Tugut-Reis donna l'assaut contre le château fort, ses soldats ne rencontrèrent aucune résistance sérieuse. Ainsi se termina le siège qui avait duré presque trois mois de 11 mai au 31 juillet 1560. L'expédition espagnole de 1560 qui a tourné au désastre couta fort chère à la coalition chrétienne, en pertes de vies humaines et en matériel. Montchicourt reproduit Cirni seul témoin oculaire qui avance le chiffre de dix-huit mille hommes qui périrent, tombèrent prisonniers ou esclaves.[19] La flotte turque dans cette victoire historique a pu infliger une défaite générale à la flotte espagnole à l'apogée de sa puissance. Turgut Reis après cette mémorable bataille qui était l'une des plus glorieuses de l'histoire de la marine ottomane quitta l'île de Djerba pour Tripoli qui lui réserva une entrée triomphale. Le Raïs de tous les temps a été accueilli en grandes pompes dignes d'un héros de l'empire et d'un grand chef de guerre ingénieux devenu symbole national qui rappelle notamment l'épopée des premières conquêtes ottomanes en Anatolie, au moyen orient et en Europe de l'est. Des grands dignitaires de l'Europre chrétienne Alvar de Sande, Sanche de Leyva et Berenger de Requensens furent emmenés à Istanbul prisonniers par la même occasion.



Le siège de la forteresse de Bordj el Kébir par les Turcs. Dessin à la plume extrait de l'ouvrage inédit de Thomas Holzbaimer (Narratio de bello contra Mauros Tripolitanos — Bibliothèque Royale de Vienne — 1562) Holzbaimer, qui participa à l'expédition de 1560 avec le contingent allemand, fut fait prisonnier par les Turcs et racheté par l'Empereur Maximilien II. Il s'agit donc d'un précieux document réalisé par un témoin oculaire.

Slaheddine Tlatli, *Djerba L'île des Lotophages*, Cérès Production, Tunis ,1967, p. 67.

---

18 Monchicourt, *L'expédition espagnole*..., p. 133.

19 Monchicourt, *L'expédition espagnole*..., pp. 134-135.

c) La tour des crânes:

Emporté par le sentiment d'un triomphalisme euphorique, Turgut a même érigé une tour conique de 4 m à la base et de dix mètres de hauteur à l'ouest de la forteresse où eut lieu la bataille décisive de 1560 dont ce souvenir resta fixé dans le Bordj Errouss, la tour des crânes, macabre trophée, élevé par Turgut après sa victoire.[20]

Ce monument, bourré à craquer de crânes et autres ossements macabres prélevés sur des milliers de soldats, représentait pour les turcs et leurs alliés les Djerbiens le symbole de la victoire retentissante sur les espagnols. Il représentait aussi pour les espagnols un mauvais souvenir suscitant en eux un vif sentiment d'amertume et d'indignation qui rappelle te terrible massacre de 1560. La tour des crânes fut d'ailleurs rasée en 1848 sur ordre du Bey Ahmed, gouverneur de Tunis et son contenu funeste enterré. Il est important de souligner qu'un obélisque en pierre s'élève actuellement là où se dressait jadis la tour des crânes, sur lequel a été scellé une gravure qui porte cette note: «*Emplacement de la tour des crânes 1560 - 1848*».[21]



La tour des cranes (1560-1848)



Obélisque commémoratif actuel de la tour

B. LA BATAILLE DE 1560 CONSTITUA UN VRAI TOURNANT HISTORIQUE: CONNSEQUENCES, REPERCUSSIONS ET IMPACTS SUR LA SCENE REGIONALE ET INTERNATIONALE

L'expédition espagnole de 1560 contre Djerba tourna donc au désastre. La défaite de la coalition chrétienne fut totale. Les répercussions de cet échec militaire spectaculaire vont changer le cours de l'histoire dans tout le bassin méditerranéen et dans tout le monde dans la mesure où le bassin méditerranéen était l'ancien monde outre que la totalité des activités politiques, économiques et culturelles mondiales étaient concentrées entre ses deux rives (Faut-il rappeler

---

20 Tlatli, *Djerba…*, p. 69.

21 Monchicourt, *L'expédition espagnole…*, pp. 153-154.

que le nouveau monde était à ses débuts ?). On assistait vraiment à un tournant historique qui va affecter profondément la géopolitique, changer les rapports de force entre états et entre les puissances en présence.

Tous les facteurs et les indices qu'on peut relever portent à croire que cet évènement qui était à l'origine de ce bouleversement va décider du sort de la région durant les trois siècles à venir. D'ailleurs les avis de la plupart des historiens qui se sont intéressés à ce sujet sont unanimes là-dessus.

1. Les répercussions et les conséquences de la bataille de 1560 eurent un impact d'une dimension historique et mondiale:

La bataille mémorable de 1560 qui s'était soldée par une défaite écrasante de la puissance Espagnole en pleine phase d'hégémonie, fut déterminante et lourde de conséquences au vrai sens du terme. A partir du 31 juillet de la même année la carte des rivages sud du bassin méditerranéen n'était plus la même.

a) la situation géopolitique a subi des changements en profondeur:

Tout d'abord et durant les trois siècles à venir, l'Espagne et ses alliés allaient renoncer définitivement à toutes visées et ambitions territoriales sur l'Afrique du Nord et abandonner tous leurs projets stratégiques et militaires. Ils vont quitter la scène et se contenter d'observer de loin ce qui se passait en dehors de leurs frontières au sud de l'Europe.

De l'autre coté et dans le camp adverse, la victoire retentissante de la flotte ottomane devenait pour des années le symbole et la preuve incontestable de la supériorité de la puissance turque et de ses capacités militaires exceptionnelles qui ne cessait de s'affirmer au fil des années permettant à sa flotte de prétendre à être le maître absolu des mers dans le bassin sud de la méditerranée.

D'autre part, les ottomans après avoir chassé une fois pour toutes leurs rivaux, allaient accélérer la réalisation de leur grand projet plus à l'Ouest et qui consiste essentiellement à renforcer leur présence dans toute l'Afrique du Nord et lui assurer des assises solides qui le rendaient durable, structuré et susceptible de se développer.

A l'issue de cette victoire historique, les ottomans se félicitaient d'avoir définitivement pu jouir enfin d'un fond stratégique d'envergure qui préserve l'aile sud-ouest de l'empire, allant de l'Egypte jusqu'aux frontières Maroco-Algériennes et lui procure un espace vital jalonné de points d'appui et de ports d'attache à même de lui permettre de mieux contrôler le réseau routier du commerce et des échanges dans tout le bassin méditerranéen. Cette situation stratégique privilégiée était indispensable aux nouveaux maîtres de la méditerranée pour toute éventuelle expansion et pour l'intensification de leurs

activités politiques, économiques et culturelles dont l'enjeu était considérable.

Parmi les grands acquis politiques que les Ottomans ont pu réaliser, ceux qu'ils ont accéléré la concrétisation de leur projet politique dans la région juste après avoir chassé définitivement leurs rivaux et qui consiste essentiellement à renforcer leur présence dans tous les pays de l'Afrique du nord: Tripoli, Tunis et Alger. Aussi, après 1560 tout le littoral passa sous leur contrôle où ils ont nommé des gouverneurs turcs à qui ils ont donné le titre de Bey. Les trois nouvelles provinces vont dépendre directement et pour plus de trois siècles de la porte sublime.

D'autre part, l'une des conséquences directes de la victoire militaire de 1560, était aussi d'ordre politique et économique: à l'issue de cet évènement qui a bouleversé la situation géopolitique, les rapports de force dans toute la région, l'Afrique du nord a été enfin pacifiée. Tout le littoral long de plus de trois mille kilomètres (de Benghazi en Lybie à Oran en Algérie) a été sécurisé et ses territoires ont connu une stabilité exceptionnelle et un essor économique impressionnant après quatre siècles de troubles, d'incertitude, de pillage, d'agression et de toutes sortes d'abus qui ont amené les populations autochtones à fuire les cotes pourtant fertiles et toutes sortes de comptoirs et autres points de commerce d'échange et de se replier à l'intérieur de ces pays dans les hautes steppes et montagnes. A la suite du grand tournant historique de 1560, l'ordre s'est rétabli, les habitants considérèrent les nouveaux maîtres de l'Afrique du nord comme étant des porte-bonheur, et leur arrivée était bénie, comme étant une sorte d'un don du ciel.

b) La religion facteur déterminant en faveur des Ottomans:

Le facteur religion était en faveur des Ottomans. Les habitants qui étaient en majorité de confession musulmane avaient beaucoup souffert des expéditions chrétiennes. Prenons à titre d'exemple et dans un cadre local, le cas de l'île de Djerba qui était le théâtre de la bataille de 1560. Cette île qui se caractérise par des spécificités géographiques et stratégiques a de ce fait polarisé les envahisseurs européens qui voulaient l'occuper à tout prix. Ils ont multiplié leurs campagnes militaires quatre siècles durant de 1135 à 1560. Les insulaires persécutés par les conquérants venus du nord ont mené une lutte légendaire contre les agresseurs, et leur rébellion était toujours réprimée dans le sang et par d'autres mesures punitives horribles.[22] Avec l'avènement de Turgut Reis et sa grande victoire sur l'ennemi commun, le cauchemar a pris fin et le Rais était considéré comme symbole de délivrance et d'émancipation qui a pu libérer l'île et ses habitants de l'envahisseur étranger et de son projet dont ils craignaient par dessus tout le danger de christianisation qui était toujours l'intention non déclarée des

---

22 Tlatli, *Djerba…*, pp. 62-63.

conquérants. A croire Abou Ras, la population acclamait les vainqueurs «*louange à Dieu, justice faite*».[23]

D'autre part, et dans un cadre plus large et une échelle plus grande sur tout le territoire tunisien, les espagnols et leurs alliés ont multiplié leurs raids tout le long du littoral et durant des siècles. L'évènement-choc qui était gravé dans la mémoire collective était survenu lors de la campagne espagnole en 1535 entreprise et dirigée par le Roi Charles Quint en personne, qui a débarqué à Tunis la capitale. Animé par une volonté de représailles contre les habitants de la ville qui s'étaient ralliés à son ennemi l'Amiral Ottoman Sinan-Pacha, Il a pérpétré des massacres horribles et a surtout osé profaner le lieu de culte musulman le plus ancien et non moins important de l'Afrique du Nord: la mosquée de la Zitouna. Il a fait entrer ses chevaux dans la cour centrale du monument et y a transformé les galeries qui s'articulent autour de la salle de prière en écurie.

A tout cela venaient s'ajouter les échos de la Reconquista en Andalousie et ses atrocités. Les premières vagues des maures expulsés par la force atteignirent les cotes maghrébines, les rescapés racontaient des histoires terrifiantes à propos des exactions et des persécutions perpétrées par l'Eglise et les autorités espagnoles. Des nouvelles qui ne cessaient de provoquer une vague de vifs sentiments d'indignation et de haine parmi la population.

Une fois de plus et pour mieux comprendre les réaction des gens et l'état d'esprit qui régnait au milieu de la population à l'issue de la victoire de Turgut Reis en 1560, et pour éviter toute sorte d'anachronisme il faut essayer de se mettre dans le contexte historique et consulter surtout les écrits des chroniqueurs de l'époque et leurs précieux témoignages, tels que: Abou Rass[24] et Ahmed Ibn Abi Dhiaf[25]). Leurs analyses et récits s'accordent sur le fait que l'exploit exceptionnel et glorieux de Turgut Reis et tout ce qui s'en suivit, surtout la prise de touts les ports d'attache et les bases stratégiques tout le long du littoral tunisien telles que Sfax, Iles Kerkennah , Mahdia , La Goulette et Tunis, a mis fin à une série d'expéditions et de campagnes militaires qui n'était pour eux que la 9ème croisade qui était plus sanglante et plus longue que toutes les huit croisades précédentes réunies ayant duré plus de quatre siècles (du 12 è au 16è). D'ailleurs Tlatli n'a pas manqué de rappeler que le Maghreb musulman et Djerba en particulier «*devinrent le champ particulier des convulsions générales de l'Islam et de la Chrétienneté. Ici comme ailleurs en cette fin du moyen-âge c'est l'esprit des croisades qui commandait les rapports entre Chrétiens et musulmans*».[26] Les admirateurs de Turgut Reis n'hésitent pas à le comparer à un autre illustre chef militaire musulman Saladin le héros historique et figure

---

[23] Mohamed Abou Ras, *Mouenes Al Ahibba*, Imprimerie Officielle, Tunis 1960, pp. 105-106.

[24] Mohamed Abou Ras, *Mouenes Al Ahibba*, pp. 107-108.

[25] Ahmed Ibn Abi Adhiaf, *Ithaf Ahl Ezzamane*, Volume I, Tome 2, Maison Arabe du Livre, Tunis 2001, pp. 20-21.

[26] Tlatli, *Djerba…*, p. 60.

emblématique de la guerre sainte contre les croisés lors de la 3 ème croisade au 12 ème siècle.

Les deux venaient d'un orient lointain et mystérieux, terre bénie connue par ses merveilles et miracles. Ils incarnaient l'image de héros surgissant in-extremis pour répondre à un appel au secours et tenter de sauver une situation désespérée, une mission presque impossible. Pourtant ils la réalisaient à merveille. Le premier a pu reprendre Jérusalem, quant au second il reconquit le Maghreb.

Juste après la bataille de Djerba , les événements allaient se précipiter en 1574 les turcs débarquèrent à Tunis après avoir chassé les espagnols. selon Abou-Dinar la ville libérée a réserve a l'amiral Sinan Pacha un accueil en grande pompe: «*les drapeaux ont été hissés à la gloire de l'empire, les Imams ont prononcé des discours en l'honneur du Sultan sur les tribunes des mosquées, son nom fut gravé sur les pièces de monnaie, et ces territoires ont été annexés à son royaume sacré*».[27] Pour toutes ces raisons, les habitants musulmans de l'Afrique du nord allaient recevoir les ottomans en tant que protecteurs, libérateurs, bienfaiteurs et non comme envahisseurs. Leur présence fut perçue comme un salut qui vient du ciel et une délivrance du joug des croisés et leur projet néfaste. Ils étaient après tout en Afrique du Nord pour accomplir une mission sacrée ordonnée par le Calife guide suprême des croyants et défenseur de terre d'Islam à qui l'on doit: gratitude, loyauté et obéissance. Ces rapports d'ordre spirituel qui venaient s'ajouter aux acquis économiques et aux exploits militaires étaient l'un des secrets de la réussite totale des projets de l'empire en Afrique du nord.[28]

c) Turgut Reis: personnage légendaire et saint vénéré dans la mémoire collective et l'imagerie populaire:

Toutes les nations qui se trouvaient engagées dans des grandes batailles et qui réalisèrent des victoires éclatantes ont tendance à immortaliser l'exploit de leurs héros et à vanter avec exaltation leurs capacités exceptionnelles dans un élan épique comme si ces nations on s'identifiant a leur héros veulent écrire l'histoire à leur manière. L'exemple le plus éloquent que l'histoire a retenu c'est la guerre de Troie qui était à l'origine de la célèbre épopée l'Iliade et l'Odyssée du poète Grec Homère. De même, la bataille historique de 1560 a eu aussi son héros: Turgut Reis l'artisan de la victoire ottomane contre la puissance espagnole.

Dans la mémoire collective et l'imagerie populaire en Afrique du nord, Le Reis a l'image d'un personnage légendaire qui évolue dans un monde mythologique à qui on attribuait des merveilles, des miracles et des capacités

---

[27] Ibn Abi Dinar, *Al Mouenes Fi Akbar Ifikia*, Librairie Antique, Tunis 1967, p. 200.

[28] Ibn Abi Adhiaf, *Ithaf*..., pp. 26-27.

fabuleuses. Il accède grâce et ses exploits extraordinaires au stade de «surhomme» dans des scènes qui relèvent d'un monde fantastique, irréel et surréaliste.

Dans une approche purement anthropologique, ce qui compte dans ces œuvres artistiques et ces créations romantiques et poétiques pleines d'imagination effrénée, en plus de la vérité historique avec sa rigueur et ses exigences ce sont, la puissance symbolique et la force évocatrice avec toutes les significations et les messages qu'elle dégage.

La valeur de l'image de l'héros dans ce patrimoine culturel c'est la forme d'expression que certains anthropologues considèrent comme une source d'information de grande importance et un document précieux pour étudier la réponse des peuples aux pressions historiques et leurs réactions aux grands évènements dont dépend leur destin.

D'autre part lorsque le sacré s'ajoute au facteur légendaire et épique l'image de l'héros dans la mémoire collective populaire prend une dimension hors du commun. C'est la cas du Reis Turgut qui fut enterré en 1565 à Tripoli, sa base arrière préférée et symbole de son passé prestigieux,[29] son mausolée devint à une époque un marabout auquel on rendait visite en quête de la bénédiction de sidi Turgut.

1. Evaluation de la bataille de 1560 selon les critères des études militaires et stratégiques:

Dans un cadre purement militaire et stratégique comme toutes les batailles historiques celle de 1560 pourrait être l'objet d'évaluation, d'analyse et de recherches entreprises par des centres d'études spécialisés. Il s'est avéré que cette bataille a remis en question plusieurs notions, conception, principes et théories classiques dans les annales maritimes. Monchicourt a commenté la`fin de la bataille «*... à n'envisager que les pertes, l'affaire de Djerba se classe donc à un rang non négligeable parmi les faits d'arme du 16 ème siècles*».[30]

L'apport de Turgut Reis qui a supervisé les différentes phases de cette bataille était remarquable. Il a rénové plusieurs techniques et méthodes dans les batailles maritimes et le déploiement des forces navales. Son point fort est qu'il a pu emprunter les techniques de la course en mer, sa spécialité première là où il a toujours excellé, et les exploiter dans les batailles régulières sous forme d'une guérilla maritime qui est basée essentiellement sur les principes suivants:

- pratiquer la guerre-éclair qui repose sur l'effet-surprise une tactique ce que les généraux allemands de la 2ème guerre mondiale vont développer et appeler «Blitz Krieg», un stratagème qui a eu un grand éclat, il leurs a valu une

---

[29] Monchicourt, *L'expédition espagnole*..., p. 149.
[30] Monchicourt, *L'expédition espagnole*..., p. 153.

grande renommée, comme étant les fondateurs d'une nouvelle école dans les stratégies militaires.

- disperser les forces et éviter la confrontation directe ce qui permet de fixer non seulement l'heure et le lieu de l'attaque mais aussi de choisir le point faible du camp adverse.

- La guérilla marine met l'attaquant dans une position avantagée: il est imprévisible, il est partout et nulle part,

- la stratégie adoptée par Turgut Reis était tellement originale que depuis elle le distingue: il a eu le mérite de développer une stratégie qui préconise que les ruses et les astuces sont des facteurs déterminants qui passent avant l'importance de l'effectif et la qualité de l'armement.

- accorder la priorité absolue au fonds stratégique et les bases arrières d'une bataille ; Ce principe que Turgut a toujours mis en valeur consiste sur le plan pratique à attirer l'ennemi dans un endroit bien déterminé pour que la confrontation soit engagée dans son fief ou précisément dans son terrain pour bénéficier à fonds du soutien de la population, déjà mobilisée et ralliée à sa cause. La plus belle démonstration de l'efficacité de cette stratégie a été illustrée lors du siège de 1551 et la bataille de 1560 à Djerba.

Fidèle à sa dogme militaire d'homme de terrain, doté d'esprit pratique il ne croyait pas aux solutions modèles et aux stratagèmes valables pour toute circonstance et prêts à exécution. Il avait plutôt tendance à improviser ses plans tactiques selon l'évolution de la situation et parfois en pleine action. Il a réussi tout temps dans ce choix pour la simple raison qu'il était toujours sur les premières lignes du front à même de pouvoir communiquer ses ordres à ses subordonnés se trouvant à ses côtés.

L'artisan de l'une des grandes victoires dans les annales maritimes des temps modernes, en l'occurrence Turgut Reis, s'est illustré par son esprit d'aventure et d'innovation ayant jamais caché son dédain pour toute forme de conformisme aux méthodes conventionnelles, aux idées préconçues et aux chemins battus.

CONCLUSION

Turgut succomba à ses blessures lors du siège de Malte en 1665. A nos yeux il s'agit d'une fin douloureuse et dramatique certes. Mais, pour lui ce fut le comble. Ce n'était qu'une décision, plutôt un choix en parfaite harmonie avec ses convictions et ses engagements en pleine conformité avec le code d'honneur militaire sur lequel il a prêté serment.

Refusant d'être à l'image d'un amiral qui, retranché dans un poste arrière à l'abri de tout danger, entouré de gardiens donnant de loin ses ordres par agents interposés et supervisant à distance le combat, Turgut Reis était dans le cœurs de la bataille à la tête de ses troupes sur les premières lignes défiant tout risque. Sa mort à l'âge de 80 ans sur le front à Malte suite à de graves blessures confirme une fois de plus qu'il était vraiment un chef de guerre exceptionnel. Sa fin étant a la mesure d'un personnage conséquent avec soi même, démontre qu'il a su assumer jusqu'au bout son destin d'artisan de l'un des grands évènements de l'histoire moderne qui ne devait inéluctablement pas finir ses jours paisiblement dans un palais pour retraités sur un lit superbe en soie.

C'est ainsi que se termina cette belle aventure au plutôt cette grande marche de Turgut dans un élan épique et une atmosphère majestueuse digne d'un illustre amiral devenu figure emblématique du prestigieux passé de la marine impériale Ottomane.

BIBLIOGRAPHIE

ABOU RAS, Mohamed, *Mouenes Al Ahibba*, Imprimerie Officielle, Tunis 1960.

« Jarba », *Encyclopédie de l'Islam*.

IBN ABI ADHIAF, Ahmed, *Ithaf Ahl Ezzamane*, Volume I, Tome 2, Maison Arabe du Livre, Tunis 2001.

IBN ABI DINAR, *Al Mouenes Fi Akbar Ifikia*, Librairie Antique, Tunis 1967.

LINKICHARI, Hédi, *Addawla El Othmania wa dawr El Inkicharia*, Imprimerie Officielle, Tunis 2009.

MONCHICOURT, Charles, *L'expédition espagnole de 1560 contre l'Ile de Djerba* , Ed. E. Leroux, Paris 1913.

SAMEH, Aziz, *Al Atrak Al Outhmanyoun Fi Chamel Ifrikya* (Traduit par Abdesslem Ad'ham), Maison Libanaise d'Edition et de Diffusion, Beyrout 1969.

TLATLI, Slaheddine, *Djerba L'île des Lotophages*, Cérès Production, Tunis 1967.

BİR DENİZ SAVAŞININ MANZUM HİKÂYESİ: FETİHNÂME-İ KAL'A-İ CERBE

Ümran AY *

Özet:

Klasik Türk edebiyatının önemli bir türü olan fetihnâmeler bir zaferin konu edildiği eserlerdir. Türk edebiyatında 15. yüzyıldan itibaren manzum, mensur yahut manzum-mensur şekilde görülen fetihnâmeler, fetihler sırasında veya hemen akabinde yazıldığı için dil ve edebiyat malzemesi olmanın yanında tarihi bir vesika değeri de taşırlar.

Bu bildiride 16. yüzyılın tabip-şairlerinden Nidâî-î Ankaravî'nin 967/1560 yılında mesnevî nazım şekliyle kaleme aldığı ve Kanûnî'ye sunduğu *Fetihnâme-i Kal'a-i Cerbe* adlı eseri, British Museum Add. 23984 numarada kayıtlı nüshası esas alınarak tanıtılacaktır. 978 beyit hacmindeki eser, Piyâle Paşa komutasındaki Osmanlı donanmasının Tunus limanı yakınlarındaki Cerbe Kalesi'ni fethini anlatır. Tevhid, naat, münacaat beyitleriyle başlayan fetihnâme, Kanûnî Sultan Süleyman'ın ve Kaptân-ı Derya Piyâle Paşa'nın övgüsünden sonra, Turgutça Beg'den (Turgut Reis) Cerbe kalesinin tehlikede olduğuna dair haber alınması, donanmanın hazırlık yapıp İstanbul'dan sefere çıkışı ile devam eder. Daha sonra Cuka Adası, Moton Kalesi ve Malta Adası'nı geçişi, düşman donanmasıyla karşılaşması, düşman gemilerinin kaçışı, Nasuh Ağa'nın zafer haberini padişaha ulaştırması, Paşa'nın mezkûr hisara dört kule bina ettirmesi ve Cerbe'nin Turgutça Beg'e teslim edilmesi ve donanmanın İstanbul'a dönüşüyle tamamlanır.

Anahtar Kelimeler: *Nidâî, Piyâle Paşa, Turgutça Beg, Cerbe Kalesi, Deniz Savaşı, Fetihnâme.*

* Dr., Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü (umran.ay@marmara.edu.tr)

POETIC STORY OF A SEA WARFARE: (FETIHNÂME OF JARBA FORTRESS)

Ümran AY*

Abstract:

Fetihnâmes that are important genres of Classical Turkish literature are written to narrate victories. Fateh-nameehs can be seen in both verse and prose forms since 15th century. They have historic value for being written during the conquests or right after them.

In this paper, *Fetihnâme-i Kal'a-i Cerbe (Fetihnâme of Jarba Fortress),* the work of Nidai of Ankara who wrote that in 1560 in masnawi form and submitted to Kanuni will be introduced based on the copy that is registered in British Museum Add. 23984. The work that consists of 978 couplets tells about the conquest of Jarba Fortress nearby the Tunis harbour by Ottoman navy that is under the command of Piyaleh Pasha. The fetihnâme which begins with tevhid, naat and münacaat continues with the eulogy for Kanuni Sultan Süleyman and Piyaleh Pasha, receiving the news about Jarba Fortress being in danger from Turgutça Beg and the navy's preparation and departure from Istanbul for warfare. It goes on with the passing the Cuka Island, Moton Fortress and Malta Island, encounter with the enemy navy, the enemy ships' flight, Nasuh Aga's informing the Sultan about the victory, the Pasha's having built four towers to the citadel and the surrender of Jarba and it is completed with the navy's return to Istanbul.

Keywords: *Nidai, Piyaleh Pasha, Turgutca Beg (Dragut), Jarba Fortress, Sea Warfare, Fetihnâme.*

* Marmara University, Faculty of Letters, Department of Turkish Language and Letters; (umran.ay@marmara.edu.tr)

BİR DENİZ SAVAŞININ MANZUM HİKÂYESİ: FETİHNÂME-İ KAL'A-İ CERBE

Ümran AY

Giriş

Türk Edebiyatı'nda, gazâları ve gazilerin kahramanlıklarını hikâye eden eserlere *gazânâme* yahut *gazâvatnâme*, bir şehrin yahut bir kalenin alınmasını anlatan eserlere *fetihnâme* veya *zafernâme* denir.[1] Oğuz destanında gösterilen büyük denizlere ve büyük nehirlere varma idealinin İslamiyet'in kabulünden sonra *ilây-ı kelimetullah* halinde devam etmesinin bir sonucu olarak gerçekleştirilen fetihler sırasında yahut onların hemen akabinde yazılan bu metinler tarihe ışık tutmaları yönüyle de birer vesika hükmündedirler.[2] Zira tasvir edilen fetih veya sefer dönemindeki cüluslar, vezir ve sadrazam atamaları, askerin sayısı, ordunun atlı ve yaya birliklerinin gücü, askerî mühimmâta dair bilgiler, geçerli paranın adı ve evsafı, Osmanlı'nın fetih öncesi ve sonrası izlediği savaş siyaseti, harp düzeni, düşman üzerine yollanan gözcü ve casuslar; kale ve köprülerin inşa tarihleri gibi bilgiler verilir. Bunlar çoğunlukla tarih kaynaklarındaki verilerle parelellik arz eden, tarihe ters düşmeyen bilgilerdir.[3] 15. yüzyıl metinlerinde halk arasında "muştuluk" diye isimlendirilen fetihnâmeler, zafernâme, gazâvatnâme, beşaretnâme, tehditnâme, sefernâme gibi farklı isimler de almışlardır. Beşâretnâmeler müslüman halka müjdelik için yazılırken, tehditnâmeler gayrimüslimleri korkutmak üzere yazılmışlardır.[4] Şair ve yazarlar gazâ ve fetih hadiselerini kimi zaman müstakil eserlerle anlatırken bazen de bir mesnevinin ya da tarihin içinde/sonunda bir bölüm halinde fetihnâme ve zafernâmelere yer vermişlerdir.[5] Örneğin, Kıvâmî, Fatih devri olaylarını anlattığı *Fetihnâme*'sini müstakil bir eser olarak kaleme alırken,[6] Germiyanoğlu sarayında yetişmiş olan Ahmedî (öl.1412) Süleyman Şah'a sunduğu *İskendernâme*'sine sonradan *Dâsıtân-ı Tevârih-i Mülûk-ı Âl-i Osman* (telif.808/1410) isimli bir bölüm

---

1 Metin Akkuş, *Klasik Türk Şiirinin Anlam Dünyası, Edebi Türler ve Tarzlar*, Fenomen Yayınları, Erzurum 2006, s. 77-80; Rıdvan Canım, *Divan Edebiyatında Türler*, Grafiker Yayınları, Ankara 2010 s. 41-45.

2 Harun Er, "Türk-İslam Geleneğinde Fetihnâmeler", *Diyânet İlmî Dergi*, C. 48, S. 2, Ankara 2012, s. 94 (93-108).

3 Er, *a.g.m.*, s. 98-103.

4 Er, *a.g.m.*, s. 94.

5 Agâh Sırrı Levend, *Gazâvetnâmeler ve Mihaloğlu Ali Bey'in Gazâvatnâmesi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1956, s. 1-3.

6 Kıvâmî, *Fetihnâme*, (haz. Ceyhun Vedat Uygur), YKY, İstanbul 2007.

eklemiş, böylece, Osmanlı tarih yazıcılığının da öncüsü olarak tanınmıştır.[7]

Edebiyatımızda Türkçe ya da Farsça kaleme alınmış gazâvatnâmelerin tanıtıldığı önemli çalışmalardan biri Agâh Sırrı Levend'e aittir. Levend, kronolojik bir seyir takip ettiği eserinde Gelibolulu Zaifî'nin II. Murad'ın gazâlarını tasvir eden eseri *Gazâvatnâme'*den başlayıp Sultan Abdülmecid devri tarihçilerinden Abdürrezzak Bâhir'in *Rusya Harbi* eseri arasında yazılmış olan gazâvatnâmeleri tanıtır. Levend'in eserinde, fetihler ve zaferlerle dolu 16. ve 17. yüzyılların şanlı sayfalarının kaleme alındığı manzum veya mensur, ya da manzum-mensur eserler önemli bir yer tutar.[8]

Türk edebiyatında manzum veya mensur olsun bu eserlerin tertibi umumiyetle şu şekildedir: **1.** Tevhid, **2.** Münacaat, **3.** Na't, **4.** *Çâr-Yâr-ı Güzîn/ Ashâb-ı Kirâm'a* dua, **5.** *İslam kahramanlarına övgü ve dua,* **6.** Sebeb-i Telif, **7.** Zamanın padişahına dua, **8.** Savaşa hazırlık, **9.** Techizât, **10.** Sefere çıkış, **11.** Düşmanla karşılaşma, **12.** *Düşmanın durumu,* **13.** Savaşın serencâmı ve İslam askerinin zaferi, **14.** Ordunun İstanbul'a dönüşü ve karşılanışı, **15.** Dua, **16.** Hatime.[9]

Fetihnâme türüyle ilgili bu özet girişten sonra tanıttığımız eserin konusu olan Cerbe Kalesi'nin bulunduğu Cerbe Adası'yla ilgili genel bilgiler aktarılacak ve eserin tanıtımına geçilecektir. Türk denizcilik tarihinde Cerbe Adası'nı haritalarıyla birlikte tanıtan en önemli eser *Kitâb-ı Bahriyye*'dir. Piri Reis, adanın coğrafî ve stratejik konumu, bitki örtüsü, halkın geçim kaynakları, adanın İspanyalılar ve Tunus sultanlığı arasında el değiştirmesi, Cerbe halkının Tunus sultanına başkaldırmasının sebepleri, Şeyh Yahya ve Şeyh Kanun kabilesi arasındaki anlaşmazlıklar, halkın konuştuğu dil, etrafındaki koylar, sığ alanlar, med-cezir sırasında koylardaki suların durumu, adanın limanları, köyleri ve köprüleri, bunların birbirlerine mesafeleri hakkında deyatlı bilgiler verir ve adaya ait bir harita ile Cerbe bahsini tamamlar.[10]

Cerbe Adası'nın Fethiyle İlgili Eserlerin/Yayınların Tanıtılması

Türk Edebiyatında 1560 Cerbe deniz savaşını ve adanın fethini anlatan bugüne kadar tespit edilebilen iki eser vardır. Biri mensur diğeri manzum olan bu eserlerin her ikisi de fetihle aynı yılda kaleme alınmıştır. Mensur eser,

---

7 Günay Kut, "Ahmedî", *DİA*, C. 2, İstanbul 1989, s. 165 (165-167).

8 Bu eserler ve üzerinde yapılan çalışmalar için ayrıca bkz. Erhan Afyoncu, *Tanzimat Öncesi Osmanlı Tarihi Araştırma Rehberi*, Yeditepe Yay., İstanbul 2012, s. 31-55.

9 Hasan Aksoy, "Tarihî Bir Belge ve Türk İslam Edebiyatında Bir Tür Olarak Fetihnâmeler", *İLAM Araştırma Dergisi*, C. 2, S. 2 (Temmuz-Aralık 1997), s. 10 (7-19).

10 Pîri Reis, *Kitâb-ı Bahriyye*, The Historical Research Foundation, İstanbul 1988, C. 4, s. 1408-1423 (332[a]-335[a]). Adayla ilgili daha geniş ve güncel bilgiler için bkz. Abdülkadir Özcan, "Cerbe", *DİA*, VII, s. 391-392.

Zekeriyyâzâde'nin *Ferah* adlı 68 varak hacmindeki eseridir.[11] Bilinen tek yazma nüshası Üsküdar Hacı Selimağa Kütüphanesi 768 numarada kayıtlıdır. Beş bölümden oluşan eserin birinci bölümünde padişah, vezirleri ve gazileri övülür. İkinci, üçüncü ve dördüncü bölümlerde Cerbe seferi ve sefer dönüşü yaşananlar anlatılır. Beşinci bölümde de donanmanın Trablus şehrine gelişi, Turgut Bey'in ziyafet sofraları kurdurması, donanmanın Gelibolu'ya' geçişi, orada padişahın İstanbul'a girmesine izin verip vermeyeceğini bildiren fermanın beklenmesi ve donanmanın Tersâne-i Âmire'ye geçişi anlatılır. Zekeriyyâzâde eserini Safer ayının üçüncü Çarşamba gününde (6 Ekim 1560) tarihinde tamamlar. Yazarın hayatı hakkında elimizde fazla bilgi yoktur, o *Ferah* adlı eserinde kendinden ve sefere katılışından şöyle bahseder: "*Sefere çıkanların eksikleri orada tamamlanıp gemilere yüklenirken sipahi oğullarından Saray-ı Amire Hocası Zekeriyyâzâde deye bilinen işbu güçsüz kulları da dokuzyüzaltmışdördüncü burcunda Edirne'de idim. Asâf'ı andıran Rüstem Paşa Hazretlerinin eşiğine devam şerefi ile akranım arasında Tersane Kitabeti verilerek yüceltimiştim. O ocakta, bir bucakta hizmette iken yine şanı yüce varlığın güzel iltifatları sonucu, işbu yılda donanma-yı Humâyunda bulunan kimselerin Tanrı'nın lutfu padişah hazretleri tarafından bağlanan aylıkları yerinde dağıtmak üzere, birlikte gitmekliğim fermân olundı. Bunun üzerine Allah'a tevekklü ettim ve Tanrı elçisi Muhammed'in yolunu tuttum" deyip ay yenisini andıran mutluluktan kanat açmış bir gemi içine girdim*".[12] Görüldüğü gibi Zekeriyazâde savaşa katılmış, görüp geçirdiklerini kaleme almıştır.

Diğer eser ise bildirimize konu olan Nidâî'nin *Fetihnâme-i Kal'a-i Cerbe* isimli manzum fetihnâmesidir.[13] Bu eserle ilgili aşağıda detaylı bilgi verilecektir.

Gökyay, Cerbe savaşı üzerine bu iki yazmadan başka Katip Çelebi'nin *Tuhfetü'l-Kibar fî Efsâri'l-Bihâr* adlı eserinde ve Erkân-ı Harbiye Bahriye kaymakamlarından Safvet Bey'in "İkinci Cerbe Harbi Üzerine Vesikalar" yazısının ikinci bölümünde Cerbe savaşından önce savaşa hazırlık için verilmiş buyrukların metinlerinin yer aldığını bildirir.[14]

---

[11] Zekeriyyâzâde, *Ferah*, (haz. Orhan Şaik Gökyay), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 1988. Gökyay çalışmasının başında Cerbe Adası'yla ilgili Piri Reis'in *Kitâb-ı Bahriyye* adlı eserinden naklen Cerbe Adası'na dair bilgiler aktarır. Gökyay, *Ferah* metnini günümüz okuyucularının anlayabileceği şekilde kısmen sadeleştirerek verdikten sonra eserin sonuna sözlük, açıklamalı kişi ve yer adları dizini ilave etmiştir.

[12] Gökyay, *a.g.e.*, s. 31-32.

[13] Metinde, bundan sonra eserden *Fetihnâme* kısa adıyla bahsedilecektir.

[14] Gökyay, *a.g.e.*, s. V. Bu vesikaların künyesi şöyledir: Safvet, "II. Cerbe Harbi Üzerine Vesikalar", *Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası (TOEM*), C. I, S. I, İstanbul 1326 (1910), s. 20-34; Saffet, "II. Cerbe Harbi Üzerine Vesikalar", *Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası (TOEM),* C. I, S. II, İstanbul 1326 (1910), s. 85-101.
Cerbe adası ve savaşları hakkında yapılmış bazı yüksek lisans tezlerinin/makalelerin künyesi de şöyledir: Neşe Pekerman, *Piyâle Paşa'nın Cerbe Deniz Savaşı*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, 1965; Orhan Güven, *Cerbe Adası Hakiminden Osmanlı Hükümdarına ve Avusturya Arşidükü Ferdinand Habsburg'dan Sadrazam İbrahim Paşa'ya*

Fetihnâme-i Kal'a-i Cerbe'nin Yazma Nüshaları

Eserin iki yazma nüshasından bahsedilir. Bunlardan biri -aynı zamanda üzerinde çalışma yaptığımız yazma- İngiltere British Museum Add. 23984 numarada kayıtlıdır.[15] 52 varaktan ibaret olan nüsha, harekeli nesihle, iki sütun, 11 satır halinde, ser lehva tezhipli, sütunlar cedvelli, konu başlıkları kımızı mürekkeple Farsça-Türkçe yazılmıştır. Eserin adı ser levha içinde "Fetiḥnāme-i Ḳal'a-i Cerbe" şeklinde kayıtlıdır. İstinsah tarihi temmet kaydında (52[a]) "fî evâsıt-ı şehr-i şevvâl sene 969" olarak kaydedilmiştir, müstensihi belli değildir.

Franz Babinger, eserin İngiltere nüshası dışında, Mainland Ambroisiana (Milano) Kütüphanesi 244 numarada kayıtlı eserin de muhtemelen bu eser olabileceğini söyler (wohl dieses Werk), ancak kesin bir hüküm vermez.[16] Coşkun Üçok da Babınger'in ifadesini "herhalde bu eser" diye tercüme etmiş, bu konudaki ihtiyatlı bilgiyi kaydetmiştir.[17] Daha sonra Şehsuvaroğlu eserinde, ikinci nüshanın varlığından bahsederken bu ihtiyatlı yaklaşımı gözardı ederek daha kesin bir hüküm vermiştir.[18] Söz konusu kütüphaneden sn. Pier Francesco Fumagalli (Direttore della Classe di studi sull'Estremo Oriente) ile yaptığımız yazışmada, Arapça harflerle yazılmış el yazmaları koleksiyonlarında bu isimde bir eser olmadığını bildirmişlerdir. Şu durumda Milano'da olduğu bahsedilen ikinci nüshanın varlığı şüpheli bir bilgidir.

Eserin Tertibi ve Şekil Özellikleri

Eser klasik mesnevi tertibinde aruzun *me fâ 'î lün me fâ 'îlün fe 'û lün* kalıbıyla yazılmış olup 978 beyittir. 22 beyitlik mesnevi nazım şeklindeki tevhidi, kaside nazım şekliyle yazılmış ikinci tevhid takib eder (b. 23-36).[19] Na't ve münacaatı takiben şair aciz ve kusurlu, hatalarla dolu birisi olduğunu belirtir ve Allah'ın inayetine sığınır. Ardından *Pend-nâme-i Nidâî* başlıklı bölümde

---

Gelen İki Mektup, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, 1974; Zoubeir Khafallah, *Osmanlı İdaresinde Cerbe Adası XVI-XVII. Yüzyıllar*, (Danışman: İdris Bostan), İstanbul Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı, 2002; Tunç Akıncı, *1560 Cerbe Deniz Savaşı'nın Türk ve İspanyol Tarihindeki Yeri*, (Danışman: Ertuğrul Önalp), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008; Ertuğrul Önalp, "1560 Cerbe Deniz Zaferi ve Cerbe Kalesinin Fethi", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, S. 12, s. 173-218.

15 Kütüphaneyle iletişim kurarak nüshaya ulaşmamı sağlayan Arş. Gör. Zeynep Ağdaş'a teşekkür ederim.

16 Franz Babinger, *Die Geschıchtsschreıber Der Osmanen und Ihre Werke*, Leipzig 1927, s. 65-66.

17 Babinger, *Osmanlı Tarih Yazarları ve Eserleri*, (çev. Coşkun Üçok), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 1982, s. 74.

18 Bedi N. Şehsuvaroğlu, *Türk Tıb Tarihi*, Taş Kitapçılık Bursa 1984, s. 84.

19 *me fâ î lün me fâ î lün me fâ î lün me fâ î lün /Hezec*

dünya zenginliğine heves edip, mağrur olmamayı, gönlü masivadan temizleyip Hakk'ın aşkıyla doldurmayı tavsiye eder (b.82-101). Bundan sonra *Der tehiyye-i esbāb-ı sefer vü ta'bir-i 'asker-i muẓaffer* başlığında bugüne kadar görülmemiş bir gazâyı kaleme alacağını haber verir (b.102-107) ve devrin padişahı, dört kıtanın şehinşahı, akıl ve adalet menbaı, marifet denizi Sultan Süleyman Han oğlu Sultan Selim'e dua ettikten sonra (b.108-112) Sultan Süleyman övgüsünde muaşşerle devam eder (b. 113-137).[20]

Nola medḥinde birḳaç beyitle yād eylesem ānı

'Adālet birle ma'mūr eylemişdir milk-i 'Osmānı (b.113)

Onu şecaat ve mehabette ikinci bir Hz. Hamza'ya benzetir. Beş bendlik muaşşerde Kanuni Sultan Süleyman'ı çeşitli yönleriyle över ve ona dualar eder, ardından mesnevi başlığı altında 3 beyitle sultana dua ederek bu bölümü bitirir. Daha sonra Piyale Paşa'nın padişah tarafından yetiştirilip eğitilmesini anlatan beyitler gelir. Özünde kabiliyet, yüzünde devlet nişanı olan, içi tertemiz genç Paşa, sarayda ser-i derbân iken iyi huyu ve kabiliyeti sayesinde kaptan paşalığa yükseltilir.

Ser-i derbān iken ḳadriyle cāyı

Ḳapūdān paşa ḳıldı ol hümāyı (b.148)

Leb-i derya sarayına devlet erkânı ve ayan *mübarek olsun*a gelirler, Paşa'nın yeni görevini tebrik ederler. Paşa bu makama layık olduğu için etrafından çok saygı ve hürmet görür. Şair, aklıyla Kâmil Paşa'nın sultana vezir (Asaf) olması için dua eder ve Paşa'nın vasıflarını övmeye devam eder. Paşa merhamet sahibi, yaptığı işlerle aldığı kararlarla daima Hakk'ın takdirine muvafıktır. Kimsenin kalbini incitmez, hatırını perişan etmez, hiçbir kimseye hor gözle bakmaz, kişinin ayıbını başa kakmaz, Hz. Ali ve Hz. Hamza gibi cesurdur, gönlü alçak, kadri yüce Paşa'nın kemali son noktadadır. Şair Piyale Paşa'nın medhini 13 beyitlik bir kaside ile nihayetlendirir (b.168-180).[21]

Paşa'nın kutlu bir gazâ yapmak arzusuyla münacaatının ardından Turgutça Beg'den bir habercinin Cerbe'nin tehlikede olduğuna dair haber getirmesiyle sefere karar verilir. Bundan sonraki bölümlerde sırasıyla tersane kethüdasının Eğriboz Adasına öncü olarak gönderilmesi, donanmanın azıklanıp sefere çıkışı, Turgutça Beg tarafından bir haberci firkatesinin Paşa'ya ikinci defa haber getirmesi, donanmanın Cuka Adası, Moton Kalesi ve Malta Adasını geçişi, Cerbe'ye varışı, düşman donanmasıyla karşılaşması ve kafirlerin kaçışı, deniz savaşının kazanılmasının ardından Nasuh Ağa'nın zafer haberini İstanbul'a iletmek üzere yola çıkışı, padişahın Piyale Paşa'ya hil'at, kılıç ve tahsinnâme

---

[20] *me fâ î lün me fâ î lün me fâ î lün me fâ î lün*

[21] *mef û lü fâ i lâ tü me fâ î lü fâ i lün/ Muzârî*

göndermesi, kara savaşına başlarken Piyale Paşa'nın kalenin etrafına dört kule yaptırması, kara savaşının kazanılması ve adanın Turgutça Bey'e teslim edilmesi, donanmanın İstanbul'a dönüşüyle fetihnâme bahsi tamamlanır. *Fetihnâme*, 967-978 beyitler arasındaki temsilî bir hikâye ile nihayete erer.

***Fetihnâme*'nin Dili ve Üslûbu**

Şair; *Dürr-i Manzûm* isimli manzum eserinde de tespit ettiğimiz gibi sade, samimi ve kıvrak bir üslûba sahiptir. Eser, 16. yüzyıl Anadolu Türkçesinin dil özelliklerini taşımasının yanında arkaik kelimeler bakımından da dikkate değerdir: *yaşın- (b.188), sulan- (b.269), satu bazar it- (b.342), ügür- (b.345), geñeş-, geñeş, (b.350-351), agrık(ağırlık) ko- (b.488), yagı (b.531), sabahın (b.545), yürüyüş it- (hücum et-) (b.553), üş- (b.571), karagu (b.590), kağşa- (b.592, 701), yügür-(b.659), kiçi (b.689), kol sun- (b.736)*, gibi ifadeler bugün belki bölge ağızlarında yaşayan Türkçe yadigârlarıdır.

Nidâî'nin üslûbundaki önemli hususiyetlerden birisi de atasözleri, deyimler ve kelâm-ı kibar ifadelerle diline verdiği kıvraklıktır. *Erkek koç bayram kurbanı olur (b.423), erkek koyun kurban içindir (b.527), meydan kaçanundur (b.547), yerinde söz keskin kılıçtır (b.357)* gibi atasözleri anlatımdaki kuruluğu kırıp, söyleyişine güç ve güzellik katarken, okuyanlar üzerinde de olumlu tesir bırakır. Bugün bazı söyleyiş farklılıklarıyla dilimizde yaşayan *hor gözle bakmak, ayıbı başa kakmak (b.161), iğne bırakacak yer bulamamak (b.279), kılıcı arşa asmak (b.484, 696), uğur tutmak (b.487), (hayretten) barmagı dehanında kalmak (b.507), ocağı söyünmek (b.509), başının kaydını görmek (b.546), aç kurt gibi (b.559), yüzi suyı (b.569), elini başına almak (b.575), taru direr gibi (b.600), yüreginde yag kalmamak(b.607), kollu kolunca konmak (b.629), başuna toprak koymak (b.625), göz açdırmamak (b.648), yüzünü ak etmek (b.675), tuğra çekmek (b.690)* gibi deyimler Nidâî'nin mecazlı söyleyişe hakimiyetini gösteren örneklerdir.

Beyit yahut mısra hacminde karşımıza çıkan kelâm-ı kibar ifadeleri de manzum birer atasözü gibi değerlendirmek yerinde olur.

Geñeş sözde aşuñ ṭuzı gibidür

Bedendür söz geñeş gözi gibidür (b.351)

Sa'ādet ehlinüñ yanında zinhār

Ṣaḳın bilmişlik itme gözle miḳdār (b.374)

Kişi cān virmese cānāne irmez

Ṣaḳınan başını meydāne girmez (b.421)

Fetihnâme, ayet ve hadis iktibasları bakımından çok zengin değildir.

Hz. Peygâmber[sav]'in na'tında yazdığı dizelerde *levlâk levlâk (*hadîs iktibasını*), le 'amrük (b.43), mâzâg, ve'ş-şems (b.44), ve'l-leyl, ve'd-duhâ*[22] *(b.45)* ayet iktibaslarını yapmış, zaman zaman fetih ayetlerinden iktibas yapmadan bahsetmiş, Hz. Muhammed[sav]'in dahi işin sonunu bildiği halde etrafındakilere danıştığını hatırlatmış, Türk-İslam devlet geleneğinde istişare etmenin önemine dikkat çektiği bir ifade de "*veşâvirhüm*" iktibâsını yapmıştır.

Be ḥaḳḳ-ı sūre-i ***innā feteḥnā***

Bize fetḥüñ meyesser eyle Mevlā (b.449)

Fütūḥ-ı ḳalb ḥāṣıl oldı evvel

Ṣanasın oldı ***fetḥ āyātı*** *münzel (b.811)*

Buyurdı luṭfıla ol kān-ı ma'nā

Veşāvirhüm[23] *didi Ḳur'ānda Mevlā (b.349)*

Eserin başlıklarında dil zaman zaman sadece Farsçadır. Buna ilaveten dönemin Türkçesinde yaşayan Farsça-Arapça ifadeleri (*"mübârek bâd"e gelmek (b.152), zimistan defterini dürmek (b.187), rehnümâ kılmak (b.217), pâdişâh-ı heft-kişver (b.293), fermanberüz biz (b.362), hân-ı ihsan (b.422), düşmanı dâr u gîr et-(b.459), ez in cânib (b.538), bâb-ı Hak (b.97), eban an ced (b.112), taht-ı yed (b.115), mübârek sâ'at vakt-i meymûn(b.297), fi'l-hakîkat (b.372), masâlih görmek (b.397))* günlük konuşma dilinin akıcılığı içinde kullanması onun her iki dile de hakimiyetini gösteren örneklerdir. Nidâî'de; *gevher-i makbûl-i dergâh (b.144)*, *hâs-ı dergâh-ı hüdâvend (b.686), tu'me-i şimşîr-i üryan (b.757),* gibi üçlü terkiplere oranla her üç dilde kurduğu ikili terkiplere (*serây-ı dil-güşâ (b.150), pâdişâh-ı heft-kişver (b.293), bûy-ı vefâ (b.284), fehm-i kâsır (b.439), ceyş-i yagı (b.531), tabl-ı beşâret (b.829), küffâr-ı bed-nâm (b.941), akl-ı temîz (b.972))* çok daha sık rastlanır.

Eserin sanat güzelliğini ortaya koyan şekil özelliklerinden biri şüphesiz edebî sanatlarının zenginliğidir. Fetihnâme, teşbih başta olmak üzere tezat, telmih, mübalağa, istiâre, tenâsüb ve cinas sanatının güzel örnekleriyle örülü bir dile sahiptir. Burada sanatlar üzerinde ayrıca açıklama yapmadan örnekleri göstermekle yetinilecektir.[24]

***Teşbih sanatı*:** gece gökyüzünün münakkaş bir çadıra benzetilmesi (b.271),

---

[22] Bu ifadeler Kur'ân-ı Kerîm'de birçok yerde geçmektedir. Burada ifadelerin geçtiği yerlere birer örnek verilecektir: *mâzâg* (gördüğünden şaşmadı) Necm 53/17; *le 'amrük* (ömrüne and olsun ki) Hicr 15/72; *ve'ş-şems* (güneş) Şems 91/1; *ve'l-leyl* (gece) Şems 91/1; *ve'd-duhâ* (kuşluk vakti) Duhâ 93/1.

[23] *Kur'ân-ı Kerîm*, Âl-i İmrân /159.

[24] Bu bölümle ilgili örneklere daha sonra yayınlanacak kitap çalışmasında genişçe yer verilecektir.

düşmana tolu-veş taş yağdırılması (b.701), kadırgaların cevelan eden tâvûsa (b.298), ejdere (b.563), yıldızlara (b.274), ankâya (b.290), atılmış bir oka(b.657), yasemin çiçeğine (b. 90); yerinde sözün keskin kılıca (b.337), birlik içindeki askerin iki göze (b.369), hücûma hazır askerin gemlenmiş atlara (b.553), aç kurtlara (b.559), arıya (b.571); kafirin denizden toplanmasının kuşların sahrada darı toplamasına (b.600), topla delik deşik olmuş gemilerin kefgire (b.615) benzetilmesi.

***Tezat sanatı*:** şeh-gedâ (b.47), ağyâr-yâr (b.64), tâze-pejmurde (b.83), fenâ-bekâ (b.91), câhil u dânâ (b.130), bahr-i seb'a-katre-i mâ (b.171), mîr u gedâ (b.580), derd-derman (b.590), yakın-ırak (b.656), kâfir-müslüman (b.681), gamgîn-şâdân (b.682), denizden-karadan (b.706), gül-hâr (b.772).

***Telmih sanatı*:** ola ta Asaf-ı Sultan Süleymân (b.156), Ali Hamza gibi sâhib-şecâ'at (b.165), Hızır İlyas ola bize kılavuz (b.381), necât-ı Nûh hakkıçün (b.450), Ali-veş her biri küffârı kırdı (b.562), murassa bir kılıç san seyf-i Dahhak (b.693), tolu bir barçe içi mâl-ı Kârûn (b.463),

***Mübalağa sanatı*:** top seslerinin adeta zelzele koparması (b.305), gemilerin yüz mili bir anda katetmesi (b.339) ve dağ kadar büyük olması (b.462), düşman kanının Nil ve Ceyhun gibi akması (b.753), tabaklardaki pilavların Erciyes dağı kadar olması (b.897).

İstiâre sanatı: paşanın gönlü-deryâ-yı cûd (b.171), kış mevsimi-zimistan defteri (b.187), gemiler-ankâ kuşu (b.387), askerler-şîr-i Hüdâ (b.578).

***Tenâsüb sanatı*:** bülbül-gülşen-gül-hezâr-zâr (b.82), miskin mücrîm u âsî (b.68), pür derd ile gamgîn u perîşân (b.475), mübârek sâat u ferhunde eyyâm (b.493), ne mâl u rızk kurtuldı ne bir cân (b.592), tutuşub el iderler ahd u peymân (b.608).

***Cinas sanatı*:** hâs-halâs (b.78), söylemek söz-söylemeksüz (b.98), kâl-hâl (b.100), celâli-cemâli (b.188), mâlik-sâlik (b.211), maglûb-matlûb (b.215), namâz-niyâz (b.300), beyâne-miyâne (b.356), bulavuz-kılavuz (b.381), bilenler-bulanlar (b.442), zahmet-rahmet (b.496), şimşîr-şîr (b.623), merg-terk (b.712), baş-taş(b.723), taraf-şeref (b.729), yügürdi-ügürdi (b.748).

Tarihî Hüviyetiyle *Fetihnâme*

Fetihnâme, doğası gereği edebî bir metin olmasının yanında tarihî metin özelliğini de taşır. Eser, bu yönüyle ele alındığında, donanmanın İstanbul'dan uğurlanışı merasimi, donanmaya ait sayısal veriler (gemi ve asker sayısı), askerî ünvanlar (turnacıbaşı, bölükbaşı, yayabaşı, reis, kaptan, kayıkçı, kürekçi), gemi isimleri (kadırga, kalyon, kalita, firkate, kayık), sefer güzergâhı ve uğrak noktaları, öncü kuvvetlerin ve gözcülerin gönderilmesi, savaşa katılan reis, kaptan ve paşaların isimleri, savaşın süresi, esirlerin sayısı ve durumu, Osmanlı'nın savaş taktiğini anlatan belge-beyitleriyle tarihî bir metin olarak

da ayrıca değerlendirmeyi gerektirir. Aşağıda, tespit edilen belge-beyitlere bazı örnekler verilmiştir.

Müheyyā eyleñüz yetmiş ḳadırġa

Cemi'ī āleti bitmiş ḳadırġa

Demür urġan ḳamu esbāb-ı deryā

Bir ay içinde olsun heb müheyyā (b.260-261)
Daḫī emr oldı biñ ḳul ḥāżır olsun (265/a)

Gemiler Ḥażreti Eyyübden tā

Beşikṭāşı geçince encüm-āsā (b.278)

Alub bu aradan onbeş ḳadırġa
Vara ol İġriboz adasına[25] *tā (b.385)*

Sitānbulda bilürler sizi şimdi
Bilüñ sizden olar ġāfildür imdi (b.502)

Tamām ṭoḳṣān gün itdiler neberdi

Ḥiṣārı rūz u şeb bunlar dögerdi (b.766)

Asıl Hikâyenin Özeti[26]

Nidâî, Piyâle Paşa'nın zaferle sonuçlanan gazâlarından birini anlatacağını haber vererek *Maṭla'-ı Dāsıtān Ġazā-yı Kişveristān* başlığıyla asıl konuya giriş yapar.

Gel imdi diñle andan bir ġazāyı

Firenge nice itmişdür ezāyı

Ne yüzden oldı añа feṭḥ ü nuṣret

Nice çaldı 'adūya seyf-i ḳudret (b.181-182)

Paşa bir bahar akşamı gönlünün sırlarını Hakk'a açar, münacaat eder.

---

[25] Yunanistan'ın Girit'ten sonra en büyük adasıdır ve onun doğu kıyısında uzanır. Bkz. s. 133.

[26] Bu bölümde Zekeriyyâzâde'nin *Ferah* adlı eseriyle *Fetihnâme'*nin konu akışının eş zamanlı takip edilebilmesi için dipnotlarda *Ferah* metninin ilgili bölümlerinin de özeti aktarılacaktır. Metinde yer alan özel adlarla ilgili açıklamalarda *Ferah* sözlüğünden istifade edilmiştir. Dipnotlarda *Ferah*'ın künyesi tekrar verilmeyecek, sadece sayfa numarası belirtilecektir.

Hakk'ın dergâhında onu böyle bir makama eriştirdiği için şükürler eder ve yeni zaferler kazandırması için yalvarır. Yerim toprak iken beni fark-ı eflak, deryaya kapudan eyledin. Şimdi her gazâda bize feth u nusret ver, frengin üzerine İslam sancağını gâlib, düşmanı mağlup eyle, Hz. Muhammed Mustafa'yı bana kılavuz eyle, padişahımızın gölgesini üzerimizden eksik etme, mübarek cismini zararlardan sakla, diye secdeye kapanır ve samimi duygularla Cenab-ı Allah'a niyaz eder.

Yüzini secdegâhından götürdi

ḳabūl oldı diyü turdı oturdı (b.225)

Der beyân-ı vuṣūl-i rusūl ez cānib Ṭurġutca be ahbār-ı keyfiyyet-i küffâr-ı bed kerdâr

(Turgutça tarafından bir elçinin gelmesi ve kafirlerin durumunu haber vermesi beyanındadır)

Aşağıdaki beyitlerde Turgutça Bey'den bir elçinin kayıkla gelişi, Piyale Paşa ile yalnız görüşmesi anlatılır. Turgutça Bey, İspanyol donanmasının 30.000'den fazla askerini Cerbe Kalesi'ne yığdığını acil ve gizli bir şekilde Osmanlı donanmasının adaya ulaşması gerektiğini haber vermektedir.

Diñüz Ṭurġutca Begden irdi ādem

Cevābum var ne emr eyler şeh-i yem (b.229)

Gelüb Cerbe hiṣārın aldı kāfir

Otuzbiñden ziyāde heb heb bahādır

Ṭonanması ḳamu İspanyanuñ

Yarāġı vü yasāġı cümle anuñ

Gelüb Cerbeye almışdur hiṣārın

Dilerler kim ala maġrib diyārın

Kaçan kim ḳal'ayı muhkem iderler

Bilüñ Ṭurġutca üstine giderler (b.235-238)

Budur Ṭurġutcanuñ rāz-ı nihānı

İresiz ol diyāra nāgehāni

Kırasız kāfiri tā bir ḳalınca

Komayasız frengi heb alınca (b.241-242)

Turgutca Beg tarafından yollanan haberci hem yazılı hem de sözlü olarak haberleri Paşa'ya aktarır.[27] Paşa hiç vakit kaybetmeden kayığını hazırlatır ve Padişahla yalnız görüşmek üzere huzuruna varır. Turgutca Beg'den gelen haberleri, Cerbe Kalesi'nin ahvalini arz eder ve gazâ hazırlığı için padişahtan destur alır. Bu görüşmenin ardından padişah gazâ için gerekli hazırlığın yapılmasını ve sefere çıkılmasını emreder. Paşa el öpüp padişahın huzurundan ayrıldıktan sonra denizden anlayan denizci begleri, ağalar, dilaverler, bahadırlar, tershane emini, kethuda beg, kapudanlar ve reislerin hazır bulunduğu bir divan toplar burada sefer için gerekli konular görüşülür, Paşa kadırgaların donanmasını emir verir.[28]

Sefer hazırlığı bir ay içinde tamamlanır, yetmiş kadırga gerekli derya techizatı ile donatılır. Paşa, Turnacıbaşıyı, askere ağa tayin eder onların bütün eksiklerini gidermesini ister. Yayabaşılar ve bölükbaşılar da hazırlanan bin kulun(askerin) zaptını tutacak, isim kaydını yapacaktır. Sefere çıkacak ağalara hilatler giydirilir. Kadırgaların donanması, kürekçilerin azıklanması, sulanması (sefer için donatılması) tamamlanır ve ertesi gün yola çıkılmasına karar verilir.

Gemiler Eyüp'den Beşiktaş'a adeta bir yıldız geçidi gibi akarlar. Küçüklü büyüklü kayıklar, kalitalar ve kadırgalarla beraber denizin üstünde iğne atacak yer kalmaz. Donanmanın İstanbul'dan çıkışını temaşa etmek ve donanmayı uğurlamak üzere bütün İstanbul halkı derya kenarına dökülür. Kadırgalar padişahın mübarek saatte hareket emrini almak üzere Galata'dan Üsküdar'a doğru sıralanır. Padişah leb-i deryadaki köşküne iner, donanmaya nazar eyler ve hareket için kutlu vakit ulaştığında donanmanın yola revan olması için destûr verir, donanmanın sağ salim gidip gelmesi, muzaffer olması için dualar eder. Paşa iki rekat şükür namazı kıldıktan sonra kadırgasına gider ve çavuşlarına hareket emrini verir. Tophane'den atılan topların sesleri, davullar ve tüfeklerle ortalık zafer şenliği havasına bürünür. Sancak tekbir ile çözülür, Paşa'nın kadırgası Akıntı Önü'ne geldiğinde gemiden top ve tüfeklerle karşılık verilir, davul zurna sesleri arasında kürekler deryaya *vira bismillah* derler.[29]

---

[27] Turgut Bey'den gelen elçinin adının Zekeriyyâzâde'de Reis İlyas olduğu belirtilir s.23. Reis İlyas'a gemisine dönüşte padişah donanmasına bağlı gemilerin kaptanlarından hassa reislerinden büyük kalyon kaptanlığı hizmetini gören ve Trablusgarb diyarını iyi tanıyan, Kıptîlerin hemşehrisi Sait kullarına bölgedeki yirmibeş emire vermesi için buyruklar ve hilatler teslim edilir. Bkz. s. 26.

[28] O sıralarda yüz yirmi parça gemi bahar mevsiminin başlangıcında deniz kıyıları ülkelerine sefer için hazırlanmaktaydı, o heybetli gemilerden doksan parçasının hazırlanması için ferman olundu. Bkz. s. 23-24.

[29] Cezayir Beylerbeyi Piyâle Paşa, Recep ayının sekizinci Perşembe gününde (4 Nisan 1560) yetmiş dört parça ay-yenisine benzeyen gemisiyle sefere çıkar. Bkz. s. 31. Gazi Hayrettin Paşa hazretlerinin yattığı Beşiktaş kasabası önünde iki gün kalınır, sefere çıkanların eksikleri orada tamamlanır. Bu sırada Edirne'de Rüstem Paşa'nın emrinde tersane katibi olarak bulunan Zekeriyyâzâde'ye de donanmaya katılan askerlerin aylıklarını dağıtmak üzere askerle birlikte sefere katılması ferman olunur. Bkz. s. 32.

Aḳındı öñine geldükde Paşa

İderken pādişeh bunı temāşā (b.308)

Donanma boğazdan ayrılırken Paşa'nın kadırgası *kadırga koşusu*yla diğerlerinin önüne geçer. Cümle asker, çavuşlar, reisler gemi ilminde mahir, çabuk ve rind-meşrep insanlardır. Pendnâme mahiyetindeki 14 beyitlik bölümde, kişinin çalışıp ululara hizmet etmeyince izzet ve ikram göremeyeceği, Paşa'nın da gönülden padişaha bağlı olduğu ve doğrulukla hizmet ettiği için padişahın verdiği mansıba layık olduğu düşüncesi vurgulanır.

Bundan sonra yolculukla ilgili bazı ayrıntılara yer verilir. Kadırgalar adeta siyah bir ejder gibi denizi yararak, kuş gibi uçarak yüz mili bir anda geçerler. Bir gün bir gece yolculuktan sonra donanma Gelibolu limanına demir atar.[30] Orada üç gün alışveriş(satu-bazar) ederler, gemi halkı kendine lazım ne varsa satın alır. Ordu, Boğazhisar'a geldiğinde yeniden demir atar.

Boġāzhiṣāra geldi ṣaldı lenger

Dizildi yanına anda gelenler (b.346)

Paşa askere, deniz yolculuğu için lazım olan ne varsa kaleden temin edilmesini emreder. Kaleden asker ihtiyaçları temin ederken Paşa, donanmanın reisleriyle bir divan daha toplar, onlarla yolculukla ilgili müşavere eder. Hz. Peygamber[sav] de her işin ahirini bilmesine rağmen danışmayınca bir işe başlamazdı. Bu sebeple Paşa her birine içlerindeki sözü söylemeleri için destur verir. Onlar da padişah bizi size ısmarladı, emir ferman senündür, ne söylesen fermanberüz diyerek bağlılıklarını arz ederler. Paşa askerin birlik ve beraberlik içinde tamamıyla kendine teslim olduğunu görür bundan memnuniyet duyar; zira orduyu zafere götürecek olan en önemli âmil askerin birliğidir. Paşa da askerine "*Y*üzümüz Hakkın *dergahında* açık olsun, *gazâmız onun yolunda olsun, Hızır, İlyas kılavuzumuz olsun, H*üda *bize nusret nasip etsin, Allah sizden razı olsun*" sözleriyle askerine dualar eder. Paşa askerin arasından genç bir tersane kethüdasına emir verir, onbeş kadırgayı alıp Eğriboz Adası'na gitmesini, orada düşman varsa haber göndermesini, eger yoksa adadan azıklanıp, gemileri yağlatmasını ister. Kethüda emiri alır almaz onbeş kadırgayla yola revan olur. Donanma da ardından demir alır ve Koyun Adası'na varıp, demir atar. Paşa gemilerin yağlanmasını emreder, mübaşirler bu haberi bütün gemilere ulaştırır,[31]

---

[30] Gelibolu önünden Kilid-i Bahr-i Sefîd adındaki Boğazkesen hisarlarının Rumeli yönünde bulunan hisarlarına gelirler. Şiddetli rüzgar ve kasırga Rumeli tarafından ilerlemeyi engelleyince Anadolu yanına geçerler. Donanma Bozcaada önlerinde demirler, fırtına sebebiyle adaya demir atarlar, sonra Midilli Adası'nda Sığrı Limanı'na sığınırlar. Bkz. s. 36.

[31] Denizin durulup rüzgarın sakinleşmesiyle donanma Koyun Adaları'na demirler, burada gemiler yüzü ak yağla (donyağı) yağlanır, azıklanır, kalafat işleri yerine getirilir, tedarikleri görülür. Buradan Andre adındaki bir adaya geçilir, adanın sığınağında bir gece geçirildikten sonra Bibercik Limanı'na gelinir. Bkz. s. 36.

halk mufassal sofralar hazırlayıp askerin karnını doyurur.

Paşa Hażretleri çün aldı lenger

Revān oldı anuñla cümle ‘asker (b.389)

Koyun-Kuyun adasına[32] *çün irdi Paşa*

Karaya çıḳdı cümle ehl-i deryā (b.391)

Birkaç zaman da burada oyalandıktan sonra demir alıp tekrar yola koyulurlar, bu arada kethüda da Eğriboz’a ulaşır. Donanma temaşalıkda karar etdiği(durduğu) sırada bir firkate Paşa’nın kadırgasına doğru yaklaşır. Bu Turgutça Bey’in yolladığı ikinci adamdır. Gelen asker Paşa’ya dualar edip, Turgutça Bey’in selamını ilettikten sonra Cerbe’nin durumuyla ilgili haberleri aktarır.[33] Kafir Cerbe hisarını almış, 30.000’e yakın askerini buraya yığmıştır. Arapların da bunlarla birlik ettiğini bildiren Turgutça, donanmanın ivedilikle kaleye ulaşması gerektiğini, yoksa Osmanlı askerinin orada esir kalıp, mahvolacağını bildirir.[34]

Meger Ṭurġutca Beg göndermiş ādem

Gelüb Paşa öñinde ḳıldı ḳad ham (b.403)

…

Size Ṭurġutca Beg itdi du‘ālar

Dahī cān u göñülden çoḳ senālar

---

[32] Sakız Adasının kuzeydoğu yönünde, Anadolu kıyısı karşısındaki üç adadan birisinin adı Koyun Adası olup, hepsine birden Koyun Adaları denir. Bkz. s. 135.

[33] Kuşluk zamanı buradan göçülürken Turgut Paşa’dan bir tuğlu furkata gelir, kafirlerin Cerbe Adası yakınlarında olduğunu haber verir. s. 36-37.

[34] Turgut Paşa o sırada Cerbe Adası’nda bulunuyordu, kafirlerle işbirliği yapmış Arap askerinin çokluğundan, kalabalığından kaygı duymakta idi s.27. Bu sıkıntı içindeyken padişahın gönderdiği Sait kulu emanetlerle Turgut Paşa’ya ulaşır. Paşa buyruktan, padişahın evvela Arabın yüzüne gülerek kafirle işbirliği bozmak niyetinde olduğunu anlar. Kendi hazinesinden de binyüz sikke flori altınını ve padişahın gönderdiği hilatleri bölüştürür. Bunun üzerine güngörmüş yaşlılar ve kimi yarar emirler ağlarlar, Sultan Süleyman hazretleri ne güzel buyurmuş, ölmezi ölümlüye, dünyayı ahirete, dini dünyaya değişmek olmaz, gelin bu kötü işten vazgeçelim, dediler ve her biri tevbe edip döndüler. Bkz. s. 28. Turgut Paşa’ya dostluklarını ve bağlılıklarını bildirdiler. Kafir tarafına da bundan sonra bizden yardım ummayın diye haber gönderirler. Trablus şehrinde rüzgar ters taraftan esince kafirlerin canları sıkılır ve Cerbe Adası’na yönelirler. Sait Reis kulları, Trablus şehrinin kadısı ve kalenin muhafızı, mevzuyu ayrıntısıyla anlatan mektuplar yazarak padişaha iletmesi için Uluç Ali’yi görevlendirir. Uluç Ali Reis gemisiyle yola çıkar ve müjdeyi İstanbula getirir. Padişah bu haberlerden mutluluk duyar ve Uluç Ali’nin ağırlanmasını, günlük yüz akçe aylık bağlanmasını emir buyurur. Bkz. s. 29. Turgut Reis Trablus şehrine geldiğinde olup biteni öğrenir ve kendisini beklemeden Uluç Ali’nin fodulca gidişine canı sıkılır. Bkz. s. 29-30.

Yüzin sürüb ayıtdı hāk-i pāye

Meded irsün di ol ṣāhib-livāya

Gelüb Cerbe hiṣārın aldı kāfir

Otuz biñ var ḳamu heb ehl-i fācir

'Arab birle idübdür 'ahd ü peymān

Bize ḳaṣd itmişler şimdi elān (b.406-409)

.....

Ṭonanması firengüñ cümle iy cān

Limān-ı Cerbede sākindür elān (b.414)

Haber aldı çü serdār-ı hümāyūn

Olubdur hāl-i Ṭurġutca digergūn (b.418)

Gelen habere göre Turgutça Bey düşmana haber ulaşmadan, Frenk ordusu dağılmadan ansızın üstlerine varılmasını ve Paşa'nın onları târumâr etmesini arzu etmektedir. Habercinin karnı doyurulup, ihsanlar verildikten sonra gönderilir. Çavuş askere ilam eder ki aynı kurban bayramında erkek koçların kurban edilmesi gibi biz de Allah yolunda başımızı ve canımızı vereceğiz.

Akşam karanlığında yola çıkılmasına karar verilir, kürekler çekilip, lenger alınır, büyük fanus yakılarak yol aydınlatılır ve kadırgalar fanusa doğru harekete geçerler. Hava mutedil, derya sakindir. Paşa, Cenâb-ı Allah'ın huzuruna yönelir, ten gözüyle kainatı, kalp gözüyle de Rabbinin varlığını seyre dalar. Tefekküre dalıp Cenâb-ı Allah'a dualar eder. İki cihanı onun için yarattığın, miraçta kendine yaklaştırdığın Hz. Peygamber'in ruhu için, ona gönderdiğin Kuran hakkı için, Fetih Suresi hakkı için, Hz. Nuh hakkı için bize bu yolu mübarek et, bize nusret nasib et" sözleriyle duasını tamamlarken donanma da Cuka Adası[35] önlerine varır. Paşa, Uluç Ali'ye[36] adanın etrafını devr etmesini düşman az ise hakkından gelmesini; yok, çok ise kendilerine bildirmesini ister. Uluç Ali beş gemiyle Cuka Burnu'na yaklaşır, içi yük ve kıymetli mal dolu

---

[35] Yunanisyan'da Mora'nın kuzeyinde Lakoniya Körfezi'nin ağzında bir ada "Cergio". Bkz. s. 134.

[36] Uluç Ali Reis, 16. yüzyılın ünlü Türk korsanı ve amirali. Bir balıkçının oğludur. Türklerin eline düşdükten sonra uzun zaman forsada çalışmış, sanra da müslüman olarak Ali adını almıştır. Cerbe Savaşı'nda Turgut Reisle birlikte bulunmuştur. 1565'te Malta kuşatmasına katılmış, Turgut Reis'in şehit olması üzerine kendisine Cezayir Beylerbeyliği verilmiştir. Lepant sınğınından sonra bu yenilgiyi II. Sultan Selim'e bildirmiştir. Padişah da Uluç lakabını Kılıç'a çevirerek kendisini kaptan-ı deryalığa getirmiştir. İstanbul'da adını taşıyan iki camii vardır. Bkz. s. 131.

bir *barçe* görürler. Beş kadırga birden top atışına başlarlar, Uluç Ali Hz. Ali, Hz. Hamza gibi kafirle mücadele eder. Piyale Paşa top seslerini liman içinden geldiğini anlayınca Mahmud Çavuş'u da iki kadırgayla yardıma gönderir ve bir müddet sonra limandaki düşman barçesi 200 askeriyle birlikte teslim olur.[37] Uluç Ali, Paşa'nın kadırgasına döner ve mücadeleyi safha safha anlatır. Paşa esirlerden düşman donanmasının ahvalini sorar, onlar da bütün ordunun Cerbe Limanı'nda olduğunu söylerler.

Resîden-i 'Asker-i Hümāyūn be Kal'a-i Moton (Askerin Moton Kalesi'ne Ulaşması)

Donanma Moton Kalesi[38] önlerine yaklaştığında Cuka'dan aldıkları barçeyi bırakır ve Avarine'ye varır. Üç bey, ikibin askeriyle donanmayı karşılar, takviye kuvvet olarak onlar da gemiye koyulurlar ve ordu Cerbe yönüne ilerlemeye devam eder. Dokuz gün zahmetli bir yolculuktan sonra Malta önlerine gelinir. Burada yine Cerbe'nin durumuyla ilgili yeni bilgiler alınır. İspanyol donanmasının 100'den fazla gemisiyle burada olduğunu, şu anda savaş hazırlığı içinde olup, Cerbe'ye hisar yaptıklarını bildirirler. Düşman donanması henüz Osmanlının yaklaşmakta olduğundan haberdar değildir, onları hala İstanbul'da zannetmektedir. Paşa bu haberle fethe çok yaklaştıklarını anlar ve Malta Limanı'ndan adeta bir şenlik havası içinde ayrılırlar.

Donanma, Malta önünden geçip Arap canibine yöneldiği sırada düşman donanması da Osmanlının yaklaşmakta olduğunu haber alır. Üç gün yolculuktan sonra Araplardan yine düşmanın ahvali sorulur. Onlar da frenklerin Cerbe Limanı'nda olduğunu, İspanyolların hala Osmanlı donanmasından haberdar olmadıklarını bildirirler. Donanma bir gün daha yola devam eder ve Cuma günü Cerbe önüne varırlar. Paşa kadırgaları dolaşarak askere öğütler verir, onun böyle dua edip, askerin moralini yüksek tutması askeri çok memnun eder.[39]

---

[37] Piyale Paşa, askerin yiyecek tedbirini de elden bırakmamış Boğazkesen Hisarı önlerinde iken Tersane-i Âmire Kethüdası Süheyl Hidayet kullarına yirmidört parça gemi ile Kolos ve Orios iskelelerinden peksimet alıp yükletme görevini vermişti. O gemiler de yola çıkmış donanmaya yaklaşırken diğer yandan Nasuh Ağa altı parça gemisiyle donanmaya eklendi. Uluç Ali akranı Kaya Çelebi ve iki parça keşkül biçimli gemisiyle Cuka Adası'nın etrafını araştırıyor, düşman furkata salarsa gözleyip donanmamıza haber ulaştırmak üzere gözcülük yapıyordu. Ertesi gün gök gürler gibi top sesleri duyulur, Kocaeli sancak Beyi Ali Pertek Bey ve Mahmut Çavuş adında fenerli bir reis iki yürük gemiyle o kömürdüyü (gümbürtü) görmeye gönderilir. Sabaha karşı bunlar gümbürtünün sebebini öğrenirler ki Çuka Adası'nın çevresini araştırmak için gönderilen Uluç Ali Reis kafirlerin bir barçasına rastlamış ve düşman gemisinden onun gemisine gülle atışı yapılmıştır. Karşılıklı otuzdan artık gülleler atışmışlar ve en sonunda Nasuh Ağa'nın da yetişmesiyle ellibeş nefer kafir ve kırküç parça ateşyağdıran ve yıldırımlar indiren topu ele geçirilmiştir. Bkz. s. 40.

[38] Mora'nın güneybatısında ve Navarin'in 7 km. güneyinde bir iskele ve kale.

[39] Ordu bundan sonra yoluna devam eder, Moton kalesi önüne varılmaya karar verilir, Koron körfezi yakınlarında Midilli Sancakbeyi Sipah Muslihiddin üç parça gemisiyle selam

Bu arada İspanyollar muhtemel bir savaş için Cerbe Kalesi'ni sağlamlaştırmakla meşgul iken, Malta önlerinden Osmanlı donanmasının geçtiğini gören bir düşman kayığı Cerbe'ye haberi uçurur. Sabaha doğru Osmanlının Cerbe'ye ulaşacağını, İspanyolların orada adeta kıyameti yaşayacaklarını söyler.[40] Büyük bir Osmanlı donanmasının geldiğini haber alınca Hristiyanların içine korku düşer, bir kısmı telaş içinde çareyi gece kaçmakta bulur, arkalarına bile bakmadan sessizce limandan ayrılırlar. Nidâî, geceden kaçan gemilerin sayısını *beş on gemi* şeklinde belirtir.

Türk donanması Cerbe'ye ulaştığında Piyale Paşa limandaki gemilerin, düşman kuvvetlerinin durumunun gözden geçirilmesini ister. Ve her gemiden ceng harbi çalınır, aynı anda top tüfek atışlarıyla gafil avlanan İspanyol donanması târumar edilir. Bu hücum sırasında Nasuh Ağa'nın kadırgası top atışlarıyla düşmanın en büyük gemisine saldırır. Kara Mustafa ve Uluç Ali reislerin gemileri de aynı şekilde saldırdıkları gemileri kısa sürede teslim alırlar. Ceng akşama kadar devam eder, Türk donanmasının savaşla mağlup edilemeyeceğini anlayan düşman kalyonları çareyi kaçmakta bulur. Kaçmakta olan gemiler de top atışına tutularak fazla uzaklaşmaları engellenir, bazıları Kuruvan[41] önlerinde batar, bazıları Cerbe Hisarı'na sığınır. Ele geçirilen gemilerin malları yağma edilir, sekiz kaptanla birlikte sekiz kadırgası sağ salim teslim alınır, ordu adeta darı tanesi toplar gibi denizden düşman askerlerini toplar.[42] Denizde tam olarak

---

ve haber topları atıp, donanmayı şenlik havası içinde karşılar ve donanma Moton Kalesi önünde demirler, Rodos Sancakbeyi Seyyid Ahmet Bey de üç parça gemisiyle gelir. Her yürük gemiye renk renk sancaklar dikilip, padişahın şevket nevbeti köslerinin sesi yeri göğü inletir. Bkz. s. 42. Bir iki gün yolculuktan sonra Malta Adası'na gelinir. Gece kıyıya inilmeyip sabah beklenir. Bu sırada düşman donanması da Cerbe'de sığlarda kırkdokuz parça kadırgası, otuzaltı parça barça ve karavela adlı gemisi ile yatmakta idi. Kafirler, padişah genç şehzadesiyle kavgadadır, bu yıl donanma kaygıları yoktur, Türkler gafildirler diye düşünmekte iken bu tarafta bizim donanmamız Cerbe'ye deniz yoluyla bir günlük mesafede bulunmaktadır. Kargana sığları diye bilinen kıyılara gelip demirler atarlar, kafirin donanmasının orada ve gafil olduğundan haber alınır ve gün ağarınca harekete geçilir. Alaylara takip edeceği yön bildirilir, donanma iki kanattan yol almaya başlar. O gün akşama kadar ilerleyip Cerbe'ye oniki mil kalınca demir atarlar. O gece Berat gecesine tesadüf eder, donanma geceyi salat ve zikirle ihya eder. Bkz. s. 47.

40 Malta adasından o gün ikindi vakti, bir düşman furkatası Türklerin geldiğini Cerbe'ye haber verir. Bkz. s. 47.

41 Kayravan olmalıdır: Tunus'un 167 km. güneyinde bir şehir olup denizden 75 metre yüksektir. Bkz. s. 135.

42 Düşman kuvvetleri rüzgarın çektiği yere kadar gemilerini açığa götürür, tan yeri ağardığında çevreyi gözlemek için cundaların ucuna çıktıklarında Donanma-yı Humâyun'un gemilerinin direklerini görürler ve kaçmaya başlarlar. Düşman ikiye bölünür bir kısmı deniz tarafına açılır bir kısmı kale tarafına kaçar. Kara Mustafa Bey ve Ali Pertek Bey, kale tarafına dönenlerin önünü alır. Bkz. s. 49. Piyale Paşa'nın kadırgası da deniz tarafına gidenlerin peşine düşer, Paşa'nın beraberinde sancak beylerinden Karasi Sancak Beyi Gazânfer Bey, Süheyl Bey, Galata Azepleri kethüdası ve kapudan katibi, Nasuh Ağa ve diğer hünerli reisler vardır. Düşman kadırgalarına yetişip çatarlar ve iki gün iki gece top tüfek atışı olur. Düşmanın küçüklü büyüklü

emniyet sağlandıktan sonra Paşa, ordunun karaya çıkmasını emreder.[43] Nasuh Ağa sancağı kaptığı gibi hisarın karşısında bir tepeye ilerler, tekbir çekerek sancağı diker. Arkasından diğer askerler de çadır, top tüfek malzemeleriyle gelirler, meterisler kazılıp toplar kurulur. Bu arada kara savaşı başlamadan önce Piyale Paşa deniz savaşında ne olup bittiyse kitabet edilmesini, savaşın bütün detaylarıyla yazılmasını emreder. Fetih mektubunu yazdırdıktan sonra Nasuh Ağa'yı bu mektubu padişaha götürmekle görevlendirir. Mektubu hünkarın bizzat kendisine vermesini tenbihledikten sonra, kaleyi teslim almayınca bırakmayacağını, padişahtan dua murad ettiğini de bildirmesini ister. Nasuh Ağa kadırgasına döner, askerleriyle İstanbul yoluna revan olur, yolda kaçan bir düşman barçesini göz açtırmadan teslim alır, yağma eder, daha sonra bir kalitaya rastgelir, onu da aynı şekilde ele geçirir.

İstanbul'da padişahın huzuruna varır ve mektubu padişaha takdim ettikten sonra şifaî olarak da ne olup bittiğini, bütün serencamı bir bir anlatır. Padişah, Paşa'ya bu müjdesi ve kahramanlığı için seraser bir hilat giydirir, Piyale Paşa adına bir tahsinnâme yazdırır. Nasuh Ağa'ya malzemeyle dolu iki barçe ve kırk kadırga daha takviye kuvver verir, Ağa tekrar yola çıkar. Cerbe'ye ulaştığında Paşa'nın huzuruna varır, buradaki Araplardan eziyet gören, sıkıntı çeken Müslümanlar için de yardım malzemesiyle dolu kırk kadırga getirdiğini bildirir. Sabahleyin kadırgalar top atışları ve şenlik havası içinde limana girerler. Piyale Paşa divanı toplar ve İstanbul'dan dönen Nasuh Ağa reislerin paşaların hazır bulunduğu bu divanda padişahın tahsinnâmesini ve sözlerini iletir.

Nasuh Ağa, divanda Paşa'ya hilati giydirir, kılıcı kuşatır ve sultanın hükmünü okur. Divandaki paşalar ve ağalar *mübarek bad*! sesleriyle Ağayı tebrik ederler.[44]

---

kırkyedi parça gemisi bir bir yakalanır. Bazıları top atışlarından suya gark olur, bir nicesi savaş sırasında bozulan, yara alan kadırgaların donatımına harcanır. Bkz. s. 50.

[43] Daha sonra kale tarafına dönülür, kalenin kafirler tarafından ne kadar sağlam yapıldığını Zekeriyyâzâde teferruatlıca anlatır, içindeki kuyular, etrafına kazılan tabyalar, kalenin her bir tarafına kurulan toplardan bahseder. Bu kale sağlamlığı bakımından *devrin ucubesi* olan Rodos kalesini bile geride bırakmıştır. Kalede yedi sekiz bin civarında düşman askeri vardır. Deniz fütuhatının dördüncü günü Turgut Paşa da Trablus şehrinden gelir ve donanma hep birlikte Cerbe ayak basar, birkaç gün içinde çadırlar ve otaklar kurulur. Bkz. s. 58.

[44] Metrislerde ve hendeklerde göğüs göğüse mücadele devam ederken; Paşa, Nasuh Ağa'yı fetih sevincini padişaha ulaştırması için İstanbul'a yola çıkarır. Nasuh Ağa yolda kafir korsanların Malta'ya gönderdikleri içi mal dolu Mısır şehri barçesini kafirleriyle birlikte alır ve Moton Kalesi limanına koyar, kafirlerin bir furkatasına daha rast gelir onu da yirmi kişiden çok kafiriyle teslim alır ve Ramazan ayının yirminci günü (14 Haziran 1560) İstanbul'a padişahın eşiğine varır. Bkz. s. 82. İstanbul'a geldiğinde muştu bayraklarını çekince bu manzarayı gören padişah çok sevinir, Allah'a binlerce şükredip, askerlerine dua eder. Nasuh Ağa'ya, Piyâle Paşa'ya iletmesi için altın işlemeli bir kılıç ve şan hamayılı (omuzdan çapraz olarak takılan kılıç bağı; bir omuzdan öteki omuza çaprazlama bağlanan kılıç bağı) ihsan buyurmuşlar, üç parça gemiyi de yanına koşup göndermişlerdir. Bkz. s. 83. Nasuh Ağa'nın gemisini karşılamak üzere Cerbe'den yirmi parça yürük gemi Ruka denilen kıyıya gelirler,

Bu arada donanma kaleyi hava toplarıyla vurmaya başlar.[45] Bunlar karadan, gemiler denizden düşmana aman vermezler, atılan top ve tüfeklerden hisar delik deşik olur, adeta balık ağına döner. Bu yakın çarpışmalar sırasında Osmanlı donanmasından ve düşman kuvvetlerinden çok sayıda kayıp olur. Paşa kaleye bu şekilde nüfuz etmenin zorluğunu görür ve kalenin etrafında kazdırdığı hendeklere dört kule dikilmesini emreder.[46] Top, tüfek ve ok atışları kulelerin de inşa edilmesiyle daha da hızlanır, ortalık kıyamet gününe döner.

Ḥişār-ı mezbūruñ keyfiyet-i muḥāṣarasınuñ tafṣīli vü esbāb-ı fethüñ vech-i taḥṣīli beyānıdır

Bir gece kafirler ittifak edip kılıç kuşanırlar, gizlice kaleden çıkıp batı

İstanbul'dan gelen dört gemiyle buluşup sanki yirmidört yeni gemi ve bir o kadar dolu asker gelmiş gibi geçiş yaparak kale tarafına gelirler. Bu tedbir kafiri psikolojik olarak çökertir, taze asker geldiğini duyunca bir bakıma hayatlarından umut keserler. Donanmanın sandalları donatılır, rengarenk alay bayrakları çekilir ve orduda bir şenlik havası hakim olur. Bkz. s. 84.

45 Kafir, kalenin içinden her nereden top atarsa bizimkiler de topları o istikamette kurup surları döğdüler. Bu şekilde savaş devam ederken geceleri kafirlerden bazıları kaçıp Türk ordusuna teslim olur. Kaçmalarının sebeplerinden birisi içeride temiz suyun kalmaması, sarnıçlardaki pis suların içme suyu olarak kullanılmasıdır. Kaçanlar kalenin içindeki alınan tedbirleri Türk ordusuna anlatırlar. Paşa içeriden alınan haberlere binaen kaçan gemilerin yakılmasını emreder. Kafirler kalan beş altı parça gemilerini çok iyi koruma altına almışlarken, Turgut Bey ve askerleri onların üstüne yürüyüş icazeti alırlar, atlı birlikleriyle gemilerin arasına dalarlar. Bu omuz omuza savaşta her iki taraftan da çok can kaybı olur ama en sonunda kafirlerden kurtulabilenler denize kaçıp yakalarını zor kurtarırlar. Bkz. s. 65. Tabya savaşları yedi-sekiz gün sürer. Kafirlerin su aldığı kuyulardan iki tanesi ele geçirilir, toprakla doldurup kuyular kör edilir. Piyale Paşa kalenin içini daha yakından müşahade etmek için eni boyu onar arşın uzunluğunda yüz tane hurma ağacından bir kule yaptırır. Tutsaklardan Şaban Reis adında bir ünlü reis kafirlerin deniz tarafından da ele geçirilmesi gerektiğini bildirir. Geceli gündüzlü hendekler kazılır, metrisler ileri sürülür ve gemilerle hisarın arasında gidip gelme yolları kesilir bu çarpışmalar sırasında Seyit Gazi, Hamzabeyzâde adlı reisler vurulup şehit olurlar, yaralananlara *gaziler hilati muştusu* verilir. Bkz. s. 73. Hendeklerin kazımı Şevval ayının son Cuma gecesi tamamlanır (19 Temmuz 1560), yatsı namazı kılınıp hendeklerin içine girilir. Yer altındaki üçüncü kuyusunu da kaptıran kafirlerin düşkünlükleri ve güçsüzlükleri iyice artar, ancak kale savunmasını yine de devam ettirirler. Bkz. s. 77.

46 Piyale Paşa, askerlerine bir kule daha yapılmasını buyruk verir. Eski kule gibi bir kule daha iki-üç gün içinde yapılır, içi zeytin ağacı dalları ve kumlu toprakla sağlamlaştırılır. Dört yerden yüksek gedikler açıp yürüyüş hazırlığı yapılır, her gedikte birer kule yapılıp üzerine toplar ve tüfekçi şehbazlar çıkarıp hazırlanılır. Bayramı beklerken Pazar gecesi yedi sekizyüz kadar kafir askeri kaleden çıkıp Türk askerini gafil avlamak ister; ancak uyanık olan asker her yandan onları kıskıvrak kuşatır, her iki taraftan da bir çok kimse yaralanıp düşer. Kulelerden ok, yay ve tüfek atışlarında birçok kafir ölür, artık teslim olmaktan başka kurtuluş imkanının kalmadığını görürler. Hele düşman donanmasının kaptanlarından Don Abor'un tutsak edilmesi artık resmen mağlup olduklarının bir nişanesi olur. Piyale Paşa büyüklük gösterip bu komutana kılıç çektirmez, zincire vurulur ancak; yimesi, içmesi ve giyeceği gözetilir. Zekeriyyâzâde bundan sonra şehadet makamına erişen birçok reis, kaptan ve çavuşun isimlerini zikreder. Bkz. s. 86-93.

tarafına doğru yürürler. Turgutça kafirlerin geldiğini farkeder, askerleriyle birlikte düşmanın arasına tekbirlerle dalar. Gece vakti yeniden kılıç kılıca, süngüyle göğüs göğüse çarpışırlar.

İrerler ‘asker-i ġarbīye nāgāh

Bilür Ṭurġutca irdi ḳavm-i gümrāh

Girüye serpilüp tekbīr iderler

‘Adūya ḳarışup el bir iderler (b.734-735)

Paşa askerin feryadını işitir, ağalar, beyler, çavuşlar kullarını yollayarak Turgutçanın yardımına yetişirler. Kulların yarısı savaş meydanına koşar, yarısı da Paşa’nın yanında kalır. Düşmana âşıkâne girişirler, can verip can alırlar, düşman kanını Nil ve Ceyhun gibi akıtırlar, savaş meydanı baş u leşden görünmez olur. Sabaha kadar görülmemiş bir savaş olur, baş u leşten bir nişane getirenler, padişahın defterine yazılır ve Paşa askere bunları münasip şekilde üleştirir. Şehit olanların namazı kılınır, farz, sünnet resm ü âyin yerine getirilir, gâzi olanların yaralarına bakım yapılır. Kara savaşı 90 gün sürer, gece gündüz hisar toplarla döğülür.[47]

Paşa diğer taraftan askerlerinin kimine lütuf gösterir kimine ihsanlarda bulunur. Her işin bir vakti olduğunu bilir, tevekkül ve sabır içinde bekler. Kutlu saatler eriştiğinde zahmetin rahmete döneceğini hatırında tutar.

Paşa-yı kāmkār feṯḥ-i ḥiṣār-ı üstüvār içün ḥażret-i ḳāżıyu’l-ḥācāta tekrār münācātlarıdur ki źikr olunur

Bir gece serdâr-ı donanma-yı humâyun elini gökyüzüne kaldırır ve Allah’a dualar eder, Hz. Muhammed Mustafa’ya sâlât u selamlar gönderir. Hüda onun ellerini boş çevirmez ve duası müstecâb olur.

---

[47] Turgut Paşa Hazretleri kendisinin buyruğunda olan güngörmüş, yaşlı ve dünyayı dolaşmış piyade ve süvarilerine haberler gönderir. Kafsa, İsfakz Kalesi, Sus, Tarabulus askerlerini, Mehdiye, Manastır ve Hamamat Bölgesi cemaatlarını ve Tecûre ve Zannûre ve öteki çöl ve Kayravan şehri ülkesi cılasınlarını olduğu gibi toplar. Donanma-yı Humâyun, Ramazanın üçüncü Çarşamba günü (25 Nisan 1560) gemilerden çıkardığı topları çekip İzdin Kalesi’ne yönelir, ertesi gün daha ileriye gidilip metris ve hendekler kazılır. Cuma günü kuşluk vaktinde gazâ salâları ve Allah Allah seslerinin verdiği zevkle kara savaşına başlarlar ve iki saati geçkin döğüşürler. İlk gün beş-altı yüz kadar kafir askeri öldürülür. İkinci günde yıldız saati ile üç saat kadar savaş top tüfek ve kılıç vuruşuyla devam eder. Burada özellikle Turgut Paşa’nın askerleri arasından atlılar ellerinde mızrak ve cıdalarla çok kahramanlıklar gösterirler. Bkz. s. 59-61.

Def'a-yı ṣānide kemer-i nifāḳı ḳuşanub ṭarīḳ-i şüḳāḳı ṭutub şeb-i ḫūn semtine sālik olan küffār-ı la'īn ḫalāṣ bulmayub tu'me-i şemşīr u hedef-i tīr olduḳları beyānındadır

Yine bir gece kafirler anlaşıp yeniden hücuma geçerler. Rum askerini uykusunda iken bastırıp gafil avlamayı düşünürlerse de İslam askeri erken davranıp, Allah Allah sesleriyle semayı inleterek hücuma geçer. Öyle güç bir mücadele olur ki bu son hücumda Paşa da kullarıyla birlikte cenge katılır, düşman kanı ırmak gibi akar, cesedler dağ gibi yükselir, düşmanın davulunu zurnasını ötdürmezler. Düşman askerlerinin bu son bozgunu da çok kanlı bir mücadele ile sona erer. Bunlardan yüz kişisi canını kurtarıp İslam askerine teslim olur. Allah, Paşa'nın ve askerin dualarını kabul etmiştir, beşaret davulları çalınır, Paşa divanı toplar, dilaverler el öpüp ihsanlar alırlar, cümle beyler *mübarek bâd* diye gelirler.

Asker de bunun gibi gazâ olmuş değildir, kafiri kimse böyle kırmış değildir, senin sayende muradımıza erdik, adın kıyamete kadar kalsın, devletin ömrün çok olsun, düşmanların yok olsun diye dualar eder. Ordu, hisara açtığı deliklerden girer, içeridekiler teslim alınır, esirler zincire bağlanır, tutsaklar arasında hisarın beyi de vardır.

Ḥiṣāruñ begini ṭutsāḳ iderler

Demürden ayaġında bāġ iderler (b.845)

Gâziler hisarın burçlarını sancaklarla donatırlar, erler hisardan altın ve gümüşle dolu toyumluklarını alırlar. İç kaleyi de esirleri ve mallarıyla ele geçirirler, Paşa alınan malların hepsini deftere kaydettirir. O kadar çok hazine ele geçmiştir ki yağmacı Tatarlar bile ömürlerinde böyle bir savaş ganimeti görmemişlerdir. Paşa kılıçtan kurtulan, sağ alınan bin esiri mîri malı eyler, adadaki üç bin müslüman rahata erer, otuz yıldır, kırk yıldır zindanda olan müslümanlar da serbest kalır.

Ḥiṣār-ı nāmdār küffār-ı be miḳdār elinden alınub pādişāh-ı dādger ḥażretlerine Paşa-yı ġażanfer fütūḥ ḫaberini irsāl itdügüdür

Piyale Paşa, kalenin teslim alındığına dair müjdeli haberi İstanbul'a ulaştıracak bir müjdeci gönderir. Müjdeci bütün macerayı tek tek anlatır. Bu taraftan kalenin tekrar tertib ve müzeyyen edilmesi, tamir edilmesi ve cümle eksiğinin giderilmesi emrini verir. Paşa, kaleyi Turgutça'ya teslim eder ve o iklimin baştan başa valiliği görevini verir.[48]

---

[48] Zekeriyyâzâde beşinci kısımda donanmanın kaleden ayrılışını ve İstanbul'a dönüşünü anlatır. Yaklaşık 5 ay boyunca 30.000 düşman askeriyle çarpışan donanmamız hiç ara vermeden bir iki gün içinde topları ve askerleri gemilere yükler. Cerbe Kalesi'nden ele geçen yirmi altı yarar topu alırlar, onaltı tanesini orada bırakırlar ve Zilkâde'nin onikinci Salı günü (5 Ağustos 1560) Cerbeden ayrılırlar. Turgut Paşa hazretleri önden gidip Tarabulus şehri tarafına yönelir,

Anı Ṭurġutcaya teslīm ḳıldı

Seräser vāli-i iḳlīm ḳıldı (b.868)

Paşa-yı ḳal'a-güşā ḫadem u ḥaşem manṣūrla sālimīn u ġānimīn maḳarr-ı ḫilāfet-penāh olan şehr-i ma'mūre teveccüḫleri beyānıdır

Paşa, Malta adası önünden geçerken şenlik ve zafer topları attırır, kafirler, gemilerinin sancaklarının başaşağı olduğunu görüp Osmanlı donanmasından daha fazla korkarlar ve iki firkate ile iki tutsağı peşkeş olarak gönderirler. Donanma bir gece bir gündüz yolculuktan sonra Misine Boğazı'nı[49] tutar ve Agusta Adası ganimetleriyle birlikte ele geçirilir.[50]

Paşa-yı ḳāmrān Ḳarvān öñinde 'asker-i manṣūre destūr virdügidir

Donanma, kadırga, kalita, kalyon ve barçadan oluşan altmıştan fazla gemi ve kürekçi, forsa onbin esir kafir ile dönüş yoluna devam eder, Preveze'ye[51] gelip demir atar. Ordunun Preveze'ye gelişi Kurban Bayramına denk gelir. Bayram sabahı bütün asker bayram namazı kıldıktan sonra ayan-ı devlet; paşalar, çavuşlar, reisler Piyale Paşa'nın huzuruna gelip, el öpüp bayramlaşır.[52]

---

iki gün bir gece sonra ordu da oraya ulaşır, şehir rengarenk sancaklarla donatılır, karşılama topları atılır, donanma demir atıp üç gün orada kalır. Turgut Paşa mufassal sofralar hazırlatıp, donanmaya bir güzel ziyafet çeker. Turgut Paşa dışında şehir halkı da Paşa'nın askerlerine ziyafet sofraları hazırlatır, cebelî, zarifî, arabî ve garbî rüzgar ayaklı atlara bindirip şehri gezdirirler. Zilkâdenin onsekizinci günü (11 Ağustos 1560) göç kösü çalınır, donanma şehir halkıyla vedalaştıktan sonra gemiler azıklanır ve hareket edilir. Bkz. s. 103-105.

49 Mesine Adası: Sicilya Adası. Bkz. s. 136.

50 O da Nidâî gibi dillere destan olan böyle bir fetih hikayesinin daha önce emsali görülmediğini yazar. Kolu kanadı kırılmış, halleri perişan kafir gemilerinden savaştan kurtulanlar Malta Adası'na varıp geçerler, tente ve sancaklarını karalara boyarlar. Mesine Adası Beyi ve Andre Dori'nin oğlu kaçıp adaya sığınırlar ama ada halkı canını kaybedenlerin hesabını çok feci sorar. Onlar da İspanya vezirinden "ha dayanın teslim olmayın" diye emir aldıklarını, yoksa kendilerine kalsa çoktan teslim olup bu kadar askeri kırdırmayacaklarını anlatırlar. İspanya'nın beyleri bu halleri öğrenince sağ kalıp gelenleri de hiddetlerinden dar ağacına asmak ister, savaşa ve Türklerin kahramanlığına dair bir tek sözün bile edilmesini yasaklarlar. Bkz. s. 100.

51 Yunanistan'ın kuzeybatısında Narda Körfezi'nin batısını kapsayan bir yarımadanın ucunda, adını taşıyan boğazın kuzey kıyısında kasaba. Bkz. s. 136.

52 Preveze limanına girildiğinde gemiler yağlanır, mübarek Kurban Bayramı namazı o yerlerdeki namazgahta eda edilir (1 Eylül 1560), donanma İstanbul'a yönelir. Dönüş yolu üzerindeki adaların önünden geçerken ada halkları kimisi gerçek kimisi yalandan sevinçlerini top atarak gösterdiler, Cuka Adası'na gelindiğinde oralarda Cağala adında bir korsanın gemisiyle her kimi bulursa talan ettiğini, Anadolu kaptanlarına eziyet ettiğini öğrenen Paşa, korsanın peşine yirmi parça sel gibi yürük gemiyi takar, bunlar donanmadan ayrılırlar, bir müddet korsanın nerede olduğunu soruştururlarsa da izine rastlayamazlar ve onu daha sonra avlamak üzere geri dönüp, Kargucak Adası önünde donanma-yı humâyun ile buluşurlar. Gelibolu şehrine

Salâ okunduktan sonra çeşit çeşit yiyeceklerle donatılmış sofralara hep birlikte oturulur. Oldukça zengin olduğu anlaşılan bu bayram sofrasında nukul, çörek, güllac, zerde, pilav, büryan, kebap, kalye,[53] tuffahiye[54] gibi yemekler vardır. Bayram sofrasından Arap, Acem, Rum, Türk, Efrenc[55] hasılı tebaadan hiç kimse mahrum kalmaz, herkes doyar, yemeklerden sonra sükkerî (şekerli) şerbet içilir.

Moton öñinde begler aġalar ḫil'at geyüb Rum ili 'askerine destūr virüldügidir

Donanma, Preveze'den sonra Moton Adası önüne gelir, burada da demir atıp birkaç gün kalır. Paşa, burada bir divan toplar ve divanda Rumeli reislerine gazâ hilatini giydirir, onlar da Paşa'ya sıdk ve ihlas ile bağlılıklarını bildirip, gemileriyle donanmadan ayrılırlar.

Rum ili beglerine virdi destūr

Giderler cümlesi mansūr u mesrūr (b.911)

Ḥażreti Paşa-yı kal'a-güşā İstānbūla varub ḫalḳ-ı 'ālem temāşāya çıḳdıḳları beyānıdır

Donanma-yı Humayun Gelibolu önlerinden geçerek bir seher vakti İstanbul'a varır.[56] İstanbul, Galata ve Üsküdar'da ne kadar adem varsa büyük küçük donanmanın gelişinden haberdar olur, temaşa için yollara dökülür. Boğaz temaşacı kayıklarıyla dolup taşar, bu kayıkların hepsi çiçeklerle süslenmiş, şenliğe hazırlanmışlardır. Bayram havası yaşanan sokaklarda dükkân sahipleri

---

gelen donanma onbeş gün kadar orada dinlenir, oturak eyler. Kocaeli beylerbeyi Ali Pertek Bey'in yirmi gemiyle memleketin yöresini koruması için orada alıkonulması haberi gelir. Bu emre uyulup Ali Pertek Bey orada bırakılır. Bkz. s. 111.

53 (Ar. ḳaliyye) Yağda kavrulmuş etin içerisine çeşitli meyveler (fındık, fıstık, hurma, ayva, hünnap, narenciye vb. ve sebzeler katılarak yapılan yemeklere verilen ad. 15. yüzyıl Osmanlı mutfağında, ekşi kalyeler, tatlı kalyeler ve içine ekşi ya da tatlı konulmayan kalyeler (boranılar ve kavurmalar) olmak üzere otuz çeşidi görülür. Bkz. Muhammed bin Mahmud Şirvânî, *15.yy Osmanlı Mutfağı*, (haz. Mustafa Argunşah-Müjgan Çakır), Gökkubbe Yay., İstanbul 2005, s. 75-89.

54 Şirvânî'de üç çeşit tuffahiyyeden bahsedilmektedir: 1. erişte gibi kesilmiş et, soğan, kişniş, baharatlar, dövülmüş ekşi elma suyu ve gül suyuyla yapılan bir tür yemek, 2. Kara üzüm, sumak, et, içi kıyma ve pirinçle dolmuş elma, kayısı, badem ve ceviz ile yapılan bir tür yemek. 3. Elma, şeker, badem, hurma, et, safran, gül suyu ve nişasta ile yapılan bir tür yemek. Bkz. Şirvânî, *a.g.e.*, s. 345.

55 Efrenc: Fransız haçlıları, Avrupalılar. Bkz. s. 128.

56 Ve mübarek altmışsekiz yılı Muharrem ayının altıncı günü Cuma gününde (27 Eylül 1560) namazdan sonra donanma şenlik içinde Padişahın sarayı önünden geçer ve Tersâne-i Âmire limanına yerleşir s. 112.

de dükkanlarını açmamışlardır.

‘Ubūr itdi Gelibolı öñinden

Du‘ā itdi ḳamu ‘ālem ṣoñından

Donānmā-yı humāyūn bir seherden

Sitānbūla irişdi bu seferden (b.913-914)

Paşa-yı ṣafā-ārāy gemileri tezyīn idüb alaylar düzüb ṣaflar bağlayub şöhretle şehre revān olduġıdur

Paşa’nın emriyle gemi alayları Boğaza giriş için saf saf dizilirler, bayraklar açılıp sancaklar çekilir, tüfekler doldurulup baş toplar dizilir, donanmacı donanıp süslenir. Donanmanın en sonunda kafirlerden ele geçirilen gemiler yer alır. Sancaklarını ters çevirip, başağağı diken bu gemiler yüzü, başı, ayağı, saçı kara, kendi kara geyimli yas tutan insanlara benzetilir. Donanma bu düzen ile Yedikule önlerine gelir, kuledekiler top atışlarıyla donanmanın şenliğine ortak olurlar.

Ṭonanmanuñ ṣoñında ol gemiler

Kim alınmış idi kāfirden anlar

Dikib ṣancaḳların başı aşaġa

Ṭonandı kāfiri başdan ayaġa (b.933-934)

Ṭonānmā-yı Hümāyūn Sultān-ı rabi‘ meskūn öñinden şöhret ile şenlik idüb geçdükleri beyānıdır

Paşa, Akıntı Burnu’na geldiğinde gemisinden toplar atılmasını buyurur, donanmanın ilerleyişi sırasında bütün İstanbul halkı da temaşa için yollara dökülmüştür. İslam ve kafir donanması art arda padişahın sarayı önünden geçip top atışlarıyla selamlarlar. İkinci gün de şenlik devam eder, hünkar donanmaya nazar edip, Paşa’ya ve askerine dualar edip, aferinler çeker.

Aḳındı burnına geldükde Paşa

Cemi‘ ḫalḳ eylerdi temāşā (b.939)

Hażreti Paşa mekān-ı cān-fezāsına sa‘adetle irişdügidür

Güneşin Esed burcuna gelmesi gibi, Piyale Paşa da mutlu ve mesut askeriyle birlikte makamına döner.

Tārih-i Kitāb

Nidâî, Piyâle Paşa gibi bir paşanın bir daha dünyaya gelmeyeceğini, rüzgarın böyle bir paşayı görmeyeceğini söyler, Hızır'ın kılavuz olduğu Paşa'nın ömrünün uzun ve murad üzere olması için dua eder. Eserin 967 yılında yazıldığını tarih beyitinde şöyle belirtir.

Ṭoḳuz yüz yetmişüñ üçüni ketm it

Bu fethüñ tārīḫin anuñla ḫatm it (b.957)

Du'ā-yı ṣāḥib-i kitāb u ḫatīme-i cevāb-ı ṣavāb

Paşa gibi şanlı, yüce bir kaptanın övgüsünün kendisi gibi kemter bir kula düşmediğini söyleyen Nidâî, Paşa'nın iki cihanda yüzbin yaşaması, cihanın zevkile sefasını sürmesi, düşmanlarının ye's ile zelil olması, adaletin daima yoldaşı olması için dua eder. Kitabı okuyanlardan Piyale Paşa Hazretlerine gamdan azad olması için dua etmeleri ve hayırla anmaları temennisiyle eserini tamamlar.

Nidâî, fetih bahsini tamamladıktan sonra oniki beyitlik temsili bir hikâye ilave eder. Bu minik temsilî hikâyenin kahramanları Kanunî Sultan Süleyman ve Piyâle Paşa'dır. Yazdığı fetihnâme bir cisim(beden)dir, Şah Süleyman bu bedende ten, Paşa ise tende candır. Paşa akılı temsil eder, insan ilmi ancak onunla kavrayıp anlayabilir. Bunların askeri ise cömertlik, kerem, hayır, ihsan ve lütuftur. Canın ve aklın mekanı bedendir, kafir beyi bu bedende nefs-i emmâredir. Onları özüne yar sanma aslında ağyârdır. Onun askeri heva, heves, fesâd, fısk, isyân ve abestir. Eger sen de nefsinle daima gazâ kılarsan riyâzet kılıcı ile nefis düşmanını zebûn edersin. Eğer böyle yaparsan sen er kişisin demektir. Nidâî son beyitte okuyucunun ruhunu coşturur, onu gayrete ve nefisle mücadeleye teşvik eder. Zira asıl gazâ insanın gönül mülkünde yaptığı ve nefis düşmanını ele geçirdiği büyük gazâdır.

Ḳuşan Paşa gibi ġayret ḳuşaġın

Göñül milkinde ḳur nuṣret oṭāġın (b.978)

SONUÇ

Fetihnâme, 16. yüzyıl Anadolu Türkçesinin dil ve söyleyiş özelliklerini, edebî üslûbunu göstermesi yanında, muhtevası bakımından da dönemin denizcilik tarihine ışık tutan önemli bir eserdir. Bu sebeple, bu tür metinleri edebiyat ve tarih biliminin ortak malzemesi olarak değerlendirmek kaçınılmazdır. Zira *Fetihnâme*, daha önce de zikredildiği gibi Osmanlı donanması, savaş taktiği, mühimmat ve techizâtın durumu, asker sayısı, savaş süresi, gazilerin ve şehadet şerbetini içen askerlerin isimlerinin zikredilmesi, savaş mahalline dair ayrıntılar, muhabere bilgileri gibi askerlik tarihine malzeme teşkil eden belge beyitlerle doludur. Diğer yandan sefere çıkış ve seferden dönüş sırasında İstanbul'da yapılan merasimler, Eyüp'ten başlayıp Beşiktaş'a oradan Üsküdar ve Topkapı önlerine devam eden donanma resmî geçidi, İstanbul halkının ilgisi, reislere verilen hilatlerin özellikleri ve ziyafet sofralarına dair verdiği bilgilerle kültür tarihimize ait belge niteliğindedir.

Fetihnâme, sefer öncesi ve sonrasında askerin psikolojisi, padişah-kaptan paşa-reis-asker arasındaki hiyerarşik ve manevi birliği vurgulaması bakımından ayrıca önemi hâizdir. Zira, Piyâle Paşa, padişahına hulûs-ı kalb ile bağlı, akıllı, sabırlı, azimli bir kaptan olduğundan çavuşları, reisleri ve askerleri de tam bir itaat ve teslimiyetle ona bağlıdırlar. Paşa'nın daima hakkaniyete muvafık kararlar alması, sefer öncesi ve sırasında reislerini divanda toplayarak istişare etmesi, askeriyle birlik içinde hareket etmesi, yine askerin moralini yükseltmek için savaşın en kanlı anlarında meydanda levendleriyle omuz omuza olması ve sohbet ederek moral yükseltmesi, alınan ganimetleri hemen oracıkta dağıtarak askerini sevindirmesi gibi küçük ama önemli detaylarda Osmanlı Devleti'nin cihanşümul bir devlet olmasının ayrıntıları gizlidir.

Burada tanıtımı yapılan *Fetihnâme* ile adanın fethini anlatan diğer *Ferah* adlı mensur eser arasında olay akışı bakımından çoğunlukla paralellik görülmüş, bazı noktalarda farklılıklar göze çarpmıştır. Bu farklılıkların sebebi şöyle izah edilebilir.

Ferah'ın yazarı Zekeriyyâzâde bizzat savaşa katılmış, görüp geçirdiklerini kaleme almış bir denizcidir. Bu sebeple, gidiş ve dönüş yolculuğundaki uğrak yerleri, denizin ve rüzgârın durumu, Cerbe Kalesi'ne ve iç kaleye ait bilgileri, kuyuların teslim alınmasını, gazi ve şehitlerin isimlerini daha ayrıntılı yazmıştır. Nidâî ise savaşa katılmamış, kalenin kuşatılmasıyla ilgili duyduklarını kurgulayarak şiire dökmüştür. *Ferah*'ta daha ayrıntılı olarak işlenen bölümler, Nidâî de daha özetle bahsedilmiştir. Nidâî ise donanmanın İstanbul'dan çıkışını, Piyâle Paşa'nın orduyu fetihle müyesser kılması için Hakk'a münacaatları, kalenin yaklaşık 5 ay süren fethi sırasında komutan-asker psikolojik bütünlüğü, muzaffer ordunun İstanbul'a girişi ve karşılanışı, sancakları ters çevrilmiş düşman gemilerinin tasvirini geniş, canlı ve akıcı bir üslûpla nazmetmiştir.

Edebî sanatlar, olaylar arasındaki geçişler, psikolojik ayrıntılar eseri kuru bir tarih metni olmaktan çıkarmış, canlı ve akıcı bir tarihî hikâye haline getirmiştir.

Nidâî'de, Turgut Bey'den sefere çıkmadan önce ve sefer sırasında olmak üzere iki defa haberci gelir; ancak habercinin adı belirtilmez; Zekeriyyâzâde de ise sefer sırasında bir defa Turgut Bey'den İlyas Reis adında bir haberci gelir.

Yine her iki eserde de ziyafet faslı vardır. Nidâî, Preveze adasında Kurban Bayramı sırasında kurulan mufassal sofralardan bahsederken, Zekeriyyâzâde'de donanma Cerbe'den ayrıldıktan sonra Tarablus şehrinde Turgut Bey'in ve şehir halkının birkaç gün misafiri olur, burada Turgut Bey onlar için muhteşem sofralar hazırlatır. Nidâî, fetihten sonra Cerbe'nin Turgut Reis'e teslim edildiğini yazar, bu bilgi *Ferah*'ta ayrıca yer almaz.

KAYNAKÇA

AFYONCU, Erhan, *Tanzimat Öncesi Osmanlı Tarihi Araştırma Rehberi*, Yeditepe Yay., İstanbul 2012.

AKINCI, Tunç, *1560 Cerbe Deniz Savaşı'nın Türk ve İspanyol Tarihindeki Yeri* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), (Danışman: Prof. Dr. Ertuğrul Önalp), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2008.

AKKUŞ, Metin, *Klasik Türk Şiirinin Anlam Dünyası, Edebi Türler ve Tarzlar*, Fenomen Yayınları, Erzurum 2006.

AKSOY, Hasan, "Tarihî Bir Belge ve Türk İslam Edebiyatında Bir Tür Olarak Fetihnâmeler", *İLAM Araştırma Dergisi*, C. II, S. 2 (Temmuz-Aralık 1997), s. 7-19.

BABINGER, Franz, *Die Geschıchtsschreıber Der Osmanen und Ihre Werke*, Leıpzıg, 1927.

_____, *Osmanlı Tarih Yazarları ve Eserleri*, (çev. Coşkun Üçok), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 1982.

CANIM, Rıdvan, *Divan Edebiyatında Türler*, Grafiker Yayınları, Ankara 2010.

ER, Harun, "Türk-İslam Geleneğinde Fetihnâmeler", *Diyânet İlmî Dergi*, C. 48, S. 2, Ankara 2012, s. 93-108.

GÜVEN, Orhan, *Cerbe Adası Hakiminden Osmanlı Hükümdarına ve Avusturya Arşidükü Ferdinand Habsburg'dan Sadrazam İbrahim Paşa'ya Gelen İki Mektup*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, 1974.

KHAFALLAH, Zoubeir, *Osmanlı İdaresinde Cerbe Adası XVI-XVII. Yüzyıllar*, (Danışman: İdris Bostan), İstanbul Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı, 2002.

KUT, Günay, "Ahmedî", *DİA*, II, İstanbul 1989, s. 165-167.

LEVEND, Agâh Sırrı, *Gazâvetnâmeler ve Mihaloğlu Ali Bey'in Gazâvatnâmesi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1956.

Muhammed bin Mahmud Şirvânî, *15.yy Osmanlı Mutfağı*, (haz. Mustafa Argunşah, Müjgan Çakır, Gökkubbe Yay., İstanbul 2005.

NİDÂÎ, *Fetihnâme-i Kal'a-i Cerbe*, British Museum, Add. 23984.

ÖNALP, Ertuğrul, "1560 Cerbe Deniz Zaferi ve Cerbe Kalesinin Fethi", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi*

Dergisi), S. 12, s. 173-218.

ÖZCAN, Abdülkadir, "Cerbe", *DİA*, VII, İstanbul 1993, s. 391-392.

PEKERMAN, Neşe, *Piyâle Paşa'nın Cerbe Deniz Savaşı*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, 1965.

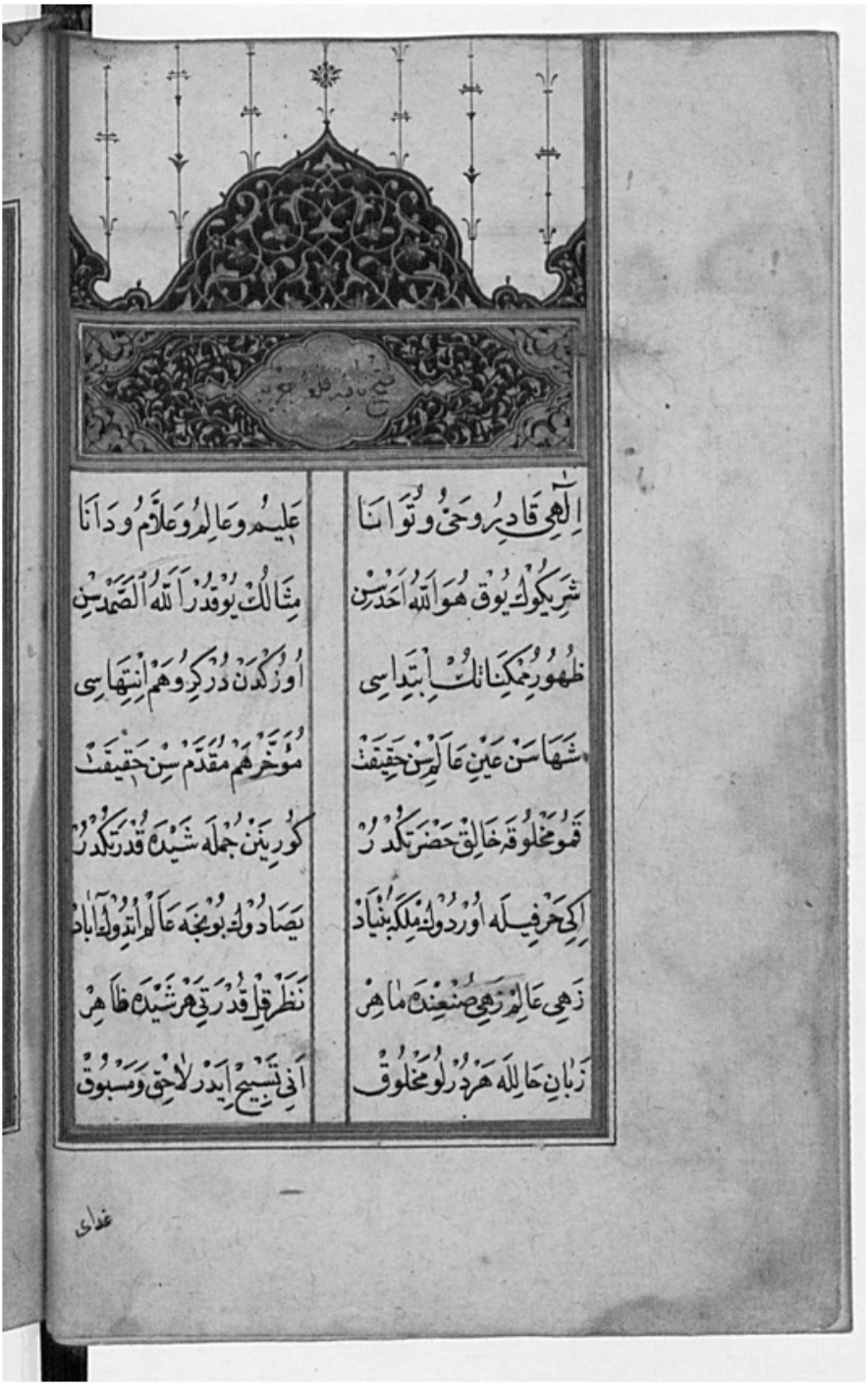
PÎRÎ REIS, *Kitâb-ı Bahriyye*, C.IV, The Historical Research Foundation, İstanbul 1988.

SAFVET, "II. Cerbe Harbi Üzerine Vesikalar", *Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası (TOEM*), C. I, S. I, İstanbul 1326 (1910), s. 20-34.

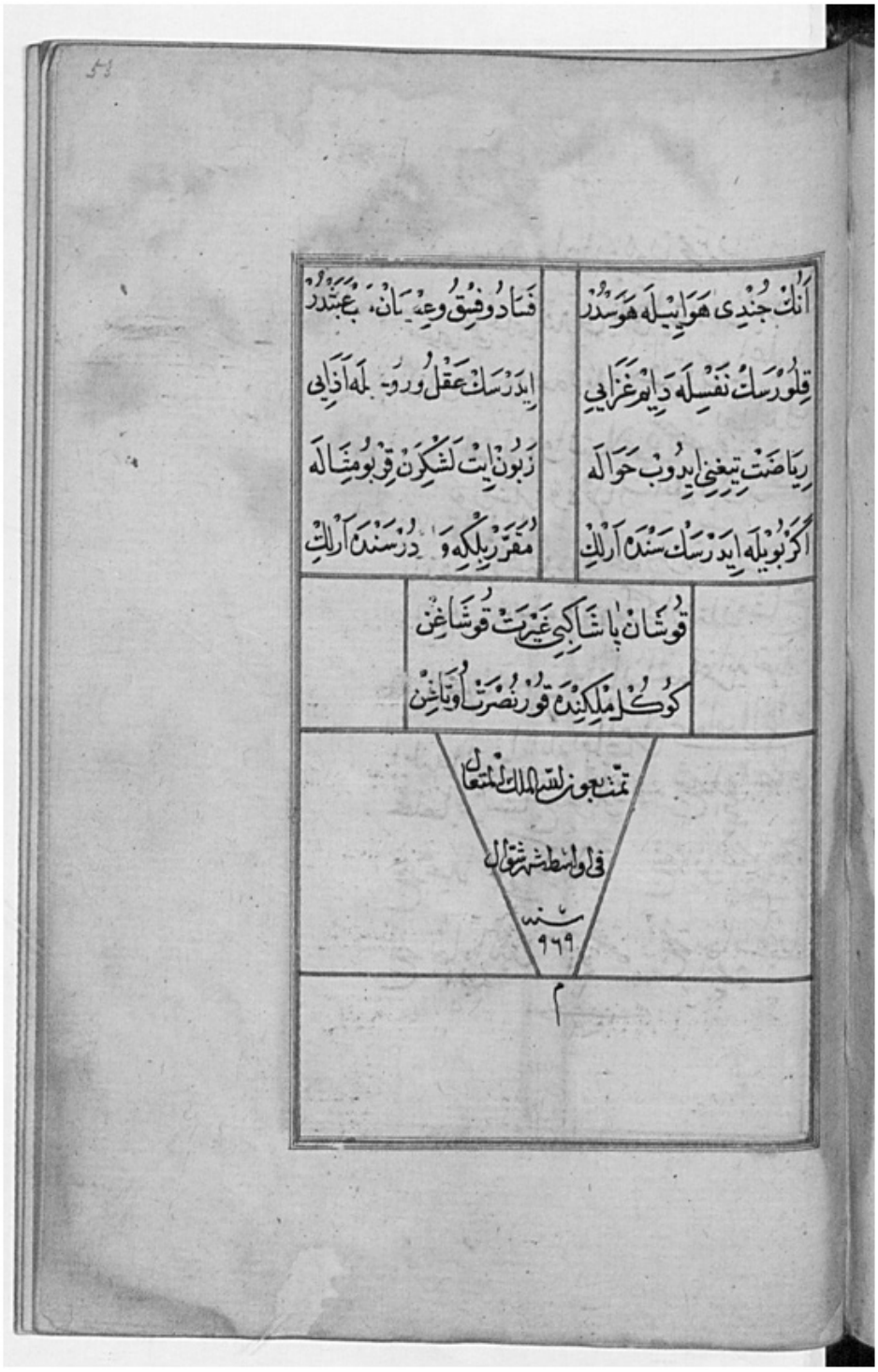
_____, "II. Cerbe Harbi Üzerine Vesikalar", *Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası (TOEM),* C. I, S. II, İstanbul 1326 (1910), s. 85-101.

ŞEHSUVAROĞLU, Bedi N., *Türk Tıb Tarihi*, Taş Kitapçılık, Bursa 1984.

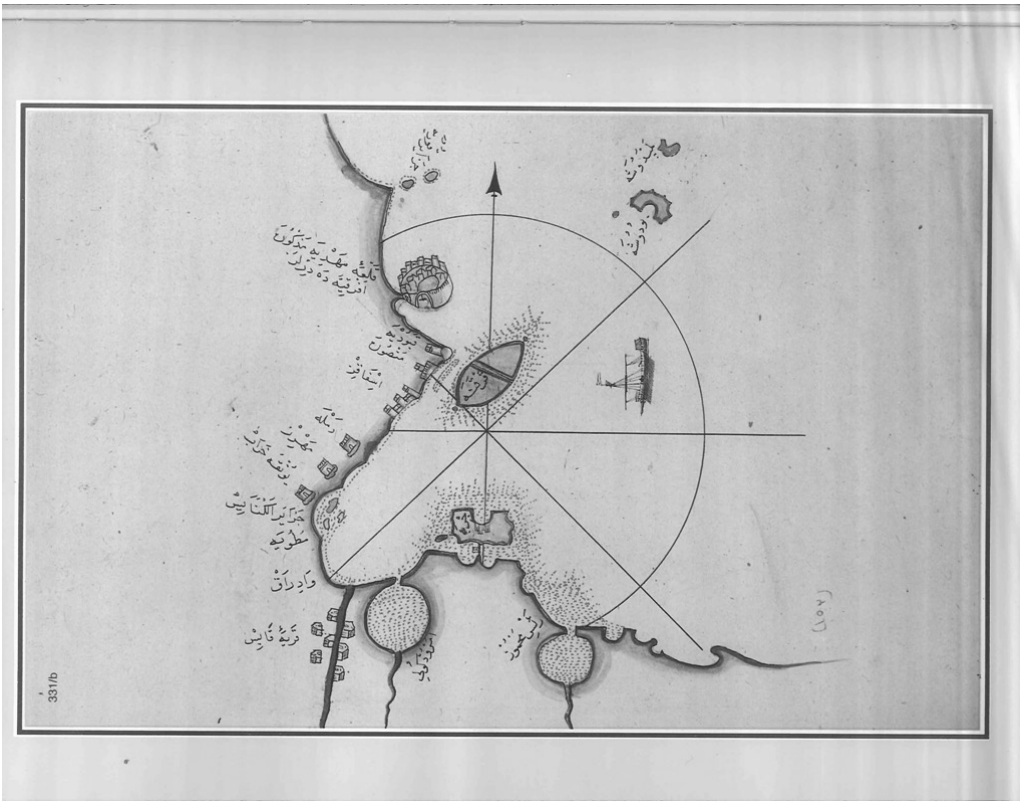
ZEKERİYYÂZÂDE, *Ferah*, (haz. Orhan Şaik Gökyay), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 1988.



Ek 1: *Fetihnâme-i Kal'a-i Cerbe*, British Museum, Add. 23984. Nolu nüshasının ilk varağı



Ek 2: *Fetihnâme-i Kal'a-i Cerbe*, British Museum, Add. 23984. Nolu nüshasının son varağı



Ek 3: Pîrî Reis'in Cerbe Adası Haritası, *Kitâb-ı Bahriyye*

DRAGUT THROUGH THE SPANISH HISTORIOGRAPHY

Eloy Martín CORRALES *

Abstract:

Turgut Rais, known as Dragut in the spanish historiography, has deserved an unequal attention depending on the centuries and the different territorial domains of the hispanic monarchy. In the case of the Iberian Peninsula and the Balearic Islands, it's undeniable the great impact of the character, who after the disappearance of the Barbarrosas, personified like no one else the ottoman threat for the spanish coasts and navigation. Serve as examples the sacks of Pineda in Cataluña, Cullera in Valencia and Pollença in the island of Majorca.

Hence the most important chronicles of the time such as Fray Prudencio de Sandoval, Francisco López de Gomara, Luis Mármol de Carvajal and Diego del Castillo, outstand the figure of Dragut as the great menace. Also, literates of the stature of Miguel de Cervantes, Góngora and Fernando de Herrera dedicated attention him. However, local sources, especially from Cataluña and the Balearic Islands devoted him little attention, because the sources of the time tended no to mention the name of the great corsairs, alluding only to turkish and berber attacks.

The figure of Dragut was rescued in the second half of the nineteenth century because of two factors that really had little to do with the Ottoman-Spanish relations. First, the African War of 1859-60 between Spain and Morocco. It was the opportunity to dig up old grievances against the muslim enemy, including corsair attacks against spanish coasts and navigation, with enslaved christians as aftermath. Second, the critic rereading of the period when the Habsburg dynasty dominated Spain. In combination with the double rescue of the confrontations in sixteenth century, were staged in some places the landings of Dragut (like in Pollença, in Majorca) and some poems were dedicated to the cited commander (those of Fernández Shaw and some other) and plays ("Dragut el pirata or Los malteses").

In the last years, the recovery of Dragut by the spanish historiography remains as a pending subject. It has been published a series of local monographs, more interested in describe the negative consequences of the attacks than on inform us of the attackers. It's not strange that, in addition of the attention that the turkish historiography dedicates him (with certain trend to hagiography), the best work about the character (remember that the italian coast was the great damnified of the Dragut attacks), the Anna Spissu.

Keywords : *Dragut, Spain, Maghreb, 16th century.*

---

* Prof. Dr., Universitat Pompeu Fabra (Barcelona); (eloy.martin@upf.edu).

DRAGUT THROUGH THE SPANISH HISTORIOGRAPHY **

Eloy Martín CORRALES

The figure of Turgut Reis (1485/1490-1565), known in Spain as Dragut, was very taken into account by many of the Spanish chroniclers who were contemporaries or lived shortly after him, among them: Francisco López de Gomara (1511-1566),[1] Luis de Mármol Carvajal (1511-1566),[2] Fray Prudencio de Sandoval (1552-1620),[3] Diego Suarez Montañés (1552-d.1623)[4] y Diego de Fuentes.[5] Also paid attention to him litterateurs of the size of Fernando de Herrera (1534-1597),[6] Miguel de Cervantes (1547-1616)[7] and Luis de Góngora (1561-1627).[8]

By the contrary, the actual historiography has paid little attention to such

** Project "Dinámicas imperiales, descolonización y transiciones imperiales. El imperio español (1650-1975)", HUM2006-07328,MCYT. I must thank Miguel Ángel de Bunes Ibarra the all-kind suggestions that have helped very much in the elaboration of this work. In the same way, I also have to thank the help provided by Manuel Lomas Cortés and Andreu Seguí Beltrán.

1 *Guerras de mar del Emperador Carlos V, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V,2000. Edición y estudio de M.A. de Bunes Ibarra y N.E. Jiménez.*

2 *Descripción General de Africa*, Granada, René Rabut, 1573.

3 Su *Historia de la Vida y Hechos del Emperador Carlos V, Maximo, Fortíssimo, Rey de España y de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, Valladolid, Sebastián de Cañas, 1604 (First Part) and 1606 (Second Part). I use the edition of the Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1955-1956. 3 vols., prepared by Carlos Seco Serrano.

4 *Historia del Maestre último que fue de Montesa y de su hermano Don Felipe de Borja. La manera como gobernaron las plazas de Orán y Mazalquivir, reinos de Tremecén y Ténez, en África, siendo allí capitanes generales, uno en pos del otro, como aquí se narra*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 2005. Edition and critical study of M. Á de Bunes Ibarra and Beatriz Alonso Acero. Previously, E. Guillén Robles had published the first part in Madrid, M. Tello, 1889.

5 *Conquista de África, donde se hallan agora nuevamente recopiadas por Diego de Fuentes muchs y muy notables hazañas de particulares caballeros*, Amberes, Philippo Nutio, [1570].

6 *Relacion de la Guerra de Cipre y suceso de la batalla naval de Lepanto*, Sevilla, Imp. Alonso Picardo, 1572. Edited in *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España* (CODOIN), XXI, Madrid, Imp. Viuda de Calero, 1852, pp. 247-382.

7 In the novel *Los trabajos de Persiles y Sigismunda. Novela setentrional*, Madrid, Juan de la Cuesta, 1617. I use the facsimile edition of the Real Academia Española, Madrid, 1990, pp. 1575-157?

8 L. de Góngora, *Amarrado al duro banco de una galera turquesca*, 1583. I use the *Antología poética*, Barcelona, Crítica, 2009, prepared by Antonio Carreira, pp. 114-115.

outstanding corsair, excepting few monographs[9] and references, more or less extensive, in divulgation works.[10] Possibly, this fact has to do with the grabbing of researcher's attention by other corsair captains (especially Barbarossa and Uluj Ali[11]).

Unable to deal in this paper the full complexity of the significance of Dragut for the Spanish imperial policy in the Mediterranean, I will focus primarily on the vision offered by some of the chroniclers cited above and a brief assessment about Dragut's attacks to the Spanish coasts. One of the earliest chroniclers who referred to Dragut was López de Gomara, who in a manuscript dated to 1560, discusses carefully about him. He described the corsair as it follows

> Dragut was from Xarabalac, a village in the [A]natolia. He was the page of a corsair captain, from whom Haradin Barbarossa obtained him. After a long time, he was captain of a galleot, being already Barbarossa Baja, and became captain of the corsairs when he was captured in Giralat by Juanetín de Oria. He was imprisoned for over three years in the galleys of Andrea de Oria. Barbarossa rescued him in exchange of 3,000 ducats, when he was at Toulon, swearing not to attack in the whole riverside of Genoa.
>
> Barbarossa gave him an Italian galley at Puerto Hércules, with which he captured a galley of Cigala near of the Gozo. And gradually he gathered the fleet with which he sacked Castelamar, with more than 50 oared ships, and became lord of Africa. The rich dowry obtained from the daughter Zaribat from Djerba, where he established his abode, helped him to rise so high. Süleyman appointed him as his sanjac and his corsair's captain.
>
> He was a cruel man, daring and very diligent in his job since

---

[9] E. Sola Castaño, "Barbarroja, Dragut y Ali Bajá, señores de la frontera mediterránea", en A. Sánchez Fernández (coor.), *II Congreso Internacional de Estudios Históricos : el Mediterráneo, un mar de piratas y corsarios*, Santa Pola, Ayuntamiento, 2002, pp.121-133. F. Serra de Gayeta, "L'atac del corsari Dragut a la vila de Pollença l'any 1550", *Bolletí de la Societat Arqueològica Lul.liana*, 34 (1974), pp. 303-312. M. Bonet, "Datos sobre una invasión de mahometanos en Pollensa(1)", *Bolletí de la Societat Arqueológica Lul.liana*, 18 (1885), pp. 3-6.

[10] R. Feijoo, *Corsarios berberiscos. El reino corsario que provocó la Guerra más larga de la historia de España*, Barcelona, Belacqva/Carroggio, 2013, pp. 98-104.

[11] The divulgative bibliography is very abundant, so here I will offer only few references of interest. M. Á. de Bunes Ibarra, *Los Barbarroja : corsarios del Mediterráneo*, Madrid, Alderabán, 2004. And, "Cortés y los hermanos Barbarroja en los escritos de Francisco López de Gomara", *Revista de Indias*, 181 (1987), pp. 1901-1906. M. Á. de Bunes Ibarra and E. Sola, *La Vida, y historia de Hayradin, llamado Barbarroja, Gavazat-ı Hayreddin Pasa : la crónica del guerrero de la fe Hayreddin Barbarroja*, Granada, Universidad de Granada, 1997. E. Sola, *Uchalí : el Calabrés Tiñoso, o el mito del corsario muladí en la frontera,* Barcelona, Bellaterra, 2010.

he was imprisoned, and for 3 or 4 years he couldn't be seen neither by Andrea de Oria, nor don Berenguel, nor don García, nor the other captains who were looking for him.[12]

As it observes, in general, López de Gomara treats Dragut well. He included him into not a very bulky list of protagonists, or heroes, of the Mediterranean history of his time; characters who were forging the history of the *Mare Nostrum*: Barbarossa, Hugo de Moncada, the Constable of Bourbon, Dragut, Sinan, Andrea Doria, Pedro Navarro, Álvaro de Bazán, Charles V and others.[13] He highlights three characteristics of the character, two positives (daring and diligence) and a negative one (cruelty), which exemplifies in several episodes.

The daring, which must be interpreted as bravery and cunning, is attributed him in the first occasion that Dragut is mentioned in the work because of the naval battle of Prevesa (1538). He reported that Hayreddin Barbarossa used him as the vanguard of his squad against the Christian one: "threw forward Dragut with 10 galleys and 6 galleots", recognising "that fought strong".[14] The daring, combined with diligence and cunning, which also appear in the episode in which he managed to escape from the Andrea Doria's galleys, who had him besieged in Djerba in 1551.[15]

However, we should not forget that, for López de Gomara, Dragut was

---

[12] Dragut era de Xarabalac, una aldea en la [A]natolia. Anduvo paje de un capitán corsario, del cual lo hubo Haradin Barbarroja. A cabo de mucho tiempo fue capitán de una galeota, siendo ya Barbarroja Baja, y vino a ser capitán de los corsarios cuando lo prendió en Giralat Juanetín de Oria. Estuvo preso más de tres años en las galeras de Andrea de Oria. Rescatólo Barbarroja por 3.000 ducados, cuando estuvo en Tolón, con juramento que hizo de no hacer maleficio en toda la ribera de Génova.

Dióle Barbarroja una galera italiana en Puerto Hércules, con la cual tomó una galera de Cigala cerca del Gozo. Y poco a poco juntó la flota con que saqueó a Castelamar, y llegó a tener más de 50 navíos de remo y a ser señor de África. Ayúdole a subir a tanto el rico dote que le dio con una su hija Zaribat de los Gelves, donde hizo morada. Solimán le hizo su sanjac y su capitán de los corsarios.

Era hombre cruel, osado y diligentísimo en su oficio después de que fue preso, y asi nunca en 3 o 4 años lo pudieron ver Andrea de Oria, ni don Berenguel, ni don García, ni otros capitanes que lo anduvieron buscando.

I've translated the description which can be find in F. Lopez de Gomara, *Guerras de Mar*, p. 240. As can be seen, I'm including in this and in forthcoming footnotes, the original reference in Spanish, which has been translated in the text.

[13] We should not forget the humanistic education of the author, so it's not strange his fascination for the protagonists of the history of the Mediterranean of his time, considered as true heroes. See the introduction of M. Á. de Bunes Ibarra, to the cited text of López de Gomara, esp. p. 26. For a whole vision, M. Á. de Bunes Ibarra, *La imagen de los musulmanes y del Norte de Africa en la España de los siglos XVI y XVII*, Madrid, CSIC, 1989.

[14] "Echo delante a Dragut con 10 galeras y 6 galeotas", recognizing "que combatía recio". F. López de Gomara, *Guerras de Mar*, pp. 196-197.

[15] F. López de Gomara, *Guerras de Mar*, pp. 248-249.

an enemy of his monarch. Hence he introduced nuances in some episodes in which he downgraded the corsair captain's assessment. In the case of the capture of the Turkish corsair by Joanetin Doria in 1540, he points out that Dragut was wrong in his strategy, so he ended up being captured "in the lower" of his galley, opened by a shot of Joanetin's one.[16] In 1549, he shows that Dragut was afraid, so he "went back to Djerba fearing Andrea de Oria, who was looking for him with a big armada".[17] In 1551, he failed on his attempt to impede that Charles V's troops conquered Mahdia (África for the Spanish).[18] In 1552, he was about to be submitted by a galley of Spain with which he fought with his galley: "and our galley had already defeated the other, when came two French galleys that defeated ours".[19]

As regards to the cruelty, we should take into account that corsairs, whether they were simple galley soldiers or captains of these or of squadrons, they lived of seizing the goods and the freedom of the individuals they captured, losing their lives in the necessary struggle to capture them. Naturally, this precision is valid both for the Spanish corsairs, as for the Muslims. Definitely, cruelty was inherent to the corsair job, although not all corsairs were cruel in the same way.

López de Gomara points out in some episodes that Dragut showed himself cruel and vengeful. In 1550 in the conquest of Mahdia, his troops killed "all of those who defended their homes", although they were Muslims.[20] The same year, in the assault of Cullera, he abandoned their shores "threatening everyone he encountered".[21] In 1552, in the island of Gozo, "Dragut cut all the trees and burnt the place in revenge of his brother, killed there years before, although someone said him it was for not taking part in the theft".[22]

In other episodes, the author qualifies his actions more due to hypocrisy and betrayal, than to cunning. To obtain his liberation in 1543, he promised not to attack the Genoese riverside, but he didn't keep his word and sacked localities like Rapallo.[23] In 1550, after assuring the authorities of Mahdia he just wanted

---

16 "En el bajo". Adding that Dragut, "seeing himself with chain, promised 15,000 ducats, what counts, for his freedom" ("viéndose con cadena, prometió 15.000 ducados, a lo que cuenta, por su libertad"), F. López de Gomara, *Guerras de Mar*, pp. 206-207.

17 "Se volvió a los Gelves por miedo de Andrea de Oria que lo buscaba con grande armada". F. López de Gomara, *Guerras de Mar*, p. 237.

18 F. López de Gomara, *Guerras de Mar*, pp. 242-244.

19 "Y ya la nuestra tenía la otra vencida, cuando sobrevinieron dos galeras francesas que la vencieron". López de Gomara, *Guerras de Mar*, p. 255.

20 "Cuantos se ponían a defender sus casas". López de Gomara, *Guerras de Mar*, p. 238.

21 "Amenazando al que le topase". López de Gomara, *Guerras de Mar*, p. 239.

22 "Dragut taló los arboles y quemó el lugar en venganza de un su hermano, que los años atrás le habían muerto allí, aunque algunos dijeron que por no haber tenido parte en el despojo". López de Gomara, *Guerras de Mar*, p. 252.

23 López de Gomara, *Guerras de Mar*, p. 237.

to be his neighbour (as lord of Monastir and Sousse, previously conquered), he acted as if he would go to Sardinia, but he returned at night and, with local accomplices, went on the village with 500 men across some small windows, managing to seize it by violence.[24] In 1552, the French-Ottoman squad at the commanded by the prince of Salerno and Sinan, in which Dragut was integrated with his ships, accorded the surrender of Pantalanea in exchange of the freedom of his inhabitants and defenders. The accord was broken: "There was a pact, made by the prince, but Dragut broke it because of past things, and captured more than 1,000 people".[25] Lastly, also labelled him as superstitious.[26]

Naturally, the Turkish historiography presents Dragut as extremely brave, astute, diligent and humanitarian, especially with the defeated and, among them, the slaves.[27]

The fact he was humanitarian with slaves cannot be demonstrated with the allusion to his worry for the treat gave to particular Spanish persons or Charles V's subjects, converted into slaves. In fact, this attitude was due to other reasons, such as the good treatment to persons of a similar condition, as well as for being candidates of a large ransom. His offers to the slave oarsmen to participate in the booty, were due to strategic reasons: gain their collaboration. In 1552 we observe an episode that would go on this line. After the surrender of Calvi against the ottomans, an indeterminate number of Corsicans went with the fleet of Sinan and Dragut: "Neither Sinan nor Dragut didn't carry more than the Corsicans who wanted to go with them, and the artillery and 4,000 ducats in cash, and hostages for the other 6,000".[28]

The vision of Dragut which appears in López de Gomara deteriorated in the following decades, although the cited chronicler didn't stop to regret that Barbarossa got him rescued in 1543: "There were then 3,000 ducats for Dragut, which were a great damage of Christians".[29] Years later, Luis de Góngora

---

[24] López de Gomara, *Guerras de Mar*, pp. 238-239.

[25] "Hubo el lugar a partido, que se dio al príncipe, mas Dragut lo quebrantó por cosas pasadas, y cautivó más de 1.000 personas". López de Gomara, *Guerras de Mar*, p. 256.

[26] See the following passage, in which the author introduces the corsair "disbelieving the Falandi, fates book, which, having shown prosperous journey, would happen something bad" ("descreyendo del Falandi, libro de suertes, que habiéndole mostrado próspero viaje, le sucediera malo"). López de Gomara, *Guerras de Mar*, p. 239.

[27] See the articles of E. Önalp, "¿Es cierta la imagen de Dragut reflejada en el Persiles?", en A. Villar Lecumberri (coord.), *Peregrinamente peregrinos : actas del V Congreso Internacional de la Asociación de Cervantistas*, Lisboa, Fundación Calouste Gulbenkian. 2004, vol. I, pp. 753-766. And, "Dragut. Héroe o villano", *Historia 16*, 354 (2005), pp. 48-61.

[28] "No llevó Sinán ni Dragut sino los corsos que se quisieron ir con él, y la artillería y 4.000 ducados en contado, y rehenes por los otros 6.000". López de Gomara, *Guerras de Mar*, p.256.

[29] "Hubo entonces a Dragut por 3.000 ducados, que fueron gran daño de cristianos". López de Gomara, *Guerras de Mar*, p. 228.

concreted magnificently in a romance the significance of Dragut for those who had the misadventure of being captured by his men:

> Tied to the hard bench
>
> of a Turkish galley,
>
> both hands on the oar
>
> and both eyes on the land,
>
> a forced of Dragut
>
> in Marbella's beach
>
> complained to the grunt sound
>
> of the oar and the chain.[30]

The disqualification of Dragut arrived at his climax with Fray Prudencio de Sandoval. Although he copied literally chapters and chapters of López de Gomara's text, which we've analyzed lines before, he introduced clearly disparaging commentaries about the Turkish corsair. It's enough to compare the following paragraph with the one that López de Gomara dedicated to explain who was Dragut

> Was Dragut natural of the Natolia, thats in the minor Asia, of a little place called Charabalac, frontier of a city of three thousand neighbors, called Estrancoy, and from vile, filthy and poor parents. Being a child, he left his land sailing the sea at the service of a rais of his land, and came at the power of Barbarossa, who served of him in bad and clumsy jobs, and when he turned into a man, Barbarossa gave him a ship and patent of general captain, for that the Turkish corsairs, who armed themselves, obey him as he.[31]

---

[30] Amarrado al duro banco
de una galera turquesca,
ambas manos en el remo
y ambos ojos en la tierra,
un forzado de Dragut
en la playa de Marbella
se quejaba al ronco son
del remo y de la cadena
L. de Góngora, *Amarrado al duro banco*, pp. 114-115.

[31] Fue Dragut natural de la Natolia, que es en la Asia Menor, de un pequeño lugar llamadado Charabalac, frontero de una ciudad de tres mil vecinos, llamada Estrancoy, y de parientes villanos, viles, soeces y pobres. Que de niño salió de su tierra navegando por el mar en

To discredit Dragut, in addition to emphasize his plebeian origins, Sandoval formulated "deep and dark sexual formulations",[32] as we observe in the following passage

> Those were not bad thoughts for who had been born so down and being slave and vardage of another such.[33]

Sandoval also highlighted how cruel and vengeful that Dragut was, pointing out he was "corsair Barbarossa's creation, inheriting the job and malice of his maker"[34] and "his bad inclination, and in revenge of his past damages".[35] Sandoval also considered Dragut as arrogant[36] and superstitious.[37]

Although he recognized the corsair's courage and cunning, Sandoval demonstrates it indirectly when he comments "the damages that this corsair made and the fear that the Christianity had him",[38] and his behaviour when he was captured in 1540: "But Dragut and other captains, although they fought well, finally they were captured".[39] He highlighted the courage of Dragut when this tried to break the christian siege to Mahdia

> Dragut gave a great voice and threw his spear against the squadron and, doing the same, riders and pawns began with great shout to throw their spears and shoot their shotguns, arrows and stones with slings… As Dragut saw himself superior because of the lot of people he had, more than the squadron who fought with too much confidence.[40]

---

servicio de un arráez de su tierra, y vino a poder de Barbarroja, que se sirvió de él en muy malos y torpes oficios, y cuando ya era hombre le dio una fusta y patente de capitán general, para que los corsarios turcos que armasen le obedeciesen como a él. P. de Sandoval, *Historia de la Vida*, p. 344.

32 "Profundas y oscuras formulaciones sexuales". That's an interpretation of Sandoval's complaint. E. Sola Castaño, "Barbarroja, Dragut".

33 No eran malos pensamientos para quien había nacido tan bajo y sido esclavo y vardage de otro tal. P. de Sandoval, *Historia de la Vida*, p. 347.

34 "Hechura del corsario Barbarroja, heredando el oficio y la malicia de su hacedor". P. de Sandoval, *Historia de la Vida*, p. 344.

35 "Su mala inclinación, y en venganza de sus males pasados". P. de Sandoval, *Historia de la Vida*, p. 345.

36 P. de Sandoval, *Historia de la Vida*, p. 345.

37 "He made his ulema to draw lots for who would be the lord of the mentioned city of Africa. He came out very satisfied" ("hizo a su alfaquí que echase suertes si seria señor de la ciudad de dicha Africa. Salióle muy a su gusto"). P. de Sandoval, *Historia de la Vida*, p. 346-347.

38 P. de Sandoval, *Historia de la Vida*, p. 349.

39 P. de Sandoval, *Historia de la Vida*, p. 344.

40 Dragut dio una gran voz y arrojó la lanza contra el escuadrón y haciendo lo mismo los de a caballo y peones, comenzaron con gran grito a arrojar lanzas y disparar sus escopetas, flechas y piedras con hondas… Como Dragut se vió superior por la mucha ge gente que tenía, más

How the Spanish image of Dragut deteriorated so much in the second half of the sixteenth century? The answer has to do with the role played by the cited character in the confrontation between the empires of Charles V and Süleyman. In the mid sixteenth century (when happened Hayreddin Barbarossa's death), all seems to indicate that the position of both parts had been consolidated in the Maghreb. The Ottoman capital controlled Algiers through the great corsair captains. In the meanwhile, the Spanish monarchy seemed to have consolidated two confederated states, and allies, in Tunis and Tlemecen, through the local dynasties.

Through the conquest of Monastir, Sousse and, especially, Mahdia, Dragut pretended to seize of the entire Tunisian kingdom. This blew into pieces the truce that Süleyman had with the emperor Charles V's brother and, by extension, with this last since 1547. Precisely, Dragut incarnated the contradictions that represented the arrangement of peace treaties or truces, while the free activity of the own corsairs was allowed. In addition, Dragut revived to the Spanish the worst memories of how the Barbarossas seized Algiers. These fears became reality when the Turkish corsair decided to put himself at the service of the Porte, because of what he was appointed governor of an Ottoman province and, later, Bey of Tripoli. Indeed, Dragut was Barbarossa's creation, and both delivered Algiers and Tunis to the Ottoman caliph.

The final fall of Mahdia and Tripoli into Ottoman hands, between 1551 and 1552, can be considered as the beginning of the end of the Spanish influence in Tunis. Although finally not arrived until 1574, with the Spanish loss of La Goleta. From that moment it began the half-century of the privateering apogee in the Mediterranean, a half-century in which the corsair scourge reached his maximum predatory capacity.

It mustn't surprise that for those military, politicians, religious and litterateurs contemporaries to the definitive loss of Tunis and of all North African littoral between Oran and Egypt, the figure of Dragut appeared as one of the maximum guilty of the Spanish failures in North Africa. Hence the rigor with what he was treated.

Dragut's bad reputation, against what might seem, was not due much to the raids of his galleys in the Spanish coast. Although is pending of study, it doesn't seem that his attacks to the Spanish populations and navigation provided him such an elevated number of people, ships and goods captured as which he obtained in the Italian coast and the islands of Corsica, Sardinia, Malta and Sicily. These last territories were those who suffered a true scourge from the galleys which had their bases in Djerba, Monastir, Sousse, Mahdia and Tripoli.[41]

---

que la escuadrón peleaba con demasiada confianza. P. de Sandoval, *Historia de la Vida*, p. 362.

[41] For the Italian historiography, G. B. Comandé, *La Sicilia contro il corsaro Dragut : 1551-*

It's not casual that when Diego Suárez wrote his monumental work about the government of Oran in the second sixteenth century mid, Dragut was only mentioned two times, and both to refer to the capture of the seven galleys of the viceroy of Naples he made in waters of Lipari in 1561.[42]

The first news about the presence of Dragut in the Spanish coasts dates from 1549. That year, commanding 5 galleys and 16 galleots, he patrolled the catalan coasts, where he captured "a galleon in sight of Barcelona". After that, he careened his ships in Ibiza.[43] In 1550, according to the sources, he appeared in the littoral of Majorca with 20 galleys that landed between 500 and 1,500 men near of Pollença, to attack the village. The local documentation speaks about 1,500 Turks landed, who thanks to their numerical superiority, managed to capture and kill nearly 130 inhabitants of the cited locality. However, they paid a high cost, because islanders killed more than 50 assailants and captured other three alive, at the time they conquered an attackers flag.[44] López de Gomara's work approximates quite well to the previous, with some remarkable differences, because he considers that the attackers were only 500. But he gives the same number of losses of one and another side, finishing his narration with the following assessment: "the Turks received damage from the islanders".[45] In any case, if the Dragut's attack results (130 Majorcans captured and killed) with of Barbarossa in Mahón in 1535 (nearly 800 captives) and of Piyale Pashá in Ciutadella in 1558 (nearly 4,000 captives) are compared, is evident that the memories about this two last attacks have been more important for the Balearic collective imagination.

From Majorca, Dragut went to Valencia, in whose littoral his men "took a lot of goods and provisions, especially rice, in a place without people". Later, he went to Cullera, where 300 Turks entered by surprise at night, captivating almost all the inhabitants and seizing their properties. Gaspar de Escolano, Valencian chronicler, gives account that "this day died eight or nine Christians; and twenty Turks, with many wounded". In respect to the captives, he only says that they were "many", and they were rescued on the shore in exchange of 6,000 Valencian pounds.[46] On the contrary, López de Gomara says the attack

---

1552, Palermo, DELF, 1956. A fictionalized version A. Spissu, *Il pirata e il condottiero. La storia vera del pirata Dragut e dell'Ammiraglio Andrea Doria*, Genoa, Librodiscrivere, 2013, 2ªed. Other approximations J. Farrugia de Candia, "Monnaies frappées à Tripoli et à Gafsa, par Dragut", *Revue Tunisienne*, 25 (1936), pp. 85-92.

42 D. Suarez Montañés, *Historia del Maestre*, pp. 191, 327-328.

43 "Un galeón a la vista de Barcelona". Lopez de Gomara, *Guerras de Mar*, p. 237.

44 A. Campaner Fuertes, *Cronicón Mayoricense*, Palma de Mallorca, Ediciones Ayer, 1967, p. 263.

45 "Recibieron daño los turcos de los isleños". Lopez de Gomara, *Guerras de Mar*, pp. 239-240. F. Serra de Gayeta, "L'atac del corsari". M. Bonet, "Datos sobre una invasion".

46 "Tomaron mucha ropa y bastimento, especial de arroz, en un lugar sin gente". "Murieron en esta jornada ocho o nueve christianos; y veynte turcos, con muchos heridos". Fueron

was discovered and the assailants' outlet was cut off, so Dragut sent 200 men to help them. Graphically adds, "lots of Cullera who went captives returned with captives, the others received their estates", adding that Dragut "departed sad, threatening whoever he encountered". In the close beach of la Romana, he captured an Aragonese merchant ship with 100 men, of which he captivated the half, dying the rest after two days of combat, and losing Dragut 80 of his men.[47]

As has been seen in the comparison between local sources and the court chroniclers, the differences are important in what refers to the damages caused by the attacks of Dragut's fleets. Independently from which reality was, all seems to indicate that, according to the local documentation, it doesn't seem that the cited episodes can be considered as Dragut's victories. In fact, the true scourge for the Spanish coasts and navigation was the Turk-Algerian privateering; whose most important successes were the taking of Mahón in 1535 (between 800-1,000 captives and dead) and Ciutadella in 1558 (1,000 or 2,000 dead and 4,000 captives).

There is more news about the attacks of this corsair captain, but we're not going to deal with them here. In any case, it has to be stressed that the local sources, closer to the events, dedicated him some attention, although not excessive. The vision of the Monarchy's Mediterranean policy by the local authors shouldn't be too wide, because their interest was focused in every concrete attack and how, as far as possible, prevent them. By contrary, the court chroniclers, or their surrounding, had a much more adjusted vision of the so negative paper that Dragut had played in the Hispanic-Ottoman struggle. Hence they paid him more attention.

We also must say something about the exaggerations on the privateering consequences, the number of slaves and other negative aspects of the corsair attacks. And especially about the bad image of Dragut, which was surely magnified in comparison with other Muslim corsairs. Miguel de Cervantes, a good connoisseur of those topics, criticized the exaggerations. In a passage of the last of his novels, published in 1616, he introduced a very illustrative episode about this. He situates Dragut in a locality nearby to Quintanar de la Orden, inside the Spanish peninsula. There "two young men, in suit of newly rescued captives, were declaring the figures of a painted canvas they had in soil; it seemed they had discharged from the heavy chains they had alongside, insignias and informers of their past adventure". One of the captives told

> This vessel you here see reduced to small, because the paint requests it like this, is a galleot of twenty-two banks, whose owner

"muchos". G. Scolano, *Década primera de la historia de la ... ciudad y reyno de Valencia*, Valencia, Pedro Patricio Mey, 1610-1611. Reedited by the Universidad de Valencia in 1972.

47 "Muchos de Cullera que iban cautivos volvieron con cautivos, los demás cobraron sus haciendas". "Dragut se partió triste, amenazando al que topase". Lopez de Gomara, *Guerras de Mar*, pp. 239-240.

and captain is the Turk who goes standing on the amidships, with an arm in the hand, which he cut from that Christian you see there, to serve him as punishment and as scourge for the others who were moored to their banks, afraid of not reach that four galleys you see here, which are entering and chasing them. … Listen, sirs, and stay tuned: maybe this plaintive tale's apprehension will take to your hearing the menacing and vituperating voices which has given this dog of Dragut, such was the name of the galleot's rais, a corsair as famous as cruel,… at least, it sounds to me now the rospeni, the manahora and the denimaniyoc, that, with a devilish courage, goes saying all those words and Turkish reasons, channeled to the wrong time and vituperative of the Christian captives; calling them jews, men of few value, of dark faith and vile thinking, and, for greater horror and scare, with dead arms you whip the living.[48]

Without any doubts, the cited passage is a criticism against those who exaggerated, without much foundation, the reality of privateering and captivity, as well as about Dragut's cruelty. Hence that Cervantes put two young men, supposedly students, in the story and in a population of Spain's inland, very far from the dangerous sea.[49]

The figure of Dragut was rescued in the second half of the nineteenth century due to two factors that actually didn't have connection with the Spanish-Ottoman relations. First, the African War of 1859-1860 between Spain and Morocco. It was the chance to unbury old torts against the Muslim enemy, among

---

[48] "Dos mancebos que, en traje de recién rescatados de cautivos, estaban declarando las figuras de un pintado lienzo que tenían tendido en el suelo; parecía que se habían descargado de las pesadas cadenas que tenían junto a sí, insignas y delatoras de su pasada aventura".

Este bajel que aquí veis reducido a pequeño, porque lo pide asi la pintura, es una galeota de veintidós barcos, cuyo dueño y capitán es el turco que en la crujía va en pie, con un brazo en la mano, que cortó a aquel cristiano que allí veis, para que le sirva de rebenque y azote a los demás cristianos que van amarrados a sus bancos, temeroso no le alcancen estas cuatro galeras que aquí veis, que le van entrando y dando caza. … Escuchad, señores, y estad atentos : quizá la aprensión de este lastimero cuento os llevará a los oídos las amenazadoras y vituperosas voces que ha dado este perro de Dragut que así se llamaba el arráez de la galeota, corsario tan famoso como cruel,… a lo menos, a mi me suena ahora el rospeni, el manahora y el denimaniyoc, que, con coraje endiablado, va diciendo que todas estas palabras y razones turquescas, encaminadas a la deshora y vituperio de los cautivos cristianos; llamándolos judíos, hombres de poco valor, de fe negra y de pensamientos viles, y, para mayor horror espanto, con los brazos muertos azotas los cuerpos vivos.

M. Cervantes, *Los trabajos de Persiles y Sigismunda*, pp. 155-157.

[49] For the criticism, in general sense, M. B. Requejo Carrió, "De cómo se guisa una fábula : el episodio de los falsos cautivos en el Persiles (III, X)", en A. Villar Lecumberri (coord.), *Peregrinamente peregrinos : actas del V Congreso Internacional de la Asociación de Cervantistas*, Lisboa, Fundación Calouste Gulbenkian, 2004, vol.I, pp. 861-878.

them corsair attacks against Spanish coasts and navigation, with the sequel of Christians converted into slaves. Second, the critic rereading about the period when the Habsburg dynasty dominated Spain. Combined with the double rescue of the confrontations of the sixteenth century, in some places were staged the landings of Dragut's corsairs (as in Pollença, Majorca) and dedicated him some plays.[50]

Dragut reappeared in other tension moments with Morocco, like the vespers of the Melilla's 1909 war (the Barranco del Lobo's one). A manuscript poem occupies again about Dragut, to the front of the galleys, describing him as a brave and expert corsair captain: "The King of the Sea, indomitable", "The most expert corsair, and the most brave pirate", "whose illustrious exploits / for their splendour would be/ Barbarossa and Hasán Agá". Although, it brought out his cruelty: "Dragut, that to the weak Christian / pursues and plunders and kills".[51]

On the last years, in which only have been published the monographs cited at the beginning of this text, the recovery of Dragut by the Spanish historiography remains as an outstanding subject. The most remarkable is the recovery of the cited corsair's figure as a tourist claim, especially in Cullera, which was assaulted by him in 1550. There exists a Pirate Museum where the figure of Dragut is fundamental. The character also gives name to bars, restaurants, and nautical schools, like other diverse kinds of establishments. In this festive-touristic atmosphere, the city council of Cullera has edited a book, addressed to young people, about Dragut's Spanish adventures.[52]

To conclude, in this text it has not been pretended neither give an exhaustive study about what meant Dragut for the Spanish empire, in his confrontation with the Ottoman in the sixteenth century. Nor has been pretended to offer a detailed study about the attacks by Dragut's fleet to the Spanish coast and their consequences. But we've unmarked us from the assessments, positive and negative, about the character. For this, the best is to situate him in the context of the Mediterranean political fights of his time. At least, that was the intention.

---

[50] A play opened in Aranjuez in May 1862, *Dragut el pirata o Los malteses [Manuscript] : Drama nuevo, original y en verso, dividio en tres actos*.

[51] C. Fernández Shaw, *Las galeras de Dragut*, manuscript poem, en Archivo de Carlos Fernández Shaw [on line] Fundación Juan March, 2011. (consulted 25/9/2013) - Available in http://www.march.es/bibliotecas/legados/cfs/.

[52] A. Fuertes Larrea, *Dragut. Aventures i corsaris en la Cullera del segle XVI*, Cullera, Bromera, 2003.

BIBLIOGRAPHY

BONET, M., "Datos sobre una invasión de mahometanos en Pollensa(1)", *Bolletí de la Societat Arqueológica Lul.liana*, 18 (1885), pp. 3-6.

BUNES IBARRA, M. A. de, "Cortés y los hermanos Barbarroja en los escritos de Francisco López de Gomara", *Revista de Indias*, 181 (1987), pp. 901-1906.

_____, *La imagen de los musulmanes y del Norte de Africa en la España de los siglos XVI y XVII*, CSIC, Madrid, 1989.

_____, y E. SOLA, *La Vida, y historia de Hayradin, llamado Barbarroja, Gavazat-I Hayreddin Pasa: la crónica del guerrero de la fe Hayreddin Barbarroja*, Granada, Universidad de Granada, 1997.

_____, *Los Barbarroja: corsarios del Mediterráneo*, Madrid, Alderabán, 2004.

CAMPANER FUERTES, A., *Cronicón Mayoricense*, Palma de Mallorca, Ediciones Ayer, 1967, p. 263.

CERVANTES, M. de, *Los trabajos de Persiles y Sigismunda. Novela setentrional*, Madrid, Juan de la Cuesta, 1617. Utilizo la edición facsimile de la Real Academia Española, Madrid, 1990, pp. 1575-157.

COMANDÉ, G. B., *La Sicilia contro il corsaro Dragut: 1551-1552*, DELF, Palermo, 1956.

Dragut el pirata o Los malteses [Manuscrito]: Drama nuevo, original y en verso, dividido en tres actos., Aranjuez, 1862.

ESCOLANO, G., *Década primera de la historia de la ... ciudad y reyno de Valencia*, Valencia, Pedro Patricio Mey, 1610-1611. Reeditado por la Universidad de Valencia en 1972.

FARRUGIA DE CANDIA, J., "Monnaies frappées à Tripoli et à Gafsa, par Dragut", *Revue Tunisienne*, 25 (1936), pp. 85-92.

FEIJOO, R., *Corsarios berberiscos. El reino corsario que provocó la Guerra más larga de la historia de España*, Barcelona, Belacqva/Carroggio, 2013, pp. 98-104.

FERNÁNDEZ SHAW, C., *Las galeras de Dragut*, poema manuscrito, en Archivo de Carlos Fernández Shaw [en línea] Fundación Juan March, 2011. (consulta 25/9/2013) - Disponible en http://www.march.es/bibliotecas/legados/cfs/.

FUENTES, D. de, *Conquista de África, donde se hallan agora nuevamente recopiadas por Diego de Fuentes muchs y muy notables hazañas de particulares caballeros*, Amberes, Philippo Nutio, [1570].

FUERTES LARREA, A., *Dragut. Aventures i corsaris en la Cullera del segle XVI*, Cullera, Bromera, 2003.

GÓNGORA, L. de, *Amarrado al duro banco de una galera turquesca*, 1583. Utilizo la *Antología poética*, Barcelona, Crítica, 2009, preparada por Antonio Carreira, pp. 114-115.

HERRERA, F. de, *Relacion de la Guerra de Cipre y suceso de la batalla naval de Lepanto*, Sevilla, Imp. Alonso Picardo, 1572. Editado en *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España* (CODOIN), XXI, Madrid, Imp. Viuda de Calero, 1852, pp. 247-382.

LÓPEZ DE GOMARA, F., *Guerras de mar del Emperado Carlos V*, Madrid, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 2000. Edición y estudio de M. A. Bunes Ibarra y N. E. Jiménez.

MÁRMOL DE CARVAJAL, L., *Descripción General de Africa*, Granada, René Rabut, 1573.

ÖNALP, E., "¿Es cierta la imagen de Dragut reflejada en el Persiles?", en VILLAR LECUMBERRI, A. (coor.), *Peregrinamente peregrinos : actas del V Congreso Internacional de la Asociación de Cervantistas*, vol. I, Lisboa, Fundación Calouste Gulbenkian, 2004, pp. 753-766.

_____, "Dragut. Héroe o villano", *Historia 16*, 354 (2005), pp. 48-61.

REQUEJO CARRIÓ, M. B., "De cómo se guisa una fábula: el episodio de los falsos cautivos en el Persiles (III, X)", en VILLAR LECUMBERRI, A. (coor.), *Peregrinamente peregrinos: actas del V Congreso Internacional de la Asociación de Cervantistas*, vol. I, Lisboa, Fundación Calouste Gulbenkian, 2004, pp. 861-878.

SANDOVAL, Fr. P. de, *Historia de la Vida y Hechos del Emperador Carlos V, Maximo, Fortíssimo, Rey de España y de las Indias, Islas y Tierra Firme del Mar Océano*, Valladolid, Sebastián de Cañas, 1604 (Primera Parte) y 1606 (Segunda parte). Utilizo la edición de la Biblioteca de Autores Españoles, Madrid, 1955-1956. 3 vols, preparada por Carlos Seco Serrano.

SERRA DE GAYETA, F., "L'atac del corsari Dragut a la vila de Pollença l'any 1550", *Bolletí de la Societat Arqueològica Lulliana*, 34 (1974), pp. 303-312.

SOLA CASTAÑO, E., "Barbarroja, Dragut y Ali Bajá, señores de la frontera mediterránea", en SÁCNHEZ FERNÁNDEZ, A. (coor.), *II Congreso Internacional de Estudios Históricos: el Mediterráneo, un mar de piratas y corsarios*, Ssanta Pola, Ayuntamiento, 2002, pp. 121-133.

_____, *Uchalí: el Calabrés Tiñoso, o el mito del corsario muladí en la frontera,* Barcelona, Bellaterra, 2010.

SPISSU, A., *Il pirata e il condottiero. La storia vera del pirata Dragut e dell'Ammiraglio Andrea Doria*, Genova, Librodiscrivere, 2013 (2ªed).

SUAREZ MONTAÑÉZ, D., *Historia del Maestre último que fue de Montesa y de su hermano Don Felipe de Borja. La manera como gobernaron las plazas de Orán y Mazalquivir, reinos de Tremecén y Ténez, en África, siendo allí capitanes generales, uno en pos del otro, como aquí se narra*, Valencia, Institució Alfons el Magnànim, 2005. Edición y estudio crítico de M. A. de Bunes Ibarra y Beatriz Alonso Acero. Previamente, F. Guillén Robles había publicado la primera parte en Madrid, M. Tello, 1889.

SÜLEYMAN NUTKİ'NİN *MUHARABAT-I BAHRİYE-İ OSMANİYE* ADLI KİTABI IŞIĞINDA TURGUT REİS

Abdalaziz Mohamed AWADALLAH *

Özet:

Turgut Reis (1485-1565) büyük bir Türk denizcisidir. Muğla'ya bağlı bir köyde doğan Turgut Reis küçük yaşta denizlere açıldı. Akdeniz'deki korsan gemilerinde tayfa olarak çalıştı. Genç yaşta kaptanlığa yükseldi.

Yavuz Sultan Selim döneminde (1512-1520) yavaş yavaş Akdeniz'e egemen olmaya başlayan Piri Reis Aydın Reis, Oruç Reis, İshak Reis ve Barbaros Hayrettin Paşa (Hızır Reis) gibi Türk denizcilerinin arasına katıldı. Barbaros Hayrettin Paşa'nın 1533'te Osmanlı Devleti'nin hizmetine girip kaptan-ı derya olmasından sonra Akdeniz'de kendi adına korsanlık yapmayı sürdüren Turgut reis 1540'ta Korsika Adasın'da baskına uğrayarak tutsak düştü.

O zamanlar denizde tutsak düşenler gemilerde forsa (kürekçi) olarak çalıştırıldı. Turgut Reis de üç yıla yakın forsalık yaptıktan sonra 1543'te Barbaros Hayrettin Paşa'nın Nice kentini kurtarmayı kaldırması karşılığında serbest bırakıldı.

Yeniden Akdeniz'e çıkan Turgut Reis korsanlığa devam etti. 1548'de Napoli Körfezinde'ki Castel Nuovo'yu ele geçirmesi ününü daha da arttırdı. Bu arada Barbaros Hayrettin Paşa da ölmüş (1546).

Akdeniz'i iyi bilen denizcilerden bir tek Turgut Reis kalmıştı. Bunu değerlendiren Osmanlı devleti Turgut Reis'i Karlı İli sancakbeyliğine atayarak ondan yararlanmak istedi. Bundan sonra korsanlık etkinliklerini devleti adına sürdüren Turgut Reis, bir çok başarı elde etti. Ama İstanbul'a haraç götürmekte olan bir Venedik gemisini batırmasını üzerini sancakbeyliğinden alındı.

Turgut Reis 1551'de Kanuni Sultan Süleyman'nın, Trablus-ı garp'i alırsa beylerbeyliğini ona verileceği yolundaki sözü üzerine harekete geçti. Ama Trablus-ı garp'in alınmasına karşın beylerbeyliğe başkası atanınca kendisine bağlı gemilerle gene Akdeniz'e açıldı. 1533'te Korsika Adasın'nın kıyılarını ve en önemli kenti Bastia'yı yağmaladı. Bu başarısı üzerine Kanuni Sultan Süleyman Turgut Reis'i Trablus-ı garp beylerbeyliğine getirdi. Bundan sonra kaptan-ı Derya Piyale Paşa ile bilikte hareket eden Turgut Reis Akdeniz'de birçok deniz seferine katıldı. İtalya'nın güneyinde Reggio'nun (1555) Cezayir'de Oran ve Bicaye'nin (1556), Tunus'ta Bizerte'nin (1557) Minorka Adası'ında Ciudadela'nın ve Tunus açıklarındaki Cerbe Ada'sının (1560) alınmasında büyük rol oynadı. 1565'te Piyale Paşa ile birlikte giriştiği Malta kuşatması sırasında aldığı yaralar sonucu ölen Turgut Reis'in mezarı Trablus-ı garp'tadır.

Bu çalışma, başlıca önemli eser olan ve Osmanlı Türkçesiyle yazılan Süleyman Nutkî'nın *Muharabat-ı bahriye-i Osmaniye* adlı kitabı ışığında Turgut Reis'in hayatı ve mücâdelelerini anlatmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı Devleti, Turgut Reis, Barbaros Hayrettin Paşa (Hızır Reis), Piyale Paşa, Akdeniz, Korsanlık, Trablus-ı garp (Trablusgarp).*

---

* Prof. Dr., Ezher Üniversitesi, Beşeri Bilimler Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölüm Başkanı (Kahire –MISIR); (a_awad47@yahoo.com).

SÜLEYMAN NUTKİ'NİN *MUHARABAT-I BAHRİYE-İ OSMANİYE* ADLI KİTABI IŞIĞINDA TURGUT REİS

Abdalaziz Mohamed AWADALLAH

Giriş:

Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren denizlerde egemenlik kurma gayreti içerisinde olmuştur. 16. yüzyıl, Osmanlı'nın denizlerde altın çağ yaşadığı bir asırdır. Türk denizciliği bu dönemde İspanya, Venedik ve Portekizlilere baş eğdirecek bir güce kavuşmuştur. Bu duruma gelinmesinde Kuzey Afrika'yı mesken tutmuş Türk denizcilerinin rolü büyüktür. Bu büyük denizciler Hızır Reis, Oruç Reis, Turgut Reis, Kılıç Ali Reis ve Seyit Ali Reis gibi denizcilerdir. Bunlar arasında Hızır Reis (Barbaros Hayrettin Paşa) ve Turgut Reis hem Müslüman ülkelerde, hem de Hıristiyan dünyasında en büyük üne kavuşan iki Türk korsanı haline gelmiştir. Hızır Reis'in ölümünden sonra Akdeniz'in en büyük deniz savaşçısı ise Turgut Reis olmuştur.[1]

Korsanlık Kültürü:

Türk denizcilik tarihinde büyük bir yeri olan Turgut Reis'i iyi tanıyabilmek için bu büyük denizcinin yetiştiği korsanlık kültürünü bilmek gerekmektedir.[2]

Arapça'da قُرصان kursân (çoğulu karâsin قراصين) kelimesinden "korsanlık yapmak" anlamına قرصنه karsane şeklinde fiil türetildiği gibi fazla yaygınlık kazanmasa da İtalyanca ikinci şekle daha yakın olarak قرصال kursâl (çoğulu karâsil/karâsîl) biçiminde kullanımı da vardır. Kelimenin Türkçe'ye Arapça yoluyla geçtiği anlaşılmaktadır. Arapça'da "denizcilikte mahir kimse" anlamına gelen بارع bâri' kelimesi de korsan karşılığında kullanılır.[3]

Aslında denizlere hâkim olma, sahilleri ve deniz ticaretini koruma veya denizden gelmesi muhtemel tehlikeyi önceden bertaraf etme gibi amaçlarla yapılan korsanlıktır.

---

1 Özgür Aktaş, *Türk Denizcilik Tarihi İle İlgili Romanlarda Turgut Reis İmajı*, Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, Sayı 34 (Temmuz 2013/II), ss. 157-167.

2 Müslüman-Türk denizciliğinin gelişimi ve Korsanlık konusu hakkında bakınız: İdris Bostan, "Gemi", *DİA*, XIV, İstanbul. 1996, s. 8-15.

3 Mes'ûdî, 1,440.

Batı dünyasında meşru kabul edildiği gibi İslam dünyasında da cihad ve gazanın bir parçası olarak görülmüştür. Milletlerarası ilişkilerin savaş esasına dayandığı ve barışın ancak özel antlaşmalarla kurulabildiği Ortaçağ boyunca gerek savunma gerekse düşmana zarar verme amacıyla düzenli donanmalardan bağımsız olarak girişilen bu faaliyetler devletler tarafından da desteklenmiş ve karşılıklı ilişkilerde önemli rol oynamıştır.

Osmanlı denizciliğine 16. yüzyılın sonlarında damğasını vuran olay denizlerde tarih kadar eski olan korsanlığın on plana çıkmasıdır. Türk korsanları sınır boylarında mücâdele veren akıncıların denizdeki karşılığıdır.[4]

Faâliyet alanı deniz ve sahiller olan yaşa dışı eylemler söz konusu olduğunda korsan (Corsario) ve deniz eşkiyası (Pirita) terimlerini birbirinden ayırmakta fayda vardır. Korsan belli bir birliğe ve otoriteye bağlı olarak, yani bir bayrak altında çalışır. Deniz eşkiyası ise adından anlaşılacağı gibi hiçbir birliğe tabii olmayan yerel olarak küçük çaplı deniz yağmalarıyla hayatını sürdüren kişidir.[5]

Osmanlı belgelerinde korsan tanımlaması sadece Hıristiyan denizciler için kullanılıyorken, 16. yüzyılın sonlarına doğru devlet izniyle savaşan Osmanlı denizcileri takdir amacıyla da kullanılmıştır.[6] Kendilerinden daha çok "Levend" veya "gönüllü levend" olarak bahsedilen Osmanlı korsanları hukuk dışına çıktıklarında "Haramî levend" olarak adlandırılmış ve cezalandırılmıştır.[7] Yani levent reislerinin hakimiyetindeki yerlere veya adalara saldırıda bulundukları zaman "Korsan ve harami" kelimeleriyle adlandırılmıştır.[8]

Korsanların hareket serbestîsine sahip olduklarını düşündüren pek çok olay olmasına rağmen yine de bağlı oldukları devletin hukuk kurallarına göre davranmak mecbûriyetinde olduklarını görmekteyiz. Bu sebeple Batıda yanlış anlaşılarak birer haydut olarak kabul edilen Osmanlı korsanları hakkındaki imaj düzeltilmelidir. Gerçekte Müslüman korsanlar, İslam hukukuna göre inanç savaşı yapmıştır. Bu korsan denizciler/ deniz gazileri düzenledikleri akınların şer'i hukukuka uygunluğunun bir delili olarak elde ettikleri esir ve ganimetlerin beşte birini devlete teslim etmekteydiler.

Özellikle II. Bayezid zamanında Cem Sultan hayatta olduğundan Osmanlı Devleti donanmasını Akdeniz'e göndermekten çekindiği durumda korsanlardan yararlanmıştır. Böylece Osmanlı Devleti diplomatik baskılardan kurtulduğu gibi

---

4 Bostan, "Akdeniz'i Vuran Türk Korsanları", *NTV Tarih*, Sayı: 27 (2011), s. 35.

5 Özlem Kumrular, "XVI. Yüzyılın İlk Yarısında Orta ve Batı Akdeniz'de Üstünlük Mücâdeleleri", *Türk Denizcilik Tarihi*, (Ed: İdris Bostan, Salih Özbaran), Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 157.

6 Bostan, "Akdeniz'i Vuran Türk Korsanları", s. 36.

7 Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 24.

8 Bostan, "Adriyatikte'te Korsanlar ve Deniz Gazileri", Toplumsal Tarih Dergisi, S. 127 (Temmuz 2004), s. 64.

rakip deniz güçleriyle de mucadele edebilmiştir. Bu sebeple Osmanlı Devleti denizlerde faaliyet gösteren Türk korsanlarına mudahalede bulunmamıştır. Osmanlı Devleti ile barış halinde olan Venedik ve Fransa hariç diğer devletlerin güçlerine karşı korsanların mücadelesi desteklenmiştir.[9]

Kanuni Sultan Süleyman zamanında Osmanlı bahriyesi her alanda Avrupa'nın denizci devletlerinden daha üstün bir duruma gelmiştir. Korsanlık kültüründen yetişen Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut Reis ve Kılıç Ali Paşa gibi denizcilerin tecrübelerinden geniş ölçüde yararlanılmış ve sonuç olarak Karadeniz'in bir Türk gölü haline gelmesinden sonra Kızıldeniz ve Akdeniz'de de hakimiyet sağlanmıştır. Korsanlık kültüründen yetişen denizciler beylerbeylik ve kaptan-ı deryalık gibi mevkilerde de bulunmuştur.[10]

Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin altın deniz üssünden birisi de Batı Akdeniz'de bulunan Tunus, Cezayir ve Trablusgarb Beylerbeyliğine bağlı olan korsan donanmalarıdır.[11] Denizcilik tekniğine sahip olan korsanlar gemileri taşıdıkları top ve arkebuz sayesinde her an eyleme hazır küçük bir ordu niteliğine sahiptir.[12]

İspanya'nın V. Şarl (Şarlken) zamanında Osmanlı Devleti'ni karada daima korkulan bir tehlike olarak görülürken denizlerde ise bu korku Barbaros Hayrettin Paşa ve Turgut Reis ile özdeşleşmiştir. Yani İspanya'nın denizlerde savaşı bir bakıma Kanuni Sultan Süleyman'dan ziyade İstanbul'a bağlı Kuzey Afrika'daki korsanlara karşıdır.[13] Osmanlı İspanya arasındaki 1578 tarihli mütarekenin ilerleyen yıllarda uzatılması, Akdeniz'deki donanmalar arasındaki savaşa son vermiştir.

Bunun yerine korsanlar tarafından yürütülen gayri resmi mücadeleler yer almıştır. Artık savaş başkentleri İstanbul, Madrid, Messina değil; Cezayir, Malta, Leghorn ve Pisa'dır.[14]

Kuzey Afrika sahillerini Osmanlı eyaletlerine dönüştüren Oruc

---

9 Bostan, "Malta Kuşatması'ndan Tunus'un Fethine", *Türk Denizcilik Tarihi*, Boyut Yayınları, İstanbul 2009, s. 20.

10 Ali İhsan Gencer, "Bahriye", *DİA*, İstanbul 1991, s. 504.

11 Bülent Arı, "Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku", *Türkler ve Deniz*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 269.

12 Miguel A. De B. Ibarra, Osmanlı-Berberi Korsanlığı ve İspanya Sahilleri, (çev. Özlem Kumrular), Toplumsal Tarih Dergisi, Sayı: 124 (Temmuz 2004), s. 74.

13 Ibarra, "Yavuz Sultan Selim ve Kanunî Sultan Süleyman Devrilerinde İspanya ve Osmanlı İmparatorlukları Arasında Deniz Savaşları", *Türkler*, IX, (Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 599.

14 Arı, "Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku", *Türkler ve Deniz*, s. 270.

Reis,[15] Barbaros Hayrettin Paşa[16] ve Turgut Reis, Portekizlilere de büyük darbe vurmuştur. Batı Akdeniz'den ümidini kesen Portekiz faaliyetlerini Hint Okyanusu bölgesinde Doğu Afrika sahillerine yoğunlaştırmıştır.[17]

1. Kitabın Müellifi

Genel olarak, söz konusu kitabın müellifi olan Süleyman Nutki hakkındaki elimiz altında bilgilerimiz azdır. Ama 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin en bunalımlı dönemlerinde Bahriye subayı olarak görev yapmış olduğunu iyi bilinmektedir. Bunun yanında, devletin siyasi hayatını, ordu ve donanmasındaki gelişmeleri yakından izlemiş olan bir deniz tarihçisi, gazeteci, müzeci ve eğitmendir. Süleyman Nutki Bey'in hatıraları ve günlükleri bir araya getirilerek hazırlanan» Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları», 1857-1924 yılları arasındaki tarihsel zaman dilimine ışık tutan önemli bir kaynaktır. Eser, Türk denizcilik tarihindeki pek çok gelişmeyi entelektüel bir Bahriye subayının kendine has üslubu ile okuyabilme fırsatı sunuyor.

2. *Muharabat-ı bahriye-ı Osmaniye* adlı kitabına dair

2.1. "*İfâde*-i mahsusa"

Kitabın birinci sahifede bulunan "İfâde-i mahsusa» başlığı altında, kitabın konu önemi üzerinde müellif şöyle: "*Devlet-i ebed-i muddet-i Osmaniye tarih-i askerisinin kısm-ı baherisini min elevvel (başlangıçtan) laik olduğu (gerektiği gibi) bir surette takeyid ve ihtimâm ile ayruca zapt ve kayıt olunmamış. Vekây-i umumiye miyânında (genel olaylar arasında)bulunan dâhi tâbirât fenniye ile tevzih ve tefsir idilmediğinden elyüm (bugün) mutâlâalarından inşaât-ı bahriye ve harâkât-ı harbiye-i sâlifeye dâir bir fikir icmâli almak gâyet müşkül bulunmuşdur*" tespit etmiş.[18]

---

[15] Oruç Reis, (1474 - 1518) Midilli Adası'nda yaşayan Ebu Yusuf Nurullah Yakup ağanın dört oğlundan biridir. Hızır ve İlyas Reislerin ağabeyidir. Yunanca, Arapça, İtalyanca, İspanyolca ve Fransızca'yı öğrenmiştir. Kardeşi İlyas Reis ile birlikte deniz ticareti yaparak hayata atılmıştır. Böyle bir sefer sırasında Rodos Şövalyelerine esir olmuş, Hızır Reisin yardımı ile esirlikten kurtulunca Memluk Sultanı Kansu Gavri'nin hizmetine girmiştir. Araplar arasında (عروج) ile tanınmıştır.

[16] Kaptan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa ile tanınmış. Doğu, İslam ve eski Türk Uygarlığı'nın bilgi birikimini, Akdeniz'de Rönesans'la aydınlanan yeni Batı fikirleri ile kaynaştıran Osmanlı Türkleri, bugün bile hayret ve hayranlık uyandıran eşsiz eserler meydana getirmişlerdir.Denizlerde güçlü oldukları dönemlerde, adeta mucizeler yaratan, altın çağını yaşayan, Akdeniz'i neredeyse bir iç deniz haline getiren Türkler, denizlerden çekildikleri dönemlerde çok ağır bedeller ödemişlerdir.Daha fazla bilgiler için, Bkz.
- عزت محمد رامزباشازاده : خريطهء قبودان دريا. ص 26-28. استانبول. 1833.

[17] Ahmet Kavas, "Afrika'da Türklerin Hakimiyeti ve Kurdukları Devletler", *Türkler*, IX, (Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 580.

[18] Süleyman Nutkı, Muharabat-ı Bahriye-ı Osmaniye, s. (a).

Bundan sonra, bu konuda eksiklikler bulunması sebebiyle: Bununla birlikte "*Hazret-Fatih devrinden berü mevcüdiyeti tâsdık olunan Osmanlı Bahriyesine dâir (Tühfet-i el-kibâr fi esfâr-i el-bihâr) ile (Hâritâ-ı Kapudan-i Deryâ) nâm iki kitabtan başka şimdiye kadar bir eser tab'olunmamış ve bunların ise vevâkısıyla maksada 'adem kifâyesinden meşâhir-i sâlife-i Bahriyemizin ibrâz ittikleri şecâat ve mârifet zir perde-i hâfada kalmışydı*" olduğunu açıklamıştır.[19]

II. Sultan Abdulhamid'e kitabı sunup "*Sivasetpül muhârabesine kadar vukûbulan muhârabât-i Bahriye-i Osmaniye'yi ala-kadr-il-istitâa (alabildiğine) cem' (toplama) ve tâhrire ibtidâr eyledim*" söyledi.

"*İşbu kitaba derc olunan vakâyi-i müteselsile-i tarihiye-i elde bulunan Türkçe ve İngilizce muhtelef kitaplardan cem'olunduğundan tarihlerinin bâzıları hicri-i kameri ve bâzıları milâdi olarak bulunmuş, vakâyi tarihiye-i Bahriyemizin Avruoa divel (devletler) Bahriyesi vakâi-i tarihiyesine tatbikinde sühület olmak içün (Amil la vuan) cedâviliyle tahvil olunarak her vakânin tarihleri, hem hicri-i kameri ve hem de milâdi olarak iki suretle de gösterilmiş.Tarih-i husudımıza bed' (başlama)etmezden evvel, teşebbüsât-i (tutumlar) Bahriye-i nev' beşerin ne suretle ibtidâ ittiğini, ve Osmanlıları divel-i Bahriyeye tanıttıran Galipüli'nin zapti tarihine kadar bu teşebbüsât ve inşaât Bahriyenin ne derecelere isal idilebilmiş olduğunu, icmâlen beyân için bir mukaddime tahrir kılındı. Mâmâfih, vakâyi tarihiyenin resimle tasvirindeki ehemmiyet derkâr idüğine binâen vâkayi meşhüreyi ve fenn-i mimâri-i eslâfi musavver tedârik olunan on kıtâa resim dâhi vâz'i olundu. Ümüd varımki, ıktidârımla mütenâsip olmıyan cür'et vâki-em, Bu eserin nevâkısını ikmâl içün, erbâb-i fazl ve kemâle şevkü gâyret verir*".[20] Öyle, tek bir sahifede bulunan Süleyman Nutki'nin kendi ifadesi biter.

2.2. Mukaddime:

Kitabın mukaddimesi ise, önce paragrafta anlatıldığı gibi, en eski asırlardan zamanımıza kadar denizler alanında beşeri faaliyetleri üzerine ifadelerden ibarettir.[21]

Söz konusu kitap, Şehzade Gazi Süleyman Paşa'dan ile Abdulmecit Han Gazi devrine kadar yapılan Osmanlı deniz savaşlarını kapsamaktadır. Başka bir deyimle ilk olarak Çanakkale Boğazı'ndan sallar ile Rumili sahiline ubürü (geçmesi) zamanından[22] Sinop muharabesine[23] kadar hâvidir.

Kanuni Sultan Süleyman devrinde Körfez Muharebe-i meşhuresi, Cerbe muharebe-i meşhuresi, Sultan Abdulhamid Han Evvel devrinde Özey

---

[19] *A.g.e*., aynı sayfa.
[20] *A.g.e*., s. (b).
[21] Mukaddime, tam olarak 16 buçuk sayfayı kapsamaktadır.
[22] *A.g.e*., s. 1.
[23] *A.g.e*., s. 127.

muharebesi, Yılan ada muharebesi, ve Abdulmecid Han devrisinde...

3. Turgut Reis'in Hayatı:

Piyale Paşa ve Turgut başlığıyla katip konumuzu şöyle*:* "*(Kânûnî Sultan Süleyman'ın evân-ı(zaman-ı) saltanatında Hayireddin Paşa'dan sonra kesb-i şöhret eden amirallar Turgut ile Piyale'dir*" başlar.[24]

Turgut, takriben 890 sene-i hicrîyesinde İzmir'in (Menteşe)'nin/(Muğla) Sancağı dahilinde (Saravuloz) Seroz nâhiyesine mensûp bir köyde (kâryede) yaşayan Veli isminde bir çiftçinin sulbinden(omurga kemiğinden) tevellüt etmiştir.[25]

Turğut Menteşe ovasında sâkin bir rai(çoban)nin oğlu olup avân-ı sabâvetinde (çocukluğu döneminde) tayfalıkla bir Osmanlı Lond[26] *gemisine dehâlet itmiş ve biraz zaman sonra ızhâr ittiği yararlık ve behâdirlikle otuz nefer mevcûtli bir gemiye reis intihâb olunmuşdur.*[27]

Turgut günden güne ilerüleyip Barbarusa'nın londliği eyyâminde çok zamanlar refâketinde bulunmuş ve pek büyük şecâat ve mehâret izhâriyle gemicilerin mûhabbet ve emniyeti kazanmış olduğundan yirmi otuz kîtâa gemiden ibâret bir donanmaya komandan olmuştur.[28]

Hayir Eddin Paşa kaptanlığı eyyâm(günler)inde tâht-ı (altında) komandasındaki donanma ile Korsika adasına hücum idüp Anderya Dorya'nın gemisinin forsa miyânında (arasında) kürek çekmiştir. Nihayet Hayrettin Paşa-ı Gâzi bir fırka Osmanlı donanmasıyla Cinve pişgâhine (karşısına) timürleyüp Turgut'un iâdesini talep ve olamadığı sûrette memleketi hâk ile yeksân edeceğini ilân etmekle mume ileyhi tahlısa (kurtarmağa) muvaffak olmuşydı, İstanbul'a getirüp mume ileyhin tecârüb-i bahriyesini ve şecâet ve bahadırlığını huzur-ı şahâneye arz etmekle uhdesine komandanlığı tevcih ve bir de gemi ihsânıyle teltîf olundu.[29]

İşte Turgut bu vechiyle tekrâr serbestiye nâil oldukda mevsimin muhâlefetine bakmıyup ihsân şahâne olan o serii (hızlı) gemi ile Mağrip zeminine saldırmışydı. Bir müddetten berü hâmisiz kalan londât (londlar) muteferrık (ayrımlı) bir hâlde kalmış ve Turgut gibi bir Amır mutemenin vurüdünden haberdâr oldukları onda mâiyetine şitâp idüp az zamanda yirmi gemiden ibâret

---

[24] *A.g.e*., s. 22.

[25] على رضا سيفى: طورغود رئيس. ص 2٠. طبع ثاني. استانبول. باب عالى جاده سنده نومرو2. 1327.

[26] Eski gemilerde bulunan gönüllüler silâh endâz neferâti Lombar (Topların endâhte mahsus mazgallar) kapaklarını kaldırmak içün müstemel hâlâtlara dahi tesmiye olunur. Bkz. *a.g.e*., s. 135.

[27] *A.g.e*., aynı sayfa.

[28] *A.g.e*., aynı sayfa.

[29] *A.g.e*., aynı sayfa.

bir donanma içtimâ etmişydi.[30]

Turgut'un bundan sonra İtalya ve İspanya sâhillernde icrâ ittiği harakât intıkâmcüyana luzümünden fazla bir dereceye geldiği hâlde şiddet gazabi an-bi-an artmakta idi. Şehirler virân olmuş ve ahâli dağlara çekilmiş ve kalanlar ise müstahkem kalelerde toplanup can kayıtına döşmüş idi. Fakat hakikatı düşünülür ise Endelüslilere reva (uygun) görilen cevr ü zulma mukabil bu ceza pek hafif idi.[31]

Turgud'un Afrikaya avdetinde bir haylı vakıttanberü İspanyalıların yed(el)-i zaptında bulunan (Trabulüs-i Garp) ve (Muhçe)yi istirdat etti, Trabulüs'e bir derece daha istihkâm verüp mevkı' mezkürü makarr(karargâh) itihâz eylemekle bütün Bahr-i Sefidsahillerinde Barbarüse'ye muâdil bir şühret ve mehâbet kazanmışydı.[32]

Hayrettin Paşa vefâtinden çend sene mukaddem (ölümünden önce birkaç sene) kaptanlıktan dest-i keş ferâğ olarak (kaptanlık görevini aldıktan sonra) mensıb-ı kaptanı Mehmet Paşa ühdesine tevcih olunmuş ve müehâren mümâ-ileyh azl olunup vezir a'zam Rüstüm Paşa'nın birâderi Sinan Paşa kaptan olmuştur. Hayrettin Paşa'dan sonra Turgut'un kaptanlık mansıbına suudı (yükselme) asr-ı mezkür gemicilerinin arzü-i mahsus cümlesinden olduğu gibi devletin dahi menâfi (yararları) ıktızasından bulunduğu aşıkâr iken her ne esbâba mebni ise bu vichet-i nazar itibâra alınmıyarak başka tarıktan yetişmiş olan Sinan Paşa'nın kaptan olması ve sâıka-ı rakâbetle Turgut ve buna hemba olan eski ve mucerreb gemicilerin vucütlerinin kaldırılmasına teşebbûs etmesi hayir hahân devleti dilhan eden ahvâlden idi. Bu cümleden olarak Venedik cumhüriyetine mrnsüp bir tüccâr gemisinin Turgut tarafından zapt edilmesi ve cumhür ise Devlet-i Aliye ile musalâha üzere bulundığından Turgut'un bu hareketi muâmelât-i devliyeye muğayır görülmekle vezir-i a'zam tarafından İstanbul'a celp olunması Sinan Paşa'nın ısrârı üzerine vakî olmuşuydı. Asr-ı mezkür muâmalât-ı ticâriye bahriyesince cumhürün bir gemisinin lond gemileri tarafından zaptına bu derece ehemmiyet verilüp Turgut'un İstanbul'a çağırılması habere alâmet add olunamamış ve vezir-i azâmın Turgut hakkındaki adâvet-i sâbıkası dahi bunu müeyyet bulunmuş olmağla Turgut şu belâyı savuşdurmak içün mevcüt mâiyetiyle Septe'den çıkup Fâs'e dehâlet eylemiş idi; Turgut'un mufâreketi akibinde İspanya donanması gelüp Trâblüsi-Gârbi ve Muhce'ye zapt eyledi.[33]

Nihâyet Pâdişâh kadardan Turgut'u dâvet ve bir altun kabzâli kılıç ile bir Mushaf-ı Şerif ihdâ eyledi. Sinan Paşa ile maâen Trablüs'ü istirdâd etmek şartıyla Trablüs Beylerbeyliğine nâmezd olmuşuydu. Bunun üzerine müşârün

---

[30] *A.g.e.*, aynı sayfa.
[31] *A.g.e.*, aynı sayfa.
[32] *A.g.e.*, aynı sayfa.
[33] *A.g.e.*, s. 23.

ilyhi (Cerbe)de Sinan Paşaya mulâkı olup (görüşüp) birlikte Trablüs'e inerek birkaç kanlı hucümdan sonra şehir zapt olunduysa da icrâ-i ağrâzdan girü turmayan Sinan Paşa Trablüs beylerbeyliğine tarafından bilayini tayin ittirmekle Turgut şehr-i mezkürün fethinden sonra mevcüt mâyitiyle İspanya sâhillerini geşt ve güzâra çıkmışydı. İspanya ve İtalya ve sâir adalardan geçidiği emvâl pinhayeyi (gizlice) mustashaben İstanbul'a gelüp taht-i komutanlığındaki donanmanın meşhür komutanlarıyla beraber hâkpayı şahâneye yüz sörüp hâmıl olduğu hedâye-i nâdire ve kerabehayi tâkdim eyledi. Padişah-ı makadir-i şinâs (değerleri iyi bilen Padişah) pek ziyade beyân-i memnüniyet idüp Turgut uhdesine Cezâyir beylerbeyliği ile beraber kaptanlık vs. alâ merâtibihim (derecelerinde, payelerinde) rütbeler tevcih eylediler ise de huzür-i şahâneden çıktıktan sonra vezir,i a'zam Rüstüm Paşa Turgut hakkındaki tevcihâti tâhir ettirdiği rivâyat-i tarihiyedendir. Turgut İstanbul'dan infikâkinden (yerini terk etme) bir kaç gün evvel yine huzur-i şahâneye çıkdıkda kendülerine kayd-i hayat şartıyla Trablüs beylerbeyliği ihsân ve cümlesi memnünen iâde ve irsâl olundı. İşte, mümâ-ileyh Malta muhâsarasında şehid oluncaya kadar Trablüs'de bulunup Piyale Paşa devrinden mukaddem ve onun zamanında izhâr ettiği behâdirlikleri tarih-i bahrimizi tezyin eden vakayi'ndendir.[34]

(962) tarihinden önce *Sinan Paşa'nın vefati üzerine Piyale Paşa kaptan olmuşıydı. Hayir Eddin Paşa'nın ferağından Piyale Paşa'nın kaptanlığına kadar on seneden mutecâviz bir muddette yanı Sinan Paşa'nın kaptan paşalığı eyyâminde Bahr-i Sefid'in (Ak Denizi) cihât-i garbiyesinde Devlet-i Osmaniye'nin şöhret ve şâni başlıca Turgut'un Tarablus-Garp'da bulunmasıyla muhafaza olunmuştu. Venedikliler ise Hayir Eddin Paşa'nın selle-i tadibiyle akd ettikleri muahedeyi kemal-ı itinâ ile muhafaza eylediklerinden bu cihattan dâhi bir hareket vuku bulmamış idi.*[35]

İşte, Piyale Paşa'nın birinci seferi Fransızların istimdâdi üzerine İspanya'ya azimeti idi. H. 962 / m. 1554 senesinde altmış gemiden murekkep bir donanma ile denize çıkup İtâliya şibh-i ceziresinde (yarım adasında) bazı şehir ve kaleleri muhâsara ve fetih ederek mütena'im (ni'metlenen) olduktan sonra Andrea Doria'nın bir fırka donanma ile Napulı civarında bulunduğu istihbâr etmekle ta'kıbe şitâp eyledi. Fakat merkûm haberdâr olarak ferâr ettiğinden Fransa kapudanıyla birleşüp mevsimin müsâede ettiği müddetce pek çok kale ve şehirleri zapt eylediyse de bunca müddet muhâsara ettikleri (Kalbid) kalesine zafer müyesser olamadı, bu muvaffakiyetsizliğe Osmanlı askerinin Fransız askeriyle ittihâd edememelerinin dahi dâhl-i kelisi var idi, iştâ hûlülinde donanma-ı humâyun mütenaimâ Der-i Sâadet limanına dâhil oldu.

---

[34] *A.g.e.*, aynı sayfa.

[35] *A.g.e.*, s. 25.

Cerbe Savaşı:

(Cerbe Muhârebe-i Meşhûresi) başlığı altında, katip bu tarihte ünlü savaşına dair bir bölüm ayırtmıştır. Cerbe, aslen, Akdeniz'in , Tunus kıyılarında bir adadır. Osmanlı Devleti'nin bu ada ile ilk münasebetleri, 15. yüzyıl sonlarıyla 16. yüzyıl başlarına rastlamaktadır.

Türk tarihinde önemli bir yer işgal eden Cerbe zaferiyle Kuzey Afrika'daki Türk hakimiyeti pekiştirildiği gibi, ayrıca Türk donanmasının denizdeki üstünlüğü ve "Türklerin denizde yenilemeyeceği" inancı İnebahtı savaşına kadar devam etti. Bu zaferle Türkler, İspanyollara büyük bir darbe vurmakla kalmadılar, aynı zamanda onların ellerinde kalan son kaleleri ve kilit noktalarını da birer birer zaptederek Kuzey Afrika'daki İspanyol varlığına son vermiş oldular.[36]

H. 966-M.1558 senesinde seksan sekiz pare gemi ile denize çıkup Spiyanca acıklarında bir İtalya gemisine tesâdüfle müretebâti istintâk olundukda Devlet-i Osmaniye'nin Cezâir ve Tarablüs sahillerinde tezyyid kuvvet ve müknetten Malta şüvaliyeleri havfe döşüp Avrupa hükûmât-i Bahriyesinden istimdât ettiklerinden gelecek sene ümûmen donanma techiz idüp Osmanlular üzerine hücüm etmekle karar verdikleri anlaşılmış olmağla husüs-i mezkür âtebe-i şâhinşâhiye arz ve ilâm olundukda ihtiyâten on iki gemi daha gönderilüp bu seferin Arnavutluk sâhilinde imrâr olunması ve düşmanın ehvâlini keşf ve tâhkîk gâflet edeilmemesi irâde buyrulmuştu. O yaz sevâhil mezküre de vâkî kılâ (kaleler) ve mevâkî mühimmenin tâhkim ve tâkviyesine ihtimâm olunup

Malta'nın Muhâsarası:

Balada (yukarudaki) kılındığı üzere Sultan Süleyman Kânûnînin evâîl saltanatında Rodes'den tard olunan (sürülen) Snt. Jön beylerine beşinci Çarles Malta ile civârindeki Göze adasını ihdâ idüp Osmanlıların İtalya'yı istilâsine hâil olmak(önlemek) üzere ilk ateşe göğüs vereceklerini tebyin(açıklamak) ve bu hizmetin ehemmiyetini takdir ile ona göre hareket eylemlerini tebeyüne eylemişdi.[37]

Avrupa tarihlerinin beyânâte nazaren Snt. Jön beyleri Malta adasına ayak basdıkları vâkît cezire-i mezkûre melcâsız (barınaksız) bir çıplak kıyadan ibâret idi, bunlar cezirenin ehvâl-ı tabiiyesinden istifâde idüp beşinci Çarlis'in vs. Avrupa hükûmetlerinin muâvenetleriyle keşişleme cihâtinden vâkî limanı zirde târif olunacağı (s.28) *üzere istihkâm altına alüp şark sâhiline şehri binâ eylediler cezire-i mezküreye yerleştikten sonra Osmanlılar ile muhârip olan İspanya vs. hükûmât-i bahriye-i Avrupa ile birlikte muhârebeden hâli olmadıkları gibi eksériyâ hırıstyanlık nâmine icrâ ettikleri barbarlık ve hûnhârlık Avrupa*

---

[36] Ertuğrul Önalp, *1560 Cerbe Deniz Zaferi ve Cerbe Kalesinin Fethi*, s. 212.

[37] *A.g.e.*, s. 28.

muerrihinin lisân-ı tâkbîh (çirkinlik)inden dâhi dor (uzak) olmamıştır. İşte Malta'da sekenen(ikamet) tutan bu yaban arıları adanın havasinin hârâretiyle yeniden canlanup sevâhil-i Osmaniyeye âmed (gelip) ve şedd eden (sıkı bağlanmış) sefâin(gemiler)e tesallut (musallat olmak)la ticâret-i bahriyeye sekte (durma) irâs etmekten hâli değil idiler. Nihâyet zir(alt)de gösterilen tarihde emti'a-ı ticâriye (ticâret malları) humûle(yük)siyle Mısır'a mutaâzim (azimli) bir Osmanlı galonının zapt olunması Zât-ı Hazret-i Padişâhiye geren gelmekle irâe(gösterme)-i kuvvet ü sâtvete mecbûriyet görülmüşüydü.[38]

M. 1564 / H. 971 senesi mevsim-i şitâ(kış)sinde cesim bir donanmanın techizi ve ordu-ı hümâyunın cem' ve tertibi içün tersâne ve tophâne de kemâl-ı sür'atle çalışılmaktaydı. Baharda yüz seksen pare gemiden murekkep bir donanma ile otuz bin kişilik bir ordu ihzar olunmuş vardı. Hümâyuna vezir-i râb'i Mustafa Paşa Serdâr ve donanma ve asâkir (askerler) ile Malta'da ordu-i hümâyuna mulâkı olması irâde buyuruldu. Böyle muşkil bir muhâsâre uzun bir sefer içün luzûm görilen erzâk, cephâne, mermiyât, İstanbul'un zengin tersânesinde tertip ve ihzâr ile gemilere tahmil kılınmış ve bir sınıf muallim ve mücerrip muhandisler istihkâm ve sanâyi bölükleri malzemeleriyle berâber donanma-ı Hümayuna irkâp kılınmışudı.[39]

M. 1565 Nisânin birinci h. 972 Şabâni evâhirinde donanma-ı hümâyun Der-i Saâdet'ten hareket idüp Avarin limanında biraz tevâfukla şvvâlın on dürdüncü günü Malta'ya müteveccihen hareket eyledi. Mustafa Paşa ile Piyale Paşa beynindeki adem-i muvaffakiyet (muvaffakiyetsizlik) ve zıttiyet (zıtlık) o derecelerde idi ki bu seferin adem-i muvaffakiyetle neticeleneceği İstanbul'den kıyâm olunmazdan evvel vezir-i a'zâm Ali Paşaya ve sâir-i vuzâraya malûm olmuşıydı. Malta kuvalırları ise Osmanlıların kararından haberdâr olup adanın istihkâmâtini bir derece daha tâmir ve takviye eylemişler idi.[40]

Bâhriyûna (bahriyelilere) malûmdirki: Cezire-i mezkûrenin cenûp şarkısında vâki Malta limanı şark cihâtine doğru çıkan ve (Spiras) dağı deyü binâm olan kıt'a-ı arazi ile ikiye ayrılup birine şark limanı yahût Port Mûse nâmı veriliyor. O asırda mevcût olan Malta şehr-i kadîmi büyük limanın sâhil şarkısından hâriçe doğru çıkmış olan üç burunun ortasındaki dil üzerine mebni ve en içerüde vâki (Sangıl) adası deyü şühret bulan berün ile şehrin kara tarafı muhkem ve metin olup kale düvârıyla ihâtâ olunmuş idi. Büyük limanı Port Mûseden-hâliyen (şimdiki) Karantına Limanı deuü yâd olunur-Ayrân Spirâs dağı üzerinde şimdiki (Vâlite) şehr-i cedîd-i mevcût olmayup ancak limanın medhâline doğru çıkmış olan mezkûr berün nihâyette (Saint Almo) kale-i meşhûresi mebni olup şark ve garp limanları mâ'berine hâkim idi.[41]

---

[38] *A.g.e.*, s. 28-29.
[39] *A.g.e.*, s. 29.
[40] *A.g.e.*, aynı sayfa.
[41] *A.g.e.*, aynı sayfa.

Osmanlı gemileri deniz tarafından kaleyi topa tuttukları gibi berren (kara yoluyla) dahi otuz altı ağır topla mütemâdiyen

Bundan sonra asl-ı matlup olan Malta şehri eylül avâsıtına(ortasına) kadar muhâsara olunup kara cihâtinden (Sant Almo)dan ve (Spiras) cebeli (dağı) üzerinde tesis olunan istihkâmlerden topa tutulup onbir defâ hucüm ile hünrizâne muhârebeler vuku'a gelmiş ise de muvaffakiyet yüz göstermemiş ve bu ise serdâr ile kapudan Paşa beynindeki nifâkden ilerü geldiği myttafak alyh bulunmuştur.[42]

Bâlada (yukarıda) beyân olunduğu üzere adaya ibtidâ-i vusullarında Piyale Paşa evvelen şehrin zaptı luzümünü teferrüsle (ferâsetle) serdâre beyân-ı hâl etmiş ise de anlatamamışydı, ve Turgut dahi bunu teyid ettiği halde serdârin sem' (işitmek) itibâre almaması ve güzide (seçilmiş) askeri Sant Almo gibi bir kıyının zaptında telef etmesi adem muvvafakıyet dâi (muktazî) olan esbâb(sebepler)den idi. El-hâsıl bu gibi keşmekeşlerle izâa(zâyi)-i evkât olunup cephâne ve erzâk azalmış ve İspanya donanmasının vürüd(geliş)ü dahi şây'i olduğundan alâ elacele gemilere girüp İstanbul'a avdete şitâbân olmuşlardır.[43]

Piyale Paşa Turgut Paşa menzilesinde bir cenk-i azmâ (savaş uzmanı) iken serdâr hiç bir hususta re'yini (düşüncesini) sormayup kendi fekri üzere harekete sâlik (yolda gitmek) olmuş ve Paşa-ı müşârün-ileyhin mâ'iyetindeki efrâd-i bahriyeye dahi sâirlerine ettiği muâmeleyi etmediğinden âsker beynine (arasına) tefrîka döşürmüş ve buna binâen Piyale Paşa hiç bir vechle i'mâl-i nufüz idememekle muhâsârâ toplarını terk iderek yirmi beş bin kadar telefât ile avdete (dönmeye) mecbûriyet hâsıl olmuştur.[44]

Bu seferden avdet iden donanmanın gece İstanbul limanına dühûline irâde sudûr etmiş ve muvâsaletleri akbinde serdârin vizâreti ref' ile cezâsi verilmiştir.[45]

Malta muhâsarası ref' (kaldırmak) olunup donanma-ı humâyunun Der-Sâadete avdetinde Zât-ı Hazret-i Padişâhinin Avusturyalılar üzerine sefere müteheyi (hazırlanmış) azimet bulunmaları Malta'yı ikinci ve kât'i (kesinlik) bir hucümden kurtardı. Padişâh-ı Cihangir bu sefer üzerinde (m. 1566) eylülünün altıncı (h. 974) Saferin yirminci günü esnâ-i muharebede vefât edip taç ve tahti Sultan Selim Sâni'ye terk eyledi. Devr-i Kanuni'de donanma-ı Humâyun bahr-i sefid(kızıl denizi)e hakim olmuş ve fakat Malta'yı muhâsara eden donanmanın adem-i muvaffakiyeti (muvaffakiyetsizliği) Hazret-i Padişâhi azerde (incitmiş) hatır kılmıştır. Bahr-ı Hind'de dahi bahren (deniz yoluyla) irâe-i sâtvet (kuvvet-i kahireyi göstermek) olunmuş ve sevâhil-i Hind'e mesüli olan Portekizlilerle ile muhârebeler vâki' olup Hermes Ceziresinin zapti kuvve-i karibeye gelmiş iken

---

42 *A.g.e.*, s. 31.
43 *A.g.e.*, s.31.
44 *A.g.e.*, s.32.
45 *A.g.e.*, aynı sayfa.

Sultan âli-nijâdin vefâti efkâr-i Cihan-girânelerinin tamamiyle hayyiz-i husûle (hasıl olmaya meydana getirme) ihrâcine hâylület(önleme) eylemiştir.[46]

Turgut'un Şehitliği:

Osmanlı gemileri deniz tarafından kaleyi topa tuttukları gibi berren (kara yoluyla) dahi otuz altı ağır topla mütemâdiyen (devamlı surette) dövmekte bulunmuş ve (Port Müse) de (Saint Elmo)ya mukabil sahilde Turgut tarafından ta'biye edilen toplar ise iki tabiye beynindeki büyük tabiyeyi bir başdan o bir başa kadar yalayüp düşmanı şaşırtmışdı. Birkaç defalar Saint Elmo kalesinde bulunan rafiklarına imdât içün (Sangıl) adasından çıkan felâke-i muâvene Osmanlılar tarafından recât ettirildi. Haziranın on altıncı günü Saint Elmo kalesine her cihâtten hucüm emri verilmişydi. Kara tarafı divarları harâp ve yapap olduğundan Osmanlılar bilâ mezâhim (sıkıntılarsız) içerüye duhûl ettiler ise de hucûm esnâsinde limanın sâhil-i şarkısındaki şehrin mebnî olduğu burunlar nihâyetinde vaki (Saint Michil), (Saint Anclo) tabiyelerinden ve (Sangıl) adasından şiddetle olunan top ateşi Osmanlıların harekâtine sekte verdiğinden altı saat kadar boğaza bir muhârebeden sonra iki bin telefât ile recât olunmuş ve turgut dahi bu hucüm esnâsinde muhlik surette yaralanmışydı. Vâ..esefâki! (Saint Anclo) tabiyesinden atılan mermî muşârileyhın yakınında bir kıyaya vurup parçalanmış ve bir parça başına ısâbet edüp hemân ağzından burnundan kan uğramakla altı gün bihüş (akılaız) yatup yedinci günü ale-eşşafak(şafak vaktında) teslim-i rûh eylemiştir.[47]

Müşârün-ileyhin vefâti günü Saint Elmo kalesi zapt olunmuştur. Turgut'un cenâzesi Trablus filosinden beş gemi ile Trablûs'e gönderilüp makbere-i mahsusasına defnolunmuştur. İşte Saint Elmo kalesinin zaptı bir aydan ziyâde imtidâd edüp Cephane ve mermiyâtin bir kısmı burada zayı' ve Turgut'la beraber sekiz bin Osmanlı delâvri şehid olmuştu.[48]

Bundan sonra asl-ı matlûp olan Malta şehri eylül evâsıtına kadar muhasara olunup kara cihâtinden (Saint Elmo)den ve (Sipras) cebeli (dağı) üzerinde tesis olunan istihkâmlardan topa tutılüp on bir defa hucüm ile hünrizâne (kanlı) muhârebeler vuku'a gelmiş ise de muvaffakıyet yüz göstermemiş ve bu ise serdar ile Kapudan Paşa beynindeki nifâkdan ilerü geldiği muttafak aleyh bulunmuştur.[49]

Bâladada (yukarıda) beyân olunduğu üzere adaya ibtidâ-i vusullarında Piyale Paşa evvelen şehrin zaptı luzümünü teferrüsle (ferâsetle) serdâre beyân-ı hâl etmiş ise de anlatamamışydı, ve Turgut dahi bunu teyid ettiği halde

---

[46] *A.g.e.*, aynı sayfa.
[47] *A.g.e.*, 31.
[48] *A.g.e.*, aynı sayfa.
[49] *A.g.e.*, aynı sayfa.

serdârin sem' (işitmek) itibâre almaması ve güzide (seçilmiş) askeri Saint Elmo gibi bir kıyının zaptında telef etmesi adem muvvafakıyet dâi (muktazî) olan esbâb(sebepler)den idi. El-hâsıl bu gibi keşmekeşlerle izâa(zâyi)-i evkât olunup cephâne ve erzâk azalmış ve İspanya donanmasının vürüd(geliş)ü dahi şây'i olduğundan alâ elacele gemilere girüp İstanbul'a avdete şitâbân olmuşlardır.[50]

Piyale Paşa Turgut Paşa menzilesinde bir cenk-i azmâ (savaş uzmanı) iken serdâr hiç bir hususta re'yini (düçüncesini) sormayup kendi fekri üzere harekete sâlik (yolda gitmek) olmuş ve Paşa-ı müşârün-ileyhin mâ'iyetindeki efrâd-i bahriyeye dahi sâirlerine ettiği muâmeleyi etmediğinden âsker beynine (arasına) tefrîka döşürmüş ve buna binâen Piyale Paşa hiç bir vechle i'mâl-i nufûz idememekle muhâsârâ toplarını terk iderek yirmi beş bin kadar telefât ile avdete (dönmeye) mecbûriyet hâsıl olmuştur.[51]

Bu seferden avdet iden donanmanın gece İstanbul limanına dühûline irâde sudûr etmiş ve muvâsaletleri akbinde serdârin vizâreti ref' ile cezâsi verilmiştir.[52]

Malta muhâsarası ref' (kaldırmak) olunup donanma-ı humâyunun Der-Sâadete avdetinde Zât-ı Hazret-i Padişâhinin Avusturyalılar üzerine sefere müteheyi (hazırlanmış) azimet bulunmaları Malta'yı ikinci ve kât'i(kesinlik) bir hucümden kurtardı. Padişâh-ı Cihangir bu sefer üzerinde m. 1566 eylülünün altıncı h. 974 Saferin yirminci günü esnâ-i muharebede vefât edip taç ve tahti Sultan Selim Sâni'ye terk eyledi. Devr-i Kanuni'de donanma-ı Humâyun bahr-i sefid(kızıl denizi)e hakim olmuş ve fakat Malta^yı muhâsara eden donanmanın adem-i muvaffakiyeti (muvaffakiyetsizliği) Hazret-i Padişâhi azerde (incitmiş) hatır kılmıştır. Bahr-ı Hind'de dahi bahren (deniz yoluyla) irâe-i sâtvet (kuvvet-i kahireyi göstermek)olunmuş ve sevâhil-i Hind'e mesüli olan Portekizlilerle ile muhârebeler vâki' olup Hermes Ceziresinin zapti kuvve-i karibeye gelmiş iken Sultan âli-nijâdin vefâti efkâr-i Cihan-girânelerinin tamamiyle hayyiz-i husûle (hasıl olmaya meydana getirme) ihrâcine hâylület (önleme) eylemiştir.[53]

---

[50] *A.g.e.*, aynı sayfa.
[51] *A.g.e.*, s. 32.
[52] *A.g.e.*, aynı sayfa.
[53] *A.g.e.*, aynı sayfa.

SONUÇ

Turgut Reis, Türk denizcilerinin büyüklerinden biridir. Akdeniz'deki başarılarından dolayı büyük bir ün kazanmıştır. Barbaros'tan sonra Venedik ve İspanyol donanmalarına karşı büyük zaferler kazanarak bütün Avrupa'yı titretmiştir. Avrupalılar ona Dragot derlerdi. Turgut Reis elde ettiği başarılar ile tarih sayfalarını süslemiştir.

Dünya kaynakları, özellikle orta çağlarında ve denizcilik alanında ona önemli bir yer vermişler. Buradaki sunduğumuz kitap bunlardan biridir. Süleyman Nutkı'nın *(Muharabat-ı bahriye-ı Osmaniye*) adlı kitabı ışığında Turgut Reis'in hayatı ve mücâdelelerinde aramaktadır. Süleyman Nutki Bey, Osmanlı Devleti'nin siyasi hayatını, ordu ve donanmasındaki gelişmeleri yakından izlemiş bir deniz tarihçisi, gazeteci, müzeci ve aynı zamanda eğitmen bir subay olduğundan dolayı, eseri ehemmiyeti kazanmaktadır.

OPERATIONS OF DRAGUT IN THE WESTERN MEDITERRANEAN IN 1547-1549 BACKGROUND OF THE 1550 ATTACK

TURGUT REİS'İN 1547-49 YILLARINDA AKDENİZ'DE YAPTIĞI OPERASYONLAR 1550 SALDIRISININ ARKA PLANI

Özlem KUMRULAR *

Abstract:

The famous attack of Dragut Reis in 1550 to different coastal points in the Western Mediterranean was the result of the tension generated in the second half of the 40s of *cinquecento*. The death of Barbarossa in 1546 and Francis I in 1547 has a notable effect on the change of political balance and the maritime arena; likewise the flourishing of Dragut as a major power opposed to the Imperial naval power towards the end of this decade was obviously not coincidential. The documents deriving from Archivo General de Simancas, shed light on the complicated and ambiguous relations in the Western Mediterranean during this period. *Avisos* and chronicles of the age also give detailed information about the conflicts between Dragut and local Tunusian governors/beys.

Keywords: *Dragut Reis, Mediterranean, Maghreb, Charles V, Suleiman the Magnificent.*

Özet:

Turgut Reis'in 1550 yılında Akdeniz'in farklı sahil noktalarına yaptığı saldırı 16. yüzyılın 40'lı yıllarının ikinci yarısında meydana gelen bir gerilimin sonucuydu. Barbaros'un 1546'da, François'nın ise 1547'de ölümlerinin siyasi denge ve deniz meseleleri arenasında önemli bir etkisi oldu. Aynı şekilde Turgut Reis'in bu onyıl sonunda İmparatorluk deniz kuvvetlerine karşı bir güç olarak meydana çıkması da tesadüfî değildi. Simancas Genel Arşivi'nde bulunan belgeler Akdeniz'in batısındaki bu karmaşık ve belirsiz ilişkileri ışığa çıkarır niteliktedir. Devrin *Aviso* ve vakayınameleri de Turgut Reis ve yerel yöneticiler/beyler arasındaki çatışma konusunda ayrıntılı bilgi verirler.

Anahtar Kelimeler: *Turgut Reis, Akdeniz, Mağrip, Şarlken, Kanuni Sultan Süleyman.*

---

* Doç. Dr., Bahçeşehir Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi / Associate Prof., Bahçeşehir University, Faculty of Arts and Sciences; (ozlem.kumrular@bahcesehir.edu.tr).

OPERATIONS OF DRAGUT IN THE WESTERN MEDITERRANEAN IN 1547-1549

BACKGROUND OF THE 1550 ATTACK

Özlem KUMRULAR

It would not be erroneous to claim that the 40s of the *cinquecento* was one of the most ambiguous, complicated decades for his Majesty in Mare Nostrum. This vagueness was majorly due to the uncertainty of the news about the operations of Dragut. The couriers bringing obscure news from Maghreb complicated the situation more rather than serving as a relief with concrete and certain information.

The climax came with Dragut's capturing a Maltese galley called La Caterinetta by night near Pozzuoli. The galley was on his way to Marsille loaded with 70.000 ducats which would be used for the reinforcement of the defense in Tripoli. It was not only a serious loss for the Order of Malta, but also a loss of prestige for the imperials.

The background of the serious attacts of Dragut to Italian coasts and Malta could not be analysed without information flowing in to the cities of His Majesty. Let's have a look at the profile of the Mediterranean confused with *avisos* deriving from various sources:

1548 was the first year of the Persian campaign of Suleiman from which he returned victorious. He did not wait long to share the news of his triumph with the Ragusan and Venetian states.[1] In fact, this did not mean any extra relief for the *Republica Christiana* regarding the Mediterranean as it was not a secret for anyone that the Ottoman Sultan was like a gigantic octopus whose arms could grasp and resist any counter power anywhere.

Towards the end of the same year, 1548, Ibrahim Pasha sent a letter to the viceroy of Naples letting him know how uneasy and anxious he felt about the corsairs (*leventi*) that attacked (infested) the territories of the Emperor.[2] At first glance, it sounds awkward. Yet, it naturally has an explanation. With the 1547 treaty, signed between the Ottoman and Habsburg Empires, a peace was set for the following seven years. The on-going war in the East with the Persians required a kind of security against the West, and this letter seems to be one of the many securing the peace in the Western parts of the Empire.

---

1 AGS (Archivo General de Simancas). GE (Guerra Antigua), Leg. 34, fol. 59. Aleppo, Dec 1, 1548.

2 GA Leg. 34, fol. 60.

The *avisos* containing detailed information about the small-scale movements and operations were travelling from once corner to another. Every opportunity was used in the most beneficial way to get to the information. A certain Antonio Llanes, native of Pallermo was meticulously interrogated and the outcome was thought-provoking: Turks in Algiers were receiving munitions from Marseille, they discharged them at night, away from the sight of the Christians, French envoys visited Algiers very frequently, they had very amicable relations and -the last but not least of all – some envoys of the French King visited Dragut in person throughout the year.[3]

Meanwhile false news of the death of the Grand Turk was causing another enthusiasm in Europe.[4] Shortly after, these false news were replaced by another set of false news regarding the defeat of Suleiman and his return to Constantinople. This was the obvious fault of the misinformed Ragusans.[5] Ragusa kept its role as an information centre during these turbulent months for the viceroy of Naples who passed the news on the Austrian side.[6]

Let's continue completing our puzzle with more *avisos*, this time one from the mouth of Francisco Gallano, native of Marsille, who was unfortunate enough to come across the Dragut's fleet. According his own 'relazione' he set forth from Marseille loaded with fabric and leather, and after a short stop in Livorno, he set out for Canale di Pomblin where he bumped into the terror of the Mediterranean. Dragut captured three ships from two of which the crew achieved running away in small boats. In contrast with the ships from Liparo, those of French origin were set free by Dragut and then he headed towards Naples. According to his testimony, the 21 ships and 4 heavy galleys were in perfect order.[7]

The news were confusing, with almost no consistency; the eye witnesses shared their bitter experience in different points of the central Mediterranean, which was perturbing. The unrest was obvious. In his letter dated Feb 1, 1549, Charles V warned Philip II that the soldiers who were in Corsica had to remain there, to be on the safe side against any possible attack of Dragut.[8]

Starting with the early weeks of the year 1549, Charles showed his anxiety in the letters he posted. Among these numerous letters loaded with words of uneasiness, there is one surprisingly interesting detail: A plan to set fire to Dragut's fleet.[9] In his ciphered letter addressed to Maximilian and Mary, Charles gives them

---

3 GA Leg. 36, fol. 46.
4 GA Leg. 348, fol. 98.
5 GA Leg. 36, fol. 90.
6 GA Leg. 34, fol. 101.
7 GA Leg. 36 fol. 98. Avisos from Francisco Gallano, native of Marseille.
8 Manuel Fernández Álvarez, *Corpus documental de Carlos V,* Salamanca, 1973-1981, vol. III, p. 84.
9 Álvarez, op. cit, p. 89.

the details of the planned assault.[10] The fleet would be armed in Melilla, Granada, Gibraltar, and the Andalusian coasts; and would perform with all its grandeur in the waters of Gibraltar. This act looked more than a daunting and menacing show, as the final goal was "tomar o quemar su armada" (set on fire or capture his fleet). The number of galleys charged for the task was 42-43, with 3000 Spanish infants in. The Empreror was aware of the "inteligencia" that went between the French King and Dragut, and made clear that a significant action had to be taken against this alliation. Not only the Levant (Eastern coasts of Spain), but also the Straits of Gibraltar was in a great danger, according to the words of the Emperor.

Portugal was also sent a courier to ask for his collaboration against the Ottoman corsair. This Iberian and overseas state, who did her best to remain far from the political arena of the continental Europe, had to be involved in this campaign this time as his possessions in Morrocan territories were in danger.

The letter of Charles V, addressed to his son Prince Philip II, dated Feb 5, 1549, is an excellent example of the Emperor's respect and confidence in the posts and responsibility within the boundaries of the state. On the eve of the operation against Dragut, he showed his credence for Andrea Doria, regarding this new campaign, emphasizing his "prudence and experience".

On July 4, of the same year Prince and the Princess were informed on the new progresses in the plans by Emperor. He markedly indicated that he was informed through *avisos* about a possible aid coordinated by Dragut for the Xarife. His letter comprises all the details of the vehement activities of defense like the fortification of Gibraltar. He was informed that Dragut was to stay in Algiers with his armada and sent 4 ships to Marseille. Furthermore, the 130 galleys that were being armed in Algiers were supposed to be sent to the aid of Xarife. This meant new complications in politics, in other words the violation of the treaty signed between the two empires. Charles, not to intervene in personally, asked the King of Romans, Ferdinand, and the Republic (Venice) to warn the Sublime Porte of this illegal act. His main concern was the aid that would be sent by Dragut and he stressed the urgency of preventing this act.[11] The result: Un urgent letter had to be sent to the Prince Andrea Doria to chase Dragut and see where he was. If he did not have the luxury to have all the galleys in his service, some of them could stay in Italy. Then there comes a sentence in cipher: As we understood from the intelligence services of France, he is going to put his fleet in order and arm it in the most profitable way".[12]

The Emperor, in his letter dated Sep 2, of the same year, again addressed to Maximilian and Mary, gives the inner dynamics of another turbulent arena in Maghreb. Apart from the complicated relations in which the *xarifes* and the Empire were, there was another serious problem: information deriving

---

[10] Álvarez, op. cit, p. 109-111.
[11] Álvarez, op. cit, p. 127.
[12] Álvarez, op. cit, p. 127.

from various sources was never reliable and sufficient enough to take action. Furthermore, they could not reach a consensus about where to keep the naval forces against Dragut: to keep the security of the Gibraltar coast, or the Spanish Levant. One single sentence in Charles' letter shades light on the paralization of the information services of the Empire: "On the question of Dragut, we could not understand via none of the avisos that were sent from that region if he came to Penón de Vélez or not".[13] The following lines proove the intervention of Portugal in the Mediterranean security, of course, before anything for her own security. In addition to that, in the very same line one can percieve the complication of chasing Dragut's fleet in the Mediterranean. Dragut traditionally did not leave any trace of news about his foot steps and future plans. Likewise the agility and dexterity of Dragut and his crew in making his trace lost and leaving a blend of confusing news is the first thing that attracts our attention.

With a little flash-back, let us see the panorama in the central Mediterranean in the year 1547. Obviously, the viceroys of Sicily and Naples were at the first line of danger and had the utmost responsibility to guarantee the security of these crucially important frontiers of the Empire. In this year, Garcia de Toledo and Juan de Vega, viceroys of Naples and Sicily -respectively-, set sail with their armadas to look for Dragut, with the words of the chronicler of Charles, Sandoval, "They spent the whole summer looking for him sailing in the sees, yet they could not find him".[14] They arrived at Los Gelves, set fire to the ships that achored there, disembarked men to plunder and ransack the land and turned back with no success.

The following year it was Dragut's turn to take action: He received the news that both Sicilian and Napolitan fleets accampanied Prince Philip to Spain, he sailed towards Naples, disembarked his 500 men at midnight in Castellamar, enslaved many of the inhabitants.[15] Meanwhile, a Maltese galley loaded with 70.000 ducats did not slip his attention, as we have mentioned before. The guns and three smoke signals were misunderstood by the crew and they fell in the hands of Dragut. This treasure gained with almost no effort gave Dragut a high prestige and he did not lose time to make use of this case in politics. On his return to Tunisia, he paid a visit to Hamida, new *xarife* and the son of Muley Hasan with whom he allied.

Taking one step back in our flashback, let us refer to our chronicler Sandoval about the details of this desperate chase. A paragraph in his chronicle summarizes the background of all this hustle. The anxiety of the Imperials

---

[13] Álvarez, op. cit, p. 152.

[14] Prudencio de Sandoval, *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V*, vol. II, Madrid, 1955, p. 345.

[15] Sandoval, op. cit., p. 345.

on the loss of hope to get to the true information about the path that Dragut followed projected in the documents we have analysed was not in vain. It was the imperial admiral himself, Andrea Doria, then at the age of 85, who went in search of Dragut personally. He set sail from Genoa with his armada to Naples where he asked the viceroy for his collaboration with his galleys. All the galleys ended up in Palermo, and via Trapana they headed towards La Goletta where the old admiral disembarked his men and waited for two days. Then, following the path of Porto Farina, they disembarked in Monasterio (Manastır) where he could not see any trace of Dragut. According to the exaggerated words of Sandoval, "He went round and round, wandered all the summer long to find Dragut, yet he could not succeed because of the diligence with which Dragut acted, so he had to turn back to Genoa, and the other galleys went back to Naples and Sicily".[16]

This was just the beginning of a more challenging adventure. In the spring of 1551, the Ottoman fleet commanded by Sinan Pasha attacked Sicily and the Maltese islands.

[16] Sandoval, op. cit., p. 346.

TURGUT REİS'İN ETNİK MENŞEİ

ETNICAL ORIGIN OF TURGUT REIS

Cihan YEMİŞÇİ *

Özet:

XVI. yüzyılın önde gelen korsan kökenli Osmanlı denizcilerinden Turgut Reis'in derya gibi dalgalı ve maceralı hayat hikayesi, pek çok tarihi ve edebi çalışmaya konu olmuştur. Onun, "tarih yazılan" Osmanlı payitahtında değil, daha çok Kuzey Afrika ve Akdeniz sularında faaliyet göstermesi, biyografisini inşa ve faaliyetlerini aydınlatmamızı sağlayacak tarihi kayıtların sınırlı kalmasına yol açmıştır.

Tabiat gibi tarih de boşluk kabul etmediğinden Turgut Reis'e dair bilinmeyen ne varsa kurgulanmış, bunların bir kısmı maksatlı olarak yapılmış ve zamanla tekrarlana tekrarlana doğru bilgiymiş gibi kanıksanmıştır. Yerli yabancı popüler tarihçilerin, edebiyatçıların ve özellikle romancıların kalemiyle yaygınlaşan bazı hatalı bilgilerden yola çıkılarak bir takım efsaneler üretilmiştir. Bu tür hatalı bilgilerin maalesef akademik literatüre girdiği de gözlenmektedir. Turgut Reis'in etnik menşei de belirttiğimiz efsanelere kaynak ve örnek teşkil eden konular arasındadır. Bu çalışmada Turgut Reis'in etnik menşei konusundaki efsaneler ve iddialar kritik edilecek ardından temel kaynaklardan hareketle mesele ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Turgut Reis, Etnik Menşe/Köken, Bodrum, Turgutreis, 16. yüzyıl.*

Abstract:

The adventurous life of Turgut Reis, one of the leading pirate origin Ottoman seaman who lived in the 16th century was full of ups and downs like the huge waves of the seas, and his life has been an inspiration to many in their history studies and literature works. He had served in the North African Coast and in the Mediterranean rather than the Ottoman capital city, where history had been written. Therefore, historic records that would shed light upon his biography and services are limited.

Since history does not accept gaps just like nature, whatever unknown about Turgut Reis was fictionalized, and some have been done so intentionally and as they had been repeated, they were adopted as accurate information. Some myths have been produced based on such inaccurate information which had then become common through the works of foreign and local popular historians, men of letters and novelists in particular. Unfortunately, it can be noted that such inaccurate information has been used in the academic literature as well. The ethnic origin of Turgut Reis has both been a source and an example to the subject matter of such myths. In this work, myths and assertions regarding the ethnic origin of Turgut Reis will be criticized and then the matter will be discussed based on the fundamental sources.

Key Words: *Turgut Reis, Ethnic Origin, Bodrum, Turgutreis, 16th Century.*

---

* Doktorant Arş. Gör., Marmara Üniversitesi, Tarih Bölümü, İstanbul-TÜRKİYE / PhD. Student, Assistant, Marmara University, Department of History, Istanbul-TURKIYE; (cihanyemisci@hotmail.com).

TURGUT REİS'İN ETNİK MENŞEİ *

Cihan YEMİŞÇİ

Dünya tarihinin en önemli siyasi, askeri ve bürokratik örgütlenmelerinden biri olan Osmanlı Devleti, bir buçuk asır zarfında farklı etnik, dini ve kültürel kökenlerden gelen unsurların katkısıyla büyük bir imparatorluk haline geldi. Beylikten imparatorluğa uzanan bu süreçte kurucu/asli unsur olan Türklerin haricindeki diğer unsurlar, Müslüman olmak (ihtida etmek) kaydıyla idari ve askeri hiyerarşide istihdam imkanı elde ettiler. Devşirme sistemi olarak adlandırılan bu koridor, bir yandan farklı unsurların idari-askeri sisteme entegrasyonunu sağlarken, diğer yandan "Türk'e verilen" gayrimüslim unsurların ortak kültür ve değerler etrafında padişahın sadık bendeleri ve kullarına dönüşmelerini sağlayan bir mekanizma işlevi gördü. Zaman zaman kurucu unsurlarla devşirilen unsurlar arasında bir takım çekişmeler yaşanmış olsa da, ehliyet ve liyakat prensiplerinin hakemliğinde bu tür arızi sorunlar çözümlenebilmiştir. Bu çerçevede imparatorluktaki Slav etnik üst şemsiyesi altındaki uluslardan (Boşnaklar, Sırplar ve Hırvatlar) Arnavutlara, Bulgarlara, esir edilme yoluyla gelen İtalyanlardan Kafkas asıllı halklara kadar uzanan çok geniş bir yelpazedeki insan potansiyeli, devlet bürokrasisinde ve ordu kademelerinde, hiyerarşinin en altından en üstüne kadar yer bulabilmiştir. Aynı etnik çeşitliliği, Osmanlı'nın denizlerdeki nüfuzunu genişletmeye ve korumaya yönelik mesai harcayan korsan-levendlerde de görebiliriz.

Bu etnik çeşitliliğin kolektif mesaisi 18. yüzyılın sonlarından itibaren, Fransız İhtilali'nin getirdiği milliyetçilik ve bağımsızlık fikirlerinden olumsuz etkilenmiş; çok uluslu diğer imparatorluklarda olduğu gibi, Osmanlı İmparatorluğu'nda da sosyal-siyasi yapı ve ardından toprak bütünlüğü tehdit altına girmiştir. Dolayısıyla, kuruluş devrinin tabir caizse lokomotifi olan etnik ve dini farklılıklar, bu yeni dönemde devletin bekasını tehdit eder hale gelmiştir.

* Bu çalışmaya konu edilen meseleye dikkatimizi çeken Tahsin Aykan Kepekli'ye, Yusuf Ziya Tengiz'e; metnin inşasından mantık kurulumuna ve tashihine kadar yardımlarını esirgemeyen kıymetli hocam Doç. Dr. Yüksel Çelik'e, değerli fikirleri ve yardımları dolayısıyla Tarık Eray Çakır'a, Erdoğan Kayalar'a, Dr. Uğur Demir'e, Hüseyin Karaçam'a, Gözde Sazak'a, Cezmi Çoban'a ve Ali Karahan'a teşekkürlerimi sunarım.

Ulus/millet faktörünü merkez alarak çokuluslu siyasi yapıları şiddetle sarsan Milliyetçilik, felsefi ve kuramsal çerçevesini oluşturmakta da pek zorlanmamış ve Batı'da güçlü kalemlerin etkisiyle 19. yüzyılın tarih yazımında da bir hayli etkili olmuştur.[1]

Söz konusu tesirlerin sübjektif örneklerinden biri, tarih yazınındaki Şarkiyatçı (Oryantalist) cereyanda gözlenebilir.[2] Batının sübjektif merceği olan Oryantalizm'in bakış açısına da yeni ufuklar açan 19. yüzyılın yeni fikir akımları ile etnik ve milli meseleler bu taraflı anlayışın kapsama alanına girmiş; bir başka ifade ile Oryantalizm'in istifade ettiği argümanlardan biri de etnisite olmuştur. Böylece Osmanlı'ya dair Batı tarih yazınında Türk kökenli unsurlar olabildiğince görmezden gelinerek geri plana itilirken, Osmanlı tarihinde rol oynayan gayri-Türk menşeliler ise - kimi zaman ilave bir gayretle - ön plana çıkarılmıştır. Bu çaba kendini ayrıca, Osmanlı tarihinde önemli yer tutan bazı Türk menşeli şahısların kökenlerini Türk olmayan diğer etnik unsurlara dayandırma gayretinde de göstermiştir.

Bu yaklaşımın tarih yazınındaki en parlak örneklerinden biri olarak, Joseph von Hammer Purgstall'ın on ciltlik *Büyük Osmanlı Tarihi* adlı eserini göstermek mümkündür.

Hammer'in Mehmed Ata Bey tercümesiyle Türk tarih literatürüne giren *Büyük Osmanlı Tarihi*, bir yandan literatürümüzde derli-toplu ve geniş bir Osmanlı Tarihi ihtiyacını karşılayarak büyük bir boşluğu doldururken, diğer yandan da Şarkiyatçı (Oryantalist) bakış açısıyla yorumlanmış problemli ve tartışmalı konuları içermesi ve bunların kesin-net bilgilermiş gibi algılanmasıyla, toplumun zihin dağarcığında düzeltilmesi güç bir yanlış bilgi birikimine yol açmıştır. Ve yine aynı toplumun içinden çıkmış tarihçilerin dahi tarih algısını çok uzun zaman olumsuz etkilemiş, hatta bugün dahi etkilemeye devam etmektedir. Bizim acizane olarak bir amacımız da aynı zamanda, böyle bir meseleyi tarih kaynaklarının ışığı altında değerlendirmek olacaktır.

Söz konusu mesele, Hammer'in eserinde "*Avrupa müverrihlerinin genel*

---

[1] Ulus-devlet (modern devlet) modeline geçilmesiyle birlikte değişen dünya görüşlerinin ve fikri yönelimlerin, 19-20. yüzyıllarda ve günümüzde tarihçilerin zihinlerini ve bakış açılarını etkileyerek, Fransız İhtilali'nden önceki siyasi oluşumlara yönelik merceğini bulandırdığı ve olumsuz etki yaptığına dair ayrıntılı fikir edinmek için bkz. Rıfa'at Ali Abou-El-Haj, *Modern Devletin Doğası*, *16. Yüzyıldan 18. Yüzyıla Osmanlı İmparatorluğu*, (çev. Oktay Özel, Canay Şahin), İmge Kitabevi, Ankara 2000. Ayrıca batılı Tarih yazınındaki taraflılığın/sübjektifliğin eleştirildiği bazı eserler için bkz. Jack Goody, *Tarih Hırsızlığı*, (çev. Gül Çağalı Güven), İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2012; az daha özele inerek Akdeniz ve denizcilik tarihi üzerinden Osmanlı'ya olan yanlı bakış açılarının eleştirildiği ve pek çok önyargının bertaraf edildiği Palmira Brummett, *Osmanlı Denizgücü*, *Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, (çev. H. Nazlı Pişkin), Timaş, İstanbul 2009.

[2] Bkz. doğrudan Şarkiyatçılığı / Oryantalizmi hedef alarak eleştiren kült eser Edward W. Said, Şarkiyatçılık, (çev. Berna Ülner), Metis Yayıncılık, İstanbul 2003.

olarak "Dragut" dedikleri Turgud Reis de onun gibi (Barbaros'u kastederek) *Osmanlı tebeasından bir Hıristiyan'ın oğlu ve Menteşe sancağında Seroloz nâhiyesi ahâlisinden idi. Turgud henüz pek genç iken güreşçilikte kuvveti ve yay çekmekte mahâreti ile nazar-ı dikkati celb etti. Bir korsan gemisinde hizmete girerek az müddet içinde bir bölük bahriye neferâtına zâbit nasb olundu*"[3] diyerek tanıtmaya başladığı Turgut Reis'in Hıristiyan (orijinalinde Yunan) bir aileden geldiği ifadesinden kaynaklanmaktadır.

Aslında Hammer'in Doğu kaynaklarını kullanmakla çağdaşlarından ayrıldığını ifade etmek gerekir. Müellifin Turgut Reis ile ilgili yazdığı bölümde, konuyla alakalı kaynaklardan Kâtip Çelebi'nin *Tuhfetü'l-kibâr fî Esfâri'l-bihâr* adlı eserinden istifade ettiği görülmektedir. Ancak hem referans aldığı kaynakta, hem de Kâtip Çelebi'nin asıl kaynağı ve konuyla ilgili temel kaynak olan Gelibolulu Mustafa Âli'nin *Künhü'l-Ahbar* adlı eserlerde verilen bilgiler farklılık arz etmektedir. Dolayısıyla Hammer, müracaat ettiği kaynaktaki Turgut Reis'in ailesi ile ilgili verilere önce sansür, ardından montaj uygulayarak ünlü denizcinin menşei bahsini bilinçli bir biçimde saptırarak aktarmıştır.[4]

Daha sonraki Avrupa tarih literatüründe Turgut Reis'in etnik kökenine dair satırlar, onun bu ifadelerinin etkisi altında şekillenmiştir. Bu eserin etkisiyle yerleşen önyargı ile ondan sonra yazılan pek çok kitapta, artık referans dahi gösterme gereği duyulmadan genel-geçer bir bahis olarak bu yanlış bilgi zincirleme hatalar halinde tekrarlanmıştır.

Bu örneklerden bazıları aşağıda yer almaktadır:

Dominic Bevan Wyndham Lewis (1931): "… *Barbaros'un bir subayı olan Dragut Reis, bir Yunan olarak çocukluğunda korsanlar tarafından esir edilerek alınmış ve sonra da Müslümanlığa geçmiştir*".[5]

Clark Reynolds (1974): "… *bir başka Müslüman Yunan olan Turgut (veya Dragut)…*".[6]

---

[3] Baron Joseph von Hammer Purgstall, *Büyük Osmanlı Tarihi*, III, (terc. Mehmed Ata Bey [1917-1921], haz. Mümin Çevik-Erol Kılıç), Üçdal Neşriyat, İstanbul 1983, s. 464. Kitabın Almanca orijinalinin neşri 1827 tarihindedir.

[4] Bkz. *aynı yer.* Hammer'in konuyu aktardığı kaynak olan Kâtip Çelebi'nin eserinde mevzu şu şekilde geçmektedir: "*Bu Turgutça Bey Menteşe sancağından Saravuloz nahiyetinden bir köyde, Veli adlı raiyyetin* oğluydu. *Yaradılışında yiğitlik ve cılasunluk olduğundan ok atmaya ve güreş tutmaya çalıştı. Sonunda deniz levendine karıştı, yüreklilikle ün aldığından giderek levend takımının kapudanlığı kendisine verildi*". Bkz. Kâtip Çelebi, *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan*, *Tuhfetü'l-kibâr Fî Esfâri'l-bihâr*, (yay. haz. Seda Çakmakcıoğlu, Çetin Şan), Kabalcı Yayınevi, İstanbul 2007, s. 87. Kâtip Çelebi'nin bu bilgiyi aktardığı ana kaynağı ise Gelibolulu Mustafa Âlî'nin *Künhü'l-ahbâr* adlı eseridir.

[5] "… *Barbarossa's lieutenant Dragut-Reis, a Greek who had been taken prisoner by the corsairs in his youth and had turned Mahometan*". Bkz. Dominic Bevan Wyndham Lewis, *Charles of Europe*, Coward-McCann, 1931, s. 174-175.

[6] "… *another Greek Moslem, Torghoud (or Dragut)*…". Bkz. Clark Reynolds, *Command of*

Jack Beeching (1983): "*Dragut Ortodoks-Hıristiyan olan Yunan bir aileden, Anadolu'nun kıyı yerleşimi olan Karabağ'da dünyaya gelmiştir. Ancak bir Türk idareci çocuktan etkilenmiş ve onu alıp Mısır'a götürmüştür*".[7]

Michael Pauls, Dana Facaros (2000): "… *Yunan ebeveynlerinden* dünyaya gelen Amiral Turgut…".[8]

Ian Chambers (2008): "… *bir diğer Yunan olan Turgut*…".[9]

Phillip Chiviges Naylor (2009): "*Yunan bir ecdaddan gelen Turgut (Dragut) (?–1565)*…".[10]

Bu kategori içerisinde bir diğer örnek ise, Akdeniz Dünyası üzerine yazdığı eserlerle bu alanın en önde gelen isimlerinden olan Fernand Braudel'dir. O da *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası* adlı eserinde Turgut Reis'in İngilizce neşrinde *Yunan* (*Greek*),[11] Türkçe çevirisinde *Rum bir aileden geldiğ*ini yazarken,[12] Avrupa'da artık iyice yerleşmiş olan bu yanlış bilgiyi tekrarlamıştır. Braudel'in bu bilgiyi verirken herhangi bir kaynağı referans göstermeye gerek duymaması ise, Avrupa tarih literatüründe mevzunun ne derece genel-geçer bir yargıya dönüştüğünün de ayrıca önemli bir göstergesi olsa gerektir. Ayrıca Braudel'in eserlerindeki en büyük eksikliğinin, Osmanlı kaynaklarını kullanamadığından ileri geldiğini açık yüreklilikle ifade ettiğini belirtmek yerinde olacaktır.[13]

Görüldüğü üzere Hammer'dan kaynaklanan yanlış bilgi zamanla geliştirilerek birçok varyasyon kazanmıştır. Bu konu hakkında sözü geçen çalışmalardan hiçbirinin herhangi kaynak değeri taşıyan bir referansı bulunmadığını ifade etmek gerekir. İster kaynaklara ulaşmakta ve dilini anlamaktaki sıkıntılardan kaynaklansın, ister Şarkiyatçı (Oryantalist) bakış açısının taraflı-sübjektif art-niyetlerini taşısın, bu yanlış bilginin söz konusu şekillerde tarih kitaplarında yer alması, yazarlarının Tarih biliminin başlıca etik

---

the Sea: The History and Strategy of Maritime Empires, Morrow 1974, s. 120-121.

7 "*Dragut was born of Greek parents, Orthodox Christians, at Charabulac on the coast of Asia Minor, but a Turkish governor took a fancy to the boy and carried him off to Egypt*". Bkz. Jack Beeching, *The Galleys of Lepanto: Jack Beeching*, Scribner 1983, s. 72-73.

8 "… *Admiral Turgut (Dragut), who was born here to Greek parents*…". Bkz. Michael Pauls, Dana Facaros, *Turkey*, New Holland Publishers, 2000, s.

9 "… *Dragut, another Greek*…". Bkz. Ian Chambers, *Mediterranean Crossings: The Politics of an Interrupted Modernity*, Duke University Press, 2008, s. 38-39.

10 "… *Turghut (Dragut) (?–1565), who was of Greek ancestry*…". Bkz. Phillip Chiviges Naylor, *North Arfica: A History from Antiquity to the Present*, University of Texas Press, 2009, s. 120-121.

11 Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, Vol. 2, University of California Press, 1995, s. 908–909.

12 Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c. I, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), Eren Yayıncılık, İstanbul 1989, s. 64.

13 Braudel, *a.g.e*., c. I, s. XXII; c. II, s. 477. Yine bu eksiklik hakkında bkz. Ömer Lütfi Barkan, "Kitap Tanıtımı: Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*", İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası, XII/1-4 (1951), s. 177-178.

prensipleri olan "kaynaklara bağlı kalma ve objektif değerlendirme" kaygısı taşımadığını göstermektedir.

Yine de konuyu objektif bir şekilde ele almış Batılı tarihçiler de yok değildir. Örneğin Stanley Lane-Poole, 1890 basım tarihli *The Story of the Nations: The Barbary Corsairs* adlı eserinde Turgut Reis'in "*Müslüman bir aileden gelen*" bir korsan olduğunu belirterek diğerlerinden ayrılmaktaysa da, etnik menşeine değinmemiştir.[14] Svat Soucek ise *The Encyclopaedia of Islam*'ın "Torghout Re'is" maddesinde onun Türk asıllı bir denizci olduğunu kayıt altına alarak[15] Batılı tarihçiler arasında önemli bir istisna teşkil etmiştir.

Yukarıda yer alan örneklerin haricinde söz konusu yanlış bilginin, yakın zamanlarda Türk Tarih literatüründe de boy göstermeye başladığı görülmektedir. Türkiye'de bunun ilk olarak dile getirilerek kayda geçmesinden[16] beş yıl sonra bu yanlış bilgi bir kitapta da yer bulmuştur. Selim Yalçın ile Nadire Berker, 2011 yılında neşrettikleri *Sihirli Yelkenliler* adlı kitapta kaleme almış oldukları "Turgut Reis" başlıklı bölümde Turgut Reis'in hayat hikayesini ele alırlarken şu ifadeleri kullanmışlardır: "*Kendi adıyla anılan kasabada doğan Rum asıllı Turgut Reis, devşirme olarak önce Yeniçeri Ocağı'na girdi. Daha sonra* İskenderiye'de korsanlığa başladı".[17] Kitabın yazarlarının bu bölümü hazırlarken herhangi bir kaynaktan ya da ciddi bir akademik araştırmadan faydalanmadıkları, ayrıca referanslarını da bir dipnotta göstermedikleri belirtilmelidir. Yukarıda geçen cümledeki hatalı bilgiler yine göstermektedir ki, konu Osmanlı kaynaklarından ve Osmanlı tarihinin kurum ve müesseselerinden bi-haber olarak, dolayısıyla herhangi bir eleştiri/kritikten geçirilmeden kaleme alınmıştır. Velhasıl;

---

[14] Oldukça heterojen bir etnik çeşitliliğe sahip olan Osmanlı korsanları arasında Turgut Reis'in, meslektaşlarının pek çoğundan farklı olarak Müslüman bir aileden dünyaya geldiğinin (yani sonradan Müslüman olmadığının) farkında olan Lane-Poole, bunu eserinde belirtmesiyle Batılı tarihçiler arasında (konumuz açısından) istinai bir noktada yer almaktadır. "*Unlike many of his colleagues he seems to have been the son of Mohammedan parents, tillers of the earth*". Bkz. Stanley Lane-Poole, *The Story of the Nations: The Barbary Corsairs*, G. P. Gutnam's Sons, 1890, s. 124.

[15] Svat Soucek, "Torghud Re'is", *The Encyclopaedia of Islam* (New Edition), Vol. 10, Leiden Brill, 2000, s. 570.

[16] Murat Belge, Halikarnas Balıkçısı Cevat Şakir'i eleştirmek amacıyla sarf ettiği cümleler arasında Turgut Reis'in de etnik menşeine değinmektedir: "*Turgut Reis'in anne-babasının Rum olması ihtimali güçlüdür. Ancak, Türk kaynakları bu iddiayı ciddiye almazlar... Halikarnas Balıkçısı, Turgut Reis'le ilgili bu güçlü ihtimale önem vermeye hiç niyetli görünmüyor. Tersine, kitaba doğumunu anlatmakla başlayarak böyle bir ihtimali zihnimizden silmek üzere davranıyor*". Bkz. "Mavi Anadolu Tezi ve Halikarnas Balıkçısı", *Birikim Dergisi*, Sayı: 210, Ekim 2006, s. 35. Belge'nin bu satırlarda "*kaynaklar*"a yüklediği anlamdan, tarihi kaynak niteliği taşıyan eserler ile tarih literatürü ve edebi eserlerin ayrımını bilmediği anlaşılmaktadır. Yine o bu cümleleri kurarken, tarihî kaynaklara dayanma prensibinden de bi-haber olsa gerektir. Böylece tarih yazınında "*bilgi sahibi olmadan, fikir sahibi olma*"nın da bir örneğini vermiş olmaktadır.

[17] Selim Yalçın - Nadire Berker, *Sihirli Yelkenliler*, Boyut Yayın, İstanbul 2011, s. 48.

1. Osmanlı Devleti, Anadolu'dan devşirme için oğlan toplamazdı.[18]

2. (Bir istisnanın mevzubahis olabileceği düşünülürse)[19] Yeniçeri Ocağı'ndan korsanlığa geçilebilecek bir teşkilat sistemi / yasal prosedür Yeniçeri Kanunnamesi'nde mevcut değildir.[20] Osmanlı merkezi, Garp Ocaklarına otoritesini devam ettirmek üzere "taşraya çıkma" denen usul ile yeniçeriler göndermiş ve bu askerler 'yeniçeri' olarak korsan gemilerinde boy göstermişlerdir. Ancak yeniçeri kıyafetini çıkararak korsan olmuş değillerdir.

3. Ayrıca kaynaklarca teyit edilmiş bir şekilde bilinmektedir ki, Turgut Reis'in doğduğu topraklardan bir korsan adayı olarak denizlere açılmasının tarihi hikayesi bu değildir. Turgut Reis yaklaşık 15 yaşlarında iken, Karabağ kıyılarına uğrayan korsan gemilerinden birine alınmıştır.[21] Onun Osmanlı teşkilatına entegre edilmesi, Hızır

---

[18] Devşirme adaylarının Rumeli (Bulgaristan, Makedonya, Arnavutluk, Yunanistan, Bosna, Hersek, bazen Hırvatistan) Hıristiyan ailelerinden alındığına dair bkz. *Kavanin-i Yeniçeriyan*, *Yeniçeri Kanunları*, (yay. haz. Tayfun Toroser), T. İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011, s. 20; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Devşirme", İ.A., III, MEB., Eskişehir 2001, s. 563; aynı yazar, "Acemi Oğlan", İ.A., I, MEB., Eskişehir 2001, s. 117; ayrıca tafsilatlı bilgi için bkz. aynı yazar, *Osmanlı Devleti Teşkilâtından Kapukulu Ocakları*, I (Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı), TTK, Ankara 1988 (3. Baskı), s. 13-21.

[19] Fatih'in Trabzon'u fethinden sonra bu şehrin Rumlarından acemi oğlan toplandığı, bir süre sonra bu uygulamanın kaldırıldığı, ancak bazı suistimallerin vuku bulduğu istisnalara dair bkz. *Kavanin-i Yeniçeriyan*, s. 17-20; Uzunçarşılı, *Kapukulu Ocakları*, I, s. 15; aynı yazar, "Devşirme", s. 118. Ayrıca Anadolu'dan (Karaman'dan Erzurum'a kadar olan bölge, Yavuz zamanında ise Kayseri) bazen istisnai olarak oğlan toplandığı, ancak bu yerler arasında Batı Anadolu ve buranın kıyı yerleşimlerinin bulunmadığına dair bkz. *Kapukulu Ocakları*, I, s. 19-21.

[20] Türk ailelerinin yanlarına verilerek devşirilenlerden "*ordu ve saray hizmetlerine alınanlara acemi oğlanları denirdi. Kapı kulu ocaklarından yeniçeri, cebeci, topçu, top arabacı ocakları, bostancı ocağı efradı ve kapıkulu süvarileri, hep bu acemiler ile kul oğlu denilen kapı kulu halkının çocuklarından müteşekkil idi*". Bkz. Uzunçarşılı, "Acemi Oğlan", s. 117; aynı yazar, "Devşirme", s. 565. Ayrıntılı bilgi için bkz. aynı yazar, *Kapukulu Ocakları*, I, s. 23-24, 61-69, 82-85; ayrıca bkz. Mücteba İlgürel, "Yeniçeriler", İ.A., XIII, MEB., Eskişehir 2001, s. 387-388. Yeniçeriler, kapıkulları arasında en iyi yetişmiş, seçkin piyade asker sınıfı olup padişahın hassa kuvvetini oluşturmaktaydılar. Bunlardan donanmaya nefer verilse de, korsanlığa geçişleri söz konusu değildi. Bkz. *Kavanin-i Yeniçeriyan*, s. 130; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, *Deniz Politikaları - Teşkilat - Gemiler*, Küre Yayınları, İstanbul 2007, s. 97-98. Korsan-levendlerin insan potansiyelini, Osmanlı Devleti'nin iznine tâbi olarak Batı Anadolu kıyı yerleşimlerinden, Balkanların batı sahillerinden ve Kuzey Afrika'dan toplanan gençler ile Avrupalı denizciler arasından gönüllü katılanlar ve esir edilenler oluşturmaktaydı. Bkz. Mustafa Cezar, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, İstanbul 1965, s. 173; Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık*, *Osmanlılar*, *Uskoklar*, *Venedikliler*, *1575-1620*, Timaş, İstanbul 2009, s. 19, 24, 35-52.

[21] Önce Şehzade Korkud, ardından Yavuz Sultan Selim Anadolu kıyılarından korsan-levendlik için nefer toplanmasına izin vermişlerdir. Bkz. Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, II, TTK, Ankara 1995 (7. Baskı), s. 237, 368; Bostan, "Akdeniz'de Korsanlık: Osmanlı Deniz Gücü", *Türk Denizcilik Tarihi*, I, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı

Reis'in (Barbaros Hayreddin Paşa) Kanuni Sultan Süleyman'ın hizmetine girdiği seremonide önde gelen korsan reisleri ile birlikte sultana takdim edilmesiyle başlar.

4. Ayrıca kitabın yazarlarının Turgut Reis'in doğduğu ve denizlere açıldığı yerleşim yeri olarak işaret ettikleri Turgutreis (Karabağ)'de, o dönemde bir tek gayrimüslim hanenin dahi bulunmadığı kaynaklarda sabittir. Bölgenin yerleşimi objektif kaynaklarda, istisnasız bir şekilde Müslüman-Türk nüfusuyla meskun idi.

Tarihi belge ve kaynaklara, yahut da ciddi ve objektif tarih araştırmalarına dayanmayan teliflerde düşülebilecek bir takım hataları içinde barındıran yukarıda verilen örnekler, Tarih biliminde zanna tabi olmanın yerinin olamayacağını, ancak kaynaklara tâbi olmanın gerekliliğini de ortaya koymaktadır. Dahası, kaynaklarla teyit edilmiş bilgilerin hilafına söz söylemenin ve dayanaksız yorumlarda bulunmanın ise, Tarih biliminin temel kural ve etik prensiplerine aykırı olduğu, tarihçilik mesleği ile iştigal eden herkesin ilk öğrendiği ilkelerdendir.

Turgut Reis hakkında kaynak niteliği taşıyan ve kökenine ışık tutacak en sağlıklı verileri, başta doğduğu toprakların idari olarak bağlı bulunduğu Osmanlı merkezinde, yine onun hakkında birinci-ikinci el bilgilere ulaşılabilecek Osmanlı kroniklerinde, ayrıca ikinci memleketi sayılabilecek (başta Trablusgarp olmak üzere) Garp Ocakları'nın yerel kaynaklarında aramak doğru bir metot olacaktır.

Osmanlı Devleti'nin, Turgut Reis'in doğduğu Sıravolos'un bağlı olduğu Menteşe'de yaptırdığı ilk iki sayımın verilerinin yer aldığı iki *Tahrir Defteri*, konumuza ışık tutacak tarih kaynaklarından ilk grubu teşkil etmektedir.[22] Turgut Reis'in takribî doğum tarihine (1485) en yakın olarak tutulmuş iki tahrir defteri; ilki doğumundan 32 sene sonra 1517'ye, ikincisi ise 45 sene sonra 1530'a denk gelmektedir. Ünlü denizcinin doğumuna bu kadar yakın kayıtlar olması

Yayınları, İstanbul 2009, s. 231. Turgut Reis de korsan olmak üzere Batı Anadolu kıyılarından toplanan gençler arasında idi. Bkz. Âlî Efendi (Gelibolulu), *Künhü'l-Ahbar*, IV. Rükn, İ.Ü. Ktp. Türkçe Kitaplar Bölümü, no: 5959, v. 300b; Kâtip Çelebi, *a.g.e.*, s. 87. Ayrıca, Menteşe Beyliği döneminden itibaren bu yöre Türkmenlerinin denizciliğe ve korsanlığa aşina oldukları (Paul Wittek, *Menteşe Beyliği*, *13-15inci Asırda Garbî Küçük Asya Tarihine Ait Tetkik*, (çev. Orhan Şaik Gökyay), TTK, Ankara 1986 (2. Baskı), s. 44-46, 57; Cezar, *a.g.e.*, s. 171-173), ilaveten Osmanlı korsanlarının bu topraklara sıkça uğrayarak ikmal yaptıkları da belirtilmelidir (Pîrî Reis, *Kitâb-ı Bahriye*, II, Ministry of Culture and Tourisme of the Turkish Republic / The Historical Research Foundation İstanbul Research Center (TTT), İstanbul 1988, s. 477-482; Cezar, *a.g.e.*, s. 173).

[22] Malum olduğu üzere tahrir defterleri, Osmanlı kaynakları içerisindeki en objektif ve resmi arşiv kayıtlarındandır. Hiçbir sübjektif kaygı taşımadan Müslüman-gayrimüslim tüm imparatorluğun "hane nüfusu" bu defterlere kaydedilirdi. Bu işin ne kadar titizlikle uygulandığını Ömer Lütfü Barkan eserlerinde işlemektedir. Özellikle Hıristiyan tebaadan alınan ilave vergiler olan harac ve cizyenin tahsili için sayımcıların, bu vergiyi ödemekle mükellef olan nüfusu ilave bir dikkatle kayıt altına alacaklarına kuşku yoktur. Bkz. Ömer Lütfü Barkan, Hüdavendigâr Livâsı Tahrir Defterleri, Ankara 1988, s. 3-4, 19 vd.

hasebiyle bu iki defter konumuz açısından ayrı bir kıymeti ve önemi haizdir. Bu defterlerde bölgedeki çok yoğun Müslüman nüfus açıkça dikkati çekmektedir. Her iki defterin araştırmacılara sunduğu objektif verilere göre dönemin Bodrum'unda, ünlü denizcinin doğmuş olduğu Karabağ-Turgutreis'te[23] 1517'de 202 neferen sayılmış olup, bu sayıdan çıkan tahmini nüfus ise 662'dir (Tablo 1). 1530 sayımında ise toplam 107 hane tespit edilmiş olup, 195 neferen ile tahmini 631 kişiden oluşan nüfusun her iki sayımda da tamamının Müslüman olduğu görülmektedir (Tablo 2).[24] Turgut Reis'in doğduğu ve onun ismini taşıyan bu topraklara en yakın olan, gayrimüslim nüfusun meskun olduğu yerleşim birimi ise Karaova (Mumcular), Karabağ-Turgutreis'e yaklaşık 50 km. uzaklıkta bulunmakta olup, söz konusu gayrimüslim hane sayısı ise sadece 7'dir. Karaova'nın Müslüman hane sayısı ise 144 olup, gayrimüslim hane nüfusunun Müslüman nüfusa oranı bu yerleşim biriminde % 5'te, tüm Bodrum'da ise % 1'de kalmaktadır. Bu iki defterin tutulduğu tarihler arasındaki 13 yıl boyunca da bu 7 hanenin sayısı ve bulundukları yerleşim birimi değişmemiştir.[25]

Osmanlı devlet anlayışına uygun olarak tahrir kayıtlarının etnisiteye göre değil, Müslim-gayrimüslim ayrımına göre yapılmasından dolayı, Sıravolos'taki Müslüman nüfusun etnik yapısını anlamak için bu nüfusun bölgedeki iskan geçmişine bakmak gerekmektedir.

1071 Malazgirt Savaşı'ndan sonra Anadolu'nun dört bir yanında olduğu gibi Menteşe bölgesinde de Türkmen iskanı söz konusu olmuştur. Türklerin bölgeye 11. yüzyılda ilk defa gelmelerinden sonra, ancak özellikle 1261'den sonraki yoğun Türkmen iskanından itibaren bölge gayrimüslim nüfus tarafından tamamen terk edilmiş ve gelenler yöreyi ıssız, yani herhangi bir "yerli Rum / gayrimüslim" yerleşiminin olmadığı halde bulmuşlardır.[26] Akabinde Türkmen iskanı bu bölgede yoğun bir şekilde uygulanmıştır. Menteşe bölgesinin, Anadolu'nun Türkleşmesi aşamasında bu bakımdan önemli bir yeri vardır. Anadolu'nun diğer yerleşim yerlerine nazaran bu bölge, neredeyse homojen bir şekilde Türk nüfusun oransal olarak en yoğun olduğu bölgeyi teşkil etmiştir. Bölgede yoğun olarak yerleşik bulunan Müslüman nüfusun Türk kökenli olduğu ve eski adıyla Sıravolos, şimdiki adıyla Karabağ-Turgutreis'te ise tam olarak homojen bir nitelik gösterdiği ortadadır.

---

[23] Sıravolos/Karabağ > Geç dönemde Karatoprak > 1973'ten sonra ise Turgutreis.

[24] Tablo 1 ve 2'de yer alan yerleşim birimlerinden Karabağ, Karabağ-ı Diger, Yumruburun ve Sıravolos, bugünkü Turgutreis beldesinin sınırları içinde yer almaktaydı. Hane ve tahmini nüfus sayıları buna göre hesaplanmıştır.

[25] Tahrir verileri için bkz. Turan Gökçe, "Müstakil bir İdari Birim Olarak Bodrum İlçesinin Öncüsü: XVI. Yüzyılda Sıravolos Kazâsı", *1522-2007 Osmanlılardan Günümüze Her Yönüyle Bodrum, Sempozyum Bildirileri (22-25 Ekim 2007)*, Ortakent-Yahşi Belediyesi Kültür Yayınları, Bodrum 2008, s. 246-252.

[26] Wittek, *a.g.e.*, s. 3, 14-16 vd.; Tuncer Baykara, "Bodrum", *TDVİA*, VI, İstanbul 1992, s. 248; Gökçe, *a.g.m.*, s. 240-241; Zekai Mete, "Menteşe", *TDVİA*, XXIX, Ankara 2004, s. 151; Erdoğan Merçil, "Menteşeoğulları", *TDVİA*, XXIX, s. 152-153.

Genelden özele inildiğinde ise; Turgut Reis'in etnik menşeine dair Osmanlı kroniklerinde doğrudan bir bilginin bulunmadığı görülmektedir. Ancak yine de bazı veriler konuyu aydınlatmakta, hatta meseleyi çözmekte ciddi ipuçları vermektedirler. Özellikle Turgut Reis ile ilgili kaynak değeri çok yüksek olan Gelibolulu Mustafa Âli'nin *Künhü'l-Ahbar* adlı eserinin, Turgut Reis'in hayat hikayesine ışık tutmakta çok mühim bir yeri bulunmaktadır. Müellifin ünlü denizcinin hayat hikayesini aktardığı ve doğrudan birinci elden kaynağı, bizzat Turgutça'nın akrabası Kayıt Hasan oğlu Sami Bey'dir. Aynı kaynak ışığında Turgutça'nın babasının ismi de verilmektedir: "Veli".[27] Görüldüğü üzere adı geçen isimlerin her biri Müslüman-Türk ismidir. İlaveten "Turgut" isminin Orta Asya'dan gelen bir Türk adı olduğunu ve Osmanlıların devşirmelere verdikleri isimler arasında yer almadığını da belirtmek gerekir.

Son olarak, Kuzey Afrika'nın tarih literatüründe yaptığı araştırmalarında önemli bir takım verilere ulaşarak bunları bizimle paylaşan Abdülkadir Mustafa Steih, bölgenin yerel kaynaklarında geçen ve konumuzu aydınlatacak Turgut Reis'e ait bir künye vermektedir:[28] "Muhammed Dargouth Paşa et-Türkî".[29]

---

[27] Âlî, *a.g.e*., IV, v. 300b, 302a. Kâtip Çelebi de bu bilgileri Âlî'den nakletmektedir. Bkz. *a.g.e.*, s. 87; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, II, s. 384.

[28] Abdülkadir Steih'e, konumuza önemli katkı sağlayan bulgusunu paylaştığı için müteşekkirim. Steih, çalışmasını "Dragut Pasha in the Resources of Garp Odjacs (Garp Ocaklari Kaynaklarına G**öre** Turgut Paşa)" başlıklı bildirisiyle bu sempozyumda sunmuş olup sempozyum kitabında yayınlanacaktır.

[29] Yeniçağ Avrupa kaynaklarında Osmanlı tebaasından olanları ve/veya topyekun Müslümanları tanımlamak üzere kapsayıcı bir nitelikte kullanılan "Türk" kelimesine, dini olarak kozmopolit bir sosyal yapı arz eden Balkanlarda ise Müslümanları ifade edecek şekilde bir anlam yüklenmiştir. İslam'a geçmek ise "Türk olmak" deyişiyle anlamlandırılmıştır. İslam dünyası içinde Müslümanlar arasında ise Türklük, etnisiteyi belirtecek biçimde kaynaklarda yer almıştır (el-Arabî, el-Farsî, el-Kürdî vs. gibi).

SONUÇ

Tarihçi, araştırdığı konunun hammaddesi olan arşiv belgeleri, kronikler gibi kaynakların sağladığı bilgilere dayanarak çalışmasının temelini inşa eder. Ele aldığı konuyu işlemesi ve yorumlaması ise araştırmacının uzmanlığına ve bilimsel etik prensiplerine dayalı olarak şekillenir. Kaynaklara dayanmak ve kaynakların araştırmacılara sunduğu verilere sadık kalmak kadar, bu verileri objektif bir şekilde ele almak da Tarih biliminin en temel ilkeleri arasındadır. Velhasıl, tarihçinin literatüre kazandıracağı her bir çalışma artı bir değer olacağı gibi, düşeceği hatalar ve bilhassa kasıtlı olarak bilgiyi tahrip ederek sunması da, sonradan bu verileri kullanacak olanları etkileyecek ve yanlış bir bilginin adeta virüs gibi yayılmasına sebep olacak, böylece "*değişmeyen hakikat, insanlığı şaşırtacak bir mahiyet alacak*"tır. Objektif tarihçinin bir görevi de, karşılaştığı bu gibi meseleleri çözümlemek olmalıdır.

Bu araştırmada, spesifik bir örnek olarak "Turgut Reis'in Etnik Menşei" böyle bir mesele olarak ele alınıp kaynak veriler etrafında işlenmeye çalışılmıştır. Batı (özellikle Avrupa) ile Türk tarih literatüründe bu hususta sunulan bilgilerin farklılık arz etmesi, kaynaklarda sabit olan -görece- değişmez doğru bilginin, bir yerden sonra tahribata uğradığını göstermiştir. Meselenin temeline inildiğinde, Batı literatüründe Turgut Reis'in etnik kökeninin Yunan (Türkçe çevirilerde Rum veya Hıristiyan) olduğuna dair önyargının, Joseph von Hammer'in orijinali 1827'de Almanca olarak neşrettiği *Büyük Osmanlı Tarihi* adlı eserinden kaynaklandığı anlaşılmıştır. Devamında onun söz konusu eserdeki ilgili bölümde geçen, kaynaklara sadık kalınmadan ve verilerin kasten tahrip edilmesiyle kaleme alındığını tespit ettiğimiz bu yanlış bilgi, zamanla pek çok varyasyonla çeşitlenerek günümüze kadar birçok kitaba girmiş ve Batıda bunun kalıplaşmasıyla genel-geçer bir bilimsel önyargı haline gelmiştir. Halbuki kaynaklar incelendiğinde tarihçinin söz konusu yargıya ulaşabileceği bir veri olmadığı gibi, dahası konu ile ilgili tüm deliller ve ipuçları Turgut Reis'in Müslüman-Türk bir aileden geldiğine işaret etmektedir.

TABLOLAR

Tablo 1
1517'de Sıravolos Kazâsı Köyleri ve Nüfus Durumu

Köy	Neferen	Çift	Nim	Bennâk	Kara	Mücerred	Muaf	Tahmini Nüfus	%
Beksimed	138	6	31	38	51	1	11	482	12.53
Büskebi	162	6	34	50	54	15	3	534	14.71
Büskebi-i Diger	138	4	35	47	43	7	2	490	12.53
Karabağ	103	-	27	29	31	12	4	343	9.35
Karabağ [-ı Diger]	95	3	26	20	38	4	4	307	8.62
Karabağ n.d. Yumruburun	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Karaova	136+87*	4	42	41	33	15	1	831	20.25
Burun	30	-	5	9	10	6	-	86	2.72
Erimiye	13	-	5	4	2	2	-	49	1.18
Etrim	43	-	12	18	4	9	-	163	3.90
Sandıma	57	-	9	23	18	5	2	193	5.17
Sandıma n.d. Varilya	82	3	15	26	24	11	3	270	7.44
Meymuncuk	13	-	1	5	7	-	-	37	1.18
Sıravolos	4	-	-	2	2	-	-	12	0.36
TOPLAM =	1.101	26	242	312	317	87	30	3.797	100

Kaynak: Turan Gökçe, "Müstakil bir İdari Birim Olarak Bodrum İlçesinin Öncüsü: XVI. Yüzyılda Sıravolos Kazâsı", s. 248.

Tablo 2
1530'da Sıravolos Kazâsı Köyleri

Köy	Neferen	Hane	Kara	Müc.	Muaf	Tahmini Nüfus	%
Beksimed	134	76	51	1	6	462	12.07
Büsgebi	182	99	60	18	5	598	16.39
Büskebi-i Diger	137	86	43	7	1	485	12.34
Karabağ	94	54	29	11	-	310	8.46
Karabağ [-ı Diger]	97	51	40	4	2	309	8.73
Karabağ n.d. Yumruburun	-	-	-	-	-	-	-
Karaova	222	151*	56	15	-	826	20.00
Burun	30	14	10	6	-	86	2.70
Erimiye	13	9	2	2	-	49	1.17
Etrim	43	30	4	9	-	163	3.87
Sandıma	56	32	18	5	1	188	5.04
Sandıma n.d. Varilya	85	49	24	11	1	285	7.65
Meymuncuk	13	6	7	-	-	37	1.17
Sıravolos	4	2	2	-	-	12	0.36
TOPLAM =	1.110	659	346	89	16	3.810	100

* 7 Hânesi "*Cemâat-i Kefere*".

Kaynak: Gökçe, *a.g.m.*, s. 252.

KAYNAKÇA

A. KAYNAK ESERLER:

Âlî Efendi (Gelibolulu), *Künhü'l-Ahbar*, IV. Rükn, İ.Ü. Ktp. Türkçe Kitaplar Bölümü, no: 5959.

Kâtip Çelebi, *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan*, *Tuhfetü'l-kibâr Fî Esfâri'l-bihâr*, (yay. haz. Seda Çakmakcıoğlu, Çetin Şan), Kabalcı Yayınevi, İstanbul 2007.

Kavanin-i Yeniçeriyan, *Yeniçeri Kanunları*, (yay. haz. Tayfun Toroser), T. İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011.

Pîrî Reis, *Kitâb-ı Bahriye*, II, Ministry of Culture and Tourisme of the Turkish Republic / The Historical Research Foundation İstanbul Research Center (TTT), İstanbul 1988.

B. ARAŞTIRMA KİTAPLAR VE MAKALELER

ABOU-EL-HAJ, Rıfa'at, Ali *Modern Devletin Doğası*, *16. Yüzyıldan 18. Yüzyıla Osmanlı İmparatorluğu*, (çev. Oktay Özel, Canay Şahin), İmge Kitabevi, Ankara 2000.

BARKAN, Ömer Lütfi, "Kitap Tanıtımı: Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*", İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası, XII/1-4 (1951), s. 173-192.

_____, *Hüdavendigâr Livâsı Tahrir Defterleri*, Ankara 1988.

BAYKARA, Tuncer, "Bodrum", *TDVİA*, VI, İstanbul 1992, s. 247-249.

BEECHING, Jack, *The Galleys of Lepanto: Jack Beeching*, Scribner 1983.

BELGE, Murat, "Mavi Anadolu Tezi ve Halikarnas Balıkçısı", *Birikim Dergisi*, Sayı: 210 (Ekim 2006), s. 35.

BOSTAN, İdris, *Osmanlılar ve Deniz*, *Deniz Politikaları - Teşkilat - Gemiler*, Küre Yayınları, İstanbul 2007.

_____, *Adriyatik'te Korsanlık*, *Osmanlılar*, *Uskoklar*, *Venedikliler*, *1575-1620*, Timaş, İstanbul 2009.

_____, "Akdeniz'de Korsanlık: Osmanlı Deniz Gücü", *Türk Denizcilik Tarihi*, I, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 2009, s. 227-239.

BRAUDEL, Fernand, *The Mediterranean and the Mediterranean world in the*

age of Philip II, Vol. 2, University of California Press, 1995. *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c. I, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), Eren Yayıncılık, İstanbul 1989.

BRUMMETT, Palmira, *Osmanlı Denizgücü*, *Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, (çev. H. Nazlı Pişkin), Timaş, İstanbul 2009.

CEZAR, Mustafa, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, İstanbul 1965.

CHAMBERS, Ian, *Mediterranean Crossings: The Politics of an Interrupted Modernity*, Duke University Press, 2008.

GOODY, Jack, *Tarih Hırsızlığı*, (çev. Gül Çağalı Güven), T. İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2012.

GÖKÇE, Turan, "Müstakil bir İdari Birim Olarak Bodrum İlçesinin Öncüsü: XVI. Yüzyılda Sıravolos Kazâsı", *1522-2007 Osmanlılardan Günümüze Her Yönüyle Bodrum, Sempozyum Bildirileri (22-25 Ekim 2007)*, Ortakent-Yahşi Belediyesi Kültür Yayınları, Bodrum 2008, s. 239-276.

HAMMER PURGSTALL, Baron Joseph von, *Büyük Osmanlı Tarihi*, III, (terc. Mehmed Ata Bey [1917-1921], haz. Mümin Çevik-Erol Kılıç), Üçdal Neşriyat, İstanbul 1983.

İLGÜREL, Mücteba, "Yeniçeriler", İ.A., XIII, MEB., Eskişehir 2001, s. 385-395.

LANE-POOLE, Stanley, *The Story of the Nations: The Barbary Corsairs*, G. P. Gutnam's Sons, 1890.

LEWİS, Dominic Bevan Wyndham, *Charles of Europe*, Coward-McCann, 1931.

MERÇİL, Erdoğan, "Menteşeoğulları", *TDVİA*, XXIX, s. 152-153.

METE, Zekai, "Menteşe", *TDVİA*, XXIX, Ankara 2004, s. 150-152.

NAYLOR, Phillip Chiviges, *North Arfica: A History from Antiquity to the Present*, University of Texas Press, 2009.

PAULS, Michael – FACAROS, Dana, *Turkey*, New Holland Publishers, 2000.

REYNOLDS, Clark, *Command of the Sea: The History and Strategy of Maritime Empires*, Morrow 1974.

SOUCEK, Svat, "Torghud Re'is", *The Encyclopaedia of Islam* (New Edition), Vol. 10, Leiden Brill, 2000, s. 570-571.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti Teşkilâtından Kapukulu Ocakları*, I (Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı), TTK, Ankara 1988 (3. Baskı).

_____, *Büyük Osmanlı Tarihi*, II, TTK, Ankara 1995 (7. Baskı).

_____, "Acemi Oğlan", İ.A., I, MEB., Eskişehir 2001, s. 117-118.

_____, "Devşirme", İ.A., III, MEB., Eskişehir 2001, s. 563-565.

WITTEK, Paul, *Menteşe Beyliği*, *13-15inci Asırda Garbî Küçük Asya Tarihine Ait Tetkik*, (çev. Orhan Şaik Gökyay), TTK, Ankara 1986 (2. Baskı).

YALÇIN, Selim - BERKER, Nadire, *Sihirli Yelkenliler*, Boyut Yayın, İstanbul 2011.

BATI AVRUPA HALK EDEBİYATINDA TURGUT REİS VE FAALİYETLERİNİN BİRKAÇ İMAJI *

SEVERAL IMAGES ABOUT TURGUT REIS AND HIS ACTIVITIES IN THE WESTERN FOLK LITERATURE

Jean-Louis BACQUÉ-GRAMMONT **

16. yüzyılın ilk çeyreğinde, Osmanlı donanmasının Orta ve Doğu Akdeniz sularına yayılması, hem o kadar ani hem de o kadar şaşırtıcı olmuştur ki, o dönemin Batı Avrupa düşüncesinin bundan etkilenmeden kalabilmiş olması mümkün değildi. Bu durumun sadece saray ve diplomatik çevreler üzerinde değil, ama en genel anlamıyla okuma yazmayı bilen, durumdan haberdar olabilen halkın üzerinde de etkisi olmuştur. Carl Göllner'in çok sağlam olmayan kopyalardan hazırlamış olduğu değerli kataloğu[1] günümüze kadar ulaşabilmiştir ve bugün çeşitli kütüphanelerde korunmuş durumda bulunabilmektedir. Bunlar, o dönemin dağıtılan broşürleri gibidirler ve bu son bahsettiğimiz noktaya önemli bir tanıklık yapmaktadırlar. Şüphesiz, birkaç sayfadan oluşan bu kitapçıklar, kendi çerçeveleri içinde değerlendirilmelidirler, yani kesinlikle aktardıkları olayların sadık bir yansıması olarak değil, ama onu hazırlayanların kafasında yer almış olan olası okuyucuların merakını gidermeye yönelik bir yansıma olarak. Böylelikle, Carl Göllner'in ilmî kataloğunun sayfaları arasında yapılacak kısa bir gezinti, Turgut Reis'in özellikle yer almış olduğu çok sayıda kitapçığı ortaya çıkarabilmemizi sağlamıştır.

1555 yılında Napoli'de basılmış olan 928 numaralı kitapçık, Manastır, Mahdiye ve Trablus'un Turgut Reis'in komutası altındaki Osmanlılar tarafından

* Bu araştırma, Ulusal Bilimsel Araştırma Merkezi'nin (CNRS) 7192 numaralı Araştırma Karma Ünitesi (Paris) ve İstanbul Fransız Anadolu Araştırmaları Enstitüsü'nün, J.-L. Bacqué-Grammont'un **yönetiminde, ortaklaşa yürüttüğü "**Histoire et sciences auxiliaires de l'histoire Ottomane" (Osmanlı tarihiyle ilgili tarih ve bağlı bilimler) araştırma programı içinde yer almaktadır.

** Prof. Dr., Ulusal Bilimsel Araştırma Merkezi / Directeur de recherche émérite au Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS); (bacque-grammont@club-internet.fr).

[1] *[Tvrcica]* Carl Göllner, *Tvrcica. Die europäischen Türkendrucke des XVI. Jahrhunderts*, II, Bucarest - Baden-Baden, 1968.

alınmasını işlemektedir.[2] Bu başarı karşılığında Turgut Reis Trablus Beylerbeyi olarak atanmıştır ve bu görevi bir on yıl kadar sonra gerçekleşecek olan vefatına kadar sürdürmüştür. Ama bu tarihten itibaren ve birçok sene boyunca, kitapçık yazarlarının dikkati özellikle o dönem Osmanlı hükümdarlığı ailesini parçalayan dramlara, özellikle şehzade Mustafa'nın infazı ve ardından bunu izleyen yıllar boyunca Osmanlılar ile Kutsal Roma Cermen İmparatorluğu arasında gerçekleşmiş olan Macar Savaşı'nın beklenmedik olaylarına doğru çekilecektir.

Charles Quint'in Turgut'un güç ve yetki sahibi olduğu bölgeyi kapsayan ve kısa zamanda Osmanlılar tarafından yeniden fethedilen Cerbe'nin alınmasıyla sonuçlanan harekat anlatılarını yeniden bulabilmek için 1560 yılını ve 996,[3] 997,[4] 998, 999,[5] 1018[6] ve 1019[7] numaralı kitapçıkları beklemek gerekmektedir. Bu başarısızlık kısa bir süre sonra olduğu gibi 1027[8] numaralı kitapçıkta, ardından bir sonraki sene de 1044[9] numaralı kitapçıkta anlatılmıştır.

Ama en önemli olay, 1565 yılında Turgut Reis'in de etkin bir biçimde yer almış olduğu Malta'nın denizden ve karadan kuşatılmasıdır ve onun bu savaştaki ölümü de bu düşmanlıkların bitişine damgasını vurmuştur. Bunu ilk ele alan, olayların P. di Casadoro[10] tanıklığıyla aktarıldığı 1060 numaralı kitapçıktır. Bunu, yazarı St. Jean Şövalyeleri Tarikatı'nın önemli bir ruhani liderinin aktarımı

---

2 *A.g.e.*, s. 32 : *Hystoria de la guerra y Presà de Africa con la destruycion de la villade Monazder, y isla del Gozo, y Perdida de Tripoli de Barbaria* (...), bir diğer yandan Granada tarihçisi olan Pedro de Salazar tarafından aktarılmıştır. Daha sonra 1550 yılında Malta'ya karşı yapılmış olan saldırı ise, ancak komşu ada Gozo'nun kısa bir süre için işgaliyle sonuçlanmıştır. Bu son hârekatlar 934 ve 935 numaralarda anlatılmaktadır (ilki için 124 sayfa, ikincisi için 32 folyo), anlatılan olayların tanığı ve aynı zamanda kendisi de St.Jean Şövalyesi olan Nicolas Durand de Villegagnon'un aktarımıyla *Le discours de la guerre de Malte* (...).

3 Filenio Calendro, *Vna lettera da l'ultimo di Giugno, la qual narra, l'apparecchio d'vna noua Armata, & altre provisioni, qual fa il Serenissimo Rè Catholico, per anare alla ruina del Turco* (...).

4 Anton Francesco Cirni, *Svccessi dell'armata della M^ta C^ea Destinata all'impresa di Tropili de Barberia, Della presa delle Gerbe* (...)

5 Aynı şekilde, *Svccessi della armata della Maesté Catolica Destinata all'impresa di Tripoli di Barberia* (...). İki kopyadır.

6 T. de Carrelères, *Histoire de l'entreprise de Tripoli et prinse des Gerbes* (...).

7 Anton Francesco Cirni, *Beschreibūg Wie es mit des Großmächtigen &c. Königs Philippi auß Hispanien &c. Armata oder Schiffart , so zu eroberung des Meers Ports in Barbaria Tripoli genant, verodent gewesen, ergengen ist.* (...).

8 *Schreiben auss Constantinopoli, den Zehenden Octobris, Anno M.D.L.X. Von der grossen Niderlag der Christen, vor der Insul Gerbe* (...). 1028 numaralı başka bir kopya.

9 *Copie des lettres envoyees de Rome en date du XV. de septembre 1563 Contenant la prinse faicte dernieremēt par Dragur Raiz, & les Mahometistes sur les Chrestiens* (...).

10 *Copie d'vne lettre fraischement arrivee de Malte par laquelle on peut entēdre le nombre & la forme de tous les trescruels & treshorribles assaulx generaulx dōnez par les Turcs à l'isle S. Michel & au Bourg de Malte* (...).

olan 1063 numaralı başka bir kitapçık izlemektedir.[11] Dolayısıyla, 1565[12] yılının son üç ayında ve ardından bir sonraki sene boyunca gördüğümüz gerçek bir kitapçık selidir.

Şüphesiz, şimdiye kadar elimize ulaşmış olan örnekler, herhangi bir istatiksel düzenlemeye girişebilmemiz için sayıca çok yetersizlerdir. Bununla birlikte, Malta kuşatmasını kapsayan örneklerin oldukça fazla sayıda olması bizce yeterince çarpıcıdır ve o dönem Batı okuyucusunun dikkatini en fazla çeken haberlerin bunlar olduğunu düşünebilmemize yol açmaktadır. Kısaca burada söz konusu olan Malta kuşatması ve tabii ki bu kuşatmaya damgasını vurmuş olan Turgut Reis'in çarpıcı ölümüdür.

---

[11] *Vray discovrs de la gverre et siege de Malte, par les Turcz: contenu és lettres du reuerend Prieur de l'Eglise: premier du Conseil du reuerendissime grand Maistre de l'ordre de sainct Iehan de Hierusalem. Au reuerend grand Prieur de France. A Paris* (...).

[12] N° 1065, Martin Crova, *Brief discovrs dv siege et oppugnation de l'ile de Malte* (...) ; 1066, Marino Fracasso, *Trattato del'svccesso della potentissima armata del gran Turco* (...) ; 1067, aynısının kısaltılmış yazımı: 1068, Pierre Gentil, *Della historia di Malta et svccesso della gverra seguita tra quei Religiossimi Cauallieri & il potentissimo gran Turcho* (...) ; 1069, Francisco Juvara, *Abschrifft Eines brieffs, so letslich von Malta kommen ist* (...) ; 1070'den 1075'e, aynısının farklı dillerdeki başka kopyaları; 1078, Antonio Pallavicino, *Avisi venvti da Malt-a delle perdite che hanno fatto li Turch*i (...) ; 1079, aynısının başka bir kopyası; 1080, Bartolomeo Redondo, *Discovrs et advertissement de ce qvi est advenu a Malthe* (...) ; 1081, Jean de La Valette, Jean de La Valette, *Copia di Una Lettera dell Illustrissimo, Reverendissimo Signore Gran Mastro della Religione de' Cavallieri Gierosolimitani hoggidi residenti nell'Isola di Malta scritta alla Santita di N. S. Pio Papa Quarto* (...) ; 1082, aynısının başka bir kopyası; 1083, Jean de La Valette, *Copie d'vne lettre dv Grand Maistre de Malte* (...) ; 1084, 1081'in başka bir kopyası; 1085, Jean de La Valette, başka bir kopya. Aynı konu hakkındaki kitapçıklar 1087'den 1094'e ve 1096'den 1101'e kadar devam etmektedir.

TRABLUSGARP OCAĞI'NIN KURULUŞUNA TURGUT REİS'İN KATKISI

Orhan KOLOĞLU *

Özet:

Osmanlı Devleti Avrupa'nın ortalarına doğru ilerlerken Akdeniz'in hakimiyeti, 'Korsan' (= devlet güdümlü) ve 'Pirat' (= bağımsız) olarak kategorize edilen Avrupalıların elindeydi. Türk'ün başarılı denizcileri Oruç ve Hızır (Barbaros) kardeşler ilk kez kendi başlarına girişimle Cezayir'de bir devlet kurarlar. Ancak Avrupa'nın bütün korsan ve piratlarıyla baş etmenin güçlüğü karşısında devletin hizmetine girerek "Ocak" adı verilecek sistemi başlatmış olurlar (1519-1533). Bunun temelinde, sadece Anadolu'dan seçilmiş Türk kökenlilerin görevlendirilmesi vardır. Fakat Osmanlıların hedeflediği Akdeniz hakimiyeti için Cezayir yeterli değildi. Trablusgarb'dan gelen çağrı üzerine 1519'dan itibaren şehrin doğusundan kara harekatı başlatılırken, kendi başına Güney Tunus'ta Cerbe'den deniz eylemleri yürüten Turgut Reis de bunlara katkıda bulunur. İtalyanlarca esir edilmesine karşılık, hizmetlerinin önemi sebebiyle bir pazarlık sonucu Barbaros tarafından kurtarılır. Denizden Trablusgarb'ın fethine ve Ocak'ın orada da kurulmasına katkısı sebebiyle beylerbeyliğine atanır. Osmanlı'nın Akdeniz egemenliğini pekiştirmek için Malta Şövalyelerini ortadan kaldırmak üzere bu adaya düzenlediği sefer sırasında yaralanarak şehit olur (1565).

Anahtar Kelimeler: *Turgut Reis, korsan, Trablusgarb, Garp Ocakları.*

* Araştırmacı, yazar (yazar_orhan.7@hotmail.com).

CONTRIBUTION OF TURGUT REIS (DRAGUT) TO THE ESTABLISHMENT OF THE ODJAK AT TRIPOLI

Orhan KOLOĞLU *

Abstract:

While the Ottoman Empire was settling to the center of Europe, the domination of Mediterranean Sea was under the control of Europeans seaman divided as 'Corsary' (= state guided) and 'Pirates' (= independent). The successful Turkish seamen Orudj and Hızır (Barbarossa) brothers created a state at Algiers by their own initiative. But under the difficulty of contending with all the European corsaries and pirates they prefered to join the Empire's service which started the system called Odjak (1519-1533). It was based on the convocation of only Turks selected from Anatolia. But for the dominance over Mediterranean, Algiers was not sufficent. On the basis of summons coming from Tripolia military operation was initiated from land (1519) and Dragut, who was conducting personally independent sea expeditions from Djerba (South of Tunisia) begin to contribute from western side. Italians succeeded to enslave him, but considering the importance of his services Barbarossa freed him with a bargain. After contributing from the sea to the conquest of Tripoli and the creation of the second Odjak there, he is named Beglerbeg (= Governor General). He died at island of Malta, while trying to reinforce the Ottoman dominance in the Mediterranean by eliminating the Malta Knights (1565).

Key Words: *Dragut Reis, corsair/pirate, Tripoli, Garb Odjaks.*

* Researcher, author; (yazar_orhan.7@hotmail.com).

TRABLUSGARP OCAĞI'NIN KURULUŞUNA TURGUT REİS'İN KATKISI

Orhan KOLOĞLU

Denizcilik alanına daha 11. yüzyılda Çaka Bey gibi Bizans'ı bile hayran bırakan biriyle adım atmış olmakla birlikte Türkler, öncelikle uzmanı oldukları kara bölgelerine hakim olma mücadelesi vererek ön plana çıkmışlardı. Ancak Osmanlılar kuruluşun daha ilk yüzyılında Balkanlarda ilerlemenin yeterli olmadığını, Avrupa'ya üstünlüğün denizlere de hakim olmakla mümkün olabileceğini fark ettiler. Gelibolu'ya hakimiyet önemliydi, ancak askeri gelişim tecrübe ile birlikte henüz denizcilik alanında belirmemişti. İster istemez bu, konunun binlerce yıldan beri uzmanı olan Akdenizlilerden öğrenilecekti.

Rum, İtalyan, Fransız, İspanyollar gibi denizcilik alanında ön planda gelen unsurların konuya iki tür ilgisi bulunuyordu: 1) ticaretin bütün ilişkilerinin deniz nakliyatına bağlı olması; 2) Kendi başına gemi – ya da donanma – oluşturanların baskınla gemi ve liman zenginliklerine el koyarak servet peşinde koşması.

İlgi çeken husus, Osmanlı Devleti gibi Türklerin de Akdeniz'e ilgisinin başlamasıyla, Avrupa'da 1400'lü yılların başından itibaren denizlerle ilgili bu yaklaşıma yeni bir anlayışın yerleştirilmiş olmasıdır. Denizciliği daha çok bireysel girişim aracı kabul eden Avrupa'da yeni bir yapılanmanın gereği olarak bu meslekten, devletin bir örgütü olarak da yararlanma ihtiyacı belirmişti. Bu ortamda Fransa Kralı VI. Charles'ın, düşman ülkelerin gemilerine saldırma yetkisini bir devlet belgesine bağlaması ile eskiden tümüne "korsan" denilen denizcilerin ikiye ayrılması anlayışı gündeme getirildi.

Korsan deyimi, sadece devlet çıkarı için toplu eyleme katılanlara yakıştırılıyordu. 'Pirat' ise kendi çıkarları için bireysel soygun yapanları belirliyordu. Ancak bu ayrım, korsanların da bireysel eylem hakkının bulunmasını engellemiyordu. Devlet için gerektiğinde donanma düzeniyle eyleme çıkıyor, ama gerektiğinde her gemi bireysel baskın ve soygun yapabiliyordu.

Amerika kıtasının keşfine okyanuslardan dünya turu yapma imkanı eklenince, bu uygulama daha da etkili hale geldi. Yeni Dünya'da ya da Hint Okyanusu'nda piratlık yapıp ün kazananlardan birçoğu, gerektiğinde devletlerinin baş amirali unvanına layık görüldüler. Bunların en ünlü örneği, İngiliz korsan Francis Drake'tir. Kendisine asalet unvanı bile verilmiştir.

Bir Fransız tarihçi "*Korsanlık yani izinli piratlık tam moda olmuştu*" demekten kendini alamamıştır. Mesleği Avrupalılardan öğrenen Türklerin de aynı yapılanmayı zamanla benimsemeleri doğaldı. Akdeniz-Karadeniz bağının

en önemli kontrol noktası olan Çanakkale Boğazı'na hakimiyet sebebiyle bir yandan korsanlığın oluşturulması, diğer yandan piratlığa göz yumulmasını kaçınılmaz kılıyordu.

Dikkati çeken, en önemli deniz üssü olan Gelibolu'ya ait 1475 yılı tahsis defterinde mevcut 181 reisin tamamının da Türk ismi taşıyor olmasıdır. Kökenleri belirlenemese ve birçoğu sahil bölgelerinin yerlilerinden olsalar da bunlar, Türk diye nitelenmekten kurtulamazlardı. Osmanlı yönetiminin bu alandaki başarısını Yunanlı tarihçi Speros Vryonis, "*Bizans'ın çöküşünde paralı askerler paralarını alamayınca korudukları şehri talan ediyor, hatta Türklere geçiyordu*" diye anlatır. Bir diğer tarihçi de (A. Wheatcroft) Avrupa'nın bu 'Renegat'ları (= dönme Türk'ler) bir utanç örneği saydığını belirtir ama ekler: "*Ancak aynı zamanda bu geçişin ne kadar kolaylıkla yapılabildiğinin ve kendi toplumunun kıyısına atılmış bir kişinin neler kazanabileceğinin göstergesiydi*".

Türk kökenli piratların hızla korsan niteliği kazanmalarına bir örnek olarak Kemal Reis'in, devletin yönlendirmesi ile İspanya'dan kaçan Müslüman ve Yahudilerin kurtarılmasına dair yardımları, bu hususta kanıt niteliği taşımaktadır. Osmanlı şehzadesinin hizmetindeyken korsanlık yapan, ileriki yıllarda kendi başına piratlığa yönelen Oruç Reis'in, daha sonra da Cezayir'de kendi beyliğini kurması dikkat çekicidir. Ona, dünya çapında ün kazanan kardeşi Barbaros Hayreddin (Hızır Reis) de katılır. Ancak diğer yandan piratlık yaparken Avrupalı korsanlarla baş edemeyeceğini fark edince, bütün gücünü Osmanlı Sultanı'nın emrine sunar. Böylece Osmanlı tarihinde, bütün Güney Akdeniz sahillerini kontrol altına alan Garp Ocakları sisteminin ilki 1519'dan itibaren Cezayir'de belirir.

Kuruluşunu Türk kökenli denizcilerin bizzat kendilerinin yaptıkları bu Ocak'ın bir sisteme dönüşmesinde Osmanlı yönetimi hemen eyleme geçer. Ordusunun en etkili gücünü oluşturan Yeniçeri Ocağı kadrolarının çekirdeğini, pençik (= beşte bir) kanunuyla Hıristiyanlardan alınan küçük çocuklar oluşturuyordu. Çocuk Türk'e teslim ediliyor, hem İslam dinini hem de Türkçeyi öğrenmesi sağlanıyor, sonra askeri eğitimden geçirilerek tek babası sayılan Sultan'ın ordularında görev alıyordu. Yeteneğine göre en yüksek rütbelere dahi çıkabiliyordu.

Ocak (Garp Ocakları) sisteminde ise, büyük yoğunlukla Anadolu'dan ve sadece Türk kökenlilerden, yani Türkçeden başka dil bilmeyenlerden seçilen 5-6 bin gencin, her iki üç yılda bir İzmir'deki Cezayir Hanı'nda toplanıp gemilerle Ocak'a gönderilmesi usulü uygulanmıştır. Ocak'ın donanması daima devletin hizmetindeydi. Her emir aldıklarında seferlere tam kadro katılırlardı. Ancak bunun dışında, tıpkı Avrupalı korsanlar –örneğin Malta Şövalyeleri gibi– bireysel eylemler yapsalar da, Avrupa'nın korsan teriminin karşılığı olarak yalnız devletin deniz gücü "Ocaklu" sayılırlardı. Bireysel, yani pirat eylemi yapanlar ise 'Haramî' olarak adlandırılmaktaydılar.

Osmanlı'nın 'Korsan-Pirat' sisteminin ve ayrımının farkında olduğunu Kâtip Çelebi'nin bir değerlendirmesi kanıtlar. 1571 yılındaki Lepanto/İnebahtı deniz yenilgisini değerlendirirken suçlu saydığı Kaptan-ı Derya Müezzinzâde Ali Paşa'ya "*Korsanlık fennini bilmez idi*" damgasını vurur. Bir 'Fen' olarak nitelemesi, korsanlığı denizcilik mesleği olarak kabul ettiğini gösterir. Evliya Çelebi de Cezayir'den, dolayısıyla Ocak'tan bahsederken Abaza Hasan'ın "*korsanlık ettiğinden*" bahseder.[1] Budin'de Gürcü Mehmed Paşa'nın sultanın elçisine "*sen bu serhaddin eski korsanısın*" demesi,[2] Mora'dan bahsederken "*Cezayir'den ve Trablus'dan beş pare korsan gâziyân levendan* gemileri gelip kâfir kalyonlarına saldırdı" demesi,[3] devlete bağlı bu yapının tam olarak benimsenmiş olduğunu ve onaylandığını ortaya koymaktadır.

Ocak'ın kendine has bir devlet kurumu olduğunun en büyük kanıtı ise, kurulduğu bölgenin yönetimi konusunda Osmanlı'nın diğer vilayetlerinin yönetiminden çok farklı bir sistemin uygulanmasıdır. Kuzey Afrika'da Mısır'ın kendine özgü çok köklü bir kültürü olmasına karşılık, Magreb denilen bölgede kurulan Garp Ocakları'nın geçmişinde daha çok Avrupalı işgalcilerin etkili bulundukları biliniyordu. Hatta kendi aralarındaki çatışmalarda Avrupalılarla işbirliği yapanların çokluğu da dikkati çekmekteydi.

Sade Türkçe bilen gençlerin gönderilmesi, bu tür işbirliklerinin önlenmesi amacını güdüyordu. Esasen Ocaklu'nun evlenmesi de yasaktı. Zaten $^{7}/_{10}$'nun Avrupa korsanlarıyla yapılan savaşlarda öldükleri hesaplanmaktadır. Kalanların bir kısmı da savaş yaralısı ve malul olanlardı. Yine de yerli Arap kadınlarla evlenenler az değildi. Kendileri 'Sultan'ın Kulları' sayıldıklarından dolayı doğan çocuklarına da "Kuloğlu" ismi uygun görülmüştür.

Böylece Ocak bölgesinde üç tabakalı bir yapı oluşmuştur: l) Ocaklular, yani kadroları sürekli yenilenen Türkler; 2) Kuloğulları; 3) Yerli halk. Yönetim sadece Ocaklu'ya aitti. Kuloğulları yönetime karışamaz, ama bölgelerindeki iletişim ve vergi toplamanın güvenliğini sağlamakla yükümlüydüler. Yerli halkın yaşamına ve mezhep bağlarına hiç karışılmaz, buna karşılık bunların da yönetim alanına karışmalarına asla izin verilmezdi.

İlk Ocak'ın Cezayir'de kurulmasının ardından, Akdeniz hakimiyeti için bunun yeterli olmadığı fark edilmiştir. Kendi başına, Cezayir'in ilk dönemine benzer şekilde bir yönetim kurmayı hayal etmiş olan Turgut Reis'in Trablusgarp Ocağı'nın kurulmasına olan katkısı, bundan sonraki bölümü ve çalışmanın da ana konusunu oluşturacaktır.

1510 yılında İspanyollar Trablusgarp kalesini işgal edip buranın ticari bağlarını da ele geçirmişlerdi. Hemen öncesinde Kemal Reis ve Piri Reis

---

1 Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, I, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2011, s. 111.

2 *A.g.e.*, VII, s. 74.

3 *A.g.e.*, VIII, s. 146.

sultanın talimatıyla limana yanaşmış ve halkın yardım isteğini içeren bir tezkereyi başkente ulaştırmışlardı. 1519'da tekrarlanan çağrı üzerine Murad Ağa Sultan'ın emriyle beylerbeyi tayin edilerek, askerleriyle birlikte Trablusgarp'ın yanı başındaki Tacura'ya yerleşmişti.

1485 - Bodrum doğumlu olan Turgut, Güney Tunus'taki Cerbe'ye yerleşmiş ve kendi yönetimini kurmuştu. Bağımsız olmakla birlikte Barbaros'un eylemlerine katılması, piratlık kadar korsanlığı da benimsediğini kanıtlıyordu. Nitekim bireysel girişimlerinin yanı sıra, Akdeniz'de yeni bir güç haline gelmiş olan Malta Şövalyeleri ile mücadelesi, onun Ocaklı olma vasfını sürdürdüğünü göstermektedir. 1530'da Trablusgarp kalesinin Malta Şövalyeleri'ne devredilmesi ise onlarla mücadelesini daha da artırmıştır. Cerbe'den Trablusgarp yönündeki sahil kentlerini kontrole alıp bir kuşatma denediği bilinir. Buna karşılık Andrea Doria'nın Cerbe'ye yönelik saldırısını, gemilerini karadan yürütüp kaçırarak yenilgiden kurtarması tarihe geçmiştir.

İtalyan sahil şehirlerinden "*Mamma li Turchi = Anneciğim Türkler*" feryadının yükselmesinde en etkili denizcilerden biri olan Turgut'un 1540 yılında Korsika'da Andrea Doria'ya esir düşmesi ve serbest bırakılmasının doğurduğu tartışmalar, zamanında ne kadar önemsendiğini kanıtlar.

Kâtip Çelebi *Tuhfet*ü*'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bih*âr eserinde Turgut'un tam iki yıl sekiz buçuk ay esir kaldıktan sonra kurtuluşunu, 1543 Ağustos'unda Fransız kralının onayıyla Nice limanına yerleşmiş bulunan Barbaros Hayreddin Paşa'nın tehdidine bağlar. Barbaros'un donanmasıyla Cenova kıyılarına gelip, Turgut'un serbest bırakılmadığı takdirde bütün sahil kasabalarını yakacağı uyarısında bulunduğunu ileri sürer.

Esiri para karşılığı serbest bırakma usulü daha çok Ocaklıların uygulamasıydı. Bu sayede önemli kazanç sağlarlardı. Avrupalılar ise, esirden gemilerde kürekçi olarak faydalanmayı ya da kendi ülkelerinde köle olarak kullanmayı daima tercih ederlerdi ve gemi dışında daima hapishanelere kapatırlardı. Hele Turgut Reis gibi en önemli bir savaşçı düşmanın kendilerine karşı tekrar savaşa gireceği bilinerek serbest bırakılması hiç şüphesiz mantığa uymuyordu. İtalyan Profesör Siorgio Fedozi'nin değerlendirmesini özetle aktarıyoruz:

> "*Korsan Dragut, 16. Yüzyıl halkı nazarında ürkütücü bir üne sahipti. Korkunç Barbaros'un okulunda yetişmiş ve deniz haydutluğu girişimleriyle dikkatleri üzerine çekmiştir. Bu nedenle 1540 Haziran'ında Ciannettino Doria'nın (Andre Doria'nın kumandası altındaki üç deniz savaşçısı yeğeninden biri) onu Korsika adasında Girolata K*örfezi*'nde esir edişini sadece Liguria* yöresi değil, bütün Tiren Denizi bölgesi bir *kurtuluş müjdesi olarak selamlamıştır… Artık bir daha bu sahilleri talan edemeyecekti…*

Oysa Cenova Devlet Arşivi'nde cumhuriyetin mühürdarı Francesco di Negro'nun belgesi Turgut'un kaçışını anlatıyor. Andrea Doria'nın Cenova limanındaki teklerinden birinin küreklerinde zincirliyken 1543'ün 14 Şubat'ını 15'ine bağlayan gece bir diğer esir ile birlikte beklenmedik bir şekilde kaçmayı başarır. Benzeri durumlarda alınan önlemler uygulamaya kondu. Ertesi sabah tellal Francesco Celio, kentin alanlarında tehlikeli korsanın kaçtığını ilan etmeye gönderildiği gibi olay borazanlarla da halka duyuruldu. Kaçaklar hakkında bilgi getirene iyi yiyecek ve içecek verileceği, saklayanların da ağır şekilde cezalandırılacakları ilan edilir. Bu ceza idamdır…".

Turgut Reis'in, bu tarihin hemen arkasından o bölge sahillerini tekrar vurmaya başlaması Cenova'daki tartışmaları kızıştırmıştır. Elleri ve ayaklarıyla zincirli bir pranga mahkumunun hiç tanımadığı bir bölgede, herkes tarafından tanınabileceği bir ortamda böyle birdenbire ortadan yok olması ve tekrar Cezayir'den eyleme geçmesine şaşmamak mümkün değildir. Cenova Cumhuriyeti vakanüvisi Jacopp Bonfadio'nun 1528-1550 yıllarını kapsayan *Annalium*'unda ise; Andrea Doria'nın, Barbaros'un tehdidi korkusuyla gizlice rüşvet alarak serbest bıraktığı iddiasına yer verilmektedir:

"*Barbaros, Andrea Doria'ya Dragut* için fidye olarak 1500 *scudi* gönderdi. Onun serbest bırakılması Tanrı'nın da hoşuna gitmezdi. Zira *Cenovalıları her gün büyük felaketlere uğratıyor ve ininden fırlayan vahşi aslan gibi hırsla saldırıp bütün denize acımasız bir dinsizlik ve korku yayıyordu*".

TRABLUSGARP OCAĞI

Turgut'un hemen kendi gemilerini oluşturup eskisi gibi faaliyetlerine devam ettiği biliniyor. Barbaros tarafından verilen bir kadırga ile tekrar eylemlerine yönelen Turgut, kısa zamanda 19 gemiden oluşan bir filo meydana getirerek, özellikle Trablusgarp Ocağı'nın kurulmasına zemin hazırlayacak faaliyetleri hızlandırdı. 1548'de Napoli Körfezi'ne baskın yapıp, Malta Şövalyelerinin gemilerini zaptederek 70 bin altın ele geçirdi. Körfez'deki ünlü kale Castelnuovo'yu ele geçirmesi, "*Mamma li Turchi*" feryadının en şiddetli düzeye çıkmasını sağlayan girişimlerden biri olmuştur.

Cerbe Adası'ndan Trablusgarp ve Tunus'a yönelik harekatlarla bazı kasabaları kontrolüne aldı. Deniz kuvveti olarak dışarıdan yardım gelmesini engellemek noktasında da önemli rol oynadı. Gelecek saldırıları karşılayabilmek için ise savunma tesisleri daha güçlü olan Mehdiye'yi merkez yaptı. Osmanlı Devleti onun eylemlerini desteklemekle birlikte, onun bağımsız davrandığı

izlenimi vermeye özen gösterdiği fark edilir. Bu çerçevede Uluç Ali, Gazi Mustafa, Hasan Reis gibi kaptanlara benzer şekilde, sekiz gemiyle İstanbul'a gelip Sultan Süleyman'a itaat ve bağlılığını arz eder. El öpme merasiminde arkadaşlarıyla beraber pek çok iltifata mazhar olur. Yunanistan'ın batı sahilindeki Karlıeli Sancakbeyliği'ne atanır.

Kabul etmek gerekir ki, coğrafyasına ve iklimine çok vakıf olduğu Akdeniz'in güney sahilleri daha çok ilgisinin merkezindeydi. Hatta bir anlaşmazlık yüzünden görevinden ayrıldı. Trablusgarp limanının fethi tasarlanınca Kanuni Sultan Süleyman ona bir Kur'an ile bir altın kılıç yollar. İlk çözümün Malta'yı durdurmaktan geçtiği bilinciyle 1551 Temmuz'unda 120-170 gemiyle ilk Malta Seferi'ni düzenler.

Arkasından hemen Trablusgarp'a yönelir. Tacura'daki Hadım Murad Reis kuvvetlerinin karadan saldırısına karşı koyabilirken denizden yardımın kesilmesi, kaledeki Hıristiyan Şövalyeleri zorda bırakır. Zaten asıl amaç, muhteşem bir yapısı olan ve günümüze kadar varlığını korumuş olan kalenin ele geçirilmesidir. Şövalyeler sonunda barışçı bir anlaşma ile kaleyi teslim etmeyi kabul ederler. Kendilerine dokunulmamış, karşılığında da Malta'da esir olan Türk korsanların serbest bırakılmasını kabul etmişlerdir. Böylece 15 Ağustos 1551 Cumartesi günü kaleye Osmanlı sancağı çekilecek ve ikinci Ocak'ın temeli atılmış olacaktır.

Turgut'un amacı, Osmanlı Devleti'nin o çağda en büyük hedefi olan Akdeniz hakimiyetine tam katkıda bulunmaktı. 1553'te 45 kadırgasıyla, Fransız donanması ile birlikte Korsika'nın Bastia limanına baskın düzenler. Asıl amacının, bu konuda ön planda etkili olan Cezayir Beylerbeyliği'ne atanmak olduğu anlaşılıyor. Hiç şüphesiz bölgeye tam yerleşmenin beklentisi içindeki yönetim, öncelikle Trablusgarp yerleşmesinin tam güvenceye alınması yanlısıydı. Tam 33 yıldır Trablus'un karadan fethi eyleminin başında bulunan Hadım Murad vefat edince yerine beylerbeyi atanır. Kabul gerekir ki, Garp Ocakları'nın asıl amacı deniz hakimiyetini sağlamak olduğundan, bu ikinci Ocak'ı etkili duruma getirmek için en iyi seçim Turgut Reis'in o göreve getirilmesiydi.

Osmanlı Devleti ile İtalyan ve İspanyol güçlerine karşı işbirliği yapan Fransız limanları ve gemilerinin korunması için onlarla birlikte eylemlere katılır. Ülkenin (Trablusgarp) içlerine yönelik eylemleri yoktur, dikkati sadece Akdeniz'de ve sahil boyundadır. Denizlerde kaybetmekte olduklarını fark eden İspanya kralı II. Filip'in Cerbe Adası'na asker çıkarması ve oradaki Arap şeyhin teslim olmayı kabulü (12 Mart 1560) üzerine Turgut İstanbul'u uyarır. Devletin donanması denizden gelirken Turgut da çok iyi bildiği sahil boyundan ilerleyerek Cerbe'yi karadan muhasara edip zaferin sağlanmasında etkili olmuştur. Ve kaleyi 30 Temmuz 1560'da fethederek Ocak'ına önemli bir başarı sağlamıştır.

Akdeniz'deki eylemleri hem Osmanlı Devleti'ni, hem de hacca giden

Kuzey Afrika Müslümanlarını çok rahatsız eden Malta Şövalyelerini –ki hala hem Girit, hem de Kıbrıs adalarına hakimdiler– etkisizleştirmek için devletin donanması harekete geçtiğinde, her zaman olduğu gibi Ocaklara da gemileriyle katılma talimatı verilmişti. Bu çerçevede Beylerbeyi Turgut Paşa da 13 kadırga ve 10 kalyata ile 2110 savaşçıyla birlikte 2 Haziran 1565'de Malta'da karaya ayak basar. Kaleye yönelik topçu mücadelesi sırasında mermi patlaması sonucu 17 Haziran 1565'de şehit olur. Cenaze namazı kılındıktan sonra naaşı Trablusgarp'a nakledilip, bugün adına mevcut olan camisinin yanı başındaki türbesine defnedilmiştir.

Konumuz gereği bizi ilgilendiren, Trablusgarp Ocağı'nın köklü bir şekilde yerleşmesini sağlamış olmasıdır. Nitekim Cezayir ve Tunus Ocakları devletten daha önce koptukları halde, Trablusgarp Ocağı 360 yıl boyunca devlete bağlı kalmıştır. Daha da dikkati çeken; gerek Cezayir, gerekse Tunus Ocaklarında Avrupalılarla işbirliğine giren yerlilerin bulunmasına karşılık Trablus'ta, son dönem olan 1910'lara kadar böyle köklü bir eğilimin görülmemiş olmasıdır. Bunda Turgut Reis'in etkisi düşünülebilir. Bugün bile mimarisi –özellikle minaresi– Türk stilindeki, daha açıkçası Mimar Sinan örneğine uygun olan camisinin en çok ziyaret edilen kutsal mekanlardan olduğunu biliyoruz.

KAYNAKÇA

BONO, Salvatore, *Il Mediterraneo da Lepanto a Barcellona*, SIHMED, 2001.

BRAUDEL, Fernand, *La Mediterranee* a *l'Epoque de Philippe II*, Armand Colin, 1966.

DANİŞMEND, İsmail, İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi, Türkiye Yayınları, C. 2, 1948.

DE PARADIS, Venture, *Tunis et Alger au XVIIIe Siecle*, Sindbad, Paris 1983.

Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, Cilt 1, 7 ve 8, (haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2011.

Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr*, (haz. O. Ş. Gökyay), Tercüman Yayınları (1001 Temel Eser), 1980.

KOLOĞLU, Orhan, *Türk Korsanları*, Tarihçi Kitapevi, İstanbul 2012.

_____, "Garp Ocaklarında Anadolu Delikanlıları" dizisi, *Tarih ve Toplum*, 1986 Ağustos – Aralık aylık yazılar.

_____, "Turgut Reis Nasıl Kurtuldu?", *Popüler Tarih*, Mayıs 2004, s. 8-23.

GARP OCAKLARI KAYNAKLARINA GÖRE TURGUT PAŞA

Abdalqader M. STEEH *

Özet:

Turgut Paşa, 16. yüzyılın ikinci yarısında Trablusgarp'ta, Cerbe adasında, Güney ve Orta Tunus'ta yaşamıştır. Çalışmamızın amacı, Arapça yerel kaynaklardaki Turgut Paşa ile ilgili bilgileri toplamak ve bu bilgilerin birbirleriyle karşılaştırarak tahlil etmektir.

Söz konusu kaynaklar Turgut Paşa'nın bu bölgedeki hayatını iki bölümde anlatırlar. 1551-1559 yılları arasındaki dönemi anlatan birinci bölümde Turgut Paşa'nın Trablusgarp'ı kurtardıktan sonra Osmanlı hakimiyetini Cerbe ve Tunus'a yayma mücadelesini anlatmaktadırlar. 1560-1565 yılları arasını ihtiva eden ikinci bölümde ise kaynaklar Turgut Paşa'nın Trablus şehrini yenilemek veya yeni bir şehir kurmak konusunda girişimler bulunduğuna dair ikiye ayrılmaktadır. Ayrıca Turgut Paşa'nın bölgedeki faaliyetleri de aktarılmaktadır. Kaynaklar bu dönemde Trablusgarp'ın iktisadi bir refaha ve kalkınmaya ulaştığı konusunda müşterek görüş bildirmektedirler. Bu gelişmeler de şehirdeki Osmanlı varlığı için parlak bir başlangıç olmuştur. Kaynaklar, Turgut Paşa'nın Trablus'a gösterdiği büyük ilgiyi, Tunus'un şehirlerindeki liderlerle ilişkilerini, Trablus'taki halkın duygularını göstermiştir. Ancak yine de yerel kaynakların, bölgede parlak bir iz bırakan Turgut Paşa'ya yeterli ilgiyi göstermediği görülmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Turgut Paşa, Osmanlı, Garp Ocakları, Trablusgarb, Tunus, Cerbe*.

* Doktorant, Marmara Ünversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Türk Tarihi Anabilimdalı; (qadersteeh@yahoo.com).

DRAGUT PASHA IN THE RESOURCES OF GARP ODJACS

Abdalqader M. STEEH *

Abstract:

After the sixteenth century, Darghot Pasha lived in Tripoli, Island of Jarbah and the central southern areas of Tunisia. The study aims to collect the diffirent news about his life from the local Arabic resources to study, to analysis, and to make comparison between these news.

The resourses show that there were two stages in Darghot Pasha life on these lands. The first was from 1551 to 1559. This period was characterised by his efforts to expand the influence of the Ottoman state from the island of Jarbah and the cities of the Western Tunisian coast to the the city of Hammamat which is near to the city of Tunisia, the capital which is adjacent to the city of Interior Qerawan. Second stage shows that from 1560 to 1565, he was busy in defensing these territories and enhancing their stablity. These resources disagree if he renewed the old Tripoli or he was about built a new city which was diffirent from the old one, but these resources agree that the city witnessed economical progress and a building revolution which showed the Ottoman exsictence in the city. City witnessed also processes of inhabitationin the edges of the Lybian and Tunisian lands. This was a brilliant beginning for the Ottoman rule. The resources show how strongly was Darghot Pasha attached to this city to which he prayed for before his death. Sources also show the relations with Dargoth Paşa and local leaders, and feelings that the city of Tripoli contained for him. According to the conclusion of these studies, local Arabic sources gave insufficient importance to Darghot Pasha, who left a shining mark in the land.

Key Words: *Darghot Pasha, Ottoman, Garp Odjacs, Tripoli, Tunisia, Jarbah*.

* Ph.D. Student, Marmara University, Institute of Turkic Studies, Department Turkish History (qadersteeh@yahoo.com).

DRAGUT PASHA IN THE RESOURCES OF GARP ODJACS

Abdalqader M. STEİH

Introduction

During the 16th century, a naval war of attrition broke out in the Mediterranean Sea between the Ottoman Empire and the European countries for many reasons. In this war, many sailors became famous and immortal, one of most notably Dragut Pasha[1] who settled in Tripoli after the middle of the 16th century. He dedicated his efforts to strengthen the Ottoman power in the Libyan and Tunisian coastal cities. This study sheds light on his character through the local Moroccan sources.

These sources started the account of Dragut Pasha from the time when he captured Tripoli from the Christians. They thus never mention anything about his life before that point, nor do they mention anything about his birthplace or birthdate. However, they state clearly that he had Turkish origin, and that his father's name was Ali referring to him as Dragut Bin Ali the Turkish.[2] Some sources added *Muhammad* to his name,[3] most likely to give him an Islamic name. There is no agreement on his rank: the most add pasha as his rank and others add Sultan.[4] *Abu Al-Mawaheb*[5] is also attached to his rank on the inscription in the island of Djerba, Al-Faqih called him Al- *Sheikh Master Dragut Pasha*.[6] Whoever, nobody refers to his rank as Reis.

A. DRAGUT'S POLITICAL AND MILITARY LIFE

The resources show that there were two stages in the political and military life of Dragut Pasha in Libya and Tunisia. The first stage was characterized by expelling the Christians from Tripoli and expanding his authority in Tunisia. In the second stage, he exerted massive efforts to secure borders and enhance the security.

---

1 In Turkish: *Turgut*, in Arabic *Darghouth*.

2 Ahmad Abu Al-Rabie Al-Hilati, "Scientists of the island of DDjerba", Researched by Mohamad Koja, DDjerba, p. 31.

3 Mustafa Khoja, "History of Fezzan", Researched by Habib Al-Hasnawi, Libya: Libyan Jihad Center, 1979, p. 41.

4 Mahmoud Maqdish, "Sightseeing in the wonders of history and news", Researched by Ali Al-Zawari and Mohamad Mahmoud. Tunisia: House of Islamic West, Vol. I, p. 129.

5 The talented.

6 Hassan, Al-Faqih Hassan, "The Libyan diaries", Researched by Mohamad Al-Osta and Ammar Jhaidar, Libya: House of National Books, 2001, Part I, p. 289, 649.

1. The Capture of Tripoli From the Christians and the Expansion of Power in Tunisia (1551-1559)

All local Moroccan sources, which chronicled the capture of Tripoli from the Christians, concurred that Dragut attacked and captured Tripoli without the knowledge of the Ottoman Sultan Suleiman I (the Magnificent) in 958 AH 1551.[7] The historian Al-Ayashi commented on the event in his Moroccan dialect, "*The Turks came with a secret*".[8] Al-Faqih quoted from the diaries of Ismail Al-Izmiri and specified the exact date of the event as on Shaaban 11 AH, corresponding to 8 August 1551.[9]

This sources disagree that the Othman fleet has contributed or partially contributed in liberating it. According to the stories of Al-Ayashi and Ibin Ghalyoon, Marad Agha who was in Tajora took advantage of the Othman fleet which was bypassing to support Kalj Ali in Halq Al-Wad in Tunisia, so he went by sea with some of his associates and asked Dragut Pasha, to surround the Christians in Tripoli to expel them. He refused because he had no orders from the Sultan. However, he agreed after they promised to settle the issue with the Ottoman Sultan. Dragut Pasha besieged the city from the sea and Murad Agha besieged it from land until they took control of it.[10] Al-Faqih mentioned that Saleh Pasha, the ruler of Rhodes, participated in the siege.[11] Ibn Ghalion said that Dragut Pasha was the commander of the fleet. Nevertheless, Ibn Maqdish who quoted from Al-Ayashi added that the fleet commander was Sinan Pasha[12] who apparently has no role in these events.

Mustafa Khoja reported that Dragut Pasha took part of the fleet and sailed towards Tajura. There, Murad Agha managed to convince him to besiege Tripoli and pledged to bear responsibility before the Sultan, and thus they both captured the city.[13] This account seems closer to the folk tale about how Dragut Pasha captured Tripoli. This novel says that the people in Tajura offered food to Dragut Pasha's soldiers in bowls made from tree trunks. After the meal, Dragut Pasha instructed that the bowls are filled with sand and taken to the ships. When he reached the outskirts of Tripoli they waited until the nightfall. He then ordered his soldiers to put lamps in the bowls, light them and then scatter them in the sea off the coast of the city. The forces in Tripoli thought that the entire Ottoman

---

7 Abdullah Al-Ayashi, "Al-Ayashi Journey", Researched by Moeen Al-Fadili and Suleiman Al-Qurashi, Abu Dhabi, Dar Al-Suwaidi, 2006, Vol. 1, p. 142-143; Mohamad Ibn Ghalion, "Remembering who owned Tripoli and its news", Researched by Tahir Al-Zawi, Cairo: the Salafi Printing, 1349, p. 100; Al-Faqih, *op. cit.*, v1/p.647; Maqdish, *op. cit.*, p. 618-619; Khoja, *op. cit.*, p. 39-46.

8 Al-Ayashi, *op. cit.*, p. 143.

9 Al-Faqih, *op. cit. VI*, p. 647.

10 Al-Ayashi, *op. cit.*, p. 143 Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 100.

11 Al-Faqih, *op. cit.1*, p. 647.

12 Maqdish, *op. cit.*, p. 619.

13 Khoja, *op. cit.*, p. 46.

fleet had arrived and so they were terrified, and thus the siege did not last long.[14]

These sources do not offer many details about the siege of Tripoli and only state that Dragut Pasha captured it from Christians. Khoja is the only historian who mentioned that Dragut Pasha captured Tripoli from the people of Jounieh.[15] According to Al-Ayashi , Tripoli was captured by fight.[16] However, Ibn Ghalion offered two accounts; the first one agreed with Al-Ayashi's account; the second account confirmed that Tripoli was captured after the Christian soldiers were granted a safe passage.[17]

According to Khoja and Ibn Ghalion, the Ottoman Sultan accepted the fact that Dragut Pasha and Murad Agha captured Tripoli. He issued an official written order to Dragut and appointed him as the ruler of Tripoli.[18] By contrast, Al-Barmooni and Al-Ansari indicated that Dragut Pasha was appointed after Murad Agha Al-Ansari added in 964 AH (1556).[19] Abu-Ras stated that Dragut Pasha was the ruler of Tripoli in 960 AH (1553).[20]

The Arab tribes near Tripoli, such as Awlad Shebel, El Sabe' and Zuwara, fell under the power of Dragut Pasha after the capture of Tripoli.[21] However, we could not find more details about the events in other Libyan areas, We understood from that they were stable.

According to Abu-Ras, Dragut Pasha captured the island of Djerba in 960 AH (1553) according to a proposal of the people of Zuwara.[22] However, Al-Ansari argued that the capture of Djerba happened in 964 AH (1556) and that Dragut Pasha was getting ready for expansion even before he arrived at Tripoli. He also added that Dragut was not satisfied with the number of the Janissary soldiers in the area, and so he brought a number of them from Istanbul.[23] Perhaps, Dragut captured the island of Djerba first because of its location on the sea route along the Tunisian coast.

The fact that Dragut Pasha landed on the southern coast of the island of Djerba indicated that he attacked the island from land. However, Al-Hilati argued

---

14 http://www.al-hakawati.net/arabic/culture_traditions/tribeindex.asp.

15 Khoja, *op. cit.*, p. 46. This matter corresponds with Ibn Ghalion's account on the Spanish occupation of Tripoli in 916 AH (1510), "*and the master of Jounieh captured Tripoli in 916 AH*". Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 98.

16 Al-Ayashi, *op. cit.*, p. 143.

17 Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 100.

18 Ibid, p. 100; Khoja, *op. cit.*, p. 47-48.

19 Ahmad Al-Ansari, "The sweet source of the history of Tripoli", Istanbul, Jamal Effendi Press, 1317, p. 211.

20 Mohamad Abu-Ras, "The entertainer of beloved in the news of DDjerba", Tunisia: Official Print, 1960, p. 112.

21 Ibid., p. 93.

22 Ibid., p. 93, 112.

23 Al-Ansari, *op. cit.*, p. 211.

that Dragut attacked the island from both land and sea, and that he completely controlled the Tunisian coast until the island.[24] The Libyan sources state only that the people gave a pledge of allegiance to Dragut Pasha without mentioning the clashes between both parties,[25] and the sources of the Island indicate that Dragut Pasha could not annex it only after he killed 1200 man; most of them were from Ibadis wahabiya, and these sources indicate that he didn't change the command of the Island, where he kept the Samoumni family in the reins of governance, and he didn't assign a governor there, but he only left a group of his soldiers in its castles.[26]

These sources also confirmed that the diminishing power of the Hafsids and their internal conflict allowed Dragut Pasha to gain more power in Tunisia without any resistance. In late 1557, Dragut launched a ground campaign to AL-Qayrawan in response to its people who were not contented with the rule of the Al-Shabbi family (Shabbiyya) in the city. On his way to AL-Qayrawan, he controlled the city of Sfax, which he he entered it from Dar Al-Ghanam on the Western side. The ruler of Sfax declared obedience to Dragut Pasha, and so Dragut took him with him to Tripoli to help him run the country.[27] However, the sources did not mention anything about the new ruler of the city.

The scene of handing the city without fighting is repeated in Al-Qayrawan. Al-Sarraj said that Al-Qayrawan was given away by a man who belonged to the Shabbiyya, called Al-Ghaly. and Dragut Pasha kills its prince Mohammad Bin Abi-Altayb al- Shabi, crucifies his body and expels his family and supporters to the desert and Zab and he assigns one of his officers – Hyder Pasha- as its governor.[28] Therefore, the people of Al-Ghariani, who called for Dragut Pasha, became powerful and dominant.

There is nothing which states the details of Dragut Pasha entering the city of Gabès[29] in these sources, but we assume that this was happened during this campaign. because it was located on campaign's way. However, the sources agreed that Dragut Pasha returned from AL-Qayrawan to Tripoli. This fact conveys that other East coastal cities (Sousse, Hammamet and Munastir)[30] were captured after this campaign.

---

24 Al-Hilati, *op. cit.*, p. 32.

25 Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 101; Khoja, *op. cit.*, p. 48.

26 Abu-Ras, *op. cit.*, p. 112.

27 Maqdish, *op. cit.V1*, p. 607. V2, p. 205-206.

28 Ibid. *V1*, p. 607; *V2*, p. 201; Al-Ansari, *op. cit.*, p. 212; Mohamad Ibn Dinar, "Entertaining news book of Africa and Tunisia", Tunisia, State Press, 1286, p. 152; Ahmad Ibn Abi Al-Deyaf, "Time masterpiece in the news of the Tunisian rulers and safety era", Tunisia: State Library of Cultural Affairs, 1963, p. 16; Mohamad Al-Sarraj, "Silk costumes in Tunisian news", Tunisia: House of Islamic West, 1989, Volume II, p. 204; Al-Baji Al-Masoudi, "Pure conclusion of African rulers", Tunisia: Al-Nakkar Press, 1323, p. 88.

29 Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 101.

30 Khoja, *op. cit.*, p. 48.

The sources did not talk about the events outside of Libya and Tunisia, and thus we could not know a lot about Dragut Pasha's naval battles. However, there were very few indications that Dragut vigorously and persistently continued the naval campaigns and that he made Tripoli a command for these campaigns. He also carried on sending sea expeditions and campaigns to attack his enemies. Besides, he achieved many successive victories and won many gains.[31]

These sources clearly said that Dragut Pasha (at this stage) managed to cleanse Tripoli from the Christians. He also managed to extend the power of the Ottoman Empire on most of Tunisia, including the eastern coast, the city of Al-Qayrawan and the island of Djerba, whereas the Hafsids retreated to the northern coast.

2. Defending the State and Maintaining Stability (1559-1565)

The sources did not mention why Dragut Pasha did not control the northern coast of Tunisia, which separated the two centers of the Ottoman Empire in Tripoli and Alger. Some people believed that Dragut's friendship with the Prince of Tunisia[32] might be the reason. However, it seems that the dangers that threatened his new gains was the best reason. The sources pointed out that there was rebellion on Djerba Island in 1559 against Dragut Pasha's ruler, Massoud Al-Samomni, who was trapped with his supporters in the tower of Al-Qashtil. Interestingly enough, Dragut lifted this siege only after nearly five months.[33] This fact suggested that the Dragut expected an attack by sea on Tripoli from Christians who were anxious about Dragut's rule in Tunisia and the power of the Ottomans in North Africa. This seems true when we know that Dragut launched a sea campaign on the island in January when winter restricted the movement of naval fleets.

The sources of the Ibadis considered that rebellion constituted a protest against the injustice of Dragut Pasha's rulers on the island and the people's wish to be part of Tunisia.[34] However, perhaps, the fact that Dragut Pasha deprived the Ibadis from their authority on the island by taking advantage of the weakness of the Hafsids was a more logical reason.

Dragut Pasha waged a campaign with soldiers from Mestaoua, Zuwarah, and Arabs, ended the siege of the tower of Al-Qashtil, and killed about 400-500 men from the Wahabiya Ibadis.[35] but we find out in one of the documents which was recently published a contradictory information. The message which was sent by Dawoud Talati to the elders of Wadi Al-Zab, he informed them that

---

31 Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 104; Al-Ansari, *op. cit.*, p. 211-212; Khoja, *op. cit.*, p. 48.
32 Ibn Dinar, *op. cit.*, p. 161; Al-Sarraj , *op. cit.*, p.210; Maqdish, *op. cit.V1*, p. 623.
33 Al-Hilati, *op. cit.*, p. 33.
34 Abu-Ras, *op. cit.*, p. 93-94, 113.
35 Ibid., p. 113-114; Al-Hilati, *op. cit.*, p. 34.

Dragut Pasha did not cause any harm or damages in the island.[36]

According to the account of Abu-Ras, the leader of the Al-Azabah Ibais in the island, Dawoud Al-Talati, visited Dragut after three days of the capture and demanded him to end the grievances. However, Dragut Pasha accused him of collaborating with the Hafsids, the rulers of Tunisia. Although Al-Talati denied the charge, Dragut killed and crucified him.[37] Nevertheless, other sources mentioned that Al-Talati denied the charges and accused Dragut of having good relationships with evil people on the island, and so Dragut put him in jail. He only killed him after a month due to the large number of snitchers from the residents of the Island and especially from the ungrateful Ibadis.[38]

According to the sources of the Ibadis, Dragut Pasha fled from the island when the Christians launched a campaign ten days after he killed Dawoud Al-Talati. Al-Hilati said that this campaign was sent from God to get rid of the injustices of Dragut Pasha.[39] Abu-Ras believed that Christians attacked the island as a result of Dragut Pasha's deeds of killings, displacement, and looting.[40] Al-Shamakhi believed that it was punishment from God to the people who turned Dragut against Al-Talati. "*Those who caused him harm were never unhurt*", he said.[41] Nonetheless, according to Ibn Ghalion and Khoja, the Christian campaign was not heading directly towards the island, but it was heading towards Tripoli.[42] However, for unidentified reason, this campaign landed on the island. We understood that Dragut Pasha moved from Djerba to Tripoli as a result of prior information about the campaign. In addition, the exact date of the campaign on the island (11 February 1560) showed that it was a surprise attack because the Ottoman fleet usually leaves the sea in that period.

Abu-Ras argued that Masoud Al-Samomni was not able to defend the island when the Christians landed on its northern coast near the shrine of Sheikh Salem Athroum. and gave them the tower of Al-Qashtil without fighting. The reason was that Dragut Pasha Not remain on the island only the weak people. After that the residents informed the Othman state about their sufferings; so the Othman state sent its fleet which managed with the assistance of the residents to liberate the Qashteel tower after a siege which lasted for three month.[43] However, this account seems weak, it seems hard to believe the time the letter took to reach the capital and the time the fleet took to reach the tower in this short period.

---

36 http://cheikh-tellai.net/site/p-369.

37 Abu-Ras, *op. cit.*, p. 94.

38 Abu Zakaria Al-Shammakh, in "The entertainer of beloved in the news of DDjerba", Abu-Ras, p. 172.

39 Al-Hilati, *op. cit.*, p. 33.

40 Abu-Ras, *op. cit.*, p. 114.

41 Al-Shammakhi, *op. cit.*, p. 172.

42 Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 104; Khoja, *op. cit.*, p. 49.

43 Abu-Ras, *op. cit.*, p. 114-115.

On the other hand, Ibn Maqdish and Al-Sarraj reported from Ibn Dinar that Dragut Pasha actually sent his ruler, Ali Pasha, to expel Djerba from the Christians and that the Tunisian prince, Ahmad Al-Hafsi, sent supplies to the troops due to Dragut's good relationships with the prince.[44] Ibn Maqdish added that the prince also supported him with soldiers, that Dragut Pasha managed to arrest the Captain of the Canary Islands and that he later released him in exchange for ransom.[45]

Not so many details are available about the events between 1561 and 1565, and thus we may assume that Dragut Pasha focused his military efforts outside Libya and Tunisia during that period. However, the sources of Djerba talked about the occurrence of a new rebellion on that island. These sources added that Dragut Pasha's ruler, Masoud Al-Samomni, died after the Christians captured the tower of Al-Qashtil, and so he appointed Musa Bin Jloud. When Musa died, he appointed his son, Omar Bin Jloud, who travelled to Tripoli after the permission of Dragut. The residents of the Island took advantage of his absence they were sent to Tunisia to rule the Island, so the news reached Dragut Pasha who launched a marine campaign with his soldiers which went to the northern coast of the Island, and a conflict was erupted in the Island between the two parties ending with the defeat of Abedallah Al-Burji who tried to escape from the southern coast, but the residents of Arko gave him to Dragut Pasha who tortured and expelled him to Tripoli. Dragut Pasha left the island and returned to Tripoli when the situation was secure on the island.[46]

These sources clearly claimed that Dragut Pasha, during this period, fought the Christians who attempted to deprive him of his new achievements in North Africa, and that he boosted the stability in the areas that fell under his power. Despite the repeated attempts of some people to expel him from the island, he retained it as a defense shield for the new state of the Ottoman Empire.

B. DRAGUT'S IMPACTS AND POLICIES INSIDE LIBYA AND TUNISIA

We could not find many details in the local sources about the internal policies of Dragut Pasha as well as his influence. However, the scattered pieces of news told us something about what he has done after he captured Tripoli.

According to the Libyan account of Ibn Ghalion and Al-Ansari, Dragut Pasha renovated the infrastructure and public facilities of Tripoli: he repaired and fortified the port; he repaired a defense wall; he repaired and renewed the fleet. He also constructed many civilian buildings such as the mosque that bears

---

44 Ibn Dinar, *op. cit.*, p. 161; Al-Sarraj , *op. cit.*, p. 210; Maqdish, *op. cit.V1*, p. 623.

45 Maqdish, *op. cit.V2*, p. 81.

46 Abu-Ras, *op. cit.*, p. 114-115 .

his name on the northeastern part of Tripoli on the coast of Mediterranean.[47]

The Tunisian Ibn Maqdish who visited Tripoli mentioned that the city had undergone radical changes. He reported Al-Idrissi's description of the city, and added, "*this city was entirely vanished untill the arrival of Sultan Dragut Pasha – may Allah (God) rest him in peace- one of the princes of the Othman Empire who established a new city which is close to the first*".[48] He pointed out that the location of the new city was between the towers, which were built by the Christians in Tripoli.[49] He compared the difference between old and new Tripoli: *"it is a lovely city as great as Sousse"*. He also explained that the devastation of Tripoli resulted from the displacement and killing of people during the rule of the Christians.[50] and what can be understood from the dialog which was made between the Al-Makna and Dragut Pasha is the construction of the city was happen in 1556-1558 and the new city was dedicated to soldiers and lacking civilians,[51] which indicates that Dragut Pasha was planning to keep the Ottomans there for a long period.

We can conclude from the two scenarios that the reconstruction and renovation efforts of Dragut Pasha were concentrated in the Northern Eastern side of the city, which earned the name Al-Manshia[52] for its modern establishment outside the walls. However, that doesn't mean that removing the old city which was revived after stability, therefore what Dragut Pasha did in the Libyan sources was nothing more than reconstructing and renovating the old city.

Along with the reconstruction and construction of the city, housing and settling process took place for the residents from the country and the Tunisian territories. Ibn Ghalion said that Dragut Pasha brought people from remote areas for resettlement in the city.[53] In addition, Ibn Maqdish reported that Dragut Pasha granted Al-Makni, the governor Sfax, a mandate to choose 40 families of craftsmen to transfer them from safx to Tripoli; and Dragut escorted Al-Makni to oversee this operation. Ibn Maqdish also said that, during his visit to Tripoli, he met their offspring and saw their luxurious houses,[54] and thus we may assume that their houses were start to built at the time of Dragut Pasha.

In addition to the construction and resettlement process, Tripoli witnessed economic development and prosperity under the rule of Dragut Pasha. The external resources resulting from the spoils of marine wars enabled him to have the necessary cash liquidity for reconstruction and to end taxes because this

---

47 Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 104-105; Al-Ansari, *op. cit.*, p. 211.
48 Maqdish, *op. cit. V1*, p. 129.
49 Ibid., *V2*, p. 204.
50 Ibid., *V1*, p. 129.
51 Ibid., *V2*, p. 205.
52 Ibid., *V2*, p. 206.
53 Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 104.
54 Maqdish, *op. cit. V2*, p. 205.

income met the military salaries and expenses of the fleet and the state.[55] The community, which came from Sfax to the city, contributed to the development of the city, especially Al-Makni family that had important trade connections with Sudan. This shows that there was prosperous internal trade in addition to the trade from the spoils of the sea during the rule of Dragut Pasha. Therefore, there is no doubt that a city with such prosperity and a fair ruler who tried to meet the people's needs[56] attracted the attention of people who aspired to live in stability instead of the environment of chaos and conflict.

Despite the common sayings of his residence in Tripoli, we do not find any description of his residence - no doubt that he took residence befitting the governor of the state – until this day There in Tripoli a Street is called (Al-Saray) according to (AL-Saray) of Dragut Pasha, who became a landmark of the lost city. There are also historical landmarks credited in its inception to Dragut Pasha, including (Dar Al-Baroud) that still exist, and the tower of (al-Turab), which was demolished during the Italian occupation, in addition to the baths and school within the complex of Dragut Pasha, which may be due date of construction until the post period of his reign according to some of them.[57]

Against the bright image decorated by the Libyan sources in Tripoli in the era of Dragut Pasha, we found a distorted image for the period in which the rule of the island of Djerba in the sources of (Wahabiya Ibadis). According to that, this era is characterized by injustice against the governors of Dragut Pasha and the suffering of the people of cruelty, and in the three times when he came to the island decorated an image of tragic conditions of the people who are being killed, looting and displacement, and considers that injustice peaked when he killed Sheik Dawoud Talatli which combines to describe him as the martyr, whereas Dragut Pasha was described with the harshest terms.[58]

We didn't find any signals in the availability of our sources of the island of Djerba and Tunisia about Dragut Pasha doing housing or reconstruction operation similar to what he has done in Tripoli. But the island of Djerba contains the only engraving of the name of Dragut Pasha in the castle of Hawmet Al-Souq.[59]

In addition to that they are not consistent with Abu Ras with some non-local sources reported that Dragut Pasha built the tower of skulls on the island,

---

55 Al-Ansari, *op. cit.*, p. 211-212; Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 104.

56 Al-Ansari, *op. cit.*, p. 211; Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 104; Khoja, *op. cit.*, p. 48.

57 Abdul karim Abu Shwerib, "Islamic bathrooms", The Arabs effect magazine.sixth issue, March, 1993, p. 87; Saeed Hamid, "Arab Islamic features missing from Tripoli", The arab effect magazine.fifth issue, January, 1999, p. 86-87.

58 Abu-Ras, *op. cit.*, p.104-105; Al-Shammakhi, *op. cit.*, p 72-73 ; Al-Hilati, *op. cit.*, p 32-34; http://www.dc109.4shared.com/img/fjE5c8fa/preview.

59 this is the text " بسم الله الرحمن الرحيم صلى الله على سيدنا محمد واله جدد هذا القسيطل المبارك نصرا فتاحه عن أمر مولانا السلطان أبو الفتوح سليمان بواسطة الباشا أبو المواهب درغوث على يد القايد المكرم غازي مصطفى بك سنة ثمانية وستين وتسع مايه"

from the remains of Spanish soldiers after his victory in the Battle of Djerba in 967 AH (1560) mentioned that who built the tower is Abdel Aziz Ahmed Hafsi in 895 AH (1472).[60]

The sources showed that the greatest impact of Dragut Pasha in Tunisia was in the social structure of the cities under his control: he ended the rule of the Al-Samomni Family in the island of Djerba, which lasted for nearly three centuries; he established the rule of Jloud family, which lasted for more than a century and a half; he weakened the power of the Wahabiya Ibadis through sizing the role of (Aezzabh) system in the administration of the island; he ended the rule of Al-Shabbi family and its way in Al-Qayrawan in favor of the way of Al-Gheriani family; he debilitated the power of the Hafsids in the northern coast of Tunisia, who did not last for a long time after that. Indeed, the transfer of many families from Sfax to Tripoli had a greater impact on the community of the two cities.

The sources presented three different ways of Dragut's treatment of the rulers of the cities, which he captured: he retained Al-Samomni family in the island of Djerba; he accompanied the ruler of Sfax with him to Tripoli to be one of his aides in the administration of the area; he killed the ruler of Al-Qayrawan and replaced him with one of his officers. This indicated that he had no particular pattern in dealing with his opponents.

The Death of Dragut Pasha

The sources agreed that Dragut Pasha left in 1565 with 12 warships to assist the Ottoman fleet in the siege of the island of Malta. He was hit by a shell, which led to his death, and he was buried in Tripoli near his mosque.[61] Most sources concurred that his death resulted from an injury from a shell. He stayed alive for a period, and the people around him asked him to pray for the people of Tripoli and so he prayed.[62] Khoja commented on this prayer, *"God answered his prayer and so those who concealed evil to Tripoli were hit by harm*". Khoja believed that Dragut Pasha was a good person.

Ibn Ghalion was confused between the two accounts of Dragut's death. The first account was consistent with the previous account of the shell. The second account claimed that the injury was directly caused to his death immediately, and the consequent buried part of his body at the scene, while the other part was transferred to Tripoli and declares that the martyrdom of Dragut Pasha was not the cause of end the siege on the island of Malta,[63] but Al-Ansari did not agree

---

60 Abu-Ras, *op. cit.*, p. 104-105.

61 Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 104-105; Al-Ansari, *op. cit.*, p. 212; Khoja, *op. cit.*, p. 50-51.

62 Al-Faqih, *op. cit.*, p. 647-648; Khoja, *op. cit.*, p. 50-51. This is the pryar: "اللهم رب السموات السبع ورب الأراضين السبع أن تجعل كل من حفر لطرابلس حفرة يكون رأسه مغلاقها "،

63 Ibn Ghalion, *op. cit.*, p. 105.

with this claim who narrates that his death was the reason for this.[64]

Some sources gave Dragut Pasha the title of martyr, and said that some people visited his tomb for blessings.[65] However, such sources did not confirm the tradition which claimed there was a hair from the Prophet Mohamad (PBUH) in his grave. This fact was only mentioned by Mabel Todd who visited his grave in 1905.[66] Perhaps, this account supported the account that claimed that hair was put in his grave during the time of Sultan 2 Abdul Hamid.

These sources that are available don't help us to get signals about his life when he died, or that we know the date of death are uncertain, and its' not found where only the simple signs about his family and his descendants that moved some of its members to stay in Tunisia, it was his grandchildren Mufti Al-Hanafia Yoseph Dragut.[67]

---

[64] Al-Ansari, *op. cit.*, p. 212.

[65] Al-Ansari, *op. cit.*, p. 212; Khoja, *op. cit.*, p. 51; Al-Ayashi, *op. cit.V1*, p. 143.

[66] Mabel Todd, "Secret of Tripoli", London, The limitid (f), 1985.

[67] Al-Ansari, *op. cit.*, p. 211, and some of them moved to stay in Lebanon as others sources said.

THE CONCLUSION

The Moroccan local sources of Dragut Pasha described that he is a hard working man, he could achieved a lot in a short period of time. He saved Tripoli from the Christians and controlled most of the Tunisian eastern coast, Al-Qayrawan and the island of Djerba at the expense of the Hafsids. He exerted huge efforts to maintain stability and security on his lands until his death. Also, they described him as the talented administrative who helped in the welfare of the state that is assigned to him;. He ended the taxes because the spoils of naval wars met the expenses of the state. The country witnessed massive reconstruction operations along with housing and settlement process even from outside Libya. The country also enjoyed economic and commercial prosperity, which gave a good image of the Ottoman era, in which the Ottoman Empire tried to encourage reconstruction and reform and improve people's living conditions.

These sources mentioned that Dragut Pasha brought about vital social changes in the composition of the cities which he ruled. He ended the rule of the family of Al-Samomni on the island of Djerba and the family of Al-Shabbi in the city of Al-Qayrawan; he allowed the families of Ibn Jloud and Al-Gheriani to create a new social leadership; he limited the power of the Hafsids in the northern coast of Tunisia; he weakened the power of the movement of the Wahabiya Ibadis; he brought many new families to Tripoli that contributed to the prosperity of the city.

These sources portrayed a picture of the close relationship between Dragut Pasha and Tripoli. Although he died on the island of Malta, his body was buried in it as a martyr and he also prayed for it before he died. As a matter of gratitude, people converted his grave to a shrine.

On the other hand, the sources of the Wahabiya Ibadis did not express any sort of respect and gratitude for the efforts Dragut Pasha in North Africa. They only referred to him as tyrant who killed one of their leaders, weakened their power, and caused many injustices during his rule.

It seems that local Moroccan sources with their brief and scattered texts were not fair in talking about Dragut Pasha since they lacked a great deal of events and details. but it remains one of the sources that are not indispensable to know the events that passed in a man's life and its effects, especially in Libya and Tunisia. Therefore, finding more documents and publishing the existing ones will play a greater role in revealing more facts about his life.

BIBLIOGRAPHY

ABU-RAS, Mohamad, "The entertainer of beloved in the news of Djerba", Researched by Mohamad Al-Marzouki, Tunisia: Official Print, 1960.

ABU SHWERIB, Abdul-karim, "Islamic bathrooms", The Arabs effect magazine, sixth issue, March, 1993, p. 87.

AL-ANSARI, Ahmad, "The sweet source of the history of Tripoli", Istanbul, Jamal Effendi Press, 1317.

AL-AYASHI, Abdullah, "Al-Ayashi Journey", Researched by Moeen Al-Fadili and Suleiman Al-Qurashi, Abu Dhabi, Dar Al-Suwaidi, 2006, Vol. 1.

AL-HILATI, Ahmad Abu Al-Rabie, "Scientists of the island of Djerba", Researched by Mohamad Koja, Djerba.

AL-MASOUDI, Al-Baji, "Pure conclusion of African rulers", Tunisia: Al-Nakkar Press, 1323 (ed. 2).

AL-SARRAJ, Mohamad, "Silk costumes in Tunisian news", Researched by Mohamad Al-heileh, Tunisia: House of Islamic West, 1989, Volume II.

AL-SHAMMAKHI, Abu Zakaria, in Abu-Ras Mohamad, "The entertainer of beloved in the news of Djerba", Researched by Mohamad Al-Marzouki, Tunisia: Official Print, 1960.

HAMİD, Saeed, "Arab Islamic features missing from Tripoli", The Arabs effect magazine, fifth issue, January, 1999.

HASSAN, Al-Faqih Hassan, "The Libyan diaries", Researched by Mohamad Al-Osta and Ammar Jhaidar, Libya: House of National Books, Part I and II, 2001 (ed. 2).

IBN ABI AL-DEYAF, Ahmad, "Time masterpiece in the news of the Tunisian rulers and safety era", Tunisia: State Library of Cultural Affairs, 1963.

IBN GHALION, Mohamad, "Remembering who owned Tripoli and its news", Researched by Tahir Al-Zawi, Cairo: the Salafi Printing, 1349.

IBN DINAR, Mohamad, "Entertaining news book of Africa and Tunisia", Tunisia, State Press, 1286 (ed. 1).

KHOJA, Mustafa, "History of Fezzan", Researched by Habib Al-Hasnawi, Libya: Libyan Jihad Center, 1979.

MAQDISH, Mahmoud, “Sightseeing in the wonders of history and news”, Researched by Ali Al-Zawari and Mohamad Mahmoud, Tunisia: House of Islamic West, Vol. I and II.

TODD, Mabel, “Secret of Tripoli”, London, The limited darf, 1985 (ed. 2).

Internet Sources

http://www.al-hakawati.net/arabic/culture_traditions/tribeindex.asp.

http://www.dc109.4shared.com/img/fjE5c8fa/preview.

http:// www.cheikh-tellai.net/site.

"1565 BÜYÜK KUŞATMA" YA DA "SON KUŞATMA"

THE GREAT SIEGE ON MALTA - 1565 OR "THE LAST SIEGE"

Osman ÖNDEŞ *

Özet:

1565 Malta Kuşatması dünya askerlik tarihinde en büyük lojistik savaşlardan biri olarak tanımlanabilir.

Saint John Şövalyeleriyle olan çatışmaların tamamı Hilal ile Haç savaşlarıdır ve asırlar boyunca hep böyle sürmüştür. Malta Kuşatması; Müslüman olan Osmanlı İmparatorluğu'nun Hıristiyan Avrupa'yla veya aynı şekilde Hıristiyan Avrupa'nın Müslümanlığın lideri bir devlet olan Osmanlı İmparatorluğu'yla bitmek tükenmek bilmeyen savaşlarından biri, fakat stratejisi açısından en önemlisidir. Ressam Matteo Perez'in savaşı safhalarıyla veren tabloları ve Francisco di Balbi'nin hatıratı, bu savaşa ait görsel çok önemli belgeler olmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu en güçlü olduğu Kanuni Sultan Süleyman zamanında Ege'deki ve Akdeniz'deki hakimiyetine, ticaret yollarına daima tehdit oluşturan Saint Jean Şövalyelerini berteraf etmek, bir kez daha veya son kez daha yenip ortadan kaldırmak amacıyla, bu adayı defalarca kuşatmış, fakat başaramamıştır.

1565'de Malta Adası'nı altı ay boyunca kuşatma altında tutan Osmanlı donanmasının ve kara birliklerinin aslında başardıkları bir olay vardır; Bu, böylesine muazzam askeri bir gücün, altı ay boyunca her türlü cephane ve gıda ve giyim ihtiyaçlarını aksatmadan karşılayacak kadar şaşırtıcı bir lojistik güce sahip olmasıdır.

1565 Malta Kuşatması Turgut Paşa'nın şehid düşmesiyle Osmanlı deniz gücünün maneviyatını bozmuş ve sonunda başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Turgut Reis çok değerli, bir Türk denizcisiydi. Onu öven satırlar, yiğit bir düşmana, zeki ve cesur bir denizciye armağan edilmiş gerçek övgülerdir.

1565 Malta Kuşatması için bazı yazarlar "Büyük Kuşatma" adını

* Araştırmacı, yazar / Researcher, author; (osmanondes@superonline.com).
Kanuni'nin Amirali Turgut Reis'in Son Seferi - Malta Kuşatması'nın yazarı / The author of the book *Malta Siege - The Last Compaign of Kanuni's Admiral Dragut Reis*.

kullanmışlardır. Aslında bu kuşatma hem "Büyük Kuşatma"dır ve hem de Osmanlı İmparatorluğu'nun en güçlü olduğu Kanuni Sultan Süleyman devrinin dönüm noktası anlamına gelen "Son Kuşatma"dır. 1565 Malta Kuşatması, aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun dünyanın en güçlü imparatorluğu olmak gibi bir unvandan geri dönüm noktası olarak tarihteki yerini almıştır.

Anahtar Kelimeler: *İzlenim, Sultan Süleyman, Turgut Reis, St. John Şövalyeleri, Matteo Perez, Francisco di Balbi.*

Abstract:

The Siege of Malta in 1565 can be described as one of the world's largest logistic battles to have taken place in military history.

The reign of Sultan Süleyman marked the most powerful period of the Ottoman Empire. Its domination in the Aegean and Mediterranean was contingent on eliminating the Knights of St. John, who based themselves on Malta, to best dispute the Ottoman commercial maritime routes. Paintings of Matteo Perez and memory of Francisco di Balbi two special basic documents as eye witnessed to this siege.

With Turgut Reis (Admiral) killed in action during the 1565 Siege of Malta, the morale of the Ottoman naval force was devastated, which had an overall effect on the failure during this action. It took its place in history as the "The Great Siege of Malta", the final blockade of the Ottoman Empire in the Mediterranean. The island was never to be exposed to further assaults by the Ottomans. Turgut Reis was a great Turkish mariner of the 16th century. The lines that praised him are real praises heaped upon an intelligent and courageous mariner and a valiant enemy.

The Siege of Malta exposed the brutality of religious wars. It was also observed during this siege how religious fanaticism made people commit unspeakable cruelties mutually throughout the course of history.

Key Words: *Impression, Sultan Süleyman, Turgut Reis, The Knights of St. John,Matteo Perez, Francisco di Balbi.*

"1565 BÜYÜK KUŞATMA" YA DA "SON KUŞATMA"

Osman ÖNDEŞ

Giriş:

1968-1970 yıllarında Malta Adası'nda iki yıl görevli olarak bulundum. Ailece evimiz Sliema'daydı. Malta'yı salt bir deniz subayı olarak değil, ama aynı zamanda araştırmacı yazar kimliğimle, önüne geçilmez bir sevdayla, merakla hep keşfetmeye çalıştım. Malta Sürgünleri'nin zindanı denilen Vardela Kalesi'nin nasıl iki katlı bir mekan olduğu gördüm. Valetta'daki Kütüphane Müdürü Joseph Gallea ayrılmaz dostlarımdandı ve bu kütüphane sohbet mekanımdı.

Joseph Gallea, Rabat'taki evinde süregelen sohbetlerimizde bana Malta'lı Oriantalist Ressam Amadeo Preziosi'nin varlığını tanıttı. Gallea'nın koleksiyonunda Ressam Preziosi'nin eserlerinin taşbaskı kopyalarını gördüm. Sonra ailenin adını taşıyan Preziosi Street'i ve nihayet o günlerde Malta Tersanesi Genel Müdürü olan Micallef Bey'in eşinin Preziosi ailesinden gelen bir hanımefendi olduğunu öğrendim. Onlarla da dostluklar böyle başladı ve Preziosi'nin ailedeki bazı renkli kalem ve suluboya tablolarını, mektubunu ve kendi portresini içeren belgelerin fotoğraf kopyalarını böyle aldım.

Milliyet Sanat Kitapları'nda neşredilen "İstanbul Aşığı Ressam Kont *Amedeo Preziosi*" başlıklı eserime sahip çıkan, o yıllarda Tarık Dursun Kakınç Bey'in sanat anlayışı olmuştur.

Sultan Vahdeddin'in Malta'da geçirdiği günlerin izlerini de sürdüm. Kaldığı evi, o yıllardaki Malta basınını inceledim. Fotoğraf kayıtlarını aradım.

Malta'da iki sene yaşayıp da Osmanlı'nın denizlerdeki varlığının esintilerini ve Turgut Reis'i anmamaya asla imkan yoktur. Zira Malta tarihi kadar, turizminin çok önemli bir baş ögesi Turgut Reis'tir. İsteseniz de, istemeseniz de, bakarsınız yılın belirli haftalarında kiliselerden çıkartılan tahtırevanlara yüklenmiş azizler, arkalarından gelen kademe kademe ve son derece görkemli kıyafetleriyle din adamları, ve ahali ve de tekrar bu kafilenin baş tarafına dönersek; çoğu kez nedense zenci renklerine bürünmüş, hayli sevimsiz Osmanlı'yı temsil eden birilerinin, süklüm püklüm yürüyüşünü fark edebilirsiniz. Bu ayinlerin en muhteşemi Rabat'taki katedralde yapılır.

Semtlerin bazıları da bu büyük kuşatmaya atfen adlandırılmıştır. Turgut Reis'in şehid düştüğü burun "Dragut Point"tir. Yanındaki sokak "Dragut Street"tir.

Malta'dayken 1565 Malta Kuşatması'na ait hemen pek çok kitabı satın aldım ve okudum. Bu eserlerden beni bir yerde en fazla şaşırtan ve rahatsız eden Ernle Bradford'un Malta'da, haliyle turistlere de çok hitap eden *The Great Siege*

of Malta 1565 başlıklı eserindeki birkaç çizim ve Osmanlı askeri ile onları cihada davet eden imamın kılık kıyafeti kadar, kullanılan yakıştırmalar oldu: Osmanlı askeri esrarı çekmiş halde -böyle deniliyordu- azgınlaşıyor, kendinden geçmiş bir halde, başlarındaki imam da onları düşmanı kesip biçmeye davet ediyordu ki, Osmanlı askeri -altına ayıp olmasın diye giydirilmiş en uyduruk- bir donla ve insana benzetilemeyecek kadar çirkin bir mahluk halinde resmediliyordu. Kendilerini melek sayıp, Osmanlı'yı vahşi işkencelerle tasvir eden ve bunları kapak kompozisyonlarında kullanan eserler de vardır.

Malta'da Ernle Bradford'la tanışmam, Valetta'daki kütüphane'de bulunduğum sırada bir rastlantı ile olmuştur. Kendisi Malta'nın Kalkara semtinde yaşıyordu ve yatçı olarak Akdeniz'i gezen tam bir İngiliz denizcisi - deniz sevdalısı bir yatçıydı.

Malta'da yaşayıp da aynı zamanda BBC adına muhabirlik yapınca Ernle Bradford, 1565 Malta Muhasarası'nı, kuşatmanın tek güncesi olan Francisco Balbi di Corregio'nun İspanyolca baskısından İngilizceye çevirmiş, bazı eklemeler yapmış ve *The Great Siege of Malta 1565* adıyla yayınlamıştı. Bu eser durmadan satıyor, yeni baskılar yapıyordu!

Beni, Amiral Turgut Reis ve Malta Kuşatması konusunda yazmaya yönelten bu ve benzer eserlere karşılık Türkçe kaynaklı eserlerdeki boşluk olmuştur.

Turgut Reis'i, Savarona okul gemisiyle Deniz Harb Okulu son sınıf deniz talebesi- Zabit Namzeti olarak Trablusgarp'ta ziyaret ettiğimiz sırada perişan haldeki türbesini şöylece görmüştük. Ama nice seneler sonrasında o büyük Türk denizcisinin kıymetini daha anlayarak anımsadım!

Malta Kuşatması'nı anlatan belgeler nelerse, her fırsatta Malta'yı böyle bir bakışla gezdim. Sultan II. Abdülhamid'in inşa ettirdiği Müslüman Mezarlığı ve çevresinde 30.000 Osmanlı askerinin kemikleri olduğu iddia edilen o sessizlikteki araziyi seyrettim ve düşündüm.

Turgut Reis'in şehid düştüğü o kayalık noktadan St. Elmo'ya ve St. Angelo'ya, karşı kalelere baktım. Gelen gülleleri hayal ettim.

Malta Adası'nın altı mahzenler, koridorlarla doludur. Bunların birçoğu II Dünya Savaşı sırasında halkı Alman ve İtalyan uçaklarının saldırısından korumuştur. Nato'nun da savaş harekat eğitim tatbikatları sırasında; bazıları inanılması zor koridorlar, asansörler ve katlarla bağlı bu yeraltı dehlizlerde haftalarca görev yapmışızdır.

İstanbul'a döndüğümde Deniz Müzesi arşiv kayıtlarından bulabildiğim belgelere, Ali Rıza Seyfioğlu, Süleyman Nutku gibi bahriyeli tarihçilerin bu konudaki eserlerine, makalelerine istinad ederek, Francisco di Balbi'nin İngilizceye çevrili güncesi dahil olmak üzere yazdığım eser *Turgut Reis Son Sefer* başlığıyla 1973'de Milliyet Tarih Kitapları'ndan neşredildi. Bu eseri; yıllar

sonrasında Pensylvania Üniversitesinden Prof. Dr. Tarihçi Kenneth M. Setton'un *The Papacy and the Levant 1204-1571* başlıklı emsalsiz belgelere dayalı dört ciltlik eserinden ve Vatikan kayıtlarından da yararlanarak yeniledim.

Mazi değerlerine inandığım Timaş Yayınevi derhal neşretti. İş Kültür'ün bir süre sonra Ernle Bradford'un, aslı Francisco di Balbi'ye ait *The Great Siege of Malta 1565* başlıklı eserini yayınladığını da gördüm! Nitekim *The Sultan's Admiral Barbarossa* da Ernle Bradford'un eseridir ve Türkçe baskısını İş Kültür neşretmiştir. *The Great Betrayal- Constantinople* (Büyük İhanet – Constantinople) da Ernle Bradford'un bir diğer eseridir. Toprağı bol olsun; henüz bu eserinin Türkçesi neşredilmemişse, meraklıları tarafından acele edilmesi gerekir!

Ben, çalışmalarımda üniversitelerimizin öğretim görevlilerinin; araştırma görevlisi, yardımcı doçent, doçent ilim unvanlarıyla makalelerini, tezlerini, yüksek lisans tezlerini konumla ilgili olarak okuduğumda, kendilerine olan hayranlığım daha da artıyor. Prof. Dr. İdris Bostan, Osmanlı denizciliği konusundaki eserleriyle bir lütuftur!

Dilerim ki, Türk bilim insanlarının- tarihçilerinin bu alanlardaki eserleri daha dikkatlice itibar görsün!

Malta'ya son kez 2008'de uluslararası bir kongre amacıyla, Referans Gazetesi'ndeki gazeteci kimliğimle gitmek ve bir hafta kalmak nasip oldu.

Malta Kuşatması'nın gerekçelerini arayanlar 'Haçlı Tapınak Şövalyeleri' tarihini çok iyi incelemelidirler. Okurlar veya inceleme yapanlar; Kanuni Sultan Süleyman'ın aynı zamanda Haçlı Tapınak Şövalyelerine gösterdiği "Affetme" anlayışının, imparatorluğun başına nasıl bir bela olarak geri döndüğünü de görmelidirler. Sultan Süleyman, üç stratejik hata yapmıştır:

1- Akka'dan bu yana Hıristiyanlığın fanatik savunucu olan Tapınak Şövalyeleri'ni son olarak yerleştikleri Rodos Adası'nda kontrol altında tutabilirdi. Zira Rodos anakara sahili Marmaris'e çok yakındı. Donanmayla ve kara ordusuyla Ada'yı her zaman kuşatabilir ve olası tehditlere gereken cevabı verebilirdi. O zaman Malta Adası gibi bir düşmanlık adası meydana gelmezdi.

2- Rodos'u fethederdi. Fakat İslâmiyet'in ezeli düşmanı Haçlı Tapınak Şövalyelerini affetmez, gerekeni yapar ve tamamını ortadan kaldırırdı. Oysa asıl kindar, İslâmiyet düşmanı Büyük Üstad Villier de L'Isle Adam'ı ve 1565 Malta Kuşatlaması'nda Büyük Üstad olarak en acımazsız katliamları yapacak Provençal genç şövalye Jean Parisot de la Valette'in de canını bağışlamıştı! Affettikleri tüm kinleriyle Malta Adası'nda karşılarına çıktı; Düşmanlarını yok etseydi, o zaman Malta Adası gibi bir düşmanlık adası meydana gelmezdi.

3- Bu şekilde hareket etmedi; aksine hepsini bağışladı ve altlarına gemiler dahi tahsis ederek Girit'e gitmeleri için serbest bıraktı. Bu, en büyük

stratejik hata oldu. Hayatta kalan St. John Şövalyeleri içlerindeki kin ve nefret daha da derinleşerek yeni bir vatan aradılar; O zaman Malta Adası gibi bir düşmanlık adası meydana geldi.

Malta, Rodos Adası'na nazaran, donanmanın ve kara ordusunun sefer yapması, lojistik desteklenmesi ve ikmal edilmesi açısından kıyas kabul edemeyecek kadar uzakta ve zordu.

Osmanlı İmparatorluğu'na en heybetli yıllarında Orta Akdeniz'de set çekerek, geri çevire St. John Şövalyeleri'nin hakimiyeti Napoleon Bonaparte'ın 1798'de Malta'yı işgal etmesiyle iyice azalacak ve Avrupa kavramında askerî bir güç olmaları ortadan kalkacaktır.

Bir asır boyunca hiçbir askerî gücü olmadan isimlerini sürdüren St. John Şövalyeleri 19. yüzyıl başlarında yeniden teşkilatlanacaklarsa da, bu yeni teşkilatlanma, tamamıyla insanlığa hizmet ve özellikle Roman Katolik mezhebinin yayılması adına olacaktır.

Artık hiçbir savaş gücü kalmamış, savaşacak ordusu ve donanması olmayan, sadece fanatik Hıristiyanlık mezhebi durumundaki *Malta Bağımsız Askerî Şövalyeleri* olarak bilinen şövalyeler, kendilerine Roma'da yeni bir karargah talebinde bulunarak 1834'de Malta'dan ayrılmışlardır.

Bu talepleri kabul edildiğinden dolayı Şövalyeler, o zamandan beri insanlık adına çalışan bir din kurumu yapısında Roma'da bulunmaktadır. Müslüman ülkelerde de olmak üzere 120 ülkede şubeleri vardır. Üye sayısı 2011 kayıtlarına göre 98,000 civarındaydı.

Şövalyelerin Protestan mezhebine bağlı olan üyeleri, aynı amaçlarla hemen tamamıyla gelişmekte olan ülkelerde sadece insani ve dinî amaçlı olarak çalışmaktaydılar. Ancak 2010'dan itibaren daha kısıtlı imkanlar içinde olmaları nedeniyle, tüm Şövalyelik kurumları kendilerini, AB- Avrupa bütününde ve İngiltere gibi ülkelerde evsizlere barınak temin etmek, açlık çekenlere gıda yardımı yapmak, doyurmak, giydirmek gibi bütünüyle insani hizmetlerle sınırlandırmışlardır.

Belirttiğim üzere, Malta Kuşatması'nı bütünsel anlamda anlayabilmek için Rodos Adası'nın Fethi (1522), Malta Kuşatması'yla birlikte değerlendirilmelidir. Bu bakımdan *"1522 Rodos Adası'nın Fethi*" konusu tebliğimde metin olarak yer almaktadır.

*****

Rodos Adası Osmanlılar tarafından defalarca kuşatılmıştır. Bunlardan birincisi 1480'de Fatih Sultan Mehmet zamanındadır ve başarısızlıkla sonuçlanmıştır. İkincisi 1522 yılında Kanuni Sultan Süleyman zamanındadır. Bu fetihle Rodos Adası ve çevre adalar gibi Bodrum da Osmanlı İmparatorluğu hakimiyetine geçmiştir.

Saint John Şövalyeleriyle olan çatışmaların tamamı Hilâl ile Haç savaşlarıdır ve asırlar boyunca hep böyle sürmüştür.

Rodos, 14. yüzyılda da Kıbrıs gibi doğal zenginleriyle yaşanılacak bir adaydı. Şövalyeler ormanların hakim olduğu, avcılık yapacakları vadilerle kaplı bu adayı çok beğendiler. Şövalyeler üç yıl sonra Limasol'daki karargahlarını Rodos'a nakledeceklerdir.

Böylece Doğu Roma imparatorluğunun hakimiyetindeki ada, Akka'dan kovulan Tarikat Şövalyeleri'nin eline geçti. Yeni ismiyle *Rodos Şövalyeleri* yönetimi altındaki Rodos Adası, Ortaçağ Avrupa kale savunma modeline göre yeniden inşa edildi. Şehrin bir kısmı Şövalyeler için ayrıldı. Büyük Üstad Sarayı, John Baptist Kilisesi, genç şövalyelerin hanı, bu yıllarda inşa edildi.

Avrupa'dan şövalye tarikatına üye olmak için Rodos'a gelen gençler aynı okulda eğitildiler. Sonunda Auvergne, Provence, Fransız, Aragon, Castile, İngiliz, Alman ve İtalyan olan genç şövalye adayları ortak bir lehçeyle birbirlerini anlayacak şekilde konuşur oldular. Yaşamlarında esas olan her türlü dünya nimetlerinden uzak durma, alabildiğine sade yaşam ve asla bir kadına dokunmama gibi kurallar vardı.

Şövalyeler denizlerde kendilerini savunmak ve deniz ticaret yollarında korsanlık yapmak için kadırga tipi gemileri geliştirdiler. Müslüman tüccarların gemilerini talan etmek adına aralarında bir hiyerarşi oluşturdular. *Caravan* dedikleri bir uygulama ile savaşçı şövalye askerler gemilerde bir vardiya usulü seferlere katıldılar.

Rodos Adası'yla yetinmeyerek, İstanköy (Kos), Kalimnos, Leryos, Sömbeki ve o mıntıkadaki diğer adaları ele geçiren şövalyeler, daha da kuzeye çıkarak İzmir civarındaki kalelerden birini de almışlardı.

1464 yılında Ancona'ya gitmekte olan çok yaşlanmış Papa II. Pius - Aeneas Silvus Piccolomoni'ye atfedilen bir yemin vardır.

"İslam'ın Kılıcı" dedikleri Türklere karşı bu yeminde Papa şöyle haykırır; "*Artık Türklere karşı savaşmak için tüm gücümüzle ayaktayız. Biz, Türklerin ayakları altında sürüklenmektense, hayatımızı Hıristiyanlık uğruna feda etmeye adadık.*

Kilisinin sağlayacağı yardım ve müsaadeleri doğrultusunda en güçlü donanmaya sahip olacağız. Asırlardır yüreklerimizdeki *hıristiyanlık ateşiyle saldıracağız. Yelkenler düşmanlarımıza doğru açılacak, küreler onları yok etmek için çekilecektir...*"

Papa II. Pius bu kin ve nefretle, Ancona'da ölür!

1480 - Rodos'un Kuşatılması

Mayıs ayı sonlarına doğru 60 kadırga ve diğer muhtelif sınıf gemiden meydana gelen 160 parça gemiden teşkil edilmiş donanma Rodos Limanı önlerinde demirledi. Mesih Paşa, çıkarmaya engel olmak isteyen şövalyelerin

taarruzlarını püskürtüp Rodos'un batı sahilindeki karaya çıkarma yaptı. Bir süre daha kuşatmaya devam eden Mesih Paşa, birçok askerin telef olması ve kış mevsiminin yaklaşması nedeniyle kuşatmayı kaldırıp İstanbul'a döndü.

Bayezid Han'dan sonra tahta geçen Yavuz Sultan Selim Han'ın Mısır'ı fethetmesiyle, Rodos'un önemi daha da arttı. Anadolu'dan Mısır'a giden deniz yollarının emniyetinin tam olarak temin edilmesi artık kati bir zaruret halini almıştı. Yavuz Selim Han bu maksatla hazırlıklara girişilmesini emretti. Ömrünün vefa etmemesi yüzünden, Rodos'un fethi oğlu Kanuni Sultan Süleyman Han'a kaldı.

Ege'deki adalar Osmanlı İmparatorluğu'nun güvenliği adına büyük önem taşıyordu

Denizlerdeki ticaret yolları üzerinde son derece önemli üsler olan adalar Osmanlı İmparatorluğu'nun hükümranlığına daima büyük tehdit ve tehlike teşkil ettiğinden Yavuz Sultan Selim Osmanlı donanmasının güçlü olmasına önem vermiştir.

Her vesile ile Osmanlı İmparatorluğu'nun karşısına çıkanlar daima bir Hıristiyanlık ittifakı olduğu hatırlanmalıdır. İslam'ın en azılı düşmanı olan Saint John Şövalyeleri Kıbrıs'ta olduğu gibi Rodos'tan da Türk ticaret gemilerine saldırılar yapmakta ve ağır zararlar vermekteydiler.

Bu nedenledir ki Rodos engelini ortadan kaldırmadan, Suriye ve Mısır'ı barış içinde idare etmenin imkansız olduğunu gören Kanuni Sultan Süleyman, Belgrat'ı fethettikten sonra, Venedik-Portekiz-İspanya Savaşlarıyla çalkalanan Avrupalıların kendi içişleriyle uğraşmalarından da istifade ederek Rodos'u fethetmeye yönelmiştir.

1522 yılında Rodos'un Fethi

Akka'dan çıkartıldıklarından bu yana geçen iki asra yakın zamandır Müslümanlığı daima en büyük düşman sayan ve Bizans İmparatorluğu'nu tarihin sayfaları gömmesiyle nefretlerine Osmanlı İmparatorluğu'nu da ekleyen şövalyeler, Rodos Adası'na yerleştikleri 1396'da Büyük Üstad olan Philibert de Naillac ile bu kinlerini birbirlerine vasiyet olarak emanet etmişlerdir. 18 Aralık'ta yapılan büyük taarruzda şövalyeler şehir içindeki istihkamın ve hendeklerin arkasına çekilmeye mecbur kaldılar ve artık savunmayı sürdürmenin imkansızlığını da anladıklarından 20 Aralık 1522 günü kaleyi teslim etmeyi kabul ettiler.

Teslim koşulları arasında; şövalyelerin eşyaları ve top dışındaki silahlarını alıp on gün içinde Rodos'dan ayrılmaları, bu günler zarfında şehirdeki istihkamların 4.000 yeniçeri tarafından güvenceye alınması ve asıl kuvvetlerin iki kilometre mesafede beklemesi, şövalyelerin kumandanı ile beraber önemli

elli kişinin bu süre zarfında rehine olarak Osmanlı karargahına gelmeleri, adada Türk hakimiyeti kurulduktan sonra din ve mezhep serbestliğinin korunması, halkın beş yıl müddetle vergiden muaf tutulması gibi, Osmanlıların hoşgörüsünü gösteren koşullar vardı.

21 Aralık 1522 tarihini taşıyan anlaşma metninde Rodos'un teslim koşulları tespit edilmişti. Bunlar esas itibariyle Sultan Süleyman'ın 12 Aralık tarihinde Büyük Üstad'a gönderdiği mektupta önerilmiş koşulların aynı olup, fazla olarak adadan devşirme alınmaması ve savaş dolayısıyla ekonomik durumları sarsılmış olan Rodos halkının beş yıl süreyle her türlü vergiden arındırılacakları hakkındaki bazı hükümleri içeriyordu.

Bunlara karşılık Saint John Şövalyeleri Rodos'tan başka, İstanköy, Leros, Sömbeki ve Bodrum gibi henüz kendi idarelerinde bulunan adaları ve kaleleri Türklere teslim edeceklerdi.

Aylardan beri devam eden çetin savaş Osmanlı Ordusu'na küçümsenmeyecek kayıplara mâl olmuştu.

Sultan Süleyman'ın Villiers de L'Isle Adam'ın elçisiyle görüşmeye tayin ettiği Veziriazam Pirî Mehmet Paşa yapılan görüşmelerde şu koşulları ortaya koydu;

1- Rodos Şövalyeleri eşyaları ve silahlarını alarak Rodos Adası'ndan ve kendi yönetimlerinde olan tüm adalardan on iki gün zarfında çekilip gideceklerdir.

2- Rodos'tan ayrılacaklar Girit'in Kandiye Limanına kadar Padişahın tahsis ettireceği Türk donanmasına ait gemilerle güvenlik altında ulaştırılacaklardır.

3- On iki günlük sürede sayıları peyderpey 4,000'e yükselecek şekilde yeniçeri birlikleri Rodos Kalesi'nde idareyi devralacaklar, fakat ordunun diğer bütünü kalenin iki kilometre uzağındaki ordugahta olacaklardır.

4- Bu süre içinde veya sonrasında kalede kalacak olanlar kiliselerinde ayinlerini yapmakta serbesttiler.

5- Rodos'ta kalmayı tercih edenler de üç yıl içinde adayı terk edeceklerdir.

6- Savaş nedeniyle zarurete düşmüş olan Rodos ahalisi, beş yıl süreyle vergiden muaf tutulacaktır.

7- Ada'dan Kapıkulu Ocakları için devşirme alınmayacaktır.

8- Antlaşma koşullarının eksiksiz uygulanması adına 25 şövalye ile Rodos halkı ileri gelenlerinden 25 kişi Osmanlı ordugahında rehin tutulacaklardır.

O gün Kos Adası'nın ve Pheraclos Kalesi'nin anahtarları Sultan Süleyman'a verildi.

Böylece Saint John şövalyelerinin Leros, Kalimnos, Symi, Tilos ile

daha önce alınan Halki, Nisyros adalarındaki 213 yıl süren hakimiyetleri ve Bodrum'daki 117 yıllık egemenlikleri son ermiştir. 2 Ocak Cuma günü ise camiye çevrilen Saint Jean Kilisesi'nde Cuma namazı kılındı. Sultan, namına okunan hutbeyi dinledi. Aynı gün adadan ayrılıp Marmaris'e geçti.

*****

Rodos'tan Malta Adası'na

Villier de L'Isle Adam 1 Ocak 1523 günü Kandiya'dan Carrack *Santa Maria* ile önce Sicilya'ya hareket etti. Beraberindeki şövalyeler *Santa Caterina*, *San Giovanni* kadırgaları, *San Bonaventura* kalyonu ve *Perla* barkosu ile Büyük Üstad'a eşlik ettiler. Sancak gemisi Santa Maria soylu İngiliz Sir William Weston kumandasındaydı.

Büyük Üstad ile Rodos'tan canını kurtarmış olan Provençal genç şövalye Jean Parisot de la Valette da vardı. Tam 40 yıl sonra yine Kanuni Sultan Süleyman'ın ordusunu getiren muazzam Osmanlı donanmasının karşısına bu kez Malta Adası'nda çıkacak olan şövalyelerin Büyük Üstadı o olacaktı.

Küçük filo kötü hava koşulları nedeniyle Kandiye'de beklemişti. Nisan başlarında Messina'ya vardılar. Orada büyük tezahüratlarla karşılandılar. Papalığın başlattığı Rönesans'ın Rodos Adası'nın düşmesiyle ağır yaralar aldığı ileri sürülmüş ve Papalık zaafından dolayı ağır eleştiriye maruz kalmıştır.

Messina'da veba salgını görülmesi üzerine gemileri bir süre karantinada tutulan L'Isle Adam, Papa tarafından daha sonra Civita Vecchia'ya davet edildi. Papa, Marsilya'da inşa edilmiş yeni kadırga *Saint Anne'i* kendisine armağan ettirdi.

Kasım 1523'de Giulio de Medici, Clement VII olarak Papa seçildiğinde daima destek olacağını ilan ettiyse de iç çekişmelerden dolayı çok sıkıntılarla karşılaştı. Bu sıkıntılara bir de İspanya Kralı V. Charles'ın Alman Lüther tarikatını Roma'ya saldırtması, rahipleri katlettirmesi ve rahibeleri kaçırmaları gibi kavgalar ve felaketler izledi.

Akdeniz ve Ege'de ticaret denizlerinin güvenli olmasından asıl faydalanacak olanlar Venedikli tacirlerdi. Venedik bu nedenle Osmanlılarla dost geçinmeyi tercih ediyordu. Hatta 4 Mart 1523'de Senato, Sultan Süleyman'ı kutlamak ve İstanbul'a göndermek amacıyla bir elçi atama kararını almıştır. Kendisine ayda 150 duka maaş ödenecek, ayrıca beraberinde 15 kişilik bir heyet olacaktı. 500 duca gibi bir bütçe Senato'dan geçtiği gibi Pietro Zen özel elçi olarak atandı.

Venedik'ten gönderilen özel elçi'nin İstanbul'daki ziyareti büyük hoşnutluk yarattı. Karşılık olarak padişahın iradesiyle Kasım Bey, 25 Mart 1523'de sultanın elçisi olarak bir mektubunu Venedik'te getirdi. Padişah bu

mektubunda gösterilen iyi niyetin takdirle karşılandığı ve Venedikli tüccarların ticaret yollarındaki güvenlikleri için her türlü tedbirin alınmayacağı ilan edilerek Doçlar Sarayı'na ve Senato'ya dostluktan dolayı memnuniyetini belirtiyordu. Venedik Senatosu 11 Nisan 1523'de Andrea Priuli'yi İstanbul'a Venedik baylozu olarak atadı. Bu süreçte Venedik, Osmanlı Devleti'nin tehdidine maruz kalmadı, fakat Macaristan aynı durumda değildi. Papa Hadrian, İmparator V. Charles'ın damadı Macar Kralı II. Louis ile dostluk içindeydi. Gelen haberler Sultan Süleyman'ın Macaristan'a karşı sefer hazırlığı içinde olduğunu bildirdiğinden, Kutsal İttifak yeniden biçimlenmeye başladı.

Papa Hadrian bir taraftan Avrupa devletleri arasında dostlukları pekiştirmeye ve anlaşmazlıkları ortadan kaldırmaya gayret ederken, Temmuz ayında Kardinal Tommaso de Vio ve Burgio Baronu Giovanni Antonio Puglioni'yi, Türklerin olası saldırısına karşı kullanmak üzere toplandıkları önemli bir para yardımını Macar Kralı'na gönderdi. Diğer taraftan da Almanların bu yardıma katılmalarını teşvik etti.

L'Isle Adam ve şövalyelere gelince; 1523'den 1530'a kadar Viterbo ve Nice'de yaşamlarını sürdürmek zorunda kalan şövalyeler, Rodos yenilgisini asla içlerine sindiremediler. 1530'da V. Charles İmparatorluk tacını giydi ve L'Isle Adam'a yerleşmesi için Malta'yı vereceğini bildirdi. Onlara Tripoli (Trablusgarp)'yi de veriyordu.

Rodos Adası'ndan sonra Malta onlar için kabus olurdu. Çaresizlik içinde adaya bir inceleme ekibi gönderdiler. Dönüşlerinde Malta'nın Tufa denilen yumuşak taşlardan oluşan tamamıyla kayalık, bir garip yerli ahalisi olan, buna karşılık birçok doğal limana sahip çıplak bir ada olduğunu rapor ettiler.

Malta, Rodos'un yeşilliklerle dolu doğasıyla kıyaslanamayacak kadar çıplak bir kayalıktı.

1531'de Papa'nın yeğeni Fra. Bernardo Salviati dört güçlü kadırgasına ilave olarak Cenovalı Giacomo Grimaldi'den iki kadırga kiraladı ve Malta şövalyelerinin dört Parkendesi ile Ağustos ayının sonlarında Mora yarımadasına baskın yaptı. Modone Kalesi ve şehri talan etti, 800 Türk esir alındı. Bu zafer dahi Rodos'un acısını ve kinini unutturmadı. Başka çareleri olmadığından Malta'ya yerleştiler ve Tripoli'yi korsanlık üstlerinin ikinci ayağı saydılar. Turgut Reis onları yenip oradan çıkmak zorunda kalacakları güne kadar Trablusgarp'ı 41 yıl daha ellerinde tutacaklardı.

1565 - Malta Kuşatması

1565 - Malta Kuşatması dünya askerlik tarihinde en büyük lojistik savaşlardan biri olarak tanımlanabilir. Malta'da yaşadığım iki yıl boyunca 16. yüzyıl savaş imkanları açısından adanın geçit vermeyecek derecede tahkim edilmiş olduğunu defalarca değerlendirdim. Malta'nın doğasının alabildiğine

kurak oluşunu, buna karşın adayı kaplayan kayalıklarının aman vermez olduğu görülür.

Osmanlı İmparatorluğu en güçlü olduğu Kanuni Sultan Süleyman zamanında Ege'deki ve Akdeniz'deki hakimiyetine, ticaret yollarına daima tehdit oluşturan Saint Jean Şövalyelerini bertaraf etmek, bir kez daha veya son bir kez yenip ortadan kaldırmak amacıyla, bu adayı defalarca kuşatmış, fakat başaramamıştır.

1565'de Malta Adası'nı altı ay boyunca kuşatma altında tutan Osmanlı donanmasının ve kara birliklerinin aslında başardıkları bir olay vardır; bu, böylesine muazzam askeri bir gücün, altı ay boyunca her türlü cephane ve gıda ve giyim ihtiyaçlarını aksatmadan karşılayacak kadar şaşırtıcı bir lojistik güce sahip olmasıdır.

Malta Kuşatması; Müslüman olan Osmanlı İmparatorluğu'nun Hıristiyan Avrupa'yla veya aynı şekilde Hıristiyan Avrupa'nın Müslümanlığın lideri bir devlet olan Osmanlı İmparatorluğu'yla bitmek tükenmek bilmeyen savaşlarından biri, fakat stratejisi açısından en önemlisidir.

Hıristiyanlığın fanatik savunucuları olan Saint Jean Şövalyeleri – ya da Tapınak Şövalyeleri Kudüs'ten, Antakya'dan, Kıbrıs Adası'ndan, Bodrum'dan, Rodos'tan sürülmüş olmalarının intikam duyguları içinde, son olarak yerleştikleri Malta Adası'nda, önceki asırlarda olduğu üzere, tüm Avrupa ile birleşerek Osmanlı İmparatorluğu'na karşı amansız bir direniş göstermişler ve zafer kazanmışlardır.

Bu bakımdan 16. yüzyıl Akdeniz coğrafyasında Osmanlı İmparatorluğu'nu rahatsız eden Maltalı Tarikat Şövalyelerinin başardıkları savunma, bu adaya artık dünya durdukça hep akıllarda kalacak, törenlerle tekrarlanacak, adına birbiri ardından eserler meydana getirilecek, ressamlara ilham verecek, senelerdir olduğu gibi gelecek kuşaklara dek turist çekmenin çok önemli bir ögesi olmaya devam edecektir.

Bu savaşın gözlemcisi ve en önemli belgelerden birinin yazarı olan Francesco Balbi di Correggio, Malta Muhasarası'nda 35.000 Türk askerinin şehid düştüğünü yazar. Diğer bazı kaynaklara göre Türklerin kaybı 25.000'dir.

Malta ahalisinin üçte biri de bu çarpışmalar sırasında telef olmuştur. En ağır çatışmaların geçtiği Birgu ve Senglea'da kayıplar çok ağırdır. Çoğunluğu Maltalı olan 9.000 savaşçı yazın kızgın ve bunaltıcı baskısına dahi direnerek dört ay boyunca Osmanlı İmparatorluğu donanmasının kuşatmasına ve karada mevzilenmiş çok güçlü ordu birliklerine, ya da bir başka ifadeyle Müslümanlara karşı Ada'yı, açıkçası Hıristiyanlığı korumuşlardır.

1565 Malta Kuşatması için bazı yazarlar "Büyük Kuşatma" adını kullanmışlardır. Aslında bu kuşatma hem "Büyük Kuşatma"dır ve hem de Osmanlı İmparatorluğu'nun en güçlü olduğu Kanuni Sultan Süleyman devrinin

dönüm noktası anlamına gelen "Son Kuşatma"dır.

1565 Malta Kuşatması sırasında Grand Master olan Jean Parisot de la Valette'in katedrale toplananlara şöyle seslendiği yazılıdır; "*Yaklaşan istila tehdidi, Haç ile Kur'an'ın amansız boğuşması olacaktır. Bu savaş Haç ve Kur'an'ın ölüm kalım mücadelesidir. İslâm'*ın önderi olarak Avrupa kapılarına kadar saldıran, Hazret-i İsa'nın çocuklarını sünnet edip Müslüman yapan Türkler, *adamızı işgal etmek için alabildiğine silahlandırılmış olarak yaklaşıyorlar.*

Bizler Kutsal Kudüs şehrindeki Hazret-i İsa'nın ve onun emanetlerinin bekçileri, Hıristiyanlık adına kendimizi adamış askerleriz. Eğer cennete ulaşmak için canımızı vermemiz isteniyorsa, hazırız!

Bizlerin ölümü, Haçlı ordularıyla Kudüs'e sefer yaparken canlarını feda edenlerin ruhlarını huzura kavuşturacaktır".

Kanuni Sultan Süleyman da bu sefer için "*Malta Muhasarası Kur'an ve Haç'*ın *amansız boğuşması olacaktır*" diyerek inancını ortaya koymuştur.

Osmanlı İmparatorluğu, 1453'de Bizans İmparatorluğu'nu tarihe gömen Fatih Sultan Mehmed ile başlayarak, Yavuz Sultan Selim'e ve 16. yüzyılda Kanuni Sultan Süleyman'a kadar hep St. Jean Şövalyelerinin oluşturduğu Hıristiyan Avrupa güçlerine karşı savaşmak zorunda kalmıştır.

Tarihi doğru yorumlayanlar, St. Jean Şövalyeleri'nin öyle kolay yenilir yutulur lokma olmadığını göreceklerdir. Knights Hospitaliers veya "*Cavalieri Ospitalieri*" 11. yüzyıldan itibaren Kudüs'ten başlayarak zamanla Antakya'da, Kıbrıs Adası'nda, Bodrum'da, Rodos'ta ve nihayet Malta Adası'nda bağımsız bir devlet görünümünde güçlü bir orduya, fakat çok güçlü bir donanmaya sahip olmuşlar, Avrupa, İslamiyet ve Osmanlı tarihinde büyük izler bırakmışlardır.

Osmanlı İmparatorluğu Ege'de, Akdeniz'de tesis ettiği dünya liderliğini korumak ve genişletmek adına devrinin en güçlü denebilecek donanmasını meydana getirmiş olmasına rağmen, St. Jean Şövalyeleri'nin yarattığı tehdidi ortadan kaldırmak için, Malta'yı kuşatmak zorundaydı. Bu mücadele bir anlamda Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa Birliği güçlerinin savaşıdır ve derinliğine, dinler savaşıdır. Aynı zamanda ticaret savaşıdır. Nitekim 15. yüzyılda Rodos Adası Hıristiyanların en kuvvetli ileri karakolu olmuş, Anadolu'ya ve Mısır'a yönelik seferlerde üs olarak kullanılmıştır. Rodos 1480'de Fatih Sultan Mehmed Han zamanında da kuşatıldı.

Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı fethetmesiyle, Rodos'un önemi daha da arttı. Anadolu'dan Mısır'a giden deniz yollarının emniyetinin tam olarak temin edilmesi, kaçınılmaz bir hale gelmişti. Yavuz Sultan Selim Rodos'un fethi için ordunun hazırlanmasını irade buyurmasına rağmen ömrü vefa etmediğinden, adanın fethi oğlu Kanuni Sultan Süleyman'a kalmıştır.

Şövalyeler korsanlık yapıyor, Türk donanmasına ve ticaret yolları üzerindeki tüm ticari gemi hareketine zarar veriyorlardı. Rodos'u fethetmek

Osmanlı için İstanbul›un Fethi kadar önemliydi.

1522 yılında Kanuni Sultan Süleyman ordusunun başında Marmaris'e gelmiş, oradan da gemilerle Rodos'a çıkmıştı. Kanuni, altı ay süren abluka sonunda adayı teslim aldığında "*Bağrımızdaki hançeri çıkardık*" demiştir.

Asırlardır Hıristiyan-Müslüman dinlerinin acımazsız savaşçıları arasındaki bu zafer, Malta Adası'nda Sultan Süleyman'ın yenilgisi olarak karşısına çıkacak ve imparatorluk Avrupa'ya yönelik seferlerine Malta Adası'ndaki bu muhasara ile son vermek zorunda kalacaktır. Nitekim yaşamları bağışlanan şövalyeler Akdeniz'de yeni bir üs ararlarken, Papa ve Fransızların karşı çıkmasına rağmen Şarlken'in Saint John Şövalyelerine Malta Adası'nı vermesiyle bu adaya yerleştiler.

Malta'ya varıştan sonra Grand Master Philippe de Villiers de l'Isle Adam Hıristiyanlık birliğinin kurulacağı ve Rodos'un Türklerden geri alınacağı umuduyla yaşadı. Malta Adası'na bir Türk saldırısı gerçekleşirse, asla ödün vermemeliydiler. Malta onların son barınağıydı ve bu adadan yenik çıkmaları demek, Osmanlı ordularının İtalya yarımadasından çok daha kolay şekilde Avrupa'nın içlerine doğru ilerlemesi olacaktı. Bu ise Müslümanların Hıristiyan Avrupa'yı yok etmesi olurdu. L'Isle Adam hep bu korkuları yaydı. Onun Büyük Üstadlık dönemi hep Rodos'a geri dönmek hayaliyle geçti.

Osmanlılar, Kuzey Afrika'nın batı sahillerinde hükümranlık kurmak amacıyla yeni stratejiler ürettiler. Bu stratejinin temelinde hep deniz ticaret yolları hakimiyetini korumak kaygıları veya hedefleri yer almaktadır. Yoksa salt, vurup kırmak olarak görülmesi tam bir yanılgı olur!

Şövalyeler Malta'da güçlendikçe, ezeli düşmanları "İslâmiyet'in kılıcı" Osmanlı İmparatorluğu'na yeniden, bu kez Akdeniz'in orta yerinden saldırılar yapacaklardır. Malta, Trablusgarp, Cerbe ve Cezayir'e bağlanan denizyolları üzerindeki stratejik bir üstür ve Osmanlı donanması gemileri kadar ticaret gemileri de ciddi bir tehdit altında kalmışlardır. Bu tehdidi ortadan kaldırmak üzere Kanuni Sultan Süleyman savaş kararı verdiğinde artık 71 yaşındaydı. Kararından dönmedi ve Ada'yı kuşatan Mustafa Paşa ile Kaptan-ı Derya (Deniz Kuvvetleri Komutanı) (Amiral) Piyale Paşa ve Turgut Paşa komutasındaki Osmanlı donanmasının ve askerlerinin muhasarasını kıran Malta Şövalyelerinin dört asır süren göçebeliği, 1565 yılında galip gelmeleriyle sona erdi.

Kanuni Sultan Süleyman hem büyük bir asker, hem kudretli bir idareci ve hem de eşine ender rastlanır bir devlet teşkilatçısı idi. Denilebilir ki, Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi, kültürel, sosyal, iktisadi, hukuksal ve kısaca her çeşit alanda yapılanması Kanuni devrinde zirveye yükseldiği gibi, devletin merkezi ve taşra teşkilatı da bu dönemde zirveye ulaşmıştır. Bunu, hazırlattığı kanunlarda görmek mümkündür.

Yavuz Sultan Selim döneminde 6.5 milyon kilometrekare olan Osmanlı İmparatorluğu'nun toprakları, Kanuni devrinde 15 milyon kilometrekareye

yükseldi. Ancak Kanuni Sultan Süleyman devri, siyasi ve coğrafi açıdan hem devletin sınırlarının genişlemesi ve hem de ilim, kültür, hukuk ve maliye gibi alanlar açısından Osmanlı Devleti'nin zirveye yükseldiği bir dönemin kısa adıdır. Ancak 71 yaşına geldiğinde, Malta Adası'ndaki Maltalı Tarikat Şövalyeleri'ne karşı açtığı savaşın aylarca süren kuşatmaya rağmen başarısız kalması yaşamında derin yıpranmalara neden olduğu gibi, ayrıca Saray'da hanedan mensupları arasında meydana gelen karışıklıklardan yıpranmasıyla padişah, son büyük seferini 1566 yılında Zigetvar'a düzenledi ve burada kuşatma sırasında 72 yaşında iken çadırında vefat etti.

Kanuni Sultan Süleyman'ın hükümdarlığı zamanında yaptığı vahim hatalardan biri Rodos Adası'nı fethettikten sonra St. John Şövalyelerinin hayatını bağışlaması ve hatta Girit'e gitmeleri için onlara gemi müsaadesi vermesidir.

1565 Malta Kuşatması Turgut Paşa'nın şehid düşmesiyle zaten Osmanlı deniz gücünün maneviyatını bozmuş ve sonunda başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Ada bir daha Osmanlıların hücumuna maruz kalmamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Malta'daki yenilgisi Avrupa'nın maneviyatını yükseltmiştir.

Turgut Reis, bu çarpışmalar sırasında atılan bir güllenin parçaladığı kayalardan birinin başına isabet etmesi neticesi ağır yaralanmış ve vefat etmiştir. Naaşı Trablusgarp'a nakledilmiştir ve türbesi bu liman kentinde bulunmaktadır.

Çok değerli bir Türk denizcisiydi. Batılı tarihçiler Turgut Reis'ten "Akdeniz'de Hıristiyanlık aleminin baş belası ve efendi korsanı", "Sultanların Amirali", "İslâm'ın kılıcı" diye saygıyla ve çekinerek söz ederler. Onu öven satırlar, yiğit bir düşmana, zeki ve cesur bir denizciye armağan edilmiş gerçek övgülerdir.

1565 Malta Kuşatması, aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun dünyanın en güçlü imparatorluğu olmak gibi bir unvandan geri dönüm noktası olarak tarihteki yerini almıştır.

KAYNAKÇA

Rodos Adası İçin Kaynakça

ATAÇ, Muhtar, *Yunanistan ve Oniki Ada*, ATASE Kütüphanesi.

ALBRECHT, Peter-Jürgen, *Cyprus*, Halvetia Publishing, 1999.

BILLINGS, Malcolm, "*The Cross and the Crescent - A History of the Crusaders*", BBC Yayını, 1987.

BROCKMAN, Eric, *The Two Sieges of Rhodes - The Knights of the St. John at War 1480-1522*, Barnes & Noble Books, 1995.

BASTIYALI, Mehmet, *Rodos ve Onikiadalar Tarihi*, İzmir, 1999.

KAYE, John, *Guillaume Caoursin (1482)*, (İngilizce çevirisi: *The Siege of Rhodes*), Da Capo Press, 1970.

MANFREDI, Valerio Massimo, *Büyük İskender*, (çev. Eren Cendey), Can Yayınları, 1998.

SETTON, Kenneth M., *The Papacy and The Levant (1204 - 1571)*, Vol. III, The American Philosophical Society, 1984.

TAŞKIRAN, Cemalettin, *Oniki Ada'nın Dünü ve Bugünü*, ATASE Yayını, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1996.

MSB Arşivi, Sandık No: 630, Dolap No: 62, Dosya No: 6 (Aydın Valiliği'nin İçişleri Bakanlığına yazdığı 17 Ekim 1938 gün ve 2251/2496 sayılı rapor.)

ÜNAL**,** Ayhan Afşin, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Cezayir-i Bahr-i Sefid (Akdeniz-Ege Adaları) ya da Kapdan Paşa Eyaleti", *Erciyes Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı 12 (2002), s. 251-261.

"Rodos'un Fethi", *Osmanlı Dönemi*, III. Cilt 2.ci Kısım Eki, Gn.Kur. Basımevi, 1979.

1565 - Malta Kuşatması İçin Kaynakça

ALTAN, Ebru, "Templier ve Hospitalier *Şövalye Tarikatlarının Kuruluşu"*, *Belleten*, Sayı: 245 (2002), s. 87-94.

ATAUZ, Ayşe Devrim, *Trade, Piracy, and Naval Warfare in the Central*

Mediterranean: The Maritime History and Archaeology of Malta, Texas A&M University, 2004-2008.

BALL, David, *Ironfire: A Novel of the Knights of Malta and the Last Battle of the Crusades*, New York, Delacorte Press, 2004.

BONELLO, Giovanni, *Histories of Malta,* Patrimonju Publishing Ltd., Malta, 2002.

BOSTAN, İdris - ÖZBARAN, Salih (ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*, I, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, 2009.

BRAUDEL, Fernand, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, (çev. Sian Reynolds), University of California Press, Berkeley, 1995.

CASSOLA, Arnold, *The 1565 Great Siege of Malta and Hipolito Sans's La Maltea*, Enterprise Group, Malta 1999.

CORREGGIO, Francesco Balbi di, *The Siege Of Malta 1565*, (çev. Henry Alexander Balbi), Kopenhag 1961.

_____, *The Siege Of Malta 1565*, (çev. Ernle Bradford), New York, Penguin, 2003.

ÇAKIR, İbrahim Etem, İnebahtı *(Lepanto) Savaşı ve Osmanlı Donanmasının Yeniden İnşası Üzerine Bazı Belgeler*, Erzincan Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

DEMİRKENT, Işın, *Haçlı Seferleri*, Dünya Yayıncılık 1997.

GÖKBİLGİN, M. Tayyib, "Venedik Devlet Arşivi'ndeki Türkçe Belgeler Koleksiyonu ve Bizimle İlgili Diğer Belgeler", *Belgeler*, V-VIII/9-12, Ankara 1968-71, s. 1-151.

HENRY, George Alfred, *Knight of the White Cross a Tale of the Siege of Rhodos,* A Public Domain Book.

HILDEBRAND, Dietrich von, *Malta of the Knights*, 2002 yılında Institute'de düzenlenen sempozyumda verilen tebliğ, Michael Davies.

SIRE, H. J. A., *The Knights of Malta*, Yale University Press, 1993.

İNALCIK, Halil, *Osmanlılar - Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile İlişkiler*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010.

İŞİPEK, Ali Rıza, *Cezayirli Gazi Hasan Paşa*, Deniz Kuvvetleri Yayını, İstanbul 2009.

Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar* (Tıpkı Basım), (haz. İdris Bostan), Denizcilik Müsteşarlığı Yayını, 2008.

LIBOUREL, Jan M., *Galley Slaves in the Second Punic War,* 1973.

MAALOUF, Amin, *Arapların Gözünden Haçlı Seferleri*, (çev. Ali Berktay), YKY Yayınları, İstanbul 2006.

ÖNDEŞ, Osman, *Malta Muhasarası - Son Sefer*, Milliyet Yayınları, İstanbul 1973.

_____, *Turgut Reis - Malta Kuşatması ve Son Sefer*, Aksoy Yayıncılık, İstanbul 1998.

ÖZTUNA, Yılmaz, *Başlangıcından Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi*, Hayat Kitaplar, 1963-1967.

RUNCIMAN, Steven, *Haçlı Seferleri Tarihi*, I-III, (çev. Fikret Işıltan), TTK, 1998-1992.

SERTOLI, S.R., *Muhteşem Süleyman*, (çev. Şerafettin Turan), Ankara 1963.

SETTON, Kenneth M., *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, American Philosophical Society, 1983.

TESTA, Carmel, *Romegas*, Midsea Books, Malta 2002.

TURAN, Şerafettin, *Rodos'un Zabtında Malta Muhasarası,* Kanunî Armağanı, Ankara 1970.

TÜRKÖMER, Derin, *Türk Mektupları*, (Ogier Ghislain de Busbecq'ten çeviri), Doğan Kitap.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, II, TTK, 2006 (9. Baskı).

VERTOT, Abbe de, *The History of the Knights of Malta,* 1728'den (Tıpkı basım: Mideas Books), Malta, 1989.

WETTINGER, Godfrey, *Slavery in the Islands of Malta and Gozo*, Enterprise Group, Malta 2002.

TÜRK'ÜN BÜYÜK ÜLKÜSÜ: DENİZCİLİK TARİHİNDE TURGUT REİS KİŞİLİĞİ VE OSMANLI STRATEJİSİ

THE GREAT IDEAL OF THE TURKS: TURGUT REIS PERSONALITY AND THE OTTOMAN EMPIRE STRATEGY IN THE MARITIME HISTORY

Sevinç QASİMOVA *

Özet:

Makalede 11. yüzyılda Anadolu'ya göç eden Türklerin hakimiyet stratejilerini değiştirmeleri, denizlere hakim olmaları, düşmanları ile geçen savaşlarda sayısız zaferleri, yüzyıllar boyunca Türk denizcileri yetiştiğini ve bunların dünya tarihine bir deniz tarihini yazmalarından bahsolunacaktır. İpek yolunu ellerine alan Türklerin kısa bir zamanda kendi denizlerine egemen olarak deniz ticareti ve nakliyatına başlamalarına da dikkat çekilecektir. Sempozyumun amacı dünya denizcilik tarihine kendi tuhfesini vermiş Turgut Reis'in destanlaşan tarihi ele alınacak ve kaynakların şahitliği ile onun Türk donanmasında amirallik görevlerinden başlayarak bütün deniz savaşlarındaki kahramanlıklarından bahsedilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Turgut Reis, Anadolu, eğemen, denizcilik, İpek yolu.*

Abstract:

In this article, we will dispute about the government policy changes of the Turks, who immigrated to Anatolia in the eleventh century, as well as their domination over seas and countless victories in the battles with their enemies and how they brought up the Turkish sailors over the centuries, which wrote the world's maritime history. There will be noted how the Turks, taking over the Silk Road, predominated their own seas in a short time and began maritime trade and transport. As a purpose of the symposium we will pay attention to the historical epics of Dragut Reis, who contributed to the world maritime history, and by the evidence of the sources, beginning from his admiral rank at the Turkish fleet, we will deal with the heroism in all of his naval wars.

Key Words: *Dragut Reis, Anatolia, sovereign, shipping, Silk Road.*

---

* Dr., Bakü Devlet Üniversitesi, Tarih Fakültesi, AZERBAYCAN / Baku State University, Faculty of History, AZERBAIJAN; (qasimovasevinc@mail.ru).

TÜRK'ÜN BÜYÜK ÜLKÜSÜ: DENİZCİLİK TARİHİNDE TURGUT REİS KİŞİLİĞİ VE OSMANLI STRATEJİSİ

Sevinç QASİMOVA

Dünya denizcilik tarihinde önemli iz bırakmış Turgut Reis'in Türk denizciliğinde geçtiği yola dikkat çekmekle devrin tarihi-politik hayatını incelemek ve aynı zamanda Türk deniz tarihinde ünlü kişilerin Osmanlı harbindeki rolünü ortaya koymakla Turgut Reis kişiliğini değerlendirmek olur. Malumdur ki, 16. yüzyılda Osmanlı devleti hem karalarda, hem de denizlerde pik devrini yaşamıştır. Osmanlı'nın ünlü denizcilerinin Cezayır, Libya ve Tunus olmak üzere mücadelede hemin belgeleri memleketlerine bağlamıştır desek yanılmayız. Osmanlı'nın bu stratejiyi elde tutması için ünlü Türk denizcileri sırasında Turgut Reis'in dünyaca tanındığını, Avrupalılar tarafından da çok büyük bir denizci gibi kabul edildiğinin şahiti oluyoruz. Ömrünü küçük yaşlarından denizlerde ve sayısız savaşlarda geçiren Turgut Reis'in hayatını Malta kuşatmasında sona erene kadar izlemekle, onun Türk deniz tarihinde büyük kahramanlık yapmış destanlaşan hayatını gelecek nesil için örnek olmasını göstermeğe ihtiyaç vardır. Aynı zamanda bu büyük ismin Türk deniz tarihinde yerini belirtmek için onun yetiştiği korsanlık kültürüne de dikkat çekmek gerekir. Bunu da söylemek gerekli ki, Osmanlı devrinde korsanlar akıncılar kadar önemli olmuştur. Korsanlık kültüründen yetişen denizciler beylerbeylik ve kaptan-ı deryalık gibi mevkilerde de bulunmuştur. Tarihi kitaplarda çoban Veli'nin oğlu gibi bilinen Turgut Reis'i hiç bir engel denizden uzak tutamamış ve korsanlara katılarak kısa bir sürede kaptan olmuş Ege kıyılarında düşmana karşı mertlikle savaşmıştır. O, Avrupalıların "korkulu rüyası" sayılırdı.

Son derece cesur ve metin olan Turgut Reis Endülüs'teki müslümanları kurtarmak için İspanyolları cezalandırmak hakkında da düşünüyordu. Hızır Reis onun hakkında "*Ben bu yaşıma kadar geldim fakat şimdiye kadar denizde tilkinin zekasını, aslanın cesaretiyle bu kadar iyi karıştıran bir denizciyi göremedim*" derdi. Kanuni Sultan Süleyman devrinde sadrazam Rüstem Paşa ile Sinan Paşa onunla Sultan'ın arasını açmaya çalıştıkları zaman Sultan ona "*tuhaf adam*" der ve ona hiç gücenmez ve "*Turgut ne derse onu yapınız*" söyleyerek ona deger verirdi. Fakat o, sarayı hiç sevmezdi. Bunu söylemek yeterli ki saray entrikaları aslında onun hak ettiği mevkiyi almasına engel olmuştur. Onun Rüstem Paşa ile münasibetleri, saraydakı oyunlar, Hürrem Sultan'ın ona münasebetlerinden dolayı en büyük denizci olmasına rağmen maalesef kaptan-ı derya olamamıştı.

O, Preveze'de Hayreddin Paşa'nın zafer kazanmasında büyük role sahiptir. Hayreddin Barbaros onun için "*Turgut Reis mertlikte benden daha yüksektir*" sözünü diyerek büyüklüğünü takdir etmiştir. Fakat amirallikte

Barbaros kadar, generallikte Timurlenk kadar usta olsa da Barbaros Hayreddin kadar diplomat değildi. Turgut Reis hakkında biyografik bir eser yazan Ali Rıza Seyfi şöyle diyordu: "*Turgut'a cihan tarihinde, yabancıların kahramanlık hikayelerinde tesadüf edersiniz: onun acaip ve korkunc sergüzeşti, mütemadi bir cenk içinde geçen uzun hayatı, kendisini ebedi bir şöhrete mazhar etmiştir*".[1]

Bu şöhreti bir daha yaşatmak, onun Türkler için bir örnek şahıs olduğunu göstermek için Türk denizcilik tarihine kısaca ekskurs ediyoruz.

Malumdur ki, Oğuz Türklerinin Orta Asya'dan Anadolu'ya göç etmeleri ve Küçük Asya'da yerleşmeleri ile birlikte Türkler denizlerle ilk kez tanışmıştır. Türkler açık denizlere doğru yelken açmaya, karşılarına ilk kez çıkan ve sonsuzluğu çağrıştıran uçsuz bucaksız mavi suların gizemli dünyasını sorgulamaya başlamışlardır. Böylece, geçmişten gelip geleceğe uzanacak olan, köklü bir tarihi miras ve geleneğe sahip Türk denizciliği yeşermeye başlamıştır. Türk denizciliği, Barbaros Hayreddin Paşa, Kılıç Ali Paşa gibi büyük amiralleri, Piri Reis, Ali Macar Reis gibi evrensel deniz haritacılığının öncüleri aynı zamanda dünyaca ünlü Turgut Reis gibi denizciler dünya denizcilik tarihine damgasını vurmuşlardır. Doğu, İslam ve Eski Türk Uygarlığı'nın bilgi birikimini, Akdeniz'de Rönesans'la aydınlanan yeni Batı fikirleri ile kaynaştıran Osmanlı Türkleri, bugün bile hayret ve hayranlık uyandıran eşsiz eserler meydana getirmişlerdir. Denizlerde güçlü oldukları dönemlerde, adeta mucizeler yaratan, altın çağını yaşayan, Akdeniz'i neredeyse bir iç deniz haline getiren Türkler, denizlerden çekildikleri dönemlerde çok ağır bedeller ödemişlerdir. Anadolu'nun fethinden sonra denizcilik tarihinde yeni bir devrin açıldığını söylersek yanılmayız. Türkler, Anadolu'yu yurt edindikten sonra denizciliğe daha çok önem vermeye başladılar. Çünkü Anadolu›nun üç tarafı denizlerle çevriliydi. Bu yüzden birincisi, ülkeyi savunmak için deniz kuvvetine ihtiyaç vardı, ikincisi ticaret yapmak amacıyla denizciliğe önem vermek gerekirdi. Dünya denizcilik tarihinde öncül yer tutan Türk dünyasının ilk kaptan divanı sayılan Emir Çaka Bey'den onun ünlü heleflerine kadar Türk denizciliğinin geçtiği yola dikkat çeksek Turgut Reis'in tarihde nasıl bir yer tuttuğunu ve Osmanlı strarejisinin nasıl üstünlük elde ettiğini görebiliriz.

Bilindiği gibi Türk denizcilik tarihinde ilk donanma, Emir Çaka Bey tarafından oluşturulmuştur. Çaka Bey Türkleri denizlerle kaynaştıran ilk öncü gibi tarihe yansımıştır.[2] Çaka Bey, İstanbul'daki esaret döneminde deniz ve denizciliğe karşı tutku derecesinde bir ilgi duymaya başlamıştır. Oğuz Türkleri, Büyük Selçuklu Devleti sultanı Alparslan liderliğinde 1071 yılından itibaren

---

1 Ahmet Kavas, «Afrikada Türklerin Hakimiyeti ve Kurdukları Devletler», *Türkler*, cilt 9, (ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca),Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 575-588.

2 Akdes Nimet Kurat, "Çaka Bey: İzmir ve Civarındakı Adaların İlk Türk Beyi (1081-1096)", *Türk Denizcilik Tarihi*, (ed. Bülent Arı), Anakara Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2002, s. 17.

Anadolu'ya yerleşmeye başlamış ve 1081 yılına kadar öncü Türk beylikleri, Ege ve Marmara kıyılarına ulaşmıştır. Türkleri denizlerle kaynaştıran ilk öncü, Emir Çaka Bey Selçuklu ordusunun gözü pek akıncı liderlerinden birisi olup, Türklerin savaşarak Batı'ya yönelik ilerleme sürecinde, 1078 yılında Bizans'a esir düşmüş ve İstanbul'a gönderilmiştir. Çaka Bey, İstanbul'daki esaret döneminde deniz ve denizciliğe karşı tutku derecesinde bir ilgi duymaya başlamıştır. Bizans imparatorunun 1081 yılında değişimi sebebiyle İstanbul'daki karışıklıklardan yararlanarak kaçmayı başaran Çaka Bey, beyliğinin askerleri ile yeniden bir araya gelerek İzmir'i ele geçirmiş ve müstakil bir Türk beyi olarak sınırlarını genişletmeye başlatmıştır. Çaka Bey, İzmir'de o döneme göre modern sayılabilecek bir tersane yaptırmış ve tersane civarındaki bölgeyi deniz üstü kompleksine dönüştürmüştür. Bu aşamadan sonra gemi inşa faaliyetlerine geçilmiş, kürekli ve yelkenli gemilerden oluşan 50 parçalık ilk Türk donanması 1081 yılında inşa edilmiştir ki, bu yıl Deniz Kuvvetleri'nin kuruluş yılı olarak kabul edilmektedir. Aynı yıl Emir Çaka Bey, ilk Türk donanması ile Ege sularına yelken açmıştır. Bizanslılarla mücadeleyi devam ettiren Çaka Bey nikah diplomasisinden istifade ederek kızını Anadolu Selçuklu sultanı I. Kılıç Arslan'la evlendirmiş ve bu adım Bizans imparatorunu ona karşı çevirmiştir. Bizans Çaka Bey'le I. Kılıç Arslan'ın arasını açtığından bunun üzerine Çaka Bey, I. Kılıç Arslan tarafından öldürtülmüştü.

Anadolu Selçuklu sultanları, denizciliğin onların devletleri için ne kadar önem taşıdığını biliyorlardı.[3] Bunun için de, denizciliğin önemini kavramakta gecikmediler. Sinop ve Alanya'da tersaneler kurdular, donanma oluşturdular. Aynı zamanda Karadeniz ve Akdeniz'de ticari seferler yapılmasına önem verdiler. Anadolu Selçuklu Devleti'nin Moğol baskısına dayanamayarak, 1308 yılında parçalanmasından sonra özellikle Batı Anadolu'da bir takım uç beylikleri kurulmuştur. Bu uç beyliklerinden Karesioğulları, Saruhanoğulları, Aydınoğulları, Menteşeoğulları, Candaroğulları Türk deniz tarihinin hızını kaybeden gelişim sürecine yeni bir heyecan kazandırmışlardır.

Aydın civarında 1308 yılında kurulan Aydınoğulları Beyliği, özellikle Umur Bey döneminde denizcilikte büyük atılım yapmıştır. 1095 yılında Çaka Bey'in ölümüyle yaklaşık iki buçuk asır süren Türk denizciliğinin sessizliği, Umur Bey'le sona ermiştir. Babası Aydınoğlu Mehmet Bey'in 1334 yılında ölümü üzerine beyliğin başına geçen Umur Bey, 1334-1348 yılları arasında Ege'de, Bizanslılar ve Cenevizlilere karşı büyük başarılar kazanmış Rodos'tan Çanakkale Boğazı'na kadar, Mora ve Rumeli kıyıları da dahil olmak üzere denizlerde kesin bir kontrol sağlamıştır. Haçlı ordusuna karşı son derece atak ve taktik baskın şeklinde manevralar yapan Umur Bey, 1348 yılında çetin deniz muharebelerinin birinde şehit olmuştur.

---

[3] Mehmet Çelik, «Türk-İslam Edebiyatında Deniz İmgesi", *Türkler ve Deniz*, (ed. Özlem Kumrular), Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 525-532.

Ünlü Türk denizcilerinden sayılan Karamürsel Bey, Karamürsel'in 1323 yılında fethi ile Marmara Denizi'ne ulaşan Osmanlı Beyliği, 1324 yılında Batı komşusu Karesi Beyliği'nden yardım maksadıyla Mürsel Bey komutasında gönderilen 24 gemiden oluşan kuvvet sayesinde denizlerle tanışmış ve güçlü bir deniz kuvvetine gidecek uzun yoldaki ilk kararlı adımlarını atmıştır. Mürsel Bey denizcilik bilgisi, kahramanlığı ve denizlerdeki çatışmalarda göstermiş olduğu üstün başarıları nedeni ile Osmanlı Beyliği içerisinde haklı bir şöhrete sahip olmuş kendisine, cesaret ve atılganlığı nedeniyle "Kara" ünvanı verilmiştir. Osmanlı Beyliği, Doğu Marmara'da kesin bir hakimiyet sağlayınca, deniz gücünün kurumsallaşması için çalışmalar başlatılmıştır. Karamürsel'de 1327 yılında ilk Osmanlı tersanesi kurulmuş burada ilk Osmanlı savaş gemisi inşa edilmiştir. Donanma hiyerarşik bir sistemle teşkilatlandırılarak, donanma komutanına, "Derya Beyi" ünvanı verilmiştir. Kara Mürsel Bey, Osmanlı Devleti'ndeki ilk "Derya Beyi" olarak Türk Deniz Tarihi'nin öncüleri arasında yerini almış, ölümünden sonra isminin verildiği şimdiki Karamürsel ilçesinde ebedi istirahatine çekilmiştir.

Balıkesir ve civarında kurulan Karesi Beyliği (1302-1361) döneminde denizlere büyük önem verilmiş, Edincik'te bir tersane kurularak, gemi inşasına başlanmıştır. Bu gemiler hem Marmara'da, hem de Kuzey Ege'de Bizans donanmasının hareket serbestliğini kısıtlamış bölgedeki deniz güçleri için ciddi bir rakip olmuştur. Osmanlı deniz gücünün ilk çekirdeğini de bu beylik oluşturmuştur. Aynı zamanda Karadeniz ve Akdeniz'de ticari seferler yapılmasına önem vermişlerdir.

Gördüğümüz gibi Anadolu Türk Beylikleri döneminde ünlü denizciler yetişmiştir. Aydınoğullarından Umur Bey, donanmasıyla Ege Denizi'nde pek çok adayı ele geçirmiş, Mora'ya sefer yapmış, Menteşeoğullarından Mesut Bey de tıpkı Umur Bey gibi Türk denizcilik tarihine yeni sayfa açarak Rodos adasını ele geçirecek kadar güçlüydü. Anadolu Türk beyliklerinden Karesioğullarının önemli bir deniz gücü vardı. Ayrıca, Pervaneoğulları, Candaroğulları ve Saruhanoğulları beylikleri de denizcilikte önemli başarılar kazanmışlardır. Manisa ve civarında kurulan Saruhanoğulları Beyliği (1313-1390) sürekli olarak Umur Bey'in denizdeki faaliyetlerine destek sağlamıştır. Özellikle Süleyman Bey, Umur Bey'in donanmasına gemi, üs ve onarım yönünden büyük kolaylıklar sunmuştur. Osmanlı İmparatorluğu genişledikçe, Anadolu'daki Türk beyliklerinin etkileri kaybolmuş ve bu beylikler Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) döneminde tamamen İmparatorluk sınırlarına dahil olmuştur. Karamürsel'den sonra Türk denizciliğinin merkezi önce İzmit, daha sonra Gelibolu ve sonunda İstanbul olmuştur.

Kaptan-ı Derya - Kaptan Paşalar Dönemi (1390-1867) Osmanlı İmparatorluğu'nun modern bir devlet anlayışı ile denizlere yönelik teşkilatlanması

Sultan Yıldırım Bayezid döneminde (1389-1403) başlamıştır.[4] Gelibolu Deniz Üssü'nün 1401 yılında tamamlanması ile birlikte "Kaptan-ı Derya-Kaptan Paşa" terimi de Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nde yerini almıştır. Saruca Paşa Türk deniz tarihinin ilk kaptan-ı deryası olmuştur. Fatih Sultan Mehmet döneminde, İstanbul'un fethini müteakip, Osmanlılar Ege ve Karadeniz'de mutlak bir hakimiyet sağladıktan sonra Akdeniz'e ilerlemişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu, bu beyliklerin denizcilik birikimi, üs ve liman kolaylıkları ve tersanelerinden önemli ölçüde istifade etmiştir. Fatih Sultan Mehmet, o döneme kadar akın donanması hüviyetinde olan Osmanlı donanmasını ateşli silahlarla teçhiz ederek, stratejik bir boyut kazandırmıştır. Beyliklerdeki denizci karakter, bir anlamda Akdeniz'e kök söktürecek güçlü Osmanlı donanmasının doğal alt yapısını oluşturmuştur Osmanlı İmparatorluğu'nun gelişme ve gerileme süreci ile deniz gücü arasında çok ilginç bir paralellik vardır. Osmanlı İmparatorluğu, başarıdan başarıya koştuğu dönemlerde çok güçlü bir deniz gücüne sahip olmuştur. Denizlerdeki duraksama ve gerileme, benzer şekilde İmparatorluğun diğer kurumlarında da bozulma ve çürümelere yol açmıştır. Aslında, jeopolitik açıdan da üç kıtaya yayılan bir devletin denizlerde gerileyerek, denizleri ihmal ederek ayakta kalması mümkün değildir. Ona göre de Osmanlı sultanları her zaman denizde üstünlüğünü korumak için güçlü bir denizci simalarına ihtiyaç duyuyorlardı. Bu ihtiyacı Türk denizcilik tarihinde ünlü simalardan biri olan Piri Reis (1465-1554) yerine getirmiştir.

Piri Reis eşsiz bir kartograf ve deniz bilimleri üstadı olmasının yanı sıra Osmanlı deniz tarihinde büyük iz bırakmış bir denizcidir. Piri Reis, Türk denizciliğine bir çok değerli deniz bilimcisi ve amiraller armağan eden ve o dönemlerde, "Denizciler Yatağı" olarak adlandırılan Gelibolu'da doğmuştur. Amcası ünlü Türk Amirali Kemal Reis sayesinde daha küçük sayılabilecek bir yaşta sefer katibi olarak Osmanlı donanmasına katılan Piri Reis, uzun yıllar Akdeniz'de dolaşarak tüm limanları ve kıyıları dikkatle gözden geçirmiş ve tüm faaliyetlerini kayıt altına almıştır. O, 1499-1502 yılları arasında çoksaylı savaşlarda gemi komutanı gibi Venediklilerle savaşmış amcası Kemal Reis 1511 yılında şehit düşünce Gelibolu'ya geri dönerek burada notik çalışmalarına başlamıştır. O, dünyaca ünlü Birinci Dünya Haritası'nı 1513 yılında çizerek, 1517 yılında Mısır Seferi esnasında Yavuz Sultan Selim'e sunmuş ve ilk eserinden 8 yıl sonra döneminin en saygın "Kılavuz Kitabı" olarak kabul edilen *Kitab-ı Bahriye*'yi yazarak 1525 yılında bu kitaba son şeklini vermiş ve 1526 yılında Kanuni Sultan Süleyman'a takdim etmiştir. Piri Reis *Bahriye* eserinde o zamanlar Ege ve Akdeniz kıyılarında bulunan şehir ve ülkeleri tarif ederek, resim ve haritalarını yapmış, aynı zamanda denizcilik ve gemicilik için çok önemli bilgiler vermiştir. Tarihi kaynaklarda Piri Reis'in *Bahriye* adlı eşsiz eserinin

---

[4] İdris Bostan, "Malta Kuşatmasından Tunusun Fethine", *Türk Denizcilik Tarihi*, Boyut Yayınları İstanbul 2009, s. 185-197.

1513 ve 1528 yıllarında yapmış olduğu da denilir.[5] Sonraki yıllarda, güney sularında devlet için çalışan Piri Reis, bu dönemde Hint Kaptanlığı, Umman Denizi, Kızıl Deniz ve Basra Körfezi'ndeki deniz görevlerinde yaşlanmıştır. Piri Reis'in Osmanlı donanmasında yaptığı son görev, acı olaylarla sona eren Mısır Kaptanlığı'dır. 1552'de çıktığı İkinci seferin son durağı Basra'da, tamire ve dinlenmeye muhtaç donanmayı bırakıp ganimet yüklü üç gemi ile Mısır'a döndüğü için, burada hapsedilmiştir. Donanmayı Basra'da bırakması, Basra Valisi Kubat Paşa'ya ganimetten istediği haracı vermemesi ve Mısır Beylerbeyi Mehmet Paşa'nın politik hırsı yüzünden 1554'te hizmette kusurla suçlanmış ve idam edilmiştir. Fakat onun eserleri olan iki dünya haritası ve çağdaş denizciliğin ilk önemli yapıtlarından biri sayılan *Kitab-ı Bahriye* bu gün de denizcilik tarihinde yaşamaktadır.

Türk denizcilerinden Kemal Reis de Osmanlı deniz stratejisinde büyük bir role sahip olmuş ve 1511 yılında Ege Denizi'nde karşılaştığı bir fırtınada gemisinin batması sonucu vefat etmişse de onun ölümü, bütün Akdeniz'de üzüntüyle karşılanmıştır. Onun denizciliğinin yanı sıra Osmanlı donanmasına getirdiği en önemli yenilik uzun menzilli topları ilk defa kullanmış olmasıdır.

1488'de Mısır seferinde kadırga reisi olarak görev alan Burak Reis'in doğum yeri ve hayatı hakkında fazla bir bilgimiz olmasa dahi, onun Sultan II. Bayezid'in daveti üzerine Kemal Reis ile birlikte Batı Akdeniz'den gelerek, Osmanlı devlet hizmetine girmiş ünlü denizcilik makamına kadar yükseldigi malumdur. Burak Reis 12 Ağustos 1499'da Ege Denizi'nde Venedik donanmasına karşı büyük bir savaş vermiş, 1000 mürettebatlı iki büyük düşman gemisi arasına sıkışan gemisini tutuşturmak suretiyle kendi gemisiyle birlikte Venedik gemilerini de yakmıştır. Bu arada kendisi de şehit olmuştur. Türk denizcilik tarihinde, sularında bu muharebelerin cereyan ettiği Brodano Adası'na kahraman Reis'e izafeten "Burak Adası" ismi verilmiştir.

Türk denizcilik tarihinde daha derin iz bırakan Barbaros Hayreddin Paşa (1478-1546) Osmanlı Devleti'nin denizlerde üstünlüyünü koruyan en ünlü kaptan-ı deryası olup, 16. yüzyılda Akdeniz'i Türk egemenliğine hediye etmiştir. Batılılar havuç rengine çalan kırmızı sakalından dolayı, ağabeyi Oruç'a verdikleri «Barbarossa» adını daha sonra Hızır için de kullandıklarından Barbaros diye tanınmış, Hayreddin lakabını ise kendisine Kanuni Sultan Süleyman vermiştir. Midilli doğumlu Hızır Hayreddin Barbaros, ağabeyi Oruç ile Kuzey Afrika kıyılarında korsanlık yaparken ünü Akdeniz'e yayılmıştır. Barbaros kardeşler 1515'de Cezayir'i ele geçirerek, Cezayir Krallığı'nı kurmuşlardır. Cezayir Kralı olarak devletin başına geçen Oruç Barbaros (Oruç Reis), 1518'te bir savaşta İspanyollar tarafından şehit edilmiştir. O, Midilli Adası'nda yaşayan Ebu Yusuf Nurullah Yakup ağanın dört oğlundan biri, Hızır ve İlyas Reislerin ağabeyidir. Yunanca, Arapça, İtalyanca, İspanyolca ve Fransızca'yı öğrenmiştir. Kardeşi

---

[5] Halikarnas Balıkçısı, *Turgut Reis*, Bilgi Yayınevi, İstanbul 1980, s. 25.

İlyas Reis ile birlikte deniz ticareti yaparak hayata atılmıştır. Böyle bir sefer sırasında Rodos Şövalyaleri'ne esir olmuş, Hızır Reis'in yardımı ile esirlikten kurtulunca Memluk sultanı Sultan Kansu Gavri'nin hizmetine girmiştir. Mısır İnce Donanması'nın başına getirilmiş, bu donanma ile birlikte İskenderun Körfezi'nde bulunduğu sırada Rodosluların saldırısına uğramıştır. Yavuz Sultan Selim'in ağabeyi Korkut'un verdiği 18 oturaklı bir gemiyle korsanlığa başlamıştır. Bu gemi de Rodoslular tarafından ele geçirilmiştir. Daha sonra 22 oturaklı bir gemi ile Oruç Reis, İtalya kıyılarını yağmalamıştır. 1512 yılında Yavuz Sultan Selim padişah olunca Anadolu kıyılarını bırakarak İskenderiye'ye gitmiştir. Buradan sonra Cerbe Adası'nı kendisine merkez yapmış, kardeşi Hızır Reis (Barbaros Hayreddin Paşa) burada kendisine katılmıştır. Burada yaptığı seferler ile İspanyol ve İtalyan gemilerini ele geçirmiş, 1513 yılında Barbaros kardeşler ismi bütün Akdeniz'e yayılmıştır. İspanyol gemileri ile yaptığı bir çarpışma sırasında kaleden atılan toplarla kolundan yaralanmış ve yaralı kolu daha sonra kesilmiştir. Piri Reis'in emrinde altı gemiyi İstanbul'a yollamış ve Piri Reis, Yavuz Sultan Selim'e Oruç Reis'in gönderdiği hediyeleri sunmuştur. Yavuz Sultan Selim de Oruç Reis'e elmas kabzalı iki kılıç, iki hilat ve iki gemi göndermiştir. 1515 yılında Cezayir şehri halkı kendilerini İspanyollardan kurtarması için Oruç Reis'e başvurmuş, Oruç Reis de Cezayirlilerin bu çağrısını kabul etmiştir. Kısa zamanda şehre hakim olmuş, Cezayir'de yönetimi düzenlemek için kardeşiyle işbölümü yapmıştır. Cezayir'in Doğu kısmının yönetimini Hızır Reis, batı kısmındakini de Oruç Reis üstlenmiştir. 1518 yılı Barbaros kardeşler için felaket yılı olmuştur. İspanyol gemilerinin Cezayir'i Oruç Reis'ten geri almak üzere yapılan savaşta önce kardeşi İshak İspanyollar tarafından öldürülmüş, daha sonra ise Oruç Reis yine İspanyollar ile yapılan bir savaşta hayatını kaybetmiştir.

Murat Reis de denizciliğe Cezayir'de korsanlıkla başlamış ve Turgut Reis'in yanında yetişerek Kanuni Sultan Süleyman zamanında Osmanlı donanması hizmetine girmiştir. Piri Reis, Murat Ali Reis komutasında birçok savaşta bulunarak yararlıklar göstermiştir. 1538 yılında Haçlılara karşı yapılan Preveze Deniz Savaşı'na, Turgut Reis komutasındaki filoda reis olarak katılmış ve savaşta gösterdiği başarısı ününü arttırmıştır. Bu tarihten sonra Turgut Reis'in yanından ayrılmamış, onunla deniz savaşlarına katılmaya devam ederek daha sonra başarılarından dolayı Necit'te Katif sancakbeyliğine atanmıştır. Bu esnada Osmanlılar Hint seferlerine başlamış, Basra'daki donanmanın başına Hadım Süleyman Paşa atanmıştır. Portekiz baskısı altında ezilen Hintli müslüman tacirler, ilk merhelede Osmanlılara yardım etmişlerdir. Hadım Süleyman Paşa'dan sonra Süveyş Kaptanlığına Piri Reis getirilmiş, bu sırada Katif'te bulunan Murat Reis, Basra Körfezi'nin Lahsa kıyısında küçük bir liman şehri olan Katye sancakbeyliği'ne tayin edilmiştir. 1552 yılında, Piri Reis'in Portekizlilerle yaptığı savaşta yenilmesiyle Süveyş Kaptanlığı'nın başına Murat Reis atanmıştır. Süveyş kaptanı Murat Reis'e Basra'da bulunan donanmayı onartarak Kızıldeniz'e götürmesi emri verilmiştir. Murat Reis 26 parça gemiyi

onartmış, 1554 yılında, bunlardan sekizini harekat için Basra'da bırakarak, geri kalan 18 parça gemiyle Şattülarap'tan yola çıkmıştır. Basra Körfezi'ni geçerek Hürmüz Boğazı'ndan Aden Körfezi'ne çıkmış, Umman kıyısında seyretmeye başlamıştır. Burada 25 gemiden oluşan Portekiz donanmasıyla karşılaşsa da yapılan savaşta her iki taraf kesin bir sonuç alamamıştır. Birkaç Portekiz gemisi batırılırken, Murat Reis iki gemisini kaybetmiştir. Savaştan ümidini kesen Portekizliler Hindistan'a doğru çekilmişlerdir. Savaş gücü kırılan Murat Reis bunları takip edemediğinden hasara uğrayan gemilerle Kızıldeniz'i geçmenin güçlüğünü anlayarak Basra'ya geri dönmüştür. Osmanlı hükümetince başarısızlık olarak değerlendirdiği bu olaydan sonra, Süveyş Kaptanlığı Murat Reis'ten alınarak Seydi Ali Reis'e verilmiştir ve Murat Reis de Akdeniz'de başka bir göreve tayin edilmiştir. Sultan II. Selim ve III. Murat zamanlarında bir çok deniz savaşlarına katılmış, Sultan I. Ahmed zamanında Mora sancakbeyliğine getirilmiştir. Son olarak Kıbrıs'ın Baf Limanı önünde Maltalılarla savaşmış, "Kara Cehennem Cengi" adı verilen bu savaşta Murat Reis şehit düşmüş ve Rodos'a gömülmüştür.

Ağabeyi Oruç Reis'in ölümü üzerine Cezayir Kralı olan Barbaros Hayreddin, İspanyollar ile savaşmaya devam etmiştir. Kazandığı başarılar üzerine şöhreti artan Barbaros Hayreddin, 1533'de Kanuni Sultan Süleyman tarafından devlet hizmetine çağrılmış ve Osmanlı donanması kaptan-ı deryalığına atanmıştır. Türk denizciliğine altın çağını yaşatan Barbaros Hayreddin Paşa, 1534 yılında fiilen başladığı yeni görevinde on iki yıl süre ile çok büyük ve önemli seferler yapmış, birçok zafer kazanmıştır. Bunlar Tunus, Mayorka, Pulya, Korfu, Venedik seferleri, Adalar Denizi ve Akdeniz seferleri ve özellikle 27 Eylül 1538 tarihinde Andrea Doria komutasındaki Haçlı donanmasına karşı kazandığı Preveze Deniz Zaferi ile Fransa kralını himaye için yaptığı Nice Seferi'dir. Barbaros Hayreddin Paşa çok sayıda denizci yetiştirmiş olup, bunların en ünlüleri; Turgut Reis, Salih Reis, Piri Reis, Murat Reis, Seydi Ali Reis ve Kılıç Ali Reis'tir. Ünlü Türk denizcisi Barbaros Hayreddin Paşa 1546 yılında İstanbul'da vefat etmiştir.

Barbaros Hayreddin Paşa tarafından yetiştirilen denizcilerden olan Uluç Ali Reis, Turgut Reis'in yanında 1560 yılında Cerbe Deniz Savaşı'nda yer almış ve zaferin kazanılmasında önemli faaliyette bulunmuştur. 1565 yılında Turgut Reis ile Malta Kuşatması'nda yer almıştır. Turgut Reis'in 1565 yılındaki vefatından sonra Trablusgarp beylerbeyliğine atanan Uluç Ali Reis, 1568 yılında Cezayir beylerbeyliğine getirilerek, bu görevde 1571 yılına kadar kalmıştır. 1571 yılında İnebahtı Deniz Savaşı'nda Osmanlı donanmasının üçte ikilik bir kısmı, donanmanın sağ kanat komutanı ve Cezayir beylerbeyi Uluç Ali Reis'in kullandığı gemiler hariç, Haçlı donanması tarafından yok edilmiştir. Bu savaşta göstermiş olduğu cesaret ve feragatın karşılığı olarak Sultan II. Selim Uluç Ali Reis'e, 28 Ekim 1571 tarihinde "Kılıç Ali Paşa" adını vererek, Osmanlı donanmasına kaptan-ı derya olarak atamıştır. Osmanlı donanmasının üçte ikilik kısmının İnebahtı (Lepanto)'da yok olmasından sonra, Kılıç Ali Paşa'nın gayreti

ile beş ay gibi kısa bir sürede İstanbul ve Gelibolu tersaneleri başta olmak üzere bütün Osmanlı tersanelerinde olağanüstü gayret gösterilerek en az eskisi kadar güçlü bir donanma inşa edilmiştir. Kılıç Ali Paşa'nın komutasındaki yeni donanmanın yaptığı bir sefer ile 1574 yılında Tunus yeniden Osmanlıların eline geçmiştir. Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa'nın vefatı olan 1587 yılına kadar geçen on beş yıllık sürede Osmanlı donanması, dünyanın en güçlü donanması olarak varlığını korumuştur.

Barbaros Hayreddin Paşa'nın, Osmanlı devlet hizmetine girerken getirmiş olduğu on sekiz reisten biri olan Salih Reis, Preveze Deniz Savaşı'nda Barbaros Hayreddin Paşa'nın gemilerinin sağ kanadına komuta etmiş ve savaşın kazanılmasında büyük gayretler sarf etmiştir. Barbaros Hayreddin Paşa, 1543'te Fransa Seferi'nde iken, Salih ve Hasan Reisleri İspanya ve Katalonya sahillerine akın yapmak için göndermiş ve buralardan birçok ganimet elde etmişlerdir. Barbaros Hayreddin Paşa'nın 1546'daki vefatından sonra Salih Reis, 1551 yılında Cezayir beylerbeyliğine atanmıştır. 1553 yılında Fas'ı Osmanlı Devleti'ne bağlamış, bu büyük başarıdan sonra Cezayir'e geri dönmüştür.

Diger bir ünlü denizci Piyale Paşa (1578) olmuştur ki, o da 14 yıl Kanuni Sultan Süleyman döneminde kaptan-ı deryalık yapmış ve önemli zaferler kazanmıştır. Hırvat veya Macar devşirmelerinden olan Piyale Paşa Kanuni Sultan Süleyman zamanında henüz çocukken saraya alınmış, Enderun'un tahsil ve terbiyesi ile yetişmiştir. Uzun bir eğitim döneminden sonra 1547'de Enderun'dan Kapıcıbaşılık unvanı ile çıkmış olan Piyale Paşa, 1554 yılında Sinan Paşa'nın vefatı üzerine Gelibolu sancakbeyliği ile kaptan paşalığa getirilmiştir. Kanuni Sultan Süleyman'ın şan ve zaferler ile dolu geçmekte olan döneminde, Piyale Paşa'ya da büyük sorumluluklar düşmüş, kendisinden Akdeniz'deki Türk hakimiyetinin devamı istenmiştir. 1553 baharında Piyale Paşa, Turgut Reis ile beraber 60 parçalık bir donanma ile Akdeniz'e çıkmıştır. Bu seferde İtalya, İspanya yalılarında bazı kaleler zapt ve bazıları muhasara edilmiştir. Tunus hududu içinde bulunan Bizerta limanı ve kalesi 1555'de Piyale Paşa tarafından zapt olunarak, Türk hakimiyetine katılmıştır. 1556 yılında 150 parçalık büyük donanma ile Akdeniz'e açılan Piyale Paşa, İspanyolların elinde bulunan Mayorka Adası'nı ele geçirmiş ve İstanbul'a büyük ganimetler ile dönmüştür. Piyale Paşa, 14 Mayıs 1560 tarihinde Haçlı donanmasına karşı Cerbe Deniz Zaferi'ni kazanarak, Akdeniz'de Türk hakimiyetini sağlamlaştırmıştır. Piyale Paşa, bu başarısından dolayı Kanuni Sultan Süleyman tarafından Cezayir beylerbeyliğine yükseltilmiştir. O, Cerbe Deniz Zaferi'nden sonra 1565 Malta kuşatmasında Turgut Reis ile beraber bulunmuş ve bu seferin ertesi yılında, Sakız Adası'nı ele geçirmiştir. Bu dönemde Kanuni Sultan Süleyman'ın vefatı ile yerine geçen II. Selim, Piyale Paşa'ya kubbe vezirliğini vermiş, Yeniçeri ağası Müezzinzade Ali Paşa'yı kaptan paşalığına getirmiştir. Müezzinzade Ali Paşa, 1571'de İnebahtı'da yenilgiye uğramış ve 14 yıllık kaptan paşalığı esnasında daima zaferler kazanmış olan Piyale Paşa, hayatında böyle acı bir mağlubiyetin şahidi olmuştur.

Böyle zamanın sınavlarından çıkmış ve Osmanlı'ya şeref getiren ünlü denizciler sonraki devirlerde de onun stratejisine etki etmiştir. Osmanlı denizcisi ve devlet adamı Cezayirli Gazi Hasan Paşa da (1715-1790), çok küçük yaşta İran sınırında esir edilerek Tekirdağlı bir tüccar tarafından satın alınıp, kendi çocukları ile birlikte Tekirdağ'da büyütülmüş, 17-18 yaşlarına geldiğinde efendisi tarafından özgür bırakılınca Cezayir'e gelmiş ve Cezayir Garp Ocağı'nda yıllarca çalışmıştır. 1770 Çeşme Deniz Muharebesi'nde bindiği gemi ateş almış, Hasan Bey, yanan gemiyi Rus amiral gemisine yanaştırarak her iki geminin birden yanmasını temin etmiş ve bu esnada yaralı olarak denize atlamış ve yüzerek denize (kıyıya) çıkmıştır. Çeşme Muharebesi'nden sonra Rusların eline geçen Limni Adası'nı Ruslardan kurtarmıştır. Bu başarılarından dolayı kendisine, Sultan III. Mustafa tarafından 28 Ekim 1770 tarihinde Kaptan Paşalık ve Gazilik unvanları verilmiştir. III. Mustafa ve I. Abdülhamit dönemlerinin kaptan-ı deryası olan Cezayirli Gazi Hasan Paşa, her yönüyle çökmüş bir bahriyenin, olmayan bir donanmanın başına kaptan-ı derya olarak getirilmiştir. Cezayirli Gazi Hasan Paşa denizcilikten, deniz savaşı tekniğinden yoksun kalmış bahriyeyi bir reform ile düzene sokmak, bahriye ve fen devrini açmak, tersaneyi canlandırmak Osmanlı Devleti'ne yeniden bir donanma kazandırmak üzere çalışmaya başlamış ve 100 kalyonun yapımını Sultan III. Mustafa'ya onaylatmıştır. Cezayirli Gazi Hasan Paşa, yalnız deniz ve kara harplerinde yararlılık ve kahramanlık göstermekle kalmamış, idare ve teşkilat içinde büyük bir kudret sahibi olduğunu göstermiştir. Bahriyeye fen devrini açmak üzere Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın Kasım 1773'de Kasımpaşa'da açmış olduğu, bugünkü Deniz Harp Okulu'nun çekirdeğini teşkil eden "Mühendishane-i Bahri-i Hümayun", onun yaptığı büyük hizmetler arasındadır. Cezayirli Gazi Hasan Paşa, 1783 yılında kendi imkanları ile Kasımpaşa'da Kalyoncu Kışlası'nı inşa ettirerek, bu mürettebatın inzibat ve düzen içinde yaşamasını sağlamıştır ki, bu bina halen Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Karargah binası olarak hizmet vermektedir. Cezayirli Gazi Hasan Paşa, Sultan III. Selim tarafından sadrazamlığa atandığı tarihten kısa bir sure sonra 1790 yılında vefat etmiştir.

Göründüğü gibi ünlü Türk denizcileri içerisinde Turgut Reis'in (1485-1565) ismi ve yeri önemlidir. Turgut Reis kimdir ve Osmanlı deniz tarihine hangi katkıları vermiştir? Turgut Reis ve onun dönemi ile ilgili birçok Osmanlı arşivleri, Türk, Venedik ve İspanyol kaynakları vardır. Bunlardan Müneccimbaşı Tarihi'ni, Peçevi Tarihi'ni, Ali Rıza Seyfi'nin "Turgut Reis", Ertuğrul Önalp'ın "1560 Gerbe Deniz Zaferi ve Gerbe Kalesi'nin Fethi", Yılmaz Öztuna'nın "Başlangıcından Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi", Osman Öndeş'in "Turgut Reis - Malta Kuşatması ve Son Sefer", "Kanuni'nin Amirali, Turgut Reis'in Son Seferi Malta Kuşatması" Zekeriyazade'nin eserlerinden istifade edilmiştir. Peçevi bu olayı şöyle yazıyor: "*Turgut Paşa Trablusgarb Beylerbeyi idi. Malta adasının her durumunu bilir ve kalenin dövülecek semtine bütünüyle sahiptir ve sezgileri çoktur. Sakın oyuna karş*ı çıkmayın diye Cenab-ı Padişah'*den tenbih olunmuş idi. Lakin bunlar (Mustafa Paşa ve Piyale Paşa) Malta'ya geldiklerinde,*

Turgudca henüz hazırlıklarını tamamlamamıştı. Sentrme (St. Elmo) isminde Malta'nın sağlam bir kalesini almaya ve sonra Malta'ya savaş açmak için Turgudca'yı beklememeye karar vermişler. Yedi gün savaştan sonra Sentrme düşmedi. Turgudca geldiği zaman üzüldü. Sentrme alındığının faydası nedir? On Sentrme dahi bina etseler, Malta alınmayınc*a zaptettirilmek ne mümkündür? diye kızdı. Fakat o dahi (artık savaşa) katılmıştır. On yedinci günü fetholundu, ne çare ki en iyi askerin bir kısmı öldü, bir kısmı yaralandı. Turgudca'nın hudbini vuruldu. Sentrme fethinde mühimmatın ve barutun vesair levazımatın çoğu harcanmıştı. Ada zaptolunmadan dönülmüştür*". Müneccimbaşı Tarihi şöyle yazıyor; "*Turgudca Menteşe'den kopmadır. Deniz leventleriyle arkadaşlık ede ede, denizcilik işlerinde üstad kesilmiştir. İlk başlarda levent kayığı, sonra kolestesiye (goelette) dolaştıktan sonra, bir korsan gemisine sahip olmuştur. Gemisini bir iken, zaman ile beş ve sonunda da yirmi beşe çıkarmıştır ve kendisine levent kaptanlığı verilmiştir. O sıralarda Sadrazam Rüstem Paşa'nın kardeşi Sinan Bey, Gelibolu beyi ve Derya Kaptanı idi. Düşman derya kaptanının yakasına saldıkça, Turgudca gemileriyle donanmaya katılır ve sonuçta zafer onun olur. Sinan Bey, Turgudca Bey'in zaferinden kuruntuya düşerek, bir yol bulup kendisine ve meşhur reislerin bazılarına, yetmiş seksen akçe ulufe ile (üç ayda bir verilen maaş) tersane kaptanlıklarına defter verir. O zaman padişah, Selasete nam kalesinin fethini Turgudca Bey'e emretmiş ve kendisine kırk gemi vermiştir. Turgudca kırk gün savaştan sonra, kaleyi fethetmiş ve içinde bulunan yedi bin İslam esiri (müslüman esirlerini) kurtarmıştır. Gene bu sıralarda, Fransa ile İspanya'nın araları açık olduğundan, Fransa Kralı Birinci Fransua, Kanuni Sultan Süleyman'dan yardım istemiştir. Padişah bu görevi Turgudca Bey'e vermiştir. 1553 yılında Turgudca Bey birçok gemiyle Septe (Septa) nam kaleyi kuşatarak, yedi gün, yedi gece savaştıktan sonra kaleyi almış ve Fransa kralına teslim ederek dönmüştür*".

Turgut Reis 1485 yılında, Muğla-Menteşe'nin Saravuloz köyünde, Anadolu'da Bodrum yakınlarında bugün Turgutreis olarak bilinen Karatoprak köyünde dünyaya gelmişdi. Osmanlı İmparatorluğu donanmasında amirallik yapmış, Trablusgarp fatihi olarak anılan Türk denizcisi ve korsanı gibi tarihde iz koymuştur. Beylerbeyi olarak görev yaparak Trablus Beyi olmuştur. Kaynaklar babasının Veli isminde çiftçi ve aynı zamanda çobanlık yapan bir zat olduğu yazıyor. Turgut'un gözü ve gönlünün daha küçük yaşlarından beri denizlerde olduğu çehadet edilir. O, hikayelerini dinlediği, denizlerde de aman vermemek için canlarını ortaya koyan leventlerin arasına girmek istiyordu. Henüz çocukluk çağlarındaki Turgut, levent olarak Osmanlı'ya ait kadırgalarda çalışmaya başlamış ve kısa bir zamanda gözü pekliği, zekası ve mahareti ile dikkatleri çekmiştir. 12 yaşında bölgedeki Osmanlı askerleri tarafından cirit, güreş, mızrak ve ok kullanmaktaki kabiliyetinden dolayı dikkat çekince orduya alınmış ve ordu bünyesinde başarılı bir denizci ve topçu haline gelmiştir. Genç yaşta levent olarak korsanlığa başlamış, kısa süre sonra reis olmuş ve Barbaros'un

hizmetine girmiştir.[6] O, 1517 yılında Memlük Seferi'ne ve Kahire'de bulunduğu sırada Sinan Paşa komutasındaki donanmaya katılarak deniz topçuluğundaki başarılarıyla dikkat çeker. Turgut Reis denizcilikte de gelişme gösterince bir guletin komutasını alır, çok sayıda başarılı seferden sonra artık bir hafif kadırganın sahibi ve kaptanı olur. Bu dönemde Doğu Akdeniz bölgesinde özellikle Venedik Cumhuriyeti'nin topraklarına ve ticari hatlarına saldırılar düzenler. 1520 yılında Barbaros Hayreddin Paşa donanmasına katılan Turgut Reis Barbaros Hayreddin Paşa ile dostluğunu ilerletirken rütbesini de yükseltir ve 1526 yılında Sicilya'daki Capo Passero kalesini ele geçirir. 1526-1533 yılları arasında Sicilya Krallığı ile Napoli Krallığı korsanlık yapdığı dönemde Barbaros Hayreddin Paşa ile birlikte Adriyatik kıyılarını yağmalayarak, Girit'teki Kandiye'yi ele geçirir. Preveze Deniz Muharebesi sırasında Osmanlı donanmasının merkezinde 30 kadırgaya komuta eden Turgut Reis, Giambattista Dovizi komutasındaki Papalık Devleti kalyonunu ele geçirerek Dovizi ve mürettebatını esir eder. Bu dönemde Venedik gemileri ve topraklarına saldırılarını artırır. 1539 yılında Sinan Paşa, Kanuni Sultan Süleyman tarafından Kızıldeniz'deki donanmanın komutasına atanınca onun yerine Cerbe valisi olarak atanır. Bu dönemde Sicilya, İspanya ve İtalya kıyılarında çeşitli kentlere saldırarak, Gozo, Palasca ve Capraia'yı yağmalar. Korsika'nın batı sahillerinde gemilerinin bakımını yapmak için mola verdiği sırada Cenevizli komutanlar Giannettino Doria, Giorgio Doria ve Gentile Virginio Orsini tarafından esir edilir. Kitaplar Turgut Reis'in hayatında üç yıllık bir esaret devrinin olduğunu bahseder. 1531 yıllarında Korsika'nın kuzey kıyısındaki Jiralana koyunda Salih Reis'le birlikte bulunurlarken Gianetino Doria kumandasında 80 parçalık donanma tarafından sarılır, neticede Salih Reis'le birlikte esir düşerler. Kaynaklar üç yıl forsa olarak esir kalması aynı zamanda 1095 gün sürgünde olduğu hakkında da yazıyor. Bu dönemde en değerli arkadaşlarını düşman elinden kurtarmak için Cenova şehri önlerine gelen Barbaros, arkadaşları teslim edilmediği takdirde şehirde taş üstünde taş, omuz üstünde baş koymayacağını söyleyince Barbaros'un dediğini yapacağını gören Cenovalılar Turgut ve Salih Reis'leri Barbaros'a teslim etmişler. Turgut Reis 28 Eylül 1538'de kazanılan Preveze Zaferi'nde mühim rol oynamış ve meşhur deniz muharebesinde ihtiyat filosuna kumandanlık etmiştir. Kesin darbe vurulacağı zaman, düşmanın geri hatlarına sızarak kaçmak isteyen Haçlı gemilerini top ateşiyle batırmıştır. Turgut Reis, düşman gemilerini gece de takip etmiş ve yaralı düşman gemilerini zaptetmiştir. 1544 yılında Toulon'da kışlayan Barbaros dönüş yolunda Cenova açıklarına güçlü bir donanmayla gelerek Turgut Reis'in serbest bırakılması için pazarlık yürütür. Bizzat Andrea Doria ile görüşen Barbaros 3500 düka altın karşılığında Turgut Reis'in serbest kalmasını sağlıyor. Özgürlüğüne kavuşan Turgut Reis, bundan sonra Korsika ve Sicilya bölgesindeki Cenova hakimiyetine karşı saldırılara başlıyor. Malta'daki Malta Şövalyeleri de bu saldırılardan payını alırlar. Barbaros'un 1546 yılında ölümünden sonra Turgut

---

[6] Halil İnalcık, "Haçlılar ve Osmanlılır: Barbaros Hayreddin Paşa Fransa'da", *Türk Denizcilik Tarihi*, İstanbul, s. 127.

Reis, Akdeniz'deki Osmanlı levendlerinin başına geçer. 1547 yılı Temmuz ayında 23 parça kadırga ile Malta'ya saldırır. Bundan sonra Sicilya ve Korsika üzerine seferler düzenler ve 1548 yılında Cezayir Beylerbeyi ilan edilir. 1548 yılında çıktığı İtalya seferi sırasında Napoli'ye saldırır. Bu dönemde Malta'nın kontrolünde olan Trablus'un savunmasının güçlendirilmesi için toplanmış olan 70.000 düka altına el koyar. 1550 yılında Tunus kıyılarını ele geçirerek Sardinya ve İspanya kıyılarına saldırır. 1551 yılında İstanbul'a giderek padişahın huzuruna çıkan Turgut Reis emrine verilen 112 parça kadırga ve 12 bin yeniçeri ile Adriyatik Denizi'ndeki Venedik topraklarına saldırır. Aynı yıl Malta'ya çıkarak Birgu ve Senglea kalelerini muhasara altına alsa da bir süre sonra iyi korunan kaleleri alamayacağını anlayarak geri çekilir. 1551 yılı Ağustos ayında Libya'daki Trablus'a saldırarak ve 1530 yılından beri Malta Şövalyeleri'nin denetimindeki şehri ele geçirerek başarılarının ardından Kanuni tarafından bölgeye sancakbeyi atanır. Trablusgarb'ın fethi ile görevlendirilen Turgut Reis, şehri alarak 1552 yılında donanma ile 1552 yılında Kanuni, II. Henry ile yapmış olduğu ittifak kapsamnıda İtalya'ya gönderilen Osmanlı donanmasının başına Turgut Reis'i getirir. O, Sinan Paşa komutasındaki diğer donanmayla buluşur ve Papa Devleti ile Napoli Krallığı denetimindeki topraklara saldıran Osmanlı donanmaları kıyıdaki kentleri yağmalar. Bunun üzerine harekete geçen Cenova donanmasının başındaki Andrea Doria 5 Ağustos 1552 tarihindeki Ponza Deniz Muharebesi'nde yenilir. Bu zaferin ardından Turgut Reis, Akdeniz beylerbeyi görevine getirilir. Bu dönemde İtalya, Korsika ve Sicilya kıyıları yağmalanacak, Osmanlıların müttefiki olan Fransa için bazı topraklar ele geçirilecektir. 1554 yılında İstanbul'a gelerek, sonrasında Sakız Adası'nda kış mevsimini geçirir. Türk tarihinin mühim zaferlerinden olan 5 Ağustos 1552'de kazanılan Ponza ve 14 Mayıs 1560'ta kazanılan Cerbe zaferleri Turgut Reis'in ustaca kumandası ve kahramanlığıyla kazanılmıştır. Turgut Reis'in donanması zamanla bütün Güney Tunus'u ele geçirmiştir. O, İspanya ve İtalya›ya ait sahillerdeki yerleşim merkezlerini teker teker ele geçirmekteyken çok perişan olan Haçlı devletleri bütün imkanlarını kullanarak Turgut Reis'i ele geçirmeye çalışmışlardır. Güney İtalya ve Sicilya kıyılarını yakarak Cerbe Adası'na dönen Turgut Reis'i ele geçirmek isteyen Andrea Doria 150 parçalık donanma ile yola çıkmıştır. Turgut Reis'in adada 12 parçalık harp gemileri vardır ve diğer gemileri seferdeydi. Böyle bir makamda Andrea Doria adayı çembere alarak kuşatır. Kendisine göre Tugut Reis›in kaçması imkansızdır. Bu Cenevizli kumandan etrafa haber salarak İtalyan asilzadelerinin gelmelerini, Turgut Reis'i ele geçirmesini seyretmelerini ister. Çepeçevre kuşatılan Turgut Reis, Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul kuşatmasındakı gibi harbi taktikattan yapmak ister ve düşmanın aklının ucundan bile geçiremeyeceği bir harekete girişir. El-Kantara deresinin sonu ile Cerbe adasının arka kıyısı arasına, ormandan kestirttiği kerestelerle kızak döşetir. Bilahare üzerine bol yağ döktürdükten sonra yerli halkın da yardımıyla gemileri kızaklar üzerinden çektirerek Ada'nın güney kıyısına indirir. Andrea Doria İtalya'dan gelecek seyirci asilzadeleri bekleyedursun Turgut Reis Akdeniz'e açılır ve yakalanışını seyretmeye gelen İtalyan ve İspanyol asilzadeleriyle dolu

bir gemiyi esir alır. Durumu öğrenen Andrea Doria çok şaşırır ve bundan sonra Turgut Reis'in Avrupa'daki şöhreti daha da artmaya başlar.

Osmanlı hakimiyetinde bulunan Libya'nın iç kısımları ile Bingazi'nin emniyeti için Trablusgarb kıyılarının ele geçirilmesi lüzumlu hale gelmişti. Trablusgarb kıyıları Saint-Jean şövalyelerinin elindeydi ve bu kısım Osmanlı donanmaları için de bir tehlike teşkil ediyordu. Trablusgarb'ın ele geçirilmesine karar veren Kanuni Sultan Süleyman, Donanma-yı Hümayun'un bu sefer için yola çıkmasını ister ki, bu donanmaya da Turgut Reis kumandanlık eder. Malumdur ki, Kaptan-ı Derya Sinan Paşa da donanmada bulunmaktaydı fakat, bahsettiğimiz gibi Turgut Reis mevki, makam peşinde olmadığından hizmetini esas bulmuştur. Nitekim en layık kendisi olduğu halde kaptan-ı deryalık önce Sinan Paşa'ya, ardından Piyale Paşa'ya verilmişti. Protokolden hoşlanmayan Turgut Reis'ten ürken bazı devlet adamları onun kaptan-ı derya olmaması için çalışmışlar ve bu hususta padişahı ikna etmişlerdi. Fakat Kanuni, gerek Sinan Paşa'ya gerekse Piyale Paşa'ya talimat vererek Turgut Reis'in dediklerine harfiyyen uymalarını istemiştir.Yanında yetişen kaptanların yüksek makamlar alması, kendisine hala bir makam verilmeyişi Turgut Reis'in umurunda değildi. Fakat, Kanuni Trablusgarb fethedildiği takdirde Turgut Reis'i beylerbeyi yapacağını söylemişti. Trablusgarb Turgut Reis'in donanmayı maharetle idare etmesi sayesinde 15 Ağustos 1551'de fethedilir. Kaptan-ı Derya Sinan Paşa, Murat Ağa›yı Trablusgarb beylerbeyi ilan ediyor. Devletine ve devlet nizamı içerisinde işleyen hiyerarşiye bağlı olan Turgut Reis tek kelimeyle dahi olsun itiraz etmez ve filosunu alarak Trablusgarb'tan ayrılır. Fakat, bütün donanma-yı hümayun, amiraller, Kaptan-ı Derya Sinan Paşa'yı karada bırakarak Turgut Reis'in peşine takılarken Turgut Reis amirallere bu hareketlerinin isyan demek olduğunu, geri dönmelerini söylediğinde onlar geri dönmeyeceklerini ve kendisinden başka kaptan-ı derya tanımayacaklarını söylerler. Aynı zamanda Sinan Paşa da Turgut Reis'e gitmemesini rica eder. Devletin menfaatini düşünen Turgut Reis gitmekten vazgeçerek, amirallerile Turgut Reis'in kumandası altında İstanbul'a dönmeye razı olurlar. Hayatında kendisi için padişaha bir defa bile müracaat etmemiş olan Turgut Reis sadece padişahın sözünü yere düşürmemek için müracat ederek Kanuni›ye verdiği sözü hatırlatır. Kanuni Turgut Reis'i çok takdir etdiginden ve sevdiyinden 1556'da kendisini Trablusgarb beylerbeyi olarak tayin eder ve o, şehadetine kadar bu vazifede kalır. Beylerbeyi olduktan sonra Trablusgarb şehrini baştan başa imar ettirir, pek çok eserler yaptırır, camiler inşa ettirir. Turgut Reis'in ilerlemiş yaşına rağmen seferden sefere koşarak 17 Ağustos 1553'te Korsika'yı, 1555 yılında da İtalyanlara ait Reggio şehrini zapteder, Piyale Paşa ile birlikte Fransa'yı İspanya'ya karşı koruma seferlerine çıkar. İspanya›nın tehdidi altında bulunan Fransa, Kanuni'ye elçi göndererek yalvarıp yakarmış, İspanya'ya karşı korunmalarını istemiştir. İspanya'nın nüfuzunun genişlemesini istemeyen Kanuni de Fransa'nın imdadına donanmayı göndermiş, Turgut Reis ve Piyale Paşa, 1557'de Bizerte limanını, 1558'de Balear adalarını fethederek birlikte Cerbe zaferini kazanırlar.

Saint-Jean şövalyelerinin elindeki Malta, Akdeniz üzerinde Haçlı dünyasının bir kalesi olarak durmaktadır. Turgut Reis burası ele geçirilmedikçe Akdeniz'de rahatsız edilmeye devam edileceklerini görerek divan-ı hümayunu Malta fethine zorlamaktadır. 1559 yılında Cezayir'e yapılan bir İspanyol saldırısını püskürtürken, Trablus'ta çıkan yerli ayaklanmasını bastırır. Bu dönemde Trablus'u ele geçirmeye çalışan İspanyol İmparatorluğu kralı II. Felipe'nin girişimleri Cerbe Deniz Muharebesi'ndeki yenilgiyle son bulur. 1563 yılında Granada açıklarında karaya çıkarak Malaga'ya gider. Kanuni, 1565 yılında Malta Kuşatması için Turgut Reis'e Piyale Paşa birliklerine katılma çağrısı yapınca yaklaşık 1600 askeriyle sefere katılır. St. Elmo Kalesi kuşatması sırasında diğer kalelerden açılan top ateşi sonucu ağır yaralanan Turgut Reis bir hafta sonra 23 Haziran 1565 yılında hayatını kaybeder.[7] Kuşatma başarısızlıkla sonuçlandıktan sonra naaşı Kılıç Ali Paşa tarafından Trablus'a götürülür ve orada toprağa verilir.

Cumhuriyet döneminde, doğduğu Saros köyünün bağlı olduğu beldeye Turgutreis adı verilmiştir.

Güney Avrupalıların Turgut Reis'e taktığı lakaplardan biri de Dragut'tur. Turgut Reis'in, Akdeniz'in Hristiyan topraklarına yaptığı seferleriyle yarattığı etki, Dragon (Ejderha) ve Turgut arasındaki ses benzerliğinden yararlanarak Dragut kelimesinin doğmasına yol açmıştır. Batılı kaynaklar, kendisini hala Dragut Reis olarak anmaktadır. Avrupalılar 16. yüzyılda Dragut ismini duyduklarında korkudan titriyorlardı. Onlar, Trablusgarb fatihi, Preveze ve Cerbe deniz muharebelerinin muzaffer amirali, Akdeniz'in hakimi şanlı denizcimiz Turgut Reis'e Dragut ismini vermişlerdi. Osmanlı Devleti'nin şanlı amirali, yenilmez denizci, Haçlı donanmalarının korkulu rüyası Osmanlı Devleti'ne harp ilan eden İspanya'nın harp ve ticaret gemileri Akdeniz'de seyredemiyorlardı. Çünkü Turgut Reis, donanması ve şehadet kuşağını kuşatmış serdengeçti leventleriyle her an karşılarına çıkabilirdi. Turgut Reis, Katalonya, Balear, Sardunya, Sicilya, Korsika, Güneybatı İtalya kıyılarını vuruyor, İslam düşmanlarının yüreklerine korku salıyordu. Turgut Reis Akdeniz'i bir göl haline getiren şanlı bir devletin kahraman bir kaptanıydı. Mevki, makam, şöhret ve dünyalığa beş para ehemmiyet vermeyen, din için, devlet için, halkın huzuru için canla başla çalışan mütevazi, vakur bir yiğitti. Az zamanda gözü pekliği, zekası ve mahareti ile dikkatleri çekmiş ve kaynaklardan belli oluyor ki, Turgut Reis hiç bir zaman mevki ve makam sevdalısı olmamıştır. O, riya'dan, gösterişten, yapmacık hareketlerden nefret ederdi. Hakkı olsa dahi istemek mizacına aykırıydı, protokolden hoşlanmıyordu. O sedece hizmeti düşünüyor, ondan ziyade dinine, devletine, milletine hizmetinde bulunmuştur.[8] Türk denizcilik tarihinin bu şanlı kaptanı hayatı boyunca uğradığı haksızlıklara da

---

7 Osman Öndeş, *Malta Kuşatması*, Timaş, İstanbul 2011, s. 69-82.

8 Özgür Aktaş, «Türk Denizcilik Tarihi ile İlgili Romanlarda Turgut Reis İmajı», *Pamukkale Universitesi Egitim Fakültesi Dergisi*, sayı, 34 (Temmuz 2013), s. 157-167.

bu yüzden ehemmiyet vermemiştir. Barbaros'un vefatından sonra herkes onun kaptan-ı derya olacağını ümit ediyordu. Çünkü bu rütbeye ondan başka layık bir kimse görülmüyordu. Fakat, hem saray entrikalarından dolayı, hem de kendi istemedigine göre bu hayata geçmemiştir.

Divan-ı Hümayun neticede Malta Seferi'ne karar vermişti. Mustafa Paşa kara ordularının, Piyale Paşa donanmanın başına getirilmiş ve l Nisan 1565'te İstanbul'dan uğurlanmıştır. Divan her iki paşaya kesin talimatını vermiştir: «*Zinhar Turgutça Paşa'nın reyine muhalefet etmeyiniz!*» 19 Mayıs 1565'te Malta önlerine gelen donanma-yı hümayun derhal adayı kuşatır. Mustafa Paşa, Piyale Paşa›nın muhalefetine ve Turgut Reis gelinceye kadar hiçbir harekette bulunmama teklifini ileri sürmesine rağmen karaya asker çıkartır ve muharebeye başlar. 2 Haziran 1565'te Malta önlerine gelen Turgut Reis Mustafa Paşa'nın hareketine kızar. Çünkü kendisi yıllardır bu adayı taş taş incelemiştir. Zayıf tarafın neresi olduğunu bilmektedir. Fakat yine de harp taktiği açısından başlanılan muhasaranın kaldırılmasını uygun görmez. Çünkü böyle bir hareket düşmana moral verecektir. Turgut Reis 80 yaşında olmasına rağmen en ön saflarda hücum etmekte, getirdiği tekbirlerle, naralarla askerlere şevk vermektedir. 17 Haziran 1565 günü yine şiddetli bir muharebede en ön saflarda savaşırken başına isabet eden bir şarapnel parçasıyla yaralanır. Ak sakalı kana bulanın bilahare de son nefesini vererek şehadet şerbetini içer. Yalnız bizim tarihimizin değil, bütün dünya tarihinin şahit olduğu eşsiz amirallerden olan Turgut Reis, Trablusgarb'a götürülerek oraya defnedilmiştir. Şimdi aynı yerde türbesinde yatmaktadır. Malta'da Turgut Reis'in şehit düştüğü yere hala Pointe Dragut, yani Turgut Burnu denilmektedir. Aslında Turgut Reis hak ettiğine sahip olamamıştı. Barbaros'un vefatından sonra, Enderun kökenli olmaması nedeniyle ona soğuk bakan saray erkanı, kaptan-ı deryalığa getirilmesine karşı çıkmıştı. Donanmanın Türkmen kökenli tabanı ve sarayda değil sahada yetişen tüm reislerin desteğine rağmen, Donanma-yı Hümayun›un komutası hiçbir zaman kendisine teslim edilmemiştir. Ada›nın üç direnek merkezinden en büyüğü olan St. Elmo kalesi kuşatmasını bizzat yönetti. Gemilerin yelken direklerini söktürerek, kalenin etrafını saran hendek engelini aşmak üzere bir köprü oluşturdu. Kalenin duvarında açılan ve yer seviyesinden yüksekte olan gediğe doğru uzatılan bu köprüyü kullanan leventler, içeri sızmayı denedi. Turgut Reis son nefesini verirken, St. Elmo kalesi Türk hakimiyetine geçmişti. Ancak Paşa'nın şuuru kapalı olduğu için bu müjdeli haber kendisine açıklanamadı. Barbaros Hayreddin Paşa'nın; "*Turgut benden yeğdir!*" dediği bu deryalar hakiminin naaşı, Trablusgarp'ta kendisinin yaptırdığı caminin yanındaki türbesine gömüldü. Günümüzde de türbesi, Libyalılar ve onu sevenlerin ziyaretgahı halindedir.

Nihayet, Akdeniz'de uzun yıllar devam eden korsanlık savaş kurallarına uygun sayılan bir metot olarak 19. yüzyılın ortalarına kadar devam etti. Ele

geçirilen korsan gemisinin kaptan ve tayfasına savaş esiri gibi davranılırdı.[9] Osmanlı korsanları bağımsız Avrupalı korsanlar gibi birer haydut değil, resmi hüviyetli deniz gazileriydi. Barış anlaşması olmayan devletlerin gemilerini açık denizlere bırakmaz, ele geçirir veya korkuturlardı. Devletin siyasi güç ve koruması altında faaliyet gösteren Osmanlı korsanları sefer zamanı devlet donanmasının bir parçası olarak iş görürler, diğer zamanlarda ise "izinli olarak" ve düşmanın gücünü zayıflatmak maksadıyla rakip tarafın gemi ve limanlarına yönelik harekatlarda bulunurlardı. Osmanlı İmparatorluğu'nun devamlı savaş halinde bulunduğu İspanya ve İtalya gibi ülkelerin sahillerine kadar giderek düşmanın psikolojisini alt-üst eder, ekonomik gücünü kırar, limanlar arasındaki irtibatı keser ve ticaret yapmalarına izin vermezlerdi. Devletten habersiz olarak dost ve düşman ayırt etmeden hukuk dışı olarak denizde veya sahilde yağma faaliyetlerine girişenler "haydut" veya "harami" diye adlandırılmış ve cezalandırılmışlardır.[10] Yabancı korsanlar ise daha çok "izbandud" adıyla adlandırılmıştır. Osmanlı devlet donanmasının güçlü şekilde Akdeniz'de görülmeye başlamasıyla birlikte, korsan gemileri devlet donanmasına iltihak ederek güç birliği yapmışlar ve zaman içinde Akdeniz'deki bütün düşman devletlerin korkulu rüyası haline gelmişlerdir. Fıkrimizi yekunlaştırarak bunu söylemek isterdim ki, dünya denizcilik tarihine silinmez iz burakmış Türk denizcileri öyle bir tarih yazmışlardır ki, bu hem Batılı tarihçiler tarafından incelenmiş, aynı zamanda "Denizcilik Tarihi" araştırmacılarının gayretleri sayesinde Muhteşem Türk Denizcilik Tarihi'nin altın sayfaları derinden araştırılmaya başlanmıştır.

---

[9] Bülent Arı, "Akdenizde Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku", *Türkler ve Deniz*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 265-317.

[10] İdris Bostan, "Adriatikte Korsanlar ve Deniz Gazileri", *Toplumsal Tarih Dergisi*, İstanbul 2004, s. 64-71.

KAYNAKÇA

ARI, Bülent, "Akdenizde Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku", *Türkler ve Deniz*, (ed. Özlem Kumrular), Kitap Yayınevi, İstanbul 2007.

AKDES, Nimet Kurat, "Çaka Bey: İzmir ve Civarındakı Adaların İlk Türk Beyi (1081-1096)", *Türk Denizcilik Tarihi*, (ed. Bülent Arı), Anakara Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2002.

BOSTAN, İdris, "Adriatikte Korsanlar ve Deniz Gazileri", *Toplumsal Tarih Dergisi*, İstanbul 2004, s. 64-71.

_____, "Malta Kuşatmasından Tunusun Fethine, Türk Denizcilik Tarihi", Boyut Yayınları, İstanbul 2009, s. 185-197.

ÇELİK, Mehmet, "Türk-İslam Edebiyatında Deniz İmgesi", *Türkler ve Deniz*, (ed. Özlem Kumrular), Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 525-532.

GENCER, Ali İhsan, "Bahriye", İslam Ansiklopedisi, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1991, s. 495-512.

IBARRA, Miguel, "Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman Devrilerinde İspanya ve Osmanlı İmparatorlukları Arasında Deniz Savaşları", *Türkler*, Cilt 9, (ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 599-613.

KABAAĞAÇLI, Cevat Şakir (Halikarnas Balıkçısı), *Turgut Reis*, Bilgi Yayınevi, İstanbul 1980.

KAVAS, Ahmet, "Afrikada Türklerin Hakimiyeti ve Kurdukları Devletler", *Türkler*, Cilt 9, (ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 575-588.

SEYFİ, Ali Rıza, *Turgut Reis*, Resimli Ay Matbaası, İstanbul 1933.

İNALCIK, Halil, "Haçlılar ve Osmanlılar: Barbaros Hayreddin Paşa Fransa'da", *Türk Denizcilik Tarihi*, İstanbul.

ÖNDEŞ, Osman, *Malta Kuşatması*, Timaş, İstanbul 2011.

ÖZGÜR, Aktaş, "Türk Denizcilik Tarihi ile ilgili Romanlarda Turgut Reis İmajı", *Pamukkale Universitesi Egitim Fakültesi Dergisi*, Sayı: 34 (Temmuz 2013), s. 157-167.


Turgut Reis
Turgutreis - Bodrum
2.
1 - 4 Kasım 2013
Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu



PİRİ REİS'E VEFA

KİTAB-I BAHRİYE'NİN DİBACESİNDE DENİZ İMGESİ

SEA IMAGE IN THE INTRODUCTION OF KİTAB-I BAHRİYE

Ayşe Nur SIR *

Özet:

Kitab-ı Bahriye, Osmanlı denizcilik tarihinde derin izler bırakan denizcilik kılavuzu kitabıdır. Denizcilere Akdeniz kıyılarını, adaları, geçitleri, boğazları, körfezleri, limanları tanıtırken; aynı zamanda onlara fırtına halinde nereye sığınılacağı, limanlara nasıl yaklaşılacağı gibi hususlarda bilgiler vermektedir. Eser, deniz bilim ve denizcilik sözcüklerinden oluşan zengin bir söz varlığına sahiptir. Bu sözcüklerden bazıları, metaforik anlatımla verilmiştir. Bu bağlamda esere hâkim olan imge, deniz imgesidir. Bunu, eserin dibacesinden itibaren görmek mümkündür. Burada usta bir denizcide olması gereken vasıflar hikmet; mürşid-i kâmil, sabır, tedbir, tevekkül ehli gibi tasavvufî terimlerin ışığında deniz imgesiyle verilmektedir.

Bu çalışmada, *Kitab-ı Bahriye'*nin dibacesindeki deniz imgesinin çağrıştırdığı tasarım ve imgeler üzerinde duruldu. Denizin imgesel boyutu düşünülerek kelimeye önce bir sembol ve imge olarak yaklaşıldı, sonra kelimenin tasavvuf terminolojisinde kazandığı anlamlar verildi.

Anahtar Kelimeler: *Piri Reis, Kitab-ı Bahriye, deniz, imge, tasavvuf* .

Abstract:

Kitab-ı Bahriye is a maritime guide book which has left great trace in the Ottoman Marine History. The book introduces the sailors to Mediterranean shores, islands, passages, bosphoruses, gulfs, ports and provides informations on issues such as where to refuge and how to come near to the ports in storms as well. The work has a rich vocabulary which consists of marine terms. Religious-Islamic mysticism notions are held under the title of "Nazm" in the framework of qualifications which master sailorman should have. These concepts are measure, patience, a putting one's trust in God, perfect guide, ocean and sea which are mostly used in Islamic mysticism literature.

In this paper, the image of the sea processed in which takes place in verse couplets the Nazm section of Kitab-ı Bahriye . The word is treated like a term considering the imaginary extent of sea and emphasized the meanings where it gained in the Islamic mysticism terminology.

Key words: *Piri Reis, Kitab-ı Bahriye, sea, image, Islamic mysticism.*

---

* Yrd. Doç. Dr., Dumlupınar Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Türk Dili ve Edebiyatı Bölümü - Assist. Prof., Dumlupınar University, Faculty of Science and Letters, Department of Turkish Language and Letters; (a.nur95@gmail.com).

KİTAB-I BAHRİYE'NİN DİBACESİNDE DENİZ İMGESİ

Ayşe Nur SIR

Giriş

Kavram; nesne, biçim, olgu, durum ve devinimlerin dildeki ses bileşimleriyle anlatım buluşudur. Bu anlatım, kimi zaman kendi kök ve ekleriyle türetmelere giderek**,** kimi zaman ses ve biçimlerde değişiklik göstererek, kimi zaman da ilgisi ve benzerliği olan başka kavramlara dayanarak değişik yollardan gerçekleşir ve aktarmalarla ad vermeye yönelir. Böylece dilde somut ve soyut kavramlar oluşur. Bunlar, insanın çevresindeki nesnelere, olaylara, olgu ve durumlara göre değişebildiği gibi kişisel gözlem ve deneyimlere hatta kişinin yetiştiği çevreye, bulunduğu ortama, kültürel seviyesine ve duyuşlarına bağlı olarak da değişebilir. Bu durum, insan beyninde farklı imge ve tasarımların doğmasına zemin hazırlar. Söz gelişi, okul sözcüğü kullanıldığında zihnimizde yalnızca bina canlanmaz; müdür, öğretmen, derslikler, sıralar, kitaplar hatta sıralara oturmuş dersi dinleyen öğrenciler gibi birtakım imgeler de uyanır. Buna olarak Türkçedeki bahr, deniz, derya gibi sözcüklerinin çağrıştırdığı çeşitli tasarım ve imgeler de vardır.

Temelde birbirleriyle anlamdaş kabul edilen ancak anlamında nüans bulunan bu sözcüklerin tasavvuf anlayışında imgeleri farklıdır. Çünkü tasavvuf; fiziksel dünyanın ötesinde metafizik bir âlemi ve insanın dıştan çok iç dünyasını kendisine temel alan bir duyuş, düşünüş ve yaşayış tarzı ile soyut yönü ağır basan bir sistemdir. Bu sistemin ehilleri olan mutasavvıflar, tasavvuf düşüncesini "*ait kavram ve yaşanan hallerin anlatılması, zihinde canlandırılması ve anlaşılması için somutlaştırmaya başvurmuşlar; birtakım sembollerden yararlanarak*"[1] metaforik anlatım biçimini *sıkça* kullanmışlardır. Bu anlatım tarzında, çoğunlukla görünür dünyada yer alan tabiat, bitki, hayvan gibi unsurlardan hareketle, duyu organlarıyla algılanıp tecrübe edilemeyen konular izah edilmeye çalışılmış; sembollerle ve imgelerin dünyasına *nüfuz edilmiştir.*

Bu çalışmada, "Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*'sinin dibacesinde deniz imgesini hangi anlamlarda kullanmıştır" temel sorusunun cevapları aranıldı. Bu bağlamda ilk önce Piri Reis'in eserine verdiği *Bahriyye* adının zihinde canlandırdığı *deniz imgesine ilişkin tasarımlar,* sonra dibacede başvurduğu deniz imgesinin yüklendiği tasarımlar *üzerinde duruldu;* bunlar tasavvuf düşüncesi çerçevesinde değerlendirildi.

---

[1] Abdullah Eren, "Mevlânâ'nın Rubailerinde Tasavvufî Kavramların Anlatımında Deniz", *Mevlana Araştırmaları* 2, Akçağ yayınları, Ankara, s. 61.

Sembol ve İmge Kavramları

Sembol, "*belirli bir insan, nesne, grup ya da düşünceyi veya bunların birleşimini temsil eden ya da bunların yerine geçen iletişim öğesidir*".[2] Semboller, madde ve maddenin temsil ettiği manevi hakikatin işbirliği ile oluşmuş olup, hayatın her alanına ait olabilir. Bir desenden tutun bir eşya, bir resim, bir isim, bir diyalog, bir kişiye kadar her kişisel işaret bir semboldür. Bu işaretler, "*yakıştırmak, yansıtmak, benzetmek, bir araya toplamak olarak da tanımlanabilir*".[3] Bir sembolün kendisinin ne olduğu değil, iletmek istediği mesaj önemlidir. Örneğin deniz sonsuzluğun, toprak bereketin, köpek sadakatin, terazi adaletin sembolüdür.

Semboller, "*dil (ses, söz), faaliyet (tören, seremoni), doğa, sanat sembolleri olarak gruplandırılabilir. Gerçek sembol, görünen biçimde görünmeyen semboldür*".[4] Bu sembollere, sufi dilinde "rumuzat u işaret" (remiz ve işaretler) denir. Bu işaretlerden doğan dile de "mantıku't-tayr" (kuşdili) adı verilir. İmge ise, sözlük anlamı olarak: "*1. Zihinde tasarlanan ve gerçekleşmesi özlenen şey, düş, hayal, hülya. 2. Genel görünüş, izlenim, imaj. 3. psikol. Duyu organlarının dıştan algılandığı bir nesnenin bilince yansıyan benzeri, hayal, imaj. 4. psikol. Duyularla alınan bir uyaran söz konu olmaksızın bilinçte beliren nesne ve olaylar, hayal, imaj*"[5] demektir. Yunanca meta; "*öte, aşırı ve pherein: taşımak, yüklenmek*"[6] sözcüklerinin birleşmesi ile oluşmuş bir kavramdır. "*Öte'ye taşımak anlamına gelir. Öte'ye taşınan, anlam olduğu gibi, metnin okuyanı/dinleyenidir de. Öte'nin ne olduğu ise, gerçekliğin yeniden üretilmesi şeklinde tanımlanabilir*".[7] İmgeler, bir bakıma gizli anlamları olan örtülü sözlerdir. "*Var olan ya da varmış gibi tasarlanan nesnelerin anlıkta canlandırılışıdır. Bir tür kopyadır. Algılarımızın yeni nesnelerle yeniden kurulmasıdır*".[8]

Semboller hem işareti hem de imgenin gizli güçlerini bir araya getirirken imgeler de anlatılmak istenileni kapalı bir şekilde ima ve işaretle anlatırlar. Bu yolla batın anlam, zahir anlama dönüştürülür; görünmeyen görünür hale gelir, gizli olan açığa çıkar. Böylece "*duyularla algılanamayacak varlık, yokluk, yaratılış, var oluş, ilahi öz, bu dünya, öte dünya, sonsuzluk, yok olmak, ölümsüzlük gibi kavramlar*"[9] açıklanabilir.

---

2 Necmettin Ersoy, *Semboller ve Yorumları,* Zafer Matbaası, İstanbul, 2000, s. 12.

3 Ersoy, *a.g.e.,* s. 12.

4 Belgin Pekpelvan, "İslâm Sanatında Tasavvufî Sembolizm ve Mevlevilik", *Düşünce ve Sanatta Mevlâna Sempozyumu Bildirileri,* Rûmî Yayınları, Konya, 2006, s. 809.

5 *Türkçe Sözlük,* TDK Yayınları, Ankara, 2005, s. 962.

6 Yurdanur Salman, "Dilin Düşevreni: Eğretileme", *Kitaplık,* Sayı: 65 (Ekim 2003), s. 53; Ali Teoman, "Eğretilme: Beşinci Töz", *Kitaplık,* Sayı: 65 (Ekim 2003), s. 57.

7 Mitat Durmuş, "İmge-Sembol Kavramlarını Yorumlama Projesi ve Melih Cevdet Anday Şiirinde İmge", *Turkish Studies - International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 6/3 (Summer 2011), s. 746.

8 Melih Cevdet Anday, "Sanatçının İki Deneyi Üstüne", *Cumhuriyet,* 16 Ekim 1987, s. 2.

9 Eren, *a.g.m.*, s. 61.

Tasavvuf ehli, insan doğrusunun yabancılaştığı sembollerden yararlanarak başvurduğu metaforik anlatımda çoğunlukla dağ, deniz, güneş, ay, mum, mağara, ayna, kuş, eşek gibi imgeleri kullanmıştır.

Tasavvuf Düşüncesinde Deniz İmgesi

Deniz; bilimin ve sanatın ana kaynağı, kitapların ve resimlerin baş konusu olmuştur. Sonsuzluk, aşkınlık, derinlik, gizem, kaçış ve arayış denizle bütünleşmiştir. En duygusal, en çelişkili, en çetrefilli ilişkiler denizle doğmuştur. Bu yüzden deniz, insan-deniz ilişkisinde hep varlığını hissettirmiştir.

Deniz, "*k*ültürlerin hemen hepsinde kutsal sayılmış*; deniz görmemiş Altay Türklerinden Eski Yunanlılara hatta Finlandiyalılara kadar birçok toplumun yaratılış efsanelerinde "hepimizin annesi" olarak tanımlanmıştır*".[10] Bu durumda denizin tek değil, birçok kültüre ait olması, deniz üzerinde durmayı gerektirir.

Her kavramın bir dili bir de gizli dili olduğuna göre denizi paylaşan toplumların ortak teması olarak denizin de bir sözlük bir de sembolik ve imgesel anlamı vardır. Eski Türkçede *tengiz<teng* "göl, bataklık" şeklinde kullanılan deniz kelimesinin sözlükteki anlamlarına bakıldığında şu bilgilerle karşılaşılır: "*1. Yer kabuğunun çukur bölümlerini kaplayan, birbiriyle bağlantılı, tuzlu su kütlesi. 2. Bu su kütlesinin belirli bir parçası 3. Aydaki düzlükler. 4. mec. Geniş alan 5. mec. Sınırsız genişlik, çokluk, yoğunluk*".[11]

Deniz, sembol olarak sonsuzluğu anlatsa da bir imge olarak zihinde uyandırdıkları daha zengindir. "*Tek tanrılı dinlerin öykü deposunu önceleyen, dolayısıyla hazırlayan, yoğuran en eski metinler Yaratılış ve Tufan imgelerine odaklanarak*"[12] deniz imgesini yaratmıştır.

Bugün hâlâ uzay ve evren kadar gizemini koruyan deniz, tasavvuf anlayışında vahdet-kesret (birlik-çokluk), küll-cüz (bütün-parça), zahir-batın (görünen-görünmeyen), varlık-yokluk (vücud-âdem) gibi bilinmeyeni anlatmada en çok kullanılan imge olmuştur.

Türkçede deniz kelimesiyle anlamdaş kabul edilen ancak birbirinden anlam incelikleriyle ayrılan Arapça kökenli "bahr", Farsça kökenli "derya" kelimeleri sözlüklerde deniz kelimesi ile karşılanmaktadır. Çoğunlukla eski

---

[10] Sargun Tont, "Deniz Tutkusu", *Sanat Dünyamız Denizin Huyu Suyu Üç Aylık Kültür ve Sanat Dergisi*, Sayı: 72, İstanbul, 1999, s. 211.

[11] *Türkçe Sözlük,* TDK, s. 499.

[12] Enis Batur, "Tekvin ve Tufan", *Sanat Dünyamız Denizin Huyu Suyu Üç Aylık Kültür ve Sanat Dergisi,* Sayı: 72, İstanbul, 1999, s. 121.

metinlerde karşılaştığımız bu kelimelerin düne göre bugün kullanımı daha azdır. Özellikle 15.-19. yüzyıllarda her biri Klasik Türk Edebiyatı'nın bir sembolü olmuş, imgesel anlatımın bir parçası haline gelmiş ve şiir dilinde oldukça yaygın olarak kullanılmıştır.

Tasavvuf düşüncesinin aktarıldığı metinlerde sıkça karşılaştığımız "bahr" kelimesinin sözlük anlamı: "*1. deniz 2. b*üyük nehir veya göl 3. *edeb. aruzda en küçük kalıp olan tef'ilelerin belli bir düzen içinde yan yana dizilmesinden meydana gelen kalıp, hecelerin uzunluk ve kısalığına dayanan aruz vezni kalıbı 4. metinleri ksım bab, fasıl şeklinde düzenlenen bazı eserlerde büyük bölümlerden biri*"[13] şeklinde verilir. Bununla birlikte "bahr" ile ilgili bazı kelimeler de gizli ve örtülü olanı anlatmak için yaygın bir şekilde kullanılmıştır. Bunlar: *Bahreyn* "1. deniz 2. tas. vücûb ve imkân sahası, zaruret ve cebir dairesi ile irade ve ihtiyar daireleri. İnsan iradesinin etkili olduğu alana imkân dairesi, cebrin hâkim olduğu alana vücûb (zaruret) dairesi deniz", *bahr-i atâ* "lütuf denizi", *bahr-i* âteş "ateş denizi", *bahr-i bilâ* şâtî "sahili olmayan deniz, sonsuz deniz", *bahr-i bî-pâyân* "1. sahili olmayan deniz 2. tas. zat-ı Kibriya", *bahr-i cûd* "1. cömertlik denizi 2. tas. a. Hakk'ın lütuf ve ihsan denizi b. Tecelli nurları c. kutsi ve ilahi tecelliler d. Aik denizi e. Hakk'a duyulan sonsuz sevgi, ilahi aşk f. Hakk'ın daimi feyzi g. Allah'ın sonsuz nuru h. bir sufinin Allah'la arasındaki halin kesintisiz ve sürekli olması", *bahr-ı hestî* "açık deniz", *bahr-ı meveddet* "dostluk denizi", *bahr-ı muhit* "okyanus, umman", *bahr-ı muhiti bî-nihaye* "sahili olmayan sonsuz deniz", *bahr-ı zuhur* "Hakk'ın mazharları" *bahr-ı butûn* "Hakk'ın zatı" gibi kelimelerdir.

Bir tasavvuf ıstılahı olarak bahr'e; "*Allah'ın tecellilerinin, Rabbanî açılımların, ilahî hakikatlerin bütün insanlara marifetler şeklinde, sel gibi devamlı akması*"[14] anlamı verilmiştir. Mutasavvıflara göre bu sınırsız ilahî bilgiyi aktaran, Allah'ın ergin ve yetkin arif kullarıdır.

Şu ayet-i kerime onların bu görüşünü pekiştirmektedir:

تَنْفَدَ انْ قَبْلَ لَنَفِدَ الْبَحْرُ رَبّى مِدَاداً لِكَلِماتِ الْبَحْرُ كَانَ لَوْ قُلْ مَدَداً بِمِثْلِهِ جِئنا وَلَوْ رَبّى كَلِماتُ

"*De ki Rabbimin kelimelerini yazmak üzere, denizler mürekkep olsa ve bir o kadarını da katsak, Rabbimin kelimeleri tükenmeden denizler tükenirdi*".[15]

Bu ayete istinaden Allah Teâlâ'nın ilmi kesilmez ve sona ermez, denebilir.

Şu ayet-i kerimede tavsif ettiği gibi, O, kıyısı olmayan bir denizdir.

---

[13] İlhan Ayverdi, *Misalli Büyük Türkçe Sözlük,* Kubbealtı Neşriyat, İstanbul, 2006, s. 261.
[14] Süleyman Uludağ, *Tasavvuf Terimleri Sözlüğü,* Kabalcı Yayınları, İstanbul, 2005, s. 64.
[15] Kehf Suresi, 18/109.

شَجَرَةٍ مِنْ اَقْلامٌ لْبَحْرُحَكيمْ عَزيزٌ اللّٰهَ اِنّ اللّٰهِ كلِمَاتُ نْفِدَتْ مَا اَبْحُرِ سَبْعَةٌ بَعْدِهِ مِنْ يَمَدُّهُ وا

أ فى ما انَّ وَلَوْلا رْض

"*Eğer yeryüzündeki ağaçlar kalem olsa, denizler mürekkep olsa ve yedi misli deniz de yedekte bulunup yazılsa, yine de Allah'ın sözleri bitmezdi. Doğrusu Allah güçlüdür, hakîmdir*".[16]

Bahr kelimesinin temel ve ıstılah anlamlarının yanı sıra tasavvuf düşüncesinde de bir sembol, bir imge olarak sıkça kullanıldığı, böylece imgesel bir anlatımın önemli bir ögesi olduğu görülür. Bu bağlamda bahr simgesi, tıpkı deniz ya da derya gibi sınırsızlık ve sonsuzluğu sembol eder. Bunun sebebini tasavvuf düşüncesinde toprak-su-insan ilişkisiyle bağlantılı olarak şöyle açıklayabiliriz: "İnsan tabiatında sonsuzluğa ve hürriyete karşı daimi bir meyil vardır. Sonsuzluk ve hürriyetin kabaca, maddi olumsuzluklar ile sınırlandığı bu sınırlamalarda ise bedenin ve bedensel bağların belirleyici rol oynadığını söylemek mümkündür. Beden, ihtiyaçları sebebiyle toprağa-karaya bağlı olmaya mecburdur. Bu bağlılık, *başta sınırlanmayı beraberinde getirir. Toprağın sınırlayıcı kaydından kurtulma arzusu içerisindeki insan, bu noktada muhayyilede uyandırdığı sonsuzluk hissiyatı ile denizi bir simge haline getirmiştir*".[17]

Bu sembolle birlikte bahr, insan zihninde birtakım tasarım ve imgeler de uyandırır. Eskilerin "*Bahr-ı Muhit (Atlas Okyanusu), Bahr-Sin (Hint Okyanusu), Bahr-ı Lut (Lut* Gölü), *Bahr-ı Rum (Akdeniz), Bahr-ı Nitaş (Karadeniz), Bahr-ı Hazer (Hazar Denizi) ve Bahr-ı Kulzüm (Kızıldeniz, Şap Denizi)*"[18] olarak belirledikleri yedi deniz imgesi ve her denizin nefsin yedi menzili.

Tasavvuf ehli nefsin menzillerini; nefs-i emmare, nefs-i levvame, nefs-i mülhime, nefs-i mutmainne, nefs-i radıyye, nefs-i merdiyye, nefs-i safiyye şeklinde belirtir. Bunlara nefsin aşamaları ya da nefsin sıfatları da denir.

Salik, manevi seyrinde mürşidinin delaletiyle mesafeler alır; nefsini terbiye eder; nefsine ait arzulardan arınır; kötü huyları bırakır; güzel ahlak sahibi olur; istenilen gönül saflığına ulaşır, böylece ruhen olgunlaşır. Olgunlaşma, bir süreçtir. Bu sürecin sonunda eğitilen nefse, nefs-i kâmil (kâmil nefis) denir.

Kur'an-ı Kerim'de, bu konuda şu ayet-i kerime buyrulur:

ﻩُ وَلِىُّ الَّذينَ اٰمَنُوا يُخْرِجُهُمْ مِنَ الظُّلُمَاتِ اِلَى النُّو

"*Allah iman edenlerin yardımcısıdır. Onları karanlıklardan aydınlığa çıkarır*".[19]

---

16 Lokman Suresi, 34/27.

17 Eren, *a.g.m.*, s. 60.

18 Rıdvan Canım, "Osmanlı Şiirinde Deniz İmgesi", *Kitaplık Aylık Edebiyat Dergisi,* Yapı Kredi Yayınları, Sayı: 77, İstanbul, 2004, s. 91.

19 Bakara Suresi, 2/257.

Mutasavvıflar, bu ayete istinaden "*Onlar, gönüllerinden her türlü insanlık dışı tavır ve hareketleri, öfkeyi, kini, nefreti, kibri, intikamı, ihtirası yani zulumat adına ne varsa bütün kötülükleri hepsini ihraç etmişlerdir. Artık onların g*önülleri *safi olmuştur*".[20] açıklamasını yaparlar.

İnsanın kalbi ve mana âlemiyle ilgili olarak ortaya konulan yedi deniz bu noktada çarpıcı bir örnektir. Burada nefsin yedi mertebesi için deniz, derya ya da umman kelimesi yerine bahr kelimesinin kullanıldığı görülür. Bu bağlamda bahr'ın hem "*deniz*"[21] hem de "*metinleri kısım, bab, fasıl şeklinde düzenlenen bazı eserlerde büyük bölümlerden her biri*"[22] anlamları dikkate alınmış olabilir. Bir eser misali insan vücudu da kısımlardan, bablardan ve fasıllardan, bahirlerden oluşur. Bu bölümler okunmadan, anlaşılmadan, bilinmeden o eser nasıl anlaşılmazsa insan vücudu da bilinmeden insanın özü yani cevher-i asliyesi bilinmez.

Tasavvuf literatüründe bu cevher, Kur'an-ı Kerim'deki şu ayetle ifade edilir:

وَنَفَخْتُ فيهِ مِنْ رُوحى

"*Ve ona ruhumdan üflediğim zaman*"[23]

Mutasavvıflar, insanın nefsini tanıması yönünde deniz imgesine kullandıkları şu dizelerde açıktır:

İçmeyen *sahb*â-*yı* aşkı görmedi *rahmânı hîç*

*Dalmayan bahr-ı vüc*û*de bilmedi ins*â*nı hîç*[24]

"*Aşk kadehini içmeyen, aşk sahbasıyla buluşmayan rahmanı göremez. Bu vücut denizine girmeyen, içine dalmayan insanı bilmez. Hz. Peygamber'in hadis-i şerifini zikretmek gerekir: 'Nefsine arif olan Rabbine arif olur'*".[25]

Yunus Emre'nin dizelerinde de deniz ve insan ilişkisini görebiliriz:

Girdüm vücûd bahrine taldum anun ka'rına

Işk-ıla *seyr idenken iz buldum cân* içinde[26]

"*Vücut denizine girip onun dibine daldım. A*şk gemisiyle seyrede*rken can içinde hakikatten birtakım izler buldum*".

---

[20] Mehmet Dumlu, *Hiye'l-Fânî Hüve'l-Bâkî*, (haz. Ayşe Nur Sır), Ada Ofset Matbacılık, İstanbul, 2010, s. 284.

[21] Ayverdi, *a.g.e.*, s. 261.

[22] Ayverdi, *a.g.e*., s. 261.

[23] Hicr Suresi, 15/29.

[24] Dumlu, *Batmayan Güneş, Devam Eden Gölgeler*, İrfan Yayıncılık, İstanbul, 2005, s. 588.

[25] Dumlu, *a.g.e.,* 2005, s. 588.

[26] Tatçı, Mustafa, *Yûnus Emre Dîvânı Tenkitli Metin,* H Yayınları, İstanbul, 2008, s. 358.

Denizle anlamdaş kabul edilse de ince anlam ayrıntıları görülen derya kelimesine gelince sözlük anlamı olarak: "*1. Deniz 2. Bir şeyin bolluğunun sınırsız denecek derecede olduğunu anlatır*",[27] tasavvuf ıstılahı olarak "*a. Varlık b. İnsan-ı kâmil*"[28] anlamlarında kullanılmıştır. Kelimenin tasavvuf literatüründe *derya-bend* "liman, tersane", *derya*çe "küçük derya, göl", *derya-dil* "gönlü geniş, her şeyi hoş görüp hoş karşılayan, anlayışlı", *derya-yı muhit* "okyanus; birlik denizi", *derya-yı vahdet* "birlik denizi" şeklinde kullanımları da vardır. Tasavvuf düşüncesinde derya; simge olarak birliği, imge olarak yedi deryayı çağrıştırır: "*Derya-yı vahdet, derya-yı vahidiyet, ruhu'l-ervah veya ruh-ı azam, derya-yı lahut, derya-yı aslab-ı aba vü* ümmehat*, derya-yı erham-ı* ümmehat *cisimlerin dört unsurla şekillendiği derya-yı nasut*".[29] Bu imgelerin içerisinde benzetme ve eğretilemenin de yardımıyla zihinde sıkça uyanan imge derya-yı vahdettir.

Niyazi Mısrî'nin dizelerinde dalga ve derya sembolleriyle bu imgeler verilmiştir:

Kesret-i emvâce bakma cümle deryâ bir-durur

Her ne mevci ki görsen bahr-ı ummân andadur[30]

"*Dalgaların çokluğuna bakıp da denizi iki sanma. Deniz birdir, dalga da denizin kendi suyudur; kendindendir. Dalga bi-zatihi var değildir, ama deniz bi-zatihi vardır. Dalgayı oluşturan rüzgârdır. Rüzgârı terkos musluğu gibi kısarsak suyun kesildiği gibi rüzgâr da kesilince denizde dalga olmaz. Deniz onu o hale getirir, coşturur. Rüzgâr* şiddetli esince deniz hareket eder, bu hareketten de denizde köpükler ve dalgalar oluşur. Köpük ve dalga, denizin kendi suyudur. Onları denizin dışında var saymak yanlıştır. Var olan, görülen hep o vahdettir".[31]

Derya simgesi ile ilim sembolü, ilim sembolü ile yedi mana denizi imge olarak belirir. Bunlar; "*derya-yı ilm-i şeriat, derya-yı ilm-i ibret, derya-yı ilm-i hikmet, derya-yı ilm-i marifet, derya-yı ilm-i esrar, derya-yı ilm-i hakikat ve derya-yı ilm-i kudret*"tir.[32]

Tasavvuf sohbetlerinin yapıldığı meclislerde, derya sembolü ile saliklerin zihninde bir taraftan birlik sembolü çağrışırken bir taraftan da ilim, irfan, hikmet sahibi kâmil insanlar ve onlara lütfedilen mana ilminin imgesi uyanır. Nitekim Niyazi Mısrî'nin sözlerinde bunu görebiliriz:

---

27 Ayverdi, *a.g.e.,* s. 680.
28 Uludağ, *a.g.e.,* s. 104.
29 Ceylan, Ömür, *Tasavvufî Şiir Şerhleri,* Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2000, s. 292.
30 Seyyid Muhammed Nûr, *Mısrî Niyâzî Dîvânı Şerhi,* (haz. Mahmut Sadettin Bilginer), Esma Yayınları, İstanbul, 1982, s. 236.
31 Dumlu, *a.g.e.,* 2010, s. 263.
32 Ceylan, *a.g.e.*, s. 292.

Hak ilmine bu âlem bir nüsha imiş ancak

Ol nüshada bu âdem bir nokta imiş ancak

Ol noktada gizli nice bin deryâ

Bu âlem o deryâdan bir katre imiş ancak[33]

"*Allah'ın ilm-i ezelisinde, Cenab-ı Hakk'ın kendinden kendine zatında mevcut olan ilim hazinesinin içinde bu âlem, bir nüsha imiş. Bu küçük nüshanın içinde de ilahi abide olan insan, sadece bir nokta imiş. İnsan denilen o noktada ise nice deryalar gizlidir. Bu âlem yani i*çinde bulunduğumuz bu gezegen ve namütenahi gezegenler, *kehkeşanlar, kuyrukluyıldızlar, vs. bunların hepsi, âdemdeki gizli hazineden bir katre imiş*".[34]

Şimdi Piri Reis'in Kitab-ı Bahriye'sinde "deniz" imgesine yüklediği anlamları alt başlıklar şeklinde incelemeye çalışalım.

Eserin Adı ve Deniz İmgesi

Kitab-ı Bahriye, "*Piri Reis'in çalışmalarına denizcilik yaşamıyla birlikte başladığı ve kırk beş yıl süren bir uğraşı sonunda bitirebildiği Akdeniz'i ekonomik ve sosyal yönleri ile anlatan*"[35] özgün bir coğrafya ve denizcilik bilimi kitabıdır. Yıllar süren gözlem, araştırma ve incelemelerinin sonunda arşiv bilgi ve belgeleri bir araya getirilerek 1521'de önce *Bahriyye*'nin karalaması hazırlanmış sonra yeniden düzenlenip genişletilmiş ve Damat İbrahim Paşa aracılığıyla 1525'te Kanuni Sultan Süleyman'a sunulmuştur.

Eser, çoğunlukla *Kitab-ı Bahriye* olarak bilinse ve bu adla anılsa da Piri Reis'in eserine vermiş olduğu gerçek ad *Bahriyye*'dir. Piri Reis, eserine bu adı verdiğini şu ifadelerle anlatır: "Çünkü ey olgun kişi, bu ülkenin (Akdeniz kıyılarındaki ülkelerin) insanlarına, durumu bilmeleri için Akdeniz'le ilgili bilgi gereklidir. Bu nedenle, işte bunları hatırladım (ve yazdım), sonra da ona *Bahriyye adını koydum*".[36] Bu durumda *Kitab-ı Bahriye* adının sunuş kopyalarını hazırlayanlar tarafından yazılmış veya verilmiş olabileceği düşünülmektedir.

---

[33] Niyazi Mısrî, *Divanı*, s. 40.

[34] Dumlu, *a.g.e.,* 2005, s. 544.

[35] Ercan Bican, Uğur Atık, Murat Helvacı, Mahmut Hasıl, *XVI. Yüzyılın Denizci Bir Bilim Adamı Yaşamı ve Yapıtlarıyla Piri Reis,* c. II, Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Amirliği, Ankara, 2007, s. 214.

[36] Piri Reis, *Bahriyye,* İ.Ü. 6605, s. 36b; Bican vd., *a.g.e.,* s. 216.

İlk bakışta *Kitab-ı Bahriye* ile *Bahriyye* adları arasında belli başlı bir fark olmadığı sanılabilir, ancak *Bahriyye* adında deniz imgesinin sınırları daha geniştir. Bu bağlamda her iki sözcük anlam bakımından değerlendirilirse şunlar söylenebilir: "*Sözlük anlamı olarak Kitab-ı Bahriye adı, 'Denizcilik Kitabı' gibi dar bir kapsamı anlatırken Bahriyye adı 'Donanmaya ilişkin işler' gibi çok geniş bir anlamı yansıtmaktadır. Bugüne kadar kitabın adı olarak daha çok 'Denizcilik Kitabı' anlamına gelen Kitab-ı Bahriye adı kullanılmış olduğundan Piri Reis'in çok yönlü yapıtı genellikle denizciliğe ilişkin içeriği ile tanınıp bilinmiş; yapıtın ekonomik ve sosyal coğrafya kitabı, atlas ve bir siyasi tarih belgesi olması gibi öteki içerikleri ikinci planda kalmıştır*".[37] Oysa eser adından da anlaşıldığı gibi "*denizcilik bilgilerinin yanı sıra denizcilerin çok yönlü gereksinmelerini karşılayacak içerikte hazırlanmıştır. Akdeniz kıyıları ve adalarına ilişkin bir atlas, bir ekonomik ve sosyal coğrafya kitabı, bir bakıma bir siyasal tarih kitabı olarak pek çok konuyu içerecek biçimde çok yönlü bir kitap olarak yazılmıştır*".[38] Bahriyye sadece denizcilik sanatı değil; coğrafya, haritacılık tarihi, toponomi, kozmoğrafya ve tarih bakımından çok yönlü ve ilginçtir.

Eserin Dibacesi ve Deniz İmgesi

Kalıcılık niteliği gösteren şiirlerin çoğu, özgün tasarımların ve imgelerle duygu ve düşüncelerin açıklanabildiği ürünlerdir. Şairin ustalığı, dilin yaratıcılığı ile birleşir ve şiirin özünü oluşturur. Öz, gücünü imgelerden ve sanattan alır. Sanat ise imgesiz olmaz. Bu bağlamda *Bahriyye* denizcilik biliminin sanatla bezendiği, özgün imgelerle beslendiği bir kalıcı eserdir.

Piri Reis, denizi bir bilim**,** denizciliği ise bir sanat olarak gördüğü için denize sadece bilimsel anlamda bakmamış, görsel imgelerden yararlanarak duyularıyla edindiği deneyimleri de aktarmıştır. Dolayısıyla deniz imgesi, eserinin yapı taşı olmuştur.

Yalın, doğal ve rahat bir söyleyişin estetiğini yansıtan dizelerde deniz imgesinin zihinlerde canlandırdığı tasarımın gücü hissedilir. Bunlar; Akdeniz'de yapılan savaşlar, bu savaşlarda elde edilen ganimetler, yenilgiler, zaferler, donanmanın savaş sonrası durumu, Akdeniz'in ticarî hayatı, ticarî işlemlerde çekilen sıkıntılar, deniz ticaretinin kıyı halkına kazandırdıkları, kaybettirdikleri, Akdeniz'de seyirde olan denizcilerin ruh hallerinin yanı sıra "*Akdeniz'in kıyılarının ve adalarının yerleşim yerleri, harabeleri, limanları, suları, denizde olan taşları, sığlıkları, taş ve sığlıkların sözü edilen limanın hangi tarafında bulunduğunu, hangi rüzgâra açık ya da kapalı olduğunu, limanın genişliğini veya darlığını, ne kadar gemiyi barındırabileceğini, adaların kıyıya ve birbirlerine uzaklıklarını, adaların neresinde geçit olduğu*"[39] gibi Akdeniz'i bilen tanıyan ya da denizcilik sanatının sırrını bilenlerin hayalleri, imajlarıdır.

---

[37] Bican vd., *a.g.e.*, s. 221.

[38] Bican vd., *a.g.e.*, s. 227.

[39] Mine Esiner, "Piri Reis ve Müntehab-ı Kitab-ı Bahriye", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları,* VII/2 2006, s. 121.

Deniz simgesi; insanda bir taraftan sonsuzluk, sınırsızlık, genişlik, huzur, mutluluk, korku gibi duyu değerlerini uyandırırken mavi renk, dalgalar, köpükler, balıklar, balıkçılar, gemiler, limanlar, denizin sığ yerleri gibi tasarımları canlandırır.

Eserin dibacesinde bahr, derya ve deniz kimi zaman bir sözcük kimi zaman imge olarak kullanılmıştır. Bu bağlamda deniz ve anlamdaşı olan kelimeleri iki başlık altında değerlendirmek gerekir:

1. Temel anlamda kullanılan deniz sözcüğü

2. Metaforik anlatımda kullanılan deniz imgesi

Temel anlamda bahr, deniz ve derya sözcüğünün kullanıldığı dizeler şunlardır:

a. Bahr'in temel anlamda kullanıldığı dizeler

Gezerdün Bahr-i Ebyâd'un kenârın

Arab, Efrençlü Rûm Magrib diyârın[40]

"*Akdeniz kıyılarını, Arabistan'ı, Avrupa'yı, Anadolu ve Mağrip diyarlarını gezerdim*".

*Yata*ğınun suyınun kamu hâlin

Mufassal Bahr-i Rûm'un cümle kâlin[41]

"*Onun yatağını, suyunu, büt*ün *şekillerini böylece Akdeniz'in bütün ayrıntılı durumunu*"

Kim asıl bahr iken yâbis yir olur

Gider su altı sâ'at sanma kalur[42]

"*Aslı deniz iken birden bataklık olur, su çekilir, altı saat kalmaz*".

Çü vâkıf olmışdı bahre bî-'ad

Kimesne yoluna baglamadı sed[43]

"*O, sayısız denizleri bilirdi ve kimse onun yoluna engel koymamıştı*".

---

[40] Piri Reis, *Kitab-ı Bahriyye Piri Reis,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı, Ankara, 2002, s. 47.

[41] Piri Reis, *a.g.e.,* s. 47.

[42] Piri Reis, *a.g.e.,* s. 49.

[43] Piri Reis, *a.g.e.,* s. 53.

Anunla Bahr-i Ebyâd'ı tamâmet

Bile seyr eyledüm gördüm vilâyet[44]

"*Onunla Akdeniz'in tamamını birlikte gezdim ve vilayetlerini dolaştım*".

Yazardum ol seferlerde makâmât

*Dahı bahr içre taşı sıg*ı hey'ât[45]

"*Bu seferlerde gördüğüm yerleri, denizdeki taşları ve sığları hep yazardım*".

Burada bahr "deniz", Bahr-i Ebyâd "Akdeniz" ve Bahr-i Rûm "Akdeniz" şeklinde kullanımı görülür.

b. Deniz'in temel anlamıyla kullanıldığı dizeler

Denizden berre ol varurken karargâh

Nedür bilmek dilerdüm vus'at-ı râh[46]

"*Denizden karaya çıkarken varacağımız yerin, yolun genişliğinin ne olduğunu bilmek isterdim*".

Deniz karmış ise artk gelür ol

Ve ger inmiş ise eksük gelür ol[47]

"*Deniz kabarmış ise sular çok gelir, eğer durgunlaşmış ise az gelir*".

Deniz ehline imdi bu gerekdür

Bu ilmi bilse anlar pes gerekdür[48]

"Şimdi bunlar denizcilere gerek, bu ilmi onların bilmeleri lazımdır".

Budur sırrı ki mevc olmadıgının

Yigirmi mil denizi sıgdur anun[49]

"*Dalga olmamasının sebebi ise yirmi mil kadar yerin sığ olmasıdır*".

---

[44] Piri Reis, *a.g.e.,* s. 55.
[45] Piri Reis, *a.g.e.,* s. 55.
[46] Piri Reis, *a.g.e.*, s. 47.
[47] Piri Reis, *a.g.e.,* s. 49.
[48] Piri Reis, *a.g.e.,* s. 51.
[49] Piri Reis, a.g.e., s. 51.

Anun-çün tafsîl oldu anlar iy yâr

Denizden bes varana ola izhâr[50]

"*Ey dost, bu yüzden bunlar deniz yolu ile gelenlerin bilmesi için ayrıntılı anlatıldı*".

Buyurmuş kim Kemâl gelsün kapuma

Deniz hizmetlerün itsün tapuma[51]

"*Kemal Reis, huzuruma gelsin ve kapımda deniz ile ilgili hizmetleri görsün, diye buyurmuştu*".

Ki ba'de şâhun emriyle seferler

Deniz yüzinde bulmuşduk zaferler[52]

"*Bundan sonra padişahın emriyle seferlere çıkarak denizde çok zaferler kazanmıştık*".

İlahî keştibânı ehl-i İslâm

Amel ide denizde Hakk-ı allâm[53]

"*Yarabbi, Müslüman denizciler, denizlerde senin bilgin ile yol bulsunlar*".

Sakın furtunalardan anları iy şâh

Ki vus'atle denizde yolları râh[54]

"*Ey yüce Tanrı onları fırtınalardan koru, denizde yollarını geniş eyle*".

Dizelerde geçen deniz, deniz ehli, deniz hizmetleri kelimelerinde sadece temel anlam hâkimdir. Mecazî bir anlam görülmez. Bunun yanı sıra Piri Reis, bahr'den ziyade deniz kelimesini kullanmayı tercih etmiş. Bunun üç sebebi olabilir: Birincisi vezin gereği, ikincisi denizin Türkçe bir kelime olması, üçüncüsü bahrın kullanım alanının sınırlı oluşu ve belli kalıplar içinde yer alması.

c. Derya'nın temel anlamıyla kullanıldığı dizeler

Bileler sığları deryâda cemmâ

---

50 Piri Reis, *a.g.e.*, s. 53.
51 Piri Reis, *a.g.e.*, s. 55.
52 Piri Reis, *a.g.e.*, s. 55.
53 Piri Reis, *a.g.e.*, s. 59.
54 Piri Reis, *a.g.e.*, s. 59.

Diyeyim bir kaçın kandedür ammâ[55]

"*Onlar, denizlerdeki bütün sığları bilmelidirler, ben de bunların bir kaçının nerden olduklarını söyleyeyim*".

Ki zîrâ ol idi deryâda kâmil

Denizün ilmi üzre *olan* âmil[56]

"Çünkü denizlerde bilgili olan ve deniz ilmi ile uğraşan o idi".

Piri Reis, dibacesinde geçen deniz imgesini bahr kelimesinden ziyade derya ve deniz kelimelerini kullanarak vermektedir. Bu imgede, dinî-tasavvufî düşüncenin izlerini görmek mümkündür.

Dinî-Tasavvufî Anlayış ve Deniz İmgesi

Deniz imgesi, dinî öğüt niteliği taşıyan dizelerde tasavvufa dair göndermeler yapılarak özgün bir biçimde kullanılmıştır. Bu farklı ve yeni tasarımlar; tezat, tenasüp ve teşbih gibi edebi sanatlarla zihinde çağrışımlar uyandırılarak verilmektedir. Benzetme yoluyla deniz bilimi ile tasavvuf ilmi, seferdeki bir denizci ile seyir halindeki bir salik arasında bağlantı kurulmuş yakın ya da uzak çağrışımlarla kısa ve öz mesajlar verilmiştir.

Piri Reis, deniz imgesini kavramsal metafor olarak kullanmıştır. Kavramsal metaforlar, dilin soyut sistemini kullanan insanların dünyayı algılayış biçimleriyle ilişkilidir. Kaynak kavram alanı ve hedef kavram alanı olmak üzere iki kavram alanından oluşur. Hedef kavram alanı, kaynak kavram alanı vasıtasıyla anlaşılır. Kaynak kavram alanı somut bir kavram, hedef kavram alanı ise soyut veya fiziksel bir kavram ya da nesnedir. Bu bağlamda Piri Reis, denizciliği kaynak alanı, tasavvuf ilmini hedef alanı olarak kullanmıştır. Ancak kaynak ve hedef alan arasında ilişki, uzak çağrışımla verilmiştir.

Tarîkin arayan irdi kemâle yolun

Başarmayan vardı zevâle[57]

(Yolunu arayan olgunluğa ulaştı, yolunu aramayı başaramayan kişinin sonu geldi).

Tarik, kemal yolu ve zeval birbirlerini tamamlayan sözcüklerdir. Birbiriyle tenasüp içinde bulunan bu sözcükler vasıtasıyla zihinlerde tasavvufa dair birtakım imgeler canlanmıştır. Mutasavvıflara göre kaynağı Hz. Peygamber

---

[55] Piri Reis, *a.g.e.*, s. 51.
[56] Piri Reis, *a.g.e.*, s. 53.
[57] Piri Reis, *a.g.e.*, s. 57.

olmakla birlikte Hz. Ebu Bekir ve Hz. Ali'den günümüze kadar gelen tarikatlar mevcuttur: Mevlevi, Nakşibendi, Halveti, Rıfai, Kadiri, Melami gibi. Bunların her biri bir yoldur. Bu yollar, insanın kendi iç dünyasını tanımada mürşit adı verilen bir rehberin ışığında kat edilir. Amaç, bu yolda insanın kendini tanıması, nefsini terbiye etmesi ve ruhî olgunluğa erişmesidir. Manevi seyrini başarıyla tamamlayan kişi muzaffer, tamamlayamayan mağluptur. Dolayısıyla o, zevale uğramıştır. Bu bağlamda beyitteki tarik, kemal yolu ve zeval sözcükleri yakın çağrışımla deniz yolculuğunu, uzak çağrışımla tasavvufu ifade eder.

Piri Reis, bu dizede kullandığı deniz imgesi ile hem madde hem de mana denizini çağrıştırmıştır.

Husûsa işbu *deryâ havf yiridür*

Kim ehlinün de ol yağın eridür[58]

"Özellikle bu denizler korku yeridir; bu, işin üstatlarının bile içinin yağını eritir".

Deniz imgesiyle korku duygusu verilmiştir. Bu öyle bir korkudur ki işin üstatlarının bile yağını eritecek niteliktedir. Bu işin üstatları, tasavvuf ilmine vâkıf olan erbab-ı tasavvuf da denen arif kişiler, kâmil insanlardan oluşur.

Tasavvuf literatüründe havf "*1. korku 2. tas. Allah'ın azabına veya gazabına maruz kalmaktan korkmak yani Allah'ın zatından korkmak*"[59] Bu korku, âşıkın maşukunu üzmesinden ve rahatsız etmesinden korkması gibidir. Ariflerin korkusu böyledir. Havf, reca ile birlikte kullanılır. Reca, "*1.* ümit *2. tas. kalbin birşeyi beklemesinden rahatlık ve ferahlık duymak*"[60] demektir. Mutasavvıflara göre Müslüman, havf ile reca arasındadır.

Tasavvuf, bir deryadır. Bu deryada, yetkin olan kişiler bile nefsin desiselerine karşı her daim murakabe üzere bulunurlar.

Piri Reis, duyuşlarını ifade etmek için havf ve ehil sözcüklerinden faydalanmıştır. Hem salikleri hem denizcileri, seyirleri sırasında nasıl bir tehlikeyle karşılaşacakları konusunda uyarmıştır. Burada, denizlerin piri bile bu denizin sonsuzluğu ve aşkınlığı karşısında korktu şeklinde verilen imaj, dilsel metafor olarak değerlendirilebilir.

Zîrâ kim ehl olan bilür nedür hâl

Ehil bilür hayr ü şerri sözüm ol[61]

---

[58] Piri Reis, *a.g.e.*, s. 57.
[59] Uludağ, *a.g.e.,* s. 161.
[60] Uludağ, *a.g.e.,* s. 292.
[61] Piri Reis, *a.g.e.*, s. 57.

"*Zira, usta olan durumun ne olduğunu bilir, sözüme inan ki, buradaki iyiliği ve kötülüğü ancak usta anlar*".

Bu dizede her ne kadar deniz sözcüğü kullanılmasa da yukarıdaki dizelerle bağlantılı olarak deniz imgesinin yansımaları görülür. Ehil, hâl, hayr ve şer sözcükleri ile yine tasavvuf anlayışı aktarılmak istenilmiştir. Tasavvuf, kaal ilmi değil, hâl ilmidir. Yaşanmadan öğrenilmez. Ateşin sıcaklığını ancak ateşte yanan bilir.

Hayır ve şerrin Allah'tan geldiğine inanmak, imanın şartlarındandır. Manevi eğitim almayan kişinin nazarındaki hayır ve şer, bu eğitimi almış hatta bu ilimde üstat olmuş kişinin nazarındaki hayır ve şerden farklıdır. Ehil kimseye göre insanların hayır gördüklerinde şer, şer gördüklerinde hayır vardır. Allah; kulunun hayırhahı yani hayrını isteyendir.

Hedef alan hayır, şer, ehil ve hâl sözcükleriyle çağrıştırılan tasavvuf yani ledün ilmi, kaynak alan ise deniz imgesidir.

Ehil bilür hatâyı hem sevâbı

Ne bilür câhil olan ictinâbı[62]

"*Ehli olan hem hatayı ve hem de doğruyu bilir; cahil olan sakınmayı ne bilir*".

Ehil ve cahil, hata ve sevap karşıt sözcüklerinin tenasüp sanatından faydalanılarak kullanılması, yine deniz imgesinin güçlü ve özgün tasarımının sonucudur. Cahil, denizi bilmeyenler, denizde hiç sefere çıkmayanlar yani tasavvuf ilmi tahsil etmeyenlerdir. Onlar, bu ilmi tahsil eden irfan sahipleri gibi değillerdir. Onlar gibi hatayı ve sevabı bilmedikleri gibi tehlikelerden sakınmayı da bilmezler.

Mana yolu tehlikelerle doludur. Bu yolda nefisle mücadele edilir. Nefsin arzuları bitmez. Buna tul-ı emel (bitmeyen emeller) denir. Dolayısıyla insan hata yapmaya, günah işlemeye eğilimlidir. Bunları, yola çıkıp yolculuğunu tamamlamış olan sufistler bilir.

Burada dilsel metafor olarak yakın çağrışımla denizi ancak deniz ilmine vâkıf olanlar, uzak çağrışımla da mana yolunu ancak işin erbabı olan mutasavvıflar bilir measjı verilmektedir.

Eger var ise fehmün iy vefâdâr

Bu deryâ ilmüdür gâyetde düşvâr[63]

---

[62] Piri Reis, *a.g.e.*, s. 57.
[63] Piri Reis, *a.g.e.*, s. 57.

"*Ey vefalı dost, eğer anlayışın varsa, bu deniz ilmi gayet zordur*".

Dost, temel anlamda "*birini riyasız ve samimi duygularla seven, her bakımdan kendisine güvenilir kimse*"[64] tasavvufta "*Allah, mürşit*"[65] demektir. Burada dost ile kastedilen ise, bu eseri okuyanlar, bu sözleri dinleyenler yani bu yolun yolcuları, salikleridir. Bu ilim, anlayışı ve algılayışı yüksek olanların tahsil edebileceği hakikat bilgisinin verildiği bir ilimdir. Bu ilme "vehbi" ya da "ledün" ilmi adı da verilir.

Burada deniz imgesi ile dost, ilim, fehm sözcüklerinin canlandırdığı tablo, bir tarikata intisap etmek isteyen bir talibe mürşidin tahsil etmek istediği ilim hakkında bilgilendirmesidir.

*Bu deryâ bî-lisân-ı yag*ıya *benzer*

Anun furtunası aguya benzer[66]

"Çünkü bu denizler, düşmanın dilsizine benzer, on*un fırtınası ise zehri andırır*".

Bu dizelerde, deniz imgesi farklı tasarımlar ve değişik imgeler sunmaktadır. "*Bu deryâ bî-lisân-ı yagıya benzer*" dizesinde emmare nefis imgesi uyanır. "*Emmare nefis, hayvanî bir yaşantıdır*".[67] Kişiyi arzu ve istekleri doğrultusunda yöneten, hükmeden, kötü işler yapmaya sevk eden nefistir. Nefis menzilinde birinci basamaktır. Bir kişi, bir başka kişinin iyiliğini istemez ve onun daima kötülüğünü isterse o diğerinin düşmandır. Bunun gibi nefis de kişiye hükmeden bir düşman gibidir. Gizli gizli hareket eder. Deniz, durgun olduğunda onun rüzgârı etkisiyle hareketlenip çevresine zarar vereceğini kimse düşünemez.

Denizin fırtınası, nefsin zehrine misaldir. Zehir içen kişi belli bir müddet sonra o zehrin etkisiyle hayatını kaybeder. Fırtınaya yakalanan gemi de denizin dalgalarıyla çarpışmazsa ayakta kalamaz batar. Burada deniz imgesi ile hem fırtına hem de nefis metaforik anlatımla verilmektedir. Nitekim denizin fırtınası gemiye, nefsin kötülükleri de insana yaşama fırsatını tanımaz. Fırtına geminin yolunu keser, ilerlemesini nasıl engellerse nefis de hakikate ulaşmada salikin önünü keser. Buna, tasavvuf literatüründe "*hicab*"[68] denir.

Burada derya, bî-lisân-ı yagı, futuna ve agu ilişkisiyle nefis ve nefsin kötülükleri hedef alan olarak belirlenmektedir.

---

64 Ayverdi, *a.g.e.,* s. 746.
65 Ayverdi, *a.g.e.,* s. 746.
66 Piri Reis, *a.g.e.*, s. 57.
67 Dumlu, *a.g.e.,* 2010, s. 182.
68 Kadir Özkökse, "Seru Sülûk Eğitimi", *Tasavvuf ve Gönül Eğitimi,* Nasihat Yayınları, Ankara, 2008, s. 17.

Buna imdi ehil oldur ki dâyim

Denizün ilmi üzre *ola kâyim*[69]

"Şimdi buna ehil olan kişinin sürekli deniz i*lmi ile meşgul olması lâzımdır*".

Denizlerde yıllarca ömür sürmüş, nice seyirlerde bulunup açık denizlere açılmış bir denizci, deniz ve denizciliğe ait bilgilere vâkıftır. Bunun gibi "*manevi tekamül sürecini tamamlamış yokluk tepesine tırmanmış*"[70] bir sufi de tasavvuf ilmine dair nice sırlara vakıftır. Onlar bu ilimde söz sahipleridirler ve her daim bu ilimle meşgul olurlar. Bu ilmin özü, Allah'ın varlığını ve birliğini her yerde ve her şeyde görüp temaşa etmektir.

Deniz imgesiyle bu ilmi tahsil edip mezun olan denizci imgesiyle birlikte onların özellikleri tasarı halinde sunulmuştur. Bununla birlikte yine tasavvuf ilmi ve erbabı imgesi de hedef alan olarak verilmektedir.

Gereklüyi gerkemezken göre ol

Amel itdügi vaktin sormaya yol[71]

"*Gerekli olanı, daha icap etmeden görmesi ve iş yapacağı zaman yol sormaması gerekir*".

Piri Reis, biliminde ehil olan kişinin özelliklerini anlatmaya devam ediyor. Bu kişi mezun olmakla kalmamış, bir de tahsil ettiği ilimde söz sahibi olmuş ve ona bu ilmi öğretme yetkisi verilmiştir. Burada zihinde canlanan tasarım, talip tasavvuf ilmini öğrenmek üzere bir tarikata bağlandı. Burada mürşidinin rahlesinde manevi terbiye gördü, onun delaletiyle yetişti, bu ilmi tahsil etti sonunda mezun olup diplomasını aldı. Mürşit, gösterdiği başarıyı, kendisinde mevcut olan yeteneği görünce sen bu ilmi öğretmeye mezunsun, diyerek dervişe yetki verdi. Artık o kişinin bu ilmi tahsil etmek isteyenleri yetiştirmesi, bu eğitim ve öğretim sırasında ne yapacağını bilmesi gerekir.

Doğrudan deniz imgesinin verilmediği bu dizelerde ancak verilen sözcüklerin uygunluğu ile hedef alana yani tasavvufla ilgili tasarım ve imgeler zihinde canlandırılmıştır.

Velî anun amel özü iderse

Ki mellâh oldurur yolun güderse[72]

---

69 Piri Reis, *a.g.e.*, s. 57.
70 Özkökse, *a.g.e.* s. 21.
71 Piri Reis, *a.g.e.*, s. 57.
72 Piri Reis, *a.g.e.*, s. 57.

"*Ancak denizci özü ile iş yaparsa ve yolunu takip ederse denizcidir*".

Açık denizlere açılan yıllarca denizlerde tecrübe kazanan bir denizci bu mesleğin sırrını, inceliklerini öğrenmiştir. Ancak bu mesleğin sırrını öğrenmek, özüne vâkıf olmak onun denizci adını kazanması için yeterli değildir. İşini bu mesleğin gereğine uygun olarak yaparsa gerçekten o bir denizcidir. Bunun gibi derviş, her ne kadar yedi esma üzerine seyrini tamamlasa da nefsimi terbiye ettim dese de eğer bağlı olduğu yolun usul ve erkanına uymuyorsa ona derviş denmez. Burada, amel, mellah ve yol gütmek sözcükleri ile derviş imgesi canlanmaktadır.

Piri Reis'te, derviş imgesi, uzak bir çağrışımın ürünüdür. Yakın çağrışımla bir denizcilik sanatını öğrenmek azmiyle yola çıkan kişi, ancak öğrendikleri ve bildikleri doğrultusunda hareket ederse bir denizcidir. Artık o bir denizciye yakışmayacak hal ve hareketlerde bulunmaz.

SONUÇ

Piri Reis, büyük Türk denizcisidir; evrensel bir bilim adamıdır; ancak bir tasavvuf erbabı değildir. Dolayısıyla eserinde tasavvufu bütünüyle bulmak, mümkün görülmemektedir. Ancak Piri Reis'in aldığı eğitim, bulunduğu kültür çevreleri dikkate alınırsa onu tasavvuf kültüründen de büsbütün uzak tutamayız. İmgesel boyutta bile olsa eserinde tasavvuf literatürünü kullandığı söylenebilir.

Piri Reis gözlemlerine, incelemelerine ve birikimlerine dayanarak deniz bilimi ve denizcilik sanatıyla ilgili anlatmak istediklerini somutlaştırarak eserine aktarır. Bu aktarımda deniz imgesinden ve imgenin uyandırdığı çağrışımlardan faydalanır. Verilen imge, yüzeysel gibi görünür, ancak denizin ifade ettiği manalar derin ve engindir.

Deniz, bu derinlik ve enginliği yakın ya da uzak çağrışımlarla deniz-denizci-hayat üçlüsüne ilişkin özgün, yeni ve farklı imge ve tasarımlarla verir. Kavramsal boyutta kullanılan deniz, büyük su kitlesidir; sembolik anlamda sonsuzluğu, sınırsızlığı ve aşkınlığı simgeler, tasavvuf literatüründe vahdet âlemini düşündürür. Bu bağlamda deniz kaynak alan, enginliği ve derinliği simgeleyen tasavvuf hedef alandır.

Dizelerde kullanılan simge ve imgeleri anlayıp çözümleyebilmek için, bunun tam tersi bir yol izlemek; yani görünür dünyadan hareket ederek, bunları görünmeyen âleme, insanın gönül dünyasına uyarlayarak anlamaya çalışmak gerekir. Çünkü imgelerin dili tıpkı "T" harfi gibi üç boyutludur. Kullanılan imgelerden oluşan malzeme ve motifler yatay; ama kastedilen anlamlar dikey boyutludur.

Dibacede, deniz bilimi-tasavvuf ilmi, denizci-sufi, fırtına-nefis rota-manevi seyir ikililerinden doğan ilişkiler üzerinde durulur. Bu bağlamda hem

denizciliğin hem de tasavvufun derinlikleri anlatılır. Ancak tasavvuf düşüncesi, bütün dizelerde hissedilmez. Tasavvuf literatüründe sıkça rastladığımız tarik, ehil, amel, fehm, vefadar, cahil gibi sözcüklerle parça-bütün ilişkisine dayanarak yansıtılan dizelerde hissedilir.

KISALTMALAR

a.g.e.	adı geçen eser
a.g.m.	adı geçen makale
c.	cilt
s.	sayfa
tas.	tasavvuf
TDK	Türk Dil Kurumu

KAYNAKÇA

AKSAN, Doğan, *Anlambilim Konuları ve Türkçenin Anlambilimi,* Engin Yayınevi, Ankara, 2005.

_____, *Şiir Dili ve Türk Şiir Dili*, Engin Yayınevi, Ankara, 2005.

_____, *Yunus Emre Şiirinin Gücü,* Bilgi Yayınevi, Ankara, 2005.

ARMAN, Angelika, "İmge Kavramının Sorunsalı Üzerine Flaubert ve Kafka - "Bovarizm" ve "Kafkaesklik", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi* 42, 1-2, 2002, s. 197-209.

AYVERDİ, İlhan, *Misalli Büyük Türkçe Sözlük,* Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul, 2006.

BATUR, Enis, "Tekvin ve Tufan" *Sanat Dünyamız Denizin Huyu Suyu Üç Aylık Kültür ve Sanat Dergisi,* Sayı: 72, İstanbul, 1999, s. 121-128.

BİCAN, Ercan - ATIK, Uğur - HELVACI - Murat, HASIL Mahmut, *XVI. Yüzyılın Denizci Bir Bilim Adamı Yaşamı ve Yapıtlarıyla Piri Reis,* c. II, Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Amirliği, Ankara, 2007.

CANIM, Rıdvan, "Osmanlı Şiirinde Deniz İmgesi", *Kitaplık Aylık Edebiyat Dergisi*, Sayı: 77, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2004, s. 89-95.

CEYLAN, Ömür, *Tasavvufî Şiir Şerhleri,* Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2000.

DEVELLİOĞLU, Ferit, *Osmanlıca–Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Ankara, 2000.

DOĞAN, Gürkan, "Şiir Dili, Bağlantı ve Zayıf Sezdirimler" *Bilig*, Sayı: 64 (Kış 2013), s. 123-150.

DUMLU, Mehmet, *Batmayan Güneş Devam Eden Gölgeler*, İrfan Yayıcılık, İstanbul, 2005.

_____, *Hiye'l-Fânî Hüve'l-Bâkî*, (haz. Ayşe Nur Sır), Ada Ofset Matbacılık, İstanbul, 2010.

DURMUŞ, Mitat, "İmge- Sembol Kavramlarını Yorumlama Projesi ve Melih Cevdet Anday Şiirinde İmge", *Turkish Studies - International Periodical For The Languages*, *Literature and History of Turkish or Turkic*, Vol. 6/3 (Summer 2011), s. 745-762.

EREN, Abdullah, "Mevlânâ'nın Rubailerinde Tasavvufî Kavramların

Anlatımında Deniz", *Mevlana Araştırmaları 2,* Akçağ Yayınları, Ankara, s. 59-72.

ERSOY, Necmettin, *Semboller ve Yorumları*, Zafer Matbaası, İstanbul, 2000.

IŞILDAK, Suat, "Yaratmada İlk Adım: İmge ve İmgelem", *Necatibey Eğitim Fakültesi Elektronik Fen ve Matematik Eğitimi Dergisi (EFMED)*, c. 2, Sayı: 1 (Haziran 2008), s. 64-69.

ÖGKE, Ahmet, "Mevlânâ'nın Mesnevî'sinde 'Har (Eşek) Metaforu' ", *Tasavvuf: İlmî ve Akademik Araştırma Dergisi,* Sayı: 18, Ankara, 2007, s. 19-41.

_____, "İbnü'l-Arabî'nin Fusûsu'l-Hikem'inde Ayna Metaforu", İlmî ve Akademik Araştırma Dergisi (İbnü'l-*Arabî Özel Sayısı-2)*, Sayı: 23, 2009, s. 75-89.

ÖZKÖKSE, Kadir, "Seru Sülûk Eğitimi", *Tasavvuf ve Gönül Eğitimi,* Nasihat Yayınları, Ankara, 2008.

ÖZEN ESİNER, Mine, "Piri Reis ve Müntehab-ı Kitab-ı Bahriye", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, VII/2, 2006, s. 119-131.

PEKPELVAN, Belgin, "İslâm Sanatında Tasavvufî Sembolizm ve Mevlevilik", *Düşünce ve Sanatta Mevlâna Sempozyumu Bildirileri*, Rûmî Yayınları, Konya, 2006, s. 803-826.

SALMAN, Yurdanur, "Dilin Düşevreni: Eğretileme", *Kitaplık*, Sayı: 65 (Ekim 2003), s. 53.

TEOMAN, Ali, "Eğretilme: Beşinci Töz", *Kitaplık*, Sayı: 65 (Ekim 2003), s. 57.

Seyyid Muhammed Nûr, *Mısrî Niyâzî Dîvânı Şerhi,* (haz. Mahmut Sadettin Bilginer), Esma Yayınları, İstanbul, 1982.

Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî*, Çağrı Yayınları, İstanbul, 2001.

TONT, Sargun, "Deniz Tutkusu", *Sanat Dünyamız Denizin Huyu Suyu Üç Aylık Kültür ve Sanat Dergisi*, Sayı: 72, İstanbul, 1999, s. 211-221.

Türkçe Sözlük, TDK Yayınları, Ankara, 2005.

KORSANLARIN VE KAPTAN-I DERYALARIN SEYİR HARİTALARI: PORTOLANLAR

THE NAUTICAL MAPS OF PIRATES AND ADMIRALS: PORTOLANS

Murat TANRIKULU *

Özet:

İnsanlık tarihi incelendiğinde hem ilk yerleşim yerlerinin hem de ilk devletlerin genellikle akarsu, göl ve deniz kıyılarında kurulduğu görülmektedir. Bu durum ulaşım ve ticareti geliştirmiş ancak denizlerde gemicilerin yer ve yön bulma, limanların korunma sorunlarını beraberinde getirmiştir. Bu nedenlerle bir deniz gücüne ihtiyaç duyulmuş, kıyı ve deniz haritalarının yapılması gerekli olmuştur. Bu çalışmada "Harita" ,"Portolon Harita" tanımları, portolanların çizimi, navigasyon amaçlı kullanımı açıklanacaktır. Portolan haritaların yapımındaki aşamalara ve önemine değinilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Harita, Portolan, Kartografya, Hidrografik Ölçmeler.*

Abstract:

When the human history has been examined, generally settlements had been established near the seaside or riversides. This situation has developed transport and trade, but the seas sailors and navigation, ports, protection problems. For these reasons, you need the power of a marine, coastal and marine maps have been required to be made. In this study, the "map", "portolon map" definitions, the use of the navigation will be described for the purpose of drawing portolans. The Portolons of the production stages and importance of the Portolan to be announced.

Key Words: *Map, Portolan Map, Cartography, Hydrographical survey*

* Yrd. Doç. Dr., Çankırı Karatekin Üniversitesi, Coğrafya Bölümü / Assist. Professor, Çankırı Karatekin University, Department of Geography; (kutlukul@gmail.com).

KORSANLARIN VE KAPTAN-I DERYALARIN SEYİR HARİTALARI: PORTOLANLAR

Murat TANRIKULU

Giriş

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan itibaren özellikle gelişme ve yükseliş dönemlerinde sultanlar kaliteli bir idari, askeri ve siyasi eğitimin ardından tahta çıkıyorlardı. Bu nedenle denilebilir ki yaklaşık kuruluş ve gelişme dönemleri boyunca bir yıldız sultanlar kuşağı peş peşe Osmanlı tahtına oturmuştur. Bu sultanlar, dönemin en güçlü ve modern kara ordusuna sahiplerdi, ancak hem Anadolu topraklarının üç tarafının denizlerle çevrili oluşu ve bu toprakların güvenliği hem de fetih hareketlerinin denizlerle kesintiye uğraması güçlü bir deniz kuvvetlerini de zorunlu kılıyordu. Aslında gelişme döneminde yıldız sultanlar kuşağına paralel olarak Akdeniz ve Adalar Denizi'nde bir yıldız Türk korsanlar kuşağı da yelken açmaktaydı. Denizcilik, gemicilik ve askeri alanda çok iyi yetişmiş ve tecrübe kazanmış bu korsanlar aynı zamanda ileri düzeyde coğrafya, harita çizme, kullanma ve okuma bilgisine sahiplerdi. Bu özellikleri de önce korsan, daha sonra da kaptan-ı derya (donanma komutanı) ve beylerbeyi unvanlarıyla başarılı olmalarını sağlayacaktı.

Akdeniz ve Adalar Denizi'nin bu korkusuz denizcileri; Barbaros Hayrettin, Turgut Reis, Kemal Reis, Piri Reis ve Seydi Ali Reis gibi Türk denizcilik tarihinde gururla anılan kahramanlardı. Osmanlı sultanları bu Türk ve Müslüman korsanları, ticaret gemilerini korumaları ve savaş zamanında sefere katılmaları şartıyla koruma altına almakta, gemi ve forsa ihtiyaçlarını karşılamaktaydı. Başarılı deniz seferlerinden sonra kaptan-ı derya, beylerbeyi unvanlarını layık görebilmekteydi. Aynı şekilde bu dönemdeki deniz savaşları ve korsanların faaliyetleri sonucu ele geçen haritalar ve kıyı kılavuzları ihtiyaca göre satılmakta ve el değiştirmekteydi. Venedik Avrupa'nın, İstanbul ise Osmanlı'nın haritacılık merkeziydi.

1. Portolan Haritaların Ortaya Çıkışı

Portolanların ortaya çıkışı haritacılık tarihinde genel olarak önemli bir yer işgal eder. Bu nedenle portolan tanımından önce bir harita tanımı yapmak konunun anlaşılmasına fayda sağlayacaktır. Uluslararası Kartografya Birliği'nin tanımına göre harita, "*yeryüzünün ya da diğer gezegenlerin bir düzleme belli bir ölçek dâhilinde küçültülmüş, genelleştirilmiş ve açıklamalarla tamamlanmış*

izdüşümü gösterimidir".[1] Ya da harita, "*dünyanın tümü veya herhangi bir sahasının belli bir oranda küçültülerek, koordinat ve yönleri gösterilerek yapılan ve üzerinde doğal, beşerî-ekonomik olayların veya öğelerin (unsurların) dağılışını çeşitli sembollerle gösteren şekildir*".[2] Kartografya tarihinde daha geniş alanları gösteren enlem ve boylam çizgileri yerine rüzgargülü taşıyan deniz haritaları ise portolan adıyla anılmıştır. Portolanlar, önceleri sadece Akdeniz'de dar alanlar ve limanları kapsamış, artan bilgiler ışığında diğer alanlarda portolanlarda yer almaya başlamıştır. Denizciler tarafından görerek ve bilerek yapıldığından o yıllarda çizilmiş diğer haritalara oranla çok daha doğru bilgiye sahiptir.

Portus, Latince liman, kapı anlamına gelmektedir. Portolan haritalar genelde deniz kıyı haritaları olup kıyı, ada, liman, nehir ağızları, kayalıklar, sığ yerleri gösteren haritalardı. Boyutları genelde 100×50 cm olup deri üzerine çizilmişlerdir. Üst taraf kuzeyi, derinin boyun kısmı ise batıyı göstermektedir (Harita1).[3]

Portolanlar, Orta Çağ'ın dikkate değer başarılarına örnek olarak verilebilir. Mükemmel ya da mükemmele yakın Akdeniz ve Karadeniz portolan haritalarının Avrupa kültür çevresinde tanınan en eskilerinin doğuş tarihi olarak 13. yüzyıldan 14. yüzyıla geçiş aralığını kabul edebiliriz. Kökeni hakkındaki soru ise yaklaşık 150 yıldır tartışılmaktadır. Bu tartışma bugüne kadar -bu haritaların el-İdrisi'nin haritalarıyla yakınlıkları olduğunu tespit eden bazı oryantalistler bir yana bırakılırsa- matematik ve coğrafya alanında Arap-İslam kültür dairesinde elde edilen başarılar hakkında hiçbir bilgi sahibi olunmadan yapılmıştır. Kendiliğinden anlaşılır ki, bu tartışmada, mesela Tanca ile Roma, Toledo ile Roma, Roma ile İskenderiye ve Roma ile İstanbul arasındaki doğu-batı boyutları ve mesafelerin daha önceleri bugünkü değerlere oldukça yaklaşan bir kesinlikle ve doğrulukla ölçüldüğü bilinmiyordu. Bu doğru veriler, el-İdrisi haritasındaki Akdeniz'in gerçeğe oldukça yakın formu ile çizgi ağlarıyla kaplı mükemmel portolan haritalarındaki form arasındaki ilerlemeyi açıklayabilen kesin unsurları oluşturmaktadır. Farklı kültürlerin katkılarıyla ki, bu katkıların en yenisi portolan haritalarında Arap-İslam kültür dairesine aittir. Brunetto Latini (1260-1266 civarında)'nin *Livres dou trésor* adlı eserine aldığı dairesel dünya haritası, el-İdrisi'nin (578/1154) dünya haritası ile, muhtemelen 7.-13. yüzyılın ikinci yarısında yapılan ve Akdeniz ve Karadeniz'i çevreleri ile birlikte hemen hemen kusursuz biçimde gösteren haritalar arasındaki gelişim dönemini belgeleyen çok önemli bir doküman konumundadır. Latini, Toledo ve Sevilla'da bulunmuş Fiorentinalı bir elçiydi ve oralarda, Arap-İslam bilimlerinin büyük bir ivmeyle devam eden resepsiyonuyla tanışma imkanı buldu.[4]

---

1 www.icaci.org.

2 İbrahim Atalay, *Doğa Bilimleri Sözlüğü,* İzmir 2004, s. 41.

3 Muzaffer Şerbetçi, *Türk Haritacılık Tarihi 1895-1995 (Türk Haritacılığının 100. Kuruluş Yılı Anısına),* İstanbul 1999, s. 3.

4 Fuat, Sezgin, İslam ve Bilim, Cilt 11, Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt 1984, s. 47-51, 323-336.

Avrupa'da yeni bir dünya ve portolan haritaları modelinin görülmeye başladığı hemen hemen aynı zaman diliminde, o zamana dek Çinlilerin Çin ve Doğu Asya'dan ibaret olan kartografyasının eski gelenekten ayrılması, dünya yüzünü yansıtma sınırlarının Atlantik kıyılarına ve Güney Afrika'dan merkez Rusya'ya kadar genişlemesi, bununla eş zamanlı olarak Akdeniz'in tam ve kesin şekli ile Afrika'nın üçgen formunun belirgin hale gelmesi gibi coğrafya tarihi bakımından son derece önemli olgu, portalan haritalarının doğuşuna ilişkin bilinen tartışmalarda bugüne kadar dikkate alınmamıştır. Yani hemen hemen aynı dünya yüzü tasavvurlarının Avrupa'da ve Çin'de aynı zamanda ortaya çıkış fenomeni, coğrafya tarihçilerini her iki kültürün de ortak bir örneğe sahip oldukları varsayımına yönlendirmeliydi. Aranan bu ilk modellerin, İslam kültürünün bilimler tarihinde önder durumda olduğu dönem içerisinde bulunabileceğini kanıtlayan yeterli kartografik ve matematik-coğrafya dokümanlarını bize sadece İslam kültürü veriyor değil. Bu en yeni gelişim basamağının bize kadar ulaşan en eski Arapça dokümanı bir Mağrip haritasıdır. Bu harita İber Yarımadası'nın tam şekli ile Akdeniz'in batısını, İngiltere ve İrlanda'nın bazı kıyı şeritleri ile birlikte Avrupa'nın batı kıyısını göstermektedir. Muhtemelen bu Mağrip haritası şimdiye kadar bilinen ve doğuş tarihi 1300'ler civarı olarak kabul edilen portolan haritalarının en eskisinden daha eskidir. Bu en eski portolan haritasının ilk araştırmacısı, Gustavo Uzielli, onu her halükarda 8. yüzyılın bir eseri olarak tanıtmıştı. Birkaç yıl sonra Theobald Fischer, Orta Çağ dünya ve deniz haritaları çalışmaları çerçevesinde bu haritanın doğuş zamanı olarak 14. yüzyılın sonunu ileri sürmektedir; böylelikle daha sonraki portolan haritalarının doğuşuna ilişkin bilimsel çalışmalar için çok önemli bir çıkış noktası gözden kaçırılmış oluyordu. Maalesef sadece portolan haritaları meselesinde değil, Orta Çağ araştırmaları anlayışının akıntısında, 12. yüzyıldan itibaren İspanya dışı Avrupa'da kendini gösteren teknolojik yenilikler, yeni doğa bilimleri ve felsefi düşüncelerin tarihlendirme ve köken sorununu Arap-İslam bilimlerinin resepsiyon ve özümsenmesi bütünselliğinde çözme fırsatı da çoğu kez kaçırılmıştır. İslam dünyasının 7.-13. yüzyıldaki kartografik yetisinin karakter ve kalitesine ilişkin olan ve bu kartografik gelişime katkıda bulunan en önemli şahsiyetlerden birisi evrensel bilgin Kutbeddin eş-Şirazi (h. 710 / m. 1311)'dir.[5]

Coğrafya problemlerini ele alırken o, astronomi konusundaki *et-Tuhfe eş-Şahiyye fiel-Hey'e* isimli eserinde meskun bölgelerin kartografik tasvirinden ve zorunlu detayların küçük boylarda gösterilmesindeki zorluklardan söz etmektedir. Bu amaca yönelik olarak Kutbeddin eş-Şirazi, daha basitleştirilmiş ve şematize edilmiş bir Akdeniz haritası oluşturmak için pratik bir metot önermektedir. Akdeniz ve Karadeniz, 1200 kareye bölünmüş bir dikdörtgene yerleştirilmiştir. Boylamlar ve enlemler dereceler yerine kareler yoluyla ifade edilmiştir. Denizler ve kara parçaları açıkça değişik renklerle tasvir edilmiştir. 20. yüzyılın ilk yarısında birkaç oryantalist bu tarz bir harita şemasını Kutbeddin'den

---

[5] Sezgin, *a.g.e.*, I, s. 47-51.

aktarılan verilere dayanarak yeniden oluşturmuşlardır. Haritadaki Kuzey Afrika, Akdeniz, Karadeniz ve Avrupa'nın tasvir edilen bölgelerinin şekilleri şu konuda hiçbir kuşkuya yer bırakmamaktadır. Adı geçen bölgelerin kartografik şekilleri, tıpkı portolan haritalarında karşımıza çıktığı gibi, Kutbeddin'in malumuydu. Yine şüphesiz olan bir başka konu şudur: Kutbeddin, verilerini elinin altında bulunan bir haritadan almıştır. Bunu destekler mahiyette, çok yönlü bilgin Reşideddin'den (Öl. 718/1318) aktarılan bir haber ileri sürülebilir. Bu habere göre, Kutbeddineş-Şirazi, Moğol hükümdarı Arġün'e 13 Şaban 688 (01.09.1289) tarihinde detaylı bir Akdeniz haritası sunmuştur. Bu haritada, batıda ve doğuda bulunan kıyılar, körfezler ve şehirler ve hatta Bizans topraklarının bütün ayrıntıları gösterilmiştir. Şunu da kaydetmek gerekir ki, Kutbeddin'in bize karelerle ortaya konmasını tavsiye ettiği harita konusunu içeren kitabı 681/1282 tarihini taşıyor. Bunun portolan haritalarının ortaya çıkış tarihi bakımından önemi gözden kaçırılmamalıdır.[6]

Portolan haritaların İslam dünyasının bilimsel aydınlığında ortaya çıktığı dönem olan Orta Çağ'da Hıristiyan Avrupa ise bilimsel haritalar yerine dinin etkisiyle bir takım dogmatik düşüncelere boğulmuş durumdaydı. Ancak İslam dünyasıyla temasta olan Avrupalı kartograflar tarafından bir çeşit deniz haritaları olan ve denizcilerin kullandığı portolan haritalar üretilmeye başlandı.

Certeau'ya göre, kartografinin bir bilim olarak ortaya çıkmasından önce yapılmış haritalar çoğunlukla, yapılan bir yolculuğun görsel bir günlüğünden başka bir şey değildir. Örneğin, Ptolemy Coğrafyası'nda veya 14.-18. yüzyıllarda denizcilerin kullandıkları portolan ve deniz haritalarında olduğu gibi, bir kısmı gözleme, bir kısmı ise geleneksel kaynaklara dayalı olarak üretilen bu haritalar artık enlem ve boylama sahip kürenin düz çizgileriyle kusursuz bir şekilde kağıda aktarılma deneyimini ifade eder. Dünyanın en inandırıcı, en sahici ve en hakiki görünüşleri olarak Keşifler Çağı'nın bilimsel temelini oluştururlar. 'Yanlışsız konum ve rota' belirlemeye olanak veren bu yer küre izdüşümleri, pusula doğrultuları çizgilerle belirtilmiş, uzaklıkların işaretlendiği, dereceler, denizler, nehirler, yerleşim yerleri ya da dağlar gibi yerkürenin fiziksel özelliklerini betimleyen geometrik suretlerdir.[7]

---

6 Sezgin, *a.g.e*., I, s. 47-51.

7 Michel de Certeau, "*Walking in the City", Part III Spatial Practices, The Practice of Everyday Life*", (çev. S. Rendall), Berkeley & Los Angeles: University of California Press 1984, s. 93.

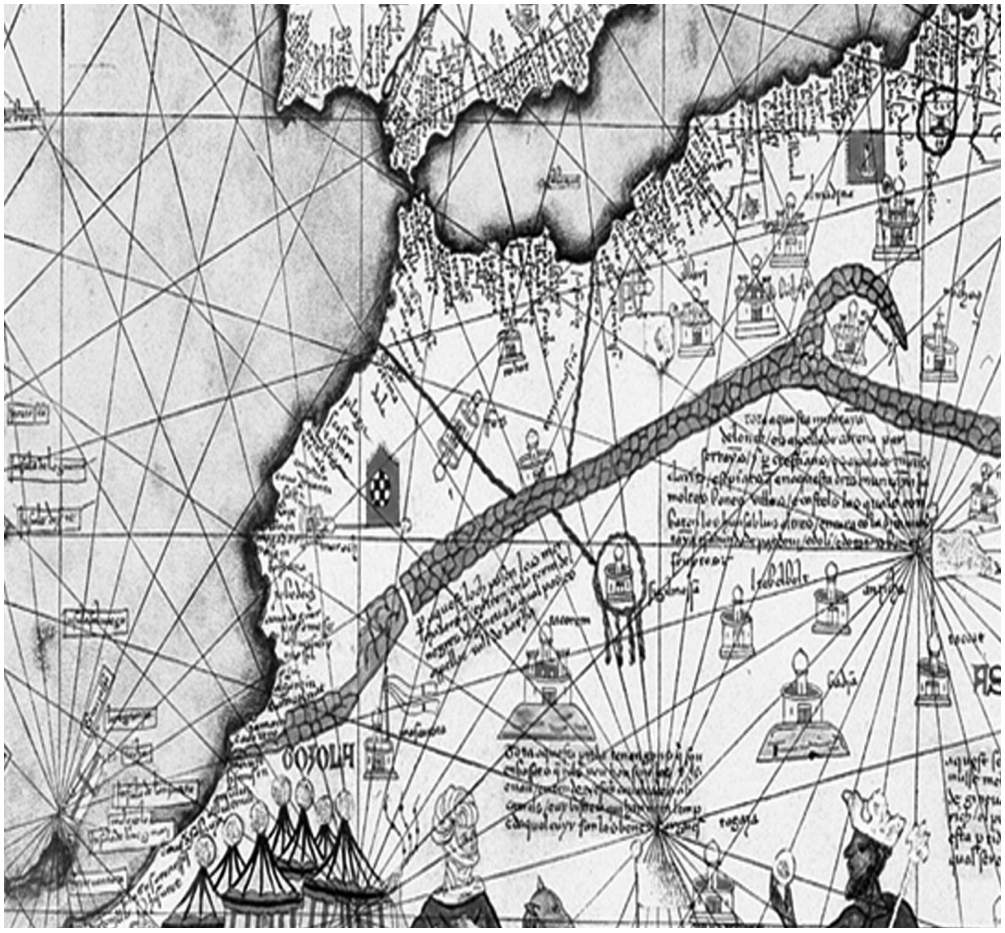


Harita 1: Mateo Prunes'in Akdeniz Portolanı (1559). asia-for-teachers.educ.utas.edu.au
asia-for-teachers.educ.utas.edu.au

Portolan haritalar, Orta Çağ'da Akdeniz hakkında coğrafi ve kartografik bilgilerin elde olduğunun açık bir ifadesidir. Katalan atlas olarak bilinen Katalan portolan haritaları özellikle doğuda geniş alanlar gösterdi. Katalan Dünya haritası 1375 yılında Majorca (Mayorka) Palma'dan Abraham Cresques'in bir çalışması olarak üretildi. Cresques, usta bir kartograf, harita yapımcısı ve ölçü aletleri ustasıydı. Aynı zamanda Fransa Kralı V. Charles'in kurduğu komisyonda çalışıyordu. Ürettiği Katalan dünya haritasının batı kısmını portolan haritalar üzerinde temellendirirken, doğu kısmını Ptolemy'nin verileri üzerinde oluşturmuştu. Orijinal olarak ortadan katlanmış fakat sonra kesilmiş altı parşömen yaprak her biri yaklaşık 65'e 50 cm ebatlarında ahşap kalıplara takılı, sıkıştırılmış ve bu nedenle kıvrılmış göreceli olarak taşınabilir bir kitap formuna sokulmuştu.[8] İlk iki yaprak, zodiak sembolü ile üzerinde yazılarla bir erkek figürünü içermekte ve dönemin kozmololojik ve astrolojik çeşitliliğini ortaya koymaktadır. Kalan dört parşömen yaprak atlası oluşturur. Bu atlasta Anadolu beylikleri hakkında bilgilere de yer verilmiştir. Haritalar, atlar, yerli

[8] Evelyn Edson, *The World Map, 1300-1492: The Persistance of Tradition and Transformation*, Baltimore 2007: The Johns Hopkins University Press, s. 74.

hayvan sürüleri, deniz kızları, gemiler, loksodromlar, önde gelen yerleşmelerin kuleli kasabaları, Afrika içinde görülen çok sayıda kral, prens ve prenses ile çok renkli bir yapıdadır (Harita 2).



Harita 2: Katalan atlasında Batı Afrika

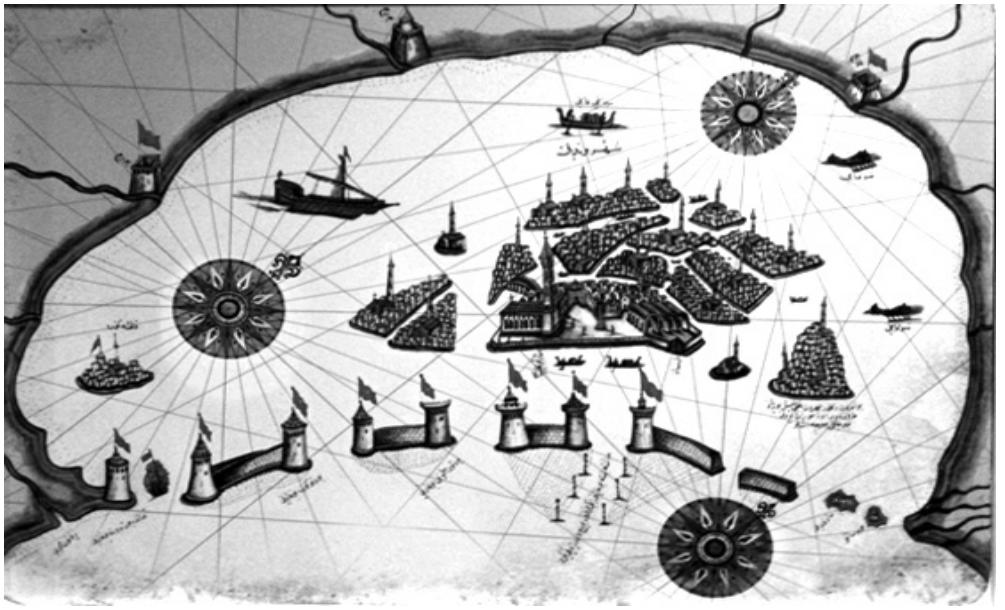
2. Portolanların Genel Özellikleri

Portolanlar, bu haritaları çizen denizci, coğrafyacı ya da haritacının yeteneklerine ve bilgi düzeyine de bağlı olarak belirgin özellikler taşımaktadır. Bu özellikler aynı zamanda döneminin haritacılık standartlarını da oluşturmaktadır. Haritalarda bir veya birkaç noktadan yayılan yön çizgilerinin birleşme noktasında rüzgar gülü veya pusula gülü denilen genellikle bezemeli bir motif yer alır. Rüzgar gülleri rüzgar sayısına göre 8-32 köşelidir (Harita 3, 4, 5). Bazılarında rüzgar adlarının baş harfleri belirtilmiştir. Mutlaka bir ölçek göstergesi vardır, o da genellikle rüzgar gülleri gibi bezemelidir (Harita 4). Bu haritalarda bölge

adları büyük harf, yer adları küçük harfle, kıyı çizgisine dikey ama kara tarafında siyah veya kırmızı ile yazılıdır. Kıyılar yeşil veya mavi ile çizilmiştir. Adalar farklı renklerdedir; kayalıklar siyah, sığ yerler kırmızı noktalarla belirlenmiştir. 15. yüzyıldan sonra yapılan bu tür haritalar arasında özenle bezenmiş olanları büyük sanat değeri taşır. Bunlar denizcilerin sefer sırasında kullanmalarından çok, yöneticilere ve ileri gelenlere sunmak üzere hazırlanmışlardır. Rengarenk boyanmış bu haritalarda, çok süslü rüzgar güllerine, armalara ve özenle çizilmiş türlü gemi resimlerine rastlanır. Deniz haritalarında iç bölgelere özen gösterilmemiştir. Önemli kara yerleşimleri ender belirtilir. Bazen o ülkelerin yöneticileri taht üzerinde oturan figürlerle simgelenmiş, değişik ülkelerdeki kimi hayvanlar ve bitkilere yer verilmiştir. Portolanların en ilginç yönü de, zaman zaman önemli limanların resimlenmiş olmasıdır. Ortaçağ portolanlarından beri şehirler ve limanlar basit kule ve yapı kümeleriyle işaretlenirken, bazı 16. ve 17. yüzyıl portolanları ayrıntılı kent tasvirlerine yer verirler. Avrupa portolanlarında en çok resimlenen şehirler ticareti dolayısıyla Venedik (Harita 3) ve kutsallığı nedeniyle Kudüs'tür. Bunlara çoğu zaman Cenova, Marsilya, Barselona, Kahire ve ender olarak kimi Kuzey Afrika limanları eklenmiştir. Avrupa portolanlarında İstanbul görünümlerine çok ender rastlanır. Denizin tuzu ve neminden korumak amacıyla genellikle deri üzerine çizilmiştir. Portolanlar kuzeye yönlendirilmiştir. Bu tutum, günümüz haritacılığının da temel ilkelerinden birini oluşturur.[9]

Kötü hava koşullarında fener ışığında haritanın okunması ve adaların birbirine karıştırılmaması için adalar farklı renklere boyanmıştır. Nitekim Ali Macar Reis Atlası'nda Adalar Denizi ve Menemenli Mehmet Reis'in Adalar Denizi'ndeki adaların farklı renklere boyanması, o zamanın kartografya tekniğinin bir zorunluluğu olarak ortaya çıkmıştır.

[9] *Harita Dergisi*, Ocak 2011, Sayı 145, s. 4.



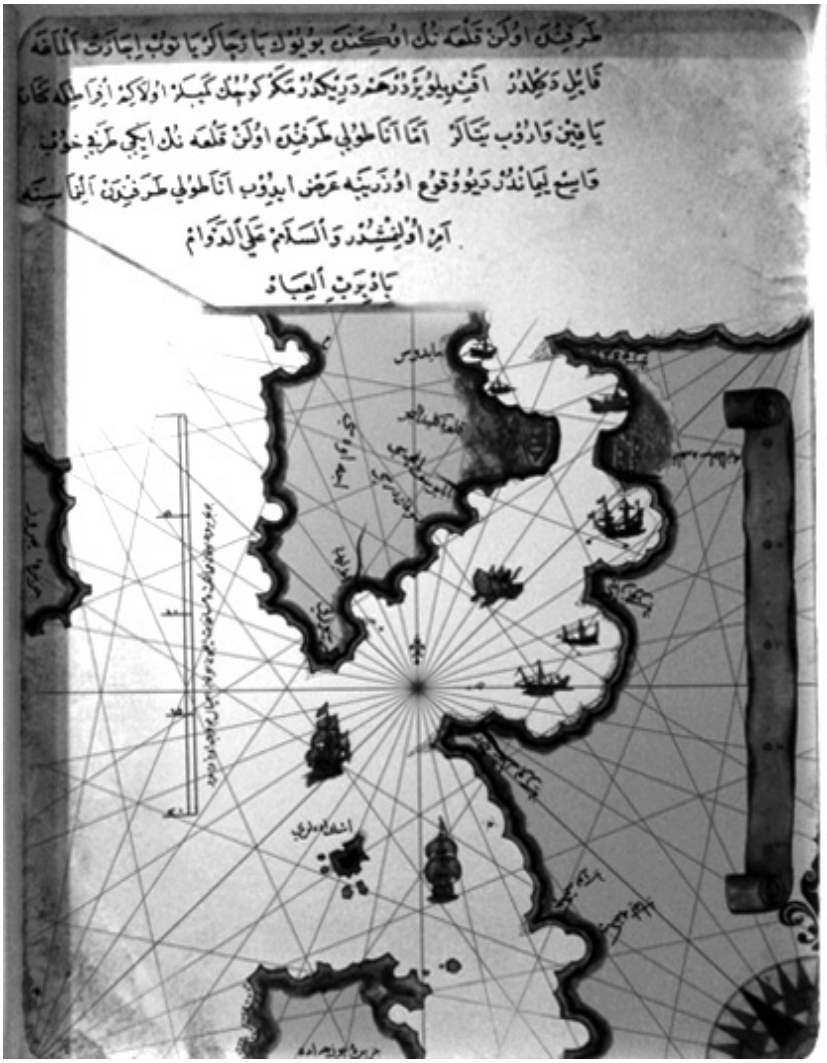
Harita 3: Venedik. Kaynak: Piri Reis, *Bahriye*.

Portolanlarda doğu-batı, kuzey-güney doğrultularında ölçekler bulunur. Ölçeklerde haneden haneye, noktadan noktaya yöntemi uygulanmıştır. Örneğin Piri Reis, İkinci Dünya Haritası olarak tanıtılan, ancak bir dünya haritası olmayan haritasında ölçek için haneden haneye 6 mil, noktadan noktaya 12 mildir. Buna göre haritanın ölçeği 1/20 milyona denk gelmektedir. İtalyan portolanlarında da haneden haneye, noktadan noktaya uygulaması kullanılır. Bu da bize o dönemde bu ve benzeri uygulamaların uluslararası bir standart olduğunu göstermektedir ve Türk haritacılar da bunları uygulamıştır (Harita 4).[10]

Portolanlarda liman, koy ve körfezlerin büyüklükleri hakkında bir fikir vermesi bakımından kaç geminin demirleyebileceği de gösterilmiştir. Ayrıca bu haritalarda yer alan gemilerin yelkenleri açıksa seyir halinde ve bu doğrultunun hakim rüzgar yönüne uygun olduğunu gösterir. Yelkenleri toplanmış haldeki gemilerin bulunduğu alanların demir atmaya ve beklemeye uygun (rüzgar almayan) alanlar olarak değerlendirildiği demir atmış gemilerden de anlaşılmaktadır (Harita 4).

---

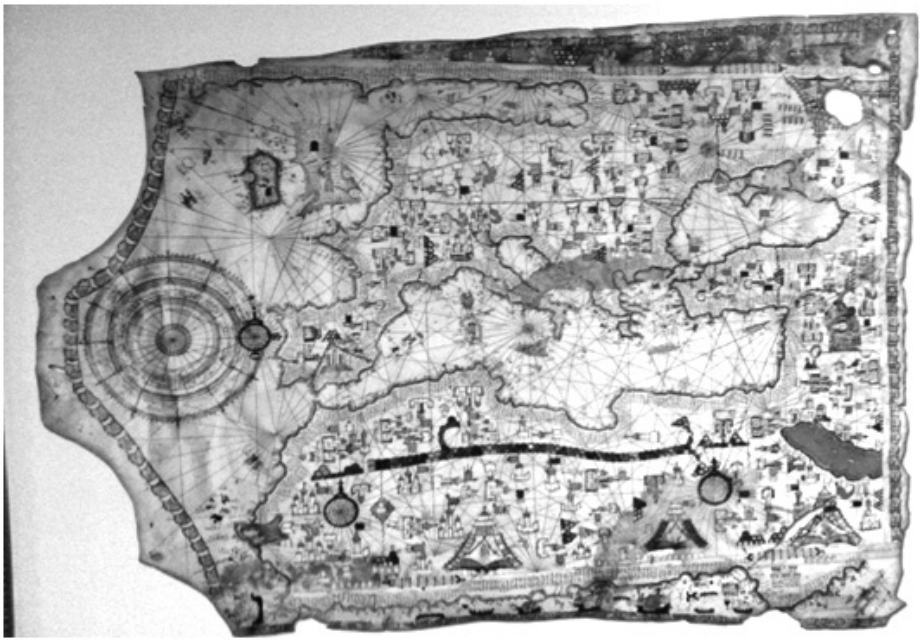
[w] Cevat Ülkekul, "Piri Reis'in 1528 Tarihli Bölgesel Haritası", *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu*, 2013.



Harita 4: Çanakkale ve Kilitbahir kaleleri. Kaynak: Piri Reis, *Bahriye*.

3. Osmanlı Korsanlarının Kullandıkları Portolanlar

Osmanlılann 16. yüzyılda Akdeniz'e açılmaları deniz coğrafyacılığını da beraberinde getirmiştir. Yavuz Sultan Selim'in Suriye ve Mısır seferlerinden sonra Kanuni'nin Rodos´u kuşatması ve Kuzey Afrika korsanları işbirliği ile Akdeniz'e yayılması, Osmanlılara Ege ve Doğu Akdeniz'in egemenliğini sağlamıştı. Kanuni'nin Hint Okyanusu'na kadar uzanan ilgisi, güçlü bir donanmanın yanı sıra sağlam bir coğrafya bilgisi de gerektirmekteydi. Avrupa coğrafyacılığı ve haritacılığı Portekizlilerin daha 15. yüzyılın sonlarında Ümit Burnu'ndan Hint Okyanusu'na, Atlas Okyanusu'ndan Amerika kıyılarına açılmaları sonucunda gelişen yeni ticari ilişkilerle artan deniz trafiği nedeniyle ivme kazanmıştı. Kıyılar, limanlar ve adaları göstererek denizcilere rehberlik eden portolan (deniz atlası) ve isolario (adalar haritası) yapımı Katalan, Portekizli ve İtalyanların elinde çok gelişmişti. Kökeni antik döneme inen deniz haritaları, 13. yüzyıldan sonra pusulanın yaygınlaşmasıyla gelişmiş ve en görkemli örneklerini 15-16. yüzyılda vermiştir. İster Avrupalılar, ister Araplar veya Türkler tarafından yapılsın, bu tür haritaların 17. yüzyıla kadar pek değişiklik göstermeyen ortak özellikleri vardır. Genellikle ceylan veya koyun derisi üzerine yapılır ve boyutları bunu aşmaz. Bazen iki, üç deri bir araya getirilerek büyütülür. Bazen de ufak parçalara kesilerek atlas haline getirilir. Atlaslar da 12 yaprağı pek geçmez. Portolanların çoğu Akdeniz kıyılarını, doğuda Ege, Marmara ve Karadeniz´i, batıda ise Atlantik kıyıları ve İngiltere'yi içerir (Harita 5).[11]



Harita 5: El Hacc Ebul-Hasan el Tanci'nin Akdeniz Portolanı (1560).

[11] Sezgin, *a.g.e*., I, s. 47-51.

Portolanlar hakkında Osmanlı Amirali Seydi Ali (öl. 970/1562)'nin *Kitab el-Muhit* (Okyanus Kitabı) isimli eserinde de bazı bilgiler yer almaktadır. Bu kitap tıpkıbasım olarak bilimsel araştırmaların sadece birkaç yıldır hizmetinde bulunmaktadır. Aslında Akdeniz'de çalışan bu denizci, 15 Osmanlı donanma gemisini Basra'dan Süveyş'e götürme misyonu (960/1553) sırasında Portekiz saldırıları yüzünden çok büyük bir kayba uğramış, filosunun geriye kalan gemileriyle batı Hindistan'ın Suret limanına demir atmıştı. Buradaki ikametini takip eden Aḥmedabad ikameti (961/1554) esnasında yukarıda adı geçen kitabını yazdı. Bu eserde genel olarak İbn Mācid ve Süleyman el-Mehri'nin birçok kitabını özetledi. Özellikle haritalara ayrılmış olan yedinci bölümün dört faslında yaptığı açıklamalar, kat edilecek yolun hesaplanmasına ve yön belirlemesine dayanan bir deniz seferinin ne Akdeniz'de ne de Hint Okyanusu'nda, bunun için uygun haritalar kullanılmaksızın mümkün olamayacağı konusunda hiç kuşku bırakmamaktadır. Seydi Ali üç tür haritadan bahsetmektedir: Hint Okyanusu haritaları, Akdeniz haritaları ve dünya haritaları. Bu konuda yaptığı açıklamalar genel olarak göstermektedir ki o, harita denilince matematiksel olarak kapsanan yeryüzü resmini anlamaktadır ve onun için bir deniz seferi ancak harita, pusula, pergel, usturlap ve quadrant (rubu tahtası) gibi aletler yardımıyla gerçekleştirilebilir.[12]

4. Portolan Haritalar Üzerinde Yön ve Mesafe Tayini

"*Turgut Reis'in yaşadığı dönemde mevki ve yön belirlemede kullanılan temel yöntem, 'Dead reckoning (D.R)' denilen metoddur ve 'mantıklı çıkarım yaparak hesaplama' anlamına gelmektedir. Diğer bir ifadeyle hızını ölçebilen denizci nerde olduğunu bulabilir anlamına geliyordu. Yöntem, gidilen yol uzunluğu, bu yolun gidilmesi için gerekli zaman ve pusulayı kullanmaktadır (yön, hız ve zaman). En basit tanımıyla Dead Reckoning belirli bir süre önce nerede olduğu kesin olarak bilinen bir taşıtın, şu an nerede olması gerektiğinin (ya da nerede olduğunun) hesabı şeklinde yürütülmektedir. Kristof Kolomb'un seyir defteri kayıtlarından ve güncelerinden bu yöntemi kullandığı net olarak bellidir. Geminin kuzeye göre gidiş doğrultusu ise pusula ile belirlenmekte ve bu yol ve doğrultu haritada ucu uca eklenerek geminin açık denizde izlediği rota haritaya işlenmektedir. Hareket edilen noktadan batıya gidilen mesafe an be an kayıt edilmektedir. Ve gidilen bu mesafeye göre bulunulan yelkenlinin boylamı hesaplanabilmektedir*". Log (seyir defteri ya da günlük)'un doğru bir şekilde kullanılması da aynı zamana yani 14-15. yüzyıllarda görülür.[13]

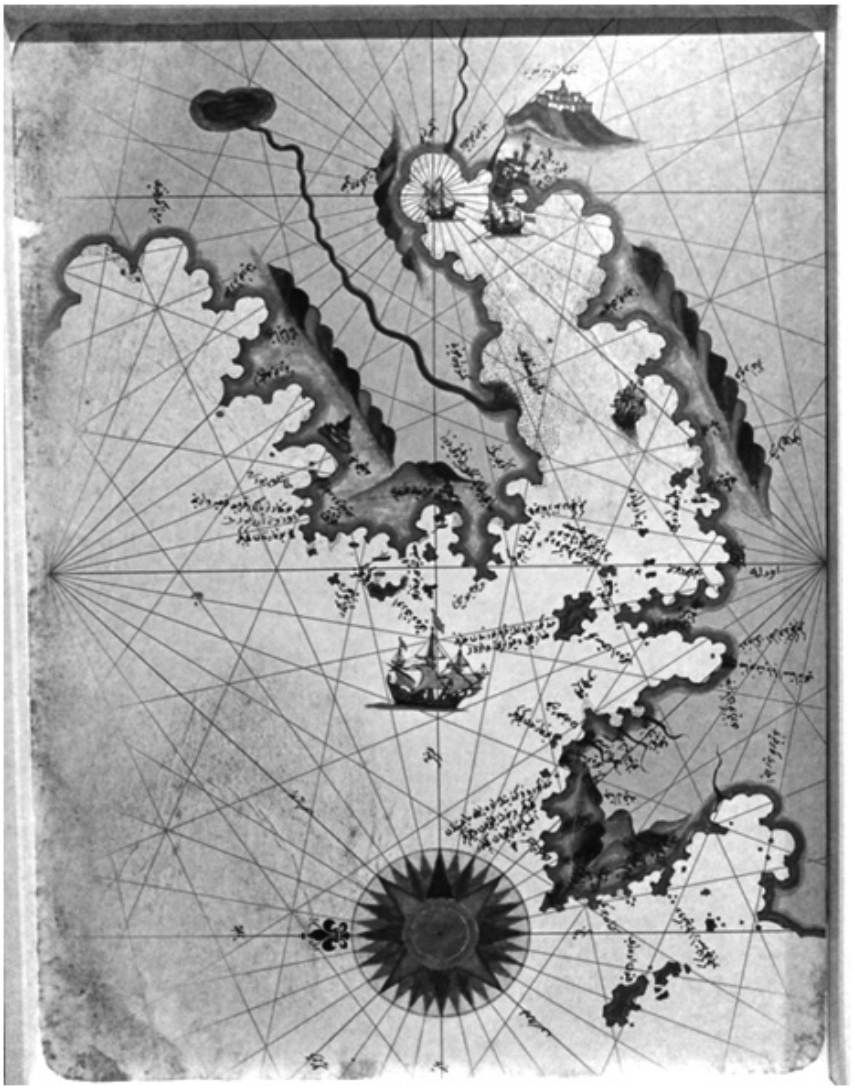
Yön, hız ve zaman uyumuyla hesaplanan 'Dead reckoning' kabaca şu şekilde kullanılıyordu. Yüzen bir halata belli aralıklarla yapılan düğümler,

---

[12] Sezgin, *a.g.e*., I, Cilt 11, s. 93-99.

[13] Doğan Uçar vd., *Pîrî Reis 1513 Dünya Haritası*, Boyut Yayınları, 2013.

ucuna bağlanan bir ağırlıkla denize atılır ve kum saatine bakılır, belli bir zaman biriminde giden düğüm sayısına göre teknenin hızı bulunurdu, bu uygulama günümüzde gemi hızlarını ölçmeye yarayan modern parakete aletlerinin ilkel örnekleri olarak da değerlendirilebilir. Denizciler güneş ve yıldızları kullanarak zaten enlemlerini bulduklarından şimdi de hızlarını kullanarak ne kadar doğu ve batıya gittiklerini bulabiliyorlardı. Burada üzerinde durulması gereken nokta İngilizcede "knot" düğüm anlamına gelmektedir. Bugün bu kadar modern elektronik aletlerin çıkmasına rağmen hala gemilerin hızını ifade etmek için knot (not) biriminin yani düğüm kelimesinin kullanılmasıdır.[14]



Harita 6: Foça, İzmir ve Karaburun kıyıları. Kaynak: Piri Reis, *Bahriye*.

14 Uçar vd., *a,g,e*., s. 23.

5. Portolanların kullanımının ekonomik, teknik ve sosyal yararları

13. yüzyıldan itibaren yapılmaya başlanan ve modern haritacılığın başladığı 17. yüzyıla kadar yapımı devam eden portolan haritalar, insanlık tarihi açısından büyük gelişmelere kapı aralamıştır. Portolanlar sayesinde dünyanın o ana kadar bilinen dünya olmadığı görülmüş, etkileri günümüzde de devam eden zincirleme reaksiyonlara yol açmıştır. Bu etkileri aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür.

1. Yeryüzünün doğal görünümüne ait haritalar çizilmeye başladı, bu haritalardan önceki haritalar fikri haritalardır. Kitapta yazılanlara göre görmeden çizilmiştir, kare yuvarlak daire biçimindedir.

2. Haritalar sayısal olarak çoğaldı ve kullanımdaki pratiklik ve fiili yararları nedeniyle yaygınlaştı,

3. Haritacılık bir meslek oldu, harita ticareti yapılmaya başladı,

4. Haritacılık teknik açıdan ileri doğru hızlı bir sıçrama gerçekleştirdi, ölçek, detaylı yön göstergesi ve karakteristik radyal ağı deniz haritalarıyla ortaya çıktı.

5. Denizciler ve gemiler daha güvenli olarak sefere çıkabildiler, harita üzerindeki kıyı bilgileri gemilerin sağ salim limanlara ulaşmasını sağladı, gemi sahiplerinin kayıpları azaldı sermaye birikimiyle armatörlüğün gelişmesini sağladı,

6. Bir limandan diğerine gidiş zamanı İsabetli bir biçimde tahmin ve tespit edilmeye başladı,

7. Sefer süresinin kısalması ile ticari malların Akdeniz'de dolaşımı hızlandı bir an önce tüketime sunulacak ürünler alıcılarına bozulmadan ulaştırıldı tüm bunlara bağlı olarak ticaret daha da gelişti,

8. Gemilerin güvenle seyir olanağına kavuşması gemicilerin cesaretini artırdı. Bu durum bilinmeyen yerlere gidilmesini sağladı ve keşifler çağının başlamasına önayak oldu, Batı Hint yolunun açılması ve ticaret yollarının değişimi bu sayede gerçekleşti,

9. Çoğu denizci ülkenin zenginleşerek denizci imparatorluklar olmalarını sağladı ve sömürgeciliğin gelişmesinde etken oldu.

10. İnsani açıdan bakıldığında forsalar limanlara erken ulaşabildiği için daha sık biçimde dinlenme olanağına kavuştular, öte yandan korsan ve ticaret gemilerinin sayılarının artmasıyla forsa ihtiyacı da arttı.

11. Osmanlı haritacılığı ve haritalarının ortaya çıkmasını sağladı.[15]

Bütün bu gelişmelere bakıldığında Avrupa'nın ekonomik ve askeri alanlarda diğer kıtalara olan üstünlüğünde haritacılık alanındaki gelişmelerin ne denli önemli bir payının olduğu kendiliğinden ortaya çıkan bir sonuç olarak görülmektedir. Denilebilir ki Avrupa, bugünkü seviyesine kartografik gelişmeler sayesinde ulaşmıştır.[16]

SONUÇ

Sonuç olarak, biz Türkler başlangıçta denizci bir ulus değildik belki, ancak yurt edinmek için fethettiğimiz topraklar denizci bir ulus olmamızı gerektirdi, biz de olduk. Bu hem vatanı korumak, hem cihan şümul olmak ve aleme düzen (nizam-ı âlem) vermek, hem de cihat için de bir zorunluluktu. Türk ulusu, bu zorunluluğun -yukarıda adı geçen önce korsan sonra amiral ve beylerbeyi unvanlarıyla nam salan değerleriyle- kolaylıkla üstesinden gelmiştir. Denizcilikte doğuştan denizci uluslar kadar başarılı olmuş, dünyanın hala nasıl yapıldığını anlamaya çalıştığı haritalar çizmiştir. Ancak karakter olarak denizci uluslara da (tüccar, sözüne güvenilmez, çıkarcı vb.) benzememiştir. Bununla birlikte, Rus düşünür Bakunin'nin Devlet ve Anarşi (1873) kitabında "*B*ütün bir tarih, bilhassa tarihte ilerleme namına ne varsa çoğu, kıyı insanlarınca yapılmıştır. Uygarlığın yaratıcısı olan Yunanlıların ülkesi baştanbaşa denizin kıyısındaydı. Eski Roma'nın güçlü bir Dünya devleti haline gelmesi ancak denizlere açıldığında mümkün oldu. Modern tarihte siyasal özgürlüklerin, toplumsal hayatın, ticaretin, sanatın, bilimin ilerlemesini –tek kelimeyle, insanlığın Rönesans'ını *aynı Yunanistan gibi bir kıyı şeridinden ibaret olan İtalya'ya borçluyuz. İtalya'dan sonra dünya çapında ilerlemenin liderleri olan uluslar da hiç farklı değildir: Hollanda, İngiltere, Fransa ve nihayet Amerika*"[17] demektedir. Bakunin bu listeye Türkleri ve elbette Osmanlı Devleti'ni de eklemeliydi.

---

[15] Kemal Özdemir, "Osmanlı Deniz Haritaları Üzerine Notlar", *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu*, 2013.

[16] Murat Tanrıkulu, *Haritaya Davet*, İstanbul 2013, s. 93.

[17] Mihail Aleksandroviç Bakunin, *Devlet ve Anarşi*, (çev: Murat Uyurkulak), İstanbul, 2006, s. 27.

KAYNAKÇA

ATALAY, İbrahim, *Doğa Bilimleri Sözlüğü,* İzmir 2004.

BAKUNIN, Aleksandroviç Mihail, *Devlet ve Anarşi*, (çev. Murat Uyurkulak), İstanbul, 2006.

CERTEAU, M., "Walking in the City", *Part III Spatial Practices, The Practice of Everyday Life,* (çev. S. Rendall), Berkeley & Los Angeles 1984: University of California Press.

UÇAR, Doğan vd., *Pîrî Reis 1513 Dünya Haritası,* Boyut Yayınları, 2013.

EVELYN, Edson, *The World Map, 1300-1492: The Persistance of Tradition and Transformation*, Baltimore 2007: The Johns Hopkins University Press.

Harita Dergisi, Sayı 145. Ankara, Ocak 2011.

*Ö*ZDEMİR, Kemal, "Osmanlı Deniz Haritaları Üzerine Notlar", *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu*, 2013.

SEZGİN, Fuat, İslam ve Bilim, Cilt 11, Institut für Geschichte der Arabisch-Islamischen Wissenschaften, Frankfurt 1984.

SOUCEK, Svat - KAÇAR, Mustafa - UÇAR, Doğan - McINTOSH, Gregory C. - RENDA, Günsel - ÜLKEKUL, Cevat - ŞENGÖR, A. M. Celal, *Pîrî Reis 1513 Dünya Haritası,* Boyut Yayınları, 2013.

ŞERBETÇİ, Muzaffer, *Türk Haritacılık Tarihi (Türk Haritacılığının 100. Kuruluş Y*ılı Anısına), İstanbul 1999.

TANRIKULU, Murat, *Haritaya Davet*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2013.

ÜLKEKUL, Cevat, "Piri Reis'in 1528 Tarihli Bölgesel Haritası", *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu*, İstanbul 2013.

http://.www.icaci.org.


Turgut Reis
Turgutreis - Bodrum
2.
1 - 4 Kasım 2013
Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu



AKDENİZ DÜNYASI

MÜSLÜMANLARIN AKDENİZ'İ KEŞFİNE DAİR
EXPLORATION OF MEDITERRANEAN SEA BY THE MUSLIMS

Mustafa S. KÜÇÜKAŞÇI *

Özet:

İslam denizcilik tarihi Müslümanların Akdeniz ile yüz yüze gelmelerinden itibaren başladı. Müslümanlar, Doğu ve Batı dünyasını buluşturan Akdeniz'i anlayıp tanıdıkça rakipleriyle boy ölçüşebileceklerini ve hedeflerine ulaşabileceklerini hissettiler. Asıl hedefleri Akdeniz'de Bizans'a üstünlük sağlayarak İstanbul'a ulaşmak olan Müslümanlar, Kıbrıs'a hakim olduktan sonra tahkim ettikleri Mısır ve Suriye'deki üslerden deniz seferleri düzenlemeyi sürdürdüler. Bu arada denizcilik bilgilerini geliştirirken haritacılık başta olmak üzere önemli bilimsel ve teknolojik gelişmelerin de öncüsü oldular. Akdeniz'deki siyasi ve iktisadi gelişmelerin alt yapısının hazırlandığı bu gelişmelerden sonra bölgedeki ticari denge Batılılar aleyhine bozuldu ve Bizans Devleti sürekli savunmada kalmaya mecbur oldu.

Anahtar Kelimeler: *Akdeniz, Kıbrıs, Bizans, Müslümanlar, Bahriye, Harita, Zatüssavârî.*

Abstract:

Islamıc naval history has started when Muslims had arrived to Mediterranean Sea. When Muslims comprehend the Mediterranean Sea, which bridges together Western and Eastern World, they learn how to challenge with their rivals and how to reach their destinations. Muslim's main target was reaching to the Istanbul and defeating the Byzantines. Muslims conquered Cyprus and fortificated their Egyptian and Syrian ports for their naval campaigns. They became pioneer of scientific and technological developments especially in cartography meanwhile they improved their naval knowledge. Trade balance changed against the Europeans, Byzantium obeyed to be in defensive position, after this infrastructural deveplopments in economical and political situations.

Key Words: *Mediterranean Sea, Cyprus, Byzantine Empire, Muslims, Navy, Map, Battle of the Masts.*

---

* Prof. Dr., Marmara Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü / Marmara University, Faculty of Science and Letters, Department of History; (mkucukasci@marmara.edu.tr).

MÜSLÜMANLARIN AKDENİZ'İ KEŞFİNE DAİR

Mustafa S. KÜÇÜKAŞÇI

Önemli kara parçalarıyla bütünleşmiş yeryüzündeki en büyük iç deniz olan Akdeniz, coğrafi mevkii, askeri ve ticari önemi dolayısıyla tarih boyunca çeşitli medeniyetlerin öncelikli hedefi ve büyük mücadelelerin en görkemli sahnesi olmuştur. Yunanlılar ile Romalıların "*bizim deniz*" dedikleri Akdeniz'in Arapların gündemine yoğun bir şekilde girmesi İslamiyet'le birliktedir.[1] Arabistan dışına çıktıklarında iki rakip ile karşılaşan Müslüman Araplar, karada mücadeleye giriştikleri Bizans İmparatorluğu'na üstünlük sağlayabilmek için mücadele alanının içerisine denizin de eklenmesi gerektiğini hemen fark ettiler. Çünkü Suriye ve Mısır sahillerini Bizans saldırılarından korumak, denizden gelebilecek düşman saldırılarına cevap vermek, Anadolu'daki kara seferlerini güvenlik içerisinde sürdürebilmek, Doğu Roma'nın başkenti İstanbul'a ulaşabilmek ve fetihlerin kalıcı olmasını sağlayabilmek için mücadele alanının içerisine denizin mutlaka dahil edilmesi gerekiyordu. Bu durum aynı zamanda eski dünyanın medeni gelişmelerinin yaşandığı Doğu ve Batı dünyasını buluşturan Akdeniz'i anlayıp tanıdıkça rakipleriyle boy ölçüşebileceklerini ve hedeflerine ulaşabileceklerini hissettikleri anlamına da geliyordu.[2]

Ortaçağ'da denizyolları üzerine serpiştirilmiş anakarada veya adalarda savaş gemileri ya da korsanların ihtiyaçlarını karşılayan, ticaret gemilerine antrepo imkanı sağlayan ve kötü hava şartlarında sığınılabilecek onarım ve ticaret imkanları sunan limanlar vardı.[3] Akdeniz'deki bu limanlara hakim olmak sadece Bizans ile mücadele için değil, aynı zamanda Müslüman tüccarlar için de önem arz etmekteydi. Fethedilen Suriye ve Mısır'ın ekonomilerinin önemli bir kısmının ticarete dayandığını gören ilk valiler, denizden gelecek tehlikelere açık bulunan bölgelerinin askeri bakımdan korunması kadar, Akdeniz ticaretinin devamı için de güçlü bir donanmaya ihtiyaç

---

1 Araplar denizcilik konusunda belki çok malumat sahibi değildiler. Ancak deniz yoluyla yapılan ticaretin öneminin farkındaydılar. Kur'ân-ı Kerîm'de ifade edildiği gibi yaz aylarında Suriye, kış aylarında da Yemen'e büyük ticaret seferleri düzenleyen Kureyşliler (Kureyş 106/1-4) yaz seferlerinde mutlaka Akdeniz tüccarlarıyla buluşuyorlardı. Bununla birlikte Arapların bildikleri ve hafızalarına nakşettikleri deniz kendi adaları saydıkları ve kökenlerinin kaynağı olarak gördükleri Cezîretü'l-Arab'ın kıyısındakilerdi. Geniş bilgi için bkz. İbn Haldun, *el-Mukaddime*, II, Dârü'l-Beyzâ 2005, 28; Predrag Matvejević, *Akdeniz'in Kitabı*, (trc. Tolga Esmer), İstanbul 2004, s. 94.

2 Ernle Bradford, *Akdeniz Bir Denizin Portresi*, (trc. Ahmet Fethi), İstanbul 2004, s. 16; Nihal Ş. Utku, *Kızıldeniz'de Denizcilik Ticaret ve Yerleşim* (Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2005, s. 112.

3 John H. Pryor, *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler*, (trc. Füsun-Tunç Tayanç), İstanbul 2004, s. 25, 41.

olduğunu hemen kavradılar. Bu bağlamda Akdeniz'in tanınmasının ardından güçlü bir donanma oluşturulması, akabinde de fethedilen bölgelerin denizden korunmasını temin ettikten sonra önce Bizans tarafından kontrol edilen deniz yollarına hakim olmak, ardından da karşı harekata geçmek gerekiyordu.[4]

Hz. Peygamber zamanında başlayan İslam-Bizans mücadelesi Hulefâ-yi Râşidîn dönemindeki fetihlerle hız kazandı; önce Suriye ve Filistin (635-636), ardından da Mısır'ın (640-646) Müslümanların hakimiyetine girmesiyle İslam dünyası Akdeniz ile yüz yüze geldi. Suriye, Filistin ve Mısır'ın fethi aynı zamanda stratejik bakımdan önem arz eden Bizans deniz üsleriyle, Akdeniz'in sahil kentlerindeki tersanelerin ve bölgede yaşayan eskiden beri denizcilikle uğraşan önemli sayıda nitelikli insanın Müslümanların idaresi altına girmesi anlamına geliyordu. Böylece Akdeniz ile yüz yüze gelen Müslüman Araplar buradaki potansiyelin de yardımıyla kısa sürede deniz seferlerine yatkın hale gelecek tedbirleri aldıkları gibi, karşılaştıkları problemleri de büyümeden çözmeyi başardılar. Bu bakımdan Hz. Peygamber zamanından itibaren deniz seferlerine dair bazı haberler varsa da, İslam denizcilik tarihi Müslümanların Akdeniz ile yüz yüze gelmelerinden itibaren başladı.[5]

Akdeniz'i tanımaya yönelik ilk girişimler, Bizans'ın İstanbul'dan sonra en stratejik deniz üssü olan Kıbrıs'a yönelik olarak geliştirildi. Müslüman tüccarlar için de stratejik bir konumda olan Kıbrıs başta olmak üzere ana rotalar üzerinde yer alan adaların elde edilmesi, Bizans'a karşı üstünlük kurmak kadar İslamiyet'in oralara girerek yerleşmesi bakımından da önem arz ediyordu.[6] 638'de Şam valiliğine tayin edildikten sonra iyi bir donanma kurarak deniz seferlerine başlanılması gerektiğine inanan Muâviye b. Ebû Süfyan, Halife Ömer'den, "*sahildeki köylerden birinde oturan Müslümanlar burada (Kıbrıs) yaşayan Rumların köpeklerinin ulumalarını ve horozlarının ötüşlerini bile duyuyorlar*"[7] sözleriyle Akdeniz'de ilk hedef olarak belirlediği Kıbrıs'a sefer düzenlemek için izin istedi. Benzer bir talep, Kıbrıs başta olmak üzere bir takımadaların yer aldığı Doğu Akdeniz'i Bizanslılar kontrol altında tuttukları sürece, özellikle Mısır'ın ani saldırılarla karşılaşma tehdidi altında bulunduğunu gören Mısır fatihi ve valisi Amr b. Âs'tan geldi.[8]

Her iki talebi de uygun görmeyen Hz. Ömer, Mısır valisinden Akdeniz

---

4 Bradford, *a.g.e.*, s. 240, 242.

5 Matvejević, *a.g.e.*, s. 136. Müslümanların Akdeniz'le tanışmadan önce gerçekleştirdikleri deniz seferleri için bkz. Vâkıdî, *Kitâbü'l-Megâzî*, III, (nşr. M. Jones), Beyrut 1984, s. 983; İbn Sa'd, *et-Tabakātü'l-Kübrâ*, II, (nşr. M. Abdülkadir Atâ), Beyrut 1990, s. 123-124; Muhammed Hamîdullah, *İslâm Peygamberi*, I, (trc. Salih Tuğ), İstanbul 1991, s. 295-296; Utku, *a.g.e.*, s. 153-156.

6 Yusuf Abbas Hashmi, "Dhātu's-Sawārī A Naval Engagement Between The Arabs And Byzantines", *Islamic Quarterly*, VI/1-2, London 1961, s. 57; Pryor, *a.g.e.*, s. 116.

7 Taberî, *Târîhu'r-Rusül ve'l-Mülûk*, IV, (nşr. M. Ebu'l-Fadl), Beyrut ts., s. 258.

8 Walter E. Kaegi, *Byzantium and the Early Islamic Conquests*, Cambridge 1995, s. 276; Philip K. Hitti, *Arap Tarihinin Mimarları*, (trc. Ali Zengin), İstanbul 1995, s. 64.

başta olmak üzere denizler, deniz seferleri ve gemiler hakkında kendisini bilgilendirmesini talep etti.[9] Amr'ın cevap olarak yazdığı mektuptan oldukça etkilenen Halife Ömer'in aşağıdaki sözleri, başkentteki Akdeniz algısını gösteren en eski kayıttır: "*Akdeniz yeryüzündeki denizlerin en büyüklerinden birisiymiş; Müslümanları böyle tehlikeli bir sefere nasıl olur da çıkarıp kâfirlerin bulunduğu yerlere gönderebilirim? Allah'a yemin ederim ki, benim için tek bir Müslüman, Bizans'tan ve Rum ülkesinde bulunan her şeyden ve tamamına sahip olmaktan çok daha kıymetli, daha sevimli ve önemlidir*".[10] Denize karşı güvensizlik uyandıran, bir kısmı abartılı olan bu ve benzeri haberlerin yanı sıra, 638 ve 641 yıllarında meydana gelen deniz kazalarından[11] etkilendiği anlaşılan Hz. Ömer'in bu kararında "*deniz seferlerinin gerektirdiği sanat ve gelişimin henüz gerçekleşmediği*"[12] ve "*Müslümanların Akdeniz'le ilgili yeterli deneyime sahip olmadıkları*"[13] düşünceleri birincil derecede etkin olmuştu. Ayrıca Halife Ömer fethedilen bölgelerin coğrafi durumlarının henüz tam anlamıyla öğrenilmemiş ve tanınmamış olduğu düşüncesini de taşıyordu.[14]

Hz. Ömer döneminde Akdeniz'e kıyısı olan Mısır ve Suriye gibi bölgelerde, karada gerçekleştirilen başarıların muhafazası ve devamlılığının sağlanmasının ancak denizlerde kazanılacak başarılarla desteklenebileceğinin farkına varılmıştı. Bundan dolayı Bizans'a karşı her hangi bir deniz harekatına girişmek yerine, Akdeniz'e kıyısı olan sahil bölgelerindeki hakimiyetin öncelikli olarak savunma tedbirleriyle muhafaza edilmesi yoluna gidilmiş; Akdeniz'i daha yakından tanımak için zaman kazanma düşüncesi öne çıkmıştı.[15] Hz. Ömer'in geçmişi çok eskilere dayanan Kızıldeniz ile Akdeniz'in açılacak bir kanalla birleştirilmesi fikrine, Mekke ve Medine'yi düşman donanmasına açık hale getireceği endişesiyle karşı çıkmış olması da bu hususu teyit etmektedir.[16]

---

9 bkz. Ya'kūbî, *Târîhu'l-Ya'kubî*, II, (nşr. M. Houtsma), Beyrut ts., s. 154-155; İbn Sa'd, *a.g.e.*, III, s. 216.

10 Taberî, *Târîh*, IV, s. 258.

11 İbn Sa'd, *a.g.e.*, IV, s. 267-268; Taberî, *Târîh*, IV, s. 112; Belâzürî, *Fütûhu'l-büldân*, (trc. Mustafa Fayda), Ankara 2002, s. 181, 476; İbnü'l-Esîr, *el-Kâmil fi't-Târîh*, II, (nşr. C. J. Tornberg), Beyrut 1979, s. 538-539.

12 Mehmed Halid, *Mufassal Târîh-i İslâm*, İstanbul 1928, s. 247.

13 Belâzürî, *a.g.e.*, s. 218.

14 Hz. Ömer zamanında Müslümanların hakimiyetine giren ve girmesi muhtemel olan Şam, Mısır, Yemen, Hicaz, Mağrib, Irak, Cibâl, Horasan, Fâris, Huzistan, Cezîre, Hind ve Çin'in iklim, şehir ve sakinlerinin bazı özelliklerini öğrenmeye yönelik çalışmalar yapılmıştır. Bkz. Mes'ûdî, *Mürûcü'z-Zeheb*, II, (nşr. Muhammed Muhyiddîn), Beyrut 1964-1965, s. 61-64.

15 Kaegi, *a.g.e.*, s. 246; Utku, *a.g.e.*, s. 134, 166. Hz. Ömer'in deniz seferi konusunda neden çekingen davrandığı Mısır'ın fethinden sonra (Eylül 642) bölgenin başkentinin belirlenmesiyle ilgili kararından da anlaşılmaktadır. İskenderiye'nin deniz bağlantısı olan bir merkez olmasından dolayı Hz. Ömer daha uygun gördüğü Fustat şehrini kurdurmuştur. bkz. Ya'kūbî, *Târîh*, II, 164; Belâzürî, *a.g.e.*, s. 321; Kaegi, *a.g.e.*, s. 277; Eymen Fuad es-Seyyid, "İskenderiye", *DİA*, XXII, s. 574.

16 Mes'ûdî, *a.g.e.*, II, 263. Abbasî halifelerinden Harun Reşid zamanında da benzer endişelerle karşı çıkılmıştır.

Hz. Ömer zamanından itibaren zihni ve fikri planda bir donanma oluşturma gayreti içerisine giren Muâviye, Bizans'tan ele geçirilen tersaneleri kendi amaçları doğrultusunda yeni bir donanma oluşturmak için kullandı; sahil kentlerinde yaşayan Rum ve Kıpti denizcilerden istifade etmek suretiyle deniz seferleri için hazırlanmayı ara vermeksizin sürdürdü.[17] Doğu Akdeniz'de Bizans'a üstünlük sağlamak ve Anadolu'daki seferleri sürdürmek isteyen Muâviye, Hz. Osman döneminde de Kıbrıs'a sefer konusundaki ısrarını devam ettirdi.[18] Muâviye'nin düşüncesinde direnmesinde, Bizans'ın Hz. Ömer döneminde kaybettiği toprakları geri almak istemesi, özellikle de Mısır sahil kentlerinde meydana gelen gelişmeler etkili olmuştu.[19] Hz. Osman Şam valisinin talebini, "*Senin bu isteğine Ömer olumsuz cevap verirken ben yanındaydım*" sözleriyle uygun görmedi.[20] Hz. Ömer'in Kıbrıs seferiyle ilgili kararından etkilendiği anlaşılan Hz. Osman, valisinin ısrarlı talepleri sonunda ikna oldu; denizin tehlikeli olmadığının ispatı için çoluk çocuğunu yanında götürmesi, sahillerin askerlerle tahkim edilmesi, hiç kimseyi sefere zorlamadan sadece gönüllülerin katılması gibi şartlarla Akdeniz sularına çıkmaya izin verdi (648).[21]

Kıbrıs'a düzenlenecek seferin hem halife hem de halk nazarında kendisine büyük itibar kazandıracağını düşünen Muâviye ilk olarak sahildeki idarecilerine ve denizcilik konusunda bilgi sahibi kimselere haber göndererek bölgedeki gemilerin bakıma alınmasını istedi.[22] Eşi Fâhite'nin yanı sıra çok sayıda gönüllüyle birlikte Kıbrıs'a bir sefer düzenleyen Muâviye'nin öncülüğünde İskenderiye'den Mısır valisi Abdullah b. Sa'd b. Ebû Serh ile Akka'dan Abdullah b. Kays'ın da katılımlarıyla 649 ilkbaharında Akka limanından ilk Müslüman filosu Akdeniz sularına açıldı.[23] Kıbrıs'ın kan dökülmeden fethi ve ardından yerel güçlerle yapılan antlaşma hem Bizansi hem de Emeviler tarafına yükümlülükler getirdiği gibi Akdeniz'in kullanımında Müslümanları Bizans'a ortak ediyordu.[24]

---

17 bkz. Kudâme b. Ca'fer el-Bağdâdî, *el-Harâc ve Sınâ'atü'l-kitâbe*, (nşr. M. Hüseyin ez-Zebîdî), Bağdat 1981, s. 290; İbnü'l-İbrî, Ebü'l-Ferec, *Abu'l-Farac Tarihi*, I, (çev. Ömer Rıza Doğrul), Ankara 1945-1950, s. 180; İrfan Aycan, *Saltanata Giden Yolda Muâviye Bin Ebî Süfyân*, Ankara 1990, s. 92; Hashmi, *a.g.e.*, s. 57.

18 Belâzürî, *a.g.e.*, s. 218; Kudâme b. Ca'fer, *a.g.e.*, s. 306.

19 Utku, *a.g.e.*, s. 159.

20 Belâzürî, *a.g.e.*, s. 218; Kudâme b. Ca'fer, *a.g.e.*, s. 306.

21 Taberî, IV, *Târîh*, 260; Belâzürî, *a.g.e.*, s. 218.

22 İbn Kesîr, *el-Bidâye ve'n-Nihâye*, VIII, Kahire 1988, s. 122. İlk İslam donanmasının oluşumu anlamına gelen bu çalışmalar hakkında daha geniş bilgi için bk. Hashmi, *a.g.e.*, s. 62, Utku, *a.g.e.*, s. 168-170; Seyhun Şahin, *VI. ve VII. Yüzyıllarda Kıbrıs* (Yüksek Lisans Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ 2006, s. 70-71.

23 Belâzürî, *a.g.e.*, s. 218; İbnü'l-İbrî, *a.g.e.*, I, s. 180; İbn Kesîr, *el-Bidâye*, VII, s. 159.

24 Taberî, *Târîh*, IV, s. 262; Belâzürî, *a.g.e.*, s. 219; Ya'kūbî, *Târîh*, II, s. 166. Barış yapılmadan önce bazı çatışmaların olduğu aralarında daha sonra camiye çevrilen Epiphanius kilisesinin de bulunduğu bazı binaların tahrip edildiği kayıtları varsa da, bunlar dönemin kaynakları tarafından tasrih edilmemektedir. İlk caminin ikinci seferden sonra Lapithos'ta (Kyrris'e göre Paphos) yapıldığı genel kabul görmektedir. Geniş bilgi için bkz. Şahin, *a.g.e.*, s. 72-73; Costas P. Kyrris, "The Nature of the Arab-Byzantine Relations in Cyprus from the Middle of

Müslüman Araplar tanıştıkları kuzeyde Avrupa, güneyde Afrika ve doğuda Asya ile çevrilmiş büyük bir iç deniz olan Akdeniz'e, Romalılar denizi anlamında "*Bahrü'r-Rûm (el-Bahrü'r-Rûmî)*" adını verdiler.[25] Akdeniz ile ünsiyetleri ilerledikçe *Bahrü'r-Rûm*'un yanında, kıyısında yer alan kara parçalarından ve buralarda yaşayan halklardan dolayı *Bahrü'l-Endelüs*, *Bahrü'l-Mağrib*, *Bahrü'l-İfrîkıyye*, *Bahrü'l-İskenderiyye*, *Bahrü'ş-Şam*, *Bahrü'l-Kostantiniyye* ve *Bahrü'l-Efrenc* gibi adları da kullanmaya başladılar.[26] Gemi yapılan yerlere de *dârü's-sınâa* adını verdiler. Türkçe'ye *tersane* şeklinde geçen bu terim Batı dillerine *darsena*, *arsenal*, *arsenale*, *arzenale*, *darsanale* gibi şekillerde intikal etti; donanma kumandanı karşılığında kullanılan *emîrü'l-mâ* da Avrupa dillerine *amiral* şeklinde geçti.[27]

Müslümanlar Akdeniz'i tanıdıktan sonra Kur'ân-ı Kerim'de iki deniz anlamında dört yerde "*el-bahreyn*", bir yerde "*el-bahrân*", bir yerde de yedi deniz anlamında "*Seb'atü ebhur*" şeklinde yer alan denizlerle ilgili ayetlerin Akdeniz'e işaret edip etmediği hususu üzerinde durmaya başladılar.[28] İki deniz anlamındaki *bahreyn*, Fırat ve Nil nehirleriyle bunların döküldüğü deniz, *mecmau'l-bahreyn* ise bunların denize döküldüğü yer veya Akdeniz ve Fars Denizi, bu iki denizin birleştiği yerin de Cebelitarık Boğazı ile Tanca olduğu yorumuna sıkça başvurdular.[29] İki denizin birleştiği yer anlamındaki "*mecmau'l-bahreyn*" tabiriyle Basra Körfezi'yle Akdeniz'in birbirine yaklaştığı yer, yani Süveyş bölgesi ve iki denizden birisinin de Akdeniz olduğu yorumları da en sık rastlanılanlardandı.[30] Fahreddin er-Râzî, "*...ve denizde insanlara fayda verecek şeyleri taşıyan gemilerde...*"[31] ayetini yorumlarken, bilinen denizlerin beş adet olduğunu ve bunlardan birisinin de uzunluğu beş bin, eni ise altı yüz mil ve üzerinde yüz almış iki meskun adanın yer aldığı Akdeniz olduğunu kaydeder.[32]

---

the 7th to the Middle of the 10th Centruy AD.", *Graeco-Arabica*, IV (1984), s. 156.

25 İbn Asâkir, *Târîhu Medîneti Dımaşk*, VI, (nşr. M. Ebû Sa'îd el-Amrâvî), Beyrut 1995-1998, s. 403; Kalkaşendî, *Subhu'l-a'şâ fî Sınâ'ati'l-inşâ*, III, (nşr. Hüseyin Şemseddin), Beyrut 1987, s. 239.

26 Ya'kūbî, *el-Büldân*, s. 146, 176, 179-182, 185, 187, 192, 194-195, 197; Taberî, *Târîh*, IV, s. 100, 259; İbn İbn Hurdazbih, *Kitâbü'l-Mesâlik ve'l-memâlik*, (nşr. M. J. de Goeje), Leiden 1967, s. 88-89, 104.

27 Nebi Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV, s. 500.

28 el-Kehf 18/60; el-Furkân 25/53; en-Neml 27/ 61; Lokman 31/27; el-Fâtır 35/12; er-Rahmân 55/19.

29 Kurtubî, *el-Câmi li-ahkâmi'l-Kurân*, XVII, Kahire ts., s. 162; Elmalılı Muhammed Hamdi Yazır, *Hak Dini Kur'an Dili*, V, İstanbul 1979, s. 3257; VII, s. 4671-4672.

30 bkz. Taberî, *Camiu'l-beyân*, XV, s. 336-337; XXVII, s. 167-168; Ebû İshâk es-Sa'lebî en-Nîsâbûrî, *Tefsîrü's-Sa'lebî*, IX, (nşr. Ebû Muhammed İbn Âşûr), Beyrut 2002, s. 181; İbn Kesîr, *Tefsîru'l-Kur'âni'l-azîm*, III, İstanbul 1986, s. 322.

31 el-Bakara 2/164.

32 Fahreddin er-Râzî, *et-Tefsîrü'l-kebîr*, IV, Kahire 2000, s. 176-177. Fahreddin er-Razî bu bilgileri İbn Rüste'den aktarmaktadır. Bkz. İbn Rüste, *el-Alâku'n-nefîse*, (nşr. M. J. de Goeje), Leiden 1967, s. 84-85.

Asıl hedefleri Akdeniz'de Bizans'a üstünlük sağlayarak deniz yoluyla İstanbul'a ulaşmak olan Müslümanlar, Kıbrıs zaferinin ardından tahkim ettikleri Mısır ve Suriye'deki üslerden deniz seferleri düzenlemeyi sürdürdüler. Kıbrıs'ın fethinden yaklaşık bir yıl sonra Suriye sahillerindeki Arvad (Cyzikus) adası Müslümanlar tarafından alındıktan sonra Kuzey Afrika fetihlerine devam edildi. 652'de 200 gemiden müteşekkil bir filo Suriye'den Sicilya adasına ulaştığı gibi, Rodos'a yönelik de bir sefer düzenlendi.[33] Mısır'da Amr b. Âs'ın yerini alan Abdullah b. Sa'd, Trablusgarp'tan İfrîkıye'ye kadar ilerledikten sonra fetihleri Nil vadisi doğrultusunda güneye ve Akdeniz sahilinden batıya doğru sürdürdü.[34] Vergi yükümlülüklerini yerine getirmeyen Rumlardan aldıkları gemilerle Müslüman Arapların karşısına çıkan Kıbrıs idarecileri, 654 yılındaki ikinci seferden sonra adada İslamiyet'in kalıcı olması için alınan tedbirleri görünce Akdeniz'de Müslüman varlığının geçici olmadığını anladılar ve iptal ettikleri anlaşmayı yenilediler.[35] Kıbrıs'a gerçekleştirilen bu ikinci seferin önemli sonuçlarından birisi de, Müslüman tüccar, gemici ve korsanların gelecekteki uzunca bir süre Akdeniz'de serbest dolaşım hakkını kazanmış olmalarıydı.[36]

Müslümanlar ile Bizans arasında Akdeniz'deki hakimiyet mücadelesini zirveye çıkaran olay, katılan gemilerin çokluğu sebebiyle İslam tarihinde "*Zâtü's-savârî*" (gemi direkleri) adıyla anılan savaştır. Abdullah b. Sa'd'ın kumandasında bir araya gelen Suriye ve Mısır filolarının birleşmesinden meydana gelen 200 gemilik İslam donanması bazı tarihçilere göre İskenderiye yakınlarında, bazılarına göre ise Antalya'nın Finike ilçesi açıklarında karşılaştığı 500 parçadan oluşan Herakleios'un oğlu II. Kostans'ın kumandasındaki Bizans donanmasını büyük bir yenilgiye uğrattı (652 veya 655).[37] Müslümanların ilk büyük deniz zaferi olan bu savaşta ele geçirilen gemiler İslam donanmasının geliştirilmesinde etkili olmuş ve Emeviler zamanında Bizans'a karşı yapılan deniz savaşlarında önemli bir rol oynamıştır. Muhafaza edilmeleri zor olan adaların fethiyle belli bir deniz tecrübesi kazanılmış, Zâtü's-Savârî ile moral elde edilmiştir. Böylece Bizans'ın Doğu Akdeniz'deki hakimiyetine son veren Müslümanlar Doğu Roma İmparatorluğu üzerine denizden ve karadan daha yoğun olarak seferler düzenleme imkanı elde ettiler.[38] Çeşitli siyasi sebepler,

---

33 Kıbrıs ve Rodos adalarından, Ege Denizi'ndeki ticareti kendi menfaatlerine kullanmak için üs olarak istifade eden Müslüman Araplar Akdeniz'in büyük bir kısmına egemen oldular. Bkz. Bradford, *a.g.e.*, s. 242 vd.

34 Bkz. Mustafa Fayda, "Hulefâ-yi Râşidîn", *DİA*, XVIII, s. 330; Utku, *a.g.e.*, s. 173; Ahmet Kavas, "Libya", *DİA*, XXVII, s. 177.

35 Ebû Ubeyd, *Kitâbü'l-Emvâl*, (nşr. M. Halîl Herrâs), Beyrut 1986, s. 161-162; Kudâme b. Ca'fer, *a.g.e.*, s. 306; Belâzürî, *a.g.e.*, s. 218.

36 Bkz. Pryor, *a.g.e.*, s. 103, 113.

37 Taberî, *Târîh*, IV, 290-292; İbnü'l-İbrî, *a.g.e.*, I, 182.

38 Lawrence I. Conrad, "The Conquest of Arwād: A source-Critical Study in the Historiography of the Early Medieval Near East", *The Byzantine and Early Islamic Near East I*, (ed. A. Cameron-L. I. Conrad), Princeton 1992, s. 322 vd.

özellikle de başta hilafet konusu olmak üzere ortaya çıkan gelişmeler sebebiyle kesintiye uğrasa da Akdeniz'de İslam-Bizans mücadelesi sürdü. Hz. Osman zamanında Kıbrıs ile başlayan Akdeniz sularına açılma serüveni, Emeviler zamanında bir taraftan İstanbul'un kuşatılması diğer taraftan da İspanya'nın fethine kadar uzanan geniş bir coğrafyaya yayıldı. Hz. Osman zamanında çok sayıda Arap kabilesinin Doğu Akdeniz sahil şeridi gibi fethedilen uç bölgelere iskanının sağlanması, Suriye ile Mısır'da ve Kızıldeniz'in kıyı şeridinde bir zirai kalkınma başlatılması denizdeki başarıların devamına önemli katkı sağlamıştı.[39] Bu arada başta İskenderiye olmak üzere eski tersaneler yeni teknolojik gelişmelere bağlı olarak yeniden canlandırıldığı gibi yenileri de oluşturuldu ve denizcilik alanında uzman Arap olmayan kavimlerin kendi meslek ve sanatlarını İslam toplumunda icra etmelerine imkan sağlandığı gibi, çok sayıda gayri Arap unsur deniz seferlerinde istihdam edildi.[40]

Hz. Ömer zamanından itibaren başlayan Akdeniz'i tanımaya yönelik faaliyetler bölgeye yönelik siyasetin belirlenmesinde etkili olmuştur. İslam denizciliğinde önemli bir yere sahip olan Akdeniz hakkında çok sayıda eser yazılmış, özellikle de haritacılığının oluşup gelişmesinde önemli adımlar atılmıştır.[41] Akdeniz'i tanıdıkça denizlerdeki mücadelenin başarısında ve kalıcı olmasında güvenilir haritaların rolünü hemen fark eden Müslüman alimler, Halife el-Me'mun (813-833) zamanından itibaren daha belirgin olarak görülen yeni bir dünya haritası oluşturmaya yönelik faaliyetlere giriştiler. Bizzat halifenin emriyle başlayan ve yoğun bir şekilde yürütülen coğrafi yer belirleme çalışmaları, 11. yüzyılın ilk yarısında matematiksel coğrafyanın bağımsız bir disiplin haline gelmesinin de yardımıyla, Akdeniz'in tasvirini hemen hemen hatasız veren bir dizi haritanın ortaya çıkmasına sebep oldu. Kartografi tarihinde layıkıyla değerlendirilmemiş olan bu çalışmalar, Akdeniz başta olmak üzere Kuzeydoğu, Doğu ve Orta Asya ile ilgili önemli bir genişletme ve iyileştirmeyi ihtiva etmekteydi. El-Me'mun döneminde başlayan, Şerîf el-İdrisî (ö. 1165), Hasan b. Ali el-Merrâküşî (ö. 680/1281'den sonra), Kutbüddîn eş-Şirâzî (ö. 710/1311) ile süren kartografi ve Akdeniz denizcilik bilimindeki gelişmeler, ünlü Osmanlı denizcisi Pîrî Reis'in (ö. 1465-1554) fizyo-jeolojik, arkeolojik ve meteorolojik verileri temel alarak Akdeniz'de en uygun ve başarılı yolculuğu mümkün kılmak için kaleme aldığı *Kitâb-ı Bahriyye* adlı eseriyle en üst seviyeye ulaştı.[42]

---

[39] Utku, *a.g.e.*, s. 134, 185; Ahmed Ali en-Nâsırî, *er-Rûm Târîhuhüm ve Hadâratühüm ve Alâkatühüm bi'l-Meşrıki'l-Arabî*, Kahire 1993, s. 232.

[40] Belâzürî, *a.g.e.*, s. 182, 201, 245; İbn Haldun, *a.g.e.*, II, s. 28; Kudâme b. Ca'fer, *a.g.e.*, s. 290; Eymen Fuâd es-Seyyid, "İskenderiye", *DİA*, XXII, s. 574; Nebi Bozkurt, "Tersane", *DİA*, XL, s. 511-512; Hashmi, *a.g.e.*, s. 57.

[41] bkz. Matvejević, *a.g.e.*, s. 136-142.

[42] Geniş bilgi için bk. Fuat Sezgin, *İslam'da Bilim ve Teknik*, I, (trc. Abdurrahman Aliy), İstanbul 2008, s. 38, 43, 46-49, 59-60, 76.

Müslüman Araplar, eski dünyanın medeni gelişmelerinin yaşandığı Doğu ve Batı dünyasını buluşturan Akdeniz'i anlayıp tanıdıkça herkesle boy ölçüşebileceklerini ve hedeflerine ulaşabileceklerini hissettiklerinden, denizcilik tecrübelerinin oluşmasında en büyük paya sahip olacak Akdeniz'i bırakıp başka denizlere açılmayı düşünmediler. Bir yandan Bizans ile mücadeleyi karada ve denizde sürdürürken, diğer yandan da denizcilik bilgilerini geliştirdiler ve başta haritacılık olmak üzere önemli bilimsel ve teknolojik gelişmelerin öncüsü oldular. 8. yüzyılın başında İspanya'ya geçen İslam orduları Akdeniz'in doğu ve güneyini ellerinde tuttukları gibi, Hıristiyan dünyasının varlığını sürdürdüğü kuzeyinde de faaliyet göstermeye başladılar. Akdeniz'deki siyasi ve iktisadi gelişmelerin alt yapısının hazırlandığı bu gelişmelerden sonra bölgedeki ticari dengenin Batılılar aleyhine bozulmasına ve Bizans Devleti'nin sürekli savunmada kalmasına sebep oldular. Bütün bunlar Ortaçağ Akdeniz medeniyetinin 8. ve 9. yüzyıllarda Müslümanların hakim olduğu kıyılarda gelişmesini beraberinde getirdi.

KAYNAKÇA

AHMED ALİ EN-NÂSIRÎ, *er-Rûm Târîhuhüm ve Hadâratühüm ve Alâkatühüm bi'l-Meşrıki'l-Arabî*, Kahire 1993.

AYCAN, İrfan, *Saltanata Giden Yolda Muâviye Bin Ebî Süfyân*, Ankara 1990.

BELÂZÜRÎ, *Fütûhu'l-büldân*, (trc. Mustafa Fayda), Ankara 2002.

BOZKURT, Nebi, "Bahriye", *DİA*, IV, s. 495-501.

_____, "Tersane", *DİA*, XL, s. 511-513.

BRADFORD, Ernle, *Akdeniz Bir Denizin Portresi*, (trc. Ahmet Fethi), İstanbul 2004.

CONRAD, Lawrence I., "The Conquest of Arwād: A source-Critical Study in the Historiography of the Early Medieval Near East", *The Byzantine and Early Islamic Near East I*, (ed. A. Cameron-L. I. Conrad), Princeton 1992.

EBÛ İSHÂK es-Sa'lebî en-Nîsâbûrî, *Tefsîrü's-Sa'lebî*, IX, (nşr. Ebû Muhammed İbn Âşûr), Beyrut 2002.

EBÛ UBEYD, *Kitâbü'l-Emvâl*, (nşr. M. Halîl Herrâs), Beyrut 1986.

EYMEN FUAD ES-SEYYİD, "İskenderiye", *DİA*, XXII, s. 574.

FAHREDDİN ER-RÂZÎ, *et-Tefsîrü'l-kebîr*, IV, Kahire 2000.

FAYDA, Mustafa, "Hulefâ-yi Râşidîn", *DİA*, XVIII, s. 330.

HAMÎDULLAH, Muhammed, *İslâm Peygamberi*, I, (trc. Salih Tuğ), İstanbul 1991.

HASHMI, Yusuf Abbas, "Dhātu's-Sawārī A Naval Engagement Between The Arabs And Byzantines", *Islamic Quarterly*, VI/1-2, London 1961, s. 57-62.

HITTI, Philip K., *Arap Tarihinin Mimarları*, (trc. Ali Zengin), İstanbul 1995.

İBN ASÂKİR, *Târîhu Medîneti Dımaşk*, VI, (nşr. M. Ebû Sa'îd el-Amrâvî), Beyrut 1995-1998.

İBNÜ'L-ESÎR, *el-Kâmil fi't-Târîh*, II, (nşr. C. J. Tornberg), Beyrut 1979.

İBN HALDUN, *el-Mukaddime*, II, Dârü'l-Beyzâ 2005.

İBN HURDAZBİH, *Kitâbü'l-Mesâlik ve'l-memâlik*, (nşr. M. J. de Goeje), Leiden 1967.

İBNÜ'L-İBRÎ, Ebü'l-Ferec, *Abu'l-Farac Tarihi*, I, (çev. Ömer Rıza Doğrul), Ankara 1945-1950.

İBN KESÎR, *el-Bidâye ve'n-Nihâye*, VII- VIII, Kahire 1988.

_____, *Tefsîru'l-Kur'âni'l-azîm*, III, İstanbul 1986.

İBN RÜSTE, *el-Alâku'n-nefîse*, (nşr. M. J. de Goeje), Leiden 1967.

İBN SA'D, *et-Tabakātü'l-Kübrâ*, II-IV, (nşr. M. Abdülkadir Atâ), Beyrut 1990.

KAEGI, Walter E., *Byzantium and the Early Islamic Conquests*, Cambridge 1995.

KALKAŞENDÎ, *Subhu'l-a'şâ fî Sınâ'ati'l-inşâ*, III, (nşr. Hüseyin Şemseddin), Beyrut 1987.

KAVAS, Ahmet, "Libya", *DİA*, XXVII, s. 177.

KUDÂME b. Ca'fer el-Bağdâdî, *el-Harâc ve Sınâ'atü'l-kitâbe*, (nşr. M. Hüseyin ez-Zebîdî), Bağdat 1981.

KURTUBÎ, *el-Câmi li-ahkâmi'l-Kurân*, XVII, Kahire ts.

KYRRIS, Costas P., "The Nature of the Arab-Byzantine Relations in Cyprus from the middle of the 7th to the Middle of the 10th Centruy AD.", *Graeco-Arabica*, IV (1984), s. 156.

MATVEJEVIĆ, Predrag, *Akdeniz'in Kitabı*, (trc. Tolga Esmer), İstanbul 2004.

MEHMED HALİD, *Mufassal Târîh-i İslâm*, İstanbul 1928.

MES'ÛDÎ, *Mürûcü'z-Zeheb*, II, (nşr. Muhammed Muhyiddîn), Beyrut, 1964-1965.

PRYOR, John H., *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler*, (trc. Füsun-Tunç Tayanç), İstanbul 2004.

SEZGİN, Fuat, *İslam'da Bilim ve Teknik*, I, (trc. Abdurrahman Aliy), İstanbul 2008.

ŞAHİN, Seyhun, *VI. ve VII. Yüzyıllarda Kıbrıs* (Yüksek Lisans Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ 2006.

TABERÎ, *Târîhu'r-Rusül ve'l-Mülûk*, IV, (nşr. M. Ebu'l-Fadl), Beyrut ts.

_____, *Camiu'l-beyân an Tevîli âyi'l-Kur'ân*, XV ve XXVII, (nşr. S. C. el-Attâr), Beyrut 1995.

UTKU, Nihal Ş., *Kızıldeniz'de Denizcilik Ticaret ve Yerleşim* (Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2005.

VÂKIDÎ, *Kitâbü'l-Megâzî*, III, (nşr. M. Jones), Beyrut 1984.

YA'KŪBÎ, *el-Büldân*, (nşr. Muhammed Emîn), Beyrut 2002.

_____, *Târîhu'l-Ya'kubî*, II, (nşr. M. Houtsma), Beyrut ts.

YAZIR, Elmalılı Muhammed Hamdi, *Hak Dini Kur'an Dili*, V, İstanbul 1979.

İBN HAVKAL'IN *SÛRETÜ'L-ARZ* ADLI ESERİNDE AKDENİZ

Abdulhalik BAKIR *

Abdulhamit DÜNDAR **

Özet:

10. yüzyılda yaşamış olan İbn Havkal'ın *Sûretü'l-arz* adlı eserinde Akdeniz tarihine dair önemli bilgiler bulunmaktadır. İbn Havkal ağırlıklı olarak Müslümanların yaşadıkları bölgelerin tarihi, coğrafi, iktisadi ve sosyo-ekonomik yapılarını ele alırken, Akdeniz çevresinde yer alan diğer medeniyetler hakkında da bilgiler vermektedir. Çizdiği Akdeniz haritalarında adalar ve liman kentlerini, bu kentler arasındaki mesafeleri ve şehirlerdeki dikkat çeken özellikleri kayda geçirmiş olması, İbn Havkal'ın *Sûretü'l-arz* adlı eserini Akdeniz tarihi bakımından önemli kılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: İbn *Havkal, Sûretü'l-arz, Bahrü'r-Rûm, Endülüs, Sicilya.*

* Prof. Dr., Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü / Bilecik Sheikh Edebali University, Faculty of Science and Letters, Department of History.

** Arş. Gör., Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü / Assistant, Bilecik Sheikh Edebali University, Faculty of Science and Letters, Department of History.

İBN HAVKAL'IN *SÛRETÜ'L-ARZ* ADLI ESERİNDE AKDENİZ

Abdulhalik BAKIR

Abdulhamit DÜNDAR

Giriş

İbn Havkal'ın *Sûretü'l-arz* adlı eseri, coğrafi, siyasi, ekonomik ve iktisadi açılardan müellifin yaşadığı çağdaki Akdeniz'i aydınlatması bakımından önemli bilgiler ihtiva etmektedir. İbn Havkal, Bağdat'tan yola çıkarak gezdiği ve gördüğü İslam beldeleri hakkında bilgiler verirken, Akdeniz tarihi ve coğrafyası açısından da önem arz eden bilgiler vermektedir. Müellifin, Kuzey Afrika, Endülüs, Sicilya, Mısır, Suriye ve Kostantiniye gibi Akdeniz'in çevresindeki bölge ve şehirleri gezip görmesi,eski dünyanın etrafında şekillendiği Akdeniz'i çeşitli haritalarla resmetmiş olması özellikle Akdeniz tarihi açısından önem taşımaktadır. Çalışmamızda Akdeniz tarihi bakımından önem taşıyan bu haritalar merkeze alınarak *Sûretü'l-arz* müellifinin Akdeniz ve çevresine dair vermiş olduğu bazı bilgiler değerlendirilecektir.

İbn Havkal'a Kadar Akdeniz'de İslam Hakimiyeti

Doğu ve batı dillerinde çeşitli adları olan Akdeniz, dünyanın en büyük iç denizidir.[1] Yeryüzünde Akdeniz kadar kıyıları insan yaşamına elverişli başka bir deniz bulunmamaktadır. Akdeniz kıyıları, diğerlerine göre daha az engebeli yapısı ve ılıman iklimi sayesinde insanlık tarihinin en eski yerleşim yerlerindendir.

Batı dillerinde Akdeniz için genellikle Latince'deki "karalar arasındaki deniz" anlamına gelen *Mediterranenum Mare*[2] kelimesinin türevleri kullanılmıştır. Müslüman coğrafyacılar ise daha çok Akdeniz'de siyasi-iktisadi birliği tesis eden Roma İmparatorluğu'na nispetle "Romalılar Denizi" anlamına gelen 'Bahrü'r-Rûm' kelimesini kullanmışlardır. İslam coğrafyacıları Akdeniz için Bahrü'r-Rûm kelimesinden başka, ona kıyısı olan beldelere nispetle Bahrü'ş-Şâm, BahrüFâris,[3] Bahrü'l-Endelüs, Bahrü'l-Mağrib,[4] Bahrü'l-İfrîkıyye, Bahrü'l-İskenderiyye, Bahrü'l-Kostantiniyye gibi birçok isimler vermişlerdir.[5]

---

1 Metin Tuncel, "Akdeniz", *DİA*, II, İstanbul 1989, s. 229.

2 İdris Bostan, "Akdeniz", *DİA*, II, İstanbul 1989, s. 232.

3 İbn Havkal, *Kitâbu Sûretü'l-arz*, Dâru'l-Mektebetü'l-Hayât, Beyrut 1996, s. 50.

4 Yâkut el-Hamevî, *Mu'cemü'l-Büldân*, I, Dâru Sâdır, Beyrut 1977, s. 345.

5 Hz. Osman'ın halifeliği sırasında Suriye valisi Muâviye b. Ebû Süfyan'ın teklifiyle 649 ve 653 yıllarında Kıbrıs'a iki sefer düzenlenmiş, 34/ 654-655 yılında Mısır valisi Abdullah b. Sa'd b. Ebû Serh kumandasındaki donanma Fenike açıklarında Bizans donanmasını mağlup

7. yüzyılın ortalarına doğru Suriye, Filistin ve Mısır fethedilmiş, fetihlerin Kuzey Afrika'dan Endülüs'e uzanmasıyla Akdeniz'in doğusu, güneyi ve batısı tamamıyla İslam hakimiyetine girmiştir. Hz. Osman döneminden itibaren karadan ve denizden yapılan seferler sayesinde Müslümanlar Çin'den Endülüs'e kadar eski dünyanın üç kıtasına yayılmış bulunuyordu. Fethedilen bu geniş coğrafyalardaki Müslümanlar hac ibadetinin yerine getirebilmek için kara ve deniz yoluyla Mekke'ye gelmek zorundaydı. Bu yüzden Akdeniz hakimiyeti daha ilk dönemden itibaren Müslümanların gündemine gelmiş bulunuyordu.[6] Diğer taraftan Akdeniz adalarına yapılan seferler ve Emeviler zamanındaki İstanbul kuşatmaları da İslam denizciliğinin gelişmesinde önemli etkiler yapmıştır.

Ağlebî emirleri ve denizciliğe önem veren Fâtımîler sayesinde Akdeniz'de İslam hakimiyeti kalıcı hale gelmiştir. Fâtımîler tesis ettikleri müstahkem limanlar ve tersaneler sayesinde Akdeniz'de Bizans'ın faaliyetlerini önleyecek güçlü bir donanma meydana getirmişlerdir. 11. yüzyılda İslam ülkelerini hedef alan Haçlı seferleri ve Müslümanların giderek zayıflamasının bir neticesi olarak Akdeniz'de Roma Cumhuriyeti'ne bağlı Venedik ve Ceneviz kuvvetleri güçlenmeye başlamıştır. 1183'te Gıranada'dan yola çıkıp 1185'te ülkesine dönen İbn Cübeyr'in dönüş yolunda Haçlılar tarafından yönetilen Akka limanında bindiği geminin kaptanını Cenevizli işinin ehli bir kişi olarak ifade etmesi İbn Havkal'ın, Doğu Akdeniz sahillerinde Bizans gemilerinin düşmanca tutumları ve faaliyetlerine dair pasajları Akdeniz'deki güç dengelerinin, İslam hakimiyeti aleyhine değişmiş olduğunu göstermektedir.[7]

İbn Havkal'ın Hayatı ve Eseri

Tam adı Ebu'l-Kâsım b. Havkal en-Nasîbînî'[8]dir. Doğum ve ölüm tarihleri kesin olarak bilinmemekle birlikte doğumunun 320'den (932) önce, vefatının ise 367'den (977) sonra olduğu tahmin edilmektedir.[9] Nisbesinden de anlaşılacağı üzere Nusaybinli olup, eğitimini Nusaybin, Musul ve Bağdat'ta şehirlerinde tamamlamıştır.[10] 10. yüzyılda yaşayan müellif, tüccar olması hasebiyle ülkeleri, bölgeleri, halkları ve insanların yaşam biçimlerini tanımak için ticareti bir vesile

---

etmiştir. Savaştaki yelkenlilerin direklerinden adını alan bu savaş (Zâtü's-Sevârî Savaşı), Müslümanların ilk büyük deniz zaferlerindendir (İdris Bostan, *a.g.m*., *DİA*, II, s. 231).

6 Muhammed Hamidullah, "Akdeniz Çevresi Müslümanlarının Tarih İlmine Kazandırdıkları", (çev. İ. Süreyya Sırma), *D.İ.B. Dergisi*, XIII/6, Ankara 1974, s. 369

7 İbn Cübeyr, *Endülüsten Kutsal Topraklara*, (çev. İsmail Güler), Selenge Yayınları, İstanbul 2008 (2. baskı), s. 233.

8 İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 7.

9 İbn Havkal'ın vefat tarihi *Keşfü'z-Zünûn*'da 350/961-62 olarak kaydedilmiştir. Ancak İbn Havkal'ın h. 350-358 (961-969) yılları arasında İran, Horasan ve Batı Türkistan'ı ziyaret ettiği dikkate alınırsa, Kâtib Çelebi'nin kaydına temkinli yaklaşmak gerektiği anlaşılır (Kâtip Çelebi, *Keşfü'z-Zünûn*, II, Dârulhyâ, İstanbul 1941, s. 1664).

10 Ramazan Şeşen, "İbn Havkal", *DİA*, XX, İstanbul 1999, s. 34.

kabul etmiştir. İbnHavkal 7 Ramazan 331[11] (15 Mayıs 943) Perşembe günü Bağdat'tan yola çıkarak başladığı seyahatini 367 (977) senesinde tamamlamıştır. İslam ülkeleri hakkındaki bilgisini ve kültürünü artırmak amacıyla yola çıkan İbn Havkal, *Sûretü'l-arz* adlı eserini, seyahatleri sırasında tuttuğu notları esas alarak meydana getirmiştir. *Sûretü'l-arz*'ın, Ali b. el-Hasen b. Bündâr'ın 479 senesi Receb ayının başı Salı günü istinsahını tamamladığı ve 1996'de Beyrut'ta Dâru'l-Mektebetü'l-Hayat matbaası tarafından neşredilen nüsha kullanılmıştır.

Sûretü'l-arz, İbn Havkal'ın İslam dünyası coğrafyasına dair eseridir.* Eserin adı bazı nüshalarda "*Kitâbu'l-Mesâlikve'l-Memâlikve'l-Mefâvizve'l-Mehâlik*" şeklinde çok uzun terkiplerle kaydedilmiştir. *Sûretü'l-arz* eserinin ortaya çıkmasında İbn Havkal'ın çağdaşı İstahrî'nin etkisinin olduğu kaydedilmektedir.[12] İbn Havkal, İstahrî'nin isteği üzerine, Ebû Zeyd Ahmed b. Sehl el-Belhî'nin "*Suverü'l-Ekâlîm*"[13] adlı eserini esas alarak *Sûretü'l-arz*'ı kaleme almıştır.

Sûretü'l-arz'da, başlıca bölge ve beldelerin tarihleri, halklarının tabiatları, beldelerin kendilerine mahsus özellikleri, vergilerin, haraçların ve ürünlerin tahsili, büyük nehirleri, denize kıyısı olan yerleri ve bu kıyılardaki büyük ve küçük şehirleri, seyyah ve tüccar için bölgeler arasındaki uzaklıkları, bunlara ilave olarak bölgelere mahsus hikaye, haber, benzerine pek rastlanılmayan olaylar ve tarihi kalıntıları, ele alınmıştır.

Haritalar *

İslam aleminde bilinen ilk dünya haritasının Abbasi Halifesi Me'mûn (813-833) için hazırlanmış olan Sûretü'l-Me'mûniye olduğu bilinmektedir. Zührî (ö. 549/1154'ten sonra) *Kitâbü'l-Ca'râfiyye* adlı eserinde, Ebû Abdullah Muhammed b. İbrahim el-Fezârî'nin (ö. 190-806) Sûretü'l-Me'mûniye'den çıkardığı kopyadan istifade ederek bir dünya haritası çizmiştir. Muhammed b. Mûsâ el-Hârizmî (ö. 232/847'den sonra)[14] ve Sicilyalı İdrîsî (ö.560/1165)[15]

---

[11] Müslüman coğrafyacıların eserlerindeki haritalarda güney kutbunun çoğunlukla üstte gösterilmesi geleneğinin *Sûretü'l-arz*'da da devam ettirilmiş olduğunu görüyoruz. İdrîsî'nin *Nüzhetü'l-müştâkfi'htirâki'l-âfâk* adlı eserinde çizmiş olduğu dünya haritasında da güney kutbun üste gelecek biçimde tasarlandığı görülmektedir (İbn Havkal, *a.g.e.*, s. 10).

* "Sûretü'l-arz", *DİA*, XXXVII, s. 541.

[12] Ramazan Şeşen, *a.g.m*., s. 34.

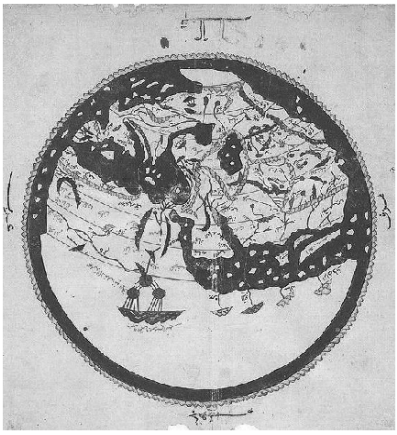
[13] Kâtip Çelebi, *Keşfü'z-Zünûn*, II, Dâruİhyâ, İstanbul 1941, s. 1084.

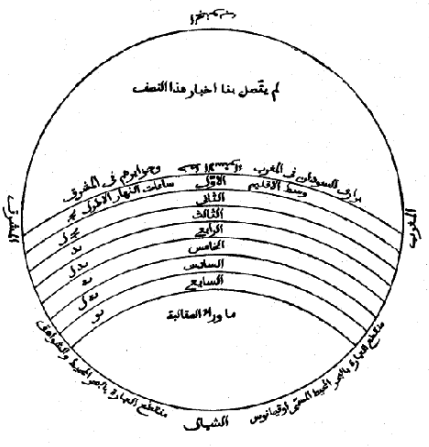
* Arapça'ya batı dillerinden giren harita (ç. harâit) kelimesinin aslı Grekçe **Chartés**'tir (kâğıt, papirüs). Ortaçağ Arapçasında harita için cuğrâfiyâ, ca'râfiyâ, sûretü'l-arz, resmü'l-arz, sıfâtü'd-dünyâ ve eşkâlü'l-arz gibi tabirler kullanılmıştır. O halde, İbn Havkal'ın eserinin adını, *Dünya Haritası* şeklinde ifade etmek mümkündür (S. Maqbul Ahmad, "Harita", *DİA*, XVI, İstanbul 1997, s. 205).

[14] İhsan Fazlıoğlu, "Hârizmî, Muhammed b. Mûsâ", *DİA*, XVI, İstanbul 1997, s. 224.

[15] Ramazan Şeşen, "İdrîsî, Şerîf", *DİA*, XXI, İstanbul 2000, s. 493.

gibi Batlamyus-Marinos geleneğine[16] mensup coğrafyacıların ayrıntılı dünya haritaları çizdikleri bilinmektedir. Haritalar içerisinde en dikkat çekici olanı Batlamyus-Marinos geleneğinin en önemli temsilcisi İdrîsî'nin dünya haritasıdır.





İdrîsî'nin Nüzhetü'l-müştâkfi'htirâki'l-âfâk adlı eserindeki dünya haritası ve *Mu'cemü'l-Büldân'daki*[17] 'Yedi İklim' tasnifi

Kindî'nin öğrencisi Ebû Zeyd Ahmed b. Sehl el-Belhî (ö. 322/934)[18] dünyayı bir bütün olarak anlatma ve resmetme gayretlerinin bir diğer öncüsü olmuştur. *Suverü'l-Ekâlîm* adındaki kitabında İslam beldelerini merkezine alan ve dünyanın diğer bölgelerini bunun dışında bırakan yeni bir akım başlattı. İstahrî (ö. 340/951-952'den sonra)[19] ve İbn Havkal bu akımın önemli önemli temsilcileridir.[20] Bu yüzden İbn Havkal'ın eserinde İslam ülkelerini merkeze alan üslubun bariz biçimde kendisini hissettirdiği görülmektedir.

İbn Havkal, *Sûretü'l-arz*'ın birinci bölümünde gezdiği ve gördüğü beldeler hakkındaki malumatı yazarken, kullanacağı yöntemle ilgili bilgiler verdikten sonra bir dünya haritası verir.[21] *Sûretü'l-arz*'daki bu haritada güney kutbunun üste gelecek biçimde çizilmiş olması bahsetmiş olduğumuz geleneğin devam ettirilmiş olduğunu gösteriyor. İbn Havkal dünya haritasından başka ele aldığı bölgelere göre her bölümde o bölgenin haritasını vererek açıklamalar yapar. *Sûretü'l-arz*'da muhtelif bölgeler, denizler, nehirler ve adaları ihtiva eden

---

16 Harizmî'nin dünya haritası günümüze ulaşmasa da, müellifin *Kitâbü'l-Sûreti'l-arz* adlı eserinde bu haritayı anlatan pasajlarının bulunduğu kaydedilmektedir (S. MaqbulAhmad, "Harita", *DİA*, XVI, İstanbul 1997, 206)

17 Yâkût el-Hamevî, *Mu'cemü'l-büldân*, II, Dâru Sâdır, Beyrut 1977, s. 28.

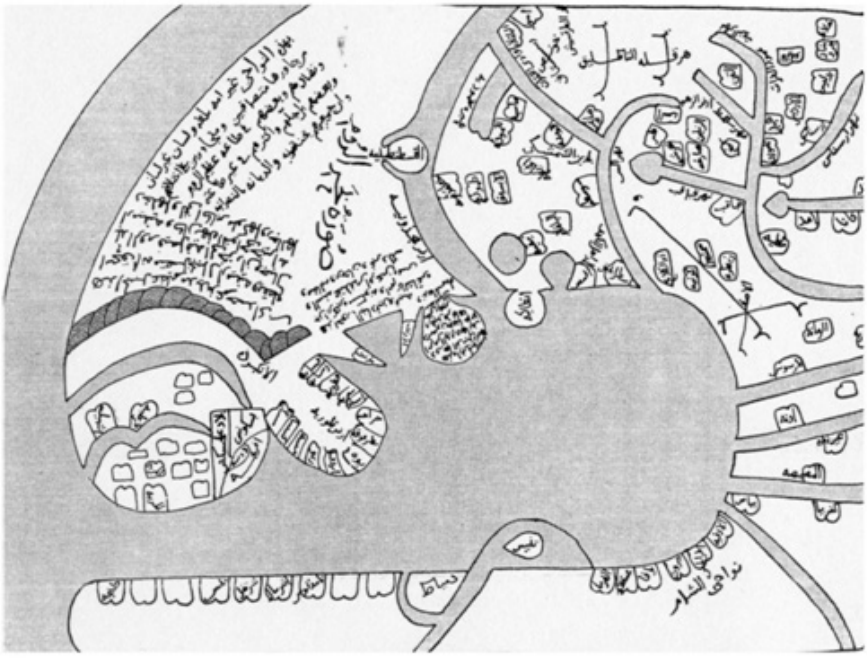
18 İlhan Kutluer, "Belhî, Ebû Zeyd", *DİA*, V, İstanbul 1992, s. 412.

19 Marina A. Tolmacheva, "İstahrî", *DİA*, XXIII, İstanbul 2001, s. 203.

20 S. Maqbul Ahmad, "Harita", *DİA*, XVI, İstanbul 1997, s. 207.

21 İbn Havkal, *a.g.e,* s. 16.

irili ufaklı toplam 23 harita bulunmaktadır.[22] Bu haritalardan üçü Akdeniz'i resmetmektedir. Haritalardan biri "Sûretü'l-Bahrü'r-Rûm"[23] adıyla doğrudan Akdeniz'i gösterirken, diğer iki harita ise "Sûretü'ş-Şâm"[24] ve "Sûretü'l-Mağrib ve Beledü'r-Rûm"[25] adıyla verilmiş olup, Akdeniz'e kıyısı olan Şam, Kuzey Afrika kıyıları ile bugün ki Avrupa'nın güneyini göstermektedir.



"*SûretüBahrü'r-Rûm*" Haritası

***Sûretü'l-arz*'da Akdeniz Kıyıları**

Doğrudan Akdeniz ve çevresini resmeden *Bahrü'r-Rûm, Sûretü'l-Mağrib ve Beledi'r-Rûm* ve *Sûretü'ş-Şâm* adlı üç haritadaki bilgileri de dikkate alarak Akdeniz ve çevresindeki yerleşim bölgelerinin isimlerini İbn Havkal'ın gözüyle izah edeceğiz. Müellif, en solda Kuzey Afrika kıyılarından başlayarak sahil üzerindeki şehirleri şöyle sıralar: (Tanca)[26]طنجة ; (Musa Limanı)مرسى موسى; (Sebte)نكور; سبتة; (Melile) مليلة; (Ercekûk) واسلن;[27] ارجكوك; (Vehran) وهران;

[22] İbn Havkal, *a.g.e,* s. 16, 28, 49, 50, 64, 129, 140, 155, 176, 188, 209, 226, 267, 275, 286, 305, 319, 328, 339, 348, 360, 377, 384.

[23] İbn Havkal, *a.g.e,* s. 176.

[24] İbn Havkal, *a.g.e,* s. 155.

[25] İbn Havkal, *a.g.e,* s. 64.

[26] Yâkut'un kaydına göre Tanca, Mağrib Denizi sahilinde ve Cezîretü'l-Hadrâ'nın karşısındadır. Berberilerin diyardır (Yâkut el-Hamevî, *Mu'cemü'l-Büldân*, IV, Dâru Sâdır, Beyrut 1977, s. 43).

[27] Yâkut el-Hamevî, *a.g.e.*, I, s. 144.

(Tenes)[28]تنس;برشك ; (Şerşel) اشرشال; (Temedfus) [29] تامدفوس; (Benî Mezğannây Adaları)[30] جزائر بني مزغناي ; (ed-Dücâc Limanı) مرسى الدجاج; (Bône/Anapa) بونه; (el-Harz Limanı) الخرز; (Tabarka/Tıbrık) طبرقه; (Tunus) تونس; (İklîbiyye) اقليبيه; (Sûse) سوسه; (el-Mehdiyye) المهديه; (Esfakos)[31] أسفاقس ; (Kâbis)[32] قابس; (Etrablus/Trablus) اطرابلس; (el-İskenderiye) الاسكندرية; (Dimyat) دمياط; (Cebel Berka)[33] جبل برقه; (Ecdâbiyye)[34] اجدابيه ; (Sürt)[35] سرت; ardından Mısır'ın doğu sahilleri ve Suriye kıyılarına geçerek; (el-Fermâ) الفرما;ميماس;تيدا; (Askalân) عسقلان;الماحوز; (Sur) اسكندريه; (İskenderiye) عكا; (Akka)[37] قيساريه; (Kayseriyye)[36] يافا; (Yafa) صور; (Aznûn)[38] عذنون; (Sarfende)[39] صرفنده; (Sayda) صيدا; (el-Ciyye) الجيه; (en-Nâime) الناعمه; (Beyrut) بيروت; (Cûniye)[40] جونيه;الماحوز; (Cübeyl)[41] جبيل; (Betron) بترون; (Enefe)[42] انفه; (el-Kalemun)[43] القلمون; (Etrablus) اطرابلس; (Antartus)[44] انطرطوس; (Merâkiyye) بلنياس;[45] مراقيه; (Cebele) جبله; (Lâzikıyye) اللاذقية; (Fârise) فاسره; (es-Süveydiyye) السويديه; (es-Sahra) الصخره; (el-İskenderûne) الاسكندرونه ve (Beyyâs) بياس gibi şehirlerin isimlerini zikrederek konumlarını gösterir. Lazkiye'nin kuzeyinde Asi nehri, ardından bu nehirle Ceyhan nehri arasında بيّاس (Beyyâs)[46] şehri konumlandırılmıştır. Kuzeyde ise Ceyhan Nehri'nin doğu ve batısında sırasıyla كفر بيّا(Kefer Beyyâ) yerleşim bölgesi ile المصيصة (Misis) yer alır. Bundan sonra güney kıyısında عين زربه(Ayn Zerbe) kuzeyinde ise اذنه (Adana'nın) bulunduğu Seyhan Nehri resmedilmiştir. Ardından üzerinde طرسوس(Tarsus) ve onun hemen sağında (er-Rammâniye) الرمانية'nin yer aldığı dördüncü bir nehir bulunur. *Sûretü'ş-Şâm*[47] adlı haritada Asi, Ceyhan ve Seyhan nehirlerinden sonra üzerinde Tarsus'un konumlandırıldığı bu nehir, her iki haritanın da kaydına göre Tarsus Çayı'nı göstermektedir.

---

[28] Yâkut'un naklettiğine göre Tenes şehri, müstahkem surları ve merkezinde küçük bir kalesi olan, şehrin, doğusundan dairevi bir biçimde geçerek denize dökülen bir nehir üzerinde bulunduğu kaydedilmektedir (Yâkut el-Hamevî, *a.g.e.*, II, s. 48).

[29] Mağrib'de bulunan harabe bir şehir, ada ve limanın adıdır (Yâkut el-Hamevî, *a.g.e*., II, s. 7).

[30] Yâkût'un, Temedfus şehrini tarif ederken "Mezğannây adaları yakınındadır" şeklindeki tarifinde geçmektedir (Yâkut el-Hamevî, *a.g.e*., II, s. 7).

[31] Yâkut el-Hamevî, *a.g.e.*, I, s. 177.

[32] Yâkut el-Hamevî, *a.g.e.*, IV, s. 289.

[33] Yâkut el-Hamevî, *a.g.e.,* I, s. 388.

[34] Yâkut, *a.g.e.,* I, s. 100.

[35] Yâkut, *a.g.e.,* III, s. 206.

[36] Yâkut, *a.g.e.,* IV, s. 421.

[37] Akka ismi burada عكع şeklinde sonu yuvarlak *tâ* ile gösterilmiştir (Yâkut, *a.g.e.,* IV, s. 143).

[38] Yâkut, *a.g.e.,* IV, s. 92.

[39] Yâkut, *a.g.e.,* III, s. 402.

[40] Dımaşk sahilinde, Trablus'un bir nahiyesidir (Yâkut, *a.g.e.,* II, s. 189).

[41] Dördüncü iklimde yer alan Dımaşk sahilinde bir beldedir (Yâkut, *a.g.e.,* II, s. 109).

[42] Yâkut, *a.g.e.,* I, s. 271.

[43] Yâkut, *a.g.e.,* IV, s. 391.

[44] Yâkut, *a.g.e.,* I, s. 270.

[45] Yâkut, *a.g.e.,* V, s. 94.

[46] Yâkut, *a.g.e.,* I, s. 517.

[47] Sûretü'ş-Şâm adlı harita ekte sunulmuştur (İbn Havkal, *a.g.e,* s. 155).

Bahrü'r-Rûm haritasında, Endülüs'ün kuzeyinde yer alan Avrupa üç paragraf halindeki notlarla özetlenmiştir.Bugün Hollanda, Belçika ve Fransa arazilerine denk gelecek kısımdaki metin şöyledir: "*Bu bölgede aynı dili konuşan bir kavim yoktur. Farlılıkları ve tezatlarına rağmen birbirlerine yakın komşu olan bu milletler farklı diller konuşurlar. Bazıları Rum hükümdarının (Bizans İmparatoru) hâkimiyetini tanımış, bazılarıysa özellikle soylular onun hâkimiyetini kabul etmemiştir. Bununla birlikte çoğunluk Rum hükümdarını tanımamaktadır. Onların birçoğu onunla ihtilaf halindedir. Dinleri ise Hıristiyanlıktır*".[48]

"*Atina sahilleri ile İtalya yarımadası arasında kalan girintinin kuzey kısmına düşen notta ise; Bu "Cevnü'l-Benâdikîn"* البنادقين*'dir. Burada insanlarla meskun birçok ada mevcuttur. Muhtelif dilleri konuşan Frank, Slav, Bulgar ve başka başka kavimler burada yaşamaktadır*".[49] Bahrü'r-Rûm haritasındaki bu notlar dikkate alındığında, her şeyden önce, Avrupa'daki siyasi dağınıklığa ve kültürel bölünmüşlüğe işaret edildiği anlaşılmaktadır. Doğu-Roma'nın bölgedeki hakimiyetini büyük oranda kaybetmesi, özellikle soyluların Bizans tahakkümünü kabul etmemeleri ve birbirine yakın bölgelerde farklı dillerin konuşulması, Avrupa'nın siyasi olduğu kadar kültürel bakımdan da bir bütünlük arz etmediğini göstermesi bakımında dikkate değer bir bilgidir. Avrupa'nın güney-doğu sahillerinde de Frank, Slav, Bulgar gibi muhtelif dilleri konuşan kavimlerin bulunması bahsetmiş olduğumuz bölünmüşlüğün Avrupa'nın genelinde yaygın halde bulunduğunu göstermektedir.

Sûretü'l-arz'daki Akdeniz haritalarında, Kuzey Afrika, Mısır ve Şam sahillerinde yer alan bu şehirler belirtildikten sonra Anadolu kıyıları ve Avrupa'nın güney sahillerindeki şehirleri sıralanır. Şam topraklarının bitişiğinde (Tarsus) طرسوس sugûr[50] kenti yer alır. Bölgedeki dağlardan sonra Rum beldeleri başlar. Anadolu'nun güney sahilinde (Satrablık) سطرابليق, (Efesus) أفسوس ve (Antakya) انطاكيه yerleşim bölgelerini göstermiştir. Bundan sonra (el-Kostantiniyye) القسطنطنيه'yi gösterilerek Avrupa'nın güney kıyılarındaki şehirler sıralamaktadır. Yunanistan'ın yer aldığı ve Mora yarımadasının uç kısımları küçük bir dil halinde resmedilerek (Atina) اثيناس sahilleri gösterilmiştir. Özellikle İtalya yarımadasının (Kaloriye/Calabre) قلورية doğu kıyılarından başlamak üzere, Akdeniz sahilindeki şehirler şöyle sıralanmıştır: (Otrante) اذرنت, (Brindes) بذرنت, (Kassâne/Cassano) قسانه, (Rassâne/Rossano) رسانه, (Katrûniyye/Crotone) قطرونيه, (Sebrîne/Santa Sev) سبرينه, (İstilo/Stilo) استلوا, (Cerâciye/Gerace) جراجيه, (Kastarkûke/Qastarqûqa) قسطرقوقه, (Bevve/Bova) بوّه, (İbnZaktel) ابن ذقتل, (Riyo/Reggio) ريو, (Mentiye/Amantea) منتيه, (Kesşe/Cosenza) كسشه, (Mesniyân) مسنيان, (Şelûrî) شلورى, (Melef/Amalfi) ملف, (Nabel/Naples) نابل, (Ğayta/Gaete) غيطه, (Bîş/Pise) بيش ve (Karare/Carrare) قرره. Bu şehirleri (Beşkuns/Basques) بشكونس,

---

[48] İbn Havkal, *a.g.e.*, 176.

[49] İbn Havkal, *a.g.e.*, 176.

[50] İslâm devletlerinin gayri müslim devletlerle sınır teşkil eden müstahkem şehir ve kalelerinin bulunduğu uç bölgeleri. Bkz. Casim Avcı, "Sugûr", *DİA*, XXXVII, İstanbul 2009, 473.

(Efrence/Francs) افرنجه, (Rûmiye/Rome) روميه ve (BilâdüĞalceşkeş) غلجشكش bölgeleri takip eder. Buradan İspanya kıyılarına geçerek (el-Cezîre/Alcira) الجزيره, (Belensiye/Valence) بلنسيه, (Kartacene) قرطاجنه, (el-Meriye/Almeria) المريه ve (el-Cezîre/Algesiras) الجزيره yerleşim bölgeleri kaydedilmiştir.

İbn Havkal'ın haritalarında şehirlerin konumları ilgili bazı problemler vardır. Müellif bu durumun farkında olarak eserinin girişinde usulen, Akdeniz'in takribi bir resmini verdiğini, bilgileri gerçeğe yaklaştırmaya çalıştığını dolayısıyla çizimlerinin hatalı olabileceğini en başında ifade etmiştir. *Bahrü'r-Rûm* haritasındaki şehirlerin konumları ilgili bazı problemler müellifin bu hassasiyetini destekler mahiyettedir. Diğer taraftan, daha geniş alanları gösteren umumi mahiyetteki haritalara nazaran bölge haritaları günümüzdekine daha yakındır. Örneğin Doğu Akdeniz sahillerini gösteren *Sûretü'ş-Şâm* adlı harita Suriye sahillerini resmetmesi bakımından gerçeğe daha yakındır.

Bahrü'r-Rûm haritasında Doğu Akdeniz sahilindeki Lazkiye, Trablus, Beyrut gibi şehirler Akdeniz'in güney kıyı şeridinde Mısır'ın devamı gibi gösterilmekte, adı geçen şehirlerle aynı kıyıda bulunan Antakya ise Akdeniz'in kuzey kıyı şeridinde konumlandırılmaktadır. Haritada Akdeniz'e dökülen nehirlerin isimleri de (Nehrü'l-Murr/Acı Nehir dışında) genellikle verilmemiştir. Ayrıca bu nehirler Suriye sahilinden Akdeniz'e dökülüyormuş gibi kaydedilmiştir.[51] Halbulki Tarsus Çayı Anadolu'nun güneyinden Akdeniz'e dökülmektedir.[52] İbn Havkal'ın Bahrü'r-Rûm haritasında Antakya'nın konumu da yanlış gösterilmektedir. انطاكية (Antakya) ile نيقية (Nikia/İznik)[53] ve İznik'in hemen bitişiğindeki göl (*İznik Gölü*) neredeyse yan yana çizilmiştir. Sonuç olarak İbn Havkal'ın *Bahrü'r-Rûm* haritasında Akdeniz genel hatlarıyla resmedilmekle birlikte, Anadolu kıyıları ve şehirlerin konumları tutarlılık göstermemektedir. Haritalarda dikkat çeken bir diğer konu ise, Müslümanların iskân ettikleri bölgelere ait bilgilerin, özellikle Avrupa ve Anadolu gibi bölgelere nispetle daha teferruatlı olmasıdır. Bu duruma, kitabın girişinde ifade edilen, kitabın kapsamıyla ilgili cümlenin bir sonucu olarak da bakabiliriz. Çünkü eserin ana teması, Müslümanların yaşadıkları beldeler hakkında bilgi vermekti. Bunun dışındaki bölgeler hakkında verilen bilgiler, Müslümanların özellikle Bizans ve diğer Avrupa ülkeleriyle yaptıkları ticari veya diğer münasebetleri zaviyesinden ele alınmıştır. Dolayısıyla İslam beldeleri hakkında verilen bilgilerle karşılaştırıldığında daha muhtasardır.

X. yüzyıla gelindiğinde Güney-Anadolu ve Doğu Akdeniz kıyılarında Bizans hâkimiyetinin dikkat çekici bir biçimde artırdığı görülür. Akdeniz'deki siyasi üstünlüğün Bizans lehine değiştiği yıllar, İbn Havkal'ın seyahat yıllarına

---

51 İbn Havkal, *a.g.e.,* 176.

52 İbn Havkal, *a.g.e.,* 176.

53 Batlamyus'â göre şehrin adının أنيقية (Enikıyye) şeklinde olduğu kaydedilmiştir. Yine Herevî'ye göre Nikia, İstanbul'un yakınında doğu tarafında bulunmaktadır (Yâkut el-Hamevî, *a.g.e.*, V, 333).

tevafuk eder. İbn Havkal Akdeniz'i anlatırken Müslümanların bu deniz üzerindeki hâkimiyetlerinin zayıflamış olduğundan bahsetmesi bu durumu teyit etmektedir. Kilikya bölgesindeki Tarsus ve Misis'in Bizans tarafından kuşatılması sırasında, müstahkem kaleler içindeki şehir halkı açlığa mahkûm edilmiş ve Müslümanlar duruma müdahele edememişlerdir. Bu gelişmelerin yansımaları da yine İbn Havkal'ın eserinde bulunmaktadır. İbn Havkal Rumların Şam sahilleri ile Mısır kıyılarına hücum ettiğini, gemilerini Müslümanlara kaptırmamak için koruduklarını ve şehirleri her cihetten kuşatarak yardım ve imdada yetişeni engelledıklerini, Müslümanlarınsa bu gelişmeleri yalnızca izlediklerini sitemkâr bir dille ifade etmektedir. Yine Kıbrıs Bizans donanması tarafından işgal edilmiş (965), Bizans Suriye'nin büyük bir kısmını topraklarına ilhak etmiştir. Yaklaşık üç asır önce Müslümanlar tarafından fethedilen ve Bizans açısından geri alınması artık imkânsız olarak görülen Antakya Bizans'ın eline geçmiştir (968). İmparator Nikephoros Phokas zamanındaki bu ilerleyişiyle, asırlardır iki medeniyet arasında sınır olan Toroslar, delinmiş oldu. Halep'teki Hamdani Emirliği dâhil Suriye'nin büyük bir kısmı Bizans'a vergi vermeyi kabul etti. [54]

Bizans'ın Akdeniz ve sahillerinden elde ettiği gelirler, Sûretü'l-arz'da temas edilen bir diğer önemli konudur. Vaz' edilmiş kanunlarına göre Bizans'ta vergiler yıllık olarak alınmaktaydı. Bizans'ın bu gelirlerinin Mağrib vergilerinin yarısından daha az olduğu, ayrıca hediye* ve vergilerin miktarının o bölgedeki limanların azlık ve çokluğuna göre değiştiği belirtilmiştir. Miktar bakımından Bizans'ın sahip olduğu en büyük vergi gelirlerinden biri İslâm ülkelerinden Trabzon ve Antakya limanlarına gelen gemilerden alınan vergilerdi. Hem gemiler hem de üzerindeki yüklerden, ganimet olarak ele geçirilen Şelendî ve Şînî gibi savaş gemileriyle esir Müslümanların satışından elde edilen gelirler üzerinden de vergi alınmaktaydı. Vergi memuru, hükümdar adına gemilerdeki yükler, gemiler ve Müslüman esirlerden vergi alır ayrıca hükümdarın alacağından daha fazlasını da kendisi için tahsil ederdi.

İbn Havkal, Bilâd-ı Rûm hakkında İsâ b. Habî en-Neccâr'ın sözüne uygun olarak kendisine bilgi verenlerin şunları naklettiklerini ifade etmiştir; İslâm topraklarına akınlar yapan Bizans'ın Antakya limanı donanmasının kumandanı, Antakya'daki vergileri kaldırmıştı. Daha öncesinde Müslümanlar tarafından Bizans'a üç kıntar (1 kıntar 10.000 dinar) altın, bu miktara ilave olunan mallar ve hediyelerle birlikte yıllık 30.000 dinar ve yüz esir Müslümanlar tarafından vergi olarak ödenmekteydi. Ticaret için İslâm beldelerine serbest bir biçimde girip çıkan gayrimüslim tüccar, İslâm beldelerini araştırıyor, Müslümanlar hakkında bilgi topluyor ve bu bilgileri kendi yöneticilerine servis ediyorlardı. Az bir kar elde ederek Müslüman halka ucuz mal satmak suretiyle onlar nezdinde güvenilir ve tercih edilir bir durum hâsıl etmeye çalışıyorlardı. Bu arada en iyi silahları ve

---

[56] George Ostrogorsky, Bizans Tarihi, Çev. Fikret Işıltan, TTK Yayınları, Ankara 2006, s. 269.

* Buradaki hediyenin bir çeşit rüşvet olduğu tahmin edilmektedir.

kıymetli eşyaları da ülkelerine götürüyorlardı. İbn Havkal şikâyetçi ve sitemkâr bir üslupla bu durumu şu dizeleriyle dile getirmektedir:

Küllerin altında korun ışığını görüyorum Yakında büyük bir yangın haline gelecek [55]

Şelendî[56] ve *Şînî* gibi savaş gemileri kullanılmaktaydı. İslâm beldelerinden alınan esirlerin gemilerle nakli sırasında ise kaptana kişi başına 12 dinar ödeniyordu. Bunun dışında Müslüman esirlerin satılmasından ve diğer ganimet mallarında kaptanın bir hakkı yoktu, bunların tamamı kral için ayrılıyordu. Korsanlar, Müslümanların mallarını ele geçirdiklerinde, bunu gemilerini yenilemek veya donanımlarını geliştirmek için kullanırlardı. Artan malları da diledikleri yere sarf ederlerdi. Rumların İslâm beldelerine yaptıkları saldırılar eğer karadan olursa, bölgede sakin ailelerin maddi durumları dikkate alınarak vergi vaz edilirdi. Rumların yöneticisi olan tekfur, hizmetçileri, büyük ve küçükbaş hayvanları, arsaları ve ekip biçtiği tarlaları olan orta halli bir aile reisinden 10 altın dinarı peşinen alırdı. Maddî bakımdan daha kuvvetli olan aileler ise, silahı, bineği, hizmetçisi, masrafları ve nafakası ev sahibine ait olan bir askeri beslemek ve bunun dışında Tekfur'a[57] 30 dinar vergi vermekle mükellefti. Bu durumun Hıristiyanların dahi tekfura gücenmelerine sebep olduğu belirtilmiştir.[58]

İbn Havkal, posta teşkilatı hakkında da kısa fakat yaşadığı dönemin iletişim dünyasına ışık tutması bakımından önemli bilgiler vermektedir. Hükümdara ait malların nakli için denizde gemilerden, karada ise katır ve beygirden yararlanıldığını bildirmektedir. Antakya'dan İstanbul'a kara yoluyla yapılan yolculuğun 8 gün, denizde ise bir Târus[59] üzerinde bu mesafenin 15 gün sürdüğünü belirtmiştir. Kostantiniye'de, gemilerin Haliç'e izinsiz giriş yapmalarını engellemek için halicin önüne çekilmiş bir zincir bulunduğu ve bu zincirin başında nöbetçilerin bulunduğu ifade edilmiştir.

Sûretü'l-arz'da Akdeniz Adaları

Akdeniz'i bütünüyle göstermesi bakımından haritalar içinde en kapsamlı

---

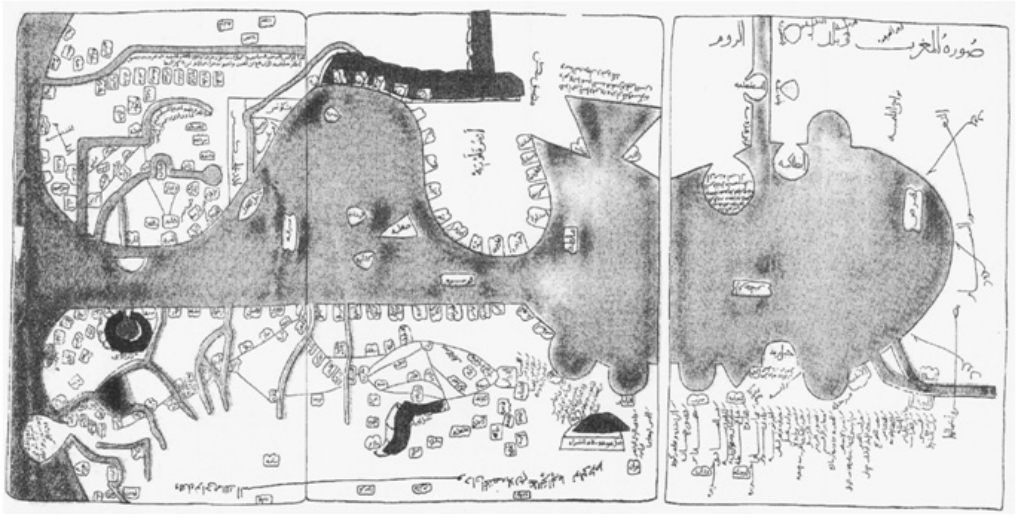
55 ارى تحت الرماد و ميض جمرٍ و يوشك أن يكون له ضرام (İbn Havkal, *a.g.e.,* 180).

56 Ortaçağda Arapların kullandıkları bir tür savaş gemisi. İki katlı olup, üst katı askerler, alt katı ise kürek mahkûmları içindir. Bkz. Mustafa Abdulkerim el-Hatîb, *Mu'cemü'l-Mustalahâti'l-Elkâbi't-Târihiyye*, Müessesetü'r-Risâle, Beyrut 1996, 275.

57 نقفور Nikafur/Tekfur (İbn Havkal, *a.g.e.,* 181).

58 İbn Havkal, *a.g.*e., 181.

59 Bir tür ufak gemi olması iktiza eder, kaynaklarda açıklaması bulunamadı.



"*Sûretü'l-Mağrib ve Beledü'r-Rûm*" Başlıklı Harita.

olanı, üç parça halindeki "Sûretü'l-Mağrib ve Beledü'r-Rûm" adlı haritadır.[60] İbn Havkal, bir bütün olarak Akwdeniz'i ve adaları üç parça halindeki bu haritada göstermiştir. Akdeniz'deki adaların isimleri doğudan başlayarak şu şekilde kaydedilmiştir: قبرص (Kıbrıs), اقريطش (Girit), ملطه (Malta), قوسره (Pantelleria)[61] , سقليه (Sicilya), سردانيه (Sardinya), قرشقه (Korsika), جنوه (Cenova), ميرقة (Mayorka), الجبل الفلال (el-Cebelü'l-Kılâl).

Sicilya: Akdeniz'de Müslümanların ve Rumların hâkimiyetinde büyüklü küçüklü birçok ada bulunmaktaydı. Bunlardan bazısı ada sakinlerinin nüfusu, ürettikleri ürünler, ticaret hacimleri, vergi gelirleri, dini ve medenî durumları gibi birçok yönden diğer adalara kıyasla önem arz etmekteydi. İbn Havkal'ın ifadesine göre bu adaların en büyüğü, nüfus bakımından en kalabalığı ve aynı zamanda en mamuru olan Sicilya Müslümanların hâkimiyetindeydi. Akdeniz adaları arasındaki ehemmiyetine binâen Sicilya adasının Sûretü'l-arz'da müstakil bir başlık altında incelendiğini görüyoruz. Bu durum müellifin adaya atfettiği önem kadar, o devirde adanın siyasi, askerî, ekonomik ve ticari bakımdan Müslümanlar için önemini de vurgulamaktadır.

Sicilya, Mağrib deniz ulaşım güzergâhının üzerinde bulunması dolayısıyla ticaret hacmi bakımından da dikkate değer gelirlere malikti. Yine İbn Havkal'ın ifadesine göre, Akdeniz'de Müslümanların hâkimiyetinde Sicilya gibi mamur ve meşhur başka bir ada bulunmamaktadır. Ticareti, zirai üretimi ve kazancı bol olan Kıbrıs ve Girit adaları Doğu Roma hâkimiyetinde bulunmaktaydı. X. yy.'ın son çeyreğinde bu iki adanın (Kıbrıs ve Girit) ithalat ve ihracat gelirlerinin

---

[60] İbn Havkal, *a.g.e.,* 64.

[61] Dipnot 2: Mu'cemü'l-Büldân'da bu ada قرصوق şeklinde "sad" harfiyle kaydedilmiştir (İbn Havkal, *a.g.e.,* 113).

oldukça yüksek olduğu kaydedilmektedir. Bu sebeple Rumlar'ın Kıbrıs ve Girit adalarını ellerinde tutmak için adalara cephane ve asker yerleştirdikleri belirtilmektedir.

Sicilya adasında özellikle el-Hâlisa şehrinde bir tersane ve gümrük binasının bulunduğu belirtilmektedir.[62] Sicilya adası Müslümanların hâkimiyetindeydi ve Fâtımîler'in denizciliğe gösterdiklerinin tezahürleri bu adada açıkça görülmekteydi. Sicilya'nın şehirleri hakkındaki bilgiler arasında, otellerin bulunup bulunmadığının özellikle belirtilmesi, Akdeniz kıyılarındaki liman kentlerinde konaklama hususunun zaruretine işaret etmesi bakımından önemlidir. Ancak bu otel veya hanların işletmeleri, konaklama bedelleri gibi konular hakkında bilgi bulunmamaktadır.

Sicilya'daki çarşılar ve bu çarşılarda satılan ürünlerin çeşitliliği dikkate alındığında, Akdeniz havzasında üretilen tarım ürünleri ve ticareti faal bir şekilde yapılan eşyalar hakkında önemli bilgiler elde edilmektedir. Buna göre Sicilya'daki çarşılarda yağcılar, uncular, demirciler, balıkçılar, kuyumcular, tohumcular, kasaplar, bakliyatçılar, meyveciler, çömlekçiler, ekmekçiler, simsarlar, attarlar, ayakkabıcılar, debbağlar, marangozlar faaliyet gösteriyor. Oduncular ise şehrin dışındaki bir alanda ticari faaliyetlerini devam ettiyordu.[6366]

İbn Havkal'a göre Sicilya adasının dikkate değer şehirlerinden olan Bülrüm (Palermo), tam bir ticaret merkezi aynı zamanda başkent idi. Bülrüm şehrinin etrafı oldukça yüksek surlarla çevrili olup, sur içinde meskûn ahali çoğunlukla ticaretle uğraşıyordu. Surlarla çevrili olan şehirdeki en büyük cami (*el-mescidü'l-câmiü'l-ekber*), adanın fethi sırasında camiye tahvil edilmiş bir kilisedir. Rumlar da bu kiliseyi Yunanlılara ait eski mabedin üzerine yapmışlar. Mantıkçılar, Aristo'nun bu mabedde asılı olan bir sütunda gömülü olduğunu rivayet etmişlerdir. İbn Havkal meşhur sütunu gördüğünü ifade etmektedir. Hıristiyan ahali, kilisenin camiye tahvil edilmesinde sonra dahi Aristo'nun kabrinin bulunduğu rivayet edilen sütunu ziyaret ediyor, karşısında tazim ederek ondan şifa dileniyordu.[64] Bülrüm şehrindeki esnaf grupları arasında kasaplar, çömlekçiler ve ayakkabıcıların yanında pamukçu ve yüncü esnafının da mevcut olduğu anlaşılmaktadır.

Seyyahın bu şehir hakkında verdiği belki en önemli kayıtlardan bir tanesi, şehrin nüfusu hakkındadır. İbn Havkal Cuma mescidinde toplanan insanların teşkil ettikleri saf sayısından şehirde yaklaşık 7000 civarında Müslüman erkeğin yaşadığını tespit etmiştir. Her bir saftaki cemaat sayısının 200'ü geçmediğini ve 36 saftan fazla da cemaatin olmadığını, dolayısıyla şehirde takribi olarak 7000

---

62 İbn Havkal, *a.g.e.,* 114.
63 İbn Havkal, *a.g.e.,* 114.
64 İbn Havkal, a.g.e., 113.

erkeğin Cuma namazı kıldığını tespit etmiştir.[65] Bu 7000 kişilik cemaatten her birinin, asgari üç kişilik bir aileye sahip olduğu varsayımında bulunursak, bu şehirde yaklaşık 21000 Müslümanın yaşadığını kabul edebiliriz.

Sicilya'nın bir diğer mühim şehri Hâlisa'nın da etrafında surların bulunduğu ancak şehir surlarının Bülrüm'den daha küçük olduğu kaydedilmektedir. Şehirde iki tane hamamın bulunduğu, çarşı ve konaklama yerlerinin (*fenâdık/oteller*) olmadığı ifade edilmiştir. Hâlisa şehrinde dikkat çeken kurumların başında bir tersane (*dârü's-sanâa li'l-bahr*) ve divanın bulunmasıdır. Boyutları belirtilmemiş olmakla birlikte bir limanının bulunduğu ve şehri korumak için sultana ait askerlerin konuşlandırılmış olduğu belirtilmiştir. Şehrin kuzey-güney, doğu-batı olmak üzere dört kapısı ve güzelliğiyle meşhur Slav (*Sekâlibe*) mahallesi vardı. Yine büyük mahallelerden bir tanesi de Mescit Mahallesiydi. Şehirde yağcılar, uncular, sarraflar, balıkçılar, demirciler, kuyumcular, kumaşçılar, tohumcular, kasaplar, bakliyatçılar, meyve ve sebzeciler, ekmekçiler, attarlar, ayakkabıcılar, debbağlar, marangozlar, oduncular gibi esnaf gruplarına ait çarşıların bulunduğu kaydedilmiştir.

Sicilya kıyılarında birçok ribatın bulunduğu, fakat bunların amacına hizmet etmediklerini kaydeden seyyah, yolsuzluk, gösteriş ve ahlaksızlığın bu kurumlarda yaygın olduğunu belirtmektedir.

Kıbrıs: Daha önce ifade edildiği üzere İmparator Nikephoros zamanında, Kilikya bölgesiyle birlikte Kıbrıs da Bizans tarafından ele geçirilmişti (965). Dolayısıyla adanın bir kısmında Müslümanlar, bir kısmında da Hıristiyanlar meskûndu. Kıbrıs'ın durumu Girit gibi olmayıp, İbn Havkal'ın da ifadesiyle, Müslümanlar ve Hıristiyanların yaşadıkları yer bakımından ada iki kısma ayrılıyordu. Müslümanlar adanın hâkimine bağlı oldukları halde Müslümanların başında ayrıca bir emir daha bulunurdu. Müslümanların elinde bulunan arazi civardaki Hıristiyan ahalininkiyle kıyaslandığında, Müslümanların daha güzel imkânlara sahip olduğu anlaşılmaktadır. Kıbrıs'taki Hıristiyanların da iki kısma ayrıldıkları belirtilmektedir. Kıbrıs, Rumların hâkimiyetindeki topraklara yakın olması sebebiyle, adada meskûn Hıristiyan ahalinin Müslümanları adadan çıkarmak için her gün plan yaptıkları, bu amaçla her fırsatı değerlendirmeye çalıştıkları ifade edilmektedir.

İbn Havkal'a göre Cebele ile Kıbrıs arası iki gün, yine Kıbrıs'tan yakın bir Rum şehrine uzaklık da aynı zamanı almaktadır. Kıbrıs'ta, sakız ağacı reçinesi (المصطكى: Pistacia lencitus; sakızlı rakı, mastika), aselbent (ميعة: Styrax officinalis), ipek, keten, buğday, arpa ve muhtelif hububatın bol miktarda

---

[65] İbn Havkal'ın bu kaydı dikkate alındığında ayrıca Cuma mescidinin genişliği hakkında da bir fikir edinmemiz mümkündür. Zira saflardaki her bir kişi için ortalama yarım metrelik bir genişlik dikkate alındığında caminin genişliğinin yaklaşık 100 m. olduğu tahmin edilebilir (İbn Havkal, *a.g.e.,* 114).

üretildiği kaydedilmektedir.[66]

Girit: Müslümanlar adayı fethettiklerinden bu yana (yani X. yy.'a kadar) adanın Müslümanların hâkimiyeti altında kaldığı kaydedilmektedir. Ada fethedildiğinde burada bulunan Hıristiyanlar çıkarılmamış ancak yeni Hıristiyanların da adaya yerleşmesine de müsaade edilmemiştir. Girit'te Müslümanlarla Hıristiyan ahali arasında bir barış anlaşması yapılmış, barış ve anlaşmazlık dönemlerinde tarafların anlaşmanın şartlarına sımsıkı bağlı kalmaları temin edilmiştir.

Mayorka: Adanın yöneticisinin Endülüs Emevî hükümdarlarına düşmanlık ettiği ifade edilmektedir. Cebelü'l-Kılâl de Mayorka'nın nahiyelerinde bir tanesidir. İbn Havkal'a göre, ada her ne kadar bereketli, ucuz, üretimi ve kazancı bol olsa da Sicilya'nın bir şehri kadar olamaz. Çünkü Mayorka, tarımı, iş gücü, ticaret hacmi ve mâmuriyeti bakımından Sicilya'nın çok gerisindeydi.

Malta: X. yy.'da meşhur fakat mâmur olmayan Akdeniz adalarından bir diğeri Malta'dır. İbn Havkal'a göre Malta Sicilya adası ile Girit adası arasında bulunmaktadır. Malta'nın hayvancılık yönünden önemli olduğu anlaşılmaktadır. Vahşi eşekler ve çok sayıda koyun sürülerinin bulunduğu ayrıca arıcılığın adada yaygın olduğu ifade edilmektedir.

Cebelü'l-Kılâl: X. yy.'ın sonunda Müslümanların hâkimiyetinde olan adalardan bir tanesidir. Sakinleri için suları, tarlaları ve arazileri olan bir adadır. Müslümanlar adaya geldiklerinde adada sakin bulunan Franklarla karşılaştılar. Fakat Frankların savunma amacıyla dağın yamacına iskan ettikleri, evlerine bir cihetin dışında başka bir yamaçtan ulaşılamadığı kaydedilmiştir. Müslümanların adayı iskân etmelerinden Frankların da istifade ettiği anlaşılmaktadır. Tenha olan ada Müslümanların gelişiyle şenlenmiş ve imara daha elverişli araziler iskân edilmiştir.

İbn Havkal'ın Bizans hâkimiyeti altındaki beldelere ait verdiği bilgilerin kaynakları arasında dilenciler ve bu bölgelere yerleşen aileler bulunmaktadır.[67]

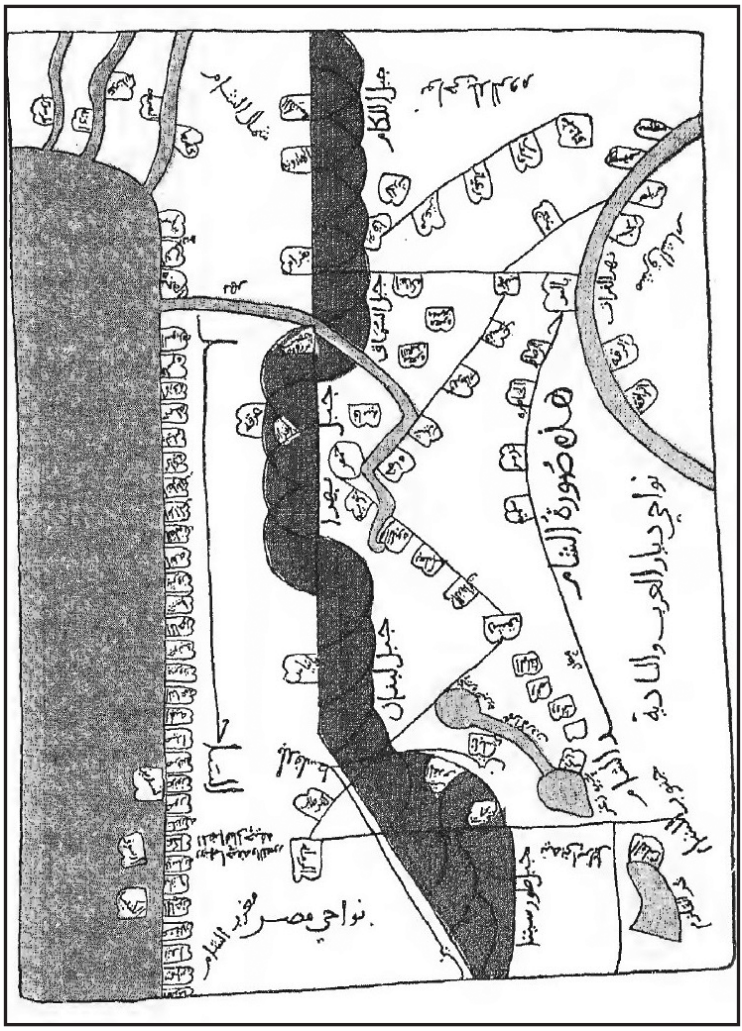
Rumların en büyük gelir kalemlerinden bir tanesi İslâm beldelerinden gelerek Akdeniz limanları ile Trabzon limanına uğrayan gemilerden alınan vergilerdi. Ayrıca Şam sahillerinde Şelendî, Şînî gibi harp gemileri vasıtasıyla ele geçirdikleri ganimetler, esir Müslümanların satışlarından elde edilen gelirler üzerinde alınan vergiler Rumların önemli gelir kaynaklarındandı. Bizans imparatoru adına bu bölgelerin gelirlerini toplayan vergi memuru (*kayyim*), tahsil edilen gelirlerin fazlasını şahsı için alıyordu. Kayyim bu vergileri, malların, gemilerin ve esir Müslümanların değeri üzerinden almaktaydı.

---

66 İbn Havkal, *a.g.e.,* 175.
67 İbn Havkal, *a.g.e.,* 179.

SONUÇ

Sûretü'l-arz'da Akdeniz tarih ve coğrafyası açısından önem arz eden haritalar resmedilmiştir. Bu haritalarda şehirlerin konumları bazı tutarsızlıklar göstermekle birlikte, metinle birlikte değerlendirildiğinde şehirlerin konumları ve şehirlerarası mesafeler daha tutarlı bir hale gelmektedir. İbn Havkal, X. yüzyılda Bizans'ın Akdeniz sahillerindeki denizcilik faaliyetleri ve gümrük gelirleri hakkında önemli bilgiler vermiştir. İbn Havkal eserinde, Trabzon ve Antakya gibi şehirlerin gümrük gelirlerinin dikkat çekici düzeyde olduğuna işaret etmiştir. Akdeniz adaları ve liman kentleri hakkında da önemli bilgiler veren müellif Müslümanlarla Hıristiyanlar arasındaki mücadeleye değinmiştir. Bizans'ın Suriye sahillerindeki faaliyetlerinden endişeyle söz eden İbn Havkal, Müslüman yöneticileri bu durumun sorumlusu olarak görmektedir.



"Sûretü'ş-Şâm" başlıklı harita.

KAYNAKÇA

AHMAD, S. Maqbul, "Harita", *DİA*, XVI, İstanbul 1997, s. 205-210.

AVCI, Casim, "Sugûr", *DİA*, XXXVII, İstanbul 2009, s. 473-474.

BOSTAN, İdris, "Akdeniz", *DİA*, II, İstanbul 1989, s. 231-234.

FAZLIOĞLU, İhsan, "Hârizmî, Muhammed b. Mûsâ", *DİA*, XVI, İstanbul 1997, s. 224-227.

HAMİDULLAH, Muhammed, "Akdeniz Çevresi Müslümanlarının Tarih İlmine Kazandırdıkları", (çev. İ. Süreyya Sırma), *D.İ.B. Dergisi*, XIII/6, Ankara 1974, s. 362-369.

İBN HAVKAL, *Sûretü'l-Arz*, Dâru'l-Mektebeti'l-Hayât, Beyrut 1996.

KÂTİP ÇELEBİ, *Keşfü'z-Zünûn*, II, Dâruİhyâ, İstanbul 1941.

KUTLUER, İlhan, "Belhî, Ebû Zeyd", *DİA*, V, İstanbul 1992, s. 412-414.

OSTROGORSKY, George, *Bizans Tarihi*, Çev. Fikret Işıltan, TTK Yayınları, Ankara 2006.

ŞEŞEN, Ramazan, "İbn Havkal", *DİA*, İstanbul 1999, cilt: XX, s. 34-35.

ŞEŞEN, Ramazan, "İdrîsî, Şerîf", *DİA*, İstanbul 2000, cilt: XXI, s. 493-495.

TOLMACHEVA, Marina A., "İstahrî", *DİA*, İstanbul 2001, cilt: XXIII, s. 203-205.

TUNCEL, Metin, "Akdeniz" *DİA*, İstanbul 1989, cilt: II, s. 229-231.

YÂKUT EL-HAMEVÎ, *Mu'cemü'l-Büldân*, I-V, Dâru Sâdır, Beyrut 1977.

İBN CÜBEYR SEYAHATNAMESİNE GÖRE AKDENİZ'DE SEYRÜSEFER VE LİMAN KENTLERİ

THE NAVIGATION AND PORT CITIES IN THE MEDITERRANEAN SEA ACCORDING TO THE TRAVELOGUE OF IBN JUBAYR

Ahmet ALTUNGÖK *

Mehmet KAVAK **

Özet:

İbn Cübeyr 31 Ağustos 1145 yılında İspanya'nın Valencia şehrinde doğdu. İbn Cübeyr 1183 ve 1185 yılları arasında yapmış olduğu seyahat sırasında özellikle Akdeniz dünyası ve liman kentleri ile ilgili bu dönemin önemli sosyal ve siyasi olaylarından bahsetmektedir.

Granada'dan hareket ederek seyahatine başlayan İbn Cübeyr, deniz yolu ile önce Fas'a geçmiş ve buradan Mısır'a hareket etmiştir. Mısır'dan sonra Kızıldeniz yolu ile Hicaz'a geçen İbn Cübeyr hac görevini tamamladıktan sonra önce Irak'a ardından Suriye'ye geçmiştir. Doğu Akdeniz liman kentlerinin önemli bir kısmını gezen İbn Cübeyr tekrar Girit ve Sicilya güzergâhını takiben memleketi Granada'ya geri dönmüştür.

Anahtar Kelimeler: *Liman Şehirleri, Sicilya, İskenderiye, Banyas, Akka, Sûr.*

Abstract:

Ibn Jubayr was born in Valencia in Spain on August 31, in 1145. He especially mentions about the port cities of the Mediterranean world as well as the important social and political events during his trip between the 1183 and 1185 years.

Ibn Jubayr who began his trip from Granada, intially moved to Morrocco and then to Egypt by sea. After Egypt he continued his to journey by moving to the Hijaz through the Red Sea. After completing the pilgrimage mission he went to the Iraq, then to Syria. Ibn Jubayr who travelled along significant part of the eastern Mediterranean port cities, returned to his homeland Granada, following the route of Crete and Sicily.

Keywords: *Port Cities, Sicily, Alexandria, Baniyas, Acre, Tyre.*

---

* Yrd. Doç. Dr., Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü - Assist. Prof., Bilecik Sheikh Edebali University, Faculty of Science and Letters, Department of History; (ahmet.altungok@bilecik.edu.tr).

** Arş. Gör., Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.- Assistant, Bilecik Sheikh Edebali University, Faculty of Science and Letters, Department of History.

İBN CÜBEYR SEYAHATNAMESİNE GÖRE AKDENİZ'DE SEYRÜSEFER VE LİMAN KENTLERİ

Ahmet ALTUNGÖK

Mehmet KAVAK

Giriş:

Tam künyesi Ebu'l-Hüseyin Muhammed b. Ahmed b. Cübeyr el-Kinânî olan seyyah Muvahhidiler[1]'in Endülüs topraklarına hakim oldukları dönemde yaşamıştır. Kendisi Miladî 26 Şubat 1183 (H. 8 Şevval 578) yılında Hac yapmak niyeti ile Akdeniz üzerinden gemi ile Mekke'ye hareket etmiştir. Yaşamı boyunca üç defa Hac yolculuğuna çıkan ve üçüncüsünde İskenderiye şehrinde vefat eden seyyah yaptığı ilk seferini *Rıhle* adıyla kaleme almıştır. Müellifin yapmış olduğu ikinci ve üçüncü Hac yolculukları hakkında herhangi bir bilgi yoktur. Yapmış olduğu ilk Hac yolculuğu sırasında ikamet ettiği şehir olan Granada[2]'dan yola çıkan yazar Sept[3] ve İskenderiye üzerinden Kahire ve oradan Yukarı Nil'deki Kus'a ulaşmıştır. Daha sonra yolculuğuna kara yoluyla devam eden müellif Ayzab[4]'da bir süre kaldıktan sonra Kızıldeniz yoluyla Cidde[5]'ye, oradan da

---

1 Kuzey Afrika ve Endülüs'te hüküm süren Berberî hanedanı. Ebu Abdullah Muhammed ibn-i Tûmert öncülüğünde Murabbıtlara karşı isyan eden Muvahhidiler 1146 yılında Murabbıtları yıkarak Endülüs'te kendi devletlerini kurmuşlardır. Bkz. Mehmet Özdemir, "Muvahhidler", *DİA*, XXXI, Türkiye Diyanet Vakfı, Ankara, 2006, s.410; Şinasi Altundağ, "Muvahhidiler", *MEB İslam Ansiklopedisi*, VIII, İstanbul, 1979, s. 765-773.

2 Endülüs'te en uzun süre İslam hâkimiyetinde kalan bu yer Ben-i Ahmer veya Gırnata adıyla bilinen ve İspanya topraklarında kurulmuş olan devletin aynı isimle anılan başkentidir. Bkz. Mehmet Özdemir, "Gırnata", *DİA*, XIV, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 1996, s. 51; H. Terrasse, "Gharnata", *The Encyclopaedia of Islam*, V. II, Leiden, 1991, s. 2012.

3 Fas'ın kuzey toprakları üzerinde Cebelitârık Boğazı'nın Akdeniz'e açılan kesminde olup günümüzde İspanya'ya bağlı bir şehirdir. İber Yarımadası ile arasındaki mesafe 16 km'dir. Bkz. İsmail Ceran, "Sebte", *DİA*, XXXVI, Ankara, Türkiye Diyanet Vakfı, 2009, s. 258; Halima Farhad, "Sabta", *The Encyclopaedia of Islam*, V. II, Leiden, 1991, s. 689.

4 Mısır'ın Cidde'ye açılan önemli bir kapısı olarak kabul edilir ve tüccarların çok sık olarak kullandıkları bir şehirdir. İbnü'l-Havkal, *Suretü'l-Arz*, Tahran, 1338, s. 1, 8, 10.

5 Arabistan'ın Hicaz bölgesinde Kızıldeniz kenarında kurulmuş önemli bir liman şehirdir. Arapların *Cudda* şeklinde telaffuz ettikleri bu liman kenti Hicaz'ın Mısır'a açılan önemli bir kapısıdır. Mustafa L. Bilge, "Cidde", *DİA*, VII, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 1993, s. 523; R. Hartmann, "Cidde", *MEB İslam Ansiklopedisi*, III, İstanbul, 1979, s. 159.

Mekke[6]'ye ulaşmıştır.[7] Kendisi yaklaşık sekiz ay Mekke'de ikamet etmiştir. Medine'de de bir süre kalan müellif, bir kervana katılarak çöl üzerinden Bağdat[8] ve Musul[9]'u ziyaret ettikten sonra Kuzey Suriye'yi dolaşıp, Halep[10] üzerinden Şam[11]'a varmış ve iki ayını orada geçirmiştir.

Daha sonra Kudüs Krallığı'na doğru yola çıkan İbni Cübeyr, Sur şehrinde birkaç gün kalıp bir Ceneviz gemisiyle Akka[12]'ya gitmiştir. MS. 1184 yılında ise hayli yorucu, sıkıntılı ve maceralı bir yolculuk sonucunda Sicilya'nın önemli limanlarından biri olan Messina'ya ulaşmıştır. Fırtınalar sebebiyle bir süre Sicilya'da zorunlu ikamet eden yazarımız, Sicilya adasındaki liman kentlerini gezerek buradaki gözlemlerini kayıt altına almıştır. En son olarak Mağrib üzerinden Endülüs'e giden bir Ceneviz gemisine binen müellif yorucu bir yolculuktan sonra 25 Nisan 1185'de Granada'ya dönmeye muvaffak olmuştur. Yazarın yapmış olduğu ve kaleme almış olduğu bu ilk seyahat kendi hesabıyla iki yıl üç ay ve on beş gün sürmüştür. Kendisi bu seyahatnamesinde Akdeniz ve bu deniz etrafındaki liman kentleri için kıymetli bilgiler vermektedir. Nureddin

---

6 Arap yarımadasının kuzeyinde Batnımekke (*Bekke)* adı verilen bir vadide yer alan bu şehir Hz. Peygamber'in atalarından Kusay bin Kilab tarafından inşa edilmiştir. Meşhur coğrafyacı Batlamyus Asya'nın altıncı haritasında bu şehirden *Macorabba* şeklinde bahsetmiştir. Bkz. Mustafa Sabri Küçükaşcı, "Mekke", *DİA*, XXVIII, Türkiye Diyanet Vakfı, Ankara, 2009, s. 555; H. Lammens, "Mekke", *MEB İslam Ansiklopedisi*, VII, İstanbul, 1979, s. 630-643.

7 İbn Cübeyr, *Rıhletu* İbn *Cübeyr*, Beyrut, 1964, s. 7.

8 Dicle nehrinin her iki yakasında yer alan şehir M.S. 766 yılında Abbasi halifesi Ebu Ca'fer el-Mansur tarafından kurulmuştur. Bu şehrin adı Eski Farsça *Allah vergisi anlamına* gelmektedir. Bkz. Abdülazîz ed-Durî, "Bağdat", *DİA*, IV, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 1991, s. 423; Rauf Ahmed Hotinal, "Bağdat", *MEB İslam Ansiklopedisi*, II, İstanbul, 1979, s. 195-213.

9 Ortaçağ'da Irak'ta el-Cezire bölgesinin doğu kısmını meydana getiren Diyar-ı Rebia'nın bir dönemde merkezi olan Musul antik *Ninova* kentinin batısında kurulmuş olan bir kenttir. İsmi "kavşak" manasına gelip ticaret yollarının kesişme noktasında yer aldığından dolayı bu ismi aldığı söylenir. Bkz. Ahmet Gündüz, "Musul", XXXI, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 2006, s. 361; Besim Darkot, "Musul", *MEB İslam Ansiklopedisi*, VIII, İstanbul, 1979, s. 738-744.

10 M.Ö. 3000 Akad çivi yazılı tabletlerinde Halaba, *Hallaba, Halman* şeklinde geçen bu kenti Mısırlılar *Hrb* şeklinde ifade etmişlerdir. M.Ö. 20. yüzyılda kurulduğu sanılan bu şehir günümüzde Suriye'nin ikinci büyük kentidir. Bkz. Tâlîb Yâzîcî, "Halep", *DİA*, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 1997, s. 239; J. Sauvaget, "Haleb", *MEB İslam Ansiklopedisi*, V/1, İstanbul, 1979, s. 117-122.

11 Aramca'da *iyi sulanmış yer* anlamında *Dermesek* kelimesinden ismini alan bu şehre Akadlar *Dimaska* adını vermişlerdir. Yunanlıların *Damaskos* dedikleri bu şehir Araplar tarafından *Dımeşk* veya *Biladü'ş-Şam* şeklinde adlandırılmıştır. Dımaşk ismi bir süre sonra Arapça kaynaklarda bütün Suriye bölgesini ifade etmek için yerini Şam ismine bırakmıştır. Bkz. Abdüselam Uluçam, "Şam", XXXVIII, *DİA*, s. 311; D. M. Dunlof, "Dımashk", *The Encyclopaedia of Islam*, V. II, Leiden, 1991, s. 277-291.

12 Eski Atik'te *Hacco* şeklinde geçen bu şehir için Fransızlar *Acre* sözcüğünü kullanmışlardır. Filistin topraklarının Akdeniz sahilinde bulunan bu şehir Yunan kaynaklarında *Prolemais* şeklinde geçmektedir. Bkz. F. Buhl, "Akka", *MEB İslam Ansiklopedisi*, I, İstanbul, 1979, s. 148-149.

Zengi,[13] Anadolu Selçuklu hükümdarı II. Kılıç Arslan[14] ve Selahattin Eyyûbi[15] ile çağdaş olan müellif hac dönüşü uğramış olduğu Suriye'de Selahattin Eyyûbi'nin Frenklerle yaptığı savaşlar sırasında Nablus şehrinin Müslümanlar tarafından ele geçirilişine tanıklık etmiştir.

Akdeniz'de Yapılan Seyahatlerde Karşılaşılan Zorluklar

Yazar Akdeniz üzerinde yapmış olduğu seyahatinde birtakım zorluklardan bahsetmiştir. Kendisine göre Akdeniz'de yolculuk yapmak hem açlık ve susuzluğa ve hem de denizin fırtınalı havalarına tahammül etmeyi gerektirmektedir. Bunun yanında Müslümanlar için en büyük düşman olarak tanımladığı deniz korsanlarının da büyük bir tehlike olduğundan bahsetmektedir. Yazar 1200 millik Septe ve Sardunya arasındaki yolculuktan sonra Sardunya adasına vardıklarında görgü şahitlerinden limana yanaşan bir gemide 80 tane Müslüman esirin bulunduğunu ve bunların köle pazarlarında satılmak üzere götürülmek için geminin gizli bölmelerinde tutulduklarından bahsetmektedir. Bu esirlerin Kartaca[16] şeklinde bahsettiği Tunus limanlarında seyrederken korsanların baskını sonucunda alıkonularak kaçırılan sivil insanlar olduğunu ifade etmektedir.

Yazarımız 18 Ekim'de başlamış olduğu memleketine dönüş yolculuğunda ise Akdeniz'de seyrederken geminin geçirmiş olduğu tehlikelerden bahsederek yelkenli direğinin yıkılarak üzerindeki tente yelkenle beraber denize düşmesinden; bu yelkenli direğinin yerine daha küçük bir yelkenli direğinin takılmasından ve yol boyunca ortaya çıkan fırtınalardan dolayı karşılaşmış oldukları zorluklardan bahsetmektedir. Bunun dışında yazar denizin ortasında dört gün boyunca yoğun bir sis tabakasının içerisinde denizin ortasında kaldıklarını rüzgârın esmemesinden dolayı cam bir fanusun içerisinde bir o tarafa bir bu tarafa doğru sallanan bir kayığın içerisindeymişler gibi bir hisse kapıldıklarından ilgiyle bahsetmektedir. Bu sırada Hıristiyanlar açısından bayram olarak kutlanan Kasım ayının ilk günleri olduğundan dolayı Hıristiyanların büyüklü küçüklü herkesin

---

[13] M.S. 1118 yılında Musul'da dünyaya gelen Büyük Selçukluların Halep atabeyi Nureddin Mahmûd Zengî, 1174'de Şam'da vefat etmiştir. Bkz. N. Elisseeff, "Nur al-Din Mahmud b. Zankî", *The Encyclopaedia of Islam*, V. VIII, Leiden, 1991, s. 127-133.

[14] Müellifimiz II. Kılıç Arslan'ı bu eserinde Emir Mesud şeklinde tabir etmektedir. Müellifin Suriye topraklarında bulunduğu M.S. 1183 yıllarında Anadolu Selçuklularının başında II. Kılıç Arslan bulunmaktaydı ve bu hükümdar M.S. 1186 yılında ülkeyi çocukları arasında bölüştürmüştür.

[15] M.S. 1138 yılında Tikrit'te doğan Selahattin Yusuf bin Eyûb, Suriye ve Mısır topraklarında hüküm sürmüş ve 1187'de Hittin Savaşı ile Kudüs'ü Haçlılardan geri almış ve III. Haçlı Seferi'ni etkisiz hale getirmiştir. Selahattin 1193 yılında Şam'da ölmüştür. Bkz. İdris el-Hareir, *The Spread of Islam Throughout the World*, Paris, 2011, s. 268vd.

[16] M.Ö. 814 yılında günümüz Tunus toprakları üzerinde kurulmuş ve bir Fenike kolonisi olan *Carthago*'dan adını almıştır. Bkz. B. H. Warmington, *Carthage*, Textbook Publishers, 2003, s. 11.

eline mum alarak ayin yapmalarını ve bayramlarını kutlamalarını hayranlıkla izleyen yazar, yanan mumlardan dolayı geminin büyük bir çiçek demeti gibi ışıl ışıl parladığını anlatır.

Bu uzun yolculuk sırasında gemi içerisinde vefat eden Hıristiyanlar ve Müslümanlardan kimselerin Akdeniz'in sularına atıldığından ve vefat edenler arasında Bulgar hacılarının da bulunduğundan bahseder. Bu olaylar sırasında yazarımızın hayretini celbeden bazı durumlar olur. Çünkü ölen kimselerin malları gemicilik kuralları gereği sadece ve sadece geminin baş kaptanına kalmaktaydı. Bundan dolayı denize atılan yolcuların mallarının kaptan tarafından alıkonulmasına uzun bir süre hayretle baktıklarını ifade etmektedir. Yazarın endişeli geçen yolculuğunun 28. günü, binmiş olduğu gemi Girit'e varır. Girit'ten ayrılmalarının akabinde gemileri şiddetli fırtınalara yakalanır. Sicilya adasının görünmesi ile beraber daha şiddetli bir fırtınaya ve kuzey rüzgârlarına yakalandıklarını anlatan yazar artık hayattan ümidi kestiklerini ve yanlarında bulunan kimselerle helalleştiklerini anlatır. Uzun geçen fırtınalı bir süreden sonra ters esen rüzgârlardan dolayı tekrar gemilerinin Girit adasına kadar sürüklendiğini ve sabahın ilk ışıkları ile kendilerini Girit adası yakınlarında bulduklarını anlatır. Burada dört günlük bir ikametten sonra tekrar Sicilya'ya doğru yola çıkan gemi fırtınalı günlerden sonra Aralık başlarında tekrar Sicilya önüne gelir. Fakat bir daha fırtınaya yakalanarak iki ay aradan sonra bu defa Sicilya adasına bağlı olan ve İtalya toprakları üzerinde bulunan Calabria limanına sürüklenirler. Bunun akabinde Bulgar hacıların çoğu bu limanda inerek gemiyi terk ederler.

Sicilya'ya doğru ilerlerken Messina yakınlarında yine şiddetli bir fırtınaya yakalanırlar ve yazarımız bu defa gemi tayfalarının acı çığlıkları üzerine bu defa ciddi bir problemle karşılaştıklarını anladığını söyler. Gemi kaptanı acil bir şekilde yelkenlilerin indirilmesini emreder fakat büyük yelkenli direğinin tepesindeki yelkenli indirilemeyince gemi kaptanının koca tenteyi elindeki çakıyla parçaladığını anlatır. Bununla beraber kayalara çarpan gemi Messina açıklarında karaya oturur. Gece vakti gemideki yolcuların bağrışmalarını duyan Sicilya Kralı II. William[17] bizzat kendisi kurtarma ekiplerinin başında bulunmak suretiyle gemide bulunanları kurtarmak amacıyla limana gelir. Sicilya Kralı II. William göndermiş olduğu kayıklarla gemide bulunan mürettebatın kurtarılması için emir verir ve bu kurtarma çalışmaları sırasında limanda bekler. Kayıkçıların gemiden kurtarmış oldukları Müslümanlar için mübalağalı ücret dayatmaları karşısında William'ın Müslümanlar için 100 rübâ'i sikke altın verilmesini emrettiğini belirtir.[18] Yazarımız bu olayın Sicilya Adasında gerçekleşmiş olmasından dolayı şükürler eder. Çünkü Rum sınırları dâhilinde bu olayın başlarına gelmesi durumunda Rumların kendi kanunlarına göre gemiden

---

[17] Babası, I. William'ın ölümü üzerine II. William on bir yaşındayken tahta çıkınca ülke bir dönem annesi Margaret tarafından yönetildi. Bkz. Peter Sammartino, William Roberts, *Sicily; An Informal History*, London, 1992, s. 53.

[18] İbn Cübeyr, *a.g.e.*, s. 295.

kurtardıkları kimseleri köle olarak alıkoyduklarını ve bu durumda özgürlüklerini bütünüyle kaybetme durumunda kalmış olacaklarını söylemektedir. Yine buna ilaveten kaza yerine Kral William'ın gelmesinin de Allah tarafından büyük bir lütuf olduğunu çünkü Sicilyalıların da gemiden kurtardıkları Müslümanları köle olarak ele geçirmeyi ve mallarına el koymayı adet haline getirdikleri söyleyerek Kral II. William'ın buna engel olduğunu söylemektedir.[19]

Yazar burada karşılaştığı zorluklardan bir tanesinin de liman gümrük memurlarının gemi yolcuları ve tüccarlara takınmış olduğu kırıcı tavırlar olduğunu ifade etmektedir. Liman memurlarının yolcuların maiyetindeki erzakı didik didik taradıklarını ve bu arama tarama faaliyetleri sonucunda tüccar ve yolcuların mallarından birçoğunun ziyan olduğunu ifade etmektedir. Yazarın tepki gösterdiği davranışlardan bir tanesi de zekât memurlarının yolcuların elindeki malların zekâtını zorla almaları ve bu malların üzerinden bir yıl geçip geçmediğine dikkat etmemeleridir. Hâlbuki yazar bir insanın zekâtının alınabilmesi için kişinin elinde bulunan malın bir seneyi doldurması gerektiğinden bahseder ve bu uygulamayı kınar. Gümrük memurlarının haricinde gemi ile seyahat eden tüccarların önce vali, sonra eyalet kadısı, sonra askeri mahkeme daha sonra ise valinin zabıtlarına hesap vermek zorunda olduklarını ve tüccarların verdikleri tüm ifadelerin tutanak altına alındığını ifade etmektedir. Yazar aslında valinin bağlı olduğu sultan olan Selahattin Eyyubî'nin iyi bir insan olduğunu söyleyerek ona dualar eder ve kendisinin bu tür uygulamalardan haberi olmadığını şayet haberi olması halinde duruma müdahale edeceğini ve yetkililerden mutlaka hesap soracağından bahseder.

İbn-i Cübeyr'in Anlatımıyla Doğu Akdeniz Liman Kentleri

Yazar Granada ile İskenderiye[20] arasındaki mesafeyi otuz iki günde tamamladıklarını ifade etmektedir. Kendisi yaşamı boyunca İskenderiye şehrinden daha güzel bir şehir görmediğini ifade eder.[21] Yazar, İskenderiye feneri hakkında bilgi verirken bu eserin şimdiye kadar görmüş olduğu en yüksek ve en görkemli mimari yapı olduğundan bahseder. Ayrıca kentin tarihi dokusundan bahseden yazar mermerden yapılmış levhalar ve sütunları hayretle anlatarak Nil Nehrinin bu şehir için sağlamış olduğu yer altı sularından bahseder. Mısır'ı elinde tutan Selahattin Eyyûbî'nin tıp eğitimine verdiği önemden ve İskenderiye'de açtırmış olduğu tıp okullarından[22] bahseden yazar onun eğitime ve temizliğe

---

[19] İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 293 vd.

[20] Makedonyalı İskender'in M.Ö. 332 yılında Mısır'ın Akdeniz kıyısında Rodoslu mimar Dinokrates'e yaptırmış olduğu kendi adıyla meşhur olan şehridir. Bkz. Rhuvon Guest, "İskenderiye", *MEB İslam Ansiklopedisi*, V/2, İstanbul, 1979, s. 1084-1088.

[21] İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 15 vd.

[22] Müellif tıp okulları ve yanındaki hastaneler için *maristan* dendiğini ifade eder. Hastaneler için Farsça bir sözcük olan *maristan* tabirinin kullanılması *Cündişapur* tıp okulu ve hastanelerinin bu hastaneler üzerindeki etkisini akla getirmektedir.

verdiği önemden dolayı bu şehirde çok sayıda okul ve hamam yaptırdığından bahsetmiştir.[23]

Yazar seyahatinin sonlarında Şam'a uğramış, buradan da Akka'ya geçerek gemiyle dönüş yolculuğu için hazırlıklara başlamıştır. Bu sırada Doğu Akdeniz'in önemli liman kenti Akka'nın Haçlıların elinde olduğundan bahisle sultanın bu limanı fethetmesi için dua eder. Yolculuk için bu limanın Haçlıların elinde olmasından dolayı Hıristiyan tüccarlarla irtibat kurmak zorunda olmaları gerektiğinden bahseder. Yazarın Akka'ya geçmek için hareket ettiği zamanda Nablus[24]'un Sultan Selahattin tarafından ele geçirilmiş olduğunu ve askerle beraber esirlerin Şam'a girişlerini hayretle izlediklerini ifade etmektedir. Akabinde liman kasabası olan Banyas[25]'a ulaşmalarından bahseden yazar buranın Frenkler ile Müslümanlar arasında sınır olduğunu ve iki tarafın da sınır olan yerlere geniş gövdeli pelit ağaçları diktiklerini pelit ağaçlarına yaklaşan Müslüman veya Frenk herkesin tutuklandıklarını anlatır.[26] Yazarımız liman kasabası Banyas'ın Müslüman arazileri üzerinden Frenk topraklarına açılan bir pencere olduğunu anlatmaktadır. Bu kasabada bir kalenin bulunduğunu kalenin Frenklere ait olduğunu fakat kasabadaki büyük değirmenin Müslümanlara ait olduğunu ve bu değirmenin merhum dediği Nurettin Zengi tarafından ele geçirildiğini ifade eder.[27] Bunun yanında bu liman kentindeki tarım arazilerinin Müslümanlar ve Frenkler arasında ortaklaşa kullanıldığını ve bu arazi üzerinde yapılan tarımsal faaliyetlerden dolayı herhangi bir problemin yaşanmadığını ifade etmektedir. Ayrıca yazar bu kentin Akka kralının annesi tarafından yönetildiğini ifade eder.

Kısa bir yolculuktan sonra Akka kentine gelen yazarımız buradaki liman kentinde deniz üzerinden gelen Mağribli[28] Müslümanlardan abartılı bir gümrük vergisi alındığını söylemektedir. Fakat diğer Müslümanlar için konulan verginin daha düşük olduğunu ifade eder. Bunun sebebinin Mağribli Müslümanların Nureddin Zengi ile birlikte Frenklere karşı savaşmalarını bahane olarak göstermektedirler. Frenklerin daha önceleri Mağriblilere çok iyi davrandıklarını fakat onların kendileriyle dost oldukları halde düşmanlarıyla

---

23 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 15, 16 vd.

24 Roma İmparatoru Flavius Vespasianus tarafından Filistin toprakları üzerinde M.S. 78 yılında Kudüs'ün 60 kilometre kuzey doğusunda *Flavia Neapolis* adıyla kurulmuş bir kenttir. Bkz. F. Buhl, C. E. Bosworth, "Nabulus", *The Encyclopaedia of Islam*, VII, Leiden, 1991, s. 844-845.

25 Suriye'nin Akdeniz sahilinde Tartus'un kuzeyinde kurulmuş olan antik *Paneas* kentidir. Bkz. J. Sourdel Thomine, "Baniyas", *The Encyclopaedia of Islam*, V. I, Leiden, 1991, s. 1017.

26 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 273 vd.

27 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 273 vd.

28 Fas, Cezayir, Tunus ve Batı Sahrayı da içerisine alan Kuzey Afrika'nın batı kısımlarına verilen isimdir. Bunlara ek olarak Müslümanların elinde olduğu dönemlerde İber Yarımadası, *Sicilya* ve *Malta* adası da Mağrib olarak kabul edilirdi. Bkz. G. Yver, "Magrib", *MEB İslam Ansiklopedisi*, VII, İstanbul, 1979, s. 142-143.

birlik olup topraklarına saldırdıklarından hayretle bahsettiklerini anlatır. Yazar ise bunun yadırganacak bir durum olmadığını ve Müslüman kardeşliğinin onları buna mecbur ettiğini ve bunun da onları bir takım haklardan mahrum bıraktığını ifade etmektedir. Buradaki vergilendirmelerden bahseden yazar tüccarların taşıdıkları mal başına gümrük vergisi olarak 1 dinar verdiklerini, 1 dinarın 24 kırat ettiğini ve mahsulâttan alınan verginin ise onda bir olacak şekilde 1 kırat üzerinden verildiğini söyler. Burada yaşayan Müslümanların da geniş büyük evlerde yaşadıklarını, bolluk içerisinde olduklarını ve Frenklere 1 dinar yıllık cizye verdiklerini anlatarak hallerinden ve Frenk kralından memnun olduklarını ve bundan dolayı aralarında herhangi bir anlaşmazlığın bulunmadığını anlatmaktadır.

Akka limanında gümrük işlerinin yapıldığı büyük bir hanın bulunduğu ve bu hana *divan* adı verildiğini, bu hanın altın yaldızlı abanoz ağaçlarından yapılma kapılarının olduğunu ve gümrük memurlarının yine kıymetli mobilyalardan yapılmış masalar üzerinde işlem gördüklerini ve Arapça konuşarak kayıtları da Arapça tuttuklarını ifade etmektedir.[29] Divan adı verilen gümrük binasının başında ise *sahib* adı verilen rütbeli bir kişinin bulunduğundan bahsetmektedir. Yazar yolcuların bu gümrük binasının altındaki girişe mallarını indirdiklerini burada sıra aldıklarını ve hanın üzerindeki konaklama kısmına geçerek sıralarını beklediklerini söyler. Yolcuların sırası geldiğinde sahip oldukları yüklerinin kontrol edildiğini ve kontrol sırasında görevlilerin işini sabırla yaparak kimseye zahmet vermediklerini övgüyle anlatmaktadır. Yazarımız Akka'nın büyük bir liman kenti olduğunu büyük gemilerin yanaştığı muazzam bir iskelesinin olduğunu, aynı zamanda bu liman kentinde gemi yapımı için büyük bir tersanenin yapıldığını, şehrin büyüklük bakımından Konstantiniyye'ye benzediğini ifade eder. Burasının dünyanın birçok yerinden gelen Hıristiyan ve Müslüman tüccarların buluşma ve karşılaşma yeri olduğundan bahsetmektedir. Akka'nın sosyal yapısından bahseden yazarımız bu şehrin caddelerinden, çarşı pazarlarından ve şehirdeki insanların sosyal yaşantılarından bahsederken bu şehrin Müslümanlar için bir gözyaşı ve hüzün şehri olduğunu çünkü Müslümanların bu şehri kaybetmelerinin onlar için büyük bir hüzün kaynağı olduğunu ifade etmektedir.[30] Yine yazarımız bu şehirde Müslümanlar ve Hıristiyanların yan yana ibadet ettikleri mekânların varlığından bahsetmektedir.

Yazarımız Akdeniz üzerindeki yolculuğunun devamında Akka şehrinden yine Frenklerin elinde olan Sur[31] kentine gelmiştir. Yazar bu şehrin Hicrî 518 yılında Müslümanların yaşadıkları büyük bir kıtlık hadisesinden sonra Akka'nın

---

[29] İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 275.

[30] İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 279 vd.

[31] Lübnan toprakları üzerinde bir sahil kentidir. Bu kent Fenikelilerin önemli bir liman kentiydi. Bu kent İskender istilası döneminde kısmen tahrip olmuşsa da kısa zamanda eski önemine kavuşmuştur. Bkz. E. Honigman, "Sûr", *MEB İslam Ansiklopedisi*, XI, İstanbul, 1979, s. 42-46.

ele geçirilmesinden on iki yıl sonra Frenklerin eline geçtiğinden bahseder. Bu şehrin Akka şehrinden daha temiz ve düzenli olduğunu söyleyen yazarımız buradaki insanların Akka şehri insanlarından daha iyi huylu olduklarını ve Müslümanlara karşı daha hoşgörülü olduklarını ifade eder. Bu şehrin üç tarafının sularla çevrili olduğunu söyleyen yazar şehrin hem denize hem karaya bakan iki kısımdan oluştuğunu söyler. Şehrin liman tarafında kalan kısmı ile kara tarafındaki kısmı arasında büyük surlar yapıldığını ve bu surlar arasında açılan dört büyük kapıdan geçerek limana gidildiğini anlatmaktadır.[32] Bu şehrin limanının iki yüksek kule arasına inşa edildiğini ve bu limanların etrafının üç adet surla çevrili olduğunu ifade etmektedir. Yazar limanın önünde yüksek iki kule arasında büyük bir zincir bulunduğunu bu zincir kaldırılmadan limana kimsenin yanaşamayacağını ifade etmektedir. Ayrıca yazar bu limanın da Akka limanı gibi kalabalık olduğunu hatta Akka limanından daha canlı durduğunu söyler.

Yine yazarımız bu şehrin sosyal yapısından bahisle buradaki Müslüman kölelerin içler acısı durumlarından bahsetmektedir. Sur limanında ticaret yapan ve Frenklerin de kendilerini iyi tanıdıkları zengin Müslüman tüccarların bu köleleri kurtarmak için Frenklere vermiş oldukları fidyelerden bahsederek Nureddin Zengi'nin de kendisine yardım için gelerek esir düşen Mağribli Müslüman kölelerin kurtarılması için 12 bin dinar para ayırmış olduğunu rivayet eder. Yazar özellikle Akdeniz üzerinde ve Akdeniz limanlarında ticaret yapan Suriyeli Nasır bin Kavvam ve Ebu Durrî Yakût Mevla el-Attafî adlı iki zengin tüccarın Müslüman esirlerin kurtarılması noktasında yapmış oldukları çalışmalardan övgüyle bahsederek onların toplum nazarındaki itibarlarını ilgiyle anlatır.[33] Sur kentinden on bir günlük bir ikametten sonra tekrar Akka'ya dönen yazarımız buradan Messina[34]'ya hareket etmek için hazırlıklara başlar. 6. Ekim günü büyük bir gemiye binen yazarımız bu gemide Müslümanlar ile Hıristiyanların kendilerine ayrılan yerlere oturduklarını ve ayrıca gemiye binen Hıristiyanlar arasında Beytü'l-Makdis'i ziyarete gelen kalabalık bir Bulgar kafilesinin varlığından bahseder.[35] Yazar bu gemiye eşyaların yüklenmesinin üç günü aldığını ve on iki gün boyunca da yelkenli geminin hareket etmesi için rüzgârın doğu-batı yönünde esmesi için beklediklerini anlatır.[36] Akka ve Sur limanında doğu ve batı arasında gidip gelen tüccarların ilkbahar ve son bahar mevsimlerini beklemek zorunda olduklarını anlatan yazar, bunun nedeninin de doğu-batı arasında esen rüzgârların sadece bu iki mevsimde esmelerinden kaynaklandığını ifade etmektedir. Bunun haricindeki mevsimlerde ise rüzgârın yönünün kuzey ve güney doğrultusunda estiğini söyleyerek, bunundan dolayı 6

---

32 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 277.

33 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 280 vd.

34 Sicilya Adasının üçüncü büyük kentidir. Bu şehir M.Ö. 8. yüzyılda Yunanlılar tarafından inşa edilmiştir.

35 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 283.

36 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 307.

Ekim'de binmiş oldukları geminin ancak 18 Ekim'de hareket etmeye başladığını anlatır.

İbn-i Cübeyr'in Anlatımıyla Orta Akdeniz Liman Kentleri

Yazarımızın geri dönüş yolunda büyük bir tehlike atlatmış olduğu Messina liman kenti için, buranın açık bir Pazar kenti ve civar bölgelerden gelen tüccarların fuar alanı olduğunu belirterek; şehrin oldukça kalabalık ve düzensiz bir şehir olduğunu söyler.[37] Bunun yanında bu şehrin gelir seviyesinin çok yüksek olduğunu fakat şehirde çok berbat bir sosyal yaşantının hâkim olduğunu şehirde çok sayıda kilisenin varlığı ile beraber bu şehirde putlara tapıldığını ifade eder. Bunun yanında yazar bu şehrin çok kötü koktuğunu ve insanların kaba bir tabiata sahip olduğunu söyler. Yazar Messina limanının şimdiye kadar görmüş olduğu en düzenli ve güzel bir liman olduğunu söyleyerek. Bu limanın içerisinde bulunduğu boğazı İtalya ile Sicilya arasındaki bir sokağa benzeterek limandaki derinliğin fazla olmasından dolayı gemilerin karaya yakın olarak gelip bu limana demirlediklerini ve limana dizilen gemilerin sıra sıra dizilmiş asil atlara benzediğini söylemektedir. Yazarımız Sicilya Adası için güzelliği, refah düzeyi ve güzelliği bakımından Endülüs ülkesinin ikiz kardeşi gibi olduğunu ifade etmektedir. Bunun yanında kendisi Messina ve Palermo limanlarındaki tersanelerde sayılamayacak kadar çok sayıda geminin imal edildiğini ifade etmektedir.

Sicilya adasının merkezi ise Palermo[38] adı verilen ve Kral William'ın ikamet ettiği bir liman kentidir.[39] Bu şehirde ikamet eden Müslümanların varlığından bahseden yazarımız Müslümanların kendi işlerini rahatça yaptıklarını ve yılda iki defa olmak üzere altı ayda bir Sicilya kralına kendileri için belirlenmiş ölçüde bir vergi verdiklerini anlatmaktadır.[40] Yazar, Kral II. William'ın bu şehirde ikamet ettiğini ve Müslümanlara çok güvendiğini, Müslüman gençlerden kendisi için özel askeri bir birlik kurduğunu ifade etmektedir. Yazarımız hayatını kurtarmış olan II. William'a yakın bir ilgi duymuş ve kendisinden geniş bir şekilde ve övgüyle bahsetmiştir. Yazar bu hükümdarın sarayında Yahya bin Fıttan el-Tırras adında meşhur bir modacının bulunduğunu söyleyerek kendisiyle tanışır ve kendisinden II. William'ın yaşantısı ile ilgili çok şey dinler. II. William'ın adayı yönetmek için gençlerden oluşan bir danışma kurulu kurduğundan bahseden yazar bunların emrinde çalışan ve zenci Müslümanlardan oluşan bir hizmetçi gurubundan bahsetmektedir.[41] Yazar

---

37 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 296, 297.

38 Adanın diğer önemli kentlerinden birisi olan bu şehir Fenikeliler tarafından kurulmuş bir koloniydi ve Yunanlılar tarafından *Panormus* şeklinde ifade edilmekteydi.

39 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 297.

40 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 297.

41 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 298.

II. William'ın Akdeniz sahilinde beyaz güvercini andıran büyük bir sarayının bulunduğunu ve bu hükümdarın Avrupa'nın en zengin hükümdarlarından birisi olduğunu söyler. Yazar bu hükümdarın sarayında doktor ve astrologlardan oluşan iki sınıfın olduğunu söyleyerek şayet yetenekli bir astrolog görse hemen onu alıkoyarak vatanını unutmasını söyleyerek kendisine yüklü bir servet vererek yanında tuttuğunu anlatır. Ayrıca bu hükümdarın sarayındaki hizmetçi ve cariyelerin çoğunun Müslüman olduğunu söyler.[42]

Bunun akabinde Palermo'dan ayrılan yazar önce Sicilya'nın Akdeniz kıyısındaki diğer liman kentlerinden Cefalu[43]'ya daha sonra da Serme[44]'ye (Termine) gitmiştir.[45] Cefla kentinde Müslümanlardan bir topluluğun bulunduğunu anlatan yazarımız, Cefla'nın düzenli bir şehir olduğunu, sağlam bir kaleye sahip olduğunu ve güzel pazarlarının bulunduğunu nakleder. Akabinde Serme'ye geçen yazar buranın sağlam kalelere sahip olduğunu Cefalu'dan daha güzel bir konuma sahip olduğunu, Müslümanların bu şehirde fakir olarak gecekondularda yaşadıklarını belirterek şehrin etrafında sıcak su kaplıcalarının varlığından bahseder.[46] Bu kentten Sicilya şehrine yaya olarak yollarına devam eden yazar sahil kenarında kurulu bulunan Sa'd sarayına ulaşarak burada ikamet eder.[47] Müslümanların Sicilya'yı ele geçirdikleri dönemde inşa edilen bu saray halen daha Müslüman dervişler ve yolcular için ayakta olup hizmet vermektedir. Yazar bu sarayın içerisinde dayalı döşeli evler ve konforlu meskenlerin varlığından bahseder. Geri dönüş yolunda kralın askerleri tarafından alıkonulduklarını ve sorgulanmak üzere saraya gittiklerini anlatan yazar kralın sarayından hayretle bahsederek, kendilerini çok düzgün ve yumuşak bir Arapça ile sorgulayan ihtiyar bir adamın sorularını cevapladıklarını ve adamın kendilerini derhal serbest bırakmalarını istediklerini söyler. Özellikle kralın Bizans[48] ve İstanbul[49] ile ilgili

---

42 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 300.

43 Yunanlıların *başa* benzemesinden dolayı *Cefalu* adını verdikleri bu kentten Pliniy, Batlamyus ve Strabon eserlerinde bahsetmişlerdir.

44 M.Ö. 400 yıllarında kurulduğu varsayılan antik bir kenttir. Yunanlılar bu şehir için *Thermae* sözcüğünü kullanmışlardır.

45 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 301.

46 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 302.

47 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 302.

48 M.S. 75'de yaşanan kavimler göçü ile Roma topraklarının barbar kavimler tarafından işgal edilmesi üzerine M.S. 395'te ikiye ayrılmasından sonra İstanbul merkezli olarak ortaya çıkan imparatorluktur. Bu imparatorluk adını eski Yunan vilayetlerinden olan *Byzante* üzerinde kurulmuş olmasından almaktadır. Bkz. Edward Gibbon, George Smith, *The History of the Decline and Fall of the Roman Empire*, New York, 1857, s. 132, 220, 223.

49 Yazarımız yaşadığı dönemde İstanbul'un, Anadolu Selçuklu sultanı tarafından fethedildiğini zannetmektedir. Aslında kendisini buna iten sebep ise Bizans'ın Anadolu Selçukluları karşısında *Miryakefelon* savaşında almış olduğu mağlubiyetin etkisi büyüktür. Bizans'ın başkenti olmasıyla İstanbul; Konstantin'in M.S. 330 yılında *Byzante* toprakları üzerinde inşa ettiği bu şehir kendisinden sonra, kendi adıyla Konstantin'in şehri şeklinde isimlendirilmiştir. Bkz. Edward Gibbon, *a.g.e*., s. 127 vd.

olayları merak ettiğinden dolayı kendilerine bu çerçevede sorular sorulduğunu fakat kendilerinin güzergâhı üzerinde olmadığından dolayı Bizans ile ilgili gerekli malumata sahip olmadıklarını söylediklerini ifade eder.

Yazar Sicilya şehrinin güzelliklerini anlata anlata bitiremez ve bir dönem buranın alınmış olmasından dolayı hayıflanarak buranın tekrar Müslümanlar tarafından alınması için dua etmektedir[50]. Yazar yollarının düzgünlüğü, binalarının güzelliği ve yeşilliğin bu şehre katmış olduğu güzellikten dolayı burayı Kurtuba[51]'ya benzetir.[52] Sicilya şehrinde Müslümanların ibadetlerini açıktan yaptıklarını ve bu şehirde rahat bir şekilde ezan okuduklarını anlatır. Müslümanların kendilerine ait mahallelerde oturduklarını ve kendilerine ait pazarlarının bulunduğunu söylemektedir. Müslümanların burada Cuma namazı kılamadıklarını sadece bayram namazını topluca kılabildiklerini ve bu namaz sırasında verilen hutbenin ise Abbasi[53] halifesi adına okutulduğunu anlatmaktadır. Yazar bu şehrin merkezinde inşa edilmiş olan ve adına Antakya kilisesi adı verilen bir tapınaktan bahsederek burasını dünyanın en büyük ve en harika eserlerinden bir tanesi olarak adlandırır. Kendisinin ifadesine göre burayı Sicilya kralının babasının veziri olan Antakyalı Mihail oğlu Sercius adında birisi yaptırmıştır.

Yazar buradan ayrıldıktan sonra Sicilya'nın diğer bir liman kenti olan Trapani'ye geçer. Buradaki limanın şimdiye kadar gördüğü en güzel liman olduğunu söyleyen yazar bundan dolayı Rum denizcilerinin bu limanı daha çok tercih ettiklerini ifade etmektedir. Burasının ucuz ve geçinmek için çok uygun bir şehir olduğunu belirten yazar şehrin tam anlamıyla bir tarım kenti olduğunu ifade eder ve her tarafının sularla kaplı olmasından dolayı denizin bu şehri yutacakmış gibi durduğunu söyler. Yazarımız en son olarak bayramı da Trapani şehrinde geçirdikten sonra önce Mağrib'e oradan da Endülüs'e giden bir gemi bulur. Gemiyle yolculuk hazırlıklarına başladığı sırası Sicilya kralının yeni kuracağı donanma için bütün gemilerin limanlardan ayrılmasını yasaklayan emri gelir. Hükümdar sefere çıkmadan önce limanlardaki gemilerin seferlerini durdurarak önce bir donanma kurar geri kalan gemilerin hareketini serbest bırakırdı. Mağrib'e hareket edecekleri iki geminin sahibi olan Cenovalı iki kaptan gemiyi serbest bıraktırmak için kentin valisine rüşvet teklif ederler ve bu pazarlığın

---

50 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 283.

51 Endülüs'te aynı isimle kurulan emirliğin merkezi şehridir. Şehir Fenikelilerle birlikte anılmaktadır. Şehirden ilk defa M.Ö. 152 yılında yapılan *Pön* savaşlarında *Cordubenne* şeklinde bahsedildiği söylenmektedir. Bkz. C. F. Seybold, "Kurtuba", *MEB İslam Ansiklopedisi*, VI, İstanbul, 1979, s. 1023-1025.

52 İbn Cübeyr, *a.g.e*., s. 305.

53 Hz. Peygamber'in amcası Abbas'ın soyundan geldiğini iddia eden Muhammed b. Ali ve oğlu İbrahim'in Emevilere karşı başlatmış oldukları isyan M.S. 750 yılında Ebu'l-Abbas Seffah'ın iktidara gelerek bu devleti ihdas etmesiyle sonuçlanmıştır. Kendisinden sonra başa geçen Mansur *Bağdad* şehrini inşa ederek bu şehri Abbasilerin merkezi haline getirmiştir. Bkz. K. V. Zettersteen, "Abbasiler", *MEB İslam Ansiklopedisi*, I, İstanbul, 1979, s. 18-22.

uzun sürmesinden dolayı bir müddet beklerler. Pazarlık bittikten sonra gemileri hareket ettirmek için gerekli rüzgârın esmesini beklemeye başlarlar. Bu sırada Mağrib'den kötü haberler gelmeye başlar. Mayorka[54] hükümdarının Becaye'ye karşı saldırıya geçtiği ve buranın ahalisini yendiğine dair haber alırlar. Yazar da Sicilya kralının hazırlığının altında yatan sebeplerden bir tanesinin de bu olay olabileceği üzerinde durur. Bu dönemde Bizans ülkesinin zayıflığından bahisle Bizans'ın uzun bir süreden beri Emir Mesut'a haraç ödediğinden bahsetmektedir.[55] Bir süre sonra Sicilya Kralının Emir Mesut'a karşı Bizans'a yardım etmek için donanma hazırlamış olduklarını öğrenirler. Sonunda doğu batı arasında esmesi beklenen rüzgarların esmesi suretiyle 25 Mart günü tekrar yola çıkan yazarımız zorlu bir yolculuktan sonra 25 Nisan 1185 yılında memleketi Granada'ya ulaşarak seyahatini tamamlamıştır.

[54] Mayorka, İspanya'nın Akdeniz'deki en büyük adasıdır. Buranın merkezi de *Palma* şehridir.

[55] II. Kılıç Arslan, M.S. 1176 yılında Miryakefelon Savaşı'nda Bizans'a ağır bir darbe indirdikten sonra Bizans Anadolu Selçukluları'na o tarihten itibaren vergi ödemekteydi.

KAYNAKÇA

ALTUNDAĞ, Şinasi, "Muvahhidiler Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, VIII, İstanbul, 1979, s. 765-773.

BUHL, F., "Akka Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, I, İstanbul, 1979, s. 148-149.

_____ - BOSWORTH, C. E., "Nabulus Maddesi", *The Encyclopaedia of Islam*, VII, Leiden, 1991, s. 844-845.

DARKOT, Besim, "Musul Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, VIII, İstanbul, 1979, s. 738-744.

DUNLOF, D. M., "Dımashk Maddesi", *The Encyclopaedia of Islam*, V. II, Leiden, 1991, s. 277-291.

ED-DURÎ, Abdülazîz, "Bağdat", *DİA*, IV, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 1991, s. 423-433.

El-HAREİR, İdris, *The Spread of Islam Throughout the World*, Paris, 2011.

ELİSSEEFF, N., "Nur al-Din Mahmud b. Zankî Maddesi", *The Encyclopaedia of Islam*, V. VIII, Leiden, 1991, s. 127–133.

FARHAD, Halima, "Sabta Maddesi", *The Encyclopaedia of Islam*, V. II, Leiden, 1991, s. 689-691.

GİBBON, Edward - SMİTH, George, *The History of the Decline and Fall of the Roman Empire*, New York.

GUEST, Rhuvon, "İskenderiye Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, V/II, İstanbul, 1979, s. 1084-1088.

GÜNDÜZ, Ahmet, "Musul", XXXI, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 2006, s. 361-368.

HARTMANN, R., "Cidde Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, III, İstanbul, 1979, s. 159-161.

HONİGMAN, E., "Sûr Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, XI, İstanbul, 1979, s. 42-46.

HOTİNAL, Rauf Ahmed, "Bağdat Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, II, İstanbul, 1979, s. 195-213.

İbn CÜBEYR, *Rıhletu* İbn *Cübeyr*, Beyrut, 1964.

İbnü'l-HAVKAL, *Suretü'l-Arz*, Tahran, 1338.

LAMMENS, H., "Mekke Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, VII, İstanbul, 1979, s. 630-643.

ÖZDEMİR, Mehmet "Muvahhidler", *DİA*, XXXI, Türkiye Diyanet Vakfı, Ankara, 2006, s. 410-412.

ÖZDEMİR, Mehmet, "Gırnata", *DİA*, XIV, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 1996, s. 51-57.

SAMMARTİNO, Peter - ROBERTS, William, *Sicily; An Informal History*, London, 1992.

SAUVAGET, J., "Bağdat Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, II, İstanbul, 1979, s. 117-122.

SEYBOLD, C. F., "Kurtuba Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, VI, İstanbul, 1979, s. 1023-1025.

TERRASSE, H., "Gharnata Maddesi", *The Encyclopaedia of Islam*, V. VIII, Leiden, 1991, s. 1012-1020.

THOMİNE, J. Sourdel, "Baniyas Maddesi", *The Encyclopaedia of Islam*, V. I, Leiden, 1991, s. 1017-1017.

ULUÇAM, Abdüselam, "Şam", *DİA*, XXXVIII, s. 311-325.

WARMİNGTON, B. H., *Carthage*, Textbook Publishers, 2003.

YÂZÎCÎ, Tâlîb, "Halep", *DİA*, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 1997, s. 239-244.

YVER, G., "Magrib Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, VII, İstanbul, 1979, s. 142–143.

ZETTERSTEEN, K. V., "Abbasiler Maddesi", *MEB İslam Ansiklopedisi*, I, İstanbul, 1979, s. 18-22.

CROATIAN LITERATURE IN THE LIGHT OF TURKISH INVASIONS OF THE ADRIATIC SEA IN THE 16TH CENTURY

HRVATSKA KNJIŽEVNOST U SVJETLU TURSKIH PRODORA PREMA JADRANU U 16. STOLJEĆU

Robert BACALJA *

Abstract:

The paper deals with Croatian literary production in the 16th century in reflection of the Turkish invasions of the Adriatic. Therefore, certain literary works will be interpreted whose emergence was in the Turkish conquest of the Adriatic coast: Prayer against the Turks of Marko Marulić and the review of his *Judita*, and the literary work of Hektorović with the review of Nikola Nalješković's epistle (which describes his voyage across the Adriatic sea because of the Turkish invasion in 1539). The description of Turks in Zoranić's *Planine* from 1536 will be also interpreted. The aim of this work is to represent the vitality and the power of the Croatian literature (with a special feeling of patriotism and love for heritage and commitment to Christianity) in the period of the great Ottoman conquest in the 16th century in their advance breakthrough towards the west. In this context it should be noted, in particular, the attacks of the Turkish fleet in the Adriatic between 1539 and 1571, at the time of the greatest dominance of the Turkish Navy on the Mediterranean. After winning Herceg Novi in 1539, the historian Grga Novak in the book *The Adriatic Sea in the Conflicts and Struggles over the Centuries* points out that "The Turkish Navy became the most powerful navy on the Mediterranean, and younger, capable and experienced in fighting admirals stood beside Hajrudin: Turgut-Dragut, Ulug-Ali and Piali-pasha" (Novak: 1962, p. 257).

Key Words: *16TH Century, Adriatic Sea, Ottoman Conquest, Croatian Literature, Corsairs, Pirates.*

* Associate profesor, University of Zadar; (rbacalja@unizd.hr).

HRVATSKA KNJIŽEVNOST U SVJETLU TURSKIH PRODORA PREMA JADRANU U 16. STOLJEĆU

Robert BACALJA *

Sažetak:

Rad se bavi hrvatskom književnom produkcijom u 16. stoljeću u odrazu turskih prodora prema Jadranu. Pritom će se interpretirati pojedina djela kojima su povod turska osvajanja prema jadranskoj obali: Molitva suprotiva Turkom Marka Marulića te osvrt na njegovu Juditu, te Hektorovićevo djelo/vanje s osvrtom na poslanicu Nikoli Nalješkoviću (koja opisuje njegovo putovanje 1539. preko Jadrana zbog turske opasnosti). Također će se interpretirati prikaz Turaka u Zoranićevim Planinama iz 1536. godine. Rad želi pokazati vitalitet i snagu hrvatske književnosti (s osobitim osjećajem domoljublja i ljubavi za baštinu, te predanosti i kršćanstvu) u vremenima najvećih osmanskih osvajanja u 16. stoljeću u njihovom prodoru prema zapadu. U tom kontekstu valja istaknuti osobito prodore turske flote u Jadran između 1539. i 1571., dakle u vrijeme najveće dominacije turske ratne mornarice na Mediteranu (npr. nakon zauzeća Herceg novog 1539. povjesničar Grga Novak u knjizi Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća ističe da je tada „Turska mornarica postala najjača na Mediteranu, a uz Hajrudina stajahu mlađi, sposobni i u borbama iskusni admirali Turgut-Dragut, Ulug-Ali i Piali-paša“ (Novak: 1962., str. 257).

* Izvanredni profesor, Sveučilište u Zadru; (rbacalja@unizd.hr).

CROATIAN LITERATURE IN THE LIGHT OF TURKISH INVASIONS OF THE ADRIATIC SEA IN THE SIXTEENTH CENTURY

Robert BACALJA

Writing about the early texts containing the first representations of images of the Turks, Davor Dukić in the book *Sultan's children* pointed to Coriolanus Cipiko, that is his work *On Asian war* in which he describes the Venetian-Turkish war in 1470-1474, in which he participated. Although our history and literary history point out that there were texts on the Turkish themes before Cipiko, such as Ivan Vitez of Sredne who refers to the Turkish threat, so the speech "held in Vienna in front of Emperor Frederick III rd of Hasburg is emphasized among the many speeches. In this speech Vitez described the horrors of war with the Turks, and warned of the danger that threatens not only neighbouring countries but throughout Europe". (Kurelac, 1998: 81) The value of Cipiko's text is in its strong reception among readers, and was published several times. That work of Koriolan Cipiko of Trogir, commander of the galley in the war, was published under the title *Petri Mocenici imperatoris gesta*, describing the warfare: "The first two sections present military operations in the Greek islands and the coast of Asia Minor in 1471 and in 1472, while the third part describes the dynastic crisis in Cyprus in 1473 and the siege of Shkodra".[1] Cipko participated in this war, as we have pointed out as commander of the galley "with the remaining twelve ships of Dalmatian Croatian cities" (Kurelac 1998: 86). In this text Cipko deals with "military and political circumstances of his time. He described the organization of the Turkish army, recruitment of janissaries, an administrative division of the Turkish state, the bey-Begluk, and was particularly versed in diplomatic relations in connection with Cyprus in which the Turks attacked, and Venice and West had their own commercial and strategic interests" (Kurelac, 1998: 86). In Cipiko we find the evidence of the recruitment of janissaries in the Turkish army, saying: "The custom of the Turkish sultan is to take the fifth part of all prisoners from the generals who carried out military campaigns in others provinces. (...) If there weren't prisoners, they took the Christian's sons against the wishes of their fathers in all parts of their empire. (...) When they grow up, they fight with the sultan, and people refer to them as janissaries".[2] As Dukić points out, Cipiko's description of the war with Turks does not represent that stereotype of the victorious Christian compassion, but describes robbery and crimes of the Venetian army in the conquered cities. "When our conquered the city, they scattered all over the city looting around. Some distract children from the mothers' lap, snatching the mothers too, others distract the crowd of women

---

1 Dukić, D., *Sultanova djeca,* Thema i.d., Zadar, 2004, p. 8.

2 Cipiko, K. *O Azijskom ratu*, Čakavski sabor, Split, 1977, p. 87.

from the temples (...)".[3] As Dukić points out, Turks do not have a copy of such acts. But in Cipiko's work we find, as the author emphasizes, the beginning of the stereotypes that are associated with Turks: with sultan is associated stereotype of "conquest insatiability", then "cruelty towards members of his own camp".[4] Additionally, Dukić stand out that there is no negative "evaluation of ordinary Turkish soldiers, civilians, and generally the Turks as a nation".[5] If, in this context, we look at the Croatian modern literature, we will also find the same stereotype in Kukuljević's drama *Juran and Sofia*, the first drama of recent Croatian literature from the 1839th, where the Turkish commanders and their lieutenants were also presented with the same stereotype, while there were no descriptions of the ordinary soldiers, except if there were members of Illyrian people in the Turkish camp, what is in accordance with the ideology of revivalists. Before the battle of Krbava there were several other Croatian chroniclers who described the first pictures of the Turks. So Nikola Modruški, who witnessed the conquest of Bosnia, says: "He was a delegate at the court of the Bosnian king Stjepan Tomašević during the fall of Bosnia under Turks in 1464, present even in the death of the king".[6] In his writings he describes the warfare of Turks in Hungary and Wallachia, while Andrija Jamometić wrote about the conflicts between Turks and Christians and about the threat to the Church. It should also be noted that even before the 1500th, our literary productions derived the display of Turks after the battle of Krbava in 1493. Juraj Divinić, who himself visited the scene of the battle, gave evidence about this battle in the letter to Pope Alexander VIth . Priest Martinac also described the battle of Krbava, as well as Juraj Šižgorić, the poet from Šibenik, in his elegy on the Turkish invasions to Dalmatia that threatened his Šibenik.[7] After the battle of Krbava conflicts on the Croatian-Hungarian-Turkish border or on the Venetian-Turkish border occurred for almost three hundred years, and the border between Croatia and the Ottoman Empire lasted until the Austro-Hungarian annexation of Bosnia in 1878.

The beginning of the 16th century in the history of European nations issued the strong conflicts with the growing Ottoman Empire and their conquest of the West. In particular, it is on the rise with Sulejman II's arrival in 1520, who set out to conquer the Croatian-Hungarian estates in Slavonia, Baranja and aimed to Buda and Vienna. The poor army of Louis did not withstand the attack and was defeated at the battle of Mohacs in just an hour and half in August 29th in 1526. This resulted in moving the Ottoman Empire to the west, an unsuccessful siege of Vienna in 1529, and breach of the Turks towards all directions, according to Slovenia (frequent Turkish invasions), and towards the

---

3 Cipiko, K. pp. 75-76 according to D. Dukić 2004: 8-7.

4 Dukić, D., *Sultanova djeca*, p. 10.

5 Dukić, D., *Sultanova djeca*, id.

6 Kurelac, M., *Hrvatski protuturski pisci XV. stoljeća*, Rasprave iz hrvatske kulturne prošlosti, knj. 1, 1998, p. 82.

7 Kurelac, M., *Hrvatski protuturski pisci XV. stoljeća*, , pp. 85-88.

Adriatic Sea, where in 1527 Obrovac was conquered. At the same time, the Habsburg rule was recognized, and Turks' strong penetration to the Adriatic Sea ended with the occupation of Klis above Split in 1537: "Murad - Bey came with the captain Kružić's head in front of Klis and called the citizens to surrender, and in return he offered them free out of the city. Having no longer any chance of survival, especially after the Turkish occupation of the only wellspring which supplied the crew and the citizens with water, Klis surrendered in March in 1537".[8] Almost simultaneously the Turkish navy penetrated in the Adriatic, which had been especially strengthened when in 1536 Sulejman IInd gave the command of the entire fleet to Hayredin Barbarossa in 1537. Almost one century, until 1566, Sulejman waged war on our border, and his life came to an end ahead of Siget, when dying in 1566.

The Croatian literature was constituted just before the strongest Turkish incursions into our country and in the danger that threatened after the battle of Krbava, or we can say that it coincides with the establishment of a national canon. Marko Marulić wrote epic *Judita* in 1501 (dated 22nd April 1501), published during his life in Venice in 1521, and he finished his text, the first novel in Croatian literature, *Petar Zoranić* in 1536. Finally, Hektorović wrote *Ribanje i ribarsko prigovaranje* in 1556. In this context, the activities of Dubrovnik writers it should be noted, Marin Držić's drama works and a number of poets in Dalmatia and Dubrovnik, who on that little line from west to east created works of exceptional literary power building a national canon. This work will not deal with Croatian Petrarchists and renaissance and humanistic literary circles in Zadar, Hvar, Split, Šibenik and Dubrovnik, but the interest will be directed towards three paradigmatic phenomena of Croatian literature in the sixteenth century. Regarding Marulić's activities, it should be pointed that his works were known in Europe, his texts in Latin language were known throughout Europe, and he was well-known humanistic writer. This is especially true for his *De institutione bene vivendi per exempla sanctorum* (Venice 1506) and *Evangelistarium* (Venice 1516), which had been read throughout Europe: "Some of them were printed several times in various European cities, Venice, Florence, Basel, Konu, Antwerp and Paris, so *Evangelistarium* nine times, *De institutione bene vivendi* even nineteen times during the sixteenth and seventeenth centuries, and they had been translated into Italian, German, French, Portuguese and Czech".[9] But on the other hand, he wrote in the mother tongue, Croatian, and dialect of Split (chakavian). Iluminating his time, it should be stressed that it was the time of the immediate pressure of the Turks to Split, that is the Turks were in the suburbs of Split. The former archbishop Berardin Zane in Rome, on church council in Lateran, in front of the pope, talked about the situation in Split at the

---

[8] Mažuran, I., *Hrvati i Osmansko Carstvo,* Golden marketing, Zagreb, 1998, p. 87.

[9] Kombol, M., *Povijest hrvatske književnosti (do narodnog preporoda),* Matica hrvatska, Zagreb, 1961, p. 84.

beginning of the 16th century: "With my own eyes I saw, I say that I saw – they came even in the suburbs of my archbishop's residence and in that most miserable town of Split, devastating everything, destroying everything with fire and sword, taking men and women, the children of your Holiness, into sad slavery" (Zane, according to Novak, 1950). Marulić's *Judita* appeared somewhere in these incursions of Ottoman forces. A lot about its allegory or non-allegory has been written in the Croatian literary history. Some sought the allegory according to the political situation of that time and in the light of Turkish incursions to Split. It is a lesson that a small nation can defeat a large force by bravery of individuals, as in the Old Testament parable or story of Judith, according to which Marulić wrote *Judita*: "As is known, the story of Judith is found only in the Old Testament, in Septuagint and Vulgate. Jews believe that short story apocrypha. (...) The whole story has 16 heads, each head 12-31 rows".[10] On the other hand, in Catholicism that Old Testament story entered the canon. Looking at the historical context, it is reasonable idea of allegory, and in particular it is pointed out in the description of the army in the first canto: "So walking, loitered armies,/riding Assyrian dukes,/ the princess of high tribes,/ servants and knights of honest names".[11] He alludes to the power of coming Ottoman forces towards the west. On the other hand, it is possible to challenge such a theory, because as Dukić said in the article, the Turks were not mentioned in any place, although there are contact points of *Molitva suprotiva Turkom* with the letter of the pope Hadrian VI, as well as with the text of *Judita* itself.[12] *Judita* stands between these two Marulićeve poems, and Kolumbić placed *Molitva suprotiva Turkom* (A prayer against the Turks) in the early works before his poetic maturity[13] linking this poem with *Judita* in which he stressed the theme of resistance against the Turks: "And in *Judita* the main theme is the resistance against the Turks, and we'll even find a few lines similar to those in *Molitva*".[14] So one of the most important texts of the older Croatian literature is apparently motivated by the Ottoman invasion towards the West. In this context, one should take into account the whole tradition of Croatian medieval poetry after the fall of Bosnia (…) *Molitva suprotiva Turkom* (A prayer against the Turks) came from those records and poems, what Kolumbić explains comparing Marulić's *Molitva* with the poem of the anonymous author, especially the compatibility of some verses, e.g. "(...) we have nowhere to run/ than you, Maria"; and according to Marulić: "in front of them is an evil because they have nowhere to go/ but under your wing, who reigns everywhere".[15]

---

[10] Skok, P., O stilu Marulićeve *Judite*, u: Badalić, J., Majnarić, N., (ur.) Zbornik o Marku Maruliću, JAZU, Zagreb, 1950, p. 175.

[11] Marulić, M., *Judita*, u: Marulić, Matica hrvatska, Zora, Zagreb, 1970, p. 46.

[12] Dukić, D., Sultanova djeca, p. 48.

[13] Kolumbić, N., Hrvatska srednjovjekovna osmeračka *Molitva protiv Turaka*, u: Po običaju začinjavac (Rasprave o hrvatskoj srednovjekovnoj književnosti), *Književni krug*, Split, 1994, p. 80.

[14] Kolumbić, N., *Molitva protiv Turaka*, p. 80.

[15] Kolumbić, N., *Molitva protiv Turaka*, p. 81.

Kolumbić brings in the connection *Molitva*, as well as the other Marulić's Croatian poems, with the conception of glagolitic medieval lyric, especially with the tone and content of the priest Martinac's works.[16] Paljetak however points out that the reports from the battlefield accompanied literature which "follows the already established topos, in the formal terms takes the form of prayer, which is taking on an old medieval church and liturgical models, relying on psalmody, more codifies creating a canon, or pattern that you need to follow as most appropriate and (religiously speaking) the most effective means to achieve the desired goal, as well as to expand the genre.[17] It is interesting that Marulić wrote *Molitva suprotiva Turkom* in the Croatian language, devoting it to common people, who did not know Latin, and the intention is to follow the former glagolitic singing. Even more, encouragement and appealing to God, because there was no victory without God.:[18] "My almighty God, according to whom everyone is created,/ remove your anger and have mercy on us./leave your bad will, watch your faithful people/constantly suffering affliction from Turkish hands".[19] Marulić describes the extent of the conflict because "Croats, Bosniaks, Greeks, Latins, Serbs and Poles are fighting / there they are still fighting, some are fighting and some aren't".[20] God is angry at those who are not fighting, and Marulić asks God to forgive them, so they could get into fight. At the end of the prayer Marulić addresses Lady: "And you, my dear Lady, pray to Son for us (...)".[21] This prayer rather than by a formal organization, as per the purpose, reminds us to the lament psalms, which in the Old Testament a person prayed to Jehovah. Because Marulić took the Old Testament as starting point for his basic epic *Judita ,*he used the power of the Old Testament lamentations in addressing Jehovah/God. It is possible to connect some of Marulić's emotions with a range of motifs found in the supplication prayers or lamentations. "In difficult times, in war, defeat, for drought and in unfruitful years, during various plagues, the plague of locusts and other accidents, the fast is ordered, and the believers came to the sanctuary to implore God's help".[22] In the poem *Tužen je grada Hjerozolima* Marulić deals with the theme of the Turks and calls the pope to gather all the European nations in the fight against the oncoming threat to the Christian world: "France call the king, call the Englishmen,(...), call the Czechs

---

16 Kolumbić, N., *Molitva protiv Turaka*, p. 82.

17 Paljetak, L., *Molitva suprotiva Turkom u kontekstu protuturskog otpora u Europi Marulićevog vremena i poslije njega*, u: Luči,. B., Tomasović, M. (ur.), COLLOQVIA MARVLIANA XI, Književni krug, Split, 2002, p. 335.

18 Paljetak, L., *Molitva suprotiva Turkom u kontekstu protuturskog otpora u Europi Marulićevog vremena i poslije njega*, p.343.

19 Marulić, M.,*Molitva suprotiva Turkom,* u: Marko Marulić, Antologija, Konzor, Zagreb, 2000, p. 63.

20 Marulić, M., *Molitva suprotiva Turkom,* p. 64.

21 Marulić, M., *Molitva suprotiva Turkom,* p. 67.

22 Biblija, *Uvodi i napomene uz knjige Starog zavjeta* (Psalmi), (gl. ur. Kaštelan, J., Duda, B.), Kršćanska sadašnjost, Zagreb 1968, pp. 261.

and Hungarians, all being with you, (…) Mantova with Genova, and Pinmomt too (…)".[23] Finally, Marulić's last work, his last poem written only a month before his death, reveals his concern for the fate of the Christian world. It can be concluded that Marulić's continuous occupation was the thought of the loss of homeland, the suffering of the people on the border with the Turks, while other Christian world behaved almost indifferently or from a distance, as if he did not hear the cries, and did not take the right steps to help the struggling nation faced with an Ottoman force. In the song for new Pope Clement VII, who took the papal chair in November 19th in 1523 (ie shortly before Marulić's death), who was from the well-known florentine family Medici (Giulio de Medici), now refers hope that they will find the drug (Medici - medicine) for salvation and healing wounds for suffering people: "So let Medici medicine find the medicine for our wounds,/which are caused by the angry rage of bloody barbarians".[24] Especially those wounds, which Marulić describes in his certainly last verses, refers to the change of the faith of the Christian sons: "Christ's sons now Mohammedan holy follow / Eternal salvation eludes them, they go to destruction and death" (Marulić, idem). Here Marulić calls the Christian world for harmony and common struggle against Ottoman domination. Marulić clearly understands that Europe is tortured by reciprocal conflicts, and that's why there is no common action. He believes that the new pope Clement VII is an unifier who will unite the divided Western world and help to defend together: "Your task, therefore - for you are all our heads - / To unite all, to conclude a lasting peace",[25] So the constant theme of Marulić's literary work is the theme of Turks and their attacks to the West, and to Split on the Adriatic coast.

This topic will occupy his followers, especially Zoranić and Hektorović, whose works bear witness to the significance of Marulić's works in the Croatian literature, especially the theme of the Turkish threat. Their works also give evidence to Marulić's engagement and active role of a literate and literature in the possible resolving of the social and historical reality. Besides all his texts which are filled with a deep sense of commitment to Christianity and the moral-didactic texts of a writer who had a strong reception in the former Europe, Marulić did not lose his sense for the problems of his small Croatian people who found themselves at the border of East and West in his precarious fate and left mainly to defend himself and keep his freedom. As a continuation of these Marulićevih themes, the activities of Petar Zoranić, a scion of the Zadar-Nin noble family, could be traced. As the central phenomenon of Zadar literary circle that gave a number of the authors to the Croatian literature, from Zoranić through Šimun Kožičić Benja, Brne Krnarutić, Šime Budinić, Juraj Baraković, he is

---

[23] Marulić, M., *Tuženje grada Hjerozolima*, u: Marko Marulić, Matica hrvatska, Zora, Zagreb, 2000, p. 135.

[24] Marulić, M., *Posljednja pjesma Marka Marulića*, u Marko Marulić, Antologija, *Konzor*, Zagreb, 2000, p. 71.

[25] Marulić, M., *Posljednja pjesma Marka Marulića*, pp. 71.

distinguished by his good literary background, knowing many classic writers like Ovid and Virgil, as well as the world famous writers, and his predecessors, such as Dante and Petrarca, and the contemporary work of Jacopo Sannazar,[26] but also the work of the "father of Croatian literature" Marko Marulić. His contribution to the Croatian literature is great, although he wrote only one work, and it is the first Croatian novel *Planine* issued in 1536, when he was only twenty-eight. In the text of *Planine*, in chapter XX, in that part where he met the Latin, Greek, Chaldea and Croat fairies in the Gardens of glory, he highlighted that the Croat fairy had the least apples in her bossom: "Then I recognize a youthfull fairy, with the least apples in her lap, whose inscription with name reveals that she is a Croat, who was sad glancing at some apples".[27] Two other texts are also attributed to Zoranić: *Ljubavni zov* and *Vilenica*, i.e. two works which had been written before *Planine*. But those works had been lost. As Zoranić lived in a time of great change, *Planine* is printed only in 1569 in Venice. Only one copy had been saved, and facts indicate that Zoranić did not see the printing of his novel. As we have seen earlier in the text, Marulić published his own major work later too, that is *Judita* had been written in 1501, and published twenty years after in Venice. In the introduction of *Planine*, the poet informs us that the text was created between the months of May and September in 1536 (began in May, completed in September- historically and allegorically, 1536). According to the literature, Zoranić in this way brings ambiguity in the book, on the one hand what is real and on the other hand what is symbolic. On the one hand he is linked to the medieval tradition (like his predecessor Marulić) and this is what the literature defines as alegorice on the other hand historical is given, that is real what is associated with the "renaissance poetic thought embracing the notion of personality, authorship and engagement in time (hystoric)".[28] Looking at the formal side of Zoranić's *Planine*, they are mixture of prose and verse, which are exchanged in a total of 24 chapters (in the original capitul, or head). This work is composed of the description of the travel, in which are inserted verses, casual reminiscences, descriptions of landscapes, series of allegoric inserts, various transformations and interpretations of toponyms and the author's comments. It is indisputable that Zoranić's work was created at the time of the threat of war and encouraged by the growing Ottoman forces to the West. As noted, Obrovac near Zadar fell into Turkish hands yet in 1527, only nine years before the creation of *Planine*. Then, just a year after *Planine,* a new Venetian-Turkish war started, which was concluded 1540, and was a result of changes. The political development in 1537 led to the convergence of the Venetian Republic to Charles V and finally to conclusion of anti-Turkish

---

[26] Maštrović, T., *Petar Zoranić i njegov zadarski krug*, u Maštrović, T., ″Neukrotivo svoji″ (Kroatističke rasprave i članci), Ersamus Naklada, Zagreb, 2001, p. 12.

[27] Zoranić, P. *Planine*, Grafički zavod Hrvatske, Zagreb, 1988, p. 227.

[28] Bratulić, J., *Petar Zoranić i njegove Planine* (pogovor), u: Petar Zoranić, ″Planine″, 1988, p. 261.

alliance, "Holy League" in February 1538.[29] Although the Venetian authorities of that time strengthened fortifications of Zadar, and although the favourable dissuasive forces are expected after the establishment of a "Holy League", in 1538 substantial Turkish forces attacked the Zadar region, so as stand out in the literature, the strong Turkish forces were gathered with twenty thousand troops, and Zadar's territory was attacked by troops of 2000 infantry and 400 cavalry and occupied Nadin and Vrana close to Zadar.[30] The Venetian source claims that the Turkish army planned to invade and occupy the town itself, but Zadar was one of the most fortified cities (besides all the weaknesses) on the east coast, so they gave up the attack on the city. At the same time the Christian navy clashed with the Turkish fleet led by admiral Pasha Hajrudin Barbarossa. Historical sources say that the commander of the Christian fleet Andrea Doria did not want to accept the battle and thus the supremacy of the Turkish fleet was established in the Mediterranean, and by all Charles V refused Venetian dominance in this part of the Mediterranean. Finally Charles V and Suleiman II shared the dominance of the Mediterranean: "It is beyond dispute that such an outcome of the battle behind Prevese strengthened the Turkish naval power in the Mediterranean, and from the point of view of the Venetian Republic the war had been made even more unsuccessful".[31] Zoranić at that time, just before the great changes and the battles, wrote his novel warning, but also encouraging his people. He warned of the Turkish devastations (probably referring to the frequent attacks), and wrote about the scattered heritage, because the population left the country: "There are everywhere now blackberries, where fields were plowed, / Now the hedges and bushes everywhere, / Where were beaten track of the human foot, now risen lawn of different herbs".[32] So Zoranić on his travel across the homeland saw the decay and wasteland everywhere. On his journey from Nin to Nin, in which he passed Velebit, Dinara, and came to Skradin and Šibenik across Krka, and by sea to Zadar and Nin where he met the shepherds who sang the songs. First those on the Velebit who were not so sad, because the Turks did not rule there, but only occasionally attacked, yet in peace were eating and singing the happy songs. Zoranić describes that with a sentence about wolves and enemies with whom shepherds daily struggled, and yet they were satisfied: (...) Though timid about the everyday violence of wolves, and even more so because of the frequent enemy reaving and enslaving (...) - they were happy as long as they could be".[33] Then Bornik, Vlade, Sladmil, Zvonko, Plinko, Zoran, Jasnik, Sipko, Zelenko sang. Also in the XIVth chapter (head), where the third day on

---

[29] Raukar, T., Petricioli, I., Švelec, F., Peričić, Š., *Zadar pod mletačkom upravom 1409-1797*, Narodni list, Zadar, 1987, p. 209.

[30] Raukar, T., Petricioli, I., Švelec, F., Peričić, Š., *Zadar pod mletačkom upravom 1409-1797*, p. 210.

[31] Raukar, T., Petricioli, I., Švelec, F., Peričić, Š., *Zadar pod mletačkom upravom 1409-1797*, p. 211.

[32] Zoranić, *P. Planine*, p. 191.

[33] Zoranić, *P. Planine*, p. 45.

the mountain is described, Sladoj and Dragoljub are singing the love songs, so Sladoj says: "blind love is a destruction, / in the the thought causes the temptation".[34] Here the shepherds deal with love woes and feel themselves safe, unlike those from the chapter XVI[th] who are worried and cautious. However, he devoted this chapter to Marulić and gave it the title Puzzle and lamentation of the shepherds about the scattered heritage and the famous shepherd Marula's song. The shepherds, talking here with Zoran, are not so calm and peaceful as those whom he first met on the mountain. These shepherds are the only ones staying there (because of their love for the inheritance, as it is written in *Planine*) and they warn Zoran of the dangers that lurk them: "because not only one or two wolves, but the whole herd, higher than us and our drove, are coming out of the eastern side, and often, indeed every hour, attacking us so hard (...) and we are, like a sheep that is looking at the other slaughtered sheep, waiting for our slaughter".[35] They told him they couldn't rest peacefully like calm shepherds, but they had to be careful all the time: "but we need to be always sober and armed and live expecting the attack, (...)" (Zoranić, id.). In this chapter he shows himself to Zoranić and Marulić through the story and the song of Dvorko[36], who says that he has met the shepherd called Marul on his journey in the Roman city (city of Split, as standing in Zoranić's note). Here the intertextual layer appears because Dvorko is singing the parts of the song *Prayer against the Turks*: ""My almighty God, remove from us your wrath" (Zoranić), cf. Marulić: My almighty God, through whom everyone became, remove your anger and have a mercy on us".[37] So, here the threat against the heritage is stressed, but the encouragement of the shepherds too, and Marulić's poem, according to this Zoranić's citation, had a great reception among the people and in their resistance to the attackers. On the other hand, here is an evidence of the canonization of Marulić's poem and opus, what Zoranić confirms a decade after Marulić's death, and what echo replies: "Blessed and glorious will be his voice / as long as the Croatian villages live; sweetness of his singing skills and composing verses (...) They all had tears in their eyes while listening to the two shepherds lamenting heritage, but Marulić's lamentation, skillfully and mentally polished, chanted by Dvorko, all praised".[38] According to the model, and later works can be viewed in this context: *Vazetje Sigeta grada*, *Osman* and the 19[th] century drama *Jurani Sofija*. Zoranić continues to Dinara, where he talks about the emergence of the Dinara mountain, finally finds the remedy for his love pain, and coming down the river Krka to the sea. And he has found the wasteland there: "And so floating, left and right, we saw the castles, palaces and villages, once in abundance and rich, and now all

---

[34] Zoranić, *P. Planine*, p. 149.
[35] Zoranić, P. *Planine*, p. 187.
[36] Dukić, D., *Sultanova djeca*, p. 67.
[37] Zoranić, P. *Planine*, Marulić, M., *Posljednja pjesma Marka Marulića*, Dukić, D., *Sultanova djeca*, p. 67.
[38] Zoranić, P. *Planine*, p. 199.

scattered".[39] He is also mourning for the fate of Skradin (which was ravaged by the Turks), and which, according to him, is too close to Nin: "And when we skipped and crossed over seven waterfall leaps, the old and once famous city Skradin appeared at the right, and I saw it and sadly sighed, and like a shepherd Merisi, said: -Alas, our land, close neighbour of very unwilling Skradin (in the note : Oh Nin, you are, alas , too close to Skradin)"[40] (Zoranić, id.). And Zoranić did not have to wait a lot for the realization of his concern. The following year it would start a new Venetian-Turkish conflict, so as stated, Zadar and Nin would be threatened . Finally, Zoran returned by sea to Zadar and Nin. In the capitulum (chapters XXIIIrd and XXIth) Zoranić came to the heritage, in Nin, on the grave of that bishop Juraj Divinić who had visited the scenes of the battlefield of Krbava in 1493, and who, as we have already said, informed pope Alexander VIth about the battle. In this encounter with Divinić's shadow Zoranić learned: "Hope that you will be warded by a long life, and, if I'm not cheated by the signs, remove the war effort too. But, look up! There a three-crowned divine bird eagle will go to war against the dragon crowned by moon; Michael is coming to help the eagle, he has already torn one wing of the dragon, and he will destroy its whole body".[41] According to the interpretation in the note, the three-crowned bird is an emperor Ferdinand who wears three crowns, and the dragon with moon is Turkey. Even according to Matić's citations, it is alluded to the campaign of Charles Vth in Tunisia against Hajrudin Barbarossa (see note 4 in the ch. XXIV in Zoranić, 1988, p. 259). Zoranić's motif wealth, rounded travelogue, love passages, patriotism, intertextuality (in case of Marulić's *Prayer*), correspondence with antique models (Ovid, Virgil) and medieval predecessors Katon, Augustine and Jerome, and also Dante, Petrarch and Boccaccio, and directly Sannazzaro,[42] make *Planine* the most layered work of the Croatian renaissance literature. But on the other hand Zoranić would not have gone into the mountains to visit the affected area if he did not have the patriotic spirit, that is he, like bishop Divinić (whom he mentioned in *Planine*), went to the battlefield encouraging and telling people how nothing was lost, how those who loved heritage survived during the difficult war time in their country. So, Zoranić, motivated by war (on the very restless border and a narrow strip along the coast) and with concern for his people wrote for the Croatian literature the first precious novel, which will not find its successors until the 19th century, when the Croatian novel practice continues.

Hektorović's life and literary work are closely linked to the political situation of that time, and also with the strengthening of the Ottoman presence in our region. It seems as if the islands were more protected because they are separated from the land by sea. As if they were in the historical reality of the

---

[39] Zoranić, P. *Planine*, p. 233.
[40] Zoranić, P. *Planine*
[41] Zoranić, P. *Planine*, p. 247.
[42] Bratulić, J., *Petar Zoranić i njegove Planine (pogovor)*, p. 263.

sixteenth century, far from the strong force that ruled the land, except a narrow strip along the coast, (which the Venetian Republic defended, and they are mainly Dalmatian towns) and the territory that belonged to the Republic of Dubrovnik. But following Hectorović's biography, that assumption could not be confirmed. Hvar, namely Stari Grad, was repeatedly attacked by Turkish naval forces and corsairs. Croatian historian Tomo Matić in his comprehensive text *Croatian writers of Venetian Dalmatia and the life of their period* warns on the danger of corsairs: "Our islands, which could not be reached from the mainland, were damaged heavily by sea corsairs, and the corsairs, like the Turks, invaded our region in the period when the Venetians were not at war with the sultan. Particularly, islands Vis and Hvar had suffered greatly".[43] One event inspired nobleman Petar Hektorović of Stari Grad to leave the homeland. The Turks entered the Adriatic and occupied Herceg Novi. Before this danger Peter Hektorović went to the other side of the Adriatic. Under the impression of that eighteen day trip he wrote an epistle to the poet of Dubrovnik Nikola Nalješković in which he complained that muses were silent, and that it was not possible to create in those moments when a person was unhappy: "the song does not make those who painfully alive ,/ one who is tortured with grief , who is full of rage ,/ composing songs only in peace".[44] Justifying his cessation and the inability to create by war and discomposure, Hektorović thought about the reversal on the Adriatic when Herceg Novi became a stronghold of Turkish pirates who threatened. That is why Hektorović, a good portion of his life devoted to raise *Tvrdalj*, which was supposed to protect him against the Turkish raids, and later, after 1539, from the Turkish pirates as well. He started to build it in1520, and according to his biographers, *Tvrdalj* is his lifetime masterpiece after *Ribanje i ribarsko prigovaranje,* i.e. the most successful poem after poem *Ribanje*.[45] The literary history mostly deals, after *Ribanje,* with the epistle because it represents a paradigm of the life of our people at that time, as well as of our literates who lived on the edge of war and life, telling perhaps most about the situation of the Croatian literature at that time. During the war the muses are silent, often is heard, but the examples of Marulić and Zoranić demonstrated active participation in literary life of the nation. Hektorović withdrew into itself, rationally contemplating, building his refuge, his mind could not be reconciled with silence, and despite the resignation he wrote somewhat later his masterpiece *Ribanje i ribarsko prigovaranje,* whose final goal was to bow to Marulić's spirit and work, who had just been intensely writing in Nečujam on the island Šolta. So he went to that archetype, to the fundamental values of the Croatian literature in the

---

[43] Matić, T., *Hrvatski književnici mletačke Dalmacije i život njihova doba*, u:, Matić, T., Iz hrvatske književne baštine, Matica hrvatska, Zagreb-Slavonska Požega, pp. 57-58.

[44] Hektorović, P., *Odgovor Nikoli Nalješkoviću u: Hanibal Lucić, Petar Hektorović*, Matica hrvatska, Zora, Zagreb, 1968, p. 242.

[45] Franičević, M., *Povijest hrvatske renesansne književnosti*, Školska knjiga, Zagreb, 1983, p. 384.

sixteenth century, and to that sacred place where he lived, to the writer of *Judita*. His three-day pilgrimage by sea was described in detail in *Ribanje*. In the epistle to Nikola Nalješković Hektorović explained what had prompted him to escape through Jadran: "Before the miracle escaping from those Turkish forces/not only I, but a major part of all of us".[46] On the journey he started with his mother and described the deleterious effects and obstacles on the way to the Latin countries: "at sea when the winds ran all around/on our evil comes who noisily stand up" (Hektorović, id.). When all the winds had changed, as the author describes, then the most dangerous, north wind came: "Holding up from the mountain, the north wind foamed/Waters could not be obedient to anyone / but started to climb towards the sky (...) I thought we all would go down together with the ark" (Hektorović, id.). He lamented to Nalješković that he could not estimate which trouble was stronger, whether it was the Turkish threat if he had remained at home, or that terrible journey which he had barely survived: "On one side waters, on the other side winds blowing/ on the other side the Turkish rule far from ceasing/ does not stop even for a moment, bothering us by fear".[47] He also complained how, on the way home, he found a devastated home where nothing was in place. Also, after such a return, it was simply not possible to continue with poetry. He complained that in such an absence of peace and serenity he could not write: "Reasonable Nikola, trust me really / That my mind has not yet come to a place. / My heart hurts too much / Thinking about the fence behind which evil rests. /Who could sing in such a life (...)".[48] But despite this mourning in the epistle, dated 16th of November 1541 (a kind of lamentation), and in the age when he was somewhat languishing (Hektorović was fifty-four years old at that time), he wrote fifteen years later, in his old age, his most significant work *Ribanje i ribarsko prigovaranje.* The opus*,* written in 1556, and published in Venice in 1568, represents his journey towards Brač and Šolta, those places where Marulić lived and wrote. It is hard to say whether Hektorović thought he might overcome his creative crisis by a visit to that place, or get out from the circle of his *Tvrdalj*. But the description of the journey has forever entered the Croatian literature. Its safe sailing and fishing gave the Croatian renaissance literature a work that celebrates life, nature, and that is ambiguous. On one hand, the researchers of the Croatian folkloristics emphasize his recording of oral literature -it is a poem about prince Marko and his brother Andrijaš which Paskoje sang at the beginning of the second day: "The poem about Marko Kraljević and his brother Andrijaš is the first written heroic folk poem"[49] and the poem about duke Radoslav, which Nikola sang (because nobleman asked him to sing after Paskoje's poem), but also about a series of oral poems which the fishermen sang while travelling with Hektorović. Fishing brings a series of life

---

[46] Hektorović, P., *Odgovor Nikoli Nalješkoviću u: Hanibal Lucić, Petar Hektorović*, p. 243.
[47] Hektorović, P., *Odgovor Nikoli Nalješkoviću u: Hanibal Lucić, Petar Hektorović*, p. 244.
[48] Hektorović, P., *Odgovor Nikoli Nalješkoviću u: Hanibal Lucić, Petar Hektorović*, p. 245.
[49] Franičević, M., *Povijest hrvatske renesansne književnosti*, p. 162.

advices and sayings about how to live. One of Paskoje's advice for a virtuous life is: "Who holds the concubine will lose wealth, / So while drinking water, he will be miserable".[50] But it also speaks about Hektorović's rational life. One anecdote tells about the shepherd on the island of Brač whom they gave to drink wine from a glass (they had forgotten to take it away), and which Hektorović got from his acquaintance (a glass purchased from Damascus), at whose bottom were Moorish letters, words written in the spirit of the renaissance "Wherever you are cheer your fellowship!"[51] Going back for the glass, although they were already headed for the island of Šolta, Hektorović pointed out that Paskoj talked about saving and reasonable behavior: "(We all remember): watchfulness acquires the house;/ Unwatchfulness dissolves even the great possessions".[52] Finally, the shepherd was fair, and, after he had drunk a glass of wine, he left it ashore. Just beaming because of preserving an expensive glass, they went to Nečujam, towards the goal of their three-day journey, where Marulić came to visit his godfather "Don Dujma Baništrilića" : "For a long time Marko Marul was there with him / for whom I think you've heard and read his book, / Which can be found in all parts of the world".[53] Here Hektorović evaluates Marulić's work like Zoranić's *Planine*, and he canonized him: "But Marul is above all, the right to say, / He has the highest honour and glory".[54] In this work Hektorović returns to his *Tvrdalj* by series of reminiscences, and the most persuasive is the description of the fishing itself, during the day or night, but under the kindling wood: "Taking the stick, they put the kindling wood on it. We went crawling quietly near the coast,/ one of them paddling, the other taking the spears".[55] On their way they met the Venetian galley which sailed from Split, and they talked to the captain about Tvrdalj because the commander of the galley was Hektorović's guest. There Hektorović celebrates his park and his home, which is an ode to life or how Rafo Bogišić points out with the comment on *Ribanje*: "Hektorović's *Ribanje* is, among other things, an evidence that in the Croatian renaissance the humanist authentic experience of life and nature, despite all the potential barriers, liberated and wove a clear and whole man".[56] Just between the two conflicts, one in 1539, because of which he went into exile from his island and fell into difficult and dangerous temptation of restless navigation across Adriatic, and the final conflict at Lepanto in August 1571 when Hektorović experienced the burglary and robbery of Hvar and especially of Stari Grad: "As the Christian fleet was located in Messina, Uluz Ali and another Turkish commander Karakozije came with their ship to Dalmatia. (...) On the evening of

---

50 Hektorović, P., *Ribanje i ribarsko prigovaranje*, Matica hrvatska, Zagreb, 1999, p. 103.
51 Hektorović, P., *Ribanje i ribarsko prigovaranje*, p. 71.
52 Hektorović, P., *Ribanje i ribarsko prigovaranje*, p. 73.
53 Hektorović, P., *Ribanje i ribarsko prigovaranje,* p. 67.
54 Hektorović, P., *Ribanje i ribarsko prigovaranje*, p. 69.
55 Hektorović, P., *Ribanje i ribarsko prigovaranje*, p. 133.
56 Bogišić, R., *Leut i trublja*, Školska knjiga, Zagreb 1971, p. 162.

August 15th, they continued on their way and came to Hvar. (…) The citizens had fled to the fort, and on 15th, 16th and 17th of August duke Gierolimo Quirino did not allow gunfire towards the Turks and they, after setting fire to the monastery of St. Cross, went to Stari Grad. They enslaved and burned the city and captured several prisoners".[57] The Croatian literature learned from the authentic and engaged poets and from Marulić, the father of Croatian literature, and from Zoranić, a writer of prose, to celebrate the beauty of life and nature in an authentic renaissance framework built by sea, marine environment and fragrant herbs of the Adriatic and Hvar islands, despite all obstacles that life puts in many dangers. It also talks about how the spirit was strong and potent that in such dangers it sings freely and without any reservations celebrating the simple life in the motives of fishing, and peaceful sailing in his own country, its final goal and life satisfaction.

According to the above, i.e. the paradigmatic yield of three authors from the sixteenth century to the Croatian literature, it could be concluded that Marulić expanded genre by the Turkish themes established in the 15th century, and that the whole Marulić's opus stands between *Molitva suprotiva Turkom* and the last poem devoted to Pope Clement VIIth. On this way the Croatian national canon was founded at whose beginning the first Croatian epic *Judita* stood, which also corresponded with the Turkish theme, because it was the result of the writer's patriotism at the time of the greatest war temptations of the Croatian people after the battle of Krbava in 1493. Marulić's example proves that the Turkish theme was one of the important themes of the Croatian literature at time when it was constituted, after the nameless medieval poets. One could see Marulić's patriotism and concern for his own people who stood alone at the edge of the east and west worrying about their freedom. Marulić focused his opus to the encouragement of the little man who in times of great change in the world's history was left alone without the help of European policies. Looking at these important Marulić's literary passages, they had another connotation, because unlike those European purposes of anti-Turkish speech that were developed "at the crossroads of the XVth and XVIth century (…) as a form of eloquence throughout Europe, but in Croatia, beyond its literary messages were primarily reflexes of concern for their own homeland, and traumatic feelings of vulnerability and the testimony from firsthand"[58](Tomasović, in 1984, p. 62). Like Marulić, Petar Zoranić wrote the first Croatian novel *Planine* in the turbulent thirties war and pre-war years of the XVIth century, because of the patriotic concern for the survival of his people. And he encouraged people with the fact that despite incursions from the east, other shepherds remained in the mountains, and it was because they loved their heritage. Hektorović, however, between the two major invasions of Turkish corsairs and the Turkish navy in the Adriatic in 1539 and in 1571 wrote his literary work, being not silent, despite the power and the war that gave no peace

---

[57] Fisković, C. *Turski napadaj na Hvar 1571*, Čakavska rič (2), 1976, pp. 112.

[58] Tomasović, M., *Marulićev memorandum papi Hadrijanu VI*, 1984, p. 62.

to muses for free creation. Just his major opus *Ribanje i ribarsko prigovaranje* reveals how free life is precious, as well as the harmony between man and nature in the homeland that is not burdened by war and concern for daily survival. How little things of everyday life are sweet and precious, and how nice it is to enjoy them freely in one's own country and sea, as opposed to the war and the threat that do not simply give the opportunity to create. Hektorović and Zoranić have both clearly recognized Marulić as the prototype, as the first sweep of the Croatian literature. Three authors and part of their opus, interpreted in this article, are an evidence that despite the immediate threat coming from the war, the Croatian writers found the strength and made remarkable contribution to the national canon, but also made contributions to European culture and European literature, despite the thin line of land, mountains and islands, that are left as free islands of west, towards the oncoming force of Ottoman weapons. Finally, these three opuses contribute significantly to the genre spread of the Croatian literature in the sixteenth century, Marulić with an epic, which will continue in a series of achievements, from *Vazetja Sigeta grada* of Brne Karnarutić, Gundulić's *Osman* , to the literature of the XIth century and Mažuranić's *Smrt Smail-age Čengića,* but also by the impact on contemporary Croatian poetry: "And by the verse sample and by the message, *Judita* was highly suggestive in the line of national poetic tradition from Petar Zoranića, through Tin Ujević, Tonči Petrasov Marović, Tonko Maroević and Luka Paljetka".[59] In the Croatian literature Zoranić introduces a novel, yet to find its successors in the nineteenth century, while Hektorović strongly develops epistolary literature because *Ribanje i ribarsko prigovaranje* (like an epistle addressed to Nalješković) is an epistle addressed to Hjeronim Bartučević, a nobleman of Hvar and Hektorović's friend, and it came out of the scope of the common epistle in the Croatian literature of that time: "talking about the travel experiences, and especially about the fishermen Paskoje and Nikola, it completely comes out of the frameworks of the epistles. It could be also said that the *Ribanje* is an ecloga," the ecloga pescatoria".[60] As Hektorović described a journey, his work touches the genre travelogue, and the fact that pointed above about Hektorović's first written and published oral poem (a poem about Prince Marko and his brother Andrijaš) contributes to its value.

---

[59] Tomasović, M., *Marko Marulić Marul*, Erasmus Naklada, Književni krug Split, Zavod za znanost o književnosti Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb-Split, 1999, p. 211.

[60] Franičević, M., *Povijest hrvatske renesansne književnosti*, p. 392.

BIBLIOGRAPHY

BIBLIJA, Uvodi i napomene uz knjige Starog zavjeta (Psalmi), (gl. ur. Kaštelan, J., Duda, B.), *Kršćanska sadašnjost*, Zagreb 1968, pp. 261-266.

BOGIŠIĆ, R., ″Leut i trublja″, *Školska knjiga*, Zagreb 1971.

BRATULIĆ, J., Petar Zoranić i njegove Planine (pogovor), u: Petar Zoranić, ″Planine″, 1988, pp. 261-280.

CIPIKO, K. ″O Azijskom ratu″, *Čakavski sabor*, Split, 1977.

DUKIĆ, D., ″Sultanova djeca″, *Thema i.d.*, Zadar, 2004.

FISKOVIĆ, C. ″Turski napadaj na Hvar 1571″, *Čakavska rič* (2), 1976, pp. 111-118.

FRANIČEVIĆ, M., Petar Hektorović, u: ″Hanibal Lucić, Petar Hektorović″, , *Matica hrvatska, Zora*, Zagreb, 1968, pp. 152-166.

FRANIČEVIĆ, M., ″Povijest hrvatske renesansne književnosti″, *Školska knjiga*, Zagreb, 1983.

HEKTOROVIĆ, P., ″Ribanje i ribarsko prigovaranje″, *Matica hrvatska*, Zagreb, 1999.

HEKTOROVIĆ, P., Odgovor Nikoli Nalješkoviću u: ″Hanibal Lucić, Petar Hektorović″, *Matica hrvatska, Zora*, Zagreb, 1968, pp. 241-247.

KOLUMBIĆ, N., Hrvatska srednjovjekovna osmeračka ″Molitva protiv Turaka'', u: Po običaju začinjavac (Rasprave o hrvatskoj srednovjekovnoj književnosti), *Književni krug*, Split, 1994, pp. 73-83.

KOLUMBIĆ, N. (2011), Planine Petra Zoranića, u: Petar Zoranić, ″Planine″, *Sveučilište u Zadru*, 2011, pp. 7-20.

KOMBOL, M., ″Povijest hrvatske književnosti (do narodnog preporoda)″, *Matica hrvatska*, Zagreb, 1961.

KURELAC, M., ″Hrvatski protuturski pisci XV. stoljeća″, Rasprave iz hrvatske kulturne prošlosti, knj. 1, 1998, pp. 77-92.

MARULIĆ, M., Judita, u: Marulić, *Matica hrvatska, Zora*, Zagreb, 1970, pp. 35-103.

MARULIĆ, M.,″Molitva suprotiva Turkom″, u: Marko Marulić, Antologija, *Konzor*, Zagreb, 2000, pp. 63-67.

MARULIĆ, M., ″Posljednja pjesma Marka Marulića″, u Marko Marulić, Antologija, *Konzor*, Zagreb, 2000, pp. 71-72.

MARULIĆ, M.,Tuženje grada Hjerozolima, u: Marko Marulić, *Matica hrvatska, Zora*, Zagreb, 2000, pp. 134-137.

MAŠTROVIĆ, T., Petar Zoranić i njegov zadarski krug, u Maštrović, T., ″Neukrotivo svoji″ (Kroatističke rasprave i članci), *Ersamus Naklada*, Zagreb, 2001, pp. 11-20.

MATIĆ, T., ″Hrvatski književnici mletačke Dalmacije i život njihova doba″, u:, Matić, T., Iz hrvatske književne baštine, *Matica hrvatska*, Zagreb-Slavonska Požega, pp. 17- 248.

MAŽURAN, I., ″Hrvati i Osmansko Carstvo″, *Golden marketing*, Zagreb, 1998.

NOVAK, G., ″Split u Marulićevo doba″ u: Badalić, J., Majnarić, N., (ur.), Zbornik o Marku Maruliću, *JAZU*, Zagreb, 1950, pp. 31-123.

PALJETAK, L., ″Molitva suprotiva Turkom u kontekstu protuturskog otpora u Europi Marulićevog vremena i poslije njega″, u: Luči,. B., Tomasović, M. (ur.), COLLOQVIA MARVLIANA XI, *Književni krug*, Split, 2002, pp. 333-362.

RAUKAR, T., Petricioli, I., Švelec, F., Peričić, Š., ″Zadar pod mletačkom upravom 1409-1797″, *Narodni list*, Zadar, 1987.

SKOK, P., O stilu Marulićeve „Judite", u: Badalić, J., Majnarić, N., (ur.) Zbornik o Marku Maruliću, JAZU, Zagreb, 1950, pp. 165-241.

TOMASOVIĆ, M., Marko Marulić Marul, Erasmus Naklada, *Književni krug Split*, *Zavod za znanost o književnosti* Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb-Split, 1999.

TOMASOVIĆ, M., ″Marulićev memorandum papi Hadrijanu VI″, u: Tomasović, M., Zapisi o Maruliću i drugi komparatistički prilozi, *Logos*, Split, 1984, pp. 57-62.

ZORANIĆ, P., Planine, *Grafički zavod Hrvatske*, Zagreb, 1988.

THE OTTOMAN THESSALONIKI'S MARITIME DEFENSES DURING THE 15th-16th CENTURIES

Paschalis ANDROUDIS *

Melpomeni PERDIKOPOULOU **

Abstract

The byzantine maritime defense system of the city of Thessaloniki underwent major changes and alterations after its Capture in 1430 by the army of the Ottoman sultan Murad I. The surviving Ottoman fortifications provide us with data that are compatible with the written sources which mention the use of canons for the long-ranged conduct of war, as means which replaced arrows. It is interesting to witness these changes in Ottoman Selânik´s weak maritime defenses in two still existing monuments dating from the late 15th and 16th century : a) the White Tower (*Beyaz Kulesi*), which underwent two major renovations and the addition of a barbacane with canons (the poor remains of which are still visible) and b) the so-called *Tophane* in the western part of the city, built to house canons, soldiers and all sorts of artillery and thus provide safety not only for the inhabitants (considering the weakness of the city in the certain area), but also for the nearby important harbor of the city, which was protected only by a big byzantine tower. These important still-standing monuments of the Ottoman era witness not only the concern of the new rulers for the safety of the city and the need to keep up with the progresses of the war technology in the "transitional period of the artillery", but also the vital role of the city in local and intercontinental trade.

* Lecturer (elected), Aristotle University of Thessaloniki, Faculty of History and Archaeology / Öğretim Görevlisi, Selanik Aristo Üniversitesi, Tarih ve Arkeoloji Fakültesi; (archaio22@gmail.com).

** Ph.D. Student, Aristotle University of Thessaloniki, Faculty of History and Archaeology / Doktorant, Selanik Aristo Üniversitesi, Tarih ve Arkeoloji Fakültesi; (m.perdikopoulou@gmail.com).

THE OTTOMAN THESSALONIKI'S MARITIME DEFENSES DURING THE 15th-16th CENTURIES

Paschalis ANDROUDIS

Melpomeni PERDIKOPOULOU

Thessaloniki (fig. 1), the most significant city of the Byzantine Empire in the Balkans fell, after a short siege, to the army of the Ottoman Sultan Murad II (1421-1451) on March 29, 1430.[1] With the Turkish conquest, a new geo-political conjecture began to take shape for the city. Ottoman Thessaloniki (Selânik) became part of a vast administrative and military Turkish unit – the *beylerbeylik* or (from the sixteenth century) the *eyalet* of Rumeli – which at least until the capture of Budapest in 1541, included all the old, as well as the newly conquered Ottoman territories in Europe.[2]

Due to Selânik's multifaceted importance, its new rulers strengthened amongst others, its old defense system against all threats, including a possible attack of the Venetian fleet. The Byzantine walls of Thessaloniki had a trapezoid plan (fig. 2),[3] crowned with a small citadel to the North.[4] A Venetian document

---

1 On the capture of Thessaloniki see: Vakalopoulos Apostolos, "Η άλωση της Θεσσαλονίκης από τους Τούρκους στα 1430 και η τύχη των εκκλησιών της", Παγκαρπία Μακεδονικής γης. Μελέτες Απόστολου Ε. Βακαλόπουλου, Thessaloniki 1980, pp. 53-80; Idem, *History of Macedonia, 1354-1833*, Thessaloniki 1969, pp. 90-98; Dimitriades Vassilis, Τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας 1430-1912, Thessaloniki 1983. For a detailed analysis of the fate of the Thessaloniki after its capture see: Vryonis Speros Jr, "The Ottoman Conquest of Thessaloniki in 1430", in Bryer Anthony and Lowry Heath (eds), *Continuity and Change in Late Byzantine and Early Ottoman Society*, Birmingham, England and Washington, D.C. 1986, pp. 281-321. See also Faroqui Suraiya, "Selânik", in: *Encyclopedia of Islam*, ² 1988, Leiden-Paris, vol. IX, pp. 127-131.

2 See Inalcık Halil, *The Ottoman Empire: The Classical Age, 1300-1600*, New York 1973, pp. 104-106.

3 Kourkoutidou-Nikolaidou Eutychia, Tourta Anastasia, *Wandering in Byzantine Thessaloniki*, Athens 1997, p. 14.

4 For the byzantine walls of the city see Vickers Michael, "The Date of the Walls of Thessalonica", *Istanbul Arkeoloji Muzeleri Yilliği* 15-16, Istanbul 1969, pp. 313-318; Vickers Michael, "The Byzantine Sea Walls of Thessaloniki", *Balkan Studies* 11/2, Thessaloniki 1970, pp. 261-280; Gounaris Georgios, "Παρατηρήσεις τινές επί της χρονολογίας των τειχών της Θεσσαλονίκης", Μακεδονικά 11, Thessaloniki 1971, pp. 311-322; Idem, Τα τείχη της Θεσσαλονίκης, Thessaloniki 1976; Bakirtzis Charalambos, "Η Θαλάσσια Οχύρωση της Θεσσαλονίκης. Παρατηρήσεις και προβλήματα", Βυζαντινά 7, Thessaloniki 1975, pp. 289-341; J.-M. Spieser, *Thessalonique et ses monuments du IVe au Vie siècle. Contribution à l'étude d'une ville paléochrétienne*, Paris 1984; Foundoukou Maria, "Παρατηρήσεις στο αμυντικό σύστημα των τειχών της Θεσσαλονίκης", Η Θεσσαλονίκη 1, Thessaloniki 1986,

informs us that in 1429 they were already in very bad state of preservation and started to collapse in many parts.[5] The Ottomans not only repaired the walls, but also strengthened and "modernize" them and thus adapt them to the new requirements of artillery warfare.

In the new fortifications undertaken in the Ottoman era (1430-1912) are included:

a) the Fortress of the Seven Towers (*Yedi Kule Kalesi*) in the acropolis, in fact renovated after an inscription (*kitabe*) in 1431, immediately after the capture of the city,[6]

b) the Tower "of the Lion" (or *Kelemeriye Kalesi*, known today as the "White Tower"),

c) the Tower of the "Trigonion" or "of the Chain" (*Zincirli Kule*)

and to the west in the harbor,

d) the so-called "Tower of the Dock" or "Arsenal Fortress" (*Tophane Kalesi*) and

e) the "Vardar Fortress" (*Vardar Kalesi*).

This major activity aimed in strengthening the weak Byzantine walls of the city by building small forts in key positions, in order to face the new conditions of the war by the use of gunpowder and artillery.[7] It is worth noting that none of the new forts was built according to the bastion architectural form. This observation is crucial, because it integrates all this defensive activity in the so-called "transitional era of the artillery". As a result, all the above-mentioned fortifications of Ottoman Selânik should be attributed to the period between the second half of the 15th and the first half of the 16th century.

In his excellent study of the maritime walls of Thessaloniki C. Bakirtzis studied also its harbor from the early Christian era (from the time of Constantine the

---

pp. 111-157; Velenis Georgios, Τα τείχη της Θεσσαλονίκης, Thessaloniki 1988; Paisidou Melina, Hatziioannidis Alexandros, "Αρχαιολογικές παρατηρήσεις στα βόρεια τείχη της Θεσσαλονίκης", Μακεδονικά 38, Thessaloniki 2009, pp. 21-47.

5 Mertzios Konstantinos, Μνημεία Μακεδονικής Ιστορίας, Thessaloniki 1947, p. 75.

6 See Bakirtzis Charalambos, Η Θαλάσσια Οχύρωση της Θεσσαλονίκης, pp. 310-311; Lowry Heath, *The Shaping of the Ottoman Balkans 1350-1550. The Conquest, Settlement and Infrastructural development of Northern Greece*, Istanbul 2008, pp. 107-138 (Chapter III entitled: "Selânik's (Thessaloniki's) Fortress of the Seven Towers: What it tells us about the Post-Conquest History of the City").

7 Rogers C.J., "The Military Revolutions of the Hundred Years War", *Journal of Medieval History* 57 (1993), pp. 268-272. For the Ottoman Empire and Europe see Ágoston Gábor, "Ottoman artillery and European military technology in the fifteenth and seventeenth centuries", *Acta Orientalia Academiae Scieminarum Hung*. Tomus XLVII (1-2), Budapest 1994, pp. 15-48.

Great)[8] and three of these Ottoman forts which were built in 15th and 16th centuries.[9]

The earliest description of the ottoman maritime defenses of Thessaloniki is found in 1591 in the account of Gabrielle Cavazza, secretary of the Venetian ambassador: "*... The bay is protected by two fortresses* (castelli), *not so strong, from which the one to the left was built by Sultan Süleyman, while the one in the right is ancient, as well as by a big tower* (torrione) *in the yard, identical to the tower of Spalato ...*".[10]

The Ottoman geographer-traveler Evliyâ Çelebi who visited Thessaloniki in 1668, in the volume VIII of his *Seyahatname* (the Travel Book), gives an account of the Ottoman Selânik and its buildings, including a rather detailed description of the walls and its new Ottoman forts.[11] In fact Evliyâ was a highly connected person. He was therefore free and able to inspect and describe castles and other military points with safety. As a result, his observations are of special interest and especially in the case of Thessaloniki for they can be checked against independent evidence. He wrote that he spent "*... five whole hours simply going all round the triangular circuit of the walls inspecting it with careful scrutiny ...*".[12] Evliyâ is also referring to the commanders of the city forts (the inner upper fort, the fort of Kalamaria, the "middle fort", the fort …). Each one of the Commanders had its own men and artillery. In Selânik there were also a *baruthâne* and 300 men working in the factory of gunpowder.[13]

The yard of Tower of the Lion, the Fortress of Vardar and the large tower in the "center of the port" are included, according to the French traveler De la Croix (1679), in "*... a defensive program of the Ottoman government, who sought to strengthen and protect the port of Thessaloniki by pirates...*".[14] De la Croix who "*... served as secretary of the French embassy in Istanbul and it is likely that he visited Thessaloniki, or at least he got his information from reliable people ...*"[15] wrote: "*... The Turks there* (in Thessaloniki) *built four towers, one*

---

8 Vickers Michael, The Byzantine Sea Walls of Thessaloniki, pp. 261-280.

9 Bakirtzis Charalambos, Η Θαλάσσια Οχύρωση της Θεσσαλονίκης, pp. 289-341.

10 *Viaggio di un ambasciatore Veneziano da Venezia a Constantinopoli nel 1591*, Venezia 1886, mentioned in: Mertzios Konstantinos, Μνημεία Μακεδονικής Ιστορίας, p. 135.

11 There is also a Greek translation of the text of Evliyâ referring to Thessaloniki by Moschopoulos Nikiforos: "Η Ελλάς κατά τον Εβλιά Τσελεμπή (μια τουρκική περιγραφή της Ελλάδος κατά τον ΙΖ΄ αιώνα)", in: Επετηρίς Εταιρείας Βυζαντινών Σπουδών 16, Athens 1940, pp. 321-363 (description of the walls and fortresses of Thessaloniki in pp. 329-337.

12 Moschopoulos Nikiphoros, Η Ελλάς κατά τον Εβλιά Τσελεμπή, p. 331-332.

13 Ibidem, p. 328.

14 La Croix Sieur de, *Mémoires du Sieur de la Croix, cy-devant secrétaire de l'Ambassade de Constantinople. Contenans diverses relations très curieuses de l'Empire Ottoman*, t. 2, Paris 1684, pp. 262-263, mentionned in: Vacalopoulos Konstantinos, "Περιγραφή της Θεσσαλονίκης από τον περιηγητή De la Croix στα 1679", Μακεδονικά 11, Thessaloniki 1971, p. 272.

15 Vacalopoulos Konstantinos, Περιγραφή της Θεσσαλονίκης, p. 272.

at each corner, the fourth in the middle of the harbor, to defend their ships from pirate raids, who were not afraid, because the port lacked protection despite the twelve small iron cannons which had no efficacy ...".[16]

Other travelers from Western Europe gave their own description of Thessaloniki, its people and monuments. In 1688 the Flemish geographer and writer Olfert Dapper who never travelled in the city, reported that Thessaloniki had: "*... a very beautiful port protected by three forts. The smaller is the most distanced from the city walls. It is situated in the dock and penetrates in the sea. It has five cannons. The other two forts, are bigger, adjacent to the walls and washed by the sea. They have thirty to forty big cannons each ...*".[17]

In the ground plan of the maritime walls entitled: "Plan d'une partie des murailles de la ville de Salonique, capitale de la Macédoine, du costé du Port" (fig. 3), drawn by the French Gravier d'Otières (1686) in a manuscript where the text is missing[18] are illustrated all the maritime defenses and forts of the city.[19] The same feature in another sketch of the same collection entitled: "Veue de Salonique, capitale de la Macédoine" (fig. 4).[20] As M. Vickers noted, these drawings "*... were prepared from a military point of view and hence are reliable sources of evidence for the defenses of the city, at least in the seventeenth century ...*".[21]

In 1707 Aubry de la Motraye wrote: "*... This tower* [White Tower] *is said to be built by the Venetians when they bought this place from Andronikos Palaiologos, brother of Constantine. This building was repaired and maintained more than the other buildings. When someone sees it from the sea it is very dominant, as are the two forts which are from the side of the sea and protect the harbor ...*".[22]

---

16 Ibidem, p. 272.

17 Dapper Olfert, *Description exacte des Isles de l'Archipel et de quelques autres adjacentes; dont les principales sont Chypre, Rhodes, Candie, Samos, Chio, Negrepont, Lemnos, Paros, Delos, Patmos, avec un grand nombre d'autres*. Comprenant leurs noms, leur situation, leurs villes … Traduit du flamand, Amsterdam 1703, mentioned in: Grigoriou Alexandros-Hekimoglou Evangelos, Η Θεσσαλονίκη των Περιηγητών *1430-1930*, Thessaloniki 2008, p. 57

18 From a collection in the Bibliothèque Nationale de Paris (Ms fr.7176) entitled: *Estat des Places que les Princes Mahométans possèdent sur les côtes de la Mer Méditerranée et dont les plans ont été levez par ordre du Roy à la faveur de la visite des Eschelles de Levant que sa Majesté a fait faire les années 1685, 1686 et 1687; avec les projets pour y faire descendre et s'y en rendre maître*.

19 Vickers Michael, The Byzantine sea walls of Thessaloniki, pl. I a.

20 Ibidem, pl. I b.

21 Ibidem, p. 264.

22 *Voyages du Sr A. de la Motraye, en Europe, Asie et Afrique. Où l'on trouve une grande variété des recherches géographiques, historiques et politiques sur l'Italie, la Grèce, la Turquie, la Tartarie Crimée, et Nogaye, la Circassie, la Suède, la Laponie, etc. Avec des remarques instructives sur les mœurs, coutumes, opinions etc. des peuples et des pays où*

In 1759, a catalogue of expenses drawn by Dimitrios Choïdas, Venetian ambassador in Thessaloniki, refers to the "superiors of Tophane", to the "toptsis", to the "toptsides of the seven towers".[23]

In 1772 the abbas Belley wrote about the port of Thessaloniki: "... *Before the port is a small gulf protected by three towers and two batteries of heavy cannons which are seen just above the level of the sea ...*".[24]

In 1783 the French traveler Mathieu Dumas wrote that "... *two of these towers which protect the bay were equipped with cannons of various sizes. This place, like most of all in the Ottoman Empire was not well equipped and lacked ammunitions ...*".[25]

F. de Beaujour wrote in 1800 about Thessaloniki: "... *Dans l'état actuel, elle est ouverte* à la *plus-faible escadre; et tout vaisseau armé en guerre peut y entrer; et de-la canonner la place, qui n'a pas pour se défendre, quatre cannons montes, et pas un canonner qui sache pointer ...*".[26]

The Austrian diplomat A.R. Prokesch von Osten who visited Selânik in 1828 describes the maritime fortifications as follows: "... *The seaside wall runs so close to the waterfront, so there is no room for a path. At both ends there are Turkish fortifications· to the northwest there is a large in height octagon with vaulted basements, with six heavy cannons at the sea surface and a corresponding number on the ramparts. At the other end is the so-called Tower of Blood, also of a similar octagonal shape, which surrounds a strong round tower ...*".[27]

The maritime walls of Thessaloniki were demolished by the Turkish authorities of the city after 1871. The plan for their demolition signed by P. Vitali offers a detailed plan of the wall and its towers, as well as plans for the three

---

l'auteur a voyagé, et des particularités remarquables touchant les personnes et les auteurs distingués d'Angleterre, de France, d'Italie, de Suède etc. Comme aussi des relations fidelles des événements considérables arrivés pendant plus de XXVI années que l'auteur a employées dans ses voyages, comme de la Révolution en Turquie et du déthronement du premier sultan, de la guerre entre les Turcs et les Russiens, et de la Paix conclue sur le Pruth, où l'auteur étoit *présent, des affaires et de la conduite du fer roi de Suède à Bender, et pendant les quatre années qu'il a été en Turquie, de son retour en Suède, des ses campagnes en Norvège, de sa mort et des changements arrivés là-dessus*, A La Haye, 1727, t. I, p. 394.

[23] Grigoriou Alexandros-Hekimoglou Evangelos, Η Θεσσαλονίκη των Περιηγητών, pp. 74-75.

[24] *Histoire de l'Académie Royale des Inscriptions et belles lettres. Observations sur l'histoire et sur les monuments de la ville de Thessalonique*, Paris 1777, pp. 121-146, mentioned in: Mertzios Konstantinos, Μνημεία Μακεδονικής Ιστορίας, p. 206.

[25] Grigoriou Alexandros-Hekimoglou Evangelos, Η Θεσσαλονίκη των Περιηγητών, p. 80.

[26] De Beaujour Felix, *Tableau de commerce de la Grèce, formé d'après une année moyenne, depuis 1787 jusqu'en 1797*, I, Paris 1800, p. 28.

[27] See Enepekides Polychronis, Θεσσαλονίκη και Μακεδονία *1798-1912*. Γερμανοί, Αυστριακοί και Γάλλοι πολιτικοί, διπλωμάτες και λόγιοι αφηγούνται για την ζωή, και την κίνηση, την πολιτική και τους θεσμούς καθώς και την ιστορική τοπογραφία μακεδονικών πόλεων, Athens 1982, pp. 35-36.

maritime strongholds (fig. 5).[28]

The "White Tower" and its irregular octagonal chemise

We shall begin the presentation of the Ottoman maritime fortifications from the East, with the circular "Tower of the Lion" (fig. 6-9) or "Tower of Calamaria" (*Kelemerye Kales*ı), or "The Bloody Tower" (*Kanlı Kule*)[29] or "White Tower" (Λευκός Πύργος), as the Greeks use to call it since 1912.[30] Cousinéry and F. de Beaujour called it "Tower of the Janissaries", because a military guard of them was stationed there.[31] The base of the Tower was once additionally defended by an irregular octogonal turreted chemise which was destroyed in the beginning of 20th century (fig. 10).[32]

The references to the tower and its chemise (fig. 6-14) are not so many, but they are quite interesting. Thomas Sherley, an English traveler who visited Selânik as a prisoner of Turks in 1603 mentions the "round castell" (Beyaz Kale) and the "old fortress" (Yedi Kule)[33] . Except the detailed description of the fortress by Evliyâ Çelebi,[34] the second most important description of the complex

---

[28] Karadimou-Gerolympou Alexandra, Μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Βορειοελλαδικές Πόλεις στην περίοδο των Οθωμανικών μεταρρυθμίσεων. Βόλος-Θεσσαλονίκη-Ιωάννινα-Σέρρες-Αλεξανδρούπολη-Καβάλα, Athens 1997, pp. 132-143.

[29] Tafrali Oreste, *Topographie de Thessalonique*, Paris 1913, p. 94; Hatzi-Ioannou Michail, Αστυγραφία Θεσσαλονίκης, ήτοι τοπογραφική περιγραφή της Θεσσαλονίκης, Thessaloniki 1881, p. 23; Moraitopoulos Alexandros, Τοπογραφία Θεσσαλονίκης, Athens 1883, p. 13.

[30] Kiel Machiel, "A Note on the Exact Date of Construction of the White Tower of Thessaloniki", *Balkan Studies* 14.2, Thessaloniki 1973, pp. 325-357; Bakirtzis Charalambos, Η Θαλάσσια Οχύρωση της Θεσσαλονίκης, pp. 289-341; Braun Jean-Pierre, Faucherre Nicolas, Spieser Jean-Michel, "Deux Tours Turques de Thessalonique", Μακεδονικά 23, Thessaloniki 1983, pp. 1-23; Braun Jean-Pierre, Faucherre Nicolas, Spieser Jean-Michel, "La Tour Blanche et la Tour du Trigonion de Thessalonique", Byzantinische Forschungen XI, Amsterdam 1987, pp. 269-270; Klimentidou-Papadamou Anna, Zombou-Asimi Anna, "Λευκός Πύργος Θεσσαλονίκης", in: Υπουργείο Πολιτισμού. Αναστήλωση-Συντήρηση-Προστασία Μνημείων και Συνόλων, t. 3, Athens 1993, pp. 137-153; Tambaki Sapfo, Zombou-Asimi Anna, Klimentidou-Papadamou Anna, "Το "Κάστρο" του Λευκού Πύργου", Βυζαντινά 20, Thessaloniki 1999, pp. 303-329; Ayverdi Ekrem Hakkı, *Avrupa'da Mimar*î *Eserleri. Bulgaristan, Yunanistan, Arnavudluk IV (4., 5., 6. Kitap)*, Istanbul ² 2000, pp. 284-285; Lowry Heath, *Ottoman Architecture in Greece. A Review Article with Addendum & Corrigendum*, Istanbul 2009, pp. 8-9; Denwood Nathan, *The Independently Fortified Tower: An International Type in Ottoman Military Architecture, 1452-1462* (unpublished Doctoral Thesis), University of Princeton 2012, vol. I, pp. 283-294, vol. II, pp. 698 (fig. 692)-703 (fig. 700).

[31] De Beaujour Felix, *Tableau de commerce de la Grèce,* I, 28.

[32] In 1911 according to Abastado (Abastado Leon, *Salonique, ce qu'elle fut*, Salonique 1918, pp. 119-122).

[33] See Borromeo Elisabetta, *Voyageurs occidentaux dans l'Empire ottoman (1600-1644)*, vol. 2, Paris 2007, p. 528.

[34] Moschopoulos Nikiphoros, Η Ελλάς κατά τον Εβλιά Τσελεμπή, p. 333-335.

is given by the German archaeologist Adolf Struck who lived in Thessaloniki in the beginning of the 20th century.[35]

In fact the tower was constructed on the site of a Byzantine tower that existed at the South-East corner of the walls.[36] It is not known exactly when the White Tower was built. It has been dated in the period of the Venetian domination of Thessaloniki (1423-1430),[37] in the period after the conquest of the city (1430),[38] as well as between 1450 and 1470.[39]

The tower itself is a freestanding cylinder 33.90 m. tall, with a 22.70 m diameter[40] and a width of masonry averaging 3.2 m, which gradually decreases in height.[41] There are seven internal storeys (the lowest is brick-domed, those above with wooden floors), reached by a broad ramping stairway in the thickness of the walls (fig. 9).[42] On each floor there is a central circular hall with a diameter of 8.5 m, which communicates with smaller quadrangular rooms, formed in the thickness of the outer wall. A central drum rises above the terrace in almost the same manner of the towers in the ottoman fortresses of Yedikule and Rumeli Hisarı (fig. 15) in Constantinople (Istanbul). In the past it was capped by a bipartite conical roof, covered with lead, like these earlier Ottoman towers. The ramping staircase is wide enough to have allowed the passage of cannon, but there are no embrasures within the body of the tower for weapons that large. It is not certain whether the tower was used for storing ordnance or not. The existence of toilets, fireplaces and flues shows that the tower was built not only as a defensive structure, but basically as a military stronghold. The main body of the tower has only few openings. A pronounced torus molding (the Venetian *cordone*) rises about is two-thirds up its height (fig. 6-10). The parapets have continuous, but non-functioning machicolation (ornate corbels of the stone ram-

---

35 First published in greek translation in: Tambaki Sapfo, Zombou-Asimi Anna, Klimentidou-Papadamou Anna, Το "Κάστρο" του Λευκού Πύργου, pp. 303-306.

36 Bakirtzis Charalambos, Η Θαλάσσια Οχύρωση της Θεσσαλονίκης, pp. 304.

37 Vickers Michael, The Byzantine Sea Walls, p. 261. Cockerell called it "the large Genoese Tower". See Vickers Michael, "Cockerell at Thessaloniki", *Balkan Studies* 13.1, Thessaloniki 1972, p. 53.

38 Tafrali Oreste, *Topographie de Thessalonique*, pp, 50-51. According to him the tower was constructed by the Ottomans in the first years after their conquest of the city, but according to the local tradition, the work was done by Venetian master builders.

39 Braun Jean-Pierre, Faucherre Nicolas, Spieser Jean-Michel, Deux Tours Turques, pp. 1-23; Braun Jean-Pierre, Faucherre Nicolas, Spieser Jean-Michel, La Tour Blanche et la Tour du Trigonion, pp. 269-270; Stefanou Stergios, "Ο Πύργος του Τριγωνίου. Συμβολή στη μελέτη των τουρκικών οχυρώσεων της Θεσσαλονίκης", Βυζαντινά 14, Thessaloniki 1988, pp. 445, 447.

40 Larger than the Tower of Saruca Pasha at Rumeli Hisarı.

41 Klimentidou-Papadamou Anna-Zombou-Asimi Anna, Λευκός Πύργος Θεσσαλονίκης, op.cit.

42 See plans of the tower in Braun Jean-Pierre, Faucherre Nicolas, Spieser Jean-Michel, Deux Tours Turques, pp. 4 (fig. 1), 6 (fig. 2,3), 7 (fig. 4, 5), 8 (fig. 6, 7) and 9 (fig. 8).

parts). These two features, especially the torus molding belong to the Venetian tradition, but it seems that have already been introduced in the Ottoman fortifications in the time of sultans Mehmed II Fatih and Beyazid II. The decoration of the tower is poor and consists of some brickwork tables in the lower part of the exterior (fig. 12), all with the same diaper pattern. Similar motifs are also seen in brickwork patterns in Fatih's fortress.[43] In the ground floor level of the tower we see small sunburst embrasures for light arms (fig. 13).[44] In the entrance there is a vestibule (fig. 9).

The base of the Tower of the Lion was once additionally defended by an irregular polygonal turreted chemise (fig. 6-8, 10, 11), high about 5 m and with a thickness of walls of 4-5 m. Its sides were longer to the North, where the entrance was opened. The other five sides should have been of equal length. On the north side there were also other openings, while the entrance (Gate of the *Divan Hane*) was on the same axis as that of the Tower. On the sides facing the sea there were two casemates for cannons, 3 meters wide, with the exception of the west side where there was only one cannon. The casemates were destined to control and protect the South-East corner of the walls and the coast. Their floor was covered by marble slabs. With the passage of time, when the risk of attack of the city from the sea was non-existent and the tower was transformed into a prison, the cannon openings were walled up, as they do not appear in nineteenth-century photographs. The turrets were octagonal and had domes covered with lead. In the interior there was a two-storey mosque without a minaret (*mescid*) for the religious needs of the Janissaries. Braun, Faucherre, and Spieser hold that this turreted chemise was a sixteenth-century work added by sultan Süleyman Kanuni to an existing, earlier tower. Known by ancient photographs, the chemise was recently unearthed through excavation (fig. 11).[45] It had indeed walls thick of 4-5 m and featured large rectangular arched embrasures clearly designed to accommodate carriage-mounted guns. The chemise was founded over small wooden beams put vertically to the ground every 55 cm.[46]

Evliyâ Çelebi mentions in his *Seyahatnâme* (1668) the existence of an inscription in the Tower, bearing the date 1535.[47] As early as 1973, an old photo

---

[43] Same ornaments are also seen in the lateral apses of the katholikon of the Monastery of Koutloumousiou on Mount Athos.

[44] This kind of embrasures is also seen in the ground floor level of the Topkapı Sarayı.

[45] Marki Euterpi, Konstantinidou Krinio, "Ανασκαφή περιβάλλοντος χώρου Λευκού Πύργου. Οκταγωνικός περίβολος", in: *Υπουργείο Πολιτισμού, 9η Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων. Σωστικές Ανασκαφές*, Thessaloniki 2006; Marki Euterpi, Konstantinidou Krinio, "Ανασκαφή περιβάλλοντος χώρου Λευκού Πύργου", *Το Αρχαιολογικό Έργο στη Μακεδονία και τη Θράκη* 19 (2005), Thessaloniki 2007, pp. 211-220.

[46] Tambaki Sapfo, Zombou-Asimi Anna, Klimentidou-Papadamou Anna, Το "Κάστρο" του Λευκού Πύργου, pp. 310, 311 pl. 3; Marki Euterpi, Konstantinidou Krinio, Ανασκαφή περιβάλλοντος χώρου Λευκού Πύργου, pp. 211-220.

[47] Moschopoulos Nikiphoros, Η Ελλάς κατά τον Εβλιά Τσελεμπή, p. 334.

of the now-disappeared inscription that appeared above the door of the tower, from the archives of the German Archaeological Institute in Athens (taken before 1912, fig. 14), led Machiel Kiel to publish an article "on the exact date of construction of the White tower". The Dutch Turcologist published the now lost inscription in Arabic characters[48] as follows:

> At the order of the Lion of the (Battle-?) field, his Presence
> the Sultan, the Salomo (Süleyman) of his age, the Tower of
> the Lion was made and completed:
> The lion-faced dragon-guns that are on all its sides render
> "Lion Tower" a suitable name for this tower:
> The date of this tower was nine hundred forty-two (= 12
> July 1535 – 19 June 1536) since the Hijjra of the messenger of the End of Time (Mohammed), peace be
> (on Him)[49]

In other words, the tower was built by Sultan Süleyman the Magnificent of Kanuni in 1535/1536. This inscription led Kiel to support that the tower was indeed built during the reign of Sultan Süleymân (1520-1566), and that it should probably ascribed to its famous architect Sinan,[50] as is the statement of Evliyâ Çelebi.[51] M. Kiel, H. Lowry and N. Denwood proposed 1535/1536 as the possible date of the construction of the tower.[52] Other scholars like C. Bakirtzis and Brown, Faucherre and Spieser rejected this opinion and supported that the now lost inscription was most likely referring to the date of the construction of the octagonal chemise of the tower and not the tower itself. They supported that the inscription rather came from the chemise and the tower itself is much earlier,[53] because Evliyâ tells us that "*... it was on the lintel of the gateway to south ...*",[54] a detail that remained unremarked by M. Kiel and H. Lowry, who fully backed

---

[48] Gougousis Georgios, "Περί Λευκού Πύργου", Μακεδονικόν Ημερολόγιον *"Ο Γόρδιος Δεσμός"*, Thessaloniki 1915, p. 28. See the photo of the inscription also in: Kiel Machiel, A Note on the Exact Date, pl. 1.

[49] Kiel Machiel, A Note on the Exact Date, p. 356.

[50] Ibidem, p. 356.

[51] Moschopoulos Nikiphoros, Η Ελλάς κατά τον Εβλιά Τσελεμπή, p. 335.

[52] Lowry Heath, Ottoman Architecture in Greece, pp. 8-9; Denwood Nathan, *The Independently Fortified Tower*, vol. I, pp. 283-294. According to Denwood (op. cit., p. 284): " *... the likeness the tower shares with the Burj al-Muqattam* [in the Citadel of Cairo]*, discussed below, confirms beyond any shadow of doubt that the White Tower and its chemise is a work of Süleyman in its entirety ...*" .

[53] Bakirtzis Charalambos, Η Θαλάσσια Οχύρωση, pp. 303; Braun Jean-Pierre, Faucherre Nicolas, Spieser Jean-Michel, Deux Tours Turques, p. 15; Braun Jean-Pierre, Faucherre Nicolas, Spieser Jean-Michel, La Tour Blanche et la Tour du Trigonion, pp. 269-270.

[54] Moschopoulos Nikiphoros, Η Ελλάς κατά τον Εβλιά Τσελεμπή, p. 334.

his opinion.[55] Other readings of the inscription, as the one by A. Struck attribute to Süleyman the restoration of the tower.[56]

Dendrochronological investigation of wooden beams and other elements used in the construction of the White Tower by P. Kuniholm and C. Striker, gave different dates: 1478, 1535, 1746 and 1845.[57]

In our opinion the tower was erected clearly before the time of Süleyman Kanuni, since it is very similar to those in the ottoman fortresses of Rumeli Hisar and Yedikule, built during the reign of Sultan Mehmed II (15th century). We are not sure whether the lost inscription came from the south main entrance of the enclosure (like Bakirtzis supported) or not, but it seems more likely that it comes from the entrance of the tower. Meanwhile Evliyâ refers to a second inscription in the outer wall "on the eastern corner", referring to the architect of the fortress: "*... I am the architect of this fortress. I'm always citing to our Lord God. This scholar carved this word in marble. The historian wrote the chronology of conquest ...*".[58] Many scholars followed Evliyâ and related this inscription to the famous imperial architect Sinan. M. Kiel and F. Babinger believe that the White Tower is an unattributed early work of Sinan's before his appointment to the Office of Chief Imperial Architect in 1539.[59] Holmes Denwood righty rejected this opinion with many arguments.[60]

Evliyâ makes reference to a third inscription in the "inner office fortress", which we cannot identify: "*... An imperial building, which is greatly ravaged by the passing of time, once I saw it, I admired this sprawling hast hall and recited these words. He created this space, a fiery volcano ... year 1016* (=1617)".[61] He also refers to a Records Office being situated just outside the fort at the Calamaria Tower.

The similarity between the masonry of the chemise of the Tower of the Lion and the one of Fortress of Vardar confirms the information given by Evliyâ

---

55 Lowry Heath, Ottoman Architecture in Greece, pp. 8-9.

56 Tambaki Sapfo, Zombou-Asimi Anna, Klimentidou-Papadamou Anna, Το "Κάστρο" του Λευκού Πύργου, pp. 305, 320.

57 Kuniholm Peter, Striker Cecil, Dendrochronological Investigations in the Aegean and Neighboring Regions, 1977-1982", in: *Journal of Field Archaeology* 10. 4, Boston 1983, p. 416; Kuniholm Peter, Striker Cecil, "Dendrochronological Investigations in the Aegean and Neighboring Regions, 1983-1986", *Journal of Field Archaeology* 14. 4, Boston 1987, p. 395.

58 Moschopoulos Nikiphoros, Η Ελλάς κατά τον Εβλιά Τσελεμπή, p. 335.

59 Kiel Machiel, A Note on the Exact Date, p. 354; Babinger, Franz, *Aufsätze und Abhandlungen zur Geschicte Südosteuropas und der Levant II*, Munich, 1966, p. 73, f. n. 4. Kiel dates Sinan's appointment to 1538, as usual (Kuran Aptullah, *Sinan: The Grand Old Master of Ottoman Architecture*, Istanbul, 1987, p. 23), a fact that is not true, since Lütfi Pasha who offered him the job did not become Grand Vizier until 1539 (See Necipoğlu Gulru, *The Age of Sinan: Architectural Culture in the Ottoman Empire*, London, 2005, p. 133).

60 Denwood Nathan, *The Independently Fortified Tower*, vol. I, pp. 290-292.

61 Moschopoulos Nikiphoros, Η Ελλάς κατά τον Εβλιά Τσελεμπή, pp. 334-335.

Çelebi (1668) that the enclosure of the Tower was built by Kanuni Süleyman along with the fortress of Vardar.[62]

The White Tower served various purposes, but mainly military. It protected the junction of the sea walls with the western walls of Thessaloniki, and served as an additional to the fortifications of the castle defensive work with its own line of fire. Also, it served as the seat of a garrison who controlled that point of the walls while it served at times as a beacon for navigation. Later on (at least from 1821) it served as a prison.[63]

The two towers mentioned by De la Croix which concern us are the Tower "of the Dock" and the fortress "of Vardar".

The tower "of the Dock"

The Tower "of the Dock" (fig. 16, 17) was very crucial for the defense of Selânik's harbor. In fact this tower also replaced an old Byzantine one which was supporting the western end of the sea wall and was demolished by the Turks. It was situated in the northern part of the present-day parking of Eleutherias square.[64]

The most ancient reference to the tower is by the G. Cavazza in 1591 (he calls it "ancient").[65] The next reference is in a document of 1650 which concerns the nearby church of St Menas.[66] The French traveler Sieur De la Croix (1679) when he spoke about the triangular plan of Thessaloniki wrote that in the three corners of its castle they built three towers and another one "*... au milieu de la face de la marine pour defendre les bastimens des incursions des Corsaires ...*".[67]

The Tower "of the Dock" is illustrated as a five-sided structure, like a rectangle which has triangular shape on the sea side in the two sketches of the maritime walls of Gravier d'Otières (1686) (fig. 3, 4).[68]

---

62 Ibidem, pp. 332.

63 Papazoglou Avraam, "Η Θεσσαλονίκη κατά τον Μάιο του 1821", Μακεδονικά 1, Thessaloniki 1940, pp. 425-427.

64 Bakirtzis Charalambos, Η Θαλάσσια Οχύρωση της Θεσσαλονίκης, pp. 305-306; Theocharidis Georgios, "Βιβλιοκρισία της προαναφερθείσας μελέτης του Χ. Μπακιρτζή", Μακεδονικά 15, Thessaloniki 1975, p. 376. See Georgila-Gala Eleni, Η Πλατεία Ελευθερίας στη Θεσσαλονίκη. Ο χώρος, οι άνθρωποι, η ιστορία, Thessaloniki 2008, pp. 17-18.

65 Mertzios Konstantinos, Μνημεία Μακεδονικής Ιστορίας, p. 135.

66 See Mantopoulou-Panagiotopoulou Thalia, "Ήταν ο Άγιος Μηνάς μοναστήρι;", Θεσσαλονικέων Πόλις 6, Thessaloniki October 2001, p. 99.

67 Vakalopoulos Konstantinos, "Περιγραφή της Θεσσαλονίκης από τον περιηγητή De la Croix στα 1679", Μακεδονικά 11, Thessaloniki 1971, p. 272 and 274-275.

68 Vickers Michael, The Byzantine sea walls of Thessaloniki, pl. Ia, Ib. It is worth noting that it had the same plan with the maritime fortress "Bourtzi" in Karystos, Euboia, which was constructed in the first half of 15th century by the Venetians. See Androudis Paschalis, "Το επιθαλάσσιο οχυρό Μπούρτζι της Καρύστου στην Εύβοια. Συμβολή στη μελέτη της ιστορίας και της αρχιτεκτονικής του", Αρχείον Ευβοϊκών Μελετών 39, Athens 2010-2012, pp. 35-63.

According to the Missionary Priest J.-B. Souciet who lived in Thessaloniki between 1726 and 1733, the tower was big and hexagonal: "... *Ce n'est qu'une grosse et ancienne tour exagone* ...".[69] The "Tower of the Dock" is also depicted in a sketch view of Thessaloniki attached to a chart of the Thermaic Gulf made by the English admiral Andrew Elton in 1780.[70]

The tower was also mentioned by C.R. Cockerell in 1810: "... *We came admitted thro*[ugh] *a small door in the bottom of a large tower, the doing wh*[ich] *obliged us to stop. On each side within stood two Albanians with Torches, who led us through courts and winding staircases. The effect of this was beyond measure striking* ...".[71] F. Cousinéry described the tower in 1832 as follows: "... *Se voit une grande tour construite dans le moyen âge, qui protège une échelle en bois établie sur pilotis, au moyen de la quelle on embarque et l'on débarque les marchandises* ...".[72]

In another illustration of the city of Thessaloniki seen from the sea, the tower in question is shown particularly high, with a cordone, battlements and corner turrets. Further up from the base, cannon openings can be seen. In contrast, in the newer watercolor entitled "Salonicco", made in 1865 by the painter Salacca and (fig. .....),[73] arched cannon embrasures are seen only in the upper zone, from a cordone similar to that one in the White Tower and the Tower of the Chain (Trigonion Tower). The turrets do not exist. The chronology of watercolor is very important, because it was made some years before the demolition of the sea wall along with the already mentioned five-sided big tower.[74]

The catalogue of the fortresses in Thessaloniki in 1733 mentions a fort called "Tophâne" which can probably be identified with the Tower "of the Dock": "... *The fort lies on this beach and dominates the quay of the port and the interior of the city, where 20 cannons were placed on longstanding the upper and lower compartment, of which today remain 3 and 17 are required, and can-*

---

69 Souciet Jean-Baptiste, "Description de la ville de Salonique", in: T. C. Fleuriau d'Armenoville (ed.), *Nouveaux Mémoires des missions de la Compagnie de Jésus dans le Levant* IX, Paris 1755, p. 270. See also Tsaras Giannis, "Τοπογραφικά Θεσσαλονίκης ΙΙ", Μακεδονικά 22, Thessaloniki 1982, p. 86.

70 Vickers Michael, The Byzantine sea walls of Thessaloniki, p. 280, pl. II b; Georgila-Gala Eleni, Η Πλατεία Ελευθερίας, p. 21, fig. 4.

71 See Vickers Michael, Cockerell at Thessaloniki, p. 50.

72 Cousinéry Marie Esprit, *Voyage dans la Macédoine. Contenant des recherches sur l'histoire, la géographie et les antiquités de ce pays*, t. I, Paris 1831, p. 45.

73 Owned by the family Mouratori. See Petropoulos Elias, "Θεσσαλονίκη 1865", in: Ζυγός no 46-47, Athens, September-October 1959, p. 24.

74 See L. Duchesne-C. Bayet, *Mémoire sur une mission au Mont Athos suivi d'un mémoire sur un ambon conservé à Thessalonique: la représentation des mages en Orient et en Occident durant les premiers siècles*, Paris 1876, pp. 625-626. Also Yerolympos Alexandra, "Changing uses of city walls in late Ottoman Balkans. Urban expansion projects and the case of Thessaloniki", Μνημείο και Περιβάλλον 2, Thessaloniki 1994, pp. 118-120; Idem, *Urban Transformations in the Balkans (1820-1920). Aspects of Balkan Town Planning and the Ramaking of Thessaloniki*, Thessaloniki 1996, pp. 61-70.

non balls and 200 hundredweight of gunpowder ...".[75] This report is reasonably confusing because the name *Tophâne* was known also for the fortress of Vardar. In our view this recording cannot be mistaken because it is an official Ottoman document.[76] The same opinion supported almost 40 years earlier C. Bakirtzis, based on the testimonies of Cousinery and Beaujour and the opinion of M. Hatzi-Ioannou.[77]

The fortress "of Vardar"

The Fortress "of Vardar"[78] (or "Tabak Hane", fig. 18-22), is in plan a polygonal elliptical fortress (fig. 18) that protrudes from the path of the west wall at the meeting point of the harbor of Constantine the Great. At the east end of the Byzantine fortress two rectangular towers are inserted.[79]

The Italian traveler G. Cavazza records in 1590 that the fortress was built by sultan Süleyman Kanuni.[80]

The earliest mention of the fortress with the name "of Vardar" and its description dates from 1668. Evliyâ Çelebi also gave the text of the inscription over the entrance of the fortress which attributed its construction to sultan Süleyman.[81]

In the report for the defense ability of the fortresses of Selânik (1733): "*... This fortress lies on the beach and dominates the place of Beş* Çinar *and the gate of Vardari on the wall: Except the eight big cannons which are found in the casemates of the enclosure of the tower, in the crenels existed in the past 14 cannons which no longer exist. Thus 14 cannons are needed, balls for them and 250 hundredweight of black gunpowder*".[82]

Félix de Beaujour (1800)[83] and E. M. Cousinéry (1831)[84] named it "Tower of the Gunpowder", because its use from the end of 18th c. onwards, when it was used as a store for ammunition. After the demolition of the Tower "of the

---

75 Vasdravellis Ioannis, Ιστορικά Αρχεία Μακεδονίας. Α΄ Αρχείον Θεσσαλονίκης *(1695-1912)*, Thessaloniki 1952, p. 201.

76 The same opinion shared also C. Bakirtzis (Η Θαλάσσια Οχύρωση της Θεσσαλονίκης, pp. 305-306).

77 Ibidem, pp. 306-310.

78 See Marki Euterpi, "Συμπληρωματικά στοιχεία για το Φρούριο Βαρδαρίου", Μακεδονικά 22, Thessaloniki 1982, pp. 133-153.

79 Bakirtzis Charalambos, Η Θαλάσσια Οχύρωση της Θεσσαλονίκης, pp. 306-310; Marki Euterpi, Συμπληρωματικά στοιχεία, pp. 143-148.

80 Mertzios Konstantinos, Μνημεία Μακεδονικής Ιστορίας, p. 135.

81 Moschopoulos Nikiphoros, Η Ελλάς κατά τον Εβλιά Τσελεμπή, pp. 332-333.

82 Vasdravellis Ioannis, Ιστορικά Αρχεία Μακεδονίας, p. 201.

83 Beaujour Felix de, *Tableau de commerce de la Grèce*, I, p. 30.

84 Cousinéry Marie Esprit, *Voyage dans la Macédoine,* I, p. 45.

Dock", the fortress changed its name in *Tophâne*.

The fortress was built in the reign of sultan Süleyman Kanuni, according to an inscription seen by Evilyâ Çelebi.[85]

In the fortress "of Vardar" three building phases are evident. To the first belongs a part of the northern enclosure with two rectangular towers, the octagonal corner tower and the outer zone of the southern precinct (fig. 18-20). To the second is ascribed the widening of the southern inner enclosure with powder kegs in 1741. At the same time the curved walls surrounding warehouses must have been built which exhibit similar masonry with them. At the southern end of the same rectangular enclosure fortifications were uncovered that served as bastions. To a third phase, in the early 20th century the construction of the Inspectorate Ordnance is included which was demolished in 1971.[86] In the center of the enclosure there were buildings that were used for the accommodation of the garrison. Here was the seat of the military governor of the city and the house of the military.[87]

The fortress is also mentioned by M. L. Aimé-Martin en 1801.[88] It is seen in a sketch of Thessaloniki from the West by C.R. Cockerell (1810),[89] as well as in an illustration of 1877 (fig. 21).[90]

In 1828 the fortress "of Vardar" is described as: "*... a greatly large octagonal building with vaulted basements, with six heavy cannons at the sea surface and the corresponding number on the ramparts ...*".[91] The low cannon holes visible today were once facing the sea and the entrance of the harbor (fig. …). From there the fortress continued to the South, where started a jetty that concluded in a tower, called "Dourgoutis" by C. Bakirtzis, from the owner of the iron workshop which housed the tower.[92] The latter, destroyed some years before 1915[93] was

---

85 Moschopoulos Nikiphoros, Η Ελλάς κατά τον Εβλιά Τσελεμπή, pp. 332-333.

86 Bakirtzis Charalambos, Η Θαλάσσια Οχύρωση της Θεσσαλονίκης, pp. 306-310; Marki Euterpi, Συμπληρωματικά στοιχεία, pp. 143-144.

87 Marki Euterpi, Συμπληρωματικά στοιχεία, pp. 143-144.

88 Aimé-Martin M.L, *Lettres édifiantes, et curieuses concernant l'Asie, l'Afrique et l'Amérique avec quelques relations nouvelles des missions et des notes géographiques et historiques*, Paris 1838, t. 1, p. 72.

89 Vickers Michael, Cockerell at Thessaloniki, p. 61, pl. I.

90 See Mackenzie G.M., Irby A.P., *Travels in the Slavonic provinces of Turkey in Europe*, t. I, Fourth edition, London 1877.

91 Enepekides Polychronis, Θεσσαλονίκη και Μακεδονία *1798-1912*, pp. 35-36.

92 Bakirtzis Charalambos, "Το Τζερέμπουλον της Θεσσαλονίκης", Αρχαιολογικά Ανάλεκτα εξ Αθηνών 6, Athens 1973, pp. 332-336.

93 Tattis Stefanos, "Ιστορικές σελίδες Θεσσαλονίκης", Μακεδονικόν Ημερολόγιον "Ο Γόρδιος Δεσμός", Thessaloniki 1915, p. 67: " *... Ως γνωρίζουσι οι πρεσβύτεροι κατά την κατασκυήν της προκυμαίας ... κατεδαφίσθη εις των αρχαίων μεγάλων πύργων του γιαλού-καπού εκ της εισόδου της αγοράς, έτερος δε, ο του Τοπχανέ προ ολίγων ετών ...* ".

intact at the time of O. Tafrali;[94] at present survives only a part of a corner with two small sunburst embrasures for light arms, perhaps small cannons (fig. 22).

CONCLUSIONS

All these data suggest that the testimony of the usually excessive globetrotter Evliyâ Çelebi is correct, that Sultan Kanuni Süleyman when he visited Thessaloniki (in 1546?) repaired and "modernized" the walls and built in three parts of them four strong fortresses, as "bastions" with canons, which significantly enhanced ability to defend the city[95] . These small autonomous units should then - according to all evidence - be in the East the octagonal enclosure of the "White Tower" and high up the Tower of "the Chain" (*Gincirli Kule*) near the Acropolis. To the West in the harbor area, they were built the Fortress "of Vardar" and the Tower "of the Dock" (*Tophâne*). These extravagantly fortifications built by the Ottomans in Thessaloniki during the second half of the 15th and in 16th century are witnessing not only the geostrategic importance of the city, but as well as its importance in Mediterranean and Balkan trade.

[94] See Tafrali Oreste, *Topographie de Thessalonique*, pl. XV, 1.

[95] Moschopoulos Nikiphoros, Η Ελλάς κατά τον Εβλιά Τσελεμπή, p. 332.

FIGURES

Fig. 1: Thessaloniki in 1687.

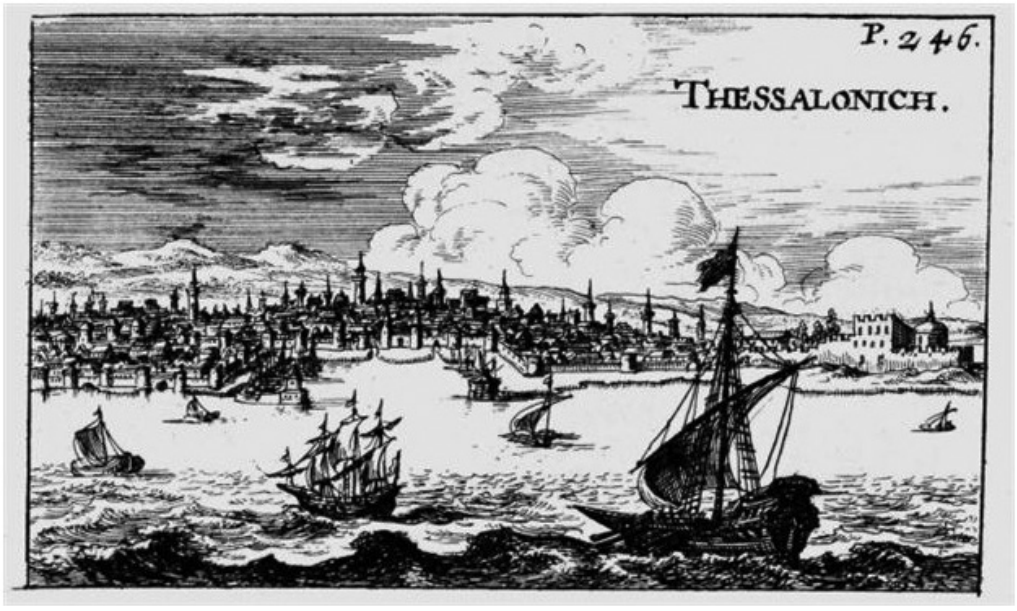


Fig. 2: Plan of Thessaloniki within the byzantine walls
(E. Kourkoutidou-Nikolaidou, A. Tourta)



Fig. 3: Plan of the maritime walls of Thessaloniki by Gravier d'Ortières (1686)

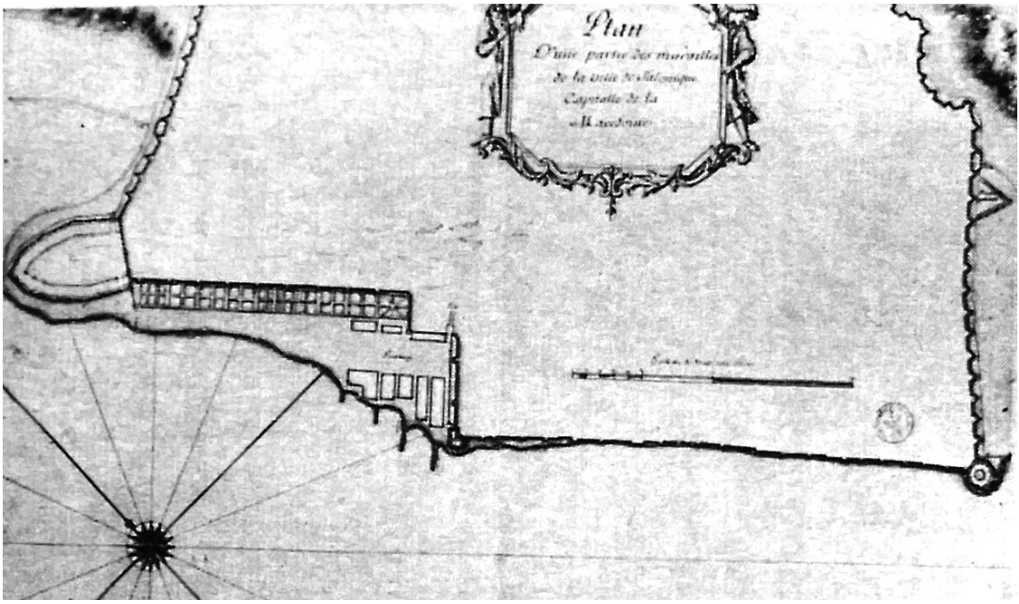


Fig. 4: Skethch of the maritime façade of Thessaloniki by Gravier d'Ortières (1686)

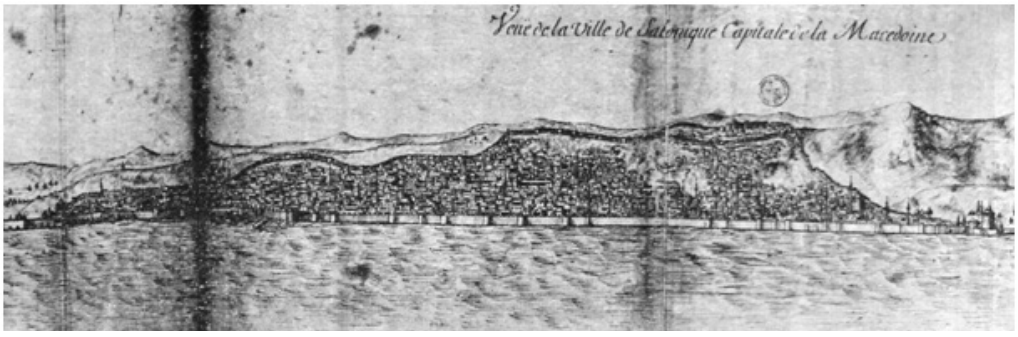


Fig. 5: The plan for the demolition of the maritime walls of Thessaloniki signed by P. Vitali (1871)

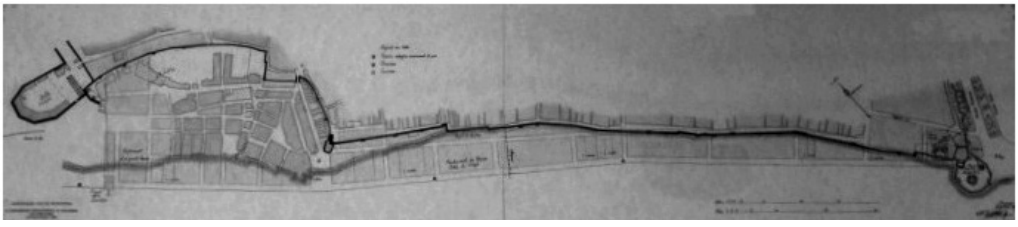


Fig. 6: The "White Tower" and its low turreted chemise in old photographs.



Fig. 7: The "White Tower" and its low turreted chemise in old photographs.



Fig. 8: The "White Tower" and its low turreted chemise in old photographs.



Fig. 9: Section of the White Tower, showing entrance and vestibule

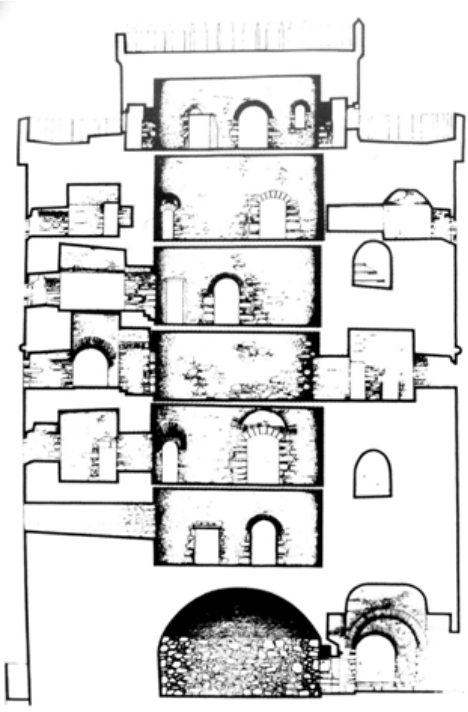


Fig. 10: Demolition of the chemise of White Tower (early 20's)

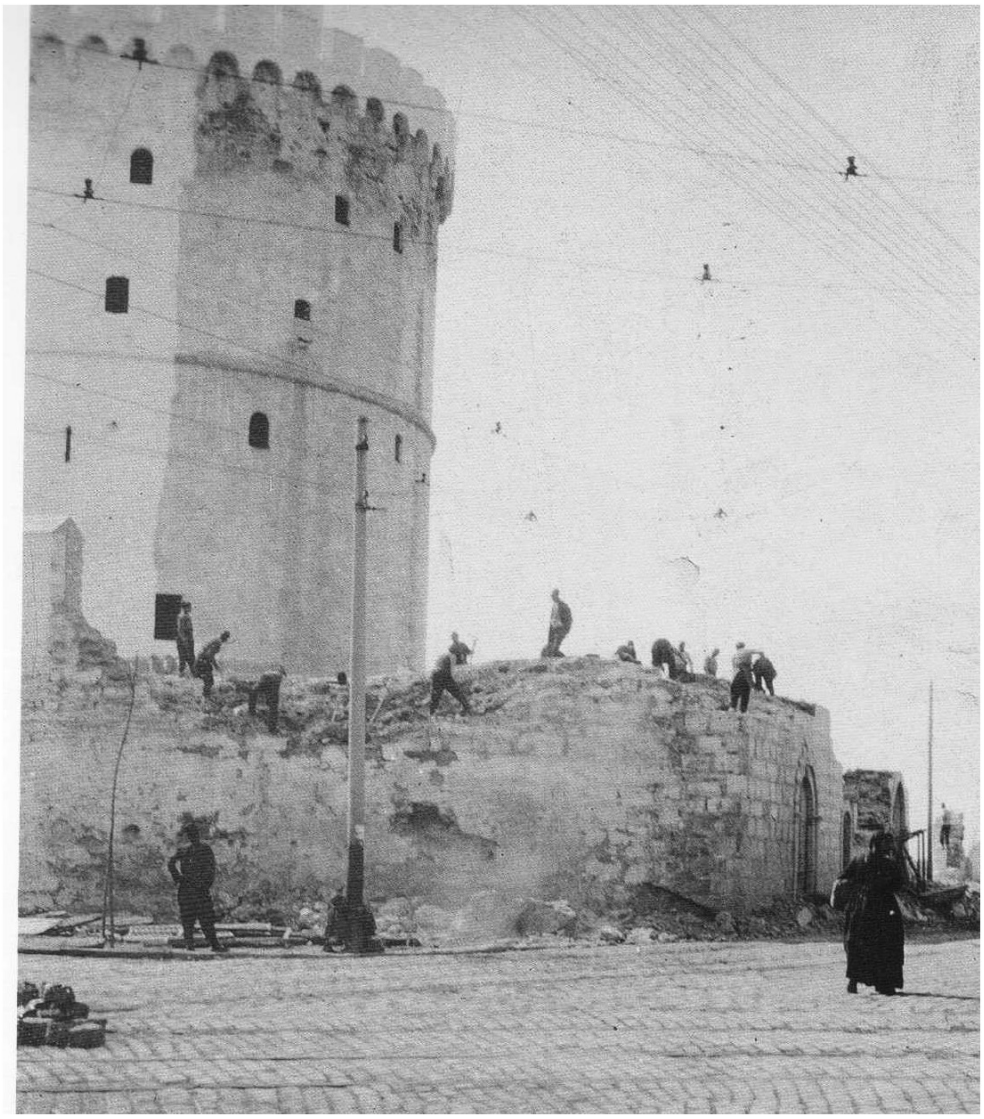


Fig. 11: The White Tower and its chemise after its excavation (Marki and Konstantinidou)

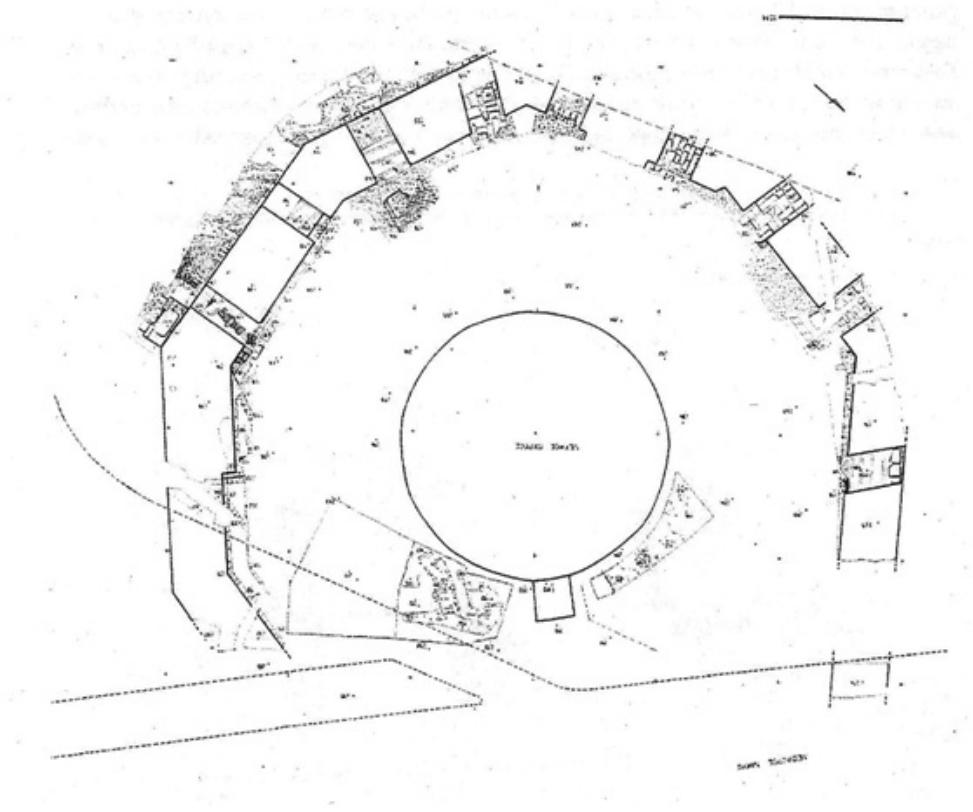


Fig. 12: White Tower, ground level. Brickwork panel

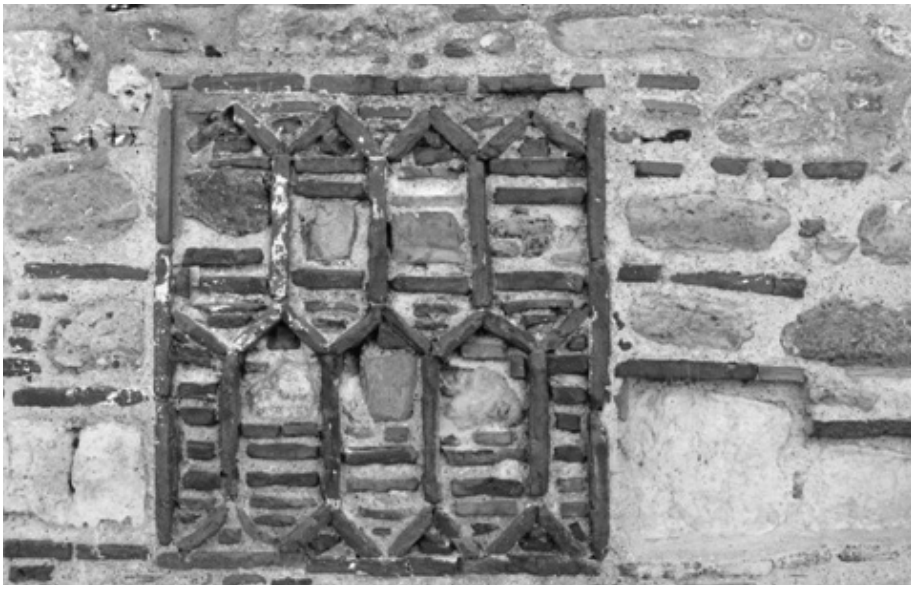


Fig. 13: White Tower, ground level. Sunburst embrasure



Fig. 14: White Tower, entrance. The now lost inscription
(photograph of the German archaeological Institute of Athens)

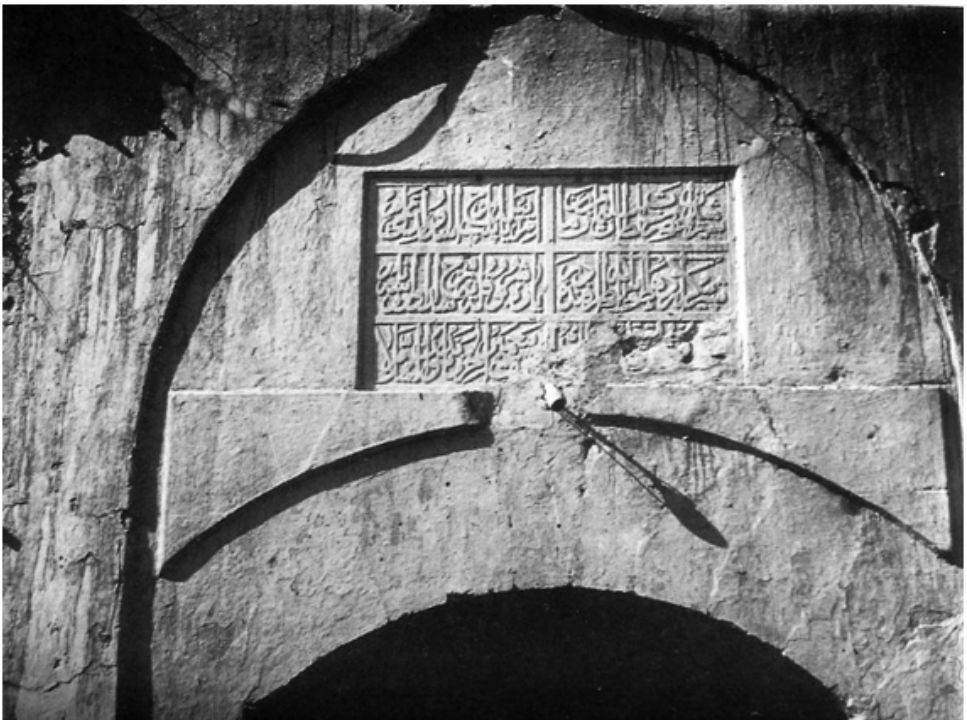


Fig. 15: Istanbul, Rumeli Hissar



Fig. 16: Thessaloniki by Salacca (1865)



Fig. 17: Detail of fig. 16: The Tower "of the Dock"



Fig. 18: Fortress “of Vardar”, plan (E. Marki)

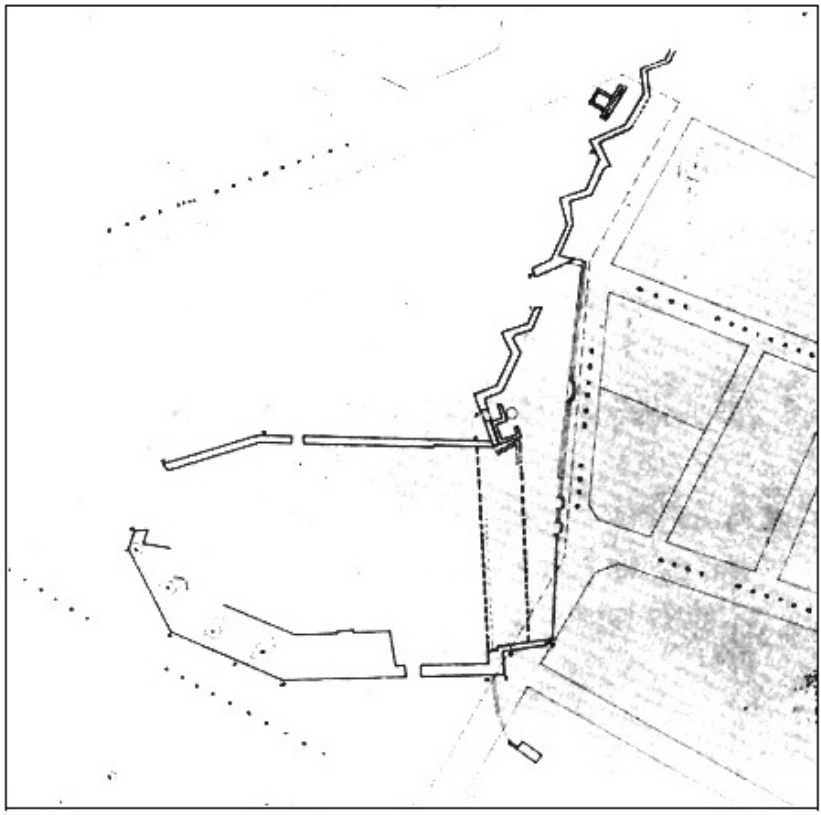


Fig. 19: Fortress “of Vardar”, the entrance



Fig. 20: Fortress “of Vardar”, the octogonal tower.



Fig. 21: The Fortress “of Vardar” seen from the SW
(G.M. Mackenzie, A.P. Irby, 1877)

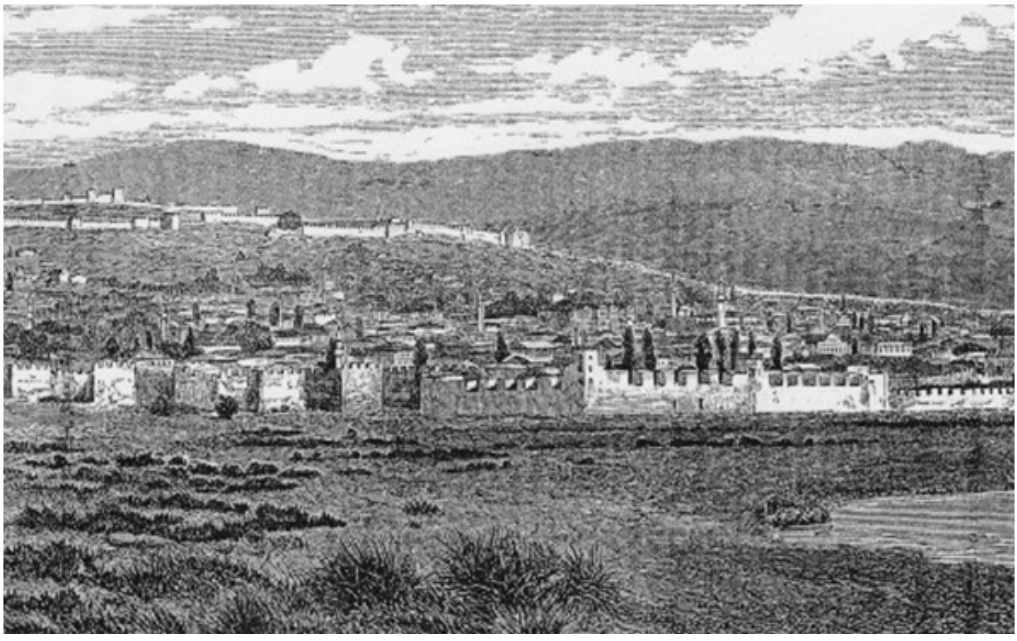


Fig. 22: Fortress “of Vardar”, small tower (“tower Dourgoutis”), south to the complex, remains (2009)



OTTOMAN INCURSIONS IN THE ADRIATIC SEA AND THEIR REFLECTIONS IN CULTURE AND ARCHITECTURE OF DALMATIA (15TH-17TH CENTURIES): EXAMPLES OF ŠIBENIK AND HVAR

Vjeran KURSAR *

Abstract:

Faced with Ottoman pressure from the land (Bosnia) and the sea (corsairs), the overall fortification of Dalmatian towns seemed to be the only logical response. Perhaps the best example of the phenomenon is Šibenik with its relatively well-preserved fortifications. Settlements on the islands, on the other hand, usually did not have elaborated fortification system. In such circumstances, a number of churches as most solid communal buildings underwent a process of fortification, thus becoming church-fortresses. The best examples are preserved on the island of Hvar, an important stop on the maritime route to Venice. The phenomenon of fortification was not limited only to physical appearance of towns, but had its mental dimension as well. On the one hand, certain prominent inhabitants of Dalmatian towns were among the finest examples of humanist scholars of the time. In the atmosphere of imminent Ottoman threat, however, some of them became rigid anti-Ottoman and anti-Muslim polemicists. In the time of peace, on the other hand, fortified Dalmatia communicated with the other side, while lucrative commercial relations were connecting irreconcilable neighbors. In such circumstances, not surprisingly, a number of authors adopted different, more nuanced and less biased discourse.

Key Words: *Ottomans, Venetian Dalmatia, Šibenik, Hvar, Fortifications, Perceptions.*

* Ph.D. Student, University of Zagreb, Department of History, Faculty of Humanities and Social Sciences; (kursar@gmail.com).

OTTOMAN INCURSIONS IN THE ADRIATIC SEA AND THEIR REFLECTIONS IN CULTURE AND ARCHITECTURE OF DALMATIA (15TH-17TH CENTURIES): EXAMPLES OF ŠIBENIK AND HVAR

Vjeran KURSAR

Dalmatia and the Ottomans

Despite recent efforts of certain historians to change a traditional discourse that portraits Venetian – Ottoman relations as a long chronicle of wars and confrontations,[1] a black and white picture of civilizations in clash is still the one prevailing outside a rather narrow circle of experts. In a local context, that of history of Dalmatia, a border province which was roughly divided into the Ottoman hinterland and Venetian coast, such preconceptions are still often a rule. Leaving aside a problem of a lack of knowledge of language and access to the Ottoman sources, local researches, even though aware of existence of a number of opposing instances, tend to fit such "inconvenient" data into the existing model. Hence, for instance examples of trans-border interaction and trade are registered, but for the most part not commented upon and contextualized, which suggests that these are merely exceptions that prove the rule.

That is by no means to say that relations with the Ottomans were idyllic. Decades following the conquest of Bosnia (1463) witnessed violent Ottoman raids in the Dalmatian hinterland, which incited population to seek a safe haven within the walls of Dalmatian towns, on islands which were believed to be out of Ottoman reach, or even on the opposite coast of the Adriatic sea, in Italy. By 1520s Ottomans managed to conquer the hinterland and even establish themselves on the Dalmatian coast in Herceg Novi, Makarska region, and Skradin on the mouth of river Krka near Šibenik.[2] Venetian Dalmatia thus surrounded by the Ottomans consisted of coastal strip long 120 miles, but wide only 4, and in some areas even one mile.[3] Its archipelago with 60 inhabited

---

1 For instance: Maria Pia Pedani, "Ottoman Merchants in the Adriatic. Trade and Smuggling," *Acta Histriae*, 16/1-2, Koper 2008, pp. 155-172; Eric Dursteler, "Commerce and Coexistence: Veneto-Ottoman Trade in the Early Modern Era", *Turcica*, 34, Paris 2002, pp. 105-133.

2 See: Grga Novak, *Prošlost Dalmacije*, Zagreb: Golden Marketing, 2001, pp. 146-153; Josip Vrandečić, "*Regio maritime:* Dalmacija i Dubrovnik u ranome novome vijeku (1420.-1797.)", in: Josip Vrandečić and Miroslav Bertoša, *Dalmacija, Dubrovnik i Istra u ranome novom vijeku*, Zagreb: Leikam international, 2007, pp. 19-23; Lovorka Čoralić, "Dalmacija i Boka Kotorska u 16. stoljeću", in: Mirko Valentić and Lovorka Čoralić (eds.), *Povijest Hrvata. Druga knjiga. Od kraja 15. st. do kraja Prvoga Svjetskoga Rata*, Zagreb: Školska knjiga, 2005, pp. 69-71.

3 Sena Sekulić-Gvozdanović, *Crkve – tvrđave u Hrvatskoj*, Zagreb: Školska knjiga, 1994, p.

islands had considerable importance, and served as a refuge for the population from the coast and hinterland. One half of Dalmatia's population lived on the islands. Unlike the continental part of Dalmatia, islands even enjoyed certain economic growth in this period.[4]

Even in the time of peace, it was not always possible to prevent occasional raids of Ottoman local troops and *akıncı*s, especially in the cases when the border was not clearly established and recognized. The situation on the border was further aggravated by actions of unruly Vlach bands and *uskok*s, who often indiscriminately, plundered both sides. However, the situation tended to gradually stabilize despite occasional raids of paramilitary groups and bandits, as well as corsairs and pirates, and trade with the Ottoman side and Bosnia started to flourish. The export of the most important Dalmatian product, salt, interrupted by the Ottoman conquest of Bosnia, was resumed already seven years later, in 1470.[5] On the other hand, Venetian Dalmatia lacked agricultural lands and imported from neighboring Ottoman Bosnia large quantities of food products, such as wheat, meat and cheese, as well as wool and skin.[6] In the second half of the 16th century trade with Bosnia developed to such extent that Venice opened its consulate first in Sarajevo (1588), and afterwards another one in Banja Luka. In 1592, Split became the most important trade center of Dalmatia, the main stop (*scala*) on the trade route between Balkan commercial centers and Venice. This growth in trade was to be stopped only with the start of the war of Candia (1645-1669). However, trade did not completely stop even then; as Pederin says, it was continued as smuggling.[7]

On the other hand, during the Ottoman-Venetian wars Dalmatia was on the edge of collapse. In the time of danger all population of the countryside escaped into the fortified towns, or across the sea onto the islands. The basis of production of pre-modern economy, agriculture, virtually disappeared, and the towns were threatened with famine. For example, the production of grain in Šibenik, the biggest of Dalmatian towns, sufficed only for two months of the year, while all remaining grain had to be imported.[8] The break of trade with the Ottoman territory made this task very difficult, and then Venice had to provide the needed grain to the besieged towns. Thus, the time of Ottoman Venetian wars, which were almost always fought on Dalmatian territory as well – 1463-1479, 1499-1503, 1537-1540, 1570-1573, 1644-1669, 1684-1699 – often brought the very existence of Dalmatian towns into question.

136, n. 19.

4 Vrandečić, "*Regio maritima*", p. 24.

5 Ivan Pederin, *Mletačka uprava, privreda i politika u Dalmaciji (1409-1797)*, Dubrovnik: Časopis "Dubrovnik", 1990, p. 131.

6 Ibid., p. 134.

7 Ibid., p. 135-143.

8 Grga Novak, "Šibenik u razdoblju mletačke vladavine 1412-1797. godine", in: Slavko Grubišić (ed. in chief), *Šibenik. Spomen zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik: Muzej Grada Šibenika, 1976, p. 182.

Apart from the constant pressure of varying intensity from the land, Dalmatian islands and coast were disturbed by the Ottoman sea power as well. As was the case with smaller raids of local paramilitary troops on the land, maritime raids of local corsairs had lower intensity and were relatively often. Local corsairs and pirates from ports in the Adriatic Sea such as Valona, Drač (Durazzo), Ulcinj, as well as Dalmatian Obrovac, limited their activity to surprise raids on Venetian merchant ships and villages along the coast or on the islands, and avoided attacking fortified towns and settlements. On the other hand, raids of North African corsairs were relatively rare due to the distance of their ports, but included many ships and had more devastating character. Regular Ottoman fleet appeared in the Adriatic Sea only on several occasions, during the major conflicts with the fleets of Venice, Spain and Pope united into the Holy League in 1539, 1566, and 1571.[9] The actions, but also even the very presence of the Ottoman fleet in the Gulf of Venice (that is how the Venetians called the Adriatic Sea), incited such a fear that for example after the appearance of the fleet of 200 ships under Hayruddin Barbarossa in the southern Adriatic in 1539 following the battle of Preveza, and its attacks on Herceg Novi, Risan, and Kotor, Venetian authorities ordered full scale mobilization of all men in Dalmatia, and started to prepare the evacuation of women and children into Istria in the north.[10] In 1571, on the very sight of the fleet of Uluc Ali that numbered 20 galleys in front of their island, townsmen of Korčula were in such a panic that when town the authorities refused to open the town gate and let them run away, they started to getting of or jumping from city walls, fleeing through the cannon holes, and even digging an old hole in the repaired wall of a tower. As a result, 91 out of 240 men fit for military service managed to escape the town of Korčula before the Ottoman attack.[11]

Living in such conditions of constant insecurity for a long period of time influenced the creation of peculiar mentality based on fear, which had its reflections in culture and architecture.[12] I will try to explain this hypothesis on the examples of two important Dalmatian entities, the coastal town of Šibenik (Sebenico), and the island of Hvar (Lesina).

---

9 Klement Pust, "Beneško-osmanski pomorski spopadi na Jadranu v 16. stoletju", *Povijesni prilozi*, 38, Zagreb 2010, pp. 97-133.

10 Ibid., p. 125.

11 Vinko Foretić, "Turska opsada Korčule g. 1571.", *Vesnik Vojnog muzeja Jugoslovenske narodne armije* 5/2, Belgrade 1958, pp. 79-80.

12 In this respect obsession with fear in Croatian lands corresponds to the same phenomenon in Europe; see: Jean Delumeau, *Strah na Zapadu (od XIV do XVIII veka). Opsednuti grad*, tr. by Zoran Stojanović, Sremski Karlovci – Novi Sad: Izdavačka knjižarnica Zorana Stojanovića, 2003, originally published as *La Peur en Occident (XIVe-XVIIIe siècles). Une cité assiégé*, Paris: Librairie Arthème Fayard, 1978. However, while the list of the causes of fear may be the same – plague, hunger, uprisings, civil wars and wars in general, as well as the great schism in the West, fear of the "Turks" in Croatian lands, as well as in the Central Europe, was not imaginary and distant but real and based on first-hand experience. Cf. Delumeau, *Strah na Zapadu*, 44-45.

Town besieged: Šibenik

Šibenik was the biggest Dalmatian town, though not the administrative center of the Province as well, which was Zadar. It experienced Ottoman raids for the first time in 1415, when a group of *akıncı*s looted its hinterland, conquered a fortress in the region and enslaved a group of women and children.[13] The first in the series of full scale Ottoman attacks on the territory of Šibenik happened in 1468, and it left horrifying impression on its citizens. Upon the demand for help of a delegation from Šibenik, Venice promptly decided to send 300 foot soldiers and 100 horsemen, and fortify the walls of the town.[14] Hence, thus started the process of militarization and fortification of the town, which would significantly accelerate in the times of imminent threat.

The possession of the port of Šibenik was of utmost importance for security of the Adriatic Sea according to opinions of several Venetian high officials. The concerns were further raised after the fall of Skradin situated at the end of the canal of Šibenik (Canal of St. Anthony), on the mouth of river Krka into Ottoman hands in 1522. In 1525 Aloisio de Canal, *capitan del Golfo* (Captain of the Adriatic Sea), reported to Venice that it should protect Šibenik especially, because "if Turkish sultan sailed with his war fleet into it, than without doubt he would with little difficulties get the remaining part of Dalmatia", and put into danger the security of navigation in the Adriatic Sea, which would be devastating for Venice.[15] A year earlier, inspector of the arms Malatesta Baglioni (Baleon) was very pessimistic concerning the defense of Šibenik, whose position he estimated so bad that "it should be transferred to the other place in order to make it secure".[16] In addition, its position was aggravated by the fact that it was situated on the rocky terrain where earth was missing, which would make difficult to construct parts of modern fortresses fortified by earth, such as *terrapieni*.[17] Baglioni, however, suggested to the Republic of Venice to erect two new fortresses on the other end of the canal of Šibenik where it comes to the open sea, in order to prevent any unwanted entrance into or exit from the canal, as well as another fortress on the hill above Šibenik.[18] He warned that the Ottomans, now entrenched in Skradin, possess great resources of wood, iron, resin, and ropes, which gives them an opportunity to build a fleet, and pose great danger for Šibenik, which, if falls into Ottoman hands, could serve as an ideal Adriatic port.[19] The project however, had to wait for fifteen years. In 1539,

---

13 Novak, "Šibenik", p. 146.

14 Ibid., p. 151-152.

15 Quoted in: Novak, "Šibenik", p. 155.

16 Quoted in: Andrija Žmegač, *Bastioni jadranske Hrvatske*, Zagreb: Školska knjiga, 2009, p. 93.

17 Žmegač, *Bastioni jadranske Hrvatske*, p. 93.

18 Josip Ćuzela, *Šibenski fortifikacijski sustav*, Šibenik: Gradska knjižnica "Juraj Šižgorić", 2005, pp. 18, 75-76.

19 Novak, "Šibenik," p. 156.

two renowned engineers, Michele and Gian Girolamo Sanmicheli inspected the defense system of Šibenik, and afterwards Gian Girolamo proposed a plan to build two fortresses – one at the entrance of the canal of St. Anthony, and the other on the hill of St. John above Šibenik. Both plans were accepted by the authorities, but there were resources enough only for building the fortress of St. Nicholas on the islet of Ljuljevac at the entrance of the canal. By 1544 the fortress was erected but not finalized yet. This triangle-shaped fortress represents the latest achievements of defensive fortification architecture, standing side by side with fortresses of Venetians *lido*s. In addition, it introduced, probably for the first time, certain original innovations, such as *tenaglia*.[20] During the erection of this fortress it was planned to build another one at the end of the canal closer to the town on the hill Labor. However, although this issue was discussed again during the war over Cyprus (1570-1573) and the war of Candia in the following century, the project was never executed.[21]

Despite the erection of the modern fortress of St. Nicholas, the overall fortifications of Šibenik were still in rather poor condition, apart from the late mediaeval castle of St. Michael which was still rather solid. According to a report of 1526, parts of the city walls collapsed on its own; they were repaired in wood, but on the whole they were old and bad. Even when the fortifications were in good condition, they were outdated and insufficient for the modern warfare and artillery.[22] Despite warnings of inspectors and townsmen of Šibenik concerning the critical conditions of its fortifications, Venice did not undertake any serious action to improve the defense system of Šibenik apart from the fortress of St. Nicholas, which secured the city only from the sea, leaving it vulnerable to attacks from its hinterland. As a matter of fact, of all cities in Dalmatia only Zadar as the political center was sufficiently fortified in the 16th century, following an influential doctrine that in the case of large scale war with the Ottomans Venice will be able to successfully defend only Zadar and Kotor.[23]

The outbreak of the war of Candia in 1645 caused great anxiety in Dalmatian towns. According to Šibenik's chronicler of the war, Frano Difnik, delegations of Šibenik, Split and Trogir were sent to Venice to seek help in soldiers, arms and food, as well as "fortification of these towns, in any case unable to resist artillery attacks, because their walls and towers are ancient and without *terrapieni*".[24] Although the Ottoman threat was serious Venetian authorities were not ready to accept the request of the townsmen of Šibenik, who were concerned about fortifying the unprotected hill of St. John above the

---

[20] Ćuzela, *Šibenski fortifikacijski sustav*, pp. 76-77; Žmegač, *Bastioni jadranske Hrvatske*, pp. 48-54.

[21] Žmegač, *Bastioni jadranske Hrvatske*, p. 57.

[22] Ibid., pp. 29-30.

[23] Ibid., p. 107.

[24] Franjo Difnik, *Povijest Kandijskog rata u Dalmaciji*, tr. by Smiljana and Duško Kečkemet, Split: Književni krug, 1986, p. 66.

town. Not accepting the refusal, the people of Šibenik built a small star-shaped castle of drystone. This improvised castle, however, was not sufficiently strong to hold out against a serious attack.[25] Eventually, upon continuing insistence, the authorities had to yield to the pleas and recognized them the right to build the fortress. However, the erection of the fortress was financed by the town and built by its townsmen according to the plan of Fr. Antonio Leni.[26] In addition to the fortress of St. John, another fortress was to be erected on the neighboring hill Vidakuša, named *Il Barone* (today Šubićevac) after baron Christopher Martin von Degenfeld.[27] Although the fortress of St. John was not completely finished two months after the beginning of works, while *Il Barone* was still under construction, the defenders of the town managed to stop the Ottoman army in October 1646. After the end of the siege the works on the fortresses were resumed in order to be ready for a new attack in the summer of 1647.[28] According to Venetian governor (*provededor*) of Dalmatia, Leonardo Foscolo, Šibenik was now sufficiently fortified, but it lacked soldiers. Against a huge Ottoman army of 30-40.000 soldiers, Šibenik was defended by only 3.400 foot soldiers and 60 horsemen.[29] An Ottoman attempt to seize the city was very strong and almost proved successful. In order to reach the city walls, Ottomans first had to subdue the new fortresses guarding surrounding hills. Therefore, the main battle was fought for the fortress of St. John.[30] Although Ottomans managed to seriously damage the fortress of St. John, capturing even its *tenaglia*, the defenders endured, received reinforcements from the sea, and eventually proved successful.[31]

After the defense of Šibenik morale of its townsmen boosted rapidly. The holy mass was celebrated in the cathedral, where townsmen, soldiers, the governor, town's officials and the bishop gave thanks to God.[32] Under new circumstances once besieged people started to launch counterattacks deep into the hinterland. Two Ottoman attacks in 1660 and 1664 reached the city walls and devastated Šibenik's countryside, but did not significantly hurt the town itself. After the war ended in 1669, Šibenik retrieved the territory its commune possessed in pre-Ottoman times and averted the Ottoman threat forever.[33]

The military reform in the Republic of Venice, which was indicated since 1530's in the military architecture in Dalmatia, in the 17th century

---

25 Ibid., p. 84-85.
26 Ibid., p. 86.
27 Ćuzela, *Šibenski fortifikacijski sustav*, pp. 94-95; Novak, "Šibenik", pp. 196-197.
28 Ćuzela, *Šibenski fortifikacijski sustav*, p. 96; Novak, "Šibenik," p. 197.
29 Gligor Stanojević, "Dalmacija u doba Kandiskog rata (1645-1669)", *Vesnik Vojnog muzeja Jugoslovenske Narodne Armije* 5/2, Belgrade 1958, pp. 111-112.
30 Žmegač, *Bastioni jadranske Hrvatske*, p. 97.
31 Novak, "Šibenik", pp. 198-199; Stanojević, "Dalmacija u doba Kandiskog rata", p. 112.
32 Difnik, *Povijest Kandijskog rata*, p. 154.
33 Novak, "Šibenik", pp. 206-207.

reached the level of military revolution, and, among its other aspects, produced fortresses that represented insurmountable obstacles for the Ottomans.[34] While the Republic of Venice was on its territories building modern bastion type star-shaped fortresses with new defensive elements adapted to the needs of modern warfare and improved artillery power, such as *tenaglia*, *terrapieni*, beveled walls, etc.,[35] the Ottomans were still producing old style fortresses more suitable to the medieval times, such as the triangular fortress in Makarska in Dalmatia (1568), work of Hayruddin, a disciple of Mimar Sinan and the author of the Old Bridge of Mostar, or the square fortress of Petrinja in Croatia (1592). At the same time, the shape of Ottoman towers was still predominantly circular.[36] A report of famous Ottoman traveler Evliya Çelebi, who visited the area of Split, Šibenik and Zadar in 1660 with the Ottoman troops, reveals his astonishment with Venetian defensive military architecture in Split, Šibenik and Zadar, that proved insurmountable obstacle for Ottoman attacks. As for Šibenik, Evliya commented that the town was fortified as strongly as the legendary wall of Alexander the Great (*sedd-i İskender*).[37] Evliya noticed that Šibenik's fortification walls were beveled in order to divert cannonballs from the town, and that they do not have battlement like fortifications in the towns of Rumelia; however, they had a lot of cannon and gun holes (*Rum kal'aları gibi bu kal'anın dendân-ı bedenleri yokdur, lâkin top delikleri ve mazgal delikleri çokdur*).[38] However, it seems that Evliya misdated the fortification of Šibenik, claiming that it was undertaken after the Ottoman siege under the command of Tekelü Mustafa Paşa. As said above, the fortresses of St. John and Barone were already built in the time of Mustafa Paşa's siege, although the works on the fortresses and city walls were continued. Unable to seize the town, Ottoman troops ravaged its surroundings and destroyed its vineyards, orchards and gardens, and cut trees of olives, figs, pomegranates, and other fruits.[39]

---

[34] Vrandečić, "*Regio maritima*", pp. 49-50.

[35] Žmegač, *Bastioni jadranske Hrvatske*, pp. 11, 29-30, 53-54.

[36] Zlatko Karač pointed out a dichotomy between modern Venetian or Habsburg and traditional Ottoman fortification techniques with the examples of Petrinja and Makarska in his lecture "Turco-Islamic architecture and urbanism in Croatia" delivered at Faculty of Humanities and Social Sciences, University of Zagreb, on November 26, 2013. Cf. Zlatko Karač, "Tursko-islamska arhitektura i umjetnost", in: Milan Pelc (ed.), *Hrvatska umjetnost. Povijest i spomenici*, Zagreb: Školska knjiga, 2010, pp. 397, 405; Jakša Ravlić, *Makarska i njezino primorje*, Makarska: Matica hrvatska Makarska, 2000, p. 78; Ivica Golec, *Povijest grada Petrinje (1240-1592-1992)*, Zagreb: Matica Hrvatska Petrinja, Školska knjiga, 1993, pp. 55-56.

[37] Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehemmed Zillî, *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi. Topkapı Sarayı Bağdat 307 Yazmasının Transkripsyonu – Dizini*, Vol. 5, ed. by Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, İbrahim Sezgin, Istanbul: Yapı Kredi Yayıları, 2001, p. 253.

[38] Ibid., p. 253.

[39] Ibid., p. 253.

Highly militarized on the outside, Šibenik as the town within the walls, on the other hand, represents one of the finest examples of the Mediterranean gothic and renaissance architecture in Dalmatia. Evliya Çelebi recognized the beauty of the enemy town, which was "built in dressed stone in the shape of extended pentagon, and looks like a white pearl".[40] Its most representative building, the cathedral built between 1428 and 1555 by two major architects, Juraj Dalmatinac and Nikola Firentinac, is from the architectural and history of arts' point of view one of the most important sacral buildings on the eastern shore of Adriatic in the 15th and 16th centuries.[41] Apart from its remarkable architecture, Šibenik was indeed a "town of humanism and renaissance" whose writers, poets, scientists, artists, and artisans were people of high culture often educated in Italian universities, writing in Latin or Italian language, and maintaining contacts and friendship with distinguished European intellectuals.[42]

The phenomenon of fortification, however, was not limited to the physical appearance of towns and churches, but had its mental dimension as well. While prominent inhabitants of Dalmatian towns and island settlements were often among finest examples of humanist scholars and intellectuals and men of "universal" European culture of Erasmus' profile, in the atmosphere of permanent and imminent Ottoman threat they often acted instinctively, while some of them became spokesmen of the anti-Ottoman crusade and authors of rigid anti-Muslim polemics. Furthermore, some authors even directly participated in anti-Ottoman defense of their towns and regions.[43] Not surprisingly, similar examples are found in Šibenik as well. Juraj Šižgorić (1445-1509), poet and humanist, as well as vicar of Šibenik's bishop, was educated in Padua, one of the greatest university centers of the time.[44] Among other writings, he left a vivid report on Ottoman devastation of Šibenik's hinterland in 1468 in a poem "Elegy on the devastation of Šibenik's field".[45] While his description of the armed clashes, destruction of villages and fields, and enslavement of the population is most probably based on real events, since such kind of warfare was a part of *akıncı* tactic, similarly described by Evliya Çelebi two centuries later (see above), his work is largely influenced by anti-Muslim sentiments

---

40 Ibid., p. 253.

41 Cf. Milan Pelc, "Renesansa", in: Milan Pelc (ed.), *Hrvatska umjetnost. Povijest i spomenici*, Zagreb: Školska knjiga, 2010, pp. 213-215; Nevenka Božanić-Bezić, "Šibenik", in: *Enciklopedija likovnih umjetnosti*, Vol. 4, Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod, 1966, pp. 365-366.

42 Novak, "Šibenik", pp. 246-247.

43 Vjeran Kursar, "Antimuslimanski karakter protuturskih govora", *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest*, 34-36, Zagreb 2001-2004, pp. 29-46.

44 Z. Blažević, "Šižgorić, Juraj", in: *Hrvatska književna enciklopedija*, Vol. 4, Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2012, pp. 223-224; Ante Šupuk, *Šibenčanin Juraj Šižgorić*, Šibenik: Matica hrvatska Šibenik, 1963, pp. 5-14, and passim; Novak, "Šibenik", pp. 246-247.

45 Juraj Šižgorić Šibenčanin, *Elegije i pjesme*, Zagreb: JAZU, 1966, pp. 37-39.

and Christian polemics of medieval origin. Following standard stereotypes he portrays Muslims as diabolic infidels with the mission to destroy the true faith of Christianity, violent and immoral barbarians.[46] Šižgorić was not just a cold and detached polemicist; he witnessed these dramatic and tragic events, and, unable to restrain himself, pledged to leave aside juridical books and take a sword and die for "the holy faith and dear home".[47] On the other hand, as he reveals in a poem "Elegy on the death of two brothers" in which he mourns early deaths of his brothers, Nicholas, the older one, was killed while "defending dear homeland, fighting for his home".[48]

The town was not suffering only from the hands of the "Turks". Wars were often followed by famine, as well as thirst, since the town did not have its own source of water within its walls and reach, apart from several wells of limited capacity.[49] However, the most fatal of all evils was plague. The Black Death harmed Šibenik in a manner that nobody and nothing else managed. When Venetian armies were achieving their big victories and success deeply in the Ottoman Dalmatian hinterland, on June 8, 1649, plague appeared in Šibenik, brought to the town by paramilitary Vlachs with looted goods from the Ottoman territory.[50] Difnik as an eye-witness left a deeply moving description of Šibenik in these dark days. The tragedy was deepened by public fear and superstitions: the masses did not believe that the death originates from plague. Instead, they were convinced that an old man who died first was rising from the grave in the night and killing people, as a werewolf. Therefore, more than a thousand of them came to the graveyard and opened his grave in order to drive a stake through his heart.[51] Since the health care was not well organized and counter plague measures were insufficient, the town's population was by the end of the year decimated by the disease. The plague was joined by famine, misuse of authority and overall lawlessness, while uncontrolled mob was pillaging houses and robbing remaining goods.[52] In the town conquered by the disease 6.000 people died, while remaining 1.500 had to start from the beginning. In the whole of Šibenik's district that included countryside and islands, 10 to 12.000 had died.[53] The town never fully recovered from this tragedy, although it was slowly repopulated by the population from its countryside, as well as Vlachs coming from the Ottoman territories.[54]

---

46 Cf. Davor Dukić, *Sultanova djeca. Predodžbe Turaka u hrvatskoj književnosti ranog novovjekovlja*, Zadar: Thema, 2004, pp. 11-12.

47 Šižgorić Šibenčanin, *Elegije i pjesme*, p. 39.

48 Šižgorić Šibenčanin, *Elegije i pjesme*, pp. 22-24; cf. Novak, "Šibenik", pp. 246-247.

49 Novak, "Šibenik", pp. 171, 189-191.

50 Difnik, *Povijest Kandijskog rata*, p. 215.

51 Ibid., p. 215.

52 Ibid., p. 216.

53 Novak, "Šibenik", pp. 200-202; Difnik, p. 216.

54 Novak, "Šibenik", p. 203.

Thus, in the town besieged by real and imaginary enemies, Turks, famine, thirst, diseases, Black Death, false rumors, and, above all, fear, emergence of apocalyptic bards in the renaissance setting is not that surprising after all. As Delumeau rightly pointed out, all these fears indicated collective anxiety and fragility of European civilization of the time, while "oversimplified tradition for the long time emphasized only great achievements of Renaissance".[55] Feelings of anxiety and fragility in Dalmatian setting must have been even more intense.

It would be, however, wrong to conclude that fortified Šibenik did not communicate with the "other side". In the time of peace, lucrative commercial relations were connecting these allegedly irreconcilable neighbors. Former Venetian ambassador in Istanbul, *bailo* Pietro Zen, who visited to Šibenik in 1524 in order to establish a border agreement with the Ottomans, concluded an agreement concerning border trade.[56] Owing to trade with the Ottoman hinterland and Bosnia via neighboring Skradin, Šibenik became famous for its welfare in Venetian Dalmatia. According to the report of Guistiniani from 1553, sometimes there were up to 500 – 600 Ottoman subjects in the town, some of them Muslims from neighboring Skradin.[57] Šibenik's merchants were buying grain, meat, cheese and wool, while Ottoman merchants in return were getting in Šibenik much needed salt, olive oil and wine, as well as imported luxury goods such as cloth, jewelry and sweets. The town enjoyed abundance, and it even supplied Venetian galleys and other ships.[58] At the end of the 16th century trade further expanded with the establishment of a caravan trade route with Banja Luka and western Bosnia.[59] As a result of development of salt trade, Šibenik, as the second producer of salt in Venetian Dalmatia (after the island of Pag), was able to finance the establishment of public buildings and institutions such as granary (*fontik*) and almshouse.[60] These lucrative commercial relations with the hinterland made both sides prosper until the war of Candia and the Ottoman siege of Šibenik in 1647, and plague that followed. Representatives of Dalmatian towns well aware of the income from trade with Bosnia, and together with local Bosnian authorities insisted on opening the trade routes even before the war ended.[61] Since trade over Dubrovnik was stopped because of an earthquake that devastated the town in 1667, Bosnians wanted to reopen the port of Split for their merchants despite the war did not end officially yet. Venetian authorities were anxious to allow Ottoman merchants into the town, while Dubrovnik in the end managed to retain the monopoly by diplomatic means. However, in 1668 the duke of Šibenik Giorgio Barbaro pleaded the governor in Zadar to open a

---

55 Delumeau, *Strah na Zapadu*, p. 44.
56 Novak, "Šibenik", p. 266.
57 Vrandečić, "*Regio maritima*", p. 31; Novak, "Šibenik", pp. 165, 182.
58 Novak, "Šibenik", pp. 180, 188.
59 Pederin, *Mletačka uprava*, p. 135.
60 Ibid., p. 137.
61 Difnik, *Povijest Kandijskog rata*, p. 286.

scala for Ottoman merchants in Šibenik, at the cape of St. Magdalena in the port. Since it was situated outside the town, Ottoman karavans would be able to come without posing danger to Šibenik, which would not be the case with *scala*s in Split or Makarska. The *scala* in Šibenik would, according to Barbaro's idea, repopulate and revive one of the most important Dalmatian towns. Although the authorities in Venice liked the plan according to Difnik, Dubrovnik managed to keep the trade monopoly with Bosnia for itself.[62]

Although Šibenik came into possession of its wider hinterland in the wars at the end of the 17th and beginning of the 18th centuries, its golden age had passed. According to Grga Novak, a pioneer scholar of Dalmatian history, "after these misfortunes the old relations were established, but in very sloppy circumstances, which was then stabilized in the 18th century in the life of a small town, poor population and small needs. Such Šibenik could not give any more neither Šižgorić, nor Marnavić or Zavorović, neither build cathedrals, loggias, or fortresses. It was vegetating".[63]

On the cultural level different attitudes towards "the other side" existed as well. Another great scholar of Šibenik's origin, Antun Vrančić (1504-1573), represents the other, more nuanced and informed approach that was able to see more realistically human elements in the other side. Although this scholar, cleric, politician and diplomat of interesting career was definitely not a Turcophil, his knowledge and, above all, first hand experience, made him recognize certain qualities and positive aspects of "the other". Antun Vrančić held various posts in the service of the Ottoman vassal and ruler of Transylvania Zapolya. Later on he changed the master and entered the service of the Habsburgs in Hungary, acting as the bishop of Pečuh and Jeger, the archbishop of Ostrogon and the primate of Hungary. As a person in ruler's confidence Vrančić went on two diplomatic mission to negotiate a peace treaty with Suleyman the Magnificent, and visited Istanbul and Anatolia (1553-1557). After Suleyman's death he was again sent on a mission to his son and successor Selim II, and visited Edirne (1567-1568).[64] Some of experiences from these posts Vrančić has described in his letters and two travelogues. In a letter to Hasan Beg, the sancakbegi of Hatvan, concerning peasants in a border region of Hungary that was not clearly demarcated, he is trying to soften Hasan Beg by recalling their common Croatian nationality.[65] Obviously, for Vrančić the Ottoman sancakbegi is not a faceless enemy, but a real person, and even more, a compatriot. In his "Conversation with brother Mihovil on the voyage and mission to Constantinople", Vrančić regrets the fact

---

62 Difnik, *Povijest Kandijskog rata*, pp.287-288.

63 Quoted in: Novak, "Šibenik," p. 267.

64 N. Jovanović, "Vrančić, Antun", in: *Hrvatska književna enciklopedija*, Vol. 4, Zagreb: Leksikografski Zavod Miroslav Krleža, 2012, pp. 457-458; Darko Novaković (ed.), *Hrvatski latinisti*, Zagreb: Erasmus naklada, 1997, pp. 96-97.

65 Novaković (ed.), *Hrvatski latinisti*, pp. 98-99.

that local population did not want to talk to him and give him any information on local places and conditions fearing that he was a spy.[66] In a description of a reception given to his mission by a pasha of Buda in 1553 in "Voyage from Buda to Hadrianopolis", he was surprised that "the pasha acted towards us very kindly and talked to us not only intimately but also courteously, contrary to the custom of his people". Vrančić explained pasha's positive attitude by his good education.[67] In such manner this became a conversation between two equal and civilized men.

On the other hand, Vrančić was shocked with the plight of slaves and *devşirme* boys taken away from their families in Bosnia. Interestingly enough, he took this example as a warning "for those who are longing for the Turkish scepter and believe that they cultivate gentleness. Greeks, Serbs and Bulgarians and other that were subdued before were caught on that glue".[68] He was apparently referring to the success that the Ottoman propaganda had among Balkan peasants and population in general. Even citizens of his own hometown Šibenik in 1521 were threatening Venice that if they do not receive help, they will surrender to the Ottomans.[69] Furthermore, Vrančić was a contemporary of Murad Beg Tardić, sancakbegi of Klis and Pojega (Požega), a great warrior – *gazi*, and the right hand of famous Bosnian sancakbegi Husrev Beg.[70] Murad Beg was born in Šibenik and caught by the Ottomans in his youth. As a Husrev Beg's manumitted slave he achieved distinguished career, and conquered some parts of Dalmatia, including Obrovac and Klis. He did not, however, break relations with his family and home-town. His brother Juraj, a priest, although continued to live in Šibenik, was often visiting Murad Beg in Bosnia.[71] On the other hand, Murad Beg himself visited Šibenik in 1532 as a guest of duke Balbi.[72] The number of renegades that opted for the Ottoman side must have been significant, as was the case in the whole of north-western Mediterranean.[73]

In a conversation with a Serbian peasant near Plovdiv (Filibe), Vrančić comments on the position of Christians under the Ottoman rule and the phenomenon of Islamization in a quite balanced manner, without using black and white stereotypes prevalent in his time: "When we asked him [the peasant]

---

66 Ibid., pp. 103-104.

67 Ibid., p. 105; Alberto Fortis, *Put po Dalmaciji*, Split: Marjan tisak, 2004, p. 119.

68 Novaković (ed.), *Hrvatski latinisti*, pp. 108-109; Fortis, *Put po Dalmaciji*, p. 129.

69 Novak, "Šibenik", p. 159.

70 Behija Zlatar, "Murad-beg Tardić", in: Nimetullah Hafız (ed.), *Dördüncü Uluslararası Güney-Doğu Türkolojisi Sempozyumu Bildirileri (03-07 Aralık 2007, Zagrep)*, Prizren: Bal-Tam, 2011, pp. 387-392.

71 Ibid., p. 387.

72 Ibid., p. 389.

73 Cf. Bartolomé Bennassar and Lucile Bennassar, *Les chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats. XVIe et XVIIe siècles*, Paris: Perrin, 2006; Delumeau, *Strah na Zapadu*, pp. 366-367.

about religion, he replied that it is not constrained to them in no way, but only [problem is that, V.K.] those who should maintain it and spread it, are slowly turning to Turkish religion; old people are dying, while youth is lured by the opportunities of freer status".[74] As was already concluded elsewhere, Vrančić's realistic and vivid writings significantly differ from the main stream negative stereotypical presentation of the Turks based on bigoted prejudices and anti-Islamic medieval rhetoric.[75]

As early modernity eventually managed to replace the prolonged Middle Ages, in the 17th century the anti-Ottoman and anti-Islamic polemicist zeal started to fade out. Šibenik's chronicler of the Venetian-Ottoman war (1646-69) in Dalmatia Frano Difnik is one of the early representatives of the new times. Although he was an eye-witness of the Ottoman attack on his town and the war in its hinterland, while his brother was actively involved in it, he does not use diabolic metaphors when depicting the "Turks". They are enemies nevertheless, and as such cannot be liked or loved. In Difnik's descriptions, however, the enemy is not the Anti-Christ himself, but rather the Barbarian. Furthermore, he demonstrated that he was able to appreciate certain positive characteristics of the enemy. During the fall of Drniš into Venetian hands in 1648, Tekelü Mustafa Pasha was forced to retreat, leaving behind his tent and flag. The flag had a long inscription in Arabic on both sides, which Difnik copied in his chronicle for its moral lesson,

> so that many Christian commanders would be able to realize how much they err when they write inscribe vain and capricious deeds, without any image or prayer to God… The following words were written on it, 'God is universal winner, the One who opens and helps. God is first to widen and give mercy to those on the right path of former and future delusions. Let God help the chosen ones and those who seek general spirituality. There is no God but God, living and mighty God who solely watches over the World. The one who presents understanding of the most hidden and most obvious things between the sky, land and sea, to those who are by his side, because there is nothing unknown to Him. God who entirely looks after the sky and earth, the master and ruler of the most exalted knowledge.
>
> There is no God but God
>
> Muhammed is the Prophet of God.
>
> Help according to the God's command, O close Muhammad, the universal revealer'.[76]

---

74 Novaković (ed.), *Hrvatski latinisti*, p. 110; Fortis, *Put po Dalmaciji*, p. 140.
75 Dukić, *Sultanova djeca*, p. 35.
76 Difnik, *Povijest Kandijskog rata*, p. 171.

The enemy thus, despite being Muslim, might become a model of morality and piety for the erring Christians.

Island Besieged: Hvar

The importance and distinguished position that Šibenik enjoyed on the coast, Hvar enjoyed among Dalmatian and eastern Adriatic islands. In general, islands did not suffer from Ottoman raids as the coastal settlements, although they did receive considerable numbers of refugees from the hinterland and coastal countryside. Relatively peaceful conditions only occasionally disturbed by smaller scale Muslim, i.e. Ottoman, and Christian, i.e. *Uskok* corsair raids, provided far better opportunities to the islands. However, in the time of the war of the Holy League and the Ottomans over Cyprus (1570-1573), the economic and population growth of the islands was brought to the end.[77]

Because of its central position in the Adriatic Sea and a good harbor that provided safety from weather or corsairs, Hvar became the main stop for ships traveling from the Eastern and Western Mediterranean towards Venice, the entrepôt of trade between Orient and Europe. The town of Hvar, and to a somewhat lesser extent other settlements on the island, largely benefited from this role, and engaged with success in trade, as well as wine and oil production. Venice noticed the importance of Hvar and made it the main stop of its war fleet as well. In Hvar it built a great arsenal to serve as a logistic base for storage of ship equipment like oars, ropes, biscotti for the crew, etc.[78] According to the report of Giambatista Giustignan in 1553, the arsenal of Hvar was „the most beautiful, the most praise-worthy, and the most useful building in Dalmatia".[79] Islands, unlike towns on the coast, were not vitally endangered by the Ottomans. However, since the town of Hvar had a strategic and military importance for Venetians, they built a new fortress on a hill dominating the harbor and town in 1551. The town itself, on the other hand, had old medieval city walls that did not provide safe shelter, which was, if need be, to be sought in the fortress above the town.[80] This was exactly what happened during the attack of the Ottoman fleet of Uluc Ali and Karakoc in 1571. On the sight of Ottoman galleys, the population ran away into the safety of the fortress, so Ottoman soldiers were looting and burning the town unopposed. Apart from about 50 people that did not escaped to the fortress and were killed or enslaved, the complete population of the town that was in the fortress was unharmed. On the other hand, houses of the town, including the cathedral, monasteries, the arsenal, and other public buildings,

---

77 Vrandečić, "*Regio maritima*", pp. 24-25.

78 Grga Novak, *Hvar kroz stoljeća*, 2nd edition, Hvar: Historijski arhiv, 1960, pp. 103-105.

79 Novak, *Hvar*, p. 106.

80 Ibid., pp. 160-161.

were burned down.[81] During the attack the fortress served only as a refuge, and did not engage the enemy in any way.[82]

Unlike the town of Hvar that received Venetian help to build the fortress, an initiative for erection of fortifications in other settlements of the island was left to the local community. Since occasional incursions of corsairs of various sorts were not unknown, in order to secure its community from any undesired surprise, a wealthy fishermen fraternity of the settlement of Jelsa decided to fortify its church of St. Fabian and Sebastian (St. Maria) in 1535.[83] This was the example that will be followed in other settlements on the island. In the peripheral and border rural areas where churches were the most solid pieces of architecture, the fortification of the church represented logical solution. Such so-called village-type churches-fortresses are especially often on Dalmatian islands, which abounded in high-quality stone, lacked walled settlements such as those of the coastal towns, and were exposed to corsair attacks. In order to provide maximum protection, the architecture of church-fortresses was subordinated to their defensive function. For that reason aesthetic component of church-fortresses become secondary.[84] In the time of its erection, the church-fortress of Jelsa, that is its tower and bastion, did not have the today's roof, but battlements with parapet with crenels and merlons. Since it was fortified, the church-fortress of St. Fabian and Sebastian defended Jelsa in 1571 against the attack of the Ottoman fleet.[85] Furthermore, Jelsa, owing to its church-fortress which anonymous chronicler from Hvar in his report calls "castle", was the only settlement of Hvar that resisted Ottoman attack.[86] Despite the successful resistance in 1571, precautious townsmen of Jelsa decided to build a defensive wall two years later.[87]

The successful defense of Jelsa incited other settlements to fortify their churches. The people of Vrboska which was looted and burned down by Uluc Ali and Karakoç decided to build a monumental church-fortress of St. Mary above the port. This vast building was able to provide shelter for the whole population of Vrboska, numbering 500 people. It has two semi-circular towers above chapel on the east and sacristy on the south, and a speron with a cistern for 2.000 hectoliters of water on the north-west side. The church-fortress was equipped with two strong cannons, guns, gun-powder and lead.[88] Although the fortification of the church is usually dated between 1571 and 1579, Žmegač

---

81 Ibid., pp. 106-107.
82 Foretić, "Turska opsada Korčule", p. 86.
83 Sekulić-Gvozdanović, *Crkve – tvrđave u Hrvatskoj*, p. 30.
84 Ibid., pp. 131-132.
85 Ibid., pp. 50-52.
86 Novak, *Hvar*, pp. 106-107.
87 Žmegač, *Bastioni jadranske Hrvatske*, p. 67.
88 Sekulić-Gvozdanović, *Crkve - tvrđave*, pp. 41-46.

believes that the bastion was built later, in 1646.[89] In any case, the churches-fortresses of Jelsa and Vrboska are two of three of the best examples of the kind in Dalmatia.[90]

Another example of a fortified church on Hvar is the church of St. Peter the Martyr with Dominican monastery in Stari Grad (Pharos), which belongs to a sub-type of "patrol tower". Stari Grad was raided by the Ottomans in 1571 as well. Afterwards its church tower was fortified by defensive circular tower. The project of fortification was financed by famous renaissance poet Petar Hektorović (1487-1572).[91] His life was partially marked by the shadow of the Ottoman threat – he escaped from Hvar and took a year-long refuge in Italy in 1539-1540, fearing Ottoman attack, and probably witnessed the attack of Uluc Ali in 1571.[92] This might be the reason why he lived in the fortified villa *Tvrdalj*, which was, apart from its fortification, essentially a renaissance villa designed to provide pleasure, peace and joy to his master, with rich library, botanical garden, fishpond, and the like. The fortification of the villa was recognized by the authorities as an endeavor of public interest, and as such approved and encouraged by two commanders of the Venetian Adriatic fleet.[93] Even though Hektorović was well aware of the Ottoman threat to his renaissance society, he did not take part in polemics against the Turks as many other Dalmatian authors, thus remaining a true humanist poet.

Despite existence its highly symbolical churches-fortresses, as an island detached from the imminent Ottoman threat, Hvar and its people did not experience full scale Ottoman attack as towns on the coast. Even though the attack of the Ottoman fleet in 1571 was devastating for the island, it had a contemporary character of a raid, not a long term conquest. Perhaps for that reason apart from the fortified churches and the fortress above the town of Hvar, the settlements on the island did not undergo a transformation into fortress-towns that demanded the mobilization of the most of available material and human resources, and created a besieged mentality.

---

89 Žmegač, *Bastioni jadranske Hrvatske*, p. 68.

90 Sekulić-Gvozdanović, *Crkve - tvrđave*, p. 39. Third church-fortress is St. Spirit on the island Šipan near Dubrovnik.

91 Ibid., pp. 83-84.

92 See: M. Tatarin, "Hektorović, Petar", in: *Hrvatska književna enciklopedija*, Vol. 2, Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2012, pp. 73-75.

93 Ambroz Tudor, *Petar Hektorović i njegov Tvrdalj u svjetlu novih istraživanja*, Zagreb: Ex libris, 2009, pp. 62-63, and passim.

BIBLIOGRAPHY

BENNASSAR, Bartolomé and Lucile Bennassar, *Les chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des renégats. XVIe et XVIIe siècles*, Paris: Perrin, 2006.

BLAŽEVIĆ, Z., "Šižgorić, Juraj," in: *Hrvatska književna enciklopedija*, Vol. 4, Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2012, pp. 223-224

BOŽANIĆ-BEZIĆ, Nevenka, "Šibenik," in: *Enciklopedija likovnih umjetnosti*, Vol. 4, Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod, 1966, pp. 365-366

ČORALIĆ, Lovorka, "Dalmacija i Boka Kotorska u 16. stoljeću," in: Mirko Valentić and Lovorka Čoralić, eds., *Povijest Hrvata. Druga knjiga. Od kraja 15. st. do kraja Prvoga Svjetskoga Rata*, Zagreb: Školska knjiga, 2005, pp. 67-71

ĆUZELA, Josip, *Šibenski fortifikacijski sustav*, Šibenik: Gradska knjižnica "Juraj Šižgorić," 2005

DELUMEAU, Jean, *Strah na Zapadu (od XIV do XVIII veka). Opsednuti grad*, tr. by Zoran Stojanović, Sremski Karlovci – Novi Sad: Izdavačka knjižarnica Zorana Stojanovića, 2003 (originally published as *La Peur en Occident (XIVe-XVIIIe siècles). Une cité assiégé*, Paris: Librairie Arthème Fayard, 1978)

DIFNIK, Franjo, *Povijest Kandijskog rata u Dalmaciji*, tr. by Smiljana and Duško Kečkemet, Split: Književni krug, 1986

DUKIĆ, Davor, *Sultanova djeca. Predodžbe Turaka u hrvatskoj književnosti ranog novovjekovlja*, Zadar: Thema, 2004

DURSTELER, Eric, "Commerce and Coexistence: Veneto-Ottoman Trade in the Early Modern Era," *Turcica*, Vol. 34, Paris 2002, pp. 105-133

EVLIYÂ ÇELEBI b. Derviş Mehemmed Zillî, *Evliya Çelebi Seyahatnâmesi. Topkapı Sarayı Bağdat 307 Yazmasının Transkripsyonu – Dizini*, Vol. 5, ed. by Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, İbrahim Sezgin, Istanbul: Yapı Kredi Yayıları, 2001

FORETIĆ, Vinko, "Turska opsada Korčule g. 1571.," *Vesnik Vojnog muzeja Jugoslovenske narodne armije*, Vol. 5/2, Belgrade 1958, pp. 61-91

FORTIS, Alberto, *Put po Dalmaciji*, Split: Marjan tisak, 2004

GOLEC, Ivica, *Povijest grada Petrinje (1240-1592-1992)*, Zagreb: Matica Hrvatska Petrinja, Školska knjiga, 1993

JOVANOVIĆ, N., "Vrančić, Antun," in: *Hrvatska književna enciklopedija*, Vol. 4, Zagreb: Leksikografski Zavod Miroslav Krleža, 2012, pp. 457-458

KARAČ, Zlatko, "Tursko-islamska arhitektura i umjetnost," in: Milan Pelc, ed., *Hrvatska umjetnost. Povijest i spomenici*, Zagreb: Školska knjiga, 2010, pp. 394-415

KURSAR, Vjeran, "Antimuslimanski karakter protuturskih govora," *Radovi Zavoda za hrvatsku povijest*, Vol. 34-36, Zagreb 2001-2004, pp. 29-46

NOVAK, Grga, *Hvar kroz stoljeća*, 2nd edition, Hvar: Historijski arhiv, 1960

NOVAK, Grga, *Prošlost Dalmacije*, Zagreb: Golden marketing, 2001

NOVAK, Grga, "Šibenik u razdoblju mletačke vladavine 1412-1797. godine," in: Slavko Grubišić, ed. in chief, *Šibenik. Spomen zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik: Muzej Grada Šibenika, 1976, pp. 133-288

NOVAKOVIĆ, Darko, ed., *Hrvatski latinisti*, Zagreb: Erasmus naklada, 1997

PEDANI, Maria Pia, "Ottoman Merchants in the Adriatic. Trade and Smuggling," *Acta Histriae*, Vol. 16/1-2, Koper 2008, pp. 155-172

PEDERIN, Ivan, *Mletačka uprava, privreda i politika u Dalmaciji (1409-1797)*, Dubrovnik: Časopis "Dubrovnik", 1990

PELC, Milan, "Renesansa," in: Milan Pelc, ed., *Hrvatska umjetnost. Povijest i spomenici*, Zagreb: Školska knjiga, 2010, pp. 197-247

PUST, Klement, "Beneško-osmanski pomorski spopadi na Jadranu v 16. stoletju," *Povijesni prilozi*, Vol. 38, Zagreb 2010, pp. 97-133

RAVLIĆ, Jakša, *Makarska i njezino primorje*, Makarska: Matica hrvatska Makarska, 2000

SEKULIĆ-GVOZDANOVIĆ, Sena, *Crkve – tvrđave u Hrvatskoj*, Zagreb: Školska knjiga, 1994

STANOJEVIĆ, Gligor, "Dalmacija u doba Kandiskog rata (1645-1669)," *Vesnik Vojnog muzeja Jugoslovenske Narodne Armije*, Vol. 5/2, Belgrade 1958, pp. 93-182

ŠIŽGORIĆ ŠIBENČANIN, Juraj, *Elegije i pjesme*, Zagreb: JAZU, 1966

ŠUPUK, Ante, *Šibenčanin Juraj Šižgorić*, Šibenik: Matica hrvatska Šibenik, 1963

TATARIN, M., "Hektorović, Petar," in: *Hrvatska književna enciklopedija*, Vol. 2, Zagreb: Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2012, pp. 73-75

TUDOR, Ambroz, *Petar Hektorović i njegov Tvrdalj u svjetlu novih istraživanja*, Zagreb: Ex libris, 2009

VRANDEČIĆ, Josip, "*Regio maritime:* Dalmacija i Dubrovnik u ranome novome vijeku (1420.-1797.)," in: Josip Vrandečić and Miroslav Bertoša, *Dalmacija, Dubrovnik i Istra u ranome novom vijeku*, Zagreb: Leikam international, 2007, pp. 7-79

ZLATAR, Behija, "Murad-beg Tardić," in: Nimetullah Hafız, ed., *Dördüncü Uluslararası Güney-Doğu Türkolojisi Sempozyumu Bildirileri (03-07 Aralık 2007, Zagrep)*, Prizren: Bal-Tam, 2011, pp. 387-392

ŽMEGAČ, Andrija, *Bastioni jadranske Hrvatske*, Zagreb: Školska knjiga, 2009.

ILLUSTRATIONS

1. Šibenik in the 16th century



Source: Slavko Grubišić, ed. in chief, *Šibenik. Spomen zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik: Muzej Grada Šibenika, 1976.

2. Šibenik 2013. From the left to right: fortress of St. John, castle of St. Michael, fortress Il Barone (Šubićevac), cathedral of St. Jacob.



Photo: Vjeran Kursar, 2013.

3. Canal of Šibenik (St. Anthony) with the fortress of St. Nicholas at its end, viewed from the fortress of Il Barone (Šubićevac).



Photo: Vjeran Kursar, 2013.

4. Fortress of St. Nicholas, viewed from the sea. Šibenik.



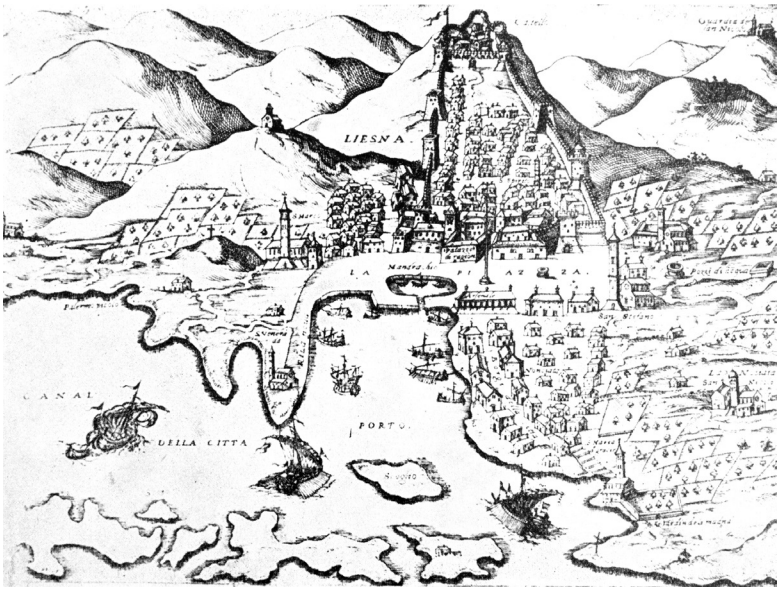
Photo: Vjeran Kursar, 2012.

5. Fortress of St. John, viewed from the fortress of Il Barone (Šubićevac). Šibenik.



Photo: Vjeran Kursar, 2013.

6. Town of Hvar in the 16th century



Source: Grga Novak, *Hvar kroz stoljeća*, 2nd edition, Hvar: Historijski arhiv, 1960.

7. Town of Hvar with the fortress



Photo: Vjeran Kursar, 2013.

8. Church of St. Fabian and Sebastian, Jelsa. Hvar



Photo: Vjeran Kursar, 2013.

9. Church of St. Mary, Vrboska. Hvar



Photo: Vjeran Kursar, 2013.

10. Church of St. Peter the Martyr with Dominican monastery, Stari Grad. Hvar



Photo: Vjeran Kursar, 2013.

OSMANLI BAŞKENTİNİN ZAHİRESİNİN TEMİNİNDE AKDENİZ'İN ÖNEMİ VE 17. YÜZYIL'DA AKDENİZ TİCARETİNDE MEYDANA GELEN AKSAMALARIN ŞEHRİN BESLENMESİNE ETKİLERİ

THE IMPORTANCE OF MEDITERRANEAN TO SUPPLY RATIONS OF OTTOMAN CAPITOL CITY AND THE EFFECTS OF TRADE DISRUPTIONS IN MEDITERRANIEN ON THE CITY NOURISHMENT IN 17TH CENTURY

Mehmet DEMİRTAŞ *

Özet:

İstanbul›un beslenmesinde ayrıcalıklı bir yere sahip olan Akdeniz yoluyla getirilen zahire, İstanbul halkının temel ihtiyaçlarının karşılanmasında kullanılmaktaydı. Ancak Akdeniz ticaretinde dönem dönem savaş, abluka, kış şartları ve kaçakçılık gibi sebeplerle aksamlar meydana gelmekteydi. Bazen gemiler İstanbul'a getirmeleri gereken buğdayı Akdeniz'deki çeşitli limanlarda boşaltarak daha yüksek bir fiyata satmaktaydılar. Nitekim 1676 tarihini taşıyan 15890 numaralı Maliyeden Müdevver Defter (MAD) in tetkikinden, Hanya ve Girit taraflarından temin edilen buğdayın Akdeniz'de kaybolduğu ve böylece İstanbul'a ulaşmadığı için şehirde ciddi bir müzayakanın meydana geldiği anlaşılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı, Başkent İstanbul, Deniz Ticareti, Beslenme, Kıtlık, Kaçakçılık.*

Abstract:

Rations having a privileged place that were brought from Mediterranean were used for basic needs of the people in Istanbul. However, from time to time it has been some disruptions in Mediterranean trade like war, blockade, bad winter conditions and smuggling. Sometimes tradesmen were dumping the wheat in various ports in Mediterranean at higher price instead taking it to Istanbul. Indeed, it has been understood from the book Maliyeden Müdevver Defter (MAD) dated 1876 number 15890 wheat that was supplied in Hanya and Girit region was lost in Mediterranean so serious problems had occured in the city

Keywords: *Ottoman, Capital Istanbul, Maritime Trade, Nutrition, Scarcity, Smuggling.*

---

* Doç. Dr., Bitlis Eren Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Bitlis/TÜRKİYE / Assoc. Prof. Dr., Bitlis Eren University The Faculty of Science and Letters, Department of History, Bitlis/TURKIYE; (demirtasm@gmail.com).

OSMANLI BAŞKENTİNİN ZAHİRESİNİN TEMİNİNDE AKDENİZ'İN ÖNEMİ VE 17. YÜZYILDA AKDENİZ TİCARETİNDE MEYDANA GELEN AKSAMALARIN ŞEHRİN BESLENMESİNE ETKİLERİ

Mehmet DEMİRTAŞ

Giriş

Başkent İstanbul kendi kendine yeten bir şehir olmadığından ihtiyaçlarının önemli bir kısmını dışarıdan temin etmek zorunda kalmıştır. Bu sebeple öncelikle her sene zahire temininin kolay olduğu, özellikle denize veya nehirlerle bağlantısı bulunan eyaletler seçilir ve gıda maddeleri oralardan temin edilmeye çalışılırdı.[1] Zahire temininde kullanılmak üzere ayrıca zahire gemisi inşa edilir,[2] yabancı devlet gemilerinden de istifade edilirdi.[3] İhtiyaçların temininde karayoluna göre daha güvenli, kolay ve ucuz olduğu için deniz yolu tercih edilmiştir. Bu açıdan denizlerin, özellikle Akdeniz'in İstanbul için büyük bir önemi vardı. Başta pirinç ve buğday olmak üzere İstanbul'a gıda maddelerinin getirildiği yerler arasında Mısır önemli bir role sahipti. Pirinç ve buğday gibi diğer beslenme maddelerinin önemli bir kısmı Akdeniz yoluyla İstanbul'a ulaştırılmakta, getirilen zahire İstanbul halkının temel ihtiyaçlarının karşılanmasında kullanılmaktaydı. Ancak Akdeniz ticaretinde zaman zaman savaş, abluka, kış şartları, deniz kazaları, kaçakçılık ve korsanlık gibi sebeplerle aksamalar meydana gelmekteydi. Bazen gemiler İstanbul'a getirmeleri gereken buğdayı Akdeniz'deki çeşitli limanlara boşaltarak daha fazla fiyata satmaktaydılar. Bunun sonucunda İstanbul'da ciddi manada zahire sıkıntısı meydana gelmekte, yetkililer ve halk zor durumda kalmaktaydı. Hatta bazı dönemler zahire sıkıntısı nedeniyle halkın büyük bir tepki gösterdiği, küçük çaplı nümayişlerin meydana geldiği de olmuştu.[4]

Devletin, başkent İstanbul'un zahiresiz kalmamaması veya bu konuda sıkıntıya düşmemesi için her dönemde çeşitli tedbirler alıp uyguladığı görülmektedir. Ancak bunda çok başarılı olduğunu söylemek zordur. Şehrin zahire ihtiyacını sekteye uğratacak muhtemel gelişmeler göz önünde bulundurularak aslında önceden hazırlık yapılırdı. Bazen beklenmedik, hesap

---

1 Robert, Mantran, *XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul-I*, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), TTK, İstanbul 1990, s. 174, 175.

2 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı, XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire,* TTK, Ankara 2003, s. 21, 22.

3 Mübahat Kütükoğlu, "XVIII. Yüzyılda İngiliz ve Fransız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerinde Etkileri", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi,* Sayı 12, Yıl 1968, s. 59.

4 Mehmet Demirtaş, *Osmanlı'da Fırıncılık*, *XVII. Yüzyıl*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008, s. 126.

edilemeyen olaylar karşısında hazırlıksız yakalanma riski de mevcuttu. Ya da beklenenden daha uzun süren olumsuz gelişmeler olabilmekteydi. Akdeniz ticaretinin savaşlar veya ablukalar yoluyla uzun süreli kesintiye uğraması, kaçakçılık gibi olumsuzlukların yoğun olduğu dönemlerde İstanbul zahire sıkıntısına düşmüştür.

Tedbirlerin işe yaramadığı zamanlarda suçlulara veya ihmali görülenlere yaptırım uygulanması gündeme gelirdi. Memnu‘ meta durumundaki terekenin küffara satışına ağır cezalar verilmiştir. İhmal suçlarında ise ilgililerin görevden alınmaları veya çeşitli cezalara çarptırılmaları yaygın olarak görülen bir durumdu. Ancak yine de yaptırımların dahi tam olarak sonuç vermediği zamanlar olmuş ve İstanbul dönem dönem zahire sıkıntısı yaşamıştır.

Zahire Temininde Akdeniz'in Önemi

İstanbul hemen her dönemde kıtalar arasındaki ticarete yön veren bir şehir olarak ekonomik alanda önemli bir işlev icra etmekteydi. Bunun sonucunda dünya malları sürekli olarak İstanbul'a getirilmekteydi. Bu kapsamda Akdeniz'den çeşitli gıda maddeleri İstanbul'a getirilirdi.[5] Akdeniz'in önemli ülkesi durumundaki Mısır'da her sene üretilen gıda maddelerinin önemli bir kısmı başkent İstanbul için ayrılmakta, geriye kalan miktar yerel halkın ihtiyaçlarının yanı sıra kutsal yerler için tahsis edilmekteydi.[6] Özellikle Akdeniz'in önemli kentleri olan İskenderiye ve Trablusşam bu ticarette İstanbul'un çıkış limanları görevi görmekteydi.[7] İskenderiye'den Akdeniz yoluyla getirilen buğday, pirinç, bakla ve baharat başkentin beslenmesi için önemliydi.[8] Mısır'dan Akdeniz yoluyla gelen kahve ve pirinç Zindankapısı İskelesi'ne boşaltılır ve İstanbul halkı tarafından tüketilirdi. Mısır'dan ayrıca bezir yağı da getirilmekteydi.[9] Kuru sebzeler, bakla, mercimek, bezelye, tuz gibi mallar da yine Mısır'dan İstanbul'a ulaştırılmakta ve sarayla birlikte halka sunulmaktaydı. Şekerin temin edildiği yerler arasında Mısır önemli bir role sahipti. Kahve Yemen'den Mısır'a getirildikten sonra İstanbul'a gönderilmekteydi. Mısır'a her sene 32.000-40.000 ferde (balya) kahve gelmekte, bunun bir bölümü İstanbul'a gönderilmekteydi. Baharat Arabistan, özellikle Hindistan ve Uzak Doğu ülkelerinden Mısır'a ulaştırılmakta, Mısır'dan itibaren *Mısır Kervanı* adı verilen, yükü çok değerli

---

5 Cosima Comidas, De Carbognano, *XVIII. Yüzyılın Sonunda İstanbul*, (çev. Erendiz Özbayoğlu), İstanbul 2000, s. 65-66; Artun Ünsal, "Osmanlı Mutfağı", *Yemek Kitabı, Tarih – Halkbilimi-Edebiyat*, (haz. M. Sabri Koz), Kitabevi Yayınları, İstanbul 2002, s. 88

6 Mantran, *a.g.e.*, s. 175.

7 Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, I, (çev. M. Ali Kılıçbay), TTK, İstanbul 1989, s. 59, 232-234; Mantran, İstanbul - I, s. 169.

8 Edhem Eldem, "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente", *Doğu İle Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir ve İstanbul*, (çev. Sermet Yalçın), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 182; Braudel, *Akdeniz Dünyası*, I, s. 59.

9 Bostan, *a.g.e.*, s. 133.

olan ve bu sebeple de korunması gereken deniz konvoyu ile İstanbul'a getirilmekteydi.[10] Mısır'dan getirilen baharat İstanbul için öylesine önemliydi ki, baharatın satıldığı çarşıya Mısır Çarşısı adı verilmişti. Kalyonlar çeşitli mallar getirmek üzere İskenderiye'den sefer yaparlardı. Hurma ve nefis erikler Mısır'dan temim edilirdi.[11]

İstanbul'un tuz ihtiyacının önemli bir kısmı da Akdeniz sahillerinde yer alan şehirlerden sağlanmaktaydı. Osmanlı Devleti'nde deniz ve büyük göllerin kıyısında bulunan yerleşim birimlerindeki tuzlalarda[12] ve yeraltı tuz yataklarında[13] üretilen tuz sanayide, yiyecek maddelerinin uzun süre saklanmasında ve gündelik tüketimde[14] fazlasıyla ihtiyaç duyulan maddelerdendi. Gelirleri Osmanlı hazinesinin önemli kalemlerinden olan tuzlalar ülkenin birçok yerinde faaliyet göstermekteydi. Akdeniz sahillerinde Kıbrıs, Becin (Menteşe Livası), Batnos (Aydın Livası), İzmir, Menemen, Rodos, Çandarlı, Midilli, Kızılcatuzla, Enez, Gümülcine, Selanik, Ağrıboz, Mora, İnebahtı[15] gibi yerlerde bulunan tuzlaların gelirleri çoğunlukla ya padişah haslarının ya da yüksek görevlilerin birliklerinin gelir kalemleri arasında yer almaktaydı.[16]

17. yüzyılda İstanbul oldukça büyümüş, bazı tahminlere göre nüfusu 700.000 kişiye ulaşmış olan devasa bir şehir haline gelmişti. İstanbul için "*bir kent değil bir yığılma bölgesi, kentsel bir devdir*" diyen Braudel, 17. yüzyıla girilirken Mısır'dan gelen buğday yüklü sekiz geminin şehrin ancak bir günlük ihtiyacını karşıladığını belirtmektedir. 17. yüzyılın ikinci yarısında 1660-1661, 1672-1673 yıllarına ait rakamlara bakıldığında şehri beslemenin ne denli zor bir iş olduğu daha iyi anlaşılacaktır. Buna göre başkent İstanbul günde 300-500 ton buğday tüketmekteydi. Yılda yaklaşık olarak 200.000 (199.900) adet sığır kesilmekte, bunun 35.000'i pastırma yapımında kullanılmaktaydı. Yılda hemen hemen dört milyon koyun (3.965.760 adet) ve üç milyon (2.877.400 adet) kuzu yenilmekteydi. Bunlara ilave olarak fıçılarla bal, şeker, pirinç, çuval veya torbalarla peynir, havyar ve denizden getirilen 12.904 kantar (7.000 ton kadar) erimiş tereyağ sarf edilmektedir.[17] İstanbul fırınları için her gün yaklaşık olarak

---

10 Mantran, *a.g.e.,* s. 89, 187-194.

11 Eremya Çelebi Kömürciyan, İstanbul Tarihi, XVII. Yüzyılda İstanbul, (çev. Hrand D. Andreasyan), Eren Yayınları, İstanbul 1988, s. 114, 159.

12 Özer Ergenç, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı Sanayi ve Ticaret Hayatına İlişkin Bazı Bilgiler", *Belleten*, LII/203, Ankara 1988, s. 531.

13 Lütfi Güçer, "XV. – XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Tuz İnhisarı ve Tuzlaların İşletme Nizamı", *İFM (İktisat Fakültesi Mecmuası)*, C.XXI, No: 1-4, Sermet Matbaası, İstanbul 1963, s. 1.

14 BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi), *MD (Mühimme Defteri)*, no: 7, Hüküm nr. 1034 (26 ZA 975 / 22 Haziran 1568).

15 Mantran, *a.g.e.*, s.189; Güçer, *a.g.m*., s. 1.

16 Ergenç, *a.g.m*, s. 531.

17 Braudel, *a.g.e*., s. 59.

20.000 kile (500.000 kg) buğday temin edilmesi gerekmekteydi.[18] Dolayısıyla böylesine büyük ve ihtiyaçları fazla bir şehrin beslenmesi her açıdan önem arz etmekteydi. Şehrin beslenmesinde ise Akdeniz'in büyük bir önemi vardı. Akdeniz'deki ticari faaliyetlerde veya deniz yolculuğunda meydana gelebilecek aksamalar İstanbul'da darlığa yol açmakta bu da beraberinde çeşitli sorunlar getirmekteydi.

Zahire Temininde Karşılaşılan Güçlüklerin İstanbul'un Beslenmesine Etkileri

Savaşlar, 17. yüzyılda da Osmanlı Devleti'nde toplumun sosyal ve ekonomik hayatını sarsan gelişmeler arasında yer almıştır. Bu yüzyılda Osmanlı toplum hayatına etki eden savaşların en önemlilerinden biri Girit Savaşı'ydı. Girit Adası Sultan İbrahim döneminde kuşatılmış ve burada başlangıçta başarılar elde edilmişti. Ada bu dönemde, denizlerde Osmanlı Devleti'nin zorlu rakibi durumundaki Venedik'e bağlıydı. Burası sayesinde Venedik, Akdeniz ticaretinde söz sahibi olmuş ve Osmanlı Devleti'ni tehdit eder duruma gelmişti. Girit Adası'nın verimli, mamur ve tarıma elverişli arazisinin genişliği, adada bol miktarda buğday ve çeşitli meyveler yetişiyor olması da orayı İstanbul için önemli bir ambar konumuna getirmişti.[19] Bazı siyasi olaylar da meydana gelince, 1645 tarihinde Osmanlı Devleti büyük bir donanma ile Girit'i kuşatmış ve Hanya Kalesi ele geçirilmişti. Fakat bu başarı, adanın tamamının alınması ile sonuçlanmamıştı. Girit Muhasarası planlanandan uzun sürdüğü için ada büyük sıkıntılara maruz kalmıştı. Kıtlıklar, buna bağlı olarak fiyat artışları ve kargaşa kuşatma boyunca devam etmişti.[20]

Savaşlar gibi ablukalar da İstanbul'un zahire sıkıntısının önemli sebepleri arasındaydı. Böyle zamanlarda Akdeniz ticaretinde ve trafiğinde aksamalar meydana geldiğinden zahirenin İstanbul'a ulaşması gecikir veya mümkün olmazdı. Girit Seferi sırasında Venediklilerin Çanakkale Boğazı'nı 1648, 1650 ve 1656'da olmak üzere üç kez ablukaya almaları deniz trafiğini engellemiş ve İstanbul'un zahiresinde darlık meydana gelmişti. Bunun sonucunda İstanbul'da fiyatlar büyük artış göstermiş, sakinlerinden bir bölümü daha iyi bir hayat yaşamak için başkenti terk ederek Anadolu'nun çeşitli şehirlerine gitmişlerdi.[21]

Korsanlık faaliyetleri de Akdeniz ticaretine, dolayısıyla Osmanlı gemilerine zarar veren olaylardandı. Özellikle Avrupalı krallar kendi tebaalarına, düşmanın ticaretine sekte vurmak üzere onların gemilerini avlama izni vermeleri korsanlığın daha yaygın hale gelmesine yol açmaktaydı.[22] Haliyle Suriye

---

[18] Demirtaş, *a.g.e.*, s. 85.

[19] Fındıklı Mehmed Ağa, *Silahdar Tarihi*, I, İstanbul 1928, s. 531.

[20] Fındıklı Mehmed Ağa, *a.g.e.*, s. 68.

[21] Mantran, *a.g.e.*, s. 93.

[22] Bülent Arı, "Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku", *Türkler ve Deniz*, (Ed.

ve Mısır sahilleri ile Kıbrıs ve Girit gibi iki önemli ada, deniz korsanlarının eylem alanları arasında yer almaktaydı.[23] Bu sebeple Akdeniz'de, özellikle adı geçen yerlerde veya yakınlarında meydana gelecek bir korsanlık faaliyeti veya korsanlar tarafından bu gemilere el konulması önemli bir sorundu. 17. yüzyılda Akdeniz'de İngiliz korsanlarının etkinliğinden kolaylıkla söz edilebilir. Bu yüzyılın sonlarında 1697 tarihinde Osmanlı sularında, içinde Osmanlı Devleti'ne ait kahve ve pirinç gibi gıda maddeleri bulunan bir Fransız gemisi, hükümetinden izin almış olan bir İngiliz gemisi tarafından durdurularak içindeki mallara el konulmuştu. Bu türden olaylar, iç ticaretinde büyük ölçüde yabancı devletlerin gemilerine bağımlı durumda bulunan Osmanlı Devleti'ni zor durumda bıraktığı gibi, bu gemilerdeki Osmanlı ticaret mallarının da zarar görmesine sebep olmaktaydı.[24] Nitekim bu tür olumsuz gelişmeler Osmanlı yönetiminin, korsanlık olaylarını yasaklayan bir sınır çizmesi ve kendi reayasının, İngiliz ve Fransız gemilerine binmemeleri ve mallarını bu gemilerle taşımamaları yönündeki kararı ile sonuçlanmıştır. Fakat İstanbul'un kahve ve pirinç ihtiyacı Mısır'dan daha çok İngiliz ve Fransız gemileri ile sağlandığından bir süre sonra başkentte bu malların sıkıntısı çekilmeye başlamış ve Osmanlı Devleti, yabancı gemilerle mal taşımama konusundaki kararından vazgeçmek zorunda kalmıştır.[25]

Deniz kazaları da İstanbul'un zahire ihtiyacının teminine büyük bir darbe vurmaktaydı. İstanbul'a buğday getiren gemilerin batması böyle zamanlarda başkente getirilmesi gereken buğdayın ulaşmasında aksamalar meydana gelmesine sebep olmaktaydı. Böyle zamanlarda şehirde geçici de olsa sıkıntı baş gösterirdi.[26] 16. yüzyılda denizlere açılmasına müsaade edilmeyen deniz araçlarından olan karamürsellerin ancak yakın mesafeler için çalışmalarına izin verilmişti. Ancak zahire gibi temel gıda maddelerinin temininde ihtiyaç duyulduğu zamanlarda bu araçların Mısır'a gitmelerine ve boğazdan çıkmalarına izin verilmekteydi.[27] Dolayısıyla İstanbul zahiresinin temininde çeşitli gemilerin yanı sıra Rumlar tarafından gerek Karadeniz'de gerekse Akdeniz'de kullanılan tekne ve karamürseller bir katkı yapmaktaydı. Ancak özellikle denizlere fazla dayanıklı olmayan bu deniz araçları bazen büyük zararlara da yol açmaktaydılar. 17. yüzyıla girilirken (1595'te) İstanbul'a buğday getiren teknelerden yüz kadarı şehrin yakınlarında fırtına yüzünden batmıştı, bu durum başkenti zor durumda bırakmıştı.[28]

Rüşvet başkent İstanbul'un zahiresinin teminine zarar veren başka bir

---

Özlem Kumrular), Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 270.

23 Nicolas Vatin, *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar*, *Doğu Akdeniz'de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık*, (çev. Tülin Altınova), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 74.

24 Şenay Özdemir, "Osmanlı Sularında Yabancı Devletlerin Korsanlığı Karşısında Osmanlı Devleti'nin Tarafsızlık Konumu", *Ankara Üniversitesi DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 23 Sayı: 36, Ankara 2004, s. 192, 197.

25 Kütükoğlu, *a.g.m.*, s. 59.

26 Demirtaş, *a.g.e.*, s. 159.

27 Osmanlıların ilk çekdirisi olan bu gemi daha sonra nakliyede kullanılan bir buçuk direkli, sivri üçgen yelkenli güvertesiz küçük tekneye denirdi. Bkz. Bostan, *a.g.e.*, s. 88.

28 Braudel, *a.g.e.*, s. 60, 64.

usulsüzlüktü. Özellikle devlet yetkililerinin zaman zaman bu yola başvurdukları görülmekteydi. Kanunlarda yer almadığı halde kadıların, gemilerle İstanbul'a zahire getiren tüccardan yasa dışı bir şekilde "*cürüm-ü mahkeme ve ilam ve hüccet akçeleri*" adı altında paralar alması şehre zahire temin eden tüccarı zor durumda bırakmaktaydı. Bu tür yasa dışı hareketlerin önlenmesi maksadıyla İstanbul'da Kestel ve Boğazhisarlarına kadar Akdeniz sahillerine yakın olan civar kaza kadılarına gönderilen emr-i şeriflerle gerekli ikazlar yapılmıştı.[29]

Kaçakçılık her dönmede bütün ülke için ciddi bir sıkıntı sebebiydi. Dolayısıyla İstanbul zahiresinde darlığa yol açan önemli gelişmelerden biri kaçakçılıktı. Bazen tüccar, devletin tespit ettiği cari fiyatı beğenmeyip, İstanbul için satın aldığı buğdayı başka yerlere götürerek daha fazla fiyata satmaktaydı ki, bu da İstanbul'da ekmek sıkıntısına yol açmaktaydı. Nitekim 1676 (h. 1087) tarihli bir defterde, Hanya ve Girit taraflarından temin edilen buğdayın kaybolduğu ve böylece İstanbul'a ulaşmadığı yer almaktadır.[30] Buğday gemileri Akdeniz'deki çeşitli limanlardan yüklerini boşaltarak daha yüksek bir fiyata satmaktaydılar. Yukarıda sözü edilen defterin tetkikinden anlaşıldığına göre, Hanya'da kaybolan 4.200 kile buğday Girit'teki Resmo, Butma, Ayavasıl ve Amazin kazalarında çeşitli şahıslara satılmıştı.[31]

Akdeniz'de meydana gelen kaçakçılık faaliyetleri de İstanbul'u fazlasıyla etkilemekteydi. İstanbul için temin edilen tahıl bazı durumlarda alındığı yerlerdeki değirmenlerde öğütüldükten sonra gönderilirdi. Yapılan yolsuzluklar konusundaki bazı ayrıntılar, esnaf veya tüccarın bir bölümünün aslında her durumu fırsat bilerek hareket ettiğini ve daha fazla para kazanmak için akla gelebilecek her yolu mubah gördüğünü göstermektedir. Bu noktada yaşanan ilk yolsuzluklar, madrabazların buğdayı daha fazla fiyata satmak için İstanbul'a getirmek yerine başka yerlere götürerek satmaları şeklindeydi. Bu iş için çok çeşitli yöntemler ve buğday trafiğini değiştirmek üzere usuller uygulandığı görülmektedir.

Devlet kaçakçılığın önüne geçmek için çok çeşitli tedbirler almıştı. İstihsal bölgelerinden İstanbul için ayrılan zahirenin başkente, herhangi bir engelle karşılaşılmadan ulaşması oldukça önemliydi. Yine istihsal bölgelerinden alınan hububatın deniz veya kara nakliyatının gerektirdiği fireler hariç, yollarda ve uğrak yerlerinde eksilmeden İstanbul'a ulaşmasının temin edilmesi sağlanmalıydı. İstanbul'da zahire sıkıntısı çekilmesinin önüne geçmek için Akdeniz taraflarına ve diğer dış memleketlere buğday gönderilmesi yasaklanmıştı. Buna rağmen muhtekirler önceden alıp depoladıkları buğdayı darlık dönemlerinde fahiş fiyata satmaktaydılar. Bu kapsamda aldıkları buğdayı Akdeniz taraflarına götüren ve yabancılara satan gemiler vardı. Yine Tekfurdağı'na gelmesi gereken buğdayın

---

[29] Özkaya, *a.g.e.*, s. 319, 320, 326; Demirtaş, *a.g.e*., s. 96.

[30] BOA, *MAD (Maliyeden Müdevver Defter)*, 15890, 1087/1676-1677, s. 6.

[31] BOA, *MAD*, 15890, s. 6.

ekserisini arabalarla adı geçen iskelelere götüren muhtekirler, Tekfurdağı'na gelen buğdayı da satın alarak oradaki mahzenlere doldurmakta ve Akdeniz'e giden gemilere fazla fiyata satmaktaydılar. Bu muhtekirler yüzünden İstanbul'a gönderilmesi gereken buğdayın sevkiyatında aksamalar meydana gelmekteydi. Bu durumdan en çok etkilenen esnaf, İstanbul'da halkın ekmek ihtiyacını karşılayan fırıncılardı.[32]

Bu yolsuzlukta tüccarın, malı narh fiyatlarının üzerinde bir fiyata satarak fazla kazanç elde etme düşüncesinin belirleyici olduğu söylenebilir. Böylece tüccar, başta zahire olmak üzere İstanbul'a gönderilmesi gereken hammaddeyi başka yerlere kaçırmayı tercih etmekte ve malı, fazla fiyat veren yabancı tüccara satmaktaydı. Devlet, bu malların İstanbul'a ulaşması için sık sık fermanlar çıkararak görevlileri ikaz ettiği halde bir türlü kaçakçılığın önüne geçememiştir.[33] Hatta daha ileri bir adım olarak zahire getiren gemilere *hisar erleri* adıyla görevliler yerleştirerek buğdayın başka yerlere götürülmesine engel olunmaya çalışılmıştır.[34] Donanmaya bağlı gemilere, kaçakçılığa başvuran tahıl yüklü ticaret gemilerini izleyip, yakaladıktan sonra onları İstanbul'a getirme emri verilmiş olması da başka bir tedbirdi.[35]

Buğday kaçakçılığının en yoğun yaşandığı dönemlerden biri, ülkede meydana gelen kıtlık zamanlarıydı. Hububat ihtiyacını dışarıdan karşılayan başkent İstanbul, bu sonuçtan en fazla etkilenen yerlerin başında gelmekteydi. Çünkü böyle durumlarda daha yüksek bir fiyattan satma şansı bulan üretici ve tüccar malını, resmi fiyattan İstanbul'a göndermek yerine, kendi bölgesinde satmakta[36] hatta yurt dışına kaçak yollarla göndermekteydi. Madrabazlar, çoğu zaman limanlara yakın yerlerde büyük depolar tesis ederek, mahalli narhlara nazaran % 20, bazen daha fazla bir fiyat vermek suretiyle, halktan aldıkları buğdayı bu depolara doldurduktan sonra "*Frenk gemilerine*"[37] satmaktaydılar. Böylece başkent İstanbul, böyle dönemlerde büyük sıkıntılara maruz kalmaktaydı.

---

[32] Konuyla ilgili bir hükümde, "*böyle kalır ise* Âsitane-*i Saadetim ahalisinin zarûret ve müzâyakalarına ba'is olacağı mukarrer olduğun bildürüp* hâlâ *Tekfurdağı ve sâir Boğaz Hisarlarına varınca vaki' olan* iskelelerde *mevcud bulunan buğdaylar sefinelere tahmil ve* Âsitane-*i Saadetime nakil ve min ba'd Akdeniz'e buğday gitmemek üzere men' olunmak babında*…" denilerek İstanbul'a buğday gönderilen yerlerin yetkilileri ikaz edilmiş ve herhangi bir ihmalleri olması halinde şiddetle cezalandırılacakları bildirilmişti (Fi Evâhir-i R 1141 / 24 Kasım-02 Aralık 1728). Bkz. Ahmed Refik Altınay, *On İkinci Asr-ı Hicrî'de İstanbul Hayatı, Enderun Yayınları*, İstanbul 1988, s. 102, 103. Kaçakçılık konusunda ayrıca bkz. Suraiya Faroqhi, *Osmanlıda Kentler ve Kentliler*, (çev. Neyyire Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000 (3. Baskı), s. 105, 106.

[33] Özkaya, *a.g.e.*, s. 318, 319.

[34] Demirtaş, *a.g.e.*, s. 95.

[35] Mantran, *a.g.e.,* s. 177.

[36] Daniel Goffman, İzmir ve *Levanten Dünyası 1550-1650*, (çev. Ayşen Anadol, Neyyir Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, s. 16.

[37] Mustafa Akdağ, *Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası, Celâli İsyanları*, Barış Yayınları, Ankara 1999, s. 74; Goffman, *a.g e.*, s. 34.

Oysa tacirler istihsal bölgelerinde satın aldıkları hububatı "*doğruca İstanbul'a*" götüreceklerine dair taahhütte bulunmalarına, yük alma iskelelerinde mahalli kadılar tarafından kendilerine verilen, suretleri İstanbul'a gönderilen vesikalara, kaçakçılık için uygulanan ağır cezalara rağmen, fazla kazanç hırsı ile bu yola başvurmaktaydılar.[38]

Kaçakçılık sadece buğdayla sınırlı değildi. Bol miktarda tüketilen ve ilgi gören her malda benzer durumların yaşandığı görülmektedir. Doğu'da olduğu gibi Batı'da da aranan gıda maddelerinden biri olan baharat kaçakçılığı İstanbul için ciddi bir sorundu. Çünkü baharat kaçakçılığı soncunda İstanbul'da baharat kıtlığı meydan gelmekte ve fiyatlar artmaktaydı.[39]

Mısır'dan Akdeniz yoluyla İstanbul'a zahire getiren gemilerin yüklerini tam almadan eksik zahire yüklemeleri de İstanbul'da sıkıntıya yol açan bir durumdu. Mısır muhafızı Musa Paşa'ya gönderilen bir emirde, gemilerin yüklenmesinden sorumlu bazı kişilerin bu gemilerin yüklerini eksik bıraktıkları için İstanbul'da müzayaka meydana geldiği, bunun önüne geçmek için gemilerin tam dolmadan yola çıkarılmamaları ve Akdeniz'deki diğer gemilere zahire verilmemesi kesin bir dile emredilmiştir.[40]

İstanbul'un beslenmesinin sekteye uğramasına yol açan gelişmelerden biri de yine Akdeniz'de kaçakçılığın başka bir şekilde tezahürü ile bağlantılıydı. Bu çerçevede İstanbul'da bazı kişiler, aslında ekmekçi olmadıkları halde fırınlardan çok sayıda ekmek alarak köylere, çiftliklere, Karadeniz ve Akdeniz iskelelerine götürerek fazla fiyata satmaktaydılar.[41]

Bu türden tedbirler sıkıntıyı geçici olarak ortadan kaldırsa bile soruna kesin bir çözüm getirememiştir. Dolayısıyla hükümet daha kalıcı bir çare bulmak amacıyla ağır cezalar uygulama yoluna gitmiştir.[42] Çoğu zaman hububat taşıyan gemilere görevli adamlar yerleştirerek[43] (hisar erleri) gemilerin başka limanlara yönelmelerine engel olmaya çalışmış veya donanmaya bağlı gemilere, kaçakçılığa başvuran tahıl yüklü ticaret gemilerini izleyip, yakaladıktan sonra onları İstanbul'a getirme emri vermiştir.[44]

---

38 Lütfi Güçer, "XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dâhilinde Hububat Ticaretinin Tabi Olduğu Kayıtlar", İFM (İktisat Fakültesi *Memuası)*, VIII, No: 1-4, İstanbul 1954, s.16.

39 Mantran, *a.g.e.,* s. 89, 187-194.

40 *85 Numaralı Mühimme Defteri*, Tıpkı Basım (1040/1630-1631), Ankara 2002, s. 111, Hüküm: 425.

41 Salih Aynural, İstanbul Değirmenleri *ve Fırınları*, *Zahire Ticareti 1740-1840*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2000, s. 43.

42 Güçer, "Hububat Ticareti", s. 16.

43 BOA, *M.D.*, no: 66, s. 46, Hüküm: 101.

44 Mantran, *a.g.e.*, s. 177.

SONUÇ

Başkent İstanbul'un beslenmesi her bakımdan önemli olup sosyal, siyasal, askeri ve ekonomik boyutu olan bir meseleydi. XVII. yüzyılda oldukça büyümüş ve nüfusu artmış olan İstanbul'un bütün ihtiyaçlarını eksiksiz bir şekilde yerine getirmek bir hayli zordu. Bu sebeple devlet İstanbul'un beslenmesinde büyük bir titizlik göstermiştir. Beslenmenin en önemli aracı durumundaki zahirenin en kolay ve süratli bir şekilde temin edilmesi için daha çok deniz yolunu tercih eden devlet Akdeniz'den ciddi manada istifade etme yoluna gitmiştir. Bu bakımdan Akdeniz'in İstanbul'un zahire ihtiyacı konusunda büyük bir ehemmiyeti hâiz olduğu söylenebilir. Ne var ki Akdeniz yoluyla zahire temin etmede dönem dönem çeşitli zorluklar, usulsüzlükler ve istismarlar meydana gelmesinin önüne geçilmemiştir. Zahire teminini güçleştiren önemli olayların başında savaşlar gelmekteydi. Savaş zamanlarında denizcilik faaliyetlerinde ve ticarette meydana gelen aksamlardan en çok başkent İstanbul etkilenmiştir. Ablukalar da İstanbul'a zahire gemilerinin ulaşmasını engelleyen önemli bir gelişmeydi. Akdeniz korsanlık faaliyetlerinin yaygın olduğu bir deniz olup, ticaret gemilerine sıklıkla korsanlar tarafından el konulmakta veya bu gemiler yağmalanmaktaydılar. Deniz kazalarının zahireye etkilerini göz ardı etmek mümkün değildir. Özellikle denizlere dayanıklı olmayan araçlarla yapılan zahire sevkiyatı esnasında meydana gelen kazalardan İstanbul oldukça etkilenmiştir. Bir diğer istismar devlet yetkililerinin sıklıkla olmasa bile zaman zaman baş vurdukları rüşvet olayları idi. Nihayet kaçakçılık başkent İstanbul'un zahiresinin teminini aksatan önemli bir konuydu. Devlet bütün aksamaları ve yolsuzlukları tespit ederek gerekli tedbirleri alıp uygulamaya çalışmıştır. Fakat çeşitli sebeplerle tedbirlerin tam olarak netice vermesi mümkün olmamış ve İstanbul'da zaman zaman zahire darlığı yaşanmasının önüne geçilememiştir.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Maliyeden Müdevver Defter (MAD), 15890.

Mühimme Defteri (MD), no: 7; 66.

Mühimme Defteri, No. 85, Tıpkı Basım (1040/1630-1631), Ankara 2002.

B. KİTAP VE MAKALELER

AKDAĞ, Mustafa, *Türk Halkının Dirlik ve Düzenlik Kavgası, Celâli İsyanları*, Barış Yayınları, Ankara 1999.

ALTINAY, Ahmed Refik, *On İkinci Asr-ı Hicrî'de İstanbul Hayatı*, Enderun yayınları, İstanbul 1988.

ARI, Bülent, "Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku", *Türkler ve Deniz*, (Ed. Özlem Kumrular), Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 265-318.

AYNURAL, Salih, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, *Zahire Ticareti 1740-1840*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2000.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı, XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK, Ankara 2003.

BRAUDEL, Fernand, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, I, (çev. M. Ali Kılıçbay), TTK, İstanbul 1989.

DE CARBOGNANO, Cosima Comidas, *XVIII. Yüzyılın Sonunda İstanbul*, (çev. Erendiz Özbayoğlu), İstanbul 2000.

DEMİRTAŞ, Mehmet, *Osmanlıda Fırıncılık XVII. Yüzyıl*, Kitap yayınevi, İstanbul 2008.

ELDEM, Edhem, "İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente", *Doğu İle Batı Arasında Osmanlı Kenti, Halep, İzmir ve İstanbul*, (çev. Sermet Yalçın), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 152-230.

ERGENÇ, Özer, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı Sanayi ve Ticaret Hayatına İlişkin Bazı Bilgiler", *Belleten*, LII/203, Ankara 1988, s. 501-533.

FAROQHI, Suraiya, *Osmanlıda Kentler ve Kentliler*, (çev. Neyyire Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000 (3. Baskı).

FINDIKLI MEHMED AĞA, *Silahdar Tarihi*, I, İstanbul 1928.

GOFFMAN, Daniel, İzmir ve *Levanten Dünya 1550-1650*, (çev. Ayşen Anadol, Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul 1995.

GÜÇER, Lütfi, "XV. – XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Tuz İnhisarı ve Tuzlaların İşletme Nizamı", *İFM (İktisat Fakültesi Memuası)*, C.XXI, No. 1-4, Sermet Matbaası, İstanbul 1963, s. 1-47.

_____, "XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dâhilinde Hububat Ticaretinin Tabi Olduğu Kayıtlar", İFM (İktisat Fakültesi *Memuası)*, VIII, No 1-4, İstanbul 1954, s. 1-20.

KÖMÜRCİYAN, Eremya Çelebi, İstanbul Tarihi, XVII. Yüzyılda İstanbul, (çev. Hrand D. Andreasyan), Eren Yayınları, İstanbul 1988.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, "XVIII. Yüzyılda İngiliz ve Fransız Korsanlık Hareketlerinin Akdeniz Ticareti Üzerinde Etkileri", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sayı 12, Yıl 1968, s. 57-71.

MANTRAN, Robert, *XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, I, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), TTK, İstanbul 1990.

ÖZDEMİR, Şenay, "Osmanlı Sularında Yabancı Devletlerin Korsanlığı Karşısında Osmanlı Devleti'nin Tarafsızlık Konumu", *Ankara Üniversitesi DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 23 Sayı: 36, Ankara 2004, s. 189-203.

ÖZKAYA, Yücel, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları* ve *Osmanlı Toplum Yaşantısı*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1985.

ÜNSAL, Artun, "Osmanlı Mutfağı", *Yemek Kitabı, Tarih-Halkbilimi-Edebiyat*, (haz. M. Sabri Koz), Kitabevi Yayınları, İstanbul 2002- s. 85-115.

VATIN, Nicolas, *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar, Doğu Akdeniz'de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık*, (çev. Tülin Altınova), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

ANADOLU YOL SİSTEMİ VE DENİZ BAĞLANTILARI (16.-18. YÜZYILLAR)

ANATOLIAN ROAD SYSTEM AND SEA LINKS (16-18TH CENTURIES)

Cemal ÇETİN *

Özet:

Osmanlılar daha ilk fetihlerinden itibaren büyük ölçüde ana yollar ile bunların bağlantılı oldukları liman kentlerini ele geçirmişlerdir. Bu çerçevede Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman devirlerinde, doğu ve batıda yapılan fetihlerin de neticesinde üçü Anadolu'da, üçü de Rumeli'de olmak üzere altı koldan oluşan 'Klasik Osmanlı Yol Sistemi' meydana gelmiştir. Bu bildiri ile Osmanlılar tarafından Anadolu *sağ, sol* ve *orta kol* olarak adlandırılan ana yollar ile bu yolların deniz bağlantıları ve güzergâhları izah edilecektir. Bunun yanında ulaşım, haberleşme ve nakliyatta deniz ve kara yollarından hangisinin daha tercih edilir olduğuna dair yüzeysel bazı değerlendirmeler yapılacaktır.

***Anahtar Kelimeler**: Yol, Ulaşım, Osmanlı Yol Sistemi, Anadolu Yolları, Deniz Rotaları.*

Abstract:

Ottomans have captured mostly main roads and port cities which main roads were connected since first conquests. In this frame, 'Classic Ottoman Road System' consisting of six line, tree in Anatolia and tree Rumelia, emerged as a result of conquests which were done in east and west in the periods of Yavuz Sultan Selim and Kanuni Sultan Süleyman. With this paper, it will be expained that main roads called by Ottoman as Anatolian *right*, *left* and *middle line* and sea links and route of these roads. As well as, ıt will be evaluated which is better for transportation, communication and transport.

***Key Words**: Road, Transportation, Ottoman Road System, Anatolian Road, Sea Routes*

* Dr., Selçuk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü / Selçuk University, Faculty of Letters, Department of History; (ccetin@selcuk.edu.tr).

ANADOLU YOL SİSTEMİ VE DENİZ BAĞLANTILARI (16.-18. YÜZYILLAR)

Cemal ÇETİN

Giriş

Yol teknik olarak; karada, suda ve havada, bir yerden bir yere gitmeyi sağlayan bir hat olarak tarif edilmektedir.[1] Bunlardan kara yolu ise, insanların seyahatine ve eşyanın bir yerden bir diğerine nakline imkan tanıyan vasıtaların hareketine uygun yüzeyli, dönemine göre değişen malzeme ile donatılmış arazi şeridi olarak tanımlanmaktadır.[2] Yolların tanımı ne şekilde yapılırsa yapılsın değişmeyen gerçek, yolların insanlığın tarih sahnesine çıkışından itibaren ekonomik, sosyal ve askeri açıdan her zaman büyük bir öneme sahip olduklarıdır.[3] Her türlü ticari malın nakli, toplumlar arası iletişim,[4] fetheden veya yenilen orduların sevki,[5] inananların hacca gidebilmesi,[6] devletin taşraya nüfuzu, devletlere ve tüccarlara ait paraların el değiştirmesi hep yollar aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Yol sistemi ile bu sisteme sahip olan devletin gücü arasında doğrusal bir bağ bulunmaktadır.[7] Yolları dönemin şartlarına göre ulaşım, iletim ve iletişim altyapısı imkanları bakımından doğru örgütleyebilen devletler her bakımdan güçlü olabilmişlerdir. Yolları erişim ve iletim koşulları bakımından geliştiremeyen devletler ise yollardan ve bu sistemin getirilerinden olumsuz olarak etkilenmişlerdir.[8] Çünkü altyapı üniteleri desteklenmediği ve gerekli önlemlerin alınmadığı durumlarda yol sistemleri, devletin aleyhine işleyebilmektedir.[9] Bu bakımdan yolların ve fonksiyonlarının devletin devamlılığı ile olan ilişkisinin, vücuttaki kan damarlarına benzetilmesi oldukça yerindedir.[10]

---

1 Veysel Donbaz -Şemsi Güner, *Anadolu'da Kral Yolları*, İstanbul 1995, s. 9.

2 Mehmet Fatih Müderrisoğlu, *16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İnşa Edilen Menzil Külliyeleri* (Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1993, s. 8.

3 Müderrisoğlu, *Menzil Külliyeleri*, s. 9; Ümit Ekin, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Araştırma* (Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2002, s. 19.

4 Ekin, *Ulaşım*, s. 19.

5 Traian Stoianovich, "Osmanlı Hâkimiyetinde Via Egnatia", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, (ed. Elizabeth A. Zachariadou), İstanbul 1999, s. 231.

6 Müderrisoğlu, *Menzil Külliyeleri*, s. 9.

7 Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)* (Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 1997, s. 1.

8 Anna Avramea, "MÖ. 2. Yüzyıl ile MS. 6. Yüzyıl Arasında Via Egnatia'nın Güzergâhı ve İşlevi", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, (ed. Elizabeth A. Zachariadou), İstanbul 1999, s. 4.

9 Stoianovich, "Via Egnatia", s. 231.

10 Tozlu, *Trabzon Yolu*, s. 1; Murat Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, İstanbul 2005, s. 300.

Bir kara imparatorluğu olan Osmanlı Devleti,[11] Romalıların yaptığı binlerce kilometre uzunluğundaki yolları Bizans ve Selçuklulardan devralmak suretiyle kullanmıştır. Söz konusu yollar yeniden onarılıp, ihtiyaç duyulan yerlerde ise yeni yollar ve köprüler eklenerek geliştirildiği gibi,[12] Osmanlıların birikim ve tecrübeleriyle inşa edilen alt yapı birimleri[13] yolların yeni bir karakter kazanmasına zemin hazırlamıştır.[14] Yolları daha kullanışlı hale getirmek için, üzerlerindeki bayındırlık tesislerinin sayısını artırmak ile bu tesislerin sürekli olarak açık bulunmalarını sağlamaya çalışmışlardır.[15] Daha önceden yol geçmeyen bölgelerde, mesafeden ve zamandan kazanacakları durumlarda, imar ve iskan faaliyetleri ile yolun en uygun ve en kısa güzergâha kavuşmasını sağlamışlardır.[16] Yine köprülerde meydana gelen tahribatlar sebebiyle ana yol üzerinde ulaşım durma noktasına geldiğinde, yeni açılan bir tali yol vasıtasıyla ulaşımın sürekliliği sağlanmıştır.[17]

Anadolu, Balkan Yarımadası ile birlikte Avrupa ve Asya arasında ulaşımı temine yarayan doğal bir köprü durumundadır.[18] Doğu ve Batı dünyaları arasındaki konumuna uygun olarak eski çağlardan itibaren yoğun bir kara trafiğine sahne olmuştur. Buradaki yol sistemi, bölgenin engebeli coğrafik yapısına göre şekillenmiş, binlerce yıllık bir süreçten sonra en uygun yol güzergâhları belirlenmiştir. Bu zaman zarfında değişik milletler, ordular, tüccarlar, gezginler

---

[11] Rhoads Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, (çev. M. Tanju Akad), İstanbul 2007, s. 98.

[12] Ekin, *Ulaşım*, s. 75. Osmanlılar Dönemi'nde inşa olunan taş köprülerle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Cevdet Çulpan, *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar*, Ankara 2002, s. 85-204.

[13] Osmanlı Devleti'nde ticari, askeri ve siyasi hedefler doğrultusunda yollar üzerinde cami, kervansaray, han, imaret, hamam, çeşme gibi yapıların varlığından bahsedilmektedir. Bkz. Fatih Müderrisoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Yolları ve Menzil Külliyeleri", *Osmanlı*, X, Ankara 1999, s. 377-378. Ayrıca yine yolcuların rahatlıkla ibadet edebilmeleri için namazgahlar inşa edilmiştir. Bkz. M. Uğur Derman,"Osmanlı Devri Şehir ve Menzil Yollarında İstirahat ve İbadet Yerleri (Namazgâhlar), *Atatürk Konferansları V 1971-1972*, Ankara 1975, s. 281-298.

[14] Murphey, *Ordu ve Savaş*, s. 98.

[15] Ekin, *Ulaşım*, s. 75. 1729 yılına gelindiğinde, aynı zamanda *hac yolu* olan Anadolu *sağ kol* üzerinde bulunan birçok müessesenin hizmet veremeyecek derecede harap hale geldiğinin anlaşılması üzerine, bunların tamir edilmesi için bir proje oluşturulmuştur. Planlanan tamiratın büyük kısmı aynı yıl içinde bitmekle birlikte, tamamlanması 1732 yılına kadar sarkmıştır. Bu tamirat esnasında yapılan onarım faaliyetleri Gebze'den Şam'a kadar uzanan yol üzerinde yer alan, irili ufaklı olmak üzere yüzlerce yapıyı kapsamaktadır. Detaylı bilgi için bkz. M. Yaşar Ertaş, "İstanbul-Şam Hac Güzergâhındaki Menzil Külliyelerinin Bakım ve Onarımı (1729-1732)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 15, İstanbul 2006, s. 1-23.

[16] Semavi Eyice, "Sultaniye-Karapınar'a Dâir", *İÜEFTD*, XV, İstanbul 1965, s.118.

[17] Hac ve sure alaylarının ana yolu yukarıda belirtildiği gibi olmakla birlikte, Misis Köprüsü'nün yıkıldığı dönemlerde yolun Ereğli'den sonra Niğde, İncesu, Kayseriye, Gürün, Elbistan, Ayıntab vasıtasıyla Halep'e bağlandığı görülmektedir. Bkz. *C.DH. 1804.*

[18] M. Kemal Özergin, *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları,* İstanbul 1959*,* s. 27.

ve medeniyetler hep bu yol güzergâhlarını izleyerek seyahat etmişlerdir. Doğal şartların oluşturduğu bu yol güzergâhları, Anadolu ve komşu coğrafyalardaki siyasal gelişmeler ve değişmelerle ilgili olarak zamanla önem kazanmış veya eski önemlerini yitirmişlerdir.[19]

Şimdiye kadar Osmanlı Devleti bağlamında ulaşım, yol sistemi, yol güvenliği, yol müesseseleri ve sivil, resmi ya da askeri amaçlı olmak üzere yolculukların bizzat kendisi ile ilgili olarak çok değerli çalışmalar yapılmıştır.[20]

---

[19] Veli Sevin, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, I, Ankara 2001, s. 4.

[20] Özergin, *Anadolu Yolları*; Rıza Bozkurt, *Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966; Cengiz Orhonlu, "Meslekî Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler", *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, I, 1972, s. 93-94; Colin J. Heywood, " The Ottoman Menzilhâne and Ulak System in Rumeli in the Eighteenth Centruy", *Social And Economic History of Turkey (1071-1920)*, *Birinci Uluslararası Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi Tebliğleri, July 11-13, 1977*, Ankara 1980, s. 179-186; Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller),* Ankara 2002; Rıza Bozkurt, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmal ve İaşe İşleri, Haberleşme Sistemleri", *Askeri Tarih Bülteni,* 25, Ankara 1988, s. 1-20; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı*, İstanbul 1990; Konstantin Yosif Ġreçek, *Belgrad- İstanbul Roma Askerî Yolu*, (çev. Ali Kemal Balkanlı), Ankara 1990; Hanefi Bostan, "Osmanlı Devleti'nde Yol ve Haberleşme Sistemi", *Türk Dünyası Araştırmaları*, 82, İstanbul 1993, s. 63-67; M. Yaşar Ertaş, "XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askerî Fonksiyonları", *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi*, S. 1, Manisa 1997, s. 92; Hüseyin Çınar, "Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri", *Osmanlı*, III, Ankara 1999, s. 627-637; Colin Heywood, "Osmanlı Döneminde Via Egnatia: 17. Yüzyıl Sonu ve 18. Yüzyıl Başında Sol Kol'daki Menzilhâneler", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699*, (ed. Elizabeth A. Zachariadou), (çev. Özden Arıkan, Ela Gültekin, Tülin Altınova), İstanbul 1999, s. 138-160; Colin Heywood, "Two Firmans of Mustafâ II On The Reorganization of the Ottoman Courier System (1108/1696)", *Acta Orientallia Academiae Scientiarum Hungarıcae*, Vol. 54, No. 4, Budapest 2001, s. 485-496; M. Yaşar Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Trabzon-Erzurum Güzergâhına Alternatif Yol Oluşturma Teşebbüsü (1744-1746)", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri 3-5 Mayıs 2001*, I, Trabzon 2001, s. 161-170; M. Hüdai Şentürk, "Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilâtı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış", Türkler, X, Ankara 2002, s.904-912; M. Hüdai Şentürk, "Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtına Genel Bir Bakış", *Türkler*, XIV, Ankara 2002, s. 446-461; Sema Altunan, "Osmanlı Devletinde Haberleşme Ağı: Menzilhâneler", *Türkler*, X, Ankara 2002, s. 913-919; Aleksandır Antonov, "Bulgar Topraklarında Kurulan Menzil Sisteminin Organizasyonu (XVI.-XVII. Yüzyıllar), (çev. Zeynep Zafer), *Türkler***,** X, İstanbul 2002, s. 927-933; Fatih Müderrisoğlu, "Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri", *Türkler*, X, Ankara 2002, s. 920-926; Zübeyde Güneş Yağcı, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Menzilhâneler: İznik Menzili ve Menzilhânesi", *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6-7, Isparta 2002, s. 17-33; Ali Açıkel, "Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi Çerçevesinde Tokat Menzilhânesi (1690-1840)", *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, XIX/2, İzmir 2004, s. 1-33; İzzet Sak-Cemal Çetin, " XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Hac Menzilleri", *Selçuk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 19, Konya 2005, s. 199-260; Jülide Akyüz, "Anadolu'nun Orta Kolu Üzerinde Bir Menzil: Amasya Menzili, İşleyişi,

Yol sistemi ile ilgili çalışmalar arasında belki de en kapsamlısı, Taeschner'in Osmanlı kaynaklarına göre yapmış olduğu Anadolu yol ağına dair iki ciltlik araştırmasıdır. Büyük ölçüde seyahatname ve sefer günlüklerinin kaynak olarak kullanılmasıyla meydana getirilen bu çalışmada, muhtemelen kaynakların da etkisiyle, yollar resmi belgelerde telaffuz edildiği şekliyle isimlendirilmemiştir. Bunun yerine yollar ya tarihi bir yolculuk ekseninde ya da idari sınırlar bağlamında iki nokta arasındaki bir bağlantı doğrusu gibi ele alınmak suretiyle adlandırılmış ve bu suretle analiz edilmiştir.[21] Bu doğrultuda elinizdeki araştırmanın, yukarıda bahsedilen neşir ve çalışmaları tekrar etmek gibi bir gayesi olmadığı gibi, onlardan bağımsız ya da onlara rağmen sonuca ulaşma gibi bir iddiası da bulunmamaktadır. Bu çalışmanın amacı, Osmanlılar tarafından Anadolu olarak zikredilen topraklarda, modern öncesi dönemde yolların tarihi gelişimi, fiziki durumları, iletim imkanları ve deniz ile olan bağlantılarının tespiti gibi hususlara bir miktar katkı yapmaktadır.

I. ANADOLU'NUN KONUMU VE SINIRLARI

Günümüzde Türkiye'nin Asya kesimindeki topraklarına verilen 'Anadolu' ismi, Ortaçağ'dan beri farklı büyüklükteki coğrafyaları tanımlamak için kullanılmıştır. Bazen bir idari bölge, bazen de memleket için kullanılan isimlendirmenin içine aldığı coğrafi bölge de zamanla değişikliğe uğrayarak doğuya ve güneydoğuya doğru genişlemiştir.[22] Anadolu adı henüz ortaya çıkmadan önce, bu topraklar Küçük Asya (Asia Minor) olarak telaffuz edilmişlerdir. Bu isim önceleri Ege Denizi'ne komşu bir bölgeye verilirken, sonrasında kıtanın o dönemde bilinen bütün topraklarını niteler olmuştur.[23] Anadolu kavramı ilk olarak Bizans döneminde ortaya çıkmıştır. Bu terim, Bizanslıların "güneşin doğduğu yer" anlamında kullandıkları Grekçe "anatoli" kelimesinden türemiştir. Eski Arapça eserlerde "en-Natulus" ve "en-Natus" olarak adına rastlanmakla beraber Araplar ve genel olarak Müslümanlar Anadolu'yu "Rûm (Roma) memleketi" olarak zikretmişlerdir. Anatolia kelimesi Türkçenin ses uyumuna uydurularak Anadolu olarak telaffuz edilmeye başlanmış ve bu biçimiyle de Türkçeye mal olmuştur. Danişmendli sikkelerinde hakim oldukları yöre adı olarak kullanılan Anadolu tabiri, Selçuklu Devleti'nin bu bölgeye hakim olmasıyla birlikte idari

---

Sorunları", *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 8, Ağustos 2006, s. 45-53; Mehmet Güneş " XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Menzil Teşkilatı ve Karahisar-ı Sahib Menzilleri", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, X/3, Afyon 2008, s. 35-63; Cemal Çetin, *Ulak Yolu Durak Anadolu Yollarında Padişah Postaları (1690-1750)*, İstanbul 2012; Faruk Doğan, "18 ve 19. Yüzyıllarda Şam-Medine Hac Yolu ve Güvenliği: Cerde Başbuğluğu", *Tarih Okulu Dergisi*, 15, İzmir 2013, s. 127-157.

21 Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, (çev. Nilüfer Epçeli), İstanbul 2010.

22 Besim Darkot, "Anadolu", *İA*, I, Eskişehir 1997, s. 428.

23 Charles Texier, *Küçük Asya Coğrafyası*, *Tarihi ve Arkeolojisi*, (çev. Ali Suat), C. I, Ankara 2002, s. 12.

bir tanım olmaktan çıkmış, coğrafi bir isim olarak anlam kazanmaya başlamıştır. Selçuklu Devleti'nin dağılmasından sonra ülkeyi dolaşmış olan Arap seyyahı İbn Batuta, bu yarımadanın orta batı kesimini Anadolu olarak nitelendirmiştir.[24] Türkçe aslına uygun kullanımı 14. yüzyılda ve özellikle Türklerin Rumeli'ye geçişinden itibaren yaygınlaşmıştır. Türkler Rumeli'ye geçince, Anadolu gerçekten doğu yakası olmuş ve ilk olarak ortaya çıkan kelime anlamına uygun bir mana kazanmıştır.[25] Anadolu kelimesinin ifade ettiği anlamlardaki farklılıklar Osmanlılar zamanında da gözlemlenebilmekte olup, önceleri bir eyaleti tanımlamakla birlikte,[26] 14. yüzyıldan itibaren Osmanlıların terminolojisinde oldukça geniş bir coğrafyaya tekabül eden bir idari terim olarak karşımıza çıkmaktadır. Hatta bu terim eyaletler üstü bir idari yapıyı ifade etmekte olup, öncelikli olarak kurumların isimlendirilmesinde kendini göstermiştir.[27] Bu isimlendirmelerden de anlaşılacağı üzere, boğazların doğusunda ve güneyinde Asya ve Afrika topraklarını içine alan Osmanlı toprakları Anadolu olarak adlandırılmıştır. Anadolu kelimesinin 18. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti'nin Asya'daki tüm topraklarını ifade etmeye başladığı belirtilmektedir.[28] Ancak menzil defterlerine göre, Osmanlı ülkesi daha 16. yüzyılın sonlarından itibaren Anadolu ve Rumeli olmak üzere iki ayrı idari birim olarak değerlendirilmiştir.[29] Yine menzil defterlerinden takip edildiğinde, söz konusu husus 19. yüzyılın ortalarına kadar gözlemlenebilmektedir.[30] Buradan hareketle 16 ila 19. yüzyılın ilk yarısı için Anadolu'yu yeniden tanımlamak gerekirse, Osmanlı Devleti'nin batıda Ege Denizi; kuzeyde büyük ölçüde Karadeniz; güneyde Hicaz Yarımadası; güneydoğuda Bağdat, doğuda Kirmanşah, Tebriz; kuzeydoğuda Revan, Tiflis, Ahıska ve Sohum'a kadar oluşturduğu idari birimleri kapsayan coğrafyanın genel bir adı olduğu şeklinde bir tanım geliştirilebilir.[31]

---

[24] Metin Tuncel, "Anadolu-Coğrafya", *DİA*, III, İstanbul 1991, s. 106-107. Ebû Abdullah Muhammed İbn Battûta Tancî, *İbn Battûta Seyahatnâmesi I*, (Çeviri, inceleme ve notlar: A. Sait Aykut), İstanbul 2004, s. 444, (Notlar kısmı 1. not).

[25] Tuncel, "Anadolu-Coğrafya", s. 106-107.

[26] Orhan Kılıç, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin İdarî Taksimatı- Eyalet ve Sancak Tevcihatı*, Elazığ 1997, s. 52. Anadolu coğrafyası hakkında bkz. Tuncel, "Anadolu-Coğrafya", s. 106-107.

[27] Mesela; XV. Yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı'da bir kazaskerlik bulunmaktayken, 1480 yılından sonra Anadolu ve Rumeli Kazaskerlikleri olarak bu kurum ikiye ayrılmıştır. Anadolu Kazaskeri boğazlardan itibaren devletin bütün doğu ve güney eyaletlerinde; Rumeli kazaskeri ise Avrupa yakasındaki eyaletlerde bulunan kadıların işlerine bakmaya başlamıştır. Bkz. M. Ali Ünal, *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*, Isparta 1997, s. 44.

[28] Tuncer Baykara, *Anadolunun Tarihi Coğrafyasına Giriş I*, *Anadolu'nun İdari Taksimatı*, Ankara 1988, s. 22.

[29] *KK. 2555*, s. 1-9.

[30] *Redif Askerî Tâlimatnâmesi*.

[31] Çetin, *Padişah Postaları*, s. 91.

II. ANADOLU YOL SİSTEMİ

Anadolu, Balkan Yarımadası ile birlikte Avrupa ve Asya arasında ulaşımı temine yarayan doğal bir köprü durumundadır.[32] Anadolu yarımadası, Doğu ve Batı dünyaları arasındaki konumuna uygun olarak eski çağlardan itibaren yoğun bir kara trafiğine sahne olmuştur. Kara yolları, bölgenin engebeli coğrafik yapısına göre fiziki şartlara uyarak şekillenmiştir. Binlerce yıl değişik milletten insanlar, ordular, tüccarlar, gezginler ve medeniyetler hep bu yol güzergâhlarını izlemişlerdir. Doğal şartların oluşturduğu bu yol güzergâhları, Anadolu ve komşu coğrafyalardaki siyasal gelişmeler ve değişmelerle ilgili olarak önem kazanmış veya önemini yitirmiştir.[33]

Osmanlı Devleti'nin hem karada, hem de denizde sahip olduğu yol sistemini ayrıntılı ve sistemli olarak ilk kez ortaya koyduğu resmi belge, h. 1002 / m. 1594-1595 tarihli menzil ve iskele defteridir. Söz konusu deftere göre Osmanlı Devleti'nin kara üzerinde altı adet ana yol güzergâhı bulunmaktadır. Bunlardan üçü Anadolu topraklarında, diğer üçü ise Rumeli topraklarındadır. Osmanlı Devleti kara yollarını isimlendirirken bulundukları kıta ile birlikte yolun İstanbul'a göre konumunu esas almışlardır. Bu doğrultuda Osmanlı'nın Avrupa'daki yolları Rumeli *sağ*, *orta* ve *sol kol*; Asya ve kısmen de Afrika'da kalan yolları Anadolu *sağ*, *orta* ve *sol kol* olarak adlandırılmıştır. 1594/95 tarihli menzil defterinde, yol güzergâhlarını oluşturan menzillerin birbirileri arasındaki uzaklıklar da, saat cinsinden olmak suretiyle belirtilmiştir. Ayrıca bu ana güzergâhlar üzerinden ayrılan tali yollar vasıtasıyla hem karanın iç bölgelerine, hem de önemli liman kentlerine bağlantıları sağlanmıştır. Yine defterin devamında deniz kenarında yer alan iskeleler liste halinde verilmektedir. İskeleler ile ilgili kısmında ikisi İstanbul'dan, diğer ikisi ise Üsküdar'dan başlatılan dört adet deniz yolu kayıtlı bulunmaktadır. Bunlardan Üsküdar'dan başlatılanlar Anadolu sahillerini, İstanbul'dan başlatılanlar ise Rumeli sahillerini dolanmaktadır. Ayrıca bu iskeleler söz konusu yol sistemleriyle de bağlantılıdır.[34] Bu tanımlar doğrultusunda aşağıda sırasıyla Anadolu üzerinde yer alan kara yolları ve sahillerini dolaşan deniz yolları üzerinde durulacaktır.

A. KARA YOLLARI

1. Tarihi Süreç

Osmanlı Devleti döneminde "*ulu yol*" ya da "*hâc yolu*" olarak da isimlendirilen[35] Anadolu *sağ kol*un ana güzergâhı, kısmen de olsa Roma

---

[32] Özergin, *Anadolu Yolları*, s. 27.

[33] Veli Sevin, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, I, Ankara, 2001, s. 4.

[34] "defter-i müfredât-ı iskele-i ve kolhâ-i menâzil-i atik", *KK. 2555*, s. 1-12. Söz konusu defterin belirtilen sayfalarındaki menzil ve iskele kayıtları Halaçoğlu tarafından okunmuş ve yayınlanmıştır. Bkz. *Menziller*, s. 64-66, 85-86, 93-94, 102-103, 112-113, 120-121, 146-150.

[35] Müderrisoğlu, "Menzil Kavramı" s. 921; Altunan, "Menzilhâneler", s. 913.

Dönemi'nden itibaren gözlemlenebilmektedir. Bu yol, eyalet başkenti Ephesos'tan (Efes) başlayarak, muhtelif bağlantılar vasıtasıyla kuzey ve doğu istikametinde güzergâhlar oluşturmaktadır.[36] Roma imparatoru Diocletiaonus'un 292 yılında İznik'i imparatorluğun merkezlerinden biri yapması, eskiden fazla önemi olmayan ve Anadolu'yu kuzeybatıdan güneydoğuya doğru aşan bu güzergâhın büyük önem kazanmasına neden olmuştur.[37] Ardından Konstantinopolis adıyla İstanbul'un önem kazanmasına sebep olan tarihi süreç, Anadolu'daki yol sisteminin kuzeybatı-güneydoğu istikametinde gelişmesine sebep olmuş, Hıristiyanlık dininin güçlenmesi ve çok sayıda Hristiyan'ın Kudüs'ü ziyaret etme isteğiyle de orantılı olarak gittikçe kalabalık bir yol olmaya başlamıştır.[38] Bizans Dönemi'nde de bu yolun aynı şekilde varlığını koruduğu görülmektedir.[39] Anadolu Selçukluları 1071-1180 yılları arasında Batı Anadolu'ya yönelttikleri fetih hareketleri esnasında Bizans'a bu yolu kapatmışlar,[40] ancak kendileri yolun tersi istikametini etkin bir biçimde kullanmaya başlamışlardır.[41] Bizanslılar Konya üzerine gerçekleştirdikleri seferler esnasında, ana yolun dışında, ancak onun paralelinde yeni bir güzergâh takip etmişlerdir.[42] Ancak Anadolu Selçukluları, Haçlı Seferleri esnasında kalabalık bir ordunun bu ana yolu izleyerek Antakya'ya geçişini engelleyememişlerdir.[43] Anadolu Selçukluları zamanında Konya merkez olmak üzere, ana yolun iki parçadan oluştuğu görülmektedir. Ana yolun Konya'nın güneyinde kalan kısmı, o dönemin ticari önceliklerine göre Antakya yerine Ayaş'a ulaşmaktadır.[44] Ana yolun Konya'dan başlayarak İstanbul'a doğru uzanan diğer kısmında ise yol, ancak Eskişehir'e kadar etkin olarak kullanabilmiştir.[45] 14. yüzyılda İlhanlı hakimiyetinin Anadolu üzerindeki tesirinin azalmasıyla birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nun gelişmeye ve güçlenmeye başladığı görülmektedir. Osmanlı egemenliğinin kurulmasından sonra politik ve ticari ağırlık merkezi Konya'dan Batı Anadolu'ya kaymıştır.[46]

---

36 Ramsay, *Anadolu*, s. 26; Sevin, *Anadolu*, s. 5.

37 David Winfield, "The Northen Routes Acros Anatolia", *Anatolian Studies*, Vol. 27, Ankara 1997, s. 152.

38 Sevin, *Anadolu*, s. 6; David French, *Roman Roads and Milestones of Asia Minor*, I, Ankara 1981, s. 131.

39 Mehmet Murat Baskıcı, *10-13. Yüzyıllarda Bizans Anadolusu'nda İktisadi ve Sosyal Ortam: Kurumlar ve Gelişmeler* (Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1994, s. 5-6.

40 Işın Demirkent, "Bizans'ın Ege Bölgesinden Güneye İnen Yolları", *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri 21 Mayıs 2001*, *Bildiriler*, İstanbul 2002, s. 3-4 (ayrıca 15'den sonra 2. ve 3. Harita)

41 Demirkent, "Bizans Yolları", s. 15'den sonra 4. Harita.

42 Demirkent, "Bizans Yolları", s. 15'den sonra 1. Harita.

43 Özergin, *Anadolu Yolları*, s. 36.

44 Özergin, *Anadolu Yolları*, s. 84.

45 Özergin, *Anadolu Yolları*, s. 146.

46 Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)*, (çev. Ruşen Sezer), İstanbul 2003, s. 127-130.

Batı Anadolu'da özellikle Bursa'nın siyasi ve ticari bir merkez haline gelmesi,[47] Anadolu'daki yol sisteminin değişmesine ve gelişmesine zemin hazırlamıştır. Buna bağlı olarak, Anadolu'yu çaprazlamasına kat eden eski yolun çıkış noktası İstanbul yerine Bursa olmuştur.[48] Ayrıca yeni kurulan önemli beyliklerin merkezlerinin ana caddeden uzakta kalmasından dolayı yeni yolların ortaya çıkmasına bağlı olarak, ana yolun büyük bir kısmı eski önemini yitirmiştir.[49] Ancak zamanla Osmanlıların bu yol üzerindeki merkezleri fethetmesiyle yol yeniden eski önemine kavuşmaya başlamıştır. 1391'den itibaren Batı Anadolu'daki Efes ve İzmir gibi ticaret merkezlerinin Osmanlı hakimiyetine girmesiyle, Bursa bağlantılı yol bu limanlara bağlanmıştır. İpek ticaretinin önemli merkezlerinden olan Halep üzerinden gönderilen kervanların -büyük oranda ana caddeyi izleyerek- Adana, Konya, Akşehir ve Afyonkarahisar istikametinden Bursa'ya ulaştığı bu yol, Konya'nın fethedilmesiyle birlikte büyük ölçüde Osmanlı Devleti'nin kontrolüne girmiştir.[50] Ancak kontrolü her zaman Osmanlı Devletinde kalmamış, İran da bu yol güzergâhını ele geçirmek için mücadele etmiştir. Hatta bu mücadele zaman zaman savaşlara bile sebep olmuştur.[51] Daha önce de zikredildiği gibi siyasi ve sosyal gelişmeler yolların güzergâhları üzerinde önemli etkiye sahiptir. Osmanlılar Devri'nde ilk olarak 1594-95 tarihli menzil defterinde ayrıntılı bir şekilde gözlemlenen ana yol[52] Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethi ve payitaht yapmasıyla asli çıkış noktasına kavuşmuş, Yavuz Sultan Selim'in Mısır ve Hicaz bölgesini fethiyle de yol tamamen Osmanlı hakimiyetine girmiştir.

Bizanslılar döneminde ticaret yolu olarak kullanılan Sivas, Malatya, Diyarbakır, Nusaybin güzergâhı ile Orta Anadolu Mezopotamya'ya bağlanıyordu. Bu bağlantıyı sağlayan bir başka yol ise Nusaybin, Urfa ve Kayseri yoludur. Diğer bir yol güzergâhı olan İstanbul-Sivas hattında, özellikle Orta Anadolu üzerinden Sivas'a ulaşan ve buradan da Malatya'ya yönelen yol,[53] Osmanlılar tarafından *orta kol* olarak adlandırılan yolun Sivas-Malatya güzergâhı ile örtüşmektedir.

17. yüzyıldan itibaren İran ipeğinin buraya gelmesiyle, İzmir ipek ticareti konusunda neredeyse Bursa kadar önem kazanmıştır. Devamında İzmir, Osmanlı İmparatorluğu'ndan Avrupa'ya yapılan ipek sevkiyatı ve ticaretinde Halep ve Sayda gibi ticaret merkezlerine de rakip olmaya başlamıştır. Buna

---

47 Murat Çizakça, "A Short History of the Bursa Silk Industry (1500-1900), *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. XXIII, Parts I /II, Nisan 1980, s. 142.

48 Ekin, *Ulaşım*, s. 21.

49 Nasûhü's-Silâhî (Matrakçı), *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irakeyn-i Sultan Süleyman Han*, (yay. haz. Hüseyin G. Yurdaydın), Ankara 1976, s. 54.

50 Ekin, *Ulaşım*, s. 19-26.

51 Necmi Ülker, "XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", *İÜEF Tarih Araştırma Merkezi, Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, s. 329.

52 *KK.2555*, s. 1.

53 Baskıcı, *Bizans*, s. 5-6.

bağlı olarak da Erzurum üzerinden Tokat'a gelen kervan yolu, özellikle 18. yüzyılın başlarından itibaren Anadolu'da daha yoğun bir biçimde kullanılan bir numaralı transit kervan yolu haline gelmiştir.[54] Osmanlılar tarafından Anadolu *sol kol* olarak nitelendirilen ana yolun ilk güzergâhı Bizanslılar zamanından itibaren gözlemlenebilmektedir. Bizanslılar devrinde İzmit'ten başlayan yol kuzey Anadolu'dan geçerek, İzmit, Gerede, Çankırı, Mecitözü, Amasya, Niksar, Şebinkarahisar üzerinden kıyıda Trabzon, doğuda Erzurum ve Tebriz'e kadar uzanıyordu.[55]

İran'dan gelen İpek Yolu'nun Anadolu kısmındaki güzergâhı zamanla değişikliğe uğramış olmakla birlikte, özellikle Moğollar zamanında izlenen güzergâh büyük ölçüde Anadolu *sol kol* ile örtüşmektedir. Moğollar zamanında bu yol Tebriz üzerinden Erzurum, Erzincan ve Sivas yoluyla Konya'ya ve İstanbul'a ulaşmaktaydı.[56] 14. yüzyıl, İlhanlı hakimiyetinin sona ermesiyle birlikte[57] Batı Anadolu'nun, özellikle Bursa'nın, siyasi ve ticari bir merkez haline gelmesine yol açmıştır. Bundan sonra özellikle Bursa-Tebriz yolunun önem kazandığı bilinmektedir.[58] Ticari ağırlığın bu bölgeye kayması, Anadolu'daki yol sisteminin değişmesine ve gelişmesine zemin hazırlamıştır. Bursa'da kesişen iki önemli kervan yolundan İran'a giden doğu yolu, Osmanlıların yeni başkentinden başlayarak Amasya, Tokat, Erzincan ve Erzurum üzerinden İran'a ulaşmıştır. Tüm bu gelişmelerden sonra İran'dan gelen ipek kervanları Trabzon istikametini terk ederek bu yolu kullanmaya başlamışlardır.[59] İran ticaretinin sınır yakınındaki başlıca antrepoları Erzurum ve Diyarbakır'dır. İkincisi İstanbul'a oldukça dolambaçlı yollarla bağlanıyordu. Oysa İstanbul-Erzurum bağlantısı Anadolu'daki ticaret trafiğinin ana arterlerinden birini oluşturmaktaydı.[60]

---

[54] Ülker, "İpek Ticareti", s. 330. İran ticaretinin sınır yakınlarındaki başlıca antrepoları Erzurum ve Diyarbekir idi. Diyarbakır, İstanbul'a oldukça dolambaçlı yollarla bağlanıyordu. Oysa İstanbul-Erzurum bağlantısı Anadolu'daki ticaret trafiğinin ana arterlerinden birisini oluşturmaktaydı. İstanbul'dan yola çıkan bir tüccar veya yolcunun önünde iki seçenek vardı. Bunlardan biri Eskişehir üzerinden bozkırı geçip Ankara'ya varan, sonra Tokat'a kadar büyük yerleşmelerin olmadığı bölgeden giden yoldu. Yolun güzergâhı için bkz. Jean-Baptiste Tavernier, *Tavernier Seyahatnamesi*, (ed. Stefanos Yerasimos), (çev. Teoman Tunçdoğan), İstanbul 2006, s. 123-130. Diğer alternatif ise kuzey Anadolu'daki sıradağlar istikametinde Osmancık üzerinden Kızılırmak'ı geçerek Amasya'ya ulaşmaktı. Bkz. Suraiya Faroqhi, "Krizler ve Değişim 1590-1699", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi,* II, (ed. Halil İnalcık-Donald Quataert), İstanbul 2004, s. 612-613. Bu yol aynı zamanda İzmir'den gelen yol ile birleşmekteydi. Bkz. Tavernier, *Seyahatname*, s. 123-130.

[55] Baskıcı, *Bizans*, s. 6.

[56] İnalcık, *Klâsik Çağ*, s. 127; Nilüfer Alkan, "15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda Kervanlar", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 11, 2006/2, Bursa 2006, s. 142.

[57] İnalcık, *Klâsik Çağ*, s. 127-130.

[58] Halil İnalcık, *Türkiye Tekstil Tarihi Üzerine Araştırmalar*, İstanbul 2008, s. 218.

[59] Ekin, *Ulaşım*, s. 19-26.

[60] Faroqhi, "Krizler ve Değişim", s. 614-615.

2. Yolların İletim İmkanları

Genel olarak, geniş sayılabilecek klasik Ortaçağ tarzındaki Osmanlı yollarının[61] ulaşım ve iletim açısından kullanışlı halde kalabilmesi için devlet tarafından zaman zaman müdahaleler yapılması zorunlu olmuştur. Osmanlılar, yolların ulaşım açısından sürekli olarak elverişliliğinin hem güvenli, hem de bakımlı olması için derbendcilik, köprücülük, gemicilik ve kaldırımcılık gibi bir takım geri hizmet birimleri oluşturmuşlardır. Bu amaç doğrultusunda görevlendirilenler bazı vergilerden muaf tutulmak kaydıyla yollar üzerinde güvenliği sağlamak, yeni yollar açmak, bozuk olanlarını düzeltmek, köprülerin bakım ve onarımını yapmak, köprü olmayan yerlerden parasız olarak insanları ve eşyalarını karşı kıyılara geçirmek gibi görevler yapmakta idiler.[62]

Osmanlı Devleti'nde yolların zemini -kaldırım döşenen[63] ya da tesviye olunan yerleri hariç- deve, at, eşek, katır, kağnı veya sair arabaların aşındırması ile şekillenmiştir. Bu durumda özellikle araba geçmeyen yolların kullanım alanlarının zamanla binek veya yük hayvanlarının bıraktıkları izlerin genişliğine kadar daralmış oldukları söylenebilir.

İklim ve hava koşulları yolcuları olduğu gibi yolların iletim imkanlarını da etkilemiştir. Sıcak havalarda bu yollar üzerinde yolculuğu kısıtlayacak bir engel bulunmamakla birlikte, toz sebebiyle yolculuk konforunun azaldığı tahmin edilmektedir. Yine şiddetli yağış ya da tipi gibi durumlarda da yolculuklar bir müddet aksamakta ya da tamamen durmaktaydı. Bunun yanında yağışın bol olduğu ve karların eridiği ilkbahar mevsiminde yolların suyun akışını engelleyecek şekilde düz veya çukur olan kesimlerinde su birikerek çamur oluşturmakta, yamaçlar ya da yüksek kesimlerde ise suyun aşındırıcı etkisiyle büyük yarıklar meydana gelmekteydi. Her iki durumda da yolculuk zahmetli bir hal almaktaydı. Havaların ısınmasıyla birlikte çamurlar kurumaktaydı. Ancak oluşan yarıklar ile bozulan tesviye, yolun ulaşım imkanlarını kısıtlamaya devam etmekteydi. Yalnızca Osmanlı Devleti'ne mahsus olmayıp, o dönemin genel özelliklerinden olan bu tür pürüzler[64] özellikle arabaların geçişini güçleştirmekteydi. Osmanlılar bu tür sıkıntılara bir önlem olması bakımdan ülkenin bazı kesimlerinde, zeminin gevşek olduğu noktalarda ulaşımın rahat yürütülmesi için kaldırım döşenmesini sağladıkları gibi, ani yağışlar esnasında oluşan sel yataklarının da aşılabilmesi için yeterli miktarda köprü yaptırmışlardır.[65] Yukarıda da zikredildiği gibi Osmanlı Devleti'nde yolların zeminleri ulaşım açısından çok uygun olmasa bile, eksikliği halinde ulaşımın aksamasına sebep olacak köprülerin inşasına

---

61 Orhonlu, *Derbend Teşkilatı*, s. 70.

62 Orhonlu, "Kaldırımcılık ", s. 93-94.

63 Hans Dernschwam, *İstanbul ve Anadolu'ya Seyahat Günlüğü*, (çev. Yaşar Önen), Ankara 1987, s. 210.

64 Fernand Braudel, *Maddi Uygarlık Ekonomi ve Kapitalizm XV-XVIII. Yüzyıllar (Gündelik Hayatın Yapıları)*, I, Ankara 1993, s. 365.

65 Tavernier, *Seyahatname*, s. 49.

büyük önem verilmiştir.[66] Bu köprüler bölgede kullanılan yapı malzemelerinin özelliğine veya devletin bu iş için ayırdığı finansın miktarına göre ahşap, kagir ve taştan imal edilebilmekteydi.[67]

Yolların imarı ve bakımı konusunda yine yolların geçtiği yerleşimlerde görevli bulunan taşra yöneticilerine de yolların durumunu rapor etmeleri ve bakımlı tutmaları için sıklıkla fermanlar göndermekteydi.[68] Bu gibi imar faaliyetlerinde bulunan kaza ahalileri, yaptıkları hizmetin karşılığında bazı vergilerden muaf tutulurlardı.[69] Halkın vergi muafiyetleri ile karşılanamayacak inşa faaliyetlerinin finansmanı için de devlet kendine ait bazı gelirlerden kaynak aktarmaktaydı.[70] Bu türden uygulamalara rağmen seferler dışında yapılan imar ve tamir faaliyetleri genellikle küçük çapta olmuştur. Osmanlı Devleti'nde yolların büyük bir kısmını kapsayan inşa ve tamirat faaliyetleri genellikle seferler döneminde yapılmaktaydı. Bu faaliyetler mevcut olanların bakımı, onarımı, temizlenmesi, tesviyesi ve genişletilmesi ile yeni yolların inşası ve ihtiyaç duyulan yerlere köprü kurma faaliyetleri olarak tarif edilebilir.[71] Özellikle kara yolları vasıtasıyla seferin olacağı bölgeye top ve mühimmat sevk edileceği zaman, yollar üzerindeki imar ve tesviye işleri daha titizlikle yürütülmekteydi.[72] Seferler esnasında yolların kullanıma uygun hale getirilmesi için yapılan faaliyetler oldukça kapsamlıydı. Bunlardan ilki ordunun ilerleyişi esnasında yol üzerinde gerekli olan yerlerde köprü inşası ve ihtiyaç duyulanların tamir edilmesidir. Diğeri yolun dar kısımlarında ağaç ve çalıların kesilmesi, büyük kayaların barut ile patlatılması, kaldırımların yenilenmesi, bataklıkların doldurularak düzeltilmesi,[73] köprü kurulamayan derelerin tesviye

---

66 İzmit ile Kazıklı gibi kısa bir mesafede bile tahta ve taştan yapılmış en az 25 köprünün bulunduğu belirtilmektedir. Bkz. Dernschwam, *Anadolu'ya Seyahat*, s. 210.

67 *C.NF. 1993*; *C.NF. 2460*; Dernschwam, *Anadolu'ya Seyahat*, s. 210

68 İsmet Miroğlu, "Osmanlı Yol Sistemine Dâir", *İÜEF Tarih Enstitüsü Dergisi*, S. 15 (1995-1998), İstanbul, s. 251-252.

69 *C.NF. 8*; *C.NF. 1946*.

70 Adana vilayetinde bulunan ve kagir malzemeden inşa edilmiş olunan Misis Köprüsü'nün tamir masrafları için Halep maktuatı malından 10.000 kuruş havale olunmuştur. Bkz. *C.NF. 2506*; *C.NF. 2390*. Yine Bolvadin Köprüsü ve bu köprü civarında bulunan kaldırımlarının tamiri için Kütahya cizyesi malından 18.448 kuruş havale olunmuştur. Bkz. *C.NF. 1993*; *C.NF. 2460*.

71 Orhonlu, *Derbend Teşkilatı*, s. 70; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 69-70; 1743 yılında İran Seferi öncesinde, Eskişehir-Ulukışla hattında yol temizliği hakkında gönderilen ferman için bkz. *K.Ş.S. 56*/9-1. Mısır taraflarından kara yoluyla gelecek ordunun geçeceği yollar üzerinde bulunan köprülerin tamiri ile yolların tesviyesi için emr-i şerif gönderilmiştir. Bkz. *C.NF. 136.*

72 Şark seferi sebebiyle topların ve mühimmat arabalarının geçecekleri mahallerin temizlenmesi ve tesviyesi ile batak olan yerlerin doldurulması, ihtiyaç duyulan yerlerde köprü yapılması ve yıkık olanların tamir edilmesi hakkında yol üzerinde bulunan kadılara gönderilen emri şerif için bkz. *C.NF. 21*. Van taraflarına gönderilen top ve mühimmat için Bitlis taraflarında reayanın kazma ve kürekle yapmış oldukları çalışmalar için bkz. *Topçular Katibi 'Abdülkâdir (Kadri) Efendi Tarihi*, (yay. haz. Ziya Yılmazer), C.II, Ankara 2003, s. 674, 715.

73 *C.NF. 2*.

edilmesi, yağışlardan oluşan çukurların doldurulması, uçurum olan yerlerde yol kenarlarına korkulukların yapılması olarak sayılabilir.[74] Bu işler, vergi muafiyeti karşılığında görevlendirilmiş kimseler ile askeri görevliler tarafından yapılmaktaydı. Onarım, bakım ve tesviye işlerine başlamadan önce yolların durumu hakkında kadılardan rapor alınır ve bir çalışma planı hazırlanırdı. Bu suretle nerelere köprü yapmak gerektiği, hangi noktalarda yolun genişletilmesi ve düzeltilmesi gerektiği belirlenmiş olurdu.[75] İnşa faaliyetlerinin yapılması için silahtarlar başta olmak üzere bir miktar er, kethüda ve çavuş ile birlikte, yolun geçtiği kaza veya köylerdeki ahaliden de bazı kişiler görevlendirilirdi.[76] Tüm bu inşa ve temizlik faaliyetleri esnasında yol hizmetinde bulunanların zahirelerini temin etmek, belirli bir ücret karşılığında o bölge ahalisine ait olmakla birlikte, kullanılacak alet ve edevatın temini *cebeci ocağı* tarafından yapılmaktaydı.[77] Yolların zemini kar, yağmur, fırtına vb. doğal etkenlerin yıkıcı tahribatları ile nakliye vasıtalarının derin izler bırakmasından kaynaklanan yüzey arızalarına rağmen, askeri ve ticari açıdan önemi olanlarının diğerlerine kıyasla daha bakımlı ve ulaşım açısından oldukça elverişli oldukları bilinmektedir. Bunlardan özellikle İstanbul'u Belgrat'a bağlayan Rumeli *orta kol* ile İstanbul'u Arabistan, Bağdat ve Kafkaslara bağlayan Anadolu *sağ*, *sol* ve *orta kol*ların diğer yollara kıyasla daha bakımlı oldukları belirtilmektedir.[78]

3. Güzergâhlar

Gelişen ya da yön değiştiren ticaret merkezlerine paralel olarak bazı yollar önemini kaybedip, bazıları da önem kazansa bile, yolların esas güzergâhları ülke coğrafyasının koşullarına göre şekil almaktadır.[79] Bu bağlamda güzergâh tespiti ve tayini çevre ile iklim faktörlerine bağlı olarak gelişmektedir.[80] Buna paralel olarak dağların geçitleri, plato yüzeyleri, düz sahaların su basmayan kısımları, nehirlerin ulaşıma müsait noktaları yolların doğal hatları olarak kabul edilmektedir.[81] Güzergâhların oluşması ve şekillenmesi hususunda askeri,

---

74 Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 69-70. Kamaniçe Seferi esnasında yapılan yol ve köprü çalışmaları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Mehmet İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, İstanbul 2000, s. 68-78.

75 Miroğlu, "Yol Sistemi", s. 251-252.

76 *Topçular Katibi,* II, s. 674, 707.

77 İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s. 67-68.

78 Orhonlu, *Derbend Teşkilatı*, s. 70.

79 Fügen İlter, *Osmanlılara Kadar Anadolu Köprüleri*, Ankara 1978, s. 22.

80 Selahattin Tozlu, *"*Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)", *Anadolu'da Tarihî Yollar ve Şehirler Semineri (21 Mayıs 2001)*, *Bildiriler*, İstanbul 2002, s. 181.

81 Müderrisoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve Yol Şebekesi*", Ortaçağda Anadolu Prof. Dr. Aynur Durukan'a Armağan*, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü, Ankara 2002, s. 373.

siyasi, sosyal ve ekonomik faaliyetler ile bunların sonuçlarını da yol hattının şekillenmesinde insan faktörü olarak ele almak gerekmektedir.[82] Bu bağlamda insanlığın yeryüzünde dolaşmaya başlamasından itibaren dağ geçitleri, bataklıklar, göller, akarsular, ormanlar, denizler gibi doğal engeller dışında kalan zeminlerde fiziki coğrafyanın koşullarına bağlı olarak en uygun kara yolu güzergâhlarının oluşturulduğu şeklinde bir tanım geliştirmek mümkündür.[83] Karanın deniz, göl ve akarsularla kesildiği yerlerde ise insan aklı devreye girerek, gemi[84] ve köprü vasıtasıyla bu engeller aşılarak yolun güzergâhında devamlılık sağlanabilmiştir.[85]

Osmanlı Devleti'nde yol güzergâhlarının tanımlanması, ulaşım ve haberleşme ile askeri ve ticari faaliyetlerin gerçekleştiği yollara göre bazı farklılıklar göstermektedir. Bunların içinde ulakların kullandığı yol ağı[86] ve surre alayları ile hacıların kullandıkları ana yol,[87] güzergâhları bakımından en sabit karakterli olanlar gibi gözükmektedir. Askeri güzergâhlar öncelikli olarak seferin yönü, savaş stratejisi, ülkenin iç durumu, lojistik imkanlar, su kaynakları ile hava ve yol durumuna göre belirlenmektedir. Ticari yolların oluşumu ve kullanım sıklığı ise belirli bir emtianın değer kazanıp değer yitirmesine, siyasi koşullara ve yol ağının bağlantılı olduğu limanların işlekliğine bağlı gözükmektedir.[88] Bunun yanında iklim şartlarından ve bitki örtüsünden azami şekilde yararlanmaya çalışmak amacıyla yer değiştiren konar-göçer grupların kullandığı, resmi yolların paralelinde ya da tamamen uzağında konumlanmış alternatif yollar da bulunmaktadır. Ancak bunların takip ettikleri güzergâhların bir haritasını çıkarmak ya da tanımlamak bu çalışmanın amaçları dışındadır. Yine bölgesel ya da uluslararası ticari önemi bulunan emtianın yol haritasını çıkarmak da hedeflerimiz arasında değildir.

Osmanlı Devleti'nde resmi yol sisteminin kayıtlı bulunduğu yol ve menzil defterlerinde isimlendirme yapılırken standart bir uygulama bulunmamaktadır. Bazı defterlerde bu isimlendirmeler yapılırken "*Üsküdardan Haleb ve gayriye*"[89] şeklinde, yolun nereden başlayıp nerede bittiği dikkate alınmış, bazılarında ise

---

82 Müderrisoğlu, *Menzil Külliyeleri*, s. 9.

83 Müderrisoğlu, "Menzil Kavramı", s. 920.

84 Serdar Genç, "XVIII. Yüzyılın İlk Yarısındaki Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım", *CIEPO 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri (14-16 Nisan 2011)*, III, İzmir 2011, s. 1405-1413.

85 Köprüler hakkında bkz. Cevdet Çulpan, *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar*, Ankara 2002, s. 1.

86 Halaçoğlu, *Menziller*, s. 52-121.

87 Bu yolun güzergâhı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Sak-Çetin, "Hac Menzilleri", s. 214-216.

88 Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (çev. Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul 2000, s. 106-107.

89 KK. 2555, s. 1, (H. 1002 / M. 1594-95).

"*Asitâne-i saadetten Haleb cânibine giden sağ kol menâzilidir*"[90] veya "*Asitane-i saadetten serhâd-i Engirüs tarafından orta kol menâzilidir*"[91] şeklindeki ifade ile yolun hem güzergâhı, hem de İstanbul'a göre yön ve konumuna yer verilmiştir. Bu verdiğimiz örnekler erken tarihli defterlere ait olup, daha sonraki tarihlerde ana yolların isimlendirilmesinde, nispeten de olsa, standart bir tanım yapıldığı söylenebilir. Nitekim h. 1138 tarihli bir menzil ahkâmında "*Anadolunun sol kolunda vak'i hendek menzili tarik-i caddede vak'i olub*" şeklindeki ifade hem yolun ismini, hem de buranın bir ana yol olduğunu nitelemektedir.[92] Yine geç tarihli bir yol defteri olan Redif Askerî Tâlimatnâmesi'nde ise bu isimlendirmeler, "*ân cânib-i kol-ı sağ-ı Anadolu, ân cânib-i orta kol-ı Anadolu* ve *ân cânib-i kol-ı sol-ı Anadolu*"[93] şeklindedir.

Çalışmanın sonraki bölümünde yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda, Osmanlı Devleti yol sisteminin omurgasını oluşturan altı ana yol güzergâhının Anadolu tarafında yer alan üçünden ve bunlardan ayrılarak ülke topraklarının dört bir tarafına ulaşıma imkan sağlayan tali yollar hakkında bilgi verilecektir.

a) Anadolu Sağ Kol Güzergâhı

Anadolu *sağ kol*, Üsküdar'dan başlayıp Anadolu'yu çaprazlamasına geçerek, Halep veya Şam üzerinden Harameyn'e ulaşan hac yoluyla aynı istikamette ve onunla birlikte örgütlenmiş önemli bir ana yoldur.[94] Anadolu *sağ kol* askeri,[95] ticari[96] ve haberleşme amaçlı olarak kullanılmakta olup, hac ve surre kervanlarının ana yolu olması da bu yolun önemini artıran başka bir etkendir.[97]

---

90 *MAD. 4108*, s.20, (H.1071 / M. 1661).

91 *MAD. 4108*, s. 5, (H. 1097/ 1685).

92 *MAD. 8470*, s. 244-1, (H.1138 / M.1725).

93 *Redif Askerî Tâlimatnâmesi*.

94 Müderrisoğlu, "Menzil Kavramı", s. 921; Altunan, "Menzilhâneler", s. 913.

95 *Haydar Çelebi Ruznâmesi*, (haz. Yavuz Senemoğlu), Tercüman 1001 Temel Eser Serisi, Yay. No: 73, Tarihsiz, s. 64-97; Süheyl Ünver, "Dördüncü Sultan Murad'ın Revan Seferi Kronolojisi", *Belleten*, XVI/61, Ankara 1952, s. 552; Nezihi Aykut, "IV. Murad'ın Revan Seferi Menzilnâmesi", *İÜEFTD*, 34, İstanbul 1984, s. 201-211; Halil Sahillioğlu, "Dördüncü Muradın Bağdad Seferi Menzilnâmesi (Bağdat Seferi Harp Jurnalı), *Belgeler*, XIII, S. 17, Ankara 1988, s. 58-59; Tahsin Ünal, *IV. Murat ve Bağdat Seferi*, (yay. haz. Ali Güler, Suat Akgül), Ankara 2001, s. 232-234. Ayrıca 1638 tarihli menzil defterinde verilen menzil noktaları ve mesafeleri için bkz. *D.MKF. 27453*, (1048/1638). 18. yüzyılda tertip olunan iaşe menzilleri için bkz. Bozkurt, *İaşe Menzilleri*, s. 38-39. Bu yol üzerinde Üsküdar-Gökmeydan (Halep) hattında Bağdat Seferi esnasında kullanılan 250 saat fiili yolculuk gerektiren 55 askeri menzil bulunmaktadır. Bkz. Sahillioğlu, "Bağdad Seferi", s. 55-61. Aynı tarihli başka bir defterde ise Üsküdar-Halep Arasında 50 askeri menzil kayıtlıdır. Bkz. *D.MKF. 27453*. 1730 yılında İran Seferi için Üsküdar-Halep arasında tertip olunan menziller Rıza Bozkurt tarafından yayınlanmıştır. Bkz. *İaşe Menzilleri*, s. 37-40.

96 İnalcık, *Klasik Çağ*, s. 133, 153; Andre Raymond, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, (çev. Ali Berktay), İstanbul 1995, s. 37.

97 Faroqhi, "Krizler ve Değişim", s. 612; Latif Armağan, "XVIII. Yüzyılda Hâc Yolu Güzergâhı ve Menziller (=Menâzilü'l-Hacc), *OA*, XX, İstanbul 2000, s. 76; Sevim İlgürel,

Osmanlı yol sistemine göre, 16. yüzyılın ikinci yarısı ile 18. yüzyılın sonlarına değin, yolun ana güzergâhı Üsküdar'dan başlayıp İznik, Eskişehir, Konya, Adana, Antakya gibi önemli merkezlerden geçerek Halep'te son bulmaktadır. Bu zaman zarfında yolun ana güzergâhı nerede ise hiç değişmemiştir.[98] Anadolu *sağ kol*un ana güzergâhını oluşturan menzillerin isimleri, birbirilerine ve Üsküdar'a olan uzaklıkları (saat cinsinden) şu şekildedir: Üsküdar, Gekbûze (9), Dil (Hersek) (4-13), İznik (12-25), Lefke (6-31), Söğüd (12- 43), Eskişehir (9-52), Seyyidgazi (8-60), Hanıhüsrevpaşa (8-68), Bolvadin (12-80), İshaklı (6-86), Akşehir (5-91), Ilgın (9-100), Lâdik (boş), Konya (18-118), İsmil (boş), Karapınar (24-142), Ereğli (12-154), Ulukışla (9-163), Dölek/Yayla (14-177), Çakıdhanı 10-187), Adana (8-195), Kurdkulağı (12-207), Payas (8-215), Bağras/Belen (7- 222), Antakya (9-231), Tenrin (16-243), Halep (10-253).[99] Yolun en düzenli ve örgütlü bölümü de bu ana güzergâhtır. Halep ve Şam'dan itibaren doğa koşulları ve güvenlik imkanları, burada yol müesseselerinin konumlandırılması ve sürekli olarak hizmet vermesine çok fazla müsaade etmemektedir.[100] 16 ve 18. yüzyıllar arasındaki kayıtlara göre yolun asli etabı Üsküdar-Halep arası olup, Antakya'dan ayrılarak Şam'a ulaşan yol ikinci derecede önem arz etmektedir.[101] Bununla birlikte, 19. yüzyıl ortalarında yolun asıl güzergâhı Üsküdar-Şam hattıdır. Halep tarafı ise tali yol güzergâhını oluşturur.[102] Aslında Hac yolu da 18. yüzyıla kadar Antakya-Halep-Hama üzerinden Şam'a bağlanmaktayken, daha sonraki süreçte Antakya-Hama üzerinden -Halep'e uğramadan- bağlantısız olarak Şam'a ulaşmaya başlamıştır.[103] Antakya veya Halep üzerinden ayrılarak

---

"Abdurrahman Hibrî'nin Menâsik-i Mesâlik'i", *İÜEFTED*, 6, İstanbul 1975, s. 111-128; Faroqhi, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, (çev. Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995, s. 34-35.

98 Bununla birlikte Konya-Larende-Ereğli üzerinden geçen yolun, Karapınar'ın iskan edilmesiyle Konya-Karapınar-Ereğli hattına dönüştüğü görülmektedir. Bu yeni güzergâh eskisine göre daha kestirme bir yol olmuştur. Bkz. Eyice, "Karapınar", s. 118; Osman Gümüşçü-Mutlu Yılmaz, "Ulaşım Şartlarının Ortaya Çıkardığı Şehir: Karapınar'ın Kuruluş Öyküsü", *Karapınar Sempozyumu*, Karapınar 2000, s. 62. Karapınar'ın kurulması ve iskanı ile ilgili olarak bkz. Yusuf Küçükdağ, *Karapınar Sultan Selim Külliyesi*, Konya 1997, s. 1-15. 1432-1433 yılları arasında Osmanlı topraklarında seyahat eden Bertradon la Broquiere, Adana-Tarsus-Ereğli ve Larende'den geçen ana yolu takip ederek Konya'ya ulaşmıştır. Ancak 1592-1598 yılları arasında İstanbul tarafından gelen John Sanderson ise Konya-İsmil ve Karapınar üzerinden Ereğli'ye ulaşmıştır. Bertrandon la Broquiere'nin Ereğli'den Konya'ya ulaşmak için kullanmış olduğu yol güzergâhı için bkz. Stephane Yerasimos, *Les Voyageurs Dans L'empire Otoman (XIV^e- XVI^e siècles)*, Ankara 1991, s. 107. John Sanderson'un Konya'dan-Ereğli'ye ulaşmak için kullanmış olduğu yol güzergâh için bkz. Yerasimos, *Les Voyageurs*, s. 374.

99 *KK. 2555*, s. 1; *MAD. 4108*, s. 20-30, *MAD. 3217*, s. 5b-24b, *MAD. 10492*, s. 11-143; *Redif Askeri Talimatnamesi*, Anadolu *sağ kol*.

100 Faroqhi, "Krizler ve Değişim", s. 613-614.

101 *MAD. 3217*; *MAD. 4004*; *MAD. 10492*; *MAD. 10322*; *MAD. 4111*.

102 *Redif Askerî Tâlimatnâmesi*, Anadolu *sağ kol*.

103 17. yüzyılın sonlarında kadar Hac yolu İstanbul-Konya-Adana-Antakya-Halep-Şam şeklindeydi. Bkz. İlgürel, " Menâsik-i Mesâlik", s. 121. Yine 1557 yılında Medine'den İstanbul'a giden Mekkî'de Medîne-Tebük-Maan-Şam-Humus-Halep-Adana güzergâhını

Şam'a devam eden yolun,[104] bundan sonraki Kahire[105] ya da Hicaz'a[106] ulaşan güzergâhları ise her zaman tali yol görünümünde olmuştur. Anadolu *sağ kol*, Halep ve Şam'dan sonraki tali yollarıyla birlikte bir bütün olarak değerlendirildiği zaman üç kıtayı bir birine bağlar niteliktedir. Üsküdar üzerinden deniz yoluyla İstanbul'a bağlanan yol, buradan itibaren örgütlenen Rumeli yolları vasıtasıyla da, Avrupa'nın içlerine kadar ulaşıma imkan sağlayacak bir altyapıya sahiptir.[107] Ayrıca, Şam'dan ayrılan başka bir tali yol vasıtasıyla da, Osmanlı'nın önemli bir eyaleti olan Mısır'ın merkezi Kahire'ye kadar ulaşılabilmektedir.[108] Bu açıdan bakıldığında söz konusu ana yol Avrupa-Asya ve Afrika bağlantılı olarak kıtalararası bir ulaşım hattı özelliği taşımaktadır.

b) Anadolu Orta Kol Güzergâhı

Osmanlı Devleti yol sistemine göre kesintisiz olarak devam eden en uzun ana güzergâh İznikmid-Bağdat arasında uzanan Anadolu *orta kol*dur. Doğal başlangıç noktası Üsküdar olan bu yol kağıt üzerinde Üsküdar'a 18 saat/105 km, Gebze'ye ise 9 saat/51 km uzaklıkta olan İznikmid (İzmit)'den başlatılmaktadır. 16. yüzyılın sonlarından 19. yüzyılın ortalarına kadar neredeyse hiç değişmeyen yolun güzergâhında yer alan menzillerin isimleri, bir önceki menzile ve Üsküdar'a uzaklıkları 16. yüzyıl verilerine göre şu şekildedir: İznikmid (9/18), Sapanca (7/25), Hendek (12/37), Düzce (12/39), Bolu (12/61), Gerede (12//73), Bayındır (9/82), Karacalar (9/91), Karacaviran (4/95), Koçhisar (8-103) Tosya (10/113), Hacıhamza (9-122), Osmancık (9/131), Merzifon (14/145), Amasya (8/153), Turhal (12/165), Tokat (8/173), Sivas (18/191), Kangal (18/209), Hasançelebi (14/223), Hasanpatrik (10/233), Malatya (10/243), İzoli (10/253), Harput (16/269), Ergani (18/287), Diyarbakır (12/299), Mardin (18/317), Nusaybin (10/327), Musul (45/372), Karakuş (4/367), Erbil (12/288), Kerkük (9/397), Dakuk (9/415), Tuzhurmatı (7/422), Kefri (10/432), (*Silik/Okunmuyor*) (7/439), Nehr-i Dicle (7/446), Han Çeşmesi (10/456), Bağdat (12/468).[109]

---

kullanmıştır. Bkz. Ekrem Kâmil, "Gazzi-Mekki Seyahatnâmesi", *Tarih Semineri Dergisi*, 1/ 2, İstanbul 1997, s. 16-17. Ancak 18. yüzyılın başlarından itibaren bu güzergâh biraz değişerek İstanbul-Konya-Adana-Antakya-Şam şeklini almıştır. Bkz. Sak-Çetin, "Hac Menzilleri", s. 218-221.

104 *MAD. 10322*, s. 172-174.

105 *MAD. 4108*, s. 47; *MAD. 10322*, s. 162-164; *MAD. 10492*, s. 185.

106 *MAD. 4108*, s. 44-46; Şam-Mekke arasındaki yolun mesafesi hac menzilnâmelerine göre 490-523 saat arasındadır. Bkz. Sak- Cetin, "Hac Menzilleri", s. 214.

107 Nasûhü's-Silâhî, *Sefer-i Irakeyn*, s. 52-53.

108 *MAD. 4108*, s. 46-47; *MAD. 10322*, s. 162-164; *MAD. 10492*, s. 185.

109 *KK. 2555*, s. 3b. İznikmid (9/18), Sapanca (6/24), Hendek (12/36), Düzce (12/48), Bolu (12/60), Gerede (12/72), Hamamlı (8/80), Karacalar (9/89), Karacaviran (3/92), Koçhisar (8/100), Tosya (9/109), Hacıhamza (8/125), Osmancık (8/125), Merzifon (12/137), Amasya (8/145), Turhal (12/157), Tokat (8/165), Sivas (18/183), Deliklitaş (10/193), Hasan Çelebi (16/209), Hasan Patrik (10/219), Malatya (6/225), İzoli (6/231), Harput (12/243), Ergani

16. yüzyıldaki verilere göre Anadolu *orta kol*dan, ana yolu üzerinde yer alan Sapanca, Tosya, Sivas, Amasya, Hasan Çelebi, Kangal, Harput, Diyarbakır isimli menzillerinden olmak üzere dokuz adet tali yol ayrıldığı görülmektedir. Bunlardan Sapanca-Kayseri, Tosya-Zamantı, Sivas-Ereğli, Sivas-Ruha, Sivas-Çemişgezek ve Diyarbakır-Rakka-Şam yolları uzun birer güzergâh oluşturmaktadır. Ancak Amasya-Bozok, Hasan Çelebi-Uğurluoğlu, Harput–Eğin arasındaki yollar ise çok kısa güzergâhlardır.[110] İrili ufaklı yaklaşık 14 tali yol üzerinde 49 menzil bulunmakta olup, bu yolların toplam uzunluğu 717 saate ulaşmaktadır. 16. yüzyılda Anadolu *orta kol*un Sivas üzerinden Yeniil, Zamantı, Kayseri, Nevşehir, Niğde bağlantılı olarak Ereğli'ye ulaşan bağlantısı Anadolu *sağ kol* ile irtibatını sağlamaktadır. Yine Sivas üzerinden ayrılan diğer bir yol ise Divriği, Eğin, Erzincan üzerinden Erzurum'a ulaşmaktadır. Bu bakımdan Anadolu *orta kol*un her iki ana yol ile bağlantısının olduğu söylenebilir.[111] 1843 tarihli menzil defterine göre Anadolu *orta kol*dan ayrılan veya bu ana yolla bağlantılı Sapanca-Tosya, Ankara-Boğazlıyan, Kırşehri-Maraş, Kırşehri-Aksaray, Kayseri-Sivas, Hamamlı-Çerkeş, Amasya-Zile, Sivas-Çemişgezek, Ergani-Eğin ve Diyarbakır-Rakka yolu olmak üzere on adet tali yol olduğu anlaşılmaktadır.[112]

c) Anadolu Sol Kol Güzergâhı

Devlet merkezini ana hatlarıyla Kuzeydoğu ve Doğu Anadolu'ya, Kafkasya'nın güneyine, Azerbaycan'a ve İran'ın kuzeybatısına kadar geniş bir bölgeye bağlayan bu yol, İstanbul'a sırtını dönen bir kişiye göre *sol kol*unun üzerinde kalan bu üçüncü ana güzergâh Anadolu *sol kol*dur.[113] *Sol kol*un teorik olarak başlangıç noktası ise *orta kol* üzerindeki Merzifon'dur. 16. yüzyıl verilerine göre Üsküdar'a 145 saat uzaklıkta bulunan Merzifon'dan ayrılan ana yol, 310 saat uzaklıktaki Kars'ta son bulmaktadır. Bu dönemde *sol kol*un ana güzergâhı üzerinde yer alan son menzilin Üsküdar'a uzaklığı 310 saat olmakla birlikte, yolun Merzifon'dan itibaren müstakil kısmı 163 saat uzunluğundadır. Söz konusu güzergâh Merzifon (145), Lâdik (8/153), Sonisa (12/165), Niksar (12/177), Tilemse (12/189), Hacımurad (12/201), Karahisar-ı Şarkı (15/216), Şiran (12/228), Germuri nam-ı Diğer Kelkit (12/240), Karakulak (11/251), Aşkale (15/266), Erzurum (10/276), Hasan Kale (6/282), Mecengerd (11/293), Kara

(18/261), Diyarbakır (14/275), Mardin (18/293), Nusaybin (12/305), Musul (44/349), Karakuş (4/253), Akkare (12/365), Altun Köprüsü (12/377), Kerkük (12/389), Tavuk (10/399), Karmati (8/407), Ban (16/423), Yenice (12/435), Bağdat (10/445) şeklindedir. Bkz. *Redif Askerî Tâlimatnâmesi, Anadolu orta kol.*

110 *KK. 2555*, s. 1.

111 *KK. 2555*, s. 6.

112 Halaçoğlu, s. 85-86; *Redif Askerî Tâlimatnâmesi*, Anadolu *orta kol*.

113 *KK. 2555*, s. ; *MAD. 3217*; *MAD. 4004*; *MAD. 10492*; *MAD. 10322*; *MAD. 3999*.

Hamza (11/304), Kars (6/310) olmak üzere 16 menzil üzerinden geçmektedir.[114]

19. yüzyılda *sol kol*un güzergâhı Üsküdar'dan başlatılmıştır. Ancak fiziki olarak Niksar'dan başlayan yol 13 menzil üzerinden geçmek suretiyle, 153 saat uzaklıktaki Van Kalesi'nde son bulmaktadır. Daha önceki dönemde ana yol üzerinde kalan Erzurum-Kars'a giden 44 saatlik etap ise tali güzergâh olarak kaydedilmiştir.[115]

16. yüzyılın ikinci yarısında Anadolu *sol kol* üzerinden ayrılan tali yollar vasıtasıyla Canik, Tokat, Gümüşhane ve Van Kalesi'ne ulaşabilmektedir.[116] 18. yüzyılın ilk yarısında hizmet veren menzilhânelerin birbirileriyle olan bağlantılarına göre, Anadolu *sol kol* üzerinde Gümüşhane/Bayburt-Trabzon, Trabzon-Soğucak, Hasankale-Van, Molla Süleyman-Sekmanabâd, Kars-Revan, Kars-Gence, Kars-Tiflis[117] olmak üzere yedi önemli tali yol olduğu görülmektedir. 1843 tarihli yol defterine göre Anadolu *sol kol* üzerinden ayrılan yollar vasıtasıyla Ereğli, Trabzon, Sinop, İskefser, Kırcalis, Kars, Ahıska ve Bayezid[118] gibi merkezlere ulaşabilmektedir.

B. DENİZ YOLLARI VE ULAŞIM AĞLARI

1. Osmanlıların Deniz Faaliyetleri ve Denizlerdeki İlerlemeleri

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan İstanbul'un fethine kadar olan süreçte geçirdiği yüz elli yıllık dönemde meydana gelen gelişmeler için bazı önemli değişim noktaları tespit etmek gerekmektedir. İlk dönem Marmara sahillerine ulaşma, denizci beyliklerle temas ve denizlerle tanışma; ikinci dönem Yıldırım Bayezid'in Gelibolu'yu donanma üssü ve tersane olarak teşkil etmesi ile Venedik'le mücadele; üçüncü dönem ise Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethederek Karadeniz ile Akdeniz'e açılması ve Osmanlı deniz imparatorluğunun temellerini atması olarak karşımıza çıkmaktadır.[119] Osmanlıların Çanakkale Boğazı'nın her iki yakasını da ele geçirmiş oldukları 1356 yılında az sayıda gemiye sahip olmalarına rağmen, Karadeniz üzerinden gerçekleşen ticarettin bir miktar pay almayı becermişlerdir. Bunun yanında Türk beyliklerini ele geçirerek Anadolu birliğini pekiştirirken, onların daha önceden Cenova ve Venedik ile yapmış oldukları ticaret anlaşmalarını da devam ettirmişlerdir. Bu suretle ilhak edilen beyliklerin, Ege adalarından bazıları üzerindeki imtiyazları da doğal olarak Osmanlıların eline geçmiştir. Yine Akdeniz ile Karadeniz arasındaki biricik suyolunun geçtiği İstanbul ve Çanakkale boğazları da Osmanlı

---

114 *KK. 2555*, s. 7.
115 *Redif Askeri Tâlimatnâmesi*, Anadolu *sol kol*.
116 *KK. 2555*, s. 4.
117 Cemal Çetin, *Padişah Postaları*, s. 161-183.
118 *Redif Askeri Tâlimatnâmesi,* Anadolu *orta kol.*
119 İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006, s. 13.

Devleti'nin kontrolüne girmiştir.[120] Fatih Sultan Mehmed devrinde Osmanlı Devleti; Ege, Akdeniz ve Karadeniz ticaret yollarına egemen olmak istiyordu. Bu amaçla denizciliğe ağırlık verilerek donanmanın güçlendirilmesi için muhtelif yerlerde tersaneler kuruldu. Bu suretle zamanla Venedik ve Cenevizlilerle boy ölçüşecek kadar güç kazanıldı. Karadeniz'in Anadolu kıyılarındaki güvenlik meselesini halletmek ve Anadolu'nun siyasi bütünlüğünü sağlamak amacıyla, Karadeniz'de seferler düzenledi. Bu seferler esnasında Batı Karadeniz'de önemli bir ticaret merkezi olan ve Cenevizlerin kontrolünde olan Amasra, ardından da Candaroğulları'nın elinde olan Sinop ele geçirildi.[121] Bunun yanında Trabzon'da kurulan Rum Devleti yöneticilerinin kendilerini Bizans'ın varisi gibi görerek Osmanlı Devleti'ne karşı düşmanca tutum içerisinde olmaları ve Akkoyunlular ile ortak hareket etmeleri gibi sebeplerle şehir karadan ve denizden kuşatılarak teslim alındı.[122] Karadeniz ticaretini tam olarak güvenlik altına almak için Kırım'ın da alınması gerekiyordu. Venedikliler ve Cenevizliler, yarımadanın kıyılarında koloniler kurup Kırım'ı ekonomik yönden kendilerine bağlamışlardı. Bu sırada Kırım'da iç karışıklıklar hüküm sürmekte ve Kırım halkı ile Ceneviz kolonileri arasında anlaşmazlıklar yaşanmaktaydı. Kırım halkının, Cenevizlilere karşı Osmanlılardan yardım istemesi üzerine Fatih, Gedik Ahmet Paşa komutasındaki büyük bir donanmayı Kırım'a gönderdi. Venedik ve Cenevizlilerin elindeki şehirler ele geçirildi. Venedik ve Cenevizliler Karadeniz'den tamamen çıkarıldı. Kırım Hanlığı Osmanlı himayesine girmeyi kabul etti. Bu suretle Karadeniz ticaret yolları tamamen Osmanlıların eline geçti, Karadeniz Türk gölü haline geldi.[123] Bundan sonra Karadeniz, yaklaşık 350 yıl boyunca Osmanlı tebaası dışındaki gemilere büyük ölçüde kapalı kalmıştır.[124] II. Bayezid döneminde Karadeniz sahillerinde yer alan Boğdan üzerine sefer düzenlendi. Kili ve Akkerman kaleleri Osmanlı egemenliğine girdi. Batı sahilleri de Osmanlıların hakimiyeti altına alınarak Karadeniz üzerinde tam olarak kontrol sağlandı.[125]

Fatih Sultan Mehmed; boğazların Anadolu kıyılarının güvenliğini sağlamak ve Ege ticaretini geliştirmek amacıyla Ege adalarının alınması meselesine önem vermiştir. Bu dönemde Ege adaları Rodos Şövalyeleri, Venedikliler ve Cenevizlilerin elinde paylaşılmış durumda idi. Girişilen faaliyetler sonucu Ege Denizi'ndeki Gökçeada, Taşoz, Semadirek, Bozcaada, Limni, Eğriboz ve Midilli adaları fethedildi.[126] Fatih döneminde Karadeniz, Ege ve Batı Akdeniz kıyıları

---

120 Albert Howe Lybyer, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, III, İzmir 1987, s. 145.

121 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, II, Ankara 1979, s. 47-49.

122 Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, II, s. 53-57; Selahattin Tansel, *Fatih Sultan Mehmet'in Siyasi ve Askeri Faaliyetleri*, M.E.B., İstanbul 1999, s. 261-270; Kenan İnan, "Trabzon'un Osmanlılar Tarafından Fethi", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14, Kayseri 2003, s. 74-79.

123 Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, II, s. 127-129; Tansel, *Fatih Sultan Mehmet*, s. 271-279.

124 Lybyer, "Doğu Ticaret Yolları", s. 149.

125 Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, II, s. 181-183.

126 Tansel, *Fatih Sultan Mehmet*, s. 231-247.

ile Mora yarımadası Osmanlı topraklarına katılınca Osmanlı-Venedik ilişkileri kopma noktasına geldi. Küçük bir problem ile başlayan Osmanlı-Venedik Savaşı on altı yıl (1463-1479) sürdü. Nihayetinde Osmanlılar karşısında ciddi bir varlık gösteremeyen ve toprak kaybeden Venedikliler 1479'da anlaşma yapmak zorunda kaldılar. Antlaşmaya göre Venedik, Osmanlılara toprak ve vergi vermeyi kabul etti.[127] Buna karşılık Venediklilere, Osmanlı kara sularında serbestçe ticaret yapma ve Osmanlı limanlarından yararlanma hakkı verildi. II. Bayezid döneminde Venediklilerin Mora halkını Osmanlılara karşı isyana teşvik etmesi üzerine Osmanlı-Venedik savaşları yeniden başladı. İnebahtı, Modon, Koron ve Navarin kaleleri Venediklilerden alındı. Böylece Venedikliler Mora'dan tamamen uzaklaştırıldı.[128]

Kanuni Sultan Süleyman, Osmanlı Devleti'nin denizlerde güçlü olması için donanmaya önem verdi. Kanuni döneminde Karadeniz'den sonra Akdeniz de Türk denizi haline getirildi.[129] Rodos adası Anadolu'nun güneybatı kıyılarına yakın ve Akdeniz'in güvenliği açısından önemli bir konumda idi. Burası Sen Jan Şövalyelerinin elinde bir korsan yatağı idi.[130] Rodos adasındaki korsanların Türklerin Akdeniz ticaretini engellemeleri, Batı Anadolu kıyılarını tehdit etmeleri, Mısır ve Suriye'den Anadolu'ya ulaşan deniz yolunun güvenlik altına alınmak istenmesi gibi sebeplerle Rodos, Kanuni'nin katıldığı şiddetli bir kuşatma sonunda alındı.[131] Rodos'un fethiyle Anadolu, Suriye ve Mısır deniz yolunun güvenliği büyük ölçüde sağlandı. Barbaros Hayrettin Paşa'nın, Venediklilere ait Ege'deki bazı kaleleri alması ve İtalya kıyılarına seferler yapması neticesinde Osmanlıların buradaki hakimiyetleri pekişmişti. Bunun üzerine Osmanlıların Korfu Adası'nı kuşatması, Akdeniz'de Osmanlı etkisinin giderek artması üzerine Venedik, Ceneviz, Malta, İspanya ve Portekizlilerden oluşan bir Haçlı donanması vücuda getirildi. Bu donanma ile Barbaros Hayrettin Paşa komutasındaki Osmanlı donanması Preveze'de karşı karşıya geldi. Osmanlıların, Haçlı donanmasını ağır bir yenilgiye uğrattığı bu savaş ile Akdeniz'de avantaj ve üstünlük Osmanlı Devleti'ne geçti.[132] 16. yüzyılda Akdeniz'de Osmanlı Devleti'nin en güçlü rakibi İspanyollar olmuştur. İki rakip arasındaki mücadele iki ülke donanmalarının karşı karşıya geldiği savaşlardan daha çok, egemenlik alanları ve ticari bölgelerine gerçekleştirdikleri korsan faaliyetleri şeklinde olmuştur. Bu yüzyıl içinde Rodos'taki Hristiyan korsan merkezine karşılık, Cezayir'de üslenen Türk korsanları Osmanlı egemenliğine girince bu iki devlet,

---

127 Tansel, *Fatih Sultan Mehmet*, s. 177-194.

128 Uzunçarşlı, *Osmanlı Tarihi*, II, s. 213-219.

129 Uzunçarşlı, *Osmanlı Tarihi*, II, s. 363-389.

130 Daniel Goffman, *Osmanlı Dünyası ve Avrupa 1300-1700*, (çev. Ülkü Tansel), İstanbul 2004, s. 125.

131 Mehmet Akif Erdoğru, "Kanunî Sultan Süleyman'ın Rodos Seferi Ruznamesi", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XIX/1, İzmir 2004, s. 55-71.

132 İdris Bostan, "Kanunî, Barbaros ve Akdeniz'de Değişen Güç Dengeleri", *Doğu-Batı, Akdeniz*, XXXIV, Ankara 2005, s. 177.

birbirinin güçlerini kırmak için ayrı bir mücadeleye giriştiler. Bu süreç zarfında Rodos'un Osmanlılar tarafından ele geçirilmesine karşın İspanya'nın Afrika'nın kuzeyinde başarısız olması, Osmanlıları Akdeniz'de avantajlı konuma getirdi. Rodos'tan ayrılmak zorunda kalan şövalyeler ise İspanya'nın kendilerine yeni üsler vermesiyle Osmanlılar için tehdit oluşturmaya devam ettiler. Hint sularında ise karşısına çıkan rakip Portekizliler olmuştur. Osmanlılar, Akdeniz'de Kuzey Afrikalı korsanların kendisine ilhak olmasıyla İspanyollara karşı edindiği üstünlüğü, Hint Denizi'nde Portekizlere karşı sağlayamadılar.[133] Osmanlılar, Preveze Deniz Savaşı'yla 1538'de kazandıkları avantajlı duruma rağmen, Akdeniz üzerinde de tam olarak egemen olamamışlar, nihayetinde 1571 yılındaki İnebahtı Deniz Savaşı'yla Akdeniz'deki avantajları ve üstünlükleri zarar görmüştür. Bunun yanında Hint Okyanusu'nda Portekizlilerin oluşturduğu güçlü engel de, Osmanlı hakimiyetinin İran körfezi ile Kızıldeniz ile sınırlı kalmasına yol açmıştır. 1591 yılında verilen bir bilgiye göre, söz konusu tarihte Osmanlı İmparatorluğu'nun sahilleri 3 bin mil uzunluğundadır.[134]

2. Osmanlı Deniz Yolları ve Güzergâhları

Yukarıda belirtildiği üzere karada yol güzergâhlarının oluşumu; ticari, siyasi ve askeri ihtiyaçların yanı sıra büyük ölçüde yeryüzü şekillerine bağlı olarak şekillenmiştir. Aslında deniz yolları için de benzer faktörlerden bahsetmek mümkündür. Gerçi deniz üzerinde karada olduğu gibi dere, tepe veya uçurum benzeri doğal engeller olmadığı için kuş uçuşu kestirme bir yol hattı çizmek mümkün gözükmektedir. Bununla birlikte deniz rotalarının asıl belirleyicileri mevsimsel özellikler, hava koşulları, rüzgarların konumu, akıntıların hızı ve yönü,[135] kullanılan deniz taşıtının fiziki imkanları ve kıyı şeridinin arazi yapısı gibi unsurlardır. Bunun yanında önceden tahmin edilemeyen bir fırtına, belirlenen rotanın tam zıddı bir yol izlemeye mecbur bıraktığı gibi, geminin su alarak batmasına ya da kıyılardaki kayalıklara çarparak parçalanmasına da sebep olabilmektedir.[136] Yine zamanında esmeyen ya da ters esen bir rüzgar bile deniz üzerindeki tüm ulaşım hattını sekteye uğratmaktadır.[137] Normal şartlar altında deniz üzerinde yol inşa etmek, bu yolu ara sıra onarmak ve yolcuların dinlenmesine yarayacak sosyal donatılar yapmak gibi zorunluluklar mevzubahis değildir. Ancak su üzerinde birçok hususu göz önünde tutarak

---

133 Şenay Özdemir, *Akdeniz Hakimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789)* (Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2004, s. 5.

134 Braudel, *Maddi Uygarlık*, II, s. 402-403.

135 John H. Pryor, *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, (çev. Füsun Tayanç-Tunç Tayanç), İstanbul 2004, s. 98.

136 Volkan Dökmeci, *Venedik Kaynaklarına Göre II. Bayezid ve I. Selim Dönemlerinde Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık* (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2011, s. 61, 134.

137 Lybyer, "Doğu Ticaret Yolları", s. 156.

belirlenen bu rotalarda, yolculuğu aksatmayacak ya da mümkün kılacak bir takım önlemler alınması ile ikmal yapılacak iskele, liman ve körfezlerin belirlenmesi gerekmektedir. Aslında rotayı etkileyen bir diğer husus da deniz taşıtının karaya olan bağımlılığıdır. Bununla ilgili olarak Akdeniz sularında gezen kadırgaların büyük bir çoğunluğunun, gemi personelinin ve kürekçilerin yiyecek ve su ihtiyaçlarını karşılamak için, en fazla iki haftada bir karaya çıkma zorunluluğunun olduğu anlaşılmaktadır.[138] Bunun yanında denizlerdeki tüm faaliyetler, karalardaki faaliyetlerin ayrılmaz birer parçasıdır. Bu anlamda karadan bağımsız bir deniz rotası belirlemek de mümkün gözükmemektedir. Söz konusu veriler doğrultusunda, Osmanlı Devleti tarafından tanımlanmış deniz rotaları hakkında bilgi vermek yerinde olacaktır. Erken Modern Dönem'de Osmanlı Devleti'nin resmi belgelerinde tanımlanan dört önemli deniz rotası bulunmaktadır. Bunlardan ikisi Karadeniz'de Anadolu veya Rumeli sahil hattını takip etmekte, diğer ikisi de Akdeniz üzerinde yer alan toprakların sahil hattı boyunca uzanmaktadır. Osmanlı belgelerinde bu deniz rotaları tanımlanırken, kara yollarında olduğu gibi, Anadolu ve Rumeli gibi ayrımlar yapılmamaktadır. Ancak yolların başlangıç iskeleleri ve rotalarının geçtiği noktalar bu tür bir gruplandırma yapmak için adeta teşvik etmektedir. Deniz rotalarından ikisi İstanbul iskelesinden başlayarak, Osmanlı'nın Avrupa'daki topraklarını dolanmaktadır. Söz konusu rotaları *Rumeli deniz yolları* şeklinde adlandırmak Osmanlı mantığı açısından, çok suni ve zorlama bir durum oluşturmayacaktır. Bu doğrultuda İstanbul'dan başlayan iskele hatlarından ilki Karadeniz üzerinden, diğeri ise Ege, Akdeniz ve Adriyatik üzerinden ilerlemektedir. Tıpkı kara yolu sistemi gibi bunlara bir isim vererek güzergâhları bağlamında tanımlamak gerekirse, başlangıç noktası İstanbul olarak verilen, Rumeli sahilleri boyunca İshakçı'ya, oradan da Tuna iskelelerine ulaşan deniz yoluna Rumeli *sağ kol* (deniz) denilebilir. Bu suyolu İshakçı civarında Karadeniz'den ayrılarak Tuna sahilleri üzerinden, birçok noktada Rumeli *orta kol* (kara yolu) ile birleşmektedir. Diğer Rumeli deniz yolu ise Ege, Akdeniz ve Adriyatik denizleri üzerinde Rumeli, Mora yarımadası ve İtalya sahillerini dolaşarak Ortona iskelesinde son bulan oldukça uzun bir güzergâhtır.[139] Söz konusu yolu, İstanbul'a olan konumu ve sahillerinde dolaştığı topraklarla bağlantılı olarak Rumeli *sol kol* (deniz) olarak adlandırmak mümkündür.

a) Anadolu Sol Kol Rotası (Üsküdar-Faş)

Anadolu bağlantılı deniz yollarının ilki Üsküdar'dan başlayıp, Anadolu'nun kuzey sahillerine uğrayarak ve bu hattı paralel olarak takip eden rotadır. Bu rota Anadolu *sol kol* ile paralel bir güzergâh takip etmekte ve tali yollarla da ana yola bağlanmaktadır. 1594-95 tarihli menzil defterine göre,

---

[138] Goffman, *Osmanlı Dünyası*, s. 178.

[139] Halaçoğlu, *Menziller*, s. 146-147, 149; *KK. 2555*, s. 22.

Üsküdar'dan başlayarak Anadolu'nun Karadeniz kıyılarını takip ederek Faş'a kadar ulaşan deniz yolunun üzerinde yer alan iskelelerin isimleri şu şekildedir:

> Fenârboğazı, İrva, Harmankaya, Karaburun, Karakiras, Isfara, Şile, Kaba-koz, Bozgonca, Ağva, Sadırlu, İsterik, Sarısu, Kefken, Kerpe, Vize, Denizköyü, Sakarya, Kamışağzı, Karasu, Umgölü, Melen, Akçaşar, Çalaplı, Samakov, Kabasakal, Kuylu, Bababurnu, Oğşine, Kaput, Ereğli, Kilimli, Çatalgöl, Hisarönü, Kızılkum, Mukatına, Güzelcehisar, Bartın, Amasra, Çakraz, Deliklişile, Kidroz, Cide, Karaağaç, Aydos, Tinne, Güble (=Çayyaka), Fanat, Mesila, Kayran, İnebolu, Evranye (=Gemiciler), Rûşen, Abana, Kinoli, Ayandon (=Ayancık), Sular, İstefan, Zarbana , Büyükliman, Oluz(Bahçeli), Kozağacı, Akliman, İnceburun, Sinop, Çobanlar, Biga, Gerze, Kurzuvat, Alaçam, Küplüağzı, Çayağazı, Fındıkağzı Ağaçbaşı, Kızılırmak, Kurçıkra, Kalyonburnu, Kuzupelid, Samsun, Küplüağzı, Çarşanba, Çatlı, Terme, Havza, Ünye, Medropoli, Fatsa, Yason (burnu), Mersin, Vona, Perşembe, Bucak (=Ordu), Turnasuyu, Bulancak, Ayvasıl, Giresun, Boğacık, Aksu, Dönetut, Keşab, Tirebolu, Karaburun, Alago, Çavuşlar, Göçele (=Görele), Büyükliman, Akçakale, Bolatına (=Polathâne), Trabzon, Kavata, Sürmene, Manor, Of, Kocataşı, Rize, Kemer, Atina (=Pazar), Vanca, Arhava, Eskitrabzon, Gönye, Magril, Batum, Çakı, Çefençür ve Faş.[140]

Bu iskeleleri takip etmek suretiyle söz konusu deniz yolunun rotası ortaya çıkmaktadır.

b) Anadolu Sağ Kol Rotası (Üsküdar-Sebde Boğazı)

Üsküdar'dan başlayarak, Anadolu kıyılarını takip ederek İzmir, Antalya, İskenderun üzerinden Sebde Boğazı'na ulaşan denizyolu güzergâhıdır. Söz konusu yolun üzerinden geçtiği iskelelerin isimleri, dolayısıyla rotası şu şekildedir:

> Bostancıbaşı Köprüsü, Aliçayırı, Maltepe, Kartal, Pendik, Gekbûze, Dilönü, Hereke, İznikmid, Kazıklı, Karamürsel, Yalakâbâd, Gemlik, Mudanya, Mihaliç,[141] Bandırma, Aydıncık (=Edincik), Çardak, Boğazhisârı, Yenikale, Edremid, Ayazmend,[142]

---

[140] Halaçoğlu, *Menziller*, s.147-148; *KK. 2555*, s.23.

[141] Buradan buğday sevkiyatı yapılıyordu. Bkz. Ekin, *Ulaşım*, s. 103.

[142] Midilli Seferi esnasında Bursa üzerinden Edremit Körfezi'ne gelen Sultan Mehmed, Midilli Adası'na geçmek ve geri dönmek için Ayazmend İskelesi'ni kullanmıştır. Bkz. Ahmet Şimşirgil, *Birincil Kaynaklardan Osmanlı Tarihi*, Kayı II, İstanbul 2006, s. 196.

Çandarlı (=Bergama), İzmir, Çeşme, Kuşadası, Kerme Körfezi, Mekri (Meğri), Atalya (=Antalya), Alanya, Silifke, Anamur, İskenderun, Payas, Lâzkiye, Mile, Trablus (=Trablusşam), Yafa, Kuds-i Şerîf, Ariş, Gazze, Dimyât, İskenderiyye, Mısr-ı Kahire, Benderiyye, Hutud, Trablusgarb, Cerbe, Mehdiyye, Tunus, Bizerte (?), Cezâyir, Elmas, Demran, Badis, Nâtûrân ve Sebde Boğazı.[143]

Söz konusu iskeleler takip edildiğinde, Üsküdar'dan başlayarak Anadolu'nun batı ve güney sahillerini dolaşarak, Afrika'nın kuzeyinden Cebel-i Tarık Boğazı'na kadar ulaşan deniz rotası meydana çıkmaktadır. Söz konusu rotanın Kahire'ye kadar olan kısmı, Anadolu *sağ kol*un bazen ana caddesi, bazen de tali yolları ile zaman zaman kesişmektedir. Muhtemelen Kuzey Afrika'da da bir kara yolu sistemi mevcuttur. Ancak en azından bizim araştırmamız esnasında böyle bir bilgiye ulaşılamamıştır.

III. KARA YOLLARI İLE DENİZ ROTALARININ KESİŞMESİ

Anadolu'nun iç taraflarında ulaşımı engelleyen geniş steplerin uzanması ve bu stepleri geçilmesi güç kenar silsilelerinin kuşatması, Asya ve Avrupa üzerindeki bu doğal köprüden yeterince faydalanılmasını engellemiştir. Genellikle Orta Avrupa'dan Balkanlar yoluyla İstanbul'a doğru oldukça işlek bir ulaşım faaliyeti görülmektedir. Ancak bu faaliyet, yolun tabii bir uzantısı olan Anadolu üzerinde devam eden kısmında, hiçbir zaman Avrupa yakasındaki önemi kazanamamıştır. Çünkü İstanbul'dan Trabzon veya İskenderun'a giden deniz yolu Anadolu üzerinden geçen kara yoluna daima tercih edilmiştir. Anadolu ulaşım bakımından elverişli olmayan bu özelliğine rağmen, İstanbul gibi dünyanın her tarafı ile hem karadan hem denizden irtibat kurabilecek önemli bir liman kentine sahiptir. İstanbul, Anadolu ile Balkan Yarımadasının tabii bir merkezi durumundadır.[144] İstanbul, Rumeli ile Anadolu, Karadeniz ile Akdeniz arasında "iki kara ve denizin kavşak noktasında" Doğu-Batı, Güney-Kuzey ticaretinin ana aktörlerinden birisiydi. Bunun yanında Osmanlı gibi devrinin süper gücü olan bir imparatorluğun yönetim aygıtının bulunduğu merkez idi. Osmanlı Devleti'nde ulaşım, haberleşme ve nakliyatta mevcut yol sistemlerinden hangisinin daha sık kullanıldığı yönünde bir soruya cevap vermek oldukça güç olmakla birlikte, İstanbul'un her iki yol sistemine de açık olduğu bilinmektedir. İstanbul payitaht olmasının yanı sıra 16. yüzyıl itibarıyla yarım milyonu aşan nüfusuyla, önemli bir pazar haline gelmişti. Bu sebeple yükte ağır değerde ise düşük buğday, arpa, et, yağ, tuz, salamura balık, kuruyemiş, zeytinyağı, şarap gibi besin maddeleri ile tahta, pamuk, demir, bakır, yün, kıl, kenevir gibi Osmanlı esnafına yönelik hammaddeler ancak deniz yoluyla temin edildiğinde yeterince

---

143 Halaçoğlu, *Menziller*, s. 149-150; *KK. 2555*, s. 23.

144 Nasûhü's-Silâhî, *Sefer-i Irakeyn*, s. 52-53.

ucuz olabilmekteydi.[145] Bununla birlikte önemli emtianın depolandığı ya da el değiştirdiği İstanbul, Bursa, İzmir, Halep, Tokat, Erzurum gibi merkezler Tebriz ya da Halep üzerinden gelen kara yolları ile beslenmekteydi.[146] Yine seferin yönüne göre zaman zaman değişebilmekle birlikte, asker sevki ve lojistik malzemelerin tedariki de genellikle kara yolu ile mümkün olabilmekteydi.[147] Hac ve surre kafilelerinin yolculukları da büyük ölçüde kara üzerinden yapılmaktaydı.[148] Merkez ile taşra arasında irtibatı sağlayan ulakların götürdüğü değerli kağıtlar, eyalet hazineleri, mevacib ödemeleri de yine mümkün olan yerlerde hep kara yolu ile gerçekleştirilmekteydi.[149]

Diğer taraftan Ege sahilleri de, Anadolu'nun dış dünya ile bağlantısını sağlayan önemli merkezlerdendir. İç Anadolu'ya kadar uzanan ve aralarında geniş vadiler meydana getiren, sahil hattına dik dağ sıraları ulaşıma çok elverişli bir takım körfezler meydana getirmişlerdir.[150] Ancak Osmanlı yol sisteminin İstanbul merkezli olarak gelişmesi sebebiyle, söz konusu sahil hattına ulaşım tali yollarla sağlanmıştır.[151] Yine Karadeniz kıyılarında dağların denize paralel uzanması sebebiyle Anadolu'nun iç tarafı ile sahil arasındaki bağlantı, bazı geçitler üzerinden sınırlı olarak sağlanabilmektedir.

A. Anadolu Sağ Kol

Anadolu sağ kolun ana caddesinin geçtiği veya bağlantılı olduğu iskeleler; Üsküdar, Gekbûze (Gebze), Dil ve Payas'tır. Anadolu *sağ kol*un ana güzergâhı; Payas'tan itibaren yeryüzü şekillerinin de etkisiyle denizden bir miktar uzaklaşarak ana karadan devam etmektedir. Üsküdar Anadolu kara yollarının başlangıç noktası olduğu gibi, Anadolu sahillerini Akdeniz ve Karadeniz üzerinde baştan sona kat eden Üsküdar-Faş ve Üsküdar-Südde Boğazı (Cebel-i Tarık) deniz güzergâhlarının da başlangıç iskelesinin bulunduğu yerdir. Üsküdar'dan hemen sonraki menzil olan ve Anadolu yollarının ana dağılım yeri olan Gekbûze ise Akdeniz'e uzanan deniz rotası üzerinde önemli bir iskeleye sahiptir. Diğer bir önemli iskelenin yer aldığı Dil (Hersek Dili) Anadolu *sağ kol* üzerindeki iki önemli menzil olan Gekbûze ile İznik arasındaki en kısa bağlantı noktasıdır. Özellikle ordu ve hac kafilesi gibi kalabalık grupların dışındaki küçük kafileler yolculuklarına, düzenli işleyen gemiler vasıtasıyla deniz yoluyla devam etmekteydiler.[152] Evliya Çelebi bu deniz yolunun uzunluğunun bir mil civarında

---

[145] İnalcık, *Devlet-i 'Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I*, İstanbul 2009, s. 301.
[146] İnalcık, *Türkiye Tekstil Tarihi*, s. 218; Ekin, *Ulaşım*, s. 19-26.
[147] Murphey, *Ordu ve Savaş*, s. 42-44.
[148] Sak-Çetin, "Hac Menzilleri", s. 200.
[149] Çetin, *Padişah Postaları*, s. 81-87.
[150] Nasûhü's-Silâhî, *Sefer-i Irakeyn*, s. 52-53.
[151] *KK. 2555*, s. 1; *Redif Askerî Tâlimatnâmesi*, Anadolu *sağ kol*.
[152] Halaçoğlu, *Menziller*, s. 141.

olduğunu; Halep, Şam ve Mısır'a giden hacılar, tüccarlar ve sair yolcuların at kayıkları vasıtasıyla Hersek Dili'ne geçtiklerini belirterek, bu yolculukları kısaca tasvir etmiştir.[153] 1696 tarihinde Dil İskelesi'nde, menzil hizmetini görmek üzere vergilerden muaf olan bir miktar kayıkçı esnafının da olduğu görülmektedir. Söz konusu kayıkçıların görevleri İznik veya Gekbûze taraflarından gelen ulakları, sayılarına bakmaksızın ve hiçbir ücret talep etmeden, bekletmeden karşı kıyıya geçirmekti.[154] Dil İskelesi vasıtasıyla Hersek tarafına geçen yolcular bundan sonra denizi görmeden Orta Anadolu'yu geçmekte ve Toroslar üzerinden güney sahillerine ulaşmaktaydılar. Burada yolun denizle buluştuğu ilk menzil Payas'tır. Payas'tan sonra Antakya ile arasında, İskenderun isimli yerleşimde önemli bir iskele bulunmakla birlikte, anayol İskenderun'a uğramadan daha kuzeyden geçmektedir. Elbette bu durum İskenderun iskelesinin az kullanıldığı ya da önemsiz olduğu anlamına gelmemelidir. Gerekli durumlarda Payas-Antakya arasındaki ana yol üzerinden ayrılan kısa bir tali yol ile İskenderun'a kolayca ulaşmak mümkündü. Anayolun bundan sonraki etabı, kıyıdan uzakta bir güzergâh takip etmektedir. Bununla birlikte tali yollar vasıtasıyla, coğrafyanın müsait olduğu bölgelerden Akdeniz üzerindeki önemli iskelelere ulaşımın yapılabildiği düşünülmektedir.

Anadolu *sağ kol*un deniz ile bağlantısı yalnızca ana cadde üzerinden olmayıp, tali yollar vasıtasıyla, deniz rotasının üzerinden geçtiği birçok iskele bağlantı sağlayabilmektedir. Anadolu *sağ kol*un, denize ulaştığı ya da deniz rotalarıyla buluştuğu tali yollar ve bunların ulaştığı iskeleler, kara yolları ekseninde aşağıda belirtilmiştir.

1. *Gekbûze-Güzelhisar Güzergâhı*: 16. yüzyılın ilk yarısındaki Batı Anadolu sahillerine paralel üç yol güzergâhı bulunmaktadır. Ancak bunlardan sadece Gebze-Güzelhisar güzergâhının, Anadolu sahilleri boyunca ilerleyen deniz rotasıyla kesiştiği görülmektedir. Söz konusu yolun güzergâhı, bir önceki menzile ve Üsküdar'a olan uzaklığı şu şekildedir: Gekbûze (9/9), Yalkabâd (8/17), Bazarköy (4/21), Mudanya (8/29), Mihaliç (12/419, Balıkesri (16/57), Akhisar (17/74), Adala (8/82), Birinci (10/92), Tire (88/100) üzerinden Güzelhisar'a (Aydın) ulaşan yol güzergâhıdır. Güzelhisar'ın Üsküdar'a olan uzaklığı 108, Gebze'ye ise 99 saattir. Menzilleri bildirilen bu tali yol, Anadolu *sağ kol*un en sağdaki hattı ve sahil şeridine en yakın geçen kara yolu güzergâhıdır. Bu yolun son menzili denizle buluşmamakla birlikte, üzerinde yer alan Yalakabâd, Mudanya ve Mihaliç menzillerinde iskeleler bulunmaktadır.[155]

2. *Hersek-Bodrum Güzergâhı:* Anadolu yollarının ana dağılım noktası olan Gekbûze'den ayrılan yol, Üsküdar'a 131 saat uzaklıktaki Bodrum'da son bulmaktadır. Dil İskelesi'nden ayrılarak Hersek üzerinden giden, 108 saat

---

[153] Çetin, *Padişah Postaları*, s. 99.
[154] *A.DVN. MHM, 948*, Özel No:162, s. 1/5.
[155] *KK. 2555*, s. 1, 11.

uzunluğundaki yolun güzergâhı şu şekildedir: Hersek (4/13), Pazarköy (9/22), Gemlik (4/26), Mudanya (6/32), Mihaliç (12/44), Balıkesir (18/62), Akhisar (18/80), Turgutlu (12/92), Bayındır (9/101), Tire (3/104), Güzelhisar (6/110), Bodrum (9/131).[156] Hersek-Bodrum güzergâhı üzerinde Gemlik, Mudanya ve Mihaliç gibi önemli iskeleler bulunmaktadır. Yolun son menzili Bodrum ise söz konusu yolun deniz ile olan irtibatını sağlamaktadır. İskele ile ilgili verilere göre ise buraya en yakın iskele Kerme Körfezi'dir.[157]

3. *Mihaliç-İzmir Güzergâhı:* Hersek'ten ayrılan hat üzerinden anayola bağlanan bu güzergâh, Üsküdar'a 44 saat uzaklıktaki Mihaliç'ten başlamaktadır. Yolun devamı Manyas (10/54), Gönen (6/10), Dimetoka (5/65), Biga (3/68), Lâpseki (12/80), Çanakkal'ası (5/85), Ezine (10/95), Nusretlü (8/103), Edremid (7/110), Kemer (2/112), Ayazmend (7/119), Bergama (7/126), Güzelhisar (7/133), İzmir (8/141) şeklinde olup 97 saat uzunluğa ulaşmaktadır.[158] Bu yol üzerindeki Mihaliç, Lâpseki, Çanakkal'ası, Edremid, Kemer, Ayezmend, Bergama ve İzmir'de ana yolun deniz ile irtibatını sağlayan önemli iskeleler bulunmaktadır.[159] 1719 yılında Hersek-İzmir güzergâhında yer alan bu menzilleri kapsayacak şekilde bir menzilhâne teşkilatı kurulması gündeme gelmekle birlikte bu proje yürürlüğe konulamamıştır.[160] Söz konusu bağlantıların dışında Mihaliç'ten 8 saat uzaklıkta bulunan, yine önemli bir iskele olan Bandırma vasıtasıyla da deniz rotasına erişim mümkündür.[161]

4. *Kütahya-Antalya Güzergâhı*: İstanbul'a 43 saat uzaklıkta olan Söğüt'ten ayrılarak Kütahya üzerinden geçen ve 61 saat sonra Antalya'ya ulaşan bu yolun güzergâhı şu şekildedir: Kütahya (16/59), Sincanlı (16/75), Sandıklı (8/83), Keçiborlu (12/95), Burdur (6/101), Bademağacı (7/108), Antalya (12/120).[162]

5. *Kıreli-Alâ'iye Güzergâhı:* Üsküdar'a 91 saat uzaklıkta olan Akşehir'den ayrılan bu tali yol Kıreli (129) ve Beğşehri (6) üzerinden Alâ'iye (18) sahiline ulaşmaktadır. Bu suretle Akşehir'den başlayan yol, 36 saat sonra Alâ'iye İskelesi vasıtasıyla denizle buluşmaktadır.

6. *Beğşehri-Anamur Güzergâhı:* Akşehir üzerinden ana yola bağlanan tali yolun başlangıç menzili olan Beğşehri'nin İstanbul'a uzaklığı 109 saattir. Bundan sonra yol Seydişehir (6/115), Bozkır Madeni (6/121), Pirlevganda ma'â Hâdim (12/133), Nevâhi-i İçîl (12/145), Ermenâk (8/153) ve Mut (8/161)

---

156 Halaçoğlu, *Menziller*, s. 64, *Redif Askerî Tâlimatnâmesi,* Anadolu *sağ kol.*
157 *KK. 2555*, s. 1.
158 Halaçoğlu, *Menziller*, s. 64, *Redif Askerî Tâlimatnâmesi*, Anadolu *sağ kol.*
159 *KK. 2555*, s. 11.
160 Çetin, *Padişah Postaları*, s. 94.
161 *KK. 2555*, s. 11.
162 *KK. 2555*, s. 11.

vasıtasıyla Anamur (13/174) üzerinden geçen deniz rotasına ulaşmaktadır.[163] Anamur'un ana caddeye uzaklığı ise bahsedilen güzergâh üzerinden 83 saattir.[164]

7. *Lârende-Kıbrıs Güzergâhı:* Ana cadde üzerinden İstanbul'a 118 saat uzaklıkta bulunan Konya'dan ayrılan bu tali güzergâh Lârende (20/138), Karaman (9/147) üzerinden Silifke'ye (9/156) ulaşmaktadır. Silifke deniz rotası üzerinde bir iskeleye sahip olmakla birlikte yolun devamında, deniz üzerinden Kıbrıs'a (10/166) erişim sağlamak mümkündür.[165] Kıbrıs resmi rota üzerinde gösterilmemekle birlikte, Mısır'a giden gemilerin zaman zaman buraya uğradıkları anlaşılmaktadır.

8. *Antakya-Akkâ Güzergâhı:* Üsküdar'a 226 saat uzaklıkta bulunan Antakya'dan başlayan ve ana caddeye bir alternatif olarak geliştirilen bu yolun uzunluğu 84 saati bulmaktadır. Antakya'dan sonra Orduköy (9/235), Lâzkiye (12/247), Trablusşam (18/265), Beyrut (18/283), Sayda (9/292), Sur (9/301) üzerinden Akkâ (9/310)'ya kadar düzenli bir güzergâh oluşturmaktadır.[166] Söz konusu yol büyük ölçüde sahil hattını takip etmekle birlikte, 16. yüzyıl verilerine göre deniz rotasının üzerinden geçtiği iskeleler Lâzkiye ve Trablusşam'dır.[167]

16. yüzyılda Osmanlı kentlerini mercek alan, mukataa kayıtlarına göre liman ve iskeleleri değerlendiren bir araştırmaya göre; deniz rotası üzerinde kalan Mudanya ve Mihaliç (Karacabey)'in tatmin edici ticari canlılığına rağmen, İznikmid limanına dair herhangi bir sayısal veriye ulaşılamadığı belirtilmektedir. Ayazmend, Edremit, Midilli Adası, Sakız Adası ve Çeşme limanları üzerinden Akdeniz bağlantılı hem bölgesel hem de İstanbul'a yönelik hatırı sayılır bir ticari faaliyetin olduğu, 16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ticaretin adalar üzerinden ana karaya doğru kaydığı anlaşılmaktadır. Önemli limanlardan İzmir'in ise bunlardan daha da fazla ticari öneminin olduğu görülmektedir. Deniz rotasının Akdeniz istikametinde yer alan Alâ'iye'nin ise Antalya kadar aktif olmadığı vurgulanmaktadır.[168] Osmanlı'nın güney seferlerinde önemli bir ikmal noktası olan İskenderun ve Payas iskelelerinin[169] ticari hacimleri hakkında ise bir bilgi verilmemektedir. Ancak Halep gibi önemli bir ticari merkeze çok yakın olmaları ve yolu üzerinde bulunmaları sebebiyle, söz konusu iskelelerin de hatırı sayılır bir ticari hacminin olmasının gerektiği düşünülmektedir.

---

163 *KK. 2555*, s. 23.

164 Halaçoğlu, *Menziller*, s. 65; *Redif Askerî Tâlimatnâmesi*, Anadolu *sağ kol*.

165 *KK. 2555*, s. 1.

166 Halaçoğlu, *Menziller*, s. 65.

167 *KK. 2555*, s. 11.

168 Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (çev. Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul 1993, s. 141-149.

169 Nasûhü's-Silâhî, *Sefer-i Irakeyn,* s.52-53; *MAD. 9925*.

B. Anadolu Orta Kol

Anadolu *orta kol*un başlangıç menzili olan İznikmid (İzmit) üzerinde bir iskele yer almaktadır.[170] Bunun haricinde ise Anadolu *orta kol*un ana güzergâhı üzerinden denize ulaşan başka bir menzili bulunmamaktadır. Söz konusu yolun Karadeniz limanları ile bağlantısı tali yollar vasıtasıyla sağlanmaktadır. Bu bağlantıyı sağlayan iki tali yol bulunmaktadır. Bunlardan ilki, Üsküdar'a 48 saat uzaklıkta bulunan Düzce'den ayrılarak Akçaşehir (6/54) üzerinden Ereğli (12/66)'ye ulaşan yoldur.[171] 18 saat uzunluğunda olan yolun bittiği Ereğli'de Karadeniz sahilini takip eden yolun Üsküdar iskelesinden başlayarak, Faş'a ulaşan deniz rotasının önemli iskeleleriyle kesiştiği görülmektedir.[172] Söz konusu tali kara yolu Gerede üzerinden ayrılarak Hamamlı (8/80), Hacılar (12/92), Amac (12/104), Kastamonu (9/113), Taşköprü (12/125), Boyâbâd (9/134), Alaçay (14/148), Bafra (7/155), Samsun (12/167), Çarşanba (7/174), Ünye (12/186), Fatsa (6/192), Ordu (12/204), Giresun (12/216), Tirebolu (12/228), Şadlı (5/233), Büyükliman (7/240), Boladhan (9/249) üzerinden Trabzon'a (3/252) ulaşmakta ve burada son bulmaktadır.[173] Samsun'dan itibaren yol Çarşanba, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun, Tirebolu, Şadlı, Büyükliman, Boladhan ve Trabzon gibi kent ve kasabalarda sahile yakın olarak geçmekte olup bu menzillerin tamamında da iskele bulunmaktadır.[174]

C. Anadolu Sol Kol

Anadolu *sol kol* üzerindeki tali yollardan Gümüşhane/Bayburd–Trabzon ve Trabzon-Soğucak yolunun deniz ile bağlantısının olduğu görülmektedir. *Orta kol* ile ilgili kısımda belirtildiği üzere, *orta kol*un da Trabzon ile bağlantısı bulunmakla birlikte asıl bağlantı noktası Anadolu *sol kolu* üzerinde, Üsküdar'a 228 saat uzaklıkta bulunan Şiran'dan ayrılan bir tali yol vasıtasıyla Gümüşhane üzerinden Trabzon'a ulaşmaktadır. Gümüşhane'nin oldukça önemli ve stratejik bir konumda olduğu anlaşılmıştır. İstanbul tarafından gelenler Şiran'dan geçmek suretiyle, Erzurum taraflarından gelenler ise Bayburd üzerinden Gümüşhane'ye geçmekte buradan da İstavri veya Zigana üzerinden Trabzon'a ulaşmaktadırlar. Bunun devamı olan yol Sürmene bağlantılı olarak Atina'dan başlamaktadır. Yolun bundan sonraki kısmı Viçe, Arhavid, Gönye, Batum, Faş, Sohum ve Soğucak şeklindedir.[175] 16. yüzyıl iskele listesine göre Osmanlı'nın Karadeniz üzerindeki en son iskelesi Faş olmakla birlikte,[176] Soğucak'ın da deniz ile bağlantısı sebebiyle

---

170 *KK. 2555*, s.1-11.
171 Halaçoğlu, *Menziller*, s. 94.
172 *KK. 2555*, s.11.
173 Halaçoğlu, *Menziller*, s. 94.
174 *KK. 2555*, s. 11.
175 Çetin, *Padişah Postaları*, s. 161-170.
176 *KK. 2555*, s. 23.

bu istikametteki deniz rotasının bir devamı niteliğinde olması mümkündür.[177]

16. yüzyıl verilerine göre Karadeniz sahil hattına yer alan Trabzon, Samsun, Sinop, İnebolu, Amasra, Bendereğli'nin önemli iskeleler oldukları anlaşılmaktadır. Ancak bunlardan en önemli ve en işlek olanı şüphesiz Trabzon iskelesidir. Karadeniz'den yapılacak sevkiyatlarda olduğu gibi,[178] Erzurum ve Van gibi önemli lojistik üstlerin takviyesi açısından Trabzon İskelesi çok büyük öneme sahiptir.[179] Trabzon iskelesini Anadolu topraklarına bağlayan yol ağı, Gümüşhane ve Bayburt üzerinden ulaşılan Anadolu *sol kolu* ile bağlantılıdır. Anadolu *sol kol* üzerinde Trabzon'dan itibaren sahil hattını takip eden yol üzerinde yer alan Sürmene, Atina, Viçe, Arhavid, Gönye, Batum ve Faş menzillerinde,[180] deniz rotasıyla bağlantılı birer iskele bulunduğu anlaşılmaktadır.[181]

---

177 *KK.2555*, s. 11.

178 Necmettin Aygün, "Trabzon Gümrüğünde İktisadî Faaliyetler 1750-1800, I", *OTAM*, 11, Ankara 2000, s. 4.

179 *MAD. 10492*, s. 395-396; *MAD. 9925.*

180 Çetin, *Padişah Postaları*, s. 161-170.

181 *KK. 2555,* s. 23.

SONUÇ

İnsanoğlunun tarih sahnesine çıkışıyla birlikte ortaya çıkan yolların tüccar, asker, seyyah, ulak ve konar-göçerler vasıtasıyla ticari mal, para bilgi, belge, savaş, hastalık ve kültürleri ülkeler ve medeniyetler arasında taşıdıkları anlaşılmaktadır. Kuruluşundan itibaren Anadolu ve Rumeli'de Roma, Bizans ve Selçuklulardan kalma, binlerce saat ve millik yol sistemini denetimleri altına almak için uğraş veren Osmanlıların, Kanuni devrinde yapılan fetihler neticesinde bu amaçlarını büyük ölçüde gerçekleştirdikleri anlaşılmaktadır. Payitahtı olan İstanbul'un konumu ve sahip olduğu toprakların kıtalararası hususiyetinin bulunması sebebiyle, Osmanlıların geliştirmiş oldukları yol sisteminin hem kara, hem de denizi kapsayacak şekilde sistemleştirilmiş olması çok doğal bir süreçtir. Bunun yanında karadaki ulaşım, iletim ve iletişim faaliyetlerinin kesintiye uğramaması için karanın devamında deniz yoluna, ya da tam tersine denizin kara yolu ağına ihtiyacının olduğu yadsınamaz bir gerçekliktir. Bu doğrultuda Osmanlı Devleti'nin toprakları ile hakim olduğu denizlerde üçü Rumeli'de, üçü de Anadolu'da olmak üzere altı adet kara yolu güzergâhı ile ikisi Rumeli sahilleri boyunca uzanan, diğer ikisi ise Anadolu kıyılarını takip ederek rota oluşturan dört adet de deniz yolu bulunmaktadır. Nasıl Rumeli kara yolları İstanbul, Anadolu yolları ise Üsküdar'dan başlatılıyorsa, deniz yollarının sıfır noktaları da İstanbul ve Üsküdar iskeleleri olarak gösterilmiştir. Bunun dışında Osmanlı belgeleri kara ve deniz yollarının nerelerde buluştuğu ve birbirinin devamı olduğu konusunda herhangi bir imada bulunmamakla birlikte, menzil ve iskele isimleri doğrultusunda Anadolu yol sisteminin deniz bağlantıları tespit edilmeye çalışılmıştır. Bu sayede Anadolu *sağ kol*un Marmara, Ege ve Akdeniz'i dolaşan rota üzerinde kalan iskeleler ile çok sayıda bağlantısının olduğu, İznikmid'den sonra deniz ile buluşmayan *orta kol ana cadde*nin bu istikametteki tali yolları vasıtasıyla Karadeniz'deki bazı iskelelere ulaştığı, *sol kol*un ise yine tali yollar vasıtasıyla Trabzon'a ve buradan itibaren da Faş ve Sohum iskelelerine ulaştığı anlaşılmaktadır. Bu sayılan güzergâh ve rotalar, ana yollar ile ikinci derece öneme sahip yol ve rotalarla ilgili bilgiler olmakla birlikte, denizde birbirine yakın kıyı ve adalar arasında ya da karada komşu köy, kasaba ve kentler arasında devlet yönetimi tarafından tanımlanmaya gerek görülmemiş sayısız küçük yol güzergâhı ve rotanın olduğu da muhakkaktır.

Son olarak bir sempozyum vesilesiyle, kısmen de olsa gündeme taşınan Osmanlı Devleti'nin Anadolu topraklarındaki yol sistemi ve bu sistemin deniz bağlantılarının, söz konusu devletin merkezinde yer aldığı kıta ve denizler ile bunlarla bağlantılı uluslararası rota ve yollar bağlamında genişletilmiş ve bütüncül şekilde yeniden ele alınmasının, hem Osmanlı'nın etki sahasının daha net anlaşılmasına, hem de bölgesel ve bölgelerarası askeri, ticari ve kültürel faaliyetlerin boyutları hakkında daha kapsamlı ve detaylı bilgiler edinilmesine çok büyük katkı sağlayacağı muhakkaktır.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Bâb-ı Âsafi Divan-ı Yol Menzil Defteri, *A.DVN.MHM, 948*, Özel No:162, s.1/ 5.
Bâb-ı Defteri Mevkûfât Kalemi (*D.MKF.): 27453.*
Cevdet Dahiliye (*C.DH.)***:** *1804.*
Cevdet Nafia (*C.NF.*)**:** *2; 8; 21; 136; 1993*; *1946; 1993; 2460*; *2506*; *2390*; *2460*.
Kamil Kepeci Tasnifi (*KK.*)**:** *2555.*
Maliyeden Müdevver Defterleri (*MAD.*)**:** *10322; 10492; 3217; 3999; 4004; 4108; 4111*.

B. YAYINLANMIŞ BELGE, ARAŞTIRMA VE İNCELEMELER

AÇIKEL, Ali, "Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi Çerçevesinde Tokat Menzilhânesi (1690-1840)", *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, XIX/2, İzmir 2004, s. 1-33.

AKYÜZ, Jülide, "Anadolu'nun Orta Kolu Üzerinde Bir Menzil: Amasya Menzili, İşleyişi, Sorunları", *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 8, Ağustos 2006, s. 45-53.

ALKAN, Nilüfer, "15. ve 16. Yüzyıllarda İran İpek Yolu'nda Kervanlar", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 11, Bursa 2006, s. 141-157.

ALTUNAN, Sema, "Osmanlı Devletinde Haberleşme Ağı: Menzilhâneler*"*, *Türkler*, X, Ankara 2002, s. 913-919.

ANTONOV, Aleksandır, "Bulgar Topraklarında Kurulan Menzil Sisteminin Organizasyonu (XVI.-XVII. Yüzyıllar)", (çev. Zeynep Zafer), *Türkler***,** X, İstanbul 2002, s. 927-933.

ARMAĞAN, Latif, "XVIII. Yüzyılda Hâc Yolu Güzergâhı ve Menziller (=Menâzilü'l-Hacc)", *OA*, XX, İstanbul 2000, s. 73-118.

AVRAMEA, Anna, "MÖ. 2. Yüzyıl İle MS. 6. Yüzyıl Arasında Via Egnatia'nın Güzergâhı ve İşlevi", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, (ed. Elizabeth A. Zachariadou), (çev. Özden Arıkan-Ela Gültekin, Tülin Altınova), İstanbul 1999, s. 3-17.

AYGÜN, Necmettin, "Trabzon Gümrüğünde İktisadî Faaliyetler 1750-1800, I", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 11, Ankara 2000, s. 1-22.

AYKUT, Nezihi, "IV. Murad'ın Revan Seferi Menzilnâmesi", *İÜEFTD*, 34, İstanbul 1984, s. 201-211.

BASKICI, Mehmet Murat, *10-13. Yüzyıllarda Bizans Anadolusu'nda İktisadi*

ve Sosyal Ortam: Kurumlar ve Gelişmeler (Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1994, s. 5-6.
BAYKARA, Tuncer, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I*, *Anadolu'nun İdari Taksimatı*, Ankara 1988.
BELGE, Murat, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, İstanbul 2005.
İNBAŞI, Mehmet, *Ukrayna'da Osmanlılar*, *Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, İstanbul 2000.
BOSTAN, Hanefi, "Osmanlı Devleti'nde Yol ve Haberleşme Sistemi", *Türk Dünyası Araştırmaları*, 82, İstanbul 1993, s. 63-67.
BOSTAN, İdris, "Kanunî, Barbaros ve Akdeniz'de Değişen Güç Dengeleri", *Doğu-Batı, Akdeniz*, XXXIV, Ankara 2005, s. 171-180.
_____, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,* İstanbul 2006.
BOZKURT, Rıza, *Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri*, Ankara 1966.
_____, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmal ve İaşe İşleri, Haberleşme Sistemleri", *Askeri Tarih Bülteni,* 25, Ankara 1988, s. 1-20.
BRAUDEL, Fernand, *Maddi Uygarlık Ekonomi ve Kapitalizm*, *XV-XVIII. Yüzyıllar (Gündelik Hayatın Yapıları)*, I-II, Ankara 1993.
CAHEN, Claude, *Osmanlılardan Önce Anadoluda Türkler*, İstanbul 1979.
ÇETİN, Cemal, *Ulak Yolu Durak Anadolu Yollarında Padişah Postaları (1690-1750)*, İstanbul 2012.
ÇINAR, Hüseyin, "Osmanlı Ulak-Menzilhâne Sistemi ve XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Antep Menzilleri", *Osmanlı*, III, Ankara 1999, s. 627-637.
ÇİZAKÇA, Murat, "A Short History of the Bursa Silk Industry (1500-1900), *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, XXIII, Parts I /II, 1980, s. 142-152.
ÇULPAN, Cevdet, *Türk Taş Köprüleri Ortaçağdan Osmanlı Devri Sonuna Kadar*, Ankara 2002.
DARKOT, Besim, "Anadolu", *İA*, I, Eskişehir 1997, s. 428-430.
DEMİRKENT, Işın, "Bizans'ın Ege Bölgesinden Güneye İnen Yolları", *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri (21 Mayıs 2001)*, *Bildiriler*, İstanbul 2002, s. 1-15.
DERMAN, M. Uğur, "Osmanlı Devri Şehir ve Menzil Yollarında İstirahat ve İbadet Yerleri (Namazgâhlar), *Atatürk Konferansları V, 1971-1972*, Ankara 1975, s. 281-298.
DERNSCHWAM, Hans, *İstanbul ve Anadolu'ya Seyahat Günlüğü*, (çev. Yaşar Önen), Ankara 1987.
DOĞAN, Faruk, "18 ve 19. Yüzyıllarda Şam-Medine Hac Yolu ve Güvenliği: Cerde Başbuğluğu", *Tarih Okulu Dergisi*, 15, İzmir 2013, s. 127-157.
DONBAZ, Veysel – GÜNER, Şemsi, *Anadolu'da Kral Yolları*, İstanbul 1995.
DÖKMECİ, Volkan, *Venedik Kaynaklarına Göre II. Bayezid ve I. Selim Dönemlerinde Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık* (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2011, s. 61, 134.

EBÛ ABDULLAH MUHAMMED İBN BATTÛTA TANCÎ, *İbn Battûta Seyahatnâmesi I*, (Çeviri, inceleme ve notlar: A. Sait Aykut), İstanbul 2004.

EKİN, Ümit, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Araştırma* (Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2002.

ERDOĞRU, Mehmet Akif, "Kanunî Sultan Süleyman'ın Rodos Seferi Ruznamesi", Tarih İncelemeleri Dergisi, XIX/1, İzmir 2004, s. 55-71.

ERTAŞ, M. Yaşar, "İstanbul-Şam Hac Güzergâhındaki Menzil Külliyelerinin Bakım ve Onarımı (1729-1732)", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 15, İstanbul 2006, s. 1-23.

_____, "Osmanlı Devleti'nde Trabzon-Erzurum Güzergâhına Alternatif Yol Oluşturma Teşebbüsü (1744-1746)", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri 3-5 Mayıs 2001*, I, Trabzon 2001, s. 161-170.

_____, "XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askerî Fonksiyonları", *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 1, Manisa 1997, s. 91-98.

EVİN, Veli, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, I, Ankara 2001.

EYİCE, Semavi, "Sultaniye-Karapınar'a Dâir", *İÜEFTD*, XV, İstanbul 1965, s. 117-139.

FAROQHI, Suraiya, *Hacılar ve Sultanlar (1517-1638)*, (çev. Gül Çağalı Güven), İstanbul 1995.

_____, "Krizler ve Değişim 1590-1699", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi,* II, (ed. Halil İnalcık, Donald Quataert), İstanbul 2004, s. 543-743.

_____, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, (çev. Neyyir Kalaycıoğlu), İstanbul 1993.

FRENCH, David, *Roman Roads and Milestones of Asia Minor*, Fas. I, British Insitute of Archoeolgy at Ankara, BAR İnternational Series, Ankara 1981.

GENÇ, Serdar, "XVIII. Yüzyılın İlk Yarısındaki Şark Seferlerinde Van Gölü'nde Ulaşım", *CIEPO 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri (14-16 Nisan 2011)*, III, İzmir 2011, s. 1405-1413.

GOFFMAN, Daniel, *Osmanlı Dünyası ve Avrupa*, *1300-1700*, (çev. Ülkü Tansel), Kitapevi Yayınları, İstanbul 2004.

GREÇEK, Konstantin Yosif, *Belgrad-İstanbul Roma Askerî Yolu*, (çev. Ali Kemal Balkanlı), Ankara 1990.

GÜMÜŞÇÜ, Osman – YILMAZ, Mutlu, "Ulaşım Şartlarının Ortaya Çıkardığı Şehir: Karapınar'ın Kuruluş Öyküsü", *Karapınar Sempozyumu*, Karapınar 2000, s. 53-68.

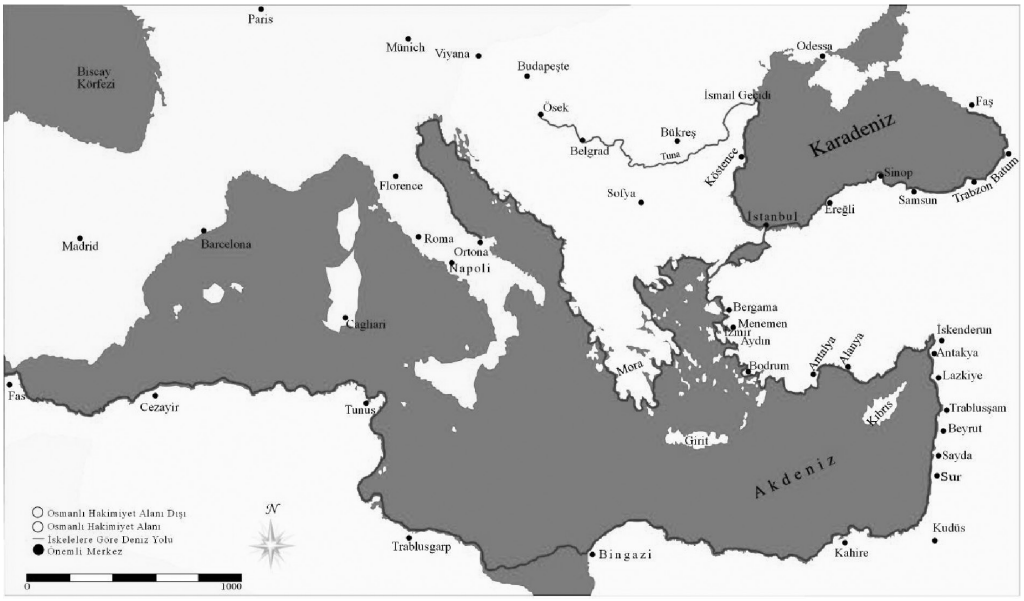
GÜNEŞ, Mehmet, "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Menzil Teşkilatı ve Karahisar-ı Sahib Menzilleri", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, X/3, Afyon 2008, s. 35-63;

HALAÇOĞLU, Yusuf, "Ulaşım ve Yol Sistemi", *DİA*, III, İstanbul 1991, s. 127-128.
_____, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller),* Ankara 2002.
HAYDAR ÇELEBİ RUZNÂMESİ, (haz. Yavuz Senemoğlu), Tercüman 1001 Temel Eser Serisi, Yay. No: 73, Tarihsiz.
HEYWOOD, Colin J,. "The Ottoman Menzilhâne and Ulak System in Rumeli in the Eighteenth Centruy", *Social And Economic History of Turkey (1071-1920)* (Birinci Uluslararası Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi Tebliğleri, July 11-13, 1977), Ankara 1980, s. 179-186.
_____, "Osmanlı Döneminde Via Egnatia: 17. Yüzyıl Sonu ve 18. Yüzyıl Başında Sol Kol'daki Menzilhâneler", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia 1380-1699*, (ed. Elizabeth A Zachariadou), (çev. Özden Arıkan, Ela Gültekin, Tülin Altınova), İstanbul 1999, s. 138-160.
İLGÜREL, Sevim, "Abdurrahman Hibrî'nin Menâsik-i Mesâlik'i", *İÜEFTED*, 6, İstanbul 1975, s. 111-128.
İLTER, Fügen, *Osmanlılara Kadar Anadolu Köprüleri*, Ankara 1978.
İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)*, (çev. Ruşen Sezer), İstanbul 2003.
_____, *Türkiye Tekstil Tarihi Üzerine Araştırmalar*, İstanbul 2008.
_____, *Devlet-i 'Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-I*, İstanbul 2009.
İNAN, Kenan, "Trabzon'un Osmanlılar Tarafından Fethi", Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 14, Kayseri 2003, s. 74-79.
İZBIRAK, Reşat, *Geography of Turkey*, (çev. Faruk Şentürk), Ankara 1976.
KÂMİL, Ekrem, "Gazzi-Mekki Seyahatnâmesi", *Tarih Semineri Dergisi*, 1/2, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları III, İstanbul 1997, s. 5-90.
KILIÇ, Orhan, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin İdarî Taksimatı-Eyalet ve Sancak Tevcihatı*, Elazığ 1997.
KINAL, Füruzan, *Eski Anadolu Tarihi*, Ankara 1998.
KÜÇÜKDAĞ, Yusuf, *Karapınar Sultan Selim Külliyesi*, Konya 1997.
LYBYER, Albert Howe, "Osmanlı Türkleri ve Doğu Ticaret Yolları", *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi,* III, İzmir 1987, s. 141-157.
MİROĞLU, İsmet, "Osmanlı Yol Sistemine Dâir", *İÜEF Tarih Enstitüsü Dergisi*, S. 15 (1995-1998), İstanbul, s. 241-252.
MURPHEY, Rhoads, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, (çev. M. Tanju Akad), İstanbul 2007, s. 98.
MÜDERRİSOĞLU, Mehmet Fatih, *16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda İnşa Edilen Menzil Külliyeleri* (Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1993.
_____, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve Yol Şebekesi", *Ortaçağda Anadolu*, *Prof. Dr. Aynur Durukan'a Armağan*, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü, Ankara 2002, s. 373-383.

_____, "Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri", *Türkler*, X, Ankara 2002, s. 920-926.
_____, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Yolları ve Menzil Külliyeleri", *Osmanlı*, X, Ankara 1999, s. 377-378.
NASÛHÜ'S-SİLÂHÎ (MATRAKÇI), *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irakeyn-i Sultan Süleyman Han*, (yay. haz. Hüseyin G. Yurdaydın), T.T.K., Ankara 1976.
ORHONLU, Cengiz, "Meslekî Bir Teşekkül Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler", *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, I, 1972, s. 93-138.
_____, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilâtı*, İstanbul 1990.
ÖZDEMİR, Şenay, *Akdeniz Hakimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık (1695-1789)* (Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2004.
ÖZERGİN, M. Kemal, *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları,* İstanbul 1959, s. 27.
PRYOR, John H., *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, (çev. Füsun Tayanç-Tunç Tayanç), İstanbul 2004.
RAYMOND, Andre, *Osmanlı Döneminde Arap Kentleri*, (çev. Ali Berktay), İstanbul 1995, s. 37.
SAHİLLİOĞLU, Halil, "Dördüncü Muradın Bağdad Seferi Menzilnâmesi (Bağdat Seferi Harp Jurnalı)", *Belgeler*, XIII/17, Ankara 1988, s. 43-81.
SAK, İzzet – ÇETİN, Cemal, "XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Hac Menzilleri", *Selçuk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 19, Konya 2005, s. 199-260.
STOIANOVICH, Traian, "Osmanlı Hâkimiyetinde Via Egnatia", *Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1380-1699)*, (ed. Elizabeth A. Zachariadou), (çev. Özden Arıkan, Ela Gültekin, Tülin Altınova), İstanbul 1999, s. 225-240.
ŞENTÜRK, M. Hüdai, "Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilâtına Genel Bir Bakış", *Türkler*, XIV, Ankara 2002, s. 446-461.
_____, "Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilâtı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış", *Türkler*, X, Ankara 2002, s. 904-912.
ŞİMŞİRGİL, Ahmet, *Birincil Kaynaklardan Osmanlı Tarihi*, *Kayı II*, İstanbul 2006.
TAESCHNER, Franz, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, (çev. Nilüfer Epçeli), İstanbul 2010.
TANSEL, Selahattin, *Fatih Sultan Mehmet'in Siyasi ve Askeri Faaliyetleri*, M.E.B., İstanbul 1999.
TAVERNIER, Jean-Baptiste, *Tavernier Seyahatnamesi*, (ed. Stefanos Yerasimos), (çev. Teoman Tunçdoğan), İstanbul 2006.
TEXIER, Charles, *Küçük Asya Coğrafyası*, *Tarihi ve Arkeolojisi*, (çev. Ali Suat), I, Ankara 2002.
TOPÇULAR KATİBİ 'ABDÜLKÂDİR (KADRİ) EFENDİ TARİHİ, II, (yay. haz. Ziya Yılmazer), Ankara 2003.

TOZLU, Selahattin, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900)* (Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 1997.
_____, "Trabzon-Erzurum Anayolunun Mevsimlik Güzergâhları (Yaz ve Kış Yolları)", *Anadolu'da Tarihî Yollar ve Şehirler Semineri (21 Mayıs 2001)*, *Bildiriler*, İstanbul 2002.
TUNCEL, Metin, "Anadolu-Coğrafya", *DİA*, III, İstanbul 1991, s. 106-107.
UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, II, Ankara 1979.
ÜLKER, Necmi, "XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda İpek Ticaretinde İzmir'in Rolü ve Önemi", *İÜEF Tarih Araştırma Merkezi, Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na ARMAĞAN*, İstanbul 1991, s. 326-341.
ÜNAL, M. Ali, *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*, Isparta 1997.
ÜNAL, Tahsin, *IV. Murat ve Bağdat Seferi*, (yay. haz. Ali Güler, Suat Akgül), Ankara 2001.
ÜNVER, Süheyl, "Dördüncü Sultan Murad'ın Revan Seferi Kronolojisi", *Belleten*, XVI/61, Ankara 1952, s. 547-577.
WINFIELD, David, "The Northen Routes Acros Anatolia", *Anatolian Studies*, 27, Ankara 1997, s. 151-166.
YAĞCI, Zübeyde Güneş, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Menzilhâneler: İznik Menzili ve Menzilhânesi", *SDÜ Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6-7, Isparta 2002, s. 17-33.
YAKAR, Jak, *Anadolu'nun Etnoarkeolojisi*, (çev. Selen Hırçın Riegel), İstanbul 2007.
YERASIMOS, Stephane, *Les Voyageurs Dans L'empire Otoman (XIV^e- XVI^e siècles)*, Ankara 1991.

Harita: 16. Yüzyıl'da Osmanlı'nın Deniz Rotaları ve Tuna Nehri Üzerindeki İskeleler



OSMANLI AKDENİZİ'NDE BRİTANYA'NIN DENİZCİLİK FAALİYETLERİ

BRITISH NAVAL ACTIVITIES IN THE OTTOMAN MEDITERRANEAN

Fatih GÜRCAN *

Özet:

16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Akdeniz'deki gelişmeler İngiltere için giderek daha önemli hale gelmiştir. İngilizler Akdeniz'de önce deniz ticaretine odaklanmışlar, fakat Büyük Britanya'nın Avrupa siyasal sistemi içerisinde ağırlığı arttıkça, Akdeniz'de İngiliz savaş gemileri de kendini göstermiştir. Bu çalışmada, 18. yüzyılda İngiliz gemilerinin Akdeniz'de, özellikle de Osmanlı kıyılarındaki faaliyetleri aktarılacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı İmparatorluğu, Büyük Britanya, 18. Yüzyıl, Savaş Gemileri, Akdeniz.*

Abstract:

The developments in Mediterranean Sea, became more important for England, from the second half of 16th century. At first, Britons had focused maritime commerce but when the Great Britain's influence increased in European political system, English war ships had been seen in Mediterranean Sea. In this study, activities of eighteenth century's English Ships has examined in the Mediterranean Sea, exclusively in Ottoman shores.

Key Words: *Ottoman Empire, Great Britain, 18th Century, War ships, Mediterranean Sea.*

* Doktorant Arş. Gör., Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü / Ph.D. Student, Assistant, Marmara University, Institude of Turcic Researches; (gurcanfatih@gmail.com).

OSMANLI AKDENİZİ'NDE BRİTANYA'NIN DENİZCİLİK FAALİYETLERİ

Fatih GÜRCAN

İnsanlığın ortak medeniyetinin beşiği olan Akdeniz, beşeriyetin ortak mirasının farklı kültürlere taşınmasını sağlayan bir köprü olmasının yanında, farklı devletler ve toplumlar tarafından 'kendilerinin bir parçası', 'bir iç denizi' ve/ya 'bir egemenlik alanı' olarak da görülmüştür. Bu yüzden Akdeniz tesmiye edilirken genellikle olumlu isimlerle anılmıştır.

Buna karşın Akdeniz'in komşusu olan Karadeniz, Eski Yunanlar tarafından "*Pontos Axeinos*" (konuksever olmayan deniz),[1] Romalılar tarafından ise "*Mare Mortum*" (Ölüler Denizi) veya büyük deniz anlamına gelen "*Mar Maggior*" olarak adlandırılmıştı.[2] Avrupa'nın gözünde 'öteki' olan İskitlerin tarihte Karadeniz'in kuzeyinde varlık göstermelerinden dolayı, bu denizin "*İskit Denizi*" olarak isimlendirildiği de vakidir. Karadeniz'in olumsuz şöhreti günümüze kadar devam etmiş olup, coğrafi ve iklimsel özelliklerinin de etkisiyle farklı dillerde *Karadeniz*, *Bahr-i Sevad*, *Mar Nero*, *Derya-i Siyah*, *Schwarzes Meer* adlandırmalarında olduğu gibi karanlık, koyu, siyah gibi sıfatlar taşımıştır.

Buna mukabil pek çok kültürde Akdeniz, sahiplenilmesinden kaynaklanan sebeplerle iç ve aydınlık deniz olarak görülmüştür. Bu bağlamda Araplar Akdeniz'e 'İç Deniz' manasında "*Bahr-i Mutavassıt*" veya "*el-Bahr el-Abyaz*"; Romalılar yine aynı anlama gelen "*Mare Interum*", ayrıca "*Mare Nostrum*" (Bizim Denizimiz) ya da 'Kıtaların Ortası' anlamındaki "*Mediterraneus*" tabirlerini kullanmışlardır ki, bu son kelime günümüzde batılı dillerin çoğunda hala kullanılmaya devam etmektedir. Germen dillerinde ise genellikle *Mittelmeer*, *Middelhavet* (Nor.), *Medelhavet* gibi 'Orta Deniz' manasındaki kelimeler kullanılmaktadır.

Akdeniz'in üç kıtanın arasında yer alan konumu bu denizi, imparatorlukların doğal mücadele alanı haline getirmişti. Gerek Pers-Helen mücadelesi, gerek Roma-Kartaca savaşları ve gerekse Osmanlı-Habsburg mücadeleleri bu denizde gerçekleşmişti. Zira eski dünyanın merkezi Akdeniz idi ve bu denize hakim olan aslında dünya egemenliğini ele geçirmiş demekti.

---

1 Bu isim daha sonra Strabon tarafından 'Misafirperver Deniz' anlamına gelen "*Pontus Euxenios*" olarak değiştirilmiştir. Kuşkusuz Strabon bu tutumuyla, bölgeye gidecek denizcileri cesaretlendirme amacı gütmekteydi.

2 Karadeniz 450.000 km²'lik yüzölçümüyle, 2.500.000 km²'lik bir alan kaplayan Akdeniz'e göre daha küçük bir denizdir. Buna karşın, Akdeniz karşılıklı kıyıların birbirine yakın olduğu, körfezleri ve boğazları ile oldukça bölünmüş bir deniz iken, Karadeniz pusulanın olmadığı bir çağda karşılıklı uçsuz bucaksız mesafelerin yer aldığı, seyahatin zor olduğu bir denizdi.

İmparatorluğa geçiş sürecinde olan bir ülkenin, üç kıtanın ortasındaki Akdeniz'e hakim olma ihtirası İngiltere için de geçerliydi. Ancak İngiltere'nin Roma ve Osmanlı'nın aksine Akdeniz coğrafyasına kıyısı olmayıp, yükseliş sürecinin kısıtlı imkanları dahilinde Akdeniz'de askeri güç bulundurması ve kıyılara sahip olabilmesi mümkün değildi. Bu durum karşısında İngiltere'nin, kendinden önce gelen devletlerin uyguladığı askeri metotlardan daha farklı teknikler geliştirmesini zorunlu kılmaktaydı. Britanyalıların kendi yükseliş süreçlerinde askeri başarılarını ticaretle ikame etmeleri, İngiltere'yi dünya gücü olmaya götüren sürecin ilk adımıdır. Zira lejyonlarının gücüne dayanan Roma'nın veya yeniçerilerin ellerinde yükselen Osmanlıların sahip oldukları kara kuvvetlerine karşın, İngilizlerin tesir gücünü sadece Akdeniz'de değil, tüm dünyada ticaret şirketleri artırmaktaydı. Oldukça farklı ve uzak bölgelerde[3] hizmet gören bu şirketler birer ticaret üssü oldukları kadar, aynı zamanda İngiltere'nin silahsız birer garnizonu niteliği de taşımaktaydılar. Kolonyal dönemde İngiltere'nin rakibi olan diğer devletler ise ticari-siyasal evrimlerini Britanyalılar kadar geliştirememişler, sahip oldukları müstemlekelerde daha fazla askeri güç kullanmak zorunda kalmışlardı. Bir bakıma İhtilal Dönemi Fransası'nda Milli Assamble'nin başkanı olan Honore Gabriel Riqueti Kont de Mirabeau'nun söylediği "*Prusya ordusu olan bir devlet değil, devleti olan bir ordudur*"[4] sözü aslında Erken Modern Dönem Britanya'sı için de formüle edilebilir: "*Britanya, tüccarları olan bir devlet değildir, tüccarların sahip olduğu bir devlettir*".

İngiltere için önemli bir yenilenme dönemi olan Kraliçe Elizabeth devri[5] İngiltere'nin pek çok alanda olduğu gibi, Batı Akdeniz'in egemenliği yolunda da ilk adımları attığı devirdi. Habsburg-İspanya kralı II. Felipe'ye karşı Elizabeth Akdeniz'in doğusunda müttefikler aramış ve bu süreç içerisinde İngiltere Osmanlı Devleti ile de irtibata geçmişti. Kraliçe bu amaçla 1578'de III. Murad'a, tüccar olarak faaliyet gösteren William Harborne vasıtasıyla bir mektup göndermişti. Harborne'nin faaliyetleri neticesinde sultanın 15 Mart 1579'da cevap olarak gönderdiği mektubu ortak düşman olan Habsburglara

---

3 Britanya'nın Akdeniz'de yer alan Levant Company dışında African Company of Merchants (Gana bölgesi), 14. ve 17. Yüzyıllar arasında Hansa Ticaret Birliği'nin hüküm sürdüğü İskandinavya ve Baltık bölgesinde faaliyet gösteren North Sea Company, İngiltere'nin Hindistan'ı kolonileştirme sürecinde çok önemli bir role sahip olan East India Company, Rusya'da İngiliz ticari çıkarlarını gözeten Muscovy Company bu ticaret şirketlerinin en önde gelenleriydi. Fransızların Kuzey Amerika'da Compaigne de l'occident, Almanların Doğu Afrika'da Deutsche West Afrikanische Gesellschaft ve Hollandalıların da Geoctroyeerde Westindische Compagnie gibi ticari örgütlenmeleri olsa da, Büyük Britanya dışındaki hiçbir devlet bu teşkilatlanmayı dünya geneline yayamamış ve onun kadar bu şirketleri etkin bir şekilde kullanmayı başaramamıştı. Bkz. George Cawston, *The Early Chartered Companies (A.D. 1296-1858)*, New Jersey 2003, ss. 1-15, 32-40, 60-67.

4 Count Mirabeau, *Secret Memoirs of the Court of Berlin*, I, Londra 1900, s. 160-175.

5 Jeremy Black, "England", "Europe 1450 to 1789 *Encyclopedia of the Early Modern World* ", II, New York 2004, s.271-273.

karşı beraberce adım atılması yönünde olmuş, ayrıca 1580'de padişahın bir lütfu olarak İngiltere'ye tüccarlarının ticari imtiyazlardan faydalanabilmelerini sağlayacak ahidnâme verilmişti.[6]

Kraliçe Elizabeth hem Osmanlı Devleti ile diplomatik ilişkileri geliştirmek, hem Osmanlı'nın sosyo-ekonomik ve teknolojik durumunu gözlemlemek ve hem de İngiltere'nin Levant'taki çıkarlarını daha iyi savunabilmek[7] amacıyla, aldığı ahidnâmeye binaen İstanbul'da ilk daimi elçiliğin açılmasına karar verdi. Bu amaçlar doğrultusunda İngiltere'nin Osmanlı nezdinde ilk büyükelçisi olan William Harborne 1583'te İstanbul'a gelmiş ve padişaha değerli bir saat hediye ettikten sonra görevine başlamıştı. Harborne bu görevinde 1588'e kadar kalmış ve görevini Sir Edward Barton'a devretmiştir.

Tüm bu gelişmelerle eş zamanlı olarak Kraliçe, Osmanlı topraklarında ve sularında faaliyet göstermek üzere Levant Company'nin kurulması teşebbüsünü hayata geçirmekteydi ki, söz konusu konsolosluk atamaları aynı zamanda İngiltere'nin Doğu Akdeniz'de hizmet gösterecek olan ticaret şirketinin de kuruluşunu teşkil etmekteydi. İngiliz arşivinde Türkiye ile ilgili kayıtların tutulmaya başlanması da, Kraliçe Elizabeth'in talebiyle Osmanlı Devleti ile münasebetlerin kurulduğu 1579 tarihine rastlar.[8] Kraliçe'nin Sultan III. Murad'a sunduğu meşhur hediyeler bu diplomatik faaliyetlerin bir parçasıydı.

Bununla beraber İngiliz gemilerinin Akdeniz'deki faaliyetleri ve Osmanlı denizcileri ile karşılaşmaları çok daha önceki tarihlere rast gelmekteydi. Mesela Akdeniz'de navlun gemisiyle altı yıl kadar faaliyet yürütmüş olan Exeterli John Cheriton, bu konuda arşiv kayıtlarına yansıyan bir örnektir. Cheriton, Mallorca ve Valencia arasında gemisiyle bir nakliyat sırasında, Beşar Paşa komutasındaki 25 kalyondan mürettep Osmanlı donanması tarafından 1538'de esir edilmiş, 36 adamı öldürülmüş, 46 adamı yakalanmış ve tüm mürettebattan ancak Cheriton fidye ile kurtarılabilmişti.[9] Bundan sonra John Cheriton kraliyet yetkililerinden esirlerin serbest bırakılmasının temini için para toplamak üzere müsaade istemişti. Ayrıca İngiltere kralından bir atama talebinde bulunarak, kendisinin tecrübelerinden devlet hizmetinde yararlanılabileceğini belirtmişti. Cheriton, Türklerin kalyonları ve tahkimatları hakkında sahip olduğu izlenimleri ve bilgi birikimini de bu sayede aktarabileceğini ifade etmişti. VIII. Henry döneminin milletvekili ve amirallerinden John Russell bu dilekçeyi 1540-1542 tarihleri arasındaki kayıtlara eklemiştir. Ancak John Cheriton hakkında daha başka bir kaydın bulunmaması, bu denizci tüccarın bir kamu görevinde istihdam edilmediğini göstermektedir. Esasen, VIII. Henry bu sıralarda Manş kıyılarında

---

6 Harold Bowen, *Türkiye Hakkında İngiliz Tetkikleri*, Ankara 2011, s. VII-IX.

7 Harborne'nin İngiliz hükümeti tarafından etkin bir ticaret ajanı ve casus olarak da görevlendirildiği hakkında bkz. Erhan Afyoncu, *Sorularla Osmanlı İmparatorluğu*, İstanbul 2010, s. 742-743.

8 NA, SP 97/1, vr. 120.

9 NA, SC 8/182/9098.

Boulogne'nin kuşatması ile uğraşmaktaydı ve Akdeniz'deki gelişmelerle özel olarak ilgilenemeyecek durumdaydı. Ayrıca İngiltere'nin o dönemde henüz iç nizamını tesis edememiş olması da, yine Akdeniz'de nüfuz kurma tasarısının oluşmasına engel teşkil etmekte ve İngiliz tüccarların o sıralarda Akdeniz'in her köşesinde cirit atmakta olan Türk denizcilerle çoğu zaman savunmasız bir şekilde yüz yüze kalmalarını beraberinde getirmekteydi.

Britanya'nın Osmanlı coğrafyasına, etki ve nüfuz alanlarına uzaklığı ve iki devletin de farklı medeniyet dairelerinden ve kültürel geleneklerden geliyor olmaları, özellikle 16. yüzyılda iletişim kurma olanaklarını zayıflatmaktaydı. Ayrıca siyasi-ekonomik menfaatlerin henüz doğrudan diplomatik ilişkilerin kurulmasını gerektirecek bir boyuta ulaşmamış olması ile birlikte, ada ülkesinde VIII. Henry ile başlayan reform hareketlerinin devam eden etkileri ve taht mücadeleleri de yine İngiltere'yi 16. yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı Devleti ile temasa geçmekten alıkoymuştu. İki devlet arasında ihtiyaç duyulduğunda irtibatı temin edecek köprü devlet işlevini ise Venedik karşılamaktaydı. İstanbul'un fethinden sonra aldıkları ahidnâmeye binaen balyosları vasıtasıyla Osmanlı ile yakın diplomatik ve ticari ilişkilere sahip olan "En Yüce Cumhuriyet"in sakinleri de tıpkı Osmanlılar gibi Akdenizliydiler ve Venedikliler de tıpkı İngilizler gibi ticarete dayalı diplomasi üzerinden bir siyaseti benimsemişlerdi. Nitekim İngiltere, Osmanlı ile ilgili sahip olduğu istihbarat ve bilgi açığını ikame edebilmek için Venedik'in birikiminden yararlanmaktaydı.[10] İngiltere 1340'tan itibaren Venedik'e elçi göndermekteydi ve bu ülkede ciddi bir istihbarat ağına sahipti, ayrıca Venedik ile güçlü ticari ilişkileri bulunmaktaydı.[11] Venedik'in de İngiltere nezdinde temsili oldukça eskiye dayanmakta olup, 1316 gibi erken bir tarihte Gabriel Dandalo Londra'ya elçi olarak gönderilmişti.[12] Venedik, İngiltere'nin Doğu Akdeniz'deki teşkilatlanması bakımından bir rol model, ticari faaliyetleri açısından bir rakip, ancak İngiliz ürünlerinin sevkiyatında bir köprü rolünü üstlenmekteydi.

Britanya'nın Osmanlı topraklarında kurduğu diplomatik misyonlar da yine ticaret merkezliydi. İngiltere'nin Halep'te, Kıbrıs'ta ve İzmir'de oluşturduğu ticaret üsleri, aynı zamanda Britanya'nın Akdeniz'deki konsolosluk

---

[10] Birçok Avrupa ülkesi için olduğu gibi, İngiltere'nin de Osmanlı ile ilgili en iyi haber kaynağı Venedik Cumhuriyeti idi. Ticaret dolayısıyla sıkı ekonomik ilişkilerin mevcut olduğu Venedik'in balyos raporları, İngiliz yetkililer için Osmanlılar hakkında önemli bir enformasyon kaynağıydı. Bkz. NA, PRO 31/14/115, Reports of Turkey 1500-1600. Ayrıca İngiliz Arşivi (National Archives)'deki Türkiye ile ilgili kayıtların bulunduğu SP (State Papers) 97 nolu katologun ilk 17 defterinde Venedik'in Calendar of State Papers'ı yer almaktadır.

[11] İngiltere'nin Venedik'te görev yapan ilk büyükelçisi Bisaccia Piskoposu Keşiş Richard olup, kendisi Kral VI. Henry döneminde görevlendirilmişti. Bkz. Calendar of State Papers Relating to English Affairs in the Archives of Venice, C. 1: 1202-1509, Table: 7.

[12] Rawdon Brown (ed.), *State Papers and Manuscipts Relating to English Affairs Existing in the Archives and Collections of Venice*, *1202-1509*, I, London 1864, s. 131.

birimleriydi. Bu konsolosluklar merkezi bir atama ile tayin edilmemekteydiler. Bu bağlamda konsolosların bizzat kendileri de tüccar kökenli, hatta bilfiil tüccar oldukları için, Levant'ta bulunan diğer Britanyalı tüccarlarla devlet arasında iletişim kurma olanakları fazlaydı. Aslında bu uygulama Venedik'in yıllardan beri uyguladığı tüccar kökenli balyos sisteminin modern bir versiyonuydu. Nitekim Venedik İstanbul'a yapacağı balyos atamalarında, ilgili kişinin Osmanlı topraklarında ticaret geçmişine sahip olmasına önem vermekteydi. Esasen Yeniçağ'ın iletişim ve ulaşım olanakları düşünüldüğünde Britanya'nın, İstanbul'a atadığı büyükelçilere ve ilgili konsolosluklara belli bir otonomi vermek zorunda olduğu anlaşılacaktır. Britanya büyükelçisinin temel vazifesi bu konsolosluklara emir vermekten ziyade, buralardan gelen istihbaratı toplamak ve ticaret üsleri arasındaki koordinasyonu sağlamaktı.

Nitekim konsoloslukların sahip oldukları otonomi, onların *ad interim* (ara) dönemlerde büyükelçiliği üstlenmelerine imkan vermekteydi. Örneğin, 1761-1765 yılları arasında İstanbul'da görev yapan Henry Grenville 13 Ekim 1765'te İstanbul'dan ayrıldığında, yerine Halep Konsolosu olan William Kinloch maslahatgüzar seçilmiş; Kinloch da 1766'da, John Murray'ın İstanbul'a geldiği vakte kadar bu görevde kalmıştı.[13] 1775'te bu kez John Murray İstanbul'u terk ettiğinde, kendisinin yerine İzmir Konsolosu Anthony Hayes'i maslahatgüzar olarak görevlendirdiğini Londra'ya bildirmişti.[14] Her iki atama da Londra tarafından olumlu karşılanmış ve onaylanmıştı.[15] Büyükelçilerin, kendi mesai arkadaşları olan elçilik sekreterleri ve elçilik tercümanlarını değil de, İstanbul'a uzak şehirlerdeki konsolosları maslahatgüzar olarak tayin etmeleri, konsolosların otonom karar alma kabiliyetlerinin yüksekliğini de göstermektedir. Konsolosların, Levant'taki genel durum hakkındaki bilgi düzeylerinin yüksek olması ve bölgede görev yapan İngiliz tüccarları arasındaki itibarlarının ve tanınmışlıklarının fazlalığı da onların tercih edilmelerinde önemli etmenlerdi.

Konsolosların kendi görev bölgelerindeki tüccarları yargılama ve yetkilendirme inisiyatifleri de vardı. İzmir konsolosu Mr. Anthony Hayes 1769 yılında aldığı bir kararla, Sir George Boddington'un tescilli tüccar olarak tanınmasını sağlanmıştı. Tescil verme işlemi bu dönemde yargı yetkisi dahilinde düşünülmekteydi.[16]

İngiliz tüccarlarının Osmanlı Akdenizi'ne yayılması çok kısa bir süre içerisinde gerçekleşmişti. 16. yüzyılda bir İngiliz tüccarının Doğu Akdeniz'de ticari faaliyette bulunması istisnai bir durum iken, 17. yüzyılda aynı bölgede

---

[13] William Kinloch'un Henry Seymour Conway'e 16 Ocak 1766 tarihli mektubu, NA, SP 97/43, vr. 17.

[14] John Murray'in Lord Rochford'a yazdığı 17 Mayıs 1775 tarihli raporu ve Mr. Hayes'in Lord Rochford'a yazdığı 3 Haziran 1775 tarihli mektubu, NA, SP 97/51, vr. 42-48a/b.

[15] H.S. Conway'in William Kinloch'a 22 Kasım 1766 tarihli mektubu, NA, SP 97/42 ve Lord Rochford'un Anthony Hayes'e 11 Temmuz 1775 tarihli mektubu, NA, SP 97/51.

[16] İlgili tescil belgesi İtalyanca yazılmış olup Londra'ya gönderilmişti. Bkz. NA, J90/395.

İngilizler için bir ticaret patlaması yaşanması sorgulanmaya değer bir husustur. Bu durum temelinde, aslında iki devletin ekonomik çıkarlarının uyuşması ile alakalıydı. İngilizler ve Avrupalıların çoğunluğu için 'Merkantilist Çağ' olarak bilinen bu dönem, Osmanlı ekonomik düşüncesinin temelini teşkil eden Provizyonizm[17] ilkesi ile örtüşmekteydi. Her iki tarafın da kazançlı olduğu bu ortaklıkta Osmanlılar, iaşe tedarikini ve nakliyatını sağlamış oluyorlar, İngilizler ise ihracat rakamlarını artırıyorlardı. Ancak İngiliz ticaretinde yaşanan patlamanın tek nedeni bu mutualist ilişki değildi. Venedik'in 17. yüzyılda ekonomik açıdan zayıflaması ve Osmanlılar ile 17. yüzyıl boyunca yaptığı uzun savaşlar İngiltere'nin, bu İtalyan şehir devletinin bıraktığı boşluktan yararlanmasına imkan vermişti.

17. ve 18. yüzyıllarda, İngiltere'nin Akdeniz'de oluşturduğu ticaret üsleri içerisinde en aktif olanı İzmir'di. 17. yüzyılın başında şehirde yavaş yavaş bir İngiliz ticaret kolonisi oluşmaya başlamış ve buraya bir İngiliz konsolosluğu açılmıştı.[18] John Markham 1611'de ilk konsolos olarak tayin edilmiş ve Britanya buradaki konsolosluğunu daha uzun yıllar muhafaza etmişti. Bu desteğe paralel olarak zamanla şehirde bulunan İngiliz cemaatinin nüfusu da artmıştı. İngilizlerin İzmir'de bulunan ticaret merkezini ne kadar etkin kullandığını, şehirle ilgili mevcut arşiv kayıtlarından görebilmek mümkündür.

İzmir'deki İngiliz tüccarlarının bazı faaliyetleri, İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile olan ilişkilerinde bazı sorunlar çıkmasına da neden olmaktaydı. Mesela, h. 1089 yılı Zilkadesi'nde (Aralık 1678 – Ocak 1679) Çehrin Seferi'nden dönen ve Edirne'de bulunmakta olan Merzifonlu Kara Mustafa Paşa, İzmir kadısına yönelik yazdığı bir mektupla birlikte, bir İngiliz tüccarın ailevi meselelerinin nasıl çözülmesi gerektiğine dair bir buyruldu kaleme almış ve yazdığı buyruldu İngilizceye tercüme edilmişti.[19] Söz konusu İngiliz tüccar İzmir'de kaldığı süre içerisinde Rum-Ortodoks bir ailenin kızıyla evlenmiş, çocuk sahibi olmuş, ancak kadın bir süre sonra ölünce bu tüccar İngiltere'ye dönmek istemişti. Ancak doğan çocuklar zimmî statüsünde ve dolayısıyla Osmanlı tebaasına dahil olduklarından ülke dışına çıkmalarının mümkün olmadığı mektupta bildirilmişti. Bu kuralın sadece İngiltere'ye münhasır bir konu olmadığı, herhangi bir üçüncü ülke için de geçerli olduğu ilgili mektupta vurgulanmaktaydı.

Bunun dışında İngilizler İzmir örneğinde olduğu gibi, Levant'ta seyr-ü sefer halinde olan gemilerinin hangi limanlarda yer aldıklarını kayda almakta ve

---

17 Provizyonizm, Osmanlı ekonomik düşüncesinde en öncelikli gelen faktördü ve tüm ekonomik faaliyetlerde bu ilke gözetilmekteydi. Bkz. Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi,* İstanbul 2002, s. 45-48.

18 David Wilson, *List of British Consular Officials in the Ottoman Empire and its former territories, from the sixteenth century to about 1860*, http://www.levantineheritage.com. 2011.

19 NA, SP 105/109, vr. 265.

mümkün olduğunca bu gemilerin hareketlerini takip etmeye çalışmaktaydılar.[20] İngilizler, özellikle Rum-Ortodoks tüccarların Türklerin himayesinde olmalarından şikayet etmekteydiler. Zimmî statüsünde yer alan Rum tüccarlar, müstemin statüsünde olan İngiliz tüccarlara nazaran bazı avantajlara sahip oldukları için, İngilizler kendilerinin ticari açıdan dezavantajlı olduklarını savunmaktaydılar.

Levant Company'nin tüccarları bazı gerekli durumlarda Londra tarafından bilgilendirilmekteydiler. Mesela Kral II. Charles, kendisinin İngiltere'ye geri çağırdığı Lord Chandos'un yerine 1684'te Sir William Somae'yi atadığı zaman, Levant Denizi'ndeki tüccarların yöneticisi olan Berkeley Kontu George'a bu durumu bizzat özel bir mektupla bildirmişti.[21]

Levant Şirketi'nin ticari faaliyetlerinin en yoğun olduğu dönem 17. yüzyılın ikinci yarısıydı. Nitekim İngiliz arşivinde şirketin faaliyetleriyle ilgili en çok kayıt bu döneme aittir. İşin ilginç tarafı, Britanya'da iç savaşın yaşandığı ve Oliver Cromwell'in hüküm sürdüğü 17. yüzyılın ortasında da bu faaliyetler aksamadan devam etmişti. Cromwell IV. Mehmed'den, iki devlet arasındaki diplomasiye binaen İngiliz tüccarlarına kolaylık sağlanmasını ve tüccarların korsanlardan muhafaza edilmesini istemişti, onursuz devletlerin ve korsanların ikili ilişkileri zedelediğini söylemişti.[22] Cromwell'in böyle bir mektubu yazmasına sebep olan hadise 1657'de yaşanan bir korsanlık faaliyetiydi. Bu dönemde İngiltere'nin en önemli ticaret üslerinden biri olan Halep'in denize çıkış noktası olan İskenderun Limanı'na doğru giden ve kalay, kurşun ve kumaş taşımakta olan bir gemi Trablusgarplı korsanlar tarafından kaçırılmıştı. Osmanlı Devleti'nin himayesinde olan bu korsanların verdikleri zararın tazmini için Turkey Company yetkilileri Cromwell'e, uğradıkları zararın boyutu ile alakalı bir rapor sunmuşlardı. Cromwell de 1657 Eylül'ünde toplayacağı konseyde bu konunun görüşüleceğini bildirmiş ve konsey toplandığında da üyelerden sorunun çözülmesini istemişti. Bu olay her ne kadar ilişkileri gerebilecek bir mesele olarak düşünülebilecek olsa da, aynı mektuplarda[23] iki İngiliz gemisinin Mallorcalı korsanlar tarafından kaçırıldığı haberi, korsanlığın o dönemki Akdeniz Dünyası için alışılagelmiş ve yaygın bir olgu olduğunu ayrıca göstermektedir.

Dönemin İngiliz büyükelçisi 22 Ekim 1657 tarihinde yazdığı bir mektupta ise, Mr. Abbot'un ayrılmasıyla boşalan, hatta ticari istikbali adeta Fransızlara terk edilen Kahire'de yeniden konsolosluk açma gayesinde olduğunu bildiriyor, burada canlı bir ticaret hayatı olduğundan bahsediyor ve tam da istenildiği gibi

---

[20] NA, SP 105/109, vr. 267.

[21] Levant Company'nin devlet şirketi olmasına istinaden başında bulunan Berkeley Kontu Kral'ın kuzenlerinden biriydi ve Kral II. James mektubuna "*Bizim Sevgili, Dürüst, Güvenilir Kuzenimiz*" elkabını kullanarak başlamıştı. Bkz. NA, SP 105/109, vr. 269.

[22] SP 105/109, vr. 203.

[23] Thomas Birch (ed.), *A Collection of the State Papers of John Thurloe*, VI, Londra 1742, s. 106-113.

müteşebbis bir ruha sahip olan Mr. William Ell'in bu işi yapmaya muktedir olduğunu ifade ediyordu.[24]

Levant Company akla gelebilecek her türlü mamulün ticaretiyle uğraşmaktaydı. Kumaş, mum yağı, kalay, kurşun, koyun derisi ve yün ise en çok talep gören ürünlerdi ve İngiliz tüccarlar bu mamulleri Livorno, Marsilya ve Civita Vecchia olarak bilinen Roma'nın merkezine ihraç etmekteydiler.[25]

Osmanlıların ithalat alımlarında Levant Company'nin Venediklilere göre bazı teknik üstünlükleri söz konusuydu. İngilizlerin navigasyon yetenekleri ve yüklemedeki hassasiyetleri daha fazlaydı, Venedik gemilerinin seyahat süresi daha uzundu ve nakliye için daha fazla para talep etmekteydiler. Örneğin her 112 libre (50,80 kg.) kuru üzüm satışında, Venediklilerin ürünün nakli için 39 Sterlin fiyat sunmaları karşısında, İngilizler 37.10 Sterlin istemekteydiler.[26]

Levant ticaretine yönelik ilgi sadece Cromwell ile sınırlı kalmamıştı. İngiltere'nin iç siyaseti bakımından oldukça istikrarlı bir dönem olan 17. yüzyılın ikinci yarısında Britanyalı hükümdarlar bir devlet politikası olarak ve en üst düzeyde Levant'ta yaşanan sorunlarla ilgilenmişlerdi. Nitekim II. Charles 1684 Aralık ayında elçi değişimi münasebetiyle,[27] II. James ise 17 Haziran 1688'te Sultan II. Süleyman'a ve sadrazama, Osmanlı'nın Avusturya ile savaşta olmasından dolayı İngiltere'ye ahidnâme ile verilen imtiyazların zarar görmemesi için birer mektup yazmışlardı.[28] III. William ise William Paget'in yerine, Karlofça Antlaşması müzakerelerinde de görev yapmış olan Robert Sutton'ın büyükelçi olarak atanacağını bir mektupla Levant Company'nin yöneticisi William Trumbull'a bildirmişti.[29]

Levant Company-Britanya diplomasisi arasındaki bağı göstermesi bakımından en ilginç kayıtlardan biri Carlisle Kontu'nun, Levant Company'nin yöneticisi olan Alderman Grey'e yazdığı mektuptur ki, mektupta ondan ölen İzmir konsolosu yerine yeni birinin tayin edilmesi ve atama ile ilgili olarak Londra'nın bilgilendirilmesi istenmekteydi. Bu durum Doğu Akdeniz'deki Britanya diplomasinin Levant Company'i, Levant Company'nin de bölgedeki Britanya diplomasisini karşılıklı olarak şekillendirdiğini göstermektedir. Bu bağlamda Londra Doğu Akdeniz'de işleyişin nasıl olacağından ziyade, bu sistemde herhangi bir aksaklığın olmaması ile ilgilenmekteydi.[30]

Tüm bunların ışığında İngiltere'nin Levant ticareti, Osmanlı Devleti'nin

---

24 Birch, *a.g.e*. s. 223.

25 T. S. Willian, "Some Aspects of English Trade with the Levant in the Sixteenth Century", *The English Historical Review*, Sayı 276, s. 399-410.

26 M. Epstein, *The Early Histoy of Levant Company,* Londra 1908*,* s. 269-270.

27 NA, SP 105/109, vr. 269.

28 NA, SP 105/109, vr. 273-275.

29 NA, SP 105/109, vr. 286.

30 NA, SP 105/109, vr. 279.

her türlü ihtiyacının nakliyatını sağlamakla birlikte, Britanya'nın özelikle Fransa ile olan rekabetinde de en can alıcı unsurlardan birini teşkil etmekteydi.[31] İngiliz-Fransız mücadelesi içinde bu ticari rekabetin siyasi, dış politika ve istihbarat boyutları da vardı. Daha territoryal bir kuvvet olan Avusturya, geleneksel rakibi olan Fransa'ya karşı doğal müttefiki İngiltere ile Levant ticaretindeki işbirliği kapsamında gerek istihbarat, gerekse de lojistik işbirliği içindeydi.[32]

Levant Company'nin belli bir otonomi içinde hareket etmesi Osmanlı Devleti'nin, şirketin her dediğini onayladığı anlamına gelmiyordu. Özellikle bazı stratejik bağlantı noktalarının geçişinde Osmanlı yetkilileri İngilizlere zorluklar çıkarıyordu. Mesela h. 1182 / m. 1769 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapmak isteyen Kaptan Gordon'un gemisi uzun süre beklemek zorunda kalmış ve ancak elçinin arzuhal göndermesi üzerine kendisine geçiş izni verilerek yoluna devam edebilmesi sağlanmıştı.[33] Osmanlı Devleti'nin içki ticareti konusunda uyguladığı sıkı yasaklar Levant Company için de geçerliydi. Elçi Grenville'in daha fazla siyah üzüm alabilme istediği, bu talebin İngilizlerin kendilerine yönelik ihtiyacını aştığı ve şarap imalatına sebep olabileceğinden ötürü reddedilmişti.[34] Osmanlı Devleti, ahidnâmeler ile belirlenen kurallara aykırı bir işlemin gerçekleşmesine izin vermemekteydi.

Levant Şirketi'nin düşüşünde en temel sebepler, Britanya'nın Amerika, Hindistan ve Uzakdoğu gibi bölgelerde çok daha etkin ve yaygın bir şekilde ticaret yapmaya başlaması ile önceliği bu bölgelere vermesi ve ayrıca devlet destekli, merkantilist ticaret anlayışından vazgeçilerek klasik liberal ekolün benimsemesiydi. Buna paralel olarak, dünyanın diğer bölgelerindeki devlet destekli ticaret şirketleri de 18. yüzyılın sonlarına doğru önemlerini kaybetmeye başlamışlardı.[35]

Doğu Akdeniz'deki ticari faaliyetlerin tüm bu sivil ve diplomatik boyutlarının yanı sıra İngiltere acil durumlarda, kendi menfaatlerini korumak için donanmasını kullanmaktan çekinmemekteydi. Örneğin, Osmanlı Devleti'nin Rusya ile savaş halinde olduğu 1768-1774 yılları arasında İngiltere, Levant'taki ticaret gemilerinin ve üslerinin güvenliklerinden endişe duyar hale gelmişti. Nitekim 1770 Çeşme Baskını'ndan sonra Ruslar Ege Denizi'nin bir bölümünü abluka altına almışlardı ve özellikle Limni Adası civarında şiddetli çarpışmalar gerçekleşmişti. Mevcut durumdan endişelenen Büyük Britanya Donanma

---

31 Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı-İktisâdî Münâsebetleri (1580-1838)*, I, Ankara 1974, s. 51-60.

32 Avusturya elçisi, Levant ile ilgili bir takriri 12 Temmuz 1705'te İngiliz kralına sunmuştu. İlgili Rapor Marsilya'dan Hamburg'a, Tuna'dan Levant'a kadar genel ticari durumu özetlemekteydi. Bkz. NA, SP 105/109, vr. 288-290.

33 BOA, A.DVN.DVE.d.036 (2), s. 115, 512 nolu hüküm.

34 BOA, A.DVN.DVE.d.036 (2), s. 49, 426 nolu hüküm.

35 İngiliz Liberalizmi'nin fikir babalarından Adam Smith'in eserinde anti-merkantalist modeli savunması, bu tip devlet destekli şirketler için sonun başlangıcı olmuştur. Bkz. Adam Smith, *The Wealth of Nations*, Pennsylvania 2005, s. 522-539.

Komutanlığı, HMS Minerva ve HMS Pallas'ı Ege Denizi'ne göndermeye karar verdi.[36] Venus sınıfı 36 top kapasiteli olan Pallas ve Southhampton sınıfı 32 top kapasiteli olan Minerva, İngiliz donama hiyerarşisinde 5. sınıf fırkateynlerdi. Bu iki gemi hafif ama hızlı ve manevra kabiliyetleri yüksek deniz taşıtlarıydı. Söz konusu gemiler 1771 Temmuz ayında İzmir'e ulaşmışlar, ancak herhangi bir silahlı çatışmaya dahil olmamışlardı. Bununla beraber bu iki geminin varlığı, Osmanlı devlet ricalinin ve özellikle bölgedeki halkın rahatsız hissetmelerine neden olmuştu

Genel olarak değerlendirildiğinde Levant Şirketi misyonunu başarıyla gerçekleştirmiş bir kuruluştur. Levant Şirketi'nin faaliyetlerinin 18. yüzyılda tedricen azalması ve serbest ticarete geçilmesiyle beraber şirketin 1825'te kendi kendisini ilga etmiş olması, şirketin tarihsel başarısına gölge düşürmemektedir. Levant Company'nin, kolonizasyon amacı güden diğer İngiliz şirketleri ile benzer bir teşkilatlanma içerisinde olması ise tabii bir durumdur. Ancak bu şirketlerin başka coğrafyalarda uyguladığı kademeli kolonileştirme sürecini Osmanlı coğrafyasında da hayata geçirdiğine veya tasarladığına dair olan yaygın kanaat gerçekle bağdaşmamaktadır. Her şeyden önce Osmanlı Devleti Levant Company'nin etkin olduğu yıllarda, böyle bir kolonileşmeye fırsat verecek ölçüde zayıflamış bir devlet değildi. İkincisi; İngiltere'nin bu ticaret hamlesi, Osmanlı Devleti'nin geleneksel rakibi olan Venedik Cumhuriyeti'ne olan ticari bağımlılığını azaltmıştı. Ayrıca Levant Company Akdeniz ticaretine yeni bir kan getirmişti ki, Akdeniz'de ticari hareketliliğin artması Osmanlıların yüksek çıkarları ile de bağdaşmaktaydı.

[36] İngiliz Güney Departmanlık Sekreteri Lord Rochford, gemilerin 21 Nisan'da gönderildiğini belirtmekte ve her iki geminin de tam bir tarafsızlık içinde, sadece İngiltere'nin çıkarlarını korumak amacıyla bölgeye geldiğini ifade etmektedir. Bkz. NA, SP 97/47, vr. 77-81.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

National Archives (NA), State Papers (SP): SP 97/1, SP 97/42, SP 97/43, SP 105/109, SP 97/51, Special Collections (SC) SC 8/182/9098, NA, Supreme Court Of Judicature (J) J 90/395, Public Record Office (PRO) PRO 31/14/115.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA): A.DVN.DVE.d.036.

Calendar of State Papers Relating to English Affairs in the Archives of Venice, Volume 1: 1202-1509.

B. ARAŞTIRMA ESERLER

AFYONCU, Erhan, *Sorularla Osmanlı İmparatorluğu*, İstanbul 2010.

BIRCH, Thomas (ed.), *A Collection of the State Papers of John Thurloe*, Londra 1742.

BLACK Jeremy, "England", "Europe 1450 to 1789", *Encyclopedia of the Early Modern World* , II, New York 2004.

BOWEN, Harold, *Türkiye Hakkında İngiliz Tetkikleri*, Ankara 2011.

CAWSTON, George, *The Early Chartered Companies (A.D. 1296-1858)*, New Jersey 2003.

EPSTEIN, M., *The Early Histoy of Levant Company,* Londra 1908.

GENÇ, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi,* İstanbul 2002.

KÜTÜKOĞLU Mübahat, *Osmanlı-İktisâdî Münâsebetleri (1580-1838)*, I, Ankara 1974.

MIRABEAU, Count, *Secret Memoirs of the Court of Berlin*, I, Londra 1900.

SMITH, Adam, *The Wealth of Nations*, Pennsylvania 2005.

WILLIAN, S., "Some Aspects of English Trade with the Levant in the Sixteenth Century"*, The English Historical Review*, Oxford 1955.

WILSON, David, *List of British Consular Officials in the Ottoman Empire and its former territories, from the sixteenth century to about 1860*. http://www.levantineheritage.com July 2011.

KURULUŞ SÜRECİNDEN MALTA KUŞATMASINA HOSPİTALİER ŞÖVALYE TARİKATI

Sayime DURMAZ *

Özet

Hospitalier Şövalye Tarikatı, Amalfili tacirler tarafından Kudüs'te kuruldu. Amacı batıdan gelen hasta ve yoksul hacılara bakım hizmeti vermekti. Hospitalier Tarikatı'nın askeri görevi Kudüs Latin Krallığı'nın acil savunma ihtiyacını karşılamaktı. 1291'de Akka'nın kaybıyla birlikte Kıbrıs'a taşındılar. 1309'da Rodos adasına geçen Hospitalierler, 1523'e kadar doğu Akdeniz'de kalarak kendisini saldırgan bir şekilde Katolikliği savunmaya adadı. Hospitalier Tarikatı, Kutsal Roma Germen İmparatoru V. Charles'ın 1530 tarihinde Malta adasına yerleştirmesine kadar yurtsuz kaldı. 1565'de Kanuni Sultan Süleyman'ın şövalyeleri, Malta adasından çıkarma girişimi, tarikatın büyük üstadı Jean Parisot de la Valette'in sergilediği üstün liderlik sayesinde etkisiz kaldı. Kısaca bu bildiride, kuruluşundan Malta kuşatmasına kadar, Hospitalier şövalyelerinin kısa bir tarihçesi verilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Hospitalier Şövalye Tarikatı, Askeri Tarikatlar, Malta Şövalyeleri, Rodos Şövalyeleri, St. Jean Şövalyeleri.*

* Yrd. Doç. Dr., Çankırı Karatekin Üniversitesi, Tarih Bölümü; (sayimedurmaz@ karatekin.edu.tr).

THE KNIGHTS HOSPITALLER FROM FOUNDATION TO THE SIEGE OF MALTA

Sayime DURMAZ *

Abstract

The Knights Hospitaller was established in Jerusalem by merchants from Amalfi. Its purpose was to care for the sick and the poor and offer western pilgrims. The Hospitallers' military function, evolved in response to the urgent contemporary need to defend the Latin Kingdom of Jerusalem. With the fall of Acre in 1291 they moved to Cyprus. In 1309 the Hospitaller acquired the island of Rhodes and remained in the eastern Mediterranean until 1523, and continued to devote itself to an aggressive defence of the Catholic position there. The Hospitallers were without a base until 1530, when Holy Roman emperor Charles V arranged for them to occupy the Malta. In 1565, grand master Jean Parisot de la Valette exhibited superb leadership when he stopped Suleyman the Magnificent from dislodging the Knights from their Maltese headquarters. In summary, in this paper will be given a brief history of the Knights Hospitaller from foundation to the Siege of Malta.

Key Words: *The Knights Hospitaller, Military Orders, Knights of Malta, Knights of Rodos, Knights of St. John.*

* Assist. Prof. Dr., Çankırı Karatekin University, Department of History; (sayimedurmaz@ karatekin.edu.tr).

KURULUŞ SÜRECİNDEN MALTA KUŞATMASINA HOSPİTALİER ŞÖVALYE TARİKATI

Sayime DURMAZ

Hospitalier Şövalye Tarikatının Kuruluşu

Katolik Kilisesi, I. Haçlı Seferi'nden sonra kutsal topraklarda tutunmak için bölgede teşkilatlanmaya önem vermekteydi. Haçlıların Kudüs'e yerleşmesinin hemen akabinde oluşturulan askeri tarikatlar, bu amaç doğrultusunda hizmet görmekteydiler. Söz konusu tarikatlar, Avrupa'daki bağlantıları ve yoğun destek sayesinde, Haçlı devletlerinin para ve daimi ordu ihtiyacını karşılamaktaydı. Bu çalışmanın konusunu oluşturan Hospitalier Şövalye Tarikatı, askeri tarikatların en eski ve aynı zamanda en uzun ömürlü olanıdır.

Tarihsel süreç içerisinde adı *Ordre des Hospitaliers*,[1] *St. Jean Şövalyeleri*, *Rodos Şövalyeleri* ve en son *Malta Şövalyeleri* şekline dönüşen kuruluş başlangıçta askeri bir tarikat olarak değil, o dönemde batının Yakındoğu (Levant) ile ticaretini sağlayan Amalfili[2] tacirlerin Kudüs'te kurdukları bir manastır olan, Latinlerin Aziz Meryem Keşişleri tarafından, yoksul hacıların bakımını sağlamayı amaç edinen laik bir cemiyet olarak kurulmuştur.[3]

Hospitalier Şövalye Tarikatı'na dair, ilki Latin tarihçisi Willermus Tyrensis'e[4] (ö. 1184), diğeri ise Antakya Yakubî Patriği Süryani Mikhail'e[5]

---

1 Latince *Hospitalit/as –atis* kelimesi *konukseverlik* manasına gelmektedir.

2 Napoli'nin güneyinde Salerno Körfezi kıyısındaki Amalfi kenti, Bizans İmparatorluğu'na bağlı yerlerde serbest ticaret hakkını elde eden İtalyan şehirlerinin öncüsüydü. İçte özerk bir yönetime sahip olan kentin Bizans tebaası olması, Doğu Akdeniz limanlarına gidip gelmelerini kolaylaştırmıştı. Bizans ülkeleri ve Mısır ile gelişen ticaret sayesinde Amalfi, kısa zamanda doğu ve batı mallarının değiş-tokuş edildiği önemli bir merkez haline geldi. Ne var ki Amalfi şehir devleti, Haçlı seferleri sırasında diğer İtalyan şehir devletlerinin mazhar olduğu imtiyazları elde edemedi. Sadece Akka ve Antakya'da bazı küçük yerler elde ettiler. 1135 senesinde Pisa saldırısı sonucu şehirlerinin ve donanmalarının yağmalanması Amalfililerin doğu ticaretindeki etkilerinin azalmasına neden oldu. Amalfilileri bir anlamda tarih sahnesinden silen bu olay sonrasında şehrin toprakları Normanların eline geçti. Bkz. Wilermus Tyrensis, *Historia rerum in partibus transmarinis gestarum, Recueil des Historiens des Croisades. Historiens occidenteaux* (RHC, occ.), I, xvııı, 4, s. 822; terc. Krey, *A History of Deeds Done Beyond the Sea. By William Archbishop of Tyre,* Cilt 2, New York 1943, s. 242; İbrahim Halil Er, *Cennet Doğuda Bir Yerdedir,* Elips Kitap, Ankara 2006, s. 65; W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (çev. Enver Ziya Karal), Türk Tarih Kurumu, Ankara 2000, s. 107-117.

3 Piers Paul Read, *Tapınak Şövalyeleri*, Dost Kitabevi, Ankara 2003, s. 121.

4 Willermus Tyrensis, *Historia rerum in partibus transmarinis gestarum, Recueil des Historiens des Croisades. Historiens occidenteaux* (RHC, occ.), I, s. 1 vdd.; terc. E.A. Babcock - A.C. Krey, *A History of Deeds Done Beyond the Sea*. By William Archbishop of Tyre, 2 cilt, New York 1943.

5 Suryani Mikhail, *Chronique de Michel le Syrien, patriarche jacobite d'Antioche* (1166-99), (nşr. ve terc. J. B. Chabot), 4 cilt, Paris 1899-1924; terc. H.D. Andreasyan, *Süryani Keşiş*

ait olmak üzere iki ana kaynak mevcuttur. Söz konusu kaynakların tarikatın kuruluşu ve öncesi döneme ait verdikleri bilgiler ışığında, Kudüs'ün 638 yılında Hz. Ömer zamanında Müslümanlar tarafından fethinden sonra da Batı'dan kutsal topraklara yapılan hac ziyaretleri kesintisiz olarak devam etmişti. Aslında Hospitalier Tarikatı *(Cavalieri Ospitalieri)* 11. yüzyılda Kudüs'e gelen hasta ve fakir hacılara bakmak amacıyla tesis edilmiş bir hayır kuruluşuydu. İslam ülkesinin her yerinde güven içinde seyahat edebilen Amalfili tacirler hem Batı Akdeniz üzerinden Doğu'nun ihtiyaç maddelerini taşıyor, hem de fırsat buldukça da kutsal yerleri ziyaret ediyorlardı. Ne var ki, Willermus'un kaydına göre, sahil şehirlerinde sahip olduklarının aksine Kudüs'te bir süre kalıp dinlenebilecekleri kendilerine ait yerlerinin olmayışı önemli bir sorun teşkil ediyordu. Bu nedenle, Amalfi şehrinden toplanan kalabalık bir grup halinde ziyaret ettikleri Mısır Fatımi halifesi Mustansır-Billah'tan (1036-1094) sorunlarının çözülmesi konusunda yazılı olarak ricacı oldular. Amalfi halkının ricasını kabul eden halife Kudüs valisine gönderdiği yazılı emirde, şehrin yerli Hıristiyanlarının yaşadığı alanda[6] arzu ettikleri gibi bir bina inşa edebilmeleri için uygun bir alanın tahsis edilmesini emretti. Böylece tacirler gerekli izni aldıktan sonra kendilerine tahsis edilen yerde, aralarında topladıkları para ile önce Meryem Ana'nın şerefine bir manastır inşa ettiler.[7] Manastırla bağlantılı olarak misafirhaneler yapıldı.[8] Binanın yapımı tamamlanınca Amalfi'den bir başrahip ve keşişler getirilmek suretiyle manastır yönetimi oluşturuldu. Bu manastırı kuranlar ve bakımını sağlayanlar Latin ırkından olduğu için burası o tarihten itibaren hep "*Latin Manastırı*" olarak anıldı.[9]

Ayrıca Willermus, o günlerde pek çok kadının da yolculuk esnasında karşılaşabilecekleri tehlikeleri göze almak suretiyle ibadet etmek amacıyla Kudüs'e geldiğini, ancak Latin Manastırı'nın içinde kadın hacı adaylarının kabul edilebileceği bir mekan olmadığından, Amalfili tacirler tarafından kadın hacıların bu ihtiyacını gidermek amacıyla orada küçük bir rahibe manastırı

Mihail'in Vekayinamesi, 2 cilt, (Türk Tarih Kurumu, henüz neşredilmedi).

6 Eski Kudüs şehri, kuzeydeki Şam kapısı ile batıdaki Yafa kapısından başlayan ve şehrin ortasında kesişen iki ana cadde ile dört eşit kısma ayrılmıştı. Bunlardan Kutsal Mezar'ı (St. Sépulcre) da içine alan bir bölüm Hıristiyanlara ikametgah alanı olarak ayrılmıştı. Bkz. Willermus Tyrensis, *RHC, occ*., I, xvııı, 5, s. 824; terc. Krey, *a.g.e.,* II, s. 243; krş. F. Buhl, "Kudüs", *İslam Ansiklopedisi*, VI, s. 952 vd.; Ebru Altan, "Templier ve Hospitalier Şövalye Tarikatlarının Kuruluşu", *Belleten*, Cilt LXVI, Sayı 245, Nisan 2002, s. 88; Heyd, *a.g.e*., s. 114.

7 Heyd'e göre söz konusu manastırların ve misafirhanelerin inşası Amalfi Lord'u Maurus (ö.1071) zamanında, bir başka deyişle 1063 ile 1071 tarihleri arasında halife Mustansır-Billah döneminde gerçekleşmiştir. Bkz. Heyd, *a.g.e.,* s. 114.

8 1080 yılı civarında Kudüs'ü ziyaret eden Amalfi Piskoposu Jean, burada birkaç yıl evvel vatandaşları tarafından erkekler ve kadınlar için inşa edilmiş iki imaret görmüştü. Söz konusu iki imaretin, iki manastırın tamamlayıcısı olan iki misafirhaneden müteşekkil olduğu anlaşılmaktadır. Bkz. Heyd, *a.g.e*., s. 114-115.

9 Willermus Tyrensis, *RHC, occ*., I, xvııı, 4-5, s. 822-824; terc. Krey, *a.g.e.,* II, s. 241-243.; Altan, *a.g.m*., s. 88.

kurulduğunu ve bu manastırda rahibelerin görevlendirildiğini kaydeder.[10] İki manastır ve iki misafirhaneden müteşekkil bu imaret, 1083-1085 yılları arasında Batı'da o denli tanınmıştı ki, Fransa'nın güneyinde Albigeois'da bulunan pek çok arazi buraya vakfedilmişti; hatta Ancelinus adlı biri bu vakıfları yönetmek amacıyla "*magister domus hospitalis*" olarak görevlendirilmişti.[11]

Ancak Willermus'un kaydından anlaşıldığına göre, Amalfili tacirlerin başlangıçta kendileri için inşa ettirdikleri manastır ile kadın hacılar için kurdukları rahibe manastırının kapasitesi, zamanla sayıları gittikçe artan hacılar için yeterli olmamıştır. Öyle ki Willermus kroniğinde, fakir hacı adaylarının genellikle kutsal topraklara ulaşıncaya kadar seyahat paralarını tüketmeleri nedeniyle açlık ve susuzluktan bitap düşmüş halde yalın ayak vaziyette Kudüs'e ulaştıklarından, şehre giriş için gerekli altın parayı ödeyinceye kadar kapıda uzun süre bekletildiklerinden, nihayet kutsal mekanları ziyaret ettikten sonra ise barınacak yer bulmakta sıkıntı çektiklerinden bahsetmektedir. İşte bu sebeple Latin Manastırı tarafından Kudüs'te kendilerine tahsis edilmiş alan içinde Santa Maria Kilisesi'nin yanında, fakir ve hasta hacılara yardım etmek amacıyla bir darülaceze *(Hospital)* kuruldu. Bu kuruluş, İskenderiye'de patriklik yapmış olan Aziz Ioannes'in (Yohannes) adına takdis edildi.[12] Böylece hasta olsun veya olmasın muhtaç hacılara barınma imkanı sağlanmış oluyordu. Ayrıca her iki manastırdan artan yiyecek maddeleriyle, darülacezede misafir edilen hacıların günlük yiyecek ihtiyacının karşılanmasını sağlayan bir düzenlemeye de gidildi.[13]

Hospitalier Şövalye Tarikatı'nın Gelişimi ve Gelir Kaynakları

Hospitalier ve benzeri dini kurumlar, 11. yüzyıl Avrupa'sında çok yaygındı. Dini reform hareketiyle bu dönemde *Cistercian* gibi değişik amaçla kurulan tarikatlar eski dinsel amaçlara geri döndüler. Bu tür keşiş toplulukları komün halinde yaşıyorlar ve toplumdaki bakıma muhtaç kişilere ve hastalara yardım ediyorlardı. Kudüs hastaneleri bu şekil bir yaşama uygun idi ve bu idealleri pratikte uygulamaktaydı. Ne var ki tarikatın kökeni, onun Avrupalı bağışçılara takdiminde sorun oluşturdu. Çoğu dini tarikatın aksine, kendisini kurucusunun adı ile tanımlamıyordu. Bu durum bağış toplamada diğer tarikatlarla rekabette zaman zaman sıkıntıya neden oluyordu. Bu nedenle tarikat sonraları kendisine daha eski ve uzak geçmişe dayalı bir köken iddiasında bulundu. 1185 civarında, tarikatın M.Ö. 3. yüzyılın sonu ya da M.Ö. 2. yüzyılda Kudüs piskoposu Melchiazar ve Kudüs kralı Antiochus tarafından kurulduğu iddia edildi. Hz. İsa'nın pek çok kez

---

[10] Willermus Tyrensis, *RHC, occ.,* I, xvııı, 5, s. 824; terc. Krey, *a.g.e.,* II, s. 243.

[11] Heyd, *a.g.e.,* s. 115.

[12] Willermus Tyrensis, *RHC, occ.,* I, xvııı, 5, s. 825; terc. Krey, *a.g.e.,* II, s. 244; Steven Runciman, Aziz Ioannes'in yılını belirtmemekle beraber 7. yüzyılda bu görevi yaptığını kaydeder. Bkz. Steven Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi,* II, (çev. Fikret Işıltan), Türk Tarih Kurumu Yayınevi, Ankara 1987, s. 129.

[13] Altan, *a.g.m.,* s. 88.

hastaneyi ziyaret ettiği ve burada çok sayıda mucize gerçekleştirdiği söylendi. Öyle ki, iddiaya göre bu ev, Hz. İsa'nın peygamberlikle tanıştığı ve erken Kudüs Kilisesi'nin olduğu yerdi. Diğer materyaller, 12. ve 13. yüzyıllarda türetildi. Buna göre hastanenin kuruluşu Havarilerce gerçekleştirilmişti. Hz. Meryem hastanede üç yıl yaşamış ve buradan cennete gitmişti. Papalar ve krallar tarikata yazdıkları destek yazılarında bu mirası benimsediler. Öyle ki, kardeş William of Santo Stefano (Guglielmo di Santo Stefano) 13. yüzyıl sonlarında tarikatın tarihini kaleme aldığında, bu kayıtların potansiyel bağışçıları cesaretlendirmek için uydurulmuş mitler olduğunu kaydetmiştir.[14]

St. Benedictus'un katı kuralları[15] ışığında sade bir hayat sürmek, namuslu ve itaatkar kalmak hususundaki manastır yeminini eden Amalfililer tarafından idare edilen kuruluşun, başlangıçta pek malı ve geliri yoktu. Ancak Willermus'a göre, her yıl Amalfi halkı aralarında topladıkları bağış parasını Kudüs'e gidenler vasıtasıyla manastır başrahibine gönderirlerdi. Şüphesiz, sadece Amalfi'den değil Avrupa'nın başka yerlerinden de bağışlar bu manastıra ulaşmaktaydı. Bu bağışlarla önce Latin Manastırı'nda hizmet eden rahip ve rahibelerin ihtiyaçları karşılanır, sonra geri kalan miktar darülacezeye gelen muhtaç hacılara yardım amacıyla kullanılırdı.[16]

Bu koşullar altında, I. Haçlı Seferi sonrasında Kudüs Krallığı'nın kurulmasına kadar olan süreçte yıllarca bir hayır kurumu olarak varlığını sürdürdü. I. Haçlı Seferi sonrasında, kesin tarihi verilmemekle birlikte, Fransız asilzadeleri bir araya gelerek eski hastanenin yerine binden fazla hastanın tedavi edilebildiği büyük bir hastane ile bir de katedral inşa ettirerek Saint Jean Baptist'e (Aziz Vaftizci Yahya) adadılar.[17] Kuruluş, bu tarihten itibaren *Hospitaliers* adının yanı sıra *Saint Jean Şövalyeleri* adıyla da anılmaya başlandı.[18]

---

[14] Helen Nicholson, *Templars, Hospitallers and Teutonic Knights: İmages of the Military Orders, 1128-1291*, Leicester-London 1993, s. 112-113; Karl Borchardt, "Two Forged Thirteenth Century Alms-Raising Letters used by the Hospitallers in Franconia", *The Military Orders: Fighting for the Faith and Caring fort he Sick*, (ed. Malcolm Barber), Aldershot 1994, s. 52-56.

[15] Avrupa'nın koruyucu azizi olarak kabul edilen Nursia'lı Benedictus (480-540) tüm yaşamı boyunca Hıristiyan manastırlarının kurulmasında anahtar rol oynadı. Maneviyat ehli olmanın kuralları olarak belirttiği 72 maddeden müteşekkil St. Benedictus kuralları için bkz. Mark A. Kishlansky, *Batı'nın Kaynakları,* Cilt I, (çev. M. Kürşad Atalar), Açılım Kitap, İstanbul 2009, s. 231-237.

[16] Willermus Tyrensis, *RHC, occ.,* I, xvıı, 5, s. 826; terc. Krey, *a.g.e.,* II, s. 244 vd.; Altan, *a.g.m.,* s. 89.

[17] Aydın Usta, *Çıkarların Gölgesinde Haçlı Seferleri*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2008, s. 79.

[18] Bu hastane Türk-İslam dünyasındaki *"bimaristan"* geleneği örnek alınarak Avrupalılar tarafından kurulmuş ilk Hıristiyan hastanesidir. O zamana kadar Avrupalı hastalar, manastırdaki keşişler vasıtasıyla ilkel yöntemlerle tedavi ediliyordu. Nitekim bu hastanenin kuruluşundan kısa süre sonra 12. yüzyıldan itibaren Avrupa'da hastaneler ve tıp fakülteleri açıldı. Bkz. Timuçin Mert, *Haçlı Seferleri, Cennetin Krallığında*, Kara Kutu Yayınları, İstanbul 2005, s. 108-109. Hospitalierler asırlar boyunca Avrupa'nın çeşitli yerlerinde de yeni hastaneler kurarak İslam tıbbını ve Müslümanların tedavi yöntemlerini Batı'da yaymışlardır. Bkz. Altan, *a.g.m*., s. 89; krş. Ramazan Şeşen, "Daviyye ve İsbitariyye", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA),* IX, s. 19.

Bundan sonra karşımıza Hospitalier adıyla çıkan tarikat, tıpkı Templier Tarikatı gibi yeni bir fenomendi. İki tarikat yan yana büyüdü. Templierlerin Avrupa'da kurdukları idari yapıya, Hospitalierlerin daha önceden kurdukları yapı temel alınmıştı. Kilise'nin Troyes Konsili'nde tapınak tüzüğüne onay vermesi ve Clairvoux'lu Keşiş Bernard'ın tapınakçıları savunmak için 1130 yılı civarında "*De laude novae militiae*" başlıklı bir risale kaleme alması, hastanenin benzer bir askeri tarikata evrilmesine yol açtı.[19] Hospitalier şövalyeleri sadece Papa'ya itaatle mükellefti. Avrupa kralları onlara ilişemez, işlerine müdahale edemezdi. Hele Kudüs kralının onlara hükmetme şansı hiç yoktu. Şövalyelerin Outremer'in ayakta kalması davasına fanatikçe bağlılıklarının yanı sıra, bölgedeki Latin varlığını savunmak için gerekli insan kaynağının kısıtlı olması ve artan Müslüman tehdidi karşısında Latin soyluların sahil şeritlerinde kümelenmesi onları tenha köşelerdeki kaleler için ideal muhafızlar haline getirdi. Böylece, Kerak örneğinde görüldüğü gibi, Outremer'in iç kısımlarındaki ileri karakolların birçoğu şövalyelere bırakıldı.[20]

St. Jean Şövalyelerinin başındaki kişiye üstad (Magister) denilmekteydi. Kudüs'ün 15 Temmuz 1099'da Haçlılar tarafından zaptı sırasında üstad Gerard[21] (sonradan "*kutsanmış*" olarak anılacaktı) adında birisiydi.[22] Dönemin Fatımi valisi İftihârü'd-devle tarafından pek çok Hıristiyan Haçlı kuşatması başlamadan önce Kudüs'ten çıkarılmıştı. Şehirde kalan Hıristiyanlar arasında Gerard'ın da olduğu, kuşatma boyunca şehirde kaldığı ve Haçlıların Kudüs'ü ele geçirdiğinde hâlâ orada olduğu anlaşılmaktadır.[23] Gerard'ın bölgenin şartları hakkındaki bilgisiyle şehri kuşatan Haçlılara büyük yardımı dokunmuştu. Kudüs'ün zaptından sonra, Gerard'ın dindarlığı ve "*haçlıların karşılaştıkları en başarılı askeri konaklama görevlisi*"[24] olarak gösterdiği büyük başarı dolayısıyla, burada kurulan Kudüs Haçlı Krallığı da onun St. Jean kuruluşunu destekledi ve pek çok hacı darülacezede görev aldı. Kudüs kralı Godefroi de Bouillon ve yurtlarına dönen asker ve hacıların Gerard hakkında yaptığı övgülerden etkilenen dindar Avrupalıların cömert bağışları sayesinde süratle gelişen kuruluş, kısa sürede bağımsız bir tarikat haline geldi.[25] 15 Şubat 1113 tarihinde Papa II. Pascalis (1099-1118)'in "*pie postulatio voluntatis*" bullasıyla (ferman) tarikatı tanıyarak

---

19 Alan Forey, "The Military Orders, 1120-1312", *The Oxford History of The Crusades*, (ed. Jonathan Riley-Smith), Oxford University Press, Oxford 2002, s. 177; Read, *a.g.e.,* s. 122.

20 Stephen O'Shea, *İnanç Denizi: Ortaçağ Akdeniz'inde İslâm ve Hıristiyanlık*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2011, s. 217.

21 *Tom, Tum, Tune* ya da *Tenque* şeklinde de bilinen Fransız keşiş Gerard Thom (1040-1120) ya Amalfi, veya Provence eyaleti Martigues şehrinde, ya da Hainaut eyaleti Chateau d'Avesnes'de doğdu. Bkz. Avner Falk, *Franks and Saracens; Reality and Fantasy in the Crusades*, Kurnac, London 2010, s. 134.

22 Tarikatın onaylandığı 1113 tarihli Papalık bildirisinde kurucusunun adı "*birader Gerard*" olarak verilmektedir. Bkz. Read, *a.g.e*., s. 121.

23 David Nicolle, *Birinci Haçlı Seferi 1096-99*, Askeri Tarih Dizisi, (çev. L. Ece Sakar), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010, s. 73.

24 H.J.A. Sire, *The Knights of Malta,* London 1994, s. 4.

25 Altan, *a.g.m*., s. 89; Er, *a.g.e.,* s. 141.

ayrıcalık vermesi,[26] ve "*Geraudo institutori ac praeposito Hirosolimitani Xenodochii"* bullasıyla Gerard'ı tarikatın yöneticisi ilan etmesiyle gelişmesinin önü açıldı.[27] Bu imtiyaz belgesi 1120'de Gerard'ın ölümünden kısa bir zaman önce de Papa II. Calixtus (1119-24) tarafından 1119'da yenilendi. 1135 tarihinde ise Papa II. Innocentius (1130-43) "*Ad hoc nos disponente*" bullasını yayımlayarak ayrıcalıkları yeniledi. Bu bulla ile Hospitalier Tarikatı'nın mensupları piskoposların aforozuna karşı koruma elde etmek suretiyle kilise mensuplarının yargısından ya da cezalandırmasından da kurtulmuş oluyordu.[28]

Willermus ve Süryani Mikhail'in ifadelerine göre, bu şövalyeler devamlı sadelik, saflık ve itaat içinde bir manastır hayatı yaşamayı ve kendilerini Tanrı'ya hizmete adamayı arzu ederek patriğin önünde bu hususta yemin etmişlerdi. Örgütün temel vazifesi, güçleri yettiği kadar sahilden Kudüs'e gelen yolu emniyet altına almak ve hacıların korunmasını sağlamaktı. Bu şekilde günahlardan arınacaklarına inanan örgütün dini vecibelerini yerine getirebilmesi için kendilerine sarayın yakınında bir meydan tahsis edildi. Kral, asiller ve din adamları, bu şövalyelerin yiyecek ve giyecek ihtiyaçlarını karşılamak için yardımlarda bulundular. Bu bağışların bir kısmı belirli bir zaman için, bir kısmı da sürekli idi. Kral onlara geçimleri için köyler tahsis etmiş, patrik de kiliseye ait olan bazı köyleri onlara vermişti.[29]

Böylece 12. yüzyılın ilk yarısında sadece Papa'nın otoritesine tabi, otonom bir kuruluş haline gelen Hospitalier Tarikatı, aynı zamanda uluslararası ölçekte mülke sahip olmaya da başladı. Suriye devletlerinin hemen hepsindeki prensler, tarikatın köylerde şato, şehirlerde ev inşa etmelerine izin vermişti. Yoğun olarak Antakya ve Trablus şehirleri ile Taberiye civarı ve Mısır hududunda bulunuyorlardı. Tarikat 1118'e kadar Trablus Kontluğu, Antakya Kontluğu ve Avrupa'da çok sayıda mülk edindi. Joseph Delaville le Roulx'un hazırlamış olduğu, 1894 ile 1906'da yayınlanan kontrat koleksiyonunda tarikatın Londra'nın kuzeyinde Clerkenwell topraklarını 1100'de mülk edindiği görülmektedir.[30] Avrupa'nın hemen her tarafında tarikatın malikaneleri vardı. Rivayete göre 13. yüzyılda sahip oldukları toplam malikane sayısı 19.000'e ulaşmıştı. Her malikanede bir *comandor* (komutan) maiyetinde olmak üzere birkaç şövalye bulunuyordu. Günümüzde "St. Jean" adını taşıyan pek çok kasaba Hospitaliere mensup komandorlüklerden kalmıştır.[31]

---

[26] Helen Nicholson, *The Knights Hospitaller*, The Boydell, Woodbridge 2001, s. 4; P. M. Holt, *Haçlılar Çağı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999, s. 27.

[27] Falk, *a.g.e.,* s. 134-5.

[28] Nicholson, *a.g.e*., s. 6.

[29] Willermus Tyrensis, *RHC, occ.,* I, xıı, 7, aynı yer; terc. Krey, I, s. 524 vd.; Süryani Mikhail, terc. Chabot, III, aynı yer; terc. Andreasyan, II, aynı yer.

[30] Bu kayıt doğruysa, tarikat I. Haçlı Seferi'nden önce Batı'da toprak sahibi olmuş demektir. Ancak, araştırmacılar kontratın 1144-1148 yılları arasında yapıldığı görüşünü muhafaza etmektedir. Bkz. Nicholson, *a.g.e.,* s. 8.

[31] Ahmet Refik Altınay, *Haçlılar (1095-1291),* Ötüken Yayınları, İstanbul 2007, s. 68-69; Güray Kırpık, *Doğunun ve Batının Gözünden Haçlılar*, Selenge Yayınları, İstanbul 2009, s.

Hospitalier Tarikatı'na yapılan ve bilinen ilk bağış Kudüs Latin Krallığı'nın birinci kralı olan Godfrey de Bouillon'un (1099-1100) bağışladığı "*Hessilia*" olarak bilinen köy ile hastane sakinlerinin ekmek pişirmek için ücret ödediği çok yüksek geliri olan iki fırındı.[32] Bu bağışın belgesinin günümüzde mevcut olmayışı, bağışın belki de yazıya dökülmediği ihtimalini gündeme getirmektedir. Ancak, sonraki Kudüs Kralları I. Baldwin (1100-1118)'in 1110 yılında,[33] II. Baldwin'in (1118-1131) ise 1129'da bu bağışı yinelediğini gösteren belge günümüze kadar ulaşmıştır.

Papa II. Innocentius'un 1137 tarihli "*Christianae fidei religio"* bullasıyla Hospitalier Tarikatı çok geniş ayrıcalıklar elde etti. Buna göre, eğer Hospitalier Tarikatı'na çöl arazisi verilirse, sadece tarikatın kardeşlerine değil bölge sakinlerinin de kullanımı için köyler, kiliseler ve mezarlıklar inşa edilebileceklerdir. Ayrıca tarikat başka yerlerde de kendileri için özel ibadet mekanları ve şapeller kurabilecekti.[34]

Kudüs Kralı II. Baudouin (1118-1131) döneminde Hospitalier Tarikatı daha da gelişti. 1120'de üstad Gerard'ın ölümüyle Hospitalier Tarikatı St. Benedictus kurallarından ve hatta Kutsal Kabir Kilisesi'nden ayrılarak otonom bir dini kuruluş haline dönüştü.[35] Tarikatın yeni üstadı Raymond de Puy (1120-1160), hayır işlerinin yanı sıra tarikatın askeri konularla da ilgilenmesi ve hac yollarını açık tutmak için savaşmaya hazır olması gerektiğini düşünerek, bir şövalye tarikatına dönüştürdü. Böylece tarikat bir yandan hayır işleriyle uğraşan keşişleri bünyesinde barındırmaya devam ederken, diğer yandan manastır yemininin yanı sıra Müslümanlara karşı savaşmaya ant içmiş şövalyeleri vasıtasıyla Haçlı sınırlarını korumak için savaşmaktaydı. Böylece tarikat üstad Raymond de Puy liderliğinde 12. yüzyılın yarısında ikinci askeri tarikat olarak dönüşümünü gerçekleştirdi.[36] Öyle ki, zamanla Haçlı sınırlarını korumak tarikatın asıl vazifesi haline geldi. Hospitalier şövalyelerinin alameti, zırhlarının üzerine giydikleri uzun mantolara işlenmiş beyaz bir hac idi. Artık St. Jean şövalyeleri adıyla bilinen bu tarikat, daha sonraları Rodos ve Malta şövalyeleri olarak anılacaktı.[37]

1139-1143 yılları arasında Papa II. Innocentius tarafından uygulamaya konan ve başpiskoposlar, piskoposlar ile Hospitalier dışındaki tüm kilise üyelerini kapsayan "*Quam anabilis Deo"* ile Papa kilise mensuplarına cemaatlerinin Hospitalier Tarikatı'na katılmaları ve bağış yapmaları konusunda

---

112.

32 Nicholson, *a.g.e.,* s. 8.

33 1110 tarihli bağış belgesinde hastaneye, çok sayıda serf, geniş arazi ve evleri de kapsayan pek çok bağışın yapıldığı da görülmektedir. Bkz. Nicholson, *a.g.e*., s. 8.

34 Nicholson, *a.g.e.,* s. 6-7.

35 David Nicolle, *Knight Hospitaller (1), 1100-1306,* Osprey Publishing, Oxford 2001, s. 5.

36 Thomas Asbridge, *The Crusades*, Pocket Books, London 2010, s. 169.

37 Willermus Tyrensis, *RHC, occ*., I, xvıı, 5-6, s. 826; terc. Krey, II, s. 245; Runciman, *a.g.e.,* s. 129 vd.

cesaretlendirmelerini istiyordu. İlgili bullada, "*kim ki Hospitalier tarikatına katılır ya da yıllık kazancının 1/7'sini tarikata bağışlarsa tarikat kilisesine gömülür ve aforoz cezasından korunur*" denilmektedir.[38]

Böylece kısa sürede hızla gelişen Hospitalier Tarikatı'nın başlangıçtaki amacı Kutsal Ülke'ye gelen hacıları korumak ve yolları emniyet altına almak olduğu halde, daha sonra dini hizmetten ziyade krallık ordusunun önemli bir birliği haline geldi ve Müslümanlara karşı yapılan bütün savaşlara katılarak onların en acımasız düşmanı oldu. Hıristiyanlara ait bölgelerde kaleler inşa ettiler.[39] Hospitalier Tarikatı, Kral II. Baudouin'in ölümünden sonra Kudüs kralı olan damadı Foulque'un 1136'da Belvoir (Beyt Cibrin, Kevkeb) kalesini tarikata vermesiyle askeri alanda önemli rol oynamaya başladı. Foulque'un 1143'te ölümünden sonra ise 1144'te Trablus Kontu II. Raymond'un Hısnulekrad (Kal'at el-Hısn / Krak des Chevaliers)'ı Hospitalier Tarikatı'na vermesi onlara çok büyük güç kazandırdı. Hısnulekrad ve Beyticibrin (Belvoir)'in yanı sıra Akka, Markab,[40] Sahyun kaleleri Hospitalier tarikatının kontrolüne verilmiş bulunuyordu. Bu sayede Müslüman kontrolündeki Askalan üzerinden güney Filistin ve Kudüs'e gelen askeri baskıları önlemek mümkün olmaktaydı.[41]

1154'de Papa II. Anastasius (1153-1154) bazı ilavelerle "*Christianae fidei religio"* bullasını tekrar yayınladı. Daha önce "*Ad hoc nos disponente"* bullasında belirtildiği gibi, piskoposların kendi bölgelerinde bulunan laik tarikat üyelerini aforoz edemeyecekleri hatırlatılarak, sadece tarikat üyelerinin üstadlarını seçebilecekleri ve Hospitalier Tarikatı'nın doğrudan ve sadece Papa'ya bağlı olduğu vurgulanıyordu.[42] Ne var ki Hospitalier üyelerinin piskopos otoritesinden muaf tutulması, taraflar arasında büyük bir çatışmaya neden oldu. Tarihçi Willermus eserinde, Hosptalier Tarikatı mensupları ile Kudüs Patriği Fulcher arasında 1154-1155 tarihlerinde yaşanan tartışmayı anlatarak, bizzat Patriğin ve piskoposların İtalya'ya gitmek suretiyle Papa'dan söz konusu muafiyetleri feshetmesini talep ettiklerini kaydeder.[43] Ancak Papa IV. Hadrianus (1154-1159) bu talebi reddetmiştir.

1150 tarihine kadar tarikat Kudüs Krallığı'nın askeri işlerinde önemli rehberlik hizmeti vermiştir. Kudüs Kralı Amaury'nin Mısır topraklarını işgalinde aktif olarak rol almıştır. Willermus, Amaury'nin Mısır ile olan 1167 tarihli barış

---

38 Nicholson, *a.g.e.,* s. 7.

39 Şövalyelerin Suriye ve Filistin'de inşa ettikleri kaleler hakkında geniş bilgi için bkz. R. Fedden-J. Thomson, *Crusader Castles,* London 1957.

40 1212'de bölgede bulunan hacı Oldenburglu Wilbrand, Margat kalesini çift duvarlı ve çok sayıda kulesi olan çok büyük ve güçlü bir kale olarak tarif etmektedir. Depolardaki yıllık 500 araba dolusu buğday, barış zamanında 1000 kişiyi beslerdi. Kerak kalesini şahsen görmediği halde 2000 savaşçı tarafından savunulduğunu yazar. Bkz. Judith Bronstein, *Hospitallers and the Holy land Financing the Latin East, 1187-1274*, The Boydell Press, Woodbridge 2005, s. 17.

41 Asbridge, *a.g.e.,* s. 171.

42 Nicholson, *a.g.e.,* s. 7.

43 Willermus Tyrensis, *RHC, occ*., I, xvıii, 4-5, s. 812-820; terc. Krey, II, s. 245-6.

şartlarını bozarak 1168 sonbaharında saldırıya geçmesinde Hospitalier üstadı Gilbert d'Assailly (1162-1170)'nin sorumlu olduğunu kaydeder.[44]

1168 felaketi sonrasında üstad Gilbert d'Assailly'nin istifası Hospitalier Tarikatı için bir başka felaketle sonuçlandı ve tarikat iflasın eşiğine geldi. Papa III. Alexander (1159-1181) tarikatın Hıristiyanlığı savunması işlevini, asli görevi olan hastabakıcılıkla yapmasını ve askeri faaliyetlerde bulunmaması gerektiğini yazdı. Tarikatın yeni üstadı Castus de Muralo (1170-1172) ve halefi Jobert (ya da Josbert) (1172-1177) zamanında askeri faaliyetlere dahil olunmadı. Josbert'in Batı'ya yazdığı mektuplarda askeri sorumluluklarından daha ziyade yardım faaliyetlerine vurgu yapılmaktadır. Ne var ki, bundan kısa süre sonra tarikat askeri işlere dahil olmuş, 1179'da üstad ve adamları Trablus Kontluğu'nun kuzeydeki seferlerine katılmıştır. Aynı şekilde 1187 baharında Selahaddin Eyyubi Kudüs'ü aldığında, Hospitalier Tarikatı yine önemli askeri rol oynamıştır. 4 Temmuz 1187'de gerçekleşen Hattin Savaşı'nda Kudüs Kralı Guy of Lusignan'ın (1186-1192) yanında yer aldılar ve zaferden sonra Selahaddin Eyyubi tarafından ele geçirilen Hospitalier ve Templier şövalyeleri idam edildiler.[45]

III. Haçlı Seferi boyunca (1189-1192), savaş stratejisinin oluşmasından düşmana saldırılmasına kadar Hospitalierler ilk defa bir haçlı seferinde baskın bir rol oynadılar. 1187-1188 kış aylarında tarikatın gemileri Tyre (Sur) şehrinin savunulmasında ve 1188-1191'de Akka kuşatmasında silahlarıyla önemli sorumluluklar üstlendiler.[46] Ayrıca Hospitalier kaleleri de, Selahaddin Eyyubi'nin Kudüs'ü fetih harekatı aşamasında stratejik yerler olarak varlık gösterdiler. Tarikatın Trablus Kontluğu'ndaki Markab kalesine saldırmak o kadar zordu ki, Selahaddin Eyyubi bunu denemeye bile cesaret edemedi. Ürdün vadisindeki Belvoir (Kevkeb) kalesi Temmuz 1187'den 5 Ocak 1189'a kadar Selahadddin Eyyubi'nin kuşatmasına direndi. Belvoir kalesi, tarikatın ihtiyaçları ve Müslümanların savaş teknikleri dikkate alınarak yeniden inşa edilmişti. 1187-1189 kuşatması sırasında gösterdikleri direnç, onların Müslümanlar gözündeki korkusuz savaşçı imajını güçlendirdi. Selahaddin Eyyubi'nin katibi İmad-al-Din al İsfahani, Belvoir kalesini "*ulaşılamaz*" olarak tanımlamaktadır. III. Haçlı Seferi'nde oynadığı rol, tarikatın Batı Avrupalı zihinlerdeki 'askeri tarikat' imajını güçlendirdi. Zira bu tarihe kadar askeri anlamda Templierlerin gölgesinde idiler.[47]

1271'de Hospitalierler Kerak kalesini Baybars'a karşı verdikleri mücadelede kaybettiler. Sultan Baybars'ın 1277'de ölümünden sonra halefleri ileri harekata devam ettiler. Sultan Kalavun, daha önce Selahaddin Eyyubi'nin şartlar gereği kuşatmadığı Markab[48] kalesini 1284'de ele geçirdi. Akka'nın

---

44 Helen Nicholson, *The Knights Hospitaller*, The Boydell Press, Woodbridge 2001, s. 21.

45 Nicholson, *a.g.e.,* s. 22-23.

46 Nicholson, *a.g.e.,* s. 23.

47 Nicholson, *a.g.e.,* s. 24.

48 Kuşatma hakkında bkz. Abû'l-Fida, "Annals", *Recueil des Historiens des Croisades:*

Müslümanlar tarafından fethinden sonra Hospitalier ve Templier Tarikatları merkezlerini Kıbrıs adasına naklettiler. Konumu itibariyle Kıbrıs, Suriye ve Filistin sahil şeridine geçişte köprü olarak kullanılabilir ve Kutsal toprakları geri almak için düzenlenecek olan Haçlı seferlerine üs yapılabilirdi. Dönemin tarihçileri, Akka'nın kaybedilişinin sorumluları olarak, aralarındaki rekabetin olumsuz etkisi dolayısıyla Kutsal toprakların savunucusu olan askeri tarikatları eleştirirler. Öyle ki, Papa IV. Nicolas bu eleştiriyi Şubat 1292'de gerçekleşen bölgesel kilise konsilinde dile getirerek, askeri tarikatların Kutsal toprakların yeniden fethinde yer alıp almaması gerekliliğini tartışmaya açtı. Örneğin Canterbury Konsili'nde Templier ve Hospitalier Tarikatlarının, kralların ve prenslerin cömertçe bağışlarıyla oluşan güçlerinin birleştirilmesi suretiyle Kutsal toprakların savunulmasında binlerce savaşçı şövalyeden oluşan daimi bir silahlı güç oluşturulması istendi. Askeri tarikatların gelirleri, savaşçı sayısı ve Kutsal toprakların savunulmasındaki faydaları masaya yatırıldı. Bu gibi görüşler batıda 1274'de II. Lyons Konsili'nde dile getirilerek, askeri tarikatların kaynaklarını verimli kullanmadığı görüşü ifade edildi. Papa IV. Nicholas'ın konsil kararlarının ona ulaşmasından önce ölümü, bu birleşme önerisinin hayata geçirilememesine sebep olduysa da mesele tartışılmaya devam etti.[49]

Hospitalier Tarikatı'nın yönetim organizasyonu kesin yazılı kurallara bağlı olmakla birlikte, uygulamada bazı sıkıntıların çıktığı görülür. Avrupa ve Ortadoğu coğrafyasında çeşitlenen değişik büyüklükteki tarikat evlerinin işletilmesinde çeşitli sorunlar ortaya çıkar. Tarikatın merkezleri Kudüs, Akka, Kıbrıs, Rodos ya da Malta olsun Avrupa'ya oldukça uzaktı. Bu geniş coğrafyada tüm üyelerin dikkatini aynı yöne çekmek, yönlendirmek ve aynı istikamette konuşmalarını sağlamak tarikatın devamlı problemi olmuştur.[50]

12. yüzyıl sonunda tarikatın üstadı, Yakındoğu'da önemli bir politik figür haline geldi. Kendi özel kalemi, yetkileri ve artan özel gelirleriyle güçlenmişti. Böylece yönetime dair masraflar tarikat kaynaklarına dokunmadan ödenebiliyordu. Ayrıca bu gelirler gerekli görüldüğünde tarikat için de kullanılıyordu. Zamanla tarikatın borç sorunu büyüyünce, üyeler yardım için üstada yönelmeye başladılar. 1429'daki finansal krizde büyük üstad Antoni Fluvia (1421-1437), tarikatın genel hazinesinin yönetimini üç yıl boyunca yürüttü. Bu politika, tarikatın borçlarını ödediği tarih olan 1471'e kadar sürdürüldü.[51]

Yukarıda kuruluş sebepleri ve süreçleri anlatılan bu şövalye tarikatlarının zamanla kuruluş amaçlarından uzaklaştıkları, üyelerinin daima sade bir hayat yaşamak, namuslu olmak ve herkese yardım etmek hususunda etmiş oldukları yemine aldırmayarak asıl amaçlarının dışına çıktıkları görülmüştür. Bunlar sadece Doğu'da değil, gittikçe artan ünleri sayesinde Avrupa'da da pek çok

Historiens Orientaux, 5 cilt, Paris 1872-1906, I, s. 158.

49 Nicholson, *a.g.e.*, s. 43-44.

50 Nicholson, *a.g.e.,* s. 68.

51 Nicholson, *a.g.e*., s. 70.

mal, mülk sahibi olmuşlardı. Özellikle Templier Şövalyeleri asıl görevlerini tamamen unutarak bankacılık ve ticaret işlerine dahi girmişlerdi.[52] Bu bozulma neticesinde Templier Şövalye Tarikatı çeşitli suçlarla itham edildi ve Fransa kralı IV. Philippe ile Papa V. Clemens'in uzun suren mücadeleleri sonunda 1312 yılında resmen ortadan kaldırıldı. 1314 yılında tarikatın son büyük üstadı Jacques de Molay'ın ölümüyle de Templier Tarikatı kesin olarak son bulmuş oldu.[53] Hospitalier Şövalye Tarikatı ise daha uzun ömürlü olmuştur. 1291'de Akka'nın Memlük Sultanı el-Meliku'l-Eşref Halil tarafından ele geçirilmesinden sonra bunlar önce Kıbrıs'a, sonra sırasıyla Rodos ve Malta'ya yerleşerek varlıklarını ve faaliyetlerini sürdürdüler.[54]

St. Jean Şövalyeleri, Kıbrıs'a ricat etmek zorunda kalınca, dönemin Kıbrıs kralı II. Henri tarafından kendilerine verilen Kolossi Şatosu'nu 1309 senesine kadar ordugah olarak kullandılar.[55] Kutsal topraklar için verilen her savaşta istisnasız mücadele veren tarikat üyeleri, 1291 yılı Mayıs'ında Akka'dan çıkarılış sonrasında mücadeleyi sürgünde sürdürme yolu aramış, gözlerini diktikleri Rodos'a 1307 yılında saldırarak adayı ele geçirmişlerdi. Rodos adası böylece batı Hıristiyanlığının İslam dünyasının içine uzanmış ucu, gelecekte Kutsal topraklara karşı girişilecek muhtemel bir hücumda kullanılacak potansiyel üs haline geliyordu.[56]

Hospitalier Şövalyeleri Rodos'un merkezindeki yerleşimde bir kaleyi de içeren, giderleri tarikatın Avrupa'da sahip olduğu ve kutsal savaşa adanmış uçsuz bucaksız toprakların gelirleriyle karşılanan küçük bir feodal yapı oluşturdular. Ağır silahlı kalyonlardan oluşan ve Osmanlı kıyılarıyla deniz yollarını yağmalayacak, esir ve talan yapacak küçük bir filo kurup donatarak kendilerini açık deniz akıncılarına dönüştürdüler. Tarikat iki asır boyunca İslam dünyasının hemen yanı başındaki On İki Ada'yı, Türkleri bir anlamda kendi bölgelerine hapseden tahkimatlı kaleler zinciri olarak kullanmış ve kendileri

---

52 Willermus Tyrensis, *RHC, occ*., I, xıı, 7, s. 521; terc. Krey, I, s. 526; Süryani Mikhail, terc. Chabot, III, s. 203; terc. Andreasyan, II, s. 63; Şeşen, *a.g.m*. Geniş bilgi ve karşılaştırma için ayrıca bkz. La Monte, *Feudal Monarchy in the Latin Kingdom of Jerusalem 1100 to 1291*, New York 1970, s. 217-225.

53 Templier Şövalyelerine karşı itham edilen başlıca suçlar arasında İsa'yı inkar, puta tapmak, haça tükürmek, onu ayaklar altına almak, tarikata yeni girenlerin dudaklarından öpülmesi, homoseksüellik, tarikat toplantılarının ve kabul törenlerinin gece gizlice çok sıkı bir koruma altında yapılması yer almaktadır. Templierlerin yargılanması ve ortadan kaldırılması hakkında geniş bilgi için bkz. Malcolm Barber, *The Trial of the Templars*, Cambridge 1993.

54 Bu konuda geniş bilgi için bkz. Anthony Luttrell, "The Hospitallers at Rhodes, 1306-1421", *A History of the Crusades*, (ed. K.M. Setton), III, Wisconsin 1975, s. 279-313; E. Rossi, "The Hospitaller at Rhodes 1421-1523", *aynı eser*, s. 314-339; Ş. Tekindağ, "Malta", *İA*, VII, s. 262-264.

55 1309'da tarikatın üstadı Rodos'a geçmiş ve yerleşmiş olsa da, St. Jean'lar 16. yüzyıla kadar Kolossi şatosunda kalmaya devam etmişlerdi. Bugün sadece baş kulesi mevcut olan şatoyu sonradan tahkim ederek kale haline getirmişlerdi. Bkz. A. A. Kampman, "Yakın-Doğuda Haçlılar Devrine Ait Kaleler", *Belleten,* Cilt XXIII, Ekim 1959, Sayı 92, s. 625.

56 Roger Crowley, *İmparatorların Denizi Akdeniz*, (çev. Cihat Taşçıoğlu), April Yayıncılık, İstanbul 2008, s. 22.

ile uzlaşılması imkansız bir korsan oluşumu haline gelmişlerdi. Hatta antik Halikarnassos'ta (Bodrum) hem Hıristiyan köleler için bir kaçış yolu olması, hem de şövalyelerin misyonlarını sürdürmeleri için ihtiyaç duydukları fonları Avrupa'dan toplamaları için propaganda aracı olarak hizmet veren St. Peter (Bodrum) kalesini inşa etmişlerdi (1406). Templierlerin akıbetini çok iyi bilen Rodos Şövalyeleri, Hıristiyanlığın imajını özenle korudular.[57]

Rodos sürecinde, tarikatın 12. yüzyılda Avrupa'daki mal varlıklarını oluşturan manastır bölgelerinin "Langue" (dil) birliklerine ayrılmasıyla diller sistemi ortaya çıktı. Başlangıçta şövalyeler beş ayrı ülkeden gelen bir birlik oluşturmuş iken, sonradan dil bölgesi sayısı yediye ulaştı. Bunlar Provence, Auvergne, Fransa, İtalya, İspanya, İngiltere ve Almanya'dır. Provence Fransa'nın güney bölgesi, Auvergne ise Fransa'nın ortasındaki dağlık bölgedir. Daha sonra sekizinci dil olarak Kastilya (Portekiz) bölgesi tarikata alınmıştır. Her bir grup kendi milletinden ayrı bir şövalyenin emri altındaydı. Dillerin her biri eşit statüde olup, tarikatın yönetiminde eşit olarak temsil edilmekteydi. 1320'den sonra dil birliğinin başındaki "*piliers*" ya da "*pillar*", aynı zamanda tarikatın en büyük yönetim biriminden birini de yönetmekteydi. Öyle ki, büyük üstad Provence'den ise Marshal Auvergne'den, Hospitalier Fransa'dan, manifaturacı İspanya'dan, amiral İtalya'dan ve Turcopolier ise İngiltere'den olurdu. Alman dili için ne özel bir konum, ne de hazinede bir görev ayrılmıştı.[58]

Öte yandan Avrupa yönetimlerinin Rodos Şövalyelerine yönelik düşünceleri ise oldukça karışıktı. Papalık açısından Rodos kafirlere karşı bir dış savunma hattı, Bizans mirasının İslami ilerleme karşısında sürekli daraldığı, adaların Osmanlı hakimiyetine geçtiği denizlerde bir sınır oluşturması nedeniyle simgesel anlamda büyük önem taşıyordu. Papa II. Pius, "*Tüm diğer Hıristiyan prensler Türklere yöneltecekleri düşmanlıkta tek bir adadan ibaret olan Rodos kadar şevkle davransa, o imansız halk bu kadar güçlenemezdi"* sözleriyle şövalyelerin Osmanlı gücü karşısındaki direnişine vurgu yapıyordu. Bir anlamda Rodos, Konstantinopolis'in düşüşünden sonra dahi Vatikan'ın en aziz tuttuğu projelerden birisi olan Kutsal topraklara dönme olasılığını besliyordu.[59]

Konuya daha serinkanlı yaklaşanların bakış açısından ise şövalyeler, korsanlık eylemleri ve Müslümanların batıyla olan ticaretlerini engellemeleri bir yana, genelde ticaretin dayandırıldığı hassas barışın istikrarını bozma tehdidi oluşturuyorlardı. Öyle ki Venedikliler onları herhangi bir korsandan farklı görmeyerek, kendi çıkarları açısından Osmanlı emperyal hırslarının ardından ikinci tehlike unsuru olarak kabul ediyorlardı.[60]

1300-1522 yılları arasında St. Jean Şövalyeleri denizde ve karada önce

---

[57] Crowley, *a.g.e.,* s. 22-23.
[58] David Nicolle, *Knight Hospitaller (2),1306-1565,* Osprey Publishing, Oxford 2001, s. 13.
[59] Crowley, *a.g.e.,* s. 23-24.
[60] Crowley, *a.g.e.,* s. 24.

Memlüklülere, daha sonraları ise Osmanlılara karşı Doğu Akdeniz, Küçük Asya (Anadolu), Yunanistan ve Balkanlarda verilen mücadeleye dahil oldular. Rodos adasını 1523 yılı başlarında Kanuni Sultan Süleyman'a kaybeden şövalyeler, 1530'da İmparator Şarlken'in (V. Karl, V. Charles) kendilerine tahsis ettiği Malta adasını üs yaparak burada Türklere karşı düşmanca tavırlarını 1798'de Napoleon'ın Malta kuşatmasına kadar sürdürdüler.[61]

1530'da Malta'ya taşınmalarından 1565'deki kuşatmaya kadar olan süreçte Hospitalier şövalyeleri, askeri ve korsanlık faaliyetleri dolayısıyla sık sık Osmanlı güçleriyle karşı karşıya geldiler. Bu yıllarda Müslüman-Hıristiyan çatışması Akdeniz'de ve Balkanlarda sürmekteydi. Bu çatışmada aktif rol alan Hospitalier şövalyeleri, Osmanlı'nın 1529 Viyana kuşatmasında şehrin savunmasında da yer aldılar. 1531'de Peleponnes yarımadasında bulunan Modon şehrini yağmaladılar. Şövalyeler, 1532'de dört gemileriyle Koron'un zaptında ve 1533'de Türklere karşı savunulmasında görev aldılar. 1538'de diğer Hıristiyan gemileriyle birlikte Korfu'nun yağmalanmasına katılan şövalyeler, Akdeniz'de ve Kuzey Afrika kıyılarında İspanyol gemilerinin yağma yapmasına yardım ettiler. Şarlken'in 1535'de Tunus ve 1541'de Cezayir'e saldırmasına ve Al-Mahdiya şehrini almasında rol oynadılar. Hospitalier gemileri ayrıca, Kuzey Afrika kıyılarındaki gemilere saldırı düzenlemekte ve 1550'de Akdeniz kıyılarında korsanlık faaliyetleri yürütmekteydiler. 1551'de Turgut Reis (1485-1565)'in Trablusgarp (Tripoli) kuşatmasında İspanyolların yanında yer aldılar. Öyle ki, İmparator Şarlken şövalyelere Al-Mahdiya kentini tarikatın merkezi yapmaları teklifinde bulunmuş, fakat düzenledikleri konsil bu fikre onay vermemiştir. 1559'da İspanya kralı II. Felipe'nin (1556-1598) elli gemiyle Amiral Andrea Doria komutasındaki Trablusgarp harekatına, Papa IV. Pius üç gemi, şövalyeler ise beş gemi ile destek vermişlerdi.[62] Daha sonra 1556'da Trablusgarp'ı geri alan Turgut Reis "Trablus Paşası" ilan edilmiştir. Ardından Cerbe adası Piyale Paşa tarafından fethedildi. Nihayetinde Trablus'u tekrar ele geçirmeye çalışan İspanya kralı II. Felipe'nin girişimleri, Cerbe Deniz Muharebesi'nde aldıkları yenilgiyle son buldu (1560).

Rodos'un kaybından beri derin mali ve yönetim krizi yaşayan tarikatın durumu, Almanya'da 1517'de Martin Luther önderliğinde Protestan Reform hareketinin ortaya çıkıp tüm Avrupa'ya yayılmaya başlamasıyla daha da kötüleşmeye başladı. Zira Protestanların bakış açısına göre Hospitalier ve benzeri tarikatlar ruhsal manada değerli kabul edilmiyor ve kapatılıyordu. Bazı tarikat mensupları tarikatlarını terk ediyor, evleniyor ve seküler hayata geçiyorlardı. Ancak bu durum tümü için söz konusu değildi. Brandenburg'daki hastane, şehrin yönetimi 1538'de Lutherizm'e geçinceye kadar varlığını korudu. Bazı

---

61 Helen J. Nicholson, *Love, War and the Grail: Templars, Hospitallers and Teutonic Knights in Medieval Epic and Romance, 1150-1500,* History of Warfare, C. 4, BRILL, Leiden-Boston-Köln 2001, s. 27.

62 Nicholson, *The Knights Hospitaller*, s. 121-122.

yöneticileri evlendiyse de, diğer üyeler arasından üstad seçilerek Protestan düke bağlılık yemini edildi. Tarikat aktif olarak Hohenzollern hanedanının korumasına girerek, 1811'e kadar varlığını korudu. İsviçre'de Hospitalier Tarikatı, Protestan kanton sınırlarında yer alan bazı evlerini kira ödeme ve yoksullara yardım etme karşılığında korumayı başardı. Pek çok mülklerinin dini amaçlı kullanımı durdurulmakla birlikte, hastane kendi kurumlarından gelir elde etmeye devam etti. Örneğin tarikat Basel kantonundaki evini, Kanuni'nin 1529'daki Viyana Kuşatması esnasında şehri korumada ve Hıristiyanlığı savunmada olan katkıları sayesinde, kira ödemek suretiyle elinde tutmayı başardı.[63]

Ne var ki, 1545-1563 Trent Konsili'nde Hospitalier Tarikatı'nın varlığı sorgulanarak, Katolik Kilisesi'nin içinden geçtiği kurumsal reformdan kaçınması, ayrıcalıklarının devamı için Müslümanlarla savaşmaya devam etmesi gerektiği vurgusu yapılmaktaydı. Öyle ki, tarikat tüzüğü üyelerinin yaşam tarzını reform ediyor ve tarikatın dini ve yardımseverlik (gönüllü hizmet) yönünü vurguluyordu. 16. yüzyılın sonlarında Papalar Malta'ya Engizisyon Mahkemesi üyesi (inquisitor) göndererek, tarikat mensuplarının Katolik inancının gereklerine göre hareket edip etmediklerini denetledikleri zamanlarda, genellikle büyük üstadlar ile yargılamaya dair kısıtlamalar nedeniyle çatışıyorlardı. Öte yandan Papalık, tarikatın varlık sebebi olan Katolik Kilisesi'nin devamının sağlanması için kutsal savaşı desteklemeye devam etmekteydi.[64]

Hospitalier Tarikatı'nın Kutsal Topraklara Dair Ticari Faaliyetleri

St. John Tarikatı'nın temel fonksiyonu, askeri amaçtan sonra, Kutsal topraklardaki Hıristiyan yönetiminin varlığını sağlamak ve hacıları ve yoksulları korumaktı. Batıda manastırların işlevi, özellikle günümüz Fransa'sında ve Sicilya Krallığı'nda, Yakındoğu'daki rahibe manastırlarına para kaynağı ile sahip oldukları askeri gücü, askeri teçhizatı, atlar, çıkrık makineleri, yem, tahıl ve diğer gıda maddeleri ile bazı temel eşyalar temin etmekti.

Deniz taşımacılığı[65] tarikat için hayati öneme sahipti, çünkü doğudan mal ve insan akışını temin etmek ve maddi kaynak sağlamak önemli olduğu kadar, evler ile tüm Akdeniz'in irtibatını da sağlıyordu. Tarikatın denizciliğe dair ilgisi

---

63 Nicholson, *a.g.e.,* s. 117-119.

64 Nicholson, *a.g.e.,* s. 120.

65 11. yüzyılın deniz ulaşım teknolojisi hakkında çok az bilgi mevcuttur. Dönemin gemileri ve farklı gemi tiplerini tarif etmek için kullanılan terimler hâlâ çok az anlaşılmış durumdadır. Sualtı arkeolojisi ve Piza'daki St. Michele Kilisesi'nin duvarlarında bulunan Arapça seramik levhaların (bacini) sağladığı bilgilerden hareketle o dönemde üç direkli ve yelkenli teknelerin kullanıldığı anlaşılmaktadır. Bunlar, kıvrık pruvalı ve şişkin pupalı *şam* (kadırga) ya da açık denize uygun olan *harraka* gemileridir. Direklerde güverteye paralel bir seren bulunur ve Latin (üçgen) yelken kullanılırdı. O dönemde savaş gemileri ile ticaret gemileri arasında çok az bir ayrım olup, en önemli fark savaş gemilerinin top, mühimmat ve Rum ateşi taşımasıydı. Bkz. Michel Balard, "Hıristiyan Akdeniz: 1000-1500", *Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları*, (haz. David Abulafia), Oğlak Yayıncılık, İstanbul 2004, s. 184-185.

sadece gönderinin adresine teslimi idi ve bu hizmet her zaman kusursuz değildi. Hospitalier Tarikatı'nın kendi gemilerine sahip olduğu andan, 1291'de Frank devletlerinin yıkılışına kadar tarikatın deniz taşımacılığı faaliyeti devam etti.

Hospitalier tarikatının gemi işlerine dair en erken kayıt, 1156'da evine dönen Cenevizli bir tüccara aittir.[66] Bu kayda göre tarikat, 12. yüzyılda henüz gemi sahibi değildi ve bu nedenle Katalan ve Provençal taşıyıcılara bağımlıydı. Bu konuda görüş bildiren Riley-Smith, tarikatın gemiye sahip olduğunu, ancak deniz taşımacılığının daha çok Provençal ve Katalan denizcilerinin elinde olduğunu belirtmektedir.[67] Kesin olan şudur ki, başta baharat olmak üzere doğudan aldıkları ürünlerle gemiler Akka'yı ziyaret ediyor ve onları son varış noktaları olan Marsilya'ya götürüyorlardı.[68]

Hospitalier ve Templier Tarikatlarının gemileri o sıralarda Narbonne ve civarından hacıları taşıyordu. 1178'de Hospitalier Tarikatı'nın, Marsilyalı Bertrand'dan ve yeğenleri William le Gras ve Raymond Barral'dan Marsilya Vikontu'nun onayıyla transit geçişte aldıkları vergi muafiyeti, teknelerinin alış ya da satışı ve limanda şehrin sektörüne ait pazarlanabilen eşyalar ve yönetimlerindeki toprakları da kapsıyordu.[69] 1190'da İngiltere kralı I. Richard tarikata gemi verdi. Öyle anlaşılıyor ki, bu gemilerle III. Haçlı Seferi'nde kuşatma altındaki Hıristiyanlara destek amaçlı asker ve ayrıca Akka ve civarında tarikatın ihtiyaçları taşındı. 28 Eylül 1197'de Hohenstaufen İmparatoru VII. Heinrich'in ölümünden kısa süre sonra dul eşi İmparatoriçe Constance, Hospitalierlere Sicilya Krallığı'ndan Kutsal topraklara mal ihracatında ve rahibe manastırlarına destek için gönderilen ürünlerde vergi muafiyeti tanıdı. Buna ilaveten, onlar *peregrini*lerin gemileriyle taşınmasında ve güneyden toplanan

---

66 J. Delaville Le Roulx, *Les Hospitaliers en Terre Sainte et a Chypre (1110-1310),* Paris 1904, s. 343; Jacoby, *a.g.m.,* s. 57.

67 Riley-Smith, *The Knights of St. John*, s. 329.

68 "Saint Esprit" adlı Marsilya nefinin (gemi) 14-31 Mayıs 1248'de gemi sahibinin müşterileri adına düzenlenmiş, 150 sözleşmeye dayanan yük dökümü, Doğu'ya yönelik batı ihraç mallarının çeşitliliğini gözler önüne sermektedir. Champagne, Languedoc, Flandre, İngiltere, Basel ve Avignon mahreçli ürünler kumaşın, Cenova ve Luca mahreçli sırma, ketenli ve pamuklu dimilerin, Paris ve Almanya ketenlerinin yanı sıra safran, kalay, mercan, civa ve tilki postu vardı. Batı kumaşlarının Doğu'ya ihracatı 12. yüzyıl sonunda ticaret mahiyetini kazanmıştı. Silah yapımında kullanılabileceği gerekçesiyle Müslüman ülkelere satışı yasaklanmış olan yün ve demir, İtalyan tacirlerce yapılan satışların önemli bir kalemini teşkil ediyordu. Doğu'dan ise geleneksel baharat, esanslar ve boyalar, bunlarla yarış halindeki şeker, keten, ham pamuk, ham ipek ve yapıştırıcı şap, ayrıca bir miktar ipekli ve pamuklu kumaş, *camelot*'lar (deve tüylü kumaşlar) ve brokarlar gelmekteydi. Ayrıca yenilik olarak 13. yüzyılda büyük İtalyan şehirlerinde, Barselona ve Marsilya'da meydana gelen hızlı nüfus artışı nedeniyle oluşan gıda sıkıntısını karşılamak amacıyla Sardinya, Sicilya ve doğudaki topraklardan taşınan tahıl fazlası ve diğer tarım ürünleri bu kalemlere ilave edildi. Bkz. Balard, *a.g.m*., s.197-198.

69 J. Delaville le Roulx (ed.), *Cartulaire génerol de l'Ordre des Hospitalliers de Saint-Jean de Jérusalem, 1100-1310*, 4 cilt (Paris, 1894-1906), Cilt 1, s. 369, no. 542, concedimus […] quicquid….; David Jacoby, "Hospitaller Ships and Transportation across the Mediterranean", *The Hospitallers, the Mediterranean and Europe,* (ed. Karl Borchardt, Nicholas Jaspert, Helen J. Nicholson), Ashgate 2007, s. 58.

yolcuların ve navlunun taşınmasına izin verildi. *Peregrini* terimi hacıları ve haçlıları kapsamaktadır. Sonraları *milites peregrini* ya da *peregrini crucesignati* olarak adlandırıldı.[70] Peregriniler atları ve haçlılarla birlikte yolculuk ederlerdi. Hospitalierler İmparatoriçe Constance'den, Alman haçlıların Mart 1197'den beridir süregelen Güney İtalya'dan Akka'ya taşınması konusunda isteklerini yerine getirmesini talep ettiler.[71] Ne var ki, o zaman hacıları ya da haçlıları Sicilya Krallığı'ndan Yakındoğu'ya düzenli taşıdıkları hususu şüphelidir. Dikkat çekici olarak 1211'de IV. Otto, gemilere değinmeksizin Sicilya Krallığı'ndaki ayrıcalıkları onadı. Daha sonra aynı şekilde II. Frederick de 1209, 1215, 1216 ve 1224'de bu imtiyazları tekrar onamıştır.

Hospitalier gemilerine[72] dair deliller 13. yüzyıl başlarından itibaren bollaşır. 1210'da Kıbrıs Kralı I. Hugh, tarikatın Kıbrıs adası üzerinden gerçekleştirdiği ticarette vergi muafiyeti sağladı. Bu imtiyaz, tarikatın kendi ihtiyaç maddeleri ve her türlü ihtiyaç maddesini kapsıyordu ve Kıbrıs limanlarında kendi gemileriyle demirleme de ücretsiz olacaktı. Mamafih, tarikat tümüyle kendi ihtiyaçlarını temin etmek için gerekli adamları ve koşulları sağlayamıyordu. Bundan iki yıl sonra, 1212'de, Gibelet (Jubail) Lordu Guy yönetim bölgesinde ve şehirdeki ticarette Hospitaliere vergi muafiyeti sağladı.

Mart 1216'da Baux'lu I. Hugh ve eşi Baralle liman yapma hakkını her

---

70 Jacoby, *a.g.m.,* s. 58.

71 E. N. Johnson, "The Crusades of Frederick Barbarossa and Henry VI", K. M. Setton, *History of Crusades* 2 içinde, Madison, Wis. 1969-89, s. 120-121.

72 13. yüzyılda Akdeniz'in büyük deniz ticaret filolarına damgasını vuran iki tip tekne aynı anda kullanılmaya başlandı. Birincisi küreklerle ve Latin yelkenler taşıyan bir ya da iki direkle donatılmış uzun gemiler, ikincisi ise yalnızca rüzgarın yardımıyla seyreden daha yuvarlak teknelerdi. Frederick Lane'in, Fenikelilere kadar inen geleneklerin uzantısı olarak gördüğü bu gemi tipi, Ortaçağ boyunca geniş çaplı bir evrimden geçti. Dönemin belgelerinden anlaşıldığına göre, 13. yüzyıl kadırgası 40 m. boyunda ve 5,5 m. genişliğindeydi. Latin yelkenli iki direği, ön tarafında *magondaux* ve güverte süsleri (*de pavois en abord)* vardı. Orta direğin çevresinde şatoya benzer bir yapıyla takviye edilmişti. Her kürek iki kürekçi tarafından çekiliyordu. Kürekler sayesinde gemilerin limana giriş çıkışlarında manevra kabiliyeti yükseliyor, Latin yelken de rüzgarları etkili bir şekilde kullanmayı sağlıyordu. Savaş gemisi, korsan gemisi ve değerli mallar taşıyan ticaret gemileri arasında kolay dönüşlerle görev değişikliği yapmak mümkündü. Taşınan ticari malların nadiren 20-30 tonu geçtiği gemileri, 140 adamdan oluşan mürettebat çalıştırıyordu. Kalabalık mürettebat ihtiyacı yüksek nakliye maliyetine neden oluyordu. Kadırga ailesi benzer tipte daha kısa tüpte olan *galeas,* çift kürek sıralı küçük bir kadırga olan *galiote* ve *saetta* olmak üzere birkaç gemiyi daha kapsıyordu. Hacimli ve yuvarlak gemiler kategorisinde tip çeşitliliği görülür. En yaygın tip, Latince *navis* ["sahın"] kelimesinden türetmeyle kısaca *nef* denen gemiydi. Ünlü *Roccoforte*lerin uzunluğu 38,19 m., genişliği 14,22 m., orta kısım yüksekliği 9,35 m. ölçülerindedir. Pruva hattı, kuleleri oluşturacak biçimde uçları yükseltilmiş olan bölmeler, en seçkin yolculara ait özel kamaraların bulunduğu sahanlıklarla, mazgallı ve delikli şatomsu yapılarla taçlandırılmıştı. Latin yelkenleri uzun ve verev çapraz serenlere tutturulmuş bu gemiler, hiç durmadan yelkenleri toplayıp indirmekle uğraşan yüzü aşkın mürettebatla kullanılmaktaydı. Böyle bir geminin işletme maliyeti oldukça yüksekti. 13. yüzyıl *nefi* ambarında 500 tona yakın yük taşıyabilirdi. Başka bir deyişle verimlilik mürettebattaki kişi başına 5 tondu. Böylesine büyük gemiler, 13. yüzyılda artan ticaret faaliyetlerinin göstergesi olan *lignum* ("tahta", Katalanca da *leny*), *tarida* ve *bucius* gibi orta ve küçük boy teknelerle takviye edilirdi. Bkz. Balard, *a.g.m*, s. 192-195.

bölge için, demirleme hakkını da Marsilya topraklarından Yakındoğu'daki Frank topraklarına ve İspanya'ya gitmek üzere, Hristiyanlığı savunmak adına, denize açılan her tip ve sayıdaki gemiye verdi. Kendi ihtiyaç maddelerinin nakli için, ister ücretli ister ücretsiz yolcu olsun vergi muafiyeti tanıdı. İmtiyaz ayrıca tarikatın kendi ihtiyaç maddelerini taşıyan gemileri için de verilmişti. Tarikatın Marsilya'daki gemi taşımacılığı imtiyazı türünün ilki olmayıp, daha ziyade önceki imtiyazların tekrar onanması idi. 1233 tarihli imtiyaz belgesinde Hospitalier ve Templier Tapınakçılarının hoşnut edildiği imtiyazlar görülür ki, Marsilya'nın beş Vikontu için Marsilya'nın senyörel hakları alınırken, iki tarikat da imtiyaz sağlıyordu.

Buna ilaveten, tarikat Papa III. Honorius'a yöneldi ve 20 Aralık 1216'da Marsilyalı 5 Vikont'dan aldığı gemi taşımacılığı imtiyazlarını Papa'ya onaylattı. Ayrıca Papa tekrar Hospitalierlerin ricalarıyla karşılaştı. Arles piskoposu ve yardımcılarının, tarikatın kilise mensubu ve laik üyelerine transit geçişte ve gemi taşımacılığında Kutsal topraklara yardım amaçlı maddelerin taşınmasında vergi imtiyazı sağladı. İmparator II. Friedrich de (1194-1250) bu imtiyazları onadı.[73]

Hospitalierler, 12. yüzyıl ortalarında Akdeniz civarında deniz taşımacılığı yapan bir ya da birkaç gemiye sahipti. Ancak tarikat ayrıca özel taşımacılık ya da kuruluş gemilerine dayalıydı. Yakındoğu'da 1187'de sayısız yerin kaybedilişi bölgenin gelirinin azalmasına neden oldu, ayrıca şeker başta olmak üzere bazı ürünlerin satışından elde edilen gelir de azaldı. Bazı yerlerde 13. yüzyıl ortalarına doğru kısmen geçici bir toparlanma olmakla birlikte, genel olarak gelirlerde ciddi manada azalma görülür. Bunun sonucunda, Yakındoğu'da tarikat 1187'den önceki durumundan geriye düştü. Bu durum karşısında Papalık onlara destek çıkarak, batılı otoritelerin onlardan ihtiyaç maddelerini taşımaları esnasında vergi alımını yasakladı. 1191'den sonra Akdeniz ticaretinde, özellikle ihtiyaç maddelerinin sağlanmasında, Mart 1213'den önce Hospitalier gemilerinin Marsilya'dan aldığı imtiyazlara dönüldü. Yukarıda belirtildiği gibi bu vergi muafiyeti tüm operasyonlarda ve gemi yapımında geçerliydi. Tüm bu ayrıcalıklar Templier tarikatına da verildi.

Gemilerin Hospitalier ve Templier tarikatı tarafından işletilmesinin temel amacı kıyı ulaşımını sağlamaktı. Ayrıca bu denizcilik faaliyetleri sayesinde tarikat mensuplarının, tarikatın ihtiyaçlarının ve özel kargoların nakliyesi ile tüccarların, haçlıların ve hacıların taşınması da sağlanıyordu. Bu hizmetlerden bazıları 1156'da tasdik edildi. İmparatoriçe Constance'ın beratıyla da muhtemelen 1197'den beri Sicilya Krallığı'nda olmak üzere, Hospitalierler ve Templierler 1291'de Frank devletleri yıkılıncaya kadar bu hizmetlerini sürdürdüler. İki tarikatın denizcilik faaliyetleri ve hacıları taşıma işi, 1191'den sonra bu hizmete artan ihtiyaç, batıda çok geniş coğrafyadan malların taşınması gerekliliği ve 12. yüzyılın ikinci yarısından itibaren daha çok yük ve yolcu

---

[73] Jacoby, *a.g.m*., s. 60-61.

taşıma kapasiteli gemilerin inşa edilmesi gibi faktörler sebebiyle zorlu rekabet altında gerçekleşti. 12. yüzyıldan sonra büyük denizlerden geçerek Akdeniz'e ulaşımın kısalması maliyeti düşürdü ve hacı taşımacılığının kârlılığını artırdı. Öyle görünüyor ki, iki tarikat da hacıları kendi gemileriyle Akka üzerinden götürmek için cesaretlendiriyor ve daha çok müşteri çekmek amacıyla şehirdeki evlerinde cömert davranıyorlardı.[74]

Ayrıca uygun koşullarda hacıları taşıyan tur operatörleri de vardı. Tüm bunlara rağmen Hospitalierler hala onlarla rekabet edebiliyordu. Bu konuda Mart 1213'de Marsilya Vikontlarının verdiği denizcilik imtiyazları önemlidir. Hospitalierlerin, *terciaria*[75] da dahil tüm vergilerden muaf olması, Marsilya'dan giden hacıların üçte birini Kutsal topraklara taşımalarını sağlıyordu. Hospitalier ve Templierler deniz taşımacılığında, özellikle de hacıların taşınmasında, Marsilya-Akka arasındaki güzergahta 1230 yılına kadar kazançlı çıktılar.[76] 1233 ilkbaharında Hospitalier ve Templier Tarikatları, Marsilya'daki ayrıcalıklarının bozulduğu, iki bin gümüş mark kaybettikleri ve zarar gördüklerinden şikayet etmeleri, şartların onlar açısından iyi durumda olmadığının göstergesidir.[77]

Resmi ve özel belgeler, 13. yüzyılda Marsilya'dan yola çıkan gemilerin hacı taşıma kapasiteleri hakkında bilgi verir. 1248'de Adrea of Ventimiglia, *St. Francis* ile 400'den fazla yer ayırıyordu. 1250'de Marsilya'dan hareket eden *St. Victor* 453 yolcu taşıyordu ki, adları Messina'da kayıtlıdır. Bu gemilerin ayrıca kargo taşıyıp taşımadığı belirsizdir. Marsilya ile Kral IX. Louis arasındaki 1246 Antlaşması *Countess* gemileriyle ilgilidir. Gemilere ödenen ücret, büyük ya da küçük olması ve taşıma kapasitesi gibi hususiyetlerine göre değişiyordu.[78] Her taşıma kontratı yazılı olarak yapılıyordu, ancak ne var ki bugün elimizde örneği yoktur.

Büyük gemiler, 1233'de bahsedilen 1000-1500 arası *peregrini*yi atları ve malzemeleriyle birlikte taşıyabilmekteydi. Örneğin Cenevizlilerin *Oliva* gemisi 1100 yolcu kapasiteliydi. Tapınakçıların Cenevizlilerden satın aldığı *Falcon* (*Le Faucon)* gemisi ise 1291'de Akdeniz'deki en büyük kapasiteli gemiydi ve Akka düşene kadar hacıları bölgeye taşımıştır.[79]

1238 ve 1248'de *Falcon*, 1242 ve 1243'de isimleri belirsiz iki gemi, 1244 ve 1248'de ise *Griffon* (*La Griffone*) Marsilya'dan Akka'ya kargo taşıyan bazı gemilerdi. 1246'da Marsilya ile IX. Louis arasındaki antlaşmada bahsedilen *Countess* (*La Comtesse*)*,* Nisan ve Ağustos 1248'de Marsilya limanından hareket için malzemelerle donatıldı. Tıpkı *Countess* gibi diğer gemiler de Marsilya'da

---

74 Jacoby, *a.g.m*., s. 62-63.

75 Gemiler limandan ayrılırken ödenen ek liman vergisidir. Bkz. Peter Jackson (ed), *The Seventh Crusade, 1244-1254: Sources and Documents,* Ashgate Publishing, Farnham 2009, s. 96.

76 Jacoby, *a.g.m*., s. 64.

77 Jacoby, *a.g.m*., s. 65.

78 Jacoby, *a.g.m*., s. 66.

79 Jacoby, *a.g.m*., s. 67.

üretilirdi. Bunlardan *Griffon, Falcon* ve *Countess* gemileri çok sayıda yolcu taşıma kapasitesine sahipti. 1244 ve 1249 arası tarikat Marsilya'dan Akka'ya büyük miktarda hububat sevkiyatını özel gemilerle yaptı ve tarikat mensupları 1250'de olduğu gibi ara sıra bu tür gemilerle yolculuk yaptılar. *Angel* ve *Bonaventura* 1270 ve 1278'de tasdik edildi ve Sicilya Kralı I. Charles'ın izniyle ara sıra Marsilya'dan özel yolcu ve kargo taşıdılar. Brindisi'deki kraliyet gemilerinin ve tersanelerinin şefi bir mektubunda, Hospitalier Tarikatı'nın Marsilya'daki üstadı Saint Gilles'in *Bonaventura* ile krala hizmet sunduğunu belirtmektedir.[80]

Hospitalier filosunun gelişimine dair içeriden bazı deliller incelendiğinde görülür ki, tarikat kısa menzilli yerlerde küçük gemiler kullanıyordu. Örneğin, Ölüdeniz ile Akka arasında şeker kamışı bitkileri Na'aman nehri boyunca Akka'ya taşınırdı. Küçük ya da orta boy gemiler bazı özel limanlara ihtiyaç maddeleri taşır, büyük teknelerle ise Yakındoğu'ya gidilirdi.[81]

Hospitalier Tarikatı'nın uzun yolculukları ve hacıların nakli özel tekne ve gemilerle tam kapasite yapılarak geri dönülürdü. Bazı hacılar yolda veya Kutsal topraklarda ölür, ya da oraya yerleşmeye karar verirdi. Bu tümüyle mali bir operasyon idi. Kargo taşımacılığında kazancın bir bölümü gemilere ihtiyaç maddesi ve hizmet satın alımı için harcanırdı. Şüphesiz tarikat denizcilik işinde İtalyan meslektaşlarıyla büyük rekabet halindeydi, onlarınki gibi gemiler Apulia ve Sicilya'dan yola çıkardı.[82]

Hospitalier Tarikatı'nın filosunda tam teçhizatlı, uzun kürekli ve sürat yapabilen *saitie* tipinde bir gemisi 1291'e kadar yoktu. Bu tarih tarikatın filosu için dönüm noktası olup, sonrasında deniz filosuna dahil edilen kadırgalar ile Kıbrıs çıkarmasını gerçekleştirmiştir.[83]

SONUÇ

Hospitalier Şövalye Tarikatı, gerek kuruluş amacı olan hasta ve yoksul hacıların bakımında, gerekse sonradan edindiği askeri misyon sayesinde I. Haçlı Seferi sonrasında Kutsal topraklarda kurulan Latin krallıkların bölgedeki varlığının Müslümanlara karşı korunmasında ve bölgedeki ticari faaliyetlerinde oynadığı rol ile dönemin tarihine damgasını vuran kuruluşlardan biridir. 1187 yılına kadar Kudüs merkez olmak üzere faaliyetlerini sürdüren tarikat, Selahaddin Eyyûbî'nin Kudüs'ü aldıktan sonra şövalyeleri bölgeden kovması üzerine merkezini Akka'ya taşıdı. Moğolları Ayn-Câlut'ta ağır bir bozguna uğrattıktan

---

80 Bronstein, *a.g.e*., s. 10; Jacoby*, a.g.m*., s. 68.
81 Jacoby*, a.g.m*., s. 70.
82 Jacoby*, a.g.m*., s. 70-71.
83 Jacoby*, a.g.m*., s. 72.

sonra tahta geçen ve Haçlılara karşı yoğun bir mücadele başlatan Sultan Baybars, 1265'te Kaysâriyye, Hayfa ve Arsuf'u, ertesi yıl Galilea'yı, 1268'de Antakya'yı ele geçirdi ve 1271'de Hospitalier şövalyelerinin karargahını zapt etti. 1291'de Akka'nın düşüşü ve Haçlı prensliklerinin ortadan kalkması üzerine, tarikat mensupları bir gün yeniden fethetmek umuduyla Filistin'e yakın olabilmek için Kıbrıs'a çekilerek hacılara ve hastalara yönelik çalışmalarını burada sürdürmeye karar verdiler. Bu arada Papa V. Clement, 2 Mayıs 1312'de "*kilisenin hayrına olduğu*" vurgusuyla Templier Şövalyeleri Tarikatı'nın kapatılmış olduğunu resmen ilan ettiği kararında, şövalyelerin bütün mallarının Kudüs'ten beri rakibi olan Hospitalier Tarikatı'na devredildiğini belirtmekteydi.

1309'da Rodos'a yerleşen Hospitalier Tarikatı burada bir hastane kurup adayı bağımsız devlet gibi yönetti. Doğu Akdeniz'de güçlü bir donanmaya sahip olan tarikat, kısa bir zaman içinde çevredeki adalara hakim olarak kaleler inşa etti. Osmanlı saldırılarına karşı direnerek donanmalarını güçlendiren ve gelişmiş bir hastane kuran şövalyeler, en parlak dönemlerini Rodos'da yaşadılar. Şövalyelerin yerleşmesiyle Hıristiyanların en kuvvetli ileri karakolu haline gelen Rodos adası, Anadolu ve Mısır'a yönelik Haçlı seferlerinde üs olarak kullanıldı. Şövalyelerin korsanlık faaliyetleriyle Türk donanmasına zarar vermesi üzerine, Rodos'u fethetmek üzere bazı seferler düzenlendiyse de muvaffak olunamadı. Fatih Sultan Mehmed zamanında ada muhasara edildiyse de alınamadı (1480). Cem Sultan'ın Rodos şövalyelerinin eline geçmesi, onları daha da cüretkar bir hale getirdi. 1517'de Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı fethetmesiyle Rodos'un önemi daha da arttı. Anadolu'dan Mısır'a giden deniz yollarının emniyetinin tam olarak temin edilmesi, artık katî bir zaruret halini almıştı. Yavuz Selim bu maksatla hazırlıklara girişilmesini emretti. Ömrünün vefa etmemesi dolayısıyla Rodos'un fethi, oğlu Kanuni Sultan Süleyman'a kaldı.

Altı aylık bir kuşatmadan sonra 20 Aralık 1522'de teslim olan Rodos şövalyeleri, adayı ve çevredeki diğer kaleleri 1 Ocak 1523'de terk ettiler. Bir süre Akdeniz'de başıboş gezen şövalyelere Kutsal Roma-Germen İmparatoru Şarlken (V. Charles) 1530 yılında, Akdeniz'in merkezi denilebilecek bir konumdaki Malta adasını verdi. Osmanlıların 1565'te gerçekleştirdiği, Turgut Reis'in de katıldığı ve şehit olduğu Malta Kuşatması'nda büyük üstadları Jean Parisot de la Valette'nin sergilediği üstün liderlik sayesinde galip gelerek adayı korudular. Bu gün hala 7 Eylül tarihi Malta'da 'Kurtuluş Günü' olarak kutlanmaktadır. 1798'de Malta'yı işgal eden Napolyon Bonaparte, adayı şövalyelerden üç gün içinde savaşsız şekilde teslim aldı. 1834 yılından itibaren merkezi İtalya'nın Roma kentinde bulunan tarikat, İtalyanca "*Sovrano Militare Ordine Ospedaliero di San Giovanni di Gerusalemme di Rodi e di Malta*"; yani "*Kudüs, Rodos ve Maltalı St. Jean Egemen Askeri Hospitalier Tarikatı*" resmi adıyla varlığını sürdürmektedir.

KAYNAKÇA

ABÛ'L-FIDA, "Annals", *Recueil des Historiens des Croisades: Historiens Orientaux*, 5 cilt, Paris 1872-1906.

ALTAN, Ebru, "Templier ve Hospitalier Şövalye Tarikatlarının Kuruluşu", *Belleten*, Cilt LXVI, Sayı 245, Nisan 2002, s. 87-93.

ALTINAY, Ahmet Refik, *Haçlılar (1095-1291)*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2007.

ASBRIDGE, Thomas, *The Crusades*, Pocket Books, London 2010.

BALARD, Michel, "Hıristiyan Akdeniz: 1000-1500", *Tarih Boyunca Akdeniz Uygarlıkları*, (haz. David Abulafia), Oğlak Yayıncılık, İstanbul 2004.

BARBER, Malcolm, *The Trial of the Templars,* Cambridge 1993.

BORCHARDT, Karl, "Two Forged Thirteenth Century Alms-Raising Letters used by the Hospitallers in Franconia", *The Military Orders: Fighting for the Faith and Caring fort he Sick*, (ed. Malcolm Barber), Aldershot 1994.

BRONSTEIN, Judith, *Hospitallers and the Holy land Financing the Latin East, 1187-1274*, The Boydell Press, Woodbridge 2005.

BUHL, F., "Kudüs", İ.*A*., VI, M.E.B., s. 952.

ER, İbrahim Halil, *Cennet Doğuda Bir Yerdedir*, Elips Kitap, Ankara 2006.

FALK, Avner, *Franks and Saracens; Reality and Fantasy in the Crusades*, Kurnac, London 2010.

FEDDEN, R. – THOMSON, J., *Crusader Castles*, London 1957.

FOREY, Alan, "The Military Orders, 1120-1312", *The Oxford History of The Crusades*, (ed. Jonathan Riley-Smith), Oxford University Press, Oxford 2002.

HEYD, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, (çev. Enver Ziya Karal), TTK, Ankara 2000.

HOLT, P. M., *Haçlılar Çağı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1999.

JACKSON, Peter (ed.), *The Seveth Crusade, 1244-1254: Sources and Documents*, Ashgate Publishing, Farnham 2009.

JACOBY, David, "Hospitaller Ships and Transportation across the Mediterranean", *The Hospitallers, the Mediterranean and Europe*, (ed. Karl Borchardt, Nicholas Jaspert, Helen J. Nicholson), Ashgate 2007, s. 57-72.

KAMPMAN, A. A., "Yakın-Doğuda Haçlılar Devrine Ait Kaleler", *Belleten*, Cilt XXIII, Sayı 92, Ekim 1959, s. 621-626.

KISHLANSKY, Mark A., *Batı'nın Kaynakları,* I, (çev. M. Kürşad Atalar), Açılım Kitap, İstanbul 2009.

KIRPIK, Güray, *Doğunun ve Batının Gözünden Haçlılar*, Selenge Yayınları, İstanbul 2009.

LA MONTE, *Feudal Monarchy in the Latin Kingdom of Jerusalem 1100 to 1291*, New York 1970.

LE ROULX, J. Delaville (ed.), *Cartulaire génerol de l'Ordre des Hospitalliers de Saint-Jean de Jérusalem, 1100-1310*, 4 cilt, Paris 1894-1906.

LUTTRELL, Anthony, "The Hospitallers at Rhodes, 1306-1421", *A History of the Crusades*, (ed. K. M. Setton), III, Wisconsin 1975, s. 279-313.

MERT, Timuçin, *Haçlı Seferleri: Cennetin Krallığında*, Kara Kutu Yayınları, İstanbul 2005.

NICHOLSON, Helen J., *The Knights Hospitaller*, The Boydell, Woodbridge 2001.

_____, *Love, War and the Grail: Templars, Hospitallers and Teutonic Knights in Medieval Epic and Romance, 1150-1500*, History of Warfare, C. 4, BRILL, Leiden-Boston-Köln 2001.

_____, *Templars, Hospitallers and Teutonic Knights: İmages of the Military Orders, 1128-1291*, Leicester-London 1993.

NICOLLE, David, *Knight Hospitaller (1), 1100-1306*, Osprey Publishing, Oxford 2001.

_____, *Knight Hospitaller (2),1306-1565*, Osprey Publishing, Oxford 2001.

_____, *Birinci Haçlı Seferi 1096-99*, Askeri Tarih Dizisi, (çev. L. Ece Sakar), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2010.

O'SHEA, Stephen, *İnanç Denizi: Ortaçağ Akdenizinde İslâm ve Hıristiyanlık*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2011.

READ, Piers Paul, *Tapınak Şövalyeleri*, Dost Kitabevi, Ankara 2003.

ROSSI, E., "The Hospitaller at Rhodes 1421-1523", *History of the Crusades*, (ed. K. M. Setton), III, Wisconsin 1975, s. 314-339.

RUNCIMAN, Steven, *Haçlı Seferleri Tarihi*, II, (çev. F. Işıltan), TTK, Ankara 1987.

SIRE, H. J. A., *The Knights of Malta*, London 1994.

SURYANİ MIKHAIL, *Chronique de Michel le Syrien, patriarche jacobite d'Antioche (1166-99)*, (neşr. ve terc. J. B. Chabot), 4 cilt, Paris 1899-1924; Türkçe terc. H. D. Andreasyan, *Süryani Keşiş Mihail'in Vekayinamesi*, 2 cilt, TTK, henüz neşredilmedi.

ŞEŞEN, Ramazan, "Daviyye ve İsbitariyye", *D.İ.A.*, IX, s. 19 vd.

TEKİNDAĞ, Ş., "Malta", *İ.A.*, VII, M.E.B., s. 262-264.

TYRENSIS, Willermus, *Historia rerum in partibus transmarinis gestarum, Recueil des Historiens des Croisades. Historiens occidenteaux (RHC, occ.)*, I, s. 1 vdd.; terc. E. A. Babcock – A. C. Krey, *A History of Deeds Done Beyond the Sea*, William Archbishop of Tyre, 2 cilt, New York 1943.

USTA, Aydın, *Çıkarların Gölgesinde Haçlı Seferleri*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2008.


Turgut Reis
Turgutreis - Bodrum
2.
1 - 4 Kasım 2013
Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu



TÜRK DENİZCİLİĞİ - 1

OSMANLI BAHRİYE TEŞKİLÂTININ TARİHSEL GELİŞİMİ (KURULUŞTAN-İNEBAHTI DENİZ SAVAŞI'NA KADAR)

THE DEVELOPMENT OF OTTOMAN NAVY DEPARTMENT (SINCE ESTABLISHMENT TO THE INEBAHTI SEA WARFARE

Uğur KURTARAN *

Özet:

Karesi Beyliği donanması esas alınarak oluşturulan Osmanlı donanması, 15 ve 16. yüzyıllarda Akdeniz, Karadeniz ve Ege'nin en önemli deniz güçlerinden biri haline geldi. Ancak Osmanlı donanmasının denizlerdeki bu üstünlüğü, 1571 yılındaki İnebahtı (Lepanto) Deniz Savaşı'yla azalmaya başladı. İnebahtı'da Haçlılar karşısında alınan yenilgi, Osmanlı denizciliğinin bir sonraki yüzyıllardaki gerileyişinin temel sebebini oluşturur. Çalışmada Osmanlı Bahriye Teşkilatı'nın kuruluşundan İnebahtı Deniz Savaşı'na kadar olan süreçteki tarihsel gelişimi üzerinde durulmuştur. Temel amaç Osmanlı'da denizcilik faaliyetlerinin başlama sebeplerini ve 1571 İnebahtı Savaşı'na kadar denizcilik alanında yaşanan gelişmeleri ortaya koymaktır.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı, Bahriye, Donanma, Tersane, Denizcilik.*

Abstract:

Ottoman navy which was established basing on the navy of Karesi Beylic, became one of the most important powers of Mediterranean, Blacksea and Aegean in 15th and 16th centuries. However superiority of Ottoman navy began to decrease with Inebahtı (Leponto) sea warfare in 1571. The defeat against crusaders in Inebahtı is the most important reason of the weakening of Ottoman sailorship in subsequent centuries. The historical development of Ottoman navy department is examined since its establishment to Inebahtı Sea warfare. The main purpose is to explain the reasons of beginning of sailorship activities in Ottomans and the developments in this area until 1571 Inebahtı sea warfare.

Keywords: *Ottoman, Marine, Navy, Dock, Seamanship.*

---

* Yrd. Doç. Dr., Karamanaoğlu Mehmetbey Üniversitesi, Tarih Bölümü / Assist. Prof., Karamanaoğlu Mehmetbey University, Department of History; (ukrtrn@hotmail.com / ugurkurtaran@gmail.com).

OSMANLI BAHRİYE TEŞKİLÂTININ TARİHSEL GELİŞİMİ (KURULUŞTAN-İNEBAHTI DENİZ SAVAŞI'NA KADAR)

Uğur KURTARAN

Giriş

Arapça "deniz" anlamına gelen *bahr*dan türemiş olan 'Bahriye' sözcüğü, "denize ait, denizle ilgili" anlamına gelmektedir.[1] Ancak bu kelime askeri alandaki terimsel anlamını Hz. Muhammed'den sonraki dönemlerde kazanmış ve kullanılmıştır.[2] İslâm'ın ilk dönemlerinde, gerek geçim kaynağının kervan ticareti olması ve gerekse bölgenin coğrafi özellikleri dolayısıyla Müslümanlar denizcilikle pek ilgilenmemişlerdir. Müslümanların denizcilik konusundaki genel tutumlarında önemli değişiklikler ilk kez Dört Halife döneminde başlamış ve onu takip eden Emevi ve Abbasiler dönemlerinde önemli gelişmeler kaydedilmiştir.[3]

1071 Malazgirt Zaferi'nden sonra Anadolu'ya kesin olarak yerleşen Türklerde ise denizcilik geleneği, üç tarafı denizlerle çevrili bu yeni topraklarda tutunabilme ihtiyacı ile ortaya çıkmıştır. 14. yüzyılın ilk yarısında Müslümanlarla Hıristiyanlar arasındaki yeni mücadelenin en önemli gelişmesi, daha sonraki dönemlerde Osmanlı deniz gücünün de asıl unsurunu oluşturacak olan Türk deniz gazilerinin gerçekleştirdikleri denizcilik faaliyetleridir.[4]

Türklerin denizcilik faaliyetlerine dair asıl önemli gelişme, tarihi kaynaklarda ilk Türk denizcisi olarak geçen Selçuklu emirlerinden Çaka Bey döneminde olmuştur. İzmir ve çevresini ele geçirerek, orada ilk Türk tersanesi ve donanmasını meydana getiren Çaka Bey gittikçe güçlenerek Bizans'ı tehdide başladı.[5] Ancak Çaka Bey'in tarih sahnesinden çekilmesinden sonra Türklerin

---

1 Nebi Bozkurt, "Bahriye", *DİA,* C. 4, İstanbul 1991, s. 495.

2 Araplar genel olarak denizciliği ifade etmek için *el-milaha*, donanma anlamında ise Grekçe kökenli üstül kelimelerini kullanmışlardır. Bkz. Bozkurt, *a.g.m.,* s. 495.

3 Hz. Ömer döneminde gerçekleştirilen fetihler sonunda Müslümanların Doğu Akdeniz sahillerinin büyük bölümünü ele geçirmesi ve buraların denizden gelecek tehlikelere açık bulunması, Müslümanları bir deniz gücü hazırlamaya sevk etmiştir. Bkz. Bozkurt, *a.g.m.,* s. 496- 497.

4 Bunlar batıya doğru genişleyen Türkmen ilerlemesinin bir devamı olarak ortaya çıkan, küçük filolarla savaşan, uç gazilerine benzer bir fetih ve gaza politikası izleyen Türk deniz gazileridir. Bkz. Bozkurt, *a.g.m.,* s. 501; Halil İnalcık-Günsel Renda, *Osmanlı Uygarlığı,* C. 1, Ankara 2004, s. 31-32.

5 İdris Bostan (a), "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,* İstanbul 2011, s. 13; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867),* İstanbul 1985, s. 4. Ayrıca Çaka

Ege Denizi'nde başlattıkları denizcilik geleneği sekteye uğradı. Bunu takip eden birkaç yıl içinde, Anadolu'ya ve Müslümanlara yönelik başlayan Haçlı Seferleri Türkleri sahillerden iç kesimlere doğru çekilmeye mecbur bıraktı.[6] Oluşan bu yeni durum ise Türk denizciliğini bir asırdan fazla kesintiye uğratarak, 13. yüzyılın başlarına kadar Türklerin denizlerle hiçbir ilgisinin kalmamasına sebep oldu. Anadolu Selçuklu Devleti zamanında tekrar gelişme gösteren denizcilik faaliyetlerini, devletin parçalanmasından sonra Batı Anadolu'da kurulan Türk beylikleri devam ettirdiler.[7]

1. İlk Osmanlı Donanması

Kuruluş yıllarında sahip olduğu toprakları itibariyle, denizci Anadolu beyliklerine nazaran bir kara devleti olan Osmanlı Devleti'nin Marmara Denizi'ne doğru genişlemesi, Rumeli yakasına geçmesi ve oralara yerleşme gayesi devleti denize dönük bir politika takip etmeye ve güçlü bir donanma kurmaya sevk etmiştir.[8] Bu şekilde oluşan Osmanlı denizciliğinin temelleri, 14. yüzyıl başlarına kadar giden bir Batı Anadolu deniz gaziliği ve korsanlığı geleneğine dayanmaktadır.[9] Osmanlı Devleti küçük bir kara beyliği olarak kurulmasına rağmen, sahillere ulaştıktan sonra denizcilikteki bilgi ve tecrübelerini sürekli olarak artırmaya çalışmışlardır. Bu suretle, kendilerine öncülük eden Batı Anadolu sahillerinde kurulmuş olan denizci beyliklerden devraldıkları donanma ve denizcilerden yararlanmışlardır.[10] Söz konusu Anadolu beylikleri arasında yer alan Menteşe, Aydınoğulları, Saruhan ve özellikle coğrafi yakınlığı sebebiyle Karesi beylikleri Osmanlı denizciliğinin kuruluşuna katkıda bulunmuşlardır.[11] Bu şekilde denizlerde kıyısı olup donanması bulunan ve Osmanlı idaresine alınan bu Türk beyliklerinin tersanelerinden istifade edilerek, daha kuruluş döneminde ileride kurulacak büyük imparatorluk donanmasının temelleri atılmıştır.

Beyliği ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Müçteba İlgürel, "Çaka Bey", *DİA,* C. 8, İstanbul 1994, s. 186-188; Akdes Nimet Kurat, Çaka Bey; İzmir Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi, Ankara 1966.

6 Anadolu üzerinden geçen 1. Haçlı Seferi sonrasında Selçuklular merkezlerini İznik'ten Konya'ya nakletmişlerdir. Bkz. Osman Turan, *Selçuklular Tarihi ve Türk İslâm Medeniyeti,* İstanbul 1996, s. 290-291.

7 Burada bahsedilen Türk beylikleri Aydınoğulları başta olmak üzere, Karesi, Saruhan, Menteşe beylikleri ile Karadeniz kıyısındaki Candaroğulları'dır. Bkz. Bozkurt, *a.g.m.,* s. 502.

8 Ersin Gülsoy, "XVI-XVII. Yüzyıllarda Akdeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler,* C. 9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 589; Bozkurt, *a.g.m.,* s. 502.

9 Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600),* C. 1, İstanbul 2000, s. 55; İdris Bostan (b), "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler,* C. 10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 122.

10 Bostan, *a.g.m. (b),* s. 122; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı,* Ankara 1998, s. 389.

11 Yusuf Halaçoğlu, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı,* Ankara 1998, s. 61.

Osmanlı Devleti'nde tam anlamıyla bir donanma ihtiyacının ortaya çıkması, devletin Karesi Beyliği'ni kendi sınırları içerisine katarak denizlerde kıyı sahibi olması ile baş göstermiştir. Nitekim ilk Osmanlı donanması Karesi Beyliği donanmasına dayalı olarak kurulmuştur.[12] Kısa zamanda Karamürsel ve Edincik gibi Marmara sahillerinde ve İzmir'de tersaneler kurularak Osmanlı denizciliğinin temelleri atılmıştır.[13]

Osmanlılar Rumeli'ye geçtikten sonra Çanakkale Boğazı'nı ve Marmara sahillerini muhafaza edebilmek için Gelibolu'da bir tersane kurarak, burasını önemli bir deniz üssü haline getirmişlerdir.[14] Gelibolu Osmanlıların sadece Balkanlar'a açıldıkları hareket üssü değil, aynı zamanda denizlere çıkışının da ilk hareket noktasını oluşturur. Bu açıdan bölge, Osmanlı fetihlerinin tüm Rumeli'ye ulaşmasından sonra bile donanma için stratejik önemini korumuştur.[15] Bundan sonra Boğaz'ın Türk hakimiyetinde olduğu ilan edilerek, buradan geçecek gemilerin kontrol edilmesine başlandı. Bu dönemde Gelibolu'daki Osmanlı donanması 60 gemiden oluşmakta idi.[16] Gelibolu'daki tersane üç sıra halinde kürekli kadırgaların barınmasına müsait limanı, gemi inşa tezgâhları, malzeme depoları, gemilerin su ihtiyacını temin etmek için oluşturulan çeşmeleri, peksimet fırınları ve baruthanesiyle tam teşekküllü bir devlet tersanesi haline getirildi.[17] Böylece 14. yüzyılın sonlarından itibaren donanma faaliyetleri arttırıldıysa da, Türk deniz gücü henüz Venedik ve Ceneviz gibi büyük filolara sahip devletlerle baş edebilecek durumda değildi.

Özellikle Yıldırım Bayezid zamanında Osmanlı donanması önemli bir gelişme göstermiş,[18] Sakız ve Eğriboz adalarıyla Yunanistan'ın doğusuna akınlar düzenlenmiştir. Osmanlıların yaptıkları bu seferlere karşılık, Venedik ve Ceneviz kolonileri birleşerek Çanakkale Boğazı'ndan içeriye girmiş, fakat Saruca Paşa

---

[12] Karesi Beyliği ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Zerrin Günal Öden, *Karasi Beyliği,* Ankara 1999.

[13] Bostan, *a.g.m. (a),* s. 14; Gencer, *a.g.e.,* s. 6.

[14] Osmanlı'da denizcilik yolunda atılan ilk önemli adım olan ve ilk muntazam tersane olarak bilinen Gelibolu Tersanesi'nin kaynaklarda Yıldırım Bayezid zamanında 1390 yılında Saruca Paşa tarafından yaptırıldığı yer almaktadır. Bkz. Uzunçarşılı, *a.g.e.,* s. 394; Yusuf Alperen Aydın, *Osmanlı Denizciliği (1700-1770)* (Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2007, s. 5. Bu ikinci çalışma, *Sultanın Kalyonları (Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri 1701-1770)* adıyla yayınlanmıştır.

[15] İdris Bostan (c), "Osmanlıların Denize Açılma Sürecinde Gelibolu", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,* İstanbul 2011, s. 33.

[16] Bostan, *a.g.m (b),* s. 123; Halaçoğlu, *a.g.e.,* s. 61.

[17] Bostan, *a.g.m (a),* s. 15. Ayrıca Gelibolu tersanesi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Fevzi Kuroğlu, *Gelibolu ve Yöresi Tarihi,* İstanbul 1939; İdris Bostan, "Gelibolu", s. 33-46.

[18] Bu dönemde (1389-1402) Batı Anadolu'daki Saruhan, Aydın, Menteşe beyliklerinin Osmanlı Devleti'ne bağlanması sonucu Osmanlıların sınırları Ege denizine ulaşmıştır ve böylece bu denizde ilk Osmanlı bahriye faaliyetleri başlamıştır. Bkz. Bozkurt, *a.g.m.,* s. 502; Halaçoğlu, *a.g.e.,* s. 61.

komutasındaki 18 parçadan oluşan Osmanlı donanmasına mağlup olmuşlardır.[19] Ancak, Rodos Şövalyeleri ve yeni gemilerle takviye edilen Venedikliler, Osmanlı donanmasını mağlup ederek yakmayı başarmışlar ve Bizans'a yardım getirmişlerdir. Bu savaşlar, Osmanlıların denizci Batılı devletler ile yaptığı ilk çarpışmalardır.[20]

Bu suretle her geçen zaman tecrübe kazanan Osmanlı bahriyesi, 15. yüzyılın ilk yarısından itibaren daha tecrübeli kaptanların idaresine girdi. Nitekim Osmanlı donanmasının ikinci ciddi çatışması Çelebi Mehmed zamanında meydana geldi. 1415'de Ege'de Venediklilerle yapılan savaşta donanma komutanı Çalı Bey şehit olduğu gibi, donanma da önemli bir mağlubiyet aldı.[21] Ancak Venedik karşısında alınan bu mağlubiyetler her ne kadar Osmanlı denizciliğinin gelişmesini yavaşlatmışsa da, devletin gelişmesinde donanmaya olan ihtiyacı göstermiş ve bu hususstaki çalışmaları hızlandırmıştır. Öyle ki II. Murad devrinde Gelibolu'daki deniz üssü takviye edilmiştir.

1429'da Ege Denizi'ne açılan Osmanlı donanması Venedik hakimiyetindeki bazı adaları yağma ettiği gibi, Selanik'in karadan kuşatılmasına da denizden destek vermiştir. Bütün bu faaliyetlerin sonucunda, bu dönemde Osmanlı donanması Karadeniz'de Trabzon- Rum İmparatorluğu'nu tehdit edecek bir duruma ulaşmış ve hatta bu devleti vergiye bağlamıştır.[22]

2. Osmanlı Donanmasının Yükselişi

Osmanlı donanmasının Ege ve Karadeniz'de daha aktif bir rol oynamaya başlaması Fatih devrinde olmuştur. Fatih Sultan Mehmed İstanbul'un fethinin akabinde bir süre daha Kadırga Limanı'nı tersane olarak kullandıktan sonra, Haliç'in Aynalıkavak semtinde birkaç gözden ibaret olan ilk Galata Tersanesi'ni inşa ettirmiştir.[23] Yine Fatih yaptığı fetihlerde Osmanlı donanmasını bir akın donanması olmaktan çıkartarak, bir savaş donanması olma yoluna doğru yöneltmiştir.[24] Bu dönemde Fatih, İstanbul'un fethi ve sonrasında Karadeniz'in Türk gölü olması ile birlikte Çanakkale Boğazı'nı tahkim ettirmiş, Ege'deki bazı

---

19 Gencer, *a.g.e.,* s. 7.

20 Halaçoğlu, *a.g.e.,* s. 62.

21 Bostan, *a.g.m (a),* s. 15-16; Gencer, *a. g.e.,* s. 7.

22 Bostan, *a.g.m (a),* s. 16.

23 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire,* Ankara 2003, s. 3. Osmanlı bahriyesi ile ilgili ayrıca bkz. Şakir Batmaz, *Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi,* İzmir 2010.

24 Gerek Anadolu Selçuklu Devleti'nin, gerekse denizci Anadolu beylikleri ile Osmanlı Devleti'nin deniz güçleri birer savunma donanmasından ziyade akın donanması özelliğinde idiler. Zira bu ilk deniz güçleri uzak mesafelere kadar başarılı akınlar yapmalarına ve dolayısıyla devlete büyük kazançlar sağlamalarına rağmen, güçlü Venedik ve Ceneviz savaş gemileriyle karşılaştıklarında çok defa geri çekilmek zorunda kalıyorlardı. Bkz. Bozkurt, *a.g.m.,* s. 503.

önemli adaları zapt etmiş ve tersaneleri emniyet altına alınmıştır.[25] İstanbul'un fethiyle bir imparatorluk oluşturan Fatih Sultan Mehmed, kara ve denizin sultanı anlamına gelen '*sultan-ı berr u bahr*' sıfatını kullanmaya başladı.[26] Tüm bu yönleriyle Fatih dönemi, Osmanlı Devleti'nin Doğu Akdeniz ve Karadeniz politikalarının oluşturulduğu ve Osmanlı denizciliğinin Batı Akdeniz'e açılma teşebbüslerinin başladığı dönem olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin Yakındoğu ve Doğu Akdeniz'de yükselişi ve Türk denizciliğinin cihanşümul bir gelişme göstermeye başlaması ise, II. Bayezid devrinde gerçekleşmiştir.[27] Bu dönemdeki Osmanlı denizciliği Fatih Sultan Mehmed döneminde geliştirilen Osmanlı deniz politikalarının devamı şeklindedir. 1484 yılında Karadeniz'in en önemli ticaret limanlarından olan Kili ve Akkirman'ın alınması ile güney-kuzey ticaretinin çıkış noktaları Osmanlı hakimiyeti altına girdi.[28] Özellikle II. Bayezid devrinde Akdeniz'de korsanlık yapan Kemal Reis'in Osmanlı Devleti hizmetine girmesiyle donanmaya yeni bir canlılık gelmiş ve Türk gemileri İspanya sahillerinde görülmüştür.[29] Bu dönemden sonra Osmanlı donanmasının gerçekleştirdiği deniz seferleriyle 'büyük Türk donanma kaptanları' çağı başlamıştır.[30]

Kemal, Burak ve Kara Hasan Reisler gibi meşhur Türk denizcilerinin komutasında giderek güçlenen Osmanlı donanmasının, Fransız donanmasının da desteklediği Venediklilerle yaptığı deniz savaşlarında baş başa mücadele etmesi, artık Osmanlı donanmasının Akdeniz'de önemli bir güce ulaştığının göstergesidir.[31]

II. Bayezid'in deniz stratejisi daha sonra onun oğlu I. Selim tarafından yürütülmüştür. Yavuz, özellikle Mısır Seferi sırasında yakın desteğini gördüğü donanmanın önemini daha iyi anlayarak Haliç'teki mevcut tersaneyi Galata'dan Kağıthane'ye kadar genişletmiş, içerisinde 300 gemi bulunan tersane binasını yaptırmıştır. Bu büyük tersanenin inşası ile Osmanlı donanmasının merkezi de Gelibolu'dan Haliç'e nakledilmiştir. Böylece, Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar donanmanın merkezi olan Tersane-i Amire kurulmuş oldu.[32] Ancak

---

[25] Fetihten sonra donama işine büyük önem veren ve Kadırga Limanı'nı bir süre tersane olarak kullanan Fatih, daha sonra Haliç'in Aynalıkavak semtinde ilk tersanesini kurdurmuştur. Bkz. Gürsoy, *a.g.m.,* s. 589.

[26] Aydın, *a.g.t.,* s. 5. Ayrıntılı bilgi için bkz. Halil İnalcık, "Mehmed II", *DİA,* C. 28, Ankara 2003, s. 395-407.

[27] II. Bayezid dönemi Osmanlı denizcilik faaliyetleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. H. J. Kissling, "Sultan II. Bayezid'în Deniz Politikası Üzerine Düşünceler (1481-1512)", *Türk Denizcilik Tarihi,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara 2002, s. 109-116.

[28] Bostan, *a.g.m (a),* s. 22.

[29] Bostan, *a.g.m (b)* s. 124-125; Uzunçarşılı, *a.g.e.,* s. 392.

[30] Aydın, *a.g.t.,* s. 5.

[31] Bu dönemde Osmanlılar 1499'da İnebahtı, 1500'de Modon, Koron ve Navarin'i alarak Doğu Akdeniz'de Venedik gücüne büyük bir darbe indirmişlerdir. Bkz. Gülsoy, *a.g.m.,* s. 589-590.

[32] Bozkurt, *a.g.m.,* s. 503-504.

Yavuz'un ölümü, bu büyük Türk padişahının denizlerde Osmanlı Devleti'nin ulaşmasını istediği yere gelmesini önledi. Buna karşılık Kanuni Sultan Süleyman zamanında Osmanlı bahriyesi her alanda Avrupa'nın denizci devletlerinden daha üstün bir duruma gelmiştir. Özellikle Barbaros Hayreddin Paşa,[33] Turgut Reis ve Kılıç Ali Reis gibi tecrübeli denizcilerin Osmanlı hizmetine girmesi ile Türk denizciliği en yüksek noktasına ulaştı.

Barbaros tersaneleri ıslah edip genişletmiş ve korsanlıktan kazandığı tecrübelere de dayanarak, Karadeniz'den sonra Kızıldeniz[34] ve Akdeniz'de[35] Osmanlı hakimiyetini sağlamıştır. Bunun yanı sıra Osmanlı Bahriye Tarihi'nde Barbaros'un Osmanlı hizmetine girmesi ve denizcilikle ilgili bir eyaletin teşkili[36] ile onun beylerbeyliğine ve donanma komutanlığına getirilmesi bir dönüm noktasıdır.[37] Barbaros tersaneleri ıslah ederek düzenlemesinin ardından, o dönemlerde Avrupa'nın en büyük amirali olan Andre Dorya'nın emrindeki Haçlı donanmasını Preveze Deniz Savaşı'nda mağlup ederek (1538) Akdeniz'deki Türk üstünlüğünü kesin olarak sağladı.[38] Bu şekilde Fatih Sultan Mehmed'in imparatorluk düşüncesi gerçek anlamda Kanuni Sultan Süleyman döneminde gerçekleşti. Bu dönemde Karadeniz yabancı ticaret ve savaş gemilerine kapatıldığı gibi, Ege'de Rodos gibi stratejik bir ada alınarak denizi ticaret yollarının güvenliği sağlandı.

3. İnebahtı Deniz Savaşı

Kanuni'nin ölümünden sonra yerine geçen oğlu II. Selim zamanında (1566-1574) Mısır-Suriye limanları ile İstanbul arasındaki ulaşım ve bu bölgedeki limanları tehdit eden Kıbrıs'ın alınmasıyla Doğu Akdeniz'deki Osmanlı hakimiyeti kesin olarak sağlanmıştır.[39] Ancak Kıbrıs'ın fethi sonrası meydana gelen İnebahtı (Lepanto) Deniz Savaşı'nda alınan büyük yenilgi Osmanlı donanması ve donanma personelinde önemli bir zayiata neden olmuştur.

---

33 Barbaros için bkz. M. Ertuğrul Düzdağ, *Barbaros Hayreddin Paşa'nın Hatırları*, İzmir 1995.

34 Osmanlıların Kızıldeniz'deki hakimiyeti, Coğrafi Keşifler neticesinde Ümit Burnu'nu bularak Doğu ticaretine hakim olmaya çalışan Portekizlilere karşı Hint denizlerinde verdikleri mücadeleler sonucunda sağlanmıştır. Bkz. Bostan, *a.g.m (b),* s. 127.

35 Barbaros, o sırada Avrupa'nın en büyük amirali Andrea Dorya komutasındaki Haçlı donanmasını Preveze'de mağlup ederek (1538) Akdeniz'de kesin Türk üstünlüğünü sağladı. Bkz. Halaçoğlu, *a.g.e.,* s. 63; Düzdağ, *a.g.m..,* s. 347-348.

36 Kanuni devrinde merkezi Gelibolu sancağı olmak üzere, Kaptanpaşa veya Cezayir-i Bahr-i Sefid diye adlandırılan bir eyalet oluşturuldu. Bkz. Bozkurt, *a.g.m.,* s. 504. Bu konu ile ilgili ayrıca bkz. Bostan, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaletnin Kuruluşu, 1534", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,* İstanbul 2011, s. 47-67.

37 Bostan, *a.g.m (a),* s. 27.

38 Halaçoğlu, *a.g.e.,* s. 63; Bostan, *a.g.m.,* s. 28; Osmanlı denizciliği ve deniz seferleri ile ilgili bkz. Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr fi Esfâri'l-bihâr,* İstanbul 1329.

39 Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Bostan, "Kıbrıs Seferi Günlüğü ve Osmanlı Donanmasının Sefer Güzergâhı", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,* İstanbul 2011, s. 87-111.

İnebahtı'dan sonra Osmanlı donanması 1645'de Girit adası seferi dolayısıyla Venedik'e harp ilanına kadar, Akdeniz'de önemli bir faaliyette bulunmamıştır.[40]

İnebahtı yenilgisi ve sonrasında meydana gelen duraklama dönemi Osmanlı denizciliğini zayıflattı ve 16. yüzyılın sonlarında denizlerdeki üstünlük tekrar Venedik'e geçti.[41]

---

[40] 1573-1644 arasındaki Osmanlı-Venedik barış dönemi Osmanlı denizciliğinin gerilemeye başladığı dönemdir. Bu uzun barış dönemi, Osmanlı donanmasını hareketsiz bırakacak ve artık çalışamayan, yenilenemeyen donanma bakımsızlıktan yok olacaktır. Bkz. Gülsoy, *a.g.m.,* s. 590; İnalcık-Renda, *a.g.e.,* s. 117.

[41] İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilât ve İdare Tarihi,* İstanbul 2007, s. 246.

SONUÇ

Osmanlılar, devletin kuruluşundan itibaren denizle alakaları ve sahillerinin genişliği nispetinde donanmalarına tedricî surette önem vermiş ve bu konuda gelişmiş devletleri ve özellikle Venediklileri örnek alarak gemilerini ve donanma konusundaki bilgi ve tecrübelerini arttırmışlardır. Bu konuda her padişah döneminde önemli gelişmeler yaşanmıştır. Yapılan tüm bu faaliyetler neticesinde 16. yüzyıl başlarında bir deniz imparatorluğuna dönüşen Osmanlı Devleti'nin denizciliğinin geçirdiği yüz elli yıllık dönemde meydana gelen gelişmelerdeki başlıca değişim noktaları şunlardır; Yıldırım Bayezid'in Gelibolu'yu donanma ve deniz üssü olarak inşa etmesi, Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethederek Karadeniz ve Akdeniz'e açılma süreci, II. Bayezid'in sessiz ve derinden devam eden hazırlık dönemi ve Yavuz Sultan Selim'in İstanbul tersanesini üs haline getirme safhası. Bütün bu gelişmelerin yanı sıra Osmanlı denizciliğindeki asıl önemli dönüm noktasını oluşturan ve donanmayı zirveye taşıyan padişah Kanuni Sultan Süleyman olmuştur. Bu dönemde ünlü denizcilerin de katılımıyla güçlenen Osmanlı donanması, çağının en üstün denizci devleti durumuna gelmiştir. Osmanlı Devleti denizlerdeki bu üstünlüğünü Kanuni sonrası dönemde de sürdürmüş ve Kıbrıs'ın alınması ile Doğu Akdeniz'de kesin hakimiyetini sağlamıştır.

Ancak fethin hemen ardından yaşanan İnebahtı yenilgisi ve sonrasındaki Duraklama Dönemi Osmanlı denizciliğini zayıflatmış ve 16. yüzyılın sonlarında denizlerdeki üstünlük tekrar Venedik'e geçmiştir. Bu tarihten sonra donanmadaki eksikliklerin farkına varan Osmanlı ileri gelenleri donanmanın ıslahı için çalışmalara başlamıştır. IV. Mehmed döneminde başlayan bu yenileşme süreci ile 1770 Çeşme Faciası'na kadar denizlerdeki üstünlük tekrar Osmanlı'ya geçmiştir. Çeşme Faciası ile başlayan Gerileme Devri, aynı zamanda Osmanlı bahriyesinin modern anlamda ıslahı için çalışmalara başlanmasını sağlamıştır. Bu süreç içerisindeki yenileşme hareketlerinde özellikle III. Selim ile II. Mahmut dönemleri ve sonrası Tanzimat dönemi önemli dönüm noktalarıdır. Yapılan bu yenileşme faaliyetleri neticesinde her ne kadar Osmanlı donanması yükselme devrindeki azametini yakalayamasa da, gerek donanmanın modern anlamda ıslahı ve gerekse günümüz denizciliğinin temellerinin atılması yönünde önemli gelişmeler sağlanmıştır.

KAYNAKÇA

AYDIN, Yusuf Alperen, *Osmanlı Denizciliği (1700-1770)* (Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2007.

BOSTAN, İdris (a), "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,* İstanbul 2011, s. 13-33.

_____ (b), "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler,* C. 10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 122-128.

_____ (c), "Osmanlıların Denize Açılma Sürecinde Gelibolu", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,* İstanbul 2011, s. 33-46.

_____, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire,* Ankara 2003.

BOZKURT, Nebi, "Bahriye", *DİA*, C. 4, İstanbul 1991, s. 495-501.

DÜZDAĞ, M. Ertuğrul, *Barbaros Hayreddin Paşa'nın Hatırları,* İzmir 1995.

GENCER, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islahât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867),* İstanbul 1985.

_____, "Bahriye", *DİA*, C. 4, İstanbul 1991, s. 501-509.

GÜLSOY, Ersin, "XVI.-XVII. Yüzyıllarda Akdeniz'de Osmanlı Hakimiyeti", *Türkler,* C. 9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 589-598.

HALAÇOĞLU, Yusuf, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı,* Ankara 1998.

İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1300-1600),* C. 1, İstanbul 2004.

İNALCIK, Halil – RENDA, Günsel, *Osmanlı Uygarlığı,* C. 1, Ankara 2004.

ORTAYLI, İlber, *Türkiye Teşkilât ve İdare Tarihi,* İstanbul 2007.

TURAN, Osman, *Selçuklular Tarihi ve Türk İslâm Medeniyeti,* İstanbul 1996.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1998.

YAKITAL, Emin, "Bahriye", *DİA*, C. 4, İstanbul 1991, s. 509-511.

STEALTHY NOMADS, PHANTOM FLEETS: TÜRKMEN MARINERS IN LATE 13TH CENTURY SOUTHERN ANATOLIA

Wiktor OSTASZ *

Abstract:

This paper addresses the unsettled question of the earliest Turkic maritime activities off the Anatolian shores at a time of increasing political autonomy in the region up until the 1300s. It steers away from the premature evocations of beglik naval power on the one hand, and from essentialist assumptions that Türkmen seafaring is really a misnomer for services rendered to the littoral begs by the autochthones on the other hand. A review of the source material exploited to date shows the evidence for pre-1300 Türkmen maritime endeavours to be obscure, inconclusive or mistaken, while Latin and Byzantine fleets still occupied the centre-stage. This is to put Wittek's idea of a Menteşa emirate that reached the peak of its sea-based potency before 1300 to rest. But before discarding the notion of 'maritime Türkmens' roving the waters of the thirteenth-century Mediterranean as well, more distant echoes need to be listened to. A scholar-official from Ilkhanid Iran and an oral tradition passed down by fifteenth-century Byzantine historians join in supplying Ertoġrıl, the father of Osman beg, with a mariner past alongside the members of the Menteşa lineage. By fixing the sights on a pre-state-building generation, this seemingly unlikely episode helps redirect the search from expensive fleets that did not yet exist towards loosely aggregated communities, located at the margins of established order, whose members could hardly ignore the opportunities offered by the sea. And when comparative evidence is brought in from later periods, it becomes clear that the silences of the official record do nothing to decrease the likelihood of fishing or piratical outings made in small boats like the barges noted by the Catalan Muntaner near Chios in 1304; rather, such silences may indicate success in maintaining the illegibility of the lifestyle to the elites.

* Ph.D. Student, University of Oxford, Faculty of History, New College-ENGLAND; (v.ostasz@gmail.com).

STEALTHY NOMADS, PHANTOM FLEETS: TÜRKMEN MARINERS IN LATE 13TH CENTURY SOUTHERN ANATOLIA

Wiktor OSTASZ

When did the Anatolian Turks go out to sea, and under what conditions? Could there have been serious interest in seafaring from mobile pastoralists, the Türkmens? These questions, I believe, are worth asking in order to try to understand the maritime history of medieval Anatolia and its less known inhabitants.

The history of Turkic mariners is closely bound with the problematic notion of piracy. Pirates easily become the stuff of legend, whether this legend is black or romantic, and coming down from the clouds of myth to real people on the ground is easier said than done. I am not going to deal here with the case of Çaka, the Turco-Byzantine warleader based in İzmir in the late 11C, but it could be examined in a similar fashion. Instead I want to focus on this region of Anatolia in which we are being hosted today, at a very interesting moment of its history in the second half of the thirteenth century, from around 1261 onwards, when the Byzantine emperor, the monasteries and the lords were quickly losing control over the land, and much of this released power seems to have gone back to the local inhabitants.

It is assumed that the people called Turks gained access to the Mediterranean seaboard of Anatolia no later than the early thirteenth century. The Seljuq sultans started tapping the trade of Patara, Antalya, Alaiye and Anamur, but the *mulūk al-sawāhil*, the Seljuq governors of the coastal province, had little to do with the sea despite their title. The shipping remained in the hands of the Byzantines and the Latins; taken together with the dominance of Italian and Greek in the maritime jargon at that particular time, this fact led a group of historians to posit a lack of Turkic maritime activity before the fourteenth century and the reliance of Türkmen leaders on the services of urban Byzantines, to the exclusion of the pastoralist population. This is only half accurate: that the shipping bourgeoisie concentrated the cultural and economic capital in their hands, and thus had much to offer to the aspiring rulers, does not negate the agency of the less privileged rural classes.

Other historians accepted the argument of Paul Wittek who would have the Menteşe Türkmens turn into sea gazis and conquer the territory from Finike to Balat in cooperation with other Türkmens on land. Although Wittek gives due attention to the role rural people played in the late thirteenth-century transformations, his model of 'conquest from the sea' requires the existence of a powerful pirate fleet. It may be time to take a critical look at the evidence this thesis rests upon.

First of all, Wittek's reading of the Menteşe leader's name as *sahil beg* is much less plausible than that offered by Michel Balivet: Sağlam Ata or Sağlam Beg, which agrees with the meaning given by Pachymeres. Moving on, the crucial passage of Pachymeres saying that Ioannes Palaiologos gave up the thought of subduing the three areas of Strobilos-Aspat, Stadia-Datça and Tracheia in 1264, has been taken to mean that it the Turks arrived and established themselves on the coast. Yet the Byzantine general's decision is sufficiently explained by logistical and time considerations as these areas are long narrow peninsulas only conveniently reached from the sea; it is for a reason that Clive Foss did his survey of the coastal sites in Karia and Lykia by boat. It is only for the early 1280s that Pachymeres, writing from retrospect, indicates vaguely that the peninsulas were to become Turkic bases for operation shortly; he never returns to mention the region again. Nonetheless, some other information he provides has been used to conjure up burgeoning Turkic piracy. For example, where Pachymeres credits the Turks with laying waste Anatolia from the Black Sea to the sea around Rhodes, his editor saw them roaming the waters off Rhodes. Much has been made of the disbanding of the Byzantine fleet in 1284 and the defection of the sailors to the Turks, but it is very premature to suppose that there was any Turkic state organisation in place to hire them out and pay salaries. These sailors could well have joined any sea-going Türkmens in search of booty, but such piratical activities need to be put in scale. The single pirate of allegedly Turkic identity, Saladinus of Anaia-Kadıkalesi, named in 1278, is explicitly said in the document to have been a Byzantine corsair, and an Arabic *laqab* (Salah al-Dīn) is unlikely to betray a Türkmen at that time. Neither Anaia, Ephesos or Palatia were bringing direct profit into the pocket of any Turkic ruler before the turn of the century (and tribute from Palatia is only mentioned in 1293), nor seems it likely that the leader of the Menteşe confederacy was in a position to build a fleet.

The only other naval power capable of affording the services of the unemployed Byzantine mariners at the time were the Latins: the Genoese and Venetian domination in the waters off the Anatolian shores looks overwhelming, and this picture is supplemented by the Catalan and continued Byzantine presences. When the Venetian traders doing business without obstacle in the ports of Strobilos and Makri are attacked in 1274 or 1278, they solely accuse corsairs on the emperor's payroll. If Turkic seafaring caused them any losses, clearly no relevant authorities existed to seek redress from. When twenty years later crusading fleets hit Anatolia, their target is Alaiye and the Latin merchants there who break the embargo for trade with Mamlūk Alexandria. In the absence of serious opposition from the Byzantines, much less Turks, the Latin fleets are busy fighting each other.

This deaf silence of the sources on the subject of Turkic naval ventures only really comes to an end in 1302, when Pachymeres records slaving raids to the large islands of the Aegean and the Dodecanese, and soon afterwards

Ramon Muntaner takes notice of Turkic barges prowling around Chios in the winter of 1304. Barges were small multitask units restricted to coastal waters; what they evoke is guerrilla fisherpeople, not pirate flotillas capable of harrying the maritime traffic of the open seas on a systematic basis. Even later, after the rise of alarmist Latin rhetoric of Turkic piracy, the Menteşe and Aydınoğulları expeditions look very vulnerable in confrontation with the Genoese, Venetian and Hospitaller forces. The obvious lesson is that defence is an old excuse for a war of aggression; the Hospitaller attack on Rhodes is when the papist notion of the Turk as the enemy of Christendom takes off to cement naval leagues for the subsequent four centuries.

In any case, there is no unambiguous evidence of Türkmen maritime raids before 1300 in the available Latin and Byzantine sources. Wittek's assertion that 'the apex of the emirate's power lay before 1300', and the thesis that this power derived from the sea, can be dismissed on that ground. His mistaken conviction that the Latin offensive after 1300 was response to a Turkic menace, and not cheeky colonialism, must have played a significant role in shaping his thesis. In reality, all the prominent pirates were Latin or Byzantine.

The picture has thus been stood on its head. The task of putting it on its legs again involves taking a close look behind the curtains and asking whether there was no substance at all behind these phantom pirate fleets of Latin and Byzantine imperialist discourse. Does the lack of solid evidence effectively vindicate the skeptical position on pre-14C Turkic marine activity? In order to resolve that issue, a quick word of explanation on piracy is needed: piracy is an opportunistic shadow industry that develops as a result of wealth inequalities and an increased volume of trade passing by. It also does not threaten the commercial profit-making, especially since it forms part of the merchant practice itself. Studies of historical and modern piracy have pointed to the phenomenon of 'small-timers' – rural fishing people who turn to minor predation when in hardship, in the way impoverished villagers living near profitable trade routes may switch into highway robbers. In the search for the origins of Turkic maritime activity in Anatolia the historiography has kept fishing for the wrong – oversized – catch.

Two pieces of evidence that have not been considered to date point to Türkmen piratical activity one generation before the emergence of the first begliks. The early fourteenth-century Iranian bureaucrat Hamdullah Mustawfi Qazvini left a brief record of a challenge thrown to the Seljuq authority in the coastal regions of respectively Alaiye, Antalya and Ladikeia (this last one probably identical with Lykia) between 1285–8. The rebels who wrested the coast from the Seljuq sultan of Rūm are described as Ertogrul Shah and the descendants of Menteşe; they end up expelled by Ilkhanid troops. It is entirely plausible that the Ertogrul in question is the father of Osman. This almost contemporary report lends unexpected validation to the Turkic oral traditions passed on by the fifteenth-century Byzantine historians Melissenos and Chalkokondyles, which

have so far been dismissed. Both authors credit specifically Ertogrul, Osman's father, with building a fleet and plundering the coasts as far as Greece, where he captured slaves to be sold in Anatolia. Ertogrul is said by Melissenos to have gained a special fame among the Turks 'whose race is not good at sailing'. These are not the only echoes of such undoubtedly embellished exploits: the Mongol writer Sharaf al-Dīn Yazdi in his *Zafar-nāme* reports that the Ottomans descended from a 'Türkmen mariner'.

One can interpret these revelations in several ways, and there is little room for exploring this here. Most important is the opportunistic and sporadic nature of Türkmen maritime raids. Osman had little chance to build on the naval ventures of his father, as the confederacy moved to the area of Dorylaion-Sultanyuġi. The Menteşe tribal grouping took an alternative route of escape from the Mongol pressure, but did not rely on the sea too heavily either. Medieval Latin and Byzantine authors claimed that the Turks were wasting the maritime potential of the Karian coast or that they were 'not good at sailing'; some historians gave all the credit for the Turkic fleets launched later by the begliks to the Byzantine shipmasters. But it is simply that the pastoralists made use of the sea following a logic that was alien to the ruling elites.

This brings me to my final point: what sort of attraction did the sea offer for the Türkmens? The benefits become clearer with the realisation that the nomadic Turks of Anatolia were refugees from the state apparatus of control and strove to preserve a measure of autonomy. Their ecological strategies – staying on the move and exploiting marginal areas – were designed to fit that aim. In the west of Anatolia after 1261, the limits of the marginal zone kept expanding. The rugged coastline of Karia, which reverted to marginal status after the Laskarid period, offered Türkmens a safe haven from the Mongols. The tension between the nomads and the coastal population reported by Ibn Sa'id must have eased after the collapse of Byzantine administration, and the marine lifestyle which the Türkmens would have found there was compatible with their own: marginal fishers and herders both rely on mobility and animal exploitation, fit poorly into state economy, and may supplement their income with trade and theft. Just like pastoral raiding, lower-end piracy is concerned not with accumulation of goods, but with perpetuation of a way of life. Freedom from being tied to the soil means more flexibility and more time on one's hands. Anthropologists have found pastoralists to 'move with alacrity in and out of herding', and contrary to some claims only wealthier, snobbish herders would have abhorred the sea. A slew of comparable cases from the medieval and early modern period, which include Frisia, Morea, the Horn of Africa, Siberia, and the Caspian (Khazar) Sea, could illustrate how closely stitched the pastoral and marine economies were in marginal coastal zones – areas like the one where the Türkmens from the Denizli area spent their winters.

The invisibility of the Türkmen mariners in their small boats can be read as a measure of their success at outplaying the empire. The eighteenth-century

Don Cossacks on the far shore of the Black Sea are said to have 'equated liberty with the right to remain unseen by a government's gaze'. Much like the South-east Asian sea nomads, the Türkmens of the Rhodian waters were able to 'evade slavers and states amid the complex waterways of the archipelago while raiding, slaving, and occasionally serving as mercenaries themselves'.

In conclusion, the mobile life and diversity of subsistence strategies practised by the Türkmens makes it rather likely that they engaged in expedient seafaring – fishing, barter exchange and lower-end piracy – before the turn of the thirteenth century. The picture of barges plying their occasional trade among the coves and islets of the southern Anatolian coast, hugging it '*alla turchesca*', would in any case appear more accurate than one of restless pirates fleets. The certainty of knowing, however, is denied to the historians or archaeologists of today, just as the certainty of rule was denied to the authorities of old by stealthy nomads vanishing into the margins. What is perhaps more certain is that these communities enjoyed obscuring their tracks no less than we can do trying to retrace them.

KUZEY AFRİKA'DA CEZAYİR, TUNUS VE LİBYA'DA TÜRK KAPTANLARINA AİT ESERLER VE KİTABELER

BUILDINGS AND INSCRIPTIONS OF TURKISH CORSAIR IN NORTH AFRICA (ALGIERS, TUNIS AND LIBYA)

Mehmet TÜTÜNCÜ *

Ö*zet:*

Geçtiğimiz yıllarda yaptığımız Kuzey Afrika'da Osmanlı Mirası konulu araştırmalar çerçevesinde bu bölgede Osmanlı Devleti'nin emrinde çalışan Türk kaptanlarının bıraktığı izleri araştırma imkanım oldu. Bu kaptanların fırtınalı hayatlarından geriye bıraktıkları mimari eserler ve onlardan kalan bir avuç kitabe Osmanlı denizcilik tarihi bakımından bir hayli önemlidir. Bu devre ait kitabeler ve bulundukları şehirlerler şöyle sıralanabilir. Şerşel (Oruç Reis), Cezayir (Barbaros Hayreddin), Anaba (Salih Reis) ve Cerbe (Turgut Reis). Tebliğimizde bu kitabeler hakkında izahlı malumat verilecek ve onların verdikleri bilgiler ışığında denizcilik tarihimizin karanlık noktaları aydınlatılacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Türk Kaptanlar, Mimari Eserler, Kitabeler, Kuzey Afrika, Akdeniz Tarihi.*

Abstract:

Last years I have tried to research the material heritage of the Turkish Corsairs in the Mediterranean (North Africa). What these corsairs after a stormy life have left is a handful architectural works and inscriptions fixed on this. This heritage is important for the Turkish and Mediterranean maritime history. In The next city, we have found Inscriptions and buildings of Turkish Captains. Cherchel (Oruç Reis), Algiers (Barbaros Hayreddin),Djerba (Turgut Reis), Anaba (Salih reis), Tripoli (Uluç Ali Reis). In our communication, I would like to give extensive information about this heritage and use the contents to enlıghten some unknown poınts of Turkish maritime history.

Key Words: *Turkish Corsairs, Architectural Works, Inscriptions, North Africa, Mediterranean History.*

* Dr., Hollanda Türk ve Arap Dünyası Araştırma Merkezi, Haarlem / Research Centre for Turkish and Arabic World Netehrlands, Haarlem; (m.tutuncu@gmail.com).

KUZEY AFRİKA'DA CEZAYİR, TUNUS VE LİBYA'DA TÜRK KAPTANLARINA AİT ESERLER VE KİTABELER

Mehmet TÜTÜNCÜ

Aşağıda sırasıyla Kuzey Afrika'da Osmanlı kaptan ve reislerine ait kitabeler ele alınarak izahlı malumat verilecek ve onların verdikleri bilgiler ışığında denizcilik tarihimizin bazı karanlık noktaları aydınlatılacaktır.

Bu makalede incelenen kitabeler şunlardır:

1. Cezayir'de Şerşel kalesinde Oruç Reis'e ait kitabe,

2. Cezayir'de Barbaros Hayreddin Paşa'nın Camisi'ne ait kitabe,

3. Cezayir'de Anaba kalesinde Salih Reis'e ait kitabe,

4. Tunus'ta Cerbe adasında Turgut Reis'e ait kitabe.

1. Oruç Reis ve Şerşel Kalesi (924/1518)

Cezayir, fethinden kısa bir süre sonra Tilimsan şehrinde İspanyollarla verdiği bir savaştan dönerken Ekim 1518 yılında şehit düşen Oruç Reis'in ve kardeşi İshak Reis'in şehadet yerleri hakkında elimizdeki bilgileri toparlayarak bir saha araştırması yapmak istedim. Oruç Reis'e ait tek eser, şehit olduğu yıl olan 1518 yılında yaptırdığı Şerşel kalesidir. Şerşel, başkent Cezayir'in 100 km batısında Romalılar tarafından Caesarae Yol adıyla kurulmuş bir liman kentidir.

Resim 1: Oruç Reis ve Şerşel Kitabesi (924/1518)



Sıra	Şehir	Bina	Malzeme	Boyut	Tarih	Kita-bedeki İsim	Şimdi Nerede?	Dil
1	Şerşel	Burç	Mermer	53x51	924/1518	Oruç Reis	Şerşel Müzesi	A

Metin: 6 satır kabartma mağribi nesih

لله الرحمن الرحيم

الله على سيدنا محمد واله

ج شرشال انشاه القايد محمود

س الزكى في خلافة الامير القئم بامرالله

د في سبيل الله اروج ابن يعقوب بلند نما

اربع وعشرين وتسعمائة

Tercüme:

Rahmân ve Rahîm olan Allah'ın adıyla. Efendimiz Muhammed'e ve âline salât olsun

Bu Şerşel *Kalesi'ni 924 (1518/19) tarihinde, Allah'ın emrini yerine getiren, Allah yolunda cihad eden, Yakup oğlu Oruç'un hilafeti zamanında, Kumandan Fâris oğlu Mahmud ez-Zeki inşa etti.*

924 senesi (13 Ocak 1518 Çarşamba – 3 Ocak 1519 Pazartesi)

Kitabe şu anda Şerşel müzesindedir. Kitabede antik bir devirme taş üzerine yazılmıştır. Kullanılan süslemeler ile taştaki Mağribi yazıya hareketlilik kazandırılmıştır. Kitabe, Oruç Reis'in isminin yazıldığı yegâne kitabe olması bakımından önemlidir. Oruç Reis'in yaptırdığı ve eski haritalarda Türk Kalesi olarak işaretlenen bu kale maalesef 1860 yılında yıktırılmış ve üzerinde bulunan kitabe ise müzeye kaldırılmıştır.

Kitabede Oruç Reis, Allah yolunda savaşan (mücahit) ve bu yerlerin idarecisi halife olarak tanımlanmaktadır. Baba adı olarak Yakub ismi verilmektedir. Oruç Reis'in babası Yakup Ağa'nın hakkında aşağıda Barbaros Camisi kitabesinde (Kitabe 2) daha geniş değerlendirme yapacağım.

Cezayir hakimi Selim Tumi Oruç Reis tarafından öldürülür. Oruç reis kendisine Batı Eyaletlerini Kardeşi Hayreddin'e Dellys'i başkent olarak Doğu eyaletlerinin idaresini bırakır.

Oruç Reis, Fas sınır yakınlarında Tlemsen'i de aldı. İspanyollar, Kuzey Afrika'nın bu büyük şehrini Türklerden almak için Oruç Reis'in üzerine yürüdüler. Don Martin'in kumanda ettiği düşman ordusu 11.500 İspanyol ve 35.000 Arap'tan meydana gelmişti İspanyol piyadesi tüfekle silahlanmıştı. Topçu birlikleri de vardı. Oruç'un kuvvetleri çok azdı. Emrindeki Arap gönüllerine de güvenemiyordu. Böyle olduğu halde Tlemsen'i savunmaya karar verdi. Tlemsen şehrini sokak sokak müdafaa eden Türkler, düşmanın sayı çokluğu karşısında şehrin kalesine çekildiler. Aylar süren vuruşmalardan sonra Oruç Reis'in yalnız 500 levendi kaldı. Oruç Reis, bu kuvvetle düşmanı püskürtemeyeceğini biliyordu. Fakat bazı ümitleri vardı. Cezayir şehrinde ki kardeşi Hayreddin Reis'ten ve Fas sultanından yardım bekliyordu. Barbaros Hayreddin Paşa da çok müşkül şartlar içindeydi ve bütün gayretlerine rağmen Tlemsen gibi çok uzak bir mesafeye erişip ağabeyine yardıma gitmesi zayıf bir ihtimaldi. Oruç, kaleyi daha fazla tutamayacağını anladı. Kuşatmayı yarıp dışarıya çıkmaktan başka çaresi kalmamıştı.

Bir gece sabaha karşı İspanyolların ağır uykulu bir gaflet anında kuşatma hatlarını yardı. Bu, çok büyük bir başarıydı. İspanyollar, 2 saatlik bir gecikmeyle Türkler'i takibe başladılar. Takip müfrezesinin başında *Garcia de Tineo* adında bir İspanyol asilzadesi bulunuyordu.

Oruç Reis'in Ölümü

İspanyolların takibi neticesinde hiç bir yerden yardım alamayan Oruç Reis 1518 Ekim ayında şehit düşer.

1612 yılında *Cezayir Genel Tarihi ve Topografyası*'nı yazan Diego de Haedo'nun belirttiğine göre ise Oruç Reis, Tlemsen'e 8 fersah uzaklıkta Huexda denilen nehri geçmeden İspanyollarca çevrilir ve orada şehit edilir.[1] Haedo ayrıca Oruç Reis'in kafasının kesilerek Vahran'a götürüldüğünü yazar.

Diego de Haedo'nun yazdığı ağıt gibi sözler Oruç'un düşmanları tarafından bile sevilen ve saygı duyulan biri olduğunu ortaya koyar:

> Türkleri Berberi topraklarına getiren ve Berberilere batının zenginliklerini tatmayı ve onlardan faydalanmayı öğreten ilk kişi olmuştur. Onlara büyük bir çeviklik, kurnazlık ve cesaretle bugün sahip oldukları muazzam gücü vermiştir.
>
> *Öldüğünde henüz 44 yaşındaydı. Pek uzun boylu değildi, ama çok iri, kaslı ve kızıl sakallıydı; pek parlak ve canlı gözleri vardı, burnu basık ve ten rengi esmerle beyaz arasındaydı; çok canlı cesur ve yiğit, eli açık, savaşta ve itaatsizlik durumu hariç zalim olmayan biriydi. Askerleri onu sever, kendisine itaat eder ve ondan korkarlardı. Nitekim öldüğünde acı içinde ağlamışlardır. Arkasında ne bir kız, ne de bir erkek evlat bıraktı; Cicelli ve dağlarında 4 yıl, Cezayir'de iki yıl ve Tlemsen'de bir yıldan az kral oldu. 14 yıl berberi topraklarında yaşayarak Hristiyanlara büyük zararlar verdi.*[2]

Bu kaynaklardaki açık bilgilere rağmen henüz mezarının ve türbesinin nerede olduğu ihtilaflıdır.

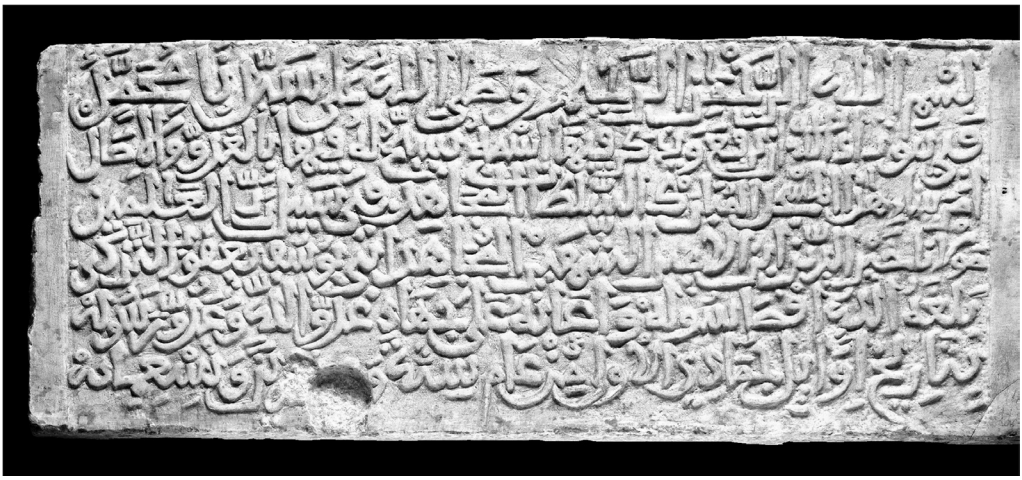
2. Cezayir Barbaros Hayreddin Paşa Camisi Kitabesi

Sıra	Şehir	Bina	Malzeme	Boyut	Tarih	Kitabedeki İsim	Şimdi Nerede?	Dil
2	Cezayir	Cami	Mermer	35x87	926/1520	Barbaros Hayreddin	Müze	A

[1] Toledo 2007. p. 240.

[2] Paulino Toledo'nun Türkçe tercümesi: Toledo 2007, s. 241.

Resim 2: Barbaros Hayreddin Paşa'nın Cezayir'deki Kitabesi (924/1518)



Metin: 6 satır kabartma mağribi nesih

لرحمن الرحيم وصل الله على سيدنا محمد

ذن الله ان ترفع ويذكر فيها اسمه يسبح له فيها بالغدو والاصال

ذا المسجد المبارك السلطان المجاهد في سبيل ربالعلمين

الدين ابن الامير الشهير المجاهد ابى يوسف يعقوب التركى

نصا سوله واعانه على جهاد عدو الله وعدو رسوله

ل جمادي الاولى من عام ستة وعشرين وتسعمائة

Tercüme:

1- *Rahman ve Rahim olan Allah'ın adıyla. Efendimiz Muhammed'e salât olsun.*

2- *Q 24:36 Bu evlerdirki Allah o evlerin yücelmesine ve içlerinde isminin okunmasına izin vermiştir. Orada sabah akşam onu tesbih ederler.*

3- *Bu mübarek mescidin yapılmasını alemlerin Rabbinin yolunda cihad eden sultan*

4- *Mevlânâ Hayruddin, Ebu Yusuf Yakub et-Türkî adıyla meşhur emirin oğlu emretti.*

5- *Allah, onun adını yüceltsin ve isteklerini kabul etsin onu kendi düşmanlarına ve Rasûlünün düşmanlarına karşı destekledi.*

6- *Dokuz yüz yirmi altı yılının Cemadiye'l-Ula ayının ilk günleri.*

Barbaros Hayreddin Paşa'ya ait bu yegâne kitabe, bundan önceki Oruç Reis'e ait yegâne kitabe gibi çok önemlidir.

Cezayir'de Barbaros Hayreddin Paşa'nın Cemaziyelevvel 926 yılının ilk günlerine tarihlenen camisi, Hicri takvime göre 19-28 Nisan 1520'da yapılmıştır. Bu cami hakkında elimizdeki bilgiler çok kısıtlıdır.

Cezayir'de, Cezayir beylerbeyinin oturduğu sarayın bir binası olarak yapılan cami 1783 yılında İspanyol saldırısında yıkılmış ve ardından devrin Cezayir hakimi Mehmet Paşa tarafından tamir ettirilerek sarayın muhafız alaylarının hizmetine verilerek ibadete açılmış ve Çavuş Camisi olarak adlandırılmıştı. Cezayir'in 1830 yılında Fransızlar tarafından işgalinden sonra sarayı yıkmayı planlamışlar ve onu terkedilmiş bir halde bırakmışlardır. Cenina Sarayı'nın bir bölümünü yıkarak şimdiki şehitler alanını inşa etmişler, sarayın görünüşü uygunsuz bir durum almış ve 1844 yılının Ocak ayının 24'ünde çıkan bir yangına maruz kalmıştı. 1856 yılında bu yerin yıkımı tamamlanmış ve eserler ebediyen yok olmuştur.[3]

Barbaros Hayreddin ve camisinden kalan tek hatıra caminin kitabesi kurtarılmış ve Cezayir Müzesi'ne konulmuştur. Kitabenin son satırında tarih bölümünde yuvarlak ve çok düzgün bir delik vardır ve bunun yüzünden okunamamaktadır. Bu deliğin 1783/1784 İspanyol bombardımanından kalma olduğu tahmini öne sürülmüştür.[4] İspanyol saldırılılarında Cenina Sarayı'nın etrafı ve Seyyide Camisi de hasar almıştır.

Bu kitabe Barbaros Hayreddin Paşa hakkında birçok yanlış bilgiyi düzeltecek çok önemli bir kaynaktır. Kitabeden anladığımıza göre Barbaros Hayreddin kendisini Cezayir sultanı olarak görmektedir. Babasının adının *Yakub et-Türk*î olduğu yazılarak Barbaros'un Türk soyundan olduğu açık bir şekilde ilan edilmiştir. Kitabeden ortaya çıkan çok önemli başka bir ayrıntı da, Yakub'un Yusuf adında bir oğlunun olmasıdır. Abu Yusuf (Yusuf'un babası) olarak adlandırılan Yakub'un 4 oğlu olduğunu biliyoruz. Hayreddin ismi ailenin diğer çocuklarına verilen isimlerle uyumlu değildir. Oruç, İlyas, İshak ve Hayreddin den başka Yusuf adlı beşinci bir oğlunun olduğunu başka kaynaklar bildirmiyor. Bu da acaba Barbaros Hayreddin Paşa'nın doğuştan adı Yusuf muydu sorusunu akla getiriyor?

2.1. Babasının Adı ve Soyu

Barbaros Paşa'nın babası Yakup Ağa'dır. Babasının Midillili Hristiyan bir devşirme olduğu yaygın bir bilgi olarak Hristiyan kaynaklarında belirtilmekte ise de, aşağıda belirttiğimiz gibi bu kitabeden onun devşirme değil, Türk soylu olduğu açık bir şekilde kanıtlanmaktadır. Hayreddin Paşa'nın ilk adının Hızır

---

[3] Klein: Feuillets d'el Djezayir, pp. 116-117.

[4] Colin 1901. s. 15 dipnot 2.

Reis olduğu söylenmektedir. Yine bu kitabeden onun ilk adının Yusuf olduğu ortaya çıkmaktadır.

2.2 Yusuf Reis Meselesi

Yusuf adlı bir beşinci evladın varlığından ise kitabe sayesinde haberdar oluyoruz. Yakub Ağa'nın künyesi "Abu Yusuf" yani "Yusuf'un Babası" oluyor. Künyede kullanılan Yusuf ismi Barbaros kardeşlerden bilinen dördünün dışında başka bir kardeşleri olduğuna işaret ediyor. Hiçbir çağdaş belgede geçmeyen Yusuf Kaptan önemli birisi olmalıdır ki, Barbaros en önemli kitabesinde babasının ismine künye olarak onu yazdırmıştır. Yusuf Reis'in izini sürerken Topkapı Sarayı Arşivi'nde 2 belge dikkatimizi çekti. Belgelerden Memlüklülerin hizmetinde olan ve 1517 yılında Cidde savunmasına katılan Yusuf Türkî adında bir kaptanın ismi geçmektedir. Bu belgelerin envanter numaraları E8337 ve E5902'dir. Topkapı Sarayı'ndaki bu belgelerden E8337 numaralı olanı, daha önce M. Yakub Mughul tarafından Türk Tarih Kurumu'nun çıkardığı *Belgeler* dergisinde (1967 yılı, sayı II/3-4, sayfa 37-48) yayınlanmıştır. Diğer belge E5902 ise, Jean-Louis Bacque-Grammont ve Anne Kroell tarafından 1988 yılında Kahire'de yayınlanan *Mamlouks, Ottomans et Portugais en Mer Rouge* adlı kitabın 36-40 sayfalarında yayınlanmıştır.

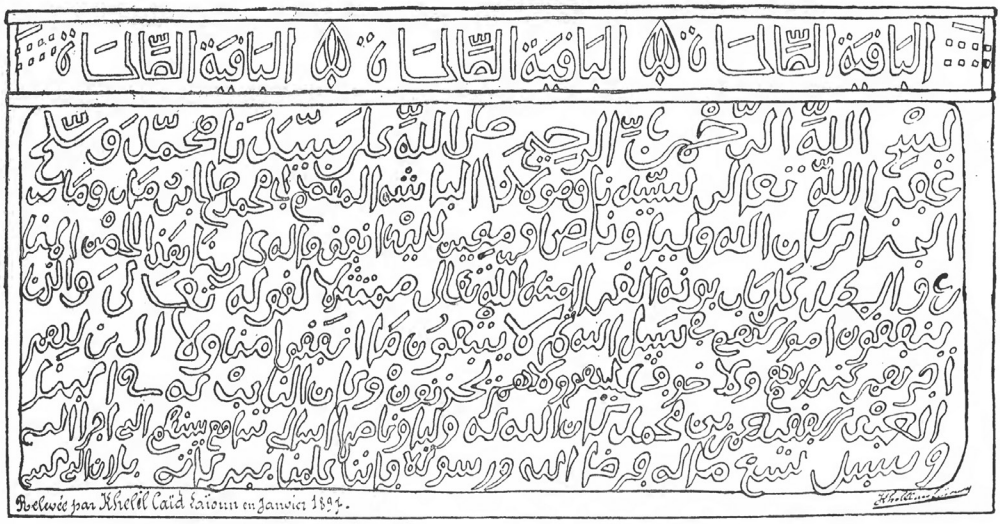
Selman Reis tarafından kaleme alınan bu belgelerden Türkî Yusuf adında bir kaptanın Kızıldeniz'de faaliyette olduğu yazılmaktadır. Ayrıca E5902'deki belgede ise Yusuf Türkî kaptanın bir gemisinin 1517 Cidde savunmasında Portekizliler tarafından batırıldığı yazmaktadır. Topkapı Sarayı'ndaki bu belgelerden Yusuf et-Türkî adında bir deniz kaptanının varlığından böylece haberdar oluyoruz. Barbaros Hayreddin Paşa'nın yukarıda verdiğimiz kitabesinde ise babasının künyesi sayılırken Yusuf'un babası olduğu ve soyunun et-Türkî olduğu kayıtlıdır. Kitabedeki bilgilerle Topkapı Sarayı Arşivi'ndeki bilgilere bakılınca:

1. Yusuf et-Türki adında bir kaptan Kızıldeniz'de Portekizlilerle savaşta olduğu ortaya çıkmakta ve
2. Soyu et-Türkî olan Yakup babanın Yusuf adında bir oğlu olduğu bilgileri ile birleşince, Yusuf'un Yakup'un oğlu olduğu yüksek ihtimali ortaya çıkmaktadır.

Böylece Barbaros kardeşlerin bilinen 4 kardeşten başka bir kardeşlerinin daha olduğu ve onunda Kızıldeniz'de Portekizlilere karşı savaştığı anlaşılmaktadır. Böylece denizcilik tarihimizin önemli bir meselesi daha aydınlığa kavuşmuştur. Yusuf Reis'in akıbeti ve nerede vefat ettiği konuları ise aydınlatılmayı beklemektedir.

3. Anaba Kalesi Salih Reis

Resim 3: Anaba Kalesi Salih Reis Kitabesi (960/1552)



Sıra	Şehir	Bina veya Türü	Malzeme	Boyut	Tarih	Kitabedeki İsim	Şimdi Bulunduğu Yer	Dil
4	Anaba	Kale	Mermer	45x130	1552 960	Salih Reis	Anaba Kalesi	A

Bibl.: Mercier nr. 60. pp. 87-90.

Metin: 8 satır kabartma mağribi nesih

الباقية الصالحاة* الباقية الصالحاة * الباقية الصالحاة 19:76

.1 بسم الله الرحمن الرحيم الحمدالله صلي الله على سيدنا محمد وسلم

.2 غفر الله تعالى لسيدنا و مولانا الباشة المعظم ابي محمد صالح بن من وماس

.3 الجزائر كان الله وليا وناصر ومعين اليه انفق ماله على بنا هذا لخصن المنا

.4 ع والطل على باب بونة الغر ا منه الله تعالى ممتثلا القوله تعالى و"لذين 2:262
ينفقون اموالهم في سبيل اللم ثم لا يتبعون ما انفقوامنا ولا اذى لهم

.5 اجر هم عند ربهم ولا خوف عليهم ولا هم يحزنون"وكان النايب له في البنا

.6 العبد الفقير عمر بن محمد كان الله له وليا ونصر الى اجر الله٠٠٠ الله

.7 وسبيل وتسع ماله فرضا الله ورسوله فاننا علمنا بير كاته برك الله فيه

Tercüme :

Kuran 19:76 Baki kalan (Salih) iyi işlerdir (3x tekrar)

1. *Rahman ve Rahim olan Allah'ın adıyla. Allah'a hamd olsun ve efendimiz Muhammede Selat ve salam olsun.*

2. *Allah Efendimiz Abu Muahmmed Salih bin Menumas cezayirili Yüce paşamızı bağışlasın.*

3. *Allah onun koruyucusu olsun. Ve zaferden zafere yardımcısı olsun.bu*

4. *Bu şahane Buna şehrindeki (kapısındaki) yüce ve alınmaz kalenin yapılmasını Allahın kitabında söylediği gibi; (Kuran-ı Kerim 2: 262) Mallarını Allah yolunda harcayan, sonra da harcadıklarının peşinden (bunları) başa kakmayan ve gönül incitmeyenlerin, Rab'leri katında*

5. *mükâfatları vardır. Onlar için korku yoktur. Onlar üzülmeyeceklerdir de.*

6. *Bu binanın yapılmasında yardımcısı olarak allahın fakir kulu Amor ben Muhammed bulundu Allah ona yardım etsin ve mükafatlandırsın.*

7. *960 yılında Allahın ve Resulun emirleri biz onları kabul ederiz ve tanırız.*

Açıklama:

Salih Reis (doğ. 1488 civarı – öl. 1568) Büyük Türk denizcisi, Cezayir beylerbeyi

Cezayir'de Barbaros Hayreddin'den sonra en ünlü beylerbeyi olan Salih Reis'e ait Cezayirelin'deki tek kitabe Anaba Kalesi'nin girişinde bulunmaktadır. Kuran-ı Kerim'den 19. Sûre'nin 76. Ayeti'nden *Dünyada baki kalan (Salih) iyi işlerdir* diyerek ismine atıfta bulunan, 1488'de doğan ve 1568'de ölen Salih Reis, Türk denizcilik tarihinin renkli şahsiyetlerinden birisidir. 1552-1556 yıllarında Cezayir beylerbeyliği yapmış olan Salih Reis sadece denizci olarak değil aynı zamana Büyük Sahra'da da Osmanlıları zaferlere götürmüş ve Osmanlı sınırlarını Fas ve Tuggurt'a kadar genişletmiştir. Kitabe'de 960 yılında Anaba Kalesi'nin Salih Reis tarafından yaptırıldığı anlatılıyor. Salih Reis'in babasının ismi ise Maunumas şeklinde yazılmış. Bu da Salih Reis'in Cezayir'de doğmuş yerli bir kabileye mensubiyetini gösteriyor. Yine kitabede ayrıca yapan mimar ve ustanın ismi *Amar ben Muhammed* olarak kayda geçirilmiş.

4. Cerbe Adası ve Turgut Reis

Sıra	Şehir	Bina veya Türü	Mal-zeme	Boyut	Tarih	Kitabe-deki İsim	Şimdi Bulun-duğu Yer	Dil
5	Cerbe adası	Kale	Mermer		980	Turgut Reis	Tunus bardo Müzesi	A

Resim 4: Cerbe'de Gazi Mustafa Burcu'nda Turgut Reis Kitabesi (980/1573)



Metin: 11 satır oyma mağribi nesih

Besmele

Hazreti muhammede salavat

Ceddede hazel Kastil

El mübarek bâde ıftıtâhe

An emri Mevlânâ es-sultan

Ebil futuh Süleyman Han

Ebi vâsıtat el Başa ibna

Elmevahib Dragut

Ala yed i el kaid mükerrem

Gazi Mıustafa

fi sene sittemaye ve tısa miyete

Tercüme :

Rahman ve Rahim olan Allah'ın adıyla. Salat ve selam Efendimiz Hazreti Muhammed ve yakınlarına olsun Bu mübarek kale fethinden sonra Efendimiz Fatihlerin babası Sultan Süleyman Han'ın emri Turgut Paşanın vasıtasıyla Değerli komutan Gazi Mustafa tarafından 980 yılında yenilendi.

Açıklama:

Cerbe adası bilindiği gibi Osmanlı Akdeniz tarihinde oldukça önemli bir yere sahiptir. Oruç ve Hayreddin Reisler Kuzey Afrika'nın fethine Cerbe adasını üst edinerek başlamışlardır. Birkaç defa el değiştiren Cerbe adası, 1560 yılında Cerbe'yi tekrar işgale gelen İspanyolların perişan olarak geri dönmeleri sonucu kesin olarak Osmanlıların eline geçmiştir.

Cerbe adasında aynı zamanda Turgut Reise ait tek orijinal kitabe de korunmuştur.

Kitabe, Cerbe'de bulunan Suk el Humt şehrindeki Gazi Mustafa Burcu'nda iken yerinden kaldırılmış ve Tunus'taki Bardo Müzesi'ne getirilmiştir. Tunus'taki en eski Osmanlı kitabesidir. Kitabede dikkat çeken bazı noktalar vardır. Kitabedeki tarih daha önce 980 olarak okunmuştur. Fakat bu tarih kronoloji açısından problemlidir. H. 980 (1572-73) tarihinde kitabede ismi geçen iki önemli şahsiyet; Turgut Reis 1565 yılında Malta kuşatmasında, Kanuni Sultan Süleyman ise 1566 yılında Macaristan Seferi'nde şehit olmuşlardır. Cerbe kalesi ise H. 967 (1560) yılında İspanyollardan fethedilmiştir. Bu tarihi verilere göre muhtemelen Gazi Mustafa Burcu'nun inşası kalenin fethinden hemen sonra, yani H. 967 yılı ile Kanuni'nin ölüm yılı olan 973 yılı arasında olmadır.

Kitabede diğer önemli bir nokta ise, Akdeniz'i bir Türk gölü haline getiren Kanuni Sultan Süleyman'ın Garp Ocakları'nın topraklarında, yani Cezayir, Tunus ve Trablusgarp'ta adının geçtiği yegâne kitabe olmasıdır. Bu da Osmanlı

sultanlarının bölgede hakimiyetlerinin sadece isim düzeyinde kaldığına ve gerçek hükümdarlarının bölgenin reisleri olduğuna bir işarettir. Suk el Humt'ta aynı zamanda bir tek cami de mevcuttur.

SONUÇ

Kuzey Afrika'ya yerleşen İspanyol istilası karşısında çaresiz kalan yerli halk Akdeniz'de Türk denizcilerinden yardım istemekteydi. Oruç Reis ve kardeşleri bu çağrılara cevap verdiler. Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı ele geçirdiği dönemde, onlar da Fas sınırına yakın Batı Cezayir'de İspanyollara karşı büyük bir savaşın içine girdiler. Onların bu dönemde başlattıkları mücadele giderek güçlendi ve önce Cezayir'in önemli sahil şehirleri, ardından Tunus ve en son Trablusgarp 1551'de İspanyol işgalinden kurtarıldı. Kuzey Afrika'da 400 yıl süren Türk hakimiyetinin ilk devrine ait yayınladığımız bu kitabeler, bu bölgedeki Türk hakimiyetine ait somut belgeler olmaları bakımından önemlidir. Yukarda örneklerini verdiğimiz Akdeniz'deki Osmanlı korsan reisleri ile ilgili kitabeler, bize yazılı kaynaklarda bulunmayan birçok yeni bilgi ve bulgular vermektedir.

1. Cezayir'de bulunan Oruç ve Hayreddin Paşa'ya ait kitabelere göre Barbaros kardeşlerin nesepleri ve soyları tespit edilerek itiraz edilmez şekilde babalarının devşirme olmadığı ortaya çıkmıştır.
2. Ayrıca Barabros Hayreddin Paşa'ya ait kitabede, Barbaros kardeşlerin bilinen dört kardeşin dışında, bir de Yusuf Kaptan adlı bir denizci kardeşleri daha olduğu ortaya çıkmıştır. Bildirimizde, Yusuf Kaptan'ın kimliği konusunda yeni verilerle faaliyetleri belirlenmeye çalışılacaktır.
3. Anaba Kalesi'ndeki Salih Reis'e ait kitabede, babasının Manumas adlı bir yerli Cezayirli olduğu ortaya çıkmaktadır.
4. Cerbe adasındaki Turgut Reis'e ait kitabe, onun lakap ve unvanlarını taşıması bakımından önemlidir. Burada Sultan Süleyman ismi verilerek, Garp Ocakları'nın Osmanlı'ya tabi olduğu ilk defa olarak bir kitabede vurgulanmıştır.

KAYNAKÇA

ASLANAPA, Oktay, "Tunus'ta Cerbe Adası Büyük Burcu'nun Fetih Kitabesi ve Mimarisi", *Türk Kültürü*, 217 (Ankara 1980), s. 107-108.

BERBRUGGER, Adrien, "La Mort du Fondateur de la Régence D'Alger", *Revue Africaine,* 4 (1860), s. 25-33.

GRAMMONT, H. D., "Quel est le Lieu de la Mort d'Aroud'j Barberousse', *Revue Africaine*, Vol. 22 (1878) s. 388-397.

GRAULLE, A., "La Mort et le Tombeau de Baba Aroudj (Berberousse)", *Revue du Monde Musulmans*, 1924, s. 246-259.,

KLEİN, H., *Feuillets d'El-Djezaïr*, Cezayir 1910.

TOLEDO, Paulino, "Oruç Reis'in Ölümü Hakkında Resmi bir İspanyol Belgesi", *Türkler ve Deniz*, (ed. Özlem Kumrular), İstanbul 2007, s. 231-246.

TÜTÜNCÜ, Mehmet, *Cezayir'de Osmanlı İzleri (1516-1830): 314 Yıllık Osmanlı Hâkimiyetinde Cezayir'den Kitâbeler, Eserler ve Meşhurlar*, İstanbul: Çamlıca Basım Yayın; Haarlem: SOTA, Türk ve Arap Dünyası Araştırma Merkezi, 2013.

GÂZİ MURAD REİS: HAYATI, SON SEFERLERİ VE ADINA YAZILAN HALK ŞİİRLERİ

GHAZI MURAD RAIS: HIS LIFE, LAST EXPEDITIONS AND SOME FOLK POEMS DEDICATED TO HIM

Mikail ACIPINAR *

Özet:

XV. yüzyıldan itibaren Akdeniz'de bir deniz gücü olarak yükselmeye başlayan Osmanlı Devleti, bu dönemde birçok önemli Türk denizcisinin yetişmesine de katkı sağlamıştır. XVI. yüzyılda büyük bir atılım gerçekleştiren Osmanlı denizciliğine Garb Ocaklarında yetişen denizci ve korsanların etkisi de aynı derecede mühim olmuştur. 1609 yılına kadar korsan ve nihayet sancakbeyi olarak devlet hizmetinde bulunan ve Cezayir'de korsan reisi olarak ün yapan denizcilerden birisi de Gâzi Murad Reis'tir. Bildirimizde, hakkında fazla şey bilinmeyen reisin hayatı, son dönem faaliyetleri ve gâzaları hakkında yazılan bazı halk şiirlerinden elde edilen bilgiler üzerinde durulacaktır. Böylece çağdaşı ve aynı ismi taşıyan diğer denizcilerle karıştırılan Gâzi Murad Reis'in faaliyetleri, arşiv kaynakları ve yabancı kaynaklar ışığında ortaya konarak, süregelen bilgi karmaşası belli ölçüde giderilecektir.

Anahtar Kelimeler: *Gâzi Murad Reis, Osmanlı, Akdeniz, Garb Ocakları, Cezayir, korsan.*

Abstract:

The Ottoman Empire began to emerge as a sea power in the Mediterranean from 15th century onwards, contributed to the development of many significant Turkish sailors as well. The effects of sailors and corsairs from North Africa were equally important to the Ottoman maritime which achieved a major progress in the 16th century. One of the most important sailors between them was Ghazi Murad Reis who acquired fame as a corsair leader. He served as a corsair for a long time, and finally Sandjak-bey until 1609. In this paper, we will put emphasis on his less known life, last activities and some folk poems written about his ghazas. Thus, we will illuminate the current complex data about his activities, which addressed to other contemporary sailors named Murad Reis, by revealing in the light of Ottoman archival documents and Italian sources.

Key Words: *Ghazi Murad Reis, Ottoman, Mediterranean, Garb Odjacs, Algeria, corsair.*

---

* Yrd. Doç. Dr., Katip Çelebi Üniversitesi, Sosyal ve Beşeri Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü, İzmir-TÜRKİYE / Assist. Prof., Katip Celebi University, Faculty of Social Sciences and Humanities, Department of History, Izmir-TURKIYE; (mikail.acipinar@ikc.edu.tr).

GÂZİ MURAD REİS: HAYATI, SON SEFERLERİ VE ADINA YAZILAN HALK ŞİİRLERİ

Mikail ACIPINAR

Giriş: Murad Reis'in Hayatına İlişkin Bilgiler

Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'deki faaliyetlerinde önemli görevler üstlenen Garb Ocakları, aynı zamanda birçok ünlü Türk denizcisinin yetişmesine de katkı sağlamıştır. Bilhassa Cezayir ve Tunus'taki donanmalara katılan bu denizciler, zamanla tecrübe kazanarak Osmanlı idaresinin Akdeniz'deki siyaset ve faaliyetlerinde görev almışlardır. Bunların bir kısmı fiziksel görünüşleri, tecrübeleri ve doğdukları yerlere atfen farklı unvanlarla anılmışlardır. Her ne kadar saydığımız bu özellikleri taşıyan herhangi bir unvana sahip olmasa da, çalışmamıza konu olan "Gâzi" unvanlı Murad Reis de söz konusu önemli denizciler arasında bulunmaktadır.

Hemen belirtmek gerekir ki XV. ve XVII. yüzyıllar arasında gerek korsan reisi olarak gerekse idari bir vazifeyi uhdesinde bulundurmak suretiyle Osmanlı denizciliğine hizmetleri geçen tarihî kişiliklerin müstakil surette ele alınarak denizlerdeki faaliyetlerinin ortaya konulması, denizcilik araştırmaları bakımından bir bütünün en önemli parçalarından biri gibi görünmektedir. Kazandıkları denizcilik tecrübelerini sefer dönemlerinde katıldıkları Osmanlı donanmasına yansıtmaları ve elde edilen başarılarda büyük katkılar sağlamaları konusunda kayda değer örnekler mevcuttur. Mevcut çalışma da, Akdeniz'deki Osmanlı hâkimiyeti süresince ön plana çıkmış Türk denizcileri ve reisleri hakkında yapılacak bilimsel biyografik çalışmalara dikkat çekmek ve katkıda bulunmak amacıyla kaleme alınmıştır.

Çalışmamızın temel hedeflerinden biri, yabancı kaynaklar tarafından "Arnavud Murad" ismiyle şöhret kazanan ve Akdeniz'in birçok yerinde Hıristiyan karşıtı faaliyetlerde yer alarak İtalya ve İspanya kıyıları boyunca akınlar düzenleyen ünlü Türk denizcisinin, 1609 yılındaki bir deniz savaşında hayatını kaybeden Gâzi Murad Reis'le aynı kişi olup olmadığını ortaya koymaktır. Osmanlı kronikleri ve arşiv belgeleri üzerinde yapılan çalışmalar neticesinde söz konusu dönemde *Arnavud* unvanlı bir Murad Reis'e rastlanılmamıştır. En azından bu isimlerin farklı kişileri işaret edebilme olasılığı da göz ardı edilmemelidir. Avrupa kaynaklarında karşılaştığımız bu yöndeki bilgilerin tahlile tâbi tutulmadan ithal edilmesinden doğacak karışıklığın önüne geçmek için mevcut bilgilerin tartışılması ve derinlemesine bir analizi gerekmektedir.

Üç bölüm halinde ele alacağımız konunun ilk bölümünde Murad Reis'in hayatı, menşei, yaşı ve görevleri hakkında Osmanlı kronikleri ve arşiv vesikaları başta olmak üzere yabancı kaynaklarda geçen bilgiler tahlil edilecektir.

Müteakiben daha güvenilir bilgilere sahip olduğumuz son dönem seferleri, yukarıda zikredilen kaynaklar ışığında ele alınacaktır. Nihai bölümde ise Murad Reis'in gemi mürettebatından olduğu veya en azından savaşlarına iştirak ettiği anlaşılan halk şairleri tarafından yazılmış şiirlerin tarihi metinlerle mukayesesi yapılacaktır.

Murad Reis'in, kendisiyle aynı dönemde yaşayan İspanyollu Murad,[1] Hacı Murad[2] ve Küçük Murad gibi denizcilerle karıştırılmamak için "Koca"[3] unvanı ile anıldığı bilgisini teyit eden sağlam tarihi bilgilere sahip değiliz. Kendisinin kimliği ve faaliyetleri hakkında kaynaklarda da sarih bilgiler bulunmamaktadır. Bu nedenle 1550'de Katif Sancakbeyi olarak görev yaptığı, Pirî Reis'ten sonra Osmanlı donanmasının başına geçerek Portekizlilere karşı mücadeleler verdiği ve bu görevi hakkıyla ifa edemediği gerekçesiyle yerine Seydi Ali Reis'in tayin edildiği bilgileri yalnızca isimlerin karıştırılmasından ibaret gibi görünmektedir[4].

Kayserili unvanıyla tanınan Halil Paşa'nın faaliyetlerini anlatan Gazânâme'de meşhur ve yiğit bir kaptan olan tasvir edilen Murad Reis'le ilgili olarak; "pîr-i zinde-dil bir Hızr-ı ferhunde-dem ve 'ömr-i Nûh'a vâsıl olmuş, bir kühen-sâl-i mübârek-makdem idi ki dâ'imâ kâr u bârı deryâ yüzünde 'aciz ü fürûmânde kalan ehl-i İslâm gemilerine, feryâd-res ü hatar-nâk olan mahallerde, sefâyin-i haccâc u züvvâra nigeh-bân pîş ü pes olmak idi"[5] denilmektedir. Öte yandan kendisine yazılan hükümlerde ise "…*sen yarar ve kadîmden deryâ*

---

1 İspanyol veya İspanyollu Murad Reis'in bazı faaliyetleriyle ilgili olarak bk. İdris Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler 1575-1620*, İstanbul 2009, s. 58-59 ve 87-88.

2 Hacı Murad'ın daha ziyade doğu-batı eksenindeki diplomatik etkinliği üzerinde durulan bir çalışma için bk. Güneş Işıksel, "Haci Murâd (Agi Morato): An Elusive Algerian Dignitary", *Oriento Moderno*, 93 (2013), s. 452-563.

3 İngilizce kaynaklarda "*Grand*" veya "*Great*" unvanına sahip bir Murad Reis'ten bahsedilmektedir. Bununla bağlantılı olarak Morgan, kendisinin Küçük Murad'la karıştırılmamak için "*Koca/Grande*" lakabıyla ünlendiğini savunmaktadır. Bk. Joseph Morgan, *A Complete History of Algiers: From the earliest to the present Times*, Vol. II, London 1729, s. 521; Ayrıca bk. George Sale vd., *The Modern Part of an Universal History from the Earliest Account of Time*, Vol. XVIII, London 1760, s. 322; Stanley-Lane Poole, *The Story of the Barbary Corsairs*, New York 1890, s. 192; "Koca" unvanının kullanımı için ayrıca bk. Emrullah Nutku, "Türk Denizcilerinin Atlantik Harekâtı Hakkında Kanıtlar", *VIII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, C. III, Ankara 1983, s. 1572. Ancak bununla ilgili olarak aşağıda daha tafsilatlı tartışmalara bakılmalıdır.

4 Bu bilgiler için bk. Fuad Carım, *Türk'lerin Denizciliği: Oruc Reis ve Garb Ocakları, Hind Denizleri'nde Türk-Portekiz Eşleşmeleri*, Berksoy Matbaası 1965, s. 117-118; Aynı bilgi bir başka çalışmanın dizin kısmında da verilmiştir. Burada Murad Reis 1550'de Katif Sancakbeyi, 1590'larda ise Cezayir'den gelen bir levend reisi kabul edilmiştir. Bk. *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi-I*, (ed. İ. Bostan-S. Özbaran), İstanbul 2009, s. 208, 236, 383.

5 *Gazânâme-i Halil Paşa 1595-1623 (Tahlil ve Metin)*, (haz. Meltem Aydın), Marmara Üniversitesi (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2010, s. 178.

üzerinde uğur-ı hümâyûnumda hidmet-i hümâyûnumda bezl-i iktidâr"[6] ve "çekdirir mükemmel forsa kadırgan ile *leyl ü nehâr deryâ* yüzünde *küffâr*-ı *hâksâr gemileri ile gazâ ve cihâd*"[7] üzere olduğuna vurgulanmaktadır.

Osmanlı kaynakları Murad Reis'in doğum tarihi ile ilgili sarih bilgiler içermez. Ancak konuya ilişkin yegâne malumatı nakleden Kâtip Çelebi, hayatını kaybettiğinde 80 yaşını aşmış olduğunu bildirdiğine göre,[8] 1520'lerin ikinci yarısında dünyaya geldiği anlaşılmaktadır. Evliya Çelebi ise medfun olduğu Rodos'taki tekkesini ziyaretinde kapısının üzerindeki beyaz mermerde, "İşidenler vefâtın anın/Dediler Gâziye târîh gâzi/Sene 1018" yazdığını nakletmiştir.[9] Çelikkol da türbenin yan penceresi üzerindeki kitabede yer alan yazıyı şöyle aktarmıştır:[10]

Yüz sür der-i Murad'a ferş et ruh-ı niyâzı

Seyret ne zî keremdir ol şâh-ı dil-nüvâzı

Kıldı gazâda rıhlet bin on sekizde nâfi

Târih-i tâmı oldu ol demde lâfz-ı Gâzi

Kısacası söz konusu kitâbede yer alan Hicri 1018 tarihi diğer kaynaklardaki bilgileri teyit etmektedir. Şu halde, Şamlı Mehmed Efendi'den naklen Mehmed Râ'if tarafından vefat tarihi olarak verilen 1603-1604 yılı doğru kabul edilemez.[11] Nitekim Osmanlı kronikleri Murad Reis'in 1609 yılındaki son sefere katıldığı konusunda müttefiktirler. Bunların yanı sıra doğum tarihi ve yaşı hakkında en önemli ipucunu bir İtalyan kaynağından tespit edebilmekteyiz. 23 Mart 1599 tarihli resmî bir rapor "artık 72 yaşında olan Murad Reis"in altı gemiyle Garb Ocakları'ndan denize açılmayı tasarladığını haber vermekteydi.[12] Bu noktada raporun başka bir Murad Reis'ten bahsetme olasılığı verilen yaş nedeniyle

---

6 BOA., *DVN. MHM. 937*, s. 35.

7 BOA., *KK 71*, s. 218.

8 Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr (Deniz Seferleri Hakkında Büyüklere Armağan)*, (haz. İdris Bostan), Ankara 2008, s. 118.

9 Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Topkapı Sarayı Bağdat 306 Yazmasının Transkripsiyonu*, C. IX, (haz. Y. Dağlı - S. Ali Kahraman - R. Dankoff), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2005, s. 131.

10 Zeki Çelikkol, *Rodos'taki Türk Eserleri ve Tarihçe*, Ankara 1986, s. 33. [Murad'ın kapısına yüz sür, yalvaran ruhunu ser önüne/Gör ne kerem sahibidir kalpleri okşayan o büyük adam/ Bin on sekiz tarihinde gazâda göç etti/Gâzi kelimesi hemen ona tarih oldu].

11 Kolağası Mehmed Râ'if, *Mir'ât-ı İstanbul*, C. I (Asya Yakası), (haz. Günay Kut - Hatice Aynur), İstanbul 1996, s. 188.

12 Söz konusu bilgiyi, XVI-XVII. yüzyıllarda yaşamış İtalyan filozof ve teolog Tommaso Campanella hakkında Luigi Amabile tarafından yayımlanan 3 ciltlik çalışmada bulmaktayız. Bk. Luigi Amabile, *Fra Tommaso Campanella, la sua congiura, i suoi processi e la sua pazzia*, Vol. III, Napoli 1882, s. 86.

ortadan kalkmaktadır. O halde, 1599 yılında 72 yaşında olan Murad Reis'in 1609 yılında hayatını kaybettiğinde 82 yaşında olması gerekiyor ki Kâtip Çelebi'nin seksen yaşını mütecaviz vefat ettiği şeklinde verdiği malumatı teyit etmektedir. Bu bilgiler ışığında 1527 yılında doğmuş olduğu ortaya çıkmaktadır. Venedik'in İstanbul'daki baylosu Simone Contarini de 14 Kasım 1609 tarihinde Senato'ya sunduğu raporunda[13] Murad Reis'in bir aylık hastalıktan sonra hayata gözlerini yumduğunu ve "kötü şöhretli" na'şının Rodos'ta defnedildiğini bildirmektedir. Ona göre, Venedik Doju öyle bir düşmandan kurtulmuştu ki "Türkler bu kadar şöhretli bir askerin kaybından dolayı oldukça üzüntülü" idiler.

Murad Reis'in Kökeni Meselesi

Kendisinin Arnavud unvanıyla meşhur olduğu yönündeki savları[14] destekleyen resmî kayıtlar şimdilik tespit edilemediği gibi, arşiv belgelerinde kullanılan ve çeşitli kayıtlarda geçen *Gâzi* unvanını ise ne zaman ve hangi nedenle aldığı tam olarak belirlenememiştir. 1606 yılında Şerşel Sancakbeyi ve 1609'da Mora Sancakbeyi iken Akdeniz seferleriyle ilgili olarak Divân'dan yazılan bazı hükümlerde kendisine "Gâzi Murad" veya "Gâzi Murad Bey" olarak hitap edilmektedir.[15] Yine adına yazılan halk şiirlerinde de "Gâzi Murad Reis" unvanıyla zikredilmiştir.[16] Bunun yanı sıra Evliya Çelebi kendisinden "Fâtih-i Cezâyir Murad Reis" olarak bahsetmektedir.[17]

Vefatından sonra Rodos'a defnedilmesi Rodoslu olabileceği ihtimalini akla getirmekle birlikte, İspanyol Haedo'yu kaynak göstermek suretiyle,[18] bir kısım tarihçiler ve Stanley Poole *Koca* unvanlı Arnavut kökenli bir Murad Reis'ten bahsederler. Onlara göre;[19] Hıristiyan kökenli Arnavut bir aileden olan Murad Reis, Cezayir korsan reisi Kara Halil (veya Ali)'in eline düşmüş ve devşirilmiştir. Marco Gemignani de Godfrey Fisher'i referans göstererek aynı fikri savunur ve yukarıdaki kaynakla neredeyse aynı hususlara dikkat çeker:[20] "*Bu ünlü Müslüman kumandanı Arnavutluk'ta Hıristiyan bir ailenin çocuğu olarak*

---

13 Horatio F. Brown, *Calender of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs, 1607-1610*, Vol. XI, Dublin 1904, s. 383.

14 Muhaj, "Murat Rais", s. 262. Diğer yandan aynı yazar tarafından verilen Arnavud Murad Reis'in 104 yaşında Arnavutluk'ta vefat ettiği bilgisini doğru kabul etmek mümkün değildir, bk. *Aynı makale*, s. 265.

15 BOA., *MDZ 18*, v. 92a, 24 Zilkâde 1017 (1.III.1609) ve 24 Za 1017 (1.III.609) tarihli diğer hükümler için bk. BOA., *DVN. MHM. 937*, s. 35; BOA., *KK 71*, s. 218; Diğer belgeler için bk. Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık*, s. 51, 53.

16 Şiir için bk. Şükrü Elçin, *Akdeniz'de ve Cezâyir'de* Türk Halk Şâirleri, Ankara 1988, s. 14.

17 Evliya Çelebi, s. 131.

18 Diego de Haedo, *Topographia e historia general de Argel*, Valladolid 1612, fol. 84v-85r.

19 Morgan, *History of Algiers*, s. 557; Sale, *Universal History*, s. 322-338; Son çalışmada verilen bilgiler daha mücmeldir. Bk. Poole, *Barbary Corsairs*, s. 192-193.

20 Marco Gemignani, *Il cavaliere Iacopo Inghirami al servizio dei Granduchi di Toscana*, Pisa 1996, s. 44.

dünyaya geldi fakat bu topraklardaki birçok çocuk gibi erken yaşta Osmanlılar tarafından zorla alınarak Müslüman yapıldı. Türk donanmasına asker olarak kaydedildi ve 1565'deki Malta kuşatmasında yer aldı ancak bilahare sultanın donanmasında yer alan gemilerdeki hayatından memnun olmayarak kendi başına korsanlık yapmaya karar verdi. Murad cesareti ve tecrübesi sayesinde kısa sürede bütün Akdeniz'in en çok korkulan Müslüman kaptanlarından biri haline geldi".

Kendisiyle ilgili en son araştırmayı kaleme alan Ardian Muhaj da, Avrupa kaynaklarını temel alarak hazırladığı çalışmasında, Murad Reis'in Arnavut kökenli olduğunu savunmaktadır[21]. Ancak yukarıda izah edilen bilgiler ve mevcut arşiv belgeleri göz önüne alındığında kendisinden hiçbir zaman Arnavut unvanıyla bahsedilmediği ortaya çıkmaktadır.

Görevleri

Murad Reis'in yaşamı ve denizcilik faaliyetleri konusu bir kısım sorunsalı barındırmaktadır. Yukarıda değindiğimiz gibi, çağdaşı ve aynı ismi taşıyan denizcilerin faaliyetlerinin Murad Reis'inkiyle iç içe geçmiş olması ve kaynaklarda yeterli derecede bilgi bulunmaması, faaliyet ve görevlerinin tespiti noktasında karışıklığa neden olmaktadır. XVI. yüzyılın sonlarından itibaren kendisiyle ilgili nispeten sarih malumata sahip olmamız münasebetiyle mevcut çalışma ağırlıklı olarak XVII. yüzyılın ilk on yılına hasredilmiştir.

Genç yaşından itibaren denizle ünsiyet peyda ederek denizcilik tecrübesi kazandığı ve Akdeniz'deki önemli faaliyetlerde yer aldığı anlaşılan Murad Reis'in XVI. yüzyıldaki faaliyetlerini ancak daha kapsamlı arşiv ve kaynak çalışmalarıyla ortaya koymak mümkün olabilecektir. Daha önce "Cezayir-i Garb Kapudânı ve Şerşel Sancakbeyi"[22] olarak görev yaptığı tespit edilen Gâzi Murad Reis, muhtemelen Akdeniz'deki Hıristiyan korsan akınlarını engellemek için Şerşel'den sonra Sultan I. Ahmed'in emriyle Mora Sancakbeyliğine tayin olunmuş, hizmetlerinin karşılığı olarak padişah tarafından mükâfatlandırılmıştır.[23] Osmanlı kronikleri bu konuda tam bir tarih vermese de kendisinin sancakbeyliği görevine ne zaman getirildiği konusu arşiv vesikalarından takip edilebilmektedir. Bu nedenle Haydar Sanal'ın, I. Ahmed'in 1603 yılı Aralık ayının sonunda tahta çıkması sebebiyle Murad Reis'in en erken 1604 yılında bu göreve getirildiği[24]

---

21 Ardian Muhaj, "Ottoman Corsairs in the Atlantic during the 16th century: Murat Rais, The Albanian and the first Ottoman Expedition to the Canary Islands", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, C. 3, Ankara 2014, s. 261-269.

22 Cezayir-i Garb Kapudanlığı ve Şerşel Sancakbeyliği görevine dair 13.III.1606 (4 Za 1014) tarihli belge için bk. BOA., *MDZ 18*, v. 92a. Bu durumda Muhaj'ın, Murad Reis'in 1603-1607 yılları arasında Tunus Beylerbeyi veya kaptanı olarak görev yaptığı yönünde verdiği bilgiler doğru değildir, bk. Muhaj, "Murat Rais", s. 265.

23 BOA., *MDZ 18*, v. 221b.

24 Haydar Sanal, Çöğür Şairleri-1: Armutlu, XVI.-XVII. Yüzyıllar, İstanbul 1974, s. 13.

yönündeki görüşü genel bir varsayımdan öteye geçememektedir. 1606 ve 1607 yıllarında bölgedeki korsan faaliyetlerinin engellenmesi münasebetiyle kendisine yazılan hükümler konuyu açıklığa kavuşturmaktadır. İlki 30 Temmuz 1606 tarihine ait hükümde,[25] şimdiye kadar ifa ettiği başarılı görevlerinin karşılığında mükâfatlandırılacağı açıkça ifade edilerek, emrindeki Cezayir gemileri ve beyleriyle en kısa zamanda İstanbul'a gitmesi istenmektedir. İlk emirnamenin ardından Mora Sancakbeyine gönderilen Şubat 1607 tarihli emirde, yeni atanan sancakbeyi Murad Bey'in henüz görev yerine ulaşmaması nedeniyle meselenin eski sancakbeyi Mustafa Bey tarafından bizzat takip edilmesi isteniyordu.[26] Buradan yola çıkarak Murad Reis'in en erken 1606 yılı Ağustos ayında, en geç 1607 yılı başlarında Mora Sancakbeyliğine tayin edildiği ortaya çıkmaktadır. Nitekim konuyla ilgili tespit edilebilen en erken 5 Haziran 1607 ve en geç 15 Mayıs 1609 tarihli resmî belgeler de kendisinin bu süre zarfında Mora Sancakbeyi olarak görev yaptığını kanıtlamaktadır.[27]

Yukarıda bahsi geçen İtalyan raporlarının yanı sıra 13 Kasım 1609 tarihinde kaleme alınan bir başka arşiv belgesinde karşılaştığımız "bundan akdem Mora Beyi iken vefat eden Murad Bey" ifadesi de vefatının Ekim-Kasım aylarında gerçekleştiğini göstermektedir.[28] Kendisinin Şerşel ve Mora Sancakbeyliklerinden önce herhangi idari bir görev üstlenip üstlenmediği henüz tespit edilememiştir. Buna mukabil Safvet Bey, donanmada yararlılıklar gösteren gemi kaptanları ve reislerine verilen terakkilerle ilgili 1572 tarihli bir belgede adı geçen Murad Reis'in Gâzi Murad Reis olduğunu ileri sürer.[29] Kâtip Çelebi de aynı tarihlerde İnebahtı bozgunu münasebetiyle boşalan sancakbeyliklerinin yeniden taksimi yapılırken Murad Reis'e Sığacık Sancağı'nın tevcih edildiğini söylemektedir.[30] Ancak sözü edilen kimsenin Gâzi Murad Reis olduğunu destekleyen herhangi bir izahatta bulunmazlar.

İlk Denizcilik Faaliyetleri Üzerine

Söz konusu kaynakların ileri sürdüğü kadarıyla Murad Reis, Kara Halil'in hizmetine girdikten sonra birçok deniz seferine katılmış, böylece denizcilikte tecrübe kazanmıştır. Bilhassa 1570'lerden itibaren İspanyol, Malta ve Santo

---

25 BOA., *MDZ 18*, v. 221b.

26 Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık*, s. 53, 71.

27 Sırasıyla 5.VI.1607 (9 Safer 1016) tarihli hüküm için bk. BOA., *MDZ 8*, s. 187/1041 ve 1.III.1609 (24 Zilkâde 1017) tarihli hüküm için bk. BOA., *DVN. MHM. 937*, s. 35. Ayrıca bk. 29.I.1608 (11 Şevval 1016) ve 15.V.1609 (10 Safer 1018) tarihli hükümler için bk. BOA., *MD 76*, s. 16/41; BOA., *MD 78*, s. 120/314.

28 BOA., *A. DVN. DVE 13*, s. 69/326; Ayrıca bk. Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık*, s. 70 dpn. 79.

29 Safvet Bey, "Sıngın Donanma Harbi Üzerine Bazı Vesikalar", *TOEM*, C. 2, S. 9 (1 Ağustos 1327), s. 561.

30 Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 115.

Stefano Şövalyelerine[31] karşı önemli mücadeleler vermiş, 1585'te Atlantik Okyanusu'na açılarak Kanarya Adaları'na bir sefer düzenlemiş ve birçok esirle geri dönmüştür.[32] Kısa zamanda Osmanlı hükümetinin dikkatini çeken Murad Reis, sefer dönüşünde hiçbir iltifata tâbi olmadığı gibi Cezayir Beylerbeyi atanan Memi Reis'in emrine girmiştir. 1589'da ünlü bir Malta gemisini ele geçirmiş, sonraki yıllarda da Memi Reis'le birlikte birçok İspanyol ve İtalyan gemisini zapt etmiştir. Kaynaklar Murad Reis'le ilgili bilgilerin 1593 veya 1594 yılında son bulduğunu ifade ederek, müteakip faaliyetlerine ve ölümüne ilişkin başka malumat nakletmemiştir.[33]

Bu noktada dikkate değer bir bilgi dâhilinde bazı çıkarımlar yapmak mümkün olabilmektedir. Koca Sinan Paşa'nın 1590 yılına ait olduğunu anlaşılan ve kaptanıderyalık vazifesine getirilmesi düşünülen devlet adamlarına ilişkin bir telhisinde, dönemin korsan reislerinden Arnavud Memi ve Murad Reis hakkında şöyle denmektedir:[34]

> *Cezâyir-i Garb kapudanlarından Arnavud Memi ve Murad Reis kulları cümleden yarar olub nâmları dahi cümleye gâlibdür. Ol asıl adamlar bunda istihdâm olunmak gerekdir deyu geçenlerde kendilerine birer sancak tevcîh olunub emirleri gönderildi. Bu semtlere gelmeğe ihtiyâr idemeyüp "biz gece gündüz düşmen ile cenk eylemeğe* öğrenmişüzdür*, ol asıl yere varamazuz" deyu haber gönderdiler. Her biri ikişer üçer kadırga idinüb deryâda korsanluk idüb gezerler. Anlar bunda hâzır olmayub ve* Âsıtâne *ahvâlinden dahi haberdâr değillerdir…*

Sinan Paşa'ya ait bu görüşler oldukça önemlidir. Zira bahsi geçen kimse Gâzi Murad Reis ise bu tarihlerde birkaç kadırgayla korsanlık yaptığı ve herhangi bir görev üstlenmediği açıkça anlaşılmaktadır. Aynı zamanda bu sözlerden Murad Reis'in kaptanıderyalık vazifesine uygun görülecek kadar tecrübeli ve liyakatli bir korsan reisi olduğu ortaya çıkmaktadır. Öte yandan Murad Reis isimli bir korsanın 1602 yılında Murcia kıyılarına yaptığı bir seferini inceleyen Hernández,[35] onun 1605 yılında Kuzey Afrika'da baş gösteren bir veba salgınında hayatını kaybettiğini ileri sürer. Ancak Gâzi Murad Bey'in 1609 yılında vefat

---

31 Tarikatın kuruluşu ve XVI. yüzyıl boyunca Osmanlılara karşı giriştiği faaliyetler için bk. Mikail Acıpınar, "Anti-ottoman activities of the Order of the Knights of St. Stephen during the second half of the 16th century", *Seapower, Technology and Trade: Studies in Turkish Maritime History*, (eds.) D. Couto-F. Gunergun-M.P. Pedani, Istanbul 2014, s. 165-172.

32 Türk araştırmacılar tarafından da doğru kabul edilen bu bilgi çeşitli çalışmalarda kullanılmıştır. Nutku, "Atlantik Harekâtı", s. 1572. Anlaşılan bu iddiayı ilk ortaya atan Ali Şükrü Bey'dir. Ondan naklen bk. Afif Büyüktuğrul, "Türk Denizcilerinin Atlas Okyanusu'ndaki Harekâtı", *Belleten*, XLVI/181 (1982), s. 42.

33 Haedo, *Historia*, s. 84-85; Morgan, *History of Algiers*, s. 557; Sale, *Universal History*, s. 322-338; Poole, *Barbary Corsairs*, s. 192-193.

34 Halil Sahillioğlu, *Koca Sinan Paşa'nın Telhisleri*, İstanbul 2004, s. 2-3.

35 Francisco Velasco Hernández, "La razzia del corsario Morato Arraez en la costa Murciana en Agosto de 1602", *Murgetana*, Número 125, Año LXII (2011), s. 86.

ettiği sabit olduğuna göre, 1605 yılında öldüğü ileri sürülen kişinin başka bir Murad Reis olması gerekir veya mevcut bilginin sıhhatsiz olduğu düşünülebilir.

Diğer yandan Richard Knolles *Türklerin Genel Tarihi* başlıklı eserinde 1603 yılı olayları içerisinde Batı Akdeniz'den sorumlu Türk amirali olarak bahsettiği "yaşlı pirat Murat Reis"in Gâzi Murad Reis olma ihtimali daha kuvvetlidir.[36] Çünkü aynı tarihte Murad Reis henüz İstanbul'a davet edilmemişti ve yukarıda zikredildiği üzere Cezayir-i Garb Kapudanı olarak görev yapmaktaydı. Görüldüğü üzere Murad Reis'in kökenine dair yabancı kaynak ve çalışmalarda anlatılanlar, en azından XVI. yüzyılın sonu itibariyle, bir kopukluk arz etmektedir. Öyle ki bahsi geçen son eserde kendisinin yüzyılın sonuna doğru ve 1609 yılındaki ölümüne kadar hangi mücadelelerin içerisinde yer aldığı belirtilmez. Yine söz konusu kaynaklarda anlatılan olayların büyük kısmı XVII. yüzyıldan önce sona ermektedir. Bu bakımdan XVI. yüzyıldaki hayatına dair yerli ve yabancı kaynaklar dâhilinde daha etraflı çalışmalar yapılana kadar, bu ismin aynı denizciyi işaret edip etmediği konusu biraz şüphelidir.

Son Dönemdeki Denizcilik Faaliyetleri

XVI. yüzyılın son çeyreğinden itibaren kaynaklarda Murad Reis ismini daha fazla duymaya başlıyoruz. Muhtemelen onlarca yıllık tecrübesinin ardından Akdeniz'in her köşesinde adından korku ile bahsedilen ünlü bir korsan reisi haline gelmiş, İspanyol, Toskana ve Malta filolarına karşı verdiği mücadeleler ününü arttırmıştı. Bu minval üzere 1597'de Fransızların çağrısı üzerine Marsilya limanına demir atması, Toskanalılara karşı bir sefere çıkabileceği endişesini yaratmıştı.[37] Gemignani, bu Osmanlı korsanını Arnavud Murad Reis olarak takdim etse de,[38] aynı olayları aktaran Galluzzi onun kökeni hakkında bir şey söylemez. Bu nedenle Gemignani tarafından verilen bilgilere ihtiyaten yaklaşarak, söz konusu faaliyetleri yürüten korsanın Gâzi Murad Reis olabileceği ihtimalini gözden uzak tutmamak gerekir.

XVII. yüzyıl başlarında Santo Stefano Tarikatı Şövalyeleri'nin Doğu Akdeniz'de ve Kuzey Afrika kıyılarında yoğunlaşan seferlerine karşılık verenlerden biri de Murad Reis'ti.[39] Bu mücadeleler zaman zaman büyük kayıplarla sonuçlanmaktaydı. 1603 yılında Iacopo Inghirami idaresindeki tarikat filosu Murad Reis'e ait bir de kadırga ele geçirmişti. Bununla birlikte Murad

---

[36] Richard Knolles, *The Turkish History from the Original of that Nation to the growth of the Ottoman Empire*, C. I, London 1687, s. 825; Ayrıca bk. Poole, *Barbary Corsairs*, s. 193.

[37] Riguccio Galluzzi, *Istoria del Granducato di Toscana sotto il governo della casa Medici*, Tomo Terzo, Firenze 1781, s. 140.

[38] Gemignani, *Iacopo Inghirami*, s. 44-45.

[39] 1 Temmuz 1602 tarihli bir Floransa vesikası sayesinde, o tarihte Toskana Grandukası'nın Murad Reis'in hareketlerini yakından takip ettiği ve filosunda görevli kaptanlarını olası tehlikelere karşı uyardığını görebilmekteyiz. Bk. Gino Guarnieri, *I Cavalieri di Santo Stefano nella storia della marina Italiana (1562-1859)*, Pisa 1960, s. 302.

Reis o sıralarda Cezayir'de yeni ve daha büyük bir sefer için diğer korsanların da katıldığı sekiz gemiden müteşekkil bir filo oluşturma hazırlığındaydı. Tahminlere göre bu hazırlığın sebebi Toskana, Ceneviz ve Papalık gemilerinden oluşan Hıristiyan filosuna ani bir saldırı düzenlemek olsa da, Toskana Grandukalığına iltica eden İngiliz Richard Giffort idaresindeki Santo Stefano Şövalyeleri filosunun Cezayir Limanı'na yönelik baskınında Murad Reis'e ait kadırgayla birlikte birçok korsan gemisi de yok edilmişti.[40] Anlaşıldığı kadarıyla Hıristiyanlara karşı giriştiği faaliyetler nedeniyle tarikat kadırgalarının ilk hedefi Murad Reis'in filosunu yok etmek olmuştu. Guarnieri'nin de ifade ettiği gibi bu başarı, her şeyden önce Papalık, Ceneviz ve Santo Stefano Şövalyeleri'ni ciddi ve pek yakın bir tehlikeden kurtaracaktı. Murad Reis'e yönelik harekâtı müteakiben Amiral Inghirami idaresindeki beş Toskana kadırgasının Arta Körfezi'ndeki Preveze Kalesi'ne saldırması da tesadüfi bir gelişme olmasa gerekir.[41]

Hıristiyan korsanların 1604 yılından itibaren Anadolu kıyılarına kadar ulaşan yoğun saldırıları Osmanlı deniz trafiği ve güvenliğine büyük zararlar vermekteydi. Bu amaçla 1605 yılında Akdeniz muhafazasına çıkmak üzere hazırlıklar yapan Osmanlı donanmasındaki görevliler, Hıristiyan kalyonlarının artan faaliyetlerinden dolayı donanmanın her zamankinden daha erken denize açılması için uyarılmıştı.[42] Santo Stefano Tarikatı filosunun 1605 yılının yaz aylarında İskenderiye-İstanbul ağırlıklı olmak üzere çeşitli gemi kervan yollarını vurması, Eylül ayında Antalya'ya başarısız bir saldırı teşebbüsünde bulunması[43], Kasım ayında ise Malta kalyonlarının Akdeniz'deki saldırıları[44] Osmanlı idarecilerini daha fazla tedbir almaya yöneltmişti. 1606 yılının Mart ayında bazı Osmanlı yerleşim birimleri ile tüccar ve hacı gemilerine Hıristiyan korsanlar tarafından düzenlenecek muhtemel saldırıların haberi alınmış ve bunların önlenmesi için çeşit Osmanlı görevlilerine hükümler yazılmıştı. Bu amaçla denize açılmaya hazırlanan donanmaya katılacak birçok sancakbeyi ile Cezayir ve Tunus gemilerine de Cezayir-i Garb Kapudanı ve Şerşel Sancakbeyi Gâzi Murad Bey başbuğ tayin olunmuştu.[45]

Bahar mevsimindeki donanma hizmetlerinin ardından kıyı yerleşimleri ve adalardaki muhafızların yerlerinde bulunmaması[46], denizlerdeki korsan faaliyetlerine karşı muhafazayla görevlendirilen derya beyleri ve kapudanların

---

40 Guarnieri, *I Cavalieri*, s. 133-135; 303-305.

41 Guarnieri, *I Cavalieri*, s. 136.

42 BOA, *MD 75*, s. 103/179, 16 .III.1605 (25 L 1013); BOA, *MD 75*, s. 92/157, 19.III.1605 (28 L. 1013); BOA, *MDZ 18*, v. 7b, 20.III.1605 (Selh-i Şevval 1013).

43 Gemignani, *Iacopo Inghirami*, s. 125-127.

44 BOA, *KK 70*, s. 110 ve 111, 30.XI.1605 (19 B 1014).

45 BOA, *MDZ 18*, v. 92a, 13.III.1606 (4 Za 1014).

46 BOA, *MDZ 18*, v.214b, 2 Temmuz 1606 (25 Safer 1015); BOA, *MDZ 18*, v.107a, 30 Mayıs 1606 (22 Muharrem 1015).

çeşitli bahanelerle denize açılmaması[47] gibi durumlar Osmanlı yönetimini yeni kararlar almaya itmiş gibi görünmektedir. Bu amaçla tecrübesinden yararlanmak ve hizmetleri karşılığında taltif edilmek istenen Gâzi Murad Bey, muhtemelen yukarıda bahsi geçen Mora Sancakbeyliği görevi verilmek üzere, 30 Temmuz 1606 tarihinde yanındaki beyler ve Cezayir gemileriyle birlikte İstanbul'a davet edilmiştir.[48] Padişahın daveti üzerine İstanbul'a gelen Murad Bey ve yanındaki Cezayir kullarına hizmetleri mukabelesinde birer akçe terakki ve dörder aylık ulufe inayet olunmuştur.[49]

1607 yılındaki başarısız Magosa çıkartmasının ardından Cezayir'in Bona şehrine yönelik baskın ve 1608'de Dürzî lideri Ma'noğlu Fahreddin'le kurulan iyi ilişkiler neticesinde Sayda ve Beyrut'a askerî teçhizat taşıyan Toskana gemilerinin faaliyetleri bölgedeki hareketliliği bir anda arttırmıştı.[50] Murad Bey'in de Hıristiyan korsan ve tarikatların bu bölgelerdeki faaliyetlerini takip etmek üzere İtalya kıyılarına kadar yelken açtığı anlaşılmaktadır. Örneğin Eylül 1607'de tarikat filosunun Cezayir'in Bona şehrine yapacağı saldırı için denize açıldığı tarihlerde Murad Reis de Toskana kıyılarındaki adalara kadar uzanan bir sefer düzenlemişti. Dokuz gemiden müteşekkil donanmasıyla Elba, Montecristo ve Portoferraio adaları arasında yağma harekâtlarında bulunduğu anlaşılan Murad Reis, tarikat gemilerinin harekete geçmesi üzerine Korsika ve Sardunya üzerinden Doğu Akdeniz'e doğru yelken açmıştı.[51] Muhtemelen sefer mevsiminin sonlarına doğru filosunu açık denizlerden çekmişti. 1608 yılında Tunus'taki Osmanlı idarecilerine gönderilen çeşitli emirnâmelerde de tarikat filosuna karşı gereken tedbirlerin alınması istenirken aynı sebeplere değinilmekteydi.[52] Nitekim aynı yıl bir kez daha Osmanlı sularında görülen Santo Stefano Şövalyeleri ile Murad Reis arasında Taşoz Adası civarında yaşanan muharebede Toskana güçleri galip gelmiş ancak önemli kayıplar vermekten kurtulamamışlardı.[53]

Bilhassa başkent için büyük önem arz eden Mısır-İstanbul deniz yolunun Santo Stefano ve Malta Şövalyeleri tarafından sık sık sekteye uğratılması ve

---

47 Cafer Paşa'ya gönderilen bir hükümde bu başıbozukluktan "*deryâ beylerinden ve kapudanlardan birine bir hidmet teklif olunup bir yere gönderilmek lâzım geldikde her biri birer dürlü bahâne ve gadr ve biri birlerine arz u tafsîl eylemekle vâki' olan hidmet gereği gibi görülmeyüp avk u te'hîr olunmağla dîn ü devletime halel gelecek ba'zı husûsun zuhûruna sebeb oldukları…*" şeklinde şikâyet edilmekteydi, bk. BOA., *MDZ 18*, v. v.189a, 15.VII.1606 (6 Ra 1015).

48 BOA, *MDZ 18*, v. 221b.

49 6.XI.1607 (16 Receb 1016) tarihli hüküm için bk. BOA, *MD 76*, s. 74/185.

50 Galluzzi, *Istoria del Granducato*, s. 237-239; P. Paolo Carali, *Fakhr ad-Dîn II: Principe del Libano e la corte di Toscana 1605-1635*, Vol. II, Roma 1938, s. 121-122.

51 Guarnieri, *I Cavalieri*, s. 315.

52 Mikail Acıpınar, "Osmanlı Kronikleri Işığında Kaptan-ı Derya Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri (1609-1623)", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXVIII/1 (2013), s. 8-9.

53 Joseph Von Hammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. VIII, İstanbul 1996, s. 132; Tahâzade Ömer Faruk bin Mehmed Murad, *Tarih-i Ebu'l-Faruk*, C. IV, Der-saadet 1328, s. 386.

gemi kervanlarının yağmalanması göz ardı edilemeyecek boyutlara ulaşmıştı.[54] Osmanlı Devleti'nin ticari, askerî ve ekonomik düzenine darbe vuran bu faaliyetleri önlemek için Batı Akdeniz'i de kapsayan geniş kapsamlı bir sefer planlanmıştı. Bu amaçla 1609 yılında Kaptanıderya Halil Paşa kumandasında Akdeniz'e açılan Osmanlı donanması, aynı zamanda aralarında başbuğ tayin edilen Gâzi Murad Bey'in de bulunduğu birçok Osmanlı denizcisini bir araya getirecekti. Sakız, Rodos, Sığla, Midilli, Magosa, Biga, Eğriboz, İnebahtı, Kavala, Kesendire ve Mora sancakbeyleriyle Cezayir ve Tunus beylerinin ana donanmaya katılmaları yönündeki emirnâmeler muazzam ölçüdeki seferin boyutlarını gözler önüne sermektedir.[55]

Tunus Beylerbeyi Ali Paşa tarikat gemilerine karşı Kuzey Afrika kıyılarının güvenliği ile görevlendirilirken Magosa, Girne ve Baf gemilerine komuta eden Şaban Paşa Sayda-Beyrut arasındaki bölgeyi, Mora Sancakbeyi Gâzi Murad Bey ise emrindeki beylerle Boğazhisar'dan Eğriboz ve İnebahtı'ya kadar olan bölgeleri muhafazaya tayin edilmişti. Bu görevin tevdi edilmesi esnasında Sultan I. Ahmed tarafından gönderilen *hil'*âtle[56] taltif edilen Murad Bey, ayrıca asıl donanma bölgeye ulaşıncaya kadar etrafta seyreden zahire ve ticaret gemilerini Hıristiyan korsanlar ve Müslüman leventlerden koruyacaktı.[57] Fakat Gâzi Murad Bey'in Nisan ayında Karlıili Beyi'yle "küffâr-ı hâksâr yakasına dil içün" gitmesi üzerine geride kalan derya beylerine Ağrıboz Sancakbeyi Memi Paşa başbuğ tayin olunmuştu.[58] Bu görevi esnasında Murad Bey Mora yakınlarında Santa Maria isimli bir Venedik gemisini de ateşe vermişti.[59] Muhtemelen benzeri olaylar üzerine Kaptan Paşa'ya Haziran ayında gönderilen hükümde, sefer esnasında barış halinin devam ettiği Venedik'e ait gemilere müdahale edilmemesi emrediliyordu.[60]

Karacehennem Seferi

Halil Paşa komutasındaki donanma Sakız Adası'na ulaştığında, uzun zamandan beri Mısır yolunu keserek hacı ve tüccar gemilerini yağmalayan Malta kalyonlarının Kıbrıs sularında görüldüğü bilgisi geldi. Gemignani'ye göre aynı tarihlerde Doğu Akdeniz'deki Osmanlı adaları arasında hareket halinde bulunan altı adet Santo Stefano gemisi ise Osmanlı donanmasıyla karşılaşmaktan çekinerek ve muhtemel bir çatışmada fazla şanslarının olmayacağı düşüncesiyle

---

54 Guarnieri, *I Cavalieri*, s. 307-312.

55 Acıpınar, "Halil Paşa", s. 7-8.

56 Hil'âtle taltif edildiğini bildiren hüküm için bk. BOA., *KK 71*, s. 218, 1.III.1609 (24 Za 1017).

57 Acıpınar, "Halil Paşa", s. 8.

58 BOA., *KK 71*, s. 276, 4.IV.1609 (28 Z 1017).

59 Venedik'in Zante Adası valisinin 21 Mayıs 1609 tarihli raporu için bk. Brown, *a.g.e.*, s. 276.

60 Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık*, s. 51-52, 70-71.

Livorno'ya doğru yelken açmıştı.[61] Osmanlı kaynakları tarafından bahsedilen altı Malta kalyonunun aynı sayıdaki Toskana filosuyla bir bağlantısı olup olmadığı kesin değildir. Buna mukabil Gemignani'nin Floransa arşiv kayıtlarından faydalanarak kaleme aldığı eserinde bu durumdan hiç bahsedilmemektedir.

Gelen haberler üzerine hızla Kıbrıs'a yelken açan Kaptan Paşa idaresindeki donanma Baf Limanı önlerine geldiğinde, kalyonların hareket halinde olduğu ve civardaki yağma hareketlerine devam ettiğini öğrendi. Bunun üzerine kalyonların peşine düşen Halil Paşa, sabaha doğru yakaladığı altı kalyonluk filoyu ikindi vaktine kadar takip etti. Bundan itibaren karşılıklı top atışlarıyla başlayan ve akşama kadar süren mücadeleden herhangi bir sonuç elde edilemedi. Karanlığın çökmesiyle bir kez daha kayıplara karışan Hıristiyan filosu Osmanlı donanmasının takibinden kaçamadı.[62]

İkinci kez karşı karşıya gelen donanmalar arasında başlayan mücadele Kâtip Çelebi'nin eserinde "Sefer-i Karacehennem"[63] başlığını kullanması hasebiyle Karacehennem Savaşı olarak bilinir. Savaş adını Malta filosunda yer alan ve Osmanlı kaynaklarının Karacehennem tesmiye ettiği Kızıl Kalyon'dan almıştır. Böyle bir tasvire konu olan Kızıl Kalyon yedi katlı, doksan top barındıran dağ misali bir gemi idi. Halil Paşa kumandasındaki Osmanlı kadırgalarının mücadelesi başta Kızıl Kalyon'un uzak mesafeden etkili top atışları ve diğer Malta kalyonlarının şiddetli mukabelesi nedeniyle sonuçsuz kalmaktaydı. Sabah başlayan mücadele bu nedenle öğle saatlerine kadar sürmüş ve çatışmanın uzayarak akşam karanlığına kalması durumu Maltalıların bir kez daha kaçabilecekleri ihtimalini akla getirmişti.[64] Bu nedenle Halil Paşa toplu halde hücum ederek yakından mücadeleye girişmek istediyse de tecrübeli derya beylerinden Gâzi Murad Bey'in "ırakdan döğmek gerek" şeklindeki telkiniyle bu fikrinden vazgeçmişti.[65] Kaptan Paşa gemisinin bir yandan Murad Bey'in de

---

61 Gemignani, *Iacopo Inghirami*, s. 188-192.

62 Mustafa Sâfî, *Mustafa Sâfî'nin Zübdetü't-Tevârîh'i*, (haz. İbrahim Hakkı Çuhadar), C. II, Ankara 2003, s. 124; *Gazânâme*, s. 174-175; Mehmed *b. Mehmed er Rûmî (Edirneli)'nin Nuhbetü't-Tevârih ve'l-Ahbâr'ı ve Târîh-i* Âl-*i Osman'ı (Metin-Tahliller)*, (haz. Abdurrahman Sağırlı), İstanbul Üniversitesi SBE. (Yayımanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2000, s. 673; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 118; Nâimâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'îmâ (Ravzatü'l-Hüseyn fî Hulâsâti Ahbâri'l-Hâfikayn)*, (haz. Mehmet İpşirli), C. II, Ankara 2007, s. 377; Ayrıca bk. Ali Sinan Bilgili, "Osmanlı Tarih Yazarlarına Göre Sultan I. Ahmed Devri Deniz Muharebeleri (1603-1617)", *Atatürk Üniversitesi* Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi, Sayı 26, Erzurum, s. 237-238; Acıpınar, "Halil Paşa", s. 10.

63 Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 118.

64 *Gazânâme*, s. 176.

65 Kaynaklarda Murad Reis'in bu karar üzerine kaptan gemisinin hareketini önlediği bilgisi yer almaktadır. Burada kastedilenin Halil Paşa'nın gemisi mi, yoksa Hıristiyan kaptan gemisi mi olduğu açık değildir. Kâtip Çelebi'nin, "…*guzât-ı İslâm kadırgalarla hücûm sadedinde iken korsan-ı 'atîk Murad Re'is… kapudan gemisi ile yan yana durup gemileri hücûmdan men' eyledi*" cümlesi Osmanlı kapudan gemisini işaret etmekle birlikte aynı kaynaklarda yer alan Malta kalyonlarının güçlü toplarıyla uzaktan etkili atışlar yaptığı, bu nedenle de Osmanlı

diğer yandan başlattığı uzaktan top atışlarıyla[66] Karacehennem ve diğer gemiler etkisiz hale getirilmişti. Bu suretle Karacehennem'le birlikte toplam altı Malta kalyonu zapt edilmiş, 500 kadar Malta korsanı esir edildikten başka 160 top ve 2.000 tüfekten oluşan ganimet ele geçirilmişti. Savaşın ardından Osmanlı donanması zaptedilen Hıristiyan gemileri ve ganimetlerle birlikte Magosa Limanı'na demir atmıştı.[67]

Olaylar hakkında bilgi veren Osmanlı kroniklerinin sık sık vurgu yaptığı gibi, Halil Paşa kumandasında sefere çıkan Osmanlı donanmasında yer alan tecrübeli birçok Osmanlı kaptanı ve denizcisinin 1609 yılında yaşanan mücadelelerde ön planda yer aldığı ve muharebelerin kazanılmasında başrol oynadığı görülmektedir. Özellikle Murad Bey'in Karacehennem Savaşı'ndaki taktik ve stratejik bilgisi savaşın kazanılmasında kilit rol oynamıştır. Muhtemelen Hıristiyan güçleriyle birebir mücadeleye giriştiği esnada yaralanan ve seksen yaşını aşmış bulunan Murad Bey, Magosa'ya ulaştıktan bir süre sonra hayatını kaybetmiştir.[68] Contarini'nin yukarıda bahsettiğimiz raporunda söylediği gibi ölümü hemen gerçekleşmemiş, aldığı yaralar nedeniyle yaklaşık bir ay kadar ıstırap çektikten sonra terki dünya etmiştir. Murad Bey'in tecrübesi ve cesareti nedeniyle hayatına mâl olan bu muharebe Halil Paşa'nın ününü ve kendisine duyulan güveni artırmıştı.

Adına Yazılan Halk Şiirleri

Vefatının ardından hizmetindeki denizcilerden oldukları anlaşılan saz şairleri tarafından Gâzi Murad Reis'in denizciliği, kahramanlıkları ve gazâlarını anlatan bazı halk şiirleri kaleme alınmıştır. Bu dönemde yaşamış olan Armutlu, Çırpanlı ve Kul Çulha gibi şairlerin edebî yönleri ve kişilikleri hakkındaki tartışmalardan ziyade Murad Reis hakkında yazdıkları şiirler ve bunların tarihî değerleri üzerinde durmak içerik bakımından daha uygun olacaktır.

Şükrü Elçin, adı geçen saz şairlerinin Kuzey Afrika'daki ocaklarda görev

---

kadırgalarını yanlarına yaklaştırmadıkları yönündeki bilgiler birbiriyle çelişkilidir. (bk. Kâtib Çelebi, *Fezleke*, s. 571; aynı müellif, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 118). Nitekim Murad Reis'in korsan kaptan gemisini alarga ettiği ve ardından göğüs göğüse mücadele ettiği görüşü daha akla yatkındır. Bk. Tahâzade, IV, s. 387.

66 *Gazânâme*, s. 178.

67 Mustafa Sâfî, *Zübdetü't-Tevârîh*, II, s. 124-125; Mehmed b. Mehmed, *Nuhbe*, s. 673-674; Kara Çelebi-zâde Abdülaziz Efendi, *Ravzatü'l-Ebrâr*, Bulak 1248, s. 519; Kâtib Çelebi, *Fezleke*, s. 570-571; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 118; Nâimâ, II, s. 378; Hammer, *a.g.e.*, s. 131; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. III/2, Ankara 1977, s. 371. Guarnieri, *I Cavalieri*, s. 166, dpn. 15; Kaynaklarda, ele geçirilen Hıristiyan gemilerinin sayısı ve ganimetin miktarı hakkında verilen farklı bilgilerin tartışması için bk. Acıpınar, "Halil Paşa", s. 11 dpn. 30.

68 Bk. Kâtib Çelebi, *Fezleke*, s. 118. Daha önce yayımlanan bir makalemizde sehven, Murad Reis'in Karacehennem Savaşı'ndan sonra yapılan küçük çaplı başka bir mücadelede yaralandığı yazılmıştır. Doğrusu buradaki şekliyledir, bk. Acıpınar, "Halil Paşa", s. 11.

yaptıklarını ifade etmektedir.[69] Fuad Köprülü ise Cezayir'deki ocağa bağlı olarak tanıttığı bu şairlerin şiirleriyle Adalar Denizi ve Akdeniz kıyılarındaki Türk kültürünü Kuzey Afrika'ya taşıdığı ve yaydığı fikrine vurgu yapmaktadır.[70] Ortak görüş ise onların XVI. yüzyılda yaşamış olduklarıdır. Ancak aşağıda göreceğimiz üzere şiirler Murad Reis'in Sultan I. Ahmed tarafından İstanbul'a daveti ve Karacehennem Savaşı'ndaki kahramanlıkları üzerinde yoğunlaşmaktadır ki, bu durum onların XVII. yüzyılda hala hayatta olduklarını doğrular.

Konuyla ilgili ilk şiir Çırpanlı'ya aittir. Şiirde Murad Reis'in yiğitliği, denizlerdeki ünü ve gâziler arasında sevilen bir kişi olduğu konularına atıflar vardır.

Çırpanlı

Gâzi Murad Reis'den haber soranlar
Vardır bahâdırı yarar delisi
Her kande hû desen gelür yetişür
[…]

Gemileri vardır yeter uzağa
Dâima beş vaktin kılar Hudâ'ya
Padişah uğrına çıkar gazâya
Tanrı'nın arslanı Hazret-i Ali'si

Bilen Gâzi Murad Reis'i der bak
Resûlullah sancağını çeker ak
Denizde karada yardımcısı Hak
Gerçek Mağrib erlerinin velîsi

Baş başa çataruz gelür dem olur
Savaşanda derya yüzü kan olur
Gâziler yüzünü görür şen olur
Geldi derler Cezayir'in ulusu

Çırpanlı eydür hele Sultan'ım göre
Bahadırlık oldur yerinde dura
Her kaçan iskele ursak bir yere
Ol gün […] Akdeniz'in yalısı

Armutlu mahlasını kullanan saz şairimiz ise şiirlerindeki sade konuşma dili ve aktardığı bilgilerle bizzat Murad Reis'in yanında bulunduğu ve seferlerine iştirak ettiği intibaını uyandırmaktadır. Zaman zaman kullandığı "*eydür*" kelimesiyle Murad Reis'in ağzından sözler söylemiştir.[71] Karacehennem Savaşı'yla ilgili olduğu anlaşılan son şiirinde ise Murad Reis'in ölümüne ilişkin hiçbir ipucu yer almamaktadır. Bu nedenle şiirini savaştan hemen sonra yazdığı ve Murad Reis'in bu sırada hayatta olduğu akla gelmektedir.

---

69 Şükrü Elçin, *Halk Edebiyatı Araştırmaları-1*, Ankara 1997, s. 273.

70 M. Fuad Köprülü, *Türk Sazşâirleri 1:Türk Edebiyatında Âşık Tarzının Menşe ve Tekâmülü-XVI. ve XVII. Asır Sazşairleri*, Ankara 1962, s. 63-64.

71 Haydar Sanal'a göre Armutlu, Murad Reis'in gemisinde bulunmakla kalmayıp ayrıca gemi zabitanındandır. Bu görüşünü de şiirlerinde kullandığı dile dayandırır. Bk. Sanal, Çöğür Şairleri, s. 16.

Armutlu
-I-[72]

Murad Reis eydür hey gâziler hazır olun vaktinize
Hazret-i Ali Düldül'e bindüğü günlerdir bu gün
El ayak hurdehâş olup şehid olur gâziler
Analar oğul deyüp anduğu günlerdür bu gün

Gün doğmadan rast geldin ol yezîdi pusuda
Ümidimiz budur Hakk'dan kılıç arşa asıla
Döğüşelim ey gâziler, nice başlar kesile
Ulu kuşlar leşlere doyduğu günlerdir bu gün

Bu imiş korsan gemisi Mısır'ın yolunu kesen
Kerbelâ'da şehid oldu İmam Hüseyin, Hasan
Aldın kâfirin gemisin, şükür geldin sağ esen
Cezâyirlü şen olup geldüğü günlerdir bu gün

Armudlu eydür gâziler boyanmış kızıl kana
Kendünüze mağrur olman, dünya fenâdır fenâ
Deryâ yüzünde hûriler cenk ider bâd-ı sabâ
Muhammed mucizâtı indüğü günlerdir bugün

Armutlu
-II-[73]

Murad Reis gülbang çekdirdi
Din-i İslâm sancağı dikdüğü vaktin
Padişah uğrına niyyet eyledi
Çıkup Cezâyir'den gitdüğü vaktin

Gâziler ceng için gördü yarağı
Doymaz muhannedin buna yüreği
Hep kâfirler koyuverdi küreği
Yezid gelüp kıçdan çatduğu vaktin

Yiğit Beyler hep küreğe yapışdı
Kıçdan top otına odlar erişdi
Muhammed'in şefâati yetişdi
Gemi yandı deyüp gördüğü vaktin

Murad Reis eydür zâhir bâtında
Yâ Râb hâcetim kabul eyle katında
Gök duman içinde kalduk tütünde
Kâfir baş topunu atduğu vaktin

Armutlu eydür be Sultan'ım Hâk'la
Heman yezîdlerin fendi top ile
Alarga itdirdik tüfeng ile okıla
Beş pare kadırga çatduğu vaktin

[72] Hakan Cevher, *Ali Ufkî Bey ve Hâzâ Mecmû'a-i Sâz ü Söz (Transkripsiyon-İnceleme)*, E.Ü. SBE (Doktora Tezi), İzmir 1995, s. 651; Sanal, Çöğür Şairleri, s. 22; Elçin, *Akdeniz'de ve Cezâyir'de*, s. 16.

[73] Sanal, Çöğür Şairleri, s. 20-21; Elçin, *Akdeniz'de ve Cezâyir'de*, s. 17; Köprülü, *Sazşâirleri 1*, s. 114.

Yukarıda verilen şiirlerle tarihî metinler arasında geçen bilgilerin kısa bir mukayesesi, şiirlerin gerçeğe yakınlığı hakkında önemli ipuçları vermektedir. Armutlu'nun ilk şiirinde "*Bu imiş korsan gemisi Mısır'ın yolunu kesen*" şeklinde kaleme aldığı bir mısraı Osmanlı kaynaklarının sıklıkla dile getirdiği Hıristiyan korsan gemilerinin Mısır-İstanbul arasında seyreden gemi konvoylarına saldırmasına yöneliktir. Ardından "*Aldın kâfirin gemisin şükür geldin sağ esen*" şeklindeki mısrada da "*ol Yezîd*" tanımlamasıyla tek bir korsan gemisinin ele geçirildiği anlaşılmaktadır. Söz konusu olay muhtemelen Murad Reis'in karıştığı başka bir mücadeleyi konu edinmektedir.

Armutlu'ya ait ikinci şiir ise büyük ihtimalle Murad Reis'in hayatına mâl olan son sefere işaret etmektedir. Öyle ki Cezayir'den çıkarak Padişah hizmetine girmesi ve kendisine sancakbeylik görevinin tevdi edilmesiyle bağlantılı gibi görünmektedir. Devamında, daha önceki şiirinde olduğu gibi, Yezîd olarak bahsettiği gemi Kızıl Kalyon'a karşılık gelmektedir. Kızıl Kalyon'un Murad Reis'in gemisiyle yakın muharebeye girişmesi "*Hep kâfirler koyuverdi küreği/ Yezid gelüp kıçdan* çatduğu *vaktin*" mısralarıyla dile getirilmiştir. Hıristiyan kalyonunun toplarını ateşlemesiyle birlikte ortaya çıkan durum ise "*Gök duman içinde kalduk* tütünde/ Kâfir baş topunu *atduğu vaktin*" denilerek resmedilmiştir. Şiirin son dörtlüğü ise Murad Reis'in taktiksel manevrası sonrasında savaşın son safhasında yaşanan toplu bir mücadeleyi göstermektedir. Bu durum şiirin son iki mısrasında "*Alarga itdirdik tüfeng ile okıla/ Beş pare kadırga* çatduğu *vaktin*" şeklinde dile getirilmiştir. Bu noktada şairin dizesi Osmanlı kaynaklarının Mısır yolunu kesen Hıristiyan gemilerinin sayısı konusunda ihtilafa düştüğü bir başka meseleye değinmektedir. Söz konusu kroniklerde kalyonların beş veya altı civarında olduğu nakledilirken Armutlu beş sayısını vermektedir.

Murad Reis hakkında şiir yazan diğer bir halk şairi de Kul Çulha'dır. Aynı dönemde yaşamış olan şairin kaleme aldığı şiir Murad Reis'in Akdeniz'de İspanya'ya karşı elde ettiği zaferleri anlatır. İspanya Kralı'nın ağzından yazılan şiirlerde ana tema Murad Reis'in ele geçirdiği İspanyol gemilerinden alınan tutsaklar arasında İspanya Kraliyet ailesine mensup bir şehzadenin bulunması ve kralın oğlunu geri alma çabalarıdır:[74]

Duka İspanya haber göndermiş
Ben benim şimdiki halimi demiş
Yardım versün bana […] isterim
Murad Reis […] alamı demiş

Kul Çulha eydür Hızır eyler göreyüz
Ümiddir çok murâda ireyüz
Dadanmışdır bize Murad Reis
Korkarım işletmez yolumu demiş

[74] Elçin, *Akdeniz'de ve Cezâyir'de*, s. 23.

SONUÇ

Mevcut çalışmanın çıkış noktası Osmanlı denizcilik tarihinde yer edinmiş önemli şahsiyetler hakkında yapılacak biyografik çalışmaların bütün içerisindeki yeri ve önemine dikkat çekmektir. Bu bakımdan Murad Reis'le ilgili birçoğu dağınık, yanlış ve yetersiz bilgilerin arşiv kayıtları ve birinci el kaynaklar vasıtasıyla daha tafsilatlı ortaya konmaya çalışılmıştır. Önceki bölümlerde görüldüğü üzere, Murad Reis'in hayatı ve faaliyetleri başta olmak üzere kendisiyle ilgili birçok konuda önemli bilgi eksiklikleri ve karışıklıkları vardır. Bu karışıklıkların temelinde de kendisinin Arnavut kökenli olması hasebiyle bu unvanla anılmış olduğu yönündeki savlar ve bilgiler yer almaktadır. Ağırlıkla Avrupa kaynaklarında yer alan söz konusu malumatın Osmanlı kronikleri ve arşiv vesikaları vasıtasıyla teyidinin şimdiye kadar mümkün olmaması, doğal olarak "Arnavud" unvanlı Murad Reis'in, Gâzi Murad Reis olup olmadığına dair şüpheleri arttırmıştır.

Öte yandan Murad Reis'in denizcilik tecrübesi hususunda Osmanlı kaynakları hemfikirdir. Özellikle Karacehennem Savaşı'nda Halil Paşa'nın yanında yer aldığı ve mücadelenin kazanılmasında tecrübesinin mühim bir rol oynadığı muhakkaktır. Her ne kadar devamlı surette riayet edilmediği bilinse de, Osmanlı yönetiminin donanmada "kapudanlığa deryâ 'ilminde mâhir korsan kimesne gerekdir" düsturu gereğince Murad Reis'e sancakbeyiliklerden önce daha önemli görevlerin teklif edildiği düşünülebilir.

Son olarak Osmanlı denizcilik tarihinde deniz korsanlarının önemi, donanmaya yardımları ve hareket alanlarının teferruatlı tespitleri Osmanlı denizciliği ve tarihi açısından ayrı bir önem arz etmektedir. Murad Reis'in hayatı ve çeşitli faaliyetlerini ele alan bu bildiri, ileriki zamanlarda kaleme alınacak benzer içerikli çalışmalara önayak teşkil etmesi amacını taşımaktadır. Aynı zamanda tarih araştırmalarının, kaynak ve arşiv malzemeleri dışında, halk edebiyatından da beslenmesinin çok daha ilgi çekici ve doyurucu bilgilerin ortaya çıkmasına zemin hazırlayacağı anlaşılmaktadır.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV BELGELERİ

BOA. (Başbakanlık Osmanlı Arşivi)

A.DVN.MHM. (Bâb-ı Âsafî Mühimme Defterleri) 937

A.DVN.DVE (Düvel-i Ecnebiye Defterleri) 13

KK (Kamil Kepeci) 70, 71

MD (Mühimme Defterleri) 76, 78

MDZ. (Mühimme Defteri Zeyli) 8, 18

B. KAYNAK ESERLER

Amabile, Luigi, *Fra Tommaso Campanella, la sua congiura, i suoi processi e la sua pazzia*, Vol. III, Napoli 1882.

Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi: Topkapı Sarayı Bağdat 306 Yazmasının Transkripsiyonu*, (haz. Y. Dağlı-S. Ali Kahraman-R. Dankoff), Yapı Kredi Yayınları, C. IX, İstanbul 2005.

F. Brown, Horatio, *Calender of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs, 1607-1610*, Vol. XI, Dublin 1904.

Galluzzi, Riguccio, *Istoria del Granducato di Toscana sotto il governo della casa Medici*, Tomo Terzo, Firenze 1781.

Gazânâme-i Halîl Paşa 1595-1623 (Tahlil ve Metin), (haz. Meltem Aydın) Marmara Üniversitesi TAE. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2010.

Haedo, Diego de, *Topographia e historia general de Argel*, Valladolid 1612.

Kara Çelebi-zâde Abdülaziz Efendi, *Ravzatü'l-Ebrâr*, Bulak 1248.

Kâtib Çelebi, *Fezleke, Tahlil ve Metin*, (haz. Zeynep Aycibin), Mimar Sinan Üniversitesi SBE. Ortaçağ A.B.D. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2007.

_____, *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr (Deniz Seferleri Hakkında Büyüklere Armağan)*, (haz. İdris Bostan), Ankara 2008.

Knolles, Richard, *The Turkish History from the Original of that Nation to the growth of the Ottoman Empire*, C. I, London 1687.

Kolağası Mehmed Râ'if, *Mir'ât-ı İstanbul*, C. I (Asya Yakası), (haz. Günay Kut-Hatice Aynur), İstanbul 1996.

Mehmed b. Mehmed, *Mehmed b. Mehmed er-Rûmî (Edirneli)'nin Nuhbetü't-Tevârih ve'l-Ahbâr'ı ve Târîh-i* Âl-*i Osman'ı (Metin-Tahliller)*, (haz. Abdurrahman Sağırlı), İstanbul Üniversitesi SBE. (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2000.

Mustafa Sâfî, *Mustafa Sâfî'nin Zübdetü't-Tevârîh'i*, (haz. İbrahim Hakkı Çuhadar), C. II, Ankara 2003.

Nâimâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'*îmâ *(Ravzatü'l-Hüseyn fî Hulâsâti Ahbâri'l-Hâfikayn)*, (haz. Mehmet İpşirli), C. II, Ankara 2007.

C. ARAŞTIRMA-İNCELEMELER

ACIPINAR, Mikail, "Osmanlı Kronikleri Işığında Kaptan-ı Derya Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri (1609-1623)", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XXVIII/1 (2013), s. 5-35.

ACIPINAR, Mikail, "Anti-ottoman activities of the Order of the Knights of St. Stephen during the second half of the 16th century", *Seapower, Technology and Trade: Studies in Turkish Maritime History*, (eds.) D. Couto-F. Gunergun-M.P. Pedani, Istanbul 2014, s. 165-172.

BİLGİLİ, Ali Sinan, "Osmanlı Tarih Yazarlarına Göre Sultan I. Ahmed Devri Deniz Muharebeleri (1603-1617)", *Atatürk* Üni. *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı 26, Erzurum, s. 235-246.

BOSTAN, İdris, *Adriyatik'te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler 1575-1620*, İstanbul 2009.

_____ - ÖZBARAN, Salih (ed.), *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi,* C. I, İstanbul 2009.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, "Türk Denizcilerinin Atlas Okyanusu'ndaki Harekâtı", *Belleten*, XLVI/181 (1982), s. 35-61.

CARALI, P. Paolo, *Fakhr ad-Dîn II: Principe del Libano e la corte di Toscana 1605-1635*, Vol. II, Roma 1938.

CARIM, Fuad, *Türk'lerin Denizciliği: Oruc Reis ve Garb Ocakları, Hind Denizleri'nde Türk-Portekiz Eşleşmeleri*, Berksoy Matbaası 1965.

CEVHER, Hakan, *Ali Ufkî Bey ve Hâzâ Mecmû'a-i Sâz ü Söz (Transkripsiyon-İnceleme)*, E.Ü. SBE. (Doktora Tezi), İzmir 1995.

ÇELİKKOL, Zeki, *Rodos'taki Türk Eserleri ve Tarihçe*, Ankara 1986.

ELÇİN, Şükrü, *Akdeniz'de ve Cezâyir'de* Türk Halk Şâirleri, Ankara 1988.

_____, *Halk Edebiyatı Araştırmaları-1*, Ankara 1997.

GEMIGNANI, Marco, *Il cavaliere Iacopo Inghirami al servizio dei Granduchi di Toscana*, Pisa 1996.

GUARNIERI, Gino, *I Cavalieri di Santo Stefano nella storia della marina Italiana (1562-1859)*, Pisa 1960.

HERNÁNDEZ, Francisco Velasco, "La razzia del corsario Morato Arraez en la costa Murciana en Agosto de 1602", *Murgetana*, Número 125, Año LXII (2011), s. 83-101.

IŞIKSEL, Güneş, "Haci Murâd (Agi Morato): An Elusive Algerian Dignitary", *Oriento Moderno*, 93 (2013), s. 452-563.

KÖPRÜLÜ, M. Fuad, *Türk Sazşâirleri 1: Türk Edebiyatında Âşık Tarzının Menşe ve Tekâmülü - XVI. ve XVII. Asır Sazşairleri*, Ankara 1962.

MORGAN, Joseph, *A Complete History of Algiers: From the earliest to the present Times*, Vol. II, London 1729.

MUHAJ, Ardian, "Ottoman Corsairs in the Atlantic during the 16th century: Murat Rais, The Albanian and the first Ottoman Expedition to the Canary Islands", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, C. 3, Ankara 2014, s. 261-269.

NUTKU, Emrullah, "Türk Denizcilerinin Atlantik Harekâtı Hakkında Kanıtlar", *VIII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, C. III, Ankara 1983, s. 1571-1580.

POOLE, Stanley-Lane, *The Story of the Barbary Corsairs*, New York 1890.

Safvet Bey, "Sıngın Donanma Harbi Üzerine Bazı Vesikalar", *TOEM*, C. 2, S. 9 (1 Ağustos 1327), s. 558-562.

SALE, George vd., *The Modern Part of an Universal History from the Earliest Account of Time*, Vol. XVIII, London 1760.

SANAL, Haydar, Çöğür Şairleri-1: Armutlu, XVI.-XVII. Yüzyıllar, İstanbul 1974.

UZUNÇARŞILI, İ. Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C. III/2, Ankara 1977.

PORTEKİZ'İN HİNT OKYANUSUNDAKİ FAALİYETLERİNE KARŞI, OSMANLI DEVLETİ TARAFINDAN AÇE (1566) VE GÜCERAT (1538) SULTANLIKLARININ DESTEKLENMESİ

THE SUPPORT OF OTTOMAN NAVY TO ACEH (1566) AND GUJARAT (1538) DYNASTIES AGAINST PORTEGUESE IN THE INDIAN OCEAN

Abdulkadir GERÇEKSEVER *

Özet:

Osmanlı Devleti, özellikle 16. yüzyılda denizlerde varlığın öneminin farkına varmış ve Osmanlı Donanması; diplomasinin ideal bir uygulama aracı olarak önemli rol oynamaya başlamıştır. Bu dönemde Osmanlı; Müslüman ülkelere yönelik tehditler karşısında sığınılacak bir liman olarak kendisini kabul ettirmiştir. Bu kapsamda; 16. yüzyılda Hint Okyanusu'nda etkin olarak faaliyet gösteren Portekiz'e karşı yardım talep eden Müslüman Açe (1566) ve Gücerat (1538) Hanedanlıklarına Osmanlı Devleti tarafından denizden yapılan destek son derece önemli bir olay olarak karşımıza çıkmaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı, Hint Okyanusu, Portekiz, 16.yüzyıl, diplomasi.*

Abstract:

During the 16th century, Ottoman Empire had realised the importance of being presence actual on the high seas and Ottoman Navy had begun to play an important role as an ideal instrument of diplomacy. During this period, Ottomans had won the recognition of Muslim communities and these communities had seen the Empire as a port to put in against the threats towards themselves. In this context, during 16th century the support of Ottoman Navy to Aceh (1566) and Gujarat (1538) dynasties against Porteguese in the Indian Ocean is an important case.

Key Words: *Ottoman, Indian Ocean, Porteguese, 16th century, diplomacy.*

---

* Yüksek Lisans Öğrencisi, Uluslararası İlişkiler ve Güvenlik, Deniz Harp Akademisi / Graduate (Master) Student, International Relations and Security, Naval War College; (agerceksever@gmail.com).

PORTEKİZ'İN HİNT OKYANUSU'NDAKİ FAALİYETLERİNE KARŞI, OSMANLI DEVLETİ TARAFINDAN AÇE VE GUCERAT SULTANLIKLARININ DESTEKLENMESİ

Abdulkadir GERÇEKSEVER

1. Portekiz'in Hint Okyanusu'ndaki Deniz Gücü ve Faaliyetleri

Portekiz, 16. yüzyılın başlarında gemicilik ve deniz ticareti alanlarında dünyanın önde gelen devletleri arasında yer almıştır. Portekiz'in bu alanlardaki başarısı o dönemdeki coğrafya bilgisine bağlıdır. Coğrafya bilgisinin gelişim sürecinde ise, Portekizli gemicilerin düzenledikleri deniz yolculukları önemli yer tutmuştur. Bu kapsamda akla gelen ilk isim ise 'Gemici Henri' olarak anılan Portekiz Prensi Don Hanrik'tir.[1] "Keşifler Çağı" olarak adlandırılan bu dönemde İspanyollar Amerika Kıtasına yerleşirken, Henri'nin teşvikleri ile harekete geçen Portekizli gemicilerin Afrika kıyılarına ve Hint Okyanusu'nu çevreleyen ülkelerin bazı liman şehirlerine kadar ulaştıkları bilinmektedir.

16. yüzyılda Portekiz dinsel, ekonomik ve siyasi faktörlerin de etkisiyle, okyanuslara dayanıklı, büyük ve sağlam gemiler inşa etme yoluna gitmiş, diğer taraftan sahip olduğu gemilerin sayı ve silahlarını arttırmıştır. Bu gemilerden oluşan filolarla da, Afrika ve Hint Okyanusu kıyılarındaki zenginlikleri kendi ülkesine taşıma gayreti içerisine girmiştir. O dönemde coğrafi keşiflerin doğal bir sonucu olarak ortaya çıkan sömürgecilik faaliyetleri Portekizliler açısından daha çok Afrika ve Hint Okyanusu kıyılarına yönelik olmuştur.[2]

Portekizlilerin keşif ve sömürge faaliyetlerine yönelik en somut örnekler; 1487'de Ümit Burnu'nu dolaşmaya çıkan Bartholemeu Diaz, 1490'da baharat hakkında bilgi toplamak üzere Hindistan sahillerine gelen misyoner Pero de Cavilha ve 1498'de "*Kalikut'a Hristiyanları ve baharatı bulmaya geldik*" sözüyle ön plana çıkan Hindistan yolunun kaşifi Vasko de Gama'dır. Ancak Hint Okyanusu kıyılarında tam anlamıyla Portekiz sömürgelerini kurmayı başaran kişi, o dönemde kralına; "*Portekiz tesadüfen denizlerde bir yenilgiye uğrayacak olursa, yerel güçler hoşgörmedikleri sürece sömürgeleriniz bir günden fazla*

---

1 Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, Cilt: II, (haz. Midhat Sertoğlu), Şehir Matbaası, İstanbul 1958, s. 1081.

2 Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004, ss. 108-109.

dayanamayacaktır..." şeklinde bir mektup yazan Alfonso de Albuquerque'dir.[3] Onunla birlikte dönemin Portekiz hükümeti, özellikle Malabar-Kızıldeniz ticaretinin ele geçirilmesi maksadıyla Hint Okyanusu'na güçlü bir filo göndermiştir. Albuquerque, Hint sahilindeki Goa'yı 1510 yılında Portekiz sömürgelerine merkez yapmıştır. Bu gelişmeden sonra Portekizlilerin Kızıldeniz önünden Endonezya'ya kadar uzandığı görülmektedir. Bu kapsamda yüzyıllardır Levant'a taşınan baharatı Lizbon'a getirmeyi hedefleyen Portekiz; o zamana kadar Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda varlık gösteren başta Memlük olmak üzere, Arap ve Hintli gemiciler için tehlike unsuru olmaya başlamıştır. Bu dönemde Portekizliler, okyanuslara dayanıklı kalyonlardan da istifadeyle Aden Körfezi ilerisindeki Sokotra Adası'nı ve Basra Körfezi ağzındaki Hürmüz Boğazı'nı zaptederek, doğunun mallarını Akdeniz'e taşıyan yolların anahtarlarını ele geçirmiş ve Hint Okyanusu'ndaki ticaretin kontrolünü sağlamışlardır.[4]

Coğrafi keşiflerin başladığı dönemde Doğu ticaretinin Avrupa'ya açılan kapılarını teşkil eden limanları da hatırlamakta fayda bulunmaktadır. Bahse konu limanlar; Aden, Cidde, Süveyş ve İskenderiye ile Hürmüz-Basra yolunun sonundaki Halep ve Trablusşam (Trablus)'dır. Hindistan ve diğer Doğu ülkelerinden deniz yoluyla gelen mallar, bu limanlar aracılığıyla Akdeniz'e açılmış, oradan da Avrupa limanlarına taşınmıştır.[5]

Diğer taraftan Portekizliler, sahip oldukları gemilerin direklerini ve yelkenlerinin sayısını artırarak denizde manevra yeteneklerini ve dayanıklılığı artırmışlardır. Güçlü omurga ve meşe kaplama ile inşa edilen Portekiz gemileri, ağır topların geri tepmesine de dayanıklı hale getirilmiştir. Kadırga tipi gemilerde bu topların kullanılması mümkün olmamıştır. 16. yüzyılın başına gelindiğinde Portekizlilerin sahip olduğu bahse konu donanım, Çin ve Hint denizlerinde Portekizlilere büyük bir üstünlük sağlamıştır. Vasco da Gama Kalikut'a geldiği zaman Avrupa toplarının, Asya'daki hiç bir topla karşılaştırılamayacak kadar etkili durumda olduğu bilinmektedir.[6]

2. Osmanlı Devleti'nin Hint Okyanusu'ndaki Deniz Gücü ve Faaliyetleri

Osmanlı donanmasını, 15. yüzyıl sonlarından 17. yüzyıl sonlarına kadar, dünyanın en büyük deniz güçlerinden biri olarak niteleyen yerli ve

---

3 Nejat Tarakçı, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, s. 178.

4 Özbaran, *a.g.e.*, ss. 112-115.

5 Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, II, s. 996.

6 Tarakçı, *a.g.e.*, s. 175.

yabancı birçok tarihçi mevcuttur. Özellikle Osmanlı'nın Yükselme Dönemi olarak nitelendirilen 16. yüzyılda deniz gücünün, görenleri heyecanlandıran, yabancı gezgin ve tarihçilerin kayıtlarında övgüyle bahsettikleri bir teşkilata sahip olduğu belirtilmektedir.

Hazırladığı bir makalede Osmanlı denizciliğini aydınlatmak maksadıyla Başbakanlık Devlet Arşivi ile Venedik, Cenova, Viyana ve Münih arşiv ve kütüphanelerinde çalışmalar yaptığını ifade eden Prof. Dr. Danyal Bediz, çalışmaları sonucunda Osmanlı gemiciliğinin; güçlü bir gemi inşa tekniğine, derin denizcilik bilgisine, çok geniş bir lojistik destek ağına, mükemmel bir seyir emniyet teşkilatı ve tesislerine, ayrıca dönemin güvenilir haritalarına dayandığını belirtmektedir. Bediz'e göre; "*Osmanlı Türkleri, Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının topraklarına ve kıyılarına kadar yayılmasıyla sahili olan yeni coğrafi bölgelere intibak etmeyi başarmışlardır. Ele geçirilen arazinin coğrafi, askeri ve ekonomik özelliklerinin ortaya koyduğu şartları etüt ederek gereğinin en kısa zamanda yapılması için bütün zeka ve kabiliyetlerini kullanarak, özellikle gemicilik sahasında olağanüstü ihtisas ve yetenek sahibi olduklarını ispat etmişlerdir*".[7]

Osmanlı Devleti donanmasına ait gemilerin 7-8 yılda bir yenileniyor olması, bir teknenin sekiz yıldan fazla kullanılmasının dönemin kanunlarına aykırı olması, 17. yüzyıl ortalarına kadar her yıl 40 harp gemisi ve ihtiyacı karşılayacak sayıda küçük gemi inşa edilmiş olması, olağanüstü durumlarda ise başta Haliç Tersanesi'nde olmak üzere yılda 100 ve daha fazla harp gemisi inşa ederek donatılabilmesi, Osmanlı deniz gücünün o dönemde ulaştığı düzeyi göstermektedir. Bu süreçte Osmanlı padişahlarının, kara ordusu inşasına verdikleri önemin aynısını donanmaya da verdikleri bilinmektedir. Örneğin II. Selim, Haliç'teki hasbahçesinin bir kısmını Tersane'ye bırakmış, bu sayede fazladan sekiz kadırganın inşa edilmesini sağlamıştır.[8]

Bu dönemde Osmanlı Devleti sınırları içerisinde deniz ve göl kıyıları ile nehirlerde tespit edilebilen gemi inşa tezgahları sayısının 97 olduğu, donanma gemilerinin sayısının ise nakliye ve yardımcı sınıf gemileri/tekneler[9] ile birlikte 3.000'e ulaştığı belirtilmektedir.

Ancak aynı dönemde Osmanlı'nın bu denli gemi inşa kabiliyeti mevcut iken yakalayamadığı bir gelişme vardır ki o da; sömürgelerini yaygınlaştırmak için okyanuslarda daha hızlı ve etkin varlık gösterme çabası içinde olan Avrupa'nın, bu maksatla kullanmaya başladığı yüksek güverteli ve yalnızca

---

7 Danyal Bediz, *16-17. Asırlarda Osmanlı Denizciliğinin Bugüne Kadar Meçhul Kalmış Başarıları*, Donanma Dergisi (Sayı 458), s. 3.

8 Yılmaz Öztuna, *Türk Tarihinden Yapraklar*, MEB, İstanbul 2005, ss. 162-163.

9 Örneğin binek hayvanlarının nakliyatında kullanılan 'At Gemileri' başlı başına bir filo teşkil etmekteydi.

yelkenle seyreden harp gemileri olan kalyonlardır. Osmanlı, 17. yüzyıl ortalarına kadar daha çok temelde insan enerjisine bağımlı olan, kürek ve yelkenin müşterek olarak kullanıldığı kadırga ve baştarda inşası yapabilmiştir. Bu gemilerin okyanus şartlarında verimli kullanılabilmesi ise mümkün değildir.[10]

16. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Hint Okyanusu'ndaki durumuna bakıldığında ise, bölgede Osmanlı Devleti ile Müslüman Hint hükümdarları arasındaki ilk diplomatik ilişkilerin Fatih Sultan Mehmet devrinde İstanbul'un fethinden sonra başladığı görülmektedir. Bu devirde her iki tarafın da birbirine elçiler ve iyi niyet mektupları gönderdiği bilinmektedir. Bahse konu ilişkiler zaman içerisinde büyük bir ivmeyle artmış, mesafenin uzunluğu ve denizlerde varlığın öneminin anlaşılmasıyla beraber, donanma; diplomasinin ideal bir uygulama aracı olarak kullanılarak bölgedeki siyasi hedeflerin ele geçirilmesinde önemli rol oynamıştır.

Yavuz Sultan Selim, İran Seferi'nin ardından Mercidabık (1516) ve Ridaniye (1517) zaferleri ile Mısır'ı tamamen hakimiyeti altına almış, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu ticaret yollarını Osmanlı gemilerine açmıştır. İşte bu noktada Osmanlı Devleti Hint Okyanusu'nda Portekizlilerle karşı karşıya gelmiştir.

Yavuz Sultan Selim'in ardından Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) da deniz gücünün geliştirilmesine büyük önem vermiş, bu zaman diliminde Osmanlı denizciliği altın çağını yaşamıştır. Bu dönemde Osmanlı denizciliği; başta Barbaros Hayrettin Paşa olmak üzere Oruç Reis, Turgut Reis, Uluç Ali Reis, Salih Reis, Aydın Reis, Murat Reis, Seydi Ali Reis, Piyale Paşa ve Kılıç Ali Paşa gibi ünlü denizcileriyle ön plana çıkmıştır.

16. yüzyılda doğu ticaretinin en önemli yolunun Kızıldeniz'den geçtiği, İskenderun, Süveyş, Malaka Boğazı ile Hindistan, Basra Körfezi, Irak ve Suriye hattında bulunduğu göz önüne alınırsa, Osmanlı Devleti'nin özellikle Mısır ve Aden'i almasıyla bölgede Portekiz'i tehdit eden tek Müslüman devlet olduğu görülmektedir.[11]

Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nin deniz stratejisinde; donanma ile birlikte kara ordusunun etkisini sağlamak maksadıyla her iki kuvvetten faydalanıldığı, hedef ister liman ister ada olsun kararlaştırılan saldırı gününde her iki kuvvetin harp sahasında toplandığı; taarruz hedefi bir ada olduğu takdirde donanma adaya doğru harekete geçerken, adaya en yakın sahil kesiminde ordu birliklerinin toplandığı, böylece donanmanın karadan aldığı muharebe ve lojistik

---

[10] Tarakçı, *a.g.e.*, s. 182.

[11] Doğan Yıl Yeniçerioğlu, "XVI. Yüzyılda Hind Okyanusu ve Seydi Ali Reis", *Donanma Dergisi*, Sayı: 457, ss. 8-10.

desteği ile cephane ikmali sayesinde savaş gücüne güç kattığı bilinmektedir.[12]

Bölgeye yönelik deniz stratejileri kapsamında, Süveyş Tersanesi'ne rağmen Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasının takviye edilmesine ihtiyaç duyulunca da, Osmanlı'ya Hint Okyanusu'na geçme imkanı verecek Süveyş Kanalı'nın açılması fikri ortaya çıkmış (1568), ancak bu girişim başarıyla sonuçlanmamıştır. 17. yüzyıl ortalarından itibaren ise kötüye giden ekonomi ve birçok alandaki yozlaşma ile birlikte deniz gücüne verilen önem de azalmıştır.

Ancak Türk donanması'nın eski önemini kaybetmiş olduğu 18. yüzyıl başlarında dahi Türk harp gemilerinin, dünyanın en büyük ve bakımlı tekneleri arasında olduğu çeşitli kaynaklarda ifade edilmektedir. Bu yıllarda İstanbul'a gelen İngiliz gezgini Richard Pococke, İstanbul limanlarında bulunan bazı Türk harp gemilerini, dönemin en büyük İngiliz harp gemisi olan Royal Sovereign'den daha büyük ve gösterişli olarak yazmaktadır. Aynı gezgin, 110 topa sahip olan ve 1600 mürettebatı bulunan bir Osmanlı gemisini anlatırken; geminin boyunun 56 metre, genişliğinin 15 metre, derinliğinin 6.5 metre olduğunu belirtmektedir. Pococke'tan daha önce İstanbul'a gelen Fransız gezgini De la Montraye ise, limanda gördüğü Osmanlı donanması gemileri için; her zaman intikale hazır ve silahbaşı durumunda olduklarını, çok büyük ve bakımlı olduklarını, üzerlerinde Türk üslubunda, göz kamaştırıcı bir güzellikte yaldızlı nakışlar ve oymaların bulunduğunu, ayrıca personelin kılık kıyafetinin de çok düzgün olduğunu ifade etmektedir.[13]

3. Tarihsel Gelişim Sürecinde Gucerat[14] ve Osmanlı Devleti'nin Bölgedeki Varlığı

Gucerat'ın tarihi 5. yüzyıla kadar uzanmaktadır. Her ne kadar bu isim bahse konu yüzyılda Hindistan'a gelen "Gucer" kabilesine atfedilse de, kavmin adının Akhunlar'ın Hindistan'a yerleşmeleri sırasında ortaya çıktığı bilinmektedir. Gucerat, Delhi Sultanı Alaaddin Halaci zamanında (1296) kesin olarak fethedilmiştir. Eyaleti, 1320 yılına kadar Halaciler yönetmiş, 1320-1391 yılları arasında ise Tuğluklular bölgede hakim olmuştur. Timur'un 1398'de bölgeyi istilası ile birlikte, son eyalet valisi Zafer Han 'Muzaffer Şah' ünvanıyla 1407 yılında Gucerat Sultanlığı'nın temellerini atmıştır. Muzaffer

---

[12] Bediz, *a.g.m.*, ss. 4-5.

[13] Öztuna, *a.g.e.*, s. 163.

[14] Bugün, Hindistan'ı oluşturan yirmi sekiz eyaletten birisi olan Gucerat; ülkenin kuzeybatısında yer almakta olup, Umman Denizi'ne güney ve batı kıyılarıyla açılmaktadır. Kuzeyinde Racastan, doğusunda Madhya Pradeş ve güneydoğusunda ise Maharashtra eyaletleri ile kuzeybatısında Pakistan bulunmaktadır. Yüzölçümü 196.024 km^2 ve nüfusu 50.671.017 (2001)'dir.

Şah'ın ardından tahta geçen Ahmed Şah ise Gucerat Devleti'nin gerçek kurucusu olarak kabul edilmektedir. Ahmed Şah'ın ölümünden sonra yerine sırasıyla Muhammed Şah, Kutbüddin II. Ahmed Şah, Davud Han ve Mahmud Şah hükümdar olmuştur.

Portekizlilerin bölgede etkilerini hissettirmeye başladıkları dönem ise Mahmud Şah'ın hükümdarlığının son dönemidir. Bu dönemde (1498) Portekizliler Hint Okyanusu ticaretine hakim olmaya olmaya başlamış, bu nedenle Mısır ve Gucerat tüccarları ikinci plana düşmüştür. Mahmud Şah, Memlük Sultanı Kansu Gavri ile ittifak yaparak Portekizlilere karşı koymaya çalıştıysa da Portekizliler'in Goa'yı ele geçirmesi üzerine onlarla anlaşma yapmak zorunda kalmıştır. Ancak Mahmud Şah'tan sonra yerine geçen II. Muzaffer Şah ise Portekizliler'le mücadeleye girişmiş ve onların Gucerat'a çok yakın bir ada olan Diu'yu alma girişimlerine engel olmuştur. Bu başarısının ardından Osmanlı Devleti ile diplomatik ilişkileri geliştirme çabaları kapsamında Yavuz Sultan Selim'e bir mektup göndererek, hem kendi başarısını bildirmiş hem de padişahı Çaldıran Zaferi'nden dolayı kutlamıştır. Muzaffer Şah'ın 1526'da vefatının ardından yerine, aynı yıl içerisinde sırasıyla oğulları İskender Han, II. Mahmud ve sonra da Bahadır Şah geçmiştir.[15]

Bahadır Şah ile Portekizlilerin ilişkilerinin bir dönem iyi yönde ilerlediği bilinmektedir. 1530 yılında Portekizli Vali Nuno da Cunha ile birlikte Hindistan'daki Portekiz merkezinin Koçin'den Goa'ya taşınmasının ardından Portekizliler yeni hedef olarak kendilerine Gucerat'ın liman şehri Diu'yu belirlemişlerdir.[16] 1531'de Melik bin Ayaz tarafından idare edilen Diu'ya 1531 yılında ilk saldırısını gerçekleştiren Portekiz donanmasının bu girişimi, Emir Mustafa ve Hoca Sefer Selmani komutasındaki donanmanın Diu'ya ulaşması neticesinde başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Emir Mustafa'nın ve Hoca Sefer'in bu başarısı Bahadır Şah tarafından büyük bir saygıyla karşılanmıştır. Bu zaferle birlikte Şah'ın bölgedeki nüfuzu da artmıştır. Ancak bu dönemde Bahadır Şah, politik bir hata yaparak Moğol Sultanı Hümayun'dan kaçıp kendisine sığınan bir asiyi Hümayun'a teslim etmemiş, bu nedenle de Hümayun'la çatışmaya başlamıştır. Hümayun'un saldırılarına karşı koyamayan Bahadır Şah Portekizlilerle birtakım anlaşmalar yapmış, ancak geç de olsa bu anlaşmaların tek taraflı olarak Portekiz'e hizmet ettiğini anlamıştır.[17] Bu kapsamda Şah, Portekizlilerle yaptığı anlaşmalarda (1535) Diu'da yalnızca bir ticarethane kurulmasına izin vermesine rağmen, arka planda Portekizlilerin Diu Kalesi'ni güçlendirmeye çalıştıklarını farketmiştir. Bu defa da kurtarıcı olarak Osmanlı Devleti'ni görmüştür.

---

[15] K. A. Nizami, "Gucerât", *DİA*, Cilt 14, İstanbul 1996, ss. 171-172.

[16] M. Yakub Mughul, "Türk Amirali Mustafa İbni Behram Bey'in Hindistan Seferi (1531)", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, İstanbul 1974, s. 249.

[17] Mughul, *a.g.m.*, ss. 253-257.

Burada, Bahadır Şah'ın ordusunda casusluk faaliyeti yürüten Portekizli bir topçunun raporuna yer vermek gerekir. Portekiz Devlet Arşivi'nde bulunan söz konusu raporda; Bahadır Şah'ın Hümayun'la yaptığı çatışmalar esnasında Portekizlilerin Bahadır Şah'ı arkasından vurmak istedikleri belirtilmektedir.[18] Bahadır Şah, Moğol ordusu karşısında uğradığı yenilgilerden sonra, Mekke'ye gitmeyi tasarlamış, ancak sonradan fikrini değiştirmiştir. Fikir değiştirmesinden sonra haremini ve hazinesini veziri Asaf Han'a teslim etmiş ve O'na Mekke'ye doğru yola çıkması emrini vermiştir. Asaf Han'ın, Kanuni Sultan Süleyman'a yazdığı 07 Haziran 1536 tarihli mektuptan, Bahadır Şah'ın kendisine 13 Mart 1536 tarihinde bir mektup gönderdiğini ve bu mektupta, ilişkileri güçlendirmek maksadıyla Kanuni'ye bir elçi göndermesini istediği bilinmektedir. Bu mektup ile Bahadır Şah'ın, Portekizlileri bölgeden atabilmek için emrinde güçlü bir donanma bulunan Osmanlı Devleti ile iyi ilişkiler kurmak istediği anlaşılmaktadır.[19]

Asaf Han'ın elçisinin Kanuni'ye Bahadır Şah'ın mektubunu ulaştırmasından kısa bir süre sonra Bahadır Şah Portekizliler tarafından öldürülmüştür. Bahadır Şah'ın ardından, yeğeni Mahmud Han (III. Sultan Mahmud) 05 Nisan 1538 tarihinde 11 yaşında iken tahta çıkmıştır.

Portekizli casuslar Hindistan'daki zaafiyetleri keşfetmek konusunda ne kadar gayret sarfetmişse, Kanuni de bölgeye yönelik istihbarat ağını aynı gayretle oluşturmuştur.[20] O dönemde Kanuni'nin, Portekizlilerin faaliyetlerinin ve nüfuzunun sadece Hindistan kıyı bölgesine etki etmekle kalmayıp Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Osmanlı hakimiyetindeki diğer bölgeler için de zararlı olacağının farkında olduğu bilinmektedir. Bu nedenle Hindistan'daki gelişmelere dahil olmaya ve Portekizlilerin bölgedeki deniz gücünü kesin olarak ortadan kaldırmaya karar vermiştir.

Kanuni, Bahadır Şah'ın mektubunu aldığında hiç beklemediği bir durumla karşı karşıya değildir. Hadım Süleyman Paşa Mısır beylerbeyi olduğu zaman, ona Süveyş Tersanesi'nde bir donanma inşa etmesini emretmiştir. İnşa için gerekli keresteler Karaman civarındaki ormanlardan kesilerek develerin sırtlarında Nil deltası ve Sina Çölü'nden Süveyş'teki gemi inşa tezgahlarına taşınmıştır.[21] Asaf Han'ın elçisinden aldığı yardım talebi mektubunun ardından ise Süleyman Paşa'ya, mevcut donanmayı güçlendirerek Hint Müslümanlarının yardımına gitmesi emrini vermiştir. Süleyman Paşa bu emri, Bahadır Şah'ın öldürülmesinden iki ay önce, 1537 yılının başında almıştır. Paşa'nın Portekizlileri

---

[18] Helbert Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, Selami Sertoğlu Kitabevi, İstanbul 1943, s. 35.

[19] M. Yakub Mughul, *Kanuni Devri*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1987, ss. 129-130.

[20] Melzig*, a.g.e*, s. 35.

[21] Melzig, *a.g.e*, s. 42.

Hindistan'dan atmak üzere bölgeye gelişi ise çocuk Sultan III. Mahmud'un saltanatının başlangıcına rastlamaktadır.

Aldığı emirle birlikte Hadım Süleyman Paşa bir taraftan Mısır'ın gelişmesine çalışırken, diğer taraftan da Osmanlı hakimiyetinin Kızıldeniz etrafında tam anlamıyla yerleştirilmesi ve Hint ticaretinin Süveyş'e akmasına engel olan Portekizlilerle mücadeleye girişilmesi yönünde faaliyetlere başlamıştır. Daha önceleri bu faaliyetler kapsamında güçlü bir donanma inşası zorunluluğunu Memlükler de anlamışlar ve Süveyş'te gemiler inşa ederek Kızıldeniz için bir donanma meydana getirmişlerdi. Ancak Memlük donanması Portekizliler karşısında yetersiz kalmıştır. Ayrıca Memlükler, kerestesizlik yüzünden, gemi inşa faaliyetlerinde sıkıntı yaşamışlardır. O dönemde Mısır'da inşa edilecek gemiler için kerestenin Anadolu veya Lübnan'dan getirilmesi gerekmişti. Ancak bu transfere Rodos şövalyeleri engel olmuştu. Hadım Süleyman Paşa Mısır valisi olduğu sırada ise, gemi malzemesi temininde Memlüklerin yaşadığı bu sıkıntı artık söz konusu değildir. Zira şövalyeler Rodos'tan çıkarılmışlar, ayrıca Anadolu ve Mısır toprakları aynı devletin elinde bulunmaktadır. Hadım Süleyman Paşa'ya Süveyş'te gemi inşası için emir verilirken, diğer taraftan Kaptanpaşa'ya emir yazılarak gerekli malzemeyi yirmi gemiye yüklemesi emredilmiştir. Mısır'a gönderilen malzeme arasında toplar da bulunmaktadır.

Bahse konu faaliyetleri o dönem ki Portekiz kralına istihbar eden Venedikli bir casusun, Süveyş'te inşa edilen gemilerden bir kısmının okyanusta seyretmeye müsait olmadığını ifade ettiği bilinmektedir. Aynı dönemde bölgedeki Portekiz deniz gücünün de 190 harp gemisi ve 210 nakliye gemisinden oluştuğunu hatırlamakta fayda bulunmaktadır.[22]

Hadım Süleyman Paşa, Hindistan sularında Portekizlilere karşı yapılacak deniz harekatının gerekli hazırlıklarına devam ederken, 1537 yılında Venedik ile Osmanlı Devleti arasında bir savaş çıkmıştır. Süleyman Paşa bu durumdan faydalanarak, o sırada İskenderiye'de bulunan bir Venedik ticaret filosunu ele geçirmiştir. Paşa, Venedikli esirler arasından topçuları, kürekçileri, marangozları ve subayları seçerek, donanmanın hazırlanmasına yardımcı olmak üzere Süveyş'e göndermiştir.

Hazırlıkların tamamlanmasının ardından Hadım Süleyman Paşa, beylerbeyliğini halefine devrettikten sonra Portekizlilere karşı yapılacak olan sefere kumanda etmek üzere Süveyş'e hareket etmiştir. Süleyman Paşa Hint Okyanusu'na açılmak üzere Süveyş'e giderken, aynı dönemde Kanuni Boğdan Seferi'ne (16 Eylül 1538) çıkmakta, Barbaros Hayrettin Paşa ise Preveze Zaferi'ni (27 Eylül 1538) Türklere armağan etmeye hazırlanmaktadır. Aynı anda üç yöne ordu ve donanma

---

[22] Tarakçı, *a.g.e.*, s. 182.

sevkediyor olmak ise o dönem için tabii ki büyük bir güç gösterisidir.[23]

Hadım Süleyman Paşa 15 Haziran 1538 tarihinde Süveyş'e ulaşmıştır. Hazırlıklar kapsamında içinde 15 baştarda, 25 kadırga, 6 pergente ile hafif teknelerin de bulunduğu 72 parçalık bir deniz gücü oluşturulmuştur.[24] Bunların yanı sıra, muhtemel çatışma için büyük topların da döktürüldüğü bilinmektedir. Ayrıca aralarında 7.000 yeniçerinin de bulunduğu toplam 20.000 personelin gemilere bindirildiği çeşitli kaynaklarda yer almaktadır.[25]

Önce Osmanlı Devleti'nin Yemen, Hicaz, Mısır ve Habeşistan'da güven içinde bulunmasına katkı sağlayacak Aden'in tam olarak ele geçirilmesi, daha sonra da Diu'ya geçilerek Gucerat Müslümanlarına destek sağlanması maksadıyla hazırlanan bahse konu donanma 22 Haziran 1538'de Süveyş'ten hareket etmiştir.[26]

Donanma, Kızıldeniz'de yaklaşık yirmi günlük bir yolculuk yaptıktan sonra, 11 Temmuz 1538'de Cidde'ye ulaşmıştır. Cidde'de su desteği aldıktan sonra 20 Temmuz'da Kamaran'da demirlemiş, burada da 10 gün kalarak içme suyu ve diğer gerekli teçhizatı almıştır. Süleyman Paşa, Kamaran'a ulaştıktan sonra, bir elçi emrindeki üç kayığını önden Aden'e göndermiştir. Çünkü bu dönemde Hadım Süleyman Paşa'nın Aden Hükümdarı Amr bin Davud ile ilişkileri çok iyi değildir. Hatta Süleyman Paşa'nın Aden önüne geldiği zaman Amr bin Davud'u önce kendi gemisine çağırttığı, gelmeyince de zorla getirterek, çağrısına itaatsizlik ettiği gerekçesiyle onu idam ettirdiği bilinmektedir. Bu olayın bölge halkı arasında Türklere karşı soğukluk yarattığı ve kınandığı birçok kaynakta belirtilmektedir.[27]

Hadım Süleyman Paşa, 19 Ağustos 1538 tarihinde Aden'de Emir Behram Bey kumandasında 500 kişiden oluşan bir kuvvet ve Aden Limanı'nın korunması için üç parça gemisini bırakarak, kalan deniz gücü ile Hindistan'a hareket etmiştir.

Portekiz cephesinde ise; Bahadır Şah'la yapılan anlaşma sonucu, Diu Kalesi'ni kuvvetlendirmekle meşgul olunduğu sırada, bir tekne ile Hürmüz'den gelen Duarte Catanho isimli bir casustan Türklerin Hindistan'a yapacakları sefer haber alınmış ve karşı hazırlıklara başlanmıştır.[28] Bu sırada Diu'yu idare etmekle görevlendirilen Amiral Hoca Sefer Selmani, Osmanlı donanmasının Hindistan'a yelken açtığını öğrenince, Portekizliler tarafından hapsedileceğini veya öldürüleceğini düşünerek Gucerat'a kaçmıştır. Gücerat hükümdarı Mahmud Şah

---

23 Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, II, s. 999.
24 Özbaran, *a.g.e.*, s. 134.
25 Yılmaz Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, Ötüken Yayınevi, İstanbul 1977, s. 85.
26 Yeniçerioğlu, *a.g.m.,* s. 13.
27 Fevzi Kurdoğlu, *Türk Deniz Tarihinden Bir Safha*, Deniz Matbaası, İstanbul 1937, s. 55.
28 Melzig, *a.g.e.*, s. 19, 46.

ise Hoca Sefer Selmani'yi, gelen Osmanlı donanmasıyla beraber saldırırlarsa Portekizlileri Diu kalesinden çıkartabileceğine ikna etmiş ve 7000 kişilik bir kuvvetle Osmanlı donanması gelmeden Diu Kalesi'ni kuşatmıştır.

Osmanlı donanması Hint Okyanusu'nu geçmiş ve on yedi günlük yolculuktan sonra 04 Eylül 1538'de Gücerat sahillerine ulaşıp buradaki Diu Adası'nı kuşatmıştır. Kara ve denizden sıkıştırılarak büyük toplarla dövülen Diu Kalesi'ni Portekizliler Antonio de Sylveira isimli komutanlarıyla korumuşlardır. Yirmi gün kadar süren kuşatma esnasında şiddetli muharebeler yaşanmıştır.[29] Ancak başarılı olamayacağını anlayan Hadım Süleyman Paşa kuşatmayı aniden kaldırmıştır. Osmanlılar arkalarında beş yüz kadar ölü ve yaralı bırakmıştır.[30] Kuşatmanın kaldırış nedenleri arasında erzakın azalması, selefi Bahadır Şah gibi Türklere karşı samimi olmadığı iddia edilen Mahmut Şah'ın erzak yardımını kesmesi ve bir Portekiz filosunun bölgeye gelmekte olduğunun öğrenilmesi gibi nedenlerden bahsedilmektedir.[31]

Bu nedenler arasında özellikle Mahmut Şah'ın tavrı ön plana çıkmaktadır. Nitekim Süleyman Paşa'nın, sefer dönüşünde Aden'den 6 Aralık 1538'de Mahmud Şah'ın vezirine gönderdiği bir mektupta; hiç anlayamadığı bir şekilde Diu'da Hoca Sefer'den yardım alamadığını ve kış için donanmasının kalabileceği emniyetli bir yerin ayarlanamamış oluşunu kuşatmanın kaldırılış nedeni olarak gösterirken, "*Eğer uykuda iseniz uyanınız, zira düşmanınızın kim olduğunu bilmiyorsunuz*" dediği ifade edilmektedir.[32] Bütün bu gelişmelerin önemli ayrıntılarına Portekiz ve İspanyol arşivlerinde bulunan konuyla ilgili rapor ve belgelerden de ulaşılabilmektedir.[33]

4. Tarihsel Gelişim Sürecinde Açe[34] ve Osmanlı Devleti'nin Bölgedeki Varlığı

Açelilerin kökeni hakkında çok az şey bilinmektedir. Hindistan ve

---

[29] Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, II, s. 1001.

[30] Melzig, *a.g.e*., s. 20, 51.

[31] Fevzi Kurdoğlu, *XVI. Asırda Hint Okyanusunda Türkler ve Portekizliler,* Devlet Basımevi, İstanbul 1937, s. 12.

[32] Özbaran*, a.g.e.*, s. 135.

[33] Bkz. Melzig, *a.g.e.*, ss. 67-84.

[34] Endonezya'nın otonom bölgelerinden biri olan Açe'nin yüzölçümü 57.356 km2, nüfusu ise tsunami felaketi öncesi dört milyon civarında olup başkenti Banda Açe'dir. Açe; kuzeyden ve doğudan Malaka Boğazı'na, batıdan Hint Okyanusu, güneyden Sumatra Adası'nın orta kesimlerine komşudur. Açe toprakları, dünyanın en fazla doğalgaz çıkarılan bölgelerinden biridir. Petrol, kalay, altın, platin, demir ve boksit rezervleri de Açe'nin yer altı zenginlikleri arasındadır. Açe'nin tarım arazisi de son derece verimli olup yetiştirilen başlıca ihraç ürünleri arasında baharat, kauçuk, hindistan cevizi ve kahve bulunmaktadır.

Malezya gibi yakın kara topraklarıyla diğer adalardan gelmiş olan insanların meydana getirdiği melez bir topluluk olan Açe halkı dört büyük kabileye ayrılmaktadır. Önceleri Hindistan *raca*larına bağlı olan Açe bölgesindeki ilk bağımsız devletin 13. yüzyılda Müslümanlar tarafından kurulduğu bilinmektedir. 1292 yılında Açe'yi ziyaret eden Marco Polo, doğu sahiline yakın bölgede ikamet eden Müslüman bir hükümdardan bahsetmektedir. Bu dönemde kurulduğu anlaşılan bahse konu devletin adı Samudra-Pase Sultanlığı olup, bilinen ilk hükümdarı El-Melikü's Salih'tir. 1521 yılında Ali Mugayet Şah tarafından Portekizliler'e karşı verilen mücadeleler sonunda, Açe bölgesinde 'Açe İslam Sultanlığı' kurulmuştur. Kendisinden sonra oğulları Selahattin (1530-1537) ve Alaaddin Riayet Şah (1537-1571) başa geçmiştir.

Ali Mugayet Şah'ın ölümünden sonraki yıllarda Malezya'ya yerleşmiş olan Portekizlilerin Sumatra'yı istila emellerinden vazgeçmeyerek Açe'ye saldırılar düzenledikleri, Alaaddin Riayet Şah'ın Kanuni Sultan Süleyman'dan 1565 yılında yardım istemesinden anlaşılmaktadır.[35]

Açe Sultanı Alaaddin ileri görüşlü bir hükümdar olduğundan; ne kadar önlem alırsa alsın, yalnız başına Portekizlere karşı koyamayacağını anlamıştır. Portekiz egemenliğine başını kaptırmamanın tek çaresini Osmanlı Devleti'nin yardımında görmüştür. Bu kapsamda tehlike henüz ülkesine yaklaşmadan harekete geçerek, kaleme aldığı; durumu belirten ve dileklerini sıralayan bir mektubunu, talimatlarıyla birlikte elçisi Hüseyin'e Osmanlı padişahı Kanuni Sultan Süleyman'a ulaştırmak üzere teslim etmiştir.

1565 yılında, Sumatra Adası'ndan Açe sultanı Alaaddin Şah'ın elçisi Hüseyin ve beraberindeki heyet, garip kıyafetleriyle İstanbul limanına gelmiştir. Elçi, Sultanından getirdiği mektubu sunmak için padişahın katına kabul edilmesini istemiştir. Fakat bu sırada Osmanlı, Avusturya ile savaş halinde olduğundan dönemin padişahı Kanuni Sultan Süleyman ordunun başında Zigetvar Seferi'ndedir. Bu husus elçiye iletilmiş ve heyeti birlikte kendilerine ayrılan Fatih civarındaki 'Elçi Misafirhanesi'nde seferin bitmesinin beklenmesi elçiye bildirilmiştir.[36] Bu mektubu Osmanlı'ya getiren Açe elçisi, İstanbul'a gelişinden ancak iki yıl sonra padişah II. Selim tarafından huzura kabul edilmiştir.

Söz konusu mektubunda Sultan Alaaddin; "*Yardım etmezseniz mahvoluruz ve hacıların yolu da Portekizliler tarafından kesilmiş olduğu için Müslümanlara büyük zarar gelir. Lütfen kale dövecek toplar gönderiniz. Açe sizin köylerinizden biridir ve ben de hizmetkarlarınızdan biriyim. Biz Lütfi Bey ve arkadaşlarından çok memnun kaldığımız için onların tekrar bu tarafa gönderilmesini rica*

---

[35] Numan Kurtulmuş, "Açe", *DİA*, Cilt 1, İstanbul 1988, ss. 329-331.

[36] Tevfik İnci, *Yelken Devrinde Bir Armadamızın Sumatra Seferi,* Donanma Dergisi, Sayı: 399, ss. 7-8.

ederiz. İhsan ettiğiniz topçular, selametle bu tarafa gelmişlerdir ve onların yeri yanımızda çok yüksektir. Eğitim görmüş hisar ve kadırga yapıcıları ile birkaç at gönderilmesini rica ederiz" demektedir.[37]

Sultan Alaaddin'in bu mektubunu büyük bir dikkat ve ilgi ile okuyan II. Selim, aynı duyarlılıkla elçiyi de dinledikten sonra Açe sultanına, dilediği bütün yardımı yapacağını ve bir filoyu da Açe sultanının emrine yollayacağını elçiye müjdelemiştir. Bu kapsamda Sultan Alaaddin'e bir mektup yazmıştır. Bu mektuptan da anlaşıldığı üzere II. Selim, Açe sultanına mümkün olan yardımı esirgememiş, gereği kadar top, tüfek ve cephane ile beraber ayrıca her birinin yanında dörder beşer çırak bulunmak üzere, gemi, top ve kale inşa edecek elliden fazla usta göndermeyi taahhüt etmiştir. II. Selim, daha sonra elçi ile emrindekileri bir tekne ile İskenderiye'ye yollamış ve Aden'e kadar bütün yol üzerindeki devlet memurlarına (Yemen ve Mısır Beylerbeyi, Rodos Beyi, Mekke Şerifi) buyruklar göndererek Açe elçisine her türlü desteği vermelerini istemiştir.

Padişahın emriyle Süveyş'te, Açe'ye gidecek personeli, cephaneyi ve diğer malzemeyi taşımak üzere iki barça ve 15 kadırgadan oluşan bir filo hazırlanmıştır. Mısır kaptanı Kurdoğlu Hızır Bey bu kuvvetlerin başına serdar (başkomutan) tayin edilmiştir. Süveyş kaptanı Mahmut Bey de, Kurdoğlu Hızır Bey'e yardımcı verilmiştir. Gönderilen personelin bir senelik yiyecekleri ve maaşları da yanlarına verilmiştir. Bütün bu hazırlıklar sona erip kafile tam hareket edeceği sırada Yemen imamı Şerafettin isyan bayrağını kaldırarak Sana bölgesini ve Yemen'in önemli bir kısmını eline geçirdiğinden, Açe sultanının emrine gönderilecek filoya iş çıkmış, bu kapsamda Mısır ile Aden arasında askeri nakliyatı sağlamak ve asilerin Yemen'deki geçiş güzergahını kesmek görevi verilmiştir. Bu gelişme üzerine II. Selim, Açe Sultanı emrine gönderilecek donanmanın ve yardım malzemesinin, bahse konu isyan nedeniyle zorunlu olarak bir sene kadar geciktirileceğini bir ferman ile Açe elçisine bildirmiştir.[38]

Her ne kadar konuyla ilgili Osmanlı ve Batı kaynakları farklı iddialarda bulunsa da, bir sene sonra (1568) hazırlanan 22 parça gemiden oluşan bir filo ile 50-60 usta, muhtelif çaplarda birçok top, birçok asker, silah ve mühimmatın Açe sultanı Alaaddin'e gönderildiği kabul edilmektedir.[39] Filoya başkomutan tayin edilen İskenderiye kaptanı Kurdoğlu Hızır Bey, emrindeki filoyu güven içinde Sumatra'ya götürerek Açe sultanının hizmetine girmiş ve bu yardım neticesinde Açe Sultanlığı Portekizlere karşı yaptığı savunmada bağımsızlığını koruyabilmiştir. Giden kafileden birçok Türk bir daha geri dönmeyerek Sumatra'da kalmışlardır. Bu konuda *Tarih-i Osmani Encümeni Mecmuası*'ndan

---

37 Kansu Şarman, "Açe'ye Yardım Gitti mi?", *Popüler Tarih Dergisi*, Ekim 2004, s. 22-26.

38 İnci, *a.g.m.*, s. 11.

39 Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, Ötüken Yayınevi, İstanbul 1977, s. 290.

alınan 22 Ocak 1911 tarihli belgede, Osmanlı gezginlerinden Abdülaziz adlı kişinin anlattıkları dikkate değer bir tabloyu gözler önüne koymuştur: "*1898'de Açe'ye gitmiştim. Melabuh Racası Toko Süleyman ile görüştüm. Bu seferden söz geçmişken o toplardan kalan var mı? diye sordum. Birinin Sumatra'da Hükümet Konağı'nda bulunduğunu haber verdi. Bir tanesini de Cava'da buldum. Açe'de bazı Türk mezarları ve yaşayan Türk soyundan insanlar gördüm. Yazık ki; bunlar fazla bir şey bilmiyorlardı. Yalnız Türk olduklarını söylüyorlardı*".[40]

SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

16. yüzyıl, dünya tarihinin akışında önemli dönüm noktalarından biri olarak anılmaktadır. Bu yüzyılda büyük Coğrafi Keşifler başlamış, yeni buluşlar neticesinde silah sistemlerinde önemli değişiklikler meydana gelmiş, Müslüman ve Hıristiyan dünyalar arasındaki düşmanlıklar üst düzeye çıkmış ve en önemlisi devletlerin hak ve menfaatlerinin korunmasında deniz gücünün kullanımı en etkin uygulama yöntemi haline gelmiştir.

Bu yüzyılda dünyanın en büyük siyasi gücü olan Osmanlı Devleti'nin, aynı zamanda Müslüman ülkeleri tehdit eden tehlikeler karşısında sığınılacak bir liman olarak kendini kabul ettirmiş olduğu görülmektedir. Müslüman ülkeleri korumayı asli vazifelerinden birisi olarak gören Osmanlı, Portekiz tehdidi karşısındaki Afrika, Arabistan ve Hindistan sahillerindeki Müslüman devletleri himaye etmeyi de bir zorunluluk olarak görmüştür.

Şüphesiz bu dönemde Osmanlıların doğu ticaretini ele geçirme kaygısı da mevcuttur. Bu dönemde başlayan baharat ticaretindeki canlanmanın Osmanlı'nın Hint seferleri sonucunda gerçekleştiği bilinmektedir. Ancak donanmada kullanılan gemilerin en büyüğünün; insan gücüne bağımlı, hem kürek hem yelkenle çalışan baştardalar olduğu, bu açıdan okyanusa dayanıklı Portekiz kalyonlarına tam anlamıyla üstünlük sağlanamadığı göz önüne alınırsa, Osmanlı donanması; Hint Okyanusu'nda bütünüyle ticaret faaliyetlerine hakim ve bölgede üstün bir okyanus donanması olamamıştır. Osmanlı'nın kalıcı jeopolitik çıkarlarının da Avrupa ve Akdeniz merkezli olduğu göz önüne alınırsa, Hint Okyanusu'nu kendisine hedef seçmemesinin nedenleri arasında bu bölgeyi ikincil öncelikte bir coğrafya olarak kabul etmesinden kaynaklandığı da söylenebilir.

Bu noktada donanmanın, ordu ve devletin bekası için hayati öneme haiz olduğunu tam anlamıyla kavrayamayan yöneticilerin izledikleri eksik deniz

---

[40] İnci, *a.g.m.*, s. 13.

politikaları, Hint Okyanusu'nda da karşımıza çıkmaktadır. Eğer, "kalyon" teknolojisi denizci bir vizyon ile yakından takip edilerek harp stratejilerinde daha erken uygulamaya koyulabilmiş ve o dönemde açılamayan Süveyş Kanalı açılabilmiş olsaydı, bir anlamda Süveyş'te ve Basra'da hapsedilmiş olan Osmanlı donanmasının Hint Okyanusu'na açılarak bir okyanus donanması olabileceği değerlendirilmektedir.

Dönemin Hıristiyan dünyası ise Hint Okyanusu bölgesinde sadece ekonomik ve ticari hakimiyet kurmakla kalmamış, siyasi hakimiyetlerini de kurarak bölgeyi her bakımdan sömürge merkezi haline getirmiştir. Bu kapsamda, Osmanlı Devleti'ni Hıristiyan dünyasının sonsuz gelir kaynağı olan Hindistan için büyük bir tehlike olarak niteleyen dönemin Portekiz'i, bölgedeki komutan ve askerlerini daha da büyüyen Türk tehdidine karşı uyarmıştır. Bu dönemde her an yeni bir sefere açılabileceği düşünülen Süveyş'teki Osmanlı donanmasının, Portekizlileri korkuttuğu bilinmektedir.

Osmanlı Devleti, Açe ve Gücerat seferleri ile de görüleceği üzere, 16. yüzyılın ilk yarısı kapanırken Kızıldeniz'e tam anlamıyla hakim olmuştur. Bunun ötesinde Süveyş'te inşa edilen kadırgalar Kızıldeniz'in Arabistan yakasındaki limanları tutmuş, Aden'in kontrolü ile birlikte Osmanlı Portekiz'e karşı bir denge unsuru olmuştur. O döneme kadar yalnızca Akdeniz'in en önemli deniz gücünü oluşturan Osmanlı, böylece Hint sularında da varlığını göstermeye başlamıştır. Zaten Gücerat Seferi'nin -her ne kadar istenildiği gibi sonuçlanmasa da- Preveze Deniz Zaferi ile aynı tarihlerde gerçekleştirildiği görülürse, Osmanlı deniz gücünün o dönemde ulaştığı düzey kolayca anlaşılacaktır.

Her ne kadar Osmanlı denizciliği bu seviyeye gelmiş olsa da, 16. yüzyıl da dahil olmak üzere, bu alanda gemi inşasına verilen önemin aynısının, inşa edilen gemilerde görev yapacak yeterli denizci personel tedariği ve eğitimine verilmediği de söylenebilir. Bu ihtiyacın birçok kez korsan denizcilerin kabiliyetlerine bağlı olarak giderildiğini, kadırgaların kullanıldığı donanmada kürekçi temininde İstanbul'a bağımlı olunduğunu belirtmekte fayda bulunmaktadır. Bu kapsamda, Hint Okyanusu'na yönelik deniz seferlerinde de özellikle Trablus, Tunus ve Cezayir'deki korsan denizciler ön plana çıkmaktadır.[41]

Diğer taraftan Açe ve Gücerat seferlerine ilişkin olarak elde bulunan belgeler, ilgilileri tatmin edecek içerikte değildir. Konuyla ilgili belgelerin karışık, verimsiz ve büyük bölümünün Portekiz ve İspanyol arşivlerinden elde edildiği tespit edilmiştir. Bu yönüyle denizcilik tarihimize gereken önemin verilmediğini iddia edebiliriz. Bu kapsamda henüz kapalı, önemli bölümüne el sürülmemiş bir durumda olan arşivlerimizin düzenlenmesi, günümüz Türkçesine

---

[41] Ricaut, *Türklerin Siyasi Düsturları*, (çev. M. Reşat Uzmen), Milliyet Yayınları, İstanbul 1996, s. 236.

çevrilmesi ve örneğin internet ortamında kullanıcıların hizmetine sunulması mümkün olursa, konuya ilişkin çalışma yapacakların da daha objektif ve doğruya daha yakın sonuçlara ulaşarak Türk ve dünya tarihine sağlıklı katkılar sunacağı düşünülmektedir.

Konunun deniz tarihçiliği boyutu ötesinde o kadar önemli bir boyutu daha vardır ki o da; bizlerin tarihimizdeki deniz savaşlarından ve seferlerinden ne derece ders aldığımız konusudur. Bu kapsamda zaferler kadar yenilgilerin, doğrular kadar yanlışlar ve eksiklerin de yer aldığı 600 yıllık bir periyoda ait tüm bu deniz olayları dizisinin, profesyonel bir perspektif, bitmeyen bir enerji ve heyecanla incelenmeye devam edilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Diğer taraftan denizcilik gücü; özünde askeri varlığı sakladığı kadar deniz ticaretini ve denizcilik kültürünü de saklamaktadır. Denizcilik kültürü ise sadece denizcinin değil, küresel olarak bir ulusun denizi ne kadar benimsediğini ifade etmektedir. Bu benimseyiş, kendisini; ulusun geçmişinin her koridorunda, şarkılarda, türkülerde, manilerde, sanat eserlerinde, hikayelerde, yemeklerde, içkilerde yansıtmaktadır. Yani bir ulusun denizci olabilmesi, bu sayılanların hepsine denizci bir vizyonla sahip olmasına bağlıdır.

Sonuç olarak; Atatürk'ün de hedef gösterdiği modern denizcilik düzeyine her geçen gün çığ gibi büyüyerek ulaşan Türk ulusu; sahip olduğu yüksek karakter ve objektif tarih anlayışının da aydınlattığı denizcilik kültürü ile denizlerin hakimi olma yolunda ilerlemektedir. Bu yolda önemli olan; geçmişten ders alınması, benzer hataların tekrarlanmaması ve tabii ki hiç durmadan çalışmaya devam edilmesidir.

KAYNAKÇA

ALPAGUT, Haydar, *Denizde Türkiye*, Deniz Matbaası, İstanbul 1937.

BEDİZ, Danyal, *16-17. Asırlarda Osmanlı Denizciliğinin Bugüne Kadar Meçhul Kalmış Başarıları*, Donanma Dergisi, Sayı: 458.

BRUMMETT, Palmira, *Osmanlı Denizgücü*, (çev. H. Nazlı Pişkin), Timaş Yayınları, İstanbul 2009.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Cilt 1, Deniz Basımevi, İstanbul 1982.

CEZAR, Mustafa, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, Cilt II, (haz. Midhat Sertoğlu), Şehir Matbaası, İstanbul 1958.

İNCİ, Tevfik, *Yelken Devrinde Bir Armadamızın Sumatra Seferi*, Donanma Dergisi, Sayı: 399.

KURDOĞLU, Fevzi, *Türk Deniz Tarihinden Bir Safha*, Deniz Matbaası, İstanbul 1937.

_____, *XVI. Asırda Hint Okyanusunda Türkler ve Portekizliler*, Devlet Basımevi, İstanbul 1937.

KURTULMUŞ, Numan, "Açe", *DİA*, Cilt 1, İstanbul 1988.

MELZIG, Helbert, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*, Selami Sertoğlu Kitabevi, İstanbul 1943.

MUGHUL, M. Yakub, *Kanuni Devri*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara 1987.

_____, "Türk Amirali Mustafa İbni Behram Bey'in Hindistan Seferi (1531)", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, İstanbul 1974.

NİZAMİ, K. A., "Gucerât", *DİA*, Cilt 14, İstanbul 1996.

ÖZBARAN, Salih, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004.

_____, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", *Tarih Dergisi*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul 1978.

ÖZTUNA, Yılmaz, *Büyük Türkiye Tarihi*, Ötüken Yayınevi, İstanbul 1977.

_____, *Türk Tarihinden Yapraklar*, MEB, İstanbul 2005.

RICAUT, *Türklerin Siyasi Düsturları*, (çev. M. Reşat Uzmen), Milliyet Yayınları, İstanbul 1996.

TARAKÇI, Nejat, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi*, Deniz Basımevi, İstanbul 2009.

YENİÇERİOĞLU, Doğan Yıl, "XVI. Yüzyılda Hind Okyanusu ve Seydi Ali Reis", *Donanma Dergisi*, Sayı: 457.


Turgut Reis
Turgutreis - Bodrum
2.
1 - 4 Kasım 2013
Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu



AKDENİZ VE KORSANLIK

BATI ANADOLU SAHİLLERİNDE TÜRK KORSANLARI: DENİZ GAZİLERİ

TURKISH CORSAIRS IN WESTERN ANATOLIAN COASTS: SEA VETERAN

Selahattin DÖĞÜŞ *

Özet:

Selçuklular zamanında yıllardır ihmal edilen gaza faaliyetleri, Batı Anadolu sahil beylikleriyle birlikte yeniden aktif bir döneme girdi. Batı Anadolu sahillerinde kurulan Türkmen beylikleri hafif donanmalarıyla Venedik ve Ceneviz başta olmak üzere Ege ve Akdeniz'de Latin egemenliğindeki adalarda korsan faaliyetlerinde bulundular. El-Ömerî, Türkmen beylikleri için *guzat fi'l-bahr* tabirini kullanır. İslam'ın gaza anlayışı, denizlerde beylikler döneminde sürdürülmüştür. Hıristiyan dünyasının Doğu'daki son kalesi olan İzmir'in Türk deniz gazilerince fethi Haçlı ittifakını harekete geçirmiştir. Korsan gemileri savaş zamanlarında Osmanlı donanmasına güç katmıştır. Ünlü birer denizci olarak gördüğümüz Kemal Reis, Barbaros ve Turgut Reis de aslında birer korsan idiler.

Anahtar Kelimeler: *Türkmen beylikleri, Ege Denizi, korsan, gazi, gaza, deniz, Türkmen.*

Abstract:

Neglected for many years Seljuks gaza activity entered a period of re-activated with the Western Anatolian coast principalities. Turkmen principalities coast of the Anatolian western established Venetian and Genoese dominated mainly islands with light navy in the Aegean Sea piracy activities in Latin filed. El-Omar, the Turkmen principalities guzat fi'l-bahr to use the term. Gaza understanding of Islam, adhered to the period of the sea principalities. Izmir, which is the last bastion of the Christian world, the unity of the Crusader mobilized conquest of the sea gazis. Corsairs of the added power in times of war the Ottoman navy. Celebrity look-see as a seaman Turgut Reis, Kemal Reis and Barbaros were actually a corsair.

Key Words: *Turkmen principalities, Aegean Sea, corsair, war veteran, holy war, sea, Turkoman.*

---

* Doç. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Kahramanmaraş-TÜRKİYE - Assoc. Prof. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Universty, Faculty of Arts and Sciences, Department of History, Kahramanmaraş-TURKIYE; (dogusselahattin@yahoo.com).

BATI ANADOLU SAHİLLERİNDE TÜRK KORSANLARI: DENİZ GAZİLERİ

Selahattin DÖĞÜŞ

Giriş

Sinop-Kastamonu hattından Antalya-Teke yöresine kadar uzanan bölgenin sahil şeridi, Moğolların baskıları sonucu Anadolu içlerinde yaylaklarını kaybeden Türkmen boylarının yayılma alanı olmuş, zamanla bunların oluşturduğu tabanda bir kısmı Selçuklu ümerası olan ulu(g) beyler ve boy beyleri Bizans'a karşı giriştikleri gaza ve akınlarda sivrilerek hakimiyetler kurmuşlardı. Bunlar içerisinde Karesi, Saruhan, Aydın ve Menteşe hanedanları, yönlerini batıya ve denize çevirmiş, kısmen bağımsız bir tarzda teşkilatlanarak birer sahil beylikleri kurmuşlardır. Bunlar, Türkmen savaş geleneğinden farklı olarak geniş ölçüde denize yönelmişler ve kısa sürede denizlere açılarak korsanlığa başlamışlardı. Genel kanaate göre Batı Anadolu sahillerindeki limanlarda bulunan yerli Rum gemici ve denizcileri Türkmen savaşçılarına öncülük etmişlerdi. Bizans'ın zayıflamasıyla birlikte Paleologların, müttefikleri Ceneviz'in deniz gücüne güvenerek, 1284'te tasarruf sebebiyle bütün Bizans donanmasını lağvetmesi, yalnız korsanların denizlerde serbest kalmasına değil, büyük bir kısmı işsiz kalan Rum denizci ustaları ve yerli gemi tayfaların da korsancılık faaliyetlerine başlamasına neden oldu.[1] Bizans tarihçisine göre donanmanın terk edilmesi, tüm felaketlerin başlangıcı oldu; bu durum ortak deniz seferlerine çıkarak Akdeniz'de korsanlık yapmaya başlayan Türkmen korsanları için önemli bir fırsat doğurmuştu.[2] Fetihlerle birlikte sahillerdeki deniz üsleri ve liman şehirleri Türklerin eline geçtiği zaman, buralardaki tersane ve tesislere Türklerin zarar vermesini gerektirecek bir kayıt yoktur. Komnenoslar'dan itibaren son devir Bizans donanmasının Marmara ve Ege sahillerinde kıyı kentleri veya limanlarında Bizanslıların inşa ettikleri deniz üsleri veya tersaneler de geçimini denizcilikle sağlayan gemiciler ve gemi yapım ustaları da bu limanlarda toplanıyordu. Dolayısıyla Bizans'tan Türklere kalan mirasın Batı Anadolu'da Türk denizciliği için olumlu sonuçlar doğurduğunu kabul etmememiz için bir neden yoktur. Üstelik IV. Haçlı Seferi sonucu İstanbul'un Latinlerce işgali ve yaklaşık yarım yüzyıl

---

1 Pachymeres'ten naklen Paul Wittek, *Menteşe Beyliği*, (çev. O. Ş. Gökyay), TTK, Ankara 1999, s. 44.

2 Kate Fleet, "Osmanlı Devleti'nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de Denizcilik Faaliyetleri", *Türk Denizcilik Tarihi*, Cilt 1, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul 2009, s. 63; Mustafa Daş, "Türklerin Bizans ve Venedik'le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri (XI-XIV. Yüzyıllar)", *Türk Denizcilik Tarihi*, 1, s. 57.

süren bu ara dönemde işsiz kalmış Rum denizciler, kendilerine daha çok ücret veren Türkmen beylerinin hizmetine girerek, denizcilik tecrübe ve bilgilerini Müslümanların istifadesine sunmaktan çekinmediler. 14. yüzyılın başlarında Batı Anadolu'daki Türkmen beyleri ile bu limanlardaki Bizanslı gemiciler ve korsanlar işbirliği içerisine girdiler ve ortak düşman Latinlere karşı mücadele etmeye başladılar. Aynı zamanda Türkmen beyliklerinin geleneksel hoşgörü ve istimalet politikaları da sıkı bir dayanışma içerisinde bir arada yaşama fırsatı sağlıyordu.[3] Türkmenlerin hizmetine giren yerli unsurların ekserisi zamanla yeni efendilerinin dinine girdiler ve gaziliği tercih ettiler.[4]

Bu arada edindikleri denizcilikle ilgili bilgilerini kullanan Türkler, çok erken bir dönemde Çaka ve Umur Bey gibi denizlerde nam salan efsanevi korsanlar çıkardılar. Mesela Gazi Umur ve ilk Osmanlı deniz gücü ve donanmasında profesyonel tayfa yerli Rumlardan, savaşçı gaziler (levendler) ise Türklerden oluşmaktaydı.[5] Böylece Selçuklular zamanında ihmal edilmiş görünen gaza fikri, Batı Anadolu sahil beylikleriyle birlikte yeniden aktif ve canlı bir döneme girmiş oldu.

Menteşe sahillerinde levend toplayan Hızır Reis tarafından seçilerek Cezayir leventleri arasına alınan, genç yaşında denizlerdeki şöhreti ve kahramanlıklarıyla Barbaros'un dikkatini çekip reisliğe yükselen Turgut Reis'in sergüzeşt-i hayatını dramatize eden Ali Rıza Seyfi, Türk korsancılığının başlangıcı ile ilgili olarak şu satırları döker: "*O koca sarıklı eğri kılıçlı babalarımız yalnız kürekle (arma) demeğe kesb-i liyakat edemeyecek bir yelken parçasının muavenetine güvenerek asırlarca tabiata galebe etmişler, hem tabiatla hem bütün Avrupa'nın kuva-yı mecmuasıyla uğraşmışlar. Memlekette inşaat ağacı yok; yine Avrupalılardan zapteyledikleri teknelerin enkazından yeni gemiler yapmışlar, demir madeni yok; gemilerin çapalarını, çivilerini, civatalarını zorla, kılıçla Avrupa tersanelerinde döktürmüşler, haraç yerine İtalyanlardan, İspanyollardan hatta Amerika'dan, İngiltere'den aldıkları barutu yine anlara karşı yakmışlar; külleri yine anlara atmışlar..! Hafif ve deniz kuşları gibi seri kadırgaları, fırkataları ile…*".[6]

---

[3] Georg Ostrogorsky**,** *Bizans Devleti Tarihi*, (çev. F. Işıltan), Ankara 1986 (2. Basım), s. 452.

[4] Halil İnalcık, "*Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar*", *Türk Denizcilik Tarihi*, 1, s. 32; Mustafa Daş, *a.g.m*., s. 56.

[5] İnalcık, *a.g.m*., s. 32; Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, (çev. M. Harmancı), E Yayınları, İstanbul 2008, s. 50.

[6] Ali Rıza Seyfi, *Turgud Reis*, İstanbul İkbal Kütp., Numro 2, 1327, s. 5. Osmanlı tarihçilerine göre daha genç yaşta iken İzmir ve Aydın yalıları yiğitlerinin teçhiz ettikleri levend yani korsan gemilerinde birine girmiş ve gitgide denizlerdeki maharet ve üstün cesaretiyle dikkat çekerek bir tekne reisi olmuştur. "*derya levendine karışub şecaatle iştihar bulmağın…*" *Tuhfetu'l-Kibar fi Esfaru'l- Bihar'*dan naklen *aynı eser,* s. 22. Braudel'in deyimiyle "*Sicilya buğdayının yalayıp yutucusu*" bu Türk korsanını Akdeniz dünyasında tanımayan yoktur. Batılı kaynaklar (*Tales of Battles by Land and The Sea-Berriye ve Bahriye Muharebelerinden Hikâyeler)*, henüz 12 yaşlarında bir çocukken gaza sahasına göz kırptığından bahsederken

Bu deniz gazileri, Ege denizinde ve Balkan tarihinde yeni bir dönem açtıkları gibi, bir süre sonra Osmanlı hakimiyetine girerek Osmanlı deniz gücünün çekirdeğini oluşturmuşlardır. Osmanlı denizciliği 13. yüzyıla kadar inen Batı Anadolu deniz gaziliği geleneğine dayanır.[7] Dönemin kaynaklarından el-Ömerî, sahilde kurulmuş Türkmen beylikleri için *guzat fi'l-bahr* (deniz gazileri) tabirini kullanır.[8] Denizci Türkmen beyleri gaza ve ganimet ideolojisiyle hareket etmeyi pratik olarak kendileri için daha müsait bulmuş olmalılar; çünkü etrafları çeşitli ada ve karşı sahillerle kuşatıldığı için Osmanlıların yaptığı gibi ana topraklarından buraya insan ve ek kuvvet nakli yapmayı elverişli olmadığı için korsancılıktan başka yapacakları bir iş kalmamıştı. Kaldı ki Braudel'in ifadesiyle denizciliğin tarihi kadar eski olan korsanlık, Doğu-Batı dünyaları arasında (Hıristiyanlık-İslamiyet'in ortasında) bulunan Akdeniz ve Ege'de başka yerlerde olandan daha doğal bir tavırdır.[9]

14. yüzyılın başında Batı Anadolu ve Ege'de sönmekte olan Bizans hakimiyetinin boşalttığı Ege Denizi ve Marmara kıyılarındaki mücadele alanında, bir taraftan Latin feodal senyörlerle denizci cumhuriyetler (Venedik-Ceneviz), diğer taraftan demografik ve ekonomik baskılarla batıya yayılmak için gaza yapan Türkmenler sahne almıştı. Bizans imparatorları ise bu iki taraf arasında denge siyaseti güderek konumlarını muhafaza etmeye çalışıyorlardı.

Kâtip Çelebi, Turgud'un doğrudan doğruya levend yani korsanlık mesleğine girdiğini söyler. "*derya levendine karışub şecaatle iştihar bulmağın…*" *aynı eser*, s. 22. Trablusgarp fatihi olarak anılan Turgut Reis (1485-1565), Korsika, Sardinya, Sicilya, Malta adası, İspanya, İtalya ve Venedik kıyılarında korsanlık yapmış, Barbaros Hayreddin Paşa ile birlikte Adriyatik sahilleri ve kentlerini yağmalamış, Girit adasında Kandiye kalesini ele geçirmiştir. Turgud Reis aynı zamanda Preveze'de 30 kadırgaya komuta etmiştir. Bir ara denizdeki korsanlık faaliyetleri sırasında esir düşen Turgut Reis, Barbaros'un ödediği fidye karşılığında serbest bırakılmıştır. Amiral Barbaros, kendisinden 18-20 yaş küçük olan bu genç korsan için "*Turgud benden yeğdir*" demiştir; *aynı eser*, s. 28. Turgut Reis, Akdeniz'deki başarılarıyla sultanın da gözüne girerek İstanbul'a davet edilmiş, gazi/korsan arkadaşları Kılıç Ali, Hasan Reis, Kara Dayı, Kara Kadı vd. birlikte Sultan Süleyman'ın iltifatlarına nail olmuştur. Barbaros'un ölümünden sonra Turgud Reis Akdeniz'deki Osmanlı donanmasının başına geçmiştir. Batılılar kendisini *Dragut*, *The Corsair* diye anarlar. Dragut, ejderha anlamına gelen dragon'dan gelir. Turgud denilince akla Avrupalıları 50 sene mütemadiyen titreten bir mücahit akla gelir. İslam kaynakları kendisinden; *denizlerin aslanı, mücahidin-i şehid* vb. adlarla anarlar: "*Turgud denilince her Osmanlı'nın hatta birçok ecnebinin nazar-ı tahayyülünde korsan ve mücahidin-i şehit gazi hatıra geliyor*". Bkz. *aynı eser*, s. 18. İspanya ve İtalya başta olmak üzere Avrupa'da yazılı ve sözlü edebiyata ve hatta filmlere konu oldu. İspanya, Fas, Tunus ve Cezayir'de hâlâ Turgud'la ilgili kahramanlık türküleri söylenir. Ayrıca bkz. Özlem Kumrular, "Turgut Reis'in 1550 Yılındaki Faaliyetler: Mit ve Gerçek Arasında Bir Denizci Figürü", *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, Bodrum, 27-28 Mayıs 2011, s. 59-67.

7 İnalcık, *a.g.m*, s. 31.

8 *Aynı yer*.

9 Fernand Braudel, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Cilt 2, (çev. M. Ali Kılıçbay), Ankara 1993. Ünlü tarihçi işi daha da ileriye götürerek Akdeniz'de korsanlığın dini, mezhebi, milleti yoktur der.

Batı Anadolu'yu fetheden Türkmen gazilerin Bizans deniz üsleri ve limanlarını ele geçirmesiyle, kara sınırlarındaki yerli Rum tekfurları Türkmen uc beyleriyle işbirliğine gittikleri gibi, bu limanlardaki Rum ileri gelenleri ve korsanları da gazi beylerle işbirliğini seçtiler. Latin devletleri arasında özellikle Venedik ve Ceneviz'in aralarındaki Ege deniz yolları için amansız mücadele, korsanlığın artışı ve sonunda yerli Rumların Katolik Latin efendilerine karşı düşmanlığı Ege ve Marmara sahillerinde Türkmen yayılışını kolaylaştırmıştır. IV. Haçlı Seferinin bir sonucu olarak St. Jean Şövalyeleri'nin Rodos ve Oniki Ada'yı işgal etmelerinden bir müddet sonra sahil beyliklerin devreye girmeleri ile Ege Denizi'ndeki siyasi dengeler bozulmaya başladı.[10]

Doğunun Latinleri ve Haçlılar, Türkleri genel anlamda Truvalılar olarak görme eğilimindeyken, Batılıların bakış açısı değişkenlik gösteriyordu. Mesela 13. yüzyıl Bizans'ı, bazen ücretli askerler ve müttefikler olarak, bazen de özellikle Anadolu kıyıları boyunca batılıların haraç ödediği düşmanlar, korsanlar ve akıncılar olarak görüyordu. Yazılı batılı kaynaklarında genellikle belirsiz ortaya çıkan ve kendilerine karşı bir Haçlı seferi başlatılması gereken kafirler olarak ve nihayet, Latinlerin ticari ilişkiler kurdukları tüccarlar olarak anılmaktaydı.[11]

Venedik-Ceneviz savaşında (1351-1355) Osmanlı-Ceneviz ittifakı yapılmıştı. Çağdaş Cenevizli devlet adamı Lucanio dal Vermeda "*Türkiye Emiri Orhan Beyden ne kadar iyilik ve lütuf gördüğümüz bizce, sizce ve bütün Cenevizlilerce bilinmektedir*" diyor ve Orhan'ı "*Peralıların kardeşi ve sevgili başı*" diye anıyordu.[12] Bizans'ın müdahil olduğu Ceneviz-Venedik savaşı Osmanlıların Trakya'ya yerleşmesine katkıda bulunmuştur. Türkmen beylikleri, gerek Venedik'le mücadelelerinde ve gerekse Rumeli'ye gazi Türkmen savaşçılarını nakliye işlerinde Ceneviz filosundan yararlanmıştır. Cenevizlilerin amansız düşmanı olan levanten cumhuriyetler, onları Balkanlardaki Türk ilerleyişinin sorumlusu olarak görürlerken, Cenevizlilere *İtalyalı Türkler* diyorlardı. Latinler, Türk tehdidinin ciddiyetinin farkına varmalarına rağmen Batı sorunları ve ticari kaygılarla fazlasıyla meşgul oldukları için kendi aralarında bölünmüş durumdaydılar. Birleşik ve güçlü bir eyleme girişmelerini engelleyecek kadar Rumlara düşmandılar. Doğunun Latinleri, Osmanlıları, levanten dünyanın yokluğunu hayal bile edemeyecekleri ayrılmaz bir parçası olarak görmüşlerdi.[13]

Cenevizliler, Osmanlı güçleriyle kurduğu ilişkilerde, Bizanslılar tarafından desteklenen Venedik güçlerine karşı ne kadar önemli bir politik

---

[10] Yasemin, Demircan, "Ege Adalarında Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler*, Cilt 9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 364.

[11] Bkz. Anthony Luttrell, "1389 Öncesi Genişlemesine Latin Tepkileri", *Osmanlı Beyliği*, (ed. E. A. Zachariadou), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1997, s. 129.

[12] Halil İnalcık, *Osmanlı*, Timaş Yayınları, İstanbul 2011, s. 100.

[13] Luttrell, *a.g.m*., s. 148.

taktik olduğunu anlamıştır.[14] Ceneviz, Bizans İmparatorluğu'na yaptıkları yardımlar karşılığında İstanbul'un Galata semtini, Boğazlar ve İzmir limanından faydalanma imtiyazları koparırken, Bizans'ın yerine geçen beylikler ve nihayet Osmanlılar ile de doğal olarak aynı avantajları koparmak isteyecektir. Sonuç olarak Cenevizliler ve Venedikli rakipleri Hilal ve Haç arasındaki "*Büyük Oyun*"da -ki bunun sonucu ancak denizlerin ekonomik ve politik olarak kontrol edilmesi anlamına gelmektedir- ikincil derecede rol oynadıktan sonra, ekonomik alanda üstünlüklerini Osmanlılar döneminde de sürdürmeye çalışmışlardı.

Orhan Gazi zamanından beri Osmanlı donanması gittikçe gelişerek, ilk etapta Rumeli fütuhatında önemli kısımları işgal edilen Karesi Beyliği donanmasından, zamanla diğer sahil beylikleri Saruhan, Aydın, Menteşe ve Candaroğullarının deniz kuvvetlerini miras almıştır. Batı Anadolu'da kurulan bu beyliklerin ortak özellikleri, Bizans ve Latin dünyasına yönelik akınları nedeniyle birer gazi kimlik taşımalarıdır. Sinop'ta Candarlılar zamanından kalma bir tersane olduğu gibi, Marmara'da İzmit tersanesi ve bunlardan başka Akdeniz ve Karadeniz'de gemi yapan daha bir hayli tezgahlar bildiğimiz şekilde tam olmasa da ihtiyaç zamanında fevkalade işe yaramış, Osmanlı donanmasına da temel teşkil etmiştir.[15] Ege sahillerine yerleşmesinden itibaren deniz işlerine vakıf olan Batı Anadolu sahil beylikleri, diğer Latin korsanları gibi Akdeniz'de de korsanlığa başlamışlardı. Korsanların gemileri, genellikle ticaret gemilerini yakalamaya ve kıyı boyları ile adalara akınlar yapmaya elverişli küçük süratli kürekli teknelerden oluşmaktaydı. Akınlar sırasında küçük gemiler kıyıya çekilir ve ana güçler içerlere giderken küçük bir azap gurubu ile bu gemiler korunurdu. Bunlar bazen tek başlarına bazen birlikte hareket ederek Ege denizinde Latinlere karşı yoğun gaza faaliyeti içine girmişlerdi. 13. yüzyılın sonlarında ve 14. yüzyıl başlarında bu beyliklerin gelişen deniz faaliyetleri ve bu konuda hafif donanmalarıyla elde ettikleri başarılar, başta Venedik ve Ceneviz olmak üzere Doğu Akdeniz ve Ege'de Şövalyeler dahil Latin egemenliğindeki adalar için büyük bir tehlike oluşturmuştur. Bizans'ın hakimiyeti ise Trakya ve Ege kıyılarına yakın adalarla sınırlı olduğundan onlarla daha az mücadele edilmişti.[16]

Osmanlılar, Ege sahillerine inip bu beylikleri ilhak ettikten sonra bu denizde ilk donanma faaliyeti başlamıştı. İzmit'tin fethinden sonra ilk Osmanlı gemilerinin inşa edilmesi ilk tersanenin inşasında Bizans katkısını göstermektedir. Bununla birlikte Yıldırım Bayezid, Türk korsanlarının Balkanlara çıkış ve yağma alanı, aynı zamanda Bizans İmparatorluğu'nun bir deniz üssü olan Gelibolu'da tersane kurarak, ilk ciddi deniz faaliyetini başlatmıştı.[17]

---

[14] Enrico Baso, "İşbirliğinden Ayrılığa: XIV ve XV. Yüzyıllarda Cenevizliler ve Türkler", *Tükler*, 9, s. 355.

[15] İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK, Ankara 1988, s. 405.

[16] Uzunçarşılı, *a.g.e.,* 389; H. Adams Gibbons, *Osmanlı İmparatorluğunun Kuruluşu*, (terc. Ragıp Hulusi), 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara 1988, s. 155.

[17] Uzunçarşılı, *a.g.e.,* s. 394; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i*

Küçük bir kara beyliği olarak kurulmasına rağmen sahillere ulaştıktan sonra denizcilik bilgi ve tecrübesini devamlı şekilde artırmaya çalışan Osmanlılar, kendilerine öncülük eden Batı Anadolu sahillerinde korsanlık faaliyetlerinde bulunan denizci beyliklerden tevarüs ettikleri donanma ve denizcilerden yararlandılar. Özellikle coğrafi yakınlığından dolayı Karesi Beyliği, Osmanlı denizciliğinin kurulmasına ilk katkıyı sunmuştu. Bizanstinistler, Türklerin kuvvet kullanarak Bizans mirasına el koymalarının ve Bizanslı denizcilerin bilgi birikimlerini Türklere aktarmalarının Türk denizciliğinin doğuşunda asıl etken olduğunu belirtirler.[18]

Türk Korsanları ya da Deniz Gaziliği

Tarihte korsanlık meşru ve saygıdeğer bir meslek olarak görülüp belli kuralları ve kanunları olan bir faaliyettir. Savaş zamanında düşmanın deniz ticaretini sekteye uğratmak için devletler tarafından geçici olarak göreve alınan gemiler ve kaptanlar, bir izin belgesi alarak hizmetine girdikleri devletin bayrağını taşıyarak bir çeşit ticaret savaşı yaparlardı. Selçuklu ve Bizans imparatorluklarının çökmeye başlayıp denizden el-etek çekmesiyle, Akdeniz ve Ege Denizi'nde korsanlık faaliyetleri daha da önem kazanmaya ve merkezi devletlerin arasındaki rekabetlere eklemlenerek geniş bir coğrafyada önemli siyasi roller üstlenmeye başlamıştı.[19] İslam'ın gaza anlayışının bir gereği olarak karada sınır boylarında öncü kuvvet göreviyle mücadele veren akıncıların benzeri denizlerde korsanlık şeklinde devam etmiştir. 14. yüzyılın başlarında Karesi topraklarında kaleme alınan, *Gazilik Tarikası* adlı bölümüyle dikkat çeken bir ilmihal kitabında gazilik; "*en helal kazanç yolu, aynı zamanda ticaret, ziraat, sanat vb. meslek dallarının en başta geleni*" sayılmıştır.[20] Aynı şekilde Osmanlılar döneminde de Akdeniz'de korsan faaliyetleri, beyliklerden tevarüs edildiği kadarıyla, çoğu isimsiz deniz korsanları olarak yarı resmi faaliyetleri ile devam etmiştir.

Korsan (İta. *corsaro*, İsp. *corsario*, İng. c*orsair*) kavramı, "deniz eşkıyası/haydudu" (İta./İsp. *pirata*, İng. *piracy*) kelimesinden farklı bir anlam taşır. Ortaçağlarda Türk korsan kelimesini de türeten *corso* ve *corsair* kavramları kullanılırken, denizcilik faaliyetlerinde *pirate* yani "eşkıya ve haydut" kelimeleri

---

Amire, TTK, Ankara 2003, s. 14; Bostan, "İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu", *Türk Denizcilik Tarihi*, 1, s. 75; Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 33, 47.

18 Bostan, *Osmanlı Denizciliği*, s. 14; Daş, *a.g.m.,* s. 55.

19 Emrah Safa Gürkan, "Batı Akdeniz'de Osmanlı Korsanlığı ve Gaza Meselesi", *Kebikeç*, Sayı 33, Ankara 2012, s. 173.

20 Ahmedî, *İskendernâme*, (ed. İsmail Ünver), Ankara 1983, s. 7-8; Şinasi Tekin, "XIV. Yüzyılda Yazılmış *Gazilik Tarikası Gaziliğin Yolları* Adlı Bir Eski Anadolu Türkçesi Metni ve Gaza / Cihad Kavramları Hakkında", *Journal of Turkish Studies,* Vol. 13, İstanbul 1989, s. 139.

kullanılmazdı. Pirate kelimesi, pejoratif bir anlam taşımakta ve faaliyetlerinin arkasında herhangi bir meşru otorite bulunmayan, uluslararası anlaşmalara aldırış etmeyip hiçbir kural tanımadan her memleketten gemiye saldıran deniz eşkıyası için kullanılmaktadır. Korsanlık, meşru bir faaliyeti işaret ediyordu. Bir siyasi otoritenin koruması altında hareket eden ve etseler de uluslararası anlaşmalara uymakla mesul, Akdeniz korsanlığının töre ve adetlerine saygılı denizcilere korsan denmekteydi. Braudel'in deyimiyle "*korsanlık canlı adetleri, nizamları ve tekrar eden diyalogları ile yerinde olgunlaşmış kadim bir deniz eşkıyalığıdır. Hırsızlar ve soyulanlar, adeta mükemmel bir oyun gibi önceden anlaşmamışlarsa da hep tartışmaya ve uzlaşmaya hazırdırlar*". Bu tartışmalar ve uzlaşmalar ile oturmuş adet ve gelenekler korsanlığın esaret, fidye, vire, ganimetin paylaşımı gibi birçok alanını düzenlemekte ve Akdeniz'in bu çok eski mesleğini belli sınırlar içine oturtmaktadır.[21]

Bu kavramın, ufak bir nüans farkıyla, İslam ve Osmanlı dünyasında da mevcut olduğunu görmekteyiz. Korsan kavramını Hıristiyanlara layık gören Osmanlılar, kendi korsanları için *levend* ya da *gönüllü levend* tabirini kullandılar ki, bu korsanlar hukuk dışına çıktıkları zaman *harami levent* olarak adlandırılmış ve cezalandırılmıştır. Faaliyetlerinin arkasındaki meşruiyeti bir hükümdardan alan Hıristiyan korsanlardan farklı olarak, Osmanlılar, korsanlarını her Müslüman'ın boynunun borcu olan gaza ve cihat yani İslami bir görevi yerine getirir bir şekilde sunmaktaydı. Levent ile korsan arasındaki bu fark, Fas krallarının 17. yüzyılda imzaladıkları bazı anlaşmalarda da gözlenmektedir. Kadırgaların savaşçılarını ifade eden leventler, serbest yahut yarı serbest hareket ettiklerinden korsanlıkla irtibatlandırılmıştır. Batı Anadolu ve Marmara sahillerinde yetişen Türk gençleri ve adalardaki Rumlar önceden kürekli olan çektirilerde ve Türk korsan gemilerinde sonra da donanmada kullanılan gözü pek, güçlü kuvvetli denizcilere levent denilirdi. Anadolu leventleri *levend-i Rumi* olarak anıldı.[22] Arapçada korsan kelimesi aynen bulunmakla birlikte deniz eşkıyası için "*lissü'l bahr*" ve Müslüman levendler için de "*gaziü'l-bahr*" terimleri kullanılmaktaydı.[23]

Mesela I. Haçlı Seferi ile ortaya çıkan ve Katolik Kilisesi tarafından da onaylanan Saint Jean tarikatına (Hospitaller: Kudüs'te bir hastaneye bağlı olarak görev yapan şövalyeler) bağlı korsanlar, Akdeniz ve Ege çevresinde gelişen politik ve ekonomik durumlardan yaralanarak Bizans toprağı olan adaları üs haline getirip Ege'de artmakta olan Türk denizciliğini engellemeyi yeni misyonları edindiler. St. Jean şövalyelerinin temel işlevi, Haçlılara sağlık hizmeti sunmaktan öte, Hıristiyan donanmasına yardım ve tecrübeli denizci

---

21 Fernand Braudel, *a.g.e*, s. 191.

22 Mücteba İlgürel, "Levent", *DİA*, XXVII, Ankara 2003, s. 149; Uzunçarşılı, "Levend", *İA,* VII, MEB, s. 47.

23 Gürkan, *a.g.m*., s. 175; Uğur Altuğ, "Osmanlı İmparatorluğunun Akdeniz Siyasetinde Korsanların Rolü", *Doğu Batı*, Yıl: 9, Sayı: 34, 2005, s. 291.

askerler yetiştirmekti. Müslümanlığa karşı sürdürülen kutsal savaşın meşruiyeti gereği faaliyetleri denetim altına alınmıyordu. Onlar, kutsal toprakların fethine kadar bitmeyen bir savaşın parçası olarak sürekli faal durumdadırlar.[24] 1309'da Rodos'u Menteşe Bey'den alan bu korsanlar, adanın Osmanlılarca fethinden sonra, 1530'da Malta adasına yerleştiler. Bu yüzden Rodos ve Malta şövalyeleri adıyla anılmaya başladılar.

Deniz gazilerinin, Kuzey Afrika'yı Hıristiyan işgalinden kurtardığını savunan İnalcık, Osmanlı korsanlarını "deniz gazileri" olarak anmaya dikkat ederken, Bostan, karanın gazileri gibi Osmanlı korsanlarının, İslam hukukuna uygun bir kutsal savaş yaptıklarını savunmuştur: "*Bu korsan denizciler/deniz gazileri düzenledikleri akınların şer'i hukuka uygunluğunun bir delili olarak elde ettikleri beşte birden oluşan hissenin ulü'l-emr/"devlet başkanına" ait olan kısmını düzenli olarak padişaha teslim ediyorlardı… Denizde görülen korsanlar aslında Osmanlı ordusundaki gazi akıncılar gibidir ve sadece gaza ruhu, ganimet arzusu ile hareket ederek karadaki benzerleri gibi düzenli teşkilata sahiptirler*".[25]

Bu korsanlar, karanın gazileri gibi, daha sonra gelişen Osmanlı donanmasına önemli bir destek teşkil etmiştir. Osmanlıların Akdeniz'de güçlenmesiyle birlikte korsan gemileri, devlet donanmasına katılmıştır. Bu korsan gemileri savaş zamanları dışında bağımsız hareketlerini sürdürmüşlerdir. Bunun en iyi örnek teşkil eden ve ünlü birer denizci olarak gördüğümüz Kemal Reis, Turgut Reis ve Hızır Reis (Barbaros Hayreddin Paşa) vd. yetişmiş denizcilerin aslında birer korsan olarak denizlerde görülmeye başladıkları ve sonra devlet hizmetinde resmi faaliyet gösterdikleri bilinmektedir.[26] Osmanlılar donanma işinde, ilerleyen zamanlarda bile, Akdeniz'de dolaşan Türk korsanlarını hizmetlerine alıp onlardan istifade etmişlerdir. Osmanlı donanmasının sefere çıktığı yıllarda donanmanın emrinde ve maiyetinde hareket eden korsanlar diğer zamanlarda deniz akınları ile meşgul olmuşlardır.

Selçuklular Zamanında Korsan Faaliyetleri

Selçuklular zamanında başlayan denizcilik girişimleri de aslında Türk gazi/korsanların faaliyetleri üzerine bina edildiği söylenebilir. Anadolu'nun ilk fetih yıllarından itibaren süratle Kuzey ve Batı Anadolu sahillerine ulaşan

---

[24] Ayşe Devrim Atauz, "Haçlı Korsanlar: Saint Jean Şövalyeleri ve Akdeniz'de Haydutluk", *Kebikeç*, Sayı: 33, Ankara 2012, s. 206.

[25] Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık: Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler, 1575-1620*, Timaş, İstanbul 2009, s. 19-21.

[26] Uzunçarşılı, *a.g.e*., s. 493; Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre yayınları, İstanbul 2010, s. 12. Batılıların *Barbarossa* dedikleri Hızır Reis ya da diğer adıyla Hayreddin Paşa'nın İstanbul'a geldikten sonra yazdırdığı *Gazavat-ı Hayreddin Paşa* adlı eserde Hızır ve Oruç kardeşlerin gazi imajı işlenmekte, Hıristiyanları İslamlaştırma faaliyetleri mistik bir ruhla hikaye edilmektedir. Geniş bilgi için bkz. Gürkan, *a.g.m*., s. 180.

Türkler, derhal denizlerde faaliyete başladılar. Süleymanşah'ın ölümünden sonra İznik emiri Ebulkasım, Marmara denizi kıyıları ile İstanbul Boğazına kuvvetler gönderip akınlarda bulunmuş, fethettiği kıyı kenti Gemlik (Kios) limanında Bizans'la denizlerde mücadele edebilmek amacıyla gemi yapımını başlatmıştır.[27] Usta elamanlar ve denizciler de muhtemelen Bizanslı Rumlardı. Kios'a Gemilik (Gemlik) adının verilmesi dikkat çeker. Ancak Anna Komnena'nın anlattıklarına göre burada inşasına başlanan donanma, Bizans donanmasınca ateşe verilmiştir.[28] Daha Türkiye Selçukluları zamanında başlamış olan korsan faaliyetleri ve ilk donanma kurma teşebbüsleri de bu şekilde sonuçlanmış oldu. Bundan başka Ebulkasım'ın Bizans'a karşı İzmir Türk beyi Çaka ve Balkanlardaki Peçenek Türkleriyle de ilişkiler kurduğu kaynaklarda geçmektedir.[29] Bu sıralarda Tanrıvermiş Bey, Marak (Barak) adlı yoldaşıyla Efes'i fethedip kısa süreli de olsa burada başka bir Türkmen beyliği kurmuştur. Edremit'le öteki sahil şehir ve bölgeleri de başka Türk beylerinin idaresinde idi.[30] Akdeniz kıyılarında Tekeoğullarının, Manavgat emirliğinin ve Alaiye beyliğinin deniz korsanları da Kıbrıs ve Rodos'u hedef alan birçok sefere girişmiştir. 1362'de Tekeoğulları, Kıbrıs'a gaza seferleri düzenlemişti.[31] Artık Bizans'ın Anadolu ile irtibatı kolay değildi.

Selçukluların Alanya'da kurdukları tersaneyle Akdeniz, Sinop'ta kurdukları tersaneyle de Karadeniz için bir donanma hazırladıklarını, böylece Anadolu'nun Akdeniz sahillerini güvenlik altına aldıkları gibi, Karadeniz'de Kırım'a kadar akınlar düzenlediklerini biliyoruz. I. Keykavus, Sinop'u aldıktan sonra Antalya'yı ikinci kez fethedince sahip olduğu toprak ve denizlerle "*es-sultanü'l-berr ve'l-bahreyn*" olarak zikredildi. İki denizin sultanı unvanını alan Alaaddin Keykubad da 1227'de kendi adını verdiği Alaiye tersanesini kurdu.[32] Sonradan Sinop'ta ikinci bir tersane daha kurulmuş ve Selçuklu emirlerinden Hüsameddin Çoban'ın emrine verilen bir filo, bu limandan hareketle Kırım seferine çıkmıştı. 13. yüzyılda Selçuklu teşkilatında "*Reisü'l-Bahr*" unvanlı büyük bir memur bulunup Selçukluların Karadeniz'de en mühim deniz üssü olan Sinop'ta otururdu. Osmanlılarda gemi kaptanlarına "reis" denilmesi de bununla alakalı olsa gerek. Aynı yüzyılın ikinci yarısında kaynaklarda Selçuklu ümerası arasında pek mühim bir mevkii olan "*Emirü's-sevâhil* Hoca Yunus" ile "*Melikü's-Sevahil Bahaüddin*"den bahsedilmektedir.[33]

---

27 Anna Komnena**,** *Alexiad, Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Aleksias Kommenos Dönemi'nin Tarihi, Malazgirt'in Sonrası*, (çev. Bilge Umar), İnkılap Kitapevi, İstanbul 1996, s. 229.

28 Komnena, *a.g.e.,* s. 199.

29 Ali Sevim, *Anadolu'nun Fethi Selçuklular Dönemi*, TTK, Ankara 1993, s. 127; Erdoğan Merçil, "*Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri*", *Türk Denizcilik Tarihi*, 1, s. 24; İlgürel, "Çaka Bey", *DİA,* VIII, s. 187.

30 Komnena, *a.g.e*, s. 336; Turan, *a.g.e*., s. 95; Kayhan, *a.g.m*., s. 274.

31 Ali İhsan Gencer, "*Bahriye*", *DİA*, IV, s. 502.

32 Bkz. Merçil, *a.g.m*., s. 26, 29.

33 Ayşe Dudu - Erdem Kuşçu, "*Türkiye Selçuklularında Ordu ve Donanma*", *Türkler,* Cilt 7, s.

Çaka Bey

Anadolu'da Türk fethi ve yerleşmesi sürdüğü sıralarda İzmir ve çevresini ele geçiren Çaka Bey, Selçuklulardan bağımsız olarak ilk Türkmen sahil beyliğini kurmuştur (1081-1097). Ancak o diğer sahil beyleri gibi bir uç beyi olmayıp, ihtirasları peşinde mücadele veren tipik bir korsan profili çizmektedir. İddialara bakılırsa kendisini imparator (basilios) dahi ilan etmişti. Anadolu'da Türk denizciliğinin ve korsancılığın öncüsü sayılan Çaka, ilk açık deniz Türk donanmasını inşa etmiş, Ege Denizi sahil kesimini ve civar adalarını da zapt ederek Bizans'a karşı ilk deniz savaşını kazanmıştır.[34] Çaka Bey, İzmir ve körfezdeki Kilizman'dan sonra Urla ve Foça şehirlerini almış, Midilli, Sakız, Sisam, Rodos ve Batı Anadolu sahillerine yakın olan adalarda kısa süreli de olsa hakimiyet kurmuştur.[35] İyi bir denizci olan Çaka Bey'in İzmir'deki faaliyeti çok kısa sürmüşse de, kendisinden sonra gelecek olan Aydınoğlu Gazi Umur, Turgut Reis gibi efsanevi Türk korsan ve denizcilerine örnek olmuştur.

Bizans kaynaklarında *Çahas* veya *Tazachas (Tzachas)* olarak geçen Çaka Bey'in hayatıyla ilgili detaylı bilgiler, Bizans İmparatoru I. Alexios Komnenos'un kızı Anna Comnena'nın eseri *Alexiad*'da anlatılmaktadır.[36] Selçuklu-Bizans mücadeleleri sırasında esir düşmüş ve soylu bir komutan olduğu fark edilince İmparator Nikephoros Botaniates'e (1071-1081) takdim edilmişti. İmparatorun iltifatlarına nail olup saraya alınan, yeteneği sayesinde hızla yükselerek asil bir kızla evlenmek suretiyle asalet unvanı da kazanan Çaka Bey, *protonobelissimos* (en soyluların birincisi) sınıfına kadar yükselmiştir.[37] Bu, Alexios I. Komnenos'un saltanatı (1081-1118) zamanından önce hanedanın genç prenslerine verilen bir unvan idi.[38] Latince ve Grekçeyi çok iyi bilen Çaka, İstanbul'da yaşadığı sürece Bizans bürokrasisinin nasıl işlediğini çok iyi görmüş, edindiği bilgi ve tecrübeyi kullanmıştır. Komnenos'un tahta geçmesi üzerine eski mevkiini kaybeden Çaka, maiyetindeki Rum denizci tayfasıyla İstanbul'dan kaçıp Anadolu'ya geçmiş, Batı Anadolu içlerinden topladığı Türk gazileriyle İzmir ve çevresini fethetmiştir (1080). Çaka Bey, Adalar Denizi

188.

34 Daş, *a.g.m.*, s. 50. 1081 yılı, aynı zamanda Türk deniz kuvvetlerinin kuruluş tarihi olarak kabul edilir.

35 Necmi Ülker, "Batı Anadolu'nun Türkleşmesi: İzmir Örneği", *Türkler,* Cilt 6, s. 288-291; Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, Turan Neşriyat, İstanbul 1971, s. 88; Akdes Nimet Kurat, *Çaka Bey, İzmir Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi, M.S. 1081-1096*, Ankara 1996, s. 30 vd.

36 Kommena, *a.g.e.,* s. 229-234.

37 Türk asıllı bir esir olmasına rağmen Çaka'nın ferdi kabiliyetleriyle yükselerek İmparator III. N. Botaniates zamanında Bizans aristokrat sınıfına kadar yükselmesi, Anadolu sınır toplumunda sık görünen Hıristiyan-Müslüman ortak yaşama kültürünün gelişmiş bir örneği olarak kabul edilir; bkz. Keith Hopwood, *Christian-Muslim Symbiosis in Anatolia,* Archaeology, *Anthropology And Heritage In The Balkans And Anatolia: The Life and Times of F.W. Hasluck, 1878-1920*, (ed. David Shankland), Vol. 2, İstanbul 2004, s. 22.

38 Ostrogorsky, *a.g.e.,* s. 340.

kıyılarında ve İç-Ege'de bulunan Türkmenleri bir araya getirdikten başka, Türk leventleri ve yerli Rum tersane ustalarından aldığı destekle İzmir'deki tersanede bir donanması inşa etmiştir. Komnena'nın özellikle bahsettiği bir Rum tersane ustası[39] ile birlikte kardeşi Yalvaç'ın da desteğiyle Çaka, üstü kapalı, çektiri tabir edilen (*sermon* ve *dromon* denilen korunaklı avcı hücum gemileri), tek dizi kürekli, iki dizi kürekli ve üç dizi kürekli tipinde süratli teknelerden oluşan kırk parçadan müteşekkil bir donanma meydana getirmiştir.[40] Bu donanmanın kalifiye personeli Bizanslılardan, savaşçıları Türk leventlerinden oluşuyordu. Yukarıda adı geçen adaları zapt ederek Bizans'a karşı varlığını denizlerde başarıyla sürdüren Çaka, Bizans imparatorunun üzerine gönderdiği bir donanmayı yenerek Bizans gemilerinin çoğunu ele geçirmiş, Ege Denizi'nin irili ufaklı adalarını haraca bağlamıştı.[41]

Bu kayıplar üzerine 50 parçalık donanmasıyla harekete geçen imparator, Sakız adası ile Çeşme arasındaki Koyun Adaları Muharebesi savaşında Çaka Bey'e yenilerek hezimete uğramıştır. Bu savaştan sonra Sisam ve Rodos adaları da itaat altına alınmıştır.[42] Kuzeyde İstanbul'a kadar yaklaşmış olan Peçenekler, doğuda da İznik Selçuklu yöneticisi Ebulkasım ile Bizans'a karşı ittifak kuran Çaka Bey, Çanakkale Boğazı ve Gelibolu yarımadasına çıkarak İstanbul'u tehdit etmeye başlamıştı. Ebulkasım, Süleymanşah'ın ölümünden sonra kendi başına hareket ederek Bitinya kıyıları ve adaları ciddi biçimde tehdit ediyordu. Komnena'ya bakılırsa, o da Bizans egemenliğine göz dikmişti. Bu amaçla önce korsan gemileri yaptırmaya girişmiş ve Gemlik'i zapt etmişti. Bir filo inşasına göz diken Ebulkasım'ın niyetini anlayan İmparator, üzerine bir donanma göndererek inşa ettiği gemileri ateşe vermiş, Ebulkasım'ı İznik'e dönmeye mecbur bırakmıştı.[43]

Çaka Bey, Selçuklular ile kurmuş olduğu ittifakı güçlendirmek üzere I. Kılıç Aslan'a kızını vererek akrabalık tesis etmişti (1092). Bizans'ın Marmara kıyılarındaki Selçuklu topraklarına saldırması üzerine Kılıç Aslan, İzmir Türk Beyi Çaka ile yaptığı işbirliği sayesinde Bizans kuvvetlerini kolayca mağlup etmişti.[44]

Çaka Bey, Çanakkale Boğazı'nda stratejik bir önemi olan Abydos'u (Nara Burnu-Çanakkale) da kuşatarak (1093) başlatmış olduğu geniş askeri harekat, imparatoru olduğu kadar Selçuklu sultanını da endişeye sevk etmişti. Çaka Bey'in kuşattığı bu bölge, aynı zamanda damadı Kılıç Aslan'ın yayılma

---

[39] Çaka, İmparatorun Rumeli'ndeki birçok sıkıntı ve Peçeneklerle süregelen savaşları görerek kendisi için uygun fırsatı buldu ve bir donanma kurmaya karar verdi. İzmirlinin (İzmirli Rum'un) biriyle karşılaştı ve onu çektirmeler inşa etmekle görevlendirdi. Gerçekten o bu sanatta çok usta idi. Bolca sayıda tekne ve 40 tane de avcı (korsan) gemisine sahip olunca bunlara savaşta pişmiş adamlar yerleştirdi. Komnena, *a.g.e.,* s. 230; Daş, *a.g.m*., s. 51.

[40] Kurat, *a.g.e*., s. 27; İlgürel, "Çaka Bey", s. 186-188.

[41] İlgürel, "Çaka Bey", s. 188.

[42] Daş, *a.g.m.,* s. 52.

[43] Komnena, *a.g.e.*, s. 199; İlgürel, "Çaka Bey", s. 187.

[44] Turan, *a.g.e*., 93-94.

sahasıdır. Bu yüzden kendisine karşı Bizans-Selçuklu ittifakı kuruldu. Bu süreçte imparatorun sultana yazmış olduğu kışkırtıcı mektubun da etkili olduğu öne sürülür. Abydos'un kuşatılması sırasında oraya yardıma gelen Bizans donanması denizden, Selçuklu ordusu ise karadan Çaka Bey'e karşı harekete geçti. Sakız'da taraflar arasında kanlı çarpışmalar oldu. İki devlet arasındaki ittifaktan haberi olmayan Çaka Bey, damadı I. Kılıç Aslan ile bir görüşme talep etti. Ancak damadı bir komplo kurarak, şerefine vermiş olduğu bir şölenden sonra Çaka Bey'in hayatına son vermiştir (1093).[45] Öte yandan imparator ve yardıma gelen Haçlı donanması büyük bir harekat başlattı. I. Haçlı seferi ile Anadolu'ya gelen Hıristiyan ittifakı, I. Kılıç Aslan idaresindeki Selçukluları Anadolu içlerine kaçırırken, başkent İznik'i aldılar (1097). Bu arada Sakız ve Midilli'den sonra Çaka Beyliği merkezi İzmir ve kısa süre içerisinde Tanrıvermiş ve Marak beylerin elindeki Efes ve çevresi de Bizanslılara geçti. Böylece Çaka Bey'in büyük gayretiyle kurmuş olduğu İzmir Türk Beyliği yıkılırken, Ege kıyıları ve topraklarındaki hakimiyeti son buldu.[46]

Batı Anadolu Sahillerinde Gazi / Korsan Faaliyetleri

Ege Adaları ve Marmara sahillerinde çeşitli beyliklere mensup Türkmen deniz gazileri güçlerini birleştirerek serbest hareket ediyorlar, Gelibolu'dan Balkanlara çıkarak İstanbul varoşlarına kadar uzanan bir alanda yağma faaliyetlerinde bulunarak büyük ganimetlerle geri dönüyorlardı. Aydın, Karesi, Saruhan ve bilahare Osmanlılar Trakya ve adalarda ele geçirdikleri esirleri Anadolu'ya taşıdıklarını Bizans tarihleri, Osmanlı kronikleri ve İbn Batuta gibi seyyahlar yazmışlardır.[47] Türklerin gerçekten de korsancılık faaliyetlerinde etkin oldukları görüşü, 14. yüzyıl ve 15. yüzyıl başlarında Venedik'e bağlı Girit Dukalığı ve Kıbrıs Krallığı ile Menteşe ve Aydın beyleri arasında imzalanan, daha sonra Osmanlıların deniz devletlerine verdiği ahitnâmelerde görülen Türk korsanları ile ilgili maddelerin çokluğundan da anlaşılmaktadır.[48] Daha sonraki yıllarda fetihler geliştikçe Osmanlı devlet donanması birlikte hareket etmeye veya bizzat devlet hizmetine girmeye başladılar.

Türkmen beyliklerinin yaklaşık 1300'lerde Anadolu sahillerinde kuruluşundan 1453'te İstanbul'un fethine kadar geçen süreçte Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki denizcilik faaliyetlerinin itici gücü ticaretin çarkları

---

45 Kılıçaslan'ın Çaka Bey'e güvenmediği anlaşılmaktadır. Keza Çaka Bey, Selçuklu sultanından önce, kızını imparator Komnenos'un oğluna verip akrabalık tesis etmeyi teklif etmiş ve böylece Bizans sosyetesindeki mevkiini yenilemek istemişti. Ancak bu teklif reddedilmişti. Hopwood, *a.g.m*., s. 23; Komnena, *a.g.e*., s. 233; İlgürel, "Çaka Bey", s. 188.

46 Sevim, *a.g.e.,* s. 130, 219; Bostan, *Osmanlı Denizciliği*, s. 13; Turan, *a.g.e*., s. 104; Kayhan, *a.g.m*., s. 272.

47 Bkz. Fleet, *a.g.m*., s. 68.

48 Melek Delilbaşı, "Ortaçağ'da Türk Hükümdarları Tarafından Batılılara Ahidnamelerle Verilen İmtiyazlara Genel Bir Bakış", *Belleten*, XLVII/185, Ankara 1983, s. 95.

olmuştur.[49] Bu konuda Venedik ve Ceneviz'le rekabet etmeye çalışmış olmaları sonraki dönem Türk denizciliği için önemlidir. Selçuklular, Antalya (1207) ve Sinop (1214) gibi önemli limanların fethinden sonra denizaşırı ülkelerle ticari ilişkilerini geliştirmeye ve Hıristiyanlara ahitnâmeler (kapitülasyonlar) vermeye başlamışlardır. Ahitnameler verilmesinde başlıca hedef, uluslar arası ticareti teşvik ve siyasal dostluklar sağlamaktı. Önemli bir ihracat-ithalat limanı olan Ayasluk ve Balat'a hakim olan önce Menteşe ve sonra Aydınoğullarının 1331 ve 1337 yıllarında Venedik ve Ceneviz ile yapmış oldukları ticari ilişkilerde adı geçen devletin tüccarlarına ahitnameler verilmişti.[50] Bu dönemde Türklerin korsancılıkla birlikte başta Kıbrıs, Girit, Sakız adaları olmak üzere Venedik ve Ceneviz'e ait olan ülkelere verilen ticari imtiyazların Orhan Gazi, I. Murad ve 1390'da bölgeyi ele geçiren I. Bayezid tarafından da devam ettirildiği anlaşılmaktadır.[51]

Batı Anadolu'nun 1290-1304 tarihleri arasında tümüyle Türkmenlerin eline düşmesinden sonra Ege sahillerinde gittikçe kuvvetlenen Hıristiyan Latin hakimiyetine kaşı 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. Batı Anadolu Türkmen beyliklerinden ilki olan Menteşe Beyliği'nin, Selçuklu Sahil Beyi (*meliku's-sevahil*) unvanı taşıyan bir Türkmen beyi tarafından kurulmuş olması kayda değer. Teke kıyılarını ele geçiren Menteşe Bey, 1282'ye doğru her mevsim Toroslardan kışlamak için sahil ovalara inen Türkmenleri örgütleyerek güçlü bir deniz beyliği kurmuştur.[52] Çağdaş Bizans kaynağı Pachymeres, Menteşe Bey'in, akınlarında Teke limanlarını kullandığını yazar. Daha kuzeyde Efes (Selçuk) körfezindeki Aniya, bu dönemde her menşeden korsanların toplanma yeri olmuş, Türk korsanları 1278'e doğu burada sağlam bir şekilde yerleşmiştir. Ania'da üs kurmuş olan Salahaddin adlı (muhtemelen bir Türk) bir korsan reisi, yaptığı faaliyetlerle tanınmıştı.[53]

Doğu Akdeniz'den başlayan Türk korsancılık faaliyetleri, 13. yüzyılın ikinci yarısında Kiklad adaları, Marmara ve Karadeniz'e kadar uzanmıştı. Bölgeden giden denizcilerin bu yüzyılın sonunda Muğla ve Milas'ı ele geçirerek kurdukları Menteşe Beyliği, denizlerde askeri alanda olduğu kadar ticari faaliyete de başlayan ilk sahil Türkmen beyliğidir. Bölgedeki hakimiyet, denizden gelinerek zapt edilmiş Türk korsanlarının bir tesisi ve denize doğru yapılacak akınlar için üs olarak düşünülmüştür. Aynı sosyal tabandan gelen sahil beylikleri komşu olmaları ve ortak düşmana sahip olmaları hasebiyle mukadderatları da birbirleriyle sıkı sıkıya bağlıdır. Menteşe beyi Ahmed Gazi, *gazi* ve *sultan es-sevahil* unvanlarını kullanıyordu.[54]

---

[49] Fleet, *a.g.m*., s. 71.
[50] İmtiyaz antlaşmalarının şartları için bkz. Delilbaşı, *a.g.m*., s. 98-99.
[51] Delilbaşı, *a.g.m*., s. 100-101.
[52] Wittek, *a.g.e.,* s. 26, 32 vd.
[53] Wittek, *a.g.e.,* s. 25 vd; İnalcık, *a.g.m*., s. 31.
[54] Wittek, *a.g.e*., s. 121.

1300 yılında Menteşe donanması İtalyan korsanlarının denetimindeki Rodos'a çıkarak adanın büyük bir bölümünü ele geçirmişti. Batı kaynaklarına göre Ege adalarına karşı ilk ciddi Türkmen istilası, Efes ve körfez bölgesinde Sasa Bey idaresinde Menteşe Türkmenlerinin idaresi kurulduğu zaman 1304 yılında kendini göstermiştir. Menteşe korsanları daha sonra Rodos'u ele geçiren Hospitalier Şövalyelerine karşı başarılı olamadılar. Efes ve bölge bir süre sonra Aydın-ili beyi Mehmed Bey'in idaresindeki Türkmenlerin eline geçti. Bundan sonra Rodos, Sakız ve Midilli Türkmen akınlarına hedef olacaktır. Midilli'nin 1307'de Kalamuz kumandasındaki Türkmenler tarafından istila ve yağma edildiği nakledilir. Rum kaynaklarında Kalamuz adıyla anılan bu bey, açıkça Karesi Türkmen reislerinden olan Kalem Bey'dir. 1306-1309 tarihleri arasında Türk beyliklerinin Ermeni krallığı, Kıbrıs ve Ege adalarındaki Latinlere yaptıkları saldırılardan şikayet etmekteydi.[55] 1300-1329 döneminde Ege Denizi'nde çökmekte olan Bizans egemenliğinin yerini almak için yapılan mücadelede, Türkmenlerin başlıca rakipleri Cenevizliler ve Rodos şövalyeleridir.[56]

Ekonomisi Hıristiyanlara karşı sürdürülen deniz seferlerine bağımlı olan Saruhan Beyliği, Manisa'ya hakim olunmasından hemen ardından Foça'daki Ceneviz kolonisini haraç vermeye zorlamış ve süratle denize yönelmiştir. 40 yılı aşkın bir süre hakimiyet süren Saruhan Bey, Gelibolu, İstanbul ve Trakya'ya bir donanma gönderip etrafı yağmalamıştı.[57] Karesiler ve Umur Bey'le ittifak halinde hareket eden Saruhanlılar, Mora seferi gibi birçok deniz faaliyetinde bulunmuştur. İzmir'in düşmesinden sonra Saruhanlıların da deniz seferleri inkıtaa uğramıştır.

Germiyanoğlu komutanlarının kurmuş olduğu Karesi Beyliği, başkenti Balıkesir ve Bergama başta olmak üzere Edremit, Çanakkale Boğazı ve kıyılara kadar tüm Marmara sahillerini kaplamasına karşın, Ege Denizi'nde Aydınoğulları ve Saruhanoğulları kadar güçlü olamadılar. Karesi Beyliği'nin, bir gazi devleti kuran Melik Danişmend Gazi sülalesinden geldiği öne sürülmektedir.[58] Çanakkale Boğazı'nın Asya kıyısının denetimini elinde tutuyor, Trakya'ya ilk akınları onlar yapıyordu. Bizanslı tarihçi Gregoras'a göre Türk beyleri 1303-1304'ten önce bir koalisyon oluşturmuş ve Anadolu'nun kıyı bölgelerini aralarında paylaşmışlardı. Bu paylaşımda Kalem Bey ve oğlu Karesi'ye antik çağın Truva bölgesinin egemenliği düşmüştü.[59] Beyliğin önemli

---

55 Kayhan, *a.g.m*., s. 281.

56 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 İmparatordan bu adaların gerektiği gibi savunulmasını, eğer bu olmasa bu adaların gelirleri ile bir donanma yaparak savunulması işinin kendilerine bırakılmasını istediler*". İnalcık, *a.g.e.,* s. 14.

57 Feridun Emecen, *İlk Osmanlılar ve Batı Anadolu Beylikler Dünyası*, Kitabevi, İstanbul 2005, s. 109.

58 Zerrin Günal Öden, *Karası Beyliği*, TTK, Ankara 1999, s. 5; Shaw, *a.g.e.,* s. 29.

59 Elizabeth A. Zachariadou, "Karesi ve Osmanlı Beylikleri", *Osmanlı Beyliği (1300-1389)*,

bir donanmaya sahip olduğu bilinmektedir. Balıkesir beyi Demirhan, denizde Rumlarla pek çok savaşlar yapmıştı. "*Gemileri denizde rüzgârın önünde sanki uçarak gider, şehirler o gemilerden titrerdi*".[60] Karesi beyleri, tek başlarına deniz seferleri düzenledikleri gibi, özellikle Aydınoğlu Gazi Umur'un başını çektiği büyük seferlere de iştirak etmişlerdi.[61] Daha sonra da gazaya devam etmek için Bizans'a karşı güçlü Osmanlı beyi ile birleşmek istiyordu.

Bizans imparatorları, Batı'da Katolik dünyası ile mücadele ederken denizlerde de Doğu Latinlerle uğraşmak zorundaydı. Bu arada 1328'de İzmir'in Aydınoğulları tarafından zaptı, aynı şekilde Bursa'nın Osmanlılarca fethi, imparatoru sahil beylikleriyle ittifak kurma arayışına itmiştir. İmparator, özellikle sahil beyliklerine çeşitli vergiler ve kolaylıklar tanımak suretiyle beyliklerin, Gelibolu başta olmak üzere Trakya, Çanakkale dolayları ve Adalar Denizi'ndeki faaliyetlerine ses çıkarmıyordu. Mesela Bizans tarihçileri, Karesi Türklerinin aynı sene içerisinde birkaç defa Rodos ve Selanik çevrelerine, Gelibolu'dan çıkarak Trakya'daki şehirlere yağma hareketlerinde bulunduklarını yazmaktadır.[62] Sahil bölgelerinin Türkler tarafından istilasından önce Bizans gemi inşa ve deniz kuvvetlerinin büyük bölümü Ege, Marmara ve Karadeniz kıyılarındaki belli limanlarda toplanmıştı. Gemi inşasına elverişli alanların bulunduğu bu yerler dağların arkasındaki ormanlardan dolayı seçilmişti. Aynı limanların Karesi Beyliği'nce kullanıldığı görülmektedir. Bu limanlar arasında Edremit, Biga, Aydıncık da bulunmaktaydı. Bergama ve civarının limanı olan Edremit Körfezi, Aydıncık tersanesi Karesi donanması için önemli bir üs vazifesi görmüştür. Osmanlılar, Karesi beyliğini ilhaktan sonra burayı Rumeli'ye geçişte bir donanma üssü ve tersanesi olarak kullanmıştır. Osmanlılar ilk etapta gemi mürettebatını Rumlardan ve Karesi Beyliği'nden karşılamışlardı.[63] Aşıkpaşazade'ye göre Çimpe kalesi ele geçirildikten sonra Osmanlılar kuşatma harekatı için lüzumlu askerleri Aydıncık'tan gemilerle getirmişti. Deniz savaşında ustalaşan Karesi denizcileri, ilhakın hemen ardından Osmanlılar için hizmet vermeye başlamıştı. Bölgenin uzun bir denizcilik geçmişi vardı. Biga, Monembazyalı (Menavişe/ Menekşe) yiğit denizcilerin daha doğrusu korsanların yerleştiği bir merkezdi.[64] Karesi ülkesi Orhan Gazi'nin büyük oğlu Süleyman'a sancak olarak verilmiştir. Süleyman Paşa, Karesi donanmasının bir deniz üssü olan Biga'yı sancak merkezi yapmıştı. Denizcilikte çok ileri olan Karesi Türkleri, İtalyan ve İspanyol denizcilerinin *siroko* dedikleri bir çeşit rüzgara *keşişleme* demekteydi. Bu tabir, güney-doğudan esen rüzgarın o bölgeye Keşiş Dağı (Uludağ) yönünden esmesi

(ed. E. A. Zachariadou), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1997, s. 244.

60 El-Ömerî'den naklen, Öden, *a.g.e.,* s. 80.

61 İnalcık, *a.g.m*., s. 205, 208.

62 Öden, *a.g.e.,* s. 5.

63 E. Yakıtal, "Osmanlı Devleti'nin Tersaneler Tarihçesi", *Askeri Tarih Bülteni*, Sayı 16, Ankara 1984, s. 25-26; Öden*, a.g.e.,* s. 81.

64 Zachariadou, *a.g.m*, s. 253.

sebebiyle *hava keşişledi* demelerinden kaldığı düşünülmektedir.[65]

Orhan Gazi'nin oğlu Süleyman Paşa'nın Trakya seferlerinde öncü kuvvetlerini kuşkusuz Karesi beyleri ve gazileri oluşturmakta, onlar akın dönüşlerinde Boğaz'ın Trakya kıyılarında emin bir köprübaşına sahip olmayı tabii arzulamaktaydılar. Erken dönem Osmanlı kaynakları, Trakya'nın fethine giden yolu Karesi Türklerinin açtığı gerçeğinin üstünü örtmüşler ve tüm planı Süleyman'a atfetmişlerdi. Ne var ki Artake yarımadasının tecrübeli denizcilerinin genç paşa için nasıl hafif gemiler inşa ettikleri ve büyük fethe başlamak üzere karşı kıyıya yelken açmayı ona nasıl öğrettiklerini ayrıntılarıyla anlatırlar.[66] Öncelikle Karesi Türkmenlerinden Halil Ece, 1305'te beş yüz Türkmen'le birlikte bugün Eceabat denilen Maydos kalesini zaptederek Rumeli topraklarında bir köprübaşı elde etmişti. Bizans'a yardıma gelen Katalanlar, haklarını alamayınca Karesi Türkleri ile işbirliği yapıp Gelibolu'ya yerleşerek Türklerle birlikte yağmalarda bulundular.[67] Karesi denizcileri, sıklıkla kullanılan ve Gelibolu yarımadasında bir yer ismi olarak hala varlığını koruyan *ece* unvanını taşıyorlardı. Bu unvanın yanı sıra, Karesi beyleri tarafından kullanılan *han* unvanı, bu beyliği ötekilerden ayıran özellik gibi görünüyor. Karesi Bey'in muhtemelen oğlu ve halefi Demir Han, Kantakuzenos'un rakibi Andronikos'la, Umur ve Orhan Gazilerden ayrı olarak Trakya'daki faaliyetleri için bir antlaşma imzalamıştır.[68] Birçok gemi ile karşı sahile geçerek Trakya içlerindeki şehirlere yağma hareketlerine devam eden Karesi Türkleri, 1330'ların başlarında, atlarını taşıdıkları gemilerle Çanakkale Boğazı'nı iki kez geçip Tekirdağ ve Keşan'a kadar sokulmuşlardı.[69] İmparator Kantakuzenos (kendisi Türkçe biliyordu), birtakım siyasi evlilikler yoluyla müttefik temini yoluna giderken, Karesi beyleriyle de anlaşma yoluna gitmiş, valilerinden birisinin kızını, Karesioğlu Süleyman Bey ile evlendirmişti.[70]

Gazi Umur, Bizans'ın karşı sahil topraklarına gaza akınları yaparken, Karesi Türkleri de filolarıyla aynı tarihlerde (1332) Marmara ve Doğu Ege sahillerine sürekli akınlar düzenliyordu. Ege denizindeki Türk hakimiyeti, Latinler için ciddi bir tehlike teşkil etmeye başlamıştı. Hemen hemen aynı dönemde Ege Denizi'nin kuzeyden Karesioğlu Yahşi Bey, güneyden de Aydınoğlu Umur Bey tarafından bir nevi abluka altına alınmış olan Venedikliler, çareyi Bizans'ın da dahil edildiği bir Haçlı ittifakı kurmakta buldu. Türk akınlarına karşı Venedik'in öncülüğünde kurulmuş olan ve Fransa, Rodos ve Kıbrıs gemilerinin de katıldığı güçlü Haçlı filosu, harekete geçerek Karesi uc bölgesinde Bergama emiri olan Yahşi Han'ın 250 parçada oluşan kuvvetli filosunu Edremit körfezinde mağlup etti (1334).[71] Ancak İzmir'de Gazi Umur'a karşı başarılı olamadılar. Edremit Savaşı, Ege'deki Türk yayılmasını geçici olarak durduracak, Türk deniz

---

65 Öden, *a.g.e*., s. 82.

66 Zachariadou, *a.g.m*, s. 254. Artake, bugün Erdek ilçesinde, Kapıdağ yarımadasıdır.

67 İnalcık, *Osmanlı,* s. 163.

68 Zachariadou, *a.g.m*., s. 254.

69 Kantakuzenos'dan naklen Zachariadou, *a.g.m*., s. 248.

70 Öden, *a.g.e*., s. 46.

71 İnalcık, *a.g.m*., s. 35; Zachariadou, *a.g.m*., s. 248; Öden, *a.g.e.,* s. 40.

gazalarının gelişmesi bu yönde sekteye uğrayacaktır.[72] Kısa bir süre sonra patlak veren Bizans'taki iç savaş sırasında Karesi Beyliği yeniden eski gücüne kavuşmuş, Karesi Türklerinin Trakya'ya yönelik akınları sürmüştür.

Osmanlı Devleti'nin Rumeli fütuhatı için özellikle Kemer-Görece-Kapıdağ yarımadasından donanma sevkıyatı yaptığı anlaşılmaktadır. Karesioğulları bu sırada Osmanlı hakimiyetine geçmesiyle şüphesiz adı geçen seferde büyük rol oynamıştı. Osmanlı tarihlerinde adı geçen Ece Bey, Gazi Fazıl, Evrenos Gazi, Hacı İl-beyi ve Karamürsel gibi efsanevi gazi liderler, Karesi kökenliydiler ve güçlü Osmanlı beyinin önderliğinde Rumeli'de gaza seferlerini daha elverişli şartlar altında sürdürebilmişlerdi. Trakya fütuhatında bu Karesi beyleri, daima en ileri hatta uc beyi sıfatıyla faaliyette bulunacaklardır. Kronik kayıtları, onların, beyliğin Osmanlı egemenliği altına geçmesinde önemli rol oynadıklarını belirtmektedir. Bu meyanda Karamürsel Bey'in İzmit Körfezi sahillerinde küçük bir tersane meydana getirdiği nakledilir. Osmanlılar tarafından fethinden çok önceleri de tersanesi bulunan İzmit, civarındaki elverişli ormanları mevcudiyeti her dönemde gemi inşasını teşvik etmiştir.[73] Bu sebeple tersanenin bulunduğu mevki, Karamürsel kasabası ve burada yapılan kayıklar da *Karamürsel kayığı* adını almıştır.[74]

Daha Orhan Gazi zamanında Osmanlılar, Karesi topraklarını ilhak ettikten sonra (1348), denizlere ulaşınca bir donanmaya sahip olma ihtiyacını ilk defa ciddi olarak hissettiler. Bu ihtiyaç, Rumeli'ye geçiş sürecinde büyük ölçüde Karesi Beyliği'nin sahip olduğu donanmaya dayalı olarak tedrici bir şekilde arttı. Kısa zamanda Edincik, Gemlik, Karamürsel ve özellikle İzmit'te kurup geliştirdikleri tersaneler sayesinde Osmanlı deniz kuvvetlerinin ilk nüvesi kuruldu. Hatta Karamürsel Bey'in kendi icadı olan, çektiri tipi (kürekli) kayıkların yüzyıllarca Osmanlı denizlerinde kullanılması, ilk gayretlerin önemli ölçüde kalıcı olduğunu göstermektedir.[75]

Türklerin denize doğru yaptıkları akınlar, göç ve nüfus baskıları yüzünden sürekli artıyor, Türkmenler sahillerde kolayca tutunuyorken, adalardaki Rumlar da yerlerini terk ediyordu. Selçuklu sultanı, 13. yüzyılda Kastamonu'dan Sinop kıyılarına kadar uzanan uç bölgesinde faaliyet halindeki Türkmenleri toparlayarak başlarına Kastamonu uç beyi Hüsameddin Çoban'ı getirmiştir.[76] Hüsameddin Çoban, I. İzzeddin Keykavus ile I. Alaaddin Keykubad arasındaki kardeş kavgasını önlemek için arabuluculuk yapacak kadar itibarlı birisiydi. Hüsameddin Çoban, Keykavus'un Trabzon Rum İmparatorluğu'na karşı

---

72 İnalcık, *a.g.m*., s. 209.

73 Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 19.

74 Fevzi Kurtoğlu, *Türklerin Deniz Muharebeleri*, İstanbul 1939-40, s. 21, 68; Öden, *a.g.e.,* s. 81.

75 Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 88; aynı yazar, *Osmanlı Denizciliği*, s. 15.

76 İbn Bibi, *El Evamirü'l-Alaiye Fi'l-Umuri'l-Ala'iye (Selçuk Name)*, I, (haz. M. Öztürk), Kültür Bakanlığı, Ankara 1996, s. 238, 325.

düzenlediği harekatı yönetmiş, Sinop'u fethederek Karadeniz donanmasını kurmuştur. Çobanoğlu Beyliği'nin kurucusu sayılan Hüsameddin Çoban, Kırım'a düzenlenen seferde de Sudak kentini almıştır.[77]

Bu dönemin önemli bir korsan reisi de, 14. yüzyılın başlarından beri denizdeki kalesi Sinop'tan karşı sahilde Kırım'da Ceneviz kolonilerini tehdit eden, 1318'de Trabzon'u yangına çeviren Gazi Çelebi'dir.[78] Gazi Çelebi'nin saldırıları Ceneviz'le sınırlı kalmıyor, Venedik ve Bizans'ı da hedef alıyordu. 1313'te en az sekiz kadırgası olduğu söylenen Gazi Çelebi, deniz çarpışmaları sırasında sivri uçlu demir bir çubukla suya dalıp düşman gemilerinin gövdelerinde delik açmak suretiyle gemilerin aniden ve düşmanın beklemediği bir şekilde batmalarına neden olmasıyla ünlüydü.[79] Cenevizliler Karadeniz'deki çıkarlarını Türk saldırılarına karşı koruma çabasındaydı. Selçukluların inkırazıyla tam bir hareket serbestîsi kazanan Türkmenlerin sahile doğru sürekli artan akınlarını Bizans'ın, Moğollar vasıtasıyla durdurma çabaları da sonuçsuz kaldı. Osmanlı Devleti, Karadeniz'in tek doğal limanı Sinop'taki tersaneyi Candaroğullarından tevarüs etmiş ve sonraki yüzyıllarda ihtiyacı olan birçok savaş gemisini burada yaptırmıştır.[80]

Gazi Umur Bey

Yazıcızade Ali, Umur Bey'den, *Melik ül-Guzat ve'l-mücahidin Gazi Umur Beg* diye söz ederken, kendisinden haraç isteyen İlhanlı valisi Timurtaş beye "*"Siz ne milletsiz ki biz size harç virevüz. Biz haracı küffardan alırız. Siz Müslüman ve biz Müslüman(ız). Bizden haraç ne veçhile istersiz" dedi. Bu söz Timurtaş beye hoş geldi. Sayurgayub "Gazi yiğitmişsin, var gaza kılmakda ol" deyü gönderdi*" ifadeleriyle sitayişle bahseder. Onun efsanevi kişiliğini anlatan yegâne eser, Enverî'nin 1465'te tamamlayarak Fatih'in veziri Mahmud Paşa'ya sunduğu *Düsturnâme*'dir. Eserin ikinci ve en önemli kısmı *Düsturnâme*, Aydınoğlu Gazi Umur'un gaza ve korsancılık destanını anlatır ki, eserin yazılış sebebi de budur.[81] Bir gazi ve bey sıfatıyla ilk icraatı, merkezi Birgi'ye yakın bir Bizans şehri olan Alaşehir'i kuşatmak ve haraca bağlamak olmuştur.[82] Eserde, Balkanlarda fetihlerin başlaması sadece İslam gazilerinin başarısı olarak takdim edilir. Başta Süleyman Paşa'nın Çimpe'ye yerleşmesi süreci olmak üzere, Osmanlıların elverişli şartlar altında Rumeli'yi vatan edinmesi anlatılır. Destana göre, 18 yaşından itibaren 26 gaza yapan Umur Bey, bütün hayatını savaş meydanlarında geçirdi. Batılı tarihçilerce "*Morbasan*" diye anılan Umur Beyi,

---

77 İbn Bibi, *a.g.e*., 345; Turan, *a.g.e*., s. 358.

78 Wittek, *a.g.e*., s. 45.

79 Fleet, *a.g.m*., s. 69; Luttrell, *a.g.m*., s. 130.

80 Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 18.

81 Bkz. Selahattin Döğüş, "Osmanlılarda Gaza İdeolojisinin Tarihi ve Kültürel Kaynakları", *Belleten*, LXII/265, 2008, s. 850-852.

82 İnalcık, *a.g.m*., s. 35.

Bizans kaynakları ve Düsturnâme, *Umur Paşa, Bahaed-dîn ve Gâzi* lakaplarıyla anar.[83]

Aydınoğlu Mehmed Bey, Aydın ve çevresini aldıktan sonra yönünü denize çevirerek Menteşe Beyliği'nden aldığı Ayasluk'ta (Efes-Selçuk) ilk donanmayı inşa etmiştir. Oğlu Umur, Ayasluk'u donanma üssü yaparak buradan hareketle ilk korsanlık faaliyetlerine başlamıştı. Mehmed Bey, İzmir'in yukarı kalesini oğlu Umur'a bırakarak Birgi'ye yerleşmişti. Gazi Umur, daha babasının sağlığında Rumeli sahillerine ve Ege adalarına akınlar düzenlemiş, ilk askeri faaliyetini henüz 18 yaşında iken İzmir'e karşı yapmıştı. 1334 yılında Gazi Umur, Birgi'de oturmakta olan babasının vefatıyla *Ulu-beg* sıfatıyla Aydın-ili'nin başına getirildi. Genellikle Ulu Beylik makamına büyük oğul dururken, Umur'un beylik tahtına geçmesi, gazalardaki liderliğiyle ilgili olmalıdır.[84] Beyliğin başına getirildiğinde 25 yaşında olan Umur Bey'in hükümdarlığı aralıksız gazalarla geçmiştir. Gazi Umur'un kurduğu güçlü donanma, 1341-1343 yıllarında Adalar Denizi hakimiyetini tamamen elde etmiş, Girit ve Kıbrıs'a seferler düzenlemiş, Gelibolu ve Balkanlarda gazalarda bulunmuş, Boğazlardan geçerek Karadeniz sahillerine kadar çıkmıştır. Gelibolu'nun Bizans tarafından yeniden deniz üssü haline getirme çabalarına karşılık Gazi Umur, Batı Anadolu'dan gelen diğer gazilerin de desteğiyle Gelibolu'yu 1331'de ele geçirmeye çalışmıştı. Bu sebeple Gelibolu'da geçiş için yeterli sayıda gemi bulundurmak da önemli bir zaruret idi. Nitekim Osmanlılar, 1388'de 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 gelüb bir fesâd itmesün, key ihtiyât eyle*" diye talimat vermişti.[85]

14. yüzyılın ilk çeyreğinde İzmir'in art bölgesini ve Yukarı Kalesi'ni ele geçiren Mehmed Bey, bu bölgedeki Bizans hakimiyetine kesin olarak son vererek, İzmir'in Türkleşmesini başlatmıştır. Yukarı Kale bir süre Müslüman İzmir diye anılacak, daha sonra ise Kadifekale diye ün kazanacaktır.[86] Yalnız, aşağı İzmir'in deniz kıyısındaki Liman Kalesi, 1261'den beri Cenevizlilerin elinde kalmıştır. Böylece İzmir şehrinin tarihinde Müslüman İzmir ve Gavur İzmir olarak ikili bir durum ortaya çıkmıştır. Bu bölünmüş yerleşimin iç limanını koruyan aşağı kaledeki Hıristiyanların yarattığı tehdit nedeniyle kentin Türk nüfusu, tepedeki Kadifekale ve çevresinde yaşardı.[87]

---

[83] Tuncer Baykara, *Aydınoğlu Gazi Umur Bey*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1990, s. 9.

[84] Öden, "Aydınoğulları Beyliği", *Türkler*, Cilt 6, s. 796; İnalcık, *Osmanlılar*, s. 19.

[85] Neşri, *Kitâb-ı Cihan-nümâ*, I, (yay. F. R. Unat - M. A. Köymen), Kültür Bakanlığı, Ankara 1995, s. 248-249.

[86] "*İki kale idi İzmir ol zaman / Birini mehmed Bey almışdı nihan… Düsturnâme-i Enverî*, (nşr. M. Halil Yinanç), Türk Tarih Encümeni Külliyatı, İstanbul 1928, s. 19. Yukarı Kale Türkler eline geçince, burası *Müslüman İzmir*, aşağıda kalan Liman Kalesi ise *Gâvur İzmir* olarak 14. yüzyıldan beri anılır olmuştur; İnalcık, *a.g.m*., s. 34.

[87] Aydınoğulları Beyliği'ni yeniden diriltmek isteyen ve Timur tarafından İzmir valiliğine

Bu ikilem, Umur Beyin iki buçuk yıllık bir kuşatmadan sonra Cenovalıların idaresindeki İzmir Liman kalesini ele geçirmesiyle son bulmuştur. (1322).[88] Babasından çok daha hareketli ve faal olan Umur, kardeşi Hızır ile birlikte geliştirdiği donanmasıyla 1319'da Sakız adasına bir baskın yaparak İzmir'in çevresine hakim olmuştu. Bizanslılar, Cenevizlilerin de yardımıyla İzmir'i bir ticaret ve kültür şehri yapmışlardı. Ayasluk – Efes – Artemis ve Balat gibi önemli dini merkezler bu bölgedeydi ve İzmir, Hıristiyanlığın Anadolu kıyılarındaki son kalesiydi. Ancak İzmir'deki Hıristiyan egemenliği kesintisiz değildi ve 1076-1117 tarihleri arasında kent, Çaka Bey ve Selçuklu hakimiyetinde kalmıştır.[89] Böylelikle şehrin iki kesimi de Türklerin yönetimine geçmiş oldu. Her iki kaleye ve kıyıdaki tersaneye sahip olan Umur Bey, emrindeki güçlü donanmasıyla, Çaka Bey zamanında olduğu gibi Ege Denizi'nde yayılma politikasını sürdürecektir. Umur Bey, Katalanlarla ittifakı Ağriboz ve Yunanistan seferlerini kolaylaştırdığı gibi, Bizanslılarla ittifakı da Balkanlara çıkmasını kolaylaştırmıştır. Gazi Umur, gazileri için ganimet sağlamakla yetinirken, toprak elde etmek istemedi ama bölgede önemli bir askeri güç oldu.

Umur Bey, İzmir'de bir tersane inşa edilerek büyük bir deniz gücü oluşturduktan sonra ilk büyük saldırısını 1329'da 58 gemi ve 2600 leventten oluşan filosuyla Sakız adasına yapmıştır. Bilahare Gelibolu seferine çıkmış, Bozcaada, Semadirek adalarıyla, Mora sahilleri ve Balkanlara akınlarda bulunmuştur.[90] Gazi Umur, *Destan*'da geçtiği üzere, İzmir'i alınca Hoca Salman'a adını *Gazi* koyacağı bir kadırga inşa etmesini istemiştir. *Gazi*, bir kadırga ile yedi kayıktan oluşmaktaydı.[91] Gazi Umur, askerlerinden bazılarını bey fermanı ile denizci yaptığını, sonradan *Umurca Oğlanlarıyız* diye kendilerine üstünlük hissi duyacak olan Türk gemicilerini deniz gazalarına teşvik etmiştir.[92] Onun kürekçilerinin Müslüman olduğu, Destan'da *Ya Muhammed* diyerek kürek çekmelerinden anlaşılmaktadır.[93] Batı Anadolu'da değişen dengeler ve Gazi Umur'un yayılan şöhreti, Anadolu'dan pek çok Türkmen kitlesini gaza yapmaya cezbetmişti.

---

getirilen Cüneyd Bey zamanında (Fetret devri) da kentteki bu ikilem devam etti. Türkler zamanla İzmir limanına doğru kaydılar. Osmanlılar zamanında iki kale arasında kesintisiz bir Müslüman yerleşim kuşağı uzandı ve Haçlılarla Türkler arasındaki eski sınır silindi. Daniel Goffman, *İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650*, (çev. A. Anadol, N. Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 7.

88 *Düstûrnâme-i Enverî*'ye göre Umur Paşa, Cenevizlilerin elindeki Liman Kalesi'ni iki yılı aşkın bir kuşatmadan sonra Frenk Komutan Martino Zaccaria'dan teslim almıştır. Bkz. Enveri, *Düsturname-i Enverî***,** (nşr. M. Halil Yinanç), İstanbul 1928, s. 19; Erdoğan Merçil, "*Aydınoğulları*", *DİA*, IV, s. 239.

89 Goffman, *a.g.e*., s. 2.

90 Enveri, *a.g.e*., s. 18; Dukas, *Bizans Tarihi*, (çev. V. L. Mirmiroğlu), İstanbul Matbaası 1956, s. 14.

91 "*Yapdı bir ulu kadırga oldu şâd / ol gemiye verdi paşa Gâzi ad*…." Enveri, *a.g.e*., s. 20; Baykara, *a.g.e.,* s. 59.

92 Baykara, *a.g.e.,* s. 50.

93 Enveri, *a.g.e*., s. 74; Baykara, *a.g.e.,* s. 59.

Umur Gazi, 350 gemiden oluşan donanmasıyla Boğazlardan geçip Karadeniz'e çıkmış, Kili ve Eflak ülkelerini yağmayıp İzmir'e dönmüştür (1340).[94]

Bayrağı altına koşan kızıl börklü Türkmen azapları sayesinde askeri gittikçe artan Gazi Umur, 1341-45 yıllarında sadece Ege'de değil Balkanlar'da da önemli bir rol oynamaya başlamıştı. Kantakuzenos'un yardım talebi gelince Bizans merkezindeki taht mücadelelerine müdahil olmuş, İmparatora karşı çıkan isyanları bastırmada yardımcı olurken, deniz gazalarını ve askeri harekatını onun adına yürütebilmişti.

Böylece Çanakkale'den Gelibolu yarımadasına geçerek, Dimetoka'da Kantakuzen'le buluşmak istemişti. Nitekim 1342'de teçhiz ettiği 300'den fazla yelkenli gemiden oluşan güçlü bir donanma ve Menteşe, Saruhan ve Karesi korsanlarından aldığı destekle Marmara sahillerine ve Trakya'ya çıkmış, Gelibolu'dan Silivri ve Tekirdağ'a kadar olan bütün sahil köylerini vurmuş, Selanik, Atina, Arnavutluk ve Sırp ülkesindeki toprakları yağmalamıştı.[95] Yeni bir donanma inşası için lüzumlu malzemeleri alarak, çeşitli hediyeler, birçok esir ve gazilerine muazzam ganimetle birlikte geri dönmüştü.

Umur Bey'in İzmir'deki mücadelesi sırasında yalnız kalan Kantakuzenos başka müttefikler aramış, Karasioğlu Süleyman ve Osmanoğlu Orhan Beylerle siyasi evlilikler yolu ile dostluklar kurmuştur. *Destan*'a göre İmparator ile Gazi Umur *kardeş* oldular. Bu ittifakla Türkler, Hıristiyan rakiplerinden güçlü bir ayağını yanına çekmiş oluyordu. Kantakuzenos da rakiplerine karşı *sadık dostu* Umur Bey'in sağladığı askeri yardımdan ziyadesiyle yaralanmıştır. Nitekim, Balkanlardaki isyanları Umur Beyin yardımıyla bastırmıştır. Durumdan yaralanan Gazi Umur, Ege'de gerçek bir Müslüman deniz hakimiyeti kurma yoluna giderken, Ege sahillerini özellikle Venedik saldırılarına karşı korumaya yönelik olarak Bozcaada, Sakız ve komşu adaları kontrolü altına almıştı. Rumeli'ye beş defa sefer düzenleyen Gazi Umur, sonuncusunda İzmir'in düşmesi üzerine Bizans'tan aldığı yardımla dönmüşse de İzmir'i kurtaramamıştır.

Umur Bey, Aydın Beyliği'nin uc bölgesinde gaza seferlerini örgütleyen ve bağımsız hareket eden bir gaza lideri durumundaydı ve diğer sahil beyliklerinden gelen deniz gazileriyle işbirliği yapıyordu. Kantakuzenos'a göre Aydınoğlu Mehmed Bey, yıllık bir haraç ödeme vaadi ile İmparatorun topraklarına saldırmamayı kabul etmişti. Umur, babası ile yaptığı tartışmada, kafirlere karşı gazayı önlemenin Tanrı'nın emirlerine karşı gelme anlamına geleceğini söylüyordu.[96]

Bu dönemde adalara akın yapan Türkler, yerli halkı esir edip Anadolu'da satmaktaydılar. Bu durum zamanla adalardaki tarım faaliyetini ciddi şekilde

---

[94] Enveri, *a.g.e*., s. 43-45; Yinanç, *a.g.e.,* s. 39-40; Akın, *Aydınoğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, İstanbul 1968, s. 42; Merçil, *a.g.m*., s. 240.

[95] Enveri, *a.g.e.,* s. 43-45; Yinanç, *Düsturname-i Enveri'ye Methal*, İstanbul 1929, s. 45.

[96] İnalcık, *a.g.e.,* s. 18.

etkilemiş ve Latin feodal beylerin gelirlerine zarar vermiştir. Gazi Umur'un Adalar Denizindeki faaliyetinin artması ve özellikle İzmir'in kaybı, Latinler için ölümcül bir yara açmıştır. Türklerin Ege denizinde hâkim bir duruma gelmesiyle bu akınlara karşı Ege Denizi'ndeki Hıristiyan milletler arasında savunma için bir Haçlı ittifakı kurma girişimleri başlamış, Umur Bey'in Bizans ve Venedik topraklarına karşı seferleri başladığı zaman buna karşı ilk ciddi teşebbüs 1332'de görülmüş, 1334'te İzmir'e bir saldırı düzenleyen Haçlılar, şehri alamadan geri çekilmişlerdi.

Bunun üzerine Umur Bey'in seferleri daha bir yoğunlukla devam etmişti. Bu olaylardan on yıl sonra Papa öncülüğünde Johannitler, Kıbrıs Krallığı, Venedik ve Rodos şövalyelerinden oluşan Hıristiyan koalisyonunun donanması, 1344'te Kadifekale'nin dışında bütün Aşağı İzmir'i almışlardır. Böylece Umur Bey kıyı İzmir'i kaybettiği gibi, tersane ve donanması da tahrip oldu.[97] İzmir Liman kalesinin düşmesinden sonra Umur ve Hızır kardeşler bütün güçleriyle Yukarı İzmir'i savundular. Bundan böyle İzmir'i geri almak için savaşmaya devam eden Gazi Umur, Karesi ve Saruhanoğulların desteği, Emir Eretna'nın da iki mancınık ustası takviyesine rağmen başarılı olamamış, üstelik orada şehit düşmüştü (1348).[98] Bu büyük Türk korsanının kaybından sonra İzmir, Latinlerin elinde kaldığı gibi, Aydınoğlu gazileri de deniz aşırı seferler yapamaz olmuştur. Bu durum, Aydın korsanlarının Bizans siyasetini ve İstanbul'un denizci gazi Türkmen beylikleriyle olan ilişkilerini etkilemiştir. Donanmasından yoksun kalan Aydınoğullarının korsancılık faaliyetleri ancak Saruhan ve Karesi beylikleri ile işbirliği yapmak suretiyle mümkün oluyordu. Umur'un halefi Hızır, bundan sonra Cenevizlilere kapitülasyon izni bağışlayarak gaza faaliyetini sürdürebildi. O, Ceneviz ve ittifak kuvvetlerine verdiği imtiyazlarda, donanmayı silahtan arındırmak, ticaret için gerekli kolaylıkları sağlamak gibi şartları kabul etmek zorunda kaldı.[99] İzmir'in düşmesinden sonra Menteşe Beyliği de Venediklere karşı koyamaz hale gelmiş, Girit dukasıyla yaptığı anlaşmayla donanması silahsızlandırılmıştı.[100]

Bu arada *sadık dostu*nu kaybeden Kantakuzen, Bizans'taki mücadelede etkili olmak için Umur Bey'i aratmayacak güçlü bir müttefik arayışına gitmişti. Bu defa yeni ve güçlü bir Türkmen beyi olan Orhan Gazi'yle ittifak kurmuştu ve bu amaçla kızı Teodora'yı onunla evlendirmişti.[101] Bizans ümitsiz bir duruma düşmüş, 1334'ten beri Kantakuzenos'un Türk desteğine dayanma politikası iflas etmişti. Damadı Orhan'ın, daima onun amaçlarına hizmet edecek kadar saf olmadığı belliydi. Eskiden dostu Umur Gazi, Batılı tarihçilere göre Kantakuzenos'a safiyane hizmet etmişti. Umur Gazi ise Balkanlarda ganimet

---

97 İnalcık, *a.g.m*., s. 38; Kayhan, *a.g.m*., s. 278.

98 Enveri, *a.g.e.,* s. 98; Dukas, *a.g.e.,* s. 16; İnalcık, *a.g.m*., s. 38; Daş, *a.g.m*., s. 58.

99 Kayhan, *a.g.m*., s. 279.

100 Wittek, *a.g.e.,* s. 70.

101 Dukas, *a.g.e.,* s. 16. Destan'a göre Kantakuzen, daha önce bir kızını Gazi Umur'a vermek istemiş ancak Gazi Umur, *kardeş* oldukları için bunu reddetmişti, s. 85.

akınları ve Haçlı planlarını suya düşürmek için Bizanslı devlet adamını kullanmıştı; fakat şimdi Osmanlı gazileri, "*Umurca oğlanları*", onu Boğaz'ın ötesinde Avrupa topraklarında yerleşmek, kendilerine sınırsız bir fetih ve yayılma dünyası açmak için kullanacaklardır. Batı uc sancak beyi ve ileride diğer kardeşlerine karşı Osmanlı tahtına oturma şansını güçlendirmek için Süleyman bu fırsatı değerlendirmeye karar verdi. Bizans'ın baskılarına rağmen Gelibolu'daki Çimpe kalesini boşaltmaması bunu göstermişti.[102]

Artık Balkanlarda askeri harekat yapma bayrağını Osmanlılar devralmıştır. Gazi Umur'un uğruna şehit düştüğü, Yıldırım Bayezid'in büyük gayret sarf edip alamadığı İzmir'in Timur tarafından kolayca zaptı, ona sembolik bir ün kazandırmıştır. Osmanlı Devleti, İslam dünyasında kafirlere karşı rehber olarak gaza idealinin muazzam gerçekleştirilmesi dolayısıyla özel ve büyük bir itibar kazanmıştı. İzmir'i Haçlılardan almakla Timur kendisini, Osmanlılar için imkansızı gerçekleştirmiş lider, bir gaza önderi olarak sahneye çıkarken, Haçlılara karşı Müslümanları himaye edecek tek hükümdarın kendisi olduğunu göstermek istemişti. Üstelik Timur, bütün sahil beyliklerini eski itibarlı konumlarına iade etmek suretiyle gazaya devam sinyali vermiş oldu. Timur'un kışı, gaza sahası olan Menteşe sahillerinde geçirmesi de kayda değer. Sahil beylerin emrindeki Türk korsanları, inkıtaa uğrayan akınlara yeniden başlamışlar, Venedik ve adalardaki korsan devletleriyle yapmış oldukları muahedeleri kendi lehlerine değiştirmişlerdi. İzmir'in aşağı kısmı (Gavur İzmir), Ayasluk ve Balat'ın Türk hakimiyetinde olması, Osmanlı-Venedik deniz savaşlarında Osmanlılar için büyük bir kazanç olacaktır. Bu korsanlar şimdi, doğrudan doğruya sultanın hizmetinde bulunuyor ve Türk donanması bundan böyle önemli bir güç olarak gelişecektir. Bölge, korsan gemilerini dolduran azapların toplanma sahası ve Balat limanı da ganimetleri saklamak için uygun bir yerdi.[103]

Gazi Umur'un denizlerde kazandığı başarılar ve bu uğurda şehit olması, Osmanlı denizcileri arasında efsanevi bir kişilik kazanmasına neden olacaktır. Geç devrin Osmanlı kaynakları Umur Paşa'yı minnet ve hayranlıkla anmaktadır. Umur'un Saruhanoğulları ve Karesioğullarıyla ittifak kurması ve Osmanlılarla dost geçinmesi önemliydi. Onun güttüğü siyaset ve gazalardaki başarısı, diğer Türkmen beylikleri ve özellikle Osmanlı korsanları için bir timsal olmuştur. Zira Osmanlılar, Umur Paşa'nın gaza sancaktarlığını bıraktığı yerden devam etmiştir. Bizans kaynakları, Gazi Umur'un, bilhassa Saruhan Bey, Karesioğlu Yahşi ve Orhan Beylerle Rumeli'ye ihraç harekatı yaptıklarını anlatmaktadır. Umur'un denizlerdeki faaliyetleri çağdaşı olan Orhan Bey'in Bursa ve İznik'i alarak Bizans'ın Bitinya'daki hakimiyetine son vermesini kolaylaştırmıştı. Sonuçta Balkanlara yerleşmiş olan Türkler (1352), Rumeli fatihi Süleyman Paşa'yla görüşmüş olması muhtemel olan Umur Gazi'nin izinde olmaktan

---

[102] Kantakuzenos'un yazdığına göre bin altın ödeme karşılığında Süleyman'ın Trakya'da işgal ettiği yerleri boşaltmasını sağlayan bir anlaşmayı Orhan imzalamış, fakat Süleyman ve gaziler bu anlaşmayı tanımamışlardı; İnalcık, *a.g.m*., s. 43.

[103] Wittek**,** *a.g.e.,* s. 103; Dukas**,** *a.g.e*., s. 46; İnalcık, *a.g.m*., s. 38.

gurur duyduklarını söyler. *Düsturnâme*'nin Osmanlı tarihinden bahseden kısmında Süleyman Paşa'nın Gelibolu fethini müteakip Umur Bey'le görüştüğü kaydedilir: "*Saldılar küffarı hem Gazi Umur / Andan ol Aydın eline azmider / Anda geldi görüşür oldu sürur / pes magalkara'ya gaziler gider…*".[104] Sonradan yazılmış bazı Osmanlı kroniklerinde bu görüşme teyit edilir. Rumeli'de iki Türkmen şehidi olan Süleyman Paşa ve Umur Bey'in hatıraları sözlü anlatımda bir efsaneye dönüşürken, Osmanlı tarihleri de bu sözlü anlatım geleneğinden hareketle her iki şehidi velayet derecelerine çıkarırlar. Mesela Oruç Beg, tarihinde "*O vakit el beglerinden Aydın Beğinin oğlunun oğlu Gazi Umur Beg deniz yüzünde gazilere gaza ederdi. Evliyalığa zahir olmuş er idi. Süleyman Paşa'ya Paşa Sultan, şimdiden sonra artık Anadolu geçmeye sana izin yoktur dedi…*",[105] ancak Destan'a göre Gazi Umur'u dinlemeyen Süleyman Paşa Anadolu'ya geçince bir av sırasında şehit olacaktır. 21 yıl din uğruna mücadele eden Umur'un son seferinde, genç yaşta (39) şehit düşmesinin hazin öyküsü Destan'da uzun uzun anlatılır.[106]

Gazi Umur'un Türkler arasında yazılı olmayıp sözlü olarak da devam eden büyük ünü, şüphesiz onun denizlerdeki başarılarıyla ilgilidir. Onun sonraki yüzyıllarda Osmanlılara etkisi büyük olmuştur. Gazi Umur'un denizlerdeki faaliyetleri Piri Reis'in *Bahriye Teşkilatı*, Tursun Bey'in *Tarih-i Ebu'l-Feth* gibi Osmanlı kaynaklarına da yansımıştır. Tursun Bey, Osmanlı donanmasının Kefe için çıktığı Karadeniz seferinde; "*Eğer göre anı Gazi Umur Beğ / Diye olmaya bu donanmadan yeğ…*" diyerek Gazi Umur'un hatırasını anmaktadır.[107] Yusuf b. Abdüllatif'in *Subhat'ül-Ebrar* adlı eserinde şu ifadeler geçmektedir: "*Aydın Beg oğlu Gazi Umur Paşa, gemilere binüb gazalar ederdi. Al-i Osman beglerinden gemi ile gaza eden (evvel) Umur Paşa'dır. Nice kere velayeti zahir olmağın gaziler Umur Paşa canı içün deyü yemin ederlerdi. Bu Umur Paşa zamanında gaziler ganimet malını Bektaşi börkleriyle üleştirdiler. Anın için börklerin eşfesin altun ile bezediler. Şimdi ol kisbeti çorbacılar ve solaklar giyerler. Umur Paşa kisbetidir. Yeniçeri kesesi sonra ihdas oldu. Sebep bu oldu ki kaçan ehl-i iman Rumeline geçdik de Vardar keçesinde bir divane var idi…*".[108]

Destan, Gazi Umur'un yeşil sancağından bahsederken Mora seferi sırasında 30 atlı ile on bin kişiyi bozmak, bir kadırga ile on kadırgayı kaçırmak gibi olağanüstü kahramanlıklarla anması, Umur Beyin Türk korsanları

---

[104] Enveri, *a.g.e.,* s. 83.

[105] Oruç b. Adil, *Tevarih-i Al-i Osman*, (haz. N. Atsız), İstanbul 1972, s. 38-39.

[106] Gazi Umur'un efsanevi hayatını anlatan Enverî, onun şehit düşmesini şu mısralarla dile getirir:

On sekiz yaşı ata oldu süvar *Yediyüz hem kırk sekiz idi sal*
Hem yeğirmi bir yıl etdi kar-zar *Yaşı otuzdokuz etdi intikal*
Eylemişdir ol yeğirmi altı gaza *Hak anın ruhunu kılsun şadıman*
Rahmet anun ruh-i pakine seza *Ravza-i cennet içinde her zaman…* (s .68-71).

[107] Tursun Bey, *Tarih-i Ebu'l-Feth*, (haz. M. Tulum), İstanbul 1977, s. 169.

[108] Akın, *a.g.e.*, s. 50-51.

arasındaki efsanevi kişiliğinden doğmuştur.[109] Aydınoğlu denizciliği de en yüksek seviyesine bu dönemde ulaştı ve tesiri Osmanlılarda da görüldü. Destan ve Eflaki, Gazi Umur'un Mevlana'nın manevi himayesi altında olduğunu ve çarpışmaların en şiddeti zamanlarında meydana çıkarak hayatını kurtardığını belirtir.[110] Mevlevî kaynakları, Aydın beyleri için *sultanu'l-guzat* tabirini kullanıyorlardı.[111] İzmir'in kaybı, İslam dünyasında geniş yankılar doğurduğu gibi, Umur'un İslam dünyasında başlıca gaza önderi imajını sarsmıştır. İbn Batuta, İzmir hisarının düşüşünü ve Umur'un 1348'de hisarı almak için yaptığı savaşta ölümünden bahsetmiş, Destan'da da bu olay, bir gazinin ölümü olarak coşkuyla anlatılmıştır.[112] Ege'deki Venedik topraklarına akınlar yapan Aydın gazileri, zamanla Rumeli'de gazaya katılmak için Osmanlı bayrağı altına koştular. 1350'lere gelindiğinde Osmanlı gazileri kendilerine *Umurca Gazileri* adını verecekler, Umur, Balkanların ilk fatihi olarak anılacak ve burada gaza akınlarının manevi önderi kabul edilecektir.[113]

Umur Gazi'nin Ege Denizi'ndeki başarıları Orhan Gazi'nin işine çok yaramıştır. Kaynaklarda iki taraf arasında bir ittifak yapıldığına dair bir kayıt olmamakla birlikte aynı sosyal tabandan gelen bu iki gazi beylik, iki ayrı cephedeki mücadeleleriyle bir ittifak görüntüsü vermektedir. Bu meyanda Batı Anadolu Türkmen beyliklerine karşı Papa'nın yardımıyla bölgedeki Avrupalı kolonileri bir haçlı ittifakı halinde birleştirme çabası içinde bulunan Venedik, Türkler için başlıca düşman sayılıyordu. İşte bu şartlar altında Aydın ve Osmanlı sultanları Ceneviz'e kapitülasyonlar vererek dostluklarını gösterdiler.[114] Bundan böyle Gelibolu, Rumeli ve Anadolu'dan karşılıklı geçişler için önemli bir güzergah, Türklerin Balkanlar'a çıktığı bir atlama taşı ve denizlere açıldığı bir liman ve üs olmuştu. Bu yüzden Çanakkale Boğazı'na ilk dönem kaynaklarında *Gelibolu Boğazı* adı verilmişti.[115] Boğaz üzerindeki Venedik-Ceneviz tehdidi karşısında ilk köklü faaliyetleri başlatan Yıldırım Bayezid, buranın stratejik ve iktisadi açıdan önemini takdir ederek Gelibolu'yu bir deniz üssü olarak kullanmaya çalıştı. Akdeniz ve Marmara'ya yönelen ilk ciddi Osmanlı tersanesi ve donanması da burada hazırlandı. Gelibolu'nun deniz üssü olmasından sonra İzmit, Karamürsel ve Edincik gibi, beylikler döneminden kalma tersanelerdeki savaş gemileri buraya getirildi ve Gelibolu tezgahlarında yeni tekneler inşa edildi. Kemalpaşazade, tarihinde Kemal Reis hakkında bilgi verirken, "*mevlidi daru'l-guzat Gelibolıydı ki ol diyarun doğan oğlanları timsah gibi su içinde*

---

109 Enveri, *a.g.e.,* s. 36.

110 Zachariadou, "İlk Osmanlılara Dair Tarih ve Efsaneler", *Söğüt'ten İstanbul'a*, (Derl. O. Özel - M. Öz), İmge Kitabevi, Ankara 2000, s. 393; Eflakî, *Menakıbu'l-Arifin,* Cilt II, (terc. T. Yazıcı), İstanbul 1989, s. 342-345.

111 Wittek, *a.g.e.,* s. 853.

112 İnalcık, *a.g.e.,* s. 23.

113 İnalcık, *a.g.m*., s. 38.

114 İnalcık, *a.g.m*., s. 41.

115 Bostan, "*İlk Osmanlı Deniz Üssü*", s. 73.

büyürler, beşikleri ecel tekneleridür…".[116]

14. yüzyılın sonlarından itibaren denizcilik faaliyetleri artarken, Çelebi Mehmed'in donanma işlerine önem verdiğini, Gelibolu kalesini sağlamlaştırarak Boğaz muhafızlığını canlandırdığını görüyoruz. Bu dönemde Osmanlı denizciliği Çalı Bey gibi deniz kurtları yetiştirmeye başlar. Dönemin ünlü Türk denizcisi Çalı Bey, Gelibolu tersanesinde hazırlanan donanmasıyla Çanakkale Boğazı'ndan dışarı çıkarak Venediklilere mücadeleye girişebilecektir. 1415'te meydana gelen bu savaşta Çalı Bey şehit düşüp donanması yenildiyse de Venedikliler de bir hayli kayıp vermişti.[117] Ancak, Osmanlılar, Boğaz'ın kontrolünü elinde tutmaya devam ettiler.[118]

---

[116] Bostan, *Osmanlı Denizciliği*, s. 35.

[117] Dukas, *a.g.e.*, s. 66.

[118] Gelibolu'nun Osmanlı denizciliğindeki yeri konusunda bkz. İdris Bostan, "Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu", *Avrupa'ya İlk Adım, Uluslararası Sempozyum*, İstanbul 2001, s. 48-49; Gencer, "*Bahriye*", s. 503.

SONUÇ

Batı Akdeniz ve Ege Denizi'nde korsanlık için gelişen elverişli şartlar, bölgede korsanlığın/deniz gazilerin yoğunlaşmasına neden olmuştur. Türk denizciliğinde adı geçen önemli reislerin ekserisi korsan geleneğinden gelirken, bunlar önce yerel yönetimlerle anlaşmış, daha sonra da kendi bağımsız siyasi örgütlenmelerini kurarak Akdeniz'de Osmanlı korsanlığının altın çağını yaşatmışlardır. Bu büyük amirallerin birkaçı dışında ekserisinin Anadolu ve Ege adalarından gelmiş olduklarını belirtmeliyiz. Uzak sahillerden gelip Türk denizciliğinin hizmetine girenler ise, dönemin ezici feodal toplumsal örgütlenmesinden yılan ve halklarını hep zorlu bir diyete mahkum eden denizin aç ve topraksız bıraktığı bu insanlar daha iyi bir yaşam uğruna gelişmiş ve serpilmiş korsan merkezlerine koşarak ihtida etmekten ve ata topraklarına saldırmaktan çekinmediler. Dönemin tabiriyle bu mühtediler *meslekten Türk* idiler ve bunlar içerisinde sadece 25 kelime Türkçe bilenler de vardı.[119] Küçük bir kara beyliği olarak kurulmasına rağmen, sahillere ulaştıktan sonra denizcilik bilgi ve tecrübesini devamlı şekilde artırmaya çalışan Osmanlılar, kendilerine öncülük eden Anadolu sahillerinde kurulmuş olan denizci beyliklerden tevarüs ettikleri donanma ve denizcilerden yararlanma yoluna gittiler. Söz konusu Anadolu beylikleri arasında yer alan Menteşe, Aydın, Saruhan, Çobanoğulları, Candar ve özellikle coğrafi yakınlığı sebebiyle Karesioğulları Beylikleri Osmanlı denizciliğinin kuruluşuna önemli katkıda bulundular. Bu denizci Türk beylikleri de donanmalarını kurarken yerli ahalinin denizcilik tecrübelerinden yararlanmıştır. Bununla beraber bu beyliklerin deniz güçleri ve tecrübeleri Osmanlılarca geliştirilmiştir.[120]

Gerek Selçuklular, gerek Anadolu beylikleri ve gerekse Osmanlılar zamanında kurulan donanmalar, birer savaş donanması olmaktan çok bir akın donanması mahiyetindeydi ve sahilleri korumakla görevliydi. Venedik ve Ceneviz gibi gelişmiş donanmalar karşısında zaman zaman galip gelseler de esas itibariyle daha zayıf durumdaydılar.

14. yüzyılın ilk yarısında Müslümanlarla Hıristiyanlar arasındaki yeni mücadelenin en önemli gelişmesi, daha sonraki Osmanlı deniz gücünün çekirdeğini oluşturacak olan Türk deniz gazilerinin gerçekleştirdiği denizcilik faaliyetleridir. Bunlar batıya doğru genişleyen Türkmen ilerlemesinin bir devamı olarak ortaya çıkmışlardır. Küçük filolarla çarpışan Türk deniz gazileri, aslında karada çarpışan uc gazilerine benzer bir fetih ve gaza siyaseti takip ediyorlardı. Osmanlı donanmasının gaza faaliyetinden çıkıp yavaş yavaş deniz aşırı fetihler

---

[119] Mustafa Âlî'nin deyimiyle, çeşitli kökenlerden gelen bu Rumî gaziler arasında kökeni bir mühtediye çatmayan az bulunur. Gürkan, *a.g.m*., s. 183. Gaza ve korsan kavramlarının dili bir olmalı. Kaldı ki kara ve deniz sınırlarında yaşayan insanlar bağdaştırmacı ve ortak bir inanç ve sosyo-kültürel hayat geliştirmişlerdir.

[120] Bostan, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler,* Cilt 10, s. 122-124.

için hazırlanması Fatih dönemine rastlar. 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 kurmuştur.[121]

Gerek Osmanoğullarının, gerekse sahil beyliklerin civarlarındaki Hıristiyan nüfus ile hatta askeri-siyasi güç sahibi tekfurlarla, Latinlerle ya da Bizans imparatoruyla komşuluk ilişkileri sürdürmüş olmaları, çeşitli anlaşmalarla zaman zaman ortak hareket etmeleri, ticari alışveriş ve kültürel etkileşim ilişkilerine girmeleri gaza fikrinin yokluğunu göstermez. Müdara ve istimalet, Ortaçağ Müslüman devletlerin yakından tanıdığı kavramlardır. Komşuluk ve dostluk, gerek öz anlamlarında gerekse taktik olarak bu ortamda Müslümanlarla Hıristiyanlar arasındaki ilişkilere önemli çapta yansımıştır. Aydınoğlu Umur Gazi'nin gazalarını hikaye eden Enverî, *Düsturnâme*'de Umur'un Kantakuzenos ile ortak faaliyet için anlaştığında bu Bizanslı devlet adamı ile görüşüp kardeş olduğunu yazar. Gaza anlayışı bu tür ilişkileri dışlasaydı, Enverî, Gazi Umur'un Bizans imparatoru ile kardeş olmasını aktarmama yoluna gidebilirdi.[122] Deniz gazileri ile karanın gazileri arasında belki de tek fark, Türk korsanlarının fetih değil yıpratma savaşları yapmış olmalarıydı.

Korsanlık büyük bir ticari faaliyet halini almıştır. Bu korsanları himayesi altına alan siyasi otoriteler kârdan payını almaktan geri durmazlardı. Osmanlılar ile korsanlar arasındaki stratejik, askeri ve siyasi ortaklıkta dahi bu ekonomik yön göze çarpmaktadır. Osmanlı limanlarını kullanan korsanlar yerel yöneticilerle anlaşmalar yapıyorlardı. Korsanlık sayesinde hem yerli halka iş imkanı açılmakta, hem de pazarlar esir ve malla dolmaktaydı. Limanları canlı bir ticaret merkezi haline getirenler denizlerin gazileri bu yağmacı korsanlardır. Osmanlı sultanlarının yabancılara verdiği ahitnâmelere aykırı olarak Ceneviz ve Venedik gemilerine saldırılar da yapıyorlardı. Sultanın gazileri, yağmalarına dokunulduğunda isyankar tavır alıyorlardı. Denizlerde esir düşen kürek mahkumların kurtarılması için ödenen fidyeler de önemli bir gelir kaynağı oluşturmaktaydı. Osmanlı korsanlarının eline esir düşen Hıristiyanları kurtarmak isteyen aileler ile bu esirlerin sahipleri arasında aracılık yapan bir sürü fesatçı ve aracı türemişti. Öyle ki, fidye bulamayan zavallı esirler için Hıristiyan dünyasında sadaka toplayan dini tarikatlar bulunmaktaydı. Tabi ki bunun tersi de söz konusuydu; mesela Ceneviz donanmasına esir düşen Turgut Reis'i kurtarmak için Hızır Hayreddin Paşa 3500 duka altın fidye ödemiştir. Bunun dışında Türk gemicileri genellikle küreğe mahkum edilirken Hıristiyan esirler ise daha çok donanma ve tersanelerde çalıştırılırlardı; mesela Osmanlı tersanesinde Uluç Ali'nin 600 kölesinin çalıştığı nakledilir.[123]

---

[121] Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 3.

[122] Enveri, *a.g.e.,* s. 84-85; Cemal Kafadar, "Gaza", *DİA*, XIII, s. 428.

[123] Gürkan, *a.g.m*., s. 196-197.

KAYNAKÇA

AHMEDÎ, *İskendernâme*, (ed. İsmail Ünver), Ankara 1983.

AKIN, Himmet, *Aydınoğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, Ankara 1968.

BASO, Enrico, "İşbirliğinden Ayrılığa: XIV ve XV. Yüzyıllarda Cenevizliler ve Türkler", *Türkler,* Cilt 9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 355-362.

BAYKARA, Tuncer, *Aydınoğlu Gazi Umur Bey (1309-1348)*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1990.

BOSTAN, İdris, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler*, Cilt 10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 122-128.

_____, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, TTK, Ankara 2003.

_____, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,* Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.

_____, "İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu", *Türk Denizcilik Tarihi*, Cilt 1, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul 2009, s. 73-83.

_____, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul 2010.

BRAUDEL, Fernand, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Cilt 2, (çev. M. Ali Kılıçbay), Ankara 1993.

DAŞ, Mustafa, "Türklerin Bizans ve Venedik'le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri (XI-XIV. Yüzyıllar", *Türk Denizcilik Tarihi*, Cilt 1, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul 2009, s. 49-59.

DELİLBAŞI, Melek, "Ortaçağ'da Türk Hükümdarları Tarafından Batılılara Ahidnamelerle Verilen İmtiyazlara Genel Bir Bakış", *Belleten*, XLVII/185, Ankara 1983.

DEMİRCAN, Yasemin, "Ege Adalarında Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler,* Cilt 9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 363-372.

DÖĞÜŞ, Selahattin, "Osmanlılarda Gaza İdeolojisinin Tarihi ve Kültürel Kaynakları", *Belleten*, LXII/265, Ankara 2008, s. 850-852.

DUDU, Ayşe – KUŞÇU, Erdem, "Türkiye Selçuklularında Ordu ve Donanma", *Türkler*, Cilt 7, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 176-188.

DUKAS, *Bizans Tarihi,* (çev. V. L. Mirmiroğlu), İstanbul Matbaası 1956.

EFLAKÎ, Ahmed, *Menakıb al-Arifin*, II, (terc. T. Yazıcı), TTK, İstanbul 1989.

ENVERÎ, *Düsturname*, (neşr. M. Halil Yinanç), Türk Tarih Encümeni Külliyatı, İstanbul 1928.

FLEET, Kate, "Osmanlı Devleti'nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de Denizcilik Faaliyetleri", *Türk Denizcilik Tarihi*, Cilt 1, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul 2009, s. 63-71.

GIBBONS, H. Adams, *Osmanlı İmparatorluğunun Kuruluşu*, (terc. Ragıp Hulusi), 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara 1988.

GENCER, Ali İhsan, "Bahriye", *DİA*, IV, s. 501-509.

GOFFMAN, Daniel, *İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650*, (çev. Ayşen Anadol, Neyyir Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000.

GÜRKAN, Emrah Safa, "Batı Akdeniz'de Osmanlı Korsanlığı ve Gaza Meselesi", *Kebikeç*, Sayı 33, Ankara 2012.

İBN BİBİ, *El Evamirü'l-Alaiye Fi'l-Umuri'l-Ala'iye (Selçuk Name)*, I, (haz. M. Öztürk), Kültür Bakanlığı, Ankara 1996.

İLGÜREL, Mücteba, "Çaka Bey", *DİA*, VIII, s. 186-188.

_____, "Levent", *DİA*, XXVII, s. 149-151.

İNALCIK, Halil, "Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar", *Türk Denizcilik Tarihi*, Cilt 1, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul 2009, s. 31-47.

KAFADAR, Cemal, "Gaza", *DİA*, XIII, s. 428.

KAYHAN, Hüseyin, "Osmanlı Öncesi Akdeniz ve Çevresinde Türk Korsanları", *Doğu Batı*, Yıl: 9, Sayı: 34, 2005-2006, s. 272.

KOMNENA, Anna, *Alexiad, Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Aleksias Kommenos Dönemi'nin Tarihi, Malazgirt'in Sonrası*, (çev. Bilge Umar), İnkılap Kitabevi, İstanbul 1996.

KURTOĞLU, Fevzi, *Türklerin Deniz Muharebeleri*, İstanbul 1939-40.

LUTRELL, Anthony, "1389 Öncesi Genişlemesine Latin Tepkileri", *Osmanlı Beyliği*, Türk Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1997, s. 129.

MERÇİL, Erdoğan, "Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri",

Türk Denizcilik Tarihi, Cilt 1, (ed. İdris Bostan, Salih Özbaran), Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul 2009, s. 21-29.

_____, "Aydınoğulları", *DİA*, IV, s. 239.

TURAN, Osman, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, Turan Neşriyat, İstanbul 1971.

ORUÇ b. Adil, *Tevarih-i Al-i Osman*, (haz. N. Atsız), İstanbul 1972.

OSTROGORSKY, Georg, *Bizans Devleti Tarihi*, (çev. F. Işıltan), TTK, Ankara 1986.

ÖDEN, Zerrin G., *Karası Beyliği*, TTK, Ankara 1999.

_____, "Aydınoğulları Beyliği", *Türkler*, Cilt 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 793-796.

SEVİM, Ali, *Anadolu'nun Fethi Selçuklular Dönemi*, TTK, Ankara 1993.

SHAW, Stanford J. *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, (çev. M. Harmancı), E Yayınları, İstanbul 2008.

SEYFİ, Ali Rıza, *Turgud Reis*, İstanbul İkbal Ktph., Numro 2, 1327.

TEKİN, Şinasi, "XIV. Yüzyılda Yazılmış Gazilik Tarikası Gaziliğin Yolları, Adlı Bir Eski Anadolu Türkçesi Metni ve Gaza / Cihad Kavramları Hakkında", *Journal of Turkish Studies*, Vol. 13, İstanbul 1989, s. 139.

TURSUN BEY, *Tarih-i Ebu'l-Feth*, (haz. M. Tulum), İstanbul 1977.

UZUNÇARŞILI, İ. Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı,* TTK, Ankara 1988.

ÜLKER, Necmi, "Batı Anadolu'nun Türkleşmesi: İzmir Örneği", *Türkler*, Cilt 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 288-293.

WITTEK, Paul, *Menteşe Beyliği*, (çev. O. Ş. Gökyay), TTK, Ankara 1999.

ZACHARIADOU, Elizabeth A., "Karesi ve Osmanlı Beylikleri", *Osmanlı Beyliği (1300-1389)*, (ed. E. A. Zachariadou), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1997, s. 244.

_____, "İlk Osmanlılara Dair Tarih ve Efsaneler", *Söğüt'ten İstanbul'a*, (derl. O. Özel - M. Öz), İmge Kitabevi, Ankara 2000.

SİR THOMAS ROE VE BERBERÎ KORSANLAR
SIR THOMAS ROE AND THE BARBARY CORSAIRS

Ahmet BÜYÜKAKSOY*

Özet:

1621-1628 yılları arasındaki yıllarda Bâb-ı Âli nezdinde İngiltere Kralı I. James'in elçiliğini yapan Sir Thomas Roe, bu süre zarfında Osmanlı-Lehistan Barışı, Bethlen Gabor ve diğer devletlerle yaşanan sorunlar gibi pek çok mesele ile uğraşmıştır. Fakat uğraşmak durumunda kaldığı en önemli meselelerden biri *Berberî Korsanlar* meselesidir. Akdeniz'de ticaret yapan İngiliz gemileri için bu korsanlar adeta bir kâbus olmuştur. Kraldan ve İngiliz hükümetinden aldığı emirler doğrultusunda Sir Thomas Roe bu meseleyle de ilgilenmiştir. Uzun bir çalışmanın ardından amacında muvaffak olmuş ve İngiltere için *Berberî Korsanlar* meselesine bir çözüm getirebilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *İngiltere, Sir Thomas Roe, Berberîler, Cezayir, Tunus, Korsanlık.*

Abstract:

Sir Thomas Roe, who was the ambassador of King James I. of England between 1621-1628, to the Sublime Porte, dealt with the issues like the Ottoman-Poland-Lithuanian Commonwealth Peace, Bethlen Gabor, and problems that related to other states, within that period. However, one of the most important issues that he had to dealt was the problem of Barbary Corsairs. These pirates became a nightmare for English merchants who were trading in Mediterranean. Due to the orders that he took from king and the English goverment Sir Thomas Roe also dealt with this matter. After a long work, he became successful in his goal and he brought a solution to the Barbary Corsairs issue for England.

Key Words: *England, Sir Thomas Roe, Barbaries, Algeria, Tunisa, Piracy.*

* Öğretim Görevlisi, Beykent Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü; Doktorant, Marmara Üniversitesi, Tarih Bölümü / Lecturer, Beykent University, Faculty of Science and Letters, Department of History; Ph.D. Student, Marmara University, History Department; (ahmetbuyukaksoy@hotmail.com, abuyukaksoy@beykent.edu.tr).

SİR THOMAS ROE VE BERBERÎ KORSANLAR

Ahmet BÜYÜKAKSOY

Giriş

16. yüzyılın sonlarına doğru başlayan Osmanlı-İngiliz ilişkileri genel olarak inişli çıkışlı bir seviyede varlığını sürdürmüştür. 16. yüzyılın son çeyreğinden önce İngilizler Osmanlı sularında ticaret yapabilmek için, Fransa ve Venedik gibi Osmanlılardan kapitülasyon (ahidnâme) almış devletlerin bayraklarını çekmek durumundaydı. Kraliçe I. Elizabeth (saltanatı 1558-1603) döneminde İngilizler, Osmanlılardan aldıkları ahidnâme ile Osmanlı sularında tıpkı Venedik ve Fransa gibi seyr-ü sefer edebilme hakkına erişmişlerdi. Bunun sonucu olarak kısa bir süre sonra pek çok İngiliz gemisi doğunun zenginliklerinden faydalanmak için Akdeniz'e akın etti. Fakat bu İngiliz gemileri pek çok kez, özerk bir yapıya sahip olan Cezayir ve Tunus'a ait Berberî korsanların saldırısına uğradı. Bu Berberî korsanlar meselesi Osmanlı-İngiliz ilişkileri içerisinde her zaman sorunlu bir konu olmuş ve İngilizler pek çok kez bu konuda Bâb-ı Âli'ye başvurmuşlardı. İngiltere'nin 1621-1628 yılları arasında İstanbul elçiliğini yapmış olan Sir Thomas Roe, bu görevi sırasında pek çok konu ile meşgul olmuştur. İlgilendiği en önemli meselelerden biri *Berberî Korsanlar* meselesidir. Roe, ilk olarak Berberî korsanların her ne kadar sadece şiddet ile yok edilebileceğini düşünse de, bunun o dönemde İngilizler için mümkün olmamasından dolayı, aldığı emirler doğrultusunda Berberîlerle barış yapma yolunu seçmiştir. Roe'nun yapmış olduğu bu barış her ne kadar kısmi olarak başarılı olsa da, genel olarak Osmanlı-İngiliz ilişkilerindeki korsanlık faaliyetlerine karşı yüzde yüz bir çözüm olmamış ve Roe'nun gidişinden sonra da Berberî korsanlarının İngilizlere yaptığı saldırılar devam etmiştir.

Sir Thomas Roe'nun Berberî Korsanları Durdurma Çabası

9 Eylül 1621 tarihinde İngiltere Kralı I. James'in sekreteri Sir George Calvert'in Roe'ya verdiği talimatlarda, Berberî korsanların İngiliz tüccarlara verdiği zarar hakkında padişaha şikayette bulunulması açıkça belirtilmiştir.[1] Fakat

---

[1] Samuel Richardson, *The negotiations of Sir Thomas Roe in his embassy to the Ottoman Porte, from the year1621 to 1628 inclusive: containing a great variety of curious and important matters, relating not only to the affairs of the Turkish Empire but also to the of the other States of Europe in that period; hiz sorrespondences with most illustrious persons… and many useful and instruvive particulars,* London 1740. Bundan sonra *"Negotiations"* olarak adlandırılacaktır. Söz konusu eserin Türkçesi için bkz, Ahmet Büyükaksoy, *İngiltere'nin İstanbul Elçisi Thomas Roe'nun Diplomatik Yazışmaları (1621-1628)* (Basılmamış Yüksek

kralın diplomatik çözümden önce meseleyi ateş ve kılıçla çözmeye çalıştığını belirtmek gerekir. Roe'nun İstanbul'daki elçiliğinin başlamasından bir sene önce (1620) Sir Robert Mansell komutası altında İngilizler, Berberî korsanlara karşı İspanyollarla ortak bir sefer tertip etmişlerdi.[2] Fakat İspanyolların gerekli desteği göstermediği[3] bu seferden sonra kral diplomatik yöntemlere başvurmak durumunda kalmıştır. Etkisiz bir elçilik yapan ve tüccarlarla mahkemelik olmuş olan Sir John Eyre'ın yerine daha muteber[4], Doğu alemi hakkında bilgili, sarayda görev yapmış tecrübeli bir devlet adamı olan Sir Thomas Roe İstanbul'a gönderilmiştir.[5] Roe da 18 Kasım 1621 yılında sekretere gönderdiği bir mektup ile Berberî korsanlarının Akdeniz'deki faaliyetlerinden bahsetmiş ve bu durumu önlemek için yapılması gerekenleri sıralamıştır.[6] Ayrıca Roe bu mektupta padişahın, bu korsanların hareketlerinden memnun olduğundan da bahsetmiştir.[7] Buna karşılık olarak padişaha, İngiltere'nin de Kızıldeniz'de benzer bir uygulama yapacağını bildirmek konusunda Roe kralından izin ister.[8] Zira Roe'ya göre Berberî korsanlarının güçlenmesi ve sayılarının artması Hıristiyan alemi için en büyük tehdittir. Zira onların, o sıralarda buhranlı bir dönem geçiren Osmanlı İmparatorluğu'nun son siperi olduğunu düşünür.[9] Berberîlerin 100 kuvvetli gemiye sahip olduğunu ve bu gemilerin iki kat kadar da topa sahip olduğunu belirtir. Bu durumda İngilizlerin bütün Akdeniz ticaretinden çekilebileceğini ve korsanların denizde bir av bulamadıkları zaman, İngiliz sahillerini ziyaret edebileceğini söylemiştir. Roe'yu daha çok korkutan ise, Berberîlerin, padişahın

---

Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2012, s. 6.

2 Micheal Strachan, *Sir Thomas Roe 1581-1644 A life,* (Publishing: Micheal Russel), Salisbury 1991, s. 137. Bu başarısızlığın sebeplerine daha sonra değineceğiz.

3 İspanyollarla üç yıllığına antlaşma yapılmıştır. Bu antlaşmanın süresi de Thomas Roe İstanbul'a geldiğinde henüz dolmamıştır. Calvert'e göre zamanında erzak tedarik edilememesinden ve yeni gemiler gönderilmemesinden dolayı üç yıl bitmeden donanma geri dönmüştür. Roe, İspanyolların antlaşmada belirlenen erzakı tedarik etmediklerini belirtir. *Negotiations*, s. 5; Büyükaksoy .*a.g.t.*, s. 9.

4 Aslında William Harbone'dan beri Osmanlı topraklarına gelen en muteber elçinin Thomas Roe olduğunu söylemek yalan olmaz.

5 Sir Thomas Roe'nun İstanbul'daki en önemli görevi, öncelikle Osmanlı İmparatorluğu'nun Hıristiyan alemine karşı savaş açmamasını sağlamaktı. Fakat daha sonraki şartlar Roe'nun bu görevinin değişmesine yol açacaktır. Bir süre sonra Roe, mesaisinin büyük bir kısmını, Erdel Prensi Bethlen Gabor'un (Gabriel Bethlen) Habsburg İmparatorluğu'na saldırması için teşviklerde bulunmakla geçirecekti. Bunun dışında İstanbul'da şahit olduğu olayları merkeze bildiren Roe'nun ikinci en önemli görevi ise, Osmanlılarla yapılan ahidnâmeyi gözeterek İngiliz tüccarların haklarını korumaktı.

6 Roe, korsanlara karşı yapılacak sefer için İngiltere'den donanımlı on gemiyle birlikte pek çok İspanya gemisinin gerekli olduğu söyler. Zira korsanların kralın iki tane güçlü gemisine karşı direnemeyeceklerini söyler. Bu görev için kaptan seçiminde dikkatli olunmasını, erzak tedarikine dikkat edilmesini ve bu korsanların kaynaklarının kurutulmasını önerir. Bkz. Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 8-10.

7 *Negotiations*, s. 6; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 9-10.

8 *Negotiations*, s. 6; Büyükaksoy, *a.g.t.,* s. 9-10.

9 *Negotiations*, s. 22; Büyükaksoy, *a.g.t*., s. 38.

Hıristiyan alemine karşı yapacağı bir sefere yardım etmeleri ihtimalidir. Elçi Akdeniz'e giden İngiliz gemilerini Berberîlerin ele geçirdiğini de belirtir. Roe o dönem gönderdiği raporlarda Osmanlı donanmasının çok kötü bir durumda olduğunu[10] ve padişahın da Berberîlerin İngilizlerden elde ettiği gemiler ile donanmasını güçlendirebileceğini söylemiştir.[11] Bu da onu korkutmaktadır. Roe'nun yazdığı bu raporlar İngiltere'nin dikkatini çeker. Sekreter Calvert, Roe'ya yazdığı bir mektupta İngiltere'nin Berberî korsanlara karşı sefer yapacak durumu olmadığını, tüccarların tıpkı Hollandalıların yaptığı gibi krala onursuzluk getirmeyecek şekilde Berberîlerle antlaşma yoluna gitmesi gerektiğini söyler.[12] 19 Mart 1622 tarihinde İstanbul'dan Kral I. James'e yazdığı mektupta, tek başına on iyi gemi etmeyecek olan Türk donanmasının, tüccarları avlayan ve Avrupalı hükümdarların ihmali üzerine güçlenen Berberî korsanlar olmadan denize açılamayacağını söylemektedir.[13]

Aynı tarihli raporunda Roe, ilk olarak veziriazam Dilaver Paşa'ya kralın adına protestoda bulunduğunu belirtir. Artık bu konuda daha fazla sözler ve vaatler ile kandırılmayacaklarını, kralın adalet istediğini yoksa ilişkileri keseceğini belirtir. Dilaver Paşa da padişah ile İngiltere kralı arasındaki dostluğun çıkara dayalı değil sevgiye dayalı olduğunu ve şikayetlerini yazılı olarak bildirmesi gerektiğini söyler.[14]

Roe, 22 Nisan 1622 tarihinde yine krala yazmış olduğu mektupta II. Osman ile meseleyi görüşmüş olduğunu ve padişahın Berberîler adına barışı gözeteceğini söylediğini bildirmiştir. Bu görüşmesinde Roe, kralın şikayetlerini padişaha sunmuş ve ahidnâmeye eklemeler yaptırmıştır.[15] Savaş alternatifinden vazgeçmek zorunda kalan Roe, bu meselenin çözümünün, ahidnâmenin tamamen uygulanmasına bağlı olduğuna inanır. Zira ona göre padişahın ve vezirin Berberîlere yazacakları mektup faydalı olacaktır. Roe padişahtan, veziriazamdan ve kaptan paşadan, Berberîlerin İngiliz tüccarlarına saldırmamalarına dair gerekli hükümleri[16] alarak, bunları bir İngiliz ve bir Osmanlı elçisi vasıtasıyla Berberîlere yollatır.[17] Ayrıca Roe yine bu mektubunda, Berberîlerin ele geçirdiği

---

[10] Roe, Akdeniz'e çıkacak olan Osmanlı donanmasının 40 gemi etmeyeceğini, bunların hepsinin bakımsız ve çürümüş olduğunu söylemektedir. Bkz. *Negotiations*, s. 39; Büyükaksoy, *a.g.t.*, .s. 67.

[11] *Negotiations*, s. 35; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 60.

[12] *Negotiations*, s. 29; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 50.

[13] *Negotiations*, s. 22; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 38.

[14] *Negotiations*, s. 24; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 40-41.

[15] Roe, bu eklemeler ile tüccarların büyük bir huzura erişeceğini düşünmektedir. Bkz. *Negotiations*, s. 31; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 53.

[16] Söz konusu hükümlerin Mühimme defterlerine kaydedilmiş olması gerekmektedir. Fakat bu döneme ait olan Mühimme defterleri, maalesef elimizde mevcut değildir. Bu yüzden şimdilik bu hükümler konusunda Roe'nun söyledikleri ile yetinmek durumundayız.

[17] *Negotiations*, s. 31; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 53-54. Roe, bu önlemlerin işe yaramaması durumunda ve başka çare kalmadığı takdirde yapılabilecek olan tek şeyin kaba kuvvet olduğunu söylemektedir.

İngiliz esirler için İngiliz kiliselerinde bağış toplanmasına dair bir öneride bulunur.[18] Canterbury Başpiskoposu George Abbot 20 Kasım 1622 tarihli mektubunda Thomas Roe'ya bu teklifin İngiltere'de çok iyi bir tepki gördüğünü, fakat bütün krallığın dış meseleler yüzünden meşgul olduğunu ve paranın büyük oranda bu meselelere gittiğini bildirmektedir.[19]

Bu mektuba göre, Osmanlı yöneticilerinin Berberîlere gönderdiği hükümde, söz konusu emirlere uymadıkları takdirde bu bölgedeki korsanların tüm limanlardan kovulacağı tehdidi vardır. Ayrıca beylerbeyleri de yaptıkları soygunların suçunu askerlere yüklemeyecek ve kendileri hesap vereceklerdir. Roe bu mektubu samimi bulduğunu ifade etmektedir. Fakat yine de Berberîlerin tam olarak Osmanlı otoritesi altında olmamalarından dolayı, bu konuda yüzde yüz bir başarı sözü vermez. Bunun yanı sıra Roe, bu bölgelerde ticaretin gelişebilmesi için Cezayir ve Tunus'a bir İngiliz konsolosun tayin edilmesi gerektiğini de belirtir. Bu şekilde barış teminat altına alınacaktır.[20]

22 Mayıs 1622 tarihinde kralın konseyinden Thomas Roe'ya gelen bir mektup, Berberî korsanların faaliyetlerinin İngilizleri ne kadar zor bir durumda bıraktığını gösterir niteliktedir. Öyle ki lordlar, tüccarların Akdeniz'de ticareti bırakmayı düşündüklerini söylemektedirler. Roe'ya bu meseleyi barış içinde çözmesini, yoksa kralın kendisini ve Osmanlı toprakları içerisindeki İngilizleri yurda çağıracağı hususunda uyarmaktadırlar.[21] Kralın konsey üyelerinin, henüz Roe'nun bu konuda yazdığı mektubu almamış olmaları mümkündür. Zira önceden de görüldüğü üzere, Roe zaten bu meseleyi barış içerisinde çözmek için çaba göstermektedir. Bu dönemde II. Osman'ın ve veziriazam Dilaver Paşa'nın yeniçeri isyanı ile öldürülmeleri, Roe'nun Berberî korsanlar hakkındaki çalışmalarına bir engel çıkarmaz. Roe, yeni veziriazam Davud Paşa'dan da bu konunun çözüleceğine dair gerekli teminatı almıştır.[22]

Roe, konseyin 22 Mayıs 1622 tarihli mektubuna yazdığı cevapta, bu konu hakkında neler yaptığını anlatır ve daha fazla bir şey beklenemeyeceğini söyler. Ayrıca II. Osman ile yaptığı antlaşmayı yeni padişaha da kabul ettirdiğini bildirir. Fakat yine başarı konusunda kesin bir söz veremez. Bunun nedeni, Osmanlı İmparatorluğu'nun Berberîlere söz geçiremeyeceğinden endişelenmesidir.

---

18 *Negotiations*, s. 32; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 66.

19 *Negotiations*, s. 103; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 175. Burada belirtilen dış mesele, Palatinat meselesidir. İngiltere kralının damadı olan Palatinat Prensi Friedrich Bohemya kralı seçilerek, Bethlen Gabor ile birlikte Habsburglara isyan etmişlerdir. Sonuç olarak imparator II. Ferdinand Bohemya'yı fethetmekle kalmayarak, Friedrich'in toprağı olan Palatinat'ı da ele geçirmiştir. Kral I. James de bütün imkanlarını bu toprakların kurtarılması için seferber etmiştir. Zira bir süre sonra Roe'nun da asli görevi bu olacaktır.

20 *Negotiations*, s. 34-35; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 58-60.

21 *Negotiations*, s. 52; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 89-90. Ayrıca bkz, Micheal J. Brown, *Itınerant Ambassador, The Life of Sir Thomas Roe,* The University Press of Kentucky, Lexington 1970, s. 139.

22 *Negotiations*, s. 53; Büyükaksoy, *a.g.t.* s. 91.

Devletin, yakın bölgelerde bile tam olarak sözünü geçiremediğini hesaba kattığında, uzak mesafedeki Berberîler üzerinde nasıl otorite kuracağı onun için bir muammadır. Fakat yine de Cezayir ve Tunus'ta o sırada vuku bulan veba salgınından dolayı Berberîlerin itaat edeceklerinden umutlu olduğunu söyler. Zira bu vebanın çok şiddetli olduğunu ve büyük bir nüfus azalmasına neden olduğunu belirtir. Bunun tüccarlara büyük bir rahatlık vereceğini de ekler. Ayrıca İngiltere ile ilişkileri bozmak istemeyen Osmanlıların da meseleye gerekli hassasiyeti göstereceğinden emindir.[23] Roe, sekreter Calvert'e yazdığı 23 Ağustos 1622 tarihli mektupta bu sefer biraz daha şüphecidir. Öyle ki, buradan gönderilen emirlerin, itaatsizlikten veya Türklerin ikiyüzlülüğünden dolayı uygulanamama riski taşıdığına dair kaygısını paylaşır. Roe, bu mektupta yeni tayin edilen ve Tunus'a gitmekte olan beylerbeyi ile konuştuğunu ve yapılan antlaşma hakkında onu detaylı bir şekilde bilgilendirdiğini ifade eder. Buna karşılık yeni Tunus beylerbeyi de gerekenin yapılacağına dair söz vermiştir.[24] Zira Calvert'in 29 Kasım 1622 tarihli mektubunda, Roe'nun çalışmalarının şimdilik başarılı olduğu anlaşılmaktadır. Calvert bir süredir Akdeniz tüccarlarından herhangi bir şikayet duymadığını belirtmiştir.[25] Bununla birlikte Roe, Tunus'taki İngiliz esirlerinin serbest bırakıldığını ve Cezayir'den de bir beklentisi olduğunu bildirir.[26]

Bâb-ı Âli tarafından gönderilen hükümlere Tunus'tan gelen cevap, düşmanlarına erzak taşımadıkları sürece İngilizlere saldırmayacakları ve gitmek istemeyen köleler dışında herkesi serbest bırakacakları idi. Fakat Cezayir'deki sonuç bu kadar olumlu görünmemekteydi. Cezayir'de ilk önce hükümlerin sahte olduğu iddia edildi. Hatta Cezayirliler, hükümdarlarının kendilerini dinlemeden düşmanlarını dinleyeceklerine inanmamışlardı. Bunun üzerine Cezayirliler, elçilerini bu meseleyi görüşmek üzere İstanbul'a gönderdiler. Zira başkentin hükmünü götüren Osmanlı elçisi onlara padişaha itaat edip etmeyeceklerini sorduğunda, başka yolun kalmadığını anlamışlardı. Cezayir'deki 800 esirin ise 400'ü vebadan ölmüştü. Ayrıca Roe, Cezayir'de iyi donanımlı 70 gemi olduğunu da mektubunda rapor eder.[27] Padişahın yaptırım gücü vasıtasıyla Cezayir ve Tunus ile barış yapma fikri kral ve konseyi tarafından onaylanır. Bu konuda Roe'nun yaptığı masrafların giderileceği söylenir.[28]

Roe'nun 6 Mart 1623 tarihli mektubu da son derece ilginç bilgiler taşımaktadır. Roe burada korsanların artık padişaha itaat etmemeye başladıklarını ve hatta Osmanlı limanlarına bile saldırdıklarını belirtir. Korsanlardan bunalan Hollandalıların ticaretten çekilme aşamasında olduğunu, Fransa'nın ise Berberîlere karşı bir harekat hazırladıklarını bildirir. Zira Berberî saldırıları

---

23 *Negotiations*, s. 68-69; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s.118-119.
24 *Negotiations*, s. 75; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s .129.
25 *Negotiations*, s. 107; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 181.
26 *Negotiations*, s. 112; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 190.
27 *Negotiations*, s. 117-118; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 198-200.
28 *Negotiations*, s. 160; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 260.

kesilmezse Fransızlar, söz konusu harekatı başlatacaklarına dair Osmanlı merkezini uyarmışlardır. Ancak Roe Fransızların, Osmanlıların vereceği sözler ve vaatler ile kandırılacaklarını düşünmektedir.[29] Bir sonraki mektubunda Roe, bu olayı daha detaylı olarak anlatmaktadır. Fransız elçisinin yakın zamanda, Trablus emiri tarafından Fransız gemilerine yapılan baskınların tazminatını istediğini söyler. Osmanlıların buna cevabı ise, Fransa kralının kendilerine savaş ilan edip etmediği sorusudur. Elçi böyle bir durumun olmamasına karşın, ancak gerekirse adaleti kendilerinin sağlayacakları karşılığını vermiştir. Veziriazam, Tunus ve Cezayirlilerin yakın zamanlarda kafirlere karşı savaş veren tek ve gerçek Müslümanlar olduklarını belirtse de Fransız elçisini teskin eder. Zira Roe'ya göre Osmanlılar, yaşadıkları buhranlı dönem içerisinde daha fazla düşman çekmek istememektedirler. Bunun yanı sıra Roe, Fransızların da böylesine bir harekatı en azından o sene için yapamayacaklarını düşünmektedir.[30] İlaveten daha sonraki haberlerinde Roe, Cezayir ve Tunusluların artık Osmanlılara olan bağlılıklarını yitirdiklerini, hem karada hem de denizde Osmanlılara zarar verecek faaliyetlerde bulunduklarını bildirir.[31] Roe'ya göre bir önlem alınmadığı takdirde Akdeniz ticaretinden tamamen vazgeçmek gerekmektedir. Öyle ki, artık padişahın hiçbir limanı güvende değildir.

Cezayir ve Tunus'un gönderdiği elçiler İstanbul'a geldiklerinde Roe, onlarla pek çok toplantı yapmıştır. Roe, Berberîlerle antlaşma yaparken kralın Berberî liderlerinin seviyesine inmemesi gerektiği konusunda önceden uyarılmıştır. O da zaten böyle bir niyeti olmadığını ve onlarla 'Osmanlı İmparatorluğu'nun vasalları' olarak müzakere ettiğini belirtmiştir. Burada Roe'nun, Berberî ülkelerine bir İngiliz konsolosu yerleştirmek ve İngilizlerin, Berberîlerin düşmanlarına silah ve erzak taşımamak şartı ile onlarla barış yapma şansını elde ettiği görülmektedir. Roe burada iki sıkıntı olduğunu ifade eder. İlk olarak, konsolos atama fikrinin İngiltere tarafından hoş karşılanmayacağını düşünse de, bir konsolos olmadan Berberîlerin barışı korumayacağından emin olduğunu belirtir. İkinci olarak da, Berberîlerin düşmanlarına silah ve erzak taşıma meselesinin de İngiltere'de bir takım sıkıntılara yol açabileceğini düşünür. Fakat Berberîlerin düşmanlarına mal taşıyan gemilere saldırmasında haklı olduğunun da altını çizer. Her şeye rağmen Roe'ya göre artık uygulanabilecek tek çare budur. Elçi bu faaliyetinin İngiltere hükümeti tarafından da kabul görmesini ister.[32]

Bununla birlikte Roe'nun şikayetlerinin Osmanlı sarayında karşılık bulduğu görülmektedir. Zira Sultan IV. Murad'ın 1624 yılında İngiltere Kralı I. James'e yazdığı mektupta, Roe'nun şikayetleri doğrultusunda Tunus ve

---

[29] *Negotiations*, s. 224-225; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 374-376.

[30] *Negotiations*, s. 227-228; Büyükaksoy, *a.g.t.*, 380-381.

[31] Örneğin Berberî korsanların Rodos'a saldırdıkları vakidir. *Negotiations*, s. 243; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 406.

[32] *Negotiations*, s. 139-141; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 236-238.

Cezayir beylerbeylerine gerekli hükümlerin gönderildiği ve İngiliz tüccarların ahidnâmeye binaen Osmanlı topraklarında istedikleri yerlere giderek ticari faaliyetlerini yürütebilecekleri yer almaktadır. Bunun için ihtiyaç duyulan önlemlerin alınacağı ve emniyetlerinin sağlanmasına dair gerekli olan teşebbüslerin yapılacağı da belirtilmektedir.[33] Kısa bir süre sonra Yusuf Paşa[34] Cezayir'e yeni beylerbeyi olarak atanmış ve Roe'nun da gözü önünde ona İngilizlerin korunması ve haklarına dikkat edilmesine dair padişah tarafından imzalanmış bir emir verilmiştir. Şayet padişahın bu emri hilafına gelişmeler olursa yeni beylerbeyinin kellesi gidecektir. Roe bu emre ne kadar itaat edileceğini önceden kestiremese de, onda Osmanlı sarayının bu konuyu ciddiye aldığı intibası uyanmıştır.[35] Netice olarak Roe'nun çalışmaları İngiliz hükümeti tarafından her şeye rağmen kabul görür ve Berberîlerle barışa giden yolda adım atılır.

25 Nisan 1625 tarihli mektupta Roe, Cezayirliler ve Tunuslularla oradaki konsolos vasıtasıyla barışın yapıldığını kralın konseyine bildirir. Cafer Ağa isimli bir görevli bu durumu bildirmek için krala gönderilmiştir. Yapılan bu barış ile Berberîler İngilizlere saldırmayacak ve iki taraf da karşılıklı olarak esirleri serbest bırakacaktır. Roe, yeni Cezayir paşasının kendisine ve İngilizlere büyük bir sevgi beslediğinden bahseder. Bu sefer Roe, bu yeni paşa sayesinde ve ayrıca hâlihazırdaki zorunluluklardan ötürü barışın korunacağına inanmaktadır. Bununla birlikte aynı yolu deneyen Fransızların ise başarısız olduğunu bildirir.[36] İngiliz esirler ise fidye olmadan bırakılmayacaktır. Roe bu konuda hatırı sayılır miktarda fidye ödemek durumunda kalmıştır

Roe, gelişinden önce büyük-küçük 100'ün üzerinde İngiliz gemisinin Berberîler tarafından alındığını, sadece Cezayir'de 1200 tane İngiliz'in esir olduğunu söyler. Kendisinin de müteveffa kralın zamanında bu işi düzeltmek için görevlendirildiğini ve II. Osman ile bu konuda müzakere yaptığını, neticede yapılan barış ile 800'ün üzerinde esirin serbest bırakıldığını ve yirmi ay boyunca hiçbir saldırı olmadığını belirtmiştir. Sonuç olarak Roe'nun elçiliği ile, İngilizler için büyük bir sorun halini alan Berberî korsanlar meselesi o zaman için çözülmüştür.[37] Belirtilmesi gerekir ki, Roe'nun elçiliği sırasında İngilizlerin Akdeniz ticareti de iki kat artış göstermiştir.

Barış Sonrası Süreçte Thomas Roe'nun Berberîlerle İlgili Faaliyetleri

22 Şubat 1626'da Roe, Tunuslular ile Cezayirlilerin birbirlerine

---

33 *Negotiations*, s. 262; Büyükaksoy, *a.g.t.*s. 453.

34 Roe, ilerleyen mektuplarda Yusuf Paşa'nın bir askerden ziyade bir tüccar olduğunu söylemektedir. Bkz *Negotiations*, s. 490; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 796.

35 *Negotiations*, s. 276; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 458-450.

36 *Negotiations*, s. 376; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 623-625.

37 *Negotiations*, s. 573; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 929-930.

düştüklerinden ve birbirlerini yok etmeye ahdettiklerinden bahseder. Fakat padişahın gönderdiği bir arabulucunun işi çözdüğünü de ekler.[38] Berberîlerin Fransızlara ve Hollandalılara karşı saldırıları devam etse de, söz konusu antlaşmadan sonraki mektuplaşmalardan İngilizlere dokunmadıkları anlaşılmaktadır. Özellikle Roe, Berberî korsanların Ege Denizi'ne hakim olduklarını, pek çok Fransız ve Hollanda gemisini ele geçirdiklerini söylemektedir.[39]

İngilizler ise bu barıştan daha fazlasını istemekteydiler. Kral, Cezayir ve Tunus'la yapılan barışın onaylanması için padişaha mektup yazacağını sekreteri vasıtasıyla Roe'ya bildirirken, aynı zamanda Akdeniz'deki İngiliz gemilerinin kötü hava veya başka bir olağanüstü durum halinde Berberî limanlarına girebilmesi ve gerekli malzemeleri edinebilmesi için müzakere etmesini ister.[40] Roe kendisinin de buna niyetlendiğini ifade eder. Bu dönemde Osmanlıların ve İngilizlerin İspanyollar ile savaş halinde oldukları hesaba katıldığında, İngiliz donanmasının Akdeniz'e gelmesi iki devletin de çıkarınadır. Roe bu durumu Osmanlı idarecilerine iletmiş ve İngilizlerin dost olarak Berberî limanlarına kabul edilmeleri ve ücreti karşılığında ihtiyaçlarının giderilmesi için hükümler yazılmasını sağlamıştır.[41] Fakat Roe, Cezayirlilerin Yusuf Paşa'ya isyan ettiklerini ve paşanın da kendisini zehirlemek suretiyle intihar ettiğini rapor etmektedir. Ayrıca Cezayirlilerin bağımsızlıklarını ilan ettiklerini ve Bâb-ı Âli'nin atayacağı bir paşayı kabul etmeyeceklerini de ifade etmektedir.[42] Osmanlılar bu duruma öncelikle şiddet ile karşılık vereceklerini söylemiş olsalar da, daha sonra oraya yeni bir paşanın gönderilmesi kararı verilmiştir. Bunun üzerine Roe da yeni paşayla, İngiliz gemilerinin Berberî limanlarına girebilmesi meselesini görüşebilmek için kaptan paşadan izin almıştır.[43] Ayrıca Kral I. Charles, İngiliz tüccarlarından *masdariye* adı altında bir vergi alındığından da şikayet etmiştir. Roe'nun bu isteği ve kralın bu şikayeti Bâb-ı Âli tarafından dikkate alınmıştır. Zira IV. Murad, İngiltere kralı I. Charles'a tahta çıkışını tebrik için yazdığı mektubunda kralın isteğini kabul ettiğini bildirir.[44] Osmanlı kaynaklarında ise bu durum şu şekilde aktarılır:

> "*İngiltere kıralının elçisi [Thomas Roe] gelip nâmesinde arz-ı mevedded edip ve babası yerine kıral olduğunu bildirip Tunuslular ve Cezâyirliler ile ticâret akd-i musâlaha eyleyip Der-devletten dahi izn-i hümâyun ricâ etmeğin Cezâyir ve Tunus beylerbeylerine kapıcı-başı gönderildi ve 'Memâlik-i Mahrûsa iskelelerine dahi ahid-nâmeye muhâlif teklifler meselâ masdariyye nâmiyle ve gayri bahâne ile bî-vech akçe alınmayıp ancak gümrük alına ve Cezâyir*

---

38 *Negotiations*, s. 486; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 790.
39 *Negotiations*, s. 491; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 798.
40 *Negotiations*, s. 517; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 840-841.
41 *Negotiations*, s. 548; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 892-893.
42 *Negotiations*, s. 548; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 893.
43 *Negotiations*, s. 561; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 912.
44 *Negotiations*, s. 603; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 978.

beylerbeyisi iken vefât eden Hüsrev Paşa Cezâyir'de olan Tunuslu yanında olan İngilizleri habs edip birkaç bin guruş alınmakla meblağ-ı mezbur mukât'ât malından verilmek ferman olundu".[45]

Sir George Calvert'in yerine sekreterliğe getirilen Lord Edward Conway 28 Aralık 1626 tarihinde Roe'ya yazdığı bir mektupta, bir zamanlar Tunus'taki korsanların lideri olan yeni paşanın oraya beylerbeyi olarak tayin edildiğini ve Fransız, Hollanda ve Venedik elçilerinin bu duruma itiraz ederken, Roe'nun neden onlara iştirak etmediğini sorar.[46] Roe ise öncelikle kralı böylesine ufak bir meseleyle rahatsız etmek istemediği için bu konuda hükümeti bilgilendirmediğini yazar ve durumu açıklar. Söz konusu Tunus beylerbeyinin daha önceden de aynı makamda bulunmuş olduğunu ve korsanlığın zirvede olduğu zamanlarda bu görevi yaptığını, bu sıralarda da korsanlığa göz yummakla kalmayıp, kendi kadırgalarının dahi bu faaliyetlere iştirak ettiğini söyler.[47] Fakat Receb Paşa'nın yerine kaptan-ı derya olan Hasan Paşa'nın bu göreve yeniden söz konusu paşayı tayin etmesi ile Venedik elçisi başta olmak üzere, Fransız elçisi Philippe de Harlay ve Hollanda elçisi Cornelis Von Haga bu konuda Bâb-ı Âli'ye şikayette bulunmak için Roe'ya gelmişlerdir. Roe da kaptan paşanın İspanyollarla bir barış yapılmasına[48] yatkın ve ayrıca kindar bir yapıya sahip olması dolayısıyla hem sarayda, hem de Tunus'ta bir düşman kazanabilecekleri endişesini elçilere bildirilmiştir. Ayrıca reddedilmenin de, hükümdarlarının onuruna halel getirebileceğini belirtmiştir. Roe müşterek bir şikayetnameye imza atmak yerine, herkesin ayrı bir şikayet yazmasını teklif etmiştir. Fakat başta Fransız elçisi olmak üzere diğer meslektaşları buna karşı çıkmışlar ve ilk tekliflerinde ısrarcı olmuşlardır. Fakat Osmanlı hükümeti, bu devletlerin elçilerinin tekliflerini reddetmekle kalmayıp ayrıca onları azarlamıştır. Bu şekilde Roe, padişahın bile kendisinin bu hareketinden memnun kaldığını, bu şekilde kaptan paşa ile dostluk tesis ettiğini ve Tunus ile yapılan barışın daha sağlam temellere oturduğunu söylemiştir. Sonuç olarak Roe'nun bu harekete katılmaması ile İngiliz ve Berberî barışı devam etmiştir.[49]

---

[45] Mustafa Naima Efendi, *Târih-i Na'ima*, (haz: Mehmet İpşirli), TTK. Yayınları, Ankara 2007, c. II, s. 608.

[46] *Negotiations*, s. 586; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 950.

[47] *Negotiations*, s. 638; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 1031.

[48] Başta İngiltere olmak üzere İstanbul'da görev yapan hemen bütün devletlerin elçileri, Osmanlı Devleti'nin İspanyollarla barış yapmasını engelleme çabası içindeydiler.

[49] *Negotiations*, s. 640; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 1034.

SONUÇ

Thomas Roe'nun elçiliğinin ne kadar başarılı olduğunu anlamak için, Akdeniz'de ticaret yapan İngiliz tüccarlarının onun görevinde kalmasını ne derece arzuladıklarını görmek bir ölçü olabilir.[50] Böylelikle Roe'nun görevi birkaç yıllığına uzatılmıştır. Roe elçiliği süresince Berberîlerle barış yaparak, İngilizler için gittikçe büyüyen bir yaraya pansuman yapmıştır. En azından yaptığı bu barış, kendisinin de ön gördüğü üzere kendi elçiliği boyunca sürmüştür.[51] Netice itibariyle, Roe elçilik görevinden gittikten sonra da Berberîlerin saldırıları devam etmiştir. Bunu Oliver Cromwell'in IV. Mehmed'e ve sadrazama yazdığı mektuplardan görebiliriz.[52] Fakat Roe, en azından kendi dönemi için Berberî korsanlar sorununu çözmüş ve hatta İngilizlerin onlara ait limanları kullanabilmelerini bile sağlamıştır. Önceleri her ne kadar onların savaş ile yok edilmesini düşünmüş olsa da, İngiltere'nin onuruna halel getirmeden onlarla 'Osmanlı İmparatorluğu'nun kulları' olarak barış yapmış ve onun sayesinde Akdeniz'deki İngiliz tüccarları, en azından bir süre için rahat bir nefes almışlardır.

---

50 Micheal J. Brown, *a.g.e.*, s. 164.

51 *Negotiations*, s. 140; Büyükaksoy, *a.g.t.*, s. 238.

52 Ayrıca Micheal J. Brown da bunun bitmediğini fakat Roe'nun bu konuda başarılı olduğunu söylemektedir. Bkz Micheal J.Brown *a.g.e.* s. 164, Cromwell'in mektubu içinse bkz Henry Ellis, *Original Letters Illustrative of English History Including Numerous Royal Letters: From Autographs In the British Museum and one or Two Other Collections,* c. III, (Londra, Basım Yılı Yazmamakta) s. 377-378 Burada o dönem İngiltere'ye hakim olan Cromwell, Berberî korsanlarının, *Resolution* isimli bir İngiliz gemisine yaptığı baskından şikayet etmektedir.

KAYNAKÇA

BROWN, Michael J., *Itınerant Ambassador, The Life of Sir Thomas Roe,* Lexington 1970.

BÜYÜKAKSOY, Ahmet, *İngiltere'nin İstanbul Elçisi Thomas Roe'nun Diplomatik Yazışmaları (1621-1628)* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2012.

ELLIS, Henry, *Original Letters Illustrative of English History Including Numerous Royal Letters: From Autographs In the British Museum and one or Two Other Collections*, c. III, Londra (Tarihsiz).

MUSTAFA Na'ima Efendi, *Târih-i Na'ima*, c. 2, (haz. Mehmet İpşirli), Ankara 2002.

RICHARDSON, Samuel, *The negotiations of Sir Thomas Roe in his embassy to the Ottoman Porte, from the year 1621 to 1628 inclusive: containing a great variety of curious and important matters, relating not only to the affairs of the Turkish Empire but also to the of the other States of Europe in that period; hiz sorrespondences with most illustrious persons… and many useful and instruvive particulars*.

STRACHAN, Michael, *Sir Thomas Roe 1581-1644*, *A life,* Salisbury 1991.

OSMANLILARIN KORSANLIĞA YÜKLEDİĞİ ANLAM VE XIX. YÜZYIL BAŞLARINDA DONANMANIN EGE VE AKDENİZ'DE İZBANDİTLERLE MÜCADELESİ

Yüksel ÇELİK *

Özet:

Osmanlı Devleti'nin güvenliği açısından son derece önemli olan Ege ve Akdeniz'deki korsanlık faaliyetleri, özellikle XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde devletin başlıca sorunlarından biri haline gelmiştir. Başlangıçta klasik korsanlık ve yağmacılık kapsamında değerlendirilebilecek bu tür faaliyetlerin karakteri, Mora İsyanı esnasında korsanların milli kahramanlara dönüşmeleriyle değişti. Öte yandan dış destek ve himaye ile Rum armatörlere ait tüccar gemilerinin de kısa sürede savaş gemisi hüviyetine sokulması, denizlerdeki tehdidi ciddi bir biçimde arttırmıştır. Bu tehdidin bir diğer ayağı olarak Osmanlı idari taksimatında / yapılanmasında Garp Ocakları (Cezayir, Tunus ve Trablusgarp) olarak adlandırılan Kuzey Afrika menşeli korsanlık faaliyetleri, Babıâli'yi Avrupa devletleriyle karşı karşıya getiren ve ciddi diplomatik krizlere yol açan gelişmelerdendi. Bu bildiride öncelikle Osmanlıların korsanlık kavramına yüklediği anlam, korsanlıkla deniz haydutluğu arasındaki farklılıklar, 19. yüzyılın ilk çeyreğinde menşei ve motivasyonları farklı korsanlık faaliyetleri, başta İzbandit denilen gruplar olmak üzere korsanların düzenli ve güçlü bir donanma karşısında kullandıkları mücadele teknik ve yöntemleri ve devletin korsanlıkla mücadele konusunda aldığı önlemler ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı, İzbandit, Korsan, Korsanlık, Manyot, Kleft, Mora, Rum İsyanı, Ege, Akdeniz.*

* Doç. Dr., Marmara Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, İstanbul-TÜRKİYE; (yukselcelik@hotmail.com).

WHAT MEANING OTTOMANS ATTRIBUTED TO PIRACY AND OTTOMAN NAVY'S STRUGGLE WITH IZBANDITS AT AEGEAN AND MEDITERRANEAN SEAS IN THE BEGINNING OF THE XIXTH CENTURY

Yüksel ÇELİK *

Abstract:

The piracy in Aegean and Mediterranean seas were extremely important for the security of Ottoman Empire and became especially one of the most important state issues during first quarter of the XIXth century. Originally considered as piracy and rapine, these activities later became national heroic acts and during Mora Revolt their actors became national heroes by the locals. In parallel, the conversion of Greek cargo ships into battle ships with the help from neighboring countries and protection by the Eurepean states, increased the security threats in the sea for Ottoman Empire. On the other hand, the piracy by Northwest African provinces under control by Ottoman Empire - Algeria, Tunusia and Tripoli- brought the Sublime Porte at odds with the European countries and caused serious diplomatic crises. In this article, we primarily look into what meaning Ottoman Empire attributed to piracy, the difference between piracy and armed robbery at sea, sources and motivations of piracy in the first quarter of the 19th century, what kind of methods and apparatuses that pirates and armed robbers used against regular navy and what precautions Ottoman Empire took to fight them.

Key Words: *Ottoman, Izbandit, Pirate, Piracy, Maniot, Klepht, Peleponnes, Greek Revolt, Aegean Sea, Mediterannean Sea.*

* Associate Prof. Dr., Marmara University, Faculty of Sciences and Letters, Department of History, Istanbul-TURKIYE; (yukselcelik@hotmail.com).

OSMANLILARIN KORSANLIĞA YÜKLEDİĞİ ANLAM VE XIX. YÜZYIL BAŞLARINDA DONANMANIN EGE VE AKDENİZ'DE İZBANDİTLERLE MÜCADELESİ

Yüksel ÇELİK

Korsanlığın tarihi, denizlerde yolculuğun tarihi kadar eski olmalıdır. İtalyanca "corsaro" kelimesinden Arapçaya, oradan da dilimize intikal eden korsan tabiri, zamanla anlam kaymasına uğramıştır. Günümüzde kötü şöhretleriyle andığımız, görsel medyanın hazır şablonlarıyla genelde tek gözü bağlı ve eli kancalı haydutlar olarak zihnimizde canlandırdığımız korsanların, geçmişte bir dönem devletlerine hizmet eden büyük kahramanlar olarak değerlendirildikleri göz ardı edilmektedir. Ortaçağ ve erken modern dönemde Osmanlı, Venedik, İspanya, İngiltere ve Portekiz tarihlerinde korsanlara özel başlıklar ve hatta bölümler açılması gerektiği malumdur. Yakınçağda ise özellikle Akdeniz ve Ege çevresindeki devletlerin kuruluş ya da bağımsızlık süreçlerinde korsanların milli kahramanlara dönüştükleri de vakıadır. Dolayısıyla Akdeniz, Atlantik ve Adriyatik tarihi biraz da korsanlığın tarihidir denilebilir.[1]

a. Korsanlar Haydut mu, Şöhretli Deniz Gazileri mi?

Bugün uluslararası hukuk açısından korsanlık, deniz haydutluğu olarak kabul edilmektedir. Ancak geçmişte durum oldukça farklıydı: Batıda Orta ve Yeniçağlarda deniz muharebelerinde zayıf olan ya da hasmının ticari faaliyetlerine darbe vurmak isteyen tarafın askeri bir destek unsuru olarak kullandığı korsanlar, ilgili devletten aldıkları *Letters of Marque*, *Letters of Reprisal* ve *Lettre de Course* olarak adlandırılan bir izin belgesiyle meşru bir gayrinizamî harp unsuru olarak istihdam edilmişlerdi. Bu bir nevi korsanlık beratı, tescil edilmiş lisanslı bir korsanlık faaliyeti, düşman devletin savaş ve ticaret gemilerini yağmalama ve gerektiğinde "mukabele-i bi'l-misl" izniydi.[2] Bu itibarla geçmişte korsanlıkla

---

1 E. Hamilton Currey, *Akdeniz'in Büyük Korsanları*, (çev. K. Özdural), İstanbul 2007; Catherina Wendy Bracewell, *16. Yüzyılda Adriyatik'te Korsanlık ve Eşkıyalık*, (çev. M. Moralı), İstanbul 2009; İdris Bostan, *Adriyatik'te Korsanlık: Osmanlılar, Uskoklar, Venedikler (1575-1620)*, İstanbul 2009; Bülent Arı, "Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku", *Türkler ve Deniz*, (ed. Özlem Kumrular), İstanbul 2007, s. 265-318.

2 George Coggeshall, *History of the American Privateers and Letters of Marque*, New York

haydutluğu ayıran sınırı, bu tür faaliyetlerin bir devletin himayesi altında gerçekleştirilip gerçekleştirilmediği hususu netleştirmekteydi.

Osmanlı klasik çağında ya da erken Osmanlı denizciliğinde korsanlar, denizci gazilerdi. Devrin kaynaklarında korsan tabiri "deniz akıncısı" ve "guzâtu'l-bahr", diğer bir ifadeyle devletin hizmetindeki usta gazi denizciler anlamında kullanılmıştır. Osmanlı kaynaklarında korsan tabirine bugünkü gibi pejoratif anlam yüklenmez, bunun yerine "harami", "sefine haramisi", "lissu'l-bahr" ve 19. yüzyılla birlikte "izbandit" (sbandito) gibi tabirler kullanılırdı. Batı kaynaklarında ise deniz haydutluğu, daha ziyade *pirate* kelimesiyle karşılanırdı. Şüphesiz korsanların maddi ve iktisadi tüm motivasyonlar dışarıda bırakılarak, sadece gazâ ve cihâd ekseninde idealize edilmesi ve idrak ettikleri devirlerde kaleme alınan propaganda eserlerine istinaden bu imajın tahkim edilmesi oldukça sorunlu yaklaşımlardır. Ancak bu durum geçmişte pek sorgulanmadığı gibi, meselenin bugün de cazip bir tartışma konusu olarak değerlendirilmediği aşikârdır.[3]

Vekayinâmelerden popüler tarih kitaplarına dek, müslüman korsanlar daima birer kahraman olarak ele alınmışlardır. Korsan tabirinin yanında eş anlamlı olarak levend tabirinin kullanımı da yaygındı. Mesela İbn-i Haldun, Peçevî İbrahim Efendi, Selânikî Mustafa Efendi ve Kâtip Çelebi gibi isimler, Akdeniz'de "cihâd ve gazâda olan benâm korsan ve kurnaz levend tâifesi"ni usta denizciler ve devletin hizmetindeki gaziler olarak tavsif edip yüceltirler.[4] Popüler tarih yazımında ise başta Ali Rıza Seyfi, Fevzi Kurtoğlu, İskender Fahreddin Sertelli, Abdullah Ziya Kozanoğlu ve Feridun Fazıl Tülbentçi olmak üzere, Türk/Müslüman korsanlar kahraman kurt denizciler olarak takdim edilmişlerdir.

Yukarıda işaret edildiği üzere denizciliğin henüz mektepli değil alaylı bir meslek olduğu bir devirde çekirdekten yetişme korsanlar, hizmetine girdikleri ülkelere parlak zaferler kazandırdılar. 11.-12. yüzyıllarda Bizans'ın Doğu Akdeniz'deki hâkimiyetinde başta 700 adamı ve filosuyla devletin hizmetine alınan Calabrialı Giovanni Stirione gibi devrin ünlü korsanlarının büyük katkısı olmuş, kısa süre sonra amiral rütbesiyle Bizans donanmasının başına geçirilmiştir.[5] Osmanlı

1856; Theodore T. Richard, "Reconsiderig The Letter of Marque: Utilizing Private Security Providers Against Piracy", *Public Contract Law Journal*, XXXIX/3 (Spring 2010), pp. 441-464; Şenay Özdemir, "Osmanlı Sularında Yabancı Devletlerin Korsanlığı Karşısında Osmanlı Devleti'nin Tarafsızlık Konumu", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XXIII/36 (2004) s. 191-192.

3 Emrah Safa Gürkan, "Batı Akdeniz'de Osmanlı Korsanlığı ve Gaza Meselesi", *Kebikeç,* XXXIII (2012), s. 175-180.

4 Nebi Bozkurt, "Korsan", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (TDVİA), XXVI, s. 210-212.

5 Elizabeth A. Zachariadou, "Changing Masters in Aegean", *The Greek Islands and the Sea, Proceedings of the First International Colloguium,* Hellenic Institute University of London, (21-22 September 2001), (eds. J. Chrysostomides- C. Dendrinos- J. Haris), London 2004, p.

Devleti'nde de benzer bir süreç söz konusudur. Akdeniz'in en ünlü korsanlarından Barbarossa Oruç ve Hızır biraderler Osmanlı Devleti'nin hizmetine girmiş, Hayreddin adıyla taltif edilen Hızır Reis kısa süre sonra kapudan-ı deryalığa atanmıştır. Preveze Zaferi'ni (28 Eylül 1538) ünlü bir korsan olan Barbaros Hayreddin Paşa'sız, daha doğrusu klasik devir Osmanlı denizciliğini *Gazâvât-ı Hayreddin Paşa*'sız[6] düşünmek mümkün müdür? Keza, korsanlıktan yetişme diğer derya beyleri Kemal, Oruç, Pîrî, Turgud, Seydi Ali, Sinan, Salih ve Murad reisler olmadan Osmanlıların denizlerdeki başarılarını izah etmek mümkün değildir. Özellikle İnebahtı hezimeti (7 Ekim 1571), korsanlıktan yetişmeyen denizcilerin başarısızlığının tescili bakımından önemlidir, zira bu hadiseden sonra devlet nezdinde korsanlığın itibarı daha da artmıştır. Kâtip Çelebi de *Tuhfetül'Kibâr*'da korsan olmayan kaptanların deniz muharebesi konularında korsanlarla istişare etmeleri ve donanmaya öncülük eden gemilerin kaptanlarının korsan menşeli tecrübeli denizciler olması gerektiğine bilhassa dikkat çekmiştir.[7]

Korsanlıkla ilgili bu anlayış 19. yüzyılda değişmeye başlayacak ve dünya siyasetine yön veren ve müesses nizamın teminatı rolünü üstlenen büyük güçlerin ajandalarında, bir devrin kahramanları meşruiyet dairesinin dışına itileceklerdir. Zira 19. yüzyılda artık mektepli denizciler yetiştiren ve devasa armadalar teşkil eden büyük devletlerin donanmada korsanlara ihtiyacı kalmamıştı. Dolayısıyla dünün kurt denizcileri, kahramanları artık düzensizliğin ve kanunsuzluğun temsilcileri olarak değerlendirilmeye başlandı. Önce Viyana Kongresi'nde (1815) korsanlıkla mücadelede işbirliği yönünde kararlar alındı. Ardından Kırım Savaşı'ndan (1853-56) sonra imzalanan Paris Antlaşması'nda (30 Mart 1856) ikinci adım geldi ve devletler hukukuna göre suç kapsamına alınan korsanlıkla mücadele konusunda imzacı devletlerin işbirliğini güçlendirmeleri öngörüldü. Bu durumda korsanlar başa döndüler ve Osmanlı Devleti de dâhil düvel-i muazzama karşısında bağımsızlık mücadelesi verenlerin ya da tabi oldukları merkezi otoriteye rağmen bir bölgede nüfuzunu sürdürmek isteyenlerin hizmetine girdiler.

b. Doğu Akdeniz ve Ege'de Rum Korsanlarla Mücadele

Herodotos ve Thukydides'in verdiği bilgiler, Ege'de ve *Maceralar Denizi* olarak da adlandırılan Akdeniz havzasında korsanlığın tarihinin oldukça eskiye dayandığını göstermektedir. Girit Kralı Minos'un çabaları ve Romalıların *lex de provinciis praetoris*'i (M.Ö. 102-101), *lex Gabinia de piratis persequendis*'i (M.Ö. 67) yayımlamaları ve başta Marcus Antonius olmak üzere en ünlü

199-200.

6 Seyyid Muradi, *Kaptan Paşa'nın Seyir Defteri: Gazavât-ı Hayreddin Paşa*, (yay. haz. Ahmet Şimşirgil), BKY Yayınları, İstanbul 2009.

7 Bozkurt, *a.g.md*, s. 210.

komutanlarını korsanlar üzerine göndermeleri de bu tür faaliyetleri bitiremedi.[8] Doğu Akdeniz (Levant) ve Kuzey Afrika kıyıları (Bicaye, Mehdiye, Cerbe Adası) ve yer yer dantela şeklinde olan Ege sahillerinin sunduğu doğal barınaklar, büyüklü küçüklü sayısı binden fazla ada ve büyük armadaların geçmesine izin vermeyen dar boğazlar ve sığ sular, zamanla bu bölgeleri korsan yatağı haline getirmiştir. Bunun dışında Adriyatik'te Uskoklar, Manya'da (Mania), Kıbrıs ve Girit adalarını mesken tutan Rum korsanların, Malta ve Rodos'ta üslenen şövalyelerin, Karadeniz'de ise Kazakların Kuzey Anadolu sahillerine taarruz ve talan hareketleri, Osmanlı Devleti'nin mücadele etmek zorunda kaldığı diğer korsanlık faaliyetleri olmuştur.[9] Aşağıda, coğrafi anlamda geniş bir sahaya yayılmış olan çok cepheli bu uzun soluklu mücadelenin askeri safahatı değil, izbandit olarak adlandırılan deniz haydutlarının ve Rum korsanların mücadele teknik ve taktikleri, bu süreçte uyguladıkları sıra dışı yöntemler ve son tahlilde Osmanlı donanmasının bu süreçte zorlanmasının nedenleri değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Osmanlı Devleti, yukarıda belirtilen hassasiyetler çerçevesinde deniz haydudu olarak nitelendirdiği Rumları, korsan değil İtalyancadan lisanımıza geçen bir kelimeyle "izbandid" (bandito)[10] olarak isimlendirmeyi ve gemilerini de "hırsız tekneleri" veya "gavur kayıkları" şeklinde nitelendirmeyi tercih etmiştir. Rum korsanlar İhtilal ve Napolyon Savaşları'yla Avrupa'nın karışmış olmasını da fırsat bilerek Akdeniz'deki faaliyetlerini yoğunlaştırmışlardı. Öte yandan 1798-1802 yılları arasında Osmanlı donanmasının Fransızları Mısır'dan ihraç etmek için görevlendirilmiş olması ve hemen ardından başlayan 1806-12 Osmanlı Rus Harbi esnasında yeniden savaşla meşguliyeti, Ege ve Akdeniz'de korsanlara rahat hareket edebilecekleri oldukça geniş bir manevra alanı sağlamıştı. Bu çerçevede özellikle Mora yarımadasının güneybatı ucunda yer alan Mania (Manya, Mayna) bölgesi ile İşkatos (Skiathos), İşkapolos (Skopelos), İskiri (Skyros) ve Küçük Çamlıca (Dokos) adalarını mesken tutan izbanditler, savaş döneminde elde ettikleri büyük gemiler sayesinde, talan, soygun, haraç ve fidye elde etmek amacıyla adam kaçırma eylemlerini iyice arttırmışlardı.

Mora sularında adeta devriye dolaşan korsan gemileri, sadece seyir halindeki gemileri değil, fırsat buldukça Ege sahillerindeki müslüman köylerini de yağmalamaktaydı. Rusya ile savaş sürerken Temmuz 1809'da izbanditlerin talan

---

8 Murat Arslan-Nihal T. Önen, "Akdeniz'in Korsan Yuvaları: Kilikya, Pamphylia, Lykia ve Ionia Bölgelerindeki Korykoslar", *Adalya*, XIV (2011), s. 189-206; Hüseyin Sami Öztürk, "Korsanlık Suya Yazılmış Tarih", *Aktüel Arkeoloji*, XXIV (2011), s. 82-91.

9 Gürkan, "Batı Akdeniz'de Osmanlı Korsanlığı ve Gaza Meselesi", s. 173-174.

10 İtalyanca "bandito" kelimesinden gelen izbandit ismi; haydut, şakî, haramî, korsan ve iri yapılı adam manalarına gelir (Şemsettin Sami, *Kâmûs-ı Türkî*, İstanbul 1989, s. 92; M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü,* II, s. 108). Son dönemde Osmanlılar "izbandit"i Rum korsanlar ve hırsız takımı için kullanmışlardır (Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, İstanbul 1943, s. 26).

hareketlerinden ötürü bölgedeki ticari hayat ve günlük yaşamın çekilmez hale gelmesi üzerine, Selanikli Mustafa Paşa "Akdeniz Seraskeri" unvanıyla korsan takibiyle görevlendirildi. Çamlıca (Hydra) Adası'nda bir miktar izbanditin toplandığı istihbaratı gelince, Mustafa Paşa ani bir baskınla gemilerinden birkaçını imha edip iki yüzden fazla asiyi katletti.[11] Müteakip dönemlerde de Akdeniz ve adalar arasında devriye gezen Osmanlı donanması, güvenilir istihbari bilgilere istinaden yaptığı takibat ya da ani baskınlarla korsanlara zayiat verdirmeye, en azından manevra alanlarını sınırlamaya çalıştı.[12] Ancak bu tür operasyonlar, nihai hedef olan Akdeniz ve Batı Anadolu civarındaki deniz haydutluğunu bitirmek için yeterli olmadı.

Her şeyden önce nizami harp usulleriyle izbanditlerin bertaraf edilmesi zordu, zira bunlar donanmanın geldiğini haber alır almaz sığ sulara firar ediyor, takip edildikleri takdirde karaya çıkarak sarp dağlara sığınıyorlardı. Donanmadaki büyük gemilerin dar boğazlardan geçememesi, sığ sularda seyredememesi ve özellikle de asileri karada takip edecek piyade gücünün Batı Anadolu'dan tedarikinde yaşanan sorunlar nedeniyle izbanditler her defasında yakayı kurtarıyorlardı. Bu sebeple asilerin karada takibi için donanmada istihdam edilmek üzere Tepedelenli Ali Paşa ve Selanik Mutasarrıfı Ebubekir Paşa'dan Mart 1812 sonlarında zaman zaman deniz piyadeleri talep edildi.[13]

İzbanditlerle denizde mücadele etmek de oldukça zordu. Gayrinizami harp taktiklerini ustaca uygulayan izbanditler genel olarak; Gulet, Trata, Pereme, Martiko, Uskuna, Tarhandil, Harraka (ateş gemisi), Brik, İşkampaviyye ve Filika gibi gemiler kullanmaktaydılar. Bunlardan Brik, Gulet, Preme ve Uskuna iki direkli yelkenli gemilerdi. Tarhandil, Trata, İşkampaviyye ve ateş gemileri yelkenli, filika ya da kayık olarak adlandırılanlar ise sadece kürekli olanlardı.[14] İzbanditlerin "yüğrük, yükrük", "seriyyü'l-hareke" (süratli, seri) gemilerine karşın, Osmanlı donanmasının "battal" ve "batiyyü'l-hareke" büyük ve ağır tonajlı hantal gemileri, tabiri caizse denizlerdeki kovalamaca için hiç de avantajlı ve pratik değildi. Özellikle Ege adalarının yer yer labirenti andıran dar boğazları, sığ suları, korunaklı ve "rüzgâr altı" koyları izbanditlere doğal bir müdafaa hattı ve güvenli barınaklar sunmaktaydı.

Küçük ebatlı ve doğal olarak süratli gemileriyle gerçekleştirdikleri baskınlarla, Akdeniz ve Adalar civarındaki savaş ve özellikle ticaret gemilerini yağmalayan

---

[11] Câbî Ömer Efendi, *Câbî Târihi (Târîh-i Sultân Selîm-i Sâlis ve Mahmûd-ı Sânî), Tahlil ve Tenkidli Metin*, (haz. Mehmed Ali Beyhan), I, Ankara 2003, s. 511-512.

[12] Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hatt-ı Hümayun (HAT), nr. 28134-C; 38972; 37910; 27960; 38601; 39010; 39822; *Câbî Târihi*, II, 874.

[13] Şânîzâde Ataullah Mehmed Efendi, *Tarih*, II, İstanbul 1290-1291, s. 267; Ahmed Cevdet Paşa, *Tarîh-i Cevdet*, X, Dersaadet 1309, s. 195.

[14] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1988, s. 466 vd.

ve aralıklarla Ege kıyılarındaki köyleri talan eden izbanditlerin en etkin kozu ise ateş gemileriydi. Hacim bakımından büyük ve dolayısıyla da manevra kabiliyeti düşük gemilere, içine yanıcı ve patlayıcı maddeler (eczâ-yı nâriyye) koydukları ateş gemileriyle "çatmak usulüyle" diğer bir ifadeyle borda yanaştırmak ya da amiyane tabirle toslamak suretiyle taarruz eden asiler, Osmanlı donanmasına büyük zarar verdikleri gibi, yangın ve küçük çaplı patlamalar sebebiyle oluşan panik havasından yararlanarak kolayca sıvışabiliyorlardı.

Yakındoğu'da "harrâka" ve "yangın gemisi", Batı dünyasında ise "brulot" (borlota) olarak da adlandırılan ateş gemilerinin ya da bunların primitif şekli olan salların savaşlarda kullanımı oldukça eskidir. Doğu Roma'da "Grejuva" (Rum Ateşi) denilen ve suda sönmeyen ateşle birlikte kullanımı, harrâkaların imha potansiyelini arttırmıştır. Ateş gemileri genel olarak şalope ebadında olur ve eczâ-yı nâriye denilen yanıcı maddelerle doldurulduu. Yelkenli sınıfındaki harrâkaların çoğunda kürekler de bulunur, yanıcı maddelerin tutuşmasını ve süratle yanmasını sağlayacak şekilde bir takım bacalar, kanallar ve menfezler açılırdı. Genelde eski gemilerin modifikasyonuyla elde edilen ateş gemilerinin içine; zift, ateş fıçıları, katranlanmış çırpı demetleri, terementi yağı, brandon denen kükürt hamuru, güherçile, kömür, bezir yağında ısıtılmış kâfirûndan yapılmış yanıcı maddeler, vardafugo, plot denilen çam şeritleri, çam sakızı gibi maddeler, öncelikle yanma sürati ve tutuşma özellikleri gözetilerek belli bir düzende yerleştirilir, bu suretle tutuşturulup hedefe salıverilecek hale getirilirdi. Burada önemli olan geminin merkezinde yer alan ateş odası ve etrafına dizilecek diğer yanıcı maddelerin belli bir düzen içinde yerleştirilmesiydi.

Bu şekilde hazırlanan ateş gemileri arkalarında bir filika olduğu halde tercihen fırtınalı ve özellikle sisli havalarda düşman donanmasına doğru demir alırdı. Yelken gücüne ek olarak sürati arttırmak için kürekle takviye edilen ateş gemileri, hedefe yaklaşıldığında tutuşturulur, dümeni kilitlenerek rotası sabitlenir ve ardından gemi personeli cankurtaran lombarlarından sandala binerek uzaklaşırlardı. Bu şekilde yönlendirilen ateş gemisi, hedefe çatarak küçük patlamalar eşliğinde yangın çıkarır ve karşı tarafta ciddi bir panik ve hasar yaratırdı; bazen bu hamleyi baskınlar izlerdi. Ateş gemileri, daha ziyade sığ sularda toplu bir düzende ilerleyen veya bir limanda demirlemiş vaziyetteki armadalara ve hedeflere karşı sıklıkla kullanılmıştır. Öncelikli hedef, sancak ve amiral gemilerini imha ve düşman hatlarını yarmaktı. Bu durumda manevra yapamayan veya kaçma fırsatı dahi bulamayan büyük gemiler kolaylıkla imha edilebilmekteydi. Batıda, düzenli donanmaların destek unsuru olarak ateş gemilerinin kullanımının iyice azalması, 19. yüzyılın başlarına tekabül eder. Bunda, ateşli silahların imha gücünün iyice artmış olması, gemilerin son derece süratli hale gelmesi, yelkenliden buharlı gemiye ve ahşaptan demire geçiş gibi teknolojik faktörler rol oynamıştır.[15]

---

[15] İlhan Ekinci, "Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları", *History Studies,* V/1

İzbanditlerin/korsanların kullandığı tekniklerden biri de dar geçit ve boğazların sığ sularında deniz dibine ucu sivri kazıklar çakmak, böylece gemilerin gövdelerine zarar vererek batmasını sağlamaya çalışmaktı. Bu durumda Osmanlı donanması, sığ sularda fazla batmadan ilerleyebilecek altı düz küçük gemiler ve sallar inşa ederek asileri takip etmeye çalışmıştır.[16]

İzbanditler sadece denizlerde güvenli seyrüseferi tehdit etmekle veya ticari hayatı aksatmakla kalmıyor, bazı mahalli idarecilerle işbirliği yapmak suretiyle, aynı zamanda bir takım idari-sosyal sorunlara da neden oluyorlardı. Keza bunlar sadece müslüman köylerini değil, fırsat buldukları takdirde Rum köylerini de talan etmekten çekinmiyorlardı. Bölgenin denetimsiz kalmasından cesaret alan asiler, Sisam örneğinde olduğu gibi "sâliyâne" ve benzer adlar altında haksız vergilerle halkı soymaktaydılar. Bunlarla işbirliği yapan Sisam Kocabaşısı Hristodulo'nun keyfi idaresine daha fazla tahammül edemeyen ahalinin müracaatları üzerine, Kaptan-ı derya Hüsrev Paşa Mart 1813'te silahtarı Derviş Paşa komutasında sevk ettiği kuvvetlerle, Hristodulo ve maiyyetini tasfiye etmiş ve asileri hapsederek halkın rahat bir nefes almasını sağlamıştı.[17]

Öte yandan Mora yarımadasının güneybatı ucunda bulunan Manya (Mani, Mania) bölgesindeki Rumlar, izbanditler içindeki en güçlü grubu teşkil etmekteydi. Kadim Grekçede "çılgın", "vahşi", "öfkeli" anlamlarına gelen Manyotların (maniot, mainotes) ve daha sonraki dönemlerde "harami, hırsız" anlamına gelen Kleftlerin (klephts) anayurdu olan bu bölgedeki eşkıyalık ve korsanlık faaliyetlerinin engellenmesi için Osmanlı Devleti Manya başbuğlarına müteaddit talimatlar gönderdi. Başbuğ Todori'ye 24 Haziran 1815'te kaptan-ı deryanın gönderdiği bir diğer talimatta, Moton ve civarında esir edilen müslümanların ve el konan bir Fransız ticaret gemisinin iade edilmesi istendi. Aslında Todori, bu tür hareketlere izin vermeyeceğini daha önce taahhüt etmişti. Ancak İstanbul'da rehin tutulan selefi Kostandi Zoraki, rakibi Todori'yi azlettirmek için, adamlarına el altından mektuplar göndererek bu tür korsanlık ve talan hareketlerini teşvik ediyordu. İşin içyüzünün anlaşılması üzerine; Riyale Şükrü Bey komutasında birkaç geminin bölgeye gönderilmesi,[18] Rumeli ve Mora valileriyle temasa geçilerek Manya'ya asker sevkiyle asilerin tedibi ve Kostandi Zoraki'nin Karaköy'de idam edilmesi kararlaştırıldı.[19] Riyale Şükrü Bey Manya'ya ulaşınca Todori'yle birlikte eşkıyanın elebaşlarından Koço, Yorgaki, Anton, Sisiko ve adamlarını takibe başladı. Yaşanan çatışmaların ardından ele geçirilen birkaç

(Ocak 2013), s. 130-140.

16 Sığ sularda ilerlemenin başka yolu olmadığından söz konusu sallar ve dibi düz sandallar yaptırılmıştı (BOA, HAT, nr. 38970; 39489-B; 39911-A; 39489).

17 BOA, Bâb-ı Asâfi Dosyaları, (A. {MKT) nr. 1179/61.

18 *Câbî Tarihi*, II, s. 1053-1054, Şükrü Bey daha önce de Akdeniz ve Adalar arasında devriye gezerek ticaret gemilerinin korumakla görevlendirilmişti.

19 BOA, HAT, nr. 38537.

küçük kale ile içindeki askeri mühimmata el konuldu.[20]

Manya'da İzbanditlere karşı girişilen mücadelede daha sonra öne çıkan isimler, Lolo ve Spiro adlı kaptanlar oldu. Bunların ele geçirilmesi için, bu kez Kızılhisar Mütesellimi Ömer Bey başbuğ tayin edilerek 2 Ağustos 1815'te asilerin üzerine sevk edildi. Sıkı bir takip ve şiddetli çatışmaların ardından Spiro etkisiz hale getirildi.[21] Bu esnada daha da ilginç olan husus, mütegallibe olarak adlandırılan Müslüman kesimden bazı yerel güç odaklarının da İzbanditlerle işbirliği halinde olmasıydı. Mesela Katerinli Halil Bey-zâde Salih, Manya korsanlarından Lolo'nun en önemli müttefiklerindendi. Bu nedenle Riyale Şükrü Bey bu defa Katerinli Salih üzerine sevk edildi ve başarılı bir operasyonla bertaraf edildi.[22] Katerinli Salih'in etkisiz hale getirilmesinden sonra, Akdeniz ve Adalar arasındaki en şöhretli korsanlardan olan Lolo üzerine Kaptan-ı derya Hüsrev Paşa bizzat giderek oğulları ve yakın çevresiyle birlikte ele geçirdi (14 Ağustos 1815).[23] Bu mücadelede, başta Spiro olmak üzere diğer izbandit reisleri Lolo'ya yardım etmek istedilerse de Osmanlı donanmasının etkin müdahalesi sayesinde bunu başaramadılar. Ege adaları ile Doğu Akdeniz'i haraca kesen ve halkın korkulu rüyası haline gelen Lolo'nun ele geçirilmesi, padişah tarafından da büyük memnuniyetle karşılandı.[24] Ele geçirilen korsanlar, kaydı hayat şartıyla küreğe kondu ve padişahın iradesiyle Lolo İstanbul'a getirilerek idam edildi.[25]

Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin meşgul olduğu bir diğer önemli sorun, Garp Ocakları'nın Akdeniz'deki korsanlık faaliyetleri ve bundan mağdur olan Avrupalı devletlerin serzenişleriydi. Batılıların maruz kaldıkları taarruzlar nedeniyle "Barbar Kıyıları" olarak adlandırdıkları bu bölgeye dair şikâyetlerin Temmuz 1815'te zirveye ulaşması üzerine, Sadrazam Mehmed Emin Rauf Paşa tarafından Kapıcıbaşı Mehmed Ağa, Cezayir Emiri Ömer Dayı ile Trablusgarp Beylerbeyi Yusuf Paşa'ya gönderilerek, bu tür hareketlere son vermeleri ve Avrupalı dost devletlerin gemileri ile reayanın ticaret gemilerinden uzak durmaları bildirildi.[26] Babıâli'nin telkin ve tehditlerine rağmen bu tür hareketlere son verilmemesi üzerine, Ağustos 1815 başında kırk kadar Amerikan gemisi Cezayir açıklarına demirledi. Bu sebeple telaşa kapılan Babıâli'nin yoğun çabaları sonucunda, Amerikan donanmasının üç beş korsan gemisini tahrip ettikten sonra çekilmesi sağlanabildi.[27]

---

[20] BOA, HAT, nr. 46023, Manya'daki asilerle yapılan mücadelenin ayrıntıları verilmiştir.

[21] BOA, HAT, nr. 46024.

[22] BOA, HAT, nr. 52408; 52411.

[23] BOA, HAT, nr. 35135, Kaptan Paşa Lolo'yu: "*Şekâvette üstâd u mâhir, hırsızlıkta yektâ ve kâmil bir dinsiz*" olarak nitelenmiştir.

[24] BOA, HAT, nr. 35209, Padişah: *"Aferin, kapudân paşa berhudâr olasın"* ifadeleriyle takdirini dile getirmiştir.

[25] BOA, HAT, nr. 39610.

[26] BOA, HAT, nr. 44477; 49918.

[27] BOA, HAT, nr. 35259.

Bu şartlar altında, Viyana Kongresi'nde Akdeniz'de korsanlık yapan Garp Ocaklarına dair yaptırım kararları alınması tesadüf değildi. Garp Ocakları'nın korsanlık faaliyetlerinden, sadece Amerika şikâyetçi değildi. Bu dönemde Osmanlı Devleti'yle en yüksek ticaret hacmine sahip olan Fransa da aynı şekilde, Garp Ocakları'na mensup Müslüman korsanlardan ve izbandit saldırılarından şikâyet etmekte ve Akdeniz'de güvenliğin sağlanması konusunda Babıâli'ye sürekli baskı yapmaktaydı. Fransa'nın şikâyetlerini mufassal bir tezkireyle Babıâli'ye iletmesi üzerine, donanmadan yeterli sayıda devriye gemisi ayrılarak kalan kısmı korsan takibiyle görevlendirildi.[28]

Daha önce, merkezi Manya olmak üzere korsanlık faaliyetlerinde bulunan izbanditler, ana hatlarıyla değindiğimiz süreçte alınan etkin önlemlerle nispeten etkisiz hale getirilebildi. Ancak 1814 sonlarına doğru Mora isyanının alt yapısını oluşturma çabasındaki Rum liderlerin izbanditleri tahriki ve cazip işbirliği teklifleri, bölgedeki korsanlık faaliyetlerinin canlanmasına neden oldu. Geçmişte merkeze, nispeten sadık olan Manya başbuğu Todori de gönderilen talimatlara kulak asmamaya başlayınca, 18 Temmuz 1816'da azledilerek yerine Pizani atandı.[29] Öte yandan tahrik ve teşvikler nedeniyle kıpırdanmaya başlayan meşhur izbandit reislerinden Nikolaki'yle de mücadeleye girişen Osmanlı donanması, aldığı etkin önlemler sayesinde onu da etkisiz hale getirmeyi başardı.

İzbanditlerle askeri mücadele sürdürülürken, bataklığın kurutulması amacıyla "korsan yatağı" Manya'nın ıslahı gündeme alındı. Babıâli'nin bu hususta ki talimatları[30] doğrultusunda harekete geçen Osmanlı donanması, ilk etapta bir takım başarılar elde ettiyse de izbanditleri tamamen etkisiz hale getiremediği gibi, Manya ıslahatını da bitiremedi. Sonuçta; donanmanın sürekli bölgede bulunamayışı ve 1814'ten itibaren altyapısı hazırlanmaya başlanan Mora İsyanı'na milli dava olarak bakmaya başlayan izbanditlerin tamamen kontrolden çıkmasıyla bu işte de başarı sağlanamadı. Osmanlı donanmasının Akdeniz ve Adalar'daki korsanlarla mücadelesi fasılalarla 1818 yılı başlarına dek sürdü. 1821'de alevlenen Mora İsyanı esnasında ise Yunan donanmasının gönüllü neferleri haline gelen korsanlar, tabir caizse klasman değiştirerek bağımsızlık davasına destek veren nizami harp unsurları ve düzenli donanmanın ileri karakolları rolünü üstlendiler.[31]

Philiki Hetairia Cemiyeti'yle işbirliği halinde ve Marka Botaris, Kleftlerin lideri Thedoros Kolokotronis ve Manya Beyi Petros Mavromichalis gibi isimlerden oluşan komuta kademesinin direktifleri doğrultusunda hareket etmeye başlayan izbanditler, bu yeni dönemde de eski taktik ve mücadele yöntemlerini pek değiştirmediler. Yukarıda işaret edildiği üzere izbanditlerin en önemli insan

---

[28] BOA, HAT, nr. 49567.
[29] BOA, HAT, nr. 38458.
[30] BOA, Cevdet Dâhiliye (C. DH), nr. 3746; Cevdet Bahriye (C. BH), nr. 5650.
[31] BOA, HAT, nr. 38625-A; 38495; 38533; 38434.

kaynağı konumundaki Kleftler ve Manyotların bizzat liderlerinin öncülüğünde bu sürece katılmaları, isyanın seyrini değiştiren önemli bir gelişmeydi. Daha sonra bu süreçte öne çıkan Yakoumakis Tombazis ve Konstantin Kanaris gibi isimlerin liderliğinde, Osmanlı donanmasını özellikle adalar civarından uzak tutmaya çalıştırlar. Örneğin Mora İsyanı'nın önemli direnç noktalarından biri olan Misolongi (Missolonghi) önünde iyice sıkışan ve direnişin son kalesini kaybetmekten endişe eden izbanditler,[32] sansasyonel bir hadiseyle Osmanlı-Mısır donanmasını uzaklaştırıp, fırsat buldukları anda kaleyi denizden takviye etmek istediler. Bu amaçla donanmalarını iki filo halinde yeniden tertip eden asiler, 14 gemiden oluşan birinci filoyu geceleyin gizlice Beyrut sahiline sevk ettiler. Şüphe uyandırmamak için Arnavut kıyafetine bürünen bin kadar Rum piyade, 22 Mart 1826 sabahında Rum mahallesinden Beyrut'a girip ortalığı birbirine kattılar. Ancak ahalinin ve Akka valisinin gönderdiği takviye birliklerin zamanında karşılık vermesiyle, asilerin çoğu katledilirken bir kısmı da esir edilmekten kurtulamadı.[33]

Olayı tüm ayrıntılarıyla merkeze bildiren Sayda Valisi Abdullah Paşa, asilerin bu cesareti, Beyrut'taki İngiltere konsolosundan aldıklarını, çıkarma harekâtını onun organize ettiğini, bölgedeki Rumları tahrik ve himayeden de geri durmayan konsolosun Akka kalesinde ikamet ettirilmesinin şart olduğunu dile getirdi.[34] Bu durum derhal İngiltere elçisine iletilerek bu tür hareketlerin engellenmesi istendiyse de önceki uyarılarda olduğu gibi olumlu bir sonuç alınamadı.[35] Sayda Valisi Abdullah Paşa ve Babıâli endişe etmekte haklıydı, zira asilerin Şam civarında yaşayan Dürzi ve Nusayrileri isyana davet ve bu suretle yeni bir cephe açarak Osmanlı kara ve deniz kuvvetlerini Mora Yarımadası ve Ege'den uzaklaştırmak istedikleri[36] yönündeki istihbarat bilgileri, İngiltere'nin tehlikeli bir biçimde bu sürece dahil olduğunu ve bu tür projelerle izbanditleri yönlendirdiklerini düşündürmekteydi.

Hedef saptırma ve Osmanlı donanmasını Ege ve Adalar civarından uzaklaştırmak stratejisinin ikinci adımı olarak izbanditler komutasındaki bir diğer filo Kıbrıs'ın Tuzla ve Limasol limanlarına, yine geceleyin gizlice sokulup sabahın ilk ışıklarıyla birlikte taarruza geçmişti. Magosa'ya doğru 400-500 askerle

---

[32] Iorga, bu hususa temas ettikten sonra çaresiz haldeki asilerin Mısır donanmasını yakma girişimini, "*delice bir teşebbüs*" ve *"kahramanca bir korsanlık gösterisi"* olarak niteler bkz. Nikola Iorga (Nikolae Jorga), *Osmanlı Tarihi*, (çev. B. Sıtkı Baykal), V, Ankara 1948, s. 311.

[33] Vakanüvis Esad Efendi ve halefleri, karaya çıkan asilerin 400 kadar olduğunu kaydetmekteyse de Sayda Valisi Abdullah Paşa tarafından ve bölgeden gönderilen diğer yazılardan, asilerin 1000 civarında olduğu, gemi sayısının da 13 değil 14 olduğu anlaşılmaktadır (BOA, HAT, nr. 40102-F; 40102-B).

[34] BOA, HAT, nr. 40102; 40102-A; 40102-C.

[35] BOA, HAT, nr. 40102; Cevdet Paşa, *Tarih*, XII, s. 126; Ahmed Lütfi Efendi, *Târih*, I, İstanbul 1290, s. 39.

[36] Mehmed Es'ad Efendi, *Vak'anüvis Es'ad Efendi Tarihi*, (nşr. Z. Yılmazer), İstanbul 2000, s. 183-184.

ilerlemeye çalışan asilerle şiddetli bir savaşa girişilmiş, özellikle sahildeki tabyalardan şiddetli top atışı karşısında zayiat vermeye başlayan asiler, etrafı yağmalayarak çekilmek zorunda kalmışlardı. Öngördükleri planı uygulamakta başarısız olan ve hayli asker ile gemi zayiatına uğrayan asiler, bu kez de Nisan ayında Eğriboz Adası'ndaki Kızılhisar'a taarruz ettiler. Muhafız Ömer Paşa'nın önlemleri ve etkin savunması, asileri bir kez daha başarısızlığa uğratırken, bin kişiden fazla zayiat vererek çekilmek zorunda bıraktı.[37] Eğriboz çıkarmasından da umduklarını bulamayan izbanditler, son çare olarak kalan elli beş gemiyle Misolongi önündeki Osmanlı donanmasına taarruz ederek, kaleye yardım ulaştırma kararı aldılar, ancak bu taarruz harekâtında da başarılı olamadılar (Nisan 1826).[38]

İzbanditlerin vur kaç suretiyle imha planları, bunlarla da sınırlı kalmadı. Yine Mora İsyanı esnasında Mısır Valisi Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın sağladığı yardım ve mühimmatı nakletmek üzere giden Kaptan-ı derya Hüsrev Paşa'nın İskenderiye'ye varmasından birkaç gün önce asilere ait üç ateş gemisi, Rus bandıralı ticaret teknesi görünümünde İskenderiye limanına girmişti (31 Temmuz 1826). Limana girer girmez ilk ateş gemisinin tutuşturulup salıverilmesiyle gerçeği fark eden Mısırlı kaptanlar derhal karşılık verince, asiler diğer iki gemiyi ateşlemeye fırsat bulamadan firar etmek zorunda kaldılar.[39] Kavalalı Mehmed Ali Paşa ise olayı haber alınca "*canı başına sıçrayıp*", damadı Muharrem Bey ile kethüdası Bilal Ağa'yı beş altı savaş gemisiyle asileri takibe gönderdi, hiddetinden bununla da yetinmeyerek bir korvet ve dört savaş gemisiyle peşlerine düştü.[40]

Bu tür hadiseler izbanditlerin gözükaralığına delalet ettiği gibi, İskenderiye kıyıları dahil Osmanlı karasularında ciddi bir güvenlik ve kontrol zafiyeti olduğunu da göstermektedir. Bu zafiyetin nedenlerini şu şekilde sıralamak mümkündür: Öncelikle Osmanlı donanmasının komuta ve kontrol kademesini oluşturan Kapudan paşa, riyale ve patrona beylerin bir iki istisna dışında çekirdekten yetişme usta denizciler olmadıklarının altını çizmek lazımdır. Dolayısıyla "ahvâl-ı deryâ"ya aşina olmayan, coğrafya bilgisi eksik, rüzgârları okuyamayan ve yönünü dahi tayin edemeyen bazı isimlerin bir şekilde bu tür görevlere tayini, izbanditler gibi kurt denizcilerin ve korsanların bölge karasularında üstünlük kurmasına fırsat vermiştir. Öte yandan deniz komuta kadrosunda genelde tek bir başarı ve başarısızlığa endeksli sık tayin ve aziller, bu mücadele sürecindeki kesinti ve aksamaların bir başka nedenini oluşturmuştur.

Bir diğer husus Osmanlı donanmasının "Rûz-ı Hızır", "Rûz-ı Kasım" denilen ve kabaca Mayıs-Kasım ayları arasındaki dönemle sınırlandırılmış olan operasyon

---

37 Es'ad Efendi, *Tarih*, s. 544; Cevdet Paşa, *Tarih*, XII, s. 126.
38 Es'ad Efendi, *Tarih,* s. 545.
39 BOA, HAT, nr. 38248.
40 BOA, HAT, nr. 38248; Ahmed Lütfi Efendi, *Târih*, I, s. 33.

geleneği, bu dönem dışında donanmanın kara ordusunun meştâya çekilmesi gibi tersaneye dönerek demirlemesi, izbandit ve haydutlara toparlanmaları için gerekli zamanı vermekteydi. Dikkat çekilmesi gereken bir diğer husus Osmanlı donanmasının doğal olarak büyük tonajlı gemilerinin izbanditlerin mesken edindiği adalar ve etrafındaki dar boğazlar ile sığ sularda operasyon yapmakta ve asileri takip etmekte yaşadıkları güçlüklerdir. "Sığ sular ve kazıntı suları" olarak adlandırılan bu tür yerlerde donanmaya ait gemiler işlevsiz hale geliyordu. Asilerin "seriyyü'l-hareke ve yüğrük" (süratli ve manevra kabiliyeti yüksek) gemilerine karşın, donanmanın "batiyyü'l-hareke ve battal" (ağır ve manevra kabiliyeti sınırlı) gemilerinin işe yaramadığını, korsan gemilerinin süratle atış menzilinin dışına çıkabildiklerini, bizzat komuta kademesi dile getirmekteydi. Bu sorunu aşmak için gemi yapım tezgâhlarına küçük ebatlı, hatta sığ sularda kıyıya kadar izbanditleri takip edebilecek altı düz, sala benzer çıkarma gemilerinin yaptırılması yönünde karar alındı, ancak bunların yapımı hayli vakit kaybına yol açtığı gibi, izbanditlerin ateş gemileriyle (harrâka) bunları imha etmelerinin önüne bir türlü geçilemedi. Bazen de bu tür gemilerle gerçekleştirilen başarılı takipler "sarp ve sa'bü'l-menâl" (sarp ve ilerlenmesi oldukça güç) şeklinde tanımlanan topografik şartlar nedeniyle karada sürdürülemediğinden, izbanditlere tekrar toparlanmalarını engelleyecek etkin bir darbenin vurulması mümkün olamamıştır. Donanmanın bu süreçteki başarısızlığı, Sultan II. Mahmud'un şu şekilde serzenişine neden olmuştur: "*Bu madde yalnız lakırdıyla döner*…".[41]

Bu konuda dikkat çekilmesi gereken bir başka nokta, kara ve deniz kuvvetleri arasındaki koordinasyon ve senkronizasyon sorunlarıdır. Öncelikle Batı Anadolu'dan ve Garp Ocakları'ndan deniz piyadelerinin ve mellah denilen donanma personelinin toplanması, bunların vaktinde istenen yere sevk ve intikali her zaman sorunlu olmuştur. Bir de buna moral- motivasyon eksikliği, firarlar ve ulufe nedeniyle zaman zaman ortaya çıkan isyanlar dolayısıyla yaşanan ciddi sıkıntıları eklemek gerekir. Kaptan-ı derya Hüsrev Paşa'nın karaya çıkmamakta direnen askerleri hizaya getirmek ve gemiden çıkmaya zorlamak için topa tutmakla tehdit etmesi, oldukça çarpıcı bir örnek olsa gerektir.[42] Keza muharip birlikler için gerekli olan zahire, peksimet ve su gibi temel ihtiyaç maddelerinin nakledilmesinde de ciddi aksaklıkların önü alınamamıştır. Yukarıda bazılarının adlarını sıraladığımız adalarda ve kıyı kentlerinde meskûn Rumların korsanlara verdiği destek, yardım ve yataklık faaliyetleri de bu başarısızlıkta etkili olmuştur. Saydığımız nedenlerden ötürü, neticede Osmanlı donanması izbanditlerin kara bağlantılarını kesememiş, ikmal, intikal ve lojistik imkân ve kabiliyetlerinin beslendiği hinterlandı kontrol altına alamamıştır.

Osmanlı donanmasının işini zorlaştıran bir başka husus, izbandit gemilerinin

---

41 BOA, HAT, nr. 37795.

42 BOA, HAT, nr. 39282.

İngiltere, Fransa ve Rusya bandırası altında ve ticaret gemisi görünümünde Ege ve Akdeniz'de seyrüsefer etmesiydi. Malum olduğu üzere öteden beri Ege'de, Adriyatik'te, Doğu Akdeniz'de ve özellikle Kuzey Afrika kıyılarında korsanlık faaliyetleri nedeniyle, ticaret gemilerinin adeta savaş gemisi gibi ağır silahlarla teçhiz edilmelerine ve muhtemel saldırılara karşı paralı askerler istihdam etmelerine izin verilmişti. Bu nedenle, bir geminin savaş gemisi mi ticaret gemisi mi olduğunu temyiz etmek pek mümkün değildi. Yukarıda işaret edildiği üzere, Temmuz 1826'da Mısır donanmasına ait gemileri yakmak ve böylece direnişi sürdüren asilerin moralini yükseltmek amacıyla İskenderiye limanına giren üç izbandit gemisi, Rusya bandıralı ticaret gemisi görünümündeydi. Bu durum, dost düşman bandırası ayrımı yapmadan kontrollerin sıkılaştırılmasını zorunlu kılmaktaydı. Bu da Ege ve Akdeniz'deki tüm deniz seyrüseferini kontrol etmek, bunun için yeterli gemi ve personel istihdamı gibi oldukça kapsamlı ve maliyetli bir organizasyon gerektirmekteydi. Öte yandan devletin kontrolleri sıkılaştırması, İngiltere ve Fransa tabiiyetindeki tüccarın ve dolayısıyla söz konusu devletlerin elçi ve konsoloslarının şikâyetlerine ve buna bağlı olarak dış kaynaklı siyasi baskıların artmasına neden oldu.

Yeri gelmişken şu hususun da altını çizmek gerekir, Osmanlı donanması izbanditleri ve bunlara ait gemileri ele geçirdiğinde, İngiltere ve Fransa'nın bölgedeki konsolosları ve onlara eşlik eden İstanbul'daki elçileri derhal harekete geçerek, imkân nispetinde asilerin ve gemilerinin iadesini sağlayabilmekteydiler. Ayrıca Avrupa başkentlerinde dini duyguların ve Helenistik kültürün öne çıkarıldığı kampanyalarla izbanditlere hatırı sayılır maddi yardımlar sağlanmakta, bu suretle yeni gemiler, silah ve mühimmat satın almalarına yardımcı olunmaktaydı. Keza İngiliz ve Fransız mühendislerin ve subayların izbanditlere en önemli kozlarından biri olan ateş gemilerinin (harrâka) yapımı ve gayri nizami harp taktikleri konusundaki destekleri de altı çizilmesi gereken hususlardandır.

Yukarıda ana hatlarıyla izaha çalışıldığı üzere 19. yüzyıl başlarından Mora İsyanı'nda dönüm noktası olan Navarin Hadisesi'ne (20 Ekim 1827) dek Osmanlı donanmasının Çamlıca (Hydra), İpsara (Psara), Suluca (Spetzia), Çoban (Kaşot) Vasilikoz, Andilikoz, Sisam (Samos), Sakız (Chios), Eğriboz (Ağrıboz, Euboia) ve Bülbülce adaları ile Korinthos (Gördüs, Gördes), Anabolu (Navplion, Nafpilio), Balyabadra (Patra, Patrai), Kızılhisar, Güzelhisar, Menemen, Edremit gibi kıyı kentlerindeki etkin operasyonları ve Osmanlı-Mısır kuvvetlerinden oluşan kara ordusunun eş zamanlı askeri harekâtıyla, izbanditlerin faaliyetleri büyük ölçüde kontrol altına alındı. Bu suretle isyanın karada ve denizde etkisini kaybetmeye başlamasıyla, neticenin ne olacağını kestirmekte güçlük çekmeyen ve isyanın başarıya ulaşmasına endeksli çıkarlarını korumakta kararlı olan Avrupa devletlerinin, Navarin'de demirlemiş Osmanlı-Mısır donanmasını ortak bir komployla yakması dengeleri alt üst etti. Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın bu hadiseden hemen sonra, merkeze bilgi verme ihtiyacı dahi hissetmeden donanmasını bölgeden çekmesi ve akabinde 1828-29 Osmanlı-Rus Harbi'nin

patlak vermesiyle, Yunanistan'ın bağımsızlık hedefinin önündeki engeller ortadan kalktı ve bu sürecin en önemli aktörlerinden olan izbanditler de milli kahramanlar olarak Yunanistan tarihindeki yerlerini aldılar.[43]

[43] Bu sürecin ayrıntıları için bkz. Yüksel Çelik, *Şeyhü'l-Vüzera Koca Hüsrev Paşa - II. Mahmud Devrinin Perde Arkası,* TTK, Ankara 2013, s. 183-241; Ali Fuat Örenç, *Balkanlarda İlk Dram Unuttuğumuz Türkler ve Eyaletten Bağımsızlığa Yunanistan,* BKY Yayınları, İstanbul 2009, s. 62-179.