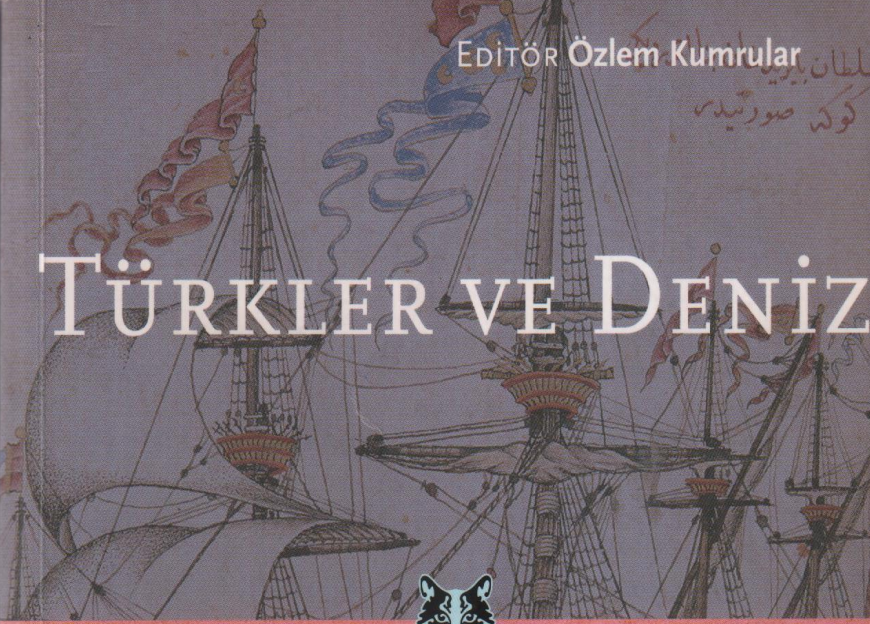
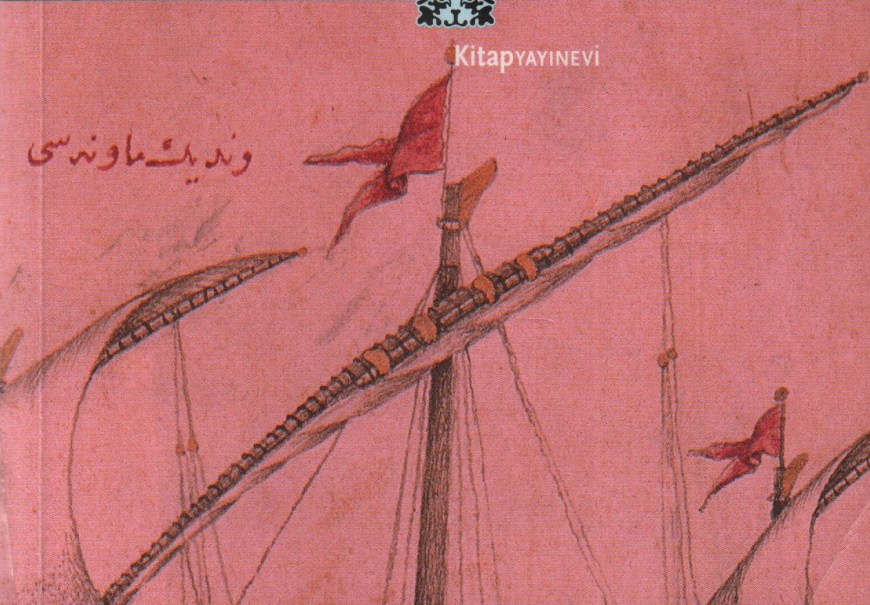
EDİTÖR Özlem Kumrular

TÜRKLER VE DENİZ





Kitap YAYINEVİ

KİTAP YAYINEVİ – 149
TARİH VE COĞRAFYA DİZİSİ – 53

TÜRKLER VE DENİZ / ÖZLEM KUMRULAR (ED.)

BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
II. ULUSLARARASI TARİH SEMPOZYUMU, 6-7 EKİM 2005

© 2007, KİTAP YAYINEVİ LTD.
TANITIM İÇİN YAPILACAK KISA ALINTILAR DIŞINDA HİÇBİR YÖNTEMLE ÇOĞALTILAMAZ

DÜZELTİ
NURETTİN PİRİM

KİTAP TASARIMI
YETKİN BAŞARIR, BEK

TASARIM DANIŞMANLIĞI
BEK

GRAFİK UYGULAMA VE BASKI
MAS MATBAACILIK A.Ş.
DEREBOYU CADDESİ, ZAĞRA İŞ MERKEZİ B BLOK 1
MASLAK-İSTANBUL
SERTİFİKA NO: 0905-34-000415
T: (0212) 285 11 96
E: İNFO@MASMAT.COM.TR

EYLÜL 2007, KİTAP YAYINEVİ

ISBN 978-975 6051-63-4

YAYIN YÖNETMENİ
ÇAĞATAY ANADOL

KİTAP YAYINEVİ LTD.
CİHANGİR CADDESİ, ÖZOĞUL SOKAĞI 20/1-B
BEYOĞLU 34433 İSTANBUL
T: (0212) 292 62 86 F: (0212) 292 62 87
E: kitap@kitapyayinevi.com
W: www.kitapyayinevi.com

Türkler ve Deniz

Editör
Özlem Kumrular

Kitap Yayınevi

Bu kitapta toplanan makaleler
6-7 Ekim 2005 tarihlerinde
Bahçeşehir Üniversitesi Beşiktaş Kampüsü'nde gerçekleştirilen
"Türkler ve Deniz" konulu
Bahçeşehir Üniversitesi II. Uluslararası Tarih Sempozyumu'nda
sunulan tebliğlerdir.

Katkılarından dolayı
İtalyan Kültür Merkezi'ne (Istituta Italiano di Cultura)
teşekkür ederiz.

İçindekiler

Ömer Asım Saçlı / Açılış 7

Özlem Kumrular / Sunuş 9

Açış Konuşması

+ İdris Bostan / Kanuni ve Osmanlıların Akdeniz siyaseti 13

Emilio Sola Castaño / İspanyol altınçağ Edebiyatında Kanuni'nin Son Yılları 19

İdris Bostan / Osmanlılarda Deniz Sınırı ve Karasuları Meselesi 29

+ Salih Özbaran / Osmanlılar ve Deniz 47

+ Edhem Eldem / Kontrolü Kaybetmek: 18. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Osmanlı Varlığı 63

Zeki Arıkan / 15. ve 16. Yüzyıllarda Seferihisar, Sığacık ve Korsanlık 79

+ Halil Berktay, Tosun Terzioğlu / Osmanlı Denizcilik Tarihinin Evrensel, Karşılaştırmalı ve Teorik Çerçeveleri 93

Alain Servantie / Giovan-Francesco Giustinian: Osmanlı Donanmasına Venedik Teknik Yardımı (1531-1534) 147

+ Giovanni Ricci / Türkler ve Deniz: İtalya'dan Bir Bakış 15.-18. Yüzyıllar 163

Giovanni Serreli / Sardinya Krallığı'nın Savunma Sistemleri ve Terranova'nın Turgut Reis Tarafından Yağmalanması 175

Özlem Kumrular / İspanyol ve İtalyan Arşiv Kaynakları ve Kroniklerinin Işığında Barbaros'un 1534 Seferi 187

Fernando Fernández Lanza / 1500'de Türklerin Modon'u Kuşatması ve İşgali 201

Paulino Toledo / Oruç Reis'in Ölümü Hakkında Resmi Bir İspanyol Belgesi 231

+ Ana María Carabias Torres / İspanya'da Türklere Karşı Yapılan Deniz Savaşlarıyla İlgili Belgelerin İncelenmesi: Barrantes Maldonado Örneği 247

+ Bülent Arı / Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku 265

Burcu Alarslan Uludaş / Osmanlı'da Sahilsaray kullanımında Tersane (Aynalıkavak) Sarayı Örneklemesi 319

Dr. Rasim Ünlü / Bahriye Divanhanesi ve Tersane'nin Kuruluş Yeri Hususunda Yeni Bulgular 353

Nurcan Yazıcı / Osmanlı Devleti'nde Tersane-i Amire Mimarlığı ve Mimarları 381

Gül Köksal / Tersane-i Amire'de Çağlar Boyu Gemi İnşa Yerleri, Düzenekleri ve Koruma Önerileri 403

Ali Nihat Kundak / Osmanlı Minyatürlerinde Liman Kentleri 429

Pablo Martín Asuero / İspanyol Seyyahların Gözüyle İmparatorluğun Deniz Kıyısındaki Başkenti İstanbul, 1784-1916 467

† Murat Koraltürk / İstanbul'da Deniz Ulaşımı: İşletmeler, Gemiler-Gemiciler, Yollar-Yolcular 479

Mehmet Çelik / Türk-İslam Edebiyatında Deniz İmgesi 525

Zeki Taştan / Halikarnas Balıkçısı'nın Öykülerinde Deniz 533

Ömer Asım Saçlı*

AÇILIŞ

Cervantes Don Quijote'de şu İspanyol atasözünün altını çizer: "Hayat üç şeyin arkasında saklıdır. Kilise, saray ya da deniz." Batı uygarlığı için ortak sayılabilecek bu anlayış, herkesi denize doğru koşturmuş ve bu da üzerinde güneş batmayan imparatorlukların doğması sonucunu vermiştir. Türklere gelince, Türklerin pek denizci bir millet olmadığı söylenir. Bunun böyle olup olmadığını, ya da ne kadar böyle olduğunu, konunun uzmanlarından öğreneceğiz.

Denizin ve suyun Türk kültüründeki önemi, bu iki unsurun tarihte daha çok ayırıcı değil, birleştirici öğeler olarak karşımıza çıkmasından da anlaşılmaktadır. Anthony Sherley *Dünyanın Siyasi Ağırlığı* adlı eserinde 16. yüzyılda Gran Turco'nun (Büyük Türk) portesini çizerken, bu imparatorluğun "evden eve geçercesine derli toplu" olmasının altını çizer. Aslında bir taraftan Osmanlı Devleti'nin bir kara imparatorluğu olduğunu vurgulamaya çalışırken, diğer taraftan da bu kara imparatorluğu arasında kalan denizlerin ülkenin bütünlüğünü bozmadığını, yani bir bakıma aşılmasında teknik kolaylıkların yine aynı sınırlar çerçevesinde yaratıldığını göstermektedir.

Türklerin batıya yürüyüşü, denizcilik açısından, Selçuklular döneminde Emir Çaka Bey'in 1081'de ilk tersaneyi kurması ve 50 parçalık ilk Türk donanmasını inşa etmesiyle yeni bir boyut kazanır. Bunu, Sultan-ül Bahreyn (iki denizin sultanı) olarak bilinen Alaeddin Keykubad'ın Alanya ve Sinop tersanelerini inşası takip eder.

16. yüzyıl şüphesiz Osmanlı denizciliğinin en parlak devridir. Babıâli, doğu, kuzeydoğu ve güney Akdeniz'de kopuk olmayan bir coğrafyada, Kuzey Afrikalı korsanları bir devlet sisteminin parçası haline getirip bu dağınık ve düzensiz teşkilatları merkeze bağlayarak deniz gücünün daha tutarlı ve uzun vadeli olmasını sağlamıştır. Bu yüzyıl aynı zamanda Akdeniz'de büyük ve küçük güçlerin çatıştığı, karada verilen pek çok savaşın rövanşının denizde alındığı ve bu yenilgi/zaferler çerçevesinde yeni politika-

* Bahçeşehir Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dekanı.

lar oluşturulmaya çalışıldığı bir devir olmuştur. Sözgelimi Avrupa Preveze yenilgisini bir köşede unutulmaya bırakırken, İnebahtı deniz savaşında kazandığı zaferi sadece siyasi platformda değil, edebiyat ve güzel sanatlar alanlarında ölümsüzleştirerek bir türlü sağlanamayan Hıristiyan Avrupa birliğini sağlamak için bir sembol haline getirmiştir.

Okyanuslarda etkin olamayan ulusların denizcilikteki başarıları sınırlıdır kuralı Osmanlı için de geçerli olmuş, bu coğrafyalarda etkin olamayan Osmanlı denizciliği de gerileme sürecinden kurtulamamıştır. Gerçi bazı kaynaklar, Fransız ve İngilizlerin tacizlerine uğrayan İrlandalı balıkçıların durumuna Osmanlı müdahalesinden, o zaman adı Seylan olan şimdiki Sri Lanka'nın Hindistan tarafından tehdit edilmesi karşısında oraya birlik gönderilmesinden, Endonezya'nın kuzeyindeki Açe toplumuna sömürgecilerin yaptığı saldırılara karşı Osmanlı devletinin tavrından ve donanma gönderilmesinden bahsetmektedir. Ayrıca Osmanlı devletinin çok güçlü olmadığı bir zamanda bile Sultan Abdülhamid'in Ertuğrul fırkateynini Japonya'ya gönderdiğini hatırlamak gerekir. Fakat bir gerçek varsa o da Osmanlı'nın okyanuslar açısından bir deniz gücü olmadığıdır.

Askeri ve ticari yönlerinin dışında, deniz demenin güzellik demek olduğunu, huzur demek olduğunu, özgürlük demek olduğunu da vurgulamak isteriz.

Özlem Kumrular*

SUNUŞ

İstanbul'da 1533 ve 1534 yıllarında bulunan Venedik elçisi Ludovisi denizciliğin ticaretle yakından ilgisi olduğunu, Türklerin ise ticaretle uğraşmadıkları için denizcilik konusunda geri kaldıklarını belirtir. Zaman zaman Anadolu'dan denizi az çok tanıyan maharetli korsanların çıktığını söyler. Aynı hakir gören tavırla şöyle devam eder:

> Ama bunlar düzensiz, karmaşık, kendini çalıp çırpmaya ve serseriliğe adamış, hiçbir hükümdarda güven uyandırmayan insanlardır.

Aynı şekilde Antonio Herrera de Tordesillas, *Crónica de los Turcos* adlı eserinde, dönemin iyi bir temsilcisi olarak, Türklerin o devirde deniz dünyasındaki rolünü şöyle anlatır:

> Barbaros bu göreve getirilmeden önce, Türkler birkaç korsan dışında denizcilik sanatı hakkında hiçbir şey bilmiyorlar ya da çok az biliyorlardı. Bugün bile, bir donanma oluşturmak istediklerinde çobanları, yani hayvancılıkla uğraşanları toplamak için Yunanistan ve Anadolu'nun dağlarına çıkıp onları kadırgalarda kürek başına getirirler ve diğer gemilerde de başka işler yaptırırlar. Oysa onlar bu işlerde o denli beceriksiz ve bu konuda o kadar donatımsızdırlar ki, ne kürek çekmeyi bilirler, ne de küreği yerinden oynatabilirler. Bu yüzden de bu bahsi geçen Türkler, şimdi Barbaros onlara biraz yol gösterse de, asla denizde kayda değer bir başarıya imza atmamışlardır.

Türklerin denizlerde, özelikle pek çok medeniyetin birleştiği-çatıştığı Akdeniz'de tarih sahnesine çıkmaları İspanyol vakayinamelerinde gösterilen bu zamanın çok daha öncesine kadar gitse de, Avrupa devletlerinin sahil ve deniz politikalarını doğrudan etkilemeye başlamaları için 17. yüz-

* Bahçeşehir Üniversitesi öğretim üyesi.

yılın kapıya dayanması gerekmiştir. Yukarıdaki vakayinamede de görüldüğü üzere "kürek çekmeyi bile bilmeyen" bir Türk imgesi yüzyılın ortasına yaklaşıldıkça denizlerde korku uyandıran bir Türk'e dönüşür. "Kedi gibi denizden korkan" Türkler artık suyla barışmış ve Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz başta olmak üzere pek çok bölgede etkinlik kazanmıştır. Öte yandan İspanyol ve İtalyan kaynaklarında "su donanması" (*armada de agua*) olarak tabir edilen ve daha çok Orta Avrupa'ya yayılırken Tuna üzerinde kullanılan ince donanmaya dair pek çok referans vardır.

19. yüzyıl başlarında, Akdeniz sularındaki korsanlık artık şaşaalı devrini geride bırakıp, son nefesini verirken bir Türk korsanın eline düşen din adamı kendisine neden dinin yasakladığı bu işi yaptığını sorar. "Denizin töresindendir" olur cevabı Türk korsanın. Emilio Temprano'nun "*Mar Maldito*" (Kahrolası Deniz) yakıştırması çok yerindedir. Deniz, savaş ve hayat üçgeninin Akdeniz'de yaşayan pikaresk denilebilecek bir sosyal tabaka oluşturması da bu üç öğenin artık bir kısırdöngüye dönüşmesiyle kemikleşir.

Bu sempozyumda, Türk deniz tarihinin incelenmesindeki Türk odaklı bakış açısını kırmayı amaçlayan bir karşılaştırmalı tarih örneği olarak Flaman, İtalyan, İspanyol, İngiliz, Portekiz, Alman ve Osmanlı matbu kaynaklarına ve arşiv belgelerine dayanan araştırmalar sunulmaktadır. Bu araştırmalarda, Türk adının Akdeniz'in vazgeçilmez bir öğesi haline geldiği 16. ve 17. yüzyıllardan günümüze dek uzanan süreçte Türk deniz tarihinin belirli devreleri daha önce gün ışığına çıkmamış kaynaklar ışığında incelenmiştir. 2005 yılının ekim ayında CNR (Milli Araştırma Merkezi) tarafından Cagliari'de düzenlenen, "*Türklere ve Mağriplilere Karşı*" başlığını taşıyan ve Yakınçağ'da Akdeniz havzasının kuzeyinde organize edilen savunma mekanizmalarını konu alan sempozyum Türklerin Akdeniz'deki faaliyetleri konusunda hâlâ gün ışığına çıkmamış sayısız arşiv belgesi olduğunu göstermektedir. Özellikle Türk korsanların ve düzenli deniz birliklerinin saldırılarına maruz kalan ve 16. yüzyılda V. Carlos'un İspanyol imparatorluğuna bağlı bulunan Sardinya, Napoli, Sicilya gibi krallıklara ait şehir arşivlerinde incelenmeyi bekleyen sayısız el yazması bulunmaktadır. Düzenlediğimiz Sempozyum yeni arşiv kaynaklarının gün yüzüne çıkarılması, Osmanlı araştırmalarında sık sık kullanılan Avrupa arşivlerinin yanı sı-

ra kenarda köşede kalmış arşivlerin de kullanıma açılması için bir başlangıç oluşturmaktadır.

Bu sempozyum, Bahçeşehir Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Genel Eğitim Birimi tarafından düzenlenmiştir. Tüm Bahçeşehir Üniversitesi tanıtım ve halkla ilişkiler görevlilerine ve yardımlarını esirgemeyen herkese teşekkür ederiz. Çalışmalarımızı daima destekleyen üniversitemiz mütevelli heyeti başkanı Sayın Enver Yücel'e; açık görüşlülüğü ve sonsuz desteği için rektörümüz Sayın Süheyl Batum'a, genel sekreterimiz Sayın Türker Kurşun'a, Fen-Edebiyat Fakültesi dekanı Sayın Ömer Asım Saçlı'ya ve bu organizasyona maddi ve manevi desteği olan tüm kurumlara teşekkür ederiz.

İdris Bostan*

Açış Konuşması

KANUNİ VE OSMANLILARIN AKDENİZ SİYASETİ

Türkler ve Deniz konulu bu sempozyumun hatırlattığı en önemli husus, Akdeniz tarihinin yaklaşık bin yıllık döneminde var olan bir milletin, bu denizin tarih ve kültürüne katkısının ve kendi kazanımlarının ne olduğu noktasında toplanmaktadır. Bu konuşmada Osmanlıların Akdeniz politikalarının oluşum süreci hakkında bazı bilgileri hatırlamanın doğru olacağını düşünüyorum.

Yıldırım Bayezid'in saltanatı sırasında, 1390'da Gelibolu'daki tersanenin faaliyete geçmesi ve bu tersanenin yeni kurulan donanmaya üs olmasıyla, artık Osmanlılar da bu denizlerde varlık göstermeye başladı. Böylece büyük stratejik ve jeopolitik özelliği olan Çanakkale Boğazı kontrol altına alınmış oluyordu. Nihayet, Bayezid'in Anadolu Hisarı'nı, Fatih'in Rumeli Hisarı'nı yaptırması sayesinde İstanbul Boğazı'nda sağlanan güvenlikle Osmanlı tehdidi Karadeniz'e yöneldi. İstanbul'un fethinden sonra Kili ve Akkirman hariç kısa sürede Karadeniz'i hâkimiyeti altına alan Fatih diğer taraftan Çanakkale önündeki adaları fethederek veya kendisine bağımlı hale getirerek Akdeniz'e doğru ilerlemeye başladı. Onun 1480'de Gedik Ahmed Paşa komutasındaki bir donanmayı İtalya'ya, Mesih Paşa komutasındaki bir donanmayı da Rodos'a göndermesi artık Osmanlıların denizlerde iddialı olmaya başladıklarını gösteren en önemli teşebbüsleridir.

II. Bayezid devri, Karadeniz'in tamamen bir içdeniz haline geldiği, Osmanlı gemi teknolojisindeki en önemli denemelerin yapıldığı ve yeni gemi türlerinin Osmanlı tersanelerinde denendiği bir dönem olmuştur. Akdeniz'de ise, Avrupalı düşmanlarının elinde rehin olan Cem Sultan faktörü sebebiyle, ilk dönemlerde devlet donanması sessiz kalmış ve varlık

* Prof. Dr. İdris Bostan, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü öğretim üyesi.

gösterememiştir. Buna mukabil denizlerde yeni bir güç olarak gelişen deniz gazisi/korsanlar, yarı resmi hüviyetleriyle Batı Akdeniz'e kadar ulaşarak bu boşluğu doldurmakta gecikmediler.

Akdeniz ve güney denizlerinde imparatorluğun deniz politikalarını geliştiren ilk padişah Kanuni Sultan Süleyman olmuştur. Daha şehzadeliği sırasında aldığı eğitim ve yönetim tecrübesiyle tahta çıktığında Kanuni süratle karada ve denizde yeni politikalara yönelmiş, komuta ettiği dünyanın en büyük ve donanımlı orduları, Braudel'in deyimiyle "güçlü Türk savaş makinesi," onunla birlikte yeniden ve süratle harekete geçmiştir.

Fatih'le başlayan "sultân-ı berr u bahr," kara ve denizlerin sultanı unvanı, Kanuni ile "sultânü'l-berreyn ve hâkanü'l-bahreyn"e çevrilmiş, yabancı devletlere gönderilen mektuplarda ve ahitnamelerde "Akdeniz'in ve Karadeniz'in Sultanı" olduğu belirtilmişti. Yine 1538 tarihli Boğdan'daki Bender kitabesine göre, artık o, "gemiler yürüden Bahr-i Frenk u Mağrib ve Hind'e" bir padişah idi. 16. yüzyılın sonlarına doğru padişahların unvanlarında yer alan hâkimiyet altındaki denizler arasına "deryâ-yı Kulzüm" yani Kızıldeniz de kesin olarak ilave edildi.

Kanuni denizlerde ilk faaliyeti olarak Rodos'u fethetti (1522) ve kısa sürede yeni hedeflerini belirlemeye başladı. Bundan böyle Osmanlı ordu ve donanmaları Batı'ya yönelmişler, şartlar gereği zaman zaman yeniden Doğu'ya ve Güney'e dönerek sınır taşlarını çok daha ileri noktalara götürmüşlerdir.

İspanya'nın Batı ve Orta Akdeniz'de tutunmak için sürdürdüğü Kuzey Afrika'ya yerleşme mücadelesi, Osmanlılara karşı karada ve özellikle denizlerde devam ediyordu. Osmanlılar ise İspanya ve Fransa arasındaki anlaşmazlıkları fırsat bilerek Katolik dünya içindeki ihtilaftan yararlanmak istemiş ve Venedik yanında yeni bir müttefik kazanmayı kendi menfaatleri için önemli görmüşlerdi. Fransa'nın Osmanlılardan ilk ciddi yardım talebi, I. François'nın İspanya Kralı V. Carlos tarafından esir tutulduğu sırada İstanbul'a gelen elçi Jean Frangepani tarafından Ağustos 1525'te Kanuni'ye iletildi ve ilk ittifak süreci başlamış oldu. Böylece Fransa, 16. yüzyıl boyunca bu ittifakta etkin bir yer aldı ve Osmanlı İmparatorluğu'nun desteğini kazanarak İspanya'ya kaptırdığı topraklarını yeniden ele geçirme ve

koruma imkânını elde etmeye çalıştı. Ayrıca yüzyılın sonlarında İngiltere'nin de benzer bir ittifak arayışı içinde Osmanlılara yaklaşarak İspanya'ya karşı himaye ve yardım talep ettiği bilinmektedir. Osmanlıların, Hıristiyan olmalarına rağmen kendisiyle işbirliği yapan Fransa ve Venedik gibi devletleri bu mücadelenin dışında tutmak suretiyle Akdeniz'deki dengeleri kendi lehine çevirmesine karşılık İspanya da Kuzey Afrika'daki mahalli emirlerle irtibata geçiyor ve hatta İran ile işbirliği yaparak Osmanlıların doğuya yönelmesini sağlamak istiyordu.

Böylece Akdeniz'e batıdan gelen ve Katolik Hıristiyan dünyasını temsil eden İspanya ile doğudan gelen ve İslam dünyasını temsil eden Osmanlılar ciddi bir çatışma içine girdiler. Mücadele alanları ise Kuzey Afrika ile Orta ve Batı Akdeniz Bölgesi idi.

Alaman Seferi'nden dönen Kanuni, 1533'te Avusturya'yı anlaşma yapmaya zorladığında İspanya da bundan yararlanmak istemişti. İbrahim Paşa'nın V. Carlos'a gönderdiği bir mektupta, İspanya'nın da Avusturya ve Fransa'ya sağlanan haklardan yararlanabileceği belirtiliyor, ancak padişahın üstünlüğünü kabul etmesi isteniyordu.

Bir taraftan bu gelişmeler olurken, diğer taraftan da Osmanlıların Barbaros ile ilk temasları gerçekleşiyordu. Onun 1531'de Mağrip Beyi olarak Osmanlı himayesine girmesi bütün Akdeniz dünyasında önemli yankılar uyandırdı. Barbaros'un 1534 yılı başlarında Osmanlı İmparatorluğu Deniz Beylerbeyiliği'ne getirilmesi ve denizlerin yönetimi için yeni bir eyalet kurulması önemli bir dönüm noktası teşkil etti. Kanuni'nin ilk yıllarında Akdeniz'de gelişen ilişkilerin ve uygulanan dış politikaların oluşmasında Barbaros Hayreddin Paşa'nın (1534-1546) büyük rolü olmuştur. Onun 1534'te sultanın donanmasıyla İstanbul'dan ayrılışı bütün Avrupa merkezlerini harekete geçirdi. Donanmanın nereye gideceği ve hedefi konusunda pek çok yorum yapılıyordu.

Barbaros'un Osmanlı devlet donanmasının kumandanı olarak İspanya için tehdit oluşturması ve Cezayir'i üs edindikten sonra Tunus'u ele geçirme düşüncesi, iki imparatorluk arasında çatışmaların merkezini oluşturdu. Barbaros, Tunus'taki ikameti sırasında bölgedeki gelişmeleri yakından takip ederek Kanuni'yi haberdar etmiştir. Burada iken Fransa

kralına gönderdiği elçilerle Osmanlı-Fransa ilişkilerinin gelişmesine önayak olmuştur.

V. Carlos'un 1535'te Tunus'a çıkarma yapacağı haberleri alındığında padişah ve sadrazam dahil bütün devlet erkânı Irakeyn Seferi sebebiyle Bağdat'ta bulunuyordu. İspanya'nın Tunus'u ele geçirmesi Osmanlı Devleti'ni çok fazla rahatsız etmiş olmalı ki, İbrahim Paşa, Eylül 1535'te yeni fethedilen Bitlis'ten gönderdiği bir mektupla, Barbaros'a yardımcı olmadığı için Venedik Doçu'nu kınamıştır.

Barbaros'un Pulya ve Korfu Seferi (1537) ile İkinci Adalar seferi sırasında Güneybatı Ege'deki adaları ele geçirmesi, Osmanlı-Venedik ilişkilerinde yeni bir dönem başlatmış, 1538 Preveze Savaşı ile Akdeniz mücadelesinde Osmanlılar kesin bir üstünlük sağlamıştı. Aynı sene bir başka Osmanlı donanması Kızıldeniz'den Hint denizine açılmış ve bizzat Kanuni Boğdan seferine çıkmıştır.

Venedik bütün bu savaşlardan zararlı çıkmıştı ve kısa süre içinde Osmanlı makamlarına başvurarak anlaşma zemini aramışsa da bu imkânı çok çabuk yakalayamamıştı. Akdeniz'deki Osmanlı hâkim gücü o seviyeye yükselmişti ki bizzat Kanuni'nin Venedik Doçu Pietro Lando'ya gönderdiği bir mektupta, *"kimesnenin düşmanlığından ihtiyâtım olmayup ve kimesnenin dostluğuna ihtiyâcım yokdur"* diyerek sağlanacak anlaşmanın kendi arzusuna bağlı olduğunu belirtmişti. Sonunda Venedik'e verilen 1540 tarihli ahitnameyle ilişkiler yeniden dostane bir zemine oturdu.

İspanya, V. Carlos'un 1541'de Cezayir'de büyük bir yenilgiye uğraması sebebiyle güç durumda kaldı ve böylece diğer Avrupa devletlerine de gözdağı verilmiş oldu.

Bu gelişmeler sırasında tercihini Osmanlılar tarafında yapan Fransa bundan kârlı çıkmış ve Padişahın takdirini kazanarak elçisinin İstanbul'da kalabilmesini sağlamıştı. Elçi Polin'in teşebbüsleri sayesinde yeni bir ittifak sağlandı. Hatta Kanuni, 1542'de Venedik Doçu'na bir mektup göndererek, Fransa ile dostluk ilişkilerini daha da geliştirmelerini istediğini belirtiyordu. Polin, uzun süren müzakerelerden sonra, Fransa'ya donanmayla yardım sözü alabildi. Bunun gerçekleşmesi için Barbaros Hayreddin Paşa'ya donanma hazırlıklarını yapması talimatı veren Kanuni bu kararı

bir mektupla Fransa Kralına bildirerek İspanya ile ilişkilerine dikkat etmesini, hatta Papalık'ın aynı din mensuplarının aralarında anlaşmazlık olmaması konusundaki telkinlerine kapılmamasını tavsiye etmişti.

Nihayet, 1543'te İstanbul'dan ayrılan Hayreddin Paşa komutasındaki Osmanlı donanması yaklaşık üç ay sonra Marsilya'da karaya çıkmış ve sefer hazırlıkları için Toulon'a geçmişti. Daha sonra Nice'e giderek kısa sürede şehri teslim almış ve tekrar Toulon'a dönerek kış mevsimini orada geçirmişti. Barbaros'un Marsilya'ya ulaştığı 21 Temmuz günü Kanuni de Budin'e girmişti.

Osmanlı donanması sekiz ay Toulon'da kaldıktan sonra dönüşte (1544) yakıp yıktığı İtalya sahillerinden aldığı esir ve ganimetleri İstanbul'a götürdü.

Kanuni'nin Avusturya seferinden başarıyla dönmesi ve Macaristan'daki bazı kaleleri alarak Habsburg İmparatorluğu'na büyük bir darbe indirmesi, V. Carlos ve Ferdinand'ı Osmanlılarla barış yapmaya zorlamış ve bu amaçla İstanbul'a iki elçi göndermişlerdi. Bir süre devam eden müzakerelerden sonra verilen ahitname İstanbul'da Kanuni tarafından 1547'de tasdik edildi ve arada sağlanan sulh ile ticari gelişmelere ortam hazırlanmış oldu.

Bu antlaşma ve yeni gelişmeler sebebiyle kısa bir süre Akdeniz'de sükûnet sağlandığı düşünülebilir. Çünkü Akdeniz'de kurulan Osmanlı ittifakının iki önemli aktörü Hayreddin Paşa 1546'da, Fransa kralı I. François ise 1547'de hayata veda ettiler. Kanuni ise ciddi şekilde İran meselesiyle meşguldü.

Osmanlılar 1551'de Trablusgarp'ı, 1560'ta Cerbe'yi almak suretiyle kendilerini Akdeniz'in yegâne hâkimi ve sahibi görmeyi sürdürdüler. Bu dönemde Malta kuşatmasındaki başarısızlık (1565), Sakız'ın alınmasıyla (1566) dengelendi. Bunun ardından Kıbrıs adasının fethi (1570-71), İnebahtı yenilgisi (1571) ile gölgelenmiş olsa bile Akdeniz'deki Osmanlı üstünlüğü devam etti.

Bununla beraber 16. yüzyıl sonları, gerek Osmanlı İmparatorluğu ve gerekse rakipleri için, büyük devlet donanmalarının merkezî üslerine çekildikleri bir dönem olmuştur.

Emilio Sola Castaño*

İSPANYOL ALTINÇAĞ EDEBİYATINDA KANUNİ'NİN SON YILLARI

Akdeniz 16. yüzyılda enformasyon toplanması, bunların kullanılması ve yayılması alanında dünyanın en faal merkeziydi. Habsburg-Osmanlı düellosu bir bakıma İspanyol-Türk çatışması sınırlarını aşarak önemli bir olay haline gelmişti. Tıpkı Katolik-Protestan çatışması, Habsburg-Valois rekabeti veya İspanya-İngiltere ya da II. Felipe-Isabel çatışması gibi. Bütün bu çatışmalar ve rekabetler sonucu siyasal-kültürel ya da sosyoekonomik yeni sınırlar oluştu. Bu sınırlarda aynı zamanda ötekiyle ilgili enformasyon kaynakları yaratıldı. Haberler ve tartışma konuları işleniyor ve bilgilerin bir kısmı edebi bir üslupla dar ya da geniş bir coğrafyada yayılıyordu. Bütün bu bilgiler bugün uluslararası İspanyol dili ve kültürü araştırmaları için ilginç külliyat oluşturdu. Bu külliyat, özellikle Akdeniz'in 16. yüzyılın ortalarındaki durumunun incelenmesinde hem Osmanlı, hem Türkiyat araştırmaları için bugün çok büyük bir öneme sahiptir.

Doğu'dan ve Süleyman'dan Haberler

Yeniçağ Akdenizi'nde *aviso* (bilgilendirme) olarak tanımlanan ve *aviso* edebiyatının doğmasına sebep olan bu haberleri ulaştıran başkahramanları ve onların taşıdıkları bu haberlerin üslup ve içeriğini sınıflandırmaya çalışarak işe başlanabilir. Bu coğrafyadaki "enformasyon ve sınırlar" konusuna değinen son kitabımda sözü geçen bu bilgi aktarma olayının temel kahramanlarına, yani bu haberleri taşıyan ulaklara ve en geniş kapsamıyla o coğrafi bölgede yer değiştiren ve "öteki"ne dair "haberler vermek zorunda olan" gezginlere "Gidenler ve Gelenler" adını verdim. Bu bilgilendirme notları ve haberler ilk defa sistematik olarak bir müstansih tarafından çoğaltıldığında ya da bir kâtip tarafından temize çekildiğinde bilgi veren ilk klasik edebi metin ortaya çıkmıştır. Bir şahidin ya da anlatıcının ifade ve beyanının

* Prof. Dr. Emilio Sola Castaño, Alcalá Üniversitesi öğretim üyesi.

ürünü olan "anlatı" böyle doğdu. Haberin güvenirliği, doğruluğu ve gerçekliğinin güvencesi yine kendisiydi. Bütün bu "gidenler ve gelenleri" –denizciler, tüccarlar, mahkûmlar, esirler, sürgünler ya da kaçakları– sınır insanları olarak nitelendirmek mümkündür. "Olayları," yani gerçeği algılayabilmek için beyan ve anlatılar, şahsen yaptıkları hayati önemdeki mülakatlar bize önemli bilgiler verir. Bu açıdan ele alındığında, ekonomik ve askerî çıkarlar için yapılan casusluk da bilgilendirmeye yardımcı olur.

Habercilerin, casusların ya da sadece şahitlerin ve olayı dile getirenlerin tipolojisinden ziyade haberlerin içeriği ve üslubu, metinlerin içeriklerinin vardıkları nokta ve gerçeğin nakledilmesi denemeleri üzerinde durmak istiyorum. Daha net ifade etmek gerekirse, bu haberlerin yarattığı literatürde Muhteşem Süleyman'ın nasıl bir portresinin çizildiği, veraset sorunlarıyla birlikte nasıl sıra dışı bir figür ve her şeye kadir bir devlet adamı, bir "Gran Señor" (Büyük Sultan) arketipi oluşturduğuna değinmeyi arzuluyorum. Bu, bahsi geçen devirlerde "Doğu'dan haberler" denilen haber ve bilgi dizileri ışığında sınır bölgelerinde doğan bir Akdeniz halk mitidir.

1550 ve 1566 yılları arasında Süleyman'ın ihtiyarlığından bahsedilebilir ve elimizde onun 62 yaşından 78 yaşındaki ölümüne dek geçen zamanı ele alan bir *aviso* kronolojisi vardır. Sosa/Haedo'nun tabiriyle bir insan için 62 yaş "büyük tehlikeler içeren," bir hastalık ve ecelle gelen ölüm devri olarak görülmektedir. 1549'un sonlarına doğru "gut"tan mustarip, Hürrem Sultan'ın gözetiminde yaşayan, İran'daki askeri bozgunlar, İstanbul ve Selanik'teki veba salgını yüzünden "melankolik," hatta depresif bir Süleyman'dan söz edilir. Aynı zamanda İstanbul'da veraset problemleri başlamıştır.

Bu tarihten itibaren, İstanbul'dan Venedik ve Napoli yoluyla Madrid'e ulaşan postalarda esas olarak bu konuda malumat almış bir şahıs tarafından anlatılanlar ya da "sokak haberi" olarak tabir edilen ortalıkta dolaşan söylentiler kaynak alınmaktadır. Süleyman ya da Babıâli'yle ilgili haberlere sık sık rastlanır. Şüphesiz o zamanlar Akdeniz'de "gelip gidenlerin" taşıdıkları haberlerin geçtiği sınır bölgelerinde, işsiz güçsüzlerin toplanıp dedikodu ettikleri yerlerde söylenenler veya yapılan yorumlar da işin içine girmiştir. Bu, aydan aya, mevsimden mevsime, yıldan yıla birikerek,

her seferinde daha edebi bir özellik kazanan ve bu yüzden de mite dönüştürülebilen olaylara dair bir anlatı şeklidir.

Süleyman'a dair haberler şöyle bir seyir izlemiştir:

- 1549-1551: Süleyman'ın sağlığının bozulmasına dair haberler.
- 1552-1555: Şehzade Mustafa'nın ölümüne dair dönem dönem farklı biçimlerde sunulan haberler.
- 1560-1562: Bayezid'in ölümünü ve Süleyman'ın sağlığının bozulduğunu bildiren haberler ve bazen de öldüğüne dair söylentiler.
- 1564-1565: Süleyman'ın ihtiyarlığının son demlerinde olmasına rağmen çok faal olduğuna ve halefi Selim'le arasının bozulması tehlikesinin söz konusu olduğuna dair haberler.
- 1566: Macaristan seferi ve Süleyman'ın vefatı.

1550'li yılların ortalarına kadar gelen haberler, vali Ferrante Lofredo'nun enformasyon ağını düzenlediği Puglia'daki Lecce yoluyla Napoli'den ve kral naibi Juan de Vega aracılığıyla Sicilya'dan gelir. Diego Hurtado de Mendoza'dan görevi devralan Venedik'teki imparatorluk büyükelçisi Francisco de Vargas, mektuplarında, bu haberlerin bir sentezini yapar. 1560'tan itibaren, Napoli ve Sicilya üzerinden ilginç haberler gelmeye devam ederken Venedik, sekreter Garci Hernández'in mektuplarıyla olaya özel bir canlılık katar. 1564'ten itibaren haberler Napoli üzerinden gelmeye başlar ve anlatımda ayrıntılar çoğalmıştır. Bu bağlamda özellikle "dönmelerin komplosu" olarak adlandırılan, 1562'den sonra Napoli'nin gönderdiği kral naipliğinin elçisi Cenovalı Juan Maria Renzo de San Remo tarafından oluşturulan büyük anlatı ön plandadır. Bu belgelerin neredeyse hepsi Valladolid'deki Genel Simancas Arşivi'nde bulunmaktadır. Floransa Devlet Arşivi'nde ise kayda değer bazı parçaların kopyaları mevcuttur.

Osmanlı'da Halef Sorunu

Süleyman'ın sağlığı ve halefinin kim olacağı meselesi dolaylı olarak V. Carlos'u [V. Karl, Şarlken] ilgilendirir. Süleyman'ın sağlığının bozulduğuna dair haberler V. Carlos'un kuvvetlerinin artık hasta ve yaşlı olan Süley-

man'ın, Barbaros'un sahneden çekilmesinin akabinde, yani 1547-1548 yıllarında imzalanan ateşkesi bozamayacağı beklentisinden yararlanarak Turgut Reis'in korsanlık faaliyetlerini cezalandırmak için Tunus'ta Afrikiye şehrini almaya hazırlandığı bir zamanda gelir. Diego Hurtado de Mendoza, Venedik'te, bu deniz harekâtının Büyük Türk'ten bir karşı harekâtı davet edeceğini ileri sürerek bunun "uykuda olan adamı uyandırmak"tan başka bir şeye yaramayacağını söylemiştir. De Mendoza, hasta, kendini duaya vermiş, "melankolik," hatta depresif bir Süleyman portresi çizer, Hürrem Sultan'ın kendisini neşelendirmek ve sakinleştirmek için afyondan yapılan "mesluç"la tedavi ettiğini, Edirne'de boynunda çıkan bir "çıban" ya da ur yüzünden ölümün eşiğine geldiğini bildirir. Hürrem Sultan'ın damadı Vezir-i azam Rüstem Paşa'nın da yardımıyla oğlu Selim'i tahta çıkarmak için çevirdiği entrikaları da nakleder. Süleyman'ın "uyandırılması" Fransızlarla işbirliği içinde olduğundan şüphelenilen donanma hazırlıklarının başlamasıyla alakalandırılacaktır. Donanma 1551 baharında İstanbul'dan yola çıkacaktır ve görünüşe bakılırsa Süleyman artık sağlığına kavuşmuştur. Sultan'ın debdebeli bir şekilde şehre girişini bizzat gören Luis de Mesina adındaki habercinin tasviri kayda değer: "İhtiyarlamış ve saçları epeyce ağarmış."

1551'den V. Carlos'un 1558'de ölümüne dek Fransız-Türk saldırısı hayli yoğun geçmiştir. 1558'de San Quintin savaşının ardından her yıl denizlerde şiddetli çatışmalar yaşandığı söylenebilir. 1553 yılında Süleyman ve oğlu Mustafa arasındaki sorunların, Mustafa'nın ölümünün ve oğlunun (yani Süleyman'ın torununun) Gürcistan'a kaçışının haberleri gelir. Haberleri bölük pörçük gelen trajik olaylar yaşanmaktadır. Süleyman'ın oğlunun ölümüyle ilgili farklı anlatılar vardır. Bazılarına göre intihar etmiştir, bazılarına göre talihsiz bir kazadır. Anlatılar her seferinde daha da edebi bir hal almaktadır. Habsburglar tam da bu sıralarda, V. Carlos'un Brüksel'de tahtı bırakıp Yuste'de inzivaya çekilmesiyle doruk noktasına varan bir iktidar devri sorununu yaşamaktadırlar. Süleyman'ın sağlığının kötüye gittiğine dair haberler daha sık gelmeye başlar. Süleyman'ın "öleceğini sandıkları" gibi ifadeler vardır haberlerde.

Cateau-Cambresis antlaşmasıyla Valoislar ve Habsburglar arasındaki barışın sağlandığı farz edilen geçici sakinleşme devresi Türk sarayın-

da hiç hoş karşılanmaz. Yaşlanmış ve "ayağından mustarip" Süleyman'a dair haberlere, artık kendisine üç dört ay ömür biçilen "gut" belasından dert yanan Rüstem Paşa'nın hastalığının haberleri de eklenmiştir. Yeni Sicilya kral naibi Medinaceli dükü Juan de la Cerda tarafından Los Gelbes ve Bingazi'ye düzenlenen sefer, Süleyman'ın her yanı şişmiş ve "üç günde bir çıkan ateş" yüzünden öldüğü dedikodularının çıktığı bir anda yapılmıştı. Sefer İspanyolların dramatik bir başarısızlığa uğramasıyla sonuçlanmış, İstanbul'u pek çoğu önemli şahıslar olan esirler doldurmuş ve geleceğin [Kılıç] Ali Paşası olan Uluç Ali Türkler arasında itibar kazanmaya başlamıştı. Süleyman'ın oğlu Bayezid'in kaçarak İran'a sığınmasıyla ilgili başka bir dramatik olayı anlatan haberler geliyordu. 1562 Ocak'ında Süleyman'ın öldüğüne dair söylentiler vardı, sağlığıyla ilgili ürkütücü haberler ortalığı sarmıştı. "Her gün biraz daha şiştiği," "pek az yaşam umudu" kaldığı, "güçten kuvvetten düştüğü, ağzına lokma almadığı," "imbikle" beslendiği ve artık yürüyemediği, "pek yaşlı ve sağlıksız" olduğu söyleniyordu. 1562 sonbaharında Bayezid'in ölümüne dair bir haber gelmişti, lakin aynı zamanda Süleyman ve oğlu Selim'in birbirlerinden kuşkulandıkları, hatta bunun Süleyman'ın torunlarını, yani vefat eden oğlu Bayezid'in oğullarını tercih etmeye itecek denli ciddi olduğunu bildiren haberler de vardı. Birkaç ay sonra Süleyman'ın sağlığı artık kaygı uyandırmıyordu, iyileşmiş görünüyor, ava çıkıyor ya da "şahinlerini görmeye" gidiyordu.

Barbaros'un oğlu Hasan Paşa komutasında başarısızlıkla sonuçlanan Oran kuşatmasından kısa bir süre sonra İspanyolların 1564 yılında Peñón de Vélez'i aldığı haberi İstanbul'da ihtiyar Süleyman'ın kanını dondurmuş olsa gerek. İstanbul'da bulunan Portekizli bir büyükelçi Süleyman'ı "iyiden iyiye yaşlanmış, eli ayağı tutmaz ve hafızasını kaybetmiş" diye anlatıyor. Venedik'ten Garci Hernández gönderdiği mektuplarda onu bir ayağında hâlâ iyileşmek bilmeyen bir beladan mustarip yetmişlik biri olarak tasvir ediyor ve "küçük bir çocuk gibi" kendisini idare ettiklerini söylüyordu. Lakin o yılın sonbaharında Türklerin yaptığı donanma hazırlıkları, on yıldan fazla bir süre önceki Sicilya kral naibinin Afrikiye'yi ele geçirmeye kalkışarak Büyük Türk'ü "uykudan uyandıracağı" uyarısını hatırlatır gibiydi. Yılın sonlarına doğru gelen bazı postalarda, Sultanın sefere çıkacak donanmanın bizzat ba-

şında olmak istediği ve böylelikle "ihtiyarlıktan kurtulup gençleşeceği"ne inandığı rivayet ediliyordu. Malta üzerine yapılacak seferin ortasında Süleyman için boğazındaki "bela"dan kurtulduktan sonra "yaşına göre iyi ve cesur" olduğu söyleniyordu. Görünüşe bakılırsa Türklerin Malta seferinin başarısızlıkla sonuçlanması, aralarında Turgut Reis'in de olduğu binlerce Türk'ün ölmesi Süleyman'ın cesaretini kırmamıştı. Bir sonraki seferin İnebahtı'ya olacağı ve daha da büyük bir donanmaya şahsen kumanda etmek istediği yolunda haberler geliyordu. Bu tehditkâr, "aşırı kibirli," hatta kendi oğlu Selim'e bile karşı çıkan bir Süleyman portresidir. Ne de olsa "her ikisinin de hayatta en çok istediği şey birbirlerini öldürmektir." Bir Doğu trajedisi çerçevesinde haddi hesabı olmayan bir haber literatürünün parçalarıdır bunlar.

Süleyman'ın Ölümü

Süleyman'ın hayatının son aylarında yaptığı savaş hazırlıkları Macaristan'ı hedef alacaktır ve 29 Nisan'da haber edebiyatı onun "güç bela at üstünde durarak" şehirden çıkışını konu alır. Zigetvar şehrindeki ölümü, Mehmed Sokullu'nun yükselişi, Selim'in başa geçişi ve Süleyman'ın naaşının İstanbul'a getirilmesi dönemi noktalar. Son yıllarda babasının yarattığı gerginlik yüzünden kendini şaraba vermiş, üstelik içmeyi bırakırsa sağlığından daha da endişe duyulacak olan Selim yüzünden Babıâli'de bu çetin iktidar devriyle ilgili söylentilerin haddi hesabı yoktur. O zamanlarda Renzo haber ağı çok verimli bir şekilde işlemektedir. Haberlerin içerdikleri bilgilerle edebi zenginliklerinin yanı sıra çok geniş kapsamlı olmaları da onları benzersiz yapmaktadır..

Son

1550 sonbaharında Diego Hurtado de Mendoza edebi yönden bir anlatım dehası sayılabilecek haberin özünü parlak bir yaratıcılıkla basit bir giriş cümlesiyle vermeyi başarır:

> Şöhret –âdet olunduğu üzere–
> bu masaldan bir tarih yaratmasın diye,
> bir uyarı yapmayı uygun gördüm...

Haber nakledilen hikâyenin gerçekliğinde yatar, ama gerçeğin ta kendisi aslında masal ve mitlerin de temelidir. Özellikle de Süleyman söz konusuyken. Yıllar sonra, 17. yüzyılın eşiğinde efsanevi Cezayirli korsan Koca Murad artık iyice yaşlandığında korsanlığa çıkıp, Hıristiyanlara karşı savaşırken can vermeye karar verecektir. Bu abartılı olayları konu alan sözlü hikâyeler şüphesiz edebiyatın mite uzanan kapılarını sonuna kadar açan masalsı anlatıların doğmasına imkân verecektir...

Eleştirel Not

İspanya kralına gelen "Doğu'dan haberler"de yer alan ve Muhteşem Süleyman'la ilgili kısa belgelerden oluşan materyali yeni çıkan kitabımdan *Los que van y vienen. Información y fronteras en el Mediterráneo clásico del siglo XVI* (Gelenler ve Gidenler: XVI. Yüzyıl Klasik Akdeniz'inde Enformasyon ve Sınırlar, Alcalá Üniversitesi, 2005) alarak özetledim. Bu kitapta özellikle Valladolid'de bulunan Simancas Arşivinin, Estado (devlet) bölümüne ait koleksiyonun yanı sıra Floransa, Venedik ve Napoli devlet arşivlerinde bulunan koleksiyonları da kullandım. Ankara Üniversitesi'nden Ertuğrul Önalp'in ekibi bu kitabın Türkçesini hazırladı. Konuyla ilgili kaynakça ve belgelere her zaman İnternet sayfamız www.archivodelafrontera.com'dan[1] ulaşılabilir. Öte yandan, Özlem Kumrular da *Despertar al que dormí: Los últimos años de Solimán en la literatura de avisos del siglo de oro español* (Uyuyan Adamı Uyandırmak: İspanyol Aviso Edebiyatında Kanuni'nin Son Yılları) başlığıyla bu haber koleksiyonunun eksiksiz bir tercümesini hazırlamaktadır.

Notlar

1 "Archivo de la frontera" (Sınır Arşivi) klasik dönem Akdenizi'ne dair pek çok arşival kaynağın, makalenin ve kitap özetinin bulunduğu, sık aralıklarla güncelleştirilen bir sitedir.

Kaynakça

Juan Luis Alzamora, *La vida, y historia de Hayradín, llamado Barbarroja*, ed. M.A. Bunes y E. Sola, Universidad de Granada, Granada, 1997.

R. Ajello, "La crisi del Mezzogiorno nelle sue origini: la dinamica sociale in Italia ed il governo di Filipp II," *Napoli e Filippo II*, Napoli, 1998.

B. y L. Bennasar, *Los cristianos de Alá. La fascinante aventura de los renegados*, Nerea, Madrid, 1989.
G. Boccadamo, "Schiave e rinnegati capresi fra Barberia e Levante," *Capri e l'Islam*, Napoli, 2000.
G. Bonaffini, *La Sicilia e i barbareschi. Incursione corsare e riscatto degli schiavi (1570-1606)*, Palermo, 1983.
— *La Sicilia e il mercato degli schiavi alla fine del Cinquecento*, Palermo, 1983.
S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano, 1993.
M.A. de Bunes Ibarra, *La imagen de los musulmanes y del Norte de Africa en la España de los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1989, CSIC.
George Camamis, *Estudios sobre el cautiverio en el Siglo de Oro*, Gredos, Madrid, 1977.
Luis Cabrera de Córdoba, *Historia de Felipe II, rey de España*, ed. J.Martínez Millán; C.J. de Carlos Morales, 3 cilt, Salamanca, 1998.
Pedro M. Cátedra, "En los orígenes de las epístolas de relación," *Las relaciones de sucesos en España, 1500-1750*, Alcalá, 1996.
Alonso de Contreras, *Discurso de mi vida*, ed. J.M. de Cossio, *Autobiografías de soldados (XVII. yy)*, Atlas, Madrid, 1956. Biblioteca de autores españoles'in (B.A.E.) bu cildinde ayrıca Jerónimo de Pasamonte'nin "Vida"sı da bulunmaktadır.
J. Contreras, "Bandolerismo y fueros: el Pirineo a finales del siglo XVI," *El bandolero y su imagen en el Siglo de Oro*, Madrid, 1989, Universidad Autónoma.
J. Contreras, "Espagne et France au temps d'Henri IV: inquisiteurs, morisques et brigands," *Revue de Pau du Béarn*, 17, 1990.
Jean Delumeau, *Rome au XVIe siècle*, Paris, 1975, Hachette.
J.P. Étienvre, "Entre relación y carta: los avisos," *Actas del I encuentro de Relaciones de Sucesos*, Alcalá, 1996.
G. Galazzo, *En la periferia del imperio. La monarquía hispana y el Reino de Nápoles*, Península, Barselona, 2000.
Diego Galán, *Cautiverio y trabajos*, ed. M. Serrano y Sanz, Sociedad de Bibliófilos españoles, Madrid, 1913.
— *Relación del cautiverio y libertad de Diego Galán*, ed. M.A. de Bunes; Matías Barchino, Toledo, 2001, Diputación Provincial de Toledo.
Jerónimo Gracián de la Madre de Dios, *Crónica de cautiverio*, ed. Luis Rosales, Madrid, 1942.
Diego de Haedo, *Topographia e historia general de Argel*, ed. I. Bauer y Landauer, 3 cilt, Sociedad de Bibliófilos españoles, Madrid, 1927-1929.
C.J. Hernando Sancho, *Castilla y Nápoles en el siglo XVI. El Virrey Pedro de Toledo*, Salamanca, 1994, Junta de Castilla y León.
A.C. Hess, *The forgotten frontier. A history of the Sixteenth Century Ibero-African frontier*, Chicago-Londra, 1978.
E. Hobsbawn, *Bandidos*, Barselona, 1976, Ariel.
Jesús Ibáñez, *A contracorriente*, Madrid, 1997, Ed. Fundamentos.
M.P. Iovino, "L'incubo turco," *Napoli e Filippo II*, Napoli, 1998.
Özlem Kumrular, *Las relaciones entre el imperio otomano y la monarquía católica entre los años 1520-1535 y el papel de los estados satélites*, İstanbul, 2003, Ed. Isis.
Özlem Kumrular, *El duelo entre Carlos V y Solimán el Mágnifico*, İstanbul, 2005, Isis.

M. Lenci, *Lucca, il mare e i corsari barbareschi nel XVI secolo*, Lucca, 1987.
Liu Xie, *El corazón de la literatura y el cincelado de dragones*, ed. Alicia Relinque Eleta, Comares, Granada, 1995.
Francisco López de Gómara, ed. M.A. de Bunes; N.E. Jiménez *Guerras del mar del Emperador Carlos V*, Madrid, 2000.
M. Mafrici, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, 1995, Napoli, Ed. Scientifiche Italiane.
C. Manca, *Il modelo di sviluppo economico della città marittime barbaresche dopo Lepanto*, Napoli, 1982.
P. Mariño, *Carlos V, II, Norte de Africa* , CSIC, Madrid, 1980.
Luis del Mármol Carvajal, *Descripción general de Africa*, C.S.I.C., Madrid, 1953.
E. Martín Corrales, *Comercio de Cataluña con el Mediterráneo musulmán (siglos XVI-XVIII). El comercio con los enemigos de la fe*, Barselona, 2001, Bellaterra.
A. Mas, *Les Turcs dans la littérature espagnole du Siècle d'Or*, 2 cilt., Paris, 1967, Centre de Recherches Hispaniques.
Giovanna Motta (koor.), *I turchi, il Mediterraneo e l'Europa*, Franco Angeli, Milano, 1998.
I. di Nocera, "Lepanto: la preparazione di un grande evento" *Napoli e Filippo II*, Napoli, 1998.
M.A. Ochoa Brun, *Historia de la diplomacia española. La diplomacia de Carlos V* , Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1999.
Gonzalo Pontón, *Escrituras históricas. Relaciones, memoriales y crónicas de la guerra de Granada*, Barcelona, 2002, Universidad Aurónoma.
A. Redondo, "El mundo turco a través de las 'Relaciones de Sucesos' de finales del S. XVI y de las primeras décadas del S. XVII: la percepción de la alteridad y su puesta en obra narrativa," *Encuentro de civilizaciones (1500-1750). Informar, narrar, celebrar*, Alcalá, 2003, Universidad de Alcalá.
M.J. Rodríguez Salgado, *Un imperio en transición. Carlos V, Felipe II y su mundo, 1551-1559*, Barcelona, 1992, Crítica.
F. Sastre Portella "Joan Seguí Alzina, un ciutadellenc a la Cort del Gran Turc," *Publicacionjs des Born*, Cutadella de Menorca, Aralık 1998.
Scaraffia, L., Rinnegati. *Per una storia dell'identità occidentale*, Bari, 1993, Laterza.
Emilio Sola, "Moriscos, renegados y agentes secretos españoles en la época de Cervantes," *OTAM*, 4, Ankara, 1993, s. 331-362. "Cervantes Döneminde Magripli, Mürtet ve İspanyol Gizli Ajanları" (çeviren, Paulino Toledo), *Age.*, s. 687-695.
—— "Espías en Estambul," *La novela secreta*, Voluptae Libris, Madrid, 1996.
—— *Libro de maravillas del oriente lejano*, Editora Nacional, Madrid, 1980.
—— *Historia de un desencuentro. España y Japón, 1580-1614*, Fugaz, Alcalá, 1998.
—— *Los que van y vienen. Información y fronteras en el Mediterráneo clásico del siglo XVI*, Madrid, 2005, Universidad de Alcalá.
E. Sola y J.F. de la Peña, *Cervantes y la Berbería. Cervantes, mundo turco-berberisco y servicios secretos en la época de Felipe II*, Fondo de Cultura Económica, Madrid, 2. baskı, 1996.
Antonio de Sosa, *Diálogos de los mártires de Argel*, ed. E. Sola y J.M. Parreño, Hiperión, Madrid, 1990.
Diego Suárez, *Historia del maestre último que fue de Montesa*, Madrid, 1889. ed. M.A. de Bunes; B. Acero, Valencia, 2004, Inst. Alfons el Magnanim.

Diego de Torres, *Relación del origen y suceso de los Xarifes...*, ed. M. García Arenal, Siglo XXI, Madrid, 1980.

VV.AA. *Renegados, viajeros y tránsfugas. Comportamientos heterodoxos y de frontera en el siglo XVI*, Fugaz, Alcalá, 2000 (P. García Martín, E. Sola, G. Váquez Chamorro ve M.A. de Bunes'in ortak çalışması ve Alberto Tenenti'nin önsözüyle).

Viaje de Turquía, ed. Fernando García Salinero, Cátedra, Madrid, 1986, 3. baskı

R. Vilari, *Rebeldes y reformadores del siglo XVI al XVIII*, Barcelona, 1981, ed. el Serbal.

İspanyolca'dan çeviren: Özlem Kumrular

İdris Bostan*

OSMANLILARDA DENİZ SINIRI VE KARASULARI MESELESİ

Hukuki anlamda deniz sınırı ve karasuları kavramının tarihte ne zaman ve nasıl ortaya çıktığı ve denizlerin bölüşümünün ne şekilde gerçekleştiği genel olarak tartışılmakla beraber, –şimdiye kadar yeterince dikkate alınmayan– Osmanlı İmparatorluğu döneminde konunun Akdeniz'deki ilk örneklerinin nasıl ortaya çıktığına dair bazı ipuçları bulunmaktadır.

Günümüzde devletler arası deniz hukukunda karasuları tartışmalarını genellikle 17. yüzyılın başlarında Hollanda ve İngiltere'nin denizlerdeki uygulama biçimine gösterdikleri tepki ile başlatmak âdeti vardır. Ancak bu gelişmeler bile birkaç yüzyıl daha bu konuda tam bir kanunlaştırmanın oluşmasına imkân vermemiş ve üstelik bu süreç Akdeniz dışındaki denizlerde gelişmiştir. Hollandalı hukukçu Hugo Grotius ile İngiliz hukukçu John Selden arasındaki tartışmada Hollanda kendi deniz ticaretini desteklemek için Hint Okyanusu'ndaki Portekiz hâkimiyetine itiraz etmiş, İngiliz hukukçu da İngiliz adaları çevresindeki İngiliz hâkimiyetini savunmuştur. Hollanda denizlerde bir devletin hâkimiyeti fikrine karşı çıkarken, İngiltere bu fikri savunmuş, ancak ulaşımın engellenemeyeceği fikrini de kabul etmekten geri kalmamıştır.[1]

16. ve 17. yüzyıllarda Avrupalı devletlerin karasuları için öngördüğü mesafeler sahilden bir topun koruyabileceği uzaklık veya uzaklığı sabitlenmiş bir mesafe idi. Bu yaklaşım yaklaşık 18. yüzyılın son çeyreğine kadar devam etti. 1782'de Galiani karasuları mesafesinin üç mil olarak kabul edilmesini teklif ettiğinde bu görüş hiçbir itiraz görmeden süratle benimsendi.[2]

* Prof. Dr. İdris Bostan, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü öğretim üyesi. Yazarın Osmanlı denizciliğiyle ilgili makalelerini topladığı *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği* başlıklı eseri 2006 yılında yayınevimiz tarafından yayınlandı.

Akdeniz'de İlk Deniz Sınırı Uygulamaları

Roma hâkimiyeti döneminde *"mare nostrum"* (bizim deniz) olan Akdeniz'de Müslüman ilerlemesiyle değişim başlamış, giderek denizde çatışmalar görülmüş ve hâkimiyet alanları yeniden belirlenme sürecine girmiştir. Böylece Akdeniz'de var olan uygulamalara İslam hukukunun prensipleri de şekil vermeye başlamıştır.

İslam hukukçuları İslami yetkinin sadece kontrol edilebilen bölgeleri kapsadığını çok iyi biliyorlardı. Genel İslami prensip, umumun menfaati olan bir şeyi ferdin menfaatine terk etmeme esasına dayanıyordu. Çünkü İslam hukuku, Kuran ayetlerinden hareketle denizlerin de insanların emrine ve hizmetine verildiği prensibini esas almıştı[3].

İslam hukukuna göre, İslam devletinin hâkimiyeti ve kontrolü altında bulunan topraklarla çevrili içdeniz ve göl gibi sular, Darü'l-İslam'ın bir parçasını teşkil ediyordu. Karasuları da aynı statüye tabi olarak devletin sağladığı kontrolün şartlarına göre belirleniyordu.[4]

İlk İslam hukukçuları açık denizlerin akarsu ve göl statüsünde olmadığını düşünerek ve muhtemelen henüz açık denizlere sahip olunmadığı ve ihtiyaç olmadığı için bunlar hakkında pek görüş beyan etmemişlerdir. Sonraki müellifler ise açık denizlerin hiç kimseye ait olmadığı veya gayrimüslim arazisi hükmünde olduğu gibi farklı içtihatlarda bulunmuşlardı. Bu yaklaşım, deniz üzerindeki hâkimiyet ve kontrolün kime ait olduğuna göre değişebileceği düşüncesinden kaynaklanıyordu. İslam hukuku, açık denizleri dârü'l-harb statüsü içinde mütalaa etmekle beraber, bu yaklaşım o bölgedeki hâkimiyet hakkını gayrimüslim devletlere bıraktığı manasına gelmiyordu.[5] Son olarak, M. Hamidullah ise Hz. Peygamberin "her toprak parçasının bir harîmi (sahibinden başkası için girilmesi yasak olan bir parçası) vardır" hadisine dayanarak bu kuralın karasuları ve açık denizler hukukuna uygulanmasının mümkün olduğunu belirtmesi yeni bir yaklaşım olmuştur.[6] Günümüz araştırmacılarının Osmanlı uygulamaları konusunda yeterli bilgiye sahip olmamaları sebebiyle bu dönem hakkında bir tespitte bulunmadıkları görülmektedir. Halbuki Osmanlı deniz hukuku, daha 15. yüzyılda bu prensipleri benimseyerek gelişmeye başlamıştı.

Müslümanların 7. yüzyılda Akdeniz'de görülmesiyle denizler Araplar ve Avrupalılar arasında paylaşılmaya başlandı. Birkaç yüzyıl içinde Müslüman halifeler, sahillerdeki valiler ve denizlerdeki gaziler Akdeniz sahillerinin yüzde 60'ından fazlasını hâkimiyetlerine aldılar ve Akdeniz'deki birçok adayı kontrolları altında tuttular. Akdeniz'de var olan sosyopolitik ve dini birlik çöktü. Bununla beraber, ortaçağın ilk dönemlerinde Akdeniz dünyası, doğuda Bizans'la Abbasi Hilafeti, batıda Endülüs Emevileriyle Fransa Krallığı arasındaki çatışmalara sahne oldu. Akdeniz'de Müslümanların siyasi olarak bölünmesi 750'de başladı ve Haçlıların 1099'da Doğu Akdeniz'e gelmesiyle zirveye ulaştı.

Tarihi metinler, belgeler ve devletler arasında kabul edilmiş ticari antlaşmalar göstermektedir ki, Müslüman-gayrimüslim devletler arasındaki ilişkilerde İslam hukuku prensipleri uygulanıyordu. Ortaçağ boyunca, Akdeniz'de ne Hıristiyan, ne de İslam deniz hukuku söz sahibi idi. Yani bir bakıma ne Müslümanlar, ne de Hıristiyanlar deniz ticaretindeki serbestliğe kısıtlama getirdiler. Müslümanlar bakımından sadece düşmana askeri malzeme taşıyan gemilere el koyma dışında, Müslüman limanlarda demirleyen ticari gemiler bir emanla* korunuyordu.[7] Devletin meşru hâkimiyeti içdeniz ve sahil sularına münhasır idi.

İslam hukukunun kıyı denizlerine yönelik Akdeniz'deki ilk uygulamaları oldukça eski dönemlere kadar gitmektedir. Coğrafyacı İdrisî (ö. 1166) Endülüs'teki Becanis'ten bahsederken, denizde altı mil mesafede düşman gemisi görüldüğü zaman gözcülerin ateş yakarak durumu haber verdiklerini belirtmesi ilk örnek olarak karşımıza çıkmaktadır.[8]

Sahil bölgelerinde İslam hâkimiyetinin varlığı konusundaki delilleri Müslüman devletler ile Hıristiyan devletler arasındaki ticari antlaşmalarda da bulmak mümkündür. Bu belgelere göre, yabancı devletler kıyı suları üzerinde Müslüman hâkimiyetini tanıyorlardı. Memluklarla Floransa arasında kabul edilen 902/1497 tarihli ticaret antlaşmasının on beş maddesinden de en az üçü Memluk kıyılarındaki Floransa gemileri ile ilgilidir ve Venedik'e verilen haklara atıfta bulunmaktadır. Bu maddeler, gerekli du-

* Düşmana emniyet içinde bulunduğunu sözle, yazıyla veya bir işaretle bildirme –ed.n.

rumlarda Memluk Devleti tarafından Floransa gemilerine koruma ve iltica hakkı tanımakta ve korsan saldırılarından korumayı taahhüt etmekte idi. Korsanlarla vuku bulacak anlaşmazlık kadı huzurunda çözülecek, gemilerinin bakım ve tamir masrafları kendileri tarafından karşılanacaktı.[9]

Bir başka sorun yabancı bir tüccar gemisi battığında veya düşman saldırısına uğradığında Müslüman devletin nasıl hareket edeceği idi. Bilinen ilk örneklerden biri, Fas'ın Badis Emiri Ebu Ali Mansûr'un Venedik Doçu Leonardo Loredan'a verdiği 19 Ramazan 913 (22 Ocak 1508) tarihli ahitnamede yer almaktadır. Bu antlaşmanın altıncı maddesine göre, denizde veya limanda bir Venedik gemisi fırtınaya yakalanır yahut düşman saldırısına uğrar ve denizciler karaya çıkarsa kendilerine verilen eman gereği korunacaklardı.[10]

Aynı prensiplere bağlı olması hasebiyle Osmanlı İmparatorluğu'nun açık deniz ve karasuları hakkındaki uygulama örnekleri de, 15. yüzyıldan itibaren Avrupa devletlerine verdiği ahitnamelerle büyük bir gelişme göstermişti.[11]

Osmanlı Denizleri ve ahitnamelerde Denizlerin Statüsü

Osmanlıların Akdeniz'de hâkimiyet kurdukları 16. yüzyıl boyunca devletlerin hangi şartlar dahilinde denizlerden yararlanabileceğine dair koyduğu kuralları dikkate almadan deniz hukuku tarihini incelemek ve anlamak mümkün değildir. Özellikle Venedik'e verilen örneklerinde görüldüğü gibi, Osmanlı ahitname metinleri, Akdeniz'deki deniz hâkimiyet alanlarını, deniz sınırlarını ve karasularının mahiyetini anlamak için elde bulunan en muteber yazılı hukuk metinleridir. Bilinen ilk uygulamalar, müttefik devletlerin gemileri ile denizlerdeki karşılaşmalarda dostluk ilişkileri içinde birbirlerine zarar vermemek şeklinde ortaya çıkmış, yaşanan korsanlık olayları sebebiyle giderek kuralları belirlenen ve statüsü tespit edilen sınırlı alanlara intikal etmiştir.

Osmanlı padişahlarının unvanlarında yer alan ve denizleri öne çıkartan bazı ifadeler, denizlerdeki hâkimiyet alanlarını göstermeye yöneliktir. Fatih Sultan Mehmed'le başlayan kara ve denizlerin sultanı "sultân-ı berr u bahr"[12] unvanı, Kanuni zamanında "sultânü'l-berreyn ve hâkanü'l-

bahreyn"e[13] çevrilmiş ve bu ifade "Akdeniz'in ve Karadeniz'in Sultanı"[14] olarak açıklık kazanmıştır. Kanuni'nin 945/1538 tarihli ünlü Bender kitabesinde yer alan "gemiler yürüden Bahr-i Frenk u Mağrib ve Hind'e"[15] ifadesi ise Kanuni'nin deniz politikalarının ve hâkimiyet alanlarının sınırlarına işaret etmektedir. 16. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı padişahları unvanlarında zikredilen hâkimiyeti altındaki denizlere "deryâ-yı Kulzüm"[16] yani Kızıldeniz'i ilave etmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda denizlerin nasıl tasarruf edildiği hususu deniz hukukunun en önemli meselelerinden biri olma özelliğini hâlâ korumaktadır. 16. yüzyılın başlarından itibaren aynı zamanda bir deniz imparatorluğu olarak gelişmeye başlayan Osmanlıların klasik döneminde bugünkü anlamda bir deniz sınırı ve karasuları meselesi olmadığı aşikârdır. O dönemin diğer deniz devletlerinde de olduğu gibi özellikle büyük devletlerin sahip oldukları bölgeler ve hâkim oldukları denizler söz konusu idi. Bu sebeple Osmanlıların da önce kapalı deniz halinde tuttukları ve müsaadeyle ticarete açtıkları Marmara Denizi yanında, 15. yüzyılın sonlarına doğru bütün sahillerini hâkimiyeti altına aldığı Karadeniz'i de kendi içdenizleri haline getirmesi ve sadece Akdeniz'de yabancı devlet gemilerine imtiyazlarla dolaşma ve geçiş hakkı tanıması, Kızıldeniz'i dış müdahalelere karşı kapalı tutması, Basra Körfezi'ni serbest ticarete açık hale getirmesi bugünkü anlamda deniz hâkimiyet sınırlarının ne kadar geniş bir sahayı içine aldığını göstermektedir. Osmanlılar bir göl haline getirdikleri ve yabancı gemilere kapattıkları Karadeniz'in tamamını kendi karasuları sayıyordu. Nitekim, 17. yüzyılın sonlarında Karlofça ile Rusya'nın Karadeniz'de ticaret yapabilme isteğine, Sultan II. Mustafa'nın cevap olarak hazırlattığı bir nâme-i hümayûnda "Karadeniz bi'l-külliye kabza-i tasarruf-ı hüsrevânemizde olup kimesnenin alâkası olmamağla ahidnâme-i hümayûnumuz muktezâsınca âhardan bir kayığın Karadeniz'e çıkmasına mesağ yokdur" denilmesi bunu göstermektedir.[17]

Ahitnameler ve Denizlerle İlgili Maddeler

Osmanlılar, ahitnamelerin gereği olarak denize kıyısı olan liman şehirlerine serbestçe giriş-çıkışı özel bir izne tabi tuttu. Bu sebeple, yaban-

cı devletlere verdiği ticari imtiyaz statüleri, denizlerdeki karasuları kavramlarının gelişmesini yansıtmakta ve müttefik devletlerle denizlerin nasıl paylaşıldığına, daha doğru bir ifadeyle Osmanlı hükümranlığı altında bulunan denizlerde Hıristiyan devletlere ait ticaret gemilerinin nasıl dolaşacaklarına açıklık getirmiştir.

Akdeniz'in denizci devletlerini ya iyi ilişkilerle etkisi altına almak veya savaşmak suretiyle sahneden uzaklaştırmak yolunu tutan Osmanlıların Mora-Kuzey Afrika hattının doğusunda kalan bölgeyi bilhassa sıkı kontrol ettiği ve anlaşmalı olmayan devletlerin ticaret gemilerinin dahi geçmesine izin vermediği görülmektedir. Nitekim, 16. yüzyıl ahitnamelerinde kendi bayrakları altında ticaret yapma hakkı bulunan iki devlet önceleri Venedik ve Fransa idi. İngiltere bu hakkı asrın sonlarına doğru ve uzun uğraşlardan sonra 1580'de elde edebilmişti.[18] Bununla beraber açık denizleri kontrol etmenin veya donanmanın seferde olmadığı sıralarda Akdeniz'in doğusunu dahi her zaman denetlemenin mümkün olmadığını meydana gelen korsanlık olaylarından anlamak kabildir. Hatta zaman zaman Osmanlıların savaş halinde bulunduğu İspanya, Napoli, Sicilya ve Malta gibi devletlerin Doğu Akdeniz'de ve sahillerde Osmanlı hedeflerine zarar verdiği bilinmektedir.[19]

Osmanlı İmparatorluğu'nun yabancı devletlere verdiği ve Akdeniz'deki uygulamaları gösteren ahitname örneklerinin en eskisi şüphesiz Venedik'e verilmiş olanlardır ve ticaret imtiyazlarını ihtiva eden bu ahitnamelerden denizlerin konumuna ait maddeler ihtiva eden ilki 886 (1482) tarihli olanıdır.[20] II. Bayezid tarafından verilen bu ahitnamede açık denizlerde karşılaşan Osmanlı ve Venedik savaş ve ticaret gemilerinin karşılıklı olarak birbirlerine sebepsiz zarar vermemeleri Venedikli tüccarların deniz yoluyla İstanbul'a, Karadeniz'de Kefe ve Trabzon'a gidebilecekleri belirtilmekteydi. Yeni fetihlerle denizlerde hâkimiyet alanlarının genişlemesine paralel olarak ahitnamelere ilave maddeler konuldu. Mesela 1503'te, Venediklilerin Karadeniz'de Kefe'ye kadar gidebilecekleri, Venedik'e ticaret için gidecek olanlara Korfu'dan yukarı geçtiklerinde Osmanlı denizcileri tarafından müdahale edilmemesi hususları yer aldı.[21] Mısır'ın 1517'de fethi üzerine Venedik'e verilen 928 (1521) tarihli ahitnamede[22] Venediklilerin gi-

debilecekleri limanlar arasına Mısır İskenderiyesi ve diğer Arap sahillerinde bulunan limanlar dahil edildi. 1537-38 senesinde Barbaros Hayreddin Paşa'nın Adalar seferi ile Güneybatı Ege'deki adaların Osmanlı hâkimiyeti altına girmesi üzerine verilen ve bölgenin hukuki statüsünü belirleyen 947 (1540) tarihli ahitname,[23] dizdarlarından izinsiz Ege ve Doğu Akdeniz'deki limanlara, İnebahtı ve Preveze boğazlarına, Modon limanına girilemeyeceğini kayda bağlıyordu. Bu madde, daha önce müsaade edildiği halde mahallî makamlardan izin alınmadan girilemeyecek deniz bölgesini belirliyordu.

Öyle anlaşılmaktadır ki, yüzyıllar boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nun denizlerde ticaret yapan devletlere verdiği ticari amaçlı imtiyazların şartları incelendiğinde bu metinlerle birlikte çok önemli deniz hukuku kavramları geliştiği ve bu ahitnameler sayesinde Osmanlıların deniz hukukunu yönlendirdiği anlaşılacaktır. Nitekim, Venedik Körfezi[24] denilen Adriyatik Denizi'ndeki kontrolü belli şartlarla Venedik'e bırakan Osmanlılar, onun bu şartları yerine getirememesi durumunda denizlerde asayişi sağlamak üzere bölgeye donanma gönderme ve devrettiği hakları geri alma tehdidinde bulunuyordu.[25]

Venedik'e verilen bütün ahitnamelerde hiçbir sınırlamaya gitmeden müttefik ve dost olduğu için deniz üzerinde karşılaşmalarda dostluk gösterilmesi istenmekte idi. Bununla beraber herhangi bir zarar verilmesi halinde tazmin edilmesi kabul ediliyordu. Ancak denizlerde korsanlarla karşılaşılması halinde durum değişiyordu. Nitekim 1521 tarihli ahitnameye göre, Venedik donanması denizde haramî ve levent gemisi ile karşılaştıklarında çatışma olursa ve Venedik gemileri galip gelirse olanlardan hesap sorulmaması, sadece esirlerin iade edilmesi şart koşuluyordu. Böylece deniz uygulamalarına yeni bazı prensipler getirilmiş oluyordu.[26]

Deniz Sınırından Karasularına

Osmanlı İmparatorluğu ile Venedik arasındaki bu statü Girit'in Osmanlılar tarafından fethi tarihine (1669) kadar devam etti. Girit'in fethi üzerine sadrazam Fâzıl Ahmed Paşa tarafından Venedik'e verilen 1080 (1670) tarihli on yedi maddelik sulhnamede[27] bazı yeni kavramların ortaya çıktığı tespit edilmektedir. Antlaşmanın ikinci maddesini açıklamak üzere metne

yapılan ilavede, savaşta zaptedildiği halde Venedik'in talebi üzerine iadesi kararlaştırılan Suda, Garabosa ve İspirlonka kalelerinin Girit'e bitişik olmadıkları gerekçesi ile geri verilmesi kaydı yer aldı. Hatta bu kalelerin "top altı" mesafesinde bulunan küçük kaya ve adacıkların Venedik'e ait olduğu kabul edildi. Ayrıca Girit'e yerleşen Müslümanların Girit'e tabi olduğunu ileri sürerek söz konusu küçük kaya ve adacıklarda bina yapmalarına veya başka bir şekilde müdahale etmelerine izin verilmedi. Buna karşılık Venedik'in de buralarda kale veya benzeri istihkamlar yapması yasaklandı. Bu hususlar 1670 tarihli Venedik ahitnamesinde de yer aldı.[28] Bir top atımı demek olan "kale top altı" mesafesinin Avrupalı hukukçular tarafından da karasuları için bir ölçü olarak kullanılması aynı döneme tesadüf etmektedir.

Yaklaşık bir çeyrek yüzyıl süren Girit Seferi (1645-1669) sırasında savaş hali olduğu için denizlerde mücadeleye kısıtlama getirilmemiş, aksine Venedik'e ait bütün hedeflerin tahrip edilmesi gerekmiştir. Adanın fethi tamamlandıktan sonra ise deniz sınırı ve karasuları kavramlarını daha anlaşılır hale getiren bazı kararların alındığı ve korsanlıkla ilgili düzenlemeler yapıldığı anlaşılmaktadır. Buna göre, Akdeniz kıyılarında, Osmanlı kaleleri altında korsanların Venediklilere zarar vermeleri yasaklanıyordu. 16. yüzyılda kaleden top ulaşan mesafede levent reislerin haramilik yapmaları yasaktı.[29] İlk defa IV. Murad devrinde verildiği anlaşılan bu kararın daha önceki ahitnamelerde var olan bazı hükümlere kısıtlama getirdiği görülmektedir. Önceleri dost ve müttefik olan Venedik'e karşı denizlerde hiçbir taarruz kabul edilmezken bu yeni ferman ile Garp Ocaklarına ait gemilerin Venedik'le açık denizde (enginde) karşılaşmaları durumunda arada meydana gelecek çatışmanın sonuçlarından Osmanlı Devleti sorumluluk kabul etmiyordu.[30] Bu karar, Akdeniz'deki adalarda ve Mora kıyılarında görev yapan bütün yetkililere duyuruldu.[31]

II. Viyana kuşatması sonrasında başlayan savaşlar sırasında Venedik'in Dalmaçya ve Mora sahillerinde yeni topraklar elde etmesi üzerine yeni imzalanan Karlofça Antlaşması (1699) ile, deniz sınırlarının yeniden belirlenmesi gerekti. 1701 tarihli Venedik ahitnamesi, Büyük Kıyı denilen Dalmaçya sahilleri ile Mora arasında kalan körfezlerden ortak yararlanılması esasını getirmişti.[32] Bu genel prensiplerden sonra deniz sınırının belirlen-

mesi söz konusu oldu. Bu maksatla Osmanlı temsilcisi Silahdar Osman Ağa ve Venedikli temsilci Daniele Dolfin, Ağustos 1701'de bir araya gelerek Ayamavra ile Büyük Kıyı arasındaki denizin korsanlara kapalı tutulması ve ticaret gemilerine açık olması konusunda anlaştılar.[33] Bu da göstermektedir ki Osmanlılar denizlerdeki bazı hâkimiyet alanlarından geri çekilmekle beraber, deniz sınırlarını oluşturma sürecinde bazı adımlar atmaktadır.

18. yüzyılın başlarında, Karlofça ile Venedik'e bırakılan yerleri geri almak üzere Osmanlıların giriştiği Mora seferi sonuç vermiş ve özellikle donanmanın başarısı denizlerde yeni düzenlemeler yapılmasına imkân sağlamıştır. 1718 Pasarofça Antlaşması'nın beşinci maddesine[34] göre Dalmaçya, Hersek ve Arnavutluk yanında Akdeniz taraflarında da sınır düzenlemeleri yapılması uygun görülmüştür. Hatta Kaptanıderya Vezir Süleyman Paşa, Divan'a müracaat ederek Venedik ile kara sınırının belirlendiğini ve denizde böyle bir sınır tespit edilmediği için 1132 (1720) yılı başlarında İstanbul'daki Venedik büyükelçisinin Osmanlı hükümetine müracaat ederek Garp Ocakları mensuplarıyla denizlerde büyük anlaşmazlıklar olduğunu ifade etmiş ve Akdeniz'de bir sınır belirlenmesi gerektiğini belirtmiştir.

Bu gelişmeler üzerine iki devlet arasında alınan karar gereği, Venedik Körfezi Venedik'in kontrolünde olduğu için sınır, Pulya kıyılarında bulunan Santa Maria Burnu'nun keşişlemeden (güneydoğu) kıbleye taraf olan kısmından başlatılmış, Zanta (Zaklise) ve Modon'un otuz mil açığından geçtikten sonra güneydoğuya dönmüş ve yine Girit'in otuz mil açığından devam ederek İzbandid adalarına, Çobanlar, Kerpe ve Rodos'u takip etmek suretiyle Yediburun'a ulaşmıştır. Ayrıca, Osmanlı limanlarından olan Kıbrıs, İskenderiye, Sayda, Beyrut, İskenderun, Antalya ve Trablusşam'ın otuz mil açığına kadar olan bölge de sınır sayılmış ve "kal'a altı" denilen bu mesafede Venedik gemilerine zarar verilmemesi esası kabul edilmiştir.[35]

Bu da göstermektedir ki Osmanlı İmparatorluğu 18. yüzyılın başlarında karasularını kendisine ait bir kara parçasından 30 mil mesafeye kadar kabul etmektedir. Bu sınırın dışında kalan bölgelerde meydana gelecek olaylarda sorumluluk kabul etmemektedir.

Osmanlı İmparatorluğu ahitnamelerle verilen bu kararların uygulanmasını da aynı kararlılıkla takip ediyordu. Mesela, korsanlıkla ilgili Evâsıt-ı

Cemâziyelevvel 1113 (13-23 Ekim 1701) tarihli bir beratın tecdidi sırasında korsanların "kal'a altı" denilen mesafede Venedik gemilerine zarar vermemeleri, Garp Ocaklarına ait gemilerin Venedik gemileri ile "engin" denizde karşılaşmaları halinde olanlardan Osmanlı hükümetinin sorumlu olmayacağı ifade edilerek Osmanlı sularının tanımlamaları tekrar edildi.[36] Bununla beraber 1138'de (1726) Tunus'a ait bazı firkatelerin bu kararları ihlal ettiği ve Zakliše'den çıkan iki kayığa el koyduğu tespit edilmesi üzerine Divan-ı Hümayun, bu gemilerdeki eşya ve malların iade edilmesini Tunus Beylerbeyi'ne emretmişti.[37] 1146 (1734) senesinde Midilli yakınındaki Petre Körfezi'nde yaşanan bir olayda ise bu defa Venedik'e ait üç gemi Tunus'un iki gemisini sıkıştırmış ve Tunuslular çaresizlikle kendi gemilerini yakmak zorunda kalmışlardır. Bu durum da, Venedik büyükelçisi vasıtasıyla Venedik Cumhuriyeti'ne şikâyet edilmişti. Venedik, denizdeki sınır antlaşmasına kendisinin riayet ettiğini, buna karşılık Tunusluların üç, Trablusgarblıların iki gemilerini alarak içindekileri esir ettiklerini ileri sürerek bu şikâyete itiraz etmiş ve bu durum Osmanlı makamlarınca kabul edildiğinden belirlenen sınırlara riayet etmeyenlerin şikâyetlerinin dikkate alınmaması kararlaştırılmıştır.[38] Bu şekilde belirlenen deniz sınırının ve sınır dahilinde sağlanan ticaret güvenliğinin antlaşmalı olan diğer devletler için de geçerli olduğu anlaşılmaktadır.[39]

Bu uygulama Akdeniz'de savaşacak diğer Avrupalı devletler için de geçerliydi. Çizilen sınırın içinde savaş bütün devletlere yasaklanmıştı. Buna rağmen 1742'de İngiltere ve Fransa arasında çıkan savaş sebebiyle bazı şikâyetler yaşandı. Osmanlı hükümeti, denizde ticaretin sürdürülebilmesi için, savaşan devletlerin ve korsanların bu sınırları geçmelerinin engellenmesi gerektiğini benimsedi. Böylece Osmanlı Devleti açık denizlerin dışındaki bölgeleri himayesi altına almış ve Mağripli korsanların gaza yapabilecekleri serbest bir bölge bırakmış oldu.[40]

18. yüzyılın ortalarına gelindiğinde artık Osmanlı İmparatorluğu Akdeniz'de "memâlik-i mahrûse suları" şeklinde tarif ettiği kendisine ait sulardan bahsetmektedir.[41] Bu suların mesafesi kal'a topu altını, liman ve adalar civarını içine alıyordu.[42] Bu tanımlar çerçevesinde Osmanlı karasularının kıyı veya adalarla bağlantılı olarak bir top atımı mesafeyi ifade ettiğini kabul etmek mümkündür. Nitekim 1745'te elli ve altmış toplu iki İn-

giliz korsan kalyonunun top altı mesafede Fransız tüccar gemilerine zarar vermesi Osmanlı makamları tarafından dikkatle izlenmiş ve rastlandığı yerde gemilere el konularak dümenlerinin alınması kararlaştırılmıştı.[43] Osmanlı Devleti bu konudaki kararlılığını o derece özenle takip etti ki Kaptanıderya Vezir Mustafa Paşa'ya gönderilen 26 Receb 1158 (24 Ağustos 1745) tarihli bir fermanla kal'a topu altı mesafede, liman ve adalar civarında birbirleri ile savaşa tutuşan Fransa, İngiltere, Nemçe ve Nedırlanda gibi Avrupa devletlerine ait gerek savaş ve gerek tüccar gemilerine derhal müdahale edilmesi ve gemilerinin alıkonulması isteniyordu.[44]

Bununla beraber, 18. yüzyılda Osmanlıların "Devlet-i Aliyye Suları" tabirini kullanması, giderek kendi karasularını belirleme ve kara sınırlarına yakın bölgeleri kendi denizi sayma düşüncesini geliştirdiğini göstermektedir.[45] Nitekim 1747'deki Avusturya Veraset Savaşları sırasında, Fransız ve İngiliz gemilerinin Mora Burnu ile Girit'in en batısındaki bir hattın doğusundan Mısır'a kadar olan bölgeye geçmelerinin yasaklanması ve bu sularda düşmanca hareketlerden sakınmaları kararı bunun en önemli uygulamalarıdır.[46]

Fransa'ya verilen 1740 tarihli ahitnamede de zikredildiği gibi Garp Ocakları korsanlarının top altı mesafede gemilere el koymasına müsaade edilmiyordu.[47] Bu tarihte top altı mesafesinin hâlâ otuz mil olup olmadığı kesin olarak bilinmemekle beraber, anlayışta henüz bir değişme olmadığı kabul edilebilmektedir.

18. yüzyılın sonlarında Osmanlı donanmasının Akdeniz'deki güzergâhı, esas itibariyle daha önce çizilen deniz sınırını takip ediyordu.[48] Avrupa'da ise karasuları için bir top atımı mesafenin topun tesir menzili olarak benimsendiği ve 1782'de Galiani'nin teklif ettiği 3 milin kabul gördüğü anlaşılmaktadır.[49]

20. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Karasuları Meselesi

Osmanlı İmparatorluğu'nda, karasularının mesafesi konusunda I. Dünya Savaşı öncesine kadar ciddi bir tartışma söz konusu olmamıştır ve özellikle büyük devletler kendi inisiyatiflerine göre ilgili bulundukları denizlerde farklı hâkimiyet alanları oluşturmuşlardır.

20. yüzyılın başlarında Osmanlı karasularının genişliğinin kaç mil olacağı konusu Selanik Körfezi'nde yaşanan bir hadise ile tartışma konusu oldu. Avusturya donanmasına mensup bazı savaş gemileri Mart 1911'de körfezin girişine yakın bir yerde Karaburun istihkâmları civarında gemiden atış talimi yaptılar. Bunun üzerine Avusturya'nın Osmanlı karasularında atış yapamayacağı veya atış yapılan suların Osmanlı İmparatorluğu'na ait olup olmadığı meselesi gündeme geldi. Babıâli bu hadiseden ciddi olarak telaşlandı. Çünkü diğer devletlerin de böyle bir davranışta bulunma ihtimali olduğunu düşünüyordu. Kısa süre içinde Avusturya'nın atış yaptığı bölgenin serbest sularda olduğu anlaşılmışsa[50] da bu ihtimali bertaraf etmek amacıyla yabancı devlet elçilerine nota gönderildi. Babıâli bunu yaparken 1890'da Brüksel'de on sekiz devlet arasında imzalanan ve zenci esir ticaretini yasaklayan anlaşmadaki kararı öne sürerek sahilden 5 mil mesafenin karasuyu sayılması gerektiğini belirtti. Osmanlı hükümeti 13 Ekim 1911 tarihli bu notada Selanik Körfezi'nin girişinde yer alan Aya Nomi ve Aterida burunlarını birleştiren hattın içerisinde kalan kısmı karasuları saydı.[51] Ancak İngiltere bu görüşe karşı çıkarak öteden beri kendi görüşü olan 3 mil mesafenin dışını karasuyu kabul edemeyeceğini Osmanlı hükümetine bildirdi.[52]

Bunun üzerine Osmanlı hükümeti, diğer büyük devletlerin karasuları kavramını ve mesafeyi nasıl anladıkları konusunda bir araştırma yapmak ihtiyacı duydu. Bu amaçla Avrupa merkezlerinde bulunan elçilerini durumdan haberdar ederek Londra, Paris, Berlin, Viyana, Roma ve Petersburg gibi önemli başkentlerde bu devletlerin karasuları hakkındaki görüşlerini öğrenmek istedi.[53]

Osmanlı hükümeti ayrıca, konunun önemini dikkate alarak kendi ilgili nezaretlerinin konu hakkındaki görüşlerini anlamaya çalıştı. Bu maksatla harbiye ile bahriye nezaretlerinden görüş sordu. Bahriye Nezareti'nin Ekim 1911'de verdiği cevabında, karasularının genişliği eski dönemlerde bir top atımı mesafe, yani üç mil kabul edilmiş olmakla beraber, artık gelişmiş topların atış mesafesinin on mile çıkması sebebiyle karasularının beş mil değil, on mil olması gerektiği görüşünü savunmuştur. Ayrıca bu mesafenin topların gelişmesine paralel olarak değişmesi gerektiğini belirt-

miştir. Bahriye nezaretinin karasuları için öne sürdüğü mesafe harbiye nezareti tarafından da uygun bulunmuştur.[54]

Avusturya'nın Selanik Körfezi girişindeki söz konusu atış talimi sebebiyle başlayan karasuları tartışmaları bir taraftan devam ederken, İstanbul'daki Rusya sefaretinin maiyetinde bulunan bir Rus gemisinin de İstanbul Boğazı açıklarında Karadeniz'de atış talimi yapacağı haberi geldi. Bu kesinlikle kabul edilemeyecek bir davranıştı, ama gerçekleşti. Bunun üzerine Harbiye Nezareti Rusya'nın protesto edilmesini ve karasuları konusunda kesin bir sınırlandırma getirilmesini sadaretten istedi.[55]

Bu hadise üzerine Osmanlı bürokratlarının hazırladığı raporlarda şu husus dikkati çekmektedir: Bir kere prensip olarak devletler hukukuna göre her devlet hâkimiyet hakkını kullanacağı karasularını belirleme hakkına sahiptir, ancak bu mesafe bir top menzilini geçmemelidir. Ayrıca denizlerle ilgili farklı uygulamalar söz konusu olduğunda bu mesafe değişebilmektedir. Nitekim gümrük muameleleri, balık avcılığı ve idari işlemler için ayrı, askeri hâkimiyet hakkını ifade etmek içi ayrı bir karasuyu mesafesi tespit edildiği görülmektedir. Mesela Osmanlı Balık Avcılığı Nizamnamesinde karasularının üç mil, Gümrük Nizamnamesinde beş mil olduğu belirtilmekte, askeri bakımdan ise on mil olması gerektiği görüşü ağırlık kazanmaktadır.[56]

Karasuları ile ilgili olarak Avrupa başkentlerinde yapılan araştırmalar ise şu sonucu vermiştir:[57] Almanya'da karasuları mesafesi cezir hadisesi meydana geldiğinde, yani suların çekildiği çizgiden itibaren üç mil, yani 5550 metredir. Koy ve körfezlerde bu mesafe körfezin girişine en yakın yerden ve on mili geçmeyecek şekilde ölçülmekte idi. 1852'den sonra ateşli silah menzilinde büyük gelişmeler olduğundan Almanya karasuyu genişliğini on mile çıkarmaya teşebbüs etmişse de bir sonuç alamamıştır.

Avusturya Hariciye Nezareti'nin karasuları için alınmış ortak bir kararı yoktu. Bu mesafe idari işlerde üç mil, gümrük muamelelerinde dört mil, balık avcılığında beş mil idi ve askeri bakımdan belirlenmiş bir mesafe yoktu. Avusturya da devletler hukukuna uygun olarak suların çekildiği noktadan itibaren top menzilini karasuyu kabul ediyordu.

Rusya'da ise top menzili nazariyesinin benimsendiği görülmektedir. Esas itibariyle bu konuda her devletin serbest olduğu fikrini benimse-

yen Rusya hükümeti mesafenin on iki mile çıkabileceğini, hiç olmazsa Devletlerarası Hukuk Cemiyeti'nin 1894'te Paris'te aldığı karara uygun olarak altı mil olabileceğini belirtiyordu. Nitekim, Rusya'nın Uzakdoğu'da balık avcılığı için on iki mil, Baltık Denizi'nde gümrük muameleleri için yedi buçuk mil mesafeyi karasuyu saydığı görülmektedir.

Fransa'nın uygulamaları ise gümrük amacıyla kendi gemilerini teftiş için on mil, yabancı gemiler için top menzili, balık avcılığında ve savaş sırasında limana girecek gemiler için üç mil şeklinde idi.

Diğer devletler de karasularını iç düzenlemelerle ve devletlerarası sözleşmelerle tespit ediyorlardı. Mesela, İngiltere, İtalya ve Amerika Birleşik Devletleri üç mili karasuyu kabul etmişti. Yine, 1874'te İngiltere-Almanya, 1876'da Fransa-İngiltere arasında imzalanan sözleşmeler, 1882'de Kuzey Denizi'nde balık avcılığı konusunda, 1888'de Süveyş Kanalı için yapılan sözleşmeler üç mili esas almıştı. Bunlardan ayrı olarak ise Norveç dört mili, İspanya altı mili ve Kanada dokuz mili karasuyu ilan ediyordu.[58]

Devletler Hukuku Cemiyeti'nin 1894'te Paris'te yaptığı toplantıda alınan karar ise barış zamanı için altı mil mesafenin esas alınmasını, savaş halinde tarafsız olan devletler için top menzilinin kabulünü öngörüyordu.

Bu şartlar altında I. Dünya Savaşı ortaya çıkınca Osmanlı hükümeti tarafsızlığını koruyarak karasularını altı mil olarak bütün devletlere ilan etti. İtalya ve Yunanistan da karasularını altı mil olarak açıkladı. Bu durum karşısında İngiltere, İtalya ve Yunanistan'a herhangi bir tepkide bulunmazken Osmanlı İmparatorluğu'nun bu kararına itiraz etti. Çünkü İngiltere'nin Basra Körfezi'nde ve Şattülarap'ta menfaatleri vardı. Bunların zarar görmesini istemiyordu. Bu tepki üzerine Eylül 1914'te Osmanlı Orduları Başkumandan Vekili Enver Paşa, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile İzmir ve Şattülarap'ın girişindeki bölgeleri yasak bölge ilan ettiğini ve karasuları dahilinde saydığını, bu sınırı aşmaya teşebbüs edenlerin zorla menedileceklerini hariciye nezaretine ileterek İngiltere'ye bildirmesini istedi. Çünkü İngiltere'ye ait bazı gambotlar Şattülarap'a girerek telsiz telgrafla muhabere yapıyordu. Nitekim bir başka İngiliz muhribi ise izinsiz Beyrut limanına gelmiş ve oradaki İngiliz konsolosu tarafından ziyaret edildikten sonra yine izinsiz olarak limanı terk etmişti.[59]

Karasuları meselesi bu derece önemli bir mesele olarak tartışılırken I. Dünya Savaşı'nın büyük devletler arasında yayılmaya başlamasıyla birlikte önemini kaybetti ve devletler arasındaki karşılıklı müzakereler de inkıtaa uğradı. Osmanlı İmparatorluğu ise Kasım 1914'te I. Dünya Savaşına girince İngiltere ile resmi ilişkiler kesildi ve karasuları meselesi bir müddet için gündemden çıkmış oldu.

Bugün bile tam anlamıyla çözümlenememiş bir problem olan karasuları meselesini tarihi seyri içinde ve belirli bazı hadiselerin ışığı altında incelemek hâlâ önemini korumaktadır. Belki yapılacak etraflı araştırmalarla meselenin tarihi boyutları daha iyi anlaşılma fırsatı bulacaktır.

Notlar

1 R. R. Churchill-A. V. Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester 1991, 59.

2 *Age.*, 65.

3 Kur'ân-ı Kerîm, sûre 45 (Câsiye), âyet, 12; sûre 16 (Nahl), âyet 14.

4 Ahmet Özel, *İslâm Hukukunda Ülke Kavramı, Dârulislâm, Dârulharb*, İstanbul 1998, 92-94.

5 *Age.*, 95-96.

6 İslam Devletler Hukukuna göre denizlerin tasarrufu ve karasuları konusunda geniş bilgi için bkz. Muhammed Hamidullah, *İslâmda Devlet İdaresi*, terc. K. Kuşçu, İstanbul 1963, 75-78.

7 Hassan S. Khalilieh, *Islamic Maritime Law, An Introduction*, Leiden 1998, 133.

8 Bu mesafe muhtemelen Endülüs hukukçularının karasuları için belirledikleri mesafeyi göstermektedir. Khalilieh, *Islamic Maritime Law* , 138-139

9 J. Wansbrough, "Venice and Florence in the Mamluk Commercial Privileges," *BSOAS*, XXVIII/3, 1965, 483-523.

10 Ahitname metni için bkz. J. Wansbrough, "A Moroccan Amır's Commercial Treaty with Venice of the Year 913/1508," *BSOAS*, XXV/3, 1962, (Wiesbaden 1970, yeniden basım), 454-462.

11 Ahidnamelerin önemi ve Osmanlı uygulamalarının değerlendirilmesi için bkz. Halil İnalcık, "İmtiyâzât," *EI2* (İng), Leiden 1973, III, 1179-1189.

12 Tursun Bey, *Târih-i Ebü'l-feth*, haz. M. Tulum, İstanbul 1977, 171.

13 Celalzâde, *Tabakatü'l-memâlik* (*Geschichte Sultan Süleymân Kanunis von 1520 bis 1557*, Wiesbaden 1981, vr. 291b, 469a).

14 T. Gökbilgin, "Venedik Devlet Arşivindeki Türkçe Belgeler Kolleksiyonu ve Bizimle İlgili Diğer Belgeler," *Belgeler*, sayı 9-12, Ankara 1971, s. 54, 114; "Venedik Devlet Arşivindeki Vesikalar Külliyatında Kanunî Sultan Süleyman Devri Belgeleri," *Belgeler*, sayı 2, 131.

15 M. Guboğlu, "L'Inscription Turque de Bender Relative à l'Expédition de Soliman le Magnifique en Moldavie (1538/945)," *Studia et Acta Orientalia*, I, (1957), Bucarest 1958, 175-187.

16 Evâhır-ı Zilhicce 999 (9-18 Ekim 1591) tarihli Lehistan ahitnamesi: Dariusz Kolodziejczyk, *Ottoman-Polish Diplomatic Relations (15th-18th Century)*, Leiden 2000, 285.

17 İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu," *Belleten*, 225, Ankara 1995, 353.

18 İnalcık, *İmtiyâzât*, s. 1183-1184. İngiltere'ye verilen 988 (1580) tarihli ahitname için bkz. M. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri, I, (1580-1838)*, Ankara 1974, 20-23.

19 Maurice Aymard, "XVI. Yüzyılın Sonunda Akdeniz'de Korsanlık ve Venedik," (terc. M. Genç), *İktisat Fakültesi Mecmuası*, 23/1-2, 226.

20 Ahitname metni için bkz. M. Tayyib Gökbilgin, "Venedik Devlet Arşivindeki Türkçe Belgeler Koleksiyonu ve Bizimle İlgili Diğer Belgeler," *Belgeler* (TTK), 9-12, Ankara 1971, 39-42, vesika nr. 127.

21 Ahitname metni için bkz. Mahmut H. Şakiroğlu, "1503 Tarihli Türk-Venedik Andlaşması," *VIII. Türk Tarih Kongresi*, III, Ankara 1983, 1565-1569.

22 Ahitname metni için bkz. Mahmut Şakiroğlu, "1521 Tarihli Osmanlı-Venedik Andlaşmasının Asli Metni," *Tarih Enstitüsü Dergisi*, 12, İstanbul 1982, 393-400.

23 Ahitname metni için bkz. M. Tayyip Gökbilgin, "Venedik Devlet Arşivindeki Vesikalar Külliyatında Kanunî Sultan Süleyman Devri Belgeleri," *Belgeler*, I/2, Ankara 1993, s. 121-128, vesika nr. 1.

24 Venedik Körfezi tabiri İslam coğrafyacılarına aittir.

25 Archivio di Stato di Venezia (ASV), Documenti Turchi, busta, 10, nr. 1207. Ayrıca bkz. Aymard, *Akdeniz'de Korsanlık*, 223

26 M. Şakiroğlu, "1521 Tarihli Osmanlı-Venedik Andlaşmasının Asli Metni," *Tarih Enstitüsü Dergisi*, 12, İstanbul 1982, 385.

27 Bu sulhnamenin metni Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Düvel-i Ecnebiye Defterleri*, nr.16, s. 9-11'de yer almaktadır.

28 Evâhır-ı Zilhicce 1080'de (11-21 Mayıs 1670) Kandiye sahrasında yazılan bu ahitname metni BOA, *Düvel-i Ecnebiye*, 16, 11-18 arasında bulunmaktadır.

29 29 Şaban 967 (25 Mayıs 1560) tarihli Yanya kadısına gönderilen hüküm: BOA, *Mühimme Defteri*, 3, h.1120.

30 Evâhır-ı Rebî'ülâhır 1081 (6-16 Eylül 1670) tarihli korsanlara verilen berat: BOA, *Düve-i Ecnebiye*, nr. 16, 1.

31 Kale altı mesafesinde getirilen yasak için Akdeniz Adaları'ndaki vezirlere, beylerbeyilere Mora'daki Modon ve Avarin kale muhafızı, kadı ve dizdarlara gönderilen Evâil-i Şevval 1132 (6-16 Ağustos 1720) tarihli hüküm: BOA, *Düvel-i Ecnebiye*, nr. 18, 4.

32 Evâil-i Zilka'de 1112'de (9-19 Nisan 1701) Davud Paşa Sahra'sında yazılan bu metin BOA, *Düvel-i Ecnebiye*, nr. 16, 19-30'da bulunmaktadır.

33 Maria Pia Pedani, "Spunti per una Ricerca sui Confini del Mare: Gli Ottomani nel Mediterraneo," *IACOBVS*, 11-12, Leon 2001, 230-231.

34 Evâil-i Ramazan 1130'da (29 Temmuz-7 Ağustos 1718) Edirne'de yazılan bu ahitnamenin metni BOA. *Düvel-i Ecnebiye*, nr. 16, 99-107'de bulunmaktadır.

35 Evâhir-i Rebî'ülâhır 1132 (2-11 Mart 1720) tarihli Cezayir-i Garb Beylerbeyi ile Cezayir'deki dayı ve diğer görevlilere gönderilen hüküm: BOA, *Mühimme Defteri* (*MD*), nr. 129, s. 207-208. Bu hükmün birer sureti Tunus ve Trablusgarp ocaklarına da gönderilmiştir.

36 Evâsıt-ı Safer 1132 (13-23 Aralık 1719) tarihli bu beratın ilk şekli II. Mustafa tarafından Evâsıt-ı Cemâziyelevvel 1113'te (13-23 Ekim 1701) Venedik Doçu'na verilmişti (BOA, *Düvel-i Ecnebiye*, nr.16, s.

108). Korsanlıkla ilgili bu berat 7 Safer 1147'de (9 Temmuz 1734) yenilenmiştir (BOA, *Düvel-i Ecnebiye*, nr. 16, s. 126-127)

37 Evâhır-ı Zilhicce 1138 (19 Ağustos 1726) tarihli Tunus beylerbeyi, Vatan beyi, dayısı, zabit ve ocak ağalarına gönderilen hüküm: BOA. *Düvel-i Ecnebiye Defteri*, nr. 18, 37/155. Korsanların kale altı mesafede, Venediklilere zarar veremeyeceği ve Mağriplilerin enginde olan çatışmaları sebebiyle Osmanlı Devletinin suçlanamayacağı prensibinin Kapudan Paşa ve Mora'daki kadılara gönderilen Evâil-i Rebî'ülevvel 1139 (27 Ekim-6 Kasım 1726) tarihli hüküm: BOA, *Düvel-i Ecnebiye*, nr. 18, 38-39/158.

38 Evâsıt-ı Rebî'ülevvel 1147 (10-20 Ağustos 1724) tarihli Cezayir, Tunus ve Trablusgarp beylerbeyilerine gönderilen hüküm ve suretleri: BOA, *Düvel-i Ecnebiye*, nr.18, 79-80/361.

39 Kaptanıderya Süleyman Paşa'ya gönderilen Evâil-i Şevval 1149 (1-11 Şubat 1737) tarihli hükümde Trablusgarp'a ait bir geminin bir Venedik ticaret gemisini Selanik Körfezi'nde pusuda beklediğini, gereken ikazın yapılmasını emrediyordu (BOA, *Düvel-i Ecnebiye*, nr. 18, 99/457). Kaptanıderya'ya, Midilli ve diğer adalardaki zabitlere gönderilen benzer bir başka hüküm, Evâil-i Zilka'de 1157 (6-16 Aralık 1744) tarihlidir (BOA, *Düvel-i Ecnebiye*, nr. 18, 163/822).

40 Pedani, *Spunti per una*, 236-238.

41 Evâhır-ı Cemâziyelâhır 1158 (20-29 Temmuz 1745) tarihli Kaptanıderya Mustafa Paşa ve Akdeniz'de bulunan adalardaki görevlilere ve Sahil şehirlerinin idarecilerine gönderilen hüküm: BOA, *MD*. 151, 328/893.

42 Evâhır-ı Cemâziyelâhır 1158 (20-29 Temmuz 1745) tarihli Trablusşam ve Sayda valileri ile Çanakkale Boğazı'ndan itibaren Akdeniz'in Anadolu ve Rumeli sahillerindeki şehirlerine yöneticilerine ve diğer görevlilere gönderilen hüküm: BOA, *MD*. 151, 331-332/899.

43 Evâil-i Receb 1158 (30 Temmuz-8 Ağustos 1745) tarihli Trablusşam ve Sayda valileri ile Çanakkale Boğazı'ndan itibaren bütün Anadolu ve Rumeli kıyılarındaki görevlilere gönderilen hüküm: BOA, *MD*. 151, 336/910.

44 Bir İngiliz korsan gemisinin Fransız tüccar gemisine Girit yakınlarında elkoyduğu halde, Çuka adası civarında alındığını iddia etmiştir. Divan-ı Hümayun, bu olayın nerede cereyan ettiğinin araştırılmasını ve Girit yakınında kale topu altı mesafede mi, yoksa Çuka adası civarında mı meydana geldiğinin tespitini emretmiştir (BOA, *MD*. 151, 339/918, 347/941).

45 Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TSMA), nr. E. 5278.

46 İnalcık, *İmtiyazat*, 1182.

47 4 Rebî'ülevvel 1153 (30 Mayıs 1740) tarihli ahitname: *Düvel-i Ecnebiye*, nr. 29, 29. Ahitnamedeki bir ifadeden (s. 12) Fransa'ya verilen ilk ahitnamenin Kanuni Sultan Süleyman tarafından verildiği anlaşılmaktadır. Krş. Halil İnalcık, İmtiyazat.

48 1 Cemâziyelâhır 1198 (22 Nisan 1784) tarihli güzergâhı gösteren bir kayda göre donanma Gelibolu, Kal'a-i Sultâniye, Bozcaada, Limni, Petre, Midillü, Foça, İzmir, Sakız, Andre, Miknos, Anabolu, Vetika? Manya, Koron, Modon ve Anavarin'e vardıktan sonra Venedik Körfezi girişinden geri döner, Venedik'e tabi Çuka adası önünden geçerek Girit'in altından yoluna devam eder, Çobanlar, Kerpe ve Rodos'un altından Yedi Burunlar'a varır ve nihayet Fenike, Kekova, Rodos, İstanköy ve Sisam civarından Akdeniz Boğazı'na (Çanakkale) ulaşır (BOA. *MD*, nr. 182, 1).

49 Churchill, *Sea*, 65.

50 Harbiye Nezareti'nden Sadarete gönderilen 12-13 Şevval 1329 (6-7 Ekim 1911) tarihli tezkire: BOA, Babıâli Evrak Odası (BEO), nr. 298714. Hariciye Nezaretine gönderilen tezkire: BOA, BEO. nr. 295886.

51 BOA, BEO. 298491.

52 BOA, HR.HMŞ. İŞO. nr.16/2. lef. 22/1.

53 BOA, BEO. nr. 311919.

54 BOA, HR. SYS. nr. 2095/2, lef, 13, 23.

55 Harbiye Nezareti'nin 19 Şevval 1330 (1 Ekim 1912) tarihli tezkiresi: BOA, BEO. nr. 318794.

56 Şurâ-yı Devlet'in 22 Şaban 1331 (27 Temmuz 1913) tarihli mazbatası: BOA, HR. SYS. 2095/2, lef. 19-22; BOA, BEO. 318205.

57 Babıâlî Hukuk Müşavirliği'nin 8 Şubat 1327 (21 Şubat 1912) tarihli raporu:. BOA, HR. HMŞ. İŞO. nr.16/2, lef. 22/1; BOA, HR. SYS. nr. 2095/2 lef. 22.

58 BOA, HR. SYS. nr. 2095/2. lef. 22; BOA, BEO. nr. 318205.

59 Başkumandan Vekili Enver Paşa'nın 2 Zilhicce 1332 (22 Ekim 1914) tarihli Hariciye Nezareti'ne yazısı ve diğer belgeler: BOA, HR. SYS. nr. 2095/5; nr. 2095/6.

Salih Özbaran*

OSMANLILAR VE DENİZ

16. Yüzyıl Hint Okyanusu Bağlamında Yeniden Bakış

Giriş

"Türkler ve Deniz" konulu bir sempozyum için böyle "Osmanlılar ve Deniz" gibi çok genel bir başlık kullanarak konuşma yapmak iddialı bir davranış olarak değerlendirilebilir; ancak alt başlıkta konuyu biraz daha belirgin hale getirip açıklamaya çalışmak ise biraz mantıklı görülebilir. Yapmak istediğim, Osmanlı İmparatorluğu'nun denizcilik tarihi üstüne geliştirilmiş olan düşüncelerin önderliğinde nereye ulaşabildiğimizin şahsımda oluşan görüntüsünü vermek, 16. yüzyıl çerçevesinde gezinirken bazı genel yargıları dile getirmek ve bu arada da, Hint Okyanusu'nu referans olarak gösterip genellemelerin dışına çıkmaya çalışmaktır. Şöyle söyleyeyim: Akdeniz merkezli Osmanlı denizciliğinin değerlendirmelerine Hint Okyanusu'nu katarak –onunla frenleyerek– Osmanlılar için denizciliğin okyanus bağlamında ne anlama geldiğini göstermeye gayret etmek. Önce bir anımı arz etmek istiyorum; 1969 yılına giden ve Osmanlı denizciliğine ilişkin Londra'dan süzülüp gelen bir anı.

Basra Körfezi kıyılarında Osmanlıların kurduğu egemenlik ve körfezde Portekizlilerle giriştikleri mücadeleleri konu eden doktora tezimi bitirmek üzereyken, başka bir deyişle, Osmanlıların güney denizlerine yayılmalarına ilişkin bir şeyler karalarken, Portekiz yayılma tarihinin yetkin tarihçisi Charles R. Boxer, *Portekiz Deniz İmparatorluğu* kitabının' yayın öncesindeki son şeklini bana gösterip ondan istifade etmemi sağladığında, beni bir soruyla karşı karşıya bıraktı: "Neden sen de bir Osmanlı deniz imparatorluğu tarihi yazmıyorsun?" Ben, 29 yaşında böyle bir yükün altından kalkabilecek güce/yetkiye sahip olmadığımı söyledim ve hemen karşı bir soru tevcih ettim kendisine: "Portekiz İmparatorluğu'na benzer bir Osmanlı deniz imparatorluğundan söz edebilir miyiz?" O günden bugüne ka-

* Prof. Dr. Salih Özbaran, Dokuz Eylül Üniversitesi emekli öğretim üyesi.

famda bu soruyu taşıyarak geldim: Osmanlılarda çağdaşları Portekiz, İspanya, Hollanda ve İngiltere gibi ülkelerin geliştirdiklerine benzer bir Osmanlı deniz gücü oluştu mu? Ben özellikle Akdeniz merkezli böyle bir meseleyi –özendimse de– üslenme girişiminde bulun(a)madım; gerek Osmanlı arşivlerinin taranması, gerekse deniz sınırlarına işaret eden ülkelerin ve toplumların arşiv ve tarih kaynaklarını görüp belirli bir düzeye ulaşıp meydana çıkmanın çok zor olabileceğini düşündüm durdum. Şimdi görüyorum ki, bu sempozyumda kendisini bu konuya adamış bir tarihçi var yanımda: İdris Bostan. Bostan'ın kısa bir süre önce Osmanlı gemileri üstüne hazırladığı görkemli kitapta[2] "Osmanlı Deniz İmparatorluğu" başlığı taşıyan uzun bir bölümle bunu tasdik etti. Aslında, böyle bir tanımlama biraz eskilere gidiyordu, en azından Andrew Hess, yıllar önce yazdığı bir makalesini, "*The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525*" başlığıyla yayınlatmıştı.[3] Ancak böyle bir nitelemenin günümüzde tekrarlanmış olduğuna, üstelik Osmanlı denizcilik tarihine bilimsel eserler kazandırdığını bildiğim İdris Bostan tarafından onaylandığına şahit olmak beni bir kez daha tereddütte bıraktı, Boxer'ın sorusunu bir kez daha hatırlattı.

16. yüzyılın denizle alakalı olaylarını, deniz seferlerini ve muharebelerini yansıtan *gazavatnâme* türü kitaplar vardır ve bunlardan kimi sonuçlar çıkartılarak Osmanlı denizciliğinin doruk noktası olarak kabul edilen 16. yüzyıla ilişkin yargılara ulaşılabilir. 17. yüzyıla gelindiğinde de daha derli toplu ve ansiklopedik özelliği bulunan *Tuhfetü'l-Kibar fi Esfarü'l Bihar* örneğiyle Kâtip Çelebi'nin geçmişi değerlendirmelerine bakılarak daha temkinli düşünmeye yönelinilebilir. Müteakip yüzyıllar için de meraklısının ve uzmanının üstüne bir şeyler yazdıkları Osmanlı denizciliği hakkında düşünceler geliştirilebilir, örneğin İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın gayretlerinden faydalanılabilir. Ben burada bunlara el atmayacağım; sadece 21. yüzyıl eşiğinde ve ilk yıllarında çıkan incelemelerde ve ihtiyaç duyularak yapılan deniz tarihine ilişkin seminerlerde (Mart 1996'da Cambridge'te yapılan ve Kate Fleet tarafından hazırlanıp 2001'de yayınlanan *The Ottomans and the Sea* tebliğlerinde;[4] Ocak 2000'de Girit'te Elizabeth Zachariadou tarafından düzenlenip 2002'de yayınlanan *The Kapudan Pasha: his Office and*

his Domain başlıklı sempozyumun bildirilerinde;[5] Eylül 2004'te Deniz Kuvvetleri tarafından Piri Reis üstüne hazırlanan sempozyum bildirilerinde; Mayıs 2004'te İ.Ü. Edebiyat Fakültesi tarafından *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri* başlığı altında düzenlenen toplantıda sunulan, basılan, ancak çok sınırlı kalan tebliğlerde)[6] ortaya konan son iddia ve yorumlar arasından okuduklarıma ağırlık vererek değerlendirmeler yapacağım; sonra da yine kimi tarihçilerin taze düşüncelerini yansıtarak Hint Okyanusu bağlamında önerilerde bulunacağım.

Eğer Osmanlılara ait bir "deniz imparatorluğu"ndan söz edebileceksek bunu herhalde 16. yüzyıl içinde (belki biraz da 15. yüzyıl sonlarında ve 17. yüzyılın Girit'in fethiyle sonuçlanan zamanlarında) aramamız gerekecek; ve ben son yıllarda andığım zamanlar üstüne yoğunlaşan çalışmalara bakarak Osmanlı deniz gücünün sınırlarına ilişkin bir şeyler söyleyeceğim. Bilmem hatırlatmama gerek var mı: konuyu Osmanlı ticaret gemilerinin ve ekonomik faaliyet göstergelerinin tarihçilerce yansıtılan verilerini yok saymayarak, askeri tarih temeli üstüne oturtmaya çalışacağım.

Siyasal ve askeri tarih türünde olmamasına karşın 1994 yılında Cambridge Üniversitesi tarafından yayınlanan ve bir süre sonra Türkçeye çevrilen *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*[7] göz önüne alındığında (özellikle Halil İnalcık ve Suraiya Faroqhi'nin yazıları irdelendiğinde) Osmanlıların ekonomik faaliyetlerinde denizlere ne denli yayıldıklarını anlayabilmemiz mümkündür. Ege, Akdeniz, Karadeniz ve Hint Okyanusu'ndaki donanma hareketlerinin ticari faaliyetler için de kısmi gösterge olabileceklerini düşünüyorum. Ancak, donanmanın gölgesindeki ticari faaliyetlerin yetersizliği, tarihçilerin çoğunlukla kabul ettikleri ve üzerinde uzlaştıkları bir hususu teşkil ederken Osmanlıların bir deniz imparatorluğu meydana getirdiklerine ilişkin düşünceyi şüphe içinde bırakmaktadır. Ayrıca, Osmanlıların deniz kuvvetlerinin kalite ve teknik egemenlikleri konusunda, bilhassa savaş malzemesinin, silahların ve mühimmatın seferberliğindeki yetersizliği, sorgulamayı beraberinde getirmektedir. Önce, Osmanlıların deniz gücünü üst seviyede kullandıkları süreçle (özellikle 16. yüzyıldaki donanma hareketleriyle) ilgili birkaç sayfalık özet vermek, sonra da bildirimin özü sayılabilecek yorumlar üstüne konuşmak istiyorum.

Kısa Bir Tarihsel Süreç

Palmira Brummett ile söze başlamak istiyorum; zira kendisi, Osmanlı deniz gücünü de ele aldığı kitabında, kimi önyargıları reddederek Osmanlı donanmasının imparatorluk şekillenmesinde çok önemli bir rol üslendiğini –yeni argümanlarla– hatırlatırken Osmanlılardaki denizcilik hareketlerinin ve ticari faaliyetlerin, merkezin askeri-zirai politikaları yanında yeterince önemsenmediği varsayımını kabul etmemiştir.[8] Aynı kişi, daha sonraki yıllarda,[9] meseleyi biraz daha ateşleyerek Osmanlıların bir dünya gücü haline gelmesinde denizcilikteki üstünlüklerini "Osmanlı deniz destanı" *(The Ottoman Sea Saga)* biçiminde terimlendirerek onu tarihçilikte hak ettiği yere oturtma gereği üstünde durmuştur; Osmanlıyı sadece bir kara imparatorluğu olarak görenlere, onun bünyesinde kısa bir süre için parlayan bir güç niteliğinde kaldığını savunanlara karşı çıkmıştır. Brummett, Osmanlıların –cemaate ait, etnik kökene dayalı ve milliyete indirgenmiş kabullenmeleri aşan– çeşitlilik içinde yüzen bir deniz kültürüne sahip olduklarına; deniz gücünün dünya gücü olmalarındaki katkısının önemli rol oynadığına ve deniz kuvvetlerinin kara kuvvetlerine –maliye, disiplin, taşımacılık ve mühimmat açılarından– katkıda bulunduğuna; *cihad*'ın ötesinde deniz seferlerinin çeşitli nedenleri bulunduğuna inanmaktadır. Kesin bir yargıya varmadan olayların, askeri özelliklerin, ideolojilerin ve lojistik düşüncelerin incelenmesi gerektiğini vurgulamaktadır. Brummett güzel hatırlatmalarda bulunmakta, tarihçiliğe yol göstermektedir; ancak kendisinin yeterince toplayamadığı somut verilere ve istatistiki göstergelere ihtiyaç bulunduğunu da kabul etmektedir. Palmira Brummet'in beklentilerine İdris Bostan, Osmanlı Bahriyesi üstüne, özellikle de 17. yüzyıldaki *Tersâne-i Âmire* ile alakalı bir çalışmayla tafsilatlı bir inceleme örneğiyle cevap vermişti. Bu inceleme Osmanlı donanmasına (tersanenin idari yapısına, gemi inşasına ve mürettebatına) ilişkin tarihçiliğin beklediği bir gayretti, Osmanlı denizciliğinin merkezindeki faaliyetler için bir görgü tanığı niteliğindeydi; Türk arşivlerinde korunan belgelerin/defterlerin "kadırga" dönemi ve "kalyon"a geçiş sürecinin bir dökümü idi. Bu arada başka tarihçiler de Osmanlı denizciliği üstünde durdular, özellikle yapılanma sürecini aydınlığa kavuşturmaya çalıştılar. Birkaç paragrafta onlardan bazı-

larını dile getirerek Osmanlı tarihçiliğinin 16. yüzyıl merkezli değerlendirmelerine giriş oluşturacak düşüncelerini kısaca yansıtmak istiyorum.

Kate Fleet, Cambridge toplantısında Osmanlı denizciliğinin kuruluş (1453 öncesindeki) dönemini çağdaş kaynaklara dayanarak irdelediği tebliğinde, Osmanlı yöneticilerinin, gerektiği zamanda –sadece korsan gemilerini toplayıp denizcilik faaliyetlerinde bulundukları tezine karşı– bir Osmanlı donanma filosu oluşturabildiklerini hatırlatmaktadır.[10] Özellikle boğazları korumada işe yarayan böyle bir filonun Latinlerin ve Yunanlıların yardımlarıyla meydana getirilebildiğine ve bu yapılaşmanın da Osmanlıların denizcilikteki ilk zamanlarında önemli roller oynadıklarına işaret etmektedir. Aynı süreci Girit'teki seminerde bir bildiri konusu yapan Colin Imber ise birçok tarihçinin görüşlerine ters düşebilecek düşüncelerini yansıtırken Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselişinde deniz kuvvetlerinin "çok az" rol oynadığı iddiasındadır. Özellikle 1392-1402 ve 1414-1416 yıllarında Ege Denizi'nin kuzeyinde Hıristiyan gemileri için tehdit sayılmışsa da, İstanbul'a erzak, araç-gereç götüren gemileri Çanakkale'de durdurabilecek güce sahip olmadıkları ve Venedik ile Ceneviz gemileri karşısında, 1453'ten sonraki yarım yüzyılda dahi, yetersiz kaldıkları kanaatindedir. Imber büyük ölçüde Thiriet'in *Régestes des délibérations du sénat*'ına dayanmaktadır.[11] Bu arada andığım sürecin başka bir yetkin tarihçisi Elizabeth Zachariadou'nun, çağdaş tanık Ducas'a dayanarak verdiği bir bilgiyi aktarmak istiyorum: 1455 yılında Gelibolu sancakbeyi Hamza'dan söz ederken Osmanlıların o sıralarda amiral anlamına gelen "kapudan" unvanını kullanmış olabileceklerini düşünüyor; Osmanlıların o yıl Ege Denizi'ne açılan 180 gemiden (25 tanesi üç, 50 tanesi iki oturaklı ve sayıları 100'ü aşan hafif kürekli) oluşan bir donanmasından bahsediyor. Osmanlı deniz gücünün belirli bir potansiyele ulaştığını vurgularken önemli bir hususa da dikkat çekiyor: Hamza'nın bir kul olduğunu, ama çoğu zaman gerek duyulan İtalyan ya da Yunan muhtedisi olmadığını hatırlatıyor.[12] Zachariadou, gelişen Osmanlı deniz gücünün göz ardı edilemeyecek güce erişmiş olduğunu da bildirmek istiyor. Osmanlıların denizcilikteki başarılarının doruklarına tırmandığı yıllardan biri sayılan 1522'de, Rodos Şövalyeleri üstüne giden donanmanın 384 gemiden oluştuğunu kabul eden Şerafettin Turan'a karşı-

lık, Fransız tarihçi Nicolas Vatin'in bu rakamı abartılı bulması tartışılabilir olsa da, belirli bir görkeme ulaşmış Osmanlı bahriyesinin varlığı ortadadır.[13] Ne var ki, Rodos fethinin Osmanlıları epeyce uğraştırdığı anımsandığında ve bu stratejik konumdaki adada hiçbir özel planın uygulanmayıp "kendine yetersiz, diğerleri gibi sıradan bir sancağa" dönüştüğü anımsandığında, Osmanlıların denizcilik organizasyonlarındaki sınırlılığı bariz gibi görünmektedir.

Osmanlıların erken dönemlerindeki donanma gücüne ilişkin görüşler çeşitlendirilebilir, oluşum aşamasındaki etkinliği tartışılabilir. Ancak, Akdeniz dünyasıyla Osmanlı toprakları arasında yapılan ticaretin taşıma faaliyetlerinde Venedik, Cenova, Floransa ve Dubrovnik üstünlüğünün bariz olduğu saptaması tarihçilerin ortak görüşü olarak benimsenmiş görünmektedir. Halil İnalcık'ın Bursa merkezli ticaretteki gelişmeleri işlerken Akdeniz ticaretine yaptığı atıflar bunun bir göstergesi sayılmalıdır.[14]

İdris Bostan, Osmanlıların denizlerdeki yükselmelerini 15. yüzyılın sonlarında korsanların etkili yarı resmi serüvenleriyle başlatmaktadır; (bu arada korsanlığın haydutluk olarak algılanmaması gerektiğini ve İslam hukukuna göre hareket eden "cihad" ve "gazâ" anlayışının bir gereği olduğunu, karadaki sınır boylarındaki akıncılarla benzerlik gösterdiğini "Osmanlı deniz gaziliği" şeklinde vasıflandırıp vurgulayarak) aslında Osmanlı deniz gücünün kaynağını belirtmektedir. Bostan, Sultan I. Selim'in karadaki üstünlüğünün yanına denizleri de eklemek istediğini, bu yolda Haliç tersanesini genişletme lüzumu hissettiğini belirtirken şunları dile getirmektedir:

> Bütün bu teşebbüslerin ne derece uygulanmış olabileceğini, "Osmanlı Deniz İmparatorluğunun Gelişimi" konusunda bir makale kaleme alan A. Hess'in, "1515 senesinde Yavuz'un 400 gemilik bir donanma vücuda getirdiği haberlerinin Memluklar tarafından korkuyla takip edildiği" bilgisiyle değerlendirmek isabetli olacaktır. Bu sebeple, XVI. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu, Akdeniz, Karadeniz ve Hint Okyanusu'ndaki varlığı ile bir deniz imparatorluğu görünümündeydi.[15]

Bostan'ın, 16.yüzyıldaki Osmanlı gücünü –Hess'in bir cümlesinden hareketle dahi olsa–Hess ve Brummett gibi bir deniz imparatorluğu formatında görmesi anlamlıdır. *Tersâne-i Âmire*'nin kuruluşunu ve büyütülmesini, Kızıldeniz'e egemen olmakla yeni bir dünyaya açılmış olduklarını, Kanuni Sultan Süleyman zamanında Rodos'u fethettiklerini, Akdeniz dünyasının kaderini değiştiren Barbaros Hayreddin'in başta Preveze deniz muharebesi (1538) olmak üzere denizcilikte Hıristiyan dünyasına karşı elde ettiği zaferlerini, Malta kuşatmasını, İnebahtı (1571) savaşını ve orada kaybedilen donanmanın yerine başta İstanbul olmak üzere birçok tersanenin faaliyetiyle inşa edilen gemilerle oluşturduğu yeni ve güçlü bir donanma yarattıklarını, Süveyş ve Basra tersanelerindeki faaliyetleriyle Hint Okyanusu'nda boy gösterdiklerini ileri sürerek ona "deniz imparatorluğu" sıfatını takmaktadır.[16] Tam bu noktada, Osmanlı denizcilik tarihinin başta gelen yetkili isimlerinden birisi olan İdris Bostan'ın sözünü ettiği Osmanlı donanma gücünün Hint Okyanusu'ndaki görüntüsünü yorumlamak ve Osmanlıların bir "deniz imparatorluğu" yaratıp yaratmadıklarını irdelemek istiyorum.

Hint Okyanusu'nda Durum

Brummett'in Seydî Ali Reis'in düşüncelerinden hareketle Osmanlıların Hint Okyanusu politikasını belirlemek şaşırtıcı olabilir. Zira bu tür denizci yazarların satırlarında arzu ettikleri muzafferiyetin, daha ayrıntılı kaynaklara bakıldığında gerçekleştirilemediği anlaşılabilir. Örneğin 1525 yılında Selman Reis tarafından yazılıp sadrazama sunulan bir arizada, durumu yıllar öncesinden farklı okumak mümkün: Selman, Osmanlı gemilerinin Süveyş'te hareketsiz yattıklarından, çürümeye yüz tuttuklarından dolayı Portekizlilerin askeri ve ticari faaliyetlerinde ileri gittiklerinden yakınmaktadır, devleti adeta harekete sürüklemek isteği içindedir.[17] Brummett'in, tarihçilerin incelemesini beklediği belgeler içinde benim görebildiğim arşiv kaynaklarından çıkardığım bazı sonuçlar, gerek askeri gerekse ticari faaliyetlerde Osmanlı gibi bir dünya gücünün bir okyanusta ulaşması gereken seviyelerde olmadığı yönündedir. Bu neden böyledir?

Hint Okyanusu tarihinin uzmanlarından Sanjay Subrahmanyam, Osmanlıların Hint Okyanusu'na varışları ve oradaki faaliyetleriyle ilgili ola-

rak "Osmanlılar 16. yüzyıl ortalarında Hint Okyanusu bağlamında neyi gerçekleştirmek istiyorlardı" şeklinde bir soru sormuş ve yanıtını hemen vermiş: "Osmanlılar 16. yüzyılın ortalarında, ringa sürüsünden ve boş tehditten başka bir şey değillerdi". Subrahmanyam, ayrıca, Osmanlı yönetim merkezinin uzaklara açılan açık bir politikasının hiçbir zaman var olmadığı kanaatini taşımaktadır.[18] Bu iddia ilk bakışta saçma gelebilir, reaksiyon görebilir; görkemli Osmanlı deniz gücünün 1538 Preveze Deniz Muharebesiyle (zaferiyle) taçlanan bir dönem için ileri sürülmesi yanlış izlenim bırakabilir. Ancak –bazı küçük çaptaki deniz hareketlerinin ötesinde– Süleyman Paşa'nın Hindistan'daki Diu'ya seferi (1538) ve Piri Reis'in (Bey) Basra Körfezi çıkışındaki stratejik yer olan Hürmüz'ü kuşatması (1552) gibi geniş çaptaki çıkışlar ve sonuçları düşünüldüğünde, Osmanlıların bir "deniz imparatorluğu" kurduğu konusunda mevcut yargılar sarsılabilir. Ayrıca, Osmanlıların Basra, Lahsa, Yemen ve Habeş diyarlarında kurdukları beylerbeyliklerde Hint Okyanusu'ndan gelen tüccarın getirdiği malların gümrüklerde bıraktığı vergi miktarının, bu bölgelerden toplanan (özellikle *harâc-ı arazî)* ve *iltizam* gelirleri miktarına göre ne denli az olduğu göz önüne getirildiğinde, Osmanlıların okyanusa dönük politikalarının yetersizliği akla gelebilir. Benim çeşitli makalelerimde, İstanbul arşivlerinde bulunan bazı defterlerden çıkardığım bir kısım istatistiksel verilerin yardımıyla yansıttığım sonuçlara dayanarak şimdilik elde ettiğim göstergeler, okyanusa bakan eyaletlerde toprağa bağlı bir sistemin kurulduğu, okyanusa açılan bir donanma gücünün ve ticari gelişmenin sınırlı kaldığı yönündedir. Deniz üslerinin ve tersanelerin (Süveyş'te belirli zamanlarda inşa edilen kadırgaların geçici faaliyetleri dışında) genellikle birkaç parça gemiden oluşan ve sınır muhafazası görevini yüklenen bir nitelikte olduğu ortaya çıkmaktadır; Kızıldeniz'de Moha, Massava, Sevvakin, Aden, Basra Körfezi'nde Katif ve Basra bu vasıflarını aşamamışlardır. Bu üslerde daimi olarak bulundurdukları ve denizcilik mesleğine yatkın askerlerin ve teknik elemanların sayısı çok sınırlı kalmıştır.[19] Kara kuvvetlerine dayalı teşkilatlanmada bütçe harcamalarının büyük bir kısmı anılan beylerbeyliklerde yöneticilerin ve askerlerin *(ümera, mustahfız, azeb, gönüllü, merdan* vb) aylıklarına ayrılırken, denizcilik giderleri asgaride tutulmuştur.[20] Sıraladığım bu hizmetli-

lerden bazılarının (en düşük rütbelilerine kadar) *mültezim* olarak görevlendirilmeleri, onların birincil görevlerinin sınırı muhafaza kadar devlet harcamaları ve kişisel aylıkları için vergi toplamak olduğu ortaya çıkmaktadır. Yüzünü okyanus yoluyla dünyaya açmak isteyen bir denizcilik teşkilatının eksikliği barizdir.

Hint Okyanusu bağlantılı ticari faaliyetlere gelince, bunların belirgin faaliyetlerinden söz etmek mümkün görünmüyor. Benim Yemen ve Basra eyaletlerine ilişkin Osmanlı bütçelerinden *(muhâsebe–i varidat ve ihracaat'*tan*), rûznamçe* ve *mukataat* defterlerinden ve benzeri muhasebe kayıtlarından çıkarabildiğim veriler özet olarak şöyle: 16. yüzyılın ikinci yarısında *emin* ve *mültezim*'lerin toplamakla görevli oldukları gümrük gelirleri tüm eyaletten elde edilen varidatın ancak üçte biri kadardı. Bu varidat Basra Körfezi'nde genellikle büyük gemilerin Katif, Bahreyn ve Basra limanlarında bıraktıkları gümrük resimlerinden ibaretti. Belirttiğim bu oranı, Portekiz deniz imparatorluğunda, örneğin 1518-19 yıllarında, kral bütçesi gelirlerinin yüzde 39 gibi bir orana ulaştığını düşündüğümüzde, Osmanlıların Hint Okyanusu dünyasından elde ettiği varidatın sınırlılığı ortaya çıkar. Bu tür gelirleri Yemen bütçelerini göz önünde tutarak irdelediğimizde ise orantı çok daha aşağılara düşmektedir; tüm eyalet gelirinin ancak yüzde 15-20 kadarını oluşturduğu belirmektedir.[21]

Osmanlılar toprak fethini önemsediler; böyle temel bir amaca donanmanın faydası oldu; ancak seferler Hıristiyan rakiplerinin aksine iktisadi ve ticari nitelikte değildi.

Bazı Değerlendirmeler

Kemal Beydilli'nin ifade ettiği üzere, "Avrupa tarzında eğitimli ve düzenli bir ordu ve donanma, fenni topçuluk ve askeri teknik sınıflara, teknik eğitime ve dolayısıyla askeri mühendislik bilimlerine duyulan ihtiyaç"ın ciddi ve devamlılık arz eden "İmparatorluk Deniz Mühendishanesi" *(Mühendishâne-i Bahrî-i Hümâyûn)* ile gerçekleştirildiği 18. yüzyıla kadar gerçek anlamda bir denizcilikten söz edebileceğimizi sanmıyorum.[22] Gerçi Beydilli, İdris Bostan'ın gemiler üstüne yazdığı kitabı yorumlarken yaptığı yeni bir değerlendirmede[23] devleti "karasal bir coğrafyanın kaçınılmaz bir

sonucu" olarak "deniz imparatorluğu" saymaktadır. Yine de, 16. yüzyılda kimi deniz seferlerinin, savaşlarının ve fetihlerinin görkemi doğrultusunda, Osmanlı ile aynı süreci paylaşan imparatorlukların kurmuş oldukları düzen çerçevesindeki bir deniz imparatorluğundan bahsetmek kolay olmasa gerek. Osmanlılar –korsanların belirgin önderliğinde olsa bile– denizlere açılmışlardır şüphesiz; inşa ettikleri kadırgaların kendilerine sağladığı avantajla ve kıyılarda konuşlandırılan topçuluğun gölgesinde, denizlerde de varlıklarını sürdürmüşlerdir. Ancak bu durum onları, imparatorluklarını denizlerde kuran devletlerdeki seviyeye getirmemiştir. Svat Soucek, Osmanlıların yetenekli kaptanlara ve deniz erlerine sahip olduklarını kabul etmektedir; fakat onların dünya ufkunda başarıya ulaştırabilecek düzeyi yakalayabilecek "personeli eğitip çoğaltacak kararlı bir politikaları" bulunmadığı, dolayısıyla Beydilli'nin işaret ettiği üzere denizcilik bilimleri mühendisliğinin olmadığını da vurgulamaktadır.[24] Colin Imber de, yakın zamanda yayınlanan ve ayrıntılı bir donanma bölümü içeren *Osmanlı İmparatorluğu* tarihinde vurguladığı askeri nitelikler içinde donanmanın zaaflarını saymakta ve şunları açığa çıkartmaktadır:

> Osmanlı donanması, on dördüncü yüzyılın sonlarından itibaren tatbik edilegelen Akdeniz savaş tekniklerini adapte etmiştir. Ancak, Osmanlı gemi inşaat ustalarının ve denizcilerinin Batı Avrupalı rakiplerinden, özellikle Venediklilerden, daha az hünerli oldukları anlaşılmaktadır... Onaltıncı yüzyılın ortalarında Osmanlı bahriye gücünün dorukta bulunduğu zaman bile, gözlemciler kimi zaman Osmanlı donanmasının yetersizliğinden söz etmişlerdir.... 1541'den sonra yazan Lütfi Paşa, deniz meselelerinin önemini dile getirirken "deniz seferlerinin tertibinde düşmanlar bizden üstündür" ifadesini kullanmıştır.[25]

Ticaret filolarına ve ticarete dönecek olursak, bu konuda pek fazla bir şey söylemeye gerek olduğunu sanmıyorum. Kanuni Sultan Süleyman'ın ticaret yapan filoları, onun evrensel hâkimiyet niyetlerinde ve askeri faaliyetlerinde iş gören savaşçı kadırgaları yanında silik kalmıştır. Os-

manlı tüccarının atılımlarını göz ardı etmemek kaydıyla –en azından padişah fermanlarından anladığımız kadarıyla– Hint Okyanusu'ndan gelen yabancı tüccarı teşvik ve beklemekten, benderlerin/iskelelerin iyi işletilmesi yolunda tembihte bulunmaktan, "dine ve devlet-i hümayun"a layık olanlarla amel edilmesinden ve en önemlisi "hıfz" ve "hıraset" içinde kalınmasından öte döneme damgasını vurabilecek denizcilik organizasyonlarının sınırlılığı belirgindir.

16. yüzyılın denizcilik teknolojisi üstüne ufuk açan bir çalışma yapmış olan John F. Guilmartin'in görüşlerini, yıllar sonra da olsa, tekrarlamanın faydalı olacağını sanıyorum:

> Osmanlılar.... [Portekizlilere karşı giriştikleri] mücadeleye hiçbir zaman tam ağırlıklarını koymadılar; toprak sahipliğine dayanan vergi gelirleri onlar için ticari gelirden daha önemliydi; ve [Sultan] Süleyman sonuçta Hint Okyanusu'ndaki Portekizlilere karşı gitmek yerine Macaristan'a gitmeyi tercih etti.[26]

Yemen tarihi uzmanlarından R.B. Serjeant da, yıllar önce, şunları dile getirmişti: uzun ve fırtınalı yolculuklara göre ayarlanmış Portekiz karavelaları, sadece rüzgâra göre düzenlenmiş ve Portekiz toplarına karşı koyamayan Asya tipi gemilerden çok daha fazla denize dayanıklıydı; öte yandan denizcilik deneyimleri sınırlı olan Memluk ve Osmanlı gemicilerinin kadırgaları Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndan ziyade Akdeniz'e yatkındı.[27] Bu açıklama "klasik" olarak nitelenebilir ve yetersiz bulunabilir. Nitekim, yıllar sonra Soucek, Osmanlı denizciliğinin yetersizliğini şöylece açıklama gereği duydu:

> Benim düşünceme göre nedenler daha derinlerdedir ve Akdeniz'deki rekabetten çekilen imparatorluklarda olduğu gibi aynı temellere dayanmaktadır, bu durum hiç de şaşırtıcı değildir. Osmanlı sultanı tacir bir kral değildi; imparatorluğu öylesine geniş ve zengin (Braudel'e göre "une économie-monde") idi ki, görüşünü deniz ufuklarının ötelerine götürmek ona hitap etmiyordu. Kimi sebeplerle, onun buyruğundaki Müslüman tacirlerin ve gemi sahipleri-

nin hiçbiri Avrupalılarınkilerle kıyaslanabilecek riskleri göze alıp denize açılmak için ne bir dürtüye, ne de devlet desteği sağlamada bir inanca sahipti.[28]

Bu bağlamda Halil İnalcık'ın andığım kitabında "Hindistan Ticareti" üstüne yazdıkları arasında bulunan birkaç cümle o yörelerdeki Osmanlı serüvenini özetlemeye yetebilir:

> Böylece Osmanlıların Hint Okyanusu'nda Portekizlilere karşı giriştiği mücadele, bir ara yükselen Açi [sic, Açe] devletiyle ittifakın özendiriciliğinden de yararlanmasına karşın, askeri bakımdan tam bir başarısızlıkla sonuçlandı. Ancak, yüzyılın sonuna gelindiğinde, Portekizlilerin artık Açi ile Kızıldeniz arasındaki trafiği kesmeye çalışmaktan vazgeçmeleri nedeniyle, baharat ticareti canlılığını korudu. Derken, Hollandalıların Hint Okyanusu'na girmeleri, Osmanlıların İran ve Orta Avrupa ile uzun mücadeleye (1578-1606) gömülmüş olmaları nedeniyle, dünya siyaseti ve ticaretinin koşulları kökten değişikliğe uğradı.[29]

Buraya Niels Steensgaards'ın 17. yüzyıl başlarındaki kesin değişikliğe değinen bir sonuç cümlesini –Osmanlıların ve Portekizlilerin gösterdikleri davranışlardan farklı bir anlayışı getiren Kuzey Avrupa imparatorluklarının hareketlerini yakalamak bakımından– eklemek yerinde olur sanıyorum:

> Kumpanyalar, şüphesiz, kurumsal bir yeniliği, bir gelişme örneğini temsil etmektedir; bu örnek, bilmem beğenir misiniz, kurumsal anlamda, sınırlı kaynakların daha ekonomik kullanımlarıyla ekonomik malları elde etmeyi mümkün kılmaktadır.[30]

Buraya, son olarak, bir Türk deniz subayının ilgi alanı yaptığı –akademik olmaktan ziyade bir meraklının yaklaşımı içinde ve denizcilik stratejisi görüş açısından, ancak (eksik) kaynakların sınırlılığında– Osmanlı denizciliğine ait değerlendirmesinde değindiği hususu eklemek istiyorum.

Osmanlıların bir okyanus imparatorluğu yaratamamalarının temel sebepleri şöyle sıralanmış: İmparatorluğunun genişlemesi büyük ölçüde kara gücüne dayanmış, denizcilikle ilgili kurumsal bir idari ve lojistik organizasyona sahip olunamamıştır; denizaşırı kaynaklara bağımlı olmaması nedeniyle deniz ticaretiyle ilgilenilmemiştir; okyanuslara açılabilecek teknoloji geliştirilememiştir; esas güç, devletin bekası için kullanılmıştır.[31] Bahsedilen yetersizlikler tatmin etmese de, yazarın hamasi bir denizcilik övgüsü içine girmeden yaptığı değerlendirme dikkate alınmalıdır.

Sonuç

Bu vurgulamalarımla Osmanlıların Hint Okyanusu bağlantılı ticari faaliyetlerini görmezlikten gelmek gibi bir düşüncede olduğum sanılmamalıdır. Başka tarihçilerin yanında V. Magalhâes Godinho ve Cengiz Orhonlu'nun öncü çalışmaları, Halil İnalcık'ın 16. yüzyıla ilişkin göstergeleri, Suraiya Faroqhi'nin 17. yüzyılı ilgilendiren tasvirleri[32] ve benim birkaç çalışmam, Osmanlıların Hint Okyanusu bağlamında baharat, tekstil ve kahve gibi ürünlerin ithalinde ve transferinde önemli rol oynadıklarını, belirli ölçüde, açıklığa kavuşturmuştur sanıyorum. Bunları bu toplantıda yeniden dile getirmeyi gereksiz buluyorum. Ancak Osmanlı tüccarının kutsal toprakların limanı durumundaki Cidde sınırını pek aşmayan faaliyeti düşünüldüğünde, kurumsal anlamda ne ticari yapılanmada, ne de onu koruyacak ve uzaklara götürebilecek dayanıklı bir donanma geliştirme yönündeki zaafları hatırlandığında, Osmanlıların Hint Okyanusu dünyasında bir deniz imparatorluğu yaratamadıkları kabule şayan görünmektedir. Böyle bir durumun, aslında, görkemli imparatorluktan zaferler bekleyen tarihçilerce dahi sızlanılacak bir husus olarak algılanmaması gerekmektedir. Osmanlılara çağdaş olan sömürgeci ve emperyalist imparatorlukların Asya, Afrika ve Amerika kıtalarının ülkelerinde yüzyıllar boyu oturdukları düşünüldüğünde (deniz gücü ve stratejisi tarihi üstüne eserleri olan Alfred Mahan'ın ifadesiyle, denizlere tam hâkimiyet ve deniz ticareti yoluyla aşırı topraklara sahip olmak, milli zenginlik ve kudret mümessili olarak yabancı pazarlara giriş hakkını elde etmek gibi şartları yerine getirmedikleri varsayıldığında), İstanbul merkezli ve daha ziyade Rûmî (Doğu Roma İmparator-

luğu) coğrafya sınırları içinde kalan bir deniz gücünün, –kapasitesini çok zorlamasına rağmen– diğer yayılan imparatorluklar kadar ileri gitmemiş ve onlar gibi/kadar sömürmemiş (tabii sömürünün göreceli bir kavram olduğunu unutmuyorum) olmaları, oralardaki yerli halkların kaderleri bakımından mantıklı bir tarihsel sonuç kapsamında değerlendirilebilir.

Notlar

1 C.R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*, Londra: Hutchinson, 1969.
2 İ. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul: Bilge, 2005.
3 *American Historical Review*, LXXV/7, Aralık, 1970.
4 *Oriente Moderno*, XX (LXXXI), n.s., 1-2001.
5 Crete University Press, Rethymnon, 2002.
6 "Globus" Dünya Basımevi, İstanbul, 2005. Ayrıca, 28 Eylül-1 Ekim 2005 tarihlerinde Venedik'te yapılan ve benim izleyemediğim bir kongrenin Osmanlı denizciliği ağırlıklı olduğunu da kaydetmek isterim.
7 I. cilt (1300-1600) Halil İnalcık, 2. cilt (1600-1914) Suraiya Faroqhi ve diğer bazı tarihçiler tarafından yazılmış olan bu eserin Türkçesi Eren Yayıncılık tarafından 2000 ve 2004 yıllarında neşredilmiştir.
8 P. Brummett, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, State University Press of New York, 1994, 15.
9 P. Brummett, "The Ottomans as a World Power: What We Don't Know About Ottoman Sea-Power", *Oriente Moderno*, XX (LXXXI), n.s., 1, 2001, 1-21.
10 K. Fleet, "Early Turkish Naval Activities", *Oriente Moderno*, aynı cilt, 132-3 ve 138.
11 C. Imber, "Before the Kapudan Pashas: Sea Power and the Emergence of the Ottoman Empire", E. Zachariadou (ed.), *The Kapudan Pasha: his Office and his Domain*, Crete University Press, 2002, 49-59.
12 E. Zachariadou, "Notes on the *Subasis* and the Early *Sancakbeyi* of Gelibolu", Zachariadou (ed.), *The Kapudan Pasha:...*, 64.
13 Ş. Turan, "Rodos'un Zaptından Malta Muhasarasına", *Kanunî Armağanı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1970, 57-8; N. Vatin, *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar: Doğu Akdeniz'de Savaş, Diplomasi ve Korsanlık* (çev. T. Altınova), İstanbul: Tarih Vakfı, 2000, 336-8, 358.
14 İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun...*, 268-99.
15 Bostan, *Kürekli ve Yelkenli..*, 53.
16 *Age.*, 47-99.
17 F. Kurtoğlu, "Meşhur Türk Amirali Selman Reis'in Layihası", *Deniz Mecmuası*, XLVII, 1934, 64-73.
18 S. Subrahmanyam, "The Trading World of the Western Indian Ocean", 1546-1565: A Political Interpretation", A. Matos ve F. Thomaz (ed.), *A Carreira da India e as Rotas dos Estreitos*, Angro do Heroismo, 1998, 215.
19 S. Özbaran, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2004, 267-77.
20 *Age.*, 195-205 ve 216-25.

21 *Age.*, 206-15.

22 K. Beydilli, *Türk Bilim ve Matbaacılık Tarihinde Mühendishâne: Mühendishâne Matbaası ve Kütüphanesi*, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1995, 23.

23 K. Beydilli, "Denizler, Coğrafya ve Osmanlılar", *Toplumsal Tarih*, sayı 139, Temmuz 2005, 8.

24 S. Soucek, "Ottoman Naval Policy in the Indian Ocean", *X. Türk Tarih Kongresi (1986)*, IV, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1993, 207-27.

25 C. Imber, *The Ottoman Empire, 1300-1650: The Structure of Power*, New York: Macmillan, 2002, 314.

26 J.F. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Cambridge University Press, 1974, 259.

27 R.B. Serjeant, *The Portuguese off the South Arabian Coast: Hadrami Chronicles*, Oxford University. Press., 1963, 2-3.

28 S. Soucek, "The Ottoman Merchant Marine", *Studies in Honour of Clifford Edmund Bosworth*, cilt II, Brill, 2000, 390.

29 İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun...*, 390-1.

30 N. Steensgaards, *Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the early 17th century*, Andelsbogtrykkeriet i Odense, 1973, 12.

31 N. Tarakçı, *Sömürgecilikten 21.Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi: Denizci Stratejisinin Tarihi Analizi*, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı, 2005, 122.

32 S. Faroqhi, "Krizler ve Değişim 1590-1699", H. İnalcık ve D. Quataert (ed.), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi* (çev. A. Berktay, S. Andıç, S. Alper), İstanbul: Eren, 2004, 38-39.

Edhem Eldem*

KONTROLÜ KAYBETMEK: 18. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA DOĞU AKDENİZ'DE OSMANLI VARLIĞI

Fransızların Doğu Akdeniz'deki ticaretlerinden elde ettikleri bütün faydalarının ötesinde daha da önemli bir avantaj sağladıklarını söylemek mümkündür. O da, ticaret yaptıkları Türklerin denizciliğe meraklı olmayışından, Fransızların kendilerinden aldıkları malların naklinden bir devletin elde edebileceği bütün faydayı aynı Fransızlara terk ediyor olmalarıdır.[1]

Bu sözlerin sahibi İstanbul'daki Fransız sefiri de Bonnac, "Türkler" diye nitelendirdiği Osmanlılarla ilgili yüzyıllardır süregelen bir önyargıyı dile getirmekteydi. Gerçekten de, daha 15. yüzyılda Avrupa ve Akdeniz sahnesine çıkmalarından itibaren Osmanlıların denizci bir millet olmadığı tekrarlanıp durmuş, bu görüş de günümüze kadar etkisini pek fazla kaybetmeden Batı tarihçiliğinde yerini büyük ölçüde korumuştur. Bu anlayışın Osmanlı tarihinin Batı tarihinden dışlanması gibi bir sonucu olduğu aşikârdır: Deniz hâkimiyeti ve büyük keşifleri tetikleyen Avrupa ülkeleri ile kara üzerindeki hâkimiyetiyle sınırlı Osmanlı İmparatorluğu arasındaki fark neredeyse medeniyetler arası bir farka dönüşebiliyordu. 16. yüzyılda Osmanlı donanmasının elde ettiği başarılar ise, istisnai olarak algılanmakta, İnebahtı hezimeti bu zaferlerin ne derecede geçici ve güvenilmez olduğunu göstermekte, Barbaros veya Turgut Reis gibi denizcilerin "Türk" kökenli olmayışı da bu kısa başarı sürecinin "Türk" olarak kurgulanan Osmanlı Devleti'nin kendi dinamiklerinden kaynaklanmadığı görüşünü destekleyici birer veri olarak ortaya konmaktaydı.[2]

Türk tarihçiliğinin bunun tam tersi bir tutum sergilediğine herhalde şaşırmamak gerekir. "Evlâd-ı fatihan" edebiyatının denizciliğe uyarlanışına dayanan bir kurguyla "Osmanlı gölü" olarak tanımlanan Akde-

* Prof. Dr. Edhem Eldem, Boğaziçi Üniversitesi Tarih Bölümü öğretim üyesi.

niz'de Osmanlı varlığı hem Türkleştirilerek, hem abartılarak bir zafer silsilesi olarak aktarılmakta, hatta Piri Reis'in meşhur haritasına dayanarak Osmanlıların dönemin büyük keşiflerine bir dereceye kadar ortak olmuş olabilecekleri bile ima edilebilmiştir. Osmanlı denizciliğinin 16. yüzyıldaki konumuna daha az duygusal ve tepkisel bir şekilde bakan kaynaklarda ise daha dengeli bir yaklaşımla Osmanlıların Avrupa-Akdeniz dünyasının aktif bir unsuru olduğu vurgulanabilmiştir.[3] Ancak asıl sorun belki de 16. yüzyıl sonrasında, özellikle 17. ve 18. yüzyıllarda bu konumun ne şekilde değiştiği konusunda çok ayrıntılı kaynak bulunmayışıdır. Batı kaynakları esas itibariyle zaten şüpheyle baktıkları Osmanlı hâkimiyetinin tamamen yok oluşundan bahsetmekte, Türk kaynakları ise giderek suskunlaşarak bu durumu ikrar eder bir konuma düşmektedir.[4]

Gerçekten de Osmanlı Devleti'nin 16. yüzyıldaki deniz hâkimiyeti ne şekilde nitelendirilirse nitelendirilsin, 17. ve özellikle 18. yüzyılların bir geri çekilme ve zafiyet dönemi olarak algılanması gayet tabiidir. 17. yüzyılın ortalarında yirmi beş sene süren Girit fethi eğer bir başarı sayılabilirse, 18. yüzyılda artık o tür teselliler bile bulmak imkânsızlaşmaktadır. Donanmanın 1770'te Çeşme önlerinde Ruslar tarafından yok edilişi ve dört sene sonraki Küçük Kaynarca Antlaşması sonucunda Boğazlar'ın Rus gemilerine açılması gelinen trajik durumun herhalde en iyi göstergelerindendir. Buna ilaveten, 17. yüzyıldan başlayan ama özellikle 18. yüzyılda gelişen ve de Bonnac'ın atıfta bulunduğu Fransız deniz ticareti –dönemin ifadesiyle "deniz kervanı" (*caravane*)– Osmanlı sularında ticaretin büyük bir kısmını yerli denizcilerin elinden alan bir olgu olarak ortaya çıkmaktadır. Daniel Panzac'ın gayet ayrıntılı bir şekilde incelemiş olduğu bu süreç, Doğu Akdeniz'de Osmanlı denizciliği için sonun başlangıcı olarak algılanmıştır.[5] Panzac'ın bulguları kabaca özetlenecek olursa, Fransız "kervancıları" Osmanlı deniz ticaretinin büyük bir kısmını ele geçirdiği gibi, müşterilerinin ezici bir çoğunluğu Müslüman tüccardan oluşmaktaydı: İstanbul'da % 72,[6] İskenderiye'de % 82,[7] Girit'te % 92[8] ve Cezayir'de % 80.[9] Donanmanın ötesinde Osmanlı ticaret denizciliğinin de bir krize düşmüş olduğunu düşündüren bu verilerin tek zayıf noktası, Fransız gemilerini ilgilendiren rakamlarla sınırlı olmalarıdır. Başka bir deyişle, Fransız "kervan" ticaretinin geliştiğine şüphe yok-

sa da, bu gelişmenin gerçekten de yerli denizciliğin yerini alıp almadığı Fransız kaynaklarından tam olarak anlaşılamamaktadır. Konsoloslar tarafından tutulan bazı liman istatistikleri bunu doğrulamaktaysa da –Rodos'a 1776-1779 arasında giren gemilerin sadece % 25'i,[10] Sfaks'ta ise 1766-1777 arasında sadece % 8'i[11] Osmanlı bandıralıydı– Dimyat limanına 1783 yılında giren gemilerin % 80'i "yerli" idi.[12] Bir taraftan Fransız kaynaklarının çoğu liman için sadece kendi gemilerinin çetelesini tutuyor olması, diğer taraftan ise Osmanlı arşiv kaynaklarında bu türden yapılmış olan araştırmaların azlığı karşısında, bu konuda son sözün söylenmesi güç görünmektedir. Ancak biraz riskli de olsa bir varsayım öne sürülecek olursa, Fransız tüccar gemilerinin Batı Akdeniz'le olan bağlantılarda neredeyse tekel konumuna gelmiş olabilecekleri, ama buna karşın da küçük limanlarda, kısa mesafeli operasyonlarda ve ana ticaret eksenlerinin biraz kıyısında kalan güzergâhlarda Osmanlı denizciliğinin hiç de azımsanmayacak oranlarda devam etmekte olduğu, hatta baskın olabileceği akla gelmektedir.

Niyetimiz bu kadar geniş ve niceliksel boyutu baskın bir konuyu ele almak değildir. Aksine, yapmaya çalışacağımız, çok daha niteliksel kaynaklara dayanarak 18. yüzyılın ikinci yarısında Doğu Akdeniz'de Osmanlı hâkimiyetinin durumunu tespit etmek ve varsa sınırlarını çizmek olacaktır. Bu amaçla da 1750'lerden 1780'lere kadar olan bir dönemi kapsayan bir Fransız kaynağını, İstanbul'daki Fransız sefirinin saraya arzlarının toplandığı defterlerin içinden denizcilik, deniz ticareti ve denizde emniyet konularıyla ilgili olan arzları kullanarak mümkün olduğunca geniş bir açıdan döneme bakmaya çalışacağız. Söz konusu kaynağın en ilginç tarafı, Fransız tabiyetindeki kişilerin imparatorluk genelindeki şikâyetlerini temel alması ve bunu da Türkçe olarak ve, daha da önemlisi, Osmanlı Devleti'nin kendi retoriğiyle ifade etmesidir.[13] Ancak bu kaynağın akılda tutulması gereken önemli bir özelliği de, esasen bir tür şikâyetname serisi niteliğinde olduğundan, var olan durumdan çok, var olan durumun karşılaştığı sorunlarla ilgili oluşudur. Örnek vermek gerekirse, en genel manada denizcilikle ilgili olduğunu tespit edebildiğimiz 256 arzın neredeyse tamamı "anormal" olarak tanımlanabilecek bir durumu dile getirmektedir: şikâyetlerin 78'i baskı ve haksızlıkla, 76'sı mukavele ihlaliyle, 56'sı korsan saldırılarıy-

la, 18'i ise deniz kazalarıyla ilgilidir. Pek tabii olarak, bu anormal durumların kurbanları da neredeyse her vakada Fransızlar, özellikle de Fransız kaptanlarıdır. Bu belgelerden hareketle başlıca üç konuyu ele almaya çalışacağız: 1) Bölgede Osmanlı deniz hâkimiyetinin zaafının ve yabancı gemilere bağımlılığın başlıca nedeni olarak kabul edilen güvensizlik; 2) Osmanlı Devleti'nin bu güvensizlikle baş etme konusundaki istekliliği ve etkinliği; 3) Doğu Akdeniz'de hükümranlık, hâkimiyet ve kontrol meselelerinin genel bir değerlendirmesi.

Deniz taşımacılığında münferit olayların ayrıntılarına girmeden Fransa'ya duyulan bağımlılığı –ve dolayısıyla yerli denizciliğin yetersizliğini– gösterebilecek olan en önemli olgu şüphesiz Osmanlı Devleti'nin kendi ihtiyaçları için bu yola sık sık başvurmuş olduğudur. Fransız arzlarının elliye yakını doğrudan doğruya devlet tarafından kiralanmış gemiler ve navlunlarıyla ilgilidir. Bir bölgeden diğerine nakit, mühimmat, asker ve tahıl nakliyle ilgili bu belgeler önemli nakliye hareketlerinin varlığını ortaya çıkarmaktadır. Alaiye'den Kıbrıs'a veya Balyabadra'dan Kerdos'a asker, İskenderiye'den İstanbul'a nakit, İstanbul'dan Rodos'a gemi demirleri, Özü'den Anapa'ya mühimmat naklinin yanında bu taşımacılığın en önemli kısmını tahıl sevkıyatı oluşturmaktadır. Trablusşam'dan Rodos'a veya Bodrum'dan Kandiye'ye yapılan bazı tahıl nakillerinin yanında pek tabii olarak en yoğun hareket İstanbul'a muhtelif limanlardan ve özellikle Golos, Selanik, Anabolu ve Eğriboz gibi Rumeli limanlarından gerçekleştirilen sevkıyattan oluşmaktadır. Bu tür operasyonların özellikle 1760'ların sonunda ve 1770'lerin başında gerçekleşmiş olması, arkasındaki başlıca sebebin 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşının olduğunu açık bir şekilde göstermektedir. Bu çatışma esnasında Rus donanması Ege Denizi'ni ve İstanbul'a giden yolları ablukaya almış, Osmanlı hükümeti de payitahtın elzem iaşe ihtiyaçlarını karşılayabilmek için büyük sıkıntılarla karşılaşmıştır. Galata'daki Fransız tüccarı bu durumdan istifade etmesini bilmiş, kentin tahıl ihtiyacının Fransız gemileriyle sağlanmasını teklif etmişti. 1772 yılında 17.000 ton buğday için imzalanan iki kontrat Fransızlara 200.000 kuruşun üzerinde net bir kâr bırakmış, üstelik kenti açlıktan kurtarmış olmaktan dolayı büyük itibar görmelerine neden olmuştu.[14] Bu kârların cazibesine kapılan Fransız sefiri Choise-

ul-Gouffier, 1787-1791 savaşında da aynı uygulamayı tekrarlamak istemiş, ama yeterli sayıda Fransız gemisi bulamayınca tüccarının Osmanlıların eline düşen Rus gemilerini satın almalarını sağlayarak çözüm aramıştı. Ancak bu defa plan geri tepmiş, sefirin tavsiyesine uyan tek Fransız taciri Lazare Dalmas satın aldığı ve tamir ettirdiği bir düzine Rus gemisiyle iki sene bu işi gerçekleştirdikten sonra 30.000 kuruş zarar etmiş ve Osmanlı Devleti'nden bu zararının tazmin edilmesini sağlayamamıştı.[15]

Devletin bu operasyonlarda Fransız bandıralı gemilere müracaat etmesini iki şekilde izah etmek mümkündür. Birincisi, vesikaların tarihlerinin de ima ettiği üzere, durumun savaş şartlarına bağlı olduğunu, dolayısıyla da her ne kadar Osmanlı Devleti'nin savaş zamanında başkentinin iaşesini sağlayamayacak derecede deniz hâkimiyetini kaybettiğini gösterse de, eninde sonunda bu durumun istisnai olarak kabul edilmesi gerektiğidir. İkincisi ise, aslında sorunun çok daha yapısal nitelikte olduğu ve Osmanlıların savaş zamanı dışında da, daha az ölçüde de olsa, Fransız nakliye hizmetlerine bağımlı oldukları varsayımıdır.

Daha önce de belirtildiği gibi, bu arzların neredeyse tamamının savaş yıllarına rastlaması, meselenin esasen o anki konjonktüre bağlı olduğunu ve dolayısıyla da barış zamanında Osmanlı Devleti'nin aynı türden hizmetlere başvurmak ihtiyacında olmayacağını düşündürmektedir. Bu çıkarsamayı büyük ölçüde kabul etsek bile, barış yıllarına tekabül eden bazı belgelerde meydana çıkan durum, meselenin aslında daha derin olduğunu ve bazı açılardan Osmanlıların kendi sularında rahat hareket edememe noktasına geldiklerini göstermektedir. Bu belgelerden biri, 1757 tarihinde Kıbrıs Kadısı tarafından adanın muhassılı ve "bi'l-cümle âyân ü eşraf" olarak zikredilen ileri gelenlerinin beyanı üzerine verilen bir ilamdır. Bu ilam aslında daha çok şikâyet içerir ve Kıbrıs adası ile Anadolu arasındaki ulaşımı sağlayan Fransız gemilerinin tekrar hizmete girmesini İstanbul'dan talep etmektedir. İki ay öncesine kadar sistem gayet iyi çalışmaktaydı:

> [...] matekaddemden ilâ yevmina hiza ba emr-i âlî cezire-i mezbureden tahsil ve Devlet-i Aliyye'ye irsal olunan mal-ı mîrîyi nakl ve Anadolı canibinde vaki Akliman ve Zilifke iskelelerinden cezireye me-

muriyetle ve ticaretle Devlet-i Aliyye tarafından umur-ı mühimme-i müstacile ile iyab ü zühab eden ehl-i İslâm maddesinin korsan keferesi sefinelerinden emin ve salim olmalarıyçün França Kralı tarafından balyozları ve konsolosları nezaretiyle Gerine iskelesinde vaht-i sayf ü şitada nakl içün bulunmak üzere iki aded Fransız şeytiyeleri tarih-i ilâmdan iki ay mukaddeme gelince mevcud olub cezireden Anadolı canibine ve Anadolı canibinden cezireye mürur u ubur eden erbab-ı masalih mesfuran şeytiyelere süvar oldukları [...][16]

Oysa iki ay önce Fransız gemilerinden birinin kaptanının ölümü üzerine, Tuzla'daki konsolos gemiyi yeni bir kaptan ve Kral'dan emir gelinceye kadar Magosa'da haczetmeye karar vermişti. Üstelik, aksi bir kişi olduğu söylenen konsolos, "kemal-i temerrüd ü huşuneti sebebiyle" diğer gemiyi de alıkoyarak, Girne'nin Anadolu'yla bağlantısını fiilen kesmişti. Muhassıl ile yerel âyân şikâyetlerini gayet somut bir örnekle dile getiriyorlardı:

[...] cezire-i mezbureden bu sene-i mübarekede tahsil ve evvel be evvel Âsitane-i Aliyye tarafına irsal olunacak emval-i mîrîyi kırk gün mikdarı meksine sebeb olub ve bu esnada Devlet-i Aliyye tarafından hutbe ve sikke emriyle cezireye memuren âzim olan Silahşor-ı Hazret-i Azamî medine-i Zilifke'ye vürud eyledikde muin şeytiyelerden birisi bulunmamağla bi'z-zarurî yerlü kayığına süvar ve korsan havfı çekdikden sonra bi-inayeti'l-Meliki'l-Hafız selâmetle Gerine iskelesine vusul ve andan medine-i Lefkoşa'ya vürudunda bi't-tazim ve't-tekrim sadır olan emr-i celilü'ş-şan cümle muvacehesinde kıraat ve devam-ı ömr ü devlet-i padişahîye bi'l-cümle duaya müvazebet üzere meşgul olub [...].[17]

Pek tabii olarak, konsolosa göre mesele çok farklıydı. Sefire mektubunda kendini savunurken birkaç noktaya değiniyordu: Gemilerin müşterileri az para ödemeye, hatta kaptana karşı şiddet uygulamaya başlamışlardı; Silifke Ağası kaptanlara baskı uygulamıştı; Kıbrıs Defterdarı ise ölen kaptanın terekesine el koymaya yeltenmişti. Ancak bütün bu anlaşmazlıklar gide-

rildiği takdirde gemilerin tekrar hizmete girmeleri söz konusu olabilirdi.[18] Sefirin arzıyla kadının ilamı arasında sıkışan devlet ise herhangi bir karar almamayı tercih etmiş, iki tarafı bir an evvel uzlaşmaya davet etmişti.[19]

Bu olayda kimin haklı olduğu aslında önemsizdir. Hikâyenin en ilginç noktası, Fransız gemilerinin hizmetinin kurumsallaşması ve adanın idaresi açısından hayati önem taşır nitelikte algılanmasıdır. Fransız gemileri aşikâr bir şekilde ada halkının sağlayamadığı ve merkezî hükümetin ise gerçekleştiremediği veya gerçekleştirmek istemediği bir güven ortamının ön şartıydı. Miri gelirlerin İstanbul'a ancak bu yolla nakledilebilmesi bu zaafın açık bir itirafı niteliğindeydi. Fransız gemisinin emniyetinin özlemi içinde yerel bir teknenin içinde korsan korkusuyla sinmiş ama adaya yeni padişahın cülusunu bütün hükümranlık simgeleriyle ilan etmeye giden Sadrazam Silahşorunun halindeki ironiyse, bu sahnenin Şark despotizminin aczini göstermeye çalışan bir Batı yazarının kaleminden çıkmış gibidir. Ancak bu tasvir bütün bu olayın simgesel boyutunun ne manaya geldiğini pekâlâ bilen ve anlayan kişilerin kaleminden çıkmıştı; o kadar ki, amacın taleplerini sundukları devleti onuruna dokunarak etkilemek için uydurulmuş olabileceği bile akla gelmektedir.

Sorun bariz olarak savaş zamanları dışında da hissedilen bir güvensizlik durumuydu. Osmanlı suları güvenli değildi ve devlet bu durumu bir bakıma kabullenmiş görünüyordu. Pekiyi, bu güvensizlik kavramını ölçmenin herhangi bir yolu var mıdır? Eğer güvensizliği en temel ifadesine, yani gemilere olabilecek saldırılara indirgeyecek olursak, Fransız şikâyet defterleri bazı önemli ipuçları verebilecek niteliktedir. 45'i gemilerin ele geçirilmesiyle sonuçlanan 56 saldırının yanında 6 adam öldürme, 3 ağır yaralama, 7 fiziki şiddet uygulaması ve bir esir alınma vakası söz konusudur. Bu görüntü ne kadar şiddetli, ne kadar güvensiz sayılmalıdır? Çok kaba bir tahmin de olsa, defterlerin kapsadığı döneme az çok tekabül eden 1755-1789 yılları arasında Doğu Akdeniz'den Marsilya limanına yaklaşık 5.000 Fransız gemisi girdiği düşünülürse,[20] bu saldırıların ticaret hacminin % 1 gibi bir kısmını etkilediği anlaşılmaktadır. Dönemin % 3-5 civarındaki sigorta primleriyle tutarlı olan bu oran, aslında saldırıların yarısına yakınının korsan değil de İngiliz gemilerinden kaynaklandığı da düşünülürse daha

da düşmektedir. Bu oranın gerçekten güvensiz bir ortama işaret ettiği çok şüpheli ve tartışmalıdır. İngiliz saldırıları bir tarafa bırakılırsa geriye kalan vakaların 3'ü Osmanlı gemilerinden, 3'ü tanımlanmayan Müslüman korsanlardan, 5'i Trablusgarplı, 9'u Rum ve 11'i Ölgünlü korsanlardan kaynaklanmaktadır (bkz. Harita I). 40 senelik bir döneme yayılan bu vakalar, Panzac'ın Trablusgarp korsanları için tespit ettiği azalan ve etkisizleşen korsanlık sürecine büyük ölçüde uymaktadır.[21]

Ancak bütün bu verilerden güvensizlik ortamını aşırı bir şekilde azımsamak da yanlış olacaktır. Fransız arzlarında zikredilen vakalar, neredeyse tamamen Fransız gemilerini ilgilendirmekteydi. Oysa Fransız gemilerinin emniyetleri için tercih edilmelerinin de nedenleri vardı: Daha hızlı, daha iyi korunmuş oldukları gibi, Ege ve Akdeniz'de barış zamanında bile devamlı karakol görevi yapan Fransız savaş gemilerinin koruması altında bulunmaları risk faktörünü büyük ölçüde düşürmekteydi. Osmanlı gemileri ise bunlara nispetle çok daha korumasız bir durumdaydı. Bu durumda Fransızlar için düşük gözüken kayıp oranının Osmanlı gemileri için çok daha yüksek olabileceği kuvvetle muhtemeldir. Fransız savaş gemilerinin varlığının sık sık zikredilmesi ise, bir taraftan bir emniyet sorunun varlığına işaret ederken, diğer taraftan da Osmanlı Devleti'nin bu konudaki görevini bir bakıma havale ettiğini göstermekteydi.[22]

Fransızlar bu durumu ifade etmekten de çekinmiyorlardı. Özellikle İngiltere'yle savaş halinde oldukları Yedi Yıl Savaşı sırasında (1756-1763), daha etkin bir Osmanlı donanmasının kendilerine faydalı olabileceği aşikârdı. Bu amaçla da İngiliz saldırılarını İstanbul'un gözünde gayrimeşru kılmak için başlıca iki argüman kullanılmaktaydı. Birincisi, Osmanlı sularının tarafsız addedilmesi gerektiği, dolayısıyla da İngiliz saldırılarının bu ilkenin ihlali manasına geldiğiydi: "Sevahil-i İslâmiye her vechile emin ü asude-hal ve münakaşa ve muhasemeden masun olmak [lâzım] gelür iken [...]."[23] İkincisi de, bu tür ihlallerin eninde sonunda Osmanlı hükümranlığına ve şanına ciddi bir saldırı niteliğinde olduğuydu: "İngiltere kapudanı mesfurun bu makule hareket-i na merziyesi Memalik-i Mahrusa'ya ve kale-i Sultaniyeye icab eden itibar ve riayete münafi ve mugayir olduğu [...];"[24] "kapudan-ı mezbur Memalik-i Mahrusa sularında ve sevahilinde şan-ı Dev-

let-i Aliyye'[ye] adem-i itibar [etmekle...]."[25] Fransızların bu talepleri bazı zorluklar da yaratıyordu, zira Osmanlıların hem kendilerini bir tür tarafsız hakem konumunda görmelerini,[26] hem de İngiliz saldırılarını hükümranlıklarına ve toprak bütünlüklerine yapılmış gibi addetmelerini istiyorlardı.

Vilson Kapudan (Captain Wilson) adındaki İngiliz korsanın durumu bu açıdan gayet ilginçti. Birçok Fransız gemisini esir eden Wilson, Fransızların müteaddit şikâyetleri üzerine nihayet İzmir limanında Osmanlı kuvvetleri tarafından alıkonmuştu, ama tayfasının Osmanlı reayası olanları indirildikten ve İngiliz sefiri korsanlığa son vereceğine söz verdikten sonra salıverilmişti. Ancak, Fransız sefirinin söylediklerine göre Wilson, Çanakkale'ye doğru yelken açmış, yerel halktan adam toplamış, ardından Çuka Adası'na doğru yol alarak Değirmenlik limanında dört Fransız gemisini esir almıştı.[27] Fransız sefiri hemen kaleme sarılmış, hükümetten Wilson'un yakalanarak aldıklarını iadeye zorlanmasını istemişti.[28] Osmanlı idarecilerinin bu konuda bir şey yapmaya pek niyetli olmadıklarını sezen sefir, son çare olarak hakarete yakın bir tahrikle tepkilerini sağlamaya çalışarak, İngilizlerin "gûya ki Memalik-i Mahrusa'da hükm-i Padişahî carî olmayub ancak İngilterelü dilediği halde taraf-ı Devlet-i Aliyye'den bi-taraflık şürutuna riayet ve illâ Devlet-i Aliyye'nin iskele ve limanlarına gelen İngiltere sefainin müstakillen ve bi-perva icra-yı mezak ile hareket" etmelerinden bahsetmişti.[29]

Fransız sefirinin bu sözlerini sadece retorik ve bir nevi tahrik olarak mı görmek gerekir? İngilizler –ve dolayısıyla Osmanlı sularında herkes– istedikleri gibi cirit atıp padişahın hâkimiyetiyle alay mı ediyorlardı? Osmanlı Devleti'nin hiç mi buna karşı koyacak ve kendi sularını zaptürapt altına alacak gücü bulunmuyordu? Bu sorulara net bir cevap vermek güçtür. En genel anlamda, Osmanlı ataletinin ne kadar imkânsızlıktan, ne kadar da isteksizlikten kaynaklandığını anlamak zordur. Değirmenlik ve Sira adalarında iki Fransız gemisinin İngilizlere esir düşmesinden sonra gene sefirin şikâyetleri üzerine İstanbul Kapudan-ı Derya'nın suçlunun peşine düşmesine karar vermişti. Donanma bölgeye yönelmiş, ilk aşamada sırasıyla Bara, Nakşa, Sira ve Değirmenlik adalarının halkını istintak ederek olaylar hakkında bilgi toplamaya koyulmuştu. Yerel tanıklardan teyit alın-

dıktan sonra –yani olaylardan beş-altı ay sonra– Kapudan Paşa bütün kapudanlara teyakkuzda bulunma emri vermiş, kendisi de İstanköy'e doğru yelken açmıştı. Oraya vardığında İngiliz korsanın Rodos civarında Fransız gemilerine saldırmaya hazırlandığını öğrenmiş, o adaya bir karavela yollayıp korsanın oradan da uzaklaştığını öğrenmişti. Mektubunu bu bilgiyle bitiren Kapudan-ı Derya, sefire korsanın ergeç bulunacağı hakkındaki inancını ifade etmiş, bu bilgilerin İstanbul'a bir an evvel aktarılması konusunda yardımını istemişti.[30] Kısacası bütün bu hikâye, işini şeklen yapmaya özen gösteren, ama korsanı yakalamaya pek de meraklı olmayan bir bürokrat intibaını vermektedir.

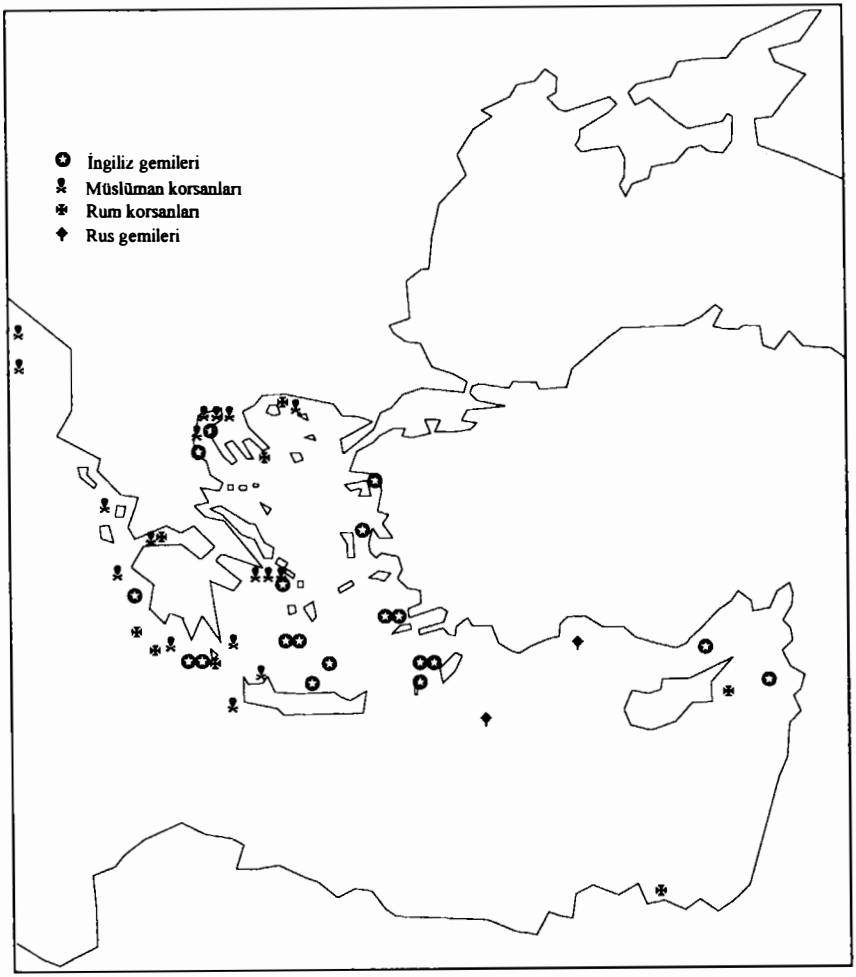
Ancak Kapudan Paşa gerçekten İngiliz korsanı yakalamayı isteseydi bunu başarma şansı olur muydu? Bütün bu arzlardan Osmanlı donanmasıyla ilgili ortaya çıkan en çarpıcı noktalardan biri, gemilerin açık denizden çok, limanlarda varlık göstermesidir. Denizde gerçekleştirilen operasyonların adedi son derecede sınırlı kalmaktadır: Bir-iki karakol harekâtıyla biri Ölgünlü,[31] biri Rum[32] ve biri Fransız[33] toplam üç adet geminin yakalanması dışında donanmanın aktif rolünden bahsetmek pek mümkün değildir. Ona mukabil, Osmanlı gemileri ve kapudanları asıl limanların içinde, üstelik de açık denizdeki korsanların şiddetini aratmayacak şekillerde boy göstermektedirler. En geniş anlamda suiistimal olarak nitelendirilebilen 18 olayda Osmanlı donanma kapudanları 1 yaralama, 3 ağır adam dövme, 4 kavga veya saldırı, 1 ırza geçme ve 4 fidye talebiyle adam kaçırma veya hapsetme vakasına karışmışlardı. Ama asıl ihtisas alanlarının ekonomik suç olduğu anlaşılmaktadır: 4 haksız vergi toplama, 3 yük gasbı, 2 gemi haczi ve 8 hırsızlık vakası sayılabilmektedir. Aslında bu kaptanların suç işleme yöntemleri karadaki görevlilerinkilere büyük ölçüde benzemekteydi. Gümrükçü, defterdar, vali, yeniçeri, voyvoda ve her türlü zabitanın elinden 5 haksız hapis, 4 fidyecilik, 6 fizikî şiddet, 6 zorbalık, 5 gasp, 9 haksız vergilendirme, 2 ödemede gecikme veya ret, 7 limana sokmama ve 9 liman hizmetlerinden yararlandırmama vakalarına bir de yerel halkın sebep olduğu 2 hapsetme, 1 fidye talebi, 1 esir etme, 5 dövme, 2 zorbalık, 1 ırza geçme ve 1 yaralama eklenirse, limanların belki de açık denizden bile daha tehlikeli yerler olduğunu akla getirmektedir. (bkz. Harita II)

Bu görüntünün bir dereceye kadar kaynakların niteliğinde doğan bir sapmanın ürünü olduğunu söylemek mümkündür. Sefirin arzlarının arasında devletin sorumluluğu altındaki yerel yönetici veya donanma kapudanlarının suiistimalleri hakkındaki şikâyetlerin önemli yer tutması bir bakıma tabiidir. Ancak diğer taraftan bu vakalar, merkezden uzaktaki güç sahibi askeri sınıf mensuplarının âdet haline getirdikleri söylenen suiistimalleri hatırlatmıyor değildi. Bu tür örnekler hiç de az değildi. Murabitoğlu Hasan Kapudan'ın davranışları tipik bir örnekti: Rodos sahilinde karaya oturan bir Fransız gemisinin yüküne el koyup iade etmeyi reddetmiş, Fransız bir kaptandan aldığı direğin parasını ödememiş, nihayet bir İngiliz korsandan malını kaçırmak isteyen diğer bir Fransız kaptanın parasını kendisinin gibi göstermek karşılığında yüklü bir meblağ talep etmişti: "Sen bu akçeyi malımdır deyu korsanın yedinden tahlis eyledin bu hidmetin mukabelesinde dokuz yüz on beş guruş senden isterim"?[34] Lazkiye gümrükçüsü karaya oturan bir Fransız gemisindeki mallara el koymuş, ancak gümrük resmi adı altında haksız bir ödeme almadan iade etmeyi reddetmişti. Rodos'ta demirli miri kalyon kapudanı Arnavut Süleyman limana gelen birkaç Fransız gemisine saldırmış, birinin erzakına el koymuş, diğer birinden ise tayfa çalmaya çalışmıştı. Bu olayların sonucunda Osmanlı ve Fransız tayfa arasında gerilim artmış, leventlerden biri Fransız denizcilerinden birini zorla kayığına bindirip kalyona götürmüştü. Diğer Fransızlar arkadaşlarını geri almak için harekete geçmişlerdi. Ancak daha hızlı davranan elli kadar levent Fransız gemisine önce saldırmış, birkaç denizciyi dövüp yaralamış, Fransız kaptanın oğlunun ırzına geçmiş ve ikinci kaptanı kaçırmışlardı.[35]

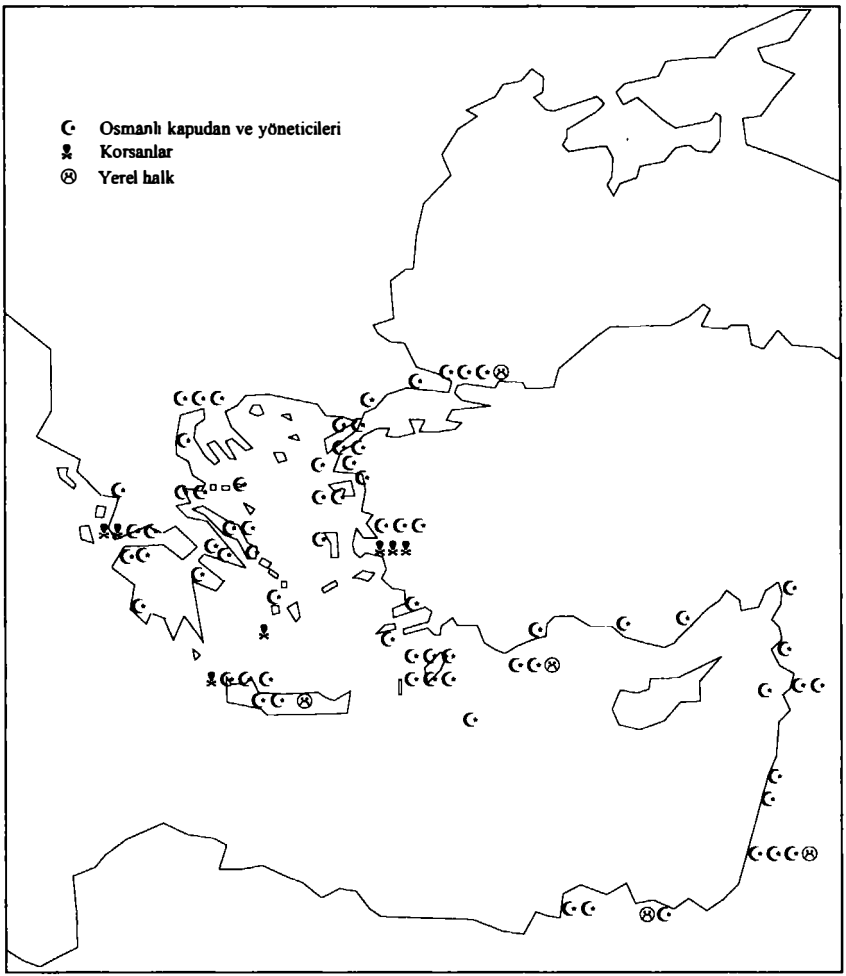
Bu vakaların olağandışı olduğunu düşünmek ve onlara aşırı önem atfetmek yanlış olacağı gibi, normalliklerinin sorgulanması da yanlış sorulara neden olabilecektir. Zira sorulması gereken asıl soru bu suiistimallerin neden imparatorluğun limanlarında gerçekleştiği değil, neden denizde gerçekleşmediğidir. Eğer Osmanlı kapudanlarının bu hareketleri limanların emniyetli ortamında meydana geliyor idiyse, bunun başlıca nedeni açık denizin buna müsait olmadığıydı. 18. yüzyılın ikinci yarısında donanmanın deniz üzerindeki hâkimiyeti ciddi şekilde azalmıştı. O kadar ki, Fran-

sız arzlarında Mora Yarımadası'nın güneydoğusundaki Çuka Adası, "Devlet-i Aliyye'nin sularının mahall-i duhul[u]", yani Osmanlı sularının başlangıç noktası olarak zikredilebiliyor, dolaylı olarak bu noktanın batısında Osmanlı hükümranlığı sorgulanabiliyordu.[16] Savaş zamanlarında özel bir gayretle donanmasını imparatorluğun en uç noktalarına kadar göndermeyi ancak büyük zahmetlerle kadar başaran Osmanlılar barış zamanlarında bu geniş alanı kendilerine bağlamak ve kontrolünü sağlamak için gereken şartları yerine getirmekte ciddi bir şekilde zorlanmaktaydılar. Osmanlı donanması giderek denizden yabancılaşmaya ve kopmaya başlamış, asayişini sağlayamadığı bu ortamda kendini riske atmaktansa limanların emniyetli ortamına sığınmayı, hatta bu ortamı kendine bir "av alanı"na dönüştürmeyi tercih etmiş görünüyordu.

Burada sunduğumuz muhtelif vesikaların ışığında ortaya çıkan görüntü, Osmanlı Devleti'nin giderek denizler üzerinde hâkimiyetini ciddi bir şekilde kaybetmeye başladığını göstermektedir. Bu anlamda Osmanlı Devleti, denizlerinin kontrolünü ve emniyetini fiilen bu otorite boşluğunu doldurmaya aday olan kuvvetlere emanet etme noktasına gelmişti. Doğu Akdeniz giderek Osmanlı hâkimiyet ve hükümranlığından çıkmaya başlarken, Osmanlı Devleti baş edemediği bir durumu yeni aktörlere havale etmeye mecbur olduğu kadar meyilli görünmeye başlamıştı.



Harita 1. Fransız gemilerine saldırılar.



Harita 2. Fransız gemi ve kişilerine karşı şiddet ve suiistimaller.

Notlar

1 "On peut dire que [le commerce] que les François font dans le Levant a tous les avantages et encore un plus grand. C'est que les Turcs avec lesquels ils trafiquent n'étant point adon[n]és à la navigation, leur laissent toute l'utilité qui peut revenir à un Estat du transport des marchandises, que les François prennent dans leur pays" (Bibliothèque Méjanes, Ms. 618 (314-R.360), Mémoire général... par de Bonnac, 1724).

2 "Türklerle Avrupalılar arasındaki güç dengesi karada on yedinci yüzyılda kesin bir şekilde Türklerin aleyhine dönmüştür. Denizde aynı durum bir asır önce ortaya çıkmıştı" (Carlo Cipolla, *Guns, Sails and Empires. Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion 1400-1700*, New York, 1996, 100).

3 Özellikle Palmira Brummett, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery* (Albany, 1994) başlıklı çalışmasında "Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa, Avrasya ve dünya tarihi bağlamına daha iyi oturtulabileceği şekilde on altıncı yüzyıl tarihini tekrar incelemeyi" amaçlamakta ve "Osmanlı Devleti'ni bir engelden çok bir aktör olarak düşünebilmeye; Keşifler Dönemi temasının dışında kalan yerlerin üzerine tekrar eğilmeye; ve Avrupa-Asya ilişkilerini farklılık retoriğinin dayattığı sınırların ötesinde anlamaya" çalıştığını söylemektedir (s. 176).

4 Nadir istisnalardan biri için bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara, 1992.

5 Panzac'ın makalelerinin büyük bir kısmı tek bir eserde derlenmiştir: D. Panzac, *Commerce et navigation dans l'Empire ottoman au XVIIIe siècle*, İstanbul, 1996.

6 D. Panzac, "Négociants ottomans et activité maritime à Istanbul à la fin du XVIIIe siècle," *Commerce et navigation...*, 99.

7 D. Panzac, "Affréteurs ottomans et capitaines français à Alexandrie : la caravane maritime en Méditerranée au milieu du XVIIIe siècle," *Commerce et navigation...*, 68.

8 D. Panzac, "Négociants ottomans et capitaines français : la caravane maritime en Crète au XVIIIe siècle," *Commerce et navigation...*, 87.

9 D. Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century", *Commerce et navigation...*, 210.

10 D. Panzac, "Négociants ottomans et activité maritime à Istanbul à la fin du XVIIIe siècle," *Commerce et navigation...*, 96.

11 *A.y.*, 96

12 D. Panzac, "Commerce et commerçants des ports du Liban sud et de Palestine (1756-1787)", *Commerce et navigation...*, 48.

13 Archives de l'ambassade de France à Constantinople (AAFC). Bu kaynağın niteliği ve kullanımı hakkında bkz. Edhem Eldem, *French Trade in İstanbul in the Eighteenth Century*, Leiden, 1999, 8-10.

14 Marsilya Ticaret Odası Arşivleri (ACCM), J 205, Temsilciler yazışması, Pausadet ve Fraisse'den Ticaret Odasına, 17 Şubat, 14 Nisan, 4 Ağustos 1772.

15 ACCM, J 171, Choiseul-Gouffier yazışması, Choiseul-Gouffier'nin raporu, 25 Haziran 1791.

16 AAFC, 42/31.

17 AAFC, 42/31.

18 AAFC, 42/32.

19 AAFC, 42/33.
20 Charles Carrière, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle* (Marseilles, 1973), v. II, 1046-1047.
21 D. Panzac, "Une activité en trompe l'œil: la guerre de course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIIIe siècle," *Commerce et navigation*, 111-128.
22 AAFC, 24/56. "Bahr-ı Sefid'de âmed şüd eden França tüccar sefaini hıfz u harasetleriyçün tayin olunan França Devleti'nin beğlik sefaininden bir kıta vardakosta sefinesi fırkatasiyle maen" (AAFC, 24/33); "muhafaza-i emr-i ticaret zımnında Bahr-ı Sefid'de geşt ü güzar eden França beğlik sefinelerinden iki kıtası" (AAFC, 61/216); "Bahr-ı Sefid'de geşt ü güzar eden França beğlik sefaininden bir kıta sefine" (AAFC, 61/244); "Bahr-ı Sefid'de geşt ü güzar eden França sefayini muhafaza ve sıyanet zımnında bu esnada França Devleti tarafından tayin ve irsal olunan cenk sefineleri" (AAFC, 23/179, 41/2).
23 AAFC, 42/68.
24 AAFC, 42/7.
25 AAFC, 42/77.
26 "[...] ceng ü cidalde Devlet-i Aliyye'nin tarafeyne dostluğu müsavat üzere olub bi taraflık kaidesine müraat olunduğu münfehim olduğuna [binaen] [...]," (AAFC, 42/72).
27 AAFC, 42/69.
28 AAFC, 42/72.
29 AAFC, 42/77.
30 AAFC, 42/30.
31 AAFC, 35/4.
32 AAFC, 42/14.
33 AAFC, 40/34.
34 AAFC, 23/82.
35 AAFC, 24/94.
36 "Devlet-i Âliyyenin sularının mahall-i duhul[u] olan Çuka adası [...]" (AAFC, 42/69).

Zeki Arıkan*

15. ve 16. YÜZYILLARDA SEFERİHİSAR, SIĞACIK VE KORSANLIK

Seferihisar denizden biraz içerde, işlek bir yol üzerinde kurulmuş bir kasabadır. Kasabanın adı bir kaleyi çağrıştırıyorsa da burada ne bir kaleye, ne de kale izine rastlanır. Evliya Çelebi bunu fark etmiş ve "Sivrihisar dirler amma hisardan bir alamet yoktur" sözleriyle durumu çarpıcı bir biçimde dile getirmiştir.[1]

Evliya Çelebi'nin de belirttiği gibi Seferihisar'ın bir başka adı da Sivrihisar'dır. Her iki yer adı eş zamanlı olarak kullanılagelmiş ve burası Ankara-Eskişehir yolu üzerindeki Sivrihisar'la sık sık karıştırılmıştır. Bu durum, ancak Dahiliye Nezareti'nin 1914 yılında aldığı bir kararla düzeltilmiştir.[2]

Seferhisar'ın bir ayağının denizde olduğunu unutmamak gerekir. Sığacık limanı ya da körfezi sayesinde kasabanın denizle bağlantısı sağlanmış oluyordu. Piri Reis bize Sığacık'ın durumu hakkında şu bilgileri vermektedir:[3]

> Mezkûr Sığacık limanı Aydın İli'nde olan Sığacık limanıdır. Sığacık didükleri ol liman içeri nihayetinde bir mikdar sığdur. Ve illa iri barçalar girür. Hüdayi limandır. Mezkûr limanın ağzında alcak yassıcak bir adacık vardur ol adacıkda Anadolu'nun kıble burnunun arası sığdur. Küçük gemiler geçer. Ama iri barçalar mezkûr limana varıcak mezbûr adacığın yıldız tarafından geçerler kim ol taraf hem vasidür hem ifrat ile derindür...[4]

İşte Sığla olarak da anılan bu liman 15. ve 16. yüzyıllarda Batı Anadolu'nun en önemli korsan sığınaklarından biri haline gelmiştir. 15. yüzyılın sonuyla 16. yüzyılın başlarında herkesin herkesle savaşı (*omnium contra omnes*) Akdeniz tarihinde önemli bir yer tutar, aynı zamanda bir dönüm noktası olarak görülür. Korsanlık bu dönemde geleneksel yağmacılık nite-

* Prof. Dr. Zeki Arıkan, Ege Üniversitesi öğretim üyesi.

liğini kaybetmeksizin Hıristiyanlarla Müslümanlar arasında, Haçlı Seferleri'nin yerini tutan bir savaş özelliği kazanarak Akdeniz dünyasının dinsel ve siyasal yapılaşmasında önemli bir rol oynamıştır.[5] Korsanlığın kendine özgü kuralları vardı ve her devlet bununla ilgili olarak bir hukuk düzeni de geliştirmişti.[6] Bununla ilgili hükümler ahitnamelerde de yer almıştır.

Türkler tarafından ele geçirilmeden önce Hıristiyan dünyasının en önemli korsanlık merkezi Rodos idi. Türk korsanlarının en uygun barınakları ise Foça, Seferihisar, Milet (Balat), Antalya gibi körfezlerdi. Seferihisar birçok ünlü Türk korsanına yataklık yapıyordu.[7] Unutmamak gerekir ki Osmanlı denizciliğinin ünlü adları başlangıçta korsandı ve bu korsanlar devletin hizmetine girmek suretiyle hem kendilerini güçlü bir devletin koruyuculuğunda güvence içinde görmüşler, hem de Osmanlı denizciliğinin önemli bir gelişme göstermesine katkıda bulunmuşlardır.[8] Kimi zaman devletin bunlardan kurtulmak istediği de görülüyordu. Seferihisar'da yuvalanan Kara Durmuş, bu korsanlar içinde çok büyük bir üne kavuşmuş, ancak devletin işe karışmasıyla yenilgiye uğramış ve etkisiz bir hale getirilmiştir. Adının dönemin Batı kaynaklarında da geçmesi onun ünü konusunda bize bir fikir verebilir.[9]

Tarihçi Hoca Saadettin Efendi[10] Kara Durmuş hakkında şu ilgi çekici bilgiyi vermektedir:

> Donanma-yı hümayun levendlerinden Kara Hasan adındaki yiğit, gemicilik sanatında büyük bir üne kavuşmuştu. Modon seferi sırasında[11] Venedik kâfiri ile savaşırken Burak Reis'in ateş alıp batan gemisinde şehit olmuştu. Bunu gören kardeşi Kara Durmuş, artık savaş meydanında durmayıp, doğduğu yer olan Seferihisar'a varıp gemiler yaptırarak korsanlık yoluna düştü. Birkaç yıl denizde korsanlık (haramilik) etti ve saldırganlığı giderek arttı. Üzerine 500 yeniçeri gönderildi. Durmuş kaçarak kurtuldu. Evi yağma edildi. Beş yüz kadar yelken ve lenger ile bir yığın gemi takımları, nihayetsiz ölçüde top, tüfek ve cenk gereçlerinin hepsine beylik hesabına el koydular. Durmuş, 1504 yılında yakalandı ve padişah buyruğu ile öldürüldü. Birkaç yıl deryada bir korsan görülmedi. Ama vezirlerin ihmali yüzünden "derya haramileri" deniz yüzünü yeniden kaynatmaya başladılar...[12]

Sığacık'ın 16. yüzyıldaki durumu konusundaki bilgilerimiz sınırlıdır. Çünkü dönemin tapu-tahrir defterlerinde burasının meskûn bir yer olup olmadığı konusunda bilgiye rastlanmaz. Bugün Sığacık'ta onun tarihsel varlığını yansıtan bir kale, etrafı surlarla çevrili meskûn bir mahal vardır. Ancak ne yazık ki bu anıtsal yapılarda herhangi bir kitabe bulunmamaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda özellikle 15. ve 16. yüzyıllarda belirli aralıklarla çeşitli nedenlere bağlı olarak yapılan nüfus ve arazi sayımları[13] bugün tarihçiler, iktisatçılar, nüfusbilimciler, hatta coğrafyacılar için paha biçilmez bir kaynak işlevi görmektedir. Seferihisar'ın geçmişine ışık tutacak bu defterlerde yeterli ayrıntıların bulunduğunu belirtmek gerekir.[14] Ancak 15. yüzyılda yapılan sayımların sonuçlarını kapsayan defterlerde, yukarıda değindiğimiz gibi, yeterli bilgi yoktur.

Yeniden Seferihisar'a dönecek olursak diyebiliriz ki bu adın geçtiği en eski kaynak, 1478'den önce düzenlendiği anlaşılan[15] bir tapu-tahrir (TT) defteridir.[16] Bu tarihlerde Çeşme henüz bağımsız bir kaza değildir ve İzmir'e bağlı bulunmaktadır. Bundan ötürü Seferihisar da İzmir kazası içinde yer almaktadır. Söz konusu defterde Buruncuk köyünün İzmir kazası içinde yer alan Sivrihisar'a bağlı olduğu kayıtlıdır.[17] Bugün yalnız Özbek yarımadası olarak ucunda Urla iskelesinin bulunduğu yarımadada bulunan Karaburun ve Çeşme ile Sivrihisar sürekli olarak İzmir kazası içinde yer almışlardır. Fakat 16. yüzyılda Malkoç/Malkaca köyü dışında, yarımadanın batısında bulunan bölgeyle Sivrihisar, Çeşme kazasına bağlanmışlardır.[18] Bu nedenle 16. yüzyıl başlarında İzmir kazasının sınırları biraz daha daralmıştır. Öyle ki 935 (1529) tarihli tapu-tahrir defterinde Sivrihisar/Seferihisar ve Hereke artık Çeşme kazasına bağlı görülmektedir.

979 (1571) tarihinde Aydın Sancağı yeniden yazılırken Batı Anadolu sancakları içinde yeni bir düzenleme yapılmıştır. Buna göre İzmir, birkaç kaza ile birlikte Aydın Sancağı'ndan ayrılarak Kaptan Paşa Sancağı olan Sığla Sancağına bağlanmıştır.[19]

Kanuni döneminde düzenlenmiş 1529 tarihli deftere göre Sivrihisar (Seferihisar) padişah hasları arasında görülmektedir[20] ve Çeşme kazasına bağlıdır. Bu nedenle henüz kaza değildir. Fakat büyük sayılabilecek bir kasa-

ba olduğu için buradan Nefs-i Seferihisar olarak söz edilmektedir.[21] Seferihisar ile ilgili en ayrıntılı bilgilerin yer aldığı defter 935 (1529) tarihlidir.[22] Burada, Sivrihisar'ın mahalleleri verilmiş ve bu mahallelerde oturanların adları yazılmıştır.[23] Söz konusu tarihte Seferihisar, 7 mahalle ve kendisini çevreleyen köylerde 304 haneyi, 61 bekâr, 7 imam, 2 muhassıl ve 3 berat sahibini barındırıyordu. Bu defterdeki verilerden yol çıkarak Sivrihisar'ın söz konusu tarihteki mahalleleri ve nüfusu üzerine sağlıklı bilgiler edinebiliyoruz.

Yıllık vergi hasılı 51.000 akçayı buluyordu. Vergi gelirinin ayrıntıları incelendiği zaman bunların büyük ölçüde tarımsal ürünlerden oluştuğu görülmektedir. Buğday, arpa, zeytin, melas, alaf, burçak, nohut, darı, çavdar vb... Keten ve kendir tarımının da yapıldığı görülüyor. İşleyen değirmenler vardır ve Seferihisar aynı zamanda bir pazar yeri işlevine sahiptir. 6.550 akçayı bulan pazar geliri, Seferihisar pazarının çok değilse bile yine de canlı olduğunu göstermektedir.[24]

Seferihisar'ın nüfus, vergi ve vergi gelirlerinin ayrıntılarını kapsayan ikinci bir mufassal defter 983 (1575) tarihini taşımaktadır. Bu defterin biri Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde,[25] diğeri de Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü Arşivi'nde olmak üzere[26] iki nüshası bulunmaktadır. Bu defterin bir de icmali vardır ki bunun tarihi 22 Recep 981 (17 Kasım 1573) tarihlidir.[27] Ancak bu mufassal defterlerde *hane*[28] yerine *nefer* deyiminin kullanıldığını belirtmek gerekir.

Bu tarihte Seferihisar nüfusunun önemli bir artış gösterdiği dikkati çekmektedir. Bu, ünlü Fransız tarihçi Fernand Braudel[29] tarafından ortaya atılan ve Ömer Lütfi Barkan[30] tarafından desteklenen "16. yüzyıl boyunca Akdeniz dünyasında nüfusun sürekli olarak arttığı" tezini doğrulamaktadır. Kırsal kesimde de bir nüfus "patlaması" yaşanmaktadır.[31] Yüzyılın sonuna doğru Anadolu'da görülen ve üzerinde durduğumuz yöreyi de geniş ölçüde etkileyen Celali olaylarının temelinde nüfus artışı, bu artışın yarattığı işsizlik ve ekonomik bunalım yatmaktadır.[32]

Defterdeki nüfus verilerinin biraz daha yakından incelenmesi ilgi çekici tespitlere olanak vermektedir. Ne yazık ki kasabada yaşayan insanların meslekleri konusunda herhangi bir bilgi verilmiyor. Ehl-i berat sahiplerinin bir hayli fazla oluşu yanında sipahizadelerin varlığı da ön plana çıkıyor. Si-

pahizadeler timar bekleyen sipahioğullarıdır. Aşağı yukarı aynı tarihlerde düzenlenen diğer sancaklara ait tapu-tahrir defterlerinde de bir hayli sipahizade kayıtlı bulunmaktadır. Bu da bize 16. yüzyılın sonlarına doğru timar dağıtımının tıkandığını ve timara çıkmak için pek çok kimsenin beklediğini ortaya koymaktadır.[33] Öte yandan Sığla kalesinde görevli neferlerin (*merdan-ı kal'a*) kimilerinin Seferihisar'da yaşadığı görülmektedir.

Bu defterdeki kayıtlar Seferihisar'ın mahallerinde oturan bazı kimselerin çevre köylerden buraya gelip yerleştiklerini ortaya koymaktadır. "Eğriköy karyesinden gelmiştir. Dere karyesinden gelmiştir" gibi ayrıntıların bu bağlamda önemli bir yer tuttuğuna şüphe yoktur. Bunların sürgün mü, yoksa başka bir nedenle mi geldiğine ilişkin herhangi bir işarete rastlamayız, ama sürgün yönteminin başka bir amaçla burada uygulandığını da biliyoruz. Nitekim 972 (1565) tarihli bir sürgün emrine göre, Sığla limanında yapılan küçük bir hisar için Aydın Beyi ve Çeşme kadısından buraya 50 adet sürgün gönderilmesine dair ferman çıkmıştır.[34]

1529 tarihli defterde Seferihisar'da 2 hane gayrimüslim yazılı idi. 1575 tarihli defterde Seferihisar'da herhangi bir gayrimüslim adına rastlanmamaktadır. Bununla birlikte birkaç hanelik Çingene grubunun burada yaşadığı anlaşılmaktadır.

1529 tarihli defterde Seferihisar'ın küçük bir mahallesi olarak görülen Örenlü 1575 tarihli defterde bir köy olarak görülmektedir. Yine sözünü ettiğimiz ilk deftere göre dört köy Seferihisar'a bağlı idi. Oysa 1575 tarihli defterde ancak iki köy (Örenlü, Yassı Kışla) Seferihisar'a bağlı gösterilmiş, diğer köylerin Seferihisar sınırları içinde yer aldığı kaydedilmemiştir.[35] Oysa 1575 tarihli defterde Örenlü, Yassı Kışla, Kızılca Depecik, Dere, Ece Bölüğü, Gözsüzler, Kavak, Ilıca, İpsili Burun, Abbaslar vb Seferihisar'a bağlı gösterilmektedir.[36] Herhalde bir karışıklık söz konusu olmalıdır.

Seferihisar'ın iskelesi, yani limanı olan Sığacık ticari yönden etkindi. Bu nedenle gümrük gelirleri de önemli bir yer tutuyordu. Unutmamak gerekir ki Ege kıyılarındaki iskeleler kaçakçılığın çıkış yerleri idi. İmparatorlukta arz ve talep dengelerini bozmamak için kimi malların özellikle stratejik değerde olan ürünlerin dışarıya satılması yasaktı ya da izne bağlı idi. Fakat çoğu kez bu kurala uyulmaz, iskelede bekleyen Frenk gemilerine

bu mallar iletilirdi. Kaçakçılığın önlenmesi için yöredeki beylere, kadılara vb yazılan hükümlerin bolluğu bunun önlenemediğini açıkça ortaya koymaktadır. Söz gelimi bazı kimselerin miri için hüküm çıkartıp topladıkları yelken bezi ve balmumu İzmir iskelelerinde Frenk gemilerine satılmıştır.[37] İskelelere yanaşan karamürseller, sandallar kaçak olarak hububat alıyor bunlar "kâfir vilayetleri"nde satılıyor ya da adalar arasında dolaşan Frenk gemilerine teslim ediliyordu.[38] 29 Muharrem 1001 (5 Kasım 1592) tarihinde Sığla beyine gönderilen bir hükümde şöyle denilmektedir.[39]

> Liva-yı Aydın'da Urla ve İzmir ve Seferihisar ve Kuşadası ve Balat nam iskelelere bazı dergâh-ı muallam yeniçerilerinden ve çavuşlarından ve gayriden ziyade bahâ ile harice tereke ve arpa ve bögrülce ve Sisam vesair zehair alup gemilerine tahmil edüp vilayet-i mezburede kaht u galaya sebep olduklarından gayri aldıkları zehairi İstanbul'a getürmeyip harice ve küffara virdikleri...

Kaynaklar, Seferihisar iskelesinin önemli bir yükleme ve boşaltma işlevini gördüğünü ortaya koymaktadır. 1529 tarihli defterdeki bir kayıt Seferihisar gümrük gelirlerinin Urla ile birlikte hesaplandığını ortaya koymaktadır.

> Mukataa-i gümrük-i iskele-i Urla ve Sivrihisar ve kapan-ı Sivrihisar ve iskele-i O zikr olunan iskelelerin gümrüğü Rumeli'nden gemi ile gelen galat sınıfından ve bu diyardan yüklenen hububat ve fevakih kısmından alınur Cezire-i Sakız'dan ve Frengistan'dan gelen âmilin ve eminin zaptındadur ol iskeleye müteallikdir: 30.000 [akça]

Bu tarihlerde İzmir gümrüğü 80.000 akça idi. Yukarıda görüldüğü gibi Urla gümrük mukataası da 30.000 akça idi. Verilen bilgiden açıkça anlaşıldığı gibi buralara Rumeli'den zahire türünden ürünler geliyor, hububat, meyve ve diğer mallar gönderiliyordu. Ancak Avrupa ve Sakız adasından gelen kumaş ile diğer mallar Çeşme limanına gelir ve gümrüğü de burada alınırdı ki yukarıdaki alıntı da bunu ifade etmektedir.[40] Anlaşıldığına göre Çeşme'nin gümrük geliri bu tarihlerde diğer bazı yerlerin gümrüğü ile birlikte 684.667 akçayı buluyordu.[41]

Gümrük ve kapan mukataaları genellikle iltizama verilirdi. Mukataalar iltizama verilirken tek tek değil, çoğu kez birkaçı birleştirilerek verilir ve iltizam bedeli her mukataanınki ayrıca belirtilmeyerek hepsinin bedeli toptan yazılırdı. 1550-1560'lı yıllarda İzmir gümrüğü, Urla gümrüğü ve Seferihisar kapanı birleştirilerek üç yıllığına iltizama verilmiştir.[42]

Daniel Goffman'ın yayınladığı bir belgeye göre Sığacık/Seferihisar gümrük gelirleri üç yıl aşağıdaki seyri izlemişti:

Yıllar	Gümrük gelirleri/akça
3 Mayıs 1604-3 Mayıs 1605	34.575
3 Mayıs 1605-3 Mayıs 1606	33.300
3 Mayıs 1606-3 Mayıs 1607	9.102

Bu tarihlerde İzmir gümrük gelirleri sürekli olarak arttığı halde Seferihisar'ınki dikkat çekecek bir biçimde azalmaktadır. Bu, 17. yüzyıl başlarında gümrük gelirinin İzmir'de yoğunlaşmasıyla açıklanabilir.[43]

Sığla

Tapu defterlerine göre Sığla hem bir sancağı, hem de kalesi olan bir yerleşim yerini temsil edecektir. Ancak Sığla mufassalında bile buranın nüfusu belirtilmemiş, yalnız bad-i hava-yı nefs-i Sığla (2159 akçe), nefs-i Sığla (hass-ı mirliva) kayıtları düşülmüştür.[44]

Sultan II. Selim zamanında Batı Anadolu'da yeni bir tahrire gerek duyulmuş ve Aydın Sancağı'ndan 979'da (1571) sayım başlamıştı.[45] Bu sırada Batı Anadolu'da sancaklar arasında yeni bir düzenleme yapılmış ve diğer üç kaza ile birlikte İzmir, Aydın Sancağı'ndan ayrılarak Kapudan Paşa Sancağı olan Sığla livasına bağlanmıştır.

Nitekim 990 (1582) tarihli Sığla livası icmalinde[46] ve 991 (1583) tarihli Sığla mufassalındaki[47] kayıtlar bu durumu açıklığa kavuşturmaktadır:

> Sabıka Aydın Sancağı'ndan dört kadılık Menteşe Sancağı'ndan Balat ve Çine kazaları müstakil Sığla Sancağı olub mukeddema Aydın Sancağı yazıldıkta zikr olan dört kadılık Aydın defterinden ayrılub

henüz Menteşe Sancağı'ndan zikr olan Balat ve Çine kazaları ayrılmayub Menteşe defterleriyle mahlut olub ve serbest olmayan timarlar badihavalar zabtında Menteşe Begile Sığla Beyinin mabeyninde niza-ı kesireleri olmağla tarafeynden def-i niza için vilayet kadıları arzı mucibince Menteşe Sancağı müceddeden tahrir olunmak ferman olundukda zikr lan Balat ve Çine kazalarının defteri ayrılub Sığla Sancağına ilhak olunmak ferman olunmağın ber muceb-i emr-i âli zikr olan kadılıkların defterleri ayrılub Sığla Sancağı tetimmesinden olmak üzere tahrir olunub...

Sığla Sancağı'nın 32 zeameti, 230 timarı, 1 gemisi vardı ve bu sancak Tersane Kethüdasının dirliği idi.[48] Kâtip Çelebi'nin verdiği bilgilere bakılırsa, "bu sancak dahi Kapudan Paşa eyaletine tabidir ki hâlâ Tersane-i Amire kethüdasına has oldu. Bunun kazaları birkaç sancaktan müteferriktir ve en baş tahtı İzmir şehridir.." Sığla Sancağı'na bağlı kazalar arasında Ayasuluğ, Akçaşehir, Aydın (Söke), Balat, Bayramlı, Çeşme, Urla, Çine, Seferihisar vb sayılmaktadır.[49]

Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunan TT 537 numaralı defterde dahi nefs-i Sığla'nın nüfusu belirtilmemiştir.[50]

Sığacık Osmanlı İmparatorluğu'nun sonlarına kadar bir nahiye olarak kaldı. Fakat daha sonra bu nahiyenin İpsili köyüne nakline karar verildi.[51]

Sığla Kalesi

Sığacık'ın Bizans dönemi hakkında bilgi sahibi değiliz. Bugünkü surlar üzerine de kesin veriler bulunmamaktadır. Piri Reis Sığacık'tan Seferihisar'ın limanı olarak söz eder. Piri Reis'in Sığla yöresini de içine alan paftasında Sığla kalesi görülmemektedir. Müller-Wiener burada bir kale inşasını Rodos seferiyle ilgili görmekte ve Kapudanpaşa Palak Mustafa Paşa'nın liman kalesini ve surları 1521'de yaptırmış olabileceği üzerinde durmaktadır.[52] Ancak mühimme defterlerindeki kayıtlar bu kalenin 16. yüzyılın ortalarında var olduğunu ortaya koyuyor.

Kale içinde harap bir hamam ve bir cami bulunmaktadır. Caminin kapısında şu onarım kitabesi vardır:

"Sığacık Camii: Sığacık nahiyesi müdürü Mehmed Emin Bey zamanında tamir edilmiştir 1335".

Kitabede adı Sığacık Camii olarak geçen camiden evkaf kayıtlarında Kaptan Mustafa Paşa Camii olarak[53] söz edilmektedir. Bu ad, herhalde Palak Mustafa Paşa ile ilgili olmalıdır.

16. yüzyılın ikinci yarısından başlayan mühimme defterlerinde sık sık sözü edilen Sığla kalesinin ne zaman yapıldığı konusunda ayrıntılı bilgiye sahip değiliz. Elimizde bulunan 4 Receb 972 (5 Şubat 1565) tarihli bir mühimme kaydı[54] kale konusunda bizi epeyce aydınlatmaktadır. Aydın beyine ve Çeşme kadısına yazılan bu hükümden anlaşıldığına göre Sığla limanında "bina olunan" hisariçe (küçük kale) için etraf köylerden 50 adet sürgün emri çıkarılmış ve bu emir ikinci kez yinelenmiştir.[55] Sürgünler gelip evlerini kurmuş ve yerleşmişlerdir. Fakat eski sancakbeyi, deniz tarafındaki hisar ve burçlardaki topların burayı düşmandan savunmak için yeterli olduğunu düşünmüş ve bu nedenle hisariçenin inşasını gerekli görmemişti. Bu durum sürgünleri tedirgin etmeye başlamış ve hisara girmekten korktuklarını dile getirmişlerdir. Daha sonra gönderilen bir buyrukta hisariçenin yapılması bir kez daha yinelenmekte ve şöyle denmektedir:

"... Buyurdum ki hükm-i şerifin varıcak mukaddema ferman-ı şerifim yazılub tayin olunan sürgün evlerinden varmayanlar sakin oldukları yerlerden alakaların kat ettirüb yarar âdemler koşub kala-i mezbureye iledüb yerleşdirmeyince kusur olmayasun eslemeyüb muhalefet edeler her kimse isimleri ve resimleriyle yazub arz edesun..."

Bundan açıkça anlaşıldığına göre Sığla kalesi 1565 tarihinden önce vardı. Seyyid Nuh atlasında ise Sığacık'ta görkemli bir kalenin varlığı görülmektedir.[56]

Sığla kalesi önemliydi. Aydın ve Sığla sipahileri İnebahtı savaşı sırasında olduğu gibi daha sonra da denizlerde koruma görevlerini sürdürmüşlerdir.[57] Nitekim 1571 tarihinde Sığacık ve Sakız'daki gemilerde kırk

azabın görev yaptığı anlaşılmaktadır.[58] Sığla kalesinde görev yapan ve tasarruf eden muhafızların sayısı ise 24 neferdir.[59]

1565 tarihli bir hükümde Sığla limanı ve kalesi Çeşme'ye bağlı olarak gösterilmektedir.[60] Ancak Sığla'nın Sığla kalesinin neresi olduğu konusunda bize en ayrıntılı bilgi veren hiç şüphesiz Evliya Çelebi'dir. Onun bu konuda verdiği ayrıntıları şöyle özetleyebiliriz:

Evliya, Seferihisar'ın (Sivrihisar) konumunu belirlerken, burasının "Sığla boğazına bir saat yer" olduğunu yazar ve şöyle devam eder: "Bu zikr olunan Urla boğazı ile Sığla boğazı mabeyinden ta Çeşme kal'asına sekiz saat Çeşme burnu olmuş olur..." Yine Evliya, Sivrihisar'ın içinden geçen nehrin "Sığla kal'ası kurbünde" Bahr-i Rum'a aktığını yazar.

Bütün bunlardan anlaşıldığına göre nefs-i Sığla, Sığacık'tır. Kale de Sığacık Kalesidir. Ancak Evliya Çelebi buraya gitmemiş olacak ki ne kaleden, ne limandan, ne de nefs-i Sığla'dan söz eder.

1131 (Evahır-ı Şahan: Haziran 1718) tarihli Seferihisar kadısına ve Sığla Sancağı mütesellimine yazılan bir hükümden anlaşıldığına göre Sığacık kalesi, Sığla Sancağı mütesellimleri tarafından zapt edilmekte ve herkes güvenlik içinde yaşamakta iken şimdi bir fesat yuvası haline gelmiştir. Mütesellimler "kalede sakin olanları çağırıp celb-i mal sevdasıyla zulüm ve taaddiden hali değillerdi..." Bundan başka kazanın çeşitli köylerinden pek çok kimse kaleye giriyor, orada toplanıyor gelip geçen tüccar ve zımmi taifesini katlediyorlardı. Bunlar "kaleye girip içlerinde sakin olup bunun emsali fesada müedda ve havalisine tabi dizdarlarıyla ittifak ve kaza-i mezbur emr-i şerifimle vaki olan sürsat teklifinin marifet-i şer'le tasaddilerin men ve def olması" isteniyordu.[61] Daha sonraki belgelerden anlaşıldığına göre Sığacık limanı bir hırsız yatağı haline gelmişti. Hırsızlar kayıklarla körfezde dolaşarak her şeye zarar veriyor ve yelken gemileriyle yakalanmaları da pek mümkün olmuyordu.[62]

Harita 2. Piri Reis haritasında Sığıcık limanı ve çevresi.

Notlar

1 *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, İstanbul, 1935, IX, 130: "*Amma bu şehrin garbında gördüğümüz bağlar içre kal'a misal kudretden kayalar vardır güya kal'alardır. Ol ecilden bu(na) Sivrihisar derler*".

2 Zeki Arıkan, "XVI. Yüzyılda Seferihisar, Sığacık ve Sığla," *Dünden Yarına Seferihisar Sempozyumu*, 7-8 Ekim, 2004, İzmir, 2005, 1-13.

3 Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, Ankara, 1988, I, 384-385

4 *Age.*, 384-385.

5 Maurice Aymard, "XVI. Yüzyılın Sonunda Akdeniz'de Korsanlık ve Venedik" (çev. Mehmet Genç), *İktisat Fakültesi Mecmuası*, XXVIII/1-2 (1962-63), 219-238; Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen á l'époque de Philippe II*, Paris 1966, 2 cilt, pek çok yerde, Şenay Özdemir, *Akdeniz Hakimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık* (1965-1789), AÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, doktora tezi, 2004 (basılmamış), 92-115.

6 Şenay Özdemir, *Akdeniz Hakimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık* (1695-1789), AÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, doktora tezi, 2004, (basılmamış), 92-115.

7 Nicolas Vatin, *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar*, (çev. Tülin Altınova), Tarih Vakfı, İstanbul, 2004, 75.

8 Ege Denizinde korsanlığın tarihsel gelişimi için bkz. Elizabeth A. Zachariadou, " Changing Masters in the Aegean," *The Greek Islands and the Sea, Proceedings of the First International Colloquim held at the Hellenic Institue, Royal Holoway, University of London 21-23 September 2001*,(J. Chrysostomides, C. Dendrinos, J. Haris ed.), Porphyrogenitus, 2004,199-212. Krş. Fernand Braudel, *la Méditerranneé et le Monde Méditerrranéen l'épogue de Philippe II*, Paris 1966, II,I,219.

9 Vatin, Rodos, 75-8, 118, 128, 235, 282, 295.

10 *Tacüt-tevarih* , İstanbul, 1279, 128-131.

11 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, TTK, Ankara 1964, II, 214-220.

12 İsmail Hakkı Uzunçarşılı bu konuda şu aydınlatıcı bilgileri vermektedir (ayn. esr., II, 216): "Kara Hasan İzmir'in Seferihisar kazası halkındandı. Kendisi mücahit bir denizci olup korsanlık ederdi ve denizde birkaç gemisi vardı. Şehit düşünce yanında bulunan kardeşi Kara Durmuş kaçmış ve birkaç gemi donatıp korsanlığa başlamıştı; fakat Kara Durmuş, İslam gemilerine musallat olmuştu. Bu halinden devlete şikayet edildi ve hakkında sıkı takibat yapıldı; kendisi kıyafetini değiştirip saklandı. Seferihisar'daki evi basılarak birçok gemi levazımatı elde edildi; nihayet Aydın Beyi Sinan Bey tarafından yakalanan Kara Durmuş İstanbul'a yollandı ve 909'da (1504) asılmak suretiyle öldürüldü."

13 Ayrıntılı bilgi için bkz. Ömer Lütfi Barkan-Enver Meriçli, *Hüdavendigâr Livası Tahrir Defteri*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1988, I, 1-121.

14 Bu defterlerden birincisi 935 (1529) tarihini taşımakta ve BOA'da 148 numarada kayıtlı bulunmaktadır. Bunun bir de icmali vardır ki (BOA, TT166) tıpkı basım olarak yayımlanmıştır (Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, *Muhasebe-i Vilayet-i Anadolu*, Ankara, 1995). Diğer ikinci bir mufassal defterin tarihi 983'tür (1575). (BOA, TT, 537; ayrıca bkz. Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü Arşivi (TKA), no 167). Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Kütükoğlu, İzmir, 4-6.

15 Mübahat S. Kütükoğlu, *XV. Ve XVI. Asırlarda İzmir Kazasının Sosyal ve İktisadi Yapısı*, İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir, 2000, 4.

16 BOA, TT8.
17 BOA, TT8, 534; *"Buruncuk tabii Sivrihisar fi kaza-i İzmir."*
18 Kütükoğlu, İzmir, 22.
19 Aşağı bakınız.
20 BOA, TT148, 114-122.
21 Nefis sözü, Arapça kendi kendisi, bizzat anlamlarına gelir. Osmanlı İmparatorluğunda kent ve kasabalar belirtilirken başına nefs sözünün getirildiğini görüyoruz. Ayrıntılı ve farklı bir yaklaşım için bkz. Nejat Göyünç, *XVI. Yüzyılda Mardin Sancağı*, İstanbul, 1969, 56.
22 BOA, TT148, 114-118; Krş. Kütükoğlu, İzmir, 4-5.
23 15. yüzyıla ait defterlerde şehirler yazılırken o şehrin mahallelerinde oturanların mesleklerinin yazılmasına da özen gösterilirdi. Ancak sonraki sayımlarda bundan vazgeçilmiş, gerekli durumlarda şehirli taifesinin sosyal konumlarını belirtecek işaretler konulmuştur. İmam, müezzin, şeyh vb.
24 Krş. Suraiya Faroqhi, "16. Yüzyılda Batı ve Güney Sancaklarında Belirli Aralıklarla Kurulan Pazar Yerleri" (çev. Mehmet Eğilmez), *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1978 Özel Sayısı, 39-85.
25 BOA, TT537, 112-115.
26 Tapu Kadastro Genel Müdürlüğü, Genel Müdürlüğü Kuydukadime (TK), 167, 55-60, Krş. Kütükoğlu, İzmir, 5.
27 TK 302.
28 Nejat Göyünç, "'Hane' Deyimi Hakkında," *Tarih Dergisi*, 32 (1979), 331-348. Tapu-Tahrir defterlerinde geçen "hane" deyimi herhalde ev değil bir vergi "matrahı" anlamına gelmektedir. Ömer Lütfi Barkan, her hane için 5 katsayısı ile çarpılarak kabaca nüfusun hesaplanabileceğini kabul etmektedir. Bkz. Ömer Lütfi Barkan, "Tarihi Demografi Araştırmaları ve Osmanlı Tarihi," *Türkiyat Mecmuası*, X (1951), 1-26.
29 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1966, I, 361-380.
30 Ömer Lütfi Barkan, "Essai sur les données statistiques des registres de recensemet dans l'Empire Ottoman aux XVe et XVIe siècles," *JESHO (=Journal of the Economic and Social History of the Orient)*, I (1958), 9-36. Krş. Halil İnalcık, *The Otoman Empire, Classical Age*, Londra, 1973, 45.
31 M.A. Cook, *Population Pressure in Rural Anatolia*, 1450-1600, Londra, 1972.
32 Mustafa Akdağ, *Türk Halkının Dirlik Düzenlik Kavgası*, Ankara, 1975.
33 Bkz. Ömer Lütfi Barkan, "Timar," *İslam Ansiklopedisi* (IA), XII/1, 286-333.
34 BOA, Mühimme 6, 320/680, 4 Recep 972. Osmanlıda uygulanan sürgün yöntemi için bkz. Ömer Lütfi Barkan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda bir iskân ve kolonizasyon metodu olarak sürgünler," *İktisat Fakültesi Mecmuası*, XI (1949-50), 524-561, *aynı dergi*, XIII (1951-1952), 56-78; *aynı dergi*, XV (1953-1954), 209-237.
35 BOA, TT537, 115.
36 TK 167, 55-60.
37 Kütükoğlu, *İzmir*, 40. ayrıca krş. M.A. Cook, *Population pressure in Rural Anatolia 1450-1600*, Londra, 1972.
38 Kütükoğlu, *İzmir*, 40.
39 BOA, Mühimme, 69, 75-103.

40 Krş. Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü," *İzmir Ticaret Odası, 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir, 1985, 99.
41 BOA, TT166, 392.
42 Kütükoğlu, *İzmir*, 42.
43 Goffman, *İzmir*, 58-59.
44 TK 302, 60, 89.
45 Kütükoğlu, *İzmir*, 57.
46 TK 302, başta.
47 TK 156, başta.
48 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK, Ankara, 1948, 422, 428.
49 Krş. Ayn Ali Efendi, *Kavanin-i Âli Osman der hülasa-ı Mezamın-i Defter-i Divan*, İstanbul, 1280, 15.
50 BOA, TT 537, 146: Nefs-i Sığla, hass-ı mirliva 2159.
51 BOA, DH.İD 1332. Ca 12
52 Wolfgang Müler-Wiener, "Die Stadtbefestigungen Von İzmir, Sığacık und Çandarlı," *İstanbuler Mitteilungen*, 12 (1962), 98-99.
53 BOA, EV, n15522.
54 BOA, *Mühimme Defteri* (MD), VI, 320/680
55 Sürgün sistemi için bkz. Ömer Lütfi Barkan, "Osmanlı İmparatorluğunda bir iskân ve kolonizasyon metodu olarak sürgünler," *İktisat Fakültesi Mecmuası*, XI/1-4 (1949-50), 524-561; XIII/1-4 (1951-52), 56-78; XV/1-4 (1953-1954), 209-237.
56 Hans Joachim Kissling, *Der See Atlas Des Sejjid Nuh*, Münih, 1966, 34.
57 Kütükoğlu, *İzmir*, 190 krş. s. 195
58 Uzunçarşılı, *Merkez*, 408-409, 519.
59 TK 302, 97-100.
60 BOA, *Mühimme Defteri*, VI, 320/680.
61 BOA, Mühimme Defteri, 129, 64. "*Kaza-i mezbur Sığla Sancağında vaki olmağla...*"
62 BOA AMK UM, 1270 C. P 153/78.

Halil Berktay, Tosun Terzioğlu*

OSMANLI DENİZCİLİK TARİHİNİN EVRENSEL, KARŞILAŞTIRMALI VE TEORİK ÇERÇEVELERİ

Bir lisans dersi (HIST 345: Deniz, Gemiler, İnsanlar) aracılığıyla

Osmanlı tarihçiliğimizin özellikle bir dönem dar ve devlet-merkezli bir "milli tarih" anlayışına hapsolması, aynı zamanda evrensel ve karşılaştırmalı tarih perspektiflerinden yoksun kalması anlamına geldi. "Biz bize benzeriz"cilik 1930'ların ikinci yarısı ile 1940'larda doruğa çıktı. Buna karşılık, II. Dünya Savaşı sonrasının yeniden dışa açılma ortamında ve Halil İnalcık ile birlikte, dünya tarihi ile Osmanlı tarihi arasındaki köprüler yeniden kurulmaya başladı. İnalcık'ın Chicago döneminin, 1960 ve 70'lerin kapitalizm öncesi üretim tarzları ve azgelişmişlik tartışmaları ile büyük ölçüde çakışması (bu tartışmaların deformasyonları ne olursa olsun), daha kapsamlı bir buluşmanın zeminini hazırladı. Bugün Osmanlı tarihi çalışmaları, çeşitli anlamlarda giderek enternasyonalleşen bir alan. Bir kere Türkler, sadece Türkiye içinden değil, başka ülkelerin üniversitelerinden de yetişip doktora alıyor; hattâ buralarda görev yapıyor, kürsü sahibi oluyor. İkincisi, özellikle bu Türk bilim insanları, bulundukları ve diğer ülkelerin (Amerikalı, Kanadalı, İngiliz, Fransız, Alman, Macar, Yunan vb) Osmanlı tarihçileri ile tek bir akademik camia oluşturuyor. Üçüncüsü, dünya tarihçiliğinin öncü yöntem, norm ve paradigmaları (örneğin yerine göre sosyo-ekonomik tarih, yerine göre kültürel tarih, yerine göre yeni askeri veya yeni siyasi tarih vurguları, ya da diyelim Avrupa tarihçiliğindeki kavram ve yaklaşımlardan kısa sürede haberdar olup esinlenebilme kapasitesi), gecikmeli ve sürtünmeli de olsa, eşitsiz de olsa, bu üç alt-alanın hepsine sirayet ediyor. Dördüncüsü, böyle böyle, zamanla ortak bir tarihçilik dilinin oluşmasına doğru zor

* Tosun Terzioğlu Sabancı Üniversitesi rektörüdür. Halil Berktay Sabancı Üniversitesi Tarih Bölümü öğretim üyesidir.

da olsa yol alınabiliyor. Son bir-iki kuşağın doktora öğrencileri, belgeler, birincil kaynaklar üzerinde çalışmak için gerekli beceri ve titizliklerin yanı sıra, "bütün" gerçeğin "sırf" Osmanlı arşiv belgelerinde saklı olmadığını da kavrayacak; belgelerin hangi çerçeveler içinde veya arka plânlar üzerinde yorumlanacağının da büyük önem taşıdığını idrak edecek zihinsel genişlik ve vizyonla yetişiyor.

Tabii henüz katedilecek çok mesafe var. Dünya tarihiyle bağlantılandırma ve komparatif yaklaşımlar, ya da diğer sosyal bilimlerden yeterince yararlanma, bazı konularda nisbeten güçlü, bazı konularda ise hâlâ zayıf kalıyor. İmparatorluğun peşpeşe yenilgilerle küçüldüğü bir dönemin ezikliği ve kompleksleri, Balkan Savaşları'ndan itibaren –Fuad Köprülü'nün deyişiyle– belirli bir "romantik milliyetçilik" yükselişine yol açmıştı.[1] Osmanlı tarihi geçmiş bir haşmetin nostaljik öyküsüne indirgenmiş; denizcilik tarihi de bundan, "Akdeniz'de şanlı Türk korsanları", "kahraman kadırgalar çağı" veya "Barbaros Hayreddin geliyor" gibi anlatımlarla nasibini almıştı.[2] Bu kadar olmasa da, (her şeyimiz gibi) "denizciliğimiz [de] çok ileri ve önemliydi" soyutlukları, ya da "herhangi bir şekilde denizciliği başkalarından öğrendiğimiz, veya belirli bir anda [diyelim, kadırgadan kalyona geçişte] geri kaldığımız söylenemez" türü, yumuşamış duygusallıklar, bu alandaki literatürün hiç olmazsa satır aralarında, hâlâ sezilebiliyor. Dahası, en yeni ve ileri bazı yayınlar bile insanda, dünya denizcilik tarihi literatürünün belki yeterince özümlenmediği; en önemlisi, Türk ve Osmanlı denizcilik tarihi ile dünya denizcilik tarihinin dönemleri (ve dolayısıyla gemi tipleri, eğitim ve savaş tarzları, taktik ve stratejik boyutları) arasındaki ilişkinin gerektiği gibi ve kolayca anlaşılır şekilde kurulmadığı izlenimini uyandırıyor. Türk-Osmanlı denizcilik tarihi, dünya denizcilik tarihi bağlamına nasıl yerleştirilebilir? Burada bu soruya, Sabancı Üniversitesi'nde verilen bir ders aracılığıyla yaklaşmaya çalışacağız.

Tarih Öğretiminde Dönemsel ve Tematik Yaklaşımlar

Söz konusu ders, HIST 345: Deniz, Gemiler, İnsanlar (*Men, Ships, and the Sea*) adını taşımakta. Hangi fakülte ve diploma programına kayıtlı olurlarsa olsunlar, üniversitenin bütün 3. ve 4. sınıf (hattâ ba-

zen 2. sınıf) öğrencilerince bir serbest seçmeli ders (yani bir noktada, bir genel kültür dersi) olarak alınabiliyor. Şimdiye kadar dört kere açıldı; öğrenci sayısı iki seferinde 12-15, iki seferinde 40 dolayında oldu. Her sömestr sonunda yapılan anketlere bakılırsa ders, öğrenciler tarafından (maksimum 5 üzerinden) 4.1 ile 4.5 arası gibi oldukça yüksek bir düzeyde değerlendiriliyor.

Türkiye'de, kabaca buna denk gelen derslerin profesyonel okullarda (elbette Deniz Harp Okulu'nda ve Harp Akademileri'nde, hattâ belki sivil denizcilik okullarında) okutuluyor olacağını tahmin ediyor, ama bunun dışında bir benzerinin olup olmadığını bilemiyoruz. Bizler, bir matematikçi (Tosun Terzioğlu) ve bir tarihçi (Halil Berktay) olarak, özel bir denizcilik tarihi ilgisi ve bilgisini paylaştığımızı, ilk defa 1998 yılının ikinci yarısında, Sabancı Üniversitesi'nin müfredatı ve ders tasarımları üzerinde çalışırken fark ettik. Karşılıklı olarak öğrendik ki, birimiz (Tosun Terzioğlu) Boğaz, diğerimiz (Halil Berktay) İzmir, Urla İskelesi ve Foça kıyılarında olmak üzere, ikimiz de daha çocukken denize, teknelere, kürek çekmeye, dümen tutmaya, yelken kullanmaya belirli bir âşinalık edinmiş; gemi aksamı ve denizcilik terminolojisini o yaşta öğrenmişiz. Sonra birimiz (Tosun Terzioğlu) liseyi bitirdiğinde yurtdışına (Newcastle Üniversitesine) matematik okumaya giderken, "acaba gemi mühendisliğine geçer miyim?" düşüncesi kafasında hep varmış; sonuçta geçmemiş ama denize ve denizciliğe merakını hep canlı tutmuş. Diğerimiz (Halil Berktay) çocukluğunda kaptan olma hayalleri kurmuş; lisansta ekonomiye, oradan doktorada tarihe yönelirken de, askeri tarih ve denizcilik tarihi okumaya, öğrenmeye devam etmiş. Her nasılsa, oturup saatlerce *Kon Tiki*'den, Preveze ve Lepanto'dan [İnebahtı], Jutland (Skagerrak) ve Midway'den, Vikinglerden, *Mary Rose* ve *Wasa*'nın alabora oluşlarından,[3] saltanat kayıklarının Boğaz akıntılarını yarmaya yatkınlığından, *Hood* ve *Bismarck*'tan, Mavi Kurdela'dan, İstanbul-Venedik-Barselona tersanelerinden veya Nelson'un Abukir, Kopenhag ve Trafalgar'da kullandığı taktiklerden konuşabiliyoruz. Bu birikimi ne yapalım, bir şekilde değerlendirmeyelim mi? Bu, Sabancı Üniversitesi'nin disiplinlerarasılık vurgusuna çok uygun düşmez mi? Birlikte bir lisans dersi tasarlayıp verme fikrinin, daha ilk sohbetlerimizde doğduğunu hatırlıyoruz.

Nasıl bir ders olabilir, olmalı? Kuşkusuz, öncelikle denizciliğe geniş bir tarihsel perspektif içinde yaklaşan bir ders olacak; yani (başka hiçbir tarih dersine benzemeyen bir şekilde, "büyük daire" [*great circle*] hesaplarını ve hattâ bazı matematik teoremlerinin ispatını içerse de) bir çeşit tarih dersi olacak, son tahlilde. Zira daha teknik veya daha dar, daha uzmanca bir derse bizim kapasitemiz elvermez; ayrıca böyle bir ders, bizim için de, genel lisans öğrencileri için de o kadar ilginç olmayabilir. Tarih ise yeterince esnek ve kapsamlı, kendi içinde zengin alternatifler barındıran bir alan. Günümüzde tarih dersleri çok çeşitli olabiliyor. Tabii alışılmış, kronolojik sıra izleyen "dönem" dersleri hep var; faraza: 17.-18. Yüzyıl Osmanlı tarihi; Rönesans ve Reformasyon; Devrimler Çağı (1770'ler-1848); İç Savaşın Bitiminden Günümüze ABD; Bolşevik Devrimi ve Sovyetler Birliği (1917-1990); Erken Dönem Cumhuriyet Tarihi; Geç Dönem Cumhuriyet Tarihi ve daha niceleri. Zamansal akış ve zaman içinde anlatı, tarihin "olmazsa olmaz"ı. Dolayısıyla kabul etmek gerekir ki hâlâ böyle pek çok kitap yazılıyor, tarih öğretiminin de büyük kısmı hâlâ böyle dersler aracılığıyla yapılıyor –ve yapılmaya devam edecek. Fakat başka türlü araştırmalar, kitaplar ve dersler tasarlamak da pekâlâ mümkün. Tematik çalışmalar, kitaplar ve bunların ders versiyonları, örneğin –Ariès'in öncülük ettiği gibi, çocukluğun tarihi ve ölümün tarihi;[4] cinselliğin ve toplumsal cinsiyet tanımlarının, kadın-erkek ilişkilerinin[5] ve (değişen anlamlarda) "aile"nin tarihi;[6] belirli kavramların tarihi (Almanların *Begriffsgeschichte* dediği); farklı dönem ve katmanlarıyla bir kentin (bu arada, Byzantion / Konstantinopolis / İstanbul'un) tarihi; Akdeniz'in tarihi, Karadeniz'in tarihi;[7] ergenliğin ve gençliğin tarihi, yaşlılığın tarihi, günlük ve/ya özel hayatın tarihi;[8] silâh ve zırhların tarihi,[9] av araç ve silâhlarının tarihi,[10] oyuncakların tarihi... Başka bir deyişle: belirli bir tema, bir obje veya objeler dizisi, bir olaylar dizisi, ya da bir ilişkiler öbeği seçip, bunun aracılığıyla, çeşitli tarihsel çağ ve dönemlere, çeşitli toplum yapıları ve/ya kültürel matrislere pencereler açmak, saplamalar yapmak. İllâ standart periyodik yaklaşımdan daha mı zor? Hayır; her türlü tarih araştırmasında ve dahi ders hazırlığında, her zaman ağır bir hammaliye söz konusu. Belki şu söylenebilir: Tematik yaklaşım, daha çok (kültürleri enlemesine kesmeye ya da bir damarı çağlar boyu izlemeye, ve-

ya kapsamlı karşılaştırmalara yatkınlık açısından) bir zihinsel hazırlık, bir alışkanlık, belki bir *temperament* meselesi. Nitekim (genel olarak Sabancı Üniversitesi öğretim kadrosu olarak) bizler, fazla monist veya "saflık saplantılı" (*puristic*) değil, tersine açık, bile isteye eklektik, geniş meşrepli-mezhepli olduğumuzdan, Tarih (Yüksek Lisans ve Doktora) Programlarımızda her türlüsüne rastlanıyor.

Teorik ve estetik boyutlar

HIST 345 dersinin hocaları ve bu bildiri-makalenin paydaşları olarak ikimizin, genel bir lisans dersi arayışımızda, belirli bir dönem ve ülke ile sınırlı kalmamak açısından tematik yaklaşım öne çıktı; bu da, çağlar boyu bir izlek oluşturmak söz konusu olduğunda, objeler, daha doğrusu "karmaşık insan ve kültür ürünleri" (*complex human and cultural artifacts*) olarak gemileri kullanmayı gündeme getirdi. Bunda, teorik ve metodolojik kaygılar bir yana, başlıbaşına bir estetik, düpedüz zevk boyutunun da belirleyici rol oynadığını dürüstçe itiraf etmeliyiz. Açıkça söylemek gerekirse, ikimiz için de tekneler –ister dış safralı bir Polinezya *pirogue*'u, ister bir İnuit *kayak* veya *umiak*'ı, ister bir Yunan *trireme*'i veya bir Viking *drakkar*'ı, ister *Reale* gibi top çağının Akdeniz kadırgaları, ister *Santa Maria*, *Nina* ve *Pinta* gibi karak-karavel karışımları, ister *HMS Victory* veya *Sanctissima Trinidad* gibi Napolyon savaşları döneminin üç ambarlıları, ister *Cutty Sark* ve *Thermopylae* gibi Uzakdoğu seferi yapan hızlı *clipper*'lar, ister (olanca öldürücülüklerine karşın) I. Dünya Savaşı'nın *Lion* ve *Tiger* tipi savaş kruvazörleri, ister 1940'larda onların da iki buçuk misline ulaşan *Yamato* ve *Musashi* zırhlıları, ister kendi yakın tarihimizin efsane gemileri *Yavuz* ve *Hamidiye* olsun– olağanüstü *güzel* nesneler, her şeyden önce. Gökstad veya Oseberg kazılarından çıkarılıp restore edilmiş İskandinav *long ship*'leri karşısında nefesimiz kesilebilir, örneğin; *Argo* veya *Olympias* modellerine bakarken, Homer'in "gül rengi parmaklarıyla söken şafak" ya da "şarap koyusu deniz" mısraları gelir aklımıza; Arnavutköy'de oturup denize bakarken, *Yavuz* Boğaz'dan geçtiğinde balıkçı kayıklarının nasıl karaya vurduğundan da lâflarız; veya birimiz, Don Juan'ın kraliyet kadırgasının Barselona'nın *Museo Maritim*'indeki tıpkıyapımının köprüsü üzerinde, forsaların kürek çekişi simü-

lasyonunu izlerken diğerini cep telefonuyla arayıp, "bunu görmelisin" demek ihtiyacını duyar. HIST 345'te, teknik ve tarihsel analizlerin yanı sıra, öğrencilerimiz işin bu duygusal boyutunu da algılıyor, sanırız.

Fakat öyle veya böyle, demek ki, gemiler aracılığıyla tarihin çeşitli dönemlerine pencereler açıyor; esas vurgu, hep (belirli) gemiler üzerinde oluyor, bunların "yoğun okuma"larını yapmak suretiyle, arkalarındaki toplum ve kültürlere açılıyoruz:

A- 14 haftalık bir dersin odak noktasında, 12-14 temel gemi tipi (her ne kadar, kendimizi tutamadığımızdan, alt varyantlar ile çok artsa da).

B- Üç temel inceleme ekseni olarak
   1. Yapım malzemeleri (ahşap; çelik/saç; alüminyum, polyester, fiberglas);
   2. İtici güç (kürek, kürek ve yelken, sırf yelken, buhar makinesi ve türbini, buhar sonrası);
   3. Seyir, navigasyon: denizde yer ve yön bulma, rota çizme yöntemleri (rüzgâr ve akıntılar, bulutlar ve deniz kuşları, karadaki nirengi noktaları, pusula, enlem/boylam hesapları, uydular ve GPS).

C- Buradan giderek, bu gemilerin ait olduğu teknolojik eşikler; seyrettiği denizler, uğradığı kıyılar, girip çıktığı limanlar; onları üreten, donatan, kullanan, onlardan yarar-menfaat-kâr sağlayan insanlar; kullanıldıkları, taraf oldukları belli başlı tarihsel süreç ve olaylar.

Bir ilk dizayn aşaması ve sonra, şimdiye kadar dört defa öğrencilere açılarak pratikte sınanma, denenerek geliştirilme sürecinde, aşağı yukarı böyle bir ders ortaya çıkmış bulunuyor. Abartmayalım: alt tarafı, tek sömestirlik bir lisans dersidir söz konusu olan. Uzun süre, kasıtlı olarak başka web sitelerine bakmamıştık, fazla etkilenmeyelim, kopya çekmeyelim, önce kendi kafamızdakilere şekil verelim diye. Ancak HIST 345'i tasarlayıp vermeye başladıktan sonra, Amerikan ve İngiliz üniversiteleri üzerinden bir internet

taraması yaptığımızda gördük ki, ders sistematiğimiz ve okuma listemiz, bu işin çok daha uzmanca yapıldığı bazı kurumlardakinden, işin özü itibariyle pek farklı değildir. Tabii örneğin (İngiltere açısından dahi, tamamen denizcilik tarihine ayrılmış iki daimi kadrosuyla çok istisnai bir konumda bulunan) Hull Üniversitesinde, bizim bir sömestirde okuttuklarımız, başlıbaşına bir "Tarih - Denizcilik Tarihi [konsantrasyonu]" (*History with Maritime History*) lisans programı çerçevesinde, üç yıllık bu programın kapsadığı altı ayrı modülden en az üç, belki dördüne yayılıyor." Sabancı Üniversitesi müfredatında, o kadarına zamanımız ve yerimiz yok. Dolayısıyla HIST 345'in temsil ettiği genel *survey* düzeyi ile yetinirken, derinlik, ayrıntı ve uzmanlaşma düzeylerini bir parça feda etmek durumundayız.

Amaçlar (öğrenim kazanımları), İşbölümü, Okumalar

Bu ölçüler içinde HIST 345, (a) öğrencilere deniz ve gemiler hakkında bazı temel bilgiler vermeyi; (b) deniz ticareti ve deniz savaşları tarihini, insanlık tarihinin bütünü içinde anlamlandırmayı; (c) bu arada, tarihin genel periyodizasyonu hakkında (önceki veya başka derslerden edinilmiş) bilgi ve kavrayışlarını, bir de gemi yapımı ve denizcilik tarihinin belli başlı dönem ve aşamaları aracılığıyla pekiştirip bütünleştirmeyi amaçlıyor. Bu kadarına, dersin en genel öğrenim kazanımları gözüyle bakabiliriz. Ancak bunların ötesinde (d) Mühendislik ve Doğa Bilimleri öğrencilerinin bazı özel formasyon ihtiyaçlarından da söz edilebilir. Yeni teknoloji nasıl (hangi birikim ve denemelerden hareketle) yaratılır? Farklı öğrenme süreçleri nasıl üst üste binip belirli sıçramaları besleyebilir? Geçiş eşiklerinde, eski teknoloji neden birdenbire yok olmayıp, yeni teknoloji(ler) ile bir süre yan yana barınabilir? Böyle örtüşme ânlarında (örneğin kadırgadan kalyona, ya da yelken ve ahşap çağından buhar ve demir (saç) çağına geçişte) ne gibi melezlikler doğabilir? Sonuç olarak yeni bir gemi tipi hâkim olduğunda, ne gibi ek teknoloji ve yan sanayileri beraberinde getirir? Bunlar gibi (e) yeni teknoloji ve sanayilerin çevre etkileri de, HIST 345'te denizcilik tarihi malzemesinden hareketle tartışmaya açtığımız sorular arasında.

Sabancı Üniversitesi'nin öğretim dilinin İngilizce olması, HIST 345 gibi bir dersin okumalarını düzenlemede büyük avantaj sağlıyor. Açık-

çası, henüz pek azı Türkçede bulunabilen geniş ve zengin bir dünya literatürüne açılabiliyoruz. Örneğin, en başta (i) Philip de Souza'nın küçük ama çok güzel yazılmış *Seafaring and Civilization*'ından,[12] gemilerin ve denizciliğin insanlık tarihindeki yeri konusunda genel bir perspektif vermek için yararlanıyoruz. Daha ayrıntılı bir kronolojik anlatım açısından, (ii) Peter Kemp'in *The History of Ships*'inin[13] yanı sıra, (iii) Richard Woodman'ın benzer boyutlardaki *The History of the Ship*'inin[14] (1997) yaklaşık 100 sayfasını kullanmakta; özel olarak yelkenli gemiler konusunu, (iv) Laszlo Veres ve Richard Woodman'ın birlikte hazırladığı *The Story of Sail*'den[15] seçilmiş bir 125-150 sayfa ile takviye etmekteyiz. Yelken çağının bütünü içinde, daha da spesifik olarak top ve kadırgalar (ya da Rönesans savaş kadırgası) çağı, tabii Osmanlı-Türk denizcilik tarihi açısından büyük önem taşıyor. Bu alt-aşamaya, öncelikle (v) J. F. Guilmartin'in[16] (1975) ve (vi) John H. Pryor'un[17] eserleri aracılığıyla eğiliyor; birincil kaynak olarak (vii) Barbaros'un otobiyografik anlatımına[18] başvururken, korsanlığın iç dünyasını canlandırmayı da amaçlıyoruz. Denizcilik tarihinin büyük problemlerinden biri, kadırgaların yerini kalyonlar alırken, aynı zamanda Atlas Okyanusu dünyasının yükselişi ve Akdeniz'in geri kalışı; üstünlüğün İtalya, İspanya ve Osmanlılardan, İngiliz, Fransız ve Hollandalılara geçişidir. Burada devreye (viii) Carlo Cipolla'nın konuya daha çok Avrupa'nın yayılması açısından bakan ünlü kitabı[19] ve (ix) İdris Bostan'ın yeni, kapsamlı bir çalışmasından, Osmanlılarda kadırgadan kalyona geçiş sürecini tartıştığı sayfalar[20] ile (x) gene İdris Bostan'ın makaleler derlemesinin aynı konu üzerinde yoğunlaşan bölümleri geliyor.[21] Bu arada, Osmanlı-Türk denizcilik tarihine ilişkin görsel malzeme zenginlikleri için genellikle (ix) İdris Bostan'ın yukarıda sözü edilen *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri* kitabıyla birlikte (xi) Ahmet Güleryüz'ün[22] ve (xii) Ahmet Güleryüz ile Bernd Langensiepen'in ortak ürünlerine başvuruyoruz.[23] Nihayet (xiii) Dava Sobel'in *Longitude*'unu,[24] artık kalyonlarla birlikte dünyanın bütün deniz ve okyanuslarına yayılan seferler, rotalar örüntüsünün beraberinde getirdiği seyir sorunları ve çözümü açısından ilginç ve önemli buluyor, okutuyoruz.

Neresinden bakarsanız bakın, burada yaklaşık 3000 sayfalık bir okuma hacmi söz konusu. Bir lisans dersi için bu korkutucu gelebilir. Ne ki, yu-

karıdaki döküm içinde yer alan, örneğin (ii) Kemp, (iii) Woodman, (iv) Veres ve Woodman, (ix) Bostan, (xi) Güleryüz, (xii) Güleryüz ve Langensiepen'in eserlerinde görsel unsurlar çok geniş yer tuttuğu gibi, metinlerinin de nisbeten deskriptif ve düşük yoğunluklu olduğunu; üstelik, bazı durumlarda birkaç farklı eserden aşağı yukarı aynı konuların okunmasını istediğimizi (yani işin içine belirli bir örtüşme ve tekrar boyutunun da girdiğini) göz önünde bulundurmalıyız. Bu sonuncu nokta, pedagojik açıdan bilinçli bir seçim: öğrencinin herhangi bir kitabın bir bölümünü diyelim üç kere okumasındansa, aynı konuda benzer bölümleri üç ayrı kitaptan okumasını tercih ederiz. Değişik yazarların bir konuyu işleyiş tarzları arasındaki farkları görebilmeyi de, öğrenim sürecinin çok önemli bir parçası sayıyoruz.

Bu gibi indirimlerle birlikte düşünüldüğünde, HIST 345'in okuma yükü 3000'den çok 2000 sayfaya yakın (ama üzerinde) diye hesaplanabilir. Ancak bu gibi kolaylaştırıcı veya hafifletici faktörleri çok da abartmamalıyız. Bunun tek değilse bile çok önemli bir nedeni, görsel unsurların dersin özü ve esasıyla son derece ilgili, ilintili olmasıdır. Aşağıda tekrar vurgulayacağımız gibi, öğrencilerimizin farklı gemi tipleri, donanımları ve altunsurlarını görür görmez tanımalarını mümkün kılacak bir görsel bellek (*visual memory*) geliştirmelerini çok önemsiyoruz. Kitabi bilgilere burun kıvırdığımızdan değil; ama eğer kadırga ile kalyon arasındaki farkları madde madde yazabilirken, bir İspanyol yağlıboya tablosu veya Osmanlı minyatüründe neyin kadırga, neyin kalyon (veya neyin Kazak *şayka*'sı) olduğunu gösteremiyorlarsa, anlayış ve kavrayışları henüz eksik demektir. Öte yandan, bunun için günümüzde bilfiil denize açılmak, yıllarca okyanuslarda dolaşmak da gerekmiyor. Bir kere, HIST 345 bağlamında her sömestir mutlaka bir Deniz Müzesi gezisi yapıyor; öğrencilerimizi oradaki saltanat kayıkları, modeller, resimler, silâh ve diğer araçlar ile tanıştırıyor; deyim yerindeyse çeşitli vitrinlerin önünde ek dersler yapıyor; bütün bunları gerçekten öğrenmelerini ve hatırlamalarını bekliyoruz. İkincisi, dijital teknoloji bizleri sanal mekânlarda gezindirmek açısından eşsiz olanaklar sunmakta. Sabancı Üniversitesi'ndeki hemen hemen her dersin olduğu gibi HIST 345'in de, sadece dersin o sömestir kayıtlı öğrencilerine açık olan bir webCT'si var. Buraya, kronolojik ve tematik bir sıralama çerçevesinde, en

erken ve ilkelinden başlayarak her bir dönem ve alt-dönemin belli başlı gemi tiplerini, haritalarını, tarihsel olay ve süreç anlatımlarını, savaş ve muharebelerini yerleştiriyoruz. 2006 İlkbahar sömestiri sırasında aldığı en gelişkin şekliyle HIST 345 webCT'si, 400 *megabyte* dolayları gibi, oldukça yüksek bir hacimde. Öğrencilerimizin, okumalarının yanı sıra bu webCT'yi de sürekli inceleme ve özümlemelerini istiyor olmamız, görsel unsurları atlanabilir olmaktan çıkarıp, tam tersine, ciddi ve özel bir öğrenme çabasının hedefleri haline getiriyor.

HIST 345'de (1) çeşitli okumaları ve (2) webCT'sini birbirine bağlama, anlamlandırma görevi, her yerde olduğu gibi (3) sınıf içi öğretimin, yani konferans ve tartışmaların payına düşmekte. Belki biraz değişik olan, bizim öğretim tarzımız. Prensip olarak hemen hemen her derse birlikte giriyor; önceden detaylandırılmış herhangi bir senaryo olmaksızın, birimizin anlatımı sırasında veya sonrasında diğerimiz devreye girip ek katkı ve yorumlarda bulunabiliyoruz. Genel bir planlama ve işbölümü anlayışımız var, kuşkusuz. Her bir dönem veya zaman diliminin genel tarihsel arkaplan veya çerçevesini (faraza Viking gemilerinin kullanıldığı tarihsel ortamı, yani 8.-11. yüzyıllar arası batı-kuzeybatı Avrupa tarihini, ya da Akdeniz'de toplu kadırgalar çağının, yani 15.-16. yüzyılların ana hatlarını ve başlıca politik aktörlerini) daha çok Halil Berktay sunuyor. Değişik denizlerin ve kıyı şeritleri ile limanların özelliklerini, çağlar boyu harita ve portolanları, Akdeniz'de korsanlık ve Barbaros'un *Gazâvat*'ı konularını, daha çok Tosun Terzioğlu anlatıyor. Küresel geometriden hareketle bütün yer bulma ve rota çizme sorunları ise tamamen Tosun Terzioğlu'nun alanı. Ancak bunlar dışında kalan pek çok konuda, belirli bir ilgi-bilgi-anlatım ortaklığımız söz konusu. Alıştık buna; büyük ölçüde doğaçlama yoluyla, yeri geldikçe paslaşıp birbirimizi tamamlayarak, dersi birlikte götürüyoruz.

Ana Bölümler, Taşıyıcı ve Birleştirici Fikirler:

I- Ahşap kaplama tekneler ortaya çıkıncaya kadar

Vurgulamak gerekir ki böylece ortaya çıkan ders (veya daha genel olarak tarihsel anlatım), öncelikle (veya saf veya salt) bir "Türklerin denizcilik tarihi" anlatımı değildir. Çıkış noktası, bütünsel kurgusu ve kıvamı ba-

kımından esas olarak bir "dünya denizciliği kısa tarihi"dir; ne ki, bunun içinde Türklerin de denizle ilişkilerinin ve Türk / Türkiye denizciliğinin tarihi, önemle (yani diyelim Peter Kemp veya Richard Woodman'ın yukarıda zikredilen kitapları gibi genel eserlerdekinden çok daha fazla ve ayrıntılı biçimde) yer almakta. Öte yandan bu, artık izole, kendi içinde veya kendi başına bir anlatım da değildir, zira Türklerin deniz ile ilişkisinin her bir dönemi, ait olduğu dünya denizcilik tarihi diliminin içine dikkatle yerleştirilmiş, bütünsel bağlamına oturtulmuş, deyim yerindeyse "genellik içinde özellik" kerteleri gözetilmiş bulunuyor.

Öğrencilerimizin birçoğu HIST 345 dersine hemen hemen hiçbir şey bilmeksizin geliyor. Biraz soruşturduğumuzda, pek azının yüzdüğü, kürek çektiği veya yelken kullandığı ortaya çıkıyor. Bu koşullar bizi en basit bazı bilgilerle başlamaya zorlamakta. Giriş dersinde (Halil Berktay) genellikle tahtaya bir tekne çiziyor (veya bilgisayardan gösteriyor); bunun üzerinden gövde ve aksamına, iskele-sancak, baş-kıç veya pruva-pupa kavramlarına, direk (pruva, grandi, mizana) ve arma veya donanımlara (*rigging*) ilişkin temel terminolojiyi sunuyor; suda hareket nosyonunu veriyor; omurga, dümen ve küreklerin işlevlerini, suyun omurganın iki yanında eşit veya farklı hızda kaymasının teknenin düz ilerleme veya dönmesini nasıl etkilediğini açıklıyor; bütün bunları kampüsteki gölde, kayıkta bir uygulamayla tamamlamaya çalışıyoruz. Bir adım sonra, daha karmaşık rüzgâr ve yelken konusuna geliyor, herhangi bir yelkenlinin niçin ve nasıl, hangi koşullarda ve ne ölçüde, ne büyüklükte bir açıyla rüzgâra karşı yol alabileceği üzerinde duruyoruz. Buradan cisimlerin su üzerinde yüzerliği (*buoyancy*) konularına geçiyor (Tosun Terzioğlu), Arşimet yasasını hatırlatıyor, baş-kıç vurma (*pitch*) ve yalpa (*roll*) hareketlerini tanımlıyor, denge meselelerine eğiliyor, alabora olma ve batma süreçlerini matematik yöntemleriyle açıklayarak bu başlangıç aşamasını tamamlıyoruz.

Dersin ikinci haftasında, denizcilik tarihinin (daha önce belirttiğimiz) üç ana gelişme ve inceleme ekseni olarak (a) yapım malzemeleri, (b) hareket, itici güç, (c) seyir, navigasyon konularına giriyor; her bir tarihsel aşamanın bu üç faktörün bileşimi temelinde nasıl somutlanabileceğini örneklerle göstermeye çalışıyoruz.

İkinci haftadan üçüncü haftaya geçerken, su üzerinde yüzme araçlarının ilk gelişim evrelerine değiniyor; basit ve sonra karmaşık flotasyon araçlarını, salları ve kamış tekneleri, hayvan dersiyle kaplanmış *kayak, umiak* ve *curragh*'ları, tek ağaçtan yapılan oyuk kanoları (*dugouts*), dış safralı (*outrigger*) kanoları, sonra oyuk kanoların bordalarının ek kerestelerle yükseltilmesini, bütün bir deneme-öğrenme sürecinin alt aşamaları olarak yorumluyor– ve buradan, ahşap kaplama yoluyla inşa edilen "gerçek gemi"lere (*true boats*) yöneliyoruz.[25] Suda yüzen bir cismin "üzerine" olmak ile "içinde" olmak arasındaki farka dikkat çekiyor; ahşap iskelet ve kaplamanın, hangi hacim, direnç, büyüklük ve taşıma kapasitesi sorunlarını çözmek suretiyle tarihteki ilk büyük ve evrensel yapım malzemesi niteliğini kazandığını ve bundan böyle yaklaşık 2500-3000 yıl boyunca geçerli sınırların ahşap strüktürün sınırları olacağını açıklıyor; İÖ 1000 dolaylarından MS 1850 dolaylarına kadar uzanan bütün bu dönem boyunca, yapım malzemesi ve itici güç itibariyle (ahşap + kürek), (ahşap + kürek ve yelken), (ahşap + yelken) bileşimlerinin birbirini izlemesi konusunda genel bir perspektif sunuyoruz.

II- Yerel kültürler, "yatay" bir dünya

Buradan da hareketle, üçüncü hafta sona erer veya dördüncü hafta başlarken, çok önemli bir tarihsel fikri: *modernite öncesinin yerel gemi yapım ve denizcilik kültürlerinin yatay çeşitliliği* fikrini artık gündeme getirmiş oluyoruz. Meselenin geneli ve özeli şöyle ifade edilebilir: MS 1500 dolaylarına kadar, "yatay" olarak örgütlenmiş bir dünya söz konusuydu. Bu dünyada, her biri kendi ortamı, kendi *niche*'i içinde var olan yerel-bölgesel kültür ve/ya uygarlıklar vardı; bu kültür-uygarlık dairelerine karşılık gelen ve onların içini dolduran devletler, imparatorluklar vardı; kendine has diller ve yazılar, kendine has inanç sistemleri, kendine has örf ve âdetler, kendine has giyim kuşam, kendine has aile ve toplumsal cinsiyet yapıları, kendine has resim, mimari, müzik, edebiyat gelenekleri, kendine has savaş tarzları, zırh ve silâhlar, ordu örgütlenmeleri, kendine has hanedan kurguları, meşruiyet ideolojileri ve siyasal kültürler vardı. Bu dünya henüz "dikey" bir dünya değildi; şu anlamda ki, kültür-uygarlık daireleri ya

da bunlara denk düşen devlet ve imparatorluklar açısından, evrensel kudret ve zenginlik hiyerarşilerini henüz barındırmıyor ve böyle algılanamıyordu. Belki, herkesin "kendi köşesinde en güçlü" olduğu bir dünyaydı.[26] Derken bu kültür-uygarlık daireleri veya toplumsal formasyonlardan bir tanesi ve sadece bir tanesi, diğerlerinin üzerinde yükselmeye, aynı zamanda diğerlerinin alanlarına doğru yayılmaya başladı. Modernitenin, kapitalizmin, ne derseniz deyin, Avrupa'da doğup gelişmesine, Batı'nın karşılaştığı bütün diğer yerel-bölgesel kültür formasyonlarını zaman içinde özümlemesi, onlara üstün gelmesi, kendi paradigmasını, kendi kültürel, sanatsal *idiom*'unu onlara kabul ettirmesi süreçleri eşlik etti. Milâdi takvim de buna bir örnektir, Latin alfabesi de; İtalyan Rönesansı'nda yaratılan birey-merkezli perspektif kurallarının, resim sanatının sonraki 500 yılına yön vermesi de buna örnektir, modern mimarinin, "klasik" müziğin, *rock* ve *jazz*'in küreselleşmesi de; Bilimsel Devrimin ve temellendirdiği Aydınlanma rasyonalizminin kabullenilmesi de buna örnektir, 19. yüzyılda tanımlanan Sosyal Bilimler sistematiği ile birlikte çağdağ üniversite yapısının yeryüzünün her köşesine sıçraması da.[27] Bütün bunları nostaljik değil gerçekçi bir espri içinde kaydediyoruz.[28]

Farklı uygarlık dairelerinin diğer kültür bileşenleri için geçerli olan, gemi yapımı ve denizcilik kültürleri için de aynen geçerlidir. Bir yere kadar, yeryüzünün çeşitli köşelerinde, değişik kıyısal seyrüsefer (*coastal shipping and seafaring*) kültürleri mevcuttu. Farklı denizler, iklimler, rüzgârlar, akıntılar; keza farklı *hinterland*'lar, bitki örtüleri, maden cevherleri ve bunlara bağlı olarak gelişen malzeme yelpazeleri (kereste kaynağının hindistancevizi ağaçlarından ibaret olup olmadığı, ya da demirden âlet yapılıp yapılamadığı dahil), bu yerel, kıyısal seyrüsefer kültürlerini büyük ölçüde belirlemiş; örneğin Arktik dairesini *kayak* ve *umiak*'lar ya da Polinezya'yı ve hattâ Kolomb öncesinde Amerikaları oyuk kanolar ile sınırlamış; buna karşılık ahşap kaplama tekniğinin örnekleri olarak Çin'de *junk*'ları, Arabistan yarımadasında *dhow*'ları, Akdeniz'de İlkçağ ve Ortaçağ kadırgalarını, İskandinavya'da ise Viking tarzı uzun tekneleri ortaya çıkarmıştı. Gene de bu son dördü ve benzerleri, son tahlilde yerel kültür ve aktivite alanlarına aittiler, zira yapısal özellikleri belirli menzil ve rota kısıtlarını dayatıyordu.

Ancak bir noktada, 1450-1500 arasında bunlardan biri ve sadece biri, kendi bağrından, kıyıya paralel seyrüsefer ile yetinmeyip açık denizlere yönelebilecek ve okyanusları düzenli olarak aşabilecek (aşıp geri dönebilecek) bir ahşap ve yelkenli gemi tipi ile, buna uygun bir denizcilik bilgisini çıkaracak, yaratacaktı.

III- Akdeniz kadırgalarının üç aşaması

Tabii bir sömestir içinde, sözünü ettiğimiz yerel-bölgesel gemi yapımı ve denizcilik kültürlerinin hepsini eşit ağırlıkla izleyemiyor, inceleyemiyoruz. 15. yüzyılda çıkagelecek geçiş eşiği, daha çok Avrupa üzerinde yoğunlaşmamızı; bu da modernite öncesi gemi tipleri arasında (1) Akdeniz kadırgalarına ve (2) kuzey denizlerinde Viking gemilerine ağırlık vermemizi gerektiriyor. Bu konuya, Ege-Akdeniz ve İskandinavya ortamlarını karşılaştırarak giriyoruz (Tosun Terzioğlu). Gerçi Akdeniz neredeyse tamamen kapalı bir içdeniz (Lat. *medi* + *terra*: karaların, kıtaların arasında, ortasında kalan deniz). Baltık buna biraz benziyor ama Atlas Okyanusu'na eklemlenmesi içinde Kuzey Denizi çok daha açık. Gene de, hem kuzeyde hem güneyde denizin çağrısı çok güçlü. Zira birincisi, engebeli arazide kara ulaşımına kıyasla, becerilebildiği takdirde deniz ulaşımı çok daha rahat ve hızlı. İkinci olarak doğal çevre, gemi yapımı ve kullanımını adım adım öğrenmek bakımından çok çeşitli olanaklar sunuyor. Her iki durumda da kıyılar çok girintili çıkıntılı; iki adımda bir güvenli limanlar, barınma ve saklanma noktaları var; yer yer sahile kadar inen ormanlardan, bol ve iyi kereste sağlanıyor. Bu koşullarda, sakin koy ve körfezlerde basit tezgâhlar kurabiliyor; sonra, çoğunlukla kıyıya paralel seyrederken, kolayca mevki ve rota tâyini yapabiliyorsunuz. Bütün bunlar, yerel denizcilik kültürlerinin belirmesi ve oldukça ileri düzeylere ulaşması, zengin tecrübe birikimleri yaratması açısından çok önemli. Esasen 1400'lerin gelişmeleri, sonuç olarak Avrupa'nın kuzeyi ve güneyinde oluşan bu tecrübe birikimlerinden, bu iki yerel geleneğin kavşağından fışkıracak.

Bu girişten sonra, şimdilik Viking gemileri ve denizciliğini bir yana bırakırsak, asıl Akdeniz kadırgasıdır, daha doğrusu kadırgalarıdır ki,

bizi bu sempozyumdaki konumuza, yani Osmanlı denizciliğine dünya denizcilik tarihi bağlamında bakabilme arayışına çok daha fazla yaklaştırıyor. Burada bir hususa öncelikle değinmeliyiz: devletsiz (veya devlet-öncesi) toplumlar ile, devletli toplumlar arasındaki fark. İskandinavya, çok uzun süre kabile toplumlarının alanıydı. Viking gemileri de, en azından MS 1000 dolaylarına kadar, daha çok bu tür toplumların bir maddi kültür ürünü ve yayılma aracıydı. Başka bir deyişle, küçük savaş şeflerinin bir araya getirebildiği olanaklarla inşa ediliyor ve belki tek başlarına, belki en çok birkaç gemiden oluşan gruplar halinde, her biri (yağma ve ganimet hırsının birleştirdiği) otuz-kırk kadar özgür savaşçı-kürekçi taşıyarak sefere çıkıyorlardı. Kabile toplumundan devlete ilk geçişlerin daha İÖ 3000 dolaylarında baş gösterdiği Yakındoğu'da ise, belli başlı bir gemi tipi olarak Akdeniz kadırgası, başından itibaren daha çok devletli toplumların bir maddi kültür ürünü ve yayılma aracıydı. Kuzeyde olmayan bazı sosyo-ekonomik koşullar, güneyde hep mevcuttu: kadırgaların inşa edildiği kalıcı ve korunaklı tersanelerin kurulmasında, donatılmaları ve mürettebatlarının temininde, düzenli ikmal ve onarım şebekelerinin oluşturulmalarında –her şey bir yana, Akdeniz kadırgasının Viking gemisine kıyasla çok daha büyük ve ağır bir tekne olmasında ve keza, zaman içinde Akdeniz donanmalarının Viking (korsan) filolarına kıyasla çok daha büyük boyutlara ulaşmasında, hep, adına devlet dediğimiz otoriter, kumandacı örgütlenme tarzının koordinasyon, mobilizasyon ve kaynak konsantrasyonu kapasitesi somutlanıyordu.

Bu çerçevede, belli başlı bir gemi tipi olarak Akdeniz kadırgası, ince uzun gövdesi, kürekli ve yelkenli seyir özellikleriyle, ana tasarımını en az iki bin yıl boyunca korurken, bu kadar uzun sürede ister istemez bazı değişikliklere de uğradı. Bu ikincil değişikliklerden hareketle, başlıca üç aşama veya alt-dönemden söz edebiliriz:

(1) İlkçağda Fenike, Yunan ve Roma kadırgaları, genellikle tek (bazen, küçük ve öne eğik bir pruva direğinin eklenmesiyle iki) direklerinde, rüzgârı sadece arkadan almaya elverişli bir kare yelken taşıyordu. Esas itici güç ise, bir, iki, üç veya beş sıra halinde düzenlenmiş küreklerdi (*bireme*, *trireme* veya *quinquireme* deyimlerinin, bir kürekte iki-üç-beş kürekçi mi,

yoksa iki-üç-beş sıra kürek mi anlamına geldiğine ilişki belirsizlik ve tartışmalar, günümüzde, çok-sıralılık yönünde kesin çözüme kavuşmuş bulunuyor).[29] Henüz gerçek dümen keşfedilmediğinden, kıç taraflarında sağlı sollu iki dümen boynası (*steering oars*) yer alıyor; burunda ise, metal uçlu bir mahmuz, su kesiminden veya biraz altından ileriye uzanıyor; gövde, çarpmanın şokunu massedecek şekilde, boydan boya uzanan çember-kirişlerle takviye ediliyordu. Dolayısıyla savaş yöntemleri arasında rampa ve mahmuzlama ön plandaydı. Roma İmparatorluğu'nda bunlara, (a) giderek yükselip belirginleşen baş ve kıç kasaralarına yerleştirilen mancınıklar, büyük torsiyon yayları ve sair fırlatıcılar; (b) özellikle Kartaca donanması ile mücadelede çok önemli rol oynayan bordalama köprüleri eklendi. *Corvus* adı verilen bu köprü, direğe bağlı ve asılı durduğu dikey pozisyonundan, mayna edilerek düşürüldüğünde, altındaki büyük metal diş rampa edilen geminin güvertesine saplanıyor; bu sayede Roma lejyonerleri, ayrılıp kaçması olanaksızlaşmış Kartaca gemisinin güvertesine akabiliyordu. Bu örneğin de yansıttığı gibi, son tahlilde, gemilere bindirilmiş cenkçilerin rolü tâyin ediciydi. Ne ki, teknelerin küçüklüğü ve sınırlı kapasitesi itibariyle, normal mürettebatlarına ek olarak cenkçi müfrezeleri de gemilere bindirildiğinde, denizde kalabilme süreleri çok (belki birkaç günle) sınırlıydı (bu, hem yer yetersizliği ve yiyecek-içecek depolama sorunlarından, hem de kalabalık koşullarda yüksek denizlerin, dalga ve fırtınaların yaratabileceği tehlikelerden kaynaklanmaktaydı). Dolayısıyla bir deniz muharebesi olasılığında, taraflar cenkçilerini gemilere mümkün olan en son anda bindirmeye bakıyordu.[30]

(2) Ortaçağda ince uzun gövde biçimi aşağı yukarı aynı kalırken, gelişme, arma ve kürek sıralarında yoğunlaştı. Bir başka yerel kültür ortamında: Arap yarımadasının doğu (Basra Körfezi) ve batı (Kızıldeniz) kıyılarında ve kıyı seyrüseferinde geliştirildiği düşünülen latin yelkenler, herhalde Haçlı Seferleri sırasında Doğu Akdeniz'e girdi ve/ya oradan bütün Akdeniz dünyasına yayıldı. Baş-kıç yönünde eğik ve hemen her yöne döndürülebilen serenleriyle bu yelkenler, bir, iki veya hattâ (*gallia grossa*'larda) üç direğe çekildiğinde, kadırgaları çok hızlandırmakla kalmadı; dümen boynalarının yerini gerçek dümen tertibatının almasıyla da birleştiğinde, özellikle

rüzgâra karşı seyir ve genel manevra kabiliyetlerinde büyük bir sıçramaya yol açtı. Buna paralel olarak bordalar alçaldı ve birden fazla kürek sıraları yok oldu; bunun yerine, suya daha yatık girebilen, dolayısıyla güverte ile daha dar bir açı yapan, büyük ve uzun kürekleri birden fazla kürekçinin çekmesi yoluna gidildi. Su kesimine veya hemen sualtına yerleştirilen pruva mahmuzu kalktı; bir anlamda yerini, uzun bir civadra bastonu aldı. Rampa savaşı önemini korurken, geleneksel fırlatıcıların yanı sıra, "Rum ateşi" adı verilen ilkel bir alev makinesi, Bizans *dromon*'larını hayli uzun bir dönem avantajlı kıldı.[31]

(3) Rönesans döneminde, Yeniçağın şafağı sökerken yaşanan en büyük gelişme, kâğıt ve pusula gibi diğer bir dizi icadın yanı sıra gene Çin kökenli barutun da Orta Asya steplerini aşarak Avrupa'ya ulaşması oldu.[32] Ateşli silâhlar sadece karada Ortaçağa özgü, dik ve yüksek duvarlı tahkimatın sonunu getirmekle kalmadı; daha 1400'lerden itibaren, ayaklı küçük küpeşte topları (*swivel guns*) ve biraz daha büyük, ahşap kundaklı ve tekerlekli pruva topları biçiminde kadırgalara da taşındı. Bu dürtüyle tekne tasarımı da biraz büyür ve sağlamlaşırken, pruva üzerindeki bir köprüye denge hesapları gereği ortadan yanlara doğru azalan çap ve ağırlıkta simetrik olarak yerleştirilen topların sayısı arttı ve Osmanlı baştardalarında genellikle üçe, Venedik ve İspanyol *lanterna*'larında daha çok beşe, nadiren yediye, (Osmanlıların *mavna* dediği) azman *galleasse*'ların yuvarlak, silindir şeklindeki *arrumbada*'larında daha da fazlasına ulaştı. Efektif eylem yarıçapını esas olarak taşıyabilecekleri içme suyu miktarının belirlediği kadırgalar,[33] uzun yolculukları yelkenle yapar, rüzgârsızlık nedeniyle mecbur kaldıklarında kürekle saatte ancak 1-2 kilometrelik bir hıza ulaşırken, yakın dövüş koşullarında saatte 10-12 kilometreyi bulan veya belki aşan bir hızla kısa *sprint*'ler atabilmeye, pruva toplarından yıkıcı ve sersemletici bir salvonun ardından çevik bir şekilde dönüp rampa savaşına geçebilmeye başladılar.[34] Bu ortak yönlerin ötesinde, Osmanlı, Mağrip korsanı, Saint-Jean tarikatı, Venedik, Papalık ve İspanyol kadırgalarının farklı özelliklerini, Akdeniz'in bu başlıca sosyo-politik aktörlerinin değişik jeopolitik konumları ve stratejik yönelimleri belirledi.

IV- 1500 DOLAYLARINDA "DİKEY" BİR DÜNYAYA GEÇİŞ

Fakat demek ki top ve kadırgalar çağı, aslında Akdeniz kadırgasının (çok da uzun sürmeyen) son aşamasıydı; bunun da ötesinde, kürek ve yelken çağının bütünü için, hattâ daha genel olarak yeryüzünün farklı köşelerindeki yerel gemi yapımı ve denizcilik kültürlerinin ayrı ve özerk varlığı için bir son veya sonun başlangıcıydı. Çünkü ateşli silâhlarla donatılmış kadırgaların üstünlük yüzyılları, aynı zamanda hem Akdeniz'de, hem Atlas Okyanusu kıyılarında yeni bir gemi tipinin geliştirildiği yüzyıllardı. Geç Ortaçağ döneminde kuzeybatı Avrupa'nın sırf yelkenli yük gemileri olan *cocca*'lar bu açıdan bir başlangıç noktası oluşturdu. Zaten kürek lumbarlarına yer vermeyen bordaları daha da yükseldi; iç strüktürleri sağlamlaşırken boyları de uzadı ve dolayısıyla direk sayıları önce iki, sonra üç (hattâ deneysel mahiyette dört) oldu; yüksek direkler ve daha çok kare yelken (kabasorta donanım), hem daha büyük ve hacimli, hem de metre veya metreküp başına daha az emek-yoğun (dolayısıyla uzun seferlerde çok daha fazla yiyecek-içecek taşıyabilen ve taşıdığı kadarı tayfasına fazlasıyla yeten) tekneleri doğurdu. Büyüklük ve hacim faktörleri, daha fazla ticari emtia taşınabilmesi ve büyük seferlerin kârlılık oranının yükselmesini; yüksek strüktürel direnç ise, borda topları ve sair ateşli silâhlar ile donanmış bir savaş üstünlüğünü beraberinde getirdi. Sadece pusula, usturlab, giderek *quadrant* ve *sextant* değil, aynı zamanda kâğıt ve matbaa, yani harita, atlas ve seyahatnamelerin basılarak çoğaltılması olanağı da, nesilden nesile çığ gibi büyüyerek devredilen bir matbu belleğin, kümülatif bir denizcilik bilgisinin ortaya çıkmasını sağladı.

Bu okyanus yelkenlisi (*ocean-going sail*) türü gemilerin yaratılması (ya da Cipolla'nın ifadesiyle, top ile yelkenin, *guns and sails*'in yan yana gelmesi), "büyük coğrafi keşifler çağı" diye adlandırdığımız, Avrupa'nın kendi dışına yayılması ve modern kapitalist dünya sisteminin oluşması sürecinden ayırt edilmesi olanaksız bir hamle, bir ilerlemedir.[35] Öyle ki, biri diğeri olmadan düşünülemez. Gene aynı yayılma sürecinde, bu yeni ahşap, yüksek bordalı, yelkenli gemi tipinin, daha ilk kültürler-arası karşılaşma ve çatışma ânından itibaren, bütün diğer yerel gemi yapım kültürleri ve tiplerine baskın çıktığını ve zamanla onların yerini almaya başladığını da görü-

yoruz. Evet, bugün de Inouit'ler fok derisi kaplanmış *kayak* ve *umiak*'larından vazgeçmiş değiller. Evet, bugün de Zanzibar'da *dhow* inşası sürüyor. Ama bir bütün olarak bakıldığında, 16. yüzyıldan itibaren önce ahşap ve yelkenli, sonra buharlı saç gemilerin yapımında Avrupa'da (veya daha geniş bir ifadeyle Batı'da) geliştirilen yapım teknikleri ve kullanım kültürünün (biliminin) giderek evrenselleştiğini gözlüyoruz. Dolayısıyla okyanusaşırı yelken çağı (*the age of ocean-going sail*), dünya denizcilik tarihinde çok tâyin edici bir dönem, tâyin edici bir eşiktir. Kabaca 1450-1850 arasındaki bu dört yüz yıl, gemi yapımında ve denizcilikte büyük bir birleşme, yeknesaklaşma dönemi olduğu gibi, üç aşağı beş yukarı Erken Moderniteye veya Yeniçağa, ilk denizaşırı sömürge imparatorluklarına, bir başka deyişle tüccar imparatorluklarına (*merchant empires*) ve dolayısıyla kapitalizmin sanayi-öncesi "ilk birikim" çağına da denk düşüyor.[36]

V- Okyanus yelkenlileri çağının ayrıntıları

Bütün bu nedenlerle, bizim HIST 345 dersimizin de odağında bu dönem yer almakta. 1500'den önce, (1) buraya nasıl gelindiği, belirgin anlatım çizgisi. 1850'den sonra ise (3) buhar ve çelik çağı (*age of steam and steel*) gündeme gelecek. Ama ikisinin arasında (2) Kolomb'un küçük filosundan Nelson'a, Trafalgar'a ve 2000 küsur tonluk *HMS Victory*'ye uzanan, oradan Kırım Savaşı ve *Mahmudiye* kalyonu ile artık iyiden iyiye alacakaranlığına gömülen, ama Uzakdoğu *clipper*'ları sayesinde sivil taşımacılık alanında biraz daha direnen okyanus-aşırı yelken çağı, 14 haftalık sömestirin 7-8 haftasına yaydığımız büyüleyici bir öyküyü oluşturuyor.

Biz bu öyküyü derinlemesine işlemeye, bir kronolojik örtüşmenin tekrar tekrar altını çizerek başlıyoruz: 1450-1600 arasında eski ve yeni, biraz farklı coğrafyalarda da olsa yan yana ve içi çeydi, zira yukarıda da belirttiğimiz gibi, Akdeniz'de henüz top ve kadırgalar çağı yaşanırken, Atlas Okyanusu'nda *cocca*'dan *caravela* ve *carrack*'a geçiş başlamıştı bile –aksi takdirde, kadırgalar çağının son ve en büyük muharebesi olan Lepanto (1571) ile kalyonlar çağının ilk büyük muharebesi olan Armada savaşlarını (1588) sadece 17 yılın ayırması, kolay kolay açıklanamaz. İkinci olarak, yukarıda özetlediğimiz kalyonlara geçiş sürecinin, şimdi ayrıntılarına giriyo-

ruz: (i) *caravela latina* (üç direkte de latin yelken) ve *caravela redondo* (pruva direğinde kare, grandi ve mizana direklerinde latin yelken) ayırımı; sonra (ii) *caravela redondo* ve *carrack* farkı (karavellere kıyasla çok daha yüksek baş ve kıç kasarası artı pruva ve grandi direklerinde kabasorta, sadece mizanada latin donanım); (iii) bir problem: yer yer kürekli ve üç direkli denemeleri (Kâtip Çelebi'nin *göke*'lerinde olduğu gibi); (iv) bir başka problem: dört direkli denemeler (iki ön direkte kare, iki arka direkte latin yelken) ve bu "azman"lar nedeniyle ortaya çıkan geçişsel terminoloji karışıklıkları (karavel mi, karak mı?); (v) 16. yüzyıl kalyonlarında, böyle melezliklerin giderek eliminasyonu: tamamen küreksiz, üç direkli, pruva ve grandi direklerinde kabasorta ve mizana direğinde latin armalı, direkler arasında ise başkıç yelkenli tekneler; (vi) devlet törenselliği nedeniyle özellikle kıç kasaraları fazla yüksek yapılan, dolayısıyla hem rüzgârla sürüklenmeye yatkın, hem de aşırı havaleli teknelerin, şu veya bu nedenle ikide bir alabora olmasından (*Mary Rose*, *Wasa*) önemli tasarım dersleri çıkarılması;[37] (vii) yapısal sağlamlaşma ile birlikte, geri tepmeyi massedebilirliğin de artmasıyla, borda toplarının giderek çoğalması ve ağırlaşması; (viii) ilk defa 1588'de, İspanyol Armada'sının uğradığı yenilgilerde net bir şekilde görüldüğü gibi, rampa savaşının yerini topçu savaşının almaya yüz tutması;[38] (viii) böyle böyle, görece daha düz güverteli ve düşük profilli, hızlı ve çevik, denizlere dayanıklı ve güvenli bir kalyon (*galleon*) tipolojisine ulaşılması; (ix) 17. yüzyılda da yerini –bu "kalyon" sözcüğünün Osmanlı / Türkçe kullanımında genel bir kategori olarak yerleşmesine karşılık– Batı Avrupa'da, artık ambar (top güvertesi) ve top sayılarına göre ayrıştırılmış bir sınıflar (*rates*) düzenlemesine, bu çerçevede 1. sınıf, 2. sınıf, 3. sınıf ve 4. sınıf "hatt-ı muharebe" gemileri (*ships of the line of battle*, veya kısaca *ships of the line*) ile 5. sınıf ve 6. sınıf firkateynleri (*frigates*) klasmanına bırakması.

Üçüncü olarak, bütün bu teknik gelişmeleri hem özendiren, hem kullanan sosyo-ekonomik ve siyasi-askeri süreçler: Merkantilizm çağının keşif, soygun ve kolonizasyon kavgaları; önce Portekiz ve İspanya'nın, sonra Hollanda'nın, sonra Fransa ve İngiltere'nin öne çıkması; okyanuslara egemenlik mücadelesinde son raundların, 17. yüzyılda Hollanda ile İngiltere, 18. yüzyılın ikinci yarısı ile Fransız Devrimi ve Napolyon savaşları dö-

neminde İngiltere ile Fransa arasında oynanması. Dördüncü olarak, taktiklerin gelişimi: borda ateşinin en etkili şekilde kullanılması için başvurulan, gemilerin baş-kıç yönünde peşpeşe sıralanması veya öndekinin dümen suyunu izlemesi şeklindeki hatt-ı muharebe (*line of battle, line ahead formation*) dizilimlerinin saatlerce süren top düellolarına karşın pat durumlarıyla sonuçlanması eğilimi, yani birbirini nötralize edebilme kapasitesi karşısında, düşmanın muharebe hattını birkaç noktadan yarma ve sonra filo parçacıklarını iki taraftan kuşatıp kıskaca alma yöntemlerinin, önce "Şanlı 1 Haziran" (*Glorious First of June*) ve ardından "St Vincent Burnu" (*Cape St Vincent*) muharebelerinde, biraz da tesadüflerin yardımıyla geliştirilip, Nelson döneminde (Nil/Abukir, Kopenhag, Trafalgar) sistematik bir mükemmeliyete ulaştırılması.

Beşinci olarak, bu zeminde, son ve toparlayıcı bir kadırga-kalyon karşılaştırması. Önce maddi-teknik boyutlar (isterseniz, işin *hardware* yönü diyelim): (a) yapı, siluet, hacim ve tonaj, alçak ve yüksek bordalar; (b) 3, 5, en fazla 7 pruva topuna karşı bir bordaya 40-50 top yerleştirebilmenin yol açtığı ateş üstünlüğü; (c) kürek ve yelkene karşı sırf yelken; (d) metreküp başına daha yüksek ve daha düşük emek-yoğunluk; (e) kadırganın efektif eylem yarıçapını ilk ağızda taşıyabileceği içme suyu miktarının belirlemesi ve aynı zamanda kış denizlerine göreli dayanıksızlığı sonucu, harekât süresinin mevsimlik, harekât alanının ise iç veya sığ denizlerle sınırlı kalmasına karşılık, kalyon türevlerinin okyanuslarda sürekli seyir kapasitesine ulaşması; (f) kadırgaların kış mevsiminde, liman ve tersanede kolayca yenilenebilmesine karşılık, kalyon türevlerinin limanda kaldıkça hem fizikman, hem mürettebatın becerileri itibariyle çürümeye yüz tutması; (g) kadırganın kürek gücüyle dar yerde seri manevra yapabilmesi, ansızın hızlanabilmesi veya durabilmesi, limanlara kolay girip çıkabilmesine karşılık, kalyonların limanda demirli yakalanma dezavantajlarıyla birlikte, uzun seyir avantajları. Ve nihayet, bütün bunlara eşlik eden zihinsel-kültürel boyutlar (ya da işin *software* yönü): (h) Bunlar öylesine farklı iki gemi tipi ki, yalnız inşa aşamasında iki ayrı mühendislik sürecini değil, kullanım aşamasında da taban tabana zıt harekât konseptleri ve davranış alışkanlıklarını gerektiriyor. Özetle, birinde karaya daha yakın ve bağlısın. Diğerinde ise,

ne kadar limandan uzakta, açık denizde kalırsan, gemilerin için de, denizciliğin için de, top talimin için de o kadar iyidir. En önemlisi, kalyonlarınla asla limanda, sıkışık düzende, demirli vaziyette yakalanmayacaksın.

Türk-Osmanlı Denizciliğinin Ana Çerçevesi: Kadırga ve kalyon yüzyılları

Bütün bu hazırlık açıklamalarını adım adım inşa eder, arka planı sağlam tutarsak, Türklerin denizcilik tarihini de dünya tarihi içindeki yeri ve bağlamına doğru bir şekilde yerleştirebiliriz. Ayrıca bu çerçevede, Türk denizciliğinin bazı özel çizgilerine, kuvvetli ve zayıf yanlarına da, karşılaştırmalı bir perspektif içinde açıklık getirebiliriz. Önce bir zaman ve mekân sorunu: Türk-Osmanlı denizcilik tarihi, dünya denizcilik tarihinin hangi dönemleri ve coğrafyasına oturuyor? Artık aşikâr olsa gerek: Türk-Osmanlı denizciliği, esas olarak (tabii Ege'si ve Karadeniz'iyle birlikte) bir Akdeniz serüveni. Başka bir deyişle, öncelikle bir okyanus ortamında yer almıyor, bir okyanus girişimini ifade etmiyor. Gelip yerleştikleri tarihsel coğrafyanın bir cilvesi: Orta Asya Türklerinin bir bölümünün mekân tuttuğu bu Osmanlı ve sonra modern Türkiye toprakları, yeryüzünün uçsuz bucaksız ve birbirine geçişimli okyanus alanlarından herhangi birine (özellikle de Atlas Okyanusu'na) sahildar değil. Gerçi Osmanlılar bir noktada (16. yüzyıl ortalarında) Hint Okyanusu'na açılacaklar. Ama bu dahi başından itibaren defansif bir reaksiyon niteliğinde: Portekizliler çoktan Afrika'yı dolanıp Hindistan'a (ve ötesine) ulaşmış, buralarda kök salmaya başlamışlar; Şark ticaretini kestikleri gibi, Basra Körfezi'nin girişinde yuvalanıyor, hattâ Kızıldeniz üzerinden Hicaz dolaylarına kadar geliyor, saldırıyorlar.[39] Osmanlıların yaptığı, bu mevzilenişi Hint Okyanusu'nun kuzeybatı kıyıları ve kıyı sularından söküp atmaya çalışmaktan ibaret. Stratejik açıdan Portekizliler aktif, Osmanlılar ise pasif. Bu pasiflik, sınırlı bir vizyon, sınırlı bir erişim ve sınırlı bir operasyon demek. Bütün bunlar da sonuçta, başarısızlığı beraberinde getiriyor. Gerçi Osmanlılar Kızıldeniz'i kapatıyorlar ve dolayısıyla Memluk döneminde Portekizlilerin Mekke-Medine önlerine gelmelerinin İslâm dünyasında yarattığı telâş bir nebze yatışıyor. Ama buna karşılık Osmanlılar da Hint Okyanusu'nda tutunmayı başaramıyorlar –ve uzun

vâdede, dünya tarihindeki konumları açısından, asıl bu, tâyin edici olacak. Mesele sırf Basra körfezinde uygun kereste eksikliğinden, yerel malzemelerle yapılan kadırgaların Hint Okyanusu rüzgâr ve dalgalarında yüksek bordalı Portekiz tekneleriyle baş edememesinden, ya da bu coğrafyada (biraz sonra değineceğimiz) Ege korsanlığı fideliğinden beslenmenin mümkün olmamasından ibaret değil.[40] Bütün bunlarda da somutlanan, çok daha temel bir yetersizlik söz konusu: Güney denizleri, Osmanlı İmparatorluğu'nun efektif erişiminin dışında, Osmanlı kültür dairesinin ötesinde kalıyor.[41] Özetle, Osmanlılar her şeyden önce coğrafi konumları nedeniyle, bir okyanus denizciliği geliştiremediler; okyanuslar üzerinden Yeniçağın (Erken Modernitenin) açık deniz hâkimiyeti mücadelelerine (ve dolayısıyla kapitalizmin ilk birikim süreçlerine) taraf olamadılar.

Dolayısıyla ve aynı zamanda bu coğrafi marjinalliğe, geniş bir perspektiften bakıldığında, belirli bir tarihsel gecikmişlik denk düşüyor. Anahatlarıyla söyleyecek olursak, (i) Türk-Osmanlı denizciliği Geç Ortaçağda, Akdeniz kadırgalarının (latin yelken, gerçek dümen, tek sıra kürek ve mahmuz yerine civadra bastonu ile belirlenen) ikinci alt-aşamasında uç veriyor. Buradan devamla (ii) Rönesans savaş kadırgası, ya da top ve kadırgalar çağına uzanıyor (dolayısıyla "Akdeniz'de Türk Korsanları", "Barbaros Geliyor" veya "Turgut Reis" öykülerimiz,[42] Akdeniz kadırgalarının işte bu üçüncü ve son alt-aşamasına oturuyor). Sonra (iii) 17. yüzyılda oldukça zor bir kadırgadan kalyona geçiş süreci yaşanıyor ve bu adım ancak büyük 1683-99 savaşı sırasında netlik kazanıyor. Demek ki (iv) Osmanlı kalyonculuğu kabaca 1700-1860 arasına tarihlenebilir. Bunu da (v) Kırım Savaşı ve bu arada Sinop muharebesinin simgelediği kırılma hattından itibaren, Osmanlı-Türk denizciliğinin "buhar ve çelik" (*steam and steel*) çağı izliyor. Yukarıda, HIST 345 dersinin ana bölümleri, taşıyıcı ve birleştirici fikirleri olarak *(III) Akdeniz kadırgalarının üç aşamasından* ve *(IV) dikey bir dünyaya geçişten* söz ettik. Buna göre, Türk-Osmanlı denizciliği (III)'ün ortalarında başlıyor ve (IV) boyunca devam ediyor. Ancak, sonuçta Osmanlılar da, Atlas Okyanusu kıyısı ülkeleri gibi, (jenerik anlamıyla) kalyon –daha doğrusu üç direkli, yelkenli hatt-ı muharebe gemileri– kullanır olmakla birlikte, 18. ve 19. yüzyıllardaki şekli ve haliyle Osmanlı denizciliği, *(V) Okyanus*

yelkenciliği çağının asli bir parçasını oluşturmuyor, oluşturamıyor. Bu yarı-global, yarı-yerel denizcilik, okyanus tipi yelkenlileri Akdeniz ortamıyla sınırlı olarak kullanıyor. Asıl tam-global gemi yapımı ve denizcilik kültürleri, açık deniz hâkimiyeti üzerinden modern kapitalist dünya sisteminde öncülük ve hegemonya mücadelesi veren Hollanda, Fransa ve nihayet İngiltere'ye (ardından ABD'ye) ait. Osmanlı-Türk denizciliği ise, bu gibi ülkelerin yakaladığı, temsil ettiği, gerçek anlamıyla *(V) Okyanus yelkenciliği çağının* zamandaş fakat yarı-periferal bir eklentisini meydana getiriyor.

Türklerin Denizi ve Denizciliği Öğrenme Süreçleri

Bu coğrafi marjinallik ve tarihsel gecikmişliğin çeşitli boyutları, Türk-Osmanlı denizcilik tarihinin çeşitli noktalarında, farklı biçimlerde tezahür ediyor. Türklerin asli yaşam alanı Orta Asya. Tarihsel köken olarak Türkler, "bozkırların atlı kavimleri" arasında yer alıyor; bir başka deyişle, atlı göçebelik yaşam tarzını ve at sırtında okçuluk savaş tarzını bir dizi başka kavimle, sayısız boy veya aşiret gruplarıyla paylaşıyorlar.[43] Bu Türk boylarının bir bölümü, zaman içinde Batı Asya'ya doğru yer değiştiriyor; eski yerleşik tarım ve büyük uygarlık alanlarına komşu veya iç içe yaşamaya başlıyor. Bunların da bir bölümü, Selçuk soyundan gelme bir savaş önderliğini izleyerek, 11. yüzyıldan itibaren Ortadoğu'ya giriyor; böylece, Fuad Köprülü'nün ifadesiyle "Türk askeri aristokrasisine müstenid" ve 1918'e kadar sürecek bir devletler zinciri ortaya çıkıyor.[44]

Bu, aynı zamanda, denizle temas ve denizi tanıma, öğrenme süreçlerinin de başlangıç noktasıdır. Orta Asya Türklerinin bir bölümü, Akdeniz aracılığıyla, Akdeniz bağlamında dünya denizcilik tarihine dahil olurken; daha somut olarak, Rum Selçukluları Karadeniz ve Akdeniz kıyılarına dayanır, Sinop ve Alâiye tersaneleri yapılırken, burada başka hangi politik hâkimiyet, ekonomik nüfuz ve kültürel etkileşim kuşakları söz konusuydu? (a) Kıyı şeridinin genellikle Yunanca konuşulan balıkçı köylerinde, aynı zamanda kayık ve tekne de inşa ediliyor; bunlar küçük ölçekli ve kısa mesafeli, kıyıya paralel seyreden, yerel gemicilik ve taşımacılık faaliyetinde kullanılıyordu. (b) Bu kuşağın biraz ötesinde, Konstantinopolis'te, Ege adalarında ve Karadeniz'in kuzeyinde ise, Bizans'tan Venedik ve Cenova ege-

menliğine doğru bir geçiş yaşanmaktaydı. Özellikle 12. ve 13. yüzyıllarda, bir kısım İtalyan şehir-devletlerinin yükselişi artık belirginleşiyor; İpek Yolu ve Baharat Yolu boyunca Doğu Akdeniz limanlarına ulaştırılan Uzakdoğu lüks emtiası, Süveyş, İskenderiye, Şam, Halep, Lazkiye ve tabii Konstantinopolis gibi antrepolardan, İtalyan tüccar ve armatörlerinin gemilerine yüklenip öncelikle Venedik ve Cenova'ya (ama ayrıca Pisa, Amalfi, Livorno gibi diğer bazı kentlere de) taşınıyor; buralardan batı ve kuzey Avrupa'ya dağılıyor; bütün bu alışveriş ve finansman süreçleri, özellikle Po ovası ve çevresinde, Rönesans'ın da maddi temelini oluşturacak büyük bir sermaye birikimi ve kentleşme hamlesini besliyordu.[45] Bunun bir boyutu, Akdeniz coğrafyasında zaten merkezi bir konumu olan İtalya'nın gemicilikte çok ileri gitmesi ve gerek batısına (yani Batı Akdeniz havzasına), gerekse doğusuna (yani Doğu Akdeniz havzasına) teknoloji ve teknolojiyle birlikte terminoloji ihraç eder hale gelmesiydi. Bir diğer boyutu, eski bir Bizans kolonisi olarak yola çıkan Venedik'in, Mısır ve Suriye ile arasındaki deniz rotalarını tamamen kendi kontrolüne alabilmek için, Adriyatik ve Mora kıyıları ile Euboia (Eğriboz), Girit, Kıbrıs ve sair Ege adalarında bir dizi müstahkem liman, ticari-askeri kale ve karakol edinmeye girişmesiydi ki, yüzleri denize ve sırtları karaya dönük, *hinterland*'ları çok dar bu *enclave*'ler, zamanla bütün bir *thalassocracy* (deniz imparatorluğu) oluşturacaktı.[46]

Malazgirt (1071) ve Miryokefalon (1176) zaferlerinden, Konya Sultanlığının I. Gıyaseddin Keyhusrev (1192-96, 1205-11), I. İzzeddin Keykâvus (1211-20) ve I. Alaeddin Keykubad (1220-37) ile somutlanan doruğuna, oradan 1243 Kösedağ yenilgisini izleyen II. Beylikler Dönemine, nihayet bu matris içinden, 14. yüzyılın ilk yarısında Osmanlıların varlıklarını hissettirmeye başlamalarına uzanan süreçler içinde, Anadolu'ya gelip yerleşen, oradan Balkanlara sıçrayan Türklerin deniz ve gemiler ile tanışması, işte başlıca bu iki kültürel kuşak aracılığıyla gerçekleşti. Başka bir deyişle, Türklerin denizcilik birikimini Anadolu Beylikleri mirasının üzerine Osmanlıların oturması şeklinde özetlemek yetersizdir. Önce, Anadolu Türk beylikleri içinden (Menteşe, Saruhan veya Aydınoğulları gibi) denizci, deniz gazisi özellikleri taşıyanlar, bu "Yunanca konuşan kıyı şeridi ve balıkçı köyleri + Bizans + İtalyan tüccar sermayesi" birikimini özümsediler; sonra da Os-

manlılar, gene hem önceki kültür mirası, hem de Anadolu Beyliklerinin mirası üzerine oturdular. Tabii bir sonraki aşamada, önce Gelibolu'yu ve sonra Konstantinopolis'i alıp, buralardaki bütün Bizans donanma teşkilâtının ve tersanelerinin mirası üzerine de oturdular. Günümüz Türkçesindeki balık isimleri ile denizcilik terimlerinin etimolojisi, bu öğrenme sürecini olduğu gibi yansıtır.[47] Nitekim günümüz Türkçesindeki balık isimlerinin neredeyse tamamı (pek az istisnayla) Yunancadan,[48] gemi aksam ve donanımı ile denizciliğe, manevra ve komutlara ilişkin terimlerin ise bir bölümü gene Yunancadan, ama asıl büyük kısmı İtalyancadan gelir.[49] Olgusal düzeyde, hiç tartışılacak yanı yoktur bunun. Henry Kahane, Renée Kahane ve Andreas Tietze'nin ünlü etimolojik sözlüğü,[50] alanının otoritesi tartışılmaz başyapıtıdır. Merak ve arzu eden, daha hafif ve eğlenceli bir okuma için Alan Davidson'ın balık isimleri karşılaştırmalarına da bir göz atmalıdır.[51] Zamanını şaşırmış bir "dil milliyetçiliği"nden kaynaklanabilen duygusal gocunmaların ise bilimde hiç yeri yoktur. Osmanlıların kendileri, modernite ve nasyonalizm ile gelen bu tür reaksiyonlara hayli yabancıydılar. O kadar ki, örneğin Reisülküttab Abdullah Berri [veya Birri],[52] 1792'de şöyle yazıyordu:

> Ehl-i İslâmın kefereye taklidi yakışmaz denür ise [de] Devlet-i Aliye'nin ibtidada donanması olmayub, Efrenc taifesine taklid ile tanzim ettiği cümlenin mâlûmudur. Ve hâlâ tersanede istimal olunan tâbirat ve istilâhat cümle Frenk tâbiratıdır.[53]

İmparatorluk Donanması ile Ege ve Akdeniz Korsanlığı Arasındaki İlişki

Şüphesiz şunu da unutmamalıyız: Bırakalım, herhangi bir "dil milliyetçiliği"ni; bu dönemin Ege kıyısındaki Türk(men) beylikleri ve deniz gazileri açısından, pek çok durumda, çok kesin dinî sınırlar, Hıristiyanlık âlemi ile İslam âlemini ayıran aşılmaz duvarlar dahi söz konusu değildi. Tersine, çok kaypak, habire değişen ittifaklar dünyasıydı bu: Bizans'ın iç savaşlarında, düşman hanedanlar farklı Türk beyliklerini kendi yanlarına çekiyor; aynı şeyi Balkan krallıkları da yapıp, özellikle deniz gazilerine davet çı-

kartıyor (ve Türklerin Avrupa topraklarına ilk ayak basışı aslında bu sayede oluyor); esasen Peçeneklerden bu yana hemen hemen herkes, bu savaşçı Türk boylarından paralı asker yazmak için de elinden geleni ardına koymuyor; zamanla bu çabalar korsanlığı yeni yeni öğrenen Türk-Müslüman kesimlere de uzanıyordu.[54]

Bu sonuncu husus, bizim, Osmanlı denizciliği ve donanmasının tarihsel gelişim süreçlerine ilişkin bir sonraki büyük meseleyi de yeni ve taze bir biçimde kavramamızı mümkün kılıyor. Neydi bu Türk korsanlığı? Daha doğrusu, neden Osmanlı-Türk denizcilik tarihinde o kadar geniş bir yer tutuyor(du)? Burada, belirli bir dünya savaş tarihi bilgisinden ve gene belirli bir dünya denizcilik tarihi bilgisinden kaynaklanan dört beş nokta var ki, biz de HIST 345 dersimizde bunları Türk-Osmanlı denizcilik tarihine ışık tutmak, karşılaştırmalı bir anlayış getirmek için kullanıyoruz.

1- Mekân sorunu: Tarihte korsanlık, daima, özel coğrafyalarda özel tutunma biçimlerini gerektirir (veya içerir). (a) Organize devletlerin etkili erişimi dışında kalan bazı deniz alanlarının, (b) hem işlek ticaret rotalarına yakın düşmesi, (c) hem de çok sayıda adayı ve/ya çok girintili çıkıntılı kıyıları ve/ya haritası çıkarılmamış, iskandili alınmamış sığlık ve kayalıkları kapsaması, bu koşulların bazılarıdır. I. ve II. Dünya Savaşlarının *U-boot*'ları gibi modernite öncesinin korsanları da boş denizlerde rastgele dolaşmaz; yoğun ama nisbeten korumasız bir gemi trafiğinin civarında devriye gezer veya pusuya yatar; avlarını kaptıktan sonra da kaçıp gizli üslerine sığınır, gemilerini onarır, ortalığın yatışmasını beklerler. Bu tür korsan "in" veya "yuva"larında ikmal yapabilmeleri, dost veya en azından zararsız bir yerel nüfus ile nisbeten iyi ilişkiler içinde olmalarına da bağlıdır. Birtakım küçük ağa, derebeyi veya prensler (hatta bazı büyük devletler) tarafından korunup besleniyorlarsa, tabii bu daha da iyidir.

2- Somut örnekler: MS 8.-11. yüzyıllarda Vikinglerin, kabaca 1500-1850 arasında dil ve dinleri ne olursa olsun bütün Akdeniz korsanlarının, gene 1500-1700 dolaylarında İngiliz ve Fransız korsanlarının her çeşidinin efsanevi faaliyeti hep böyle coğrafyalarla ilintilidir: sırasıyla (i) İskandinavya, kuzey İrlanda ve İngiltere-Fransa kıyıları; (ii) bir yanda Ege ve diğer yanda Mağrip;[55] (iii) Yeni Dünya'dan altın ve gümüş taşıyan İspanyol kalyonla-

rının yolu üzerindeki, henüz kimsenin denetim altına alamadığı Karayip adaları ve denizi.[56]

3- Siyasal heves ve özlemler: Belki korsanların çoğu sırf taşınabilir ve kolay pay edilebilir ganimet, lüks emtia, altın ve gümüş peşinde koşar, ama bazıları da bir yerde tutunup kendi küçük krallığını kurmaya yönelir. O kadar boş ve umutsuz bir çaba mıdır bu? Bütün korsan-krallar yenilgiye, yakalanıp asılmaya mahkûm mudur? Bir korsan reisi, asla kalıcı bir hükümdara dönüşemez, karanlık geçmişini silip bir "devlet kurucu" olarak yeniden doğamaz, başarısı sayesinde yeni bir meşruiyet edinemez mi? Hiç de değil: 10. yüzyıl başlarında Rollo adındaki bir Viking reisinin Fransa'nın kuzeybatı köşesindeki bir yarımadada üslenip, imtiyaz edinip Normandiya dükalığını kurması; 11. yüzyıl sonları ve 12. yüzyılda bu Normandiya'dan gelen bazı şövalyelerin, İtalya'nın güney ucunda Araplara karşı savaşırken "soyguncu baronlar" (*robber barons*) olarak sivrilmesi ve toprağa yerleşmesi; keza 16. yüzyılın ilk yarısında Ege kıyılarından kopup gelen Oruç Reis ve kardeşlerinin Mağrip'te kendilerine ite kaka bir yer açmaları –bu ve benzeri olgular, Charles Tilly'nin "organize suç olarak savaş ve devlet kurma süreçleri"ne ilişkin teorik perspektifleriyle birlikte düşünüldüğünde,[57] söz konusu geçişin pekâlâ mümkün olduğuna işaret eder.

4- Kooptasyon ihtiyacı ve ihtimali: Korsan reisliğinden hanedan kuruculuğuna sıçrayış, olasılıklar yelpazesinin bir ucunda yer alıyorsa, aynı yelpaze üzerinde bir yerde, grandi sereninden sallandırılmanın veya kazığa oturtulmanın yanı sıra, bağışlanıp devlet hizmetine girme alternatifinin de yer aldığı kabul edilmelidir. Bu, her şeyden önce geleneksel tarım imparatorluklarının bir ihtiyacıdır. Sanayi teknolojisi, bütün modern devletlerin ordu, donanma ve hava kuvvetlerini (ve otellerini, fabrikalarını, otoyollarını, gökdelenlerini) eninde sonunda birbirine benzetmekle kalmaz; aynı zamanda, özel ve yerel bazı beceri birikimlerinden de bağımsız kılar (zira artık deniz harp okullarında sadece yalı çocuklarına değil, dağlısı ve ovalısı, köylüsü ve kenar mahallelisi ile herkese, firkateyn kaptanlığı, sonar veya radar teknisyenliği, top veya roket bataryası ateş tanzim subaylığı öğretilebilir). Oysa sanayi öncesinin geleneksel imparatorlukları, tekdüze (mesela sırf piyade ya da sırf süvari, ya da sırf mızrakçı veya sırf okçu) değil, gerçekten "bileşik" or-

du ve donanmalar kurabildikleri ölçüde, bunu, belirli ekolojik ortamlara özgü, hayli spesifik savaşçılık kültürleri ve/ya özel becerilerini ithal ve ilhak edebilmelerine borçluydular. Mısır firavunlarının ordularındaki Mezopotamya veya Nübye müfrezeleri; Pers ordularına eşlik eden Fenike kadırgaları; İskender'in sapancı ve ciritçi hafif piyadeleri; Roma'nın kâh çölden, kâh İspanya'dan, kâh Franklardan devşirdiği süvariler; keza Çin ordularındaki Orta Asya atlıları veya Abbasilerden itibaren Müslüman Arap ordularında beliren Türk gulamlar; buna karşılık Moğol ordularının Müslüman Arap mancınıkçılar ya da Çinli roketçiler ile takviye edilmesi, hep bu tür kooptasyonlardandı. İşte, büyüyüp gelişen Osmanlı İmparatorluğu'nun bir deniz gücü, devlet donanması ihtiyacı açısından da, Ege kıyı ve adalarının sakinleri, balıkçı köyleri, gemici aile ve toplulukları (ve tabii korsanları), böyle bir "çekirdekten yetişme" insan gücü ve becerileri havuzu niteliğindeydi. Top ve kadırgalar çağının sonuna kadar, gemi kaptanları, tayfaları, kürekçileri itibariyle donanma-yı hümayun sürekli buradan besleniyor; hatta bir kısım reisler beylerbeyliğine, paşalığa ve kapudanpaşalığa kadar yükseliyor; bazen ise (1571 Lepanto yenilgisinde olduğu gibi) bu göbek bağının kesilmiş olması, başarısızlık nedeni olarak gösteriliyordu.

5- Kanundışılık ile devlet hizmeti arasında giriş-çıkış kolaylığı: Modern toplumlarda yaşayan bizler, (mafyalaşmanın bütün aşındırmalarına karşın) kanunlara riayet alanı ile kanun-dışılık arasında net ve kesin ayırımlara alışkınız, son tahlilde. Büyük ölçüde bu, "hukukun üstünlüğü" kavramının ideolojik olarak yerleşmesi ve içselleştirilmesinden; buna bağlı olarak suçun ve suçluluğun aynı zamanda bir ahlaki dışla(n)ma boyutu peydahlamasından kaynaklanıyor. Oysa modernite öncesinde, suçluluk ile suçsuzluk, kanun-dışı olmak ile kanunların koruması altında olmak arasında bu kadar değer yüklü bir çizgi yoktu. Bu da, bir durumdan diğerine geçiş kolaylığı; hatta iki alan arasında sürekli bir dolaşımın varlığı anlamına geliyordu. Osmanlı tarihinde bunun bir örneği, Celali isyanları sırasında saltanatın, diş geçiremediği bazı Celali reislerini icabında paşalık vererek devlet hizmetine alıp diğerlerini ezmede kullanmaya çalışması, sonra kendini emniyette hissettiğinde, çizmeyi aştıkları bahanesiyle tuzağa düşürüp idam etmesidir. Celaliler açısından bakıldığında ise bu, devlet hizmetine girip çıkma, bir dö-

nem paşalık yapıp sonra (diyelim, kendilerine kurulan tuzaktan sıyrılabilirlerse) tekrar Celaliliğe dönme olasılıklarının daima mevcut olması demektir.[58] Osmanlı tarihinde bunun ikinci ve belki daha büyük, daha ünlü örneği, korsanlık ile devlet donanması arasındaki ilişkidir. Zindancı Mahmud Kaptan'ın anılarında, korsanlığa geçiş kolaylığı ve olağanlığının çok çeşitli örneklerine rastlayabiliriz.[59] Zindancı'nın korsan teknesi, Kıbrıs'a giden bir gemiyi ele geçirip yağmaladığında, esir düşenler arasında bulunan, "Kıbrıs paşasının oğlu" Ali Bey'in, zaten babasının kendisine yüz vermediği gerekçesiyle hemen oracıkta korsanlara katılmaya karar vermesi, bunlardan sadece biridir. Akdeniz ölçeğinde, Mağrip korsanlarının Osmanlı devletiyle ilişkisi ile St. Jean şövalyelerinin (Venedik ve İspanya gibi) Hıristiyan devletleriyle ilişkisi, benzer, karşılaştırılabilir fenomenlerdir. Akdeniz ve Atlas Okyanusu birlikte düşünüldüğünde ise, Hızır Reis'in korsanlıktan gelip Barbaros Hayreddin Paşa olarak Osmanlı kapudan paşalığına yükselmesi (ve Preveze'de başrolü oynaması) ile Francis Drake'in korsanlıktan gelip *Sir* Francis Drake olarak koramiralliğe yükselmesi (ve İspanyol *armada*'sının yenilgiye uğratılmasında başrolü oynaması), son derece çarpıcı bir paralellik arz eder.[60] Meşru şiddet tekeli, modern devletin bir özelliği sayılır. Buradan hareketle Charles Tilly, modern devlete giden yolda, "alternatif şiddet odakları"ndan hem azami ölçüde yararlanılması, hem de bunların "geri dönüşüm"e tabi tutulması, adım adım emilmesi, massedilmesi, devlet hizmetine alınması veya imha edilmesinden söz eder.[61] Yeniçağın "Erken Modernite"si gelişirken Atlas Okyanusu'nda ve Akdeniz'de yaygın olarak yaşanan büyük korsanlık dönemini modern devletin kuruluş rekabetleri ve sarsıntıları çerçevesinde değerlendiren yeni bir tarihçilik literatürü[62] Türk korsanlığının yeniden yorumlanması olanaklarına da ışık tutmaktadır.[63]

Osmanlı Deniz Gücünün Stratejik Kullanımı

HIST 345 dersinde, Barbaros'un özgül serüveni hakkında daha çok birimizin (Tosun Terzioğlu) *Gazâvat*'tan hareketle anlattıkları, örneğin pratik denizcilik bilgisine, devriye geziş tarzına, ele geçirdiği bazı büyük tekneleri (bugün *reverse engineering* denilen bir uygulamayla) söküp incelemesine ve sonra daha küçük, kendi amaçlarına daha uygun teknelerin in-

şasında kullanmasına, siyasi zekâsına (örneğin Mısır seferine çıkmış Osmanlı donanmasıyla tesadüfenmiş gibi buluşmasına) dair gözlemler,[64] işte, korsanlığa ilişkin bu tür karşılaştırmalar üzerinde yükseliyor.

Ve tabii bu da tamamlandığında, 15.-16. yüzyılların top ve kadırgalar çağı hakkında daha derli toplu, daha kapsayıcı bir şekilde konuşabiliyoruz artık. Ortada başlıca üç kuvvet var (batıdan doğuya): İspanya krallığı, Venedik dükalığı ve Osmanlı İmparatorluğu. Başlıca üç kent, üç liman: Barselona, Venedik ve İstanbul. Üç büyük tesis: Barselona *drassanes*'i, Venedik *arsenale*'si, İstanbul *tersane-i amire*'si.[65] Bu üç büyük donanma üssünden ikisi olanca haşmeti ve güzelliğiyle mevcut, ama Kasımpaşa tersanesi kalmamış maalesef. Ve bir esas gemi tipi: Rönesans savaş kadırgası. Farklı yazılışlarıyla *galere sotil* veya *gallia sottile*; beş altı kademelik bir büyüklük ıskalasının ortasında; *kalite* ve *perkende*'ye doğru küçülen, *baştarda* ve *mavna*'ya doğru azmanlaşan tipik boyutlarıyla 24-28 oturak arası.[66] Kürekli ve (latin) yelkenli bir gemi tipi: (daha önce de belirttiğimiz gibi) rüzgâr müsait olduğunda özellikle uzak mesafeleri yelkenle katediyor. Öte yandan, limana giriş çıkışta, demirler veya demir alırken olduğu gibi savaş halinde de, kısa mesafede olanca çevik manevra kabiliyetini küreklerinden alıyor. Durgun havalarda, uzun yolda bile hareketsiz kalmıyor; saatte 1-2 km gibi düşük bir hızla da olsa rotasında ilerlemeye devam ediyor. Dolayısıyla kadırga, hem çok sayıda kürekçisiyle (birim uzunluk veya birim hacim başına) nisbeten insan-yoğun, emek-yoğun bir tekne, hem de bu kürekçiler özellikle Akdeniz sefer mevsiminde, yani çoğunlukla sıcak yaz aylarında büyük miktarda enerji ve su tüketiyor. Bu da (günümüzde bir savaş uçağının ikmalsiz efektif eylem yarıçapını taşıyabileceği jet yakıtının belirlemesi gibi) kadırganın ikmalsiz efektif eylem yarıçapını taşıyabileceği içme suyu miktarının belirlemesi sonucunu veriyor. Akdeniz'in farklı denizci kültürlerinin değişik su taşıma yöntemlerini (fıçı, tulum), kadırgalarına yükledikleri su miktarlarını, çeşitli noktalar arasında mevsimden mevsime (rüzgâr ve akıntılara) bağlı olarak değişen seyir sürelerini, Guilmartin ve Pryor'ın defalarca atıfta bulunduğumuz çalışmalarından izleyebiliyoruz.

Bu ortak zemin üzerinde, Osmanlıların kadırgalarını kullanma tarzı, gene Guilmartin'in işaret ettiği gibi, örneğin Venedik'ten önemli fark-

lar arz ediyor. Yukarıda değindiğimiz gibi, küçük nüfusuyla Venedik'in, toplam yüzölçümü dar, ancak bir yığın kale ve karakol halinde çok yaygın ve dağınık bir deniz imparatorluğu vardı. Osmanlılar ise hep öncelikle bir kara devleti ve imparatorluğuydu. Bu kara imparatorluğu, hemen daima kesintisiz, boşluksuz bir blok halinde genişliyordu. *Doge*'lar ile sultanlar arasındaki mücadelenin esas konusu, Asya üzerinden gelen İpek Yolu ve Baharat Yolu'nun son etapı olan Ege ve Doğu Akdeniz üzerinde hâkimiyetti. 15. yüzyıl koşullarında Osmanlı devletinin likidite ayağı büyük ölçüde bu transit ticaretinde pay sahibi olmaya bağlıydı. Fatih Sultan Mehmed'den itibaren Osmanlıların, söz konusu ticaret yolları üzerindeki Venedik sultasına karşı taarruzu, hep karadan gelişti. Edirne'den kuzeye, Balkanlara çıkarken Adriyatik kıyısındaki Venedik kalelerini; keza güneye, Yunanistan'a ve Mora'ya inerken, Ege ve İyon Denizi kıyılarındaki Venedik kalelerini, hep kara tarafından kuşatıp *hinterland*'larından koparırak izole etmeyi ve düşürmeyi deniyorlardı. Bu tür operasyonlarda donanma, daha çok, ordunun karadan ilerleyişine paralel ve tamamlayıcı bir şekilde mevzileniyor; kısmen ordunun deniz tarafına kalkan olup, cenahına veya gerisine bir çıkartma harekâtı düzenlenmesini önlemeyi, kısmen söz konusu kıyı kalelerini denizden ablukaya alıp, Venedik'ten ikmal ulaştırılmasını engellemeyi üstleniyordu. Orta Avrupa cephesinde ise bu sefer Tuna üzerinde bir "ince donanma"nın, orduya aynı tür destek vermesi bekleniyordu.[67]

Tekrar edelim: bunlar çoğunlukla donanmanın ikincil konumda olduğu operasyonlardı. Belki sadece adalara yönelik çıkarma harekâtları gündeme geldiğinde –II. Dünya Savaşı'nda Amerikan donanmasının Pasifik'te Japonlara karşı "adadan adaya sıçrama" (*island-hopping*) operasyonlarını çağrıştıran bir şekilde– donanma hiç olmazsa bir aşamada daha fazla önem kazanıyor; ancak burada bile, özellikle (Rodos, Malta, Kıbrıs veya Girit gibi) büyük bir ada söz konusu olduğunda, bir kere ordu karaya çıkarılıp, müstahkem liman kentleri kara tarafından muhasara altına alındığında, donanmanın payına gene (a) taktik planda, söz konusu liman kentlerini yakından abluka altına almak, (b) stratejik planda, daha uzun menzilli bir kalkan oluşturmak, yani açık denizde devriye gezerek karşı tarafın güçlü bir donanmayla çıkagelmesi olasılığını önlemek gibi rol ve görevler düşüyor-

du. Buna karşılık sınırlı arazisi ve küçük nüfusuyla Venedik için, birincisi, donanma hemen daima öncelikliydi. İkincisi, 15. ve 16. yüzyıllarda stratejik inisiyatifin Osmanlılara geçmesi karşısında, genellikle, dağınık deniz imparatorluklarının muhasara altındaki parçacıklarına yardım ulaştırabilmek için küçük vur-kaç harekâtlarında yoğunlaşıyor; örneğin dört-beş, en fazla sekiz-on kadırgadan oluşan bir filotilla ile ansızın gelip sisin veya gece karanlığının da yardımıyla Osmanlı ablukasını yararak limandan içeri dalıyor, kuşatılmış kaledekilere top, barut, yiyecek ve sair ikmal malzemesi ile bir miktar takviye kuvvet de bırakıp, birkaç gece sonra ablukayı bu sefer tersten yararak gerisin geri denize açılıyorlardı.[68] Üçüncüsü, konumları ve uzun vadeli çıkarları itibariyle Akdeniz'de her zaman Osmanlıların en istikrarlı rakibi olduklarından (nitekim bütün 1400'lerin başlarından 1700'lere kadar bütün bir kronoloji, adım başı Osmanlı-Venedik harpleriyle doludur), arada sırada Osmanlılara karşı eski Haçlılık ideolojisine başvurmak suretiyle çeşitli Hıristiyan devletlerini kapsayan büyük ittifaklar kurma girişimlerinin başını da gene Venedik çekiyordu.

Denizler, Muharebeler, Ablukalar

Bu genel çerçeve, Osmanlı-Türk denizcilik tarihinin en ünlü bazı harp ve muharebelerini de tarihsel, stratejik ve taktik bağlamlarına oturtup, bilimsel bir serinkanlılıkla anlatma ve açıklamamızı mümkün kılıyor. Örneğin Preveze (1538), diyebiliyoruz, stratejik açıdan bakıldığında, Osmanlıların Balkanlar ve Orta Avrupa cephesindeki kara harekâtına donanmanın Adriyatik kıyısı boyunca kalkan rolü oynamasının tipik bir örneğidir. Taktik açıdan ise, ani rüzgâr değişimleri karşısında hem yelkenli ve kürekli, hem sırf yelkenli gemilerden oluşan karma donanmaların, o günün koşullarında nasıl bir keşmekeşe sürüklenebileceğini kavramamıza yarar. Preveze önlerinde rüzgârın önce şiddetlenmesi Andrea Doria'nın filosunun devriye pozisyonunu koruyamayıp güneye kaymasına, ardından havanın kalması ise bu sefer karavel ve karaklarının hareketsiz kalıp kadırgalarından kopmasına yol açmış; işte bunlar, hızla demir alıp limandan kürek gücüyle çıkan Barbaros'un kadırgalarının taarruzuna maruz kalmıştır. Karma donanmaların koordinasyon sorunları, Cerbe'de de (1560) gözlenebilir. Gi-

ovanni Doria'nın filosu Cerbe adasının kuzeyi ve doğusuna öbek öbek yayılmışken, İstanbul'dan yola çıkan Piyale Paşa'nın, elverişli bir rüzgârı arkasına alarak beklenenden çok kısa sürede Cerbe önlerine ulaşması, 80'i aşkın kadırgasıyla bu dağınıklığın üzerine bir baskın hızıyla çullanmasını sağlamış; bu yüzden Hıristiyan donanmasının kayıpları aslında Preveze'yi çok aşan boyutlara ulaşmıştır.[69]

Buna karşılık Lepanto'da (1571) stratejik durum Preveze'ye benzer (zira Müezzinzade'nin donanması, Kıbrıs'ın fethi harekâtını korumak için Adriyatik çıkışı, Korent körfezi ve Patras dolaylarında dolaşmaktadır), ama taktik bakımdan farklılık arz eder. Her iki taraftan 200'ü aşkın, yani toplam 400'den fazla kadırganın (bir başka deyişle, Akdeniz'de mevcut bütün savaş kadırgalarının yüzde 80 kadarının) katıldığı, kürek ve yelken çağının bu son ve en büyük deniz muharebesinde Hıristiyan Müttefik donanmasının kazandığı ezici zaferi, örneğin Guilmartin, Cipolla ve Pryor'un da içinde yer aldığı bütün bir Batı literatürü başlıca şu dört etmenle açıklar:[70] (i) Osmanlı kadırgalarının genellikle üç pruva topuna karşılık özellikle İspanyol ve Venedik kadırgalarının ortalama beş pruva topu taşıması sonucu, Müttefikler açısından başlangıçta oluşan topçu üstünlüğü. (ii) Bu arada, Hıristiyan donanmasının ön safına yerleştirilen altı büyük *galleasse* veya mavnanın, Osmanlı muharebe hatlarının içinden geçerken hayli büyük karışıklık ve tahribat yaratması. (iii) Bir kere rampa savaşı başladıktan, merkezde Don Juan ile Müezzinzade'nin kadırgaları birbirine kenetlendikten ve her iki taraftan da daha birçok kadırga yetişip onlarla borda bordaya verdikten, böylece deniz üzerinde adeta bütün bir ada oluştuktan ve birbirine girmiş bu güverteler üzerinde cenkçiler kâh o yöne, kâh bu yöne akmaya başladıktan sonra, yeniçerilerin kısmen ok ve yay (ve dolayısıyla ancak kısmen tüfek) kullanmalarına karşılık, özellikle İspanyol deniz silahendazlarının tüfekleriyle büyük bir ateş üstünlüğü kurmaları (nitekim pek çok yağlıboya tabloda, İspanyol piyadelerinin, göğüs zırhlarının orasından burasından çıkan, isabet etmiş ama zırhı delip geçememiş oklarla kirpiye dönmüş halde savaşmaya devam ederken resmedilir). (iv) Osmanlı sağ kanadının kara ile aralarına girerek kendilerini kuşatma girişimi karşısında, Hıristiyan donanmasının sol kanadındaki Venedik kadırgalarının, çevik bir

manevra üstünlüğüyle sola çark edip, Suluk Mehmed Reis komutasındaki bu Osmanlı sağ kanadını Skrofa burnu sığlıklarına sürerek imha etmeyi başarması. Kolaylıkla görüleceği gibi, yüzeysel veya hamasi değil, öyle çok fazla dinî-kültürel öğelere başvuran bir tahlil de değil, enikonu ciddi, etraflı ve realist bir tahlildir bu. Ne ki, Türkiye'de Osmanlı denizcilik tarihini konu alan en yeni ve hacimli bazı yayınlarda dahi, Osmanlı donanmasının "bir takım eksikleri" yüzünden yenildiği yolunda, son derece genel, bulanık ve totolojik bazı ifadeler kullanılırken (tarihte hangi ordu veya donanma, "bir takım eksikleri" bulunduğu için yenilmiş olmayabilir?), yukarıda özetlemeye çalıştığımız analiz çizgisinden, ne bütünü ve ne de alt-unsurları itibariyle hiçbir şekilde söz edilmemesi, kendi başına önemli bir eksiklik olduğu kadar, çok daha büyük bir probleme: kendi içine kapalı ve kapanık bir duruşa, hattâ defansif diye niteleyebileceğimiz bir mentaliteye de işaret etmektedir.

Kadırgadan Kalyona Geçiş ve Kalyon Kullanımına İlişkin Problemler

Aynı defansif yaklaşımı, Osmanlıların kadırgadan kalyona geçişte gecikip gecikmediklerine, veya geciktilerse neden geciktiklerine ilişkin değerlendirmelerde de gözleyebiliyoruz. Hemen belirtelim ki, ortada bazı somut gerçekler var: *cocca*'nın gelişmiş, birden fazla direkli türevleri olarak karavel ve karaklar, Akdeniz'de 15. yüzyılda zuhur ediyor; daha sonra 16. yüzyıl kalyon tipi belirginleşirken Osmanlılar dışındaki devletlerin donanmalarına da giriyor; nitekim Preveze ve Cerbe'de, sırf kadırgalardan oluşan Osmanlı donanmalarıyla savaşan (ve yenilen) Hıristiyan veya Haçlı filolarında görülüyor; Lepanto'dan sonra ve 17. yüzyıl boyunca İspanya ve Venedik tarafından giderek daha çok kullanılmaya başlıyor; hattâ öyle ki, 1640'larda ve sonrasında Venedik'in kalyon filosu Osmanlıları çok, ama çok uğraştırıyor: ilk Girit seferiyle Osmanlılar ordularını adaya çıkarmayı başardıktan sonra Venedik kalyonları gelip Çanakkale Boğazı'nı ablukaya alıyor; üzerlerine gönderilen Osmanlı filolarını defalarca bozguna uğratıyor; hattâ Boğazdan içeri de girerek İstanbul'u tehdit etmeye başlıyor; her şey bir yana, bu durum Girit'teki ordunun çok uzun süre yardım ve ikmal

alamamasına yol açıyor.[71] 17. yüzyılın gelişmiş kalyon tipi ile baş edemeyen Osmanlılar, bu yenilgiler karşısında kadırgalara geleneksel bağlılıklarından nihayet vazgeçip kesin kararlarını vermek ve kalyon yapımına girişmek zorunda kalıyorlar.[72] Kadırga ile kalyon bambaşka iki gemi tipi olduğundan ve kadırga inşasından kalyon inşasına kolayca geçilemeyeceğinden, kalyon yapımını öğrenmek amacıyla Avrupa'dan (bugün Deniz Müzesi'nde görebildiğimiz) modeller ve (bizzat İdris Bostan'ın gösterdiği gibi, tersane defterlerinde kayıtları, adları, ücretleri yer alan) ustalar getirtiyorlar.[73] Buna rağmen ilk kalyon denemeleri başarısız oluyor; üstelik, kalyon yapmak ile kalyonları başarıyla kullanabilmek aynı şey olmadığından, usta Venedik kalyonculuğu ile baş edebilmeleri gene de zaman alıyor; ancak II. Viyana seferi ve bozgunu ile başlayan büyük 1683-99 savaşı sırasında, Mezzomorta Hüseyin Paşa'nın kaptan-ı deryalığı döneminde, gerçekten kalyonlarla savaşabilir hale geliyorlar. Başta da söylediğimiz gibi, bütün bunlar apaçık ortada –o kadar ki, Kâtip Çelebi'nin çizim ve anlatımları, her şeyden önce Osmanlıların kendilerinin, 17. yüzyıl ortalarına gelindiğinde belirli bir gerilik veya gecikmenin (ne derseniz deyin) farkında olduklarına, bunu tartıştıklarına, bunu aşmaya çalıştıklarına (hattâ bu arada hem kürekli, hem üç-dört direkli ve büyük ölçüde kabasorta donanımlı melez azmanları denediklerine) tanıklık ediyor.[74]

Gelgelelim, herhalde bu da, Osmanlı-Türk denizciliğinin tarihsel konum ve durumuna ilişkin somut bir gözlem olmanın ötesinde, genel olarak "Türklüğün özsel geriliği"ne ilişkin mütecaviz bir önerme, bir iftira gibi algılanıyor olmalı ki, en titiz ve çalışkan bazı Osmanlı tarihçilerinin, oldukça yeni bazı çalışmalarında dahi, aslında bunun böyle olmadığı yolunda apolojetik bir argüman geliştirilmek istendiğini gözlüyoruz. Şöyle deniyor (mealen): "Osmanlıların uzun süre kadırgalarda ısrar etmeleri, bilgisizlik veya cahilliklerinden değildi; keyfi bir tercih veya kör bir inat meselesi de değildi; aslında bunun kuvvetli nedenleri vardı." Buradan hareketle, şöyle denmek isteniyor (galiba): "Dolayısıyla bu, gerilik ve gecikme sayılamaz; Osmanlılar bu yüzden suçlanamaz." Bu düşünce ve savunma tarzı, doğru ile yanlışın tuhaf bir karışımını içeriyor. Evet, Osmanlıların kadırgalardan uzun süre vazgeçememelerinin birtakım neden ve gerekçeleri tabii ki var-

dı. Doğrudur: Osmanlı denizciliğinin özel ekolojik ve kültürel fideliğini oluşturan Ege ve Mağrip korsanları kadırgalara çok daha alışkındılar. Doğrudur: Osmanlılar en büyük bazı zaferlerini (Preveze ve Cerbe'de olduğu gibi) bileşik veya karma donanmalara karşı sırf kadırgalarla kazanmışlardı. Doğrudur: kadırga mı kalyon mu tartışmasını kendi içlerinde ciddi surette yaptıklarını, Kâtip Çelebi'den (de) görüp izleyebiliyoruz.

Zira, doğrudur: her yeni teknoloji gibi kalyon yapımı ve savaşçılığının da, eski teknoloji, yani kadırga yapımı ve savaşçılığı karşısındaki avantajlarının henüz çok net gözükmediği bir geçiş veya örtüşme dönemi vardı. Daha önce söylediğimiz gibi, sürecin oldukça ileri bir noktasında (diyelim 17. yüzyılda) durup kesitsel bir karşılaştırma yaptığımızda, kalyonların büyük tonaj ve hacimleri, yüksek bordaları ve çok sayıda borda topu, yiyecek-içecek ve cephane ikmali bakımından karaya (limana) daha az bağlı olmaları, dolayısıyla çok daha büyük sayıda cenkçiyi çok daha uzun süre taşıyabilmeleri, tâyin edici bir dizi avantaj niteliğindeydi. Hele 18. yüzyılın ikinci yarısına, yani (İngiliz ve Fransız donanmalarının ölçüleriyle) birinci-ikinci sınıf hatt-ı muharebe gemilerinde 1500-2000 ton ve 80-100 top düzeyine ulaşıldığında, bu boyutlardaki yelkenli savaş gemilerinin söz konusu üstünlükleri, limana giriş çıkıştaki hantallıkları, ya da açık denizde bile rüzgâr düştüğünde hareketsiz kalmaları gibi zaaflarına artık çok ağır basıyordu. Ancak unutmayalım: birincisi, 15. yüzyılın karak ve karavel gibi kalyon öncelleri ve hattâ 16. yüzyılın kalyonları, henüz nisbeten küçük (genellikle 300-400 tonluk) teknelerdi; dolayısıyla ikincisi, borda topları da, çap ve gülle ağırlığı itibariyle, kadırga toplarından çok daha büyük ve güçlü değildi. Tabii bu ilk veya erken biçimleriyle dahi okyanuslara daha yatkındılar (kimsenin Atlas veya Hint Okyanusu'na kadırgalarla açıldığını, ya da kadırgalarla dünyayı dolaşmaya kalkıştığını göremiyoruz). Ama üçüncüsü, Akdeniz'in koşulları farklıydı. Akdeniz gibi görece küçük, dar, yarı-kapalı, (alize ve kontra-alizeler gibi) istikrarlı rüzgârlardan yoksun, aynı zamanda bol limanlı, bol sığınaklı bir denizde, kadırgaların kürekle de yol alabilmesi, manevra çevikliği, limana giriş çıkış kolaylığı, kara fütuhatı sayesinde çok uzun kıyı şeritlerine kavuşan Osmanlı imparatorluğunda her zaman dönüp ikmal yapacak birincil ve ikincil üsler bulabilmeleri, sırf yelkenli ve yüksek bordalı gemilerin

avantajlarını, hiç olmazsa Akdeniz ortamında ve bu gemiler 15. ve 16. yüzyıl boyutlarında kaldığı sürece, bir ölçüde nötralize edebiliyordu. Tabii bir noktadan sonra kalyonlar o kadar büyüdüler ve o kadar kahredici bir ateş gücü kazandılar ki, yalnız okyanuslarda değil, Akdeniz'de de, kadırgaların artık hemen hemen hiçbir mukayeseli üstünlük alanı kalmadı.

Bütün bunlar, hele böyle, ayrıntılı biçimde serimlendiğinde, Osmanlıların neden uzun süre kadırgadan vazgeçemediklerini açıklıyor, kuşkusuz. Ne ki, belirli bir tercihin anlaşılır olması başka şeydir; hangi neden veya gerekçeyle olursa olsun, uzun vâdede ve objektif olarak yanlış (veya geri) tercih olup olmaması, gene başka bir şey. Keza, belirli bir tercihin uzun vâdede ve objektif olarak yanlış (veya geri) tercih olması başka bir şeydir; bu tercihi yapan tarihsel ajanları –bu somut durumda Osmanlı yönetici elitini– "suçlamak" (veya "suçlandıklarını" sanmak), gene başka bir şey. Bir kere bu sonuncu nokta, buradaki konumuzdan çok daha genel planda, Türk tarihçiliğinin öznellik ve öznelcilik damarını, duygusallığını, fazla "eti kemiğine yakın" duruşunu, kendini araştırma konusuyla, yani Osmanlılarla özdeşleştirmesini yansıtıyor. Bunlar, evrensel ölçülerle bakıldığında, 21. yüzyıl başlarında tarihçilikte artık olmaması gereken şeyler. Buna bağlı olarak ikincisi, modernitenin gelişme sürecinde Batı, kendi dışını ötekileştirmiş; özcü ve Avrupa-merkezci bir bakış açısıyla aşağılamış olabilir. Bu çerçevede, zamanında, yani faraza 17. yüzyılın ikinci yarısında veya 18. yüzyıl boyunca Avrupalılar, Osmanlı toplumu, kültürü ve uygarlığının herhangi bir boyutunun ve bu meyanda denizciliğinin "geri"liğinden, hem gerçekçi bir gözlem, hem de ideolojik bir değer yargısı olarak söz etmiş olabilirler. Ama bu, alt tarafı o dönemin bir önyargısıdır ve kendi tarihsel sınırları içinde mevcuttur. Çağdaş tarihçiler (örneğin Cipolla, Guilmartin, Pryor ve benzerleri) ilk bakışta kulağa aynı gelen gerilik saptamalarında bulunduklarında, bu, hep aynı özcü değer yargısını tekrarladıkları [(ve dolayısıyla buna karşı "biz"im Osmanlıları(mızı) "haksız suçlama"lara karşı hep savunmamız gerektiği)] anlamına gelmez.

Üçüncüsü, tümüyle sebepsiz, izahsız, yüzde yüz rastgele insan davranışı diye bir şey yoktur tarihte. Günümüzde antropoloji ve antropolojiden kuvvetle etkilenen yeni tarihçilik, çok benzer koşullarda yaşayan insan top-

luluk ve toplumlarının dahi çok geniş bir kültürel çeşitlilik yelpazesi üretebileceklerine; bu farklı kültürlerin ise bir kere yaratıldıktan sonra başlı başına davranış-belirleyici birer çerçeveye dönüşebileceğine dikkat çekiyor.[75] Hele bu yaklaşımla, yeterince dikkatle incelendiğinde, bireyler, gruplar veya devletler açısından her türlü davranış, tercih ve politikanın (en azından kendine özgü bir kültür matrisinden türeyen) bir veya birkaç açıklaması bulunabilir. Nitekim bu somut örnekte de diyebiliriz ki Osmanlıların birkaç yüzyıl boyunca kadırga kullanımı ve savaşçılığında çok başarılı olmaları, kendine has bir denizcilik kültürü yaratmış; bu kültürel gelenek ve zihniyet çerçevesi ise belirli bir noktada kadırgalardan vazgeçmelerini zorlaştırmıştır. Ama acaba bu veya başka herhangi bir açıklama tarzı, (suçlama ve savunma ölçüleri içinde düşünmezsek) açıklanması gereken olgunun kendisini ortadan kaldırabilir mi? Başka bir deyişle, Osmanlıların *neden* 100-150 yıl süreyle karavel, karak ve sonra kalyonlara görece soğuk bakıp kadırgacılıkta direndiklerini ortaya koymak, buradan bir başka önermeye: "hayır, aslında kalyona geçişte gecikmediler, geri kalmadılar" diye özetlenebilecek bir önermeye sıçramanın gerekçesi olabilir mi? Tamam, Osmanlılara aptallık veya cahillik izafe etmeyeceğiz bu yüzden. Bu, Yeniçağda Akdeniz'in diğer bazı büyük güçlerinin, hangi nedenle olursa olsun, yelkenli ve yüksek bordalı gemileri (ilk prototiplerinin risklerine karşın) Osmanlılardan daha önce ve daha kapsamlı biçimde kullanmaya giriştikleri, kullandıkça da kalyonculukta daha fazla ustalaştıkları gerçeğini değiştirebilir mi?

Teknoloji Resepsiyonunda Hardware ve Software Sorunları

Bir adım ötede bu, Osmanlıların 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren pek çok alanda olduğu gibi denizcilikte de, daha spesifik olarak kalyon yapımı ve kullanımında da, bir "yetişme" veya "arayı kapatma" sorunuyla yüz yüze geldiği gerçeğini değiştirebilir mi? Modernitenin eşitsiz gelişimi, Avrupa'nın batısından doğusuna ve sonra Avrupa dışı toplumlara gecikmeli, sürtünmeli, farklı tempo ve modalitelerle yayılması, bir ölçü olarak Avrupa veya daha genel olarak Batı karşısında, geç dönem Osmanlı elitinin ifadesiyle *Garp medeniyeti* veya sadece *medeniyet* karşısında bir "geri kalmışlık" ve dolayısıyla "yetişme" algısı ve sorununu, sadece Osmanlıların değil, Rus-

ya, Japonya, Çin ve İran'ın da gündemine getirdi. Bu yüzden Almanya, bütün 19. yüzyıl boyunca kömür ve demir üretimini, 20. yüzyıl başlarında ise zırhlı ve ağır kruvazör yapımını hep İngiltere ile karşılaştırdı. Bu yüzden, Stalin'den Kruşçev ve sonra Brejnev'e kadar bütün Sovyet beş yıllık planlarına, "şu tarihte Federal Almanya'ya, bu tarihte ABD'ye yetişeceğiz (yetişmeliyiz)" söylemi hâkim oldu, yön verdi. Osmanlılar açısından, bu "biraz olsun yetişemezsek biteriz, yok oluruz" hissi, önce III. Selim'in reformlarını, sonra Tanzimatı beraberinde getirdi. Başlı başına Tanzimat, Avrupa ile baş edebilmek için artık Avrupalılar ne yapıyorsa, nasıl yapıyorsa öyle yapmak gerektiğinin –yani geleneksel Osmanlı yolunun, Osmanlı kültürü ve kurumlarının başarısız kaldığının– kabullenilişi değil miydi?

Tanzimatın topu topu bir adım öncesinde, III. Selim'in reform girişimlerinin çok önemli bir boyutu, Osmanlı deniz gücünün ıslâhıydı. Mahmud Raif Efendi'nin 1798 tarihli, ünlü *Tableau des nouveaux reglemens de l'Empire Ottoman*'ı içindeki yeni donanma nizamnâmesi, Osmanlı kalyonculuğunun ne kadar kötü durumda olduğunu, herkesin kendi yemeğini pişiriyor olmasının yarattığı yangın tehlikesinden başlayıp, güvertelerin denizcilikten ve savaşçılıktan uzak keşmekeşinden geçerek, barutun zayıflığına ve top taliminin hantallığına varıncaya dek, acımasız çizgilerle betimler.[76] Osmanlılar kadırgadan kalyona geçişte geç kalmadılarsa ve ayrıca bu geçişi pek iyi de yürütememiş değillerse, kalyon yapımı ve kullanımına yüz-yüz elli yıl boyunca bir türlü tam alışamamaları hiç söz konusu değilse, 18. yüzyıl sonunda bu kadar vahim bir durum niçin ve nasıl doğmuş olabilir?

Yukarıda defalarca belirttiğimiz gibi, kadırga ve kalyon, tamamen farklı iki gemi tipiydi. Birinden diğerine düz ve kolay geçiş olamayacak derecede farklı iki tasarımı, farklı iki mühendislik sürecini, farklı kullanım ve harekât tarzlarını, dolayısıyla farklı zihniyet yapılarını içeriyor veya gerektiriyordu. Tarih boyunca teknoloji, belirli nesnelerde maddeleşmiş (*embodied*) ve maddeleşmemiş (*disembodied*), yani o nesneleri (araç, alet, aygıt veya makinaları) yapan ve kullanan insanların zihinlerindeki *know how*'dan ibaret olarak, iki kategoride düşünülebilir. Günümüz bilgisayar terminolojisinden türeyen bir alternatif çerçevesinde, belki donanımlardan (*hardware*) ve donanımların doğru, iyi, etkin kullanımı için gerekli (zihinsel) yazılım-

lardan (*software*) söz edebiliriz. Teknoloji ithali, başarılı olacaksa, sadece *hardware*'in getirtilmesi ve/ya üretilmesini değil, aynı zamanda, o *hardware*'e denk düşen ve onunla elele giden *software*'in de özümsenmesini içermelidir. Bir genelleme olarak, birincisinin nisbeten daha kolay, ikincisinin ise kültürel *habitus* ile çok daha ilgili ve dolayısıyla nisbeten daha zor olduğunu söyleyebiliriz.[77]

Gerçi Osmanlılar, İdris Bostan'ın da Kâtip Çelebi'den aktardığı, Haliç'te inşa edilip denize indirildiğinde alabora olup batan kalyon olayına bakılırsa, kadırgadan kalyona geçişin *hardware* boyutunda da zorlanmışa benziyorlar. Ne ki, 16. ve 17. yüzyıllarda başka yerlerde de, kalyonların şu veya bu şekilde devrilip batmasına sıkça rastlanıyordu. Daha önce de belirttiğimiz gibi, *Mary Rose*'un ve *Wasa*'nın başlarına gelen, bunun iyi bilinen örnekleridir.[78] (1) *Mary Rose*, büyük bir İngiliz *carrack*'ıydı. 16. yüzyıl başlarında, sırf yelkenli ticaret gemileri ile gene sırf yelkenli savaş gemileri arasındaki işlevsel ayrışma henüz çok geriydi; bir başka deyişle, pek çok savaş gemisi, ticaret gemilerinin dönüşümü yoluyla hizmete sokuluyordu. Ancak *Mary Rose*, 1509-10 yıllarında Portsmouth tezgâhlarında yapılıp denize indirildiğinde, başından itibaren savaş gemisi olarak tasarlanan ilk İngiliz teknelerinden biri oldu. Önce 78 ve sonra 91 topuyla VIII. Henry'nin donanmasının göz bebeği haline gelen bu karak-kalyon, 19-20 Temmuz 1545 tarihlerinde cereyan eden Solent kanalı deniz savaşları sırasında, ansızın alabora olup battı.[79] Eğitimsiz mürettebatının, Fransız kadırgalarına yöneltilen son borda ateşinden sonra alt ambardaki top lumbarlarını kapatmamasının, ani bir sağanak yüzünden yana yatan teknenin hızla su almasına yol açtığı düşünülüyor. (2) *Regalskeppet Vasa* (veya *Wasa*), 1626-28 yıllarında (Wasa hanedanından) ünlü İsveç kralı Gustavus Adolphus için inşa edilen, 64 toplu, zamanının en güçlü hatt-ı muharebe gemisi olma iddiasındaki bir kalyondu. Ne ki, 10 Ağustos 1628 günü Stockholm limanında daha ilk deneme seyri için yelken açmasının hemen ardından devrilip battı. 1961'de çıkarılmasının ardından yapılan incelemeler, (a) zamanın teamüllerine uygun olarak, baş ve kıç kasaraları fazla yüksek yapılmasının, tekneyi aşırı ölçüde havaleli kıldığına; (b) üst ambara daha hafif, alt ambara daha ağır topların yerleştirilmesi gerekirken, yüksek ateş gücü uğruna her iki

ambara da aynı büyüklük ve ağırlıkta top döşenmesinin geminin dengesini daha da bozduğuna; (c) keza eğitimsizlik ve disiplinsizlik yüzünden, mürettebatın bir kere daha hafif rüzgârda alt ambarın top lumbarlarını fütursuzca açık bıraktığına işaret ediyor.

Çeşme, Navarin, Sinop: Bir Tekerrür, Bir Açıklama İhtiyacı

Kolaylıkla görüleceği gibi, hem *Mary Rose*, hem *Wasa* örneğinde iki faktör öne çıkıyor. Bir kere, gemi tasarımının henüz bilimsel esaslara kavuşmadığı bir dönemde, denge hesaplarını görgülerine dayanarak el yordamıyla oturtmaya çalışan ustalar, görmedikleri, alışmadıkları derecede büyük teknelerin inşasında ciddi hatalar yapabiliyorlar. İkincisi, kaptan ve tayfalar da, bu hızla büyüyen kalyonları kullanmaya alışkın değil. Yüksek bordalı, yelken yüzölçümü çok geniş teknelerin, seyir halinde, ani rüzgâr değişikliklerine nasıl karşılık verebileceği konusunda büyük bir tecrübe birikimi yok ve dolayısıyla, böyle bir tecrübe birikimi üzerinde yükselecek kesin kural ve prosedürler de ihdas edilmemiş (mürettebatın eğitimsizliği ve/ya disiplinsizliği, bu anlama geliyor). Özetle, yeni bir teknolojiye intibakın son derece tipik problemleridir bunlar. Dolayısıyla 17. yüzyıl ortalarında (yani *Wasa*'dan ancak yirmi yıl sonra) Haliç'te denize indirildiğinde devrilip batan Osmanlı kalyonunu da, gene muğlak bir şekilde "birtakım eksiklikler"den söz etmektense, herhalde böyle bir karşılaştırmalı çerçeve içinde incelemek ve değerlendirmek gerekir.

Tabii *hardware* sorunları aşılıyor, bir noktadan sonra; İngiltere, İsveç ve Rusya'da olduğu gibi Osmanlılar da (daha çok Protestan ülkelerden getirttikleri ustaların yardımıyla) her yana yattığında alabora olup batmayacak kalyonlar yapmayı öğreniyorlar. Öte yandan, bu sefer de kalyonların ve kalyon filolarının kullanımı açısından önemli bir fark beliriyor ve III. Selim'in reformlarından sonra dahi sürüyor. 18. ve 19. yüzyılların üç büyük deniz muharebesi var, Osmanlılar açısından: Çeşme (6 Temmuz 1770), Navarin (20 Ekim 1827), Sinop (30 Kasım 1853). İkincil bazı faktörleri bir yana bırakalım, Navarin'de İngiliz ve Fransızların savaş ilânı olmadan saldırmaları, ya da Sinop'ta Rusların ahşap gemilere karşı ilk defa patlayıcı konik mermi kullanmaları gibi. Bu üç savaşın da çok önemli bir ortak yanı var, dikkatle

bakıldığında. Üçünde de Osmanlı kalyon filoları limanda, demirli vaziyette yakalanıyor ve hemen hemen tamamen bu yüzden, kısa zamanda imha ediliyor. Böyle büyük kalyon filolarıyla, bir değil, iki değil, üç defa hep limanda yakalanan başka bir donanma var mı, o dönemin Avrupa'sında? Bu bir *hardware* değil, bir *software* sorunu. Açıkçası bu tekerrür, en azından bir varsayım olarak, Osmanlıların geç çıktıkları kadırga çağının zihinsel alışkanlıklarından da bir türlü kurtulamamış olabileceklerini; bu yüzden, kalyonlarını sürekli açık denizde ve seyir halinde tutacaklarına, kadırgalar gibi korunaklı limanlarda demirli bulundurmaya devam ettiklerini düşündürüyor.

Öyle veya böyle; Osmanlıların denizciliği ve özellikle kalyon denizciliğini Avrupa'dan öğrendikleri, en azından kendileri için bir sır değil. III. Selim döneminde, yalnızca Fransa ve İsveç'ten tasarımcılar, eğitimciler, gemi mühendisleri, deniz subayları getirmekle kalmıyorlar.[80] Biraz önce başka bir bağlamda gördüğümüz gibi, III. Selim'in reisülküttabının ağzıyla, bunun kapsamlı bir "taklid" hamlesi demek olduğunu, bu konuda herhangi bir kompleksimiz yok ve olmamalı dercesine, gayet net bir şekilde ifade ediyorlar.

Notlar

Bahçeşehir Üniversitesi'nin düzenleyiciliği ve ev sahipliğiyle 6-7 Ekim 2005 tarihlerinde yapılan "Türkler ve Deniz" sempozyumunda, birimizin (Halil Berktay) "Osmanlı Denizcilik Tarihinin Evrensel, Karşılaştırmalı ve Teorik Çerçeveleri" başlıklı bir tebliğ vermesi; ardından ikimizin (Halil Berktay ve Tosun Terzioğlu) birlikte, HIST 345 dersimizi anlatmamız öngörülmüş; program bu şekilde düzenlenmişti. Pratikte ise, biraz da zaman darlığının etkisiyle, bu iki ayrı sunuş veya tebliğ iç içe geçti; Osmanlı denizcilik tarihine ilişkin komparatif perspektifler sorunsalı ile HIST 345 dersinin anlatımı ayırt edilemez hale geldi. Belki de böyle olması gerektiğini, yazım süreci de doğruladı. Sonuçta, bu kitaba tek, bütünsel, sinoptik bir metin sunduk.

1 Bkz. Fuad Köprülü'nün 1946'da W. Barthold'un *İslâm Medeniyeti Tarihi*'ne eklediği başlangıç, izah ve düzeltmelerden hareketle, Halil Berktay, *Cumhuriyet İdeolojisi ve Fuat Köprülü* (İstanbul: Kaynak Yayınları, 1983), 92-94. Ayrıca bkz W. Barthold, *İslâm Medeniyeti Tarihi* (Fuad Köprülü'nün geniş izah, düzeltme ve ilâveleriyle 1. basım, Nev Yayınevi, 1946; 2. basım; Diyanet İşleri Başkanlığı Yayınları: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1963).

2 Neredeyse, geleneksel kronik ve halk hikâyelerinden modern edebiyata geçiş eşiği üzerinde yer alan, oldukça eski bazı örnekler için bkz. Ali Rıza Seyfi, *Kemal Reis ve Baba Oruç* (Dersaadet: Seha Matbaası, 1325 = 1909); aynı yazar, *Turgut Reis* (İstanbul: İkbal Kütüphanesi, 1911; yeni basım

İstanbul: Dz.K.K. Basımevi, 1994); Fevzi Kurtoğlu, *Turgut Paşa* (İstanbul: Sebat Matbaası, 1935). Daha sonra, Cumhuriyet dönemi popüler romancılığının Türk korsanlığı alanına yönelişinin örnekleri için bkz. Aptullah Ziya Kozanoğlu, *Türk Korsanları: Büyük Türk Romanı* (4. basılış İstanbul: Türkiye Yayınevi, 1948); aynı yazar, *Sencivanoğlu, Türk Korsanları Afrika'da: Türk Romanı* (5. baskı, iç resimleri Nezih İzmiroğulları, İstanbul: Atlas Kitabevi, 1968; yeni basım, İstanbul: Bilge Kültür Sanat, 2005); aynı yazar, *Kızıl Kadırga: Türk Romanı* (İstanbul: Atlas Kitabevi, 1963); Feridun Fazıl Tülbentçi, *Şanlı Kadırgalar: Büyük Tarihî Roman* (İstanbul: İnkılâp ve Aka, 1964); aynı yazar, *Barbaros Hayrettin Geliyor: Büyük Tarihî Roman* (5. baskı, İstanbul: İnkılâp ve Aka, 1967); aynı yazar, *Turgut Reis: Büyük Tarihî Roman* (2. baskı, İstanbul: İnkılâp ve Aka, 1962). Yakın zamanda Murat Belge'nin de dikkat çektiği gibi, Halikarnas Balıkçısı (Cevat Şakir Kabaağaçlı), Mavi Anadolu grubunun hümanist, evrenselci iddiaları bir yana, kendi tarihsel roman denemelerinde, Kozanoğlu-Tülbentçi tarzı epik-milliyetçi söylemi büyük ölçüde sürdürmüştür. Örneğin bkz. Halikarnas Balıkçısı, *Uluç Reis* (İstanbul: Remzi Kitabevi, 1962; 2. basım, hazırlayan Şadan Gökovalı, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1980); aynı yazar, *Turgut Reis* (Altın Kitaplar, 1967; 2. basım, Ankara: Bilgi Yayınevi, 1976). Bu popüler edebiyatın destansı, hamasî havası, maalesef edebiyat dışına taşarak, şu veya bu ölçüde bilimsellik iddiasındaki pek çok askeri tarih denemesini de etkilemiştir; örneğin bkz. Fuad Carım, *Cezayir'de Türkler* (İstanbul: Sanat Basımevi, 1962); Selim Sırrı Alter, *Osmanlı Bahriyesinin Yelken Devri ve Türk Korsanları* (İstanbul: Boğaziçi yayınları [1995?]); Nejat Gülen, *Şanlı Bahriye: 1773-1973 Türk Bahriyesinin İki Yüz Yıllık Tarihçesi* (2. baskı, İstanbul: Kastaş Yayınevi, 2001).

3 Bu konuya, yani 16. ve 17. yüzyıllarda kalyonların devrilip batması olaylarının sıklığına ve bunun anlamına, bu yazının sonlarına doğru tekrar döneceğiz.

4 Philippe Ariès, *Centuries of Childhood* (Fransızca orjinali 1960; Fransızca'dan çeviren Robert Baldick, Adam Phillips'in yazdığı yeni girişle; Londra: Pimlico, 1996); aynı yazar, *The Hour of Our Death* (Fransızca orjinali 1977; Fransızca'dan çeviren Helen Weaver; Oxford University Press, 1991). Bugün sadece çocukların ve çocukluğun tarihi üzerine her yıl onlarca kitap yayınlanıyor. Son bir sentez denemesi için bkz. Peter N Stearns, *Childhood in World History* (Routledge, 2006).

5 Şu büyük, beş ciltlik derlemenin üzerinden on beş yıl geçti bile: Georges Duby and Michelle Perrot (ed.), *A History of Women in the West* (5 cilt, Belknap Press of Harvard University Press, 1992-1994).

6 André Burguière (ed), *A History of the Family* (Claude Lévi-Strauss ve Georges Duby'nin sunuşuyla; Fransızca'dan çeviren Sarah Hanbury Tenison, Rosemary Morris ve Andrew Wilson; Cambridge, UK: Polity Press, 1996).

7 Akdeniz için tabii Braudel ile başlamak lâzım: Fernand Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* (1. basım 1949, Fransa, gözden geçirilmiş 2. basım 1966; İngilizce çevirisi Siân Reynolds, University of California Press, 1972, 1995). Ayrıca bkz. (Osmanlılar konusunda fevkalâde zayıf olan) Peregrine Horden and Nicholas Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History* (Blackwell, 2000); John Julius Norwich, *The Middle Sea: A History of the Mediterranean* (New York: Doubleday, 2006).
Karadeniz için bkz. Neal Ascherson, *Black Sea* (Londra: Cape, 1995).

8 Bir diğer büyük proje, 1980'lerin sonları ve 90'ların başlarındaki kültürel tarih patlamasını yansı-

tan: Philippe Ariès and Georges Duby (ed.), *A History of Private Life* (5 cilt, Belknap Press of Harvard University Press, 1987-1991; *Özel Hayatın Tarihi 1*, YKY, Temmuz 2006, İstanbul, *Özel Hayatın Tarihi 2*, YKY, Eylül 2006, İstanbul).

9 Robert L. O'Connell, *Soul of the Sword: an illustrated history of weaponry and warfare from prehistory to the present* (New York: Free Press, 2002).

10 Howard L. Blackmore, *Hunting Weapons* (Londra: Barrie and Jenkins, 1971).

11 Hull Üniversitesi'nin İngiltere ölçülerinde dahi benzersiz bir konumda olduğunu; bütün İngiliz üniversite sektöründe, Denizcilik Tarihi'ne hasredilmiş iki daimî, tam zamanlı kadronun ikisinin de Hull'da bulunduğunu (David Starkey ve Richard Gorski); keza, *History with Maritime History* lisans opsiyonunun da başka hiçbir yerde sunulmadığını, bu noktada belirtmeliyiz.

12 Philip de Souza, *Seafaring and civilization: maritime perspectives on world history* (Londra: Profile, 2002), 224 sayfa.

13 Peter Kemp, *The History of Ships* (Orbis Publishing, 1978), 320 sayfa.

14 Richard Woodman, *The History of the Ship: the comprehensive history of seafaring from the earliest times to the present day* (Conway Maritime Press, 1997), 352 sayfa.

15 László Veres, Richard Woodman, *The Story of Sail* (Naval Institute Press, 1999), 352 sayfa + 1000 ölçeğe göre çizim. Yelkenli gemiler için en iyi ve kapsamlı gövde ve arma tipolojisi, bu kitapta bulunabilir.

16 John Francis Guilmartin, *Gunpowder and galleys: changing technology and Mediterranean warfare at sea in the sixteenth century* (Cambridge University Press, 1974), xiv + bibliyografya (304-312) ve endeks dahil 321 sayfa.

17 John H. Pryor, *Geography, technology and war: studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571* (Cambridge University Press, 1988; ilk basımı 1992), bibliyografya (200-219) ve endeks dahil 238 sayfa.

18 Bizim kolay okunması açısından kullandığımız edisyon: *Gazâvat-ı Hayreddin Paşa* (Tercüman 1001 Eser iki cilt ve toplam 567 sayfa). Fakat ayrıca bkz. M. Ertuğrul Düzdağ, *Akdeniz Bizimdi: Barbaros Hayreddin Paşa'nın Savaşları* (İstanbul: TÜRDAV, 1988); Yılmaz Öztuna, *Barbaros Hayreddin Paşa'nın Hâtıraları* (İstanbul: Boğaziçi Yayınları, 1989); [Muradî] *Gazavat-i Hayreddin Paşa: Barbaros'un Hayatı ve Savaşları* (Ankara: Dz.K.K. Karargâh Basımevi, 1995). Ertuğrul Düzdağ'ın başlığı ("Akdeniz Bizimdi"), popüler edebiyattaki iddialı milliyetçi söylemin, tarihçilik (en azından amatör tarihçilik) alanını da nasıl istilâ ettiğine iyi bir örnektir; bkz.. yukarıda, dipnot 3.

19 Carlo M. Cipolla, *Guns, sails and empires: technological innovation and the early phases of European expansion, 1400-1700* (Minerva Press, 1965; Pantheon Books, 1966), bibliyografya (164-182) ve endeks dahil 192 sayfa.

20 İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri* (Bilge Yayım, 2005), 461 sayfa.

21 İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği* (Kitap Yayınevi, 2006), 378 sayfa.

22 Ahmet Güleryüz, *Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken* (Denizler Kitapevi, 2004), 136 sayfa.

23 Ahmet Güleryüz ve Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923* (Denizler Kitapevi, 2000), 248 sayfa.

24 Dava Sobel, *Longitude: the true story of a lone genius who solved the greatest scientific problem of his time* (1995; 10. yıl edisyonu, New York: Walker, 2005), xiv + bibliyografya 8177-180) ve endeks dahil 184 sayfa.

25 Şu eseri, gerek içindeki tarihsel gelişme tabloları, gerekse ahşap tekne inşasının çeşitli sorunlarına (bu arada, orman kesimi ve kereste seçimine) tuttuğu ışık bakımından özellikle yararlı buluyoruz: Douglas Phillips-Birt, *The Building of Boats* (New York: Norton, 1979).

26 Sabancı Üniversitesi'nde önemli bir avantajımız, iyi tasarlanmış bir çekirdek müfredatın varlığı. İstisnasız bütün lisans öğrencileri, 15 kadar "Üniversite Dersi"ni almak zorunda. Bunlardan ikisi, birinci sınıfta okutulan SPS 101-102 (*Humanity and Society* = İnsan ve Toplum I, II) sekansı. Özellikle SPS 101, modernite öncesi toplumlar hakkında, belirli teknolojik eşikler ve yaşam tarzlarına (toplayıcılık ve avcılık, erken ve geç tarım toplumları) dayalı, önemli teorik perspektifler getiriyor. Böyle, ezbere dayalı olmayan bir yaklaşım, öğrencilerin kafasında şu veya bu ölçüde yer ediyor; insanlık tarihi hakkında bir ilk kavrayış katmanı oluşturuyor. Sonraki yıllarda, daha ileri ve özelleşmiş Tarih dersleri aldıklarında, yeri geldikçe SPS 101-102'ye gönderme yapmak; o ilk kavrayış katmanında yer alan bilgi unsurlarını canlandırmak ve bunlarla bağlantı kurmak mümkün oluyor. Nitekim burada, "yatay" ve "dikey" olarak örgütlenmiş dünyalar arasında yaptığımız karşılaştırma da, SPS 101-102'nin temel fikirleri arasında yer aldığı gibi, keza birinci sınıfta okutulan HIST 191 dersinin girişinde de, birimiz (Halil Berktay) tarafından işleniyor, anlatılıyor.

27 Bu fikir ve yaklaşımlar da, birinci sınıfta hem SPS 101-102, hem HIST 191-192 çerçevesinde işleniyor.

28 Modernitenin yayılıp yeryüzünü kaplamasına "anti-emperyalist" gerekçelerden yola çıkan bir yakınma ve hayıflanma duygusuyla yaklaşmanın, "keşke olmasaydı" nostaljisine kapılmanın çok yaygınlaştığı, anti-modern ve anti-Batı duruşların çoğaldığı günümüzde, bu hatırlatmayı önemli görüyoruz.

29 Bu tartışmanın özeti ve sonuçlandırılması için bkz. Chester G. Starr, *The Influence of Sea Power on Ancient History* (Oxford University Press, 1989). Günümüzün bütün *bireme* ve *trireme* rekonstrüksiyonu denemelerinde, artık hep iki ve üç sıra kürek düzeni esas alınıyor.

30 Gerek *corvus* kullanımı, gerekse cenkçi dolu gemilerin açık denizde çok az kalabilmesi konularında, örneğin şu eserin Pön Savaşları ve Roma donanması ile ilgili bölümlerine bkz. Adrian Goldsworthy, *The Complete Roman Army* (Thames and Hudson, 2003). Aynı şekilde, gene Adrian Goldsworthy'nin *In the Name of Rome: The Men Who Won the Roman Empire* (Weidenfeld and Nicolson, 2003) kitabının Pön Savaşları ve Pompey'in Akdeniz'de korsanlara karşı mücadelesi ile ilgili bölümleri de bu açıdan yararlıdır.

31 Genel olarak Bizans savaş tarihi için bkz. John F. Haldon, *Byzantium at War, AD 600-1453* (Routledge, 2003); aynı yazar, *The Byzantine wars: battles and campaigns of the Byzantine era* (Tempus, 2001). Daha özel olarak Bizans donanması ve deniz savaşları için bkz. John H. Pryor and Elizabeth M. Jeffreys, *The age of the dromon: the Byzantine navy ca 500-1204* (Leiden: Brill, 2006). "Rum ateşi" konusunda bkz. J. R. Partington, *A history of Greek fire and gunpowder* (Foreword by Frederick Morgan, and with a new Introduction by Bert S. Hall; Johns Hopkins University Press, 1999); Adrienne Mayor, *Greek fire, poison arrows and scorpion bombs: biological and chemical warfare in the ancient world* (Duckworth, 2003).

32 Barut, kâğıt ve pusulanın Çin'den Avrupa'ya ulaşmasında "Moğol barışı"nın (*Pax Mongolica*) rolü konusunda bkz. Nicola di Cosmo (ed), *Warfare in inner Asian history, 500-1800* (Leiden: Brill, 2002) içinde, özellikle Thomas Allsen ve Peter Golden'ın makaleleri; ayrıca bkz. Thomas Allsen, *Commodity*

and exchange in the Mongol Empire: a cultural history of Islamic textiles (Cambridge University Press, 1997); aynı yazar, *Culture and conquest in Mongol Eurasia* (Cambridge University Press, 2001).

33 Bu fikir, Pryor'un ana temalarından biridir: John H. Pryor, *Geography, technology and war: studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571* (Cambridge University Press, 1988).

34 Guilmartin, 1970'lerde çığır açan eserinde, ABD Deniz Harp Okulu öğrencilerine ağır ahşap teknelerde kürek çektirmek suretiyle yaptığı deneyleri, birincil kaynak okumalarıyla birleştirmek suretiyle bu hız tahminlerine nasıl vardığını anlatır: J. F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys: changing technology and Mediterranean warfare at sea in the sixteenth century* (Cambridge University Press, 1974).

35 Esasen Carlo Cipolla'nın daha önce zikrettiğimiz eseri tam da bu ana fikir etrafında dönüyor: *Guns, sails and empires: technological innovation and the early phases of European expansion, 1400-1700* (Minerva Press, 1965; Pantheon Books, 1966).

36 Marx, *Kapital*'in I. cildinde (1867), sermayenin "ilk birikim"inin (*the so-called primitive accumulation of capital*), Yeni Dünya'nın ve sonra diğer denizaşırı sömürgelerin yağmasıyla, korsanlıkla, köle ticaretiyle, nasıl bütün gözeneklerinden "kan ve irin" damlaya damlaya çıkageldiğine dikkat çeker. Günümüzde bu içgörüden yola çıkan çok geniş bir akademik literatür mevcut. Örneğin bkz. Kenneth R. Andrews, *The Spanish Caribbean: trade and plunder, 1530-1630* (Yale University Press, 1978); aynı yazar, *Trade, plunder and settlement: maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-1630* (Cambridge University Press, 1984); James D. Tracy (ed), *The rise of merchant empires: long-distance trade in the early modern world, 1350-1750* (Cambridge University Press, 1990) ve gene James Tracy (ed), *The political economy of merchant empires* (Cambridge University Press, 1991); Peter A. Coclanis (ed), *The Atlantic economy during the seventeenth and eighteenth centuries: organization, operation, practice, and personnel* (University of South Carolina Press, 2005); çok yakın zamanda, Kenneth Pomeranz and Steven Topik, *The world that trade created: society, culture, and the world economy, 1400 to present* (Armonk, NY: M. E. Sharpe, 2006).

37 Tasarım kazaları, özellikle bir teknolojiden başka bir teknolojiye geçişte, yeni teknoloji henüz tam oturmamışken, çokça meydana gelir. Osmanlılar açısından da geçerlilik taşıyan bu derse, daha sonra tekrar döneceğiz.

38 Bkz. Garrett Mattingly, *The Defeat of the Spanish Armada* (1959; 2nd ed. Houghton Mifflin, 1984); Colin Martin ve Geoffrey Parker, *The Spanish Armada* (St Martin's Press, 1999).

39 Şu eser içinde, Osmanlı ticaretinin bölgelere göre anlatımı çerçevesinde, güney eyaletlerine, Basra körfezi ve Kızıldeniz'deki Osmanlı-Portekiz mücadelesine hasredilmiş bölümlere bkz. Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1 (1300-1600)* (çev. Halil Berktay; Eren Yayıncılık, 2000).

40 HIST 345 dersinde bu bağlamda, Piri Reis'in *Kitab-ı Bahriye*'sinin bazı bölümlerini de okumalarda kullanıyoruz.

41 Güney denizleri, Hint Okyanusu, Portekiz imparatorluğu ve Osmanlılar konularında bkz. C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825* (Londra: Hutchinson, 1969); K. N. Chaudhuri, *Asia before Europe. economy and civilisation of the Indian Ocean from the rise of Islam to 1750* (Cambridge University Press, 1990); Salih Özbaran, *The Ottoman response to European expansion: studies on Ottoman-Portuguese relations in the Indian Ocean and Ottoman administration in the Arab lands during*

the sixteenth century (İstanbul: Isis, 1994); Sanjay Subrahmanyam, *Improvising empire: Portuguese trade and settlement in the Bay of Bengal, 1500-1700* (Oxford University Press, 1990); aynı yazar, *The Portuguese empire in Asia, 1500-1700: a political and economic history* (Longman, 1993); aynı yazar, *The career and legend of Vasco de Gama* (Cambridge University Press, 1997); Sugata Bose, *A hundred horizons. the Indian Ocean in the age of global empire* (Harvard University Press, 2006).

42 Bkz. yukarıda, dipnot 3.

43 Laszlo Torday, *Mounted archers: the beginnings of Central Asian history* (Edinburgh: Durham Academic Press, 1997); Anatoly M. Khazanov, *Nomads and the outside world* (translated by Julia Crookenden, with a foreword by Ernest Gellner; University of Wisconsin Press, 1994); Anatoly M. Khazanov and André Wink (ed), *Nomads in the sedentary world* (Curzon, 2001); Peter B. Golden, *An introduction to the history of the Turkic peoples: ethnogenesis and state-formation in medieval and early modern Eurasia and the Middle East* (Wiesbaden: Harrassowitz, 1992); aynı yazar, *Nomads and sedentary societies in medieval Eurasia* (with a foreword by Michael Adas; American Historical Association, 1998); aynı yazar, *Nomads and their neighbours in the Russian steppe: Turks, Khazars and Qipchags* (Variorum, 2003).

44 Bir kere daha bkz. Fuad Köprülü'nün 1946'da W. Barthold'un *İslâm Medeniyeti Tarihi*'ne eklediği başlangıç, izah ve düzeltmeler: W. Barthold, *İslâm Medeniyeti Tarihi* (1. basım, Nev Yayınevi, 1946) içinde, xvii; Halil Berktay, *Cumhuriyet İdeolojisi ve Fuat Köprülü* (İstanbul: Kaynak Yayınları, 1983), 66 ve dipnot 243.

45 Kuzey İtalya'daki kentleşme ve sermaye birikimi süreçleri ile Rönesans'ın maddî temelleri konusunda, gene çok geniş bir literatür içinde, özellikle bkz. Richard A. Goldthwaite, *Private wealth in Renaissance Florence; a study of four families* (Princeton University Press, 1968); aynı yazar, *The economy of Renaissance Italy. The preconditions for luxury consumption* (Firenze: Olschki, 1987); aynı yazar, *Wealth and the demand for art in Italy, 1300-1600* (Johns Hopkins University Press, 1993); aynı yazar, *Banks, palaces, and entrepreneurs in Renaissance Florence* (Variorum, 1995).

46 Venedik denizciliği, ticaret ve deniz imparatorluğu konusunda, F. C. Lane'in çalışmaları çok önemlidir. Özellikle bkz. Frederic Chapin Lane, *Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance* (1934; Arno Press, 1979; Johns Hopkins University Press, 1992); aynı yazar, *Venice and history: the collected papers of Frederic C. Lane* (Fernand Braude'in önsözüyle; Johns Hopkins University Press, 1966); aynı yazar, *Venice, a maritime republic* (Johns Hopkins University press, 1973); aynı yazar, *Studies in Venetian social and economic history* (Variorum, 1987). Keza bkz. Frederic C. Lane and Reinhold C. Mueller, *Money and banking in medieval and Renaissance Venice* (Johns Hopkins University Press, 1985). Çok ilginç bir husus, Lane'in, sosyal ve ekonomik tarihçiliğini, şiddet ve himaye rantlarının toplanmasına dayalı bir modern devlet (kuruluşu) teorisiyle birleştirebilmiş olmasıdır, ki bu, Charles Tilly'nin modern devleti, şiddet tekeli kurabilmiş ve meşruiyet sağlayabilmiş bir organize suç örgütü olarak kavramlaştırmasının çıkış noktasını oluşturur. Bkz. Frederic Chapin Lane, *Profits from power: readings in protection rent and violence-controlling enterprises* (Albany: State University of New York Press, 1979). Venedik konusunda şu sentez denemesi de önemlidir: William H. McNeill, *Venice: the hinge of Europe, 1081-1797* (University of Chicago Press, 1974). Genel olarak Bizans-İtalya ilişkileri konusunda, şu derlemedeki tebliğlere bkz.: *Symposium on Byzantium and the Italians, 13th-15th centuries* (Dumbarton Oaks Research Library and Collection, 1995).

47 Bu noktada, Osmanlı Türkçesinden günümüz Türkçesine uzanan gelenek ile Arapçanın kendi geleneği arasındaki farka dikkat çekmek çok öğretici olabilir. Araplar bir Orta Asya kavmi değillerdi. Arap yarımadasındaki yaşantıları sırasında, gerek Basra Körfezi ve gerekse Kızıldeniz'de, kendi yerel gemi inşa ve denizcilik kültürlerini oluşturmuşlardı. Bu yerel denizcilik kültürü, daha geniş bir Hint Okyanusu dünyasına da eklemleniyordu (Vasco de Gama'yı Hindistan'a, Ümit Burnu'nu döndükten sonra Afrika'nın doğu kıyılarından bulduğu, tuttuğu Müslüman Arap kılavuzların götürdüğünü unutmamalıyız). Arap-İslâm fütuhatıyla bu denizcilik kültürü, Levant kıyılarına, Mısır'a ve giderek bütün Kuzey Afrika'ya yayıldı (örneğin Latin yelken dediğimiz arma tipi, bu süreç içinde Akdeniz dünyasına girdi ve kabul gördü). Üstelik o sırada (Sâsâniler karşısında oldukça kuzeye çekilmiş haliyle) Bizans vardı ama İtalyan tüccar şehir devletleri henüz yoktu; dolayısıyla, İtalyanca üzerinden egemen bir denizcilik terminolojisi de oluşmamıştı. Başka bir deyişle, Arap-İslâm yayılması, Yunanca ve İtalyancanın hâkim olduğu bir öğrenme kuşağına girmeden, 7. yüzyıldan itibaren Akdeniz'in güneydoğu ve güney kıyılarında, kendine has bir denizcilik kültürünü şekillendirdi ve büyük ölçüde Arapça üzerinden kendi terminolojisini oluşturdu. Haçlı seferleri ve sonrasında, hattâ Osmanlı yayılması ve egemenlik yüzyıllarına kadar, Arapçanın gemicilik, denizcilik ve balıkçılık terminolojisi, Yunanca ve İtalyancadan o kadar etkilenmeyen, kendi dirençli, uzun süreli devamlılığını korudu. Dolayısıyla canalıcı farklar, (a) Orta ve Batı Asya'dan gelen bir kısım Türk aşiretlerinin, (b) Anadolu kıyılarına dayanmakla, Yunanca ve İtalyancanın belirlediği bir balıkçılık ve denizcilik kuşağına girmiş olmalarında düğümleniyor.

48 Örneğin: *lavraki*/levrek, *barbouni*/barbunya, *tsipoura*/çipura, *kephali*/kefal, *sparos*/isparoz, *sargos*/sargoz, *gofari*/lüfer, *rophos*/orfoz, *vlahos*/lahoz, *mylokopia*/minekop, *melanouria*/melanur, *synagrida*/sinavrit, *eis-tavrides*/istavrit, *eis-marides*/izmarit, sonra iskorpit, fangri, kalamar, ahtapot, karides, istakoz ve daha niceleri.

49 Örneğin: *mayna, vira, yissa, fora, funda, orsa, alabanda, baştarda, kalita* veya *kalyata, perkende, kalyon, iskele, borda, pupa, bumba, pruva, grandi, mizana, gabya, babafingo, güverte, kamara, civadra, fırtına, bora, poyraz, alarga, alabora, aganta, burina, iskarmoz, istralya, usturmaça* ve daha niceleri.

50 Henry Kahane, Renée Kahane, Andreas Tietze, *The Lingua Franca in the Levant (Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin)* (Urbana: University of Illinois, 1958).

51 Alan Davidson, *Mediterranean Seafood* (Penguin, 1972); tam başlığıyla: *Mediterranean Seafood: a handbook giving the names in seven languages of 150 species of fish, with 50 crustaceans, molluscs, and other marine creatures, and an essay on fish cookery followed by 200 Mediterranean recipes.* Türkçesi için bkz. Alan Davidson, *Akdeniz Balık Yemekleri* (Ankara: Dost Kitabevi Yayınları, 2000).

52 Abdullah Berri [Birri] Efendi, Eylül 1789-Eylül 1792 arasında reis efendiydi. Bkz. Stanford Shaw, *Between Old and New, The Ottoman Empire under Selim III, 1789-1807* (Harvard University Press, 1971), 413.

53 Enver Ziya Karal, "Nizam-i Cedid'e Dair Lâyihalar, 1792"; *Tarih Vesikaları*, no. 6, cilt 1 (1942), 425. Bu referans için Harvard'dan Ali Yaycıoğlu'na teşekkürü borç biliriz.

54 Tam bu konuya ilişkin ünlü bir çalışma için bkz. Elisabeth A. Zachariadou, *Trade and crusade: Venetian Crete and the Emirates of Menteshe and Aydin (1300-1415)* (Venice: Istituto Ellenico di Studi Bizantini e Postbizantini, 1983). Keza, Karadeniz ve Ege kıyıları ve adalarında mevzilenmiş İtalyan ticaret sermayesi ile erken dönem Osmanlı beyliği ve ticareti arasındaki etkileşim ve öğrenme

süreçleri konusunda bkz. Kate Fleet, *European and Islamic trade in the early Ottoman state: the merchants of Genoa and Turkey* (Cambridge University Press, 1999)

55 Ege ve Akdeniz coğrafyasında ilkçağ korsanlığı konusunda bkz. Philip de Souza, *Piracy in the Graeco-Roman World* (Cambridge University Press, 2002).

56 Yeniçağda Atlas Okyanusu korsanlığı hakkında, örneğin şu nisbeten yeni çalışmalar, devlet merkezli anlatımlarla ulaşılamayacak bir tematik zenginliği yansıtır: Marcus Rediker, *Between the devil and the deep blue sea: merchant seamen, pirates, and the Anglo-American maritime world, 1700-1750* (Cambridge University Press, 1987); Peter Linebaugh ve Marcus Rediker, *The many-headed hydra: sailors, slaves, commoners, and the hidden history of the revolutionary Atlantic* (Boston: Beacon Press, 2000); Marcus Rediker, *Villains of all nations: Atlanic pirates in the golden age* (Boston: Beacon Press, 2004).

57 Bkz. Peter B. Evans, Dietrich Rueschemeyer, Theda Skocpol (ed), *Bringing the State Back In* (Cambridge University Press, 1985) içinde, Charles Tilly, "War making and state making as organized crime"; Tilly'nin esin kaynağı, çıkış noktası olarak tekrar bkz. Frederic Chapin Lane, *Profits from power: readings in protection rent and violence-controlling enterprises* (Albany: State University of New York Press, 1979). Tilly'nin, bu düşünce doğrultusunda daha geniş bir çalışması için bkz. Charles Tilly, *Coercion, capital, and European states, AD 990-1990* (Blackwell, 1990).

58 Mustafa Akdağ'ın, bu problemi bu şekilde formüle etmeyen, ancak tabii söz konusu haydutluk-devlet hizmeti (ya da legalite-illegalite) giriş çıkışları hakkında geniş ampirik bilgi veren ünlü çalışmalarından sonra, şimdi, yeni bir teorik düzlem için bkz. Karen Barkey, *Bandits and bureaucrats: the Ottoman route to state centralization* (Cornell University Press, 1994); Türkçesi için bkz. *Eşkıyalar ve devlet: Osmanlı tarzı devlet merkezileşmesi* (çev. Zeynep Altok, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1999). Barkey'in yaklaşımı, aslında bir değil (en az) üç yeni teorileştirme denemesinin buluşma noktasında yer alıyor: (a) yukarıda sözünü ettiğimiz, modernite öncesine has legalite-illegalite örtüşmeleri ve giriş çıkış kolaylığı; (b) bununla kısmen kesişen (bundan faydalanan) bir şekilde, geleneksel imparatorlukların uzun süreli yaşam ve direnç biçimlerini yeniden düşünme ihtiyacı; (c) Osmanlı İmparatorluğunun 17. ve 18. (hattâ 19.) yüzyıllarını, hem "gerileme", hem "ademi merkezileşme" paradigmaları dışında değerlendirmeye yöneliş. Bu yaklaşım(lar)ın uzantısında, son on-on beş yıl içinde, Osmanlı taşrasına ve merkez-taşra ilişkilerine, eskiden "eşraf ve âyân" adı verilen sorunsala da yeni ve değişik biçimlerde yaklaşan çalışmaların çoğaldığını gözlüyoruz.

59 Yusuf Efendi, *Makale-yi Zindancı Mahmut Kapudan [Mahmut Kaptan'ın Anıları / Yusuf Efendi*: Hazırlayan, Cemil Çiftçi (İstanbul; Kitabevi, 1996)]. 1997'de, yani bundan on yıl önce, birimizin (Halil Berktay) dikkatini bu metne çeken Cemal Kafadar'a teşekkür borçluyuz.

60 Barbaros Hayreddin (Paşa) ile (Sir) Francis Drake arasındaki benzerlikler, Drake'in de İngilizler açısından bir "ulusal kahraman" gibi görülmesine kadar uzanır. Bu nedenle de, etrafında çok geniş bir literatür oluşmuştur. Ne ki, bir bütün olarak bu literatürün, hele 20. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde, Türkiye'deki Barbaros *anlatımlarına* (incelemelerine, diyemiyoruz) kıyasla çok ileri, çok daha gerçekçi ve çok-yönlü, çok daha de-sakralize olduğunu söyleyebiliriz. Sadece bazı örnekler için bkz. John G. Cummins, *Francis Drake: the lives of a hero* (Weidenfeld and Nicolson, 1995); John Sugden, *Sir Francis Drake* (Londra: Pimlico, 1996); David B. Quinn, *Sir Francis Drake as seen by his contemporaries* (Providence RI: John Carter Brown Library, 1996); Harry Kelsey, *Sir Francis Drake: the*

Queen's pirate (Yale University Press, 1998); Wade G. Dudley, *Drake: for God, queen, and plunder* (Washington DC: Brassey's, 2003); Samuel R. Bawlf, *The secret voyage of Sir Francis Drake, 1577-1580* (New York Walker, 2003); Andrew Norman, *Sir Francis Drake: behind the pirate's mask* (Tiverton Halsgrove, 2004); Peter Whitfield, *Sir Francis Drake* (Londra: British Library, 2004).

61 Bkz. yukarıda, dipnot 58.

62 Örneğin bkz. Janice E. Thomson, *Mercenaries, Pirates, and Sovereigns. State-Building and Extra-Territorial Violence in Early Modern Europe* (Princeton University Press, 1994); Hendrik Spruyt, *The Sovereign State and Its Competitors. An Analysis of Systems Change* (Princeton University Press, 1994).

63 Bugüne dek, Mağrip korsanlığı hakkında, Osmanlı tarihçiliğinin içinden gelerek yapılmış en önemli çalışma için (daha çok bu fenomenin son dönemini konu almakla birlikte), bkz. Daniel Panzac, *Les corsaires barbaresques: la fin d'une épopée, 1800-1820* (Paris: CNRS, 1999); İngilizcesi için bkz. Daniel Panzac, *Barbary Corsairs: the end of a legend, 1800-1820* (translated from the French by Victoria Hobson, and completed by John E. Hawkes; Leiden: Brill, 2005). Panzac'ın Osmanlı denizcilik tarihini konu alan diğer, keza önemli ve değerli çalışmaları için bkz. aynı yazar, *Commerce et navigation dans l'Empire Ottoman au XVIIIe siècle* (İstanbul: Isis, 1996); aynı yazar, *La caravane maritime: Marins européens at marchands ottomans en Méditerranée, 1680-1830* (Paris: CNRS, 2004).

64 Bkz. yukarıda, dipnot 19'da verilen Barbaros edisyonları. Yeri gelmişken, Barbaros'un da dil konusunda hiçbir kompleks taşımadığını, örneğin asker veya cenkçi yerine (Almanca *soldat*'tan bozma) *sultat* dediğini kaydedelim.

65 Kültürel etkileşimlerin yoğunluğuna ve çapraşıklığına bakın ki, Arapça *darü's-sina* deyimi Haçlı Seferleri sırasında Batı dillerine geçip *darsena, drassanes, arsenal(e)* oluyor ve oradan *tersane* biçiminde Osmanlılara geliyor. Tabii bu arada, iki önemli terim-kavram daha, Haçlı seferleri ve sonrasından moderniteye uzanan bir çizgide, karşılıklı yer değiştiriyor. İtalyancada *capitano*, İspanyolcada *capitan*, Fransızcada *capitaine* olan sözcük, *kapudan* olarak Osmanlı Türkçesine ve oradan *kaptan* olarak modern Türkçeye giriyor. Buna karşılık gene Arapçadan *emirü'l-mâ* veya *âmirü'l-mâ* (suların beyi, deniz beyi, derya beyi; isterseniz *lord of the sea* veya *sea lord* diyelim), Avrupa dillerine geçip İtalyancada *ammiraglio*, İspanyolcada *almirante*, İngilizcede *admiral*, Fransızcada *amiral* oluyor; sonra oradan, Tanzimat modernleşmesi bağlamında *amiral* olarak Türkiye ve Türkçeye geri geliyor.

66 İdris Bostan'ın, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri* (2005) başlıklı, zengin ve değerli çalışmasında, kadırga tiplerini anlatırken, büyükten küçüğe doğru bir sıralama yerine, bu şekilde, esas savaş kadırgası tipini teşhis edip ıskalasının merkezine yerleştiren ve sonra, yukarıya doğru azmanlaşması ve hantallaşmasını, aşağıya doğru küçülmesi ve çevikleşmesini irdeleyen bir sistematik izlemiş olmasını; olanca ampirik bilgisini böyle bir sistematik içinde değerlendirmiş olmasını tercih ederdik doğrusu.

67 Tekrar bkz. Guilmartin, *Gunpowder and galleys*; yukarıda, dipnot 17.

68 Guilmartin, aynı eser.

69 Buradaki Cerbe tahlili için bkz. Roger Charles Anderson, *Naval wars in the Levant, 1559-1853* (Princeton University Press, 1952).

70 Sadece son birkaç yılda yayınlananlar içinde, örneğin bkz. Hugh Bicheno, *Crescent and cross: the Battle of Lepanto 1571* (Londra: Cassell, 2003); Angus Konstam, *Lepanto 1571: the greatest naval batt-*

le of the Renaissance (Oxford: Osprey, 2003); daha önce de zikrettiğimiz John Julius Norwich, *The Middle Sea: a history of the Mediterranean* (New York: Doubleday, 2006) içinde, özellikle "Barbary and the Barbarossas", "Malta and Cyprus" ve "Lepanto and the Spanish Conspiracy" bölümleri; T. C. F. Hopkins, *Confrontation at Lepanto: Christendom vs Islam* (New York: Forge, 2006); Niccolò Capponi, *Victory of the West: the story of the Battle of Lepanto* (Londra: Macmillan, 2006).

71 Girit seferine ilişkin, en yeni ve kapsamlı çalışma için bkz. Ersin Gülsoy, *Girit'in fethi ve Osmanlı idaresinin kurulması, 1645-1670* (Marmara Üniversitesi doktora tezi, 1997; İstanbul: Tarih ve Tabiat Vakfı, 2004). Daha eski bir literatürden (yer yer popüler edebiyat çağrışımlı) örnekler için bkz. Ziya [ve] Rahmi, *Girit seferi, Mart 1645:6 Eylül 1669* (İstanbul: Askerî Matbaa, 1933); Fevzi Kurtoğlu, *Girit Harbi: 1644-1669* (İstanbul: Deniz Matbaası, 1939); Mithat Işın, *Tarihte Girit ve Türkler* ([İstanbul?] Askeri Deniz Matbaası, 1945); Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, *Girit seferi, 1645-1669* (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1977); Niyazi Ahmet Banoğlu, *Tarihte Girit ve Osmanlılar dönemi* (İstanbul: Kastaş, 1991). Girit'in fethine, "askeri devrim"in Osmanlılara intikaline, kadırgadan kalyona geçiş sorunlarına, aynı zamanda III. Selim dönemi bahriye ıslahâtına değinen bir başka çalışma için bkz. Tülay Artan ve Halil Berktay, "A reforming grand admiral, anxieties of repossession, changing rites of power"; Elisabeth A. Zachariadou (ed), *The Kapudan Pasha. His Office and His Domain. Halcyon Days in Crete IV. A Symposium Held in Rethymnon 7-9 January 2000* (Rethymnon, 2002) içinde, 7-45.

72 İdris Bostan'ın *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri* (2005) ve *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği* (2006) çalışmalarının yanı sıra, Ersin Gülsoy da, *Girit'in Fethi*'nde (2004), bu probleme ve yarattığı tartışmalara geniş yer ayırıyor.

73 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1992).

74 Gene bkz. İdris Bostan'ın kendi yayınları, özellikle *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri* (2005).

75 Bu çok kuvvetli "kültürcü" vurguya örnekler için bkz. Ernest Gellner, *Plough, sword, and book: the structure of human history* (1988; Londra: Paladin Grafton Books, 1991); Patricia Crone, *Pre-industrial societies* (Blackwell, 1989); Michael Cook, *A brief history of the human race* (New York: Norton, 2003). Çok daha coğrafyacı ve teknisist bir "ilksel nedenler" arayışı için bkz. Jared Diamond, *Guns, germs, and steel: the fates of human societies* (1997; New York: Norton, 2005).

76 Bkz. (a) *Tableau des nouveaux reglemens de l'Empire Ottoman, composé par Mahmoud Rayf Èfendi* (Constantinople: Imprimerie du Génie, 1798); (b) Arslan Terzioğlu ve Hüsrev Hatemî (der), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yeni Nizamların Cedveli. Mahmud Raif Efendi tarafından tertip edilmiştir* (İstanbul, 1988) (c) Kemal Beydilli ve İlhan Şahin (der), *Mahmud Râif Efendi ve Nizâm-ı Cedid'e Dâir Eseri* (Ankara, 2001). Beydilli-Şahin edisyonu, Terzioğlu-Hatemî edisyonundaki pek çok hatayı düzeltmiş, gidermiştir. İki edisyon arasında bazı karşılaştırmalar için bkz. Tülay Artan ve Halil Berktay, "A reforming grand admiral, anxieties of re-possession, changing rites of power" (yukarıda, dipnot 66).

77 Burada yapmaya çalıştığımız *hardware* ve *software* ayrımının bir boyutuna iyi bir örnek, önce Çin'de gerçekleştirilen pek çok buluşun (örneğin kâğıt, barut ve pusulanın), bir kere Avrupa'ya ulaştıktan sonra, Avrupa toplumlarının kültürel ve zihinsel özellikleri sonucu, Çin'dekinden çok daha farklı, geniş ve derin kullanım alanları bulup, kapitalizme ve moderniteye geçiş bağlamında

çok önemli rol oynayabilmeleridir. Aslında bu, ünlü bilim tarihçisi Joseph Needham'ın hemen hemen bütün ömrünü adadığı ve anıtsal eserler verdiği bir araştırma alanıdır; sadece birkaç örnek için bkz. Joseph Needham, *Chinese science* (Londra: Pilot Press, 1945); aynı yazar, *Human law and the laws of nature in China and the West* (Oxford University Press, 1951); aynı yazar, *Science and civilisation in China* (Cambridge University Press, 1954-); aynı yazar, *Classical Chinese contributions to mechanical engineering* (Newcastle upon Tyne: King's College Library, 1961); aynı yazar, *The grand titration: science and society in East and West* (University of Toronto Press, 1969). Benzer bir durum, 1420'lerde amiral Jeng He komutasındaki Çin filolarının giriştiği büyük keşif seyahatleri açısından söz konusudur. Eski bir İngiliz deniz subayı olan Gavin Menzies, bir amatör tarihçi olarak giriştiği araştırmalar sonucu yazdığı *1421: the year China discovered America* (New York: William Morrow, 2003) adlı kitapta, Jeng He'nin filolarının Kolomb'dan çok önce Amerika'ya ulaştığını ve Magellan'dan çok önce dünyanın çevresini dolaştığını, hattâ bu seferler sırasında hazırlanan Çin haritalarının, Portekiz ve İspanyol keşif seferlerinin çıkış noktasını oluşturduğunu ileri sürmüştür. Gerek Çin tarihi ve gerekse 15. yüzyıl ve coğrafi keşifler çağı uzmanı, akademik eğitim görmüş, profesyonel tarihçiler, bu aşırı iddiaları esas olarak reddediyor. Bununla birlikte, şu kadarı doğru ki, Çinliler en azından Hint Okyanusunu dolaşabilecek büyüklük ve sağlamlıkta tekneler inşa edebildikleri halde, Jeng He'nin komuta ettiği seyahatlerden sonra bu keşif faaliyetini sürdürmeyip içlerine kapandılar. Başka bir deyişle, bu seyahatler tesadüfi bir macera olarak kaldı ve bütün bir siyasal-ekonomik projeye, emperyal bir denizaşırı atılıma dönüşmedi, dönüşemedi. Bu da bizi tekrar, bazı durumlarda *hardware*'in mevcut olması ama ona eşdeğer bir *software*'in olmaması meselesine geri getiriyor.

78 Yukarıda, dipnot 4'te ilk defa değindiğimiz konuya, şimdi tekrar dönüyoruz.

79 Fransa kralı I. Francis'in İngiltere'yi istilâ girişimi bağlamında meydana gelen Solent deniz muharebesinin ilginç bir boyutu, rüzgâr kesildiğinde İngiliz karak ve kalyonlarının hareketsiz kalması, bunun üzerine Fransız kadırgalarının ilerleyip İngiliz gemilerini kuşatmaya kalkışmasıdır. Bu durum, 1538'deki Preveze muharebesiyle çarpıcı bir benzerlik arz eder. Ne ki, daha sonra tekrar rüzgâr çıkınca Fransız kadırgalarının avantajı kaybolmuş, ancak *Mary Rose* da tam bu sırada alabora olup batmıştır.

80 Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de yapılan ıslahât hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin kuruluşu (1789-1867)* (İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1985).

Alain Servantie*

GIOVAN-FRANCESCO GIUSTINIAN: OSMANLI DONANMASINA VENEDİK TEKNİK YARDIMI (1531-1534)

Stefanos Yerasimos Anısına

Birkaç sene önce, İmparator V. Carlos'un Kanuni Sultan Süleyman nezdindeki sefirlerinin ilişkilerini araştırırken, Brüksel Kraliyet Arşivleri'nde, Carlos'un erkek kardeşi Avusturyalı Ferdinand'a elçisi Zaralı Hieronymus tarafından İstanbul'dan gönderilmiş, İtalyanca, yayınlanmamış bir mektupla karşılaştım. 3 Mart 1533 tarihli bu mektupta, Ca' Justiniano adlı Venedikli bir centilmenden söz ediliyordu (aşağıya bkz.); bu centilmenin varlığı, özellikle Venedikli başka kaynaklarca da doğrulanıyordu. Stefanos, Topkapı Sarayı arvişlerindeki Osmanlı bütçesi kayıtlarını incelerken, başka birçok şeyin yanı sıra, 1535'te Tersane'de çalışmış bir İtalyan'a verilen ücretlerin dökümünü de bulmuştu ve benim bu konuda daha fazla bir şey bilip bilmediğimi merak ediyordu. Ona topladığım belgeleri gönderdim, ama ne yazık ki, ne onları Osmanlı bütçesiyle ilgili çalışmasında kullanabilecek, ne de niyetlendiği yazıyı yazabilecek zamanı oldu.

Yaşadığı dönemde Venedik'inin en iyi kronikçisi olan Sanudo'ya göre, Giovan-Francesco Giustinian ya da zaman zaman belirdiği haliyle Zuan Francesco Zustinian veya Justinian, Ca' Zustinianlı Nicolo'nun[1] oğluydu. Giustinianlar, soylarını Roma İmparatoru Jüstinyen'e dayandıran, piskoposlar –Saint Laurence Giustinian–, Venedikli bir amiral, iki Venedik doçu –Stefano (1311) ve Marco Antonio (1684)– ve birçok diplomat yetiştirmiş, tanınmış bir sülaleydi. Giovan Francesco'nun amcası, *cavalier* ve *cosier* (danışman) Sebastian 1514-1519[2] yılları arasında Venedik'in Londra sefiri, 1520[3] tarihinde Girit elçisi, 1528-1529[4] yılları arasında Fransa sefiri ola-

* Dr. Alain Servantie, Avrupa Komisyonu.

rak görev yapmıştı ve 1532-33'te, 74 yaşındayken Senato'daki[5] en akıllı adam sayılıyordu. Giovan Francesco'nun kardeşi Vincenzo, Venedik'te[6] kalmış, bir diğeri (ya da aynısı) 1532[7] Ağustosu'nda, Regensburg'ta imparatorun ardından gitmişti. Ailelerinin 15. yüzyılda inşa ettirdiği saray Venedik'te *Calle Bernardo* adıyla hâlâ ayaktadır.

Giovan Francesco Giustiniani, adının geçtiği çeşitli raporlara göre, 9 yıl Hindistan'ın Kalikut şehrinde kaldı; şehir aslında 1510-1525 yılları arasında Portekiz yönetimindeydi. Lizbon üzerinden geri dönerken, muhtemelen bir sürede burada kaldı. Daha sonra, 1531'de, Portekiz'den kaçan Mağripli bir Yahudi İstanbul'da onu tanıdı ve Portekiz namına casusluk yapmakla suçladı. Geceyi hapiste geçirmek zorunda kalan Giovan Francesco, ancak *Beyoğlu* Alvise Gritti'nin onun "Venedikli bir centilmen" olduğunu teyit etmesiyle ve İbrahim Paşa[8] nezdinde ricacı olan Venedik sefirinin çabaları sayesinde serbest bırakıldı. Burada insanın aklına, "Eğer Hindistan'da bir Portekiz casusu olarak değil de, sadık bir Venedik ajanı olarak bulunuyor idiyse, Portekiz ticaretini izleyen bir Venedik casusu olarak da mı çalışmıyordu?" sorusu gelebilir. Pek muhtemeldir ki öyleydi. Venedikliler, yerel prensleri Portekizlilere[9] karşı kışkırtmak için Hindistan'a çoktan kuyumcularını göndermişlerdi. 1504'te, Hindistan'ın siyasi durumu kadar (aşağıdaki, Teldi'ye emirlere bakın), Hindistan'la Lizbon arasındaki deniz ve yük trafiğini de her şeyiyle biliyorlardı. Giovan Francesco 1531 sonbaharında İstanbul'a henüz ulaşmış olsa gerek, çünkü daha eski herhangi bir kayıtta adı geçmez, ismi verilmeden, usta bir denizci olarak zikredilir.

Geleneksel olarak Mısır ve Venedik'ten transit geçen baharat ticareti Venedikliler[10] için büyük üzüntü ve sıkıntı kaynağı olmuş ve Hindistan'a çıktıklarından itibaren Portekizlilerin eline geçmişti. Mısır'daki Venedik elçisine, daha 1502 Ekim'inde, Memluk sultanını, *"a causa de gran ruina del Stato Veneto"** (Priuli, II, 301) olan Portekizlilere karşı kışkırtması emri verilmişti; 5 Aralık 1502'de, baharat ticaretindeki sapmaların sonuçlarını incelemek üzere Venedik'te bir heyet kuruldu.[11] Kasımda, Dimyat'taki Venedik konsülünden gelen bir mektup, Sultan'ın Kahire'de dört fusta yapılmasını ve parçalar halinde el-Tur'a (Sina yarımadasının güneyinde) gönderil-

* Venedik Devleti için büyük bir yıkım nedeni –ç.n.

mesini emrettiği haberini veriyordu; bu gemiler burada, bu kez yerinde yapılacak yenilerine modellik etmek üzere tekrar monte edileceklerdi.[12] Memluk sultanı Kansu Gavri, 1504'te Papa'ya, Portekizlilerin baharatları Ümit Burnu yoluyla doğrudan Avrupa'ya götürmelerinden, böylelikle Mısır'dan geçen transit yolunu devre dışı bırakmalarından şikâyet eden bir mektup yazdı. Papa'dan bu sorunun çözümüne yardımcı olmasını rica ediyor, aksi takdirde Kutsal Kabri ve hükmü altındaki topraklarda bulunan tüm kiliselerle Hıristiyanlığın kutsal yerlerini yakıp yıkacağını bildiriyordu.[13] Aynı yıl İskenderiye'deki Venedik viskonsülü, Mısırlıların Portekizlilere karşı bir donanma hazırlığı içinde olduğunu bildiriyordu.[14] Mayıs 1504'te Francisco Teldi, Hint racaları nezdindeki Mısır diplomatik misyonları üzerinden, onları Portekizli tüccarları boykot etmeye ve mümkünse gemi ve asker göndermeye razı ederek Portekiz'e karşı yürütülecek bir müdahalenin müzakerelerini yürütmek üzere Kahire'ye gitmekle görevlendirildi.[15] Portekizlilerin, Hintli bir prensin isteği üzerine gönderilen Memluk donanmasını Diu önlerinde yenilgiye uğratması üzerine, Memluk sultanı Kansu Gavri Osmanlılardan gemi ve top yardımı istedi (1509).[16] Kasım 1511'de Venedik'in Mısır'daki sözcüsü seçilen Domenico Trevisan'a, Hindistan'la Portekiz arasındaki baharat ticaretinin durdurulmasını teşvik etmesi, ama Mısır'a top döküm ya da gemi inşa ustalarının gönderilmesini *Hıristiyanlık yasaları gereği yasak* olduğu için engellemesi talimatı verildi, öte yandan Sultanı, kerestesini zaten İskenderun'dan aldığı için, gemi ve topları da Türklerden istemeye teşvik etmeliydi.[17]

Ne var ki ticaretin akışı tam anlamıyla kesilmedi. Mısır'ın zaptından sonra Osmanlı İmparatorluğu hem büyük bir baharat tüketicisi, hem de Hint Okyanusu'ndaki büyük güçlerden biri olarak oyuna katıldı. Türklerin bu bölgedeki somut müttefiki olan Venedik, 1527'de Portekiz kraliyet tekelini satın almaya çalıştıysa da beceremedi. Bu sıralarda Kuzey Avrupa'daki baharat ticareti, Anvers'teki Portekiz kralının *fattore*'si, Mağripli Diego Mendes'in elindeydi.[18]

Gerçi Kızıldeniz filosunun başında bulunan ve karargâhtan 30 kadırga isteyen Salman Reis daha 1519'da Saray'a Hindistan'daki Portekiz varlığına karşı bir sefer yapılmasını teklif etmişti.[19] Yine Salman Reis

1526'da İbrahim Paşa'ya, gemicilerin verdiği bilgilere dayanarak Hindistan'ın zenginliklerini üstüne basa basa anlatan, baharat ticareti üzerindeki *küffâr* (Portekizliler) sultasından bahseden ve bir Hindistan seferi yapılmasını tekrar teklif eden etraflı bir rapor sundu.[20] Hatta 25 parçalık bir donanmaya bile karar verildi, ama Kanuni'nin o sıradaki siyasi önceliği Macaristan üzerine bir sefer düzenlemekti, ardından sıra 1529'da Viyana seferine gelecekti.[21] 1531 yazında ise padişah, Hindistan ticareti nedeniyle Portekiz üzerine gönderilmek üzere inşa edilecek donanma için İskenderiye'ye kereste yüklü 170 gemi gönderilmesini planlıyordu.[22]

İmparator V. Carlos ve kayınbiraderi Portekiz kralı ile İran Şahı arasında varılan tam kapsamlı ittifakın haberleri İstanbul'a 1530-32'de ulaşmaya başladı (biraz da Venedikliler vasıtasıyla). 1530'da Halep'teki Venedik konsülü Morosini, V. Carlos'un elçilerinden olan Jean de Balbi'nin İran topraklarına geçmesine yardımcı olmak suçundan kazığa oturtulup dörde parçalandı. Balbi yolda öldü, ama yerine, görevi ondan devralan ve 1532 yazında, İranlıların belli ki olumlu cevabıyla Lizbon'a dönmek üzere denize açılan İngiliz tüccar Robert Bransitur geçti.[23] Temmuz-Ekim 1532'de, Erdel beyi Yanoş Zapolya adına hareket eden Leh Hieronymus Lasky, yanında Floransalı Andrea Corsini olduğu halde Lizbon'a gitti ve Portekiz kralına, Türkler, özellikle de İbrahim Paşa adına barış teklif etti; ancak bu görev daha ziyade Portekiz donanmasının durumu hakkında casusluk yapmayı andırıyordu.[24]

Portekiz ve İspanyol okyanus denizciliğindeki gelişmelerden haberdar olan ve Andrea Doria'nın 1529'da imparatorluk donanmasına amiral olarak atanmasıyla ilgilenen İbrahim Paşa, Osmanlı donanmasının –Venedik ikinci balyosu Piero Zen'in 1532'de, Senato sekreteri Daniele di Ludovisi'nin 1534'teki İstanbul ziyaretinde ya da dönemin bir Fransız el yazmasının– dile getirdiği eksikliklerinin farkındaydı. Amiralin hiçbir deniz deneyimi yoktu, kadırgaların donanımı noksan, kürekçileri kayıptı, yegâne silah ok ve yaydı, yelkenler ve ipler kötü durumdaydı. Amiral, Venedik balyosuna saf saf, eğer Venedik rıza gösterirse, Adriyatik körfezi üzerinden Viyana'ya kadar seyretmelerinin mümkün olup olmadığını soruyordu.[25] Bütün bu eksiklikler, Osmanlı donanmasının, Eylül 1532'de Mora'nın güneyindeki Koron Kalesi'ni kolayca zapt eden Andrea Doria komutasındaki

imparatorluk donanması önünden kaçmasıyla iyice açığa çıktı; Osmanlı donanması Doria'nın 1533 yazında Koron'un imdadına koşmasının önüne de geçemedi.

İbrahim Paşa, Rodos'un fethinden ve Hain Ahmed Paşa'ya boyun eğdirmek üzere Piri Reis'le birlikte 1524'te çıktığı Mısır seferinden beri denizcilikle açıkça ilgileniyordu. Piri Reis'i Akdeniz kıyılarını gösteren dünya haritasını hazırlamaya bu sefer sırasında yüreklendiren oydu: *Kitab-i Bahriye*'nin ilk 1526 nüshasında, Portekizliler tarafından keşfedilen yeni okyanuslar ve topraklar anlatılıyordu.[26]

1532'de, Süveyş'te, Portekizlilere karşı savaşmak üzere, irili ufaklı [*tra grosse et sottil*] 60 kadırga inşa edilmiş olup halen donatılmaktaydı; onlara Kahire'deki paşa komuta edecekti.[27] İbrahim 1533'ten itibaren Portekizlilere karşı bir hareket başlatmaya çalıştı, hatta bu konuyu ele almak üzere Mısır'a gitmeyi bile planladı.[28]

Venediklilerden bu bağlamda yardım istendi. 1502'de Andrea Gritti ve Sultan Bayezid arasında imzalanan ve sultanın halefi Selim zamanında da yenilenen kapitülasyon, denizcilikte yapılacak işbirliğinin bazı temellerini atıyordu: Osmanlı donanmasının Venedik limanlarına girip gıda ikmali yapması vs gibi.[29] Buna, bugün verdiğimiz adla "teknik yardım"da bulunmak denemez. Aşağıda göreceğimiz gibi, Barbaros, Venediklilerden bir vasal devlet gibi davranmalarını isteyecek ve reddedilecektir (Venedik, Kıbrıs için zaten haraç ödüyordu). Burada karşımıza ilkesel bir husus çıkıyor: Venedikliler, 1512'de Memluklulara yardım etmeyi Hıristiyanlık adına redderken, 1531'de İstanbul'a bir usta göndermeye neden razı oldular? Hıristiyanlığın kuralları mı değişmişti? Tabii ki hayır. Venedik'in siyasi ve iktisadi durumu mu kötüleşmişti? Muhtemelen. Bunun Alvise Gritti, Yunus Bey ve İbrahim Paşa'nın ortak bir harekâtı ve paşanın doğuya gitme planlarının bir parçası olduğunu varsayabiliriz. Ancak Venedikliler harekâtın fazlaca duyulmasını istemiyorlardı.

Gianfrancesco, okyanus seyrine uygun hale getirilmiş yelkenli teknelerle Cebelitarık Boğazı aşılıp Hindistan'a doğru yol alınırken, Portekizlilerle rekabet etmeye yardımcı olabilecek mühendislik hizmetlerinde uzman olduğu için çağrılmıştı. Gritti ve Yunus Bey'in kayıtlarına göre, 50

aspri (akçe) gündelikle tersanede işe başladı.[30] Tersanede çalıştırılacak Portekizli esirleri seçmek de onun göreviydi.[31]

Ayrıca, Zaralı Hieronymus'un Ferdinand'a yazdığı 3 Mart 1533 tarihli mektuba göre, kendisinden bu amaçla seyir haritaları çizmesi de istenmişti:

> Majesteleri bilmelidirler ki, burada, İstanbul'da, 30 büyük kadırga ayın 3'ünde Gelibolu'ya doğru yola koyulmuşken, bir o kadarı da donatılmış ve diğerleri de donatılmak üzere suya indirilmiş bulunuyor; ve bazı Türklerden işittiğime göre, bunlar, bazı korsanların el koyduğu baharat gemilerini buraya getirmek üzere İskenderiye ve Kahire'ye yollanacaklarmış. Denizde bir Hıristiyan donanmasının görüldüğünü ve bunların onun üzerine gittiğini söyleyenler de var. Ancak ben, başka bir gerekçe olabileceğinden ve onların, ellerinde olsa kovmakta bir an bile tereddüt etmeyecekleri, Rodos'un Başşövalyesi'ne bir zarar vermek için yalan söylediklerinden kuşkulanıyorum. İkinci bir neden de, burada, İstanbul'da, biraz Portekizce bilen, Kalikut'a giden seyrüsefer yollarını gösteren haritalar yapan ve kendisine, oraya yelken açacak bir donanmanın başına geçmesi teklif edildiği için üç büyük kadırgayı [galere grosse] bu amaçla donatmış bulunan ve yıl sonuna kadar da daha bir sürüsünü donatacak olan, Ca' Justiniano adında Venedikli bir Centilmen'in bulunması; insan, bu donanmanın bu yüzden oluşturulduğundan kuşkulanıyor ve Majesteleri bilmeliler ki, şu anda her türlü baharatta büyük bir kıtlık yaşanıyor –ve güya baharat onların elinden alındığı için, onlar da İskenderiye ve Kahire üzerine yelken açacaklarmış, oysa aslında daha da ileri gitmek için oraya gitmek istiyor olabilirler– bu nedenle, bence Portekiz'in Haşmetli Kralının kulağını bükmek beyhude olmayacaktır.[32]

Muhtelif kaynaklara göre, inşa edilen gemiler bir tür kalyondu; Koron'daki İspanyol bölüklerinin kulağına, 1534'ten itibaren "Justinian adlı, Kalikut'ta Portekiz kralının hizmetinde bulunmuş bir Venediklinin, baştan

da kıçtan da seyredebilen, toplarla adamakıllı donatılmış, bir tür *kalyon* yaptığı ve benzer üç gemi daha yapmaya niyetlendiği" çalınmaya başlamıştı."[33] Aynı sıralarda İstanbul'da bulunan Venedikli sekreter Ludovisi de beş *kalyon*'dan bahseder. Ağırlığı 2000 tona yaklaşan, 500 mürettebat ve 1200 asker alan, baş ve kıç tarafı yuvarlak, koca karınlı bir gemi diye anlatılan bu özel tür, onun, Rodos Şövalyelerinin 1530'da Nice'te yaptırdığı, 7 güverteli, en üst güvertesi diğer bütün kadırgaların yelken direğinin tepesinden daha yüksek olan, 50 topuyla 1531'de Modon'da, 1532'de Koron'da ve 1535'te de Tunus'ta 25 Türk gemisine kafa tutmuş o muazzam gemiye benzer bir karaka inşa etmeye çalışmış olabileceğini bile düşündürür. Benzer bir diğer yüzen kale de, Flanders'in en iyi toplarıyla birlikte Biscay'da yapılmıştı.[34]

Giustinian'ın işi kolay değildi. Yahudi mültecilerin onun bir Portekiz casusu olmasından korktuklarını zaten görmüştük. Tersanede, donanma reislerinin direnişiyle karşılaştı. 1532 baharında, vekil kaptanıderya Kurtoğlu, Giustinian'ın tersanedeki bütün faaliyetlerini sıkı bir biçimde denetlettiriyor ve onun işi bırakıp, Rodos seferine çıkacak donanmanın bir bölüğünün kumandasını almasını öneriyordu. Giustinian, ikinci balyos Zen'e, tersanede onsuz hiçbir işin yürümeyeceğinden yakınarak, [kâfir Türklerle birlikte hareket eden] bazı Hıristiyan prenslerin aksine kendisinin iyi ve sadık bir Hıristiyan olduğunu, ama diğer Hıristiyanların üzerine saldırmaya zorlandığını söyledi. Zen ona cesaret vermeye çalıştı: "Ruhunu aydınlatanı Tanrı bilir. Bu Senyör'le barış halindeyiz ve onun için en iyisini diliyoruz. Biliyorsun ki, sen Venediklisin ve asilsin, erdemlerinle ünlüsün; rakiplerinin ve arkadaşlarının neler diyeceklerini düşün." Ardından, Hindistan konusunda olacakları dile getirdi: 10 parçalık bir donanma toplamanın ve Cebelitarık'ın ötesine geçip, önce Kızıldeniz'e, ardından da Hindistan'a doğru yelken açmanın zamanı gelmişti. Venedik donanmasının, onların gidecekleri yere gitmelerine engel olmama konusunda uyarılacağını da sözlerine ekledi.[35] Giustinian bir ay sonra İbrahim Paşa'nın desteğini kazandı: Donanmaya katılmaya zorlanmayacak,[36] Osmanlı gemilerinin eşliğinde Cebelitarık Boğazını geçmesi için okyanus seyrine uygun hale getirilmiş iki kalyonu (Ludovisi beş der) dilediği gibi yapabilmek için 20.000 akçe alacaktı. Amaç, Afrika'yı dolaşarak Süveyş'te, Kızıldeniz'deki

Osmanlı donanmasına katılmak ve orada, Portekiz gemileriyle yarışabilecek başka gemiler inşa etmekti. Giustinian isterse Mısır'a gidebilirdi.[37]

Dönemin döviz kurlarına göre 20.000 aspre (*akçe*) 400 Venedik dukasına eşit olup, o sıralarda bir kadırganın ortalama maliyetine göre –İspanya'da 2.000 duka kadar– çok düşüktür. Ayrıca, Barbaros'un kaptanıderya olduğunda aldığının yanında –600.000 duka– leblebi çekirdek parası gibi kalmaktadır. Bu koşullar altında, işin çok yavaş ilerlemesi hiç şaşırtıcı değildir.

Mayıs 1533'te Giustinian'dan yine, İspanyol işgalindeki Modon üzerine yapılacak seferde, 10 büyük fustadan oluşan bir filoya kumanda etmesi istendi. Bu görevden kaçabilmek için, Türk tertibini destekleyen Alvise Gritti'nin desteğini kazanmaya çalıştı. Onun "Onlardan para aldın, karşılığı olan hizmeti yapmalısın"[38] dediğine bakılırsa, Gritti'nin sanki bazı kadırgaları, Adriyatik Körfezi'ndeki Klis'e karşı kendi amaçları doğrultusunda kullanabilmek için yola çıkarmak istermiş gibi bir hali var; yine de 1534[39] başlarına kadar görevinde kaldı. Mayıs 1534'te, Ayas Paşa'nın Silezyalı bir kölesi, Schepper'e, 64 parçalık bir filonun Kızıldeniz'de Portekizlilere karşı donatıldığını ve bu amaçla 4000 bronz topun gönderildiğini haber verdi. Bu sayı çok abartılıydı, bu kadar topu taşıyabilmek için bütün bir donanma gerekiyordu ve muhtemelen Süveyş'te donatılacak bu kadar gemi bulunmuyordu.

Giustinian'ın işini etkileyen en önemli değişiklik, hamisi İbrahim Bağdat üzerine yürürken, amansız bir Venedik düşmanı olan Barbaros Hayreddin'in 1534 baharında kaptanıderya olarak atanması oldu. Sekreter Ludovisi'nin kayıtlarına göre,[40] Barbaros'un ilk kararlarından biri, Giustinian'ın kalyon inşa etmek için hazırladığı kerestenin geleneksel kadırgalar için kullanılmasını emretmekti.

Giustinian'ın inşa ettiği gemilerin akıbeti ne oldu? Hiç denize açıldılar mı? Cebelitarık Boğazı'nı geçip de Kızıldeniz donanmasına katıldılar mı? Yoksa Barbaros Hayreddin kumandasında Akdeniz'de mi kaldılar? Bu konularda ne *Gazavat*'ta, ne de Kâtip Çelebi'de bir şey vardır. *Gazavat* sadece, Barbaros Hayreddin'in 1534 baharında *kaptanıderya* olur olmaz,[41] *Tersane*'de bazı emirler verdiğinden söz eder. 1536-37 kışında, yani Venedik seferinin hemen öncesinde, yeni bir donanma kurmak üzere Tersane'nin yöne-

timini tamamen eline aldığı söylenir.[42] Bu Giustinian'ın çoktan ayrılmış olduğunun imasıdır. Ayrıca *Gazavat*'ta, sanki kaptanıderya dünyanın o bölümüyle hiç ilgilenmiyormuşçasına, Hint Okyanusu seferine dair tek bir kelime edilmemekte; sadece 1535'te Fort-Mahon'da bazı "Hint" gemilerinin ele geçirildiğinden ve bunlardan birinin Hayreddin'in amiral gemisi yapıldığından söz edilmektedir.[43] Bir başka deyişle, bu durum, bu eski Akdeniz korsanının okyanus seyirleriyle pek alakası olmadığını ve onu tek ilgilendirenin, Akdeniz'i bir Osmanlı gölü haline getirmek olduğunu ihsas eder.

Barbaros'un birinci gayesi, Venediklileri tam denetim altına almaktı. Gritti'nin imparatorluk sefiri Schepper'a söylediğine bakılırsa, Barbaros atandıktan hemen sonra Sultan Süleyman, onun tavsiyesi üzerine, açıkça V. Carlos'u desteklediğini göstermek üzere Venedik Devleti'nden donanmasında 5 parça Türk gemisi bulundurmasını ve imparatorun gemilerini limanlarına kabul etmemesini istemişti. Ne var ki, Venedik elçisine, bu sıra dışı Osmanlı isteklerini karşılayacak herhangi bir emir verilmedi.[44] Venedik, muhtemelen bu istekler karşısında imparatorla bir ittifaka itildi ve ticari gücünü oluşturan tarafsızlığını yitirerek gerçek bir vasal devlet haline geldi.

Alvise Gritti 5 Mayıs 1534'te Schepper'a "Böylesine büyük bir filonun amirali olabilmek için korsanlık dışında hiçbir şey yapmayan Barbaros'un bu eşkıyalığına tahammül edemiyorum" derken, Barbaros'un atanmasının, İbrahim Paşa'nın bilgisi dışında ve kendisinin paşaya doğrudan tavsiyelerine karşı bir karar olduğunun ipuçlarını veriyordu. Kararı yutmak zorunda kalan İbrahim, kaptanıderyaya, doğrudan sadrazama bağlı sancakların eşlik etmesi gerektiği konusunu temin etmeye çalıştı. Gritti, Kanuni'nin Barbaros'a gemileri donatması ve bir yıllık masrafları için 600.000 duka yanında 30.000 asker ve 10.000 forsa verdiğini de ekler. Gomara, Barbaros'un padişahı, toplarını İbrahim'in yürüdüğü Irak yerine Batı Avrupa'ya çevirmesi gerektiğine ve güçlü donanması sayesinde İspanya ve İtalya'yı müşkülle karşılaşmadan fethedeceğine inandırmış olduğuna dokundurur.[45]

İbrahim'in 1537'deki katlinden sonra Barbaros, Venedik'in Korfu adası üzerine sefer yapılmasını destekleyecek ve Kanuni'nin kuşatmayı kaldırmasından sonra, Ege Denizi'nde hâlâ Venedik egemenliğinde kalmış olan adaları bir bir fethedecektir.

Mısır'da Venedik gemileri ele geçirildikten sonra, Venedikli askerler zorla Süveyş'e nakledilerek orada, Diu'da Portekizlilere saldırmak üzere inşa edilen donanmanın yapımında çalıştırıldılar. Donanmaya, Cambaya racası, Moğol sultanı Bahadır'ın, istek üzerine Kanuni'ye gönderdiği Hadım Süleyman Paşa komuta edecekti. Burada Giustinian yoktur, ancak isimsiz bir Venedikli katılımcının yazdığı rapor, başarısız seferi bütün canlılığıyla anlatır.[46] 1539'da, Portekizlilerin Diu'yu kaybettiği yolundaki rivayetler, Anvers pazarlarındaki baharat fiyatlarında ani artışlara yol açar.[47] Piri Reis'in 1553[48] tarihli seferi de başarılı olmamıştır; Kâtip Çelebi[49] bu seferde Seydi Ali Reis ile Portekizliler arasında geçen çarpışmaların, Barbaros ile Andrea Doria arasında geçenlerden daha çetin olduğunu yazar.

Barbaros'un kaptanıderyalığı, Osmanlı donanmasını ve tersanesini yok etmek için başka vasıtalar arayan Habsburglulların kaygılarını artırdı. İmparatorluk elçisi Corneille de Schepper 2 Haziran 1534'te, İstanbul'da, Barbaros'un kendi kadırgasında seyrettiğini doğrulayan Flaman bir topçuyla karşılaştı ve ona, kadırganın barut deposunda yangın çıkarmak üzere gerekli malzemeyi alması için birkaç duka verdi. Flaman bunu yapacağına söz verdi, ama muhtemelen harekete geçemeden ortadan kayboldu.[50] Romalı Granvelle, Kasım 1541'de Macar kraliçesi Mari'ye V. Carlos Cezayir'e saldırırken, H. Laçki'nin yanında, eğer kendisine hemen 500 duka ve iş bittikten sonra da 5000 duka verilecek olursa, İstanbul'daki tersaneyi ateşe vereceğini iddia eden bir adam olduğu halde, Hollanda'ya geldiği haberini verdi. 5 ay sonra, V. Carlos bu adama 500 duka verilmesini emretti.[51]

Barbaros'a, eğer Osmanlı hizmetinden çıkıp da V. Carlos'un himayesine girmek istiyorsa, Türklerin elinde kalan donanmayı ateşe vermesi gerektiği şartı da konmuştur, ama bu başka bir hikâyedir. Barbaros'un Divan'da söylediği: "Şu haddini bilmez imparatorla eğlenelim"dir. Gerçekteyse o da Boğaz kıyısında huzur içinde inzivaya çekilmekten başka bir şey yapamayacak kadar yaşlanmıştı.[52]

İngilizceden çeviren: Zuhal Bilgin

Notlar

1 Sanudo'nun sözleriyle, "o Nicolo'nun oğlu" (1531). Onun, 1508-1516 yılları arasında bir sözcü ve balyos olarak İstanbul'a gönderilen ve Cambrai Ligi'ne karşı Türk desteğini müzakere eden Nicolo Giustinian'ın oğlu olup olmadığını belirlemek için araştırma gereklidir. Bkz. Sutton, *The Papacy and the Levant*, III, 70, 78, 90, 127, 152; Sanudo, *Diarii*, 13 (Eylül 1511); 14 (1512); 17 (Ağustos 1513), 37-38; 22 (1516), 9. Emri, 18-19 Eylül 1508'de verildi (ASVe, SS, reg. 42, cc. 55v, 57-60, cf. Maria-Pia Pedani, "Osmanlı hükümdarlarının nezdindeki Venedikli diplomat temsilcilerin listesi", *EJOS*, V (2002), n° 4, 20. Antonio Giustinian 1513'te, I. Selim'in tahta çıkışını tebrik etmek için gönderildi (*age.,s* 21). Diğer bir Nicolò Giustinian ise 1533'te balyos olarak İstanbul'a gönderildi ve 1536'ya değin kaldı (*age.,s.* 24; Sanudo, 57, 422; 58, 22. Sutton, III, 70, 74, 78, 79, 84, 88, 90, 97, 152.)

2 Sutton, III, 186; Sanudo, 26 (1519), 156-157, 170-172.

3 Sutton, III, 193.

4 Sutton, III, 297, 323, 328; Sanudo, 47 (Mayıs 1528); 48 (Haziran 1528), 260-261.

5 Nutuklarında Lacedemone'a değinir; bkz. Sanudo, Mart 1533, t. 57, 582, ve Nisan 1533, t. 58, 49. Bkz. *Relazione del regno d'Inghilterra di Sebastiano Giustiniani, (MDXIX)*, Venedik, tip. Antonelli, 1866 (Squeraroli-Sartori düğünü vesilesiyle, Antonio Antonelli'nin talebi üzerine, Rinaldo Fulin tarafından hazırlanarak yayımlanmıştır); Luigi Firpo (a cura di), *Relazioni di Ambasciatori Veneti al Senato. Tratte dalle migliori edizioni disponibili e ordinate cronologicamente*, cilt I, Torino, Bottega d'Erasmo, 1965, s. 155-205: "Onun bu temsilciliğinin ne kadar tedirgin edici ve zor olduğunu sözle ifade etmek mümkün değil, çok şey söylediği için değil, daha çok şundan dolayı: adı geçen heyeti gönderdiğinde, İngiltere ile Fransa arasındaki düşmanlığa ve bizim devletimiz ve Fransa arasındaki birliğe ilişkin olarak, Majesteleri Kral, Kardinal ve diğerleri bizim hakkımızda o kadar kötü bir izlenime sahiptiler ki daha kötüsünün olması mümkün değildi: bizi balıkçı, haydut, inançsız ve İspanya'yla sona erdirilmiş bağlaşma için tiran, ayrıca, mümkün olan en aşağılayıcı sözcüklerle adlandırıyorlardı..." Bkz. Sutton, III, 368, 369, 383, 388.

6 Sanudo, 56, 710, Ağustos 1532 tarihli mektup.

7 Zen, 15 Ekim 1532 (Sanudo, *Diarii*, 57, 263-265)

8 Sanudo, *Diarii*, 55, 28 Ekim 1531 tarihli mektup, 232.

9 Kellebenz, "Venedig als internationales Zentrum," *Venezia, centro di mediazione* ... I, 290.

10 Priuli, Girolamo, I *Diarii (aa. 1494-1512)* a cura di Arturo Segre. Città di Castello, Tipi della Casa editrice S. Lapi, 1912.

11 P. Pieri, *Intorno alla politica estera di Venezia al principio del Cinquecento*, Napoli, Tipomeccanica, s. 18-19. Bkz. özellikle by Dejanirah Couto'nun "Hadım Süleyman Pasa hakkında" bir tartışması. Ayrıca Vitorino Magalhães Godinho, "Venedik, öylesine değişmiş bir dünya karşısındaki bir varlığın boyutları" *Venezia, centro di mediazione*... Ayrıca bkz. Rinaldo Fulin, "Il canale di Suez e la repubblica di Venezia (MDIV)," *Archivio veneto*, II (1871), 171-213.

12 Sanudo, V, 700.

13 Sutton, III, 18; Priuli, *Diarii*, 342-343; Sanudo, 6, col. 55-57, 68, 75, 76, 87, 103, 239, 331, 365.

14 Sanudo, 6, 283.

15 De Mas-Latrie, *Traités de paix et de commerce*, II, 1866, 259-262.

16 Sutton, III, 23. Bkz. Foscolo'nun İstanbul'dan gönderdiği rapor, Sanudo, II, 294 & 829.

17 Sutton, III, 28; Sanudo, XIII, 248, 359, 362; de Mas Latrie, *Traités de paix et de commerce*, II, 1866, 271-273.

18 Lybyer'e göre ("The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade," *English Historical Review*, XXX (1915), s. 555), Mısır'ın Osmanlılar tarafından fethi, baharat ticaretini tamamen durdurmadı; tam tersine Katalanlarla yenilenen kapitülasyonlarda, baharat vergileri indirildi. ayrıca bkz. K. Glamann, "The Changing Patterns of Trade," *Cambridge Economic History of Europe*, Cambridge, 1977, cilt 5, 185-289; Carla Rahn Phillips, "The growth and composition of trade in the Iberian empires, 1450-1750," *The Rise of merchant Empires*, 1990, 34-101. İnalcık, *The Ottoman Empire: The Classical Age*, 1300-1600, New York, 1973, 127. Braudel, *La Méditerranée*, I, 494. Vizconde de Soveral'dan alıntı, *Apontamentos sobre as antigas relações políticas e comerciaes do Portugal com a Republica de Veneza*, Lizbon, 1897.

19 Balyos Lorenzo Bembo'nun raporu, 21 Şubat 1519 Edirne'den, Sanudo, *Diarii*, 27, col. 141.

20 Bkz. Dejanirah Couto ve Lesure.

21 Hess Andrew, "The evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525," *The American Historical Review*, cilt LXXV/7 (Aralık 1970), 1870-1919.

22 Sanudo, 54, 512, 560, 583, 595.

23 Antonio Venier, Roma'daki Venedik sefiri 29 Eylül 1532'de şöyle yazar, "Portekiz'in temsilcisine yönelik 28 temmuz tarihli mektuplarıdır. Oraya Hindistan'dan biber yüklü bir gemi gelmiş, diğerlerinden önce ulaşmıştı; o, yolculukta dikkatli davranmış, Mısır yoluyla gitmiş, Sophis'te bulunmuş, Kayseriyye'li bir bir temsilcisini getirmişti; o, gelir gelmez postayla hareket etti ve Kayseriyye'ye ulaşmak üzere yola çıktı..." Sanudo, LVII, 26. Bkz. Jean Aubin, "La mission de Robert Bransitur frontière du Danube et Basra." Jean de Balbi'nin İmparator'a mektupları, Brüksel'deki Kraliyet Arşivleri'ndedir, kimileri basılmamıştır.

24 Hermann Kellebenz, "Zur Problematik der Ostpolitik Karls V. Die westeuropäischen Verbindungen Jan Zapolyas und Hieronymus Laskis zu Beginn der dreissiger Jahre," *Rassow, Karl V. und sein Zeit*, s. 118-137; Venenedik'teki İspanyol sefiri Lope de Hurtado'nun raporları, Temmuz-Ekim 1532, AGS, Estado, leg. 369. Zapolya'nın sekreteri olan ve onun tarafından İngiltere kralı VIII. Henry'ye, I. François'ya ve Portekiz kralı III. Joao'a gönderilen Floransalı Andrea Corsino (ya da Corsini), Istra'yı geçerken bazen bir doktor, bazen de at satıcısı olarak kimliğini gizlemek zorunda kaldı; 1545'te yakalanıp hapsedildi (J. Žontar, *Der Kundschafterdienst und die Diplomatie der Österreichischen Habsburger in Kampf gegen die Türken im 16. Jahrhundert*, 195-196).

25 Piero Zen'in mektubu, İstanbul, 21 Mart 1532, Sanudo, *Diarii*, LVI, 105-107. Yine Zen, 17/4/1532: "Kaptanlık açısından daha kötü bir durumda olamazlardı" (Sanudo, 56, 270); *id.* 22/4: "fustalara ve yelkenlere gelince, onlar kötü bir şekilde düzenlenmişlerdi" (*agy.* 271); 30/4: "deniz işleri konusunda deneyimleri yok" (56/314); 6/6/1532: "tayfa eksikliği" (56, 562). Bkz. Daniello de' Ludovisi'nin Venedik Senatosu'na sunduğu rapor, 3 Haziran 1534, Alberi, ve ASF, MSS. Classe 24, kod 48; "daha sonra belirtildiği gibi belgenin Domenico Contarini adıyla yayınlanmasının bir hata sonucu olduğu..." Ms. Français 6121 Bibliothèque Nationale'de, *Itinéraire de Jérôme Maurand d'Antibes à Constantinople (1544)*'te alıntılandı, ed. Léon Dorez, Paris, Ernest Leroux, 1901, s. 200, n. 2.: "Babıâli'de, Pera'ya doğru kadırga kurutulan ve yeni kadırgalar yapılan bir tersane var. Sözü

geçen tersane çok büyük değil ve deniz kıyısında. İçinde sözü geçen tersaneyle kadırgaların tüm malzemelerinin bulunduğu iki kule var; sözü geçen tersanede az sayıda kadırga bulunuyor ve içeriye düzensiz biçimde yerleştirilmişler; ben oradayken, iki yeni kadırga yapılıyordu, daha başkalarının da yapılmasına yetecek kadar odun kesilmişti, içeride bir tersanede olması gereken şeylerin hiçbiri yoktu, ne kürek, ne demir, ne üstüpü. Denizde aşağı yukarı yüz tane kadırga vardı, bunların bir bölümü İstanbul Boğazı'nda, ötekiler de Gelibolu'da bulunuyordu, tersanedekilerin başında ne nöbetçi, ne de rehber vardı." Daha hoş bir manzara için bkz. Jean de Vega'nın, 1542'deki tersane tasviri (Charrière, *Négociations de la France dans le Levant*, I): Karadeniz kıyılarında, 800 kadırganın inşaasına yetecek kadar kereste stoku vardı. Bkz. ayrıca tersanede Barbaros tarafından yapılan değişikliklerin tasviri, *Gazawat*, ed. Öztuna.

26 Bkz. Svatopluk Souček, "A propos du livre d'instructions nautiques de Piri Re'is ," *Revue des études islamiques*, 41 (1973) 241-255; Aldo Gallotta, *Il Gazavat*. "Hayrettin Paşa, Seyyid Murat", s. 15, dipnot 73, ve s. 17. Hess Andrew, "The evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries, 1453-1525," *The American Historical Review*, cilt lxxv/7 (Aralık 1970), 1870-1919.

27 İskenderiye konsülü Nadalin Contarini'nin mektubu, 27 Ocak 1532, Sanudo, 56, 314-315.

28 Zen, 20/1/1533: "Muhteşem İbrahim, oralardan gelen çağrılar nedeniyle Kahire, Mısır ve Suriye ülkelerine baş eğdirmek için büyük bir istek duyuyordu, ve gönlünde Portekiz konuları vardı" (Sanudo, 58, 576); ay., 11/2/1533, Sanudo, 58, 633

29 Brummett, Palmira, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, New York, 1994, 108. suçluları izleme hakkı dahil.

30 "Zustianino Türklere hizmet eden ve kadırgalar inşa ettiren Venedikli bir beyefendidir: Günde 50 akçe kazanır." Gritti et Yunus Bey, A. H. Lybyer, *The Government of the Ottoman Empire in the time of Suleiman the Magnificent*, Harvard University Press, Cambridge, 1913, s. 315-316 et 262-275). Ms. Français 6121 à la Bibliothèque Nationale, cité dans *Itinéraire de Jérôme Maurand d'Antibes à Constantinople (1544)*, publié par Léon Dorez, Paris, Ernest Leroux, 1901, s. 200, n. 2.: "Venedikli Jehan Justiniano Beyefendi sözü geçen tersanedeydi, Hindistan'da ticaret yapmak üzere güzel görünümlü küçük kadırgalar inşa ediyordu, Jehan Beyefendinin bu işlerden, denizcilik işlerinden çok iyi anladığı söyleniyor, bununla birlikte Hıristiyan ve Venedikli olması nedeniyle kendisine pek güvenilmiyor ve günde sadece 50 akçe kazanıyor. Hubelierbé Kaptanıderyadır, bu çok önemli ve saygın bir görevdir, kendisi eskiden Galata valiliği yapmış, her zaman Kaptanıderya olmak istemiştir; ama şimdi Barbaros padişahın denizdeki tüm donanmasının başına geçirildi, her şeyden sorumlu olmasının yanı sıra üstlendiği görev yüzünden olağanüstü bir ücret alıyor: Rodos ve Eğriboz'dan alınan kırk bin duka, konumunun getirdiği avantajlar da cabası." Geuffroy: "Pera'nın sözü geçen deniz tarafında, gemi ve kadırga yapımında kullanılan bir tersane var, genel olarak günde on akçe kazanan iki yüz kalfa ve her biri çalıştıkları zamanlarda on iki, dinlendikleri zamanlarsa sadece altı akçe kazanan elli usta çalıştırılıyor burada; altında on kayıt memuru daha bulunan bir memur var, bu memur günde yirmi beş akçe kazanıyor. İstedikleri kadar gemi, hem de nitelikli gemiler yapacak kadar tahtaları var; ama bunu beceremiyorlar, özellikle kadırgalarda başarısız oluyorlar çünkü Hıristiyanlarınkiler kadar güzel ve hafif gemiler yapmayı başaramıyorlar, onların gemileri ağır ve kötü inşa edilmiş, canları ne kadar isterse o kadar para ödedikleri birkaç Hıristiyan usta da var yanlarında."

31 Dejanirah Couto, "L'espionnage portugais dans l'empire ottoman au XVIe siècle", *La Découverte, le Portugal et l'Europe, Actes du colloque, Paris, 26-28 Mayıs 1988*, Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, Paris, 1990, 253, fn. 37

32 "Majesteleri bilsinler ki burada, Konstantinopolis'te 30 büyük kadırgadan oluşan filolarını silahlandırdılar, bunlar ayın üçünde köprüden yola çıktılar ve Gelibolu'ya gittiler; orada bir o kadar daha filo var ve burada yeniden suya indiriliyorlar ve silahlanmayı teşvik ediyorlar, kimi Türklerden işittiğim gibi, İskenderiye ve Kahire taraflarına gidecekler, bazı baharat gemilerini ele geçiren korsanlar nedeniyle, onları buraya sevk etmek niyetindeler. Kimileri de denizde Hıristiyanların bir filosunun gözüktüğünü ve bu yöne doğru gittiğini söylüyorlar; ben başka nedenler olduğunu sanıyorum ve onların sözlerinde aldatmaca seziyorum, önce, yapabilirlerse, ortadan kaldırmaya baktıkları Rodos'un büyük üstadına kötülük yapmak için. İkinci neden, burada, Konstantinopolis'te Venedikli bir soylu var, Cha Justiniano'dan, Portekiz'de deneyim kazanmış, Chocolut yolculuğunun deniz haritasını yapmış ve donanmayı oradan sevk etmek teklifi getiriyor, onları büyük kadırgalarla donatmış ve yılın bu erken döneminde bu kadar çok teçhizat sağlamak o nedenle yapıldığı kuşkusu uyandırıyor; Majesteleri bilsin ki burada her tür baharat kıtlığı var ve burada deniyor ki onların baharatları yok edildi. İskenderiye ve Kahire'ye gideceklerini duyuruyorlar, bunun tersi olmasın ve daha kolay ilerleyebilmek için çetelere karşı gitme nedeni olmasın; bunları önlemek için düzenli bir filo oluşturulursa hiç de anlamsız olmaz, zatı şahaneleri Portekiz kralına duyurulması." Zaralı Hieronymus'un Ferdinand'a mektubu, İstanbul, 3 Mart 1533, AGR SEA 766- diètes 1532-1533 f° 129-131.

33 Santa Cruz'un Koron'dan yazdığı mektup, 27 Şubat 1534, Luis Perez de Vargas eliyle Messina'dan gönderildi, 12 Nisan 1534, AGS Estado 1018, Laiglesia, I, 500-501.

34 İtalyanca, *caracca*, (Arapça حراقة'dan geçme), Türkçe *karaka*. *The Lingua Franca in the Levant*, n° 158, 147-148. Leti, *La vie de l'empereur Charles V*, 1702, II, 220. Jaime Salvá, *La orden de Malta*. S. Souček, "Certain types of ships in Ottoman-Turkish Terminology," *Turcica*, VII, 1975, Baudouin'den alıntı, *Histoire de l'ordre de St Jean de Hiérusalem*, I, 311.

35 Piero Zen'in mektubu, İstanbul, 21 Mart 1532, Sanudo, *Diarii*, LVI, 105-107; bir yıl sonra yine: Piero Zen'in mektubu, İstanbul, 10 Haziran 1533, Sanudo , *Diarii*, LVIII, 442-445.

36 Giustinian 16 Nisan 1532'de Pera'dan, Venedik'te yaşayan erkek kardeşi Vincenzo Justinian'a donanmayı takip etmeyeceğini yazdı (Sanudo, LVI, 272).

37 Piero Zen, İstanbul, 26 ve 30 Nisan 1532, Sanudo, *Diarii*, LVI, 312-314. Ludovisi raporunun iki versiyonu da birbiriyle uyum gösterir: "Portekiz Kralı, Türk Sultanı'nı dikkate alıyordu, hem imparatorla birlikte Akdeniz'deki işleri için, hem Hindistan konusunda, hem de adı geçen kralın o yolda İran Şahı'na verebileceği yardım için, Türk Efendi'sinin Portekiz donanmasını o bölgede yok etmeye kalkması gibi. Böyle bir girişim, anladığım ve gördüğüm kadarıyla gerçekleşecek gibi gözükmüyor ama Süveyş'te, Mısır tarafında büyük sayıda kadırga bulunuyor, yani onlar için hazırlanan tahtalar ve beş kalyon yapmak için Konstantinopolis'te kesilmiş tahta var, Cebelitarık tarafına göndermek için, bay Francesco Giustiniani'nin düşündüğü gibi; kendisi böyle bir girişime çok ilgi gösteriyor gözüküyor, böyle işlerden iyi anladığını kendisi ifade ediyor çünkü. Bu Giustiniano, onunla konuşarak anlayabildiğim kadarıyla (başka yerde onu tanıma fırsatım olmadı) iyi bir zekâ-

ya sahip ve konuşmasından denizcilikten iyi anladığı anlaşılıyor, başka bir tanıklığını yok... Sizin Zatınıza saygıyla yönelerek ve talihinin kırılganlığından şikâyet ederek bana konuştu, talihini yükseltecek bir yol bulmak için oradan oraya gitmek zorunda. Ona, böyle aşağılarda kalmaktan çok daha fazla özen gösteriyor. Benden istirham etti Yüksek Zatına sormam için, Portekiz deniz seyrine bir şey olursa Siz Zatınıza bir hizmette bulunabileceğini bildirdi ve niyetinizi bildirmenizden memnun olacağını söyledi". Daniello Ludovisi'nin raporu, ASF, Miscellanea Medicea, 103 (30).

38 Piero Zen'in mektubu, İstanbul, 12 Mayıs 1533, Sanudo, *Diarii*, LVIII, 303-308.

39 Zen, 10/7/1533, Sanudo, 58, 574: "Il Justinian per le imprese crede poi andar contra Portogalesi."

40 "Büyük Senyör ve İbrahim düşünceye daldılar, çok az değeri olan zavallı birkaç gemi dışında İstanbul'da başka filo bırakmayan Barbaros'a fazla güvenmekle iyi etmedikleri konusunda; ama yüz tanesi daha hızlı olmak üzere iki yüz kadırga yapmak istediklerini söylüyorlar, Portekiz'in Hindistan misyonuna karşı girişimi nedeniyle bay Gian Francesco Giustiniano'nun isteği üzerine beş kalyon için kesilmiş tahtalardan başka bir şey bulunmadığına bakarak bunun için uzunca bir süre beklemek gerekecek. İbrahim, istediğinde, adı geçen tahtaları kadırgalar için kullandığından, yukarıda adı geçen Giustiniano söz konusu kadırga siparişinin değiştirilmesine izin vermemesi için ona mektup yazdı. Aslında tersanede bulunan otuz dokuz büyük kadırga gövdesidir, bunlar da çok kötü durumda denebilir, kayıkları yok ve herhangi bir biçimde başka bir donanımı da; yine, aynı şekilde kötü durumda olan yirmi kadar ince gem ive baştarda var." Daniello de' Ludovisi'nin raporu, 3 Haziran 1534, Alberi.

41 Yıldız, 203.

42 Yıldız, 219-220; Düzdağ, 350.

43 Yıldız, 216; Düzdağ, 341.

44 Bkz. Schepper'in raporu, von Gevay...

45 López de Gómara, *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, Ed. M. Á. de Bunes Ibarra et N. E. Jiménez, Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 2000, 90-105, 128-130, 134-137, 148-152, 154-155, 232-233.

46 "Türk Sultanı, kaptanı derya olarak Süleyman Paşa'yı Kahire'ye gondermişti, o da Aden'i almıştı. Fazla önemli olmasa bile onun bir kölesinden duyduklarımı yazmamazlık edemeyeceğim. Diyor ki, çok yaşlı, kırışık yüzlü bir hadımdır, dişleri yoktu ve memeleri etine dolgun bir kadınınkinden daha büyük ve sarkık, günde iki kere soyundurup gül suyulu ya da parfümlü suda banyo yapıyor ve şimdiye kadar görülmüş en kaprisli ve yüzüne makyaj yapacak kadar kadınsı bir erkek." AGS, Estado, Libro 66, f° 146, Vázquez & R. Selden Rose'da alıntılandı, *Algunas Cartas de don Diego Hurtado de Mendoza*, s. 71, dipnot 4. Bkz. "Viaggio et Impresa che fece Solyman Bassà... per racquistar la città di Diu in India ," Manuzio, *Viaggi fatti da Vinetia alla Tana, in Persia, in India et in Costantinopoli*, Venedik, 1543; Santa Cruz, IV, chp. LIII, 548-552. *AGS Papeles de Estado Venecia, leg. 1314, año 1539* , f° 119, 128. Almosnino, Moisés ben Baruch, *Crónica de los reyes Otomanos*. Ed. P.Romeu Ferré, 1998, 159-160. *Particular relation of the expedition of Solyman Pasha from Suez to India against the Portuguese at Diu*, R. Kerr & F. A. Eden, *A general history and collection of voyages and travels*, Edinburgh, 1872, VI, 258-287. *Chronik des Rustem Pascha*, 99-100; López de Gomora, 106; *Livro Primeyro do Cerco de Diu*, por Lopo de Sousa Coutinho, Coimbra, 1556, cilt I, de la Biblioteca de Clássicos Portugueses. João de Barros, *Quarta Decada Da Ásia, Dos feitos que os Portugu-*

eses fizerão no descobrimiento e conquista dos mares, è terras do Oriente, Madrid, 1615. Damião Peres et Eletério Cerdeira, *Historia de Portugal*, Barcelos, 1932 cilt IV. Uzunçarşılı, *Osmanlı tarihi*, II, 379-383

47 Florence Edler de Roover, "The market for spices in Antwerp. 1538-1544 ," *Revue belge de philologie et d'histoire*, cilt 17 (1938) 212-221.

48 Seyyidî 'Alî Re'îs, *Le miroir des pays- une anabase ottomane à travers l'Inde et l'Asie centrale, Mir'âtü'l memâlik* traduction et présentation de Jean-Louis Bacqué-Grammont, Sindbad/ Actes Sud, Paris, 1999. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire* , New York, 1969/ José Gentil Da Silva, "Portugal and Overseas Expansion from XVIth-XVIIIth Centuries," *The Journal of European Economic History*, cilt 8, n° 2, 1979, 681-687

49 Haji Khalifeh, *The History of the maritime Wars of the Turks*, 65-66.

50 Guillaume Pelissier'nin I. François'ya yazdığı, 7 ve 21 Mart 1541 tarihli mektuba göre, "Pera'daki cephanelik" yandı (krş. Ernest Charrière, *Négociations de la France dans le Levant*,1848-1860, cilt I, s.470). AGS, *Negociación con Sicilia*, Legs 1111-1170, 1888-1895, 3478-3497, çeşitli *"proyectos para incendiar el arsenal de Costantinople."* Osmanlı donanmasının ve tersanesinin benzer kundaklamalan Venedikliler tarafından planlandı (bkz. Paolo Preto, *I servizi secreti di Venezia*, EST, Milano, 1999, s. 306: 1501'de, Zuan di Bossina'ya yanan her Türk gemisi için 100 duka vaat edildi). Portekizlilerin, Süveyş'teki tersaneyi yakma projeleriyle ilgili olarak bkz. Dejanirah Couto, "L'espionnage portugais dans l'empire ottoman au XVIe s. *"La découverte, le Portugal et l'Europe*, Actes du colloque, Paris, 26-28 Mayıs 1988, Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, Paris, 1990, 265.

51 Granvelle, Marie de Hongrie'ye Roma'dan "Sanırım Hanımefendi, Majesteleriniz olan bitenden sizi haberdar etti, burada bunların yeniden söylenmesine gerek yok, sadece İmparator'un mektuplarında gizli tutulması gereken, çok önemli bir nokta var... yanında Türk cephaneliğini yakacağını söyleyen bir adam getirdi... kendisine avans olarak yalnızca beş yüz ekü verildi, sonradan beş bin daha verileceğine söz verildi, Majestlerine bu durumdan yararlanmak gerektiğini yazdım" diye yazar, 16 Kasım 1541, AGR Audience 123, f° 120v-121 V. Carlos 14 Mart 1542'de şöyle yazar: "Kardeşimiz kral, Hieronymus Lasky'nin öldüğünü bildirdi bize, onun yanında getirdiği ve Türk cephaneliğini havaya uçurma işini üstlenen kişiye ne olduğunu bilmiyormuş ama araştıracakmış. Sözü geçen adam bu işi gereçekleştirmek için beş yüz düka istediğinden ve biz de kardeşimize bunu karşılayacağımızı söylediğimizden, o adam bulunur ve bu işi yapmak isterse, ona beş yüz dukayı verebilirsiniz." (Lanz, *Correspondenz*, II, 344) Ferdinand 17 Ekim'de adamın bulunduğunu, ama kendisinin ona verecek 500 dukası olmadığını bildirir.

52 Andrea Doria'nın İmparatora kumandan Giron- de Pero Sanchez vasıtasıyla gönderdiği ve Barbaros'la karşılaşmalarını anlatan rapor, Ekim 1539. Carlo Capasso, "Barbarossa e Carlo V," *Rivista Storica Italiana*, 1931, 328-334; AGS, Estado, legajo n. 468, ms. Bkz. ayrıca: AGS, Estado, 1114, dipnot 53. "Relación de lo que el capitán Juan de Vergara pasó con Barbarroja en Constantinopla desde el 13 de febrero hasta 7 de marzo que salió de ella," AGS, Estado, leg. 468; cité par Lafuente-Juan Valera, *Historia*, 363; cf. Lafuente- Don Juan Valera, *Historia general de España*, Montaner y Simón, 1922, t. VIII, 358-361; Álvarez, *La España del Emperador Carlos V*, 652-654.

Giovanni Ricci*

TÜRKLER VE DENİZ: İTALYA'DAN BİR BAKIŞ 15.-18. YÜZYIL

Bu konferansın temasını –yani Türkler ve deniz konusunu– ele alışta, İtalya'nın gözcü konumu iki nedenle özellikle enteresandır. Bunlardan ilki, İtalya'nın Latin Hıristiyanlığı'nın merkezine ev sahipliği yapıyor oluşudur. Roma, doktrinel kavramların geliştirildiği, bilginin toplandığı ve uluslararası platformda nüfuz kullanabilecek siyasi ve askeri stratejilerin gerçekleştiği bir yerdi. İkincisiyse Arap istilasının, feodalitenin parlak döneminde Akdeniz'in dinî birliğini ikiye böldüğü andan itibaren İtalya yarımadasının bir sınır bölgesi oluşudur.[1] Bir biçimde Kuzey Afrika'nın hâkimi olan, Sicilya'nın burnunun dibindeki Osmanlı İmparatorluğu ise Türk toprağı olan Bosna ve Arnavutluk'tan da Adriyatik'le temas halindeydi; ve eğer Venedik Levant'taki konumunu ancak büyük müşkülatla koruyabiliyorsa, onbinlerce kilometrelik İtalyan kıyı şeridi, korsanlığın tehditlerine haydi haydi açık demekti. Hıristiyanlığın merkezindeki İtalya, sorunumuzun çok çeşitli yüzlerinin incelenmesi için müstesna bir laboratuvardır.

Göze çarpan kimi hususlara ışık tutmak isteyeceğimiz açık. Bunların başında da devletler ya da koalisyonlar arasındaki, makroskopik düzeyli o büyük çatışmalar geliyor. Başlangıç noktamız İstanbul'un 1453'te Türklerin eline geçmesi. Ortaçağ'daki Haçlı Seferleri'nden güç kaybederek çıkan Arap emirliklerinin yerini alan Osmanlı Türkleri 12. yüzyıldan itibaren en büyük Müslüman güç haline gelmişlerdi. Erken Yeniçağ İtalyası'nın günlük dilinde *turco* (Türk) kelimesi, aslında sadece Osmanlı sultanlarının tebaasını değil, tüm Müslümanları kastetmek için kullanılıyordu. İkinci Roma'nın Türkler[2] için son derece muhteşem, Bizanslılar için ise aynı derece trajik olan düşüşü Batı'da bir panik dalgası yarattı. Biliyoruz ki, bunun altında son derece parlak bir denizcilik harekâtı yatıyordu: Türk donanmasının, denizden girişin Bizans surları arasına gerilmiş bir zincirle engellen-

* Prof. Dr. Giovanni Ricci, Ferrara Üniversitesi, İtalya.

diği Haliç'e, Boğaz tarafından, karadan nakli. Batı'daki herkesin en son istediği şey Türklerle karada karşılaşmak iken, şimdi bir de denizlerde belirivermeleri her türlü stratejik düşünceyi altüst ediyordu. Öyle ki, Avrupalıların zihin haritasına kazılmış olan savaş meleği Apokalips'in kızıl atı, artık Türk giysileriyle dolanıyor; Türkler genellikle günahkâr Hıristiyanlara[3] verilmiş ilahi cezanın vasıtası olarak görülüyordu. Venedik ve Cenova donanmalarının tek endişesi Doğu'daki mülklerinden mümkün olduğu kadar çok şey kurtarmakken, İtalya'nın fethi ve Hıristiyanlığın sona erişi birçok insana kaçınılmaz geliyordu.

1453 felaketi karşısında, hümanist Enea Silvio Piccolomini şu yorumu yapar: "Hiçbir güç ebediyete kadar sürmez. Şimdiye kadar İtalyanlar bilinen dünyanın efendileriydiler; şimdi Türk İmparatorluğu dönemi başlıyor."[4] Birkaç yıl sonra II. Pius olarak Papa olan Piccolomini bu anlayışla davrandı. Hakkında daima çeşitli rivayetler uçuşan ve masallar anlatılan (kutsal emanetler kültü, Bakire Meryem'e tapınış) Sultan II. Mehmed'in kimi özelliklerinden etkilenen Papa ona uzun bir mektup yazdı. Bu mektubunda, Hıristiyanlığı kabul etmesi karşılığında kendisine Hıristiyanların İmparatoru unvanını vermeyi teklif etti.[5] Bu, sınırlarının en geniş olduğu anda Akdeniz'i çevreleyen tüm topraklara hükmeder hale gelen Roma İmparatorluğu'nun gerçek bir yeniden doğuşu anlamına gelecekti. Mektup, II. Mehmed'in evrensel hükümran olma ihtirası üzerine kurulmuştu, ama papalığının sonlarına doğru II. Pius'un tavrı tamamen değişti. 1459'da, Türklere karşı bir Haçlı Seferi düzenlemek amacıyla Mantova'da bir hükümdarlar diyeti topladı.[6] Bu girişim soğuk karşılandıysa da, Papa yine de Adriyatik'te bulunan Ancona limanında bir donanma toplamayı başardı, ne var ki kendisinin 1464'teki ölümü üzerine donanmanın denize açılmasından vazgeçildi.

1464 girişiminin suya düşmesi, binyılcı ateşi yüksek ve resmen yasallaştırılmış ortaçağ modeli saldırgan haçlı seferlerinin sonunun da geldiğini ilan ediyordu. Devir artık Türklerin batıya ilerleyişlerini durdurmaya yönelik, tekil savunma harekâtları örgütleme devriydi. Aradaki fark göz ardı edilecek gibi değildir. Latince *cruciata* [Haçlı seferi] kelimesi, duygusal titreşimler taşıyan, dilsel bir klişe olarak yaşamayı sürdürdü, ama artık hiç

kimse bir deniz seferiyle Kutsal Toprakları kurtarmayı ciddi olarak aklından geçirmiyordu.[7] Bu arada İtalyan yöneticiler boşuna ortak bir savunma stratejisi oluşturmaya çalıştılar. 1474'te, Venedik, Floransa, Milano ve Ferrara arasındaki koalisyon daha doğmadan öldü. İtalya'ya denizden gelecek ölümcül Türk saldırısı, endişeli bir kuşatılmışlık duygusu içinde beklenmeye başladı.

Piyango Taranto'ya vurdu. Arnavutluk'tan elli mil uzakta, Puglia körfezi kıyısındaki bu kente 28 Temmuz 1480'de büyük bir ordu çıkaran Gedik Ahmed Paşa kenti on beş günde aldı. İtalyan kaynakları harekâtta kullanılan yelkenli sayısı konusunda kararsızdır: 100 diyenler de vardır, 200 diyenler de. Şehir düştükten sonra elbette öldürmeler, şu ya da bu ölçüde zorla din değiştirtmeler ve buna karşı ayak diremeler oldu, ama kaynaklarda sadece azizlerin hayatını bulabildiğimiz için bunları tam olarak sayıya vurmak imkânsızdır. Taranto Katedrali'nin camiye çevrilmesi İstanbul'daki Ayasofya örneğini tekrarlayan ve belki de Roma'daki San Piedro katedralini bekleyen sonu haber veren bir olaydı. Daha sonra Napoli Kralı Aragonlu Ferdinando'nun çabaları ve diğer yöneticilerin topladığı yardımlar sayesinde, Türkleri ayak basışlarından on beş ay sonra İtalyan topraklarından sürüp çıkarmak mümkün oldu.[8] Bu maceradan artakalan Türkleri Arnavutluk'a geri götürmeye dört hafif kadırga yetti. Türklerle henüz bir barış yapmış ve Napoli Kralı ile de savaşa tutuşmuş olan Venedik bu hareketin dışında kalmıştı; aslında Venedik Korfu adasındaki güçlü mevkiine rağmen, Osmanlı donanmasını İtalya'dan uzak tutmak için parmağını bile kımıldatmamıştı. Bundan sonra ve bütün 16. yüzyıl boyunca, Güney İtalya kıyıları kuleler sistemiyle takviye edildi. Bunlar vasıtasıyla karaya asker çıkarmalar anında tespit edilecek ve tekil akınlarla korsanlar yıldırılacaktı. Ama artık kimseye uykusunda rahat yoktu, denizin sakin olduğu her gece öldürücü olabilirdi.[9]

İtalya'da, Türkler üzerine deniz seferi düzenleme konusu 1500 yılından itibaren, ev sahipliğini Papa VI. Alessandro'nun yaptığı bir kutlama nedeniyle tekrar konuşulmaya başlandı. Fransa ve Venedik daveti farklı nedenlerle kabul etmişlerdi.[10] Kral XII. Louis Doğu Ege'deki Midilli adasına bir filo göndermişti. Sefer hüsranla sonuçlanmış ve çok şey vaat edilip pek

az şey elde edebilen Venedik kıyameti koparmıştı. Rabelais'nin edebi bir formda tekrar canlandırdığı gibi "*quand on alla à Metelin en la male heure,*"[11] bu, Fransa'nın En Hıristiyan Kralları'nın kendilerini Türklere karşı hareket geçmekle yükümlü hissettikleri son seferdi. 1536'da, Fransa kralı I. François, etrafının Habsburglarla çevrilmiş olmasına bir tepki olarak Osmanlılarla, her bakımdan tam bir ittifak anlamına gelen bir dizi anlaşma yaptı: muhaliflerinin deyimiyle "kâfir" ittifakı. Oysa daha 1521'de, İtalyan Rönesansı'nın büyük entelektüeli Niccolò Machiavelli bir başka büyük şahsiyete, Francesco Guicciardini'ye bir mektubunda, sokaklardaki miskinlerin vakitlerini "gelecek olan Türklerden, onlar üzerine bir haçlı seferi düzenlemenin tam sırası olduğundan ve benzeri taverna masallarından bahsederek" geçirdikleri notunu düşmüştü.[12] Türklere karşı girişilecek bir haçlı savaşı artık aklı başında kimselerin alaya aldığı bir popüler sohbet konusu haline gelmişti. Bu sırada doğudaki durumu zayıf olan Venedik giderek daha da kararsız tavırlar takındı. Türklerle savaş meydanında –ve artık denizlerde de– karşı karşıya gelmeye gücü yetmediği için, izlediği politika ancak onların ilerleyişini yavaşlatmaya yönelikti.[13] Aslında, Cambria Ligi'nin Venedik'e tattırdığı 1509 yenilgisinden sonra, bazı senatörler Türkleri müttefik olarak İtalya'ya çağırmaktan söz eder hale gelmişlerdi.[14] Ama onlara güvenmediklerinden ve cesaretleri de olmadığından, hiçbir şey yapılmadı. Gerçi Cumhuriyet, casusluk ve diplomasi yoluyla Osmanlıları göz altında bulundurmaya devam etti: Avrupalıların Türklere dair fikriyatının temelini birkaç yüzyıl boyunca İstanbul'daki Venedik sefirlerinin raporları oluşturdu.[15] Ama bu, Venedik'i suçlamaların ve kuşkuların gölgesinden kurtarmaya yetmedi: Venedik'in İspanyolcadaki tarifi, "Büyük Türk'ün odalığı" (*amancebada*) biçimindeydi.[16]

Bu sırada Osmanlılara karşı girişilen savaşlar tıpkı benzerleri gibi birer güç mücadelesi olmakla birlikte, güçlü bir ideolojik yönleri de vardı ve henüz kundaktaki ulus-devletler çağından önce nadir rastlanan bir ruhları ateşleme kapasitesine sahiptiler. 1571'deki İnebahtı Savaşı yeni bir heyecan dalgası yarattı.[17] Bunun hemen öncesinde Türkler Malta'yı kuşatmış, Cenevizlerin elindeki Sakız ile Venediklilerin elindeki Kıbrıs adalarını almışlardı. Osmanlıların denizlerdeki yayılmasının yeniden başlayacağı kor-

kusu İspanya, Papalık Devleti, Venedik ve diğer bazı ikincil odaklar arasında Kutsal Birlik'in imzalanmasıyla sonuçlandı. Bunun denizcilik başarısının şüphe götürmez olduğunu biliyoruz, ama galipler arasındaki anlaşmazlık, onların zaferlerinin siyasi meyvelerini toplamalarını önledi.

Gerçi İtalya'da hemen arkadan olup bitenler, kolektif ruh halini yansıtır. Papa V. Pius zaferi Loreto Meryemi'ne adamıştı. Papalık amirali Marcantonio Colonna, savaştan Roma'ya dönerken, yanında Türklere esir düşmüşken kurtarılan Hıristiyan kürekçiler olduğu halde Loreto'ya uğradı; 1575'teki seferin başkumandanı Avusturya Kralı Johann da aynı şeyi yaptı. Her ikisinde de esirlerin zincirleri Meryem Ana'nın ayaklarının dibine bırakıldı. Daha sonra bu zincirlerin demiri eritilip bazilikanın iç parmaklıklarının yapımında kullanıldı.[18] Geleneğe göre, Loreto'daki ibadet odası bir dizi meleğin "kâfirler"den koruyarak güvenlik içinde getirdikleri, Meryem Ana'nın Kutsal Topraklar'daki evinin taşlarından yapılmıştı. Böylece Loreto'nun yapılışıyla ilgili mitin kendisi, onu İslamiyete karşı Hıristiyan direnişinin bir kalesi haline getiriyor ve "kâfir" düşmandan elde edilen ganimetin talanı, savaşa katılanların Tanrı'nın muzaffer iyetini sağlamış olduğu biçimine dönüştürülerek, savaş kutsanmış oluyordu. Kuşkusuz bu bildiride "kâfir" terimi daima tarihsel olarak, kaynağın dilinde olduğu gibi, ama tırnak içine alınarak kullanılmıştır.

İnebahtı çatışmasından sonra Akdeniz'de birkaç onyıllık dönem boyunca, büyük ordu ya da donanma savaşları görülmedi. F. Braudel'in vurguladığı klasik dalgalanmayla birlikte, resmi ve gayri resmi korsanlık işi, küçük çaplı, düzensiz çatışmalar dönemi geri geldi.[19] Çizmenin sakinleri, yeni saldırıların dehşetiyle ürperdi. Korsanların üslendiği yerler biliniyordu: Kuzey Afrika'da Cezayir, Tunus ve Bingazi, Osmanlı Arnavutluku'nda Dulcigno ve Valona ile Ege Takımadaları'ndaki Türk adaları. Tabii bunun zıddı da mevcuttu. Malta Şövalyeleri ya da 1562'de[20] Aziz Stefano'nun kurduğu Toscana Şövalyeleri gibi, Müslümanlara ait kıyıları talan eden Hıristiyan resmi ya da gayri resmi korsanlar da vardı. Bu saldırılar bazen tek bir teknenin az miktarda ganimet ya da esir kaldırmasıyla sınırlı kalabildiği gibi, bazen de çok daha dramatik olaylar yaşanıyordu. Örneğin korsan Barbaros (Hayreddin adıyla İslamiyeti kabul etmiş Midillili bir Rum) 1544'te Na-

poli Körfezi'ndeki Ischia'da 4000 kişiyi,[21] Malta Şövalyeleri, 1602'de, Tunus'taki Hammamat'ta 700 kişiyi esir almışlardı;[22] ve 16. yüzyıldan 18. yüzyıla kadar tüm Akdeniz'i, tek seferde her iki taraftan da yüzlerce kişinin kurban gittiği saldırılar kasıp kavurdu.[23] Bu acılar karşısında kimse resmi korsanlarla (bir kamu gücü tarafından yetkilendirilmiş, silahlı kişiler) gayri resmi korsanlar (bağımsız şiddet örgütleri) arasındaki kavramsal farka dikkat etmeye kalkışmıyordu.

Bununla birlikte iki tarafın gayri resmi korsanlığa bakışında belli bir fark mevcuttur. Türkler olsun, Mağribi Araplar olsun, 16. yüzyıldan 18. yüzyıla kadar, gayri resmi korsanlığı önemli bir iktisadi unsur olarak görmeyi sürdürdüler. Buna karşılık Akdeniz'in kuzey, yani Hıristiyan kıyılarında, teknolojik gelişme ve iktisadi üstünlük baş gösterdi. Hıristiyan gayri resmi korsanlığı marjinal bir intikam ya da tatmin eylemine dönüşmeye ve kadırgalara forsa bulmak için yapılan köle avlarıyla sınırlı kalmaya başladı.[24] Sonuç olarak, Hıristiyanlar değerli Müslüman forsalarını (İtalya'da "*turchi da remo*" diye bilinir)[25] nadiren salıverirken, Türkler ve Araplar, Hıristiyan esirlerini fidye karşılığı serbest bırakmaya daha gönüllüydüler. Aldıkları esirleri özel olarak bu işle uğraşan kardeşlik cemiyetlerine ve kurtarıcı dini tarikatlara (Triniterler, Nolaskenler, Lazaristler) [26] götürüyor, bu kurtarıcı tarikatlarla birlikte çalışan Hıristiyan ya da Yahudi tüccarlar da bu durumu kârlı bir ticari ilişkiye dönüştürme fırsatını kaçırmıyorlardı.

Gayri resmi korsanlık Akdeniz ilişkisine doğrudan bireysel ve gündelik bir boyut katar. İslam dünyasında yaşayan azımsanmayacak sayıda Hıristiyan esir, ister inanarak isterse bir hesap sonucu olmuş olsun, haç çıkarmaktan vazgeçip dininden dönmüş, dönemin deyişiyle "Türkleşmiş"ti. Kandan gelen hiçbir ayrıcalığı tanımayan ve dinsel davranışlar üzerinde daha gevşek bir denetim uygulayan Müslüman toplumların cezbettiği özgür kişilerin din değiştirmesi de bu olguya hizmet etti. Bunlara ilaveten, acımasız bir yasadan kaçan haydutlar da din değiştiriyordu. Bütün bunlar aksi tercihte bulunanların, yani İslamiyeti bırakıp Hıristiyanlığı seçenlerin neden bu denli az olduğunu, dinsel nedenlerden çok daha iyi açıklar. Tam bir hesap çıkarmak mümkün değilse de, aradaki farkın birkaç bine karşılık, birkaç yüz bin olduğu tahmin edilmektedir.[27] Bu hususlarda yaşanmış de-

neyimlerle hayallerin iç içe geçtiği açıktır. Şurasını bir kez daha belirtelim ki bütün bunlar bize Hıristiyanlarla Türkler arasındaki çelişkinin sınırlarının, resmi görüşün bize belletmek istediği gibi düzgün bir biçimde çizilmemiş olduğunu hatırlatır. Eğer Papa imparatorluk tacını Osmanlı Sultanı'na sunmayı aklından geçirmişse, eğer Venedik ve Fransa Türklerle savaşmakla ittifak yapmak arasında gidip gelip durmuşsa, "kâfirlerin" eline düşen zavallı ne yapsın?

Bütün bu unsurlardan yola çıkarak genel bir yorumlama modeli inşa etmeyi deneyebiliriz. Şöyle diyelim: eğer her kim toplumda kökeniyle ilgili olarak müşkül bir konumda bulunuyor ise bu kişi dünyayı hâkim kültürden farklı bir biçimde görmeye ve sapkınlık olarak nitelenen davranışları benimsemeye kadirdir. Bize kendini gösteren diyalektik zemin, bir yandaki resmi ve kolektif tezatlarla, öte yandaki gündelik ve bireysel kabullenişler arasında olandır.[28] Bu diyalektik, ne yazık ki, geçmişin Avrupalı-Hıristiyan kıyılarıyla Türk-Müslüman kıyılarını birbirine bağlayan korkunun belirlediği kısır döngüyü kırmaya muktedir değildir.

Hıristiyanlarla Türkler arasındaki Akdeniz ilişkileri –askeri, iktisadi, toplumsal ve bireysel– her halükârda dini faktörü göz ardı edemez. Aquinolu Tomasso'nun ortaçağ öğretileriyle büyümüş bir erken Yeniçağ İtalyan Hıristiyanı için İslam sadece sapkın bir Hıristiyanlık mezhebiydi. Osmanlı ordularının ya da resmi korsan akınlarının himayesinde ilerlediği sürece, İslamiyet'ten gerçek bir iman tehdidi geleceği korkusu yaşanmıyordu: özetle İslamiyet sırf askeri bir sorundu, dini değil.[29] Bunun, kimi Müslüman korsanların gemilerine, üzerinde Hıristiyanlığı aşağılayan yazılar yazılmış flamalar çekme alışkanlığıyla da doğrulandığı görülür. Gayet anlaşılabilir psikolojik nedenlerle bunu yapanlar, Avrupa'da dönek diye adlandırılan mühtedilerdi. Ferrarese Francesco Guicciardo'nun durumu diğerleri için de bir örnektir. Guicciardo çocuk yaşta Adriyatik'teki bir Venedik gemisinde çalışırken tutsak düştü ve Tunus'a götürüldü. Orada İslamiyet'i kabul ederek Ali adını aldıktan sonra Karadenizli lakabını da benimseyerek Sinop'ta doğmuş olduğunu iddia etmeye başladı. Ancak gemisi 1624'te İspanyolların Sicilya filosunun eline düştü. Hayali özgeçmişi sayesinde Palermo engizisyoncusunun baskılarına yirmi yıl boyunca dayandı.

Yargıç, özellikle flamadaki Hıristiyanlık karşıtı yazıları öğrendikten sonra, karşısındakinin bir dönek olduğundan şüphelenmekteydi. Elimizdeki belgelerin eksikliğinden, Francesco/Ali ile engizisyoncu arasındaki mücadelenin nasıl sonuçlandığını bilemiyoruz.[30]

En eğitimli çevreler bile, İslamiyet'e dair temel dini bilgilerden yoksundu. İtalyanca'ya çevrilmiş ilk Kuran'ın 1547'de Venedik'te basılması, şans eseri olmayıp, buranın Türklerle yakın temasta bulunan büyük bir denizci şehir olması nedeniyledir. Ancak ortaçağ geleneğinden miras alınan olumsuz yargıların bir kenara bırakılması için çok uzun bir zaman geçmesi gerekti. Türklerin dini konulardaki ciddiyetini ve diğer inanışlara karşı olan müsamahakârlığını bilenler varsa bile, Padova'da (yine bir Venedik toprağı) filolojik bir Kuran baskısının yapılması için 1698'i beklemek gerekti. Avrupa ve İtalyan kültürleri Kuran'ın akılcı yorumlarıyla ancak daha sonra, 18. yüzyıl ortalarında tanıştı; ardından da Aydınlanma'nın inandığı, Müslüman düsturların doğal ahlaka uyuşu kabul edildi. "Müminler" ile "kâfirler" arasındaki karşıtlıktaki değişim ve gelişimler, Öteki'nden çok Kendi'yle ilgilidir.

Artık şunu sorabiliriz: Erken Yeniçağ İtalyası için gerçek "Türk" kimdi? Aslında tek bir görüntüden bahsetmek anlamsızdır. Çünkü Türkler herhangi bir kâfir ya da düşman halk değildi. Onlarla yüzyıllardır süren yoğun ve cefalı ilişki, nefret ve dehşetle olduğu kadar, merak, çekim ve zor bastırılan bir hayranlıkla da yoğrulmuştur. Sanki bütün bu tanışmaların ve çarpışmaların asıl sahnesi olan deniz, kendindeki bütün istikrarsızlığı ve değişkenliği bu ilişkiye de geçirmiştir. Mirasını, bugünün kültürler arası algılamalarında ve günümüz Avrupa siyasi tartışmanın ta kendisinde hâlâ sürdüren bir kararsızlık.

Osmanlı deniz gücüne İtalyan bakışı zamanın akışıyla birlikte sürekli olarak yenilendi. Venedik uzun süren Kandiye Savaşı'na (Girit, 1645-1669) Levant'tan ricatının kaçınılmaz[31] olduğunu bilen birinin tevekkülüyle katlandı. Sanki artık yıldızlar bile Hıristiyanları gözetmiyordu. Eğer Türklerin Belgrad kapılarından dönmesini sağlayan Halley kuyrukluyıldızının 1456'daki geçişi idiyse, Girit'in 1669'da onların ellerine kati düşüşünü sağlayan da bir başka kuyrukluyıldız olmalıydı.[32] Ancak 1683 bir dönüm noktası oldu. Viyana kapılarındaki yenilgi, en bilgili gözlemcilerin bir süre-

dir tahmin etmekte olduğu şeyi, yani Türklerin bile yenilmez olmadığını gözler önüne serdi. Viyana kapılarından ikna edici ganimetler eşliğinde gelen iyi haberler, bütün İtalya'da coşkulu şenliklerle kutlandı. Osmanlı İmparatorluğu'nun kesin olarak sona erdiğini bildiren astrolojik kehanetler ve yıldız falları yayınlandı. Papa XI. Innocentius'un takdis ettiği Avusturya ve Polonya arasındaki Kutsal Birlik, yeni bir yaşam gücü bulmuş gibi olan Venedik'i de kapsayacak biçimde genişletildi.[33] 1684 ve 1699 arasında, Venedikli general Francesco Morosini, Cumhuriyet'in yüz elli yıl önce kaybettiği Mora'yı geri aldı.[34] Sömürge imparatorluğunun yeniden doğuşu için duyulan heyecan, birçok aşağılanmanın intikamını almaktan dolayı hissedilen sevinç, insanların, bu geri alışın geleceği olmayan bir girişim olduğunu görmelerini engelledi. Venedik, Girit'in kaybıyla zaten batmaya başlamıştı.

Bu yıllarda haçlı seferi fikri yine dillere düştü, ancak her şeyin ötesinde, Venedik filolarının pozisyon aldığı yerlerde antik Yunan yer isimleri kataloglandı; ortaçağ Hıristiyanlığı ilk neoklasik etkilerin kanattan hücumuna uğradı. Bütün bunlar Morosini'nin, Türkler tarafından cephanelik olarak kullanılan Atina Akropolü'nü topa tutmasının ve ciddi biçimde tahrip etmesinin önüne geçemedi.[35] Ancak hemen ardından gidişat kötüledi. 1718'deki yeni bir savaşın ardından, Venedik'in Ege Denizi'nden kesin çekilişini hükme bağlayan Pasarofça Anlaşması imzalandı. Osmanlı İmparatorluğu da ilk kez, Tuna havzasında yüz geri etmeyi kabul etti. İki eski rakip, Venedik ve Türkler, Türklerin deyimiyle "Büyük Harp"in sonunda, benzer bir düşüş yaşamaya başlamışlardı. Levant denizlerinde Fransızlar ve İngilizler gibi diğer aktörler öne çıktı. Papa bile Katolik güçler arasındaki hakem konumunun zayıfladığına şahit oldu, çünkü bu güçler Roma'nın evrensellik iddiasına karşı giderek daha tahammülsüz olmaya başlamışlardı. İtalya'nın Türkler karşısındaki hayati konumunun nedenlerinden hiçbiri bir badire atlatmadan kalamadı. Çeperdeki ağırlık merkezi her anlamda gerçekten bir çeper oldu. Moda olmaya başlayan Oryantalizmin[36] çıkışına denk düşen Akdeniz siyasi bakışındaki kısırlaşma,[37] tarihin ağırlığını hafif bir oyun salonuna çevirdi.

İngilizce aslından çeviren: Zuhal Bilgin

Notlar

1 H. Pirenne, *Mahomet et Charlemagne*, Brüksel 1937.

2 A. Pertusi, *La caduta di Costantinopoli vista dai Turchi*, "Quaderni medievali", 1, 1976, 63-79.

3 A. Cunningham, O.P. Grell, *The Four Horsemen of the Apocalypse. Religion, War, Famine and Death in Reformation Europe*, Cambridge 2000, 92-114, 137-151.

4 A Pertusi (ed.), *La caduta*, cilt II, s. 65 ("Omnium rerum vicissitudo est, nulla potentia perpetuo manet. Fuerunt Itali rerum domini, nunc Turchorum incohatur imperium").

5 L. D'Ascia, *Il Corano e la tiara. L'epistola a Maometto II di Enea Silvio Piccolomini (papa Pio II)*, Bologna 2001, 128-149.

6 K.M. Setton, *The Papacy and the Levant (1204-1571)*, II, Philadelphia 1978, 231-270; A. Colzona, P.F. Fiore, A. Tenenti, C. Vasoli (ed.), *Il sogno di Pio II e il viaggio da Roma a Mantova*, Firenze 2003.

7 F. Cardini, *La Croisade, un mythe. Les croisades, de drôles de guerres*, in *Cross-Cultural Perceptions of Security Issues in the Mediterranean Region*, Roma 2002, 59-72.

8 F. Babinger, *Mehmed der Eroberer und seine Zeit. Weltenstürmer einer Zeitenwende*, Münih 1953, 430-435; R. Schwoebel, *The Shadow of the Crescent. The Renaissance Image of the Turk. 1453-1517*, Nieuwkoop 1967, 131-134; C.D. Fonseca (ed.), *Otranto 1480*, Galatina 1986.

9 B. Doumerc, *L'Adriatique du XIIIe au XVIIe siècle*, P. Cabanès (ed.), *Histoire de l'Adriatique*, Paris 2001, 281-287; G. Fenicia, *Il regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598)*, Bari 2003, 57-76.

10 M.J. Heath, *Crusading Commonplaces: La Noue, Lucinge ant the Rethoric against the Turks*, Cenevre 1986, 76; T. Hampton, *"Turkish Dogs": Rabelais, Erasmus and the Rhetoric of Alterity*, "Representations", 41, 1993, 58-82.

11 F. Rabelais, *Pantagruel*, *Oeuvres complètes* içinde, ed. M. Huchon, Paris 1994, 246-250, 262-267.

12 N. Machiavelli, *Lettere a Francesco Vettori e a Francesco Guicciardini (1513-1527)*, ed. G. Inglese, Milano 1989, 295 ("sul Turco che debbe passare, et se fosse bene fare la crociata in questi tempi, et simili novelle da pancaccie"). Ü. Gürol, *İtalyan Edebiyatında Türkler*, Ankara 1987, 42-43, 56-63.

13 *Venezia e la difesa del Levante. Da Lepanto a Candia. 1570-1670*, Venedik 1986.

14 P. Preto, *Venezia e i turchi*, Firenze 1975, 36-45.

15 L. Valensi, *Venise et la Sublime Porte, la naissance du despote*, Paris 1987.

16 P. Preto, *I servizi segreti di Venezia*, Milano 1994, 117.

17 C. Dionisotti, *La guerra d'Oriente e la letteratura veneziana del Cinquecento*, A. Pertusi (ed.), *Venezia e l'Oriente tra tardo Medioevo e Rinascimento*, Firenze 1966, 471-493.

18 L. Scaraffia, *Loreto*, Bologna 1999, s. 25-26; M. Moroni, *L'economia di un grande santuario europeo. La santa Casa di Loreto tra basso Medioevo e Novecento*, Milano 2000, 24-31.

19 F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, II, Paris 1966,[2] 190.

20 M. Tangheroni (ed.), *Pisa e il Mediterraneo. Uomini, merci, idee dagli Etruschi ai Medici*, Milano 2003, 299-303, 321-325.

21 E. Serrao, G. Lacerenza (ed.), *Capri e l'Islam. Studi su Capri, il Mediterraneo, l'Oriente*, Napoli 2000, 201.

22 J. Boulenger, *Les aventures du capitan Alonso de Contreras (1582-1633)*, Paris 1933, 28-29.

23 R.C. Davis, *Counting European Slaves on the Barbary Coast*, "Past and Present", 172, 2001, 91-93; Aynı yazar, *Christian Slaves, Muslim Masters. White Slavery in the Mediterranean, the Barbary Coast, and Italy, 1500-1800*, Basingstoke - New York 2003. Ve ortaçağ için, G. Ligato, *La croce in catene. Prigionieri e ostaggi cristiani nelle guerre di Saladino (1169-1193)*, Spoleto 2005.

24 L. Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano 2003.

25 S. Bono, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna*, Napoli 1999.

26 W.H. Rudt De Collenberg, *Esclavage et rançon des chrétiens en Méditerranée (1570-1600)*, Paris 1987; B. Porres, *Libertad a los cautivos. Actividad redentora de la orden Trinitaria*, Cordoba 1997.

27 B. ve L. Bennassar, *Les Chrétiens d'Allah. L'histoire extraordinaire des rénégats. XVIe et XVIIe siècles*, Paris 1989; L. Scaraffia, *Rinnegati. Per una storia dell'identità occidentale*, Roma-Bari 1993.

28 J. Brotton, *The Renaissance Bazaar. From the Silk Road to Michelangelo*, Oxford 2002; M. Mafrici (ed.), *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno*, Fisciano 2002.

29 L. Rostagno, *Mi faccio turco. Esperienze ed immagini dell'islam nell'Italia moderna*, Roma 1983, s. 5-11, 52-59, 73-85; B. Conconi, *Chrétiens et Turcs: la comparaison des religions à la Renaissance*, L. Zilli (ed.), *L'Europa e il Levante nel Cinquecento. Cose turchesche*, Padova 2001, 113-144; J.V. Tolan, *Saracens. Islam in the Medieval European Imagination*, New York 2002.

30 Biblioteca Apostolica Vaticana *Barb. Lat.* 6676, yıl 1624. G. Ricci, *Türk Saplantısı, Yeniçağ Avrupa'sında Korku, Nefret ve Sevgi*, İstanbul, 2005, 83-91.

31 G. Ortalli (ed.), *Venezia e Creta*, Venedik 1998.

32 E. Casali, *Le spie del cielo. Oroscopi, lunari e almanacchi nell'Italia moderna*, Torino 2003, 195-197.

33 E. Eickhoff, *Venedig, Wien und die Osmanen: Umbruch in Sudosteuropa 1645-1700*, Münih 1973.

34 F. Lestringant, *Le livre des îles. Atlas et récits insulaires de la Genèse a Jules Verne*, Cenevre 2002, 93-102; G. Infelise, A. Stouraiti (ed.), *Venezia e la guerra di Morea. Guerra, politica e cultura alla fine del '600*, Milano 2005.

35 A. Stouraiti, *Memorie di un ritorno. La guerra di Morea (1684-1699) nei manoscritti della Querini Stampalia*, Venedik 2001.

36 E.W. Said, *Orientalism*, New York 1978; A. Wheatcroft, *The Ottomans. Dissolving Images*, Harmondsworth 1995.

37 A. Merle, *Le miroir ottoman. Une image politique des homes dans la literature géographique espagnole et française (XVIe-XVIIe siècles)*, Paris 2003.

Giovanni Serreli*

SARDİNYA KRALLIĞI'NIN SAVUNMA SİSTEMLERİ VE TERRANOVA'NIN TURGUT REİS TARAFINDAN YAĞMALANMASI

Cognac İttifakı'nın İmparator V. Carlos'a 1527'nin aralık ayında ilan ettiği savaş sürerken Renzo Ursino yönetimindeki Fransız birliği, Sassari'ye girmeyi başararak şehri işgal etti ve bölgeyi yakıp yıkıp yağmaladı. Bu tehlikeyi püskürtmek için gerekli bütün hazırlıklar yapıldı. Tehlike savuşturulunca da Sardinya Krallığı'nın tüm yönetim düzeylerinde uygun bir şehir ve kıyı şeridi savunmasının teşkilatlandırılması gerektiğinin farkına varıldı.

Alberto Tenenti'nin deyimiyle Sassari'nin işgali, Sardinya Krallığı'nda da bir sahil savunma sistemi oluşturulmasıyla sonuçlanan girişimi hızlandırdı. Böylesi olaylar korsanlığın "deniz tarihinin en derinlerinde"[1] kök saldığı Akdeniz'deki güçler dengesine dayanarak çözülemezdi. Büyük güçlere bağlı (corsorio) ya da bağımsız olarak çalışan (pirata) korsanlar her zaman kendilerini az ya da çok jeopolitik durumlara adapte edebiliyorlardı. Birbiriyle koordine edilmiş savunma sistemlerinin kurulması bu nedenle ortaya çıkmıştı.

Bu bağlamda 14. yüzyılın ortasında Pietro *il Cerimonioso*'nun[2] verdiği örneği hatırlayabiliriz. Pietro, "Sardinya ve Korsika" krallıklarında masrafları vasalları tarafından karşılanacak, denizden gelecek tehlikeyi gözetleme ve haber verme görevini yüklenecek gözcülere ve sahil şeridinde gözetleme kulelerine ihtiyaç duyulduğunun altını çizmekteydi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun yeniden genişlemeye başlaması, Babıâli'ye bağlı olan Berberi kuvvetlerin ortalığı kasıp kavurması ve Fransa'nın V. Carlos'un karşısında yer alması Akdeniz'i ideal bir karşılaşma

* Dr. Giovanni Serreli, Caglieri CNR araştırma görevlisi.

sahası haline getiriyordu. Bu karşılaşma sahası genişliyor ve savaşın sınırı her seferinde daha büyük bir tehdit teşkil ederek Sardinya Krallığı'na doğru yaklaşıyordu.

İstanbul'un fethinden sonra (1453) Osmanlı İmparatorluğu kuzey Afrika'yı da tehdit ederek, Akdeniz'e ve doğuya doğru topraklarını genişletmeye, Balkan Yarımadası'na ve Ortadoğu'ya doğru sokulmaya devam etti. Osmanlı, Bizans yönetim geleneğine bağlı İslam mirası temellerine oturtulmuş engin, zengin ve temelleri sağlam olan bir imparatorluktu.

Osmanlı sadece İspanya Krallığı'na bağlı devletler ve V. Carlos'un imparatorluğu için değil, tüm Avrupa için ciddi ve daimi bir tehdit arz ediyordu. İmparatorluk, Muhteşem Süleyman'la (1520-1566) Orta ve Batı Akdeniz'de yayılma politikasını sürdürdü. 1522 yılında Sultan, St. Jean Şövalyelerini Rodos'tan çıkardı; Kuzey Afrika'da Berberi güçleri koruması altına aldı ve İspanya Krallığı'na sadece az sayıda ve tamamen dış dünyadan kopmuş üsler bıraktı. Cezayir yerel şeriflerini kontrolü altına aldı. Daha ziyade Barbaros olarak tanınan "Hıristiyanlığın belası" meşhur Hayreddin, Cezayir'i organize bir korsanlık merkezine çevirmişti.[3]

Osmanlı her seferinde daha büyük bir tehdit yaratarak yayılmaya devam ederken Hıristiyanlığın koruyucusu olarak prestijini tehlikeye atan V. Carlos ilk güçlükleri saptamak zorunda kalacaktı. Ne de olsa bir taraftan da rakibi *"İmparatorlukta gözü olan... yenilmez V. Carlos'umuzun ezeli ve baş düşmanı"* Fransa Kralı I. François'dan kendini kollamak mecburiyetinde kalıyordu. De Vico, İmparator'un savaşmak zorunda kaldığı sayısız cepheyi tek bir deyimle tasvir eder: "*Carlos, cesaretiyle; Fransız kralı François, rekabetiyle; ve Türk ise kudretiyle en yüce*".[4] İmparatorluğa karşı her zaman saldırı halinde bulunan I. François, Andrea Doria'nın Cenova'dan İspanya Krallığı, yani imparatorluk saflarına geçişini sağlamak için 1536'da açık bir şekilde Türk imparatoruyla siyasi ve diplomatik bir yakınlık kuracaktır.[5] Fazlasıyla pragmatik olan bu siyasi tavrın alınması, "bu aşağılık Hıristiyan karşıtı ittifak" karşısında dehşete düşen ve buna çok öfkelenen Avrupa Hıristiyanlık Âlemi ve Papalık'la onu pek çok defa karşı karşıya getirecektir. Aralarında buna karşı çıkanların da olduğu çeşitli İtalyan devletlerinden Osmanlı İmparatorluğu'yla açıkça ya da üstü örtülü bir biçimde işbirliği ya-

parak yarımadada gücü ele geçirmek isteyeceklerdir. Hıristiyanlığın koruyucusu olan imparator Türklere karşı İranlılarla işbirliği yapmanın yollarını arama fırsatını kaçırmayacaktır.

Orta ve Batı Akdeniz ve İspanya Krallığı toprakları için baş gösteren Türk tehlikesini önlemek için çok büyük mali kaynakları gerektirecek bir savunma duvarı oluşturmak kaçınılmaz hale gelmişti. Türklerin Akdeniz'in yıkadığı topraklar üzerinde yayılmayı hedef alan her türlü girişimini etkisiz hale getirmek için uygulamaya koyulan stratejiler arasında, özellikle Rodos'un düşmesinden sonra önem kazanan Malta ve Sicilya Krallığı'nı desteklemek de vardı. Venedik ileri karakollarının her geçen gün biraz daha bunu göz ardı etmesi özellikle bu adaların askeri rolünü daha da önemli hale getirecekti. Bu adalar gün geçtikçe tek ve güçlü bir kaleye, içinde Hıristiyan güçlerine ait deniz kuvvetlerinin toplanacağı engin bir limana dönüşecekti.[6]

1523 yılında St. Jean Şövalyeleri Üstad-ı Azamı'nın Messina'ya gelmesi, "Türk tehlikesine karşı stratejik bir deniz sınırı" olan Sicilya'nın öneminin vurgulanmasına neden oldu. V. Carlos daha sonra şövalyelere 23 Mart 1530'da o zamanlar Sicilya Krallığı'na ait olan Malta takımadalarını verdi. Malta geçimini Sicilya'dan sağladığından, "Malta, Sicilya olmadan ayakta kalamazdı" tabiri yaygındı. Malta şövalyeleri, aynı zamanda ayrıcalıklı bir pozisyona sahip olan bu Hıristiyanlık âleminin kalesinden, gemilere ve düşman "kâfirlerin" sahillerine yaptıkları korsan saldırılarına devam ettiler. Ayrıca gereği halinde çeşitli şekillerde Akdeniz'in her iki yakasını da işe karıştıran karşı savaşlar açtılar. 16. yüzyılın yarısına gelindiğinde Sicilya ve Napoli Krallığı, sahil ve bölgedeki devriye sistemiyle uyumlu olarak çalışan oldukça gelişmiş bir sahil istihkâm sistemine sahipti.

İspanya Krallığı, mali kaynakları ve çarpıştığı pek çok cephe sınırları çerçevesinde, o yıllarda bir de Berberi filoların barındığı limanları tarafsız kılan garnizonlar tesis etme politikası yürütmeyi sürdürmüştür. 1535'te zaferle sonuçlanan ve Miguel Angel de Bunes Ibarra'nın altını çizdiği üzere[7] bir süreliğine Akdeniz'deki adalar ve sahilerdeki baskıyı kaldıran Tunus seferinin devamı gelecektir. Bu başarı imparatorun kendisi ve maiyeti tarafından ustalıkla siyasi propagandada kullanılır. 1541'te yapılan ve başarısızlıkla sonuçlanan Cezayir seferi bunun en önde gelen örneğidir.

Bu bağlamda Sardinya Krallığı savaş harekâtlarının özellikle de büyük güçlere bağlı ya da serbest olarak çalışan korsanların saldırılarının sonuçlarına maruz kalmıştır. Ayrıca, 16. yüzyılın ilk onyıllarında Fransız-Türk ittifakı Sardinya Krallığını Batı Akdeniz'in göbeğinde iki ateş arasında bırakmıştır!

1600'lü yılların başlarında tarihçi Francesco Angelo de Vico, 16. yüzyılın ilk yarısında meydana gelen olaylara istinaden şunları yazıyordu: "Türk kadırgaları Sardinya sahillerine zarar veriyordu ve... Cabra adında bir yeri yağmaladılar."[8] 1509'da Cabra, 1514'te Siniscola, 1520'de Carbonara, Sant'Antioco adası, aynı yıl ve daha sonra 1525 ve 1526'da Pula, 1534'te Porto Pino, 1535'te Quarto, 1537'de Castellaragonese, 1549'da Orosei, 1551 ve 1552'de Sarrabus'la Sulcis, 1553'te Terranova'nın (bugünkü adıyla Olbia) uğradığı yağma 16. yüzyılın ilk yarısında Sardinya sahillerine yapılan korsan saldırılarından sadece birkaçıdır. Krallık parlamentosu konseyinde kurul tarafından bir önlem alınması için sık sık yapılan başvurulara rağmen o zamanlarda henüz herhangi bir savunma organizasyon planı uygun görülmemiştir. Mesela 1519 yılında Villanueva Parlamentosu'nda *Officio di Bonayra*'ya (Mercede Tarikatı Frerleri) Hıristiyanların Berberilerin elinden kurtarılması görevi ve yetkisi verilmişti.[9] Cardona Parlementosu'nda (1544-1545) askeri kol tarafından Cagliari'nin krallık şehirleri, Alghero, Castellaragonese ve Oristano için bir savunma sistemi oluşturulması talebinde bulunuldu. Ayrıca Oristiano, Castellaragonese, Iglesias, 1527 olaylarından sonra hâlâ hiç kimsenin yeniden yerleşemediği Sassari'nin temsilcileri de aynı talepte bulundular.[10] 1553-54 yıllarında Heredia Parlamentosunda Oristano kral naibi Agustin tarikatına mensup başpiskopos Ludovico de Cotes, Sardinyalılara silah tahsis edilmesini, arbaletler yerine daha modern arkebüzler kullanılmasını; ayrıca sahil boyunca yeni kulelerin inşa edilmesini ve bir süvari birliği oluşturulmasını öneriyordu. Bu talep, krallık savunmasının düzensizliğini ve ne kadar hazırlıksız olunduğunu açıkça göstermektedir. Bu durum sadece 16. yüzyılın sonunda etkin bir şekilde ele alınacaktır. Ayrıca saldırılar sırasında Berberi korsanların ele geçirilmesi hususunda ise, resmi krallık yetkilileri tarafından haksız yere zimmetine para geçirme eylemini engellemek için daha iyi bir düzenleme yapılması talebinde bulunuluyordu.[11]

1500'lü yılların ilk yarısında saldırılara verilen karşılıklar asla daha önceden yapılmış planlar doğrultusunda değil, tehlike anında programsız bir şekildeydi: 1514 yılında kral naibi Rebolledo, hükümdarın emri üzerine isteyen herkese "Türkler, Mağripliler ve Kâfirlerle" denizde ve karada savaşma ruhsatı veriyordu. Ele geçirdikleri ganimetlerin yüzde onunu hazineye vermek kaydıyla onlara sahip olabileceklerdi. Sassari yerlileri, I. Carlos'tan hazineye hiçbir yüzde bırakmak şartı olmadan Asinara adasına demir almaya gelen korsanları yakalama izni almışlardı. Bunlar şehir sakinlerinin kendi inisiyatifleriyle aldıkları ya da çeşitli yöneticilerin uyguladığı önlemlerdi. Nitekim sahil savunması için alınan ilk önlemler esas itibariyle Cagliari, Alghero, Castellearagonese, Oristano, Porto Torres ve Sassari sahillerindeki belli başlı ekonomik faaliyetlerin, ticaretin korunması ve kentin savunmasıyla bağlantılıdır.[12] Her şeye rağmen tehlike devam ediyor, tehdit sürüyordu ve ekonomik faaliyetlerle ticaret trafiğinin de maruz kaldığı bu ağır sonuçların yanı sıra güvensizlik ortamı da bunun kanıtıydı.

Sardinya şehirlerinin sahillerinin maruz kaldığı en dramatik olaylar arasında şüphesiz 1553 yılında Terranova'nın Turgut Reis'in filosunca yağmalanması ve yakılıp yıkılmasını da saymak gerekir.[13]

Geç Ortaçağ'da antik Olbia kenti harabeleri üzerine kurulan ve geç Antikçağ'da terk edilen Terranova kenti, Ortaçağ krallığı zamanında Sardinya'daki Gallura bölgesinin en önde gelen şehirlerinden biriydi.[14] 16. yüzyılda Sardinya Krallığı'nın tüm küçük sahil şehirlerini vuran kriz sebebiyle az nüfuslu bir merkez haline gelmişti. Feodal olarak krallığa bağlı şehirler, ithalat yetkisi sahibi yükleyici limanlar olma seviyesine yükselememiş, daima daha aktif ticari çemberin dışında kalmışlardır.[15] Ama bir şehir duvarıyla çevrildiklerinden piskoposluk merkezi olarak kalmışlar ve bu sayede de şehir statüsünü korumuşlardır. Eskiden Terranova'ya şehir boyutu kazandırmış olan ve bir kent dokusu oluşturmasına izin veren bu iki faktör 16. yüzyılın yarısında travmatik olarak yok edilmiştir: 1553'te Turgut Reis'in filosu tarafından yapılan yağma ve tahrip ortaçağdan kalma, hiç restorasyon görmemiş kale duvarlarının savunmaya hiç de uygun olmadığını ispatlamıştır. Yağma sonrası piskoposluk merkezi daha müstahkem olan krallık şehri Castellaragonese'ye taşınmıştır.[16]

Gallura bölgesi tarafından *"Kendisi yıkılmak üzere, kulesi de virane olan"* kale duvarlarının onarılması için yapılan talepler ve sahil şeridindeki savunma sistemlerinin sağlamlaştırılması mütemadi kaynak yoksunluğu nedeniyle hiçbir sonuca ulaşmamıştır.[17] Ayrıca, bunu takip eden onyıllarda yazılan kaynaklar yıkılmakta olan yetersiz bir kale duvarından bahsederler.[18]

29 Temmuz 1553'te Terranova'da meydana gelen korkunç yağma, birbiriyle koordinasyon halinde olan Turgut Reis'in filosu ile Fransız filosunun Batı Akdeniz'deki faaliyetleri arasında yer alır.

1550 yılında Turgut Reis Cerbe'ye tayin olur ve hemen akabinde İspanyolca África olarak anılan küçük Mehdiye şehrini fetheder. Bu, Napoli kral naibi tarafından "Cezayir'deki belki de en büyük önem arz eden yer" olarak nitelendirilen eski ve görkemli kale surlarıyla çevrili hayli önemli bir stratejik noktaydı.[19] Türk korsan buradan Batı Akdeniz'de tüm sahil yerleşim bölgelerine korku salarak ortalığı kasıp kavurabiliyordu. Lakin Kıta Avrupası'nda durum karışık olduğundan V. Carlos özellikle de Süleyman'la imzaladığı, herhangi bir askeri harekâtı men eden barış anlaşmasını göz önünde bulundurarak buna hemen karşılık vermedi.

Böylece 1550'de, deniz seferine uygun bir mevsimde Turgut Reis, tüm Batı Akdeniz bölgesinde hızlı ve beklenmedik korsanlık faaliyetlerinde bulunmak ve imparatordan gelecek olan bir cevabı kaçınılmaz kılmak için bundan fazlasıyla istifade etti: Küçük África limanında korsanı bloke etmek ve burada onu teslim olmaya zorlamak niyetiyle Sicilya kral naibi Giovanni de la Vega kumandasında bir askeri birlik ihtiyar Andrea Doria'nın kadırgalarıyla temmuzda Napoli'den yola çıktı. África ancak üç ay süren bir kuşatmadan sonra ele geçirilebildi. V. Carlos bundan dolayı Süleyman'a Turgut Reis'in iki imparatorluk arasındaki ateşkes kararlarını ihlal eden faaliyetlerinden kaynaklanan bu kuzey Afrika müstahkem şehrinin fethini haklı çıkarmaya çalışan "neredeyse bir özür mektubu" göndermek zorunda kaldı. Lakin bu kısa ömürlü bir başarı oldu. Burası sadece birkaç yıl boyunca elde tutulabildi. Turgut Reis bunu önceden sezerek Afrikiye'yi kuşatmadan önce bırakmayı başardı ve filosuyla İber yarımadası ve Balear adalarının güney sahillerini yakıp yıktı.[20]

Esas sonuç, iki büyük imparatorluk arasında yapılan ateşkesin artık bozulmuş olmasıydı. Çok gergin bir ara devre olan 1551 yılından sonra 1552'de artık "Barbaros ölmüştü, cesaret ve maceranın yeni vârisi Turgut África olarak anılan antik Afrodisio kentini ele geçirmişti. İspanyol sahillerini, Sardinya, Sicilya ve Malta adalarını huzursuz ediyor ve yağmalıyordu."[21] Filosu ganimet elde etmek, Doğu Akdeniz yolunu yeniden ele geçirmek ve Fransız filosunun yaptığı manevralara destek olmak amacıyla basit yağmalarla yetiniyordu.

Küçük Terranova şehrinin uğradığı o korkunç yağma tam olarak bu faaliyet kapsamındadır. Nitekim 1553 yazında Parma'daki Fransız askeri güçleri komutanı Mossieur de Termes, –görünüşe bakılırsa I. François'nın kesin bir emri olmadan– o zamanlar Cenova'nın kontrolünde olan Korsika'yı fethetmek için Turgut Reis'in kadırgalarından yardım aldı. Turgut Batı Akdeniz'in göbeğine doğru ilerleyip Pantelleria ve Licata'yı yağmaladıktan sonra rotasını Sardinya'ya çevirdi.[22] Haziran ayında Bonifacio yetkilisi Sardinya krallığına bağlı Tempio kasabası belediye başkanına Türk korsanın filosunun Sorrente yarımadası boyunca ilerlediğinin görüldüğünü haber verdi.[23] 20 Temmuz'da aralarında kadırgalar ve yük gemileri de bulunan 100 Türk gemisi Cagliari körfezinde bulunuyordu.[24] Eli kulağındaki tehlikeden haberdar olan Terranova feodal vekili Salvatore Aymerich sahilde devriye gezmekle yükümlü askeri kuvvetleri güçlendirmek için 100 kişiyi daha askere aldı. [25]

Ama bunlar her zamanki gibi tehlike anının gelmesiyle alınmış tedbirlerdi ve dolayısıyla geç kalınmıştı. Bu tedbirlerin alınmasındaki etken büyük ihtimalle Berberi gemilerinin görüldüğüne dair haberlerdi. Lakin daha sonra bu haberlerin yalan olduğu ortaya çıkmıştı. Aynı şekilde, sadece Terranova'nın yağmalanmasından sonra "Sardinyalılar adayı savunmak için silahlanıyor ve her yeri tahkim etmek için koşturuyorlar."[26] Böylece 29 Temmuz 1553'te, bir cumartesi günü Fransız askeri birliğiyle birleşen Türk donanması Terranova'dan karaya çıktı ve hiçbir direnmeyle karşılaşmadan Terranova şehrini kılıçtan geçirip ateşe verdi. Turgut Reis'in hedefi muhtemelen sadece ganimet ele geçirmek ve Fransızlarla birlikte Korsika'da karaya çıkmadan önce ihtiyaçlarını tedarik etmekti. Lakin

bununla birlikte operasyonun stratejik önemini de küçümsememek gerekir: Doğu sahilinde Korsika'nın fethini tehlikeye atabilecek tek liman olan Sardinya'yı ve dolayısıyla V. Carlos'u vurmak. Aslında "Sardinya'mız çok iyi bir gözetime tabii tutuluyordu, çünkü Fransız donanması bu sularda dolaşıyordu ve hatta 1554 yılında Cenova valisi olan Mossiur de Termez Korsika'yı ele geçirmişti." [27]

En geniş anlamıyla Akdeniz trafiğinin kontrolü iddiasında olan iki rakip imparatorluğun askeri operasyonları olarak algılanabilecek olan yağma Terranova için sonuçları zor kabullenilebilecek bir travmaydı. Gallura bölgesinde başlarında Jofrino Pinna'nın bulunduğu az sayıda yerli ahali vakitlice uyarılmıştı. Bunlar herhangi bir tehlikeden uzak kalmak amacıyla beraberlerinde götürebilecekleri ne varsa alarak Terranova'yı terk etmiş ve kıyı şeridinin uzağında kalan küçük köylere sığınmışlardı. Turgut Reis'in adamları hiçbir engelle karşı karşıya kalmadan kısa zamanda su ve erzak tedariki yapmışlar, sahilden ayrılmadan önce kendilerine göre "pek kaliteli olmayan" şehri ateşe vermişlerdi.[28] Terranova hem askeri, hem ticari olarak stratejik önem arz eden bir liman olan ve yerleşmenin olmadığı Gallura'nın her zaman en büyük merkezi olmuştu.

Şehir halkı, yağmadan altı ay sonrasında bile şehre geri dönmek niyetinde değildi, özellikle de herkesten önce yetkili Jofrino Pinna geri dönmezken. Feodal vekil Aymerich 22 Ocak 1554 tarihinde "eğer bu şahıs oraya geri dönmezse hiç kimse hiçbir şekilde geri dönmek istemiyor" haberini veriyordu.[29] Ayrıca Giordano Orsini kumandasında Korsika'da Fransız birlikleriyle karşı karşıya kalmışlardı. Henüz tam olarak yerleşmenin olmadığı şehre dönmenin güvenli olduğunu düşünmüyorlardı. Geri dönenlere vergiden muaf olma garantisi verilse de kimse sığındığı sefil fakat güvenli köyleri terk etmek istemiyordu.

Surlar tahrip olmuş, evler yanmış, tarlalar terk edilmişti. Yağmadan sonra bu küçük sosyal topluluğun günlük yaşamına yeniden başlaması artık zordu. Çünkü her şeyden önce şehrin müstahkem duvarlarını yeniden inşa etmek gerekiyordu: 1558'in aralık ayında Sardinya Krallığı harp kurulunun aldığı kararla ortaçağdan kalma surların onarım masraflarının feodal bey Pietro Maça Carroç tarafından karşılanmasına karar verildi.[30] 1561

yılında yıkılan surların, kulelerin onarımına ve bir de destek duvarın inşasına başlandı.[31] Ama mali kaynakların eksikliği nedeniyle destek duvarı asla inşa edilemedi.

Bu asgari savunma önlemleri en azından şehir halkının yeniden şehre dönmesini sağladı: 1558'de içinde yaşanabilecek halde olan evlerin sayısı yirmi beşti. Bir yıl sonra içinde yaşanan ev sayısı doksanı bulurken, elli ev oturulamaz bir haldeydi.[32] 1560'ta hâlâ onarılması gereken konutlar vardı: küçük bir ev sahibi *Türkler* çok sayıda evini yaktığı için kiraya verecek evi kalmadığından dert yanıyordu.[33] Yetkili Jofrino Pinna bile maddi sorunlar nedeniyle evlerini hâlâ onaramamıştı, çünkü "Fransızlar ve Türkler orada bulunan bütün varını yoğunu yakmıştı."[34] Bütün bu büyük zorluklara ve hükümetle feodal beyliğin olaya seyirci kalmasına rağmen on yıllık bir süre zarfında halktan yaklaşık dört yüz kişi bir araya gelmişti. Lakin bunlar feodal vekil Salvatore Aymerich'e askeri sahil şeridinin gözetlenmesi ve savunması için gönderilen askeri birlikleri düzenlemesi için yalvarıyorlardı ve *"levazımla gelmelerini, çünkü tek bir lokma ekmek bile verecek durumda olmadıklarını"* belirtiyorlardı. *"Hem Türkler, hem de hırsızlar"* yüzünden zaten sürü hayvanları kırıp geçirilmişti.[35]

Her şeye rağmen, 1552 Temmuzunda yaşanan korkunç yağmadan sonra Terranova bunu takip eden asırlarda bile Geç Ortaçağ'da sahip olduğu önemi bir daha yeniden kazanamadı. Ancak 20. yüzyılda onu Sardinya'nın en önde gelen şehirlerinden biri haline getiren turizm ve ticaret sektörüne dayanan bir gelişme kaydetti.[36]

İtalyanca aslından çeviren: Özlem Kumrular

Notlar

1 Fernand Braudel, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'Età di Filippo II (II. Felipe Zamanında Akdeniz ve Akdeniz Dünyası)*, Torino, 1986. cilt II, s. 920.

2 Merasim düşkünü Pietro.

3 Francisco de Vico, *Historia general de la isla y Reino de Sardeña* (Sardinya Adası ve Krallığının Genel Tarihi), koor. Francesco Manconi, V. bölüm, Cagliari 2004, s. 468.

4 Francisco de Vico, *Historia general de la isla y Reino de Sardeña* (Sardinya Adası ve Krallığının Genel Tarihi)., Cagliari, 2004, s. 425, 429.

5 Cenova tarihinin büyüleyici şahsiyeti Andrea Doria'nın alanının seçilmesinin ekonomik nedenleri için bkz. Giovanna Petti Balbi, *Una città e il suo mare. Genova nel Medioevo* (Bir şehir ve denizi. Ortaçağ'da Cenova), Bologna, 1991, s. 138-144. V. Carlos'un Berberi karşıtı siyaseti için bkz.John H. Elliot, *La Spagna imperiale* (İmparatorluk İspanyası), Bologna, 1982, s. 186-190. Ayrıca bkz. Eduard Feuter, *Storia del sistema degli Stati europei dal 1492 al 1559 (1492'den 1559'a Avrupa Devlet sistemleri tarihi)*, Firenze, 1932, s. 450-456.

6 Angelantonio Spagnoletti, *La frontiera armata. La proiezione mediterranea di Napoli e della Sicilia tra XV e XVI secolo* (Silahlı sınır: XV. ve XVI. yüzyıllar arasında Napoli ve Sicilya'nın Akdeniz izdüşümü), *Sardegna, Spagna e Mediterraneo (Sardinya, İspanya ve Akdeniz), Dai Re Cattolici al Secolo d'Oro*, koor. B. Anatra e G. Murgia, Roma, 2004, s. 17-31.

7 Miguel Angel de Bunes Ibarra, Miguel Falomir Faus, *Carlos V, Vermeyen y la conquista de Túnez (V. Carlos, Vermeyen ve Tunus fethi)*, *Carlos V, Europeísmo y Universalidad* (Avrupa Birliği Doktrini ve Evrensellik), cilt V, *Religión, cultura y mentalidad* (Din, kültür ve mentalite), Granata 2001, s. 243-257.

8 Francisco de Vico, *Historia general de la isla y Reino de Sardeña* (Sardinya Adası ve Krallığının Genel Tarihi), Cagliari 2004, s. 420.

9 Vittorio Angius, *Memorie dei Parlamenti*, G. Casalis, *Dizionario geografico storico statistico commerciale degli Stati di S.M. il re di Sardegna (Majesteleri Sardinya Kralı devletlerinin coğrafi, tarihi, istatistik ve ticari sözlüğü)* içinde, cilt. XVIII, s. 495.

10 Vittorio Angius, *Memorie dei Parlamenti (Parlamento Tutanakları)*, s. 500, 523-31.

11 Vittorio Angius, *Memorie dei Parlamenti (Parlamento Tutanakları)*, s. 543; G. Sorgia, *La Sardegna spagnola* (İspanyol Sardinya) Sassari, 1982, s. 47.

12 Oysa mesela Valencia Krallığı 1528 yılından beri sahil savunması için asker toplamak ve finans sağlamak için bir özel konsey kurmuştu. (Lluis Guia Marin, *Defensa de la costa (Sahil savunması)*, Atti XV CHCDA, Jaca 1993, cilt I, sayı. III, s. 126.

13 Turgut Reis için bkz. Ali Rıza Seyfi, *Turgut Reis*, Istanbul, 1932.

14 Francesco Cesare Casula, *La Storia di Sardegna* (Sardinya Tarihi), Sassari-Pisa, 1992, s. 260.

15 1544 Nisanında Terranova yetkilisi Jofrino Pinna, Maça Carroç feodal hallının temsilcisi Salvatore Aymerich'den sahildeki ticari faaliyetlerin gelişmesi için vergiden muafiyet istiyordu. (Cagliari Devlet Arşivi, *Aymerich arşivi*, no 288).

16 C. Eubel, *Hierarchia catholica (Katolik Hiyerarşi)* III, s. 119.

17 Cagliari Devlet Arşivi, *Aymerich arşivi*, no. 264, 274, 333.

18 Alessandra Argiolas, Antonello Mattone, *Ordinamenti portuali e territorio costiero di una comunità della Sardegna moderna* (Liman nizamnameleri ve bir Yeni Çağ Sardinya topluluğunun sahil toprakları), *Da Olbia ad Olbia*, G. Meloni; P.F. Simbula, Sassari, 1996, s. 213-233.

19 İtalyan Tarih arşivi, IX, s. 124.

20 Fernand Braudel, *Civiltà e Imperi*, cilt. II, s. 969-997 ve Juan Francisco Pardo Molero, *La defensa del imperio* (İmparatorluğun savunması), Madrid, 2001, s. 399-405.

21 Francisco de Vico, *Historia general de la isla y Reino de Sardeña*, cit., Cagliari 2004, s. 499.

22 Fernand Braudel, *Civiltà e Imperi* (Medeniyet ve İmparatorluklar), cilt II, s. 991-993.

23 Cagliari Devlet Arşivi, *Aymerich arşivi*, n. 275.

24 Alessandra Argiolas, Antonello Mattone, *Ordinamenti portuali (Liman nizamnameleri)*, s. 218.
25 Cagliari Devlet Arşivi, *Aymerich Arşivi*, n. 277.
26 Iohannes Franciscus Farae, *De rebus Sardois libri II-IV*, koor.E. Cadoni, III, Sassari, 1992, s. 294.
27 Francisco de Vico, *Historia general de la isla y Reino de Sardeña* (Sardinya adası ve krallığı genel tarihi), Cagliari 2004, s. 502.
28 Bunlar krallığın engizitörü ve Ales piskoposu Andrea Sanna di Maracalagonis'in Engizisyon Yüksek Mahkemesi'ne yazdığı, meydana gelen olayları anlattığı mektubunda kullandığı kelimelerdir. (Milli Tarih Arişivi, *Engizisyon*, dosya 766, fol. 186).
29 Cagliari Devlet Arşivi, *Aymerich Arşivi*, n. 492.
30 Cagliari Devlet Arşivi, *Reale Udienza, Cause civili*, n. 1405, *Registre de delliberazione del Consell del any 1556-1558*, fol. 131-132.
31 Cagliari Devlet Arşivi, *Aymerich Arişivi*, n. 703.
32 Milli Tarih Arşivi, *Osuna*, dosya 655, fol. 12v-21.
33 Cagliari Devlet Arşivi, *Aymerich Arişivi*, n. 683.
34 Cagliari Devlet Arşivi, *Aymerich Arişivi*, n. 700.
35 Cagliari Devlet Arşivi, *Aymerich Arişivi*, n. 769.
36 21 Temmuz 1862'de ismi Terranova Pausania olarak değişecektir, 4 Ekim 1939'da ise artık bir daha değişmeyecek olan Olbia adını alacaktır.

Özlem Kumrular*

İSPANYOL VE İTALYAN ARŞİV KAYNAKLARI VE KRONİKLERİNİN IŞIĞINDA BARBAROS'UN 1534 SEFERİ

Shakespeare, Hamlet'te Horatio'ya "Belalı iştir ufak tefek insanların araya girmesi/ Büyük kılıçlar vuruşup şimşekler çıkarırken" dedirtirken, 16. yüzyılın ilk yarısında Avrupa'daki siyasi durumu mükemmelen anlatıyordu. Avrupa, Yeniçağın en büyük iki imparatorluğunun genişlemesine ve komşu olmasına şahit olmuştu. Bu iki imparatorluğun Akdeniz ve Orta Avrupa hegemonyası için rekabeti, diğer Avrupa devletlerini de çıkarları gereği bir siyasi kutuplaşmaya zorlayarak, merkezini bu iki büyük imparatorluğun belirlediği bir "uydu devletler sistemi" oluşturmuştu. Hedefleri, oyun sahaları ve sorunları benzeşen bu iki devletin siyasi ortamda çarpışması Avrupa politikasını bütünüyle değiştirecek, kıtada güçler dengesinin korunmasında yeni eğilimler, siyasetler ve hizipleşmelerin doğmasına sebebiyet verecekti: V. Carlos'un ve Kanuni'nin düellosu Avrupa'nın profilini değiştirecekti.

V. Carlos'un Avrupa'nın imparatoru ve Hıristiyanlığın koruyucusu haline gelmesi ve Kanuni'nin Avrupa içlerine doğru disiplinli kuvvetlerle ilerlemesi, bu iki imparatorluğu "komşu devletler" haline getirmişti. 16. yüzyıl başında etkisini iyice gösteren Türk korsanlarının Kuzey Afrika sınırlarını yurt belleyip, bu karargâhlardan İspanya topraklarına dahil bulunan Sicilya, Napoli, Korsika, Sardinya, Balear adaları ve hatta İber Yarımadası üzerinde bulunan ve başını Valencia sahillerinin çektiği, şehir ve köylerin olduğu bölgelere düzenledikleri saldırılar sayesinde, artık denizlerde de sınır komşusu olunmuştu. Barbaros Hayreddin Paşa'nın 1534'te kaptanıderyalığa getirilmesiyle denizlerdeki gücünü resmileştiren Osmanlı İmparatorluğu artık *Mare Nostrum*'da bileğinin gücünü gösterebilir, V. Carlos'un 1532 baharında gerçekleştirdiği Koron işgalinin rövanşını alabilirdi.

* Yard. Doç Dr. Özlem Kumrular, Bahçeşehir Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi.

Koron gibi imparatorluk merkezinden çok uzak bir coğrafyada bulunan üssün elde tutulmasının tüm zorlukları bir yana, bu kısmi zafer sadece V. Carlos'un imparatorluğu için değil, tüm Hıristiyanlar için bir moral kaynağı olmuştu. 1529 Viyana kuşatmasının ardından gelen tehditkâr haberlerle korkunç bir üç yıl geçiren ve her an Türk'ün nefesini sırtında hisseden Avrupa rahat bir nefes almış, geçici de olsa moral bulmuştu. Öte yandan, Koron bu sefer sonrası yapılacak olan antlaşmada V. Carlos için iyi bir pazarlık unsuru olacak ve elinde iyi bir koz olacaktı. Kardeşi Ferdinand'ın elçileri Babıâli'yle bütün pazarlığı, ellerinde bulundurdukları Koron üzerinden yapacaklardı. Unuttukları bir nokta vardı: Sultan bu cüretkâr saldırı karşısında şimdi çok daha büyük hazırlıklar yaparak, çok daha geniş çaplı bir öc alma seferine çıkacaktı. Aynı İbrahim Paşa'nın Avusturya elçilerine verdiği vakur cevabın da doğruladığı gibi Osmanlı Koron'u antlaşma ile değil, "kılıcının gücüyle" geri alacaktı.

V. Carlos'un Orta ve Güney Avrupa'daki imparatorluk sorunlarıyla bizzat ilgilenmek için yarımadayı terk ettiği süre zarfında, eşi imparatoriçe Isabel kendisine bu sıralarda zirveye ulaşan "Barbaros tehdidi"yle ilgili haberler göndermekteydi. Isabel'in İspanya'da yönetimde bulunduğu bu süre içinde en önemli görevlerinden biri imparatora para sağlamak ve bunu en güvenilir yoldan kendisine ulaştırmaktı. Nitekim denizlerdeki tehlike bunu pek mümkün kılmıyordu. Sebep yine Barbaros'tu:

> "Diğer on üç bin *corona* hâlâ sayılıyor. İki gün içinde bunlarla birlikte Majestelerinin adamı Juan Muñoz, Kartaca üzerinden yola çıkacaklar. Çünkü Don Alvaro de Baçan daha önceden Berberi sahillerini kolaçan etmek ve Oran'a gitmek üzere yola çıktı –bana böyle yazmıştı, oradan da adalara ve Katalunya sahillerine gitmek için ayrıldı. Majestelerinin mektuplarını aldıktan sonra biri Malaga'ya, diğeri Kartaca'ya olmak üzere iki posta gönderdim. Amacım her iki yerden de onu aramak için çektiri göndermelerini sağlamaktı. Kartaca'ya gelsin de parayı Majestelerinin buyurduğu gibi göndersin. Lakin durum biraz şüpheli. Başka bir posta da bizim tarafımızdan Don Alvaro'ya oraya gidip, kendisine kadırgalarını düzene koyup

bu sahilde beklemesini ve Kartaca yolu ile Juan Muñoz'a acilen haber göndermesini buyurmasını söylemesi için Katalunya kral naibine gönderildi. Amaç parayı Barselona'ya getirmesi. Çünkü, aldığı haberlere göre (parayı) karadan göndermek hem daha çabuk, hem daha güvenli olacak. Bu yüzden de kadırgalarla Kartaca'ya dönmeyecek. Ne de olsa buralarda Barbaros'un kadırgaları kol gezmekte".[1]

Bu beklenmekte olan parayla ilgili ilginç bir mektup daha söz konusudur. Carlos 11 Haziran'da eşine şöyle yazar:

Yazdığım mektubun Barselona'ya ulaşmasının gecikmesi büyük bir zarara sebep oldu, çünkü burada söz konusu olan ihtiyacı o karşılayacaktı. Cenova'ya ulaşmadı, işler gereğince yürütülemedi ve ben de zarara uğrayarak, para bulmak için çıkar bir yol aradım durdum. Üstelik rezil oldum.

Diğer bir taraftan, Barbaros tehlikesi İspanya'nın mali durumunu da etkiler. İmparator bir yandan Fransızlara ve Türklere karşı yaptığı savaşlara para kaynağı bulmaya çalışırken, bir yandan da Türk korsanlarına karşı alınacak tedbirleri finanse etmek zorunda kalır. Isabel 1533 yılında şöyle yazar:

Ayrıca bu kardinal, Majestelerinin buyurduğu gibi, hazine bakanlarıyla, Barbaros'u aramaya çıkmak gerektiği takdirde nereden para çıkarılabilir ve donanma için ihtiyaçlar nasıl sağlanabilir konusunda görüştü.

Isabel'e göre bu sorunu kökünden halletmenin tek yolu Cezayir'de Mağripliler ve Türklere iyi bir ceza vermek ve Kuzey Afrika sahillerini güvenceye almaktı. Gönderdiği pek çok mektupta bununla ilgili öneriler sunuyordu:

Majestelerinin Barbaros'un donanmasını savaşarak yok etmek için bu bahsi geçen donanmayı göndermenin pek fazla getirisi olmaya-

cağını bilmelerinde fayda var. Çünkü aldığım haberlere göre bu korsan Majestelerinin donanması hakkında haber getirmeleri için birkaç küçük kadırga göndermiş. Onları takip edip donanmalarını yok etmek için kendi donanmanızla çıkmaktan ziyade bu krallıkların refahını sağlayacak olan şey bu Argel seferidir. Bu konuda da bana Almanlara ihtiyaç olmadığını söylüyorlar. Majestelerinin beraberinde 5.000 İspanyol ve İtalyan getirmesi ve burada bulunanlar arasından kısa sürede çıkarılacak 15.000 (asker) yeterli olurmuş.

İmparatoriçe mektubunu şöyle sona erdiriyordu:

Majesteleri bu konuya eğilsinler ve yapılması gereken hizmeti belirtsinler. Argel'de bulunarak büyük zararlar veren bu korsanın krallıklarımızdan atılması büyük bir sevinç yaratacak ve derdimize derman olacaktır.[2]

İmparator 1533 yılında Barcelona topraklarına döner. Isabel'in ısrarcı bir şekilde önem verdiği bu Cezayir seferi 1541 yılına kadar ertelenir. Ama Barbaros Koron'un intikamını almakta gecikmeyecek ve imparatorluk safları için korkulan an beklenenden önce gelecektir. 28 Mayıs 1534'te Barbaros Osmanlı Devleti'nin kaptanıderyası unvanıyla ve tepeden tırnağa yenilenmiş Osmanlı donanmasıyla İstanbul'dan tüm şaşaasıyla yola çıkar.[3] Akdeniz kıyılarına Büyük Türk'ün Hıristiyan âlemi üzerine salmakta olduğu bu donanmadan önce, donanma haberlerinin yarattığı korku ve panik ulaştı. Artık Barbaros ve Kanuni arasındaki işbirliğinin resmi bir temele oturtulmuş olması ne Akdeniz kıyıları, ne de kıta için sürpriz bir haber değildir. Gerçek bir felaketin prelüdü olacağı sezilmektedir.

Bu seferin haberleri Avrupa'da, özellikle V. Carlos'a bağlı sahil devletleri ve İtalya sahilleri arasında 1533'ün başından beri dolaşmaya başlamıştı. Kanuni'nin İran Şahına karşı çıkacağı seferin hazırlıkları korku içinde Türk gemilerini bekleyen halk için tek avuntu haline gelmişti. Lakin Avrupa'ya ulaşan haberler bunun boş bir ümitten başka bir şey olmadığını göstermekte gecikmeyecekti. Süleyman'ın aynı anda hem do-

ğuya, hem batıya sefer düzenleyebilecek maddi ve askeri kaynağa sahip olduğundan her fırsatta bahseden İspanyol ve İtalyan kronikçileri bir kez daha haklı çıkacaklardı.

Bugün Simancas Arşivi'nde bulunan, Komutan Figuera'nın V. Carlos'a gönderdiği mektup, Osmanlı İmparatoru'nun İran'a düzenlediği seferin, aynı zamanda batıya da yönelmesi için herhangi bir engel teşkil etmediğini açıkça beyan ediyordu. Bu mektup, konu üzerinde mutabık olan sayısız postadan sadece biriydi:

> Majestelerine daha önce gönderdiğim postalarda, Zat-ı Âlilerine Türkler konusunda haberler vermiş, Barbaros'un hareketlerini ve Habrayn Bassa'nın (İbrahim Paşa) nerede olduğunu bildirmiş ve bu yıl Türk Donanmasının bizim için herhangi bir korku unsuru teşkil etmediğini söylemiştim. Bu mektupla beraber gönderdiğim diğer postalarda da Majesteleri görecekler ki, herkes Büyük Türk'ün büyük bir hızla bir donanma hazırladığını doğruluyor.[4]

Bu ilk haberlerin yayılmasıyla birlikte, Adriyatik'ten Cebelitarık'a kadar uzanan geniş bir coğrafyada, tüm kıyılarda gözle görülür bir savunma hazırlığına başlandı. Granada (Gırnata) bölgesine eli kulağındaki tehlike konusunda postalar ulaşıyor, tez ve kesin sonuç verecek bir savunma sistemi geliştirmeleri konusunda uyarılıyorlardı. Cebelitarık ve Cadiz kıyılarına ise Barbaros'un işgalcilerine karşı asker koyulması ve acilen kalelerin, gözetleme kulelerinin ve diğer müstahkem yapıların onarılması, Malaga'da da top, barut ve levazım organizasyonunun ivedilikle ele alınması emrediliyordu.[5] Bütün bu belgelerde vurgulanan ortak bir korku vardı: Türklerin ortalığı ateşe vermesi!

Hazırlıklar olanca hızıyla ilerlerken, Akdeniz'in diğer köşesinde benzer bir telaş vardı. İstanbul'daki tersanede Barbaros'un yönetiminde gemilerin onarıldığı, hummalı bir hazırlık olduğu konusundaki haberler de tüm sahil şeridini tedirgin ediyordu. Andrea Doria, V. Carlos'a gönderdiği mektubunda haberleri şöyle naklediyordu:

Buralarda, Türk donanmasındaki kadırgaların pek eski olduğu ve bunların yeniden yapılandırılmasının hayli zor olduğu ve Gelibolu'ya taşınmasında da büyük sorunlar yaşanacağı söyleniyor. Yeni kadırgaları donatmak için zamanları olmayacak deniyor.[6]

Barbaros'un donanmayla yola çıkması bütün bu söylentilere son noktayı koydu. Artık tehlike iki katına çıkmıştı. Türk donanmasının yeni kaptanıderyası bütün bir kışı Sultan'ın cebinden yeni bir donanma hazırlayarak geçirmişti. Bu sefer daha programlı ve disiplinli bir saldırı söz konusuydu. Ayrıca, korsan fustaları Barbaros'a bir kez daha destek olacaklar, savunma kuvvetlerini bölmek için sahillere saldıracaklar ve Barbaros'a istihbarat hizmeti sunacaklardı. İzmirli Yahudi Sinan'ın da Napoli sahillerine yapacağı saldırı bu ikinci misyonun bir parçasıydı.[7] Sinan bölgeyi, bu kıyıdaki savunma taktiklerini, gemi sayılarını ve kuvvetlerin yoğun olduğu noktaları inceleyecek ve haberleri Barbaros'a iletecekti.

Bütün bunların yanında, daha büyük bir kaygı söz konusuydu: Sularda Türk-Fransız birliği. Bu, her şeyden önce, coğrafi yakınlığı açısından Cenova sahillerini telaşa düşürüyordu. V. Carlos'un imparatorluğunda bu iki müttefiğin savunmayı paralize etmek için aynı anda saldırma ihtimali tartışılmaktaydı. Fransızlar Cenova sahillerine saldırırken, Türklerin de Napoli sahillerine inmesi bekleniyordu. Bu tehlikeli ittifak, bu iki devlet için felaket anlamına gelebilirdi. Korkuları boş yere değildi. Bir ay sonra, İtalya sahillerine doğru yola çıkıldığında Fransız kralı I. François'nın Cenova harekâtıyla ilgili haberleri Modon'da alınacaktı.

Venedik bu tabloda yine her zamanki rolünü üstlenecekti.[8] Bu yeni hizipleşmede de klasik tarafsızlıklarını korumaya niyetli görünüyorlardı. Lakin bu polemikten tamamıyla uzak kalarak, her ihtimale karşı Venedik devletine ait sahilleri müstahkem bir hale getirmenin kaçınılmaz olduğu görüşünü savunanlar da vardı. Türklerin bu konudaki hassasiyetini iyi bilen Venedik Doçu, böyle bir savunma hazırlığının Osmanlı sarayında olumsuz bir hava estireceğini, Süleyman'ı ve vezir-i azam İbrahim Paşa'yı kızdıracağını ve sefer arifesinde tüm siyasi barışı tehlikeye sokabileceğini

belirtiyordu. Doç Andre Gritti'nin görüşleri çok isabetliydi ve Venedik'i ateş hattından uzak tutacaktı.

Türklerin bütün bu savaş hazırlıkları, hareketin basit bir deniz akınından çok daha fazlası demek olduğunu gösteriyordu. Fazla ganimet göz çıkarmasa da, bu sefer esas plan sıradan bir kıyı çıkartmasından çok uzaktı. Barbaros bu sefer her zamankinden daha tehlikeliydi. En azından kıyı halkları bunu şimdiden seziyordu. Barbaros, Sultan'dan aldığı meşru hak ve unvanıyla ve iyi hazırlanmış bir donanmayla, Andrea Doria'yı 1532 Koron çıkartmasının ve daha sonraki cüretkâr tavırlarının diyetini vermeye zorlamak üzere yola çıkıyordu. Osmanlılar sanki bir öc alma seferi düzenliyorlardı.

23 Haziran'da Napoli kral naibi Don Pedro de Toledo V. Carlos'a yaklaşmakta olan Türk tehlikesinin haberlerini veren mektubunda şöyle diyordu:

> Bir saat önce Korfu ve Cante'den ayın 4, 7, 10 ve 12'sinde gönderilmiş postalar geçti elime. Bana Modon ve Koron'da daha şimdiden Türk gemileri olduğunu ve 150 gemiye 110 kadırga daha ekleneceğini bildiriyorlar. Levazım, mühimmatın hazırlanması, asker donanımı ve gerekli olan her şeyin yapılması konusunda oldukça hızlılar... Nereye saldıracakları henüz belli değil.[9]

Bütün bu haberler arasında gerçekten Hıristiyan Avrupa kıyıları için iç rahatlatıcı bir haber vardı: Gemilerde kürekleri çekecek olanların hepsi Hıristiyandı, çünkü askerlerin büyük bir kısmı yeniçerilerle birlikte İran seferine gitmişti. Böylelikle Avrupa'nın adından bile korktuğu yeniçeri askerlerinin gazabından uzak kalacaklardı. Don Pedro aynı mektupta Mora Sancakbeyinin "pek çok süvariyle Modon'a geldiğini, Barbaros'la birlikte büyük şölenler verdiklerini ve mektupta bahsi geçen Sant Jaque'nin Barbaros'a donanması için pek çok miktarda öküz ve inek verdiğini, gece gündüz oturup planlar yapıldığını"[10] bildiriyordu. Bu haberlerden de anlaşıldığı üzere Barbaros'un Modon'da bulunmasının gayet açık bir sebebi vardı: Hayati levazım ve mühimmat sorununa bir çözüm bulmak ve son planları bu stratejik noktadan yapmak. Peksimet getirmeleri için Salomis'e

15 kadırga gönderdi.[11] Bu bölgede bulunduğu süre zarfında Hıristiyan savunmasının ayrıntıları üzerine bilgi topladı.

Zante'den bir Yunanlının 16 Haziran'da gönderdiği mektuplardan aldığımız habere göre Türk donanmasınının ne yaptığını görmek için Modon'a bir adam gönderilmiş. Ayrıca 10 gün önce Barbaros'un beş kalyonla ve pek çok küçük gemiyle Hıristiyan donanmasının nerede ve ne durumda olduğunu öğrenmek için denizci gönderdiğini de yazıyor.[12]

Barbaros'un tam olarak nereye yöneleceğinin hâlâ bilinmemesi İtalyan ve İspanyol sahillerini daha da telaşa veriyordu. Don Pedro başka bir mektubunda imparatora şunları naklediyordu: "Türk donanmasının Modon'dan sonra hangi rotayı takip edeceği hâlâ öğrenilemedi. Zante, Korfu ve Velona'ya gönderilen gemilerden de hâlâ bir haber gelmedi."[13] Simancas Arşivi'ndeki belgeler Türk donanmasıyla ilgili bu haberlerin hayret verici bir sıklıkla imparatorluğun dört bir yanına, sayısız kopya yapılarak gönderildiğini gösterir.[14]

Dört gün sonra, V. Carlos konuyla ilgili başka bir mektup aldı. Bu sefer haber gönderen Lope de Soria'ydı. Sultan'ın niyetinin Barbaros'u Tunus'a göndermek olduğunu bildiriyordu.[15] Bir kez daha Venedik'ten gelen haberler doğruluk payı taşıyordu. Venedik'ten gönderilen diğer postalar da aynı bilgileri veriyordu: "Tunus'a gideceği söyleniyor, ama bizim kanaatimizce Puglia ya da Sicilya'dan da geçecek" diyorlardı.[16] Venedik tarafsızlığı onları Türklerle ilgili haberleri Avrupa'ya yaymaktan alıkoymuyordu ve bu devlet Osmanlı'yla ilgili en ayrıntılı bilgiyi kıtaya dağıtma misyonunu sürdürüyordu.

Aynı ay, Türk donanması Messina boğazından geçerek İtalya'nın batısına yöneldi. Barbaros'un kıvrak taktiği işe yaradı. İstihbarat ağı sayesinde Puglia ve İtalya'nın doğu kıyılarındaki savunmalardan haberdar olmuştu. Don Pedro de Toledo Puglia, Calabria ve Mahon kalelerini onartmış ve sahil savunma sistemlerini yeniden ele almıştı.[17] Osmanlı amiralinin izleyeceği rota tahmin ettikleri rota değildi. Sicilya'ya uğrayacağı sanılıyordu ve Sicilya olası bir Türk saldırısı için hazırlıklıydı.[18] Adadaki tüm kaleler onarılmış ve asker yardımı yapılmıştı. Kimse Türklerin İtalya'nın batı sahillerinde boy göstereceğini hesaba katmamıştı.

Türkler Messina'da bazı gözetleme kulelerini ateşe verdiler ve geri kuvvetler Andrea Doria'nın bu şehirde bulunan kuzeni Antonio Doria'nın 7 kadırgasıyla çarpıştı.[19] Barbaros'un bir sonraki durağı Calabria'da Santo Locito oldu. Askerler karaya çıkarak tüm şehri yerle bir ettiler. Valinin kalenin anahtarlarını saklaması ve teslim olmaması şehrin sonu oldu: Barbaros tüm şehri ateşe verdi. Bunu takip eden durak Citarro da bu gazaptan nasibini aldı ve inşası devam eden 7 kadırga Türkler tarafından ele geçirildi. Piciota şehrinin kaderi de diğerlerininkinden farklı olmadı. Prochita şehri de aynı akıbete uğrarken, bu şehirde sadece kaleden çıkıp Türklere teslim olanlar canlarını kurtarabildi.[20] 1532 Alaman seferinde Süleyman'ın kuvvetlerine kalelerin anahtarlarını teslim eden Alman ve Macar kaleleri gibi! Ama bu şehri talan edilmekten kurtaramadı.

Türk donanması İtalyan şehirlerine uğrayarak ve arkalarında unutulmayacak kötü izler bırakarak ilerliyordu. İspanyol kronikçi Francisco Lopez de Gomara, Türk gazabını şu satırlarla ölümsüzleştiriyordu: "Böylece verdiği zarardan çok korku yaratarak Napoli sularında görüldü".[21] Asprelongo'ya çıkarak 1200 esir aldı ve Fondi şehrine de 2000 Türk gönderdi. Şehir dört saat içinde talan edildi.[22] Fondi'li bir dönmenin yardımıyla Tragetto düşesi ve Fondi kontesi olan, güzelliği pek çok Rönesans tablosu, heykeli ve şiirinde ölümsüzleştirilen Guilia Gonzaga'yı ele geçirdiler.[23] Ama Süleyman için bu seferin en paha biçilmez ganimeti olacak bu güzeller güzeli İtalyan Venüsünün kaçırılması gerçekleştirilemedi. Hayranlarından biri onu gecenin karanlığında atının terkisine atarak kaçırdı. İbrahim Paşa'nın, saraya hükmeden Hürrem Sultan'ın forsunu azaltmak için Giula Gonzaga'nın kaçırılmasını Barbaros Paşa'dan özellikle rica ettiği dedikodusu ortalığı sarmakta gecikmedi.[24]

Bu esnada Türk saldırısına maruz kalan topraklarda Türk vahşeti kurbanları arasında ayrım yapmıyordu. Gomara'nın kaleminden çıkan şu satırlar diğer kronikçilerin tasvirlerinin aynısıydı:

> Pek çok adamı öldürüp, neredeyse bütün kadınları ve çocukları esir aldılar. Doktorlardan biri çantasını almak için giderken esir düştü. Diğer Türkler kadırgaların bir kısmını alıp Tarracina'ya gittiler.

Herkes Türkleri görünce kaçmaya başladı. Yaşlıları ve hatta yatalak hastaları bile öldürdüler.[25]

Roma'da da panik hüküm sürmeye başlamıştı.[26] Artık yıllardır korkulan o anın geldiğine inanılıyordu: Türk'ün Roma'ya çıkacağı an! Fransız sarayına gelen Venedik elçisine François şunları söylemişti: "Türk denizden saldıracak ve Apulia'yı istila edecek, hatta belki Roma'ya kadar uzanacak. Ne de olsa Süleyman hep 'Roma'ya Roma'ya' diyor ve İmparator'dan ve onun Caesar unvanından nefret ediyor. Süleyman kendini Caesar değil, 'devrin tüm Caesar'larını seçen ve taç giydiren' olarak ilan ediyor".[27]

İtalya sahillerine gelen postalardan biri ise şu haberleri veriyordu:

> Barbaros'un donanmasından hâlâ kesin bir haber alınamadı. Hepimiz şaşkınlık içindeyiz. Andalot Fransa'ya gönderilirken Roma'da yakalanan bir posta servisinden donanmanın Ostia sahiline çıktığı, burada savaş verdiği ve hiçbir başarı sağlayamayıp bir sürü telef vererek geri dönmek zorunda kaldığı haberlerini aldığını söylüyor. Bize kalırsa bu haberde gerçeklik payı yok. Ne Roma'da, ne başka bir yerde kimse gerçek rotayı bilmiyor.

Türklerin Ostia sahillerine çıkması konusundaki haberler gerçeği yansıtmıyordu. Ayrıca Türkleri Civitavecchia ya da Ostia sahillerinde bekleyen Roma halkı boş yere paniğe kapılmıştı. Roma Barbaros'un planları dahilinde değildi. Ordunun bel kemiği Şah üzerine gönderilmişti ve sadece gemilerdeki askerle bir Roma çıkartması bütünüyle yanlış bir adım olurdu. Cenova, savaşa iyi hazırlanmış ve müstahkem hale getirilmiş bir şekilde Türkleri bekliyordu.[28] V. Carlos'un bu şehirdeki büyükelçisi 20 Ağustos tarihli mektubunda krala şöyle yazıyordu: "Her an gelmeleri bekleniyor. Bu kent zamanın elverdiği en mükemmel şekilde askerle donatılıp müstahkem hale getirildi." Barbaros Saona'ya geldiğinde, Fransız sarayına elçilerini gönderdi. Bu elçilerin Chasteleraux ve Paris'teki görüşmelerinden somut bir sonuç çıkmadı.

İmparatorluk safları savunma konusunda tüm dezavantajlar ve aksiliklerle boğuşmak zorunda kalan taraf oluyordu. Düzenli bir donanmaya

karşı koyacak sayıda gemilerinin olmaması bunların başında geliyordu. Türk kuvvetlerinin nereye yöneleceğinin bilinememesi savunmanın organize edilmesini daha da zorlaşıyordu. Savunma ve istihkam ihtiyacı olan pek çok kasaba ve kente karşılık az sayıda kuvvet vardı. Sıradan sorunlar da eksik olmuyordu. Yaya askerler ücretleri ödenmediği için ayaklanmışlardı[29] ve her zamanki gibi bu ayaklanmaların başını İspanyol askerleri çekiyordu.[30] Uzman, zaman ve para yoktu.[31] Don Pedro de Toledo, 8 Haziran 1534 tarihli mektubunda majestelerine esefle 10 Temmuz'da hazır olması beklenen 6 kadırganın ancak ağustos sonunda hazır olabileceğini bildiriyordu.[32] Bir buçuk ay içinde Türkler taş üstünde taş bırakmayacaklardı ve kadırgalar geldiğinde de iş işten geçmiş olacaktı. Ayrıca silah da yoktu. Kont don Hernando de Andrada, diğer telaş yaratan haberler arasında şunları da majestelerine gönderiyordu:

> Pek çok asker bulsak da ne silahımız var, ne de silah bulacak yerimiz. Bulsak da ödeyecek durumda değiliz. Ellerimiz kollarımız bağlı ve ne yapacağımızı bilemez durumdayız. Silahı olanlar da bunları altın değerinde sattılar.[33]

İmparatorluk safları ellerindeki tüm kaynakları ortaya koyup bir savunma mekanizması oluştururken, Barbaros rotasının son çizgisini çekmiş ve 15 Ağustos'ta Bizarte'de demir atmıştı.[34] Akıllıca bir taktikle Raşit'in çocuklarını karaya çıkararak halkı kendisinin de donanmada olduğuna inandırdı. Mulay Hasan'dan medet uman halk Osmanlı donanmasının yeni amiraline hizmet etti. Hasan'ın erkek kardeşinin Türk donanmasında olmadığını fark ettiklerinde iş işten geçmişti. Böylece La Galeota'ya kadar uzanan yol Barbaros'un önünde açıldı ve kendisi de seferin son durağı olan Tunus'a vardı.

Lakin Barbaros'un Tunus'ta son bulan bu seferi beraberinde umulmadık bir sonuç getirecekti. V. Carlos bir sonraki yıl tüm ayrıntıları düşünülerek organize edilmiş bir kontratakla çıkacaktı Barbaros'un karşısına. İmparatorluk saflarının zaferiyle sonuçlanacak bu sefer sayesinde V. Carlos bir kez daha üstlendiği Avrupa'nın babası rolünde başarı göstermiş ola-

cak ve Kanuni'nin tahta çıktığı yıldan beri üst üste gelen saldırılarla tedirgin olan Kıta Avrupası'nın ve Akdeniz sahillerindeki tebaasının moralini yükseltecekti. Bu bir askeri ve siyasi başarıdan çok, Türk korkusuyla sarsılan halka yeniden güven veren bir operasyon oldu. Bu toprakları bundan böyle vasalı olacak Mulay Hasan'a[35] bırakınca, her iki taraf tarafından imzalanan antlaşmayla "karşılıklı dostluk ve iki taraflı ticaret özgürlüğü" sağlandı ve "karşı tarafın düşmanına yardım etme yasağı" geldi.[36] Lakin bu zaferin Avrupa'da yarattığı yankılar, *Mare Nostrum*'daki İspanya için, acı olan gerçeği değiştirmeyecekti. Ne de olsa bu zafer sonrasında bile tedirginlik sona ermeyecekti. Isabel aynı yıl 13 Aralık'ta imparatora yazdığı mektupta *"Türk'ün donanmasıyla Hıristiyanlık âlemine elinden geldiğince zarar vermek için yeniden geri dönmeyeceğinden asla emin olamayız"* diyecekti.[37]

Notlar

1 María del Carmen Mazarío Coleto, *Isabel de Portugal*, Madrid, 1951, 348.

2 Archivo General de Simancas (A.G.S.), Estado, dosya 27, fol. 78-80

3 Bu donanmadaki gemi sayısıyla ilgili ciddi bir tutarsızlık söz konusudur. Venedik'ten V. Carlos'a ulaşan postalardan biri Barbaros'un İstanbul'dan 68 parça gemiyle çıktığını, bunlardan 40 tanesinin baştarda, 16'sının hafif kadırga ve diğerlerinin fusta ve kalyata olduğunu belirtir. "En estas se comprehenden las XV galeras que hizo bolver atrás y más dos naves cargadas de artellería, municiones y carretas de artellería. En Galipoli sería otras treynta galeras armadas y que toda la dicha armada sería bien fornenda de gente de guerra y marineros y la churma sería muy buena, todos christianos de la Grecia y Albania y los convezinos". A.G.S., G.A., leg. 6, fol. 72. Temmuz 1534.

4 A.G.S., Guerra Antigua, A. Dosya 5, fol.30, 31 Mart 1534.

5 28 Şubat 1534. A.G.S., G.A. Dosya.7, fol.5.

6 A.G.S., G.A., Dosya 5, fol. 75. "Relaçión de la carta de Andrea Doria de IV de Março de 1534."

7 Jose Maria de Moral, *El Virrey de Nápoles, Don Pedro de Toledo y la guerra contra el turco*, Madrid: Instituto de Estudios africanos, CSIC, 1966, 162.

8 "Anteayer recibieron letras los desta república de Constantinopoli que contiene lo que entenderá Vuestra Magestad por el sumario que será con esta que es al pie de la letra lo que a ello se scrive y también será otro sumario de lo que se les ha scripto su embajador que reside con el rey de Francia. No están sin temor de la armada del Turco, no embargánsela buena amistad que tienen con él y algunos de los del regimiento. Esta de parescer que devía de hazer armada para guardar sus cosas y otras han sido de contraria opinión entre los quales ha sido el duque diziendo que no deven armar asegurando que no les hará daño la dicha armada y que demás que sería en vano tal gasto también sería causa de poner en sospecha al Turco entendiendo que ellos arman temiendo y no confiando dél y en esta disputa han estado algunos días y al cabo han venido el duque y sus adherentes con esto". A.G.S., G.A., Dosya 6, fol. 76. Temmuz 1534. De Rodrigo Niño'dan V. Carlos'a gelen mektup.

9 A.G.S., G.A., leg. 6. fol. 47. 23 Temmuz 1534.

10 *Age.*

11 A.G.S., G.A., Dosya. 6, fol. 70 Haziran 1534.

12 "Lo han del greco del Zante escrive por cartas de XVI del jullio que un honbre que él enbió a posta a Modón para ver qué hazía el armada turquesca, refiere cómo avía X días que Barbarroxa avía enbiado por venir con cinco galeotas para saber nueva del armada de Christianos adonde se halla y qué quantidad de velas". A.G.S., G.A., Dosya 6, fol. 51. 1 Ağustos 1534. "Nuevas de Levante".

13 A.G.S., G.A., Dosya 7, fol. 6. Napoli Kral Naibinden V. Carlos'a. 20 Haziran 1534.

14 "Destos avisos e dado parte al Visorrey de Siçilia, príncipe Andrea Doria embaxador de Rroma para que cada uno por su parte entiendan en proveer y pensar en lo que conviene al serviçio de Vuestra Magestad".

15 A.G.S., G.A., Dosya 6, fol. 78. 27 Temmuz 1534.

16 A.G.S., G.A., Dosya 6, fol. 72. Temmuz 1534.

17 Rafael Bosch Ferrer, *Sitio y Saqueo de Mahón por Barbarroja en 1535*, Islas Baleares, 1934.

18 A.G.S., G.A., Dosya 6., fol.45. Napoli kral naibinin mektubunun bir kopyası.

19 Francisco López de Gomará, *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, 156.

20 Según Sandoval, el 7 de agosto.

21 Francisco López de Gomará, *age.*, 156.

22 Hammer. s. 145.

23 Ekrem Reşit, *Hayrettin Barbaros*, Genelkurmay Başkanlığı IX. Şube. İstanbul, 1937. Bir dörtlükte kontesin ihtişamı şöyle anlatılıyordu: Giula Gonzaga, che dovunque il piede / Volge, e dovunque i sereni occhi gira /Non pur ognaltra di belta le cede / Ma come scesa dal ciel Dea, l'ammira.

24 André Clot, *Soliman Le Magnifique*, Paris, 1983. 118.

25 Francisco López de Gomará, *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, Op. Cit, 156.

26 "Del armada de Barbarrossa aquí no se sabe ninguna cosa hasta la presente hora de lo qual estamos maravillados. Andalot dize haver entendido de un correo que venía de Roma despachado para Francia que dicha armada era en el passage de Hostia y que la havían combatido y no haviendo podido hazer nada se havían tornado a enbarcar con daño de su gente. Aquí se juzga que esta nueva no sea verdadera. Así por no tener aviso dello de Roma como por no ser lugar que hiziesse a su propósito tomarlo no puede tardar de saberse lo que haze o el camino que toma esta armada"

27 Bkz. Gülru Necipoğlu, "Süleymân the Magnificent and the Representation of Power in the Context of Ottoman-Habsburg-Papal Rivalry", *Süleymân the Second and His Time*, ed. Halil İnalcık & Cemal Kafadar. İstanbul, 1993, 175.

28 G.A., Dosya. 5, fol. 36. 20 Ağustos 1534.

29 A.G.S., G.A. Leg.5, fol. 30. Başkumandan Figuera'dan V. Carlos'a. 31 Mart 1534.

30 "Ayer que fueron los XIIII escreví a Vuestra Magestad la dupllicada de la copia que será con ésta dando aviso de lo que se sabía del armada de Barbarrossa y como se havían ydo los españoles. El maestro de campo don Jerónimo de Mendoça y el capitán Figueroa fueron tras dellos para bolverlos y no lo han querido hazer sino se les paga primero lo que se le deve". A.G.S., G.A. dosya. 5, fol. 35. Figueroa'dan (Cenova) V. Carlos'a. 15 Ağustos 1534.

31 "En lo que toca al juntar las galeras que están en este reyno Cecilia y Malta para defender las marinas destos reynos y ofender a qualquiera cossario parecerá haver inconveniente en ello no havendo una persona tan qualificada que tenga superioridad a todos por que llevando muchas vanderas y casa uno gobierno apartado no podría dexar de haver confussión y desorden en ello de lo qual resultasse poca auctoridad y mucha de serviçio a Vuestra Magestad por tanto paresce convenir a su serviçio y serviçio neçessario que el prínçipe Andrea Doria como capitán general de la mar de Vuestra Magestad provea de la dicha persona a la qual al capitán Antonio Doria obedesçiesse a sus quatro galeras muy puestas en horden de guerra como es obligado al serviçio de Vuestra Magestad para obedesçer a la persona que el dicho prínçipe". G.A. dosya. 6. fol. 33. Don Pedro de Toledo'dan. 29 Haziran 1534.

32 A.G.S., G.A., dosya 6. fol. 45. Napoli kral naibinden gelen mektup.

33 A.G.S., G.A., dosya 5, fol. 61. 16 Eylül 1534.

34 Bizerta, Benzart.

35 İspanyolca metinlerde Muley Hassan olarak geçer.

36 Eduardo G.Ontiveros y Herrera, *La política norteafricana de Carlos I*, Madrid, 1950, 61.

37 Manuel Fernández Álvarez,:*Corpus documental de Carlos V*, Ediciones Universidad Salamanca, 1979-81, cilt III, 445.

Fernando Fernández Lanza*

1500'DE TÜRKLERİN MODON'U KUŞATMASI VE İŞGALİ

Bugün elimizde *Crónica de los Turcos* (Türklerin Tarihi)[1] adlı esere ait yedi adet el yazması kopya bulunmaktadır.[2] Günümüzde bile keyifle okunabilen bu kroniğin modern bir anlatıdan tek farkı, bir 16. yüzyıl eseri olduğu için çağdaş anlatım teknikleri ve yazım oyunları içermemesidir. Eser, başkahramanı ve anlatıcısı Giovanni Maria Angiolello'nun kişiliğini derinlemesine yansıtır.

Yazar pek tabii birçok diğer eserden alıntılar yapmış, sık sık Angiolello'nun *Historia Turchesca*'nı ve Vicentino'nun diğer eserlerinden bazı bölümleri çevirerek sunmuşsa da, kendisinin de anlatısında açıkladığı üzere, bizzat kendisinin yaptığı önemli görüşmeleri ve yorumlarını da ekleyerek eseri zenginleştirmiştir. *Crónica de los Turcos* 16. yüzyılda Türklerle ilgili İspanyolca olarak yazılmış eserlerin en kapsamlısıdır.

254 bölümden[3] oluşan anlatıda kullanılan kaynaklar kriter alındığında, üç ana kısım ortaya çıkar: Angiolello ve çeşitli Hıristiyan kaynaklardan alınan ilk kısım (I.-LIII. bölüm), tümü kronikçi Vicentino'nun çeşitli eserlerden alınan ikinci kısım (LIV.-CCXL. bölüm) ve son olarak yazar tarafından bir araya getirilmiş çok çeşitli sözlü ve yazılı kaynaklar (CCXLI.-CCLIV. bölüm).

Elli üç bölümden oluşan ilk kısım birbirinden farklı pek çok kaynağın arasındaki önemli ilişkiyi göstermesiyle ön plana çıkar. Kroniklerde genellikle yazarın ilham aldığı eser ve yazarların adları belirtilir. Bu eserde de Alazem, Paolo Giovio, Froissarte, Roberto Gagupio, I. Pío I ve pek tabii Giovanni Maria Angiolello'nın adları sıkça geçer. Metinlere Sultanların felsefeleri de karışır: "Mehmed zaferlerinin âlimler ve okumuşlar tarafından yazılmasına özen gösterirdi..."[4]

Eserin esas kaynağının Angiolello'nun *Historia Turchesca*'sı olduğu şüphe götürmez. Lakin yazar buna eklemeler yapar, bunu başka eserlerle

* Dr. Fernando Fernández Lanza, Alcalá Üniversitesi, Kültür İşleri genel direktörü.

kıyaslar ve çeşitli Hıristiyan kroniklerinden alınan öğelerle zenginleştirir. Vicentino'nun eserinde olaylar Türk hükümdarının ve atalarının aleyhinde anlatılmıştır. Mesela Türklerin Niğbolu zaferi ve Haçlıların bastırılması konusunda, yazarımız belki işine olan sevgisinden, belki de askerlik hizmeti karşılığında alması gereken ücreti kazanmaya çalıştığından Angiolello'nun versiyonunu bir kenara bırakmadan Fransız yazar Froissarte'ın ve Avrupasever diğer yazarların izinden gitmeyi tercih eder. Osmanlı'nın Timur karşısındaki yenilgisini anlatan sayfalar Türkçe'den çevrilmiş İtalyanca metinde çok az yer tutarken, İspanyolca metinde bunlar otuz sayfadır.

Crónica'nın en zengin ve geniş kapsamlı olan ikinci kısmında II. Mehmed'in saltanatından hemen hemen I. Selim'in ölümüne kadar olan zaman dilimi anlatılır. Bu kısım tam anlamıyla Giovanni Maria Angiolello'nun eserlerinin bir "resitali"dir.[5] 16. yüzyılda İspanya'da Türklerle ilgili belgeler söz konusu olduğunda, *Crónica de los Turcos* bu ikinci kısmıyla şüphesiz konu hakkında yazılan en zengin eserdir. Yazar etkilendiği bütün eserlere dürüstlükle saygı göstermiş ve sık sık diğer yazarların yanı sıra Angiolello'nun da adını zikretmiştir. Daha önce çalınıp değiştirilen ve başka yazarlara atfedilen *Historia Turchesca* başta olmak üzere, Giovanni Maria Angiolello'nun el yazması versiyonlarının yeniden elden geçirilmesi de bu dürüstlük sayesinde olmuştur.

Osmanlı dünyasının, özellikle de 15. yüzyıl sonuna kadar olan zaman diliminin tanınmasında ve anlaşılmasında büyük bir rol oynayan, uzun bir süredir Münih Üniversitesi Türkoloji ve Ortadoğu Tarihi bölümünde çalışan araştırmacı Profesör Franz Babinger'e göre Giovanni Maria Angiolello şu eserlerin yazarıdır:[6]

- *Breve narrazione della vita et fatti degli Sciá di Persia Ussun Hassan e Ismael*, basım yılı 1490.[7]
- *Historia Turchesca*, basılmamıştır ve elimize üç değişik İtalyanca el yazması halinde ulaşmıştır: ikisi Paris'te, biri de Milano'dadır.
- *De caelo et Mundo*.
- *El Manuscrito de Vicenza*, A. Capparosso tarafından 1881'de ve J. Reinhard tarafından 1913'te yayınlanmıştır ve Angiolello'nun, kardeşiyle Eğriboz'a gidişini konu alır.[8]

Angiolello'nun olduğu iddia edilen başka bir eser daha vardır. Lakin Franz Babinger eserin ona ait olup olmadığı konusunu tartışır: *Relazione sulle cose dei Turchi di un Merchante veneziano partito per Constantinopla.* Bu eserden *Crónica de los Turcos*'da uzun alıntılar mevcuttur.

Crónica de los Turcos'un yazarı temel olarak *Breve narrazione...*'den, özellikle de *Historia Turchesca*'dan beslenmiştir. Ama hepsinden önemli olan ve daha büyük bir yankı getiren bu son eser çok sayıda tartışmaya yol açmıştır. Ioan Ursu 1909 yılında Paris'te bulunan el yazmaları üzerinde yaptığı yoğun bir çalışma sonunda bunların Donado da Lezze'ye ait olduğunu iddia etmiştir.[9] Jean Reinhard, Ioan Ursu'nun hipotezlerine cevap verirken, Franz Babinger de günümüze dek ulaşan yorumları onaylıyordu. Bu yorumlar sadece *Crónica de los Turcos*'un İspanyolca el yazmasının *Historia Turchesca*'nın İtalyanca'dan çevirisi olduğunu öne süren Marcel Bataillon y Albert Mas tarafından sorgulanmıştı.

Lakin bu İspanyolca ve İtalyanca metinler karşılaştırıldığında kesin farklılıklar ortaya çıkar. Zaman zaman aynı olayları hatırlatan, aynı sırada ve benzer terimlerle sunulan pasajlar söz konusu olsa da metinler kesinlikle birbirinin kopyası değildir. İspanyolca metnin zenginliği ve İtalyanca metnin sadeliği hemen fark edilir. İspanyol kronikçinin Angiolello'nun eserini kaynak aldığı kolayca anlaşılır. Yazar İtalyan el yazmalarını olduğu gibi almış, bunlardaki boşlukları doldurmuş ve eseri başka yazarlardan aldığı bölümlerle, başka kaynaklarla zenginleştirmiştir. 16. yüzyıl yazarları ve müellifleri arasında çok yaygın bir gelenektir bu.

Değişiklikler, eklemeler ve çıkarmalar hem araştırmacıyı, hem de okuru şaşırtır niteliktedir. İspanyol yazar sadık bir şekilde Angiolello'yu izlediğini ve onu doğrudan çevirdiğini sık sık tekrarlar. Modon kuşatmasıyla ilgili bilgileri ise Sultan Bayezid'in vakanüvisi olan Juan María'dan olduğu gibi aktardığını belirtir.

Bayezid, Fransa kralının İtalya'ya doğru yola çıktığını öğrenince, İtalyancanın yanı sıra Latinceye de hâkim olan vakanüvisi Juan Maria'yı özellikle İtalya'da neler olup bittiğini öğrenmesi için önce Kıbrıs'a, oradan da Roma'ya gönderir. Gereği halinde Napoli'den de geçecek ve Kral Charles hakkında bilgi edinecektir. Fransa kralıyla şahsen görüşüp ordusuyla il-

gili bilgi toplama, kilise meselelerinin iç yüzünü öğrenme gibi görevler de verir. Çünkü büyükelçi Broncardo'nun geldiğini, Papa'nın kralla ya da en azından kendisini Roma'da karşılayacak olan kardinallerle işbirliği içinde olduğunu haber almıştır. Bayezid ayrıca Fransa kralının iyi ve kötü yanlarını tek tek not almasını da buyurur. Juan Maria 25 günde Roma'ya varır.

Bundan sonra olanları Juan Maria nakleder. Türklerin Modon kuşatmasını ve bu şehri ele geçirmelerini anlatır. Angiolello da, anlatısında bu bölümü tamamen ondan aldığını belirtir. Ona göre, Türkler şehri kuşattığında komutan Micer[10] Antonio Donantoñi, belediye başkanı Micer Marco Gabriel ve Camarlengo[11] Micer Andrea Balaslio da oradadırlar. Andrea Balaslio Juan Maria'nın öz kardeşidir ve Angoilello'dan yirmi yaş küçüktür.

Juan Maria şehrin kuşatıldığını kardeşi Balaslio'dan öğrenir. Balaslio, Modon'da esir düşmüş ve fidyesi ödenip kurtarıldıktan sonra Venedik'e dönmüş, devletin bir büyükelçilik heyetiyle geldiği İstanbul'da kardeşi Juan Maria'yla karşılaşmıştır. Balaslio, Modon'da esirliğinde zor günler geçirmiş ve pek çok defa ölümle karşı karşıya kalmış olmasına rağmen, elçilerden hiçbiri kendisinin onun kardeşi olduğunu söylememiş, böylece hayatını riske atmamışlardır. Ne de olsa Modon kuşatılmadan kısa bir süre önce, Juan Maria şehri teslim etmelerini söylemek için Modon'a gönderilmiştir. Bu işe yaramamıştır. İleride görüleceği üzere Modonlular var güçleriyle şehirlerini savunmuşlardır. Juan Maria bu yüzden kardeşinin kimliğini saklamıştır. Bayezid'in, Modon'a gittiğinde bu şehrin *camarlengo*'su olan kardeşine teslim olmayı değil, savaşmayı öğütlediğinden şüphelenmesinden korkmuştur. Bu sadece kardeşinin değil, kendisinin de hayatını tehlikeye atabilecek bir durumdur. [12]

Modon Camerlengo'sunun Türk Sultanı'nın vakanüvisi olan erkek kardeşine Modon kuşatmasına dair anlattıkları:[13]

Micer Piero Carandolo, Micer Juan Foscari ve Modon şehrinde bulunan diğer *micer*'lere elimden geldiğince cesaret vermeye çalıştım. Kendilerine, Modon şehrinin Venedik devleti için en az bir insan vücudundaki kalp kadar değerli ve elzem olduğunu, eğer gerekirse Venediklilerin Modon'u ellerinde tutmak için borca girebileceklerini, hatta mücevherlerini bile satabileceklerini söyledim. Hatta hatta, gereği halinde Aziz Marcos'un

topraklarına bağlı olan bu toprak parçasını savunmak ve elde tutmak için oğulları ve karılarının bile kendilerini feda edebileceklerini belirttim. Bu yıl da aynı geçen yıl olduğu gibi yeterince azıklarının olmaması sebebiyle yaşadıkları tehlikeye rağmen morallerini yüksek tutmalarını söyledim. Gerçekten durum bundan ibaretti ve onlar da bunun doğru olduğunu söylediler.

Ayrıca onlara, eğer cesur adamlar olmak ve hiçbir şey karşısında yılmamak istiyorlarsa Modon'u savunarak nasıl daha da onurlu insanlar olarak kabul göreceklerini, Tanrıya ve Venedik devletine hizmet etmiş olacaklarını, üstelik bunun kendileri için bir zaruret olduğunu söyledim. Bunu akıllarından çıkarmazlarsa, görevlerini yerine getirirken karşılarına çıkacak hiçbir kimseden korkmayacaklarını da hatırlattım. Kanaatimce yapılması gereken ilk şeyin şehir halkına, yani hem Venedik'e bağlı olan, hem de dışarıdan gelen insanlara bir duyuruda bulunmak ve kaç kişinin bu görevi yerine getirebileceğini ve savaşabileceğini öğrenmek olduğunu söyledim. Böylece silahlı güçlerinin ne kadar olduğunu anlayacaklardı. Modon'daki top ve cephanenin de gözden geçirilmesi, müstahkem alanın ve insan gücüyle savunulacak alanın hesaplanması gerekiyordu. Savaşa komuta edecek olanlara, surların tamiri ve eksik gediğinin giderilmesi için ve savaşmak için gerekli sayıda adam verilecekti. Ayrıca kanaatimce Modon'da kalmak istemeyenlere şartsız izin verilmeliydi. Böylece kalanların cesur adamlar olduğundan emin olunacaktı, çünkü bunlar onurları için kendilerini tehlikeye atmayı ve başlarını belaya sokmayı göze alıyorlardı. Köydeki evler deniz kıyısına kadar yıkılmalıydı. Zaten buna başlanmıştı.

Bütün bu hazırlıklardan sonra, şehirdeki ihtiyar heyetinden üç kişi seçilecek ve bunlar olan biteni anlatmak ve şehrin kuşatılması halinde Modon'u savunmak için gerekli olan şeylerin bir envanterini sunmak için Venedik devletine gideceklerdi. Böylece onlar da durumdan haberdar olacaklardı ve de Türkler daha güçlü gelip Modon'u ele geçiremeyecekti.

Onlar ise bunlardan hiçbirini yapmak istemedikleri gibi bölgede yeterli kuvvet olduğunu söyleyerek dışarıdan fazladan adam getirmediler. Böylece her geçen gün mantığa aykırı hareket ederek hata üstüne hata yaptılar. Bir gün onlara bir kez daha kanaatimce savaşamayacak durumda olan herkesi şehrin dışına göndermeleri gerektiğini söyledim, lakin vakti gelin-

ce neyin yapılmasının uygun olduğunun anlaşılacağını söyleyerek bunu da yerine getirmek istemediler. İlerde anlayacağınız üzere bunu yapacak zamanları olmadı.

Ekim ayı geldiğinde Türkler Modon topraklarına akınlar düzenleyip ne var ne yok yağmalamaya başladılar. Modon artık hiç güvenli bir yer değildi, büyük bir tehlike içindeydi ve pek çok insan şehri terk etmek istedi.

Modon'a silahlı güçler toplandı. Türkler şehri istilaya geldiğinde bu insanlar burada hazır bulunacak ve onlara saldırıp çaldıklarını geri alacaklardı. Lakin Modon'da bulunan insanlar hiçbir zaman gerektiği gibi bir düzen sağlamayı başaramadılar. Ve tanrının inayeti ve bizim de yaver giden şansımız sayesinde 30 Ocak günü tan vaktindeki sefere kadar Türkler asla şehre kadar yaklaşamadılar. O gün, Türk sancak beyi iki yüz atlısıyla Santa Veneranda tepesinde bulunan Naborra bahçesi üzerinden Modon şehir kapılarına dayandı. Bin sekiz yüz atı ormana saklamıştı. Madon'dan yüz seksen atlı ve biraz da yaya çıktı. Doğruyu söylemek gerekirse o gün hiçbir şey yapmadıklarından, ne düzen sağlamayı ne de yönetmeyi beceremediklerinden ve Türkler'in kurdukları pusunun içine girene dek düzensiz bir halde onların peşine düştüklerinden Hıristiyanlar büyük bir kayba uğrayabilirdi. Lakin Tanrıya şükür Türk sancak beyi bir mızrakla boynundan yaralanıp atından düştü ve oracıkta can verdi.

Şehir halkı bir araya gelip duruma hâkim olmaya çalıştılarsa da Türkler derhal savunmaya geçtiler. Şehir halkı hücum edince Türkler de diğerlerini yardım çağırmak için davul çalmaya başladılar. Böylece pusu kurdukları yerden bin sekiz yüz kişi çıktı. Neyse ki bizimkiler yara almadan geri çekildiler. Eğer sancak beyine mızrak isabet etmeseydi bizimkiler telef olurdu. Pusuya yakalanan Hıristiyanlar parça parça edildiler. Sancak beyi attan düşünce Modonlulardan binden fazla kişi çember içine alındı. Cesedi alıp elli adım kadar ilerlediler. Söylenene göre, mızrak doğrudan sancak beyinin boynuna saplanmış, muazzam bir kan fışkırmış ve oracıkta ölüvermiş. Hıristiyanlara komuta eden kişi, ticaretten anladığı kadar böyle bir durumda ne yapılması gerektiğini bilseydi iki yüz Türk süvari sancak beyinin cesedini ele geçiremez ve hiç yara almadan ellerinden kurtulmazdı. Şehirlilere küfür edip hakaretler yağdırarak ve pek kısa bir zamanda hepsini par-

ça parça edeceklerine yeminler ederek cesedi alıp gittiler. Gece yolda rastladıkları birkaç değirmenciyi, şehirden çok net bir şekilde görülecek bir yerde parça parça ettiler.

O zaman, Venedik devleti Modon'a dört bin *frujo*[14] buğday gönderilmesini emretti. Bunlar Kıbrıs adasından getirildi ve Venedik devletinden alınan emir üzerine Venediklilerin uygun gördüğü zaman satılmak üzere bir ambara konuldu. Ama Modon'un buğdaya değil, iyi komutanlara, Modon'u savunabilecek tecrübeli ve cesur askerlere ihtiyacı vardı.

Bahar yaklaşıyordu ve dört bir yandan Büyük Türk'ün komutanın mayısta atlı ve yaya birlikleriyle bu şehri kuşatmaya geleceği haberleri geliyordu. Türkler ölümleri pahasına bu seferden vazgeçmeyeceklerdi, çünkü Modon'u ele geçirerek pek çok kereler zarar gördükleri ve bundan dolayı da nefret ettikleri Venediklilere hükmedeceklerini düşünüyorlardı. Beceriksizce savunulan bu şehrin aslında nelere ihtiyacı olduğunu komutanlara bir bir anlattım. Tanrı aşkına vaktin yaklaşmakta olduğunu görmelerini ve herkesin Modon'un düşme tehlikesinden bahsettiğini, bu yüzden de derhal buğday ve zeytinyağı tedarik edilmesini, yoksa ilerde parayla bile alamayacaklarını, çünkü bulamayacaklarını söyledim.

Lakin Venedik devleti bunun aksini iddia ediyordu. Oysa hasarlar giderilmeli ve şehir dışarıdan zapturapt altına alınmalıydı. Daha sonra da ihtiyaç duyulan pek çok şeyin tedariki için Venedik'e adam yollanmalıydı. Beklenilen kuşatma için ekmek ve suya ihtiyaç olacaktı. Yok, kuşatma olmazsa o zaman bütün bunlar donanma için kullanılırdı. Ama şehrin ileri gelenleri bana öyle cevaplar veriyorlardı ki, şehri Türklere vermeye kararlı olduklarını anladım. İleri gelenlerden ihtiyar bir sarhoş bana kibirli kibirli öyle bir caka sattı ki, cevap vermeye bile cüret edemedim. Şehrin kısa bir süre sonra düşmesine bu adamlar sebep oldular.

Şubatın ilk günü Modon'da Türklerin şehir kapılarına dayandıkları haberi geldi. Şehir dışına çıkan herkes neredeyse kaçıp geri geliyordu. Ben o zaman işe yaramayacak kimselerin şehir dışına çıkarılmasına en çok karşı koyanlardan biri olan Micer Marco Gabriel'e savaşamayacak durumda olanların başka bir yere gönderilmesini söyledim. Böylece savaşanların erzakına ortak olmayacaklardı. Micer Marco Gabriel bana olmadık bir karşı-

lık verdi: hâlâ vakti gelmedi, dedi. Tavsiyeme bir karşılık vermek istemedi. Ben orada bulunan herkesin gözü önünde bunlara karşı geldim, ama hiçbiri ikna olmadı, çünkü artık Venedik devletinin korunmasında çalışmamayı kafalarına koymuşlardı.

Ama esas suçlu general Micer Marco Tiebisan'dı. Pek çok defa bu konuda uyarıldıysa da, Modon'da ihtiyaç duyulan şeyleri ne tedarik etti, ne de etmek istedi. Her şeye güldü geçti. Kimsenin Türklerin geldiğinden bahsetmediğini görünce, ağzını açıp Modon halkının başına geleceklerle ilgili tek kelime etmedi.

1500 yılının mart ayının onunda Venedik devletinin emriyle Micer Antonio Modon'a geldi. Beraberinde az olmakla birlikte cephane de getirdi. Buna rağmen sefil, zavallı Modon şehrinin halkı tarafından sevinçle karşılandı.

Bir pazar gününe denk gelen martın on ikisinde Mora Paşası yaklaşık sekiz bin atlı ve yayadan ibaret kalabalık bir grupla bölgeye akın etti, niyeti Moralıların Griso dediği kaleyi ele geçirmekti. Koron ve Modon sınırında bulunan kaleyi ele geçiren Türkler işe yarar gördükleri dört yüz kişiyi esir aldılar, diğerlerini de kılıçtan geçirdiler. Meşelikleri, değirmenleri ve köy evlerini ateşe verdiler.

Kontluk sınırlarındaki bütün bu yakıp yıkmalardan sonra martın yirmi dördünde Türkler oradan ayrıldılar ve Junco kalesine saldırıya geçtiler. Lakin ele geçiremediler. Çünkü kale çok iyi savunuluyordu. Burada savaş hayli çetin geçti. Türkler hiçbir şey ele geçiremeyeceklerini anlayınca geldikleri yere, Mora'ya geri döndüler. Daha sonra Modonlular ve Koronlular, Türkler tarafından yakılan Griso kalesini onarttılar ve kaleyi beklemeleri için asker gönderdiler.

Aynı yılın mart ayının son günü Anadolu Beylerbeyi Sinan Paşa'nın Mora'da Delandari denen yere geldiği haberini aldık. Mora sancak beyi Alibey Paşa'yla[15] birlikte kumandasındaki askerler için cephane ve levazım topluyordu. Bu ikisi aralarında görüşmüştü. Atlı ve yaya olmak üzere kırk binden fazla adamları vardı. Bu haber Modon'da duyulduğunda limandan şehre kadar bütün evlerin yıkılması emri geldi. Arnavut mahallesi olan Calonna da dahil herkes ellerinden geldiğince evleri yıkıp alanı düzleştirdi. Ama bütün bu yapılanlar hiçbir işe yaramadı. Marco Gabriel, Modon'a taş,

kireç gibi hiç de gerekli olmayan şeyler getirtme hayaline kapıldı. Zaman bu toprakların korunması için gerekli olan bir tek bir şey yapılmadan boş yere akıp geçti. Çünkü bu bahsi geçen Marco Gabriel kaleyi müstahkem hale getirme hayaline kapıldığından kuşatmayı pek kaale almıyor ve herkes de adamın bu vurdumduymazlığından dert yanıyordu. Şehirle liman arasındaki ve Calonna mahallesindeki evlerin yıkılması gerektiğini söyleyen pek çok kişi olmasına rağmen bu sefil Gabriel her şeyi mahvetti. Böylece, sonuç olarak düşüncesizliği ve fesatlığı yüzünden bu toprak kaybedilecek ve daha sonra görüleceği üzere Türklerin eline geçecekti.

30 Nisan'da Modon'a, *Rebisane* adında bir gemi geldi ve beraberinde yüze yakın asker getirdi. Ertesi gün çıkarma yapılınca askerler kendilerine para verilmesini istediler. Kendilerine, Micer Antonio de Fabri gelince ihtiyaçlarının karşılanacağı, çünkü kendisinin vali olduğu, para ve yardım getireceği söylendi.

1 Haziran'da iki yüz askerlik düzenli bir birlikle gelen Micer Antonio Fabri para isteyen askerleri yatıştırdı. Üçüncü günün sonunda askerler kendilerine hemen paraları verilmezse Türklerin tarafına geçeceklerini, çünkü o tarafın daha donanımlı olduğunu bildiklerini söylediler.

4 Haziran sabahı alay, yayaların başkomutanıyla birlikte şehirdeyken Piero Esclaud'un silahlı birlikleri de iki konak ötede bekliyor, para verilmezse Türk saflarına geçmekle tehdit ediyorlardı. İstedikleri paranın dört gün içinde verileceği söylenince yatıştılar. Alelacele Modon'lular arasında bin beş yüz duka toplandı ve Modon'da bulunan askerleri yatıştırmak için aralarında üleştirildi.

Şehirde daha önce yapılmaya başlanan onarım devam ediyordu. Şehrin bütün kapılarının altına burç desteği yapıldı. Modon'daki insanlar günlerce sabahın köründe başlayıp çalıştılar ama kendilerine para verilmeyince çekip gittiler. Modon'da bulunan ve işleri sadece toprağı işlemek olan yaklaşık bin kişi ücretleri ödenmediğinden saklanıyordu. Onarım işinin kötü gittiği görülünce şehrin tüm ileri gelenleri aralarında gerekli olan parayı toplamaya, işçilere ücretlerini vermeye karar verdiler. Ama pek az kişi bu işi üstlenmeyi kabul etti. Böyle olunca da Modon'da ihtiyaç duyulan şeyler hiçbir şekilde sağlanamadı.

Haziranın on dokuzunda Modon'a Sebastián de Monce Liexie yüzü güler bir halde geldi ve Napoli'den yüz dört asker getirdi. Ertesi gün Türk birliklerinin Modon üzerine geleceği söylendiğinden şehirden ayrılmak istemedi. O gün ayrıca Jerónimo Contarín asker ve cephaneyle geldi. Bu da şehrin esas ihtiyacı değildi.

Aynı ayın yirmisinde, bir cumartesi günü tan vakti şehrin önünde Anadolu Beylerbeyi Sinan Paşa ve Mora sancak beyi Alibey Paşa göründüler. Şehri dört bir yandan kuşatıp ordularıyla tüm Modon topraklara yayıldılar. O küçüklü büyüklü tepelerde atlı askerler ve tolgalardan başka bir şey görünmüyordu. Venedik devleti donanmasının levazımcıbaşı Micer Jerónimo Contarín tuz ocaklarına kadar geri çekildi ve o kıyı şeridinden Türklerin üzerine pek çok top attı. O gün Modon'da nöbetçilerin şehir kapılarında güvenliği sağlamaları emri verildi ve başka da bir şey yapılmadı. Aynı gün akşamüstü Türk saflarından yaralı bir Modonlu geldi. Elinde güven timsali olarak bir ok taşıyordu. Türk komutanlar tarafından haberci olarak gönderilmişti: Eğer canlarını kurtarmak istiyorlarsa vakit kaybetmeden teslim olmalıydılar, çünkü Büyük Türk Sultanı geldiğinde hiçbirini görmek istemeyecek ve bütün şehir halkının kılıçtan geçirilmesini buyuracaktı. Modon'da halk arasında panik yaratmamak için Türk komutanlarının gönderdikleri habere hiçbir cevap vermemenin en iyisi olduğuna kanaat getirildi. Gün sona ermeden Türkler Miolibe adındaki korumasız bir kaleye saldırdılar.

Haziran ayının yirmisinde Türkler yeniden Modon şehrine saldırdılar. Anadolu Beylerbeyi Sinanbey Paşa Santa Veneranda tepesine çekilip buraya karargâhını kurdu. Bütün birlikleri civardaki bahçelere yerleşti. Bu bahçelerin bir yeryüzü cenneti olduğuna ve hatta bütün evrende bunlardan daha güzelinin olmadığına inanılıyordu. Mora Sancak beyi Alibey Paşa ise San Bernardino tepesine çekildi. Karargâhını buraya kurdu, beraberindeki adamlarını yerleştirdi. Böylece kara tarafından kuşatılmış olduk. Yukarıda bahsini ettiğimiz Marco Gabriel asla Türklerin Modon'a saldıracağına inanmak istememiş, bu yüzden de şehirde ihtiyaç duyulan pek çok şeyi tedarik etmemişti. Şimdi ise ağzını açmaya cesaret edemiyordu, çünkü askerler onu parça parça edeceklerine yemin etmişlerdi. Ve eğer bu altı ay önce yapılmış olsaydı, Modon kaybedilmeyecekti. Modonlular pek çok kez

Türklerle çarpışmak için şehirden çıktılar. Her seferinde her iki taraftan da pek çok kayıp verildi.

Temmuzun beşinde Rumeli Beylerbeyi Mustafa Paşa beraberindeki çok sayıda atlı ve yaya asker ile birlikte savaş alanına geldi. Beraberinde getirdiği tüm bu askerleri Modon'daki diğer iki garnizonun arasından geçirdi. Böylece bütün alan çadırlarla atlı ve yaya askerlerle kaplandı.

Temmuzun sekizinde Türk Sultanı Bayezid tüm maiyeti, çok sayıda cesur askeriyle savaş alanına geldi. Atlı ve yayalarla birlikte sayıları yetmiş bini geçiyordu. Daha sonra karadan iki büyük top ve dört de küçük top getirtti. Ertesi günün sabahında askerlerin yarısı Valeroso bahçesine, yarısı da yabancıların bulunduğu San Nicolo'ya gitti. Her yarım saatte bir kimileri savaş alanından şehre, kimileri de şehirden savaş alanına geçtiğinden karşı tarafın planladığı saldırıdan haberdar oluyorlardı.

Temmuzun dokuzunda Micer Valerio Marsilo, Polani de la Cunna ve bir de *comitre*[16] vekili şehre geldiler. Şehirdekilere ölü ya da diri buradan çıkacaklarını söyleyerek cesaret verdiler. Ayrıca on mancınıkçı ve sekiz bin de duka getirmişlerdi. Tüm benlikleriyle İsa dinini ve Venedik devletini savunacaklarına söz verdiler. Modon'a henüz kuşatılmamış deniz tarafından girebilmişlerdi. Şehrin elden çıkmasının sebebi olan Marco Gabriel ve onun gibiler halk önünde, Tanrı ve taht katında başka isimle anılmaya layıktır.

Aynı temmuz ayının on birinde tan vakti Türkler Pendamista tarafından Modon'u topa tutmaya başladılar. Gün içinde de San Francisco'nun bulunduğu diğer taraftan top ateşine başladılar. Ne de olsa Türk Sultanı [Bayezid] geldikten sonra her gün kendilerine gülle sağlanıyordu. Kısa süre içinde surlarda iki büyük patlama oldu ve büyük bir temkinlilikle hemen onarılmasalardı Türklerin tabyaları ateşe vererek şehri ele geçirmesi çok kolay olacaktı. Bu da şehirdeki evlerin yıkılmamasının sonucuydu. Ne de olsa Türkler bu evlerin içinden çıkıyorlardı. Böylece o akşam Modon'dakilerin karşı koymasına meydan vermeden şehir surlarına kadar ilerlediler. O akşam şehir öyle çetin bir saldırıya uğradı ki, Türklerin surlara çıkmasına ramak kaldı. Ama Modon'da bulunan halk şehri pek cesurca savunuyordu. Türkleri gediklerden atarak pek çoğunu öldürdüler.

Temmuzun on ikisinde donanma levazımcısı Jerónimo Pisano beraberinde on kadırgayla Modon'a geldi, şehrin savunmasında yer almak istediğini belirtti. Görüşmelerden ve tartışmalardan sonra limanda sadece dört kadırganın kalmasına, Jeronimo Pisano'nun da diğer kadırgalarla birlikte denize çıkmasına karar verildi. Karar aynen uygulandı. Bu süre zarfında Türkler şehri sürekli olarak dört bir yandan topa tutuyordu. Ama Türkler top saldırısında çevik davransalar da, açılan gedikler dökülen topraklarla, yetmezse harçla hemen kapatılıyordu. Bu gösterilen gayret sayesinde onarılan yerler eskisinden daha sağlam oluyordu. Ama her iki taraftan, özellikle de Türklerden pek çok adam telef oluyordu.

Temmuz ayının on dördünde gece saat bir buçukta Türkler gediklerden atladılar, ana kapıyı ve iner kalkar köprüyü ateşe verdiler. Kapı ve köprü onarılmasaydı şehir o saat işgal edilip ele geçirilebilirdi. Bütün Modonlular köyün o bölümünü savunmaya koyuldular. Çatışma gece vakti tam dört saat sürdü. Hem Türklerden, hem de şehirdekilerden pek çok kişi öldü ve yaralandı. Şehirdekilerin bir kısmı düşman oklarıyla can verdi. Ama Türkler gün boyu pek çok kayıp verip pek az ilerleme kaydettiklerinden geri çekilme ihtiyacı hissettiler. O gün böylece sona ermiş oldu. Ertesi gün bizimkilerin dört bin tüfek atışı yaptığı ve pek çok sayıda ok attığı öğrenildi.

Aynı ayın on altısında, gündüz saat dörtte Türklerin köydeki tepeye çıktığı ve bizimkilerin ise hepsinin kaçtığı öğrenildi. Düşman orada savunmada bulunanların düzensizliği yüzünden az kalsın şehre giriyordu. Yardıma gelenler hendek ve surlar arasında Türklerin saldırısına direnmeye çalışıyorlardı. İçerdekiler Türklerle savaşmak için köprüyü indirmek istiyorlardı. Eğer bunu yapsalardı, Türkler köprüden geçerek bahsi geçen hendekten onlarla birlikte şehre gireceklerdi. Ama orada bulunan bazı önde gelen adamlar köprünün açılmasına izin vermediler ve düşmemesi için elden gelen her şeyin yapılmasına karar verdiler. Böylece arkebüz, tüfek, çifte, kaynar su ve akla gelebilecek her şeyi kullanılarak hendek ve surlardan giren bütün Türkler öldürüldü. Ama Türkler hâlâ köyün surlarının iki gediği arasında bulunan küçük bir köprüyü ellerinde bulunduruyorlardı. Bu da halk arasında büyük bir korku yaratıyordu. Bütün bunlara sebep her şeyi gerektiği gibi değil de

kendi keyfince yapmak isteyen Komutan Marco Gabriel'di. Bu yüzden o gün az daha linç ediliyordu.

Ayın on yedisinde Descobrano yakınında düşman donanması görüldü. Sanki bütün deniz yelkenlilerle kaplanmıştı. Bu adam yüzünden böylesine kargaşa içinde ve bu türden bir sefer için gerekli olan şeylerden yoksun bir halde kuşatma altında bulunan zavallı insanların halini bir düşünün hele.

Ayın on sekizinde gün doğarken Türk Sultanı'nın karargâhının bulunduğu yerin yakınında olan Biboleto önüne beş fusta ve iki kadırga geldi. Bazıları karaya atlayıp hükümdara donanmanın sağ salim Junco limanına geldiği haberini verdiler. Aynı gün şafak vakti köprü tarafından şehri topa tutmaya başladılar. İlk top atışında bir kule üzerinde saklanmadan duran San Marcos'un kafası uçtu.

Temmuz'un on dokuzunda Türk donanması Modon şehrinin önüne geldi. Donanma, on tanesinden fazlası ağır olan yüz on kadırga, yüz fusta, top taşıyan on beş *pilondaria*,[17] küçüklü büyüklü yirmi gemi, iki ağır kadırga ve daha pek çok gemiden ibaretti. Toplam üç yüz yirmi parça gemi vardı. Bir o kadar daha gemiye bile yetebilecek kadar adam, cephane ve top büyük bir düzen içindeydi. Şehrin önüne gelince defalarca top atışı yaptılar, ama hasar veremediler çünkü toplar üstten geçti ve isabet etmedi. Akşama kadar orada kaldılar ve akşam çökünce Junco limanına geri döndüler. Yüklü gemiler ve kadırgalar Esglio ya da San Bernardino kayalığına çekildiler. *Pilandoria*'lar karaya sokuldu ve daha sonra şehir duvarlarını toplarıyla dövdüler. Ayrıca on sekiz kadırgayı Sapiencia'ya, bir o kadarını da Santa Faca'ya gönderdiler. İki kaptan dışarıdan gelecek hiçbir yardıma meydan vermemek için onlarla beraber gitti. Böylece şehir hem denizden, hem de karadan bütünüyle kuşatılmış oldu.

Ayın yirmisinde artık şehir yedi taraftan topa tutuluyordu: Esprón, Visoto, Rebelín, Muralla, Torre Maestra, Ascopa ve Pascaria. İki kapı arasında kalan Rebelín tepeden tırnağa dövülmüştü. Diğer pek çok yer de bu şekilde dövülebilirdi. Şehir üzerine havan topları düşüyordu. Belli ki bunlar burayı iyi bilen biri tarafından yönlendiriliyordu, çünkü konseyin idareci ve komutanlarının toplandığı evin bulunduğu yeni kapıyı hedef alıyorlardı.

Bataryada yirmi iki top ağzı vardı. Top atışına gün doğmadan iki saat önce başlayıp gece saat ikiye dek devam ettiler. Duruma göre yaptıkları atışın sayısı yüz otuzla yüz elli arasında değişiyordu. San Juan tarafında iki havan topu daha vardı ve bunlardan her biri yirmi ila otuz arası atış yapıyordu. Diğer tarafta durum öyle bir hal aldı ki, neredeyse tek bir atışla yıkılıverecekti. Kırılıp dökülen tahta parçaları ses çıkarmadığında diğer tarafa atış yapıyorlardı. Biz içerdekiler bitmek tükenmek bilmeyen işimiz yüzünden elimiz kolumuz bağlı kalmış, bir şey yapamıyorduk. Çünkü devamlı açılan gedikleri onarmak zorunda kalıyorduk. Sürekli olarak top ateşiyle ölmüş adamları taşıyorlardı. Böylece saatler geçtikçe insanlar öyle bitap düşüyorlardı ki artık hayatlarını kurtarmayı akıllarından bile geçirmiyorlardı. Dışarıdan gelen beş yüz askerden kaçının sağ kaldığını öğrenmek istediğimizde, sadece yetmiş kişinin hâlâ hayatta olduğunu gördük. Bunlardan bazılarının da Türk topları yüzünden ya bacakları, ya da kolları kopmuştu. Böylece savaşabilecek durumda olan 650 Modonlu'dan pek az adam kalmıştı.

Ayın yirmi dördünde, öğle sularında bizi kurtarmak üzere gelen donanmamız Junco'da göründü. Ama kurtaramadı, çünkü düşman donanması onun karşısına çıktı. Lakin eğer rüzgâr o taraftan esmeseydi Türk donanmasının büyük bir kısmının işi bitirilirdi. Çünkü bizim ağır kadırgalardan biri Davut Paşa'nın da içinde olduğu komutanın kadırgasıyla çatıştı ve düşman gemisi batırıldı. Davut Paşa esir alındı. Onu şehre getirirlerken şansımız yaver gitmedi ve rüzgâr çıktı. Kadırgamız Türk donanmasının ortasında kalakaldı, düşman kadırgaları, fustalar ve gemiler tarafından çembere alındı. Kadırganın bordasına çıkmaya kalkışan Türkler denize düşüp boğuldu. Böylece bu fırsattan istifade ederek yelkenleri sarmaya gelen Türk kadırgalarına karşı kıyıda herkes savunmaya geçti ve çok sayıda Türk öldürüldü. Bu şekilde sekiz saatten fazla bir süre kılıçlar, kamalar ve çekiçlerle savaşa tutuştular. Ama Türkler bu şekilde kadırgayı ele geçiremeyecekleri anlayınca yeniden yelkenleri açıp bu sefer uzaktan bu zavallı, korumasız ve yardım gelme umudunu kaybetmiş olan kadırgayı hayatlarını kurtarmak için teslim olana dek büyük toplarla dövdüler. Micer Francisco de Mosto ve Ardilla de Liegi hariç kadırgadaki herkes parça parça edilmişti. Türkler

bunların yüklü fidye getirecek insanlar olduğunu duymuş, bu nedenle de onları alıkoymuşlardı.

Şehirdeki herkes bu savaşı görünce kıyıya geldi. Çok üzüldüler ve huzursuz oldular. O günden sona Türkler durmak dinlenmek bilmeden Modon'a üzerinde şu yazıların bulunduğu oklar attılar: "Modon halkı! Teslim ol ve Sultan Bayezid'in merhametine güven. Çünkü o şehri ele geçirmekten başka bir şey dilemiyor. Sizin, eşlerinizin ve çocuklarınızın hayatlarını bağışlayacak. Aziz Marcos'a güvenerek hepiniz kılıçtan geçmek istemezsiniz herhalde. Biliniz ki, kendinizi savunmanız mümkün değil. Çünkü sizi denizden kurtarmasını beklediğiniz generaliniz öldü."

Bütün Modonlular bunu duyunca hemfikir oldular, düşmanla konuşup anlaşacak ilk kişi mazgallarda asılacaktı. Bu savaşı kaybedeceğimizden hiç şüphemizin olmamasına rağmen Tanrı'ya olan inancımızı korumaya ve yılmamaya karar verdik. Türkler toplar ve havan toplarıyla sürekli olarak şehir duvarlarını dövüyorlardı. Esir düşmeden dört gün önce Türkler Modon'da çok büyük tahribat yaptılar. Santa Veneranda tepesine dört büyük lombard topu çıkardılar. Bunlar büyük bir gümbürtü koparark tüm şehre korku saldı. Güllelerin hızından çatılardaki kiremitler uçuyordu. Böylece Modon'da yaşanabilecek tek bir ev bile kalmadı. Bu durumda, halk böylesine üzüntü ve sıkıntı içinde yardım beklerken bir gün yardım getiren beş kadırga kıyıya yaklaşmaya çalıştı. Lakin düşman donanması pek yakındaydı ve pek çok gemi büyük bir süratle küreklere asılarak geldiğinden kıyıya daha fazla yanaşamadılar. Kadırgalar donanmalarına geri dönmek zorunda kaldılar.

Ağustos ayının sekizinde, gecenin ilerleyen saatlerinde içinde sekiz kürek mahkûmu olan bir gemi Türk donanmasının arasından geçerek şehre kadar geldi ve karaya yanaştı. Bunlar bize ertesi gün eğer Tanrı izin verir de rüzgâr eserse Venedik devleti kadırgalarının yardım getireceği haberini verdiler. Kadırgalar büyük bir düzen içinde gelerek dört yüz elli-beş yüz asker, büyük miktarda barut, para ve gerekli olan diğer şeyler getirecekmiş. Bu haberi önce bu adamlardan, daha sonra da daha başka kaynaklardan aldık.

Haber duyulduktan sonra yardıma gelecek olan kadırgaların varacakları yere yirmi top namlusu taşınması emri verildi. Bütün geceyi gedik-

leri kapatarak geçirdik. Nöbetçilerin sayısı iki katına çıkarıldı ve gerekli görülen her şey düzenlendi.

Ertesi gün, yani ayın dokuzunda öğle vaktine kadar yardımın gelmesini bekledik. Bu esnada yabancı bir asker *Rebelin*'den atlayarak Türk saflarına kaçtı ve rüzgâr çıktığında şehre gelmesi beklenen yardımın haberini verdi. O sırada hendekten gelen seslerden Türklerin orada olduğu anlaşıldı. Daha sonra şehirde bulunan herkes silahlanıp mevzilere yerleşti. Ama bu gürültü önemli bir şey değilmiş. Birkaç Türk her sabah yaptıkları gibi hendeğe bir göz atmaya gelmiş. Bunlara tüfek ve arkebüzlerle saldırıp birkaçını öldürdüler. Diğerleri de alelacele köye kaçtı. Böylece o vakit daha fazla bir şey yapılmadı. Yardımın gelmesiyle bir felaket yaşanacağından korkuluyordu. Herkes düzenini aldı.

O gün akşam saat sekiz on sularında aralarında Modonlu ve yabancıların bulunduğu yüz elli kişiye komuta eden Micer Marco'ya, Micer Piero Siguiano'yla evli olan kız kardeşi Madona Gerarda'nın havan topundan atılan bir mermi ile öldüğü haberi verildi. Micer Marco bu haberi duyunca paniğe kapıldı ve kardeşini görmek istediğini söyledi. Nöbeti arkadaşlarına devredip yanına sadece kardeşinin kocası Micer Piero Siguiano'yu alarak gitti. Marco, Fransız illeti denen bir hastalıktan mustaripti. Üstelik bacağının biri de baltalı mızrak darbesiyle yaralanmıştı. Düşmanın top atışlarının yol açtığı ölümler nedeniyle sayıları iki yüz olan yabancı askerlerden geriye sadece 36 kişi kalmıştı.

Tam bu esnada yardımın geldiği haberi geldi. Daha sonra baştakiler tüfekli askerlerin ve dışarıdan gelen adamların bir kısmının bu yardımı karşılamaya gitmesini, eğer düşman yardımın şehre girmesine engel olacak olursa bunlara karşı savunmada bulunmalarını buyurdu. Görevlilerin yanı sıra halktan pek çok insan buna pek sevindi ve yardımı karşılamaya gitti. Sadece bir ulağın haberi üzerine başlarına ne gelebileceğini hesaba katmadılar.

Kendilerine söylenen ve öğütlenen şeyi kulak arkası ettiler. Oysa onlara kendilerinin, eşlerinin ve çocuklarının hayatı, vatan sevgisi ve devlete itaat söz konusu olduğunda şehirde korunmasından sorumlu oldukları yerleri korumasız bırakmamaları öğütlenmişti. Oysa yardım gemilerini karşılamaya gittiklerinde şehir savunmasız kalacak ve düşmanlar şehre gi-

receklerdi. Ama hiçbiri bunları dinlemek istemedi. Kendilerine bunları söylediğimizde bizimle dalga geçtiler ve gelen yardım malzemesini elden kaçıramayacaklarını söyleyerek hep beraber gelenleri karşılamaya gittiler. Hıristiyanların bahtı yaver gitmedi ve bir Türk *El Rebelin*'e yaklaşarak bir gece önce birisinin asılı unuttuğu bir halata asılarak yukarı çıktı. İki adamı yerlerinde uyur buldu ve bunları hemencecik öldürdü, kellelerini arkadaşlarına göstererek *El Rebelin*'de başka muhafız kalmadığını haber verdi ve yardıma gelmelerini istedi.

Arkadaşları gelip Türk'ün daha önce kullandığı halata asılarak *El Rebelin*'e çıktılar ve surlara merdiven dayanmasına yardım ettiler. Kısa bir süre içinde buradan pek çok Türk *El Rebelin*'e doluştu. Bu şekilde kısa süre içinde komuta işlerinin yürütüldüğü ana kule ele geçirildi. Bu kulenin yakınında Rebatido bulunuyordu. Buradan düşenler de altında bir tepe oluşturmuştu. Böylece buradan isteyen bütün Türkler kuleye çıkabildi. Bu haber şehirde duyulduğunda zaten binden fazla Türk *El Rebelin*'e çıkmıştı bile. Aralarında Micer Valerio Polani'nin de olduğu bazı Hıristiyanlar savunmaya geçtiler. Sülalesinin soyadını taşıyan yaya birliklerin komutanı Archiles öne atıldı. Ama pek az insan onun peşi sıra gitti. Daha sonra Türkler bunlara öyle bir şiddetle saldırdılar ki, zavallı Hıristiyanlar geri çekilmek zorunda kaldılar. O esnada topçulardan biri ve komutan Berdela hayatını yitirdi. Bernardino Ziberán da çok ağır yara alıp hayatını kaybetti. Aynı şekilde derebeyi geri çekilirken bacağına aldığı bir mızrak darbesiyle yaralandı. Şehirlilerden pek çok kişi öldü ve yaralandı.

Böylece, kısa süre içinde saray ele geçirildi. Sarayı savunmaya çalışan herkes kaçmak zorunda kalmıştı. Böylece Modonlular yardım beklerken tehlikeye girebilecekleri ve şehri kaybedebileceklerini pek iyi anlamış oldular. Bütün bu felaketlerin başlarına, akıl danışacak kimseleri olmadığı için geldiğini anlayarak büyük acı çektiler. Doğdukları güne, onları dünyaya getirenlere lanetler yağdırdılar, kendi kendilerine küfür ettiler ve Tanrı'nın kendilerini kurtaracak kadar güçlü olmadığını söylediler.

Böylece, umutsuzluk içinde, şehir Türklere de yar olmasın diye binden fazla evi ateşe verdiler. Türkler de büyük bir cesaretle Hıristiyanlarla savaşarak onların şehri ateşe vermesine engel oldular. Bazıları Türklere

karşı koyuyordu, bazıları da ateşi körüklüyordu. Böylece kısa süre içinde Hıristiyanların istediği oldu. Türkler bundan sonra bütün şehri dolaşıp merhametsizce delikanlı, kadın, erkek, çocuk ve ihtiyar demeden buldukları herkesi öldürdüler. Sadece saklananlar ve Türklerin karşılığında fidye alabileceklerini düşündükleri kişiler kurtuldular.

Millet öyle bir ağlayıp sızlıyor, yaralılar ve savaş kurbanları öyle bir gürültü çıkarıyorlardı ki, bu sesler Modon'un üç mil ötesinden duyuluyordu. Kadınlar şehrin dört bir yanında saçları başları dağılmış bir halde dolaşıyordu. Bazılarının kolları kopmuş, bazıları yere yıkılmış, bazıları ölen evlatlarını kucaklarına almış öylece duruyorlardı. Zulüm, ateş ve inlemeler sabaha dek sürdü. Bu felaketi ve bahtsızlığı görünce ben de kendimi şehrin en büyük meydanında buldum. Ayaklarım beni oraya götürmüştü, çünkü kaçmak bana tamamen mantık dışı geliyordu. Böylece, umutsuzluğa kapılmış bir halde tam üç defa düşmanın karşına çıkmaya söz verdim. Miğferimi çıkardım. Bir Türk gelip başka bir Türk'ü çağırarak kellemi uçurmasını söyledi. Ama Tanrı böyle buyurmamış. Türk beni böyle itip kakarken Nicolo adındaki uşağım geldi ve yere düşen miğferimi alıp onunla Türk'ün kafasına öyle bir indirdi ki adam yere yıkıldı. Miğferimi giydirip bana ölümün de dirimin de Modon'u kurtarmaya yetmeyeceğini, bu yaptığımın delilik olduğunu ve herkesin kadere boyun eğmesi gerektiğini söyledi.

Böylece onun sözünü dinleyip düşmanlardan kaçarak oradan uzaklaştım. Bir bacağım kanlar içinde yoluma devam ettim. Yol üzerinde gördüğüm pek çok ölü ve yaralı yarama iyice tuz biber bastı. Kendi kendime "Bak kuşatılan şehrin haline" diyordum. Böylece yoluma devam ederken şehrin kulelerinden birinde Hıristiyanlarla karşılaştım. Kendileriyle kalmamı istediler. Ama ben orada kalmayıp yoluma devam ettim. Az sonra yanında yaklaşık otuz kişilik heyetiyle Rumeli Beylerbeyi'ne rastladım. Peşimden koştular. Umutsuzluk içinde kendimi duvardan aşağı attım. Ne de olsa iç taraf düzlüktü. Yere düşünce ayağa kalkamadım. Yaralı bacağımla üstelik bir de üzerimdeki ağır silahlarla yüksekten atlayınca iyice işe yaramaz hale geldim. Düştüğüm yer ölülerle doluydu, şans eseri onların arasından bir canlı çıkıverdi. Metal halkalarla örülü zırhın üzerinden elindeki kamayla yaralı olan bacağımı kesti.

Ama neyse ki şansım yaver gitti de oraya biraz insanlıktan anlayan bir yeniçeri gelip Türk'e beni yaraladığını söyledi. "Bırak bu şeytanı. Bakalım, belki bu silahların altında bir iki duka buluruz." Böyle dedi, ama benim yürüyemediğimi görünce bana acıyıp uşağına ellerimi bağlamasını, beni arkasından götürmesini söyledi. Uşağı efendisinin dediğini yaptı ve böylece Türklerin ilk şehre girdikleri yer olan El Rebelin'e doğru yola koyulduk. Burada yeniçeri beni burcun köşesindeki bir gölgeye oturtup başıma uşağını nöbetçi olarak bırakıp kendisi de başka yere gitti.

Yanımdan habire geçen Türklerin pek çoğu kellemi uçurmak istedi, ama başımda bekleyen uşak beni oraya kimin oturttuğunu söyleyince adamlar yollarına devam ediyorlardı. Böylece bu tehlike altında burcun dibinde yaklaşık iki saat oturdum. Sonra uşak beni güç bela iki kapı arasına götürdü, bizimkilerin inşa ettiği bir hendeğin kenarına getirip orada efendisini beklememi, gelip beni alacağını söyledi.

Çok kan kaybetmiştim, güç bela ayakta duruyordum. Bir taraftan da bu uşak beni bırakırsa başka bir Türk'ün gelip kellemi uçuracağını düşündükçe cesaretimi toplayıp uşağa: "Beni burada bırakıp giderseniz efendinize nasıl hesap vereceksiniz?" dedim. Bunu dedikten sonra da ölü gibi çitin altına düşüverdim. Uşak oradan çekip gitmek istediğinden ve artık öldüğümü de düşündüğünden beni oradan aşağı itiverdi. Arkamdan koca bir taş düşüp sol koluma denk gelerek kolumu yaraladı. Doğruyu söylemek gerekirse beni oracıkta öldürüverse ona minnet borçlu olurdum, lakin gelgelelim yüce Tanrımız bunu uygun görmedi ve mucizevi bir şekilde canımı kurtarıp beni bütün bu felaketlerden canlı çıkardı. Neyse, hava kararana kadar orada kaldım. Nasıl oldu bilmiyorum, ama farkına bile varmadan o gece Santa Veneranda tepesine doğru yaklaşık yüz adımlık yol almıştım. Orada gün doğana dek tasavvur edebileceğiniz üzere acı ve üzüntü içinde bekledim.

Ertesi gün, yani ağustos ayının onunda gün doğunca beni kaybeden yeniçeri geldi. Yanında benim başıma nöbetçi olarak koyduğu uşağı, ayrıca dört beş hizmetlisi daha vardı. Beni kazıklarla çevrili yerdeki hendekte aramaya başladı. Orada bir sürü ölü vardı, ama Tanrı hiçbirini benim gibi bacağından yaralamamıştı. Benim bulunduğum yere doğru geldiler ve beni buldular. Yeniçeri uşağını, beni bırakıp gittiği için öldürmek istedi. Uşak

benim öldüğümü sandığını mazeret gösterdiyse de yeniçeri ona "Bunun neresi ölü, göster bana" diyordu.

Yeniçeri bana çok iyi davrandı. Zırhlarımı çıkarıp yaralarımı sardı. Bana kuru üzüm, ekmek ve biraz da şarap verdi. Hepsine ne de çok ihtiyacım vardı! Yürümemin imkânsız olduğunu görünce beni ata bindirdi ve oraya bir milin üçte biri mesafedeki bir otağa götürdü. Bu otağda yüzü yanmışa benzeyen bir adam gördük. Beni ata bindirdiklerini görünce zıvanadan çıkmış bir halde Fransızca olarak bana nereli olduğumu sordu. Ben de ona Fransızca değil de orada konuşulan dilde cevap verip Venedikli olduğumu ve Modon'a yapmam gereken birkaç iş için geldiğimi söyledim. Ayrıca hayatımı ticaretle kazandığımı ve eğer hayatımı kurtarmak isterse arkadaşlarımdan ve akrabalarımdan fidyem için beş yüz duka almasını sağlayacağımı da ekledim.

Güldü ve bana Türkçe olarak "Şu sefil halin için beş yüz istiyorsan, bir de yaşasan bana bin duka verirsin. Yoksa seni boğdurturum" dedi. Ben de onu anlamamış gibi yaptım. Sonra beni oradan elli konak uzakta bir fırına götürdüler. Efendim olan bu yeniçeri hiç kimsenin bana bir kötülük yapmasına izin vermeyeceğini buyurdu ve yapması gereken işleri halletmek için çıkıp gitti. Öğlen yemek vaktine kadar da geri gelmedi.

Bu esnada o bet suratlı Türk yanıma gelip bana oranın diliyle "Sen Modon'un üçüncü büyük senyörüsün" dedi. Ona cevap vermek istemedim. Sadece kendisine yaptığım teklifi reddetmemesini, çünkü eğer beni öldürecek olursa sonradan çok pişman olacağını söyledim. O da bana tek kelime etmeden fırından çıkıp gitti.

Az sonra efendim olan yeniçeri geldi ve ata binmemi söyleyerek beni beylerin sık sık gittikleri bir yere götürdü. Orada beni attan indirerek başıma bir uşağını bıraktı. Bu uşak beni çitten atan adam değildi. Burada pek çok esir olduğu için beni buraya getirmişti. Erkek, kadın ve çocuklardan ibaret esirlerden bazıları beni tanıyorlardı. Efendim de onlardan benim durumum ve ne iş yaptığımla ilgili bilgi edinmek istiyordu. O anda nasıl üzüntülerimden arınıp hayallere kapıldığımı tahmin edersiniz. Ama ben yaptığım her işte kendimi bizim her şeye kadir yüce Tanrımız ve annesi cennetlik Meryem Ana'ya emanet edip kutsal majestelerine bana bu son

adımda inanç ve sebat bahşetmeleri için yalvarmaktan asla vazgeçmedim. İçimden bir ses bana hep "umutsuzluğa kapılma ve korkma, çünkü Tanrı sana yardım edecek ve seni bu kara bahtın elinden kurtaracak" diyordu.

O gün akşam olunca efendim olan yeniçeri beni bıraktığı yere geri döndü ve Santa Veneranda'da bir bahçeye götürdü. Orada bir Türk senyörle karşılaştık. Bana nereli olduğumu ve ne iş yaptığımı sordu. Ben de ona adımı ve ne iş yaptığımı doğru olarak söyledim. Beni yanı başına oturtup bana pek çok şey sordu. Ben de bildiklerime cevap verdim. Doğruyu söylemek gerekirse senyör benimle çok hoş vakit geçirdi. Sonra da atına atlayıp gitti. Efendim olan yeniçeri beni sabah gittiğimiz fırına götürdü. Bu sefer daha önce geldiğimiz ölü kelleleriyle dolu olan yoldan değil de başka bir yoldan döndük.

Yolda Türklerin Rumeli Beylerbeyi Mustafa Paşa'nın otağına götürdüğü bir sürü esir gördük. Bu esirler uzaktan efendimin beni götürdüğünü gördüler. Beni beylerbeyinin huzuruna çıkarması için seslendiler. Bütün esirler onun elinde toplanıyordu. Böylece, otağına vardığımızda pek çok esir gördük. Yığılan kellelerden küçük bir tepe oluşmuştu. Aralardan Modon başpiskoposu Fransız asıllı saygıdeğer senyör Micer Andrea Falcón'unki gözüme ilişti. Şimdiye kadar kimse onu tanıyamamıştı. Daha sonra beylerbeyi bana bunlar arasında tanıdığım birilerine ait bir kelle olup olmadığını sordu. Ben de ona başpiskopos dahil olmak üzere tanıdıklarımı söyledim.

Daha sonra orada bulunan insanların çoğu bana bu başpiskoposla samimiyet derecemin ne olduğunu ve başpiskoposun Fransız mı, yoksa Yunan mı olduğunu sordular. Ben bütün bunlara doğru cevaplar verdim. Ayrıca senyör Mustafa bana neden şehri savunmadığımızı ve onu böyle sefalet içinde elden çıkardığımızı sordu. Ben de ona Tanrı'nın böyle istediğini, tamamen onun inayetiyle bu şehrin kendileri tarafından işgal edildiğini söyledim. Tanrının buyruğu gerçekleşmişti. Yapılacak ilk şey içerdekilere savunma için savaş teçhizatı ve kuvvetleri bırakmaktı. Çünkü aksi takdirde ne bir kuvvet, ne de insan dimağı buna zorla boyun eğdirmeye yetmezdi. Hepsi de söylediklerimde haklı olduğumu kabul ettiler.

O zaman ben yere diz çökerek senyör beylerbeyine ve aynı otağda onun yanında bulunan üç senyöre yalvardım. Bunlardan biri Türkçe olarak bana merhamet ettiklerini ve canıma dokunmayacaklarına garanti verdik-

lerini, bu yüzden de korkmama gerek olmadığını söyledi. Sonra efendim olan yeniçeri beni fırındaki eve götürdü. Ben de evin yanındaki bir ağacın altında oturup dinlendim.

Ben oradayken yanıma yirmi sekiz-otuz yaşlarında bir adam geldi. Beni böyle huzursuz görünce "Ne yapıyorsun, bedbaht?" diyerek bana şefkatle yaklaştı. Ben de ona "Tanrı seni korusun, işin yaver gitsin" diye karşılık verdim. O da bana nereli olduğumu ve daha pek çok soru sordu. Elimden geldiğince sorularına cevap verdim. Kendisine beni yeniden Rumeli beylerbeyiyle görüştürmenin bir yolunu bulması için yumuşak bir tondan yalvardım. Çünkü canımı kurtarmak için en iyi yolun bu olduğunu düşünüyordum. Türk bana bunu seve seve yapacağını söyledi. Ben ona bunun karşılığında teklifte bulunmaya başladığımda, bana karşılığında hiçbir şey istemediğini, kendisinin de benim gibi iyi bir Hıristiyan evladı olduğunu, artık kendimi toparlamamı, bana verdiği sözü tutacağını söyledi.

Biz bunları konuşurken oradan bir Türk geçti ve "Bu kimin (esiri)?" diye sordu. Yanımdaki iyi kalpli adam da "Senin onunla işin ne, ona ben bakıyorum" dedi. Beriki benim karşılığımda üç peri gibi güzel kız vereceğini söyledi. İyi kalpli adam güldü ve ona "Git işine. Sana onu üç yüze (duka) bile bırakmazlar" dedi. Daha sonra bir elimi tuttu, diğer elime de yürümeme yardımcı olması için bir sopa verdi. Beni Rumeli beylerbeyinin otağına götürdü. İçeri girince böyle bir beye gösterilmesi gereken saygıyı göstermek için eğildi. Beylerbeyi bana özellikle bölgenin özelliklerine dair pek çok şey sordu. Ben de ona kendisini tatmin edecek cevaplar verdim. Bana hiçbir şeyden korkmamamı söyledi. Daha sonra Diagne Markisine diğer üç beye benim daha önce otağında bulunduğumu ve hiçbir şekilde hiçbir kimsenin bana bir kötülük yapmamasını iletmesini buyurdu. Beni oraya getiren adama beni ertesi gün bir daha getirmesini, çünkü Modon konusunda benden daha çok bilgi edinmek istediğini söyledi.

Sonra fırındaki eve döndüm. Bitkin bir halde daha önce oturduğum ağacın altına oturmak için dışarı çıktım. Gömleğimi çıkardım ve bacağımdaki bezleri yıkamak için çözdüm. Hepsi de hâlâ kanayan yaramdan çıkan kapkara irin içinde kalmışlardı. Ben bu işe dalmışken uzaklardan bir ses duydum. Ne olduğunu görmek için kafamı kaldırıp baktığımda bir alay

Türk gördüm. Esir aldıkları bin iki yüz kişiyi de yanlarına katmış gidiyorlardı. Türk Sultanı'nın emriyle Pega Dulce kayalığında kafalarını gövdelerinden ayıracaklardı.

Sultan Bayezid tüm maiyetiyle bu zulmü ve katliamı görmek için bekliyordu. Sonra yanıma bir Türk gelip bana "Kalk oradan, sen tohumluk olarak kalamazsın" dedi. Ben de ona Rumeli Beylerbeyi Mustafa Bey'in hayatımı bağışladığını, ayrıca bu otağın ve fırının sahibinin de iki gündür esiri olduğumu söyledim. Ama bu Türk söylediklerim karşısında ikna olmadı. Uşağına boynuma sicim geçirmesini ve yaklaşık bir buçuk ok atımı uzakta olan Türk Sultanı'nın olduğu yere doğru götürmesini emretti.

Biz çıktıktan sonra yolda bir erkekle bir kadına ait iki kesik baş gördük. Erkeğin beyaz, kadının ise altın rengine çalan saçları vardı. Beni götüren Türk, beni bağladığı sicimin bir parçasıyla kafaları birbirine bağladı ve boynuma astı. O katıra paşa gibi kurulmuş giderken ayağıyla sırtıma vurup beni de çabuk çabuk yürütmeye çalışıyordu. Kafalar bir o yanıma, bir bu yanıma çarpıyor ve gömleğimi kan içinde bırakıyordu. Türk'e bir sürü şey söyledim, ama fayda etmedi. Yolda pek namussuz, hayli anasının gözü birine benzeyen bir Türk'le karşılaştık. Bu adam bizi görünce beni götüren uşağa "Şurada dur bakalım azıcık, kafasını uçurmak istiyorum" dedi. Ama efendisi olan, beni götürmesini söyleyen Türk "Sakın böyle bir şey yapayım deme, çünkü Büyük Türk diri ele geçirilen bütün esirlerin kellelerinin uçurulması için kendisinin beklediği yere getirilmesini buyurdu. Bu yüzden sen de bizimle gelip orada yapacağını yaparsın" dedi.

Türk benim kellemi uçurmak için bize katıldı. Türk Sultanı'nın olduğu yere yaklaştığımızda köpek herif kanlı palasını kınından çıkardı. Tam arzusunu yerine getireceği sırada sırma iplikle işlenmiş kıyafetler içinde bir Türk beyi yanımızdan geçti. Peşi sıra da birkaç esir gidiyordu. Bir yeniçeri de Modon şehrinin yerlisi olan Micer Piero Corandolo'yu götürüyordu. Bu bey bizim yanımıza gelince ben yüksek sesle Rumeli Beylerbeyi Mustafa Paşa'nın esiri olduğumu, onun emriyle bir fırında onun uşağıyla kaldığımı, bu Türk'ün beni oradan zorla aldığını ve diğer esirlerle birlikte Türk Sultanı'nın gözü önünde kellemi uçurmaya götürdüğünü söyledim. Eğer doğru söylediğime inanmıyorsa hem Türkleri hem Hıristiyanları yaratan

Tanrı aşkına hizmetçilerinden birini beylerbeyinin çok uzakta olmayan makamına gönderip gerçeği öğrenmesi için yalvardım. Eğer yalan söylediğimi düşünüyorlarsa, gerçeği öğrenmelerinin çok az vakitlerini alacağını, sonra da beni diğer esirleri götürdükleri yere götürebileceklerini söyledim.

Bu bey beni götüren Türk'e yaklaşıp ona benim duyamayacağım şekilde bir şeyler söyledi. O da istemeye istemeye beni aldığı fırına geri götürdü. Yolda bana it, köpek diyerek hakaret etti. Micer Piero Corandolo'yu da esir almış götürüyorlardı. O benim başıma gelenlere ben de onunkilere üzüldük, birbirimizi avuttuk. Merhameti sonsuz olan Tanrı'nın bizim bu halimizi gördüğüne canı gönülden inanıyorum. Çünkü aksi takdirde kurtulmamızın imkânı olmazdı. Şansımız yaver gitti de o sırma ipekli kumaştan elbiseli beyle karşılaştık. Daha sonra öğrendiğime göre, kendisi yukarı da bahsettiğim Rumeli beylerbeyinin otağına yaptığım ilk ziyarette orada bulunan üç beyden biriymiş.

Bunu, beni kellemi uçurmaya götürürken bu beyin emriyle fırına geri bırakan Türk'ten öğrendim. Bana Yunanca olarak sabahleyin kellemi uçuracağını ve mızrağına takacağını söyledi. Ben de ona beni o gece rahat bırakmasını, sabah da Tanrı ne buyurursa onun olacağını söyledim. Ben de sessiz sessiz hayatımı kurtaranlara şükürler edip mırıldanıp durdum. Beni kurtaran Türk'ü hatırladım. Kişinin ayinesinin işi olduğunu, cömertlerin, beş para etmezlerin ve bahtsız adamların da böyle olduğunu söyledim. Türk de bana bakıp, " Ne diyorsun köpek!" dedi. Ben de ona beni rahat bırakmasını, Tanrı'ya dua ettiğimi söyledim. Bana tehditler yağdırarak yiyecek bir şeyler getirdi. Ama ben hiçbir şey yemek istemiyordum. Sadece biraz su içtim. Böylece geceyi geçirdim. Soğukkanlılığımı koruyor, ama biraz da korkuyordum. Çünkü bu Türk'ün bana karşı çok kötü emeller beslediği ve yukarıda anlattığım gibi onu suçlayan o beyle karşılaşmadan önce kafamı uçurmadığı için pişman olduğu anlaşılıyordu.

Ertesi gün güneş doğunca başımda nöbet tutan Türk beni bir gün önce bıraktığı yerden kaldırdı. Üzerimde aynı kıyafet vardı. Beni ata bindirerek Santa Veneranda tepesine doğru götürdü. Orada Anadolu Beylerbeyi Sinan Paşa, Mora Sancak beyi Alibey Paşa ve Rumeli Beylerbeyi Mustafa Paşa'yla karşılaştık. Oraya vardıktan sonra, onların önünde diz çöktüm. Mus-

tafa Paşa beni tanıdı ve huzuruna çağırttı. Bana korkmamamı, canımın korunmasından sorumlu olduğunu söyledi. Sonra o ve diğer beyler beni sorguya çektiler, pek çok ve çeşitli şeyler sordular. Hepsine de onları tatmin eden cevaplar verip bildiğim her şeyi anlatarak sorularını cevapladım.

Oradayken eski bir otağdan Micer Valerio Marcilio, Micer Sebastián Polani, Sebastián de Montealegre ve mühürdar Micer Francés y Anterlion'la birlikte Modon şehrinin yerlisi ve en önde gelen şahıslarından olan iki kişiyi çıkardılar ve hepsini tek tek sorguya çektiler. Bütün bunlar olup biterken beraberinde daha önce de bahsini ettiğimiz Modon'un Derebeyi Micer Marco Gabriel'i getiren bir yeniçeri çıkageldi. O üç bey kendisine Venedik devletinin kendisine güvenip verdiği görevi yerine getiremediği için pek çok hakaret ve utanç verici laflar edip önlerinden çekilmesini emrettiler.

Aynı şekilde Micer Valerio Marcilio'nun *comitre*'si Juan Rico da huzura çağrıldı. Bu beyler bu adamı görevlendirip kendisinden istifade etmek için hayatını bağışladılar. Ama bu kısa sürdü, çünkü yaptığı delilikler yüzünden çok geçmeden kellesi uçuruldu. Bana ve daha önce bahsi geçen diğer altı esire otağdan çıkmamız emredildi. Kapıda başımızda bir nöbetçiyle bir buçuk saat kadar verecekleri kararı bekledik. Bu sürenin sonunda bizi yeniden çağırdılar. Rumeli Beylerbeyi Mustafa Paşa canımızı bağışladığını, yaşamımızı garanti ettiğini, artık neşelenmemizi ve keyfimize bakmamızı söyledi. Biz de yedimiz birden ayaklarını öperek merhametine ve yüceliğine şükürler etmek için kendimizi yere atıp Tanrı'nın kendisine uzun ömürler vermesini diledik.

Daha sonra bir adam elinde kâğıt ve hokkayla gelip adlarımızı yazdı. Böylece hepimiz Sultan Bayezid'in kölesi olmuştuk, bu da duyup duyabileceğimiz en iyi haberdi. Bu Türk beylerinin çoğunu gördüğümüz başka bir otağa götürüldük. Bize rahat olmamızı, Türk Sultanı'nın topraklarına gittiğimizde çok iyi muamele göreceğimizi söyleyerek bizi rahatlattılar. Her biri bize kendini tanıttı. Bize yiyecek ve içecek ikram ettiler. Akşam olunca Türk Sultanı'nın kölelerinin bulunduğu bölüme götürüldük.

Şimdi sizler, siz okurlar insanoğlunun nasıl bir yapısı olduğunu, dünya zenginliklerinin ne kadar fani olduğunu ve çarkıfeleğin nasıl bir inip bir çıktığını düşünün. Duyduğunuz üzere Türk Sultanı'nın kölesi olan biz bahtsız yedi esirdik ve hiçbirimizde kefaretini ödeyecek tek akçe yoktu. Oy-

sa başımıza bunlar gelmeden yedi gün önce yedimizin de yedi yüz bin dukalık serveti vardı. Türk Sultanı'nın zavallı Modon şehrini kuşatmasından öncesini esas alıp da hesap edecek olursak en azından altı yüz bin duka.

Ayın on ikisinde öğle vakti yedimizin de zincirlerini çözdüler. Bizi ata bindirdiler. Mora Sancakbeyi Alibey Paşa'nın emriyle hepimizi otağına götürdüler. Oraya vardıktan sonra birkaç adamına bize iyice göz kulak olmalarını emretti, çünkü o gün Koron'a geri dönerlerken bizi de beraberlerinde götürmek istiyorlardı. Böylece bizi pek nazik ve cesur bir insan olan Patras Paşası'nın yardımcısı Yunus Bey'in gözetimine verdiler. Gece saat dördü geçtikten sonra yedimizi birden ata bindirdiler. Alibey Paşa yaklaşık sekiz yüz yaya ve yedi yüz atlıyla Koron'a geri döndü.

Griso'ya geldiğimizde herkes bir saat dinlendi. Gün ağarınca Koron istikametinde yolumuza devam ettik. Şehre varmamıza bir mil kala Alibey Paşa, birkaç kişiyi Koron şehrinin ileri gelenlerinden birkaçını kendisiyle görüşsünler diye göndermelerini söylemeleri için gönderdi. Türk Sultanı bu adamları bu toprakları çalıp çırpmak ve yerle bir etmek için değil onlarla konuşup anlaşmak için göndermişti. Koron'da bu konuda farklı görüşler ve düşünceler söz konusuydu, ama nihayetinde şehrin ileri gelenlerinden dört kişi Alibey Paşa'yla görüşmeye gönderilmişti. Bunlar şehrin teslimini gerçekleştirmek için halktan bir ilam ya da bir vekâlet getirmediklerini, ama eğer şehri teslim edecek olurlarsa kendilerine ne taahhütte bulunacaklarını öğrenmeye geldiklerini söylediler. Alibey Paşa da kendilerine Türk Sultanı'nın Koron'u teslim etmeleri halinde şehir sakinlerine kendi adına ne taahhüt ettiğini söyledi. Bunun üzerine dört adam şehre geri döndü.

Üç saat sonra bu dört adam üç başka adamla birlikte geri geldi ve şehrin Alibey Paşa'ya teslim edilmesi onaylandı. Bu her iki taraf tarafından öğleden sonra saat dörtte karara bağlandı. Bu antlaşma yapıldıktan sonra Alibey Paşa gece bütün adamlarıyla beraber şehre hiçbir zarar vermeden Griso'da uyumaya gitti. Ertesi gün, güneş doğunca Koronlularla yaptığı anlaşmanın haberini vermek için Türk Sultanı'na bir ulak gönderdi. Ama ulak yolda Sultan Bayezid'le karşılaştı. Sultan bu habere çok sevindi ve Alibey Paşa'nın Koronlularla kararlaştırdığı her şeyi imzalamayı kabul etti.

Meryem Ana günü olan ağustosun on beşinde Koron şehri Türk Sultanı'na teslim oldu. Şehri teslim etmekte gecikselerdi Türk Sultanı orada otağını kurup saldırıya geçmeyecek ve Napoli'nin başına gelen onların da başına gelmeyecekti. Koron teslim olduktan sonra Bayezid buradan askerlerini topladı ve Napoli üzerine gitti. Bu şehrin de Koron gibi teslim olacağını sanıyordu. Ama şehrin kendisine teslim olmadığını ve asla Türklerle bir uzlaşmaya varmak istemediklerini gördükten sonra onlara savaş açmadan çadırlarını toplattı ve İstanbul yoluna koyuldu.

Ağustosun on altısında akşamüstü, ben ve Modon'dan gelen tüm diğer esirler Rumeli Beylerbeyi Mustafa Paşa'nın huzuruna çıktık. Burada uzun süren tartışmalardan sonra benim yedi yüz Venedik altını kefaret vermem kararlaştırıldı. Ayrıca orada bulunan on bir esirin de ne kadar kefaret vereceği kararlaştırıldı. Aslında, hiçbirimizin kefaret için tek bir duka verecek kadar bile serveti kalmamıştı. Lakin akrabalarımız ve arkadaşlarımız bize bu kefareti ödeyebilmemiz için yardım ettiler.

Sultan Bayezid İstanbul'a dönmek üzere yola çıktıktan sonra, donanma kaptanı Davut Paşa Koron'dan çekildi ve denizden aynı rotayı takip etti. Ama bu yolculukta hiçbir şey yapamadı. Yolda birkaç Venedik kadırgasıyla karşılaştı. Bu kadırgalar Davut Paşa'nın birliklerine büyük zarar verdiler. Çünkü onlara üç fusta daha katılmıştı. Davut Paşa donanmasını kıyıya çekip, kara birliklerinin yardımıyla kendini savunabildi. Ama İstanbul'a vardığında donanma çok tahrip olmuştu, donanmadakiler ise bitkin düşmüş ve sağlıklarını yitirmişlerdi.

Eylül ayının birinci günü kefaretimi ödediğim için serbest bırakıldım. Ödeme yapıldıktan sonra bir Ceneviz gemisine binerek deniz yoluyla Cenova'ya, oradan da Venedik'e vardım. Ama yola çıkmadan önce, Ayandıbey adında bir kaptan beni çağırttı ve bana: "Madem Venedik'e gidiyorsun, bu devletin Türk Sultanı'yla barış imzalamasını sağlamak için elinden geleni yap. Eğer olmazsa, bilesin ki (Sultan) kuvvetli bir donanma hazırlayıp Korfu'ya gitmeyi ve başta Cataro olmak üzere Venedik'e ait orada bulunan bütün toprakları ele geçirmeyi planlamakta. Sen onların barışa yanaşmasını sağlamaya çalış, ne de olsa buna çok ihtiyaçları var. Hatta belki bunu başarırsan ödediğin kefaretin fazlasını bile kazanabilirsin." Ben Türk'ün bu

dediklerine güldüm geçtim. Modon'da yüz bin dukalık servetimi kaybettiğimi hatırladım. Şimdi de komutan kalkmış bu barışı sağlamaya çalışarak kefaret olarak ödediğim yedi yüz dukadan fazlasını kazanacağımı söylüyordu. Bana tavsiye ettiği bu şeyleri yapmak gibi bir niyetim yoktu. Böylece yukarıda belirtildiği üzere Cenova'ya doğru yola çıktım.

İspanyolca aslından çeviren: Özlem Kumrular

Notlar

1 Bkz. Fernando Fernández Lanza, *La Crónica de los Turcos: fuente inédita española del siglo XVI para el mundo otomano.* Universidad de Alcalá, mikrofilm, 1995. 2 cilt (1150 s.) Bu konuyla ilgili yazarın diğer yayınları: "Antonio Herrera de Tordesillas, cronista mayor de Indias, autor probable de la *Crónica de los Turcos,* fuente manuscrita española de la segunda mitad del siglo XVI, fundamental para un sólido conocimiento del Islam turco y para la reconstrucción de la mutilada *Historia Turchesca* de Giovanni Maria Angiolello," *Estudios de Historia Social y Económica de América, 13.* Universidad de Alcalá, 1997, 279-304; "El mundo otomano entre 1299 y 1530 en la Historiografía europea e islámica. Dificultades para la construcción de una historia analítica hasta 1500," *Indagación, 4.* Universidad de Alcalá, 1999, 55-73; "La *Crónica de los Turcos* de Antonio Herrera de Tordesillas, fuente inédita del mundo hispano-turco en el siglo XVI," *Actas del I Encuentro de Historia Hispano-Turca. Cuadernos del Bósforo, 1.* Edit. Isis, İstanbul, 2003, 169-205; "La *Crónica de los Turcos*: el silencio de un clásico del Siglo de Oro," *Cervantes, 7.* Revista del Instituto Cervantes de Estambul, 2004, 18-23.

2 MAS, Albert. "Autour de la Coronica Turquesca, manuscrit espagnol du XVIe. Siécle," *Les Cultures Ibèriques en devenir.* Foundation Singer-Polignac, París, 1979, 142.

3 *Crónica de los Turcos*'un aksine la Giovanni Maria Angiolello *Historia Turchesca*'sını bölümlere ayrılmamıştır. Şu ana kadar yeri saptanabilen yedi el yazmasından sadece üç tanesi iki yüz elli dört bölümün tamamını içermektedir. (El yazması 5763 BNM, El yazması O-II-23 BRME –bu el yazmasında 256 bölüm olsa da içeriği aynıdır– ve El yazması 1 OZK-OL). Diğer dört kopyasında eksikler vardır. El yazması 349 BNP, El yazması. 3606 BNM ve El yazması 7074 BNM).

4 Fernando Fernández Lanza, *La Crónica de los Turcos: fuente inédita...* Op. Cit., cilt. II. Ek. I, 52.

5 "Giovanni Maria Angiolello nacque a Vicenza da antica ed illustre famiglia patrizia, fra il 1451 e il 1452. Partito da Venezia nel 1468, dopo aver preso parte, col fratello Francesco, che vi doveva lasciar la vita, al memorabile asedio di Negroponte, venne condotto schiavo a Constantinopoli: qui nel 1472 si trovava al servizio di Mustafa, secondogenito di Mahometo II. Con questo egli combatté nella guerra contro il turcomano Uzun Hasan, sciá di Persia, fra il 1472 e il 1473. Morto nel 1474 Mustafa, pasó a la corte di Mahometo nel periodo piu esplendido del suo regno. Accompagnó gli eserciti turchi nelle campagne del 1476 e 1477 contro la Moldavia e l'Ungheria, poi agli asedi di Croia e di Scutari, quindi nella spedizione asiatica del 1481 e in quella contro il Soldano del Cairo con cui si chiude la vita de Mahometo II. In seguito fu con Bayasit, ma, forse perché caduto in desgrazia o privato della carica, riparó in Persia, non si sa bene quando né per quanto tiempo. Nel 1490 era a Vicenza, tra il 1507 e il 1514 ancora in Oriente, testimone oculare di una parte, almeno, del regno

dello Sciá Ismail (1499-1515), probabilmente sino a che questi tenne... Nel 1514 era di nuovo in patria, dove nel 1517 veniva all ufficio di presidente del Collegio dei Notai, carica che ocupó fino alla morte (1525)...". la *Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, ed. Giovanni Treccani. Istituto Giovanni Treccani, Milano, 1929, Cilt. III. *Enciclopedia...*, 1961-1978 [ed. Umberto Bosco; collaboratori-autori e redattori, Domenico Musti... (et al.), Roma, Istituto della Enciclopedia Italiana.

6 Franz Babinger, "Angiolello," *Dizionario Biografico degli Italiani, III*, 275-278. Daha farklı bir bakış açısı için bkz. *Enciclopedia Italiana di Scienze, Lettere ed Arti*, Op. Cit.: "L'Angiolello ci ha lasciato ricordi dei sovi viaggi e della sua lunga esperienza orientali in due scritti: la Breve narrazione della vita e fatti del signor Ussuncassano, inserita dal Ramusio nelle sue Navigationi (II, 1559, 66-78) e piu tarde tradota in inglese, e le *Memorie* (cossi possono intitolarsi) che comprendono il viaggio di Negroponte edito nel 1881 del Capparozzo, e la continuazione di eso, che fa parte della *Historia Turchesca*, data alla luce nel 1909 da Ioan Ursu. L'una e l'altra opera sono fuente preciosa per gli avenimenti d'Oriente, che l'Angiolello ilumina altre che come testimone directo, con la cognoscenza della historiografia turca, ed hanno notevole importanza geografica per gl'itinari compiuti del vicentino in Asia Minore e in Persia. Sotto questo riguardo, il nome dell'Angiolello merita di essere recordado acanto a quelli di Giasaphat Barbaro e di Ambrogio Contarini. Allo steso autore sono stati atribuiti l'anonimo *Viaggio di un mercadante che fu nella Persia*, publicato dal Ramusio (op. cit., 78-91) ma che non puo essere stato composto dall'Angiolello, e *l'Historia Turchesca*, che l'Ursu crede a torta opera di un Donado da Lezze (1479-1526)".

7 Bu "anlatı" Constantin Lascaris de Bale'in *Gramática greco-latina* adlı eserinde bulunmaktadır. 1490. Bu ilk baskı kaybolmuştur. Angiolello'nun anlatısı ise 1559 yılında Venedik'te basılan toplama eserde yayınlanmıştır: *Navigazioni et Viaggi*.

8 Jean Reinhard, *Essai sur J. M. Angiolello, noble vicentin (1451-1525) premier historien des Ottomans (1300-1517) et des Persans (1453-1524)*. Angers, Sirandeau, 1913.

9 Ioan Ursu, *Historia Turchesca*. Bucarest, 1909. Bu yayında Romen tarihçi kanıtlar sunsa da el yazmasını yanlışlıkla Donado da Lezze'ye (1479-1526) atfetmektedir. Lezze Venedik devletinin Kıbrıs'taki danışman-valisidir ve G. M. Angiolello'yla şahsen tartışma imkânı bulmuştur.

10 İtalyanca Messer (İspanyolca Mi Señor) kelimesinden gelen, Aragon Krallığı'nda ve Balear Adaları'ndaki âlim sınıfı tarafından da kullanılan bir unvan.

11 İspanyolca Camerero (Almanca Kamerlinch) kelimesinden gelen hem Roma Katolik Kilisesi kardinallerince, hem Aragon Kraliyet ailesince, hem de Kastilya Krallığınca kullanılan bir unvan.

12 *Age.*, Bölüm CLVI: Türk sultanının Modon seferine çıkması, burayı ele geçirmesi, burada okuyacağınız üzere bu şehir ele geçmeden önce ve geçtikten sonra şehirde meydana gelen olaylar.

13 Bundan makalenin sonuna kadar olan bölüm kroniğin Modon kuşatmasını içeren kısmının tercümesidir.

14 Eski bir ağırlık ölçüsü.

15 Metninin ilerleyen bölümlerinde de göreceğimiz üzere yazar Paşa unvanı taşıyan kimselerin Bey unvanlarını isme eklemiştir.

16 Kadırgalarda kürekçi ve kürek mahkûmlarına komuta eden, manevralardan sorumlu görevli.

17 İtalyan tipi hafif ve hızlı gemiler.

Paulino Toledo*

ORUÇ REİS'İN ÖLÜMÜ HAKKINDA RESMİ BİR İSPANYOL BELGESİ

Teğemen García Fernández De La Plaza'ya 1518 Yılında Verilen Kraliyet İmtiyazı

Oruç Reis'in 1518'in mayıs ayında ölümü İspanya kraliyetinin siyasi çevrelerini rahatlattı. Ölümünden 15 yıl kadar önce Kuzey Afrika'ya yerleşen Oruç Reis, İspanya Krallığı'nın Kuzey Afrika'yı işgal planı için çok önemli bir politik engel teşkil ediyordu. Ölümünün, Katolik Fernando'nun Ocak 1518'deki ölümüne kadar sahip olunan bölgenin istikrarı ve İspanyol egemenliğini yeniden canlandırabileceği düşünülse de Barbaroslar İspanyollar için kâbus olmaya devam ettiler. Oruç'tan sonra, kardeşi Hayreddin, bu kez "gücünün ve saygınlığının onunla birlikte büyüdüğü"[1] Osmanlı sultanı himayesi altında zamanın en güçlü dünya devleti olan İspanya'ya karşı savaşını devam ettirdi. Tehlike azalacak yerde artıyordu.

Oruç'un ölümüyle sonuçlanan olaylara değinen Türk kaynakları oldukça sınırlıdır. Örneğin Kâtip Çelebi'nin "*Deniz Savaşları*"[2] ya da *Barbaros Hayreddin Paşa'nın Hatıraları*[3] gibi eserleri, bize onun geçmişi ve korsanlığına ilişkin bazı bilgiler sunmalarına rağmen, ölümünü çevreleyen olaylara fazla bir açıklık getirmezler. Öte yandan Osmanlı arşivlerinde, şimdiye kadar, Tlemsen'deki ölümüyle bağlantılı belgeler de bulunamamıştır. Bu anlamda, bu makalenin amacı 16. yüzyılda en büyük saygınlığa erişen Türk denizcilerinden biri olan Oruç Reis'in ölümüyle sonuçlanan trajik olayların bazı ayrıntılarını içeren resmi bir İspanyol belgesini tanıtmaktır. Belge, teğmen García Fernández de la Plaza'nın 1518 yılında Oruç Reis'i öldürme görevini yerine getirerek almaya hak kazandığı kraliyet imtiyazını konu almaktadır.

* Dr. Paulino Toledo, Şili Büyükelçiliği, Kültür Bölümü.

Ancak, bahsedilen belgeyi sunmadan önce, İspanya'da Oruç Reis hakkındaki düşüncelere göz atmak yararlı olacak. Ayrıca belirtmek gerekir ki, İspanyollar, düşmanlıklara rağmen "Cezayir, Tunus ve Tlemsen'in kralı olmaya kadar yükselebilmiş bir fakir kayıkçı"[4] olan bu Türk'e daima hayranlık duymuşlardır. İspanyol tarihçi Francisco López de Gómara için, Oruç Reis, Batı Akdeniz'deki Türk zaferlerinin yaratıcısıdır: "Barbaros, Messina kıyı fenerinden Cebelitarık Boğazı'na kadar uzanan yolu öğreterek, Türkleri Akdeniz'in sahibi yapmış, onlara şan, şöhret ve servet kazandırmıştır. Barbaros, Türklere en çok çekindikleri millet olan İspanyolları yenmeyi öğrettiği gibi, çok sayıda esir ve büyük çapta zenginlik elde etmelerini de sağlamıştır."[5] López de Gómara, bir eserinde ünlü İspanyol kaptanı Hernán Cortés ve Hayreddin Barbaros arasında çok enteresan bir paralellik kurar: "Cortes'in yaptığı olağanüstü şeyleri yazdığım gibi, Barbaros'un yaptıklarını da yazmayı istiyorum."[6] Başka İspanyol tarihçi Diego Haedo'ya göre Oruç Reis, "Türkleri Berberiye'ye getiren ve onlara Batının zenginliklerini tatmayı ve onlardan faydalanmayı öğreten ilk kişidir, onlara büyük bir çeviklik, kurnazlık ve cesaretle Cezayir ve Berberistan bugünkü sahip oldukları muazzam gücü vermiştir."[7]

Oruç Reis Kuzey Afrika'da bu kadar güce ve bu kadar geniş topraklara sahip olmayı nasıl başarabilmişti? 16. yüzyılın ilk çeyreğinde Kuzey Afrika iki büyük siyasi projenin çarpışmasına sahne olmuştu: Birincisi, Batı Akdeniz'deki –Akdeniz'in bu kısmını bir "İspanyol gölüne" çevirmek amacıyla– tüm Kuzey Afrika sahillerini İspanya işgali altına alma isteğiydi. İkinci proje ise –ki o da Oruç Reis'in hayaliydi– Kuzey Afrika'da Tunus'tan Fas'a kadar olan tüm toprakları içine alan bir Berberi-Türk krallığının oluşturulmasıydı.

Bu iki proje, 1504'te Oruç Reis'in Cerbe'ye gelişiyle 1516'da Kral Fernando'un ölümü arasında geçen sürede, Batı Akdeniz siyaset biçiminin temeli oldu. Belirtmek gerekir ki bu süreçte Osmanlı yayılmacılığı henüz Kuzey Afrika'ya kadar ulaşamamıştı. Bölgedeki Türk etkisi, Türk veya diğer milliyetlerden olan korsanlara sultan tarafından verilen bir koruma şeklinde somutlaşıyordu. Örneğin, Oruç Reis'in Bayezid'in oğlu Şehzade Korkut'un 1512[8] yılında hayatına mal olan ayaklanmaya kadar onun hima-

yesi altında korsanlığını icra etmişti. Bu yöntemle Babıâli'nin gücü Kuzey Afrika'da İspanyol ilerleyişini durduran bir engel gibi görülüyordu.

Diğer taraftan 1492'de Granada'nın temizlenmesinden bu yana İspanya'da, yeni bir İslami fetih ihtimalinden dolayı sürekli var olan korkudan ve Oruç Reis'in Akdeniz'deki İspanyol sahillerine yaptığı saldırıların süregitmesinden istifade edilmiştir. Fernando ve Isabel 700 yıldan fazla süren "Avrupa ikametinden"[9] sonra Müslümanları Afrika'nın kuzeyine doğru çekilmeye zorladılar. Kuzey Afrika, bu İspanyol Müslümanlar,[10] yani Moriskolar* için –Andrew C. Hess onları beşinci Osmanlı cephesi[11] olarak adlandırıyordu– "Vaat Edilen Topraklara" dönüşmeye başladı. Bu olay sürgündekilerde kuvvetli bir intikam duygusu uyandırdı. Binlerce Müslüman, Valencia, Murcia ve Malaga kıyılarından Kuzey Afrika'ya götürülecekti. Akdeniz'deki Türk-Berberi korsanlar grubunu oluşturan Kemal, Burak, Turgut,[12] Aydın, Sinan, Uluç Ali, Murad, Deli Mehmed, Yahya, Musluhuddîn, Salih, Seydî Ali, Hasan Kelle, İlyas, Divane Ali, Sait, Şaban, Mehmed Dümenî ve Kaya gibi ünlü reisler, işbirliği içerisinde bu görevi üstleneceklerdi. Barbaros kardeşlerin Kuzey Afrika'ya gelişleri ve 1504[13] yılında Cerbe adasına karargâhlarını kurmaları mevcut düzeni karıştırdı ve cihat niteliği taşıyan korsan faaliyetlerinin yoğunlaşmasına neden oldu. Böylelikle 16. yüzyılın ilk yıllarında Batı Akdeniz'de büyük bir hareket başladı. Yüzlerce Türk, Mağrip ve Fransız korsanı İspanyol deniz sularında boy gösterip Endülüs ve Granada sahillerine saldırı düzenledi. Daha önce bahsedilen bu Moriskolar, Oruç Reis'in bu sahillere geldiği zamanlarda onun koşulsuz müttefiklerine[14] dönüşerek korsanlık faaliyetlerinde önemli bir rol oynadılar.

1504 yazında, Oruç Reis'in Cenova'dan Civitavecchia'ya maden ve değerli eşyalar taşıyan Papa II. Julius'un iki kadırgasını ele geçirmesiyle şansı dönmeye başladı. Bu olayla birlikte şöhreti, Akdeniz'in doğu ve güney sahillerinde faaliyet gösteren yüzlerce korsanı imrendirecek şekilde, yıldırım hızıyla yayılmaya başladı. O tarihten itibaren Oruç artık Tunus'tadır ve ganimet yüzdesi[15] karşılığında limanlarının kullanımı için Tunus Sultanı ile an-

* 1400'lerin sonuyla 1600'lerin başı arasında Katolik dinini kabul etmeye mecbur tutulan İberyalı Müslümanlar. 1610'da İspanyol engizisyonunca Kuzey Afrika'ya sürüldüler –ed.n.

laşma imzalar. Kuzey Afrika, Batı Akdeniz'de İspanya'nın (askerî ve ticari)[16] deniz ulaşımını engelleyen bir korsan üssüne dönüşmüştür.

Durum dayanılmaz raddeye gelir. İspanya, İtalya ve Kuzey Afrika'yı içine alan üçgende gemi seferlerinin güvenliğini yeniden sağlamak gerekiyordu. İslamın baş düşmanı Kardinal Ximenes de Cisneros'un sahneye çıkışı Türk-Berberi korsan hareketi için sert bir darbe oldu. Kardinal için İslam Hıristiyanlık için bir karşı savdı. Bu yüzden Türk-Berberi korsanlarına karşı verilen savaş gerçek bir haçlı seferine dönüştü. Buna, İspanyollar tarafından gerçekleştirilen ve İber yarımadası sahillerinin güvenliğinin yeniden elde edilmesi amacına yönelik şiddetli bir harekât ile cevap verilecekti. Bu, 1505 yılında, Kuzey Afrika'daki bir dizi stratejik noktanın sistematik bir şekilde işgaliyle birlikte başlayacaktı. Onlardan ilki Mers-el-kebir olacaktı. Onu 1508'de el Peñón de Veléz de la Gomera, 1509 yılında Oran (Vahran), 1510 yılında da Bicaye, Trablusgarp ve Cezayir kalesi izledi. Kardinal Cisneros'un bizzat kendisi Oran Seferi'ne kumanda etti. Şehri ele geçirdikten sonra Kardinal şehre girdi ve camiyi kiliseye[17] çevirdi. Oruç ve korsanları Cerbe'ye çekilmek zorunda kaldılar.

1512 yılında Bicaye'nin tahtından indirilmiş kralı, Oruç Reis'ten şehrini İspanyolların elinden kurtarmak için yardım istedi. Şehrin kuşatılması büyük bir başarısızlıkla sonuçlandı. İki yıl sonra Bicaye yeniden Oruç Reis tarafından kuşatılacak ve sonuç ikinci defa da olumsuz olacaktı. 1516 yılına kadar kral olma hayallerini gerçeğe dönüştürebilmesi için beklemek zorunda kalacaktı. Cezayir şehrinin İspanyollara ödenen vergilerden kurtulabilmek için yaptığı çağrı, ona Şeyh Selim El-Tumi'nin[18] öldürülmesi emrinin verilmesinden sonra aynı yılın yazında kendini Cezayir kralı olarak ilan etme[19] şansını verecekti. López de Gómara'ya göre Oruç Reis, Cezayir'i ele geçirdikten hemen sonra İspanya Krallığı'na karşı açık bir başkaldırının bir işareti olarak şehirde bulunan "Castilla ve Aragón'un kraliyet armalarını ortadan kaldırdı".[20] İspanya kraliyetinde görevli bir İtalyan hümanisti olan Pietro Martire d'Anghiera'nın 31 Ağustos 1516 tarihli mektubu, Cezayir'deki Barbaros olayı karşısında kraliyetin endişesini vurguluyordu. Belge, Oruç'u sadece Cezayir'in kralı olarak nitelendirmekle kalmıyor aynı zamanda Kuzey Afrika'nın[21] büyük bir bölümünde de aynı şekilde adlandırıl-

dığı belirtiliyordu. Bu olay Oruç için tamamıyla, çok yakın zamanda Tlemsen'e kadar yayılacak olan siyasi bir başarı oldu. 1516 Eylülü'nde Cezayir[22] şehrini ele geçirmeye çalışan Kaptan Diego de Vera tarafından yönetilen İspanyol birliklerini bozguna uğrattığı zaman politik başarısına askeri başarı da eklendi.

1517 yılında, eylül ayında İspanya'ya tabi olan Tlemsen kralını yenilgiye uğratıp şehri ele geçirdiği zaman Oruç Reis Kuzey Afrika'daki gücünü genişletecekti. Oruç'un bu zaferiyle birlikte Barbaros kardeşler Kuzey Afrika'daki üç önemli kilit noktayı kontrol altında tutmaya başladılar. Oruç Tlemsen'i, kardeşlerinden Hayreddin Cezayir'i, İshak Tenes'i yönetiyordu. Oruç'un ilerlemesi bölgedeki İspanyol gücünün azalması demekti, bu şartlar altında sadece Oran gerçek anlamda İspanya'nın kontrolü[23] altında kalmaya devam ediyordu.

Tlemsen'in düşüşü, Oran'daki İspanyol otoritelerinde ve halkta panik yaratsa da Tlemsen tahtına yeniden Ebu Hammu'yu oturtmak ve Oruç'u öldürmek için hazırlanan askeri bir saldırı ile somutlaşan bir tepkiye neden oldu. Bunun yanı sıra, 1517 yıllarının sonlarına doğru Comares Markizi'nin Oran valisi olduğu dönemde, "İspanya'ya iki sebepten dolayı bizzat gitti: birincisi, yeni kralın elini öpmek ve diğeri, ona Barbaros ile ilgili olayları ve bu zorbanın daha fazla büyümesini engellemenin ne kadar önemli olduğunu"[24] bildirmekti. Haedo'ya göre, Comares Markisi, Oran'a sığınmış olan Kral Ebu Hammu ile birlikte, Flanders'ten İspanya'ya gelen V. Carlos'u elinden geldiğince fazla etkilemek amacıyla yola çıktı.

Oruç'un büyüyen gücünden endişelenen V. Carlos "eğer hızla söndürülmezse daha sonra Hıristiyanlığın büyük bir bölümünü yakacak olan bu ateşe"[25] son verilmesi amacıyla çok kuvvetli bir harekât gerçekleştirmeye karar verdi. Görev, kendisine 10 bin asker tahsis edilen Oran valisi Comares Markisine verildi.

Üstelik, Comares, Tlemsen krallığının varisi olan Ebu Hammu tarafından sunulan birliklerden de faydalanabiliyordu. Comares 1518 yılının ocak ayında bu birliklerle birlikte, "Türklere ve Barbaros'a karşı olanca gücüyle savaşma" ve Tlemsen kralını tahta yeniden oturtma emriyle Oran'a geri döndü. İlk önlemlerden biri, ordusunun bir kısmını Tlemsen'i muha-

sara etmek için göndermek oldu. Bu kuşatma yaklaşık altı ay[26] kadar sürdü ve kuşatma boyunca Kral Ebu Hammu'nun ordusu tarafından desteklenen İspanyol birlikleri sonunda, bir ordu göndereceğine söz vermiş olan Fas Kralı'ndan yardım gelmesini uman Oruç'un Tlemsen şehri kalesine geri çekilmesini sağladılar.

Oruç'un dayanmak zorunda olduğu uzun kuşatmanın yanı sıra erzak ve cephane azlığı artık iyice eksilmiş olan birliklerinde büyük bir bitkinliğe yol açtı. Bununla birlikte, Comares Markisi tarafından 1518 yılının mayıs ayında bin kişiden daha fazla bir orduyla birlikte Kal'atul-Kila'dan başlatılan harekât onu eli kolu bağlı, savaşamayacak bir durumda bırakmıştır. Altı yüz adamını kaybettiği Kal'atul-Kila'da Oruç'un birliklerinin uğradıkları bozgun ve Fas Kralı'nın gecikmesi, onu yüze yakın askeri ile birlikte Cezayir'e doğru hareket etme amacıyla Tlemsen'i gizlice terk etme kararını almaya zorlayacaktı. Kardeşi İshak'ın bu savaştaki ölümü de bu kararını[27] etkileyecekti. Comares'in birlikleri onun geri çekilmesine engel olacak ve Tlemsen'in 23 fersah uzaklığında, Oruç'un ve adamlarının İspanyol askerler tarafından öldürüldüğü nihai bir çatışma gerçekleşecekti.

İlerde sunacağımız "Savaş Şurasında[28] bulunan gerçek şahitliklere" dayanarak hazırlanan belgeye göre, İspanyollar Oruç'a, Tlemsen şehrine 23 fersah uzaklıkta Dugudu Krallığı'nda, Menecete olarak adlandırılan sıradağlarda yetişmişler ve onunla göğüs göğüse kanlı bir çarpışmaya girmişlerdi.

Sonunda, 1518 yılının ocak ayında İspanya'dan Kuzey Afrika'ya geçen yüzbaşı Diego de Andrada'nın birliklerinde görevli, Tineo kasabasından Teğmen García Fernández de la Plaza, Oruç Reis'i saklandığı bir ağılda öldürdü. Bu makalenin sonunda yer alan üç İspanyol tarihçinin olayla ilgili olarak verdikleri ifadelerde, Teğmen García Fernández de la Plaza'nın Oruç'un kafasını kestiği ve Comares Markisi'nin onu bir teberin ucuna geçirip kıyafetleriyle birlikte Oran'a götürdüğü belirtilmektedir.

Oruç Reis, 16. yüzyılın ilk çeyreğinde Kuzey Afrika'daki Berberi devletlerinin gösterdiği anarşi ve istikrarsızlıktan Osmanlı'nın lehine, siyasi anlamda faydalandı. Kuzey Afrika'daki bölünme ve güçsüzlük, Oruç'un Cezayir'de Türk-Osmanlı egemenliğinin temellerini kurmasına yardımcı olan faktörlerdi. Büyük başarısının ilk adımı, önce Cezayir valisi ve daha

sonra 1546 yılındaki ölümüne kadar Türk donanmasının kaptanıderyası olan kardeşi Hayreddin tarafından tamamlanmış olacaktı. Bu sebepten dolayı, Oruç Reis tüm Berberistan'ı kapsayan bir Müslüman birliği kurmayı hedefleyen bu hareketin öncüsü olarak kabul edilir. Daha önce belirttiğimiz Türk-Berberi birliği siyasi projesini kolaylaştıracak etkili bir siyasi ve askeri gücü elde etmenin yolu olarak Berberi topraklarının kralı olmakta ısrarcıdır. Diego de Haedo, *Epítome de los Reyes de Argel*'de (Cezayir Kralları-nın Epitomu) özellikle bu noktayı belirterek, Oruç'u Cezayir'in ilk kralı olarak gösterir.

Bu yüzden Oruç, Kuzey Afrika'daki İspanyol yayılmasını önleyen daimi bir engel oldu. Fuad Carım'ın belirttiği gibi, Oruç Reis haçlı seferlerine karşı durma ve "İspanyolların Afrika'daki siyasi ve dini amaçlarını engelleme"[29] görevini kendine maletti. Diğer bir deyişle, "Müslüman dünyasının koruyucuları"[30] olarak kabul edilen Osmanlıların evrensel görevini Afrika'da devam ettiren kişi oldu. Bu bağlamda İslam'ın koruyucusu olduğu kabul edilebilir: "Hıristiyanlığın ilerlemesini durdurdu ve Afrika'da İslam'ı kurtardı."[31]

İmparator V. Carlos Tarafından Teğmen García Fernández de La Plaza'nın Armasına Barbaros'un Resim ve Simgelerini İşleme İmtiyazının Verilmesi Kararı

Madrid Kraliyet Tarih Akademisi Kütüphanesi, E. 144, s. 193

Kraliyet İmtiyazı

Diğer vasallarının ders almaları amacıyla, iyi ve sadıkane hizmet gören, görevine düşkün tebaa ve kullarını ödüllendirerek onurlandırmak ve yüceltmek, kral ve prenslerin her zaman yapmaları gereken bir iştir. Bu prensiplere dayanarak, Tlemsen, Tunus ve Cezayir'in Mağripli Krallarını devirerek, kendisini hükümdar ilan eden ve bu ülkeleri zulüm içinde yöneten Barbaros'a karşı bu yılın başında, tebaa ve müttefiklerimiz olan bu Kralların topraklarını kendilerine iade etmek amacıyla teşkil ederek *Tlemsen* Krallığına gönderdiğimiz donanmamızda sadıkane verdiğiniz paha biçilmez hizmetlerinizi ödüllendirmek için, Tanrı ve Krallığınız adına Asturias Prensliği'ne bağlı Tineo kasabası doğumlu ve Kaptan Diego de Andrada'nın bölüğünde teğmen olarak görevli olarak Siz Gárcia Fernandez de la Plaza'ya; Barbaros'un portresi, alemi, kılıcı, sancağı ve diğer beş Türk portresi ile bezenmiş kırmızı bir arma taşıma hakkını, bu belge ile veriyoruz. Bu armaya aşağıda belirtilen olaylar nedeniyle layık görüldünüz: Yaklaşık altı ay önce Tlemsen kenti kalesine sığınarak kendisini müdafaa eden Barbaros, şiddetli çatışmalar sırasında kalede meydana gelen büyük tahribat ve zayiat nedeniyle, kaleyi muhasara eden donanmamız askerleri tarafından yakalanmak ve öldürülmek korkusuyla yanına birkaç Türk ve Mağrip'liyi alarak gece karanlığında kaleyi terk ederek kaçtı. Ancak, siz her zamanki hizmet anlayışı ve özverinizle emrinizde bulunan askerlerin bir kısmı ile her türlü zorluk ve tehlikeyi göze alarak, *Tlemsen* kentine yirmi üç[32] fersah mesafede *Dugudu* Krallığının Menecete adı verilen sıradağlarına kadar Bar-

baros'u takip ederek ona yetiştiniz. Sizinle gelen kırk beş Hıristiyanı görerek, yanındaki otuz kadar tüfekçi Türk ve bazı Mağriplilerle birlikte bir ağıla sığınıp savunmaya geçti. Fakat siz, bu Krallıklarda Barbaros'un yaptığı zulüm ve yağmaları hatırlayarak, ondan dehşetle ürken on beş binden fazla yerli halktan hiçbir yardım beklemeden, yanınızdaki kırk beş Hıristiyanla saldırıp ağılı ele geçirdiniz. Bundan başka, savaş şurasında bize sunulan belgeler ve diğer gerçek tanıklardan saldırıya ilk geçen askerin siz olduğunuz ve askerlerinizle *Barbaros*'un saklandığı yerde onunla göğüs göğüse savaşarak, onu ve onun yardımına koşan bazı Türkleri de öldürdüğünüz tespit olundu. Bu yüzden size, oğullarınıza, torunlarınıza ve soyunuzdan gelen herkese ebediyen layık görülen bu armayı evlerinizde, kapılarınızda, silahlarınızda istediğiniz ve uygun gördüğünüz her yerde ve her zaman kullanma ve taşıma hakkını veriyoruz.

Diego de Haedo'nun *Cezayir Genel Tarihi ve Topografisi* (Sociedad de Bibliófilos Españoles, Madrid, 1927, s. 244-247) adlı eserine göre Barbaros'un Ölümü:

"1518 yılının başında, ordusuyla Vahran'a [Oran] dönen Marki, mayıs ayında, kiraz mevsiminde (orada bulunan çok yaşlı bir Cordobalı dönek İspanyolun dediğine göre), Tlemsen yakınlarına doğru ordusuyla birlikte Barbaros'u ve Türklerini aramayı çıktı. Arkadaşı olan Mağrip Kralı Abuchen Men'i [Ebu Hammu] de yanında götürüyordu. Barbaros (ki bu zamanlarda uyuyamıyordu bile), Marki'nin Afrika'dan İspanya'ya geçtiğini ve Mağrip Kralı Abuchen Men'i beraberinde götürdüğünü öğrendiğinde, olacaklardan şüphelendi, bu yüzden, o andan itibaren tedbirler almaya başladı ve Fas Kralı'na [Muhammed Bin Said "El-Bortugali"] haber verdi. Marki'nin Oran'a döndüğünü ve beraberinde çok kalabalık ve görkemli bir ordu getirdiğini öğrendikten sonra daha çok tedbir aldı ve Fas Kralı'na acele etmesini ve onlara yardıma gelmede gecikmemelerini haber verdi.

Fakat Fas Kralı'nın çok geç kaldığını ve Marki'nin Oran'dan onu aramak için ayrıldığını gören Barbaros, onu durdurmak için Tlemsen'den çıkma ve 5000'den fazla atlı Arap, 1500 Türk ve Endülüslü tüfekçi ile ona karşı bir savaş açma düşüncesindeydi. Bu Arapların bir kısmı daha önceki eşkıyalık olaylarında ona eşlik edenlerdendi, diğer kısmı ise hâlâ büyük bir

sadakatle hizmet etmeye söz veren Tlemsenlilerdi. Ama o, ihtiyatlı ve ince düşünen bir adam olduğundan onlardan hiçbirine güvenmiyordu ve Marki'nin getirdiği askerler için Türklerin ve Endülüslülerin az olduğunu görerek hemen yetişeceğine söz veren Fas Kralı'nın gelişine kadar, Marki'yi oyalayabileceğini düşünerek, sonunda Tlemsen'den çıkmamaya karar verdi. Fakat Marki'yi neredeyse Tlemsen'in kapılarında gördükten sonra şüphe duymadan kararını değiştirdi. Şehrin Araplarına güvenme cesaretinde bulunmadı, çünkü zaten Krallıkta çok azının bu savaştan memnun olduğunu anlıyordu.

Bu yüzden, karanlık bir gecede, Mağriplilere haber vermeden atlı Türkler ve Endülüslerle, yanına para ve taşıyabileceği kadar değerli eşya alarak Tlemsen'den çıktı. Onun amacı Marki'yi yanıltmak ve alelacele Cezayir'e doğru gitmek ve kaçmak idi. Barbaros Tlemsen'den ayrılır ayrılmaz şehrin yakınlarında bulunduğu kampta konaklayan Marki'ye kaçtığı haberini ulaştırdılar. Marki atına atlayarak sadık korumalarıyla birlikte (gece olduğundan) ve yanına birkaç atlı tüfekçi alarak Barbaros'un gittiği söylenen istikameti takip etmek üzere yola çıktı. Barbaros adamlarıyla ne kadar kaçmaya çalışırsa çalışsın Marki atak ve çabuk davrandığı için ona Tlemsen'den sekiz fersah uzaklıktaki Huexda denilen nehri geçmeden önce yetişti. Barbaros, peşinde Marki'yi fark edince ve bu kadar yakınında Hıristiyanların Mağriplilerle birlikte önlerine çıkan her şeyi biçip keserek geldiklerini görünce tüm gücüyle nehri geçmeye ve kendini kurtarmaya çalıştı. En iyisini yapabilmek ve düşmanlarını oyalamak için çok ilginç bir savaş hilesi uyguladı ve yanında götürdüklerinden bir sürü altın ve gümüş bardak, mücevher, parayı, diğer birçok şeyi ve eşsiz kıyafetlerini yola attı. Hıristiyanlar bunları görünce tamah edip alacak ve böylelikle oyalanacaktı. Bu sayede hem kendisinin, hem de Türklerin kaçacak ve nehri sağ salim geçecek zamanları olacaktı. Ama cesur Marki bu durumu anlamış ve adamlarını, ganimetleri önemsemeyerek, Barbaros'u nehri geçmeden canlı ele geçirmeleri halinde en büyük ve en değerli ganimetin ele geçirileceğini söyleyerek onları kışkırtıyordu. Bu şekilde mücevherlerin üzerinden geçerek Barbaros'u ve Türklerini sıkıştırdılar, bundan sonra (ölmeye kararlı adamlar gibi) cesaretlerini gösterip çatışmaya girdiler ve onlar arasında Barbaros

tek koluyla aslanlar gibi dövüşüyordu. Ama sonunda, bir süre sonra hem o, hem de adamlarının çoğu öldürüldü. Nehrin diğer tarafına geçebilen çok azdı. Böylece, burada bu şekilde birinci Barbaros'un yaşamı ve büyük düşünceleri son buldu, ki o Türkler'i Berberi topraklarına getiren ve Berberilere Batı'nın zenginliklerini tatmayı ve onlardan faydalanmayı öğreten ilk kişi olmuştur. Onlara büyük bir çeviklik, kurnazlık ve cesaretle bugün sahip oldukları muazzam gücü vermiştir. Marki, bu zaferle, memnuniyetin doruklarında olmasından dolayı çok sayıda ve değerli savaş ganimetini kendine hiçbir şey almadan askerleri arasında paylaştırdı. Abuchen Men'i tekrar tahtına oturttuktan sonra da Barbaros'un başını bir teberli mızrağın tepesinde taşıyarak Tlemsen'e döndü. On beş gün geçmeden Fas Kralı, Melilla'ya dört fersah mesafede bulunan Abdebu denilen yere Barbaros için yirmi bin atlı ve piyade askerle geldi. Marki'nin Barbaros'u öldürüp kafasını kestiğini öğrendiğinde geri döndü. Marki, Tlemsen Kralını kendi vasalları ile barış içinde bırakarak adamlarıyla Vahran'a gitti. Oruç Barbaros'u (onu tanıyıp hâlâ hatırlayanların söylediklerine göre) öldürdüklerinde kırk dört 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 ağlamışlardı. Arkasında ne bir kız, ne de bir erkek evlat bıraktı; Cicelli ve dağlarında dört yıl, Cezayir'de iki yıl ve Tlemsen'de bir yıldan az Kral oldu, on dört yıl Berberi topraklarında yaşayarak Hıristiyanlara büyük zararlar verdi".

Francisco López de Gómara'nın *Barbaros'ların Kroniği,*[3] (Memorial Histórico Español, Madrid, 1853, Cilt VI, s. 375-379) adlı eserine göre Barbaros'un Ölümü:

"Bu bilgiler doğrultusunda Türkler bir gece Kal'atül-Kila'dan hareket edip tedbirsiz, kendilerinden emin ve çok rahat olan bizim askerlerimize saldırdılar. Altı yüz İspanyol askerinden dört yüzü ya öldürüldü, ya da esir düştü. Geri kalan iki yüz asker bu kötü haberi Vahran'a ulaştırdılar. Bizimkiler bu dört yüz askerimizin ölüm ve zayiatından dolayı büyük bir

üzüntü duydular, fakat vakit kaybetmeden, morallerini bozmadan, hemen Martin de Argote bin askerden oluşan bir kuvvetin başında katliamın gerçekleştirildiği yere intikam almak için yola çıktılar. Kal'atül-Kila'ya geldiklerinde Türkler hâlâ orada idiler. İçlerindeki kin herkesin çok iyi savaşmasını sağladığından düşmanlar kendilerini savunamadılar ve hayatlarının bağışlanması koşuluyla teslim oldular. Fakat bir İspanyol ile bir Türk arasında vuku bulan ufak bir mesele yüzünden o kadar büyük bir arbede meydana geldi ki, çıkan bu koskoca gürültü ve patırtı ortasında, istenmesine rağmen, verilen sözler yerine getirilemezdi ve sonunda bu altı yüz Türk'ten kurtulan olmadı, ya öldürüldüler ya da esir düştüler. Hayreddin'in kardeşi olan Mançete [İshak] ve Kaptanı Escandel [İskender] burada öldüler. Ölümleri ve yüzlerce Türk'ün zayiatı Kral Oruç'u çok üzdü, hem de moralini yerle bir etti. Martin de Argote, Kral Muley Abdullah'a [Ebu Hammu] yardım ederek ona eski durumunu iade etmek ve bunun için ya Barbaros'u yakalamak, ya da bu krallıklardan uzaklaştırmak amacıyla Tlemsen'e harekete karar verdi. Martin de Argote'nin Kral Muley Abdullah'ın yanına gelmesi ve kentin ona teslim olması, Barbaros'un Meşveret Meclisi binasına sığınmasına neden oldu. Burada epey zaman kuşatılmış kalan, bu kadar büyük tehlike karşısında hiçbir yardım gelemeyeceğini düşünen Barbaros, yeni kuvvetler getirmek, Tlemsen kentini tekrar ele geçirmek, Abdullah ve Argote'ye karşı yeniden daha iyi şartlarla savaşmak ve her ne pahasına olursa olsun bulundukları Meşveret Meclisi binasında sıkışıp kalmış askerleri kurtarmak amacıyla, en iyi arkadaşı Bin el-Kadı ile gizlice kaçmayı tasarladı ve bunu sağlamak amacıyla bütün askerlerinin yerlerinde kalmalarına ve Meşveret Meclisini savunmaya devam ederek sonuna kadar dayanmalarına karar verdi. Bunu gerçekleştirmek için düşmanlarının bulunduğu yerin arkasındaki Meşveret Meclisi Sarayı surunda bir delik açtılar. Sonra, en değerli eşyalarını yanlarına alarak en sadık adamlarıyla gecenin ilk saatlerinde kaçtılar. Ancak Barbaros'un kaçtığı haberi İspanyol cephesinde kısa zamanda öğrenildi. Bunun üzerine hemen, Kral Abdullah ve Martin de Argote İspanyol ve Mağripli piyade ve süvari kuvvetleriyle Barbaros'u takibe başladılar. O sırada, Mağripliler Barbaros'un daha çabuk yakalanabilmesi için, atları olmayan Hıristiyan İspanyolları atlarının terkisine aldılar. Geç

saatlerde onlara ulaşabildiler. Bin el-Kadı İspanyol sancaklarını görünce hemen kaçtı, fakat Barbaros, Bin el-Kadı'nın kaçmasına rağmen moralini bozmadan yoluna devam etti. Barbaros, Hıristiyanların tamahkârlıklarını düşünerek, kendisini kurtarmak ve İspanyolların hareketlerini geciktirmek amacıyla yanındaki mücevherleri yola dökmeye başladı. Niyeti, İspanyolları bu suretle durdurup kaçabilmekti. Bu olay, Barbaros'un ne kadar kurnaz olduğunu, güç durumlarda ve tehlike anında insanların neler yapabileceklerini göstermektedir. Fakat bu kurnazlık, Barbaros'un düşündüğü şekilde sonuçlanmadı, çünkü İspanyollar ve Mağripliler her ne pahasına olursa olsun ona yetişmeye çalışıyorlardı. Sonunda, elli kadar İspanyol ve Mağripli süvari ona eriştiler. Barbaros attan atlayarak onunla birlikte gelen kırk beş kadar Türk ile ufak bir koruluk ortasındaki bir keçi ağılına sığındı. Burada kılıcını elden bırakmadan büyük bir cesaretle, uzun zaman mücadele etti. Nihayet, Kaptan Diego de Andrada'nın birliğinden teğmen Garcia de Tineo bir teberli mızrak darbesiyle onu ağır surette yaraladı. Barbaros'un yakalanarak düşmesi yanındaki adamların yılgınlığına ve dağılmalarına neden oldu. Bundan yararlanan teğmen hemen ağıla girerek Barbaros'un başını kesti. Daha sonra da Barbaros'un başını teberin ucuna takarak Vahran'a hareket etti. Bu haberi alan Martin de Argote ve Vahran'daki bütün Hıristiyanlar kiliseye giderek Ulu Tanrı'ya teşekkür edip şükran duasında bulundular. Ertesi gün teğmen ve askerleri Vahran'a geldikten sonra yine kilisede ayinler tekrarlanarak kentte büyük şenlikler yapıldı. Bu suretle, Barbaros'un kötülüklerle dolu hayatı son bulmuş oldu. Kayıkçı, komit (comitre) ve dümenci olarak işe başlayıp bir kadırga ve dört filikaya sahip ve birçok geminin reisi oldu. Yevmiye hesabıyla çalışan ve hamallık yapan biri ta Cezayir, Tenes ve Tlemsen krallığına kadar yükseldi. Bu kadar alt tabaka kökenleri olan biri bugünlerdeki bildiğimiz şöhret ve üne sahip oldu. Kardeşi [Hayreddin] Barbaros zamanın en büyük ve en cesur kaptanlarından birisi olmasına rağmen kötü, zalim ve despot biri idi; Ona gelen veya yanına sığınanlardan hiç kimse zarar görmeden kurtulamadı; Bin el-Kadı'dan başka hiçbir dostu olmadı".

Prudencio de Sandoval'ın *İmparator V. Carlos'un Hayatı ve Olayların Tarihi* (Madrid, 1955, Cilt I, s. 101) adlı eserine göre Barbaros'un Ölümü:

"Bunu, Muley Hameth Almanzor'un elçisi olan Zahaf Abdiguadi'nin Madrid'de yaptığı açıklamalara göre yazmaktayım.

Argote hiç durmadan Tlemsen'e doğru hızla yol aldı ve Boracaba'nınkilerle üç yüz İspanyol askerinin bulunduğu yerde kuşatmayı daha da artırdı. O sırada dinini değiştirmiş bir İspanyol din adamı çıkarak istedikleri mevkinin geçilemez kadar zor bir bölge olduğunu ve orada savaşmamalarını söyledi. Ama çift taraflı çalışan bir casus olduğunu düşünerek onu öldürdüler.

Oruç Reis içeride sıkıştırıldığını, dışarıda ise çok sayıda ve kuvvetli düşmanlarla çevrili olduğunu düşünüyordu. Yalnız olduğu için bütün umudunu cesaretine ve tek kolunun gücüne bağlamıştı. Kardeşlerini çok sevdiği için erkek kardeşi Muhammed'in [İshak] ölümü onu çok sarsmıştı. İçinde bulunduğu malum tehlikenin farkında olarak, yanında arkadaşı Benelcadi [Bin-al Kadı], birçok Türk ve Arapla beraber Tlemsen'in arka tarafından, bütün hazinesini yanına alarak onlara görünmeden kaçtı.

Arkalarından Oruç Reis'in kaçtığı haberi hemen yayıldı ve hazinesini beraberinde götürdüğünü bildiklerinden, İspanyollar hemen peşine düştüler. Dugudu Krallığına ait, Tlemsen'e 30 fersah uzaklıkta olan Zara görüş alanlarına girene kadar Argote onları takip etti. Benalcadi [Bin-el Kadı] İspanyolların geldiğini görünce yolunu değiştirdi. Oruç Reis, açgözlülüğün İspanyolları durduracağını düşünerek para, gümüş, altın ve değerli taşları yerlere attı. Akıllıca bir davranış olmasına rağmen bu taktiği tutmadı. İspanyolların yere saçılan zenginlikleri toplamak için elleri olduğu kadar, düşmanına yetişecek ve onu yoracak ayakları da vardır.

Sonunda, yorgunluk ve susuzluktan bitkin bir hale gelen Barbaros etrafı taş yığınları ile sur şeklinde çevrili bir keçi ağılına sığındı. Orada hâlâ onu terk etmeyip yanında kalan sadık adamlarıyla savunmaya geçerek, ellerinden gelen tüm gayreti göstererek İspanyollara karşı savaştılar. Ancak, sonunda, Kaptan Diego de Andrade'nin birliğinden Teğmen Garcia de Tineo isimli cesur bir İspanyol asker onu bir teber darbesiyle yere serdi ve başını keserek kıyafetleriyle onu Vahran'a götürdü. Bu olaydan sonra Tineo'nun sağ elinin parmağının tırnağı yaralı kaldı ve Oruç Reis'in yere düşerken yaptığı darbeden dolayı bu yaranın olduğunu söyleyerek, ömrünün

sonuna kadar gururla taşıdı. Böylelikle 1518'de Oruç Reis'in hayatı bu şekilde son buldu ve eğer yaşamış olsaydı elinde bulundurduğu güçle Hıristiyanlık için büyük tehlikeler yaratabilirdi. Böylelikle Oruç Reis'in tüm istekleri son buldu. Ve kaderin bir cilvesi olarak kayıkçılıktan başlayıp, Cezayir, Tunus ve Tlemsen'in krallık mertebesine kadar yükseldi".

Notlar

1 Eduardo Ontiveros y Herrera, *La política norteafricana de Carlos I*, CSI, Instituto de Estudios Africanos, Madrid, 1950, 17.

2 Kâtip Çelebi, *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan*, [Sobre las Guerras de Mar], Tercüman 1001 Temel Eser, Cilt I, İstanbul, 1980, 40-48.

3 *Gazavat-ı Hayreddin Paşa*'nın birkaç Türkçe versiyonundan bahsedilebilir. Bunların hepsi Topkapı Sarayı'nın Revan Köşkü Kütüphanesi'nde bulunan (1291, 1292 ve 1099 sayılı) manzum nüshalara ve İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'nin Türk el yazmaları bölümündeki (94, 2459, 2490 ve 2636) sayılı mansur nüshalara dayanır. *Hayrettin Paşa'nın Hatıraları*'nın ilk yayınlarından birini, 1965 yılında *Hayat Tarihi Mecmuası* dergisinde 10 bölüm halinde Yılmaz Öztuna gerçekleştirdi. Daha önce belirtilen 2459 sayılı el yazmasına dayalı bu çeviri 1989 yılında (Yılmaz Öztuna, *Barbaros Hayrettin Paşa'nın Hatıraları*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1989) kitabı halinde yeniden basılmıştır. Belirtmek gerekir ki M. A de Bunes ve E. Sola tarafından yayınlanan çeviri Y. Öztuna tarafından çevrilen el yazması metni ile büyük benzerlikler taşımaktadır (M. A de Bunes y E. Sola, *La vida y Historia de Hayradin, llamado Barbarroja* [Barbaros Lakaplı Hayrettin'in Hayatı ve Tarihi], Universidad de Granada, İspanya, 1997). Diğer bir Türkçe versiyonu, M. Ertuğrul Düzdağ tarafından gerçekleştirilen 2636 sayılı el yazmasına dayalı 1973 yılında romanlaştırılmış yazı çevrimidir (*Barbaros Hayrettin Paşa'nın Hatıraları*, 2 Cilt, Tercüman 1001 Temel Eser, 1973). Bu tarihten sonra bu versiyonun yazı çevriminin birkaç baskısı daha gerçekleşmiştir (Bkz. *Barbaros Hayrettin Paşa'nın Günlüğü. Akdeniz Bizimdi*, Türdav Yay., İstanbul, 1990, 9. baskı). Ahmet Şimşirgil 2003 yılında yayınlanan (Babıali Kültür Yay., İstanbul, 2003) *Kaptan Paşa'nın Seyir Defteri* adlı eserinde sonuçlanan 94 ve 1099 sayılı (manzum ve mansur) el yazmalarıyla çalıştı.

4 Prudencio de Sandoval, *Historia de la Vida y Hechos del Emperador Carlos V*, Ediciones Atlas, Madrid, 1955, 101.

5 Francisco López de Gómara, *Crónica de los corsarios Barbarrojas*, Ediciones Polifermo, Madrid, 1989, 19.

6 Miguel Angel de Bunes, "Cortes y los hermanos Barbarrojas, vidas paralelas en los escritos de Francisco López de Gómara", *Revista de Indias* içinde, cilt XLVIII, Nr.181, 1987, 902.

7 Diego de Haedo, *Topografía e Historia General de Argel*, Sociedad de Bibliófilos Españoles, Madrid, 1927, 247.

8 Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Osmanlı Klasik Döneminin Üç Hükümdarı. Fatih, Yavuz, Kanuni*, TTK Yay., Ankara, 1991, 181.

9 Philip Gosse, *Los Corsarios Berberiscos*, Espasa-Calpe, Madrid, 1973, 22.

10 Jean-Louis Belachemi, *Barbaros Kardeşler* [Los hermanos Barbarroja], çev. Nihal Önol, AD Yayıncılık, İstanbul, 1997, 32.

11 Andrew C. Hess, "The Moriscos: An Ottoman Fifth Column in Sixteenth-Century Spain", *The American Historical Review* içinde, LXXIV, no. 1, 1968, 1-24.

12 Ertuğrul Önalp, "Dragut, Héroe o Villano", *Historia 16* içinde, no 354, Ekim 2005, 50-51.

13 Dorothy Vaughan, *Europe and the Turk. A pattern of alliances 1350-1700*, Liverpool, 1954, 97.

14 Emilio Sola, "Aruch Barbarroja, el corsario que llegó a ser rey", *Historia 16* içinde, Haziran 1989, 86.

15 Yaşar Yücel-Ali Sevim, *age.*, 182.

16 Juan F. Pardo Molero, *La defensa del imperio, Carlos V, Valencia y el Mediterráneo*, Sociedad Estatal Centenarios del Felipe II y Carlos V, Madrid, 2001, 690.

17 M. De Chenier, *Recherches historiques sur les Maures et Histoire de l'Empire de Maroc*, 354-355.

18 Francisco López de Gómara, *Guerras de mar del Emperador Carlos V*, Ed. de Miguel Ángel de Bunes y Nora Edith Jiménez, Sociedad Estatal Centenarios del Felipe II y Carlos V, Madrid, 2000, 95-96.

19 Juan León el Africano, *Descripción de África*, Ed. de Serafín Fanjul, Barcelona, 1995, 222.

20 Francisco López de Gómara, *Guerras de mar... age.*, 95.

21 María Antonia Garcés, *Cervantes in Algiers. A captive's tale*, Varderbild University Press, Nashville, 2002, 21.

22 Francisco López de Gómara, *Guerras de mar...* s. 96-97; *Crónica de los corsarios...* 52-53.

23 Ernle Bradford, *The Sultan's Admiral. The Life of Barbarossa*, Hodder & Stoughton, Londra, 1969. Türkçe basımı: *Sultanın Amirali Barbaros Hayrettin*, çev. Zehra Ağralı, Sander Yayınları, İstanbul, 1970, 85.

24 Haedo, *age.*, 244.

25 *Age.*, 244.

26 Joseph von Hammer Purgstall, *Büyük Osmanlı Tarihi*, Üçdal Neşriyat, tarihsiz, 3. Cilt, 141.

27 Fuad Carım, *Türklerin Denizciliği. Oruç Reis ve Garb Ocakları*, Berksoy Matbaası, 1965, 51-52.

28 Muzaffer Arıkan-Paulino Toledo, "Türk Deniz Tarihi ile İlgili Belgeler III. İspanya, Kuzey Afrika ve Barbaros Hayrettin Paşa", *OTAM* içinde, Ankara Üniversitesi, Nr. 3, 1992, 389-391.

29 Fuad Carım, *Cezayir'de Türkler* [Los turcos en Argel], Sanat Basımevi, İstanbul, 1962, 17.

30 Halil Inalcik, *The Ottoman Empire. The Classical Age. 1300-1600*, Phoenix, Londra, 1995, 34.

31 G. Yver, "Cezayir", *Islam Ansiklopedisi*, içinde cilt III, M.E.B., 2001, 136.

32 Laugier de Tasi ye göre (*Cezayir Krallığının Tarihi*, Madrid, Pantaleón Azuar, tarihsiz, muhtemelen XVIII. yy., s. 27, E. Ontiveros y Herrera, *age.*, 16) çatışma, Haedo ile hem fikir olarak, Tlemsen'e sekiz fersah uzaklıkta Huexda nehrinde olmuştur. Bkz. *age.*, s. 246. Buna karşılık, Prudencio de Sandoval, Oruç'un Tlemsen'e otuz fersah uzaklıkta, Dugudu krallığında, Zara'da öldürüldüğünü söyler. Bkz. *age.*, 101.

33 Ayrıca bkz. *Crónica de los corsarios Barbarrojas*, Ediciones Polifermo, Madrid, 1989, 58-61.

Ana María Carabias Torres*

İSPANYA'DA TÜRKLERE KARŞI YAPILAN DENİZ SAVAŞLARIYLA İLGİLİ BELGELERİN İNCELENMESİ: BARRANTES MALDONADO ÖRNEĞİ

İber Yarımadası'nda V. Carlos devrinde, Akdeniz'de ve kıta Avrupasında Türklerle ilgili toplanan belge ve kroniklere değinmek için çıkış noktası olarak Pedro Barrantes Maldonado'nun 1566'da basılan ve Türkler'in 1540 yılında Cebelitarık'a yaptıkları saldırıyı konu alan eserini ele alacağım.

Akdeniz'deki askeri çatışma, neredeyse Yeniçağ boyunca İspanyollar ve Türkler arasındaki ilişkilerin "ortak paydası" olmuştur. Bu yüzyılın başında Martínez Torres, Fernand Braudel'in *La Méditerranée* adlı eserini ya da aynı yazarın *En torno al Mediterráneo* (Barcelona: Paidós, 1997) adlı çalışmasının içinde yer alan "Los españoles y el norte de África de 1492 a 1577" (1492'den 1577'ye İspanyollar ve Kuzey Afrika) başlıklı bölümünü gündeme getiriyordu. 1980'i takip eden yıllarda esirler ve dönmeler üzerine yapılan yeni araştırmalar Braudel'in çalışmalarının önemini iyice ortaya çıkardı.[1] Son 25 yılda Emilio Sola,[2] Miguel Ángel de Bunes[3] ve Fernando Fernández Lanza[4] gibi İspanyol araştırmacılar tarafından yayınlanan pek çok çalışmayı ya da Diego Téllez Alarcia'nın İspanya'nın Kuzey Afrika dış politikasıyla ilgili o harika makalesini düşünelim.[5] Bu çalışmalar sayesinde Akdeniz ve Osmanlı İmparatorluğu sadece Avrupa'da değil, Türkiye'de de "yeniden keşfedildi". Bunes ve Beytaş son zamanlarda yaptıkları çalışmalarında yeni bir Türk siyasi rejiminin yaratılması sürecinde bu imparatorlukla ilgili tarih yazıcılığında meydana gelen değişimi analiz ettiler.[6]

Martínez Torres, bu çalışmayı kaleme aldığında, II. Felipe'nin ölümünün ve V. Carlos'un doğumunun 500. yıl kutlamalarını takiben İspanya tarihindeki en kapsamlı tarih yazıcılığı araştırma süreçlerinden biri baş-

* Prof. Dr., Salamanca Üniversitesi, Orta, Yeni ve Yakınçağ Tarihi Bölümü.

lıyordu. Braudel'in ve diğerlerinin,[7] diğer pek çok konu yanında 16. yüzyılda Akdeniz siyaseti meselesini irdeleyen, ellerine su dökmekte zorlanılacak eserleriyle birlikte her türde bir araştırma silsilesi gündeme geldi. 1500'lü yıllarda meydana gelen olayların inceleme yöntemlerini analiz etmek için bir araç olarak Pedros Barrantes'in 1540'ta Cebelitarık'a yapılan saldırıyla ilgili yayınladığı metin üzerinde duracağım.

Pedro Barrantes Maldonado Kimdir?

İspanyol asıllı bu tarihçi hakkında yeterli bilgiye sahip değiliz. *Dialogo entre Pedro Barrantes Maldonado, y vn cauallero estrangero que cuenta el saco que los turcos hizieron en Gibraltar. Y el vencimiento y destruycion pue la armada de Españhizo en la de los turcos. Año. 1540...*[8] (Pedro Barrantes Maldonado ve yabancı bir beyzade arasında geçen Türkler'in Cebelitarık'ta yaptıkları yağmayla ilgili diyalog. Ve İspanyol donanmasının Türk donanmasını yenmesi ve yok etmesi. Yıl 1540) başlığıyla basılan kitabın, yazarı Maldonado'dan daha meşhur olduğu söylenebilir.

Söz konusu olan metin, önce bir kitap, daha sonra da başka bir kitabın devamı olarak yayınlanan, modern sayfalandırma sisteminden yoksun (böyle olması alıntı yapılmasını zorlaştırmaktadır) 96 varaklık (192 sayfalık), *octavo*[9] bir metindir.[10] Referans olarak kullandığım Salamanca Üniversitesi Kütüphanesi'nde bulunan kopyasının kapağında *Coll Soc Iesu Salm, ex dono Regum* ve bunun devamı olarak da el yazısıyla *De la librería* yazılı mühür bize bu kitabın Salamanca Cizvit Compañía Okulu kütüphanesine ait olduğunu göstermektedir.

Yazar, saldırıdan hemen sonra Cebelitarık'ın savunmasına koşan askerlerden biri olduğunu söylemektedir. Tarihçi Pedro Barrantes Maldonado'nun 1510 yılında Alcántara'da (Cáceres) doğduğunu ve anne tarafından San Pedro de Alcántara'nın erkek kardeşi olduğunu biliyoruz. Önce, 1532'de orduya yazılmış ve Türklere karşı Macaristan'ın savunmasına katılan Béjar Dükü'nün silahtarı olarak çalışmıştır. (Kitabında bundan bahseder.) [11]

Pedro Barrantes bu savaşlara şahit olmuş biri olarak, İspanyol birliklerinin cesaretini öven birkaç *canción* (şanson) ya da *trova* (mani) da yaz-

mış ve bunları kim olduğunu bilmediğimiz kız arkadaşına atfetmiştir. (Varak 3, önyüz.) Başlığı şöyledir:

> "Pedro Barrantes Maldonado Almanya'da İspanyollarla birlikte Türklere karşı savaşa katıldığında İspanyolların ve pek Muhterem Bejar Dükü'nün aynı savaşta gösterdiği büyük cesaretini anlatan aşağıdaki trobalarla bir romans yazmıştır." (Yer, isim, yıl belirtilmemiştir) 6 varak.[12]

1540'ta İspanya'ya geri döndüğünde Medinasidonia Dükü'yle irtibata geçmiş, dük de ona sülalesini anlatan bir kronik yazma görevi vermiştir. Barrantes 1544 yılına kadar bu işle meşgul olmuştur. Bu çalışmadan sadece yıllar sonra yayınlanan bir kitapta bahsedilir:

Illustraciones de la Casa de Niebla y hechos de los Guzmanes, señores de ella. Pedro Barrantes Maldonado. Madrid: Imprenta Nacional, 1857. (Niebla sülalesinin resimli tarihi ve dük olan Guzman'ların maceraları. Pedro Barrantes Maldonado. Madrid: Imprenta Nacional, 1857.)[13]

Bu eserde sanki Niebla sülalesi ve Medinasidonia düklerinin gerçek kökenlerinin silinmesine yönelik olarak verilerin toplanmasının emredildiği görülmektedir. Barrantes, Medinasidonia dükü don Juan Alonso de Guzmán'ın verdiği gerçek soy ağacının izlerini silerek, Leon'lu bir asilzade ve mirasyedi olan Isabel'in gerçek oğlu olduğunu beyan etme görevini kabul eder. Juan'ın babası, Sevilla'nın fethine çağrılır. Bu görev esnasında hayatını kaybeder. "Deniz aşırı bir yerde" gerçekleştiğini bildiğimiz doğum 1256 yılının Aziz Ildefonso gününe denk gelir ve bir erkek çocuk dünyaya gelir. 1249 ve 1271 yılları arasında Marakeş krallığında yaşanan ani değişiklikler göz önüne alındığında Alonso, Almohade sülalesi ve Benamarines sülalesinin başa geçtikleri ilk yıllarda doğmuş olabilir. Ne de olsa Marakeş'te dışarıdan paralı Hıristiyan asker getirmek moda değildir.[14]

Niebla sülalesinin kronikçisi olarak üzerine aldığı bu görev şüphesiz Barrantes'e diğer yaptıklarından çok daha fazla ün getirmiş ve bu eserde Kristof Kolomb ve Amerika'nın keşfi gibi meselelerle ilgili konuya ilişkin tarihi veriler bulabilenler olmuştur.[15] Niebla sülalesinin soy ağacıyla il-

gili çalışmasını yazarken, bir yandan da dikkat çeken bir başka eseri olan *Crónica del rey D. Enrique tercero, de este nombre, con la casa de Castilla y León, que otros Ilaman el Doliente, hijo del rey D. Juan el I.*'ni[16] (Kastilya ve León sülalesinden gelen, Kederli olarak da tanınan Kral don I. Juan'ın oğlu Kral III. Enrique Kralı'nın kroniği)" yazmıştır.

Yazarın 1541 yılında tamamladığını söylediği 38 varaktan oluşan metnin sonunda şu ibare vardır:

> Son. Pedro Barrantes Maldonado, Sanct Lucar de Barrameda'da, Senyör Niebla Kontu'nun yüce makamında kederli Kral don Enrique'ye ait kroniği bitirmiştir. Yüce Tanrımızın 1541. yılı, 4 Temmuz.

Bu metin ayrıca, Pedro López de Ayala'nın da doğruladığı gibi, verdiği bilgilerin doğruluğu açısından da eşsizdir.[17]

Barrantes Maldonado'nın Kaleminden Cebelitarık'a Yapılan Saldırı:

Konu

Bir dizinden yoksun olmakla beraber kitap iki bölümden oluşmaktadır ve birinci bölümün içinde dört ara başlık vardır: Türklerin kökleri, Cebelitarık'a gelişleri, şehrin genel bir tarihi.

Tematik olarak incelendiğinde, eserde öncelikli olarak üç konu vardır: Cebelitarık tarihi ile Osmanlı tarihi, şehre yapılan saldırı, bu saldırının akabinde İspanyol karşı saldırısı. Kitap, seçilen edebi türün hayli isabetli olduğunu ispatlamaya çalışan ve veciz bir şekilde içeriğini açıklayan kitap özeti denebilecek bir bölümle başlar:

> Diyaloğun konusu: Pedro Barrantes Maldonado, Türkler'in Cebelitarık'ı yağmalaması sebebiyle bu şehre yardıma gittikten sonra, geri dönerken yolda bu kadar çok silahlı askerin bulunmasına bir anlam veremeyen yabancı bir beyzadeyle karşılaşır ve beyzade kendisine sorular yöneltir: Barrantes Maldonado da onun sorularını yanıtlar. Soru-cevap şeklindeki diyaloglarla Türk donanmasının Cebelitarık'a gelişi ve

İspanyol donanmasının Türk donanmasını yenilgiye uğratması uzun uzun anlatılır. Bu olay 1540 yılının 10 Eylülünde cereyan etmiştir.

Başka bir deyişle, Barrantes bir yandan Türklerin yağmasını, diğer yandan da İspanyol karşı saldırısını anlatmayı hedef alıyordu. Daha sonra da belirttiği üzere İspanyollar Türklerin bu hayli cüretkâr tavırları karşısında *intikam* almaya karar vermişlerdi. Eserde tez ve antitez bir araya gelmiştir: saldırının intikamı olarak Türk donanmasını yenilgiye uğratan İspanyol donanmasının parlak zaferi ve İspanyol savunmasının başarısızlığı. Harekât ve karşı harekât. Barrantes tarafından açıkça belirtilmese de benzer bir saldırının herhangi bir düşman için sonuçlarını örneklemek amacıyla yan yana getirilmiş birbirinden bağımsız iki tarihi olay.

Cebelitarık Tarihi

Barrantes okura Herkül sütunlarından biri olan (diğeri Ceuta'da Abyla kayalığındadır) ve Roma kolonizasyonunu yaşayan Cebelitarık'ın Fenikece (Alube) ve Yunanca (Calpe) isimlerini hatırlatır. Doğal olarak, Müslüman işgalini anlatır ve Tarık'ın buraya inşa ettiği kaleden bahseder. Daha sonra şehrin tarihiyle kronik yazarlığını yaptığı Niebla sülalesinin tarihini bir arada ele alır. Savaş teknikleri ve silahlar konusundaki gelişmelerden de bahseder: Mızraklardan arkebüzlere ve deriden yapılmış kalkanlardan değirmi kalkanlara nasıl geçildiğini ve buna benzer değişiklikleri anlatır.

Bundan çok uzun bir süre sonra Ignacio López de Ayala, şehrin tarihini yazan pek çok tarihçiye kaynak olacak[18] *Historia de Gibraltar* (Cebelitarık Tarihi) (Madrid: Antonio de Sancha, 1782)[19] adlı bir eser yazacaktır. Bu ilk metinler dikkatli incelendiğinde en azından Barrantes'in eserini kaleme aldığı 1540 yılına kadar López de Ayala ve diğer pek çok yazarın eserin Barrantes'in *Diálogo*'unu kaynak olarak temel aldığı sonucuna varılır. İçerdiği bilgi ve dil aynıdır. Barrantes daha sonra da, 20. yüzyıla kadar Cebelitarık tarihinin yazımında ana kaynak olmuştur.

Türk Tarihi, Türklerin Gelenekleri ve 1540'ta Cebelitarık'a Saldırmaları

Bu kitabın esas bölümüdür. Barrantes, Paolo Giovio'nun eserinden alıntılar yaparak Osmanlı İmparatorluğu'nun gelişmesini ve sultanların ta-

rihini sayısız tarih hatasıyla anlatır Türklerin "Yunanistan'ı ele geçirip, Arabistan'ı fethederek ve İran'a karşı kendilerini savunarak Asya'nın hükümdarları olmasını sağlayan" savaşçı karakterini ve komutanlarının büyük cesaretini ayrıntılı bir şekilde nakleder.

Uzun uzun yeniçerilerin gözü pekliğinden bahseder: Bunların büyük bir kısmı Yunanistan eyaletlerinde Türklere vergi vermek zorunda olan Hıristiyan çocukları ya da savaşta ele geçirilen delikanlılardır... Bunlar Türk'ün sağ koludur, Barbaros'un selametidir. Öyle vahşidirler ki "on ya da on iki bin tanesi İspanya'yı fethetmeye ya da en azından bu topraklara akın etmeye yeter" (s. 7). Yeniçerileri İspanyolların *tercios viejos*'uyla[20] kıyaslar. Ne kadar vahşi olduklarını ispat etmek için de, Yunanlılara, Doğu'daki Hint topraklarına giden Portekizlilere, Macarlara ya da Boğdanlılara, Eflaklılara ya da Rodoslulara sorulmasını önerir (s. 8). Özellikle, üç kardeşin en büyüğü olan ve "eğer Türk değil de Hıristiyan olsaydı, özellikle deniz âleminde başarılı ve harika bir kumandan" olarak nitelendirebileceğini söylediği Barbaros için övgü dolu sözler kullanır (s. 16). Başka bir yerde de "eğer dini olsaydı ve teslim olanlara verdiği sözü tutsaydı, onun iyi bir kaptan olduğunu söyleyebilirdik, ama 'kötü ve iğrenç bir adam olarak her şeyi mahvetti' ifadesini dile getirir. (s. 17)

Ayrıca geleneklerinden kısaca söz eder ve bunları anlamadığı için özellikle evlilik ve sofra adabı gibi konularda Türkleri İspanyollardan ayıran âdetleri alaya almakla yetinir. Türklerin dört tane kadın ve "istedikleri kadar odalık" alabildiklerini, ama cinsel birleşme dışında bunlarla hiçbir iletişim kurmadıklarını, onlarla sokakta konuşmadıklarını, hatta yanlarına bile oturmadıklarını söyler. Türk erkeklerinin hayli kıskanç olduğunu ve "bu sebeple de kadınların yüzlerini sadece kocaları tarafından tanınabilecek şekilde örterek sokakta dolaştıklarını" anlatır (s. 10). Şarap içmeyip domuz eti yemediklerinden, "aklıselim sahibi erkeklerden ziyade mızmız çocuklara benzedikleri" yorumunu getirir. Oruç tutma âdetiyle de alay ederek şöyle der: "Oruçlarıyla dalga geçebilmeniz için size malzeme olsun diye şunları söylemek istiyorum: oruç tuttukları gün ne yerler, ne içerler, kadınlarla birlikte olmaları da iğrenç karşılanır. Akşam olunca ise kıtlıktan çıkmış gibi yerler... kendilerini her çeşit şehvete verirler. Böylelikle bunun dü-

zenden ziyade düzensizlik olduğunu görebilirsiniz" (s. 9). Mağripliler gibi sünnet olduklarını, günde beş vakit namaz kıldıklarını, bedensel temizliklerini yaptıklarını, ama "ruhen iğrenç ve pis" kaldıklarını da söyler. Lakin Türklerin farklı inançlara ve yaşam şekillerine duydukları saygıyı belirtmekten de geri kalmaz ve Türkler arasında farklı gelenek ve örfte sahip insanların, bu farklılıklar yüzünden aralarında anlaşmazlık çıkmadan yaşadığını da ima eder.

Yabancının ne çeşit kanunlarla yönetildiklerini sorması üzerine şöyle der:

> ... Size hiçbir kanunla yönetilmediklerini söylebilirim, ama görünüşe bakılırsa daha ziyade Muhammed'in tarikatına yakınlık duyuyorlar. Tek bir ortak kanunla, kısas kanunuyla.

Türklerin o zaman Cebelitarık'a saldırma kararı verdiklerini, dolayısıyla savaşı "kazançа dönüştüreceklerini" açıklar (s. 6). Çünkü, der, "bazıları Barbaros'un Cebelitarık ve Curta'nın, yani bu boğazın anahtar bölgelerinin, özellikle de Cebelitarık'ın, hükümdarı olmak için sahip olduğu pek çok şeyi vereceğini duyduklarını söylediler" (s. 7). Esaretten kaçan bazı Türklerin bölgeyi çok iyi bildiğini ve imparatorun Flandra'da, İspanyol donanmasının da Sicilya'da bulunduğundan ve bağbozumu mevsimi olması nedeniyle nüfusun büyük bir kısmının da kırsal bölgede olduğundan da haberdar olduklarını belirtir.

Bu şekilde şehrin savunmasız kaldığı bir anda şehir kapılarını, sokakları, hatta şehir halkından bazı kişileri de tanıdıklarından böylesine riskli bir girişimde bulunabilmişlerdi. Talihsizlikler silsilesinin doruğu olarak vali de o esnada şehirde bulunmuyordu ve savunma için yeterince barut olduğu halde, kasabada bunu kullanacak bir tek top bile yoktu.

Barrantes, saldırıyı çok ayrıntılı bir şekilde nakleder. Sadece dört saat[21] süren saldırıyı 80 sayfada anlatır. Ayrıntılarla, isimlerle ve olay anlatıları ile dolu bir tasvir sunar. Türklerin, nasıl İspanyol donanması kılığında körfeze vardıklarını, şehrin gözcüleri Türk olduklarının farkına varmasın diye kürek çeken Hıristiyanları konuşmaya zorladıklarını, tan vakti karaya

çıkıldığını, şehrin en fakir semtinin ve San Francisco ve Nuestra Señora de Europa keşişlerinin bulundukları mahallenin nasıl yerle bir edildiğini anlatır. Türklerden kaçarak alelacele aslında kapısı kapalı olan kaleye girmeye çalışan kalabalığın altında ezilip kalan pek çok kadın ve çocuğun boğularak ölmesi gibi saldırının dolaylı sonuçlarından da bahseder. Bir Arap esirinin saldırıdan haberdar olunca, kör ve ihtiyar olan efendisini kucaklayarak kaleye çıkarması gibi kahramanca olaylar da anlatır. Ve son olarak da, Türklerin nasıl esirler ve değerli ganimetlerle gemilerine döndüklerini, üç gün boyunca davullar ve kösler eşliğinde "yiyip, şarkı söyleyip eğlendiklerini", onlara sahilden hiçbir şey yapamayan Cebelitarık halkıyla açık açık dalga geçtiklerini söyler.

Son olarak da, o zaman Sanlúcar'da bulunan, soy ağacını hazırladığı Medinasidonia dükü don Juan Alonso de Guzmán'ın yardım birliklerini hazırlama konusundaki cesaretinden ve iradesinden bahseder, adamlar, atlar, silahlar ve levazımdan ibaret büyük bir hareketin başlatıldığını, ama bunun pek bir işe yaramadığını, çünkü Türklerin bunlar gelmeden önce çekip gittiklerini anlatır.

İspanyol Donanmasının Türk Donanmasına Yaptığı Karşı Saldırı

Barrantes, sanki başka bir eserden bahseder gibi sonradan şunları ekler:

> Pedro Barrantes Maldonado'nun Türk donanmasının Cebelitarık'tan çıktıktan sonra yaptıklarını, İspanyol donanmasının amirali don Bernardino de Mendoza'nın Türk donanmasına nasıl denizden savaş açtığını ve onları yendiğini, büyük bir kısmını öldürüp esir aldığını ve Türklere ait on gemiyi ele geçirdiğini ve yedi yüz elli Hıristiyanı kurtardığını anlatan tarihi.

Farklı bir iç kapağı olan bu bölümde Barrantes, İspanyol donanmasının amirali Santillana Markisinin soyundan gelen don Bernardino de Mendoza'nın askeri ve kişisel meziyetlerine methiyeler yağdırır. Anlatı, yaşanmış olaylardan ibaret bir kronik yazımına benzer, çünkü Barrantes

özellikle de Türk donanmasından bahsederken tasvirlerini, duygularını ve düşüncelerini metne ekler. İspanyolların Türkleri kandırmak ve ani bir saldırıda bulunmak için on dört gün boyunca kaldıkları Vélez de la Gomera kasabasından çıkmalarını beklemelerini doğrudan ve gerçeğe uygun bir şekilde anlatmayı amaçlamaktadır. Zafer durumun gerektirdiği gibi bir karşı saldırı olarak ve işgalci Türklere ceza olarak, herkese Akdeniz'de kendine ait olan yeri bildirmek amacıyla planlanır.

Eserin özellikleri

Barrantes'in çalışmasını *Diálogos* (Diyaloglar) başlığıyla sunduğunu, Endülüs'te Sevilla istikametinde yapılan bir yolculuk esnasında metnin yazarıyla, ona ve kendisine bu konu hakkında sorular yönelten ve sözde Amerika'ya giden filolardan birine katılacak olan bir yabancı arasında geçen kurgusal bir konuşmanın söz konusu olduğunu gördük. Eski Yunan'da sıkça kullanılan didaktik nesrin bu kendine has edebi türünü, yani münazara aracılığıyla öğrenmeyi ve keşfi sağlayan bilişsel bir metot olarak çok önem kazanan diyaloğu kullanır. Hümanizm, diyaloğu yeniden hem edebi, hem bilimsel ifadede bir moda haline getirmişti. Bu okura yakın bir konunun öne sürülme şekliydi, bu yüzden de bilginin iletilmesinde etkili ve doğrudan rol alıyordu. Rönesans devrinde bu yönteme çok sık başvuruluyordu. Platon'dan Galileo'ya aralarında Ciceron, Boethius, Capella, Erasmus, Valdés kardeşler ve Fray Luis de León'un da bulunduğu pek çok kişi tarafından kullanılan bu yöntem 18. yüzyılda deneme gibi didaktik türlerin ortaya çıkmasıyla daha az kullanılır oldu.

Metnin içinde, yazıldığı tarihe ilişkin bilgiye rastlanmaz, sanki olaylar vuku bulurken yazılmış gibidir. Anlatımda, olaylar daha yeni meydana gelmiş, yazar da orada mevcutmuş gibi bir üslup kullanılmıştır. Söz gelimi, 1532 yılından bahsederek sekiz yıl önce Türklerin Almanya içlerine ilerlemesi gibi gerçekten kendisinin tanık olduğu olayları naklettiği bazı hikâyeler de bunu doğrular niteliktedir.

Tipik bir Rönesans eseri olan kitapta, Hümanistlerin yazım tarzlarına uyarak klasik metinlerden [*Eclesiastés (İncil)*, Aristoteles *De la naturaleza de los animales* (Hayvanların Doğası)], Plinio, Paolo Giovio, Seneca gi-

bi meşhur bazı Grek ve Latin yazarlarla, Sevilla'lı Isidoro *Las Etimologías* (Etimolojiler) ve bilge Alfonso *General Historia* (Genel Tarih) gibi bazı Ortaçağ yazarlarından alıntılar yapılmaktadır. Düşmanların köklerini sorgulayan şu alıntı belki de en ilginç olanıdır:

> Bu Türkler kim ola ki, ben ne Latin ne de Grek tarihçiler arasında, ne bunlardan bahseden ne de kısa bir sürede nasıl böylesine yükselebildiklerini anlatanını hiç görmedim?

Bu cevapsız kalan bir sorudur.

Barrantes'in kullandığı Hıristiyan hümanizminin diğer tipik bir özelliği de astrolojiye ve müneccimlere başvurulmasıdır. Son kısıma gerçekten ilginç bir bölüm ekler ve bunun Grekoromen dünyadan geldiğini söyler. Barrantes Türk ordusunun başlarının savaşa girmeden ya da önemli bir karar almadan önce, fal baktırdıklarını ve eğer olumsuz bir sonuç alınırsa bu girişimden vazgeçtiklerini anlatır:

> İspanya ve İtalya'da vakit geçirmek için satılan kitaplara benzer, yapmak istedikleri bir seferin iyi ya da kötü gideceğini, hamile bir kadının erkek mi yoksa kız çocuk mu doğuracağını ve buna benzer şeyleri haber veren bir kitaba bakarak fal bakarlar. Bizim eğlenmek ve vakit geçirmek için yaptığımız bu işi, Türkler aksine bu kitabın yalanlarına ve saçmalıklarına büyük bir inanç duyarak yaparlar, eğer kitapta fal çıkmazsa ne sefere çıkarlar, ne de başka işlere girişirler. Eğer olumlu çıkarsa, asla yerine getirmekten vazgeçmez, fırsatı kaçırmazlar...

Anlattığına göre, Cebelitarık'a yaptıkları saldırıdan sonra Türkler İspanya sahillerinde, aralarında Motril'in de olduğu pek çok yerde bu saldırıyı tekrarlamak için fal baktırmış, ama *falları çıkmamış* ve böylece yeni bir saldırıya geçmeden Cezayir'e çekilmeye karar vermişler. Okur ister istemez Türk gemilerinde meydana gelen bu olayları şahsen yaşamayan Barrantes'in bunlardan nasıl haberdar olduğunu sorgular ve kitabına ek-

lediği, tüm düşman Türklerin ölümüyle son bulan 8 Ekim 1540 tarihli son savaşın kendisine başka biri tarafından anlatılmış olduğunu düşünür. Böylelikle okur Barrantes'in anlatısının bir kısmının, Cebelitarık'a yapılan saldırı gibi doğrulanabilir tarihi bir olayın romanlaştırılmış biçimi olduğunu düşünüp yazarın diğerlerini neden uydurma ihtiyacı duymuş olabileceğini kendine sorar. Daha sonra bu soruya farazi bir cevap verecektir.

Sonuç

Barrantes'in eserinin konusu Türklerin 1540'ta Cebelitarık'a yaptığı saldırıdır. Bu, Türk sultanlarının Avrupa ve Akdeniz'de yayılma politikalarının bir sonucu olarak Osmanlı dünyasının İspanya'yla yeniden ilgilendiğini göstermektedir.[22] Barrantes kitabını yayınladığında, Cebelitarık surları V. Carlos'un emriyle yeni bir saldırıyı engellemek için onarılmıştı.

Türk dünyasını anlama sorunları ya da en azından İspanya'da farklılıklara duyulan saygı kurumsal olarak Osmanlı Devleti'nin İspanya'daki büyükelçisi Ahmet Vasıf Efendi'nin saraya geldiği ve kral III. Carlos'la muhteşem bir ilişki kurduğu 1787 yılına dek tasdik edilmemiştir.[23] Barrantes zamanında "Türk" en büyük düşmanlardan biriydi. V. Carlos'un imparatorluk politikası Osmanlı İmparatorluğu'nun müttefikleri olan korsan saldırılarına karşı bir korunma politikası olmaya devam ediyordu.[24] Nitekim anneannesi Katolik Isabel devlet yönetiminde Türklere, korsanlara ve müttefiklerine karşı müthiş bir korku sergilemekteydi.[25] Bu sürekli savaş halinin en bilinen sonuçlarından biri, satışından ya da fidyesinden ekonomik çıkar sağlamak için esir edilen binlerce bireyin özgürlüğünü kaybetmesi oldu.[26] Diğer bir önemli sonuç da Avrupa'nın Osmanlı İmparatorluğu aracılığıyla Doğu'yla yaptığı ticaretin gelişmesiydi. Nuri Yurdusev bu durumu, tezat bir şekilde, Avrupa kimliğinin yaratılmasında anahtar konumda bir unsur olarak yorumlar.[27]

Katolik hükümdarların 1495'te *Bula Ineffabilis* ve 1509'da Sintra Antlaşması ile şekillenen Afrika'yı paylaşma planlarının ardından İtalya'da devam eden savaşların öncelik kazanması, Türk korsanları tarafından Akdeniz sahillerinin durmadan kana bulanması, Almanya'daki siyasi ve dini

sorunlar, Amerika'nın fethedilmesi ve kolonizasyonu, Berberilerin ülkesine ve Cebelitarık gibi birinci dereceden önemli stratejik bir kilit noktaya yöneltilen ilgiyi azaltıyordu. Ayrıca bu saldırının meydana geldiği tarihlerde imparatorun Tunus'a geçmesi ve orada kendine tabi bir kral başa geçirmesinin üzerinden sadece beş yıl geçmişti. Türk tehlikesi -Türklerin Macaristan'ı fethedip bir kez Viyana'yı kuşattığı, bir kez de şehre çok yaklaştıkları- düşünülürse, Cebelitarık'ın Carlos'un dış politikasında neden ikinci derecede önemli bir yere sahip olduğu anlaşılabilir. V. Carlos'un imparatorluğu ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki sınırlar o denli genişti ki -Macaristan, Napoli, Berberilerin ülkesi, hatta bir de Fransız-Türk ittifakı düşünülürse- sadece Cezayir ve Tunus seferi gibi tek bir noktaya yönelik harekâtlar korsan sorununun hâlâ devam ettiğini hatırlatır nitelikteydiler. Ama halledilmesi gereken daha acil sorunlar vardı.

Eğer bu siyaseti ekonomik bazda irdelersek, Amerika sorununun da işe karıştığını görürüz; dini açıdan bakacak olursak Almanya, jeopolitik olarak da Türk sorunuyla karşılaşırız. Bu da V. Carlos'un 1521 yılında Worms'da Luther'le neden karşı karşıya geldiğini açıklar.

Braudel'in yorumlarına göre Carlos meseleyi hemen kapatmıştır: Luther Hıristiyanlık dünyası sınırları içinde bir "iç" sorundu, oysa Türkler daha üst, hatta Amerika meselesinden bile daha ciddi düzeyde bir siyasi politika gerektirmekteydi. Türk sorunu çerçevesinde, en acil olan mesele Alman İmparatorluğu'nun kara sınırlarını ilgilendiren meseleydi.

Belki de Cebelitarık'a yapılan saldırı İspanya kralının Afrika'yı kontrol altına alma girişimine Berberiler tarafından verilen ilk cevaptır. İkincisi 1541'de Cezayir savunması olacaktır. Böylelikle Braudel'in dediği gibi İspanyol politikasının süreklilikten yoksun olması ya da Kamen'in dediği gibi İspanya'nın bir politikası olmadığı, sadece olaylar meydana geldikçe bunlara cevap vermekle yetindiği şeklinde yorumlanan Akdeniz'deki İspanyol politikasının ilk değişimiyle karşı karşıya kalıyoruz.

Türkler İspanyollarda korku uyandırıyordu. Bu korku her yerde yaşanıyordu. Rabe y Stratenwerth tarafından ortaya çıkarılan mektup koleksiyonu o zamanlar, özellikle de İber Yarımadasının doğu sahillerinde Barbaros'un gelmesinden duyulan korkunun gün ışığına çıkarılması açısından

önemlidir.[28] Bir saldırı haberi karşısında Gandia'daki Santa Clara rahibelerinin 1543'te çeşitli manastırlara taşınmaları gibi belirli olaylarda bu korku somut bir hale geliyordu.[29]

Bu koşullar altında, Barrantes'in çağdaşı Hernán López de Yanguas'ın *Farsa Turquesca* adlı edebi eserinde geçen *burlar la soberbia del Turco* ("Türk'ün kibriyle dalga geçmek") deyimi bir anlam kazanır. Mas, *Farsa*'nın I. Viyana Kuşatmasından önceki bir tarihte yazıldığını iddia ederken Hernando y Espejo, eserin yazılış tarihi olarak Barrantes'in Bejar Düküyle Almanya'ya gittiği yıl olan 1532'yi verir.[30] Aynı yıl V. Carlos İmparatoriçe Isabel'e Portekiz, Fransa ve İngiltere krallarından Türklere karşı yardım istediğini ve büyük bir başarı sağlayamadığını yazar. Fransa ve Türkler arasındaki ittifak Osmanlı tarihçilerinin "Avrupa'da Hıristiyan birliğinin bölünmesi" olarak tanımladıkları yeni bir güçler dengesi doğurmuştur.[31] İspanya'da ise bir misyonun yerine getirilmesi ya da bir haçlı seferinin başlatılması niteliğinde dinin korunmasına yönelik bir edebiyat ortaya çıkmıştır. Juan Cristóbal Calvete de Estella, Jean Bérot ve çağdaşlarının eserleri bu şekilde yorumlanabilir.[32] Monarşinin işine gelen propaganda, uygulamak zorunda olduğu katı mali politikayı da haklı çıkarmaktaydı.

Böylece, Türklere karşı yayınlanan bu enformasyon Katolik Monarşisi'nde aynı zamanda siyasi ve tanıtıcı bir silah olarak kullanılmış oluyordu.

Notlar

1 José Antonio Martínez Torres, "El alimento necesario para ir más allá": Fernand Braudel, "el mundo turco-berberisco y los estudios sobre cautivos y renegados (siglos XVI y XVII)," *Hispania Sacra*, 2001, 53 (108), 761-785.

2 Emilio Sola, *Un Mediterráneo de piratas: corsarios, renegados y cautivos*, Madrid: Tecnos, 1988. "Francos o libertos en el mundo turco-berberisco." *Historia 16*, 22 (262), s. (1998), 55-61. *Renegados, viajeros y tránsfugas: comportamientos heterodoxos y de frontera en el siglo XVI*. Torres de la Alameda, Fugaz Ediciones, 2000. *Los que van y vienen, información y fronteras en el Mediterráneo clásico del siglo XVI*, Alcalá de Henares Üniversitesi. Servicio de Publicaciones, 2005. Emilio Sola; José Francisco de la Peña, *Cervantes y Berbería*, Madrid: Fondo de Cultura Económica de España, 1996.

3 Bunes özellikle bu konuda ciddi bir tarihyazımının yeniden elden geçirilmesi gerektiği konusun-

da ısrarcıdır. Miguel Ángel de Bunes Ibarra, "Las crónicas de cautivos y las vidas ejemplares en el enfrentamiento hispano-musulmán en la Edad Moderna," *Hispania Sacra*, 1993, 45 (91), 67-82. *XVI ve La imagen de los musulmanes y del norte de África en la España de los siglos XVI y XVII. Los caracteres de una hostilidad*, Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1988. *Los Barbarroja*, Madrid: Aldebarán Ediciones, 2004. M. A. de "El Mediterráneo y los turcos, Lizbon uluslararası sergisi, İspanya seksiyonu. Lizbon, 1998, 191-211. Miguel Ángel de Bunes Ibarra; Emilio Sola, *La vida, y historia de Hayredin, llamado Barbarroja, Gavazat-I Hayreddin (la crónica del guerrero de la fe Hayreddin Barbarroja)*, Granada: Granada Üniversitesi Yayınları, 1997., Miguel Ángel de Bunes Ibarra; Halil Beytaş, "El Imperio Otomano y la República de Turquía. Dos historias para una nación," *Debate y perspectivas. Cuadernos de Historia y Ciencias Sociales*, 2002, (2), s 173-189. Mercedes García Arenal; Miguel Ángel de Bunes. *Los españoles y el Norte de África: siglos XV-XVIII*, Madrid: Mapfre, 1992. Miguel Ángel de Bunes Ibarra, Beatriz Alonso Acero, *Discurso militar en que se persuade y ordena la guerra contra los turcos*, Valenciana de la Concepción: Ediciones Espuela de Plata, 2004. Cipriano de Valera; Miguel Ángel de Bunes Ibarra; Beatriz Alonso Acero, *Tratado para confirmar en la fe cristiana a los cautivos de Berbería*,Valenciana de la Concepción: Ediciones Espuela de Plata, 2004.

4 Fernando Fernández Lanza, *La crónica de los turcos: fuente inédita española del siglo XVI para el mundo otomano*, Alcalá de Henares: Alcalá de Henares Üniversitesi. Servicio de Publicaciones, 1996. "Antonio de Herrera y Tordesillas, primer cronista mayor de Indias, autor probable de *La crónica de los turcos*, fuente manuscrita española de la segunda mitad del siglo XVI, fundamental para un sólido conocimiento del islam turco y para la reconstrucción de la mutilada *Historia Turchesca* de Giovanni Maria Angiolello," *Estudios de Historia Social y Económica de América*, 13 (1996), 279-303.

5 Diego Téllez Alarcia, "El papel del norte de África en la política exterior hispana (1474-1598)," *Tiempos modernos* 2000, 1. < http://www.tiemposmodernos.org/viewarticle.php?id=9&layout=html> [15 Eylül 2005'te bakılmıştır]. Ayrıca bkz. *El Mediterráneo en la Historia*, David Abulafia (Ed.), Barcelona, Crítica, 2003.

6 Miguel Ángel de Bunes Ibarra, Halil Beytaş, "El Imperio Otomano y la República de Turquía. Dos historias para una nación," *Debate y Perspectivas. Cuadernos de Historia y Ciencias Sociales, Las tinieblas de la memoria. Una reflexión sobre los imperios en la Edad Moderna*, 173-189.

7 Fernand Braudel, *II. Felipe zamanında Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*. México: F.C.E., 1976; J. H. Elliott, *İmparatorluk İspanyası. 1469-1716*. Barcelona: Vicens Vives, 1965. Diğerleri yanı sıra Geoffrey Parker'ın eseri. *II. Felipe*. Madrid: Alianza, 1984. *El éxito nunca es definitivo: imperialismo, guerra y fe en la Europa moderna*, Madrid: Taurus, 2001. Manuel Fernández Álvarez, *Carlos V: el César y el hombre*, Madrid: Espasa Calpe, 1999. *Felipe II y su tiempo*, Madrid: Espasa Calpe, 1998. Henry Kamen, *El gran duque de Alba: soldado de la España Imperial*, Madrid: La Esfera de los Libros, 2004.

8 *Impresso en Alcala de Henares: en casa de Sebastian Martinez, 1566. (Alcala de Henares'te Sebastian Martinez'in evinde 1566'da basılmıştır.)* Ben Salamanca Üniversitesi Kütüphanesinde bulunan kopyayı kullandım. Şu andan itibaren BUS- 32084 olarak anılacaktır. Ayrıca bknz. Julián Martín Abad, *La imprenta en Alcalá de Henares: 1502-1600*, Madrid: Arco-Libros, D.L. 1991).

9 Bir folyonun sekizde birlik parçası.

10 Tam olarak şu eserde: *Tres relaciones históricas: Gibraltar, Los Xerves, Alcazarquivir* [Pedro Barran-

tes, Juan Bautista de Morales, Diego del Castillo], Madrid: [isimsiz. (Imprenta de M. Ginesta Hermanos)], 1889.

11 Söz konusu olan sefer Kanuni'nin 1532 yılında çıktığı Alaman seferidir. V. Carlos'la bire bir karşılaşma arzulayan Kanuni'nin sefer hazırlıkları Kastilya'da büyük bir yankı uyandırmış, coğrafi uzaklığa rağmen Kastilya Krallığı'na bağlı bulunan pek çok asil bu savaşa şahsen katılmıştır. Bejar Dükü bunların başında gelir. Simancas Arşivi'nden çıkan belgeler arasında Bejar Düşesi'nin bu savaşa maddi yardımda bulunmak için İmparator'a mücevherlerini gönderdiğini bildiren mektuplar mevcuttur. Bkz. Özlem Kumrular, *El duelo entre Carlos V y Solimán el Mágnifico*, İstanbul, 2005, Ed. Isis.

12 Madrid Milli Kütüphanesi. R/9420. 1532 Bejar Dükü'nün Almanya'da Türk'e karşı savaşa gittiği yıl olarak gösterilmiştir.

13 Bu *Memorial Histórico Español: colección de documentos, opúsculos y antigüedades que publica la Real Academia de la Historia*'da yer almaktadır. Madrid: Imprenta Nacional, 1857, VIII, 534 s.) Federico Devis Márquez tarafından Cádiz'de yayınlan güncel bir baskısı da mevcuttur: Cádiz Üniversitesi Yayınları; [Sanlúcar de Barrameda]: Sanlúcar de Barrameda Belediyesi, 1998. Juan Maura. "Ilustraciones de la Casa de Niebla: una nota histórica sobre el 'predescubrimiento' de Cristóbal Colón." *Colonial Latin American Historical Review*, 5 (1996), 311-329.

14 Luisa Isabel Álvarez De Toledo, "Entre el Corán y el Evangelio" <http://www.webislam.com/BEI/Entre%20Coran%20y%20Evangelio/Coran_Evangelio1.htm> [20 Eylül 2005 tarihli başvuru].

15 Juan Francisco Maura, "Datos sobre Cristóbal Colón escritos por el cronista del duque de Medina Sidonia, Pedro Barrantes Maldonado, año de 1544." ("Medina Sidonia dükünün kronikçisi Pedro Barrantes Maldonado tarafından yazılan Kristof Kolomb'a dair bilgiler, 1544.") En *Norte* 352 (1989), 22.

16 Real Academia de la Historia. Madrid. 2/Ms. 42; *San Román* Koleksiyonu. Olim: 2-7-4/El yazması no. 77. Madrid'te başka bir baskısı mevcuttur: Manuel Galiano, 1868, 125 s.

17 Pedro López De Ayala, *Cronica de Enrique III* (Constance L. Wilkins ve Heanon M. Wilkins'in baskısı ve çalışması). Madison: Hispanic Seminary of Medieval Studies, 1992. Tarihi değer taşıyan diğer metinleri de şunlardır: *Sanlúcar de Barrameda'nın ilk senyörü* olan Seçkin Baron ve *pek talihli beyzade Don Alonso Pérez de Guzmán el Bueno'nun soyağacı ve maceraları*. Bu el yazması bugün Madrid Milli Kütüphanesinde bulunmaktadır. (El yazması no: 13139) *De los Beni Nasr o Naseríes de Granada* adlı eser ise İlmi Araştırmalar Yüksek Konseyi'nin Arap Araştırmaları Okulu'nun eski eserler bölümünde bulunmaktadır. (GR-E.Ara Kutu 71, 1). Devrinin adamları gibi o da dini eğilimleri olan biri olarak, önce kurtuluş ikinci olarak da Hz. İsa'nın çarmıha gerilemesi üzerine edebi bir deneme yazmıştır: *Tierra y cielo*, Madrid, 1897, 3. baskı., 223 s. Kısa bir zaman öncesine kadar Milli Kütüphane'de bulunduğu söylenen, lakin benim yerini tam olarak tesbit edemediğim diğer bazı el yazması eserler ise şunlardır: *II. Felipe'nin oğlu Prens don Carlos'a atfedilen Flandra Kontlarının Tarihi. Bilge Alfonso zamanından Gırnata'nın ele geçirilmesine kadar İspanyol vakayinameleri. Pedro Barrantes y Maldonado'nun yazdığı Barrantes de Alcántara'ların soyağacı bilgileri. Alcántara tarihi ve Antik Çağlar.*

18 Francisco María Montero, *Historia de Gibraltar y su campo*, Cádiz: (Imprenta de la Revista Médi-

ca), 1860. José Gómez De Arteche, [Informes: I. *Cebelitarık'ın D. Joaquín Santa María tarafından yapılan son kuşatmasının tarihi*]. [Madrid?], uzmanlar metnin tarihini 1887 olarak göstermektedir. (Real Academia de la Historia. Madrid. 1/3387-2). Daha fazla bilgi için bkz. Alberto de Paniagua Alba, *Gibraltar*. Barcelona: Gasso Hnos., 1966. Alonso Hernández Del Portillo, *Historias de Gibraltar*, Algeciras: Universidad Nacional de Educación a Distancia. Centro Asociado de Algeciras, 1994. Manuel Leguineche Bollar, *Gibraltar*, Barcelona: Planeta, 2002.

19 Güncel bir baskısı mevcuttur (Jerez de la Frontera: Caja de Ahorros de San Fernando de Sevilla y Jerez: 1982; başka bir tıpkıbasım, 1989).

20 *Tercios viejos*:Ferdinand ve Isabel devrinden başlayarak Yeni Çağ süresince İspanyol ordularının belkemiğini oluşturan bir yaya birliği.

21 "Karaya çıkıp yeniden Laudero kalyatasından gemilerine binene kadar dört saat geçti," der.

22 Fernández Lanza bu fikirden yola çıkarak çalışmasının bir bölümüne şu başlığı koyar: "La crónica de los turcos: del silencio de un clásico del Siglo de Oro." *Cervantes*, 7 Eylül 2004, <http://internet.cervantes.es/internetcentros/pdf/Revista52/ReEstambul7/Cronicas.pdf> [8 Eylül 2005'de başvurulmuştur].

23 Ertugrul Önalp, "La crónica de Ahmet Vasif Efendi," *Historia 16 Eylül* 2000; 24 (293), 108-122. Daha önce gelen Türkler arasında Hamit Ağa Müteferrika da vardı. Detaylı bilgi için bkz. Manuel Espadas Burgos, "Andanzas madrileñas de un embajador turco, *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 1975, (11), 83-88.

24 Antonio Royo Bermejo, "Carlos V. Luces y sombras del su reinado. Una luz en la política exterior. La expansión por el Norte de África," *Historia 16*, 2001 Mayıs; 25 (301), 111-122.

25 "V Centenario. Isabel, reina de Castilla," *Historia 16*, 2004. Şubat; 27 (334), 8-9.

26 "Luces y sombras en el reinado de Carlos V. Una sombra. El cautiverio en tierra de infieles," *Historia 16*, 2001 Haziran; 25 (302), 12-25.

27 Nuri Yurdusev, "El Imperio otomano y su contribución a Europa," *Economía Exterior*, 2005 bahar; (32), s. 57-63. Ayrıca konuyla ilgili bknz. Juan J. Luna "Esplendor otomano. Mil años de Arte turco," *Descubrir el arte*, 2005 Ocak; VI (71), 16-19.

28 Horst Rabe; Heide Stratenwerth "Carlos V en Internet. Sistema de gobierno y comunicación política del Emperador como tema de un proyecto de investigación realizado en la Universidad de Konstanz (Alemania)," *Carlos V*. Carabias Torres, Möller (Eds.), http://www.cervantesvirtual.com/historia/CarlosV/recurso2.shtml>, [25 Eylül 2005 tarihli başvuru].

29 Bu mektuplar Archivo Histórico Nacional, Sección Nobleza'da bulunmaktadır. Toledo. *Osuna*, Dosya 538, belge 5.

30 Julio F. Hernando, ; Javier Espejo, "*Farsa Turquesana* de Hernán López de Yanguas (1529?)" <http://parnaseo.uv.es/Lemir/Textos/FarsaTurquesana/Index.htm> [12 Eylül 2005 tarihli başvuru].

31 Kumrular, Özlem, "Carlos V y Solimán el Magnífico: dos soberanos en lucha por un poder universal," Carabias Torres, Ana M. ; Möller, Claudia (Koord.), *Carlos V*, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, Universidad de Alicante, 2000. http://www.cervantesvirtual.com/historia/CarlosV/7_6_ozlem.shtml.

32 Juan Cristóbal Calvete de Estella, İmparator'un Afrika'daki savaşlarıyla ilgili birkaç yorum yayın-

lamıştır: *Rerum a Carolo V Caesare Augusto in Africa bello gestarum Commentarii, elegantissimis iconibus ad historiam accommodis illustrati.* Antuerpiae: Apud Ioan Bellerum, MDLV. Anvers'te basılan bu eser V. Carlos'un 1535 yılında Tunus'a yaptığı seferin günlüğü niteliğindedir. Jean Bérot'un da bu konuyu işleyen bir eseri mevcuttur. *Co[m]mentarium seu potius diarium, expeditionis Tuniceae, a Carolo V Imperatore, semper Augusto, anno MDXXXV susceptae.* Louanii: excudebat Iacobus Batius : impensis Petri Phalesii, ac Martini Rotarii, 1547.

İspanyolcadan çeviren: Özlem Kumrular

Bülent Arı*

AKDENİZ'DE KORSANLIK VE OSMANLI DENİZ HUKUKU

Giriş

Bu makalede başta Akdeniz olmak üzere devletler arası ilişkilerde donanmaların ve korsanların rolüne dikkat çekilerek Ortadoğu ve Avrupa tarihinin belirleyici unsurlarından olan denizciliğin gelişimi ele alınacaktır. Türklerin Anadolu'ya yerleşmelerinden itibaren denizcilikle olan irtibatları ve bu konuda gerçekleştirdikleri faaliyetler hakkında kısa bir bilgi verildikten sonra da asıl konumuzu teşkil eden "modern çağlar öncesinde deniz hukuku" tartışılacaktır. İslam Hukuku, Osmanlı deniz hukuku tatbikatı ve Babıâli'nin korsanlığa yaklaşımı da incelenecek hususlar arasındadır. 1815 Viyana Kongresi'nden sonra Avrupa devletler hukuku içinde sistematik hale getirilen deniz hukuku alanındaki belgeler önceki dönemler için tam olarak tespit edilmiş olmaktan hayli uzaktır. Ahidnâmeler, fermanlar, resmi yazışmalar, diplomatik raporlar ve elçilik kayıtlarından derlenen deniz hukuku ile ilgili uygulamalardan tespit edebildiğimiz bazı örnekleri bu makalede sergileyeceğiz. Çeşitli Avrupa devletlerinin, deniz savaşlarının bir parçası olarak gördükleri resmi izinli korsanlığa ışık tutmaya çalışacağız. Hemen itiraf etmek gerekir ki, bu çalışma modern çağların başlarındaki deniz hukuku araştırmalarının önemine dikkat çekmekten ibarettir. Çok daha kapsamlı araştırmalara ihtiyacımız olduğu muhakkaktır.

Denizcilik Tarihine Genel Bakış

Türkler Akdeniz'de

Eski dünyada hâkimiyet, kuvvetli ordular kadar kudretli donanmalara da sahip olmaya dayanıyordu. Türklerin 11. yüzyılın başlarından itibaren yurt tuttukları Anadolu'yu, Malazgirt zaferinden sonra baştan başa geçip İz-

* Doç. Dr., Çankaya Üniversitesi Öğretim Üyesi.

nik'te Anadolu Selçuklu Devleti'ni kurduklarını biliyoruz. Bu kadar erken bir dönemden itibaren Türkler denizcilikle de uğraşmaya başladılar. Danişmend Bey'in arkadaşlarından olup 1078'den sonra bir süre Bizans'a esir düşen Çaka Bey ilk Türk denizcilerindendir. İzmir'i zapt ettikten sonra bir donanma inşa ettirerek Ege'de Foça başta olmak üzere bazı kıyı şehirlerinin yanı sıra Midilli, Sakız, Sisam adalarını ele geçirdi. Bizans imparatoru, diplomatik temasları sonucu Çaka Bey'i, Anadolu Selçuklu Sultanı ve damadı Kılıç Aslan'a öldürtmeyi başardı. Ardından 1097'de başlayan Haçlı seferleri sonucu bu şehirler ve adalar Türklerin elinden birer birer alındı.[1]

12. yüzyılın başlarında Akdeniz'de hâkimiyet Müslümanların elinden çıkıp Venedik ve Ceneviz gibi deniz devletlerinin eline geçti. Bu devletler özellikle 12. yüzyılda Haçlı ordularını Suriye ve Mısır'a taşıyorlardı. Fakat 1290 yılında son Haçlı kalesi olan Akka düşünce, Papalık yeni bir Haçlı seferi ilan ederek bütün İslam kıyılarına abluka başlatmıştı. 1300'lerden itibaren Menteşe, Aydınoğulları, Saruhan, Karesi gibi Batı Anadolu'daki gazi beylikleri uzun süren bu ablukayı kaldırtmayı başardı. Zaman içinde Osmanlı Beyliği de denizde Haçlılarla mücadeleye katıldı.[2]

Daha Orhan Gazi zamanında Osmanlı Beyliği'nin bir donanmasının olduğu biliniyor. 1331'de İznik alındığı zaman Gemlik de Osmanlıların eline geçer. Burada bir tersane olduğundan, Bizans tarihlerinde Chios adıyla geçen liman şehrine Gemilik denilmeye başlanır. Burada inşa edilen donanmayla 1333'te İzmit kuşatılır. Güney Marmara'da, Karamürsel ve Kemer'de de Osmanlı tersaneleri vardı. İşte buralarda üslenen Türk korsanları, Marmara Denizi'nden geçen Venedik ve Ceneviz ticaret gemilerini avlıyorlardı. Bunu da Hıristiyan hâkimiyetine karşı bir gaza hareketi olarak telakki ediyorlardı. 1330'larda bu seferler Balkan kıyılarına ulaşınca, Hıristiyan dünyası tehlikenin büyüklüğü karşısında bir Haçlı ittifakına teşebbüs etti. Ege Denizi'nde Türklere karşı kurulan bu ilk Haçlı ittifakına Papalık'tan başka, Venedik, Bizans, Kıbrıs, Rodos ve Fransa krallığı da katıldı. 1344 seferinde İzmir'in Haçlıların eline düşmesi ve Aydınoğlu Umur Bey'in İzmir'i kurtarmak için 1348'de hisar önünde ölümü, Ege'deki mücadelenin bir safhasını sona erdirmişti. Bundan sonra Osmanlıların Rumeli'ye geçişleri için Gelibolu'nun fethi önem kazanır. 1352'de bir köprü-

başı olarak Tsympe'nin (Çimpe) tutulması, ardından bir depremle yıkılan Gelibolu'nun 1354'te Osmanlı gazileri tarafından ele geçirilmesi, Balkanlar'da yeni bir mücadele başlatır. 1361'de Edirne'nin fethi İstanbul'u doğrudan Türk tehlikesi altında bırakmıştır. Bu dönemde Osmanlılara karşı yapılan genel Haçlı propagandaları, aslında Papalık, Venedik ve Macaristan'ın kendi menfaatlerini kurtarmak çabalarının bir parçasıydı. Venedik, Dalmaçya, Arnavutluk, İyonyen adaları, Mora ve Girit'te kurduğu imparatorluğunu korumak, Macaristan ise Kral Büyük Louis (1342-1382) döneminden başlayarak Tuna'nın her iki tarafında hâkimiyetini sürdürmek için Osmanlı Beyliği'yle mücadeleyi temel siyaset olarak benimsemişlerdi.[3]

İstanbul'un Türklerin eline geçmesi Avrupa kamuoyunda yeni bir şok dalgası yaratmıştı. Doğu Roma'nın çöküşüyle beraber Fatih'in ilk hedef olarak Karadeniz ve Ege hâkimiyeti için donanmalarını harekete geçirdiğini görüyorlardı. Gerçekten, Osmanlı donanması 1454'te Karadeniz, 1455 yazında ise Ege sularına açıldı.[4] İstanbul'un Türklerin eline geçmesi, bölgedeki adalar halkı üzerinde de esaslı bir korku yaratmıştı. Küçük adalarda yaşayan halk akın akın daha büyük adalara göç etmeye başladı.[5]

Fatih Sultan Mehmed, Akdeniz'in doğusunda hâkimiyet sağlamak için bu denize giden yol üzerindeki adaları önce hâkimiyeti altına almaya, sonra da topraklarına katmaya çalıştı. Çanakkale Boğazı'na ve Türk sahillerine en yakın olanlardan başlayarak adım adım daha uzaktaki adalara nüfuz etmeye çalıştı. Bu suretle yabancılara sığınacak bir yer bırakmıyor, bir taraftan Türk sahillerine yapılacak korsanlık hareketlerini önlerken, diğer taraftan da bölgedeki ticareti ele almış oluyordu. Ege Denizi üzerindeki adaların bir kısmı Venedik ve Cenevizlilere, bir kısmı da Bizans'a aitti. İstanbul'un fethinden hemen sonra harekete geçen Fatih, Bizans'a ait olan bu adaların kendi idaresine geçmesini istiyordu. Çanakkale Boğazı'nın ağzındaki adalardan başlayarak Ege Denizi içlerine doğru ilerliyordu. Bu denizde iki istikamet tayin etti. Bunlardan birincisi onu İtalya'ya götürecekti. İkinci yol ise Anadolu sahilleri yakınından geçiyordu. Birinci yol üzerindeki adaların bir kısmını teker teker ele geçirdikten sonra İtalya'ya asker çıkardı. İkinci yol üzerindeki adaları ise haraca bağlayarak veya ilhak ederek Rodos'a kadar ulaştı.[6] Bu hızlı ilerleme karşısında 1456'da Papalık derhal

bir Haçlı donanmasını harekete geçirdi. Rodos, Haçlı Avrupası'nın bir ileri karakolu durumundaydı. Bundan sonra da Roma Papaları, Fatih'in ölümüne kadar Avrupa'da Haçlı donanmaları teşebbüsünden vazgeçmediler. İlki 1456'da, ikincisi 1472'de olmak üzere iki Haçlı donanması ile çarpışmaların yanı sıra 1463-1479 arasındaki uzun Osmanlı-Venedik savaşını da eklememiz gerekiyor. Özetle, Fatih 1456'dan 1479'a kadar sürekli olarak Hıristiyan Avrupa'nın donanmalarıyla mücadele halindedir. İstanbul'un fethinden sonra Batılılar, Haçlı seferlerini Hıristiyan dünyasının Türklere karşı savunması şeklinde algılayacaklardır.[7]

Fatih'in Ege Denizi'ni kontrol etme çabalarına rağmen, henüz kudretli bir Osmanlı donanmasının varlığından söz edilemez. Bir kara devleti olarak ilerleyişini sürdüren Osmanlı Devleti için bir deniz stratejisinin önemini açıkça idrak eden ilk Sultan II. Bayezid olmuştu. Fatih zamanında denizde elde edilen başarılar, aslında kara ordusunun kudretiyle dengeleniyordu. Donanma da seferlerde nakliye ve kıyıları himaye fonksiyonundan öteye gidemiyordu.[8] Bayezid, açık denizlere hâkim bir deniz gücü olmadıkça bu ilerlemenin sürdürülemeyeceğini kavramıştı. Bunun için ilk büyük hedef Kıbrıs adası idi. Karayolu ticaretinin kârlılığını kaybetmesi sonucu Venedik de deniz gücüne daha fazla önem vermeye başlamıştı. Kardeşi Cem'in rehine tutulması Bayezid'i siyasi olarak eli kolu bağlı kılıyordu. Nitekim ondan kurtulur kurtulmaz deniz faaliyetlerini de hızlandırdı. Devrin en büyük denizcisi ve korsan Kemal Reis'i 1495'te devlet hizmetine aldı. Venedik'e karşı yürüttüğü deniz siyaseti, aynı zamanda İspanya'yı da İtalya-Malta hattının batısında sınırlandırmayı hedefliyordu.[9]

Kanuni döneminde Batı'yla Osmanlı arasında tekrar çetin bir mücadele başlamıştı. Osmanlı Divan'ında, Habsburglara karşı savaşın Akdeniz'de mi, yoksa orta Avrupa cephesinde mi yapılmasının daha iyi olacağı tartışılmış ve önce Habsburg himayesindeki Macaristan'a büyük bir sefer düzenlenmesine karar verilmişti. 1526 Mohaç Seferi'nden sonra da Osmanlı Devleti'nin, Habsburglara karşı milli devletlerin mücadelesinin kendisine hazırladığı imkânları iyi değerlendirdiğini görüyoruz. Bu tavır, Osmanlıların yüzyıllarca Avrupa'da izledikleri siyasetin temel prensibini oluşturacaktır. Avrupa'yı tek elde toplamak isteyen büyük bir güce karşı, Os-

manlılar daima rakip devletleri destekleme politikasını güdeceklerdir. Fransa ile başlayıp fiilen bir ittifak halini alan ilişkiler, Osmanlı Devleti'nin Avrupa siyasetinin de temel taşı olacaktır. 1525-1555 döneminde V. Carlos'un imparatorluğuna karşı Fransa, Osmanlı Devleti'nin desteğini yanına alarak denge sağlamaya çalışacaktır.[10]

Cezayir'de bir devlet kurmayı başaran ünlü korsan Barbaros Hayreddin'in Osmanlı hizmetine girmesi Akdeniz'de yeni bir dönemi başlatır. 1538 Preveze Zaferi'nden sonra artık Osmanlı gerçek bir deniz gücüdür. Piri Reis'in hazırladığı *Kitâb-ı Bahriye*,[11] yükselen Osmanlı denizciliğinin bir nevi habercisidir. Eserde, Çanakkale Boğazı'ndan itibaren Cebelitarık'a kadar bütün Akdeniz limanları ve ikmal yolları tasvir edilmektedir.[12] Bu dönemde Osmanlı deniz üsleri şunlardır:

- İstanbul'da Kasımpaşa'daki büyük donanma
- Gelibolu donanması,
- Arnavutluk'ta Avlona'da, Adriyatik Denizi'ndeki donanma ve korsanlar,
- Mısır ve Suriye'yi koruyan İskenderiye donanması,
- Hint Okyanusu'nda faaliyet gösteren Kızıldeniz'deki Süveyş donanması
- Batı Akdeniz'de Tunus, Cezayir ve Trablusgarb Beylerbeyliklerine bağlı korsan donanmaları.[13]

1571 İnebahtı (Lepanto) mağlubiyetine kadar Akdeniz'de Osmanlı filoları bir taraftan sahilleri muhafaza için devriye gezecek, diğer taraftan da düşmanlarına korku salacaktır. İnebahtı Deniz Muharebesi'ndeki muazzam kayıplara[14] rağmen ertesi yıl Osmanlı donanmasının yeniden inşa edilerek Akdeniz'e açılması Haçlı ittifakının planlarını altüst etti. 1573'te Osmanlı diplomasisi Venedik'i ittifaktan ayırmayı başardı. 1574'te ise Tunus İspanyollardan geri alındı. Osmanlı hâkimiyeti Kuzey Afrika'da Fas kıyılarına kadar uzanmıştı. Fakat İnebahtı'daki travma atlatılmış değildi. İnebahtı muharebesinin Osmanlı tarihlerindeki adı "Sıngın Donanma"dır. Bundan sonra Babıâlî İspanya'yla doğrudan bir çatışmaya girmekten kaçı-

nacaktır. Üstelik 1578'de mütareke imzalayarak İran cephesine ağırlık verecek ve uzun yıllar bu savaştan kendini kurtaramayacaktır. İran cephesini, 13 yıl sürecek olan Osmanlı-Avusturya savaşları takip eder. Bu savaşlar bittiğinde artık okyanusların olduğu kadar Akdeniz'in de hâkimleri Hollanda ve İngiliz kalyonlarıdır.

Akdeniz'de Korsanlığın Yayılması

Akdeniz'de korsanlık çok eski tarihlere kadar uzanır. Korsanlık aslında meşru bir savaş şeklidir ve kendine ait bir hukuku vardır; ya resmen harp ilanıyla, ya da resmi otoriteler tarafından verilen bir mektup, pasaport, izin belgesi veya talimatla sürdürülür. İspanyollar 16. yüzyılda Akdeniz'de Cezayir korsanlarından[15] ve Atlantik'te Fransız, İngiliz ve Hollanda haydutlarından[16] bahsederler. Osmanlı-İspanya arasındaki 1578 tarihli mütarekenin ilerleyen yıllarda uzatılması, Akdeniz'de donanmalar arası savaşa ara verdirecektir. Bunun yerini korsanlar tarafından yürütülen gayriresmi mücadeleler alır. Artık savaş başkentleri İstanbul, Madrid ve Messina değil, Cezayir, Malta, Leghorn ve Pisa'dır.[17]

Tudorlar döneminden itibaren, Avrupa'daki hükümdarlar devlete ait gemilere ve denizcilik teşkilatlarına sahip olmalarına rağmen, kendi tebaalarına düşmanın ticaretine sekte vurmak üzere onların gemilerini avlama izni vermekte bir sakınca görmüyorlardı. Bu uygulama o kadar yaygınlaştı ve her türlü ticarete o kadar zarar vermeye başladı ki, yapılan anlaşmalara, hükümdarların illegal deniz haydutluğunu önlemek üzere, ruhsat verecekleri korsanlardan yüklü miktarlarda depozito alma şartı konmaya başlandı. Ayrıca korsanların ganimetleri bağlı bulundukları limana getirip mahkemeye kaydettirmeleri istenmeye başlandı. Buna rağmen istismarların önüne geçilemiyordu. Mahkeme formaliteleriyle uğraşmak istemeyen ve ganimetten pay vermek istemeyen korsanlar zapt ettikleri gemileri batırıyor, mürettebatını ıssız yerlerde karaya çıkarıyor ve ganimeti de saklıyorlardı. Bu tür uygulamalara son vermek isteyen İngiltere ve Fransa arasında 1677'de imzalanan bir anlaşmayla korsanların ele geçirdikleri gemi mürettebatına kötü muamele etmeleri, işkence yapmaları yasaklanıyordu.[18]

İngiliz Korsanlığı

Osmanlı ordularının Avusturya cephesinde uzun yıllar süren savaşları esnasında (1593-1606) donanmaya yeterince önem verilememişti. İşte bu dönemde Akdeniz'de İngiliz korsanlığının had safhaya ulaştığını görüyoruz. 16. yüzyılın sonlarına doğru İngiliz korsanları Atlantik'te Amerika'dan altın ve gümüş getiren İspanyol gemilerine musallat oluyordu. İngiliz korsanlarının efsane ismi Kaptan Francis Drake[19] idi. Kraliçe Elizabeth'ten aldığı izinle Karayibler'e uzanan Kaptan Drake, New Cartagena'ya kadar ilerleyip sırayla her kasabadan para toplamakta, direnenleri ise yakıp yıkmakta ve ağır tazminatlar yüklemekteydi.[20] Drake, Cape Verde adalarına hücum ettikten sonra, yeni dünyanın en büyük ve en zengin şehri olan Cartagena'yı ele geçirip yaktı. İngiltere'ye döndüğünde 60.000 pound (£) değerinde ganimet getirdi. Drake'in bu seferleri Avrupa'da büyük yankı uyandırdı ve Drake, Protestan davasının kahramanı olarak görülmeye başlandı.[21] Cartagena'nın yakılıp yağmalanması ve İspanyol ticaretine indirilen ağır darbeler üzerine II. Philip İngiltere işgaline kesin olarak karar verdi.

Armada 1587 yazında denize açılacak şekilde hazırlıklara başlanmıştı. Kendisine ulaşan raporlarla durumdan haberdar olan devlet bakanı Francis Walsingham,[22] Elizabeth'e, Kaptan Drake'i Cadiz'e göndererek, onlar hareket etmeden önce İspanyol nakliye gemilerini yakmasını empoze etti. Drake ve Walsingham bu harekâtın bütün ayrıntılarını büyük bir gizlilik içinde hazırladılar. O kadar ki İngiliz elçilerine bile haber verilmemişti.[23] 1587 Nisan'ında, Karayibler'deki yağma seferinden dönen Kaptan Drake, 25'i kalyon olmak üzere yüze yakın gemiyle Cadiz limanına taarruz etti. Limandaki gemileri götüremeyeceğinden, Drake 22 İspanyol gemisini topa tuttu. Bu gemiler Armada'nın can damarını oluşturuyordu.[24] Venedik balyosu "Drake'in İspanyol sahillerine verdiği zarar o kadar büyüktü ki" diyor, "İspanya kralının kazanacağı parlak zafer, zararın yarısını bile karşılayamayacaktır." Bu sefer, küçük fakat iyi idare edilen bir donanmanın az sayıda çıkartma birliğiyle ve iyi bir zamanlamayla, büyük bir kuvveti nasıl alt ettiğine örnek oluşturur.[25]

İspanyol Armadası'nı karşılarken İngiltere'ye zaferi Kaptan Drake'in taktikleri kazandırmıştır. Drake'in, filosunu hava şartları ne olursa ol-

sun denizde tutabilecek tecrübesi, hiç kimsenin cesaret edemeyeceği taktikler içeriyordu. Toplanan harp meclisinde, donanma komutanı Howard, Drake'in planlarına sürekli itiraz etti, fakat sonunda Elizabeth'i ikna etti. Açıkta beklenecek, Lizbon'a değil, limandan çıkınca doğrudan Armada'ya saldırılacaktı.[26] Bu plana göre hareket edilmedi, fakat Calais'da farklı bir taarruz gerçekleştirildi. Gece Armada üzerine yollanan ateş gemileri, İspanyol gemilerini panik içinde halatlarını keserek yelken açmaya zorladı. Sonrası malum: fırtına çıktığında çapaları olmayan gemiler ne bir limana sığınabiliyor, ne tekrar bir araya toplanabiliyorlardı. Armada'nın yarısı İngiliz sahillerinde kayalara çarpa çarpa parçalandı.

1580'de Osmanlı padişahından aldıkları ahitnameye[27] istinaden Akdeniz sularında serbestçe dolaşmaya başlayan İngiliz kalyonları ticaret gemilerinin korkulu rüyası haline gelmişti. Bu durumdan en çok Venedik ticareti etkileniyordu. İstanbul'daki Venedik balyosu Agostino Nani'nin 23 Kasım 1600 tarihli raporunda, İngiliz elçisinin kendisine, "aslında kraliçenin[28] İngiliz Levant ticaretinin zarar göreceği kaygısıyla Akdeniz'deki korsanlığı engelleme niyetinde olduğunu" söylediği belirtiliyor. Balyos cevabında zaten İngilizlerin kayda değer bir ticaret hacmi bulunmadığını, tepeden tırnağa silahlandırıp erzak ve mühimmatla doldurdukları gemilerle asıl maksatlarının açık denizde haydutluk yapmak olduğunu ifade etmektedir. [29] İngiliz korsanlığı 1588'de İngiltere'yi işgale giden İspanyol Armada'sının fırtınada İngiliz sahillerinde kayalarda parçalanmasının ardından artmıştı. [30] Amerikan kolonilerinden gelen İspanyol gemilerinden elde edilen altın ve gümüşten oluşan muazzam ganimet bütün gemicileri büyülemekteydi. Böylece Akdeniz'de de korsanlığı denemeye koyuldular. İspanya ile savaş hali, İngiliz gemicilerin Cebelitarık'ı geçmelerine meşruiyet kazandırıyordu. Fakat çok geçmeden İspanyol, Venedik, hatta Türk gemilerini vurmaya başladılar.[31] 16. yüzyılın sonuna gelindiğinde kapitülasyonların üzerinden 20 yıl geçmesine rağmen İngiliz gemileri, getirdikleri malların kalitesinden çok, korsanlıklarıyla şöhret bulmuşlardı. İlk yıllarda Venedikliler İngilizleri ticari rakip olarak görmüyorlardı. İstanbul'daki Venedik balyosu Giovanni Francesco Moresini gelişmeleri Doç ve Senato'ya şöyle rapor eder:

Bütün bir yıl boyunca limana sadece bir İngiliz gemisi geldi. O kadar küçüktü ki bir Venedik gemisinin ancak altıda biri kadar yük taşıyordu. Asıl maksatlarının dönüş yolunda korsanlık yapmak olduğu, üzerinde maldan çok silah ve top bulunduğundan belliydi.[32]

Osmanlıların önce İran'a, ardından da Avusturya'ya karşı yürüttükleri uzun savaşlar[33] Levant ticaretinde bir düşüş yaratmıştı. Levant ticareti Doğu Hindistan kumpanyasına göre daha az kâr bırakıyordu. İngiliz elçisinin maaşı ve padişah başta olmak üzere vezirler ile Osmanlı bürokrasisine dağıtılan hediyeler Levant kumpanyası -dolayısıyla şirket hissedarları- tarafından ödendiğinden ilave masraflar çıkarıyordu. Venedik balyosu Agostino Nani'nin 3 Aralık 1600 tarihli raporuna göre İngilizler Levant ticaretini tamamen terk edip Hindistan'a yoğunlaşmayı düşünüyorlardı.[34] Bu sırada İstanbul'da Osmanlı hükümeti içinde İngilizlerle ilişkileri tamamen kesme taraftarları bulunuyordu. Sadaret Kaymakamı Ahmed Paşa, Kaptan-ı Derya Ciğalazade Sinan Paşa ve kazasker bu konuyu Fransız elçisi François Savary de Brèves ile müzakere ettiler. Bu grup İngiliz gemilerini Akdeniz'den atmakla kalmayıp siyasi ittifakı da sona erdirmek istiyorlardı. Onlara göre Osmanlı-İngiliz ittifakı kraliçeyi İspanya ile husumet içinde tutmak için gerekliydi. Şimdi kraliçe İspanya kralıyla barış imzalamak üzere olduğundan, İngiltere ile ittifakı sürdürmenin hiçbir faydası olmayacaktı.[35] İngilizlerle dostluğu bozma müzakereleri 1606'ya kadar sürdü. Hem Sultan I. Ahmed, hem de vezirler İngiliz gemilerinin korsanlıktan vazgeçmemeleri sebebiyle ahitnamelerinin ilgası taraftarı iken Hoca Sadeddin Efendi ve Haydar Paşa bu fikre karşı çıkıyorlardı.[36] Zitvatorok Antlaşması ile son bulan Avusturya harbinin Osmanlı Devleti'ni temellerinden sarsması üzerine İngilizlerle ilişkileri kesmek gibi marjinal bir düşünceden vazgeçilecektir.

Hollanda Korsanlığı

1400'lerden beri Kuzey Denizi'nde faaliyet gösteren Hollandalı korsanlar, 1568'den itibaren II. Philip'in, İspanya'ya bağlı olan Hollanda idaresine doğrudan müdahalesinin ardından isyancılarla birlikte hareket et-

meye başladılar. Bu korsanlar Kuzey Denizi'nde ve Manş Denizi'nde isyancıların lideri olan Orange Prensi William'ın mührünü taşıyan belgelerle İspanyol gemilerini vuruyorlardı. Prens William, İspanyol kuvvetlerine karşı yürüttüğü mücadeleyi 1569'da Fransa'da Protestan Huguenot'larla irtibat halinde sürdürüyordu. Prens William, Fransız Huguenot lideri Coligny'nin tavsiyesiyle kuzey Hollanda'da teşkilatlanan ve İspanyol gemilerini avlayarak geçinen korsanları himayesine aldı. William korsanlara verdiği korsanlık yetki belgesi karşılığında, elde edilen ganimetlerden belli bir pay alacaktı. [37] Prens William tarafından verilen ruhsatnameler sadece denizlerde değil, nehirlerde de korsanlık yapma müsaadesi sağlıyordu. Bu ruhsatnameler korsanlar için hayati ehemmiyeti haizdi, çünkü bu sayede Kraliçe Elizabeth'ten limanlarını üs olarak kullanma müsaadesi alıyorlardı. Zamanla ruhsatlı korsanlıkla haydutluk arasında fark gözetmemeye ve hatta İngiliz gemilerine saldırmaya başladıklarından Elizabeth 1572'de bunların İngiliz limanlarından çıkarılmasını emretti. Artık bütün limanlar yüzlerine kapanmıştı. 1 Nisan'da küçük bir liman şehri olan Den Briel'e (Brill) geldiklerinde bütün İspanyol kuvvetlerinin isyancılar üzerine sevk edildiğini gördüklerinden hemen şehri ele geçirdiler.[38] İlginçtir, isyancıların bu gayri resmi denizcilerinin sloganı "*liever Turks dan Paaps*" idi.[39] Gemilerinde asılı kırmızı kumaştan bayrak ve flamalarının ve şapkalarının üzerinde hilal bulunuyordu.

İspanyol idaresine karşı alınan ilk galibiyet bu korsanların Brill liman şehrini ele geçirmeleridir.[40] 12 Yıl Mütarekesi'nden[41] önce kasaba idareleri veya amirallikler, talep eden gemi sahiplerine, belli bir bölgede korsanlık yapma izni veren belgeler[42] dağıtıyorlardı. Savaş sırasında İspanya'nın servetine zarar veren korsanlık Hollanda hukukuna göre meşru kabul ediliyordu. Hükümetler zamanla bu tür korsanlığı kontrol altına almak için bazı teşebbüslerde bulundular. 1605'te yayınlanan bir emirle bu izin belgelerinin kaydettirilmesi şartı getirildi. Ertesi yıl 20. 000 florin depozito karşılığı yeni belge verilmesi kararlaştırıldı. Mütareke bütün bu resmi faaliyetlere son verdi. Bu yağmacılar[43] sarhoş ve kumarbazdılar. Hayatları çoğu zaman ya boğazları kesilerek, ya da bir ipin ucunda sallandırılarak son bulurdu. Bütün ticaret gemileri, hangi bayrağı taşırsa taşısınlar, onların hedefiydi.[44]

17. ve 18. yüzyıllarda Kuzey Afrika korsanları Cezayir, Salee, Tunus ve Trablusgarb limanlarında üslenmişlerdi. Avrupa'dan da ünlü gemiciler gelip bunların yanında korsanlık yapıyorlardı. 1625'te 60 kadar Hollandalı kaptanın Cezayir korsanlarıyla birlikte yelken açtığı biliniyor.[45] 1600 yılından itibaren Kuzey Afrika'da yerleşen bazı Hollandalılar Müslüman adları alarak yerli korsanlarla birlikte ganimet topluyorlardı. Mesela meşhur Murat Reis aslında Haarlemli Jan Janszen, Süleyman Reis Rotterdamlı Jacob de Hoereward'dır. Yine Süleyman Reis adıyla yelken açan ve fazla bilinmeyen Veenboer ise 1620'de bir Hıristiyan gemisine saldırırken öldürülmüştür.[46]

> Yine aslen İngiliz bir korsan olup Müslüman[47] olan ünlü Osman Dayı, Tunus'tan Babıâli'ye mektup göndererek her biri 150 *blackamour harquebusser* ve 40 top taşıyan altı *burton*[48] donattığını ve bunları Üstâd-ı Âzam'ın[49] gemileriyle savaşmak üzere Sethelia Körfezi'ne ve Kıbrıs açıklarına gönderdiğini bildirir. Haberi aldığında çok memnun olan Kaptan Paşa derhal Tunus'a Osman Dayı'ya bir mektup yazar. Altı geminin kaptanlarına da hilatlar gönderir. Bu suretle -padişahın himayesinde olduklarından- bu gemiler bütün Osmanlı limanlarına serbestçe girebileceklerdir.[50]

Osmanlı korsanlığı deyince hemen akla Cezayir, Tunus ve Trablusgarb gelir. Osmanlılar daha Yavuz Sultan Selim zamanında İslam dünyasında hâkimiyet kurduktan hemen sonra Avrupa'ya yönelmek niyetindeydi.[51] Sultan Selim bunun için gemi inşa faaliyetine de başladı, fakat ömrü vefa etmedi. Avrupa harekâtından önce denizlere de hâkim olmanın lüzumu açıkça ortaya çıkmıştı. Kemalpaşazade, Yavuz'a *"öyle bir şehirde oturuyorsunuz ki, anın velînîmeti denizdir ve deniz feth olunmadıkça ve İstanbul'a gemi gelmedikçe İstanbul mamur olmaz"* diyordu. Akdeniz hâkimiyeti, tarihi olarak cihan hâkimiyetinin en önemli vasıflarındandır. Öyle ki, Romalılarda Akdeniz'in adı *Mare Nostrum*'dur (Bizim Deniz).[52]

Yukarıda bahsedildiği üzere Cezayir'de müstakil bir devlet kuran Hızır Hayreddin'in Osmanlı hizmetine girmesi Akdeniz'de yeni bir dönemi başlatır. Kanuni Sultan Süleyman döneminde Yavuz'un hedefleri gerçekleşecektir. Barbaros Hayreddin'in Osmanlı Kaptan-ı Deryası olarak 1538 Preveze Zaferi ve 1541'de İspanya'ya karşı düzenlenen Fransızlarla müşterek deniz harekatı Akdeniz'deki Osmanlı hâkimiyetinin en açık işaretleridir.[53] Bundan sonra Osmanlı bahriyesinde sık sık korsanlıktan yetişme kaptanıderyalar görülecektir.[54] 1571 İnebahtı felaketinin sorumlusu, serdar tayin edilen ve denizcilikle alakası olmayan Müezzinzade Ali Paşa'dır. Muharebe sonunda donanma mahvolmuşken Uluç Ali Paşa[55] 30 kadar gemiyle kurtulup İstanbul'a döner ve o makamda ölünceye kadar kalacağı kaptanıderyalığa tayin edilir. Bundan sonra deniz harekâtlarında sürekli olarak korsanlara danışılmasının tembihlendiği görülecektir. Bu husus Kâtip Çelebi'nin *Tuhfetü'l-Kibar*'ında öğütler kısmının hemen başında yer alır:

- Birinci öğüt budur ki, kapudan kendi korsan değil ise ve deniz savaşı üzerinde korsanlarla danışık edüb dinleye. Yalnız kendi bildiğine gidenler çoğu pişman olagelmişlerdir.
- Sekizinci öğüt budur ki, baştarda reisleri Cezayir'e ve denizde nice yıllar gezmiş korsanlık etmiş ola. Zira donanmanın yürümesi ve durması ona bağlıdır.
- Dokuzuncu öğüt budur ki, donanma giderken baştarda kürekçileri kartal kanadı çekeler. Yani yap yap çeküb ayak ayak gideler, süratle ulak gemisi gibi gitmeye. Meşhurdur ki, İspanya kapudanları "sizin gemileriniz yüğrük değildir" diye taş atınca beri yandan bilir korsanlar "bizim gemilerimiz kaçanı kovmaz, kovandan kaçmaz gemilerdir" diye karşılık verüb susturmuşlardır.[56]

17. yüzyılın başlarından itibaren artan İngiliz ve Hollanda korsanlığının yanı sıra, resmen olmasa bile dolaylı olarak İspanya'ya karşı sürdürülen mücadelenin stratejik unsuru Mağrib korsanlarıydı.[57] I. Ahmed tarafından yenilenen ve ilk defa verilen ahitnamelerde, Kuzey Afrika eyaletleri için daha öncekilerde rastlanmayan yeni bir sıfat eklenir: *Darü'l-cihâd*:

- Ben ki ... dârü'l- hilâfe ve dârü'l-cihâd Tunus ve Halkü'l-vâd ve Trablusgarb ... padişâhı Sultan Ahmed Han'ım.[58]
- Ben ki ... dârü'l-cihâd Cezâyir ve Tunus ve Halkü'l-vâd ve Trablusgarb ... padişâhı Sultan Mehmed Han'ım.[59]
- Ben ki ... dârü'l-cihâd Tunus ve Trablusgarb ve Cezâyir-i Ğarb vilayetleriniñ ve Akdeñiz ve Karadeñiz ve nice memâlik ve cezâyir ve benâdir ve me'âbiriñ ve kabâyil ü 'aşâyiriñ ve nice kerre yüzbiñ 'asâkir-i nusret-meâsiriñ pâdişâh-i ma'delet-penâhı ve şehinşâh-i nusret-destgâhı, mazhar-i 'inâyeti's-sermediyye muhsin-i âyâti'l-milleti'l-Muhammediyye Sultan Ahmed Han'ım.[60]

İngiltere, Hollanda örneklerinde olduğu üzere Cezayir, Tunus ve Trablusgarb'da üslenen Mağrib korsanlarına da Osmanlı hükümeti tarafından zımnen izin verilmiş oluyordu. Bu izin uluslararası hukukun temel kaynaklarından olan ahitnamelerde açıkça yer almaktadır. Tabiatıyla bu izin, ihsan[61] edilen ahitnamelerle Darü'l-ahd statüsüne giren devlet vatandaşları için değil, ahitnamesi olmayıp Darü'l-harb olarak kalan ülke tebaası ve gemileri içindi.

Cezayir korsanları asırlarca denizlerde korku salmış, korsanlıktan yetişme reisler Osmanlı donanmalarının bel kemiğini oluşturmuştur. Bu korsanlar 16. yüzyılın önemli entelektüellerinden, tarihçi Gelibolulu Mustafa Âli'nin eserine de konu olmuştur:

> Derya yüzünün levendleri Trablusgarb ve Cezayir-i Garb semtinün mellâhin-i gâret-pesendleri ki ekseriya Kaz Dağı Etrâkinden zuhûr ederler. Evvelâ beş-on kişi ittifak eder, küffârun harac-güzârın taht-ı temellükündeki sandalların biriciğini basub içine koyulub adalar arasında gider; yani ki gâret-i emvâl ve kat-ı ensâl ve tahsîl-i ricâl tekmîl-i âlât-ı ceng ü cidâl mühimmâtına ol sandalla ibtidâ ederler. Reâyâdan olan gemici zımmîleri bend edüb küreğe koşarlar. Zu'mlarınca evvelâ forsaya mâlik olurlar. Ba'demâ gözlerine yeğdirdükleri recber gemilerini basub gınâ semtine dahî sâlik olurlar. Hâlâ ki dîn ü İslâm yakasını bıragurdu terk etmezler. İnâd etmeyüb kâsibîn ve

mellâhîne kılıç çekmezler. ... Pes giderek ol sandal kendüleri götürmez olur. Yani tahammül etdikleri günah yükleri bâr-i girân idüğü ta'ayyün bulur. Bu kere bir firkatacığa himmet ederler. Bu tedrîc ile ber-vech-i terakki cemiyet ederler. ... akabince yât ü yerâğ ve silâh ü âlât kısmında ve bir kalyata binasına, meselâ kadırgadan küçürek ve firkatadan büyücek bir sefine bahâsına yetecek nükûd cinsindeki temevvül ve gınâları mukarrer olur. Gâh olur ki Mora kıyılarında ve Ayamavra sahilinde ol semtin kapudanlarından birine istinâd ile muradca bir gemi yaparlar, veyâhud bir hazırını bulub iştirâ kılurlar. Ammâ gâh olur ki ol kapudanlara inanmaz, çekilüb Susam adasına varurlar, veya onun emsâli bir ağaçlu cezîrede pinhân olurlar. Hezâr havf ü ihtiyât ile bir gemi peyda kılurlar. Tamam olduğu gibi içine katılurlar. Çekilüb Cezayir-i Garb semtinde kışlayan levend kapudanlarına vâsıl olurlar. Arz-ı pişkeş ve ubûdiyet ile anlara intisâb şerefini bulurlar. Pes bu mertebeden sonra Müslimîn ve tüccara ve küffâr-ı harac-güzâra taarruz etmezler. Cihâd ü gazâ a'mâli cezâyirinden bir kadem taşra gitmezler. Hatta evvelki günahlarına tevbeler eylerler. Bir vakit namazlarını kazaya komayub salâh ü diyânet-i pişivâ edinürler. Felâ cerem, gerek Hayreddin Paşa ve Yahya Paşa ve Turgudca hep bu tarîk ile peydâ olmuşlardır.[62]

Barbaros Kardeşlerin Tunus Sultanına Tabiiyeti

Baba Oruç ile Hızır Reis korsanlığa başladıktan sonra Tunus'a yerleşmeye karar verdiler. O zamana kadar Tunus Sultanı'nın denizde ele geçen her şeyi gaspla aldığını bildiklerinden ağır hediyelerle onun huzuruna çıkıp hediyelerini takdim ederek kendilerine bir yer talep ettiler. Sultan onlara deniz tarafındaki *Halkü'l-Va'd* (La Goletta) kalesini verdikten sonra aralarında bir anlaşma yaptılar. Buna göre Baba Oruç ve Hızır kardeşler ganimet malından her ne getirirlerse Şer'î hukuka göre beşte birini Tunus sultanına vereceklerdi.[63] O sene kalede kışlayan Barbaros kardeşler 1513 yazında denize açılarak çuha yüklü bir Ceneviz kalyonunu ve ardından buğday yüklü başka bir gemiyi ele geçirerek yükleriyle beraber Tunus'a getirdiler. Ganimetin beşte biri Sultana yollandıktan sonra fukaraya, şeyhlere

verilip kaptanlık ve reislik hisseleri ayrıldı. Bu seferden gazilerin her birine dörder top çuha, 100 arşın bez ve 9 altın pay düşmüştü.[64]

Baba Oruç ve Hızır Reisler 1515 yazında sefere çıktıklarında yanlarında kendilerine ait 7 ve iltihak eden leventlere ait 7 olmak üzere 14 çekdiri vardı. O sene çok sayıda gemi zapt ettiler ve elde ettikleri ganimetle Tunus'a döndüler. Ganimetin beşte biri mutat üzere Tunus Sultanına verilip kalanı gaziler arasında taksim edildi.[65]

Esirler Hakkında Fetva (İspanyol Kaptanların İadesi)

İspanyolların Cezayir'i Hızır Bey elinden kurtarmak için yaptıkları harekât mağlubiyetle sonuçlanmış ve sayısız İspanyol, Müslümanların eline geçmişti. Sayıları o kadar çoktu ki, bir gün bunlardan 500 kadarı isyan ederek kaçmaya başladılar. Yapılan hücumda esirlerin çoğu öldü. İspanyollar kalan esirleri kurtarmak için ne kadar fidye istediklerini öğrenmek üzere Hızır Bey'e müracaat ettiler. Sadece 36 kaptan için 120. 000 altın bedel üzerine anlaşma sağlandı. Bir süre sonra İspanyollar bu parayı gönderdiler. Hızır Bey şehrin ulemasını toplayarak fikirlerini sorduğunda ulema ittifakla bu anlaşmaya itiraz etti:

> Bu zikr olunan kaptanlar hep yarar kâfirlerdir. Bu asıl kâfirleri yine kâfirlere satmak Şer'î değildir. Zirâ kim anlar ehl-i deryâ derdine deryâya çıkub ehl-i İslam'a zarar ve gezend eylerler,

dediklerinden getirdikleri para kabul edilmeyip esir kaptanlar İspanyollara verilmedi. Zaman içinde bu esirlerin zindancıyla anlaşıp kaçma planları yaptıkları anlaşılınca hepsi öldürüldü. Cezayir'e taarruz esnasında yaralı olarak esir edilmiş olan kumandanlardan Fernando Ferdinand'ın akrabalarından biri İspanya'dan gelerek hiç olmazsa onun cesedini alabilmek için 7000 altın teklif etti. Kendisine, "onlar hep denize atılmış ve helak olup gitmişlerdir, nasıl bulalım" cevabı verildi. Hapishaneye nezaret eden Abdurrahman, Fernando'nun cesedini gizlice zindanda bir yere gömdüğünü Hızır Bey'e söyleyince, Hızır Bey yine ulemayı toplayıp fetva istedi. Ulemanın: "Bu meyyitdir. Meyyitin bey'i Şer'an haramdır"[66] fetvası üzerine Hızır

Bey Fernando'nun cesedini gömüldüğü yerden aldırarak kör bir kuyuya attırdı. Barbaros Hayreddin Paşa'nın Gazavatnâmesinde anlatılan bu olay Gelibolulu Mustafa Âlî'nin yukarıda bahsedildiği üzere, korsanların İslamî kurallara uyduklarını doğrular görünmektedir. Çünkü bunlar korsanlığı bir gaza faaliyeti olarak sürdürmektedir.

Barbaros Hızır Hayreddin'in Osmanlı Padişahına Tabiiyeti

İspanyol taarruzundan büyük zaferle çıkılmasından sonra Hızır Bey kalenin bütün mühimmatının tamam olduğunu, talimli askerlerin olduğunu ve kalenin 400 topla tahkim edildiğini ifade ederek, aralarından bir bey seçmelerini, kendisinin Cezayir'den ayrılma vaktinin geldiğini söyledi. Yerli halk ve şehir ayanı Hızır Bey'in ayrılmasına asla muvafakat etmeyip şer'an kendilerini bu halde bırakmasının caiz olmadığını belirttiler. Hızır Bey ise Tunus Sultanlığı ve Telmesan Beyliğinin arasında Cezayir'in yaşayamayacağını, eğer kalmasını istiyorlarsa Osmanlı padişahının himayesine girmekten başka çare olmadığını söyledi. Ahali ve ayanın kabulü üzerine 1519 sonbaharında 4 parça gemi donatarak 40 esir padişaha, 40 esir de paşalara hediye olmak üzere Yavuz Sultan Selim'e gönderdi. Bu sırada Rodos'un zaptına hazırlanan Sultan Selim bu itaatten memnun kalarak, gelen 4 gemi ile Hacı Hüseyin'i sancak, berat ve harp malzemesiyle birlikte Cezayir'e gönderdi. Padişahın gönderdiği ferman Cezayir'de okundu ve bundan böyle Hızır Bey Osmanlı himayesine girmiş oldu.[67]

Mamafih Barbaros Hızır'ın Cezayir Beylerbeyi Hayreddin Paşa olarak Osmanlı hizmetine girmesi 1533'tedir. Kanuni Sultan Süleyman'ın 1532 Alaman seferi sırasında, V. Carlos'un emriyle Amiral Andrea Doria ani bir baskınla İnebahtı, Patras ve Koron kalelerini zapt etmişti. Bunun üzerine Kanuni İspanya üzerine sefer düzenlemek istediğinden bir hatt-ı hümayun göndererek Barbaros'u İstanbul'a davet etti. Onun Cezayir'den gelişi Avrupa'da korku salan bir deniz harekâtıyla birlikte gerçekleşmişti. Büyük bir filoyla Cezayir'den hareket edip Sardunya ve Elbe adalarıyla Cenova sahillerini vurduktan sonra Messina Boğazı açıklarında Messinalıların korkulu bakışları arasında 18 gemilik düşman filosunu yakmıştı. And-

rea Doria hızla Mora sahillerinden kaçıp donanmasıyla Adriyatik'e sığınmış, gemilerinden ikisi ele geçmişti.[68]

İstanbul'a çok kıymetli hediyelerle gelen Barbaros fevkalade bir merasimle karşılanmış, maiyetindeki 18 kaptanla birlikte padişah tarafından bizzat huzura kabul edilmiştir. Artık bir Osmanlı eyaleti haline gelen Cezayir Beylerbeyliğine ilaveten Hayreddin Paşa'ya bir de kaptanıderyalık tevcih edilmiştir. Bütün bu gelişmeler, Akdeniz'de Osmanlı denizciliği için yeni bir dönemin başlangıcına işaret eder. Bu dönem, yukarıda kısaca bahsedilen 1571 İnebahtı felaketiyle son bulacaktır.[69]

Batı'da Deniz Hukuku

Çağımızda açık denizler olarak adlandırılan ve bütün milletlere ait gemilerin serbestçe kullanabildiği denizler üzerinde tarih boyunca çeşitli devletler hâkimiyet iddia ediyorlardı. Roma döneminde Akdeniz Roma için *Mare Nostrum*'du (Bizim Deniz). Roma'nın yıkılışından sonra hiçbir devlet tek başına Akdeniz'de hâkimiyet kuracak deniz gücüne sahip değildi. Abbasi hilafeti ve Endülüs Emevi devleti Akdeniz'e hükmedecek kudretten uzaktı. Batı'da ise Haçlı kuvvetleri 12. yüzyıldan itibaren Cebelitarık'tan Filistin'e kadar tüm Akdeniz'i kontrolleri altında tutuyorlardı.

Ortaçağ Avrupası'nda ülkelerin hâkimiyet sınırlarına dayanan birkaç adli bölge bulunuyordu. Barcelona'daki Deniz Konsüllüğü tarafından yönetilen usuller ile Rusya Boğazı'ndan Cebelitarık'a kadar kullanımda olan Oleron kuralları örnek olarak sayılabilir. Deniz hukukuna ilişkin Yunan-Roma mirası, aradaki Iustinianos hukuku ve *Lex Rhodia* (Rodos Kanunu) aracılığıyla Akdeniz kentlerinde büyük ölçüde korunmuştu. 13. yüzyılda Kral Alfonso'nun Roma hukukuna dayanan ve ahlak ile davranış kurallarına da yer veren *Sieta Parditas*'ı *Digeste*'den esinlenmişti. *Sieta Parditas*, Alfonso'nun ölümünden yaklaşık 100 yıl sonra tüm Kastilya ve Leon için geçerli hukuk metni haline gelmişti. Daha sonraki yüzyılda Bartholomeo da Sassoferrato, Roma ilkelerinden faydalanarak gelecekte karasuları ve açık deniz sınırlarının belirlenmesi açısından bazı genel düşünceler geliştirdi. O dönemde Latin geleneği Venedik, Cenova, Marsilya ve Katalonya âdetlerinde sürüyordu. Barcelona'da denizcilik uzmanları 13. yüzyılda kul-

lanımda olan kanun külliyatını *Libre del Consolat de Mar* (Deniz Konsüllüğü Kitabı) başlığı altında derlemişlerdi. Kuzey limanlarına yelken açan Akdenizli denizciler, bu külliyatın gemi kiralama, mürettebat-işveren ilişkileri, denizdeki riskler ve kazalardan kaynaklanan davalar ile diğer anlaşmazlıklara ilişkin ilkelerinin yayılmasını sağladılar.[70]

İtalyan şehir devletlerinden Venedik, Adriyatik'in tamamında hükümranlık iddiasındaydı. Venedik'in deniz üstünlüğü, rakipleri tarafından fiilen kabul ediliyordu. İskandinav ülkelerinden Danimarka Krallığı, Kuzey Denizi'nde İzlanda ve Grönland'a kadar her iki sahilin de Danimarka krallığına tabi olduğunu ilan etmişti. İngiltere kralları, adayı çevreleyen geniş deniz sahası üzerinde aynı iddialarda bulunuyordu. İngiliz krallarının "Britanya suları" iddiasını Barışsever Edgar ve 10. yüzyıla kadar götürmek mümkündür. *Mare Clausum* doktrininin en kuvvetli savunucusu İngiliz yazar John Selden'dir. Bu doktrin 17. yüzyılda Stuart hanedanından krallar tarafından da benimsenmiş ve 1674'te Norveç'te Finistere Burnu'ndan Staten Burnu'na kadar genişletilmiştir.[71] Özetle, 17. yüzyılda Danimarka, İspanya, Portekiz, Cenova, Venedik, Toskana, Papalık ve tabii Osmanlı Devleti kapalı denizler ilkesini benimseyen ülkelerdir.[72]

Papa VI. Alexander (Rodrigo Borgia) yayınladığı ferman ile dünyanın keşfedilmemiş ülkelerini, Azorların 100 fersah[73] batısından geçen ve kutuptan kutuba çizilen bir hatla İspanya ve Portekiz arasında bölüştürüyordu. Ertesi yıl iki devlet arasında yapılan Tordesillas sözleşmesiyle bu hat Cape Verde adalarının 370 fersah batısına alındı. Papa'nın fermanları yeni ülkelerdeki tasarruf haklarını sınırlamadığı gibi İspanya ve Portekiz lisansı olmadan yapılan deniz ticaretini de yasaklıyordu. İngiltere kraliçesi I. Elizabeth Portekiz'in bu hak iddialarını reddederek protesto etti. 1580'de Kaptan Drake'in Hint seyahati İspanya'yı da ihtilafa dahil etti.[74]

Kraliçe Elizabeth tabii hukukun esaslarına dayanarak ne okyanusların Portekiz ve İspanyol tekellerine ait olduğuna rıza gösterdi, ne de Danimarka'nın kuzey Atlantik'teki geniş sahalar üzerindeki hâkimiyetini tanıdı. Rus Çarı da 1587'de İngiltere ile yapılan diplomatik bir yazışmada denizlerin serbestliğini istiyor ve "deniz Tanrı'nın yoludur" diyordu.[75] 1580'den itibaren İspanya'nın Portekiz'i ilhakıyla Atlantik ve Amerika ko-

lonileri üzerindeki bütün Portekiz hakları İspanya tarafından devralınmıştı. 1588'de Armada'nın İngiltere sahillerinde parçalanmasıyla İspanya'nın talihi ters dönmeye başladı. Artık İspanya fiilen denizler hâkimiyetini kaybetmişti. Hollanda'da isyancılar İspanya'ya karşı daha şiddetli mukavemet gösteriyor, şehirleri birer birer İspanyolların ellerinden alıyorlardı. 1590'dan itibaren geliştirdikleri *fluit*[76] adlı gemilerle okyanuslarda boy göstermeye başlamışlardı. 1602'de kurulan Hollanda'nın Doğu Hindistan ve 1621'de kurulan Batı Hindistan[77] Kumpanyaları ticari olarak büyük gelir kalemlerini oluşturuyordu.[78]

Tam da bu dönemde Hollanda denizlerin serbestliği ilkesini savunuyordu. Hollanda Doğu Hindistan Kumpanyası'nda genç bir avukat olarak çalışan Hugo de Groot[79] (Grotius), müvekkillerinin (Hindistan, Hindiçini ve Doğu Hint Adaları üzerindeki İspanyol tekeline şiddetle karşı çıktığı) haklarını savunduğu *De Jure Praedae Commentarius* adlı eserini yazdı.[80] Bu eserden 1609'da ayrı olarak basılan *Mare Liberum* adlı risalede ise Grotius Batı hukukunda ilk defa olarak denizlerin serbestliği doktrininin sebep ve maksadını açıkladı. [81] Grotius'a göre denizler hiç kimsenin özel mülkiyetinde olamazdı. Çünkü tabiat denizlerin ortak kullanımını öngörüyordu ve herkese yeterdi.[82] Grotius, denizlerin serbestliğini savunurken, aslında müvekkili olan Doğu Hindistan Kumpanyası'nın Hint ticaretine engel olmak isteyen İspanya'nın tekelci ve zorba tutumunu hedef alıyordu.

1603 yılında Hollanda Doğu Hindistan Kumpanyası'nın bir gemisi, *St. Catharine* adlı Portekiz kalyonunu Malakka Boğazı'nda zapt etmişti. Genç bir avukat olan Grotius, denizlerin serbestliğine nazaran kumpanyanın böyle bir hakkı olduğunu savunuyordu. 1609 yılındaki İspanyol-Hollanda sulh mütarekesi müzakereleri sırasında, İspanya boş yere Hollanda'yı Amerika ve Hindistan'da ticaret yapma haklarından vazgeçirmeye çalışıyordu. Hollanda Doğu Hindistan Kumpanyası, Grotius'u, Hollanda'nın müzakerelerde elini güçlendirmek için böyle bir risale yazmaya teşvik etmiş olmalıdır.[83]

İngiliz John Selden'ın savunduğu *mare clausum* ile Grotius'un savunduğu *mare liberum* doktrinlerini daha iyi anlayabilmek için dönemin şartlarını ve iki ülkenin konjonktürel menfaatlerini dikkate almamız gere-

kiyor. Selden'ın kapalı denizleri savunan doktrini, Kraliçe Elizabeth'den sonraki İngiltere kralı James'in siyasetiyle örtüşür. Kraliçe Elizabeth zamanında İngilizler, tıpkı Hollandalılar gibi Hint ticaretinden pay kapmaya çalışıyorlar ve dolayısıyla denizlerin serbestliği ilkesini benimsiyorlardı. İngiliz menfaatleri, Papa VI. Alexander'ın okyanusları İspanya ve Portekiz arasında paylaştıran 1493 tarihli fermanı ve 1494 tarihli Tordesillas Antlaşması'na dayanan İberik tehdidine karşı denizlerin serbestliğini savunmayı gerektiriyordu. Elizabeth'in halefi Kral James ise Hollandalıların kudretli ticaret ve balıkçılık filolarına getirilecek sınırlamalardan medet umuyordu.[84] İngilizler 1651 yılında çıkardıkları Denizcilik Kanunu[85] ile İngiliz limanlarına sadece İngiliz gemilerinin mal getirebileceği hükmünü getirdiler. Hollanda ticaretine büyük sekte vuran bu kanun, sonunda I. İngiliz-Hollanda savaşına (1652-1654) yol açacaktır.[86]

Şurası unutulmamalıdır ki, Grotius bir ilahiyatçıdır ve ona göre İncil sadece dini amaçlar için kullanılan bir kitap değildir. İncil'de uluslararası hukuka ait alınacak dersler vardır.[87] Zaten Ortaçağ'dan beri Avrupa'da Hıristiyanlarla kâfirler arasındaki ilişkileri düzenleyen hiçbir hukuki düzenleme yoktur. Hıristiyanlarla kâfirler arasında ferdi ticaret vardır; Hıristiyan ülkelerini korumak için mukaddes savaşlar vardır, kâfir komşuları itaat altına almak vardır, fakat her iki taraf için de bağlayıcı ve ortak bir uluslararası hukuk sistemi yoktur. II. Friederich, Selahaddin Eyyûbî ile normal bir anlaşma imzalayarak mukaddes topraklardaki Haçlı seferine son verdiğinde, Papa bu davranışı affedilmez bularak onu aforozla cezalandırmıştı. Ortaçağ Hıristiyan dünyasında, eşit haklara sahip birçok hükümdarın varlığına tahammül edilmiyordu. Onlara göre sadece iki hükümdar vardı: bütün diğer prenslere karşı laik kılıcı elinde tutan imparator[88] ve bizzat Hz. İsa'dan aldığı ruhani kılıcı elinde tutan Papa. Bu doktrin Kilise Reformuna kadar geçerliliğini sürdürdü.[89]

İslam'da Uluslararası Hukuk ve Deniz

Hugo Grotius, 1625 yılında yayınlanan *De jure belli ac pacis*[90] adlı kitabının önsözünde, Hıristiyan Avrupa devletlerinin kendi aralarındaki savaşların, barbarların bile utanacağı olaylarla dolu olduğunu yazar.[91] Mu-

hammed Hamidullah'a göre, Avrupalılar 1856'da dahi uluslararası hukukun sadece Hıristiyan milletler arasındaki ilişkileri düzenlediği fikrinden vazgeçmemişlerdir. Bunu da, D. Woolsey'in 1889 gibi geç bir tarihte yazdığı *Uluslararası Hukuk*[92] kitabında, bu hukukun sadece Hıristiyanların kendi arasındaki ilişkileri düzenlediğini iddia etmesine isnat eder. Hatırlanmalıdır ki, bir Papalık fermanına göre, Hıristiyanlar, Müslümanlarla yaptıkları anlaşmalara uymak zorunda değillerdir. Hatta Papa IV. Nicolaus, Müslümanlarla yapılan anlaşmaları hükümsüz saymıştır.[93]

Bu noktada İslam Devletler Hukuku'nun kurucularından sayılan Muhammed İbnü'ş-Şeybânî'yi[94] (öl. 189/804) zikretmemiz gerekiyor. O'nun *Siyeri'l-Kebîr*[95] adlı kitabı Hanefi fâkihi Ebubekr Muhammed bin Ahmed bin Ebî Sehli's-Serahsî (öl. 483/1090) tarafından şerhedilerek *Şerhü's-Siyeri'l-Kebîr* adıyla yayınlanmıştır. 1825'te bu eser Türkçeye tercüme edilerek yayınlandığında Joseph von Hammer Purgstall bu esere yazdığı değerlendirme yazısında[96] Şeybânî'yi "Müslümanların Hugo Grotius'u" olarak takdim etmektedir.[97]

İslam hukukunda "cihat" bahsi, İslam ibadetlerinin diğer bölümleri gibi, kati, kesin ve sınırları çizilmiş kurallar bütünüdür. Diğer dini ritüeller gibi cihat için de belirli şekillere uymak mecburiyeti vardır. Eski Yunan ve Roma'daki harp anlayışında farklı olarak İslam Hukukunda "cihat" olarak tespit edilen savaşın başlangıcında ve sonuçları itibarıyla "düşman"ın tabi tutulacağı bazı kurallar vardır. Bu çerçevede Allah yolunda savaşan mücahitler kadınları, çocukları, ihtiyarları, hastaları, rahip ve rahibeleri öldüremezler. Şehirlerde lüzumsuz yere tahribat yapmak, mahsulü ve meyveleri imha etmek de yasaktır. Hans Kruse "Muhammed Eş-Şeybânî'nin ortaya koyduğu hukuki kuralların Hugo Grotius'un *De Jure Belli Ac Pacis* adlı eserindeki ilgili hususlarla karşılaştırmasında, Avrupa devletler müspet hukukunun sekiz asır sonra dahi İslam Hukukunun dolu bulunduğu hümanizmin yüksek seviyesine henüz ulaşmadığını gösterdiğini" ifade etmeden geçemez.[98]

Grotius Kitab-ı Mukaddes'ten, Yunan ve Roma tarihinden, Hıristiyanlık tarihinden vakalar, örnekler ve deliller koyar. Eş-Şeybânî de H. Peygamber ve Hulefâ-i Râşidîn devrindeki örf ve âdetlere dayanır. Her ikisi

de kendi seleflerinin düşünce ve fikirlerini toplayarak inceler ve sonrakiler için ışık saçıp kaynak olarak kendilerine has yeni fikirlerle eserlerini kaleme alır.[99]

Şeybânî'nin eserinde "aman" önemli bir yer tutar. Roma hukukunda da yer alan *Pacta sund servanda* (ahde vefa) ilkesi İslam hukukunun temel taşlarındandır. Düşmana verilen aman, şartlar ihlal edilmediği müddetçe bozulmaz. Bilhassa elçinin şahsı her türlü saldırıdan masundur, dokunulmazdır. Şeybânî'nin eserinde gayrimüslim ülkelerle yapılan milletlerarası antlaşmalar "muvadaa" ilkesi çerçevesinde incelenir. Sulh içinde yürütülen ilişkiler bu bahiste yer alır.[100]

Bununla birlikte, İslam devletler hukukunda denizle ilgili münhasır bir bahis yoktur.[101] Denizlerin durumu, açık denizlerin tabi tutulacağı rejim ve karasuları gibi bahisler yer almaz. Düşmana ve gayrimüslimlere uygulanacak hükümler de İslam devletler hukuku çerçevesinde ele alınır. Yani harbi ülkelerle *Darü's-Sulh* veya *Darü'l-ahd* ülkeleri tebasına uygulanan hükümler esastır. İslam fıkıhçılarının çoğu deniz hukuku hakkında fikir beyan etmezler ve çok azı savaş ve barış halinde uluslararası bir araç olarak deniz hukuku kuramını yeniden oluşturmak için bizlere bilgi verir. Bu yüzden, fıkıhçıların denizcilik ve deniz harplerine yönelik kuralların belirlenmesinde İslam'ın asıl kaynakları içinde kendilerine yol gösterecek sınırlı ve yetersiz bilgilerden faydalanmak zorunda kaldıkları görülür.

Örneğin genel bir kural olarak fıkıhçılar kıyas yoluyla bir kara savaşında kaleye ilişkin kuralların, deniz savaşında da bir gemiye uygulanacağını kabul ederler. Mücahitlerin bir kale kuşatmasında kaleye silahlarla saldırmalarına, dışardan gelen yardımı kesmelerine izin verildiği gibi, deniz mücahitlerinin de düşman gemilerinin mürettebatını dize getirip teslim alıncaya kadar onlara saldırmalarına ve düşman gemilerini yakarak veya batırarak yok etmelerine izin verilmiştir. Deniz savaşından sonra ele geçen ganimetlerin paylaşımında, kara savaşındaki ganimet kurallarının aynen uygulanabilirliğinde fıkıhçılar hemfikirdir.[102] Bu hususun bir uygulaması, yukarıda Barbaros kardeşlerin Tunus Sultanı ile yaptıkları ganimet paylaşımı bahsinde anlatılmıştı.

Osmanlı Deniz Hukuku

Türklerin İslam hukukuna en büyük katkılarından birisi, deniz hukuk kurallarını, *Dârü'l-harb*, *Dârü'l-ahd* ve *Dârü'l-İslam* fıkhı çerçevesinde ayrıntılarıyla vazetmiş olmalarıdır. Osmanlı Devleti'nin askeri kudretinin yanı sıra 16. yüzyılda zirveye ulaşan deniz gücü, bu kuralları kendi şartlarıyla belirlemesinde yardımcı olmuştur. Bu dönemi *Pax Ottomanica* olarak adlandırmak mümkündür. Nicolae Iorga bu tabiri kullanan ilk tarihçiler arasındadır. Iorga *pax romana*, *pax byzantina* ve *pax ottomanica* dönemlerinin aynı özellikleri taşıdığını vurgular. Ona göre Roma, Bizans ve Osmanlı aynı yöntemi takip etmişlerdir: aynı barış ortamı, küçük gruplara aynı hürriyet imkânları ve büyük ticaret için aynı ticaret yolları.[103]

Osmanlı deniz hukukunun ipuçlarını temel olarak ahitnamelerde (kapitülasyonlar) bulmak mümkündür. Buna dair uygulamalarla çeşitli devletlerle olan ilişkilerdeki diplomatik teamüllere örnekler vererek temas edeceğiz.

Kapitülasyonlar / Ticaret İmtiyazları

Osmanlı Devleti, ta beylik devrinden itibaren ticaret imtiyazları (kapitülasyonlar) vermek suretiyle dost devletlere bazı ayrıcalıklar sağlamayı bir siyaset olarak benimsemişti. Orhan Gazi zamanında, Bizans ve Venedikle mücadele eden Cenevizlilere 1352 yılında Osmanlı topraklarında ticaret yapma müsaadesi sağlayan ahitname verilmişti.[104] Karşılığında Venedik gemileri Osmanlı kuvvetlerinin Gelibolu'ya geçişini sağlıyorlardı. Aynı yıl Venedik-Bizans kuvvetlerine karşı yapılan savaştan[105] sonra Ceneviz kuvvetleri Boğaz'ın Anadolu yakasını elinde bulunduran Osmanlıların himayesinde şimdiki Anadolu Hisarı'nın bulunduğu koya sığındılar. Bu ilk ahitnameyi daha sonra Venedik, Fransa (1579), İngiltere (1580) ve Hollanda takip etti.

16. yüzyılda bir dünya devleti olan Osmanlı İmparatorluğu'nun aslında sürekli dış ticarete ve yabancı mallara ihtiyacı vardı. Cebelitarık'tan başlayarak bütün Kuzey Afrika, Arap Yarımadası, Anadolu, Orta Avrupa'ya kadar Balkanlar ve tüm Karadeniz'i kapsayan bu muazzam coğrafya, yabancı tüccar için de inanılmaz bir potansiyele sahipti. Bununla beraber,

Osmanlı hükümeti bu topraklarda ticaret yapma imtiyazını sadece kendisiyle dostluk kuran ülkelere ihsan ediyor, bu suretle Hıristiyan ülkeler arasında da kendine müttefikler ediniyordu. Padişah tarafından tek taraflı olarak verilen ahitnameyle o ülke tüccarı gemileriyle Osmanlı limanlarına gelip ihracat ve ithalat yapma müsaadesi elde ediyordu.

Osmanlı Devleti harbi devletlere verdiği ahitnamelerin genel çerçevesinin İslam fıkhının kurallarına uymasına azami gayret sarf etmiştir. Kurandaki *"eğer onlar barışa yanaşırlarsa sen de ona yanaş ve Allah'a tevekkül et, çünkü O çok iyi işiten, pekiyi bilendir"*[106] ayeti gereğince öncelikle karşı devletin elçisini gönderip dostluk ve iyi niyetlerini bir mektupla bildirmesi beklenirdi. Bu durum ahitnamelerin dibaçesinde açıkça ifade olunmaktadır:

- Vilhelmuş Harborne nâm âdeminiz ile mektublar gönderüb âdemleri sâbıka âsitane-i saâdet-âşiyanımıza gelüb izhar-ı ubudiyyet ve ihlas ve iş'ar-ı rukiyyet ve ihtisas eyleyüb ol taraf dan âdemleri ticaret içün memâlik-i mahrûsemize gelüb gitmek bâbında isticâze eylemeğin...[107]
- Nederlanda vilayetlerine tâbi' olan Ganderlanda ve Hollanda ve Zelanda ve Utraht ve Frizlanda ve Uvarsil ve Gruninga ve Gruncelanda ve dahî maşrık-i Hindistânuñ vilayetlerine tâbi' nice memleketiñ Üstadı Ceneralleri[108] ve hâkimleri hutimet 'avakıbühüm bi'l-hayr taraflarından nâme-i sadâkat-hitâmeleri ile kıdvet-i a'yâni'l-milleti'l-Mesihiyye mu'teber elçileri olan Kornilyo Haga zîdet itâ'atühû vusûl bulub irsâl olunan nâmeleri mütâla'a kılınub mefhûmunda 'arz-i ihlâs ve ihtisâs eylemek kusvâ-yı âmâlleri ve aksâ-yı mâ'fi'l-bâ'lleri olub...[109]

Karşılığında Osmanlı sultanı Allah'ın huzurunda bir yemin (ahd) ile verdiği "aman"ı ve dostluğu sürdürmeyi taahhüt ederdi.[110] Muhatabın dostluk ve iyi niyet kuralını ihlal etmesi durumunda yine İslam hukukuna göre padişah tek taraflı olarak verdiği amanı kaldırma hakkına sahipti. [111]

Günümüz milletlerarası antlaşmalarında olduğu gibi Osmanlı hukukunda da ahitnameler, kanunnameler ve mahalli kanunlardan üstün tu-

tulmuştur. Bir ülkeye ahitname verildiği zaman tamim şeklinde fermanlar gönderilerek kadılar ve mahalli otoriteler haberdar edilirdi. Fakat ilk zamanlar tüccar ile mahalli otoriteler arasında yine de ihtilaflar sürmekteydi. Mesela gümrük oranları, gümrük bölgelerine ayrılmış olan Osmanlı topraklarında bir gümrük bölgesinden diğerine değişmekte idi."[12] Halbuki ahitname ile tek bir gümrük oranı konulurdu. Bu da gümrük eminleri ile tüccar arasında daima ihtilaf çıkmasına ve şikâyetlere sebep olurdu. Gönderilen fermanlarda ahitnamedeki ilgili madde hatırlatılarak fazla gümrük talep olunmaması tembih edilmektedir.

Resmen tanınan bir topluluğun liderine berat verilerek, vazife ve salahiyet sınırlarının belirtilmesi ile *tâife* veya *millet* statüsü belirlenmiş olmaktaydı. İstanbul'daki mukim elçiler, Osmanlı Devleti tarafından, kendi devletlerinin milli menfaatlerini takip eden diplomatlar yerine, bir cemaat lideri veya esnaf kethüdası gibi, kendi vatandaşlarının işlerini takip eden genel bir mümessil şeklinde telakki edilmişlerdir."[13] Daimi elçi ve konsoloslara gümrük muafiyetleri, mesken masuniyeti ve haric-i hudut statüsü"[14] gibi imtiyazlar tanınmasına rağmen nihai tahlilde, bağlı bulundukları devlet yetkililerine değil de Osmanlı Devleti'ne tabi imiş gibi muamele görmüşlerdir.

Bandıra ve *Cottimo*

Padişah tarafından ahitname ihsan edilen devletlerin İstanbul'da mukim elçileri ve Osmanlı limanlarındaki konsoloslarının kendi ülkelerinden aldıkları cüzi tahsisatlar masraflarını karşılamaktan çok uzaktı. Paşaların ve mahalli otoritelerin bazen talep ettikleri usulsüz ödemeler ve hediyeler, elçilere büyük mali külfet getiriyordu. Kendi milletlerine tabi birisinin işlediği suçların da tüm topluluktan tazmini istenebiliyordu. Talep edilen meblağ ödenmediğinde hapse girmek tehlikesi dahi vardı. Bütün bu masrafları ve elçilik harcamalarını karşılamak için ticarete tabi eşyadan, İtalyanca *cottimo* veya *bailaggio* tabir edilen *elçilik ve konsolosluk hakkı* alınmaktaydı."[15] Osmanlı hükümeti bunun miktarını her devletin kendisinin tayini hususunda serbest bırakmıştı."[16]

- Fransız elçisinin masraflarının bir kısmı kral, kalanı da Marsilya Ticaret Odası tarafından karşılanmakta idi. Fazla harcamalar sü-

rekli mesele çıkarıyordu. Nihayet 1691 yılında tüm harcamaların Fransız hükümeti tarafından karşılanması kararı ile Fransız tebaası ve tüccar arasındaki ihtilaflar son buldu."[117]

- Venedik balyosu ve elçilikteki memurlar da Venedik'e mal götüren gemi ve kervanlardan alınan vergilerle geçinmekteydi. Fakat Venedik'in Osmanlı Devleti ile harp halinde olduğu zamanlarda İstanbul'daki balyos ne Venedik'e giden, ne de oradan gelen başka ülkenin tüccarından *cottimo* talep edemediğinden büyük kayıplara uğruyordu."[118]
- Hollanda ve İngiltere elçileri ise limana indirilen mal üzerinden bir pay alırlardı. Bu vergi, malın kıymetinin % 1-2'si kadardı.

Osmanlı hükümeti, kendi bayrağı altında gelen gemilerden, yine o ülkenin belirlediği oranlarda elçilik ve konsolosluk hakkını, kendi diplomatik temsilcisinin tahsil etmesini garanti altına almaktaydı. Gelen gemi, tahakkuk eden gümrük resmini limandaki Osmanlı gümrük eminine ödedikten sonra, konsolosa da *cottimo* ödeyecekti. Ayrılırken aynı şekilde gümrüğe tabi olur. Bundan imtina ederse şehrin kadısı marifetiyle bu meblağ tahsil edilirdi. Zaten geminin limandan ayrılması bu resimler ödendikten sonra Osmanlı gümrük emininin ve ilgili konsolosun vereceği izinle mümkündür.

Elçi ve konsoloslar için büyük bir gelir kalemi teşkil eden bu tahsilat Fransa, İngiltere ve Hollanda elçileri arasında büyük rekabet ve mücadeleye sebep olmuştu. 1569 yılında verilen ahitname ile Venedik ve Ceneviz haricindeki tüccar, Fransız bayrağı alında Osmanlı limanlarına gelebiliyordu. 1580'deki kapitülasyon ile bundan sonra harbi milletlerin İngiltere bayrağı ile ticaret yapmaları kabul edilmişti. Dolayısıyla elçilik ve konsolosluk hakkını İngilizler toplayacaktı. 1612'de de Hollanda'ya ahitname verildiği vakit İngiliz elçisi buna şiddetle itiraz etmişti.

Osmanlı Devleti, sadece ahitname verilen ülke bayrağını taşıyan gemilere Osmanlı limanlarına girme hakkı tanıyordu. Mamafih, ahitnamesi olmayan ülke tüccarı da ahitnamesi olan ülke gemileriyle Osmanlı limanlarına mal getirebiliyordu. Osmanlı hükümeti onların ticaretini tamamen

engellemiyordu. O ülkeden pasaport almak, onların konsoloslarına *cottimo* ödemek şartıyla Osmanlı limanlarına girme hakları saklı tutuluyordu. Kapitülasyonu olmayan ülke tüccarının kendi bayraklarıyla gelmesi, aslında o ülke konsoloslarına da ek gelir temin ediyordu.

Bu hak İstanbul'daki elçiler arasında en ziyade müsaadeye mazhar millet[119] statüsünü de belirliyordu. Daha önce, ahitnamesi olmayıp İstanbul'da balyosları ikamet etmeyen ülkelerin tüccarının Osmanlı limanlarına Fransa bayrağı altında gelmesi kabul edilmişti. Harbi milletlerin hangi ülke bayrağı ile gelecekleri daha sonra uzun süre ihtilaf konusu olmuş, vezirler ve padişah arasındaki koordinasyonsuzluk sonucu bu hak birkaç defa Fransa ile İngiltere arasında el değiştirmişti.[120] İngiliz elçisine göre gelirleri artırmak için İngiliz bayrağı taşımak isteyen bütün yabancılar serbest bırakılmalıydı, çünkü sayıları son derece az olan sadece İngiliz tüccarının paylarıyla sefaret masraflarının karşılanması mümkün görünmüyordu.[121] 1605 yılına gelindiğinde, Osmanlı-Avusturya harbinin son safhalarında İngiliz elçisi ve kraliçenin Hollanda tüccarının Levant'a İngiliz bayrağı altında seyretmesindeki ısrarları basit bir sebebe dayanıyordu: Levant ticareti harp nedeniyle iyice daraldığından İngiliz Elçisi Henry Lello artık masraflarını karşılayamaz hale gelmişti. Levant Kumpanyası da eskisi gibi maaşını ödemiyordu.[122] Nihayet 1609 yılında İngiliz ve Fransız elçileri Hollanda'nın 17 eyaletinden Levant'a gelen gemilerin ihracat ve ithalatından alınacak *cottimo* İngiliz ve Fransız konsolosları arasında eşit olarak paylaşılacaktı.[123] Fakat Hollanda üç yıl sonra Osmanlı padişahından kendi ticaret imtiyazlarını aldığında bu tartışma da sona erdi ve Levant limanlarına artık kendi bayraklarıyla geleceklerdi.

Mamafih o dönemde gemiler çok kolay bayrak değiştiriyorlardı. Kendi limanından kendi bayrağıyla ayrılan bir gemi, Osmanlı limanlarına daha az konsolosluk hakkı ödeyeceği farklı bir bayrakla yanaşıyordu. Hatta bir Hollanda gemisi Venedik'ten yüklediği yükü İngiliz bayrağı altında Osmanlı limanlarına indirebiliyordu. Bu durumda hem İngiliz, hem de Venedik elçisi *cottimo* tahsil etme iddiasında bulunuyordu.[124] Harbi ülke tüccarının kendi bayrağı altında seyretmesi, İstanbul'da elçiler arasında protokol ve en ziyade müsaadeye mahzar millet statüsü tartışmalarını da beraberinde geti-

riyordu. Babıâli ise ahitname verdiği ülkeler arasında hukuken böyle bir ayrım yapmadığını 17. yüzyıla ait bir fermanda açıkça ifade etmektedir:

> Ceneviz ve Alikorna misillü âsitâne-i sa'âdetimde balyosları ikâmet etmeyen tavâyif-i Nasara'nın bilâd-ı İslâmiyye'ye tüccarları gelmek iktizâ eyledikde Devlet-i Aliyyem ile musâlaha üzere olub der-i devlet-medârımda balyosları mukîm olan müste'men tâyifesine ilticâ ve bayrağı altına duhûl edüb memalik-i İslâmiyye'de emîn ve sâlim ticaret edegelmeleriyle bayrak altına girmek husûsu bu kazıyyeden ibâretdir.[125]

Fransa, ahitname verilmemiş ülke tüccarını kendi bayrağı altında tutma tekelini kaybetmekten son derece rahatsızdı. 1580'de William Harborne ve arkadaşlarına, 1583'te tüm İngiltere tüccarına ticaret müsaadesi sağlayan kapitülasyonların verilmesini Fransız elçisi Babıâli nezdinde protesto etti. Fransız elçisi, İngiltere'ye verilen ahitnamenin, Osmanlı-Fransız ittifakının ihlali anlamına geldiğini iddia ediyordu. Fransız ahitnamesine göre Venedik hariç bütün gemilerin Fransız bayrağı altında seyretmesi gerekiyordu.[126] Aslında Fransız elçisinin bu protestosunun hiçbir hukuki temeli yoktu. Çünkü ahitnameler padişah tarafından, sonunda belirtilen bir yeminle[127] tek taraflı olarak ihsan edilen bir uluslararası belge mahiyetindedir. Bu suretle o ülke tüccarına Osmanlı ülkesinde ticaret yapma imtiyazı verilir. Bunun devamlılığı, ilgili ülkenin Osmanlı Sultanına dostluk ve sadakatına bağlıdır.[128] Aksi takdirde zaten tek taraflı olarak verilen ahitnameyi, şartlara göre padişah yine tek taraflı olarak feshetme yetkisine sahiptir.[129] Ticaret imtiyazlarının, yani kapitülasyon metinlerinin giriş bölümünde bunun açıkça ifade edildiği yukarıda belirtilmişti.

Denizde Aman

ahitname verilen bir ülkenin gemilerine Osmanlı hâkimiyetindeki denizlerde de seyrüsefer serbestliği tanınmıştır. Tüccara her türlü korsanlık ve esir alınmaya karşı garanti verilmektedir. Osmanlı Devleti'nin denizlerde hâkimiyeti Ege Denizi, Karadeniz, Boğazlar ve Otranto Geçidi'ne kadar uzan-

maktaydı. Bu bölgeler Osmanlı tatbikatında *Darü'l-İslam* kabul edilmiştir.[130] Gelen gemiler bilhassa Cezayir korsanlarının saldırılarına karşı emniyet içinde olacaklar ve ne mallarına, ne de canlarına karşı bir taarruzda bulunulmayacaktır. Herhangi bir surette esir alınanlar derhal serbest bırakılacaklardır. Bu hüküm eskiden esir alınanlara da teşmil edilmiş, ülkenin her tarafına fermanlar gönderilerek, ahitname verilen ülke tebaasından daha önce esir alınan var ise serbest bırakılması emredilmiştir.[131] Fırtınadan zor durumda kalan gemilerine de her türlü yardım yapılacak, gemileri karaya vurduğu takdirde canları ve malları emniyete alınacak, mahalli yetkililer kendilerine yardım edeceklerdir.[132]

Haric-i Hudut Statüsü

Bir Osmanlı tebaası ile bir müstemin arasındaki davalar Osmanlı mahkemelerinde kadı tarafından görülürdü. Fakat kapitülasyonlarla ecnebi tebaanın aralarındaki özel hukuka giren davalarına, elçi ve konsolosları tarafından kendi ülkesinin kanunlarına göre bakılması sağlanmıştır. Mesela 1612 tarihli Hollanda kapitülasyonunun 6. maddesi bu hakkı tanır:

> Nederlanda vilâyetlerinden olanların dava ve husûmeti vâki' olub dem ü diyet davaları olursa elçileri ve konsolosları âyinleri üzere görüb, fasl edüb kadılar ve zâbitlerden bir ferd dahl ü taarruz kılmayalar.[133]

Fransız hükümeti Osmanlı topraklarında bulunan tebasının bu tür davaları için tafsilatlı kanun ve yönetmelikler hazırlamıştır.[134] Hollanda da 1675 yılında hazırladığı Levant Kumpanyası yönetmeliğine adli idare maddelerini ilave etmiştir.[135]

Mütekâbiliyet İlkesi[136]

Yukarıda bahsedilen dostluğun devamı ve bunun hilâfına yapılan hareketlerin önlenmesi, Babıâli'nin ahitname verilen ülkeden başlıca beklentisidir. Karşı tarafın Akdeniz'deki korsanlık faaliyeti fiilen kabul edilmekle birlikte Osmanlı sahillerine ve Osmanlı gemilerine yapılan saldırılara asla müsamaha edilmez:

İmdî, mâdâm ki anlar tarafından hayduk harâmîleri zabt olunub memleket ü vilâyete zarar ü gezend olmayub beru cânibden dahi anlar vilâyetine dahl ü tecavüz caiz değildir. Buyurdum ki,

Emrim üzere anlar kendü hallerinde olduklarında ahde mugayır beru cânibden kimesneye iş etdürmeyesin. Ammâ şöyle ki haydukları zabt olmaya, zuhûr edenlerin her ne tarîkle olursa ele getirüb eşedd-i siyasetle haklarından gelesin.'[37]

Görülüyor ki, anlaşmanın hilafına hareket edenler hayduk (haydut) ve harami olarak nitelendirilmektedir. Dostluğa zarar verecek bu tür faaliyet kanun dışı telakki edilmekte ve haydutlarına zapt olan ülkelere Osmanlı korsanları tarafından hiçbir şekilde saldırılmaması tembihlenilmektedir. Fakat haydutlarını kontrol edemedikleri ve zapt etmedikleri zaman, bunların mutlaka ele geçirilmesi ve şiddetle cezalandırılması emrediliyor. Sahillerin ve adaların muhafazası için Osmanlı hükümeti de sürekli gayret sarf etmektedir. Bununla ilgili olarak düşman donanmasının öncü harekâtı da yakından izlenir ve gerekli tedbirler alınır:

Rodos Beğine Hüküm ki,

Mektub gönderüb "muhafaza içün deryâya çıkılmak üzere iken Aramgar nâm kâfir iki pâre gemi ile adalar cânibine geldiği istima' olunmağın deryâya çıkılub tetebbu' olundukda aslâ görmüş kimesne olmayub adalar re'âyâsı üç pâre levend gemilerinden şekvâ etmeğin tetebbu' ederken Mora'ya tâbi' Benefşe kal'asında bir Karamürsel bulub haber sordukda: 'mezburlar Mağrib Trablusundan çıkalı yedi gün imiş; kâfirin kapudânı tebdîl olunub yeni kapudan seksenden ziyâde gemi donadub niyetleri ma'lûm değildür' deyü haber verüb ol yerin halkı dahi mezbûr levendâtdan şikâyet edüb ve (...) haberleri alınub nısfü'l-leylde basıldukda levendleri karaya dökülüb yirmi neferi ele getirilüb iki pâre gemileri ihrâk olunub ve adalardan aldıkları âdemler gemilerinde bulunub yerlü yerine gönderilüb 'karaya gaybet eden levendleri ve reislerin ele getüresiz' deyü re'âyâya tenbîh olunub ve Modon'da kışlayan gönüllü reislerden

Memi ve Abdülgaffar nâm reisler kâfirlerden sahîh dil almağiçün gönderildiğün" arzeylediğün ecilden buyurdum ki,

Vusûl buldukda, min-ba'd dahî deryâ yüzüne ve adalar muhafazasında gereği gibi mucidd ü merdâne olub a'dâdan ve korsan levendlerden memalik-i mahruseye zarar ve ziyan erişdirilmemek bâbında enva' ikdâm ü ihtimâmun zuhûra getirüb a'dâdan dahî yarar diller alınub haberlerin südde-i sa'âdetime arz ü irsâl etmekden hâlî olmayasun; şöyle bilesin.[138]

Bununla birlikte, kapitülasyonlarla ticaret imtiyazı verilen ülke gemilerine, harbi ülke gemilerinden farklı muamele edilmesi ve bunlara saldırılmaması hususunda Babıâli'nin de sıkıntıları olmuştur. Bilhassa Cezayir korsanlarına söz dinletmek Osmanlı hükümeti için hayli zordur. ahitname metninde, bundan sonra kendilerine saldırılmayacağı ve gemilerinin zapt edilip mallarına el konulmayacağı ve içindekilerin esir edilmeyeceği taahhüt edildiği halde Cezayir korsanları verilen amanı çoğu kez tanımaz:

Cezayir Beğlerbeğine Hüküm,

Cezayir kalyatalarından bir kalyata rast gelüb arkalarından top ve tüfeng atub gemiye küllî zarar ve ziyan edüb helâkine karîb olmuş iken mezkur çavuş emr-i şerif ve ahdnâme-i hümâyun vardur demekle ellerinden halâs olub badehû Cezayir'e varub sana emr-i şerif verdiklerinde asla iltifat eylemeyüb "mazul olacağımı bilsem kâfir ıtlâk etmezem ve gemilerin kande bulursam alırum" deyu cevâb verdiğin...[139]

Fermanda bahsedildiği üzere, Cezayir'deki levend reisleri ve dayılar, padişah tarafından verilen ahitnamedeki "aman"ı tanımamakta ve artık *Darü'l-ahd* statüsü kazanan ülke tüccarını hâlâ *Darü'l-harb* mensubu saymaya devam etmektedir. Babıâli uzun süre Tunus, Cezayir ve Trablusgarb Beylerbeylerine, oradaki dayılara ve *mağrib* korsanlarına sözünü geçirememiştir. Korsanlığa ait belgelere 17. yüzyılın sonuna kadar yoğun olarak rastlanır. Tabii bu tek taraflı değil, karşılıklı yürütülen bir faaliyettir. 1612 yılın-

da Hollanda'ya kapitülasyon verildiğinde, Vezir Halil Paşa, ahitname şartlarından olan ve eskiden alınmış Hollandalı esirlerin serbest bırakılması ve elçiye karşı kendisini mahcup etmemesi için Tunus Beylerbeyi Süleyman Paşa'ya yazdığı mektupta adeta yalvarır:

> İzzet-medâr karındaşım ... Flandra tayifesinün der-sa'âdet-medâra sâir krallarun elçileri gelüb oturduğu gibi bunlarun dahî elçileri oturmak ve sa'âdetlü pâdişah-i din-penâh hazretlerine dostluk eylemek bâbında bu muhibbinüz vâsıta olduğumuz ecilden hâlâ mustakıl elçileri hedâyâ ve nâmeleri ile gelüb dostlukları hayr-i kabûlde vâki' olub sa'âdetlü pâdişahımız hazretleri 'azîm hazz eylemişlerdir. Hâlâ sâir krallarun elçileri gibi Galata'da hıdmet-i risâlet ile oturmuşdur. Ve olıgeldiği üzere taraf-i pâdişahîden ahdnâme-i hümâyun sadaka olunub mahzâ 'arz-i hulûsları sadaka ve enfâ' olduğu ve bunlar kadîmden ehl-i İslâm ile dost olub zarar ve ziyanları şimdiye dek isâbet etmediğü ve İspanya gemilerin aldıklarında içinde niçe Müselman esirlerin ıtlâk edüb dâr-i İslâm'a çıkardıkları ecilden sa'âdetlü pâdişahımız hazretleri mahzûz olub her husûslarına . . . . . sâirden ziyâde müsaade buyurmuşlardır. Ve 'ahdnâmelerinde şimdiye dek bu tâifeden esîr olanlar her kimde bulunursa bahâsı verilmeyüb ıtlâk oluna deyu mukayyed ve mastûrdur. Ve taraf-i pâdişahîden Flandra krallarına ve beğlerine bu makûle cevâb-i hümâyun yazılub gönderildiğinden gayrı hâlâ ol tarafda ve Cezâyir'de tâife-i mezbûreden esîr olmuş her kimde bulunursa ıtlâk olunmak bâbında hükm-i şerîf-i cihân-muta' verilmeğle işbu hâmil-i mektûb-i muhlis müteferrika başımız Ömer Ağa ile gönderilmişdir. . . . . ahdnâme-i hümâyun ve fermân-i 'izzet-makrûn mûcebince esirlerinden her kimde var ise ıtlâk edüb mümâileyh Ömer ağa'ya teslîm etdirilmesine himmet ve sarf-i mürüvvet buyurula. İmdî benüm karındaşım, bu tâife Venediklü gibi değildür, ve ehl-i İslâm ile kadîmî muhibbî oldukları ve İspanya kadırgalarından binden mütecâviz Müselman esirlerin ıtlâ eyledikleri zâhiren mesmû'-i şerîfinüz olmuşdur, bunlar kâfirlik ile bu

denlü Müselman âzâd edüb ızhâr-i mürüvvet ve rahmet ede, bize hod vâcib ve lâzımdır ki, gayret-i dîn-i İslâm içün her kande ise istemedin âzâd etmekdir ki, bu bahâne ile tâife-i mezbûre dahî nice nice menâfi' ve eyilükler müşâhede olunacakdır. Benüm karındaşım, bu tarafda her kimin tâife-i mezbûrların esirleri bulunmuş ise cümle ıtlâk etdirilmişdir. Hemân ol tarafda kaldı, kerem-i lutf edüb bu muhibbinüzü elçi yanında hicâbda komayub bu bâbda olan iltimâsımız redd olunmaya. İnşallahu te'âlâ ümîdimiz budur ki, cenâb-i şerifinüz tereddüd ve anlar dahî ta'allül etmeyüb tâife-i mezbûrenün bulunan esirleri bulunan yerlerden ıtlâk oluna ve bi'l-cümle bu bâbda fevka'l-hadd ve'l-gâye memnun ve mecbûr oluruz ve elçi yanında hicâbdan halâs oluruz.'[40]

Bir sûreti Tunus'da Yusuf dayıya *ve bir sûreti Osman dayının oğluna*

Yine Hollanda esirlerinin serbest bırakılmasıyla ilgili olarak Cezayir beylerbeyi ile uzun süren yazışmalara rastlıyoruz. ahitname verilmesinin üzerinden beş sene geçtiği halde, Cezayir'deki Hollanda esirlerinin bir türlü serbest bırakılmaması üzerine, İstanbul'daki elçileri Cornelis Haga, Babıâli nezdinde sürekli teşebbüste bulunur. Fakat nihayet gelen cevaptan anlaşılır ki, aslında Akdeniz'de gezen Hollandalı kalyonları bazı Cezayir gemilerine saldırıp içindekileri esir etmiş ve üstelik onları götürüp Malta şövalyelerine satmışlardır. Bu yüzden Cezayir'deki gaziler, mütekâbiliyet ilkesi gereği, esir olan yoldaşları Malta'dan getirilmeyince, Hollandalıları da serbest bırakmak istemezler. Oradaki korsan levendlerin ahitname şartlarına itaati, Hollandalıların da aynı şartlara uymalarıyla mümkündür:

Bâis-i tahrir-i hurûf budur ki,
Nederlanda Üstâdı Ceneralleri taraflarından Kornelyo nâm elçi yâdından olub mahrûse-i Cezâyir'de vâki' olan beğlerbeğisi hazretlerinin huzûr-i şerîflerine muhabbet-nâme getürüb mazmûnunda merhûm Süleyman Paşa zamân-i şerifinde vâki' olan sene yirmi altı ba'de elf (1026/1617) tarihinde İstanbul'da Dîvân-i âlîde vezîr-i

a'zam huzûrunda mahrûse-i Cezâyir ağalarımızdan ve yayabaşılarımızdan Kapudan Paşa önünde kavl-i karâr ve ahd-i emân olunmuşdur. Ol vech üzere gine sulhumüz sulh olsun ve kavlimiz kavl olsun; elhamdülillâhi te'âlâ şimdiki halde endişe ve ihtilaf kalmadı. Heman sizlerden ricâmız budur ki, bizüm cânibimizden ve hazretlerinüz cânibinden "korsan gemilerimiz ile İspanya üzerine varub karadan ve deryâdan deryâyı başlarına teng eyleyevüz" deyu işâret eylemişsiz, ve bundan ma'dâ Felemek tâifesinden bir ferd esîr gemisine komayub konsulunun eline teslîm eyleyesiz ve bâzirgân ve korsan gemilerimiz ol cânibe vardukda rencîde ve remîde eylemeyüb hâcetleri ne ise görüb veresiz ve emn ü emânınız ve sulh ü salâhınız bu minvâl üzere ahd ü mâhud olsun deyu cevâb eylemişsiz. Lâkin bazı Felemenk haramzâdelerinden şimdiki halde bir nice neferimiz esîr edüb Malta cezîresinde bey' edüb kayd-i bend ile esîr ve hakîr olmağın asâkir-i mansûre tarafından dahî cevâb eyleyeler ki *"zikr olunan Müselman esirlerimiz Malta'dan gelmeyince, bundaki olan Felemenk esirleri varmasun"* deyu emr olunmuşdur, İmdî sizler dahî korsan gemilerinüze muhkem tenbîh edüb bizim gemilerimize rast geldüklerinde mu'ayene edüb cenge mübâşeret etmeyeler. Sizünle ahdimiz ahd ve emânımız emandır, min ba'd Felemenk tâifesine derya yüzünde rast geldiklerinde ta'addî ve tecâvüz ve zarar ve gezend erişdirilmeye, ve sizlerden dahî gerekdir ki gemilerinüz te'kîd ve sipâriş etdürüb min ba'd İspanya rızkın gemilerine tahmîl eylemeyüb kat'-i alâka olundukdan sonra bizim gemilerden sizün gemilerinize zarar ve hayf vâki' olursa ol işi işleyen gemilerin muhkem haklarından gelmek mukarrer ve muhakkakdır. Heman göreyim sizi, bizim gemilerimiz ile rast geldiklerinde muhabbet ve meveddet üzere olub yek-dîl ve yekcihet olub düşmanımız üzerine bir olub haklarından gelesiz. Zikr olunan esirlerimiz Malta'dan geldiği gibi mezkûr Felemenklileri bir ferd komayub bi'l-cümle vilâyetlerine irsâl eylemek mukarrerdir.'[41]

İçerikten de anlaşılacağı üzere, Cezayir Beylerbeyi Staten Generaal'e doğrudan yazdığı mektupta, Hollanda gemileriyle karşılaşıldığında de-

nizde uygulanacak bazı kuralları da hatırlatmaktadır. Bunlardan en önemlisi ortak düşman olan İspanya'ya ait mallarının Hollanda gemileriyle taşınmaması ve İspanya'ya karşı birlikte mücadele edilmemesidir.

Ahitnamelerde Deniz Hukukuna İlişkin Maddeler

Osmanlı deniz hukukunu belirleyen esasları, çeşitli ülkelere verilen ahitnamelerde bulmak mümkündür. Ceneviz ve Venedik gibi erken dönem ahitnameleri daha genel maddeler içerir. Bu sebeple deniz hukukuna ilişkin kapsamlı maddelere 16. asırdan sonra verilen veya yenilenen kapitülasyonlarda rastlamaktayız. Bu noktada dikkat çeken ahitnamelerden birisi, 17 Muharrem 928/17 Aralık 1521 tarihinde yenilenen Venedik kapitülasyonlarıdır. Metinde de görüldüğü üzere, Venedik gemileri seyir halindeyken, Osmanlı donanmasına ait gemilere ve diğer Osmanlı gemilerine rastladıklarında, dostluk belirtisi olmak üzere önce yelkenlerini indirecek ve harp vaziyeti almayacaklardır. Ondan sonra eğer aksi bir harekette bulunup zarar verilecek olursa bu zarar tazmin edilecektir. Önemli bir diğer husus denizlerde yağmacılık yapan haydutlarla ilgili maddedir. Böyle bir grupla denizde karşılaştıklarında çatışma çıkarsa, Venediklilerin haydutları öldürmelerine izin verilmektedir. Fakat esir ettiklerini öldürmeden Osmanlı makamlarına teslim edeceklerdir. Bunları, başkalarına ibret olmak üzere İstanbul'da korkunç bir ölüm beklemektedir. Osmanlı donanması Venedik'ten başka bir hedefe doğru sefere gittiğinde Venedik donanması harekete geçmeyecek ve Osmanlı donanmasının "zararsız geçiş" hakkını kullanmasına izin verecektir. Ayrıca her iki taraf da haydut gemilerini limanlarına almayacak, yakalanmaları mümkün ise ele geçirecek, değil ise en azından onlara su ve yiyecek vermeyecektir.

17 Muharrem 928 / 17 Aralık 1521 tarihli Venedik Ahitnamesi[142]

- .... Ve benüm memâlik-i mahrusemden derya yüzüne giden gemilerim ve kadırgalarım ve donanmalarım benüm olsun, rencberin olsun, deniz yüzünde Venedik gemilerine buluşurlar ise birbirlerine dostluk edüb zarar ve ziyan etmeyeler, ammâ, anlar dahî gerekdir ki, anun gibi deryâ yüzünde fermân-i hümâyunumla çıkmış

hassa donanmalarıma ve kadırgalarıma vesâir deryâ yüzünde giden gemilerüme buluşduklarında yelkenlerin indirüb dostlukların ve itâ'at üzere oldukların bildireler ve eğer yelken indirüb dostlukların bildirdüklerinden sonra zarar ve ziyan edecek olurlar ise, eğer âdem ve eğer esbâb ve davar ziyânıdur, her ne ise yerine konula, hemçünan anlarun gemileri ve kadırgaları ve donanmaları dahî deniz yüzünde benüm gemilerüme veyâhud rencber gemilerine buluşurlar ise birbirlerine dostlukların bildirüb dostluk üzere geçeler, zarar ve ziyan etmeyeler; edecek olurlar ise, eğer âdem, eğer esbâb, eğer davar ziyâñıdır, her ne ise yerine koyalar.

- ve eğer ittifak düşüb harâmî ve levend gemisine buluşub ol harâmî gemisi bunlara kasd edüb ceng eyleye, bi-irâdeti'llâhi te'âlâ harâmî gemisine bunlar gâlib olalar, hîn-i muharebede ne mikdâr âdem helâk olur ise ola, ammâ ne denlü âdemin esîr edüb diri tutarlar ise kendüler aslâ katl eylemeyüb bî-kusûr sağ ü sâlim süddei sa'âdetime irsâl edeler, tâ ki muhkem haklarından gelüb bir vechile siyâset etdürem ki, gayrılarına mûceb-i ibret ü nasîhat olalar.
- ve benüm memalik-i mahrûsemden donanma gemilerüm ki bir yana sefere gide, Venedik'e müte'allik yer olmaya, Venedik'in donanması ise kendü hâlinde dostluk üzere durub hareket etmeyüb varub kimesne mu'avenet etmeye, benüm donanmalarıma zarar ve ziyan yetişmesine sebeb olmaya.
- ve gayrı vilâyetin harâmî barçalarına ve kadırgalarına ve gayrı gemilere tûş geldiğü vakit Venedik kendü adalarına ve limanlarına ve hisarlarına sığındırmaya ve durgurmayalar ve azık vermeyeler ve dutmaları mümkün ise dutub ve ne mikdâr âdem dutulur ise kendüler mecâl vermeyüb ve aslâ meyl ü muhabâ eylemeyüb hemân cümlesinin muhkem haklarından geline ve eğer dutmağa kâdir olmazlar ise men' ü redd edeler ve hemçünan ben dahî adalarıma ve limanlarıma gelen harâmî kadırgaları ve barçaları ve kayıkları sığındırmayam ve durgurmayam ve azık vermeyem; dutulması mümkün ise mecal vermeyüb hemân muhkem haklarından gelem ve eğer dutmak mümkün olmaz ise men' ü redd edem.

1021/1612 senesinde Hollanda'ya verilen ilk kapitülasyonda, deniz hukukuna ilişkin maddelerin daha belirginleştiği, kapsamının genişletildiği ve özel hukuka, navluna, gümrüklere ve gemilerdeki mal ve taşınan yolcuların menşeine dair maddelerin ilave edildiği görülür. Bunlar arasında hava şartlarının elverişsizliği dolayısıyla bütün Osmanlı limanlarına sığınma, kendi paralarıyla yiyecek ve içecek satın alma, *harbî*[143] ülke gemilerinde ele geçtiklerinde, mallarının ve kendilerinin serbest kalması, Hollanda gemilerinde harbi ülke tebaasının mallarını taşıma, gemileri karaya vurduğunda kurtarılan eşya ve gemi malzemesinin kendilerine teslimi gibi hususlar yer alır:

Evâil-i Cemaziyelevvel 1021/30 Haziran-9 Temmuz 1612 Tarihli İlk Hollanda Ahitnamesi[144]

Madde 2: Nederlanda tüccarından bazı harbi gemilere girüb lâkin kendü hallerinde ticaret üzere iken harbi gemilerde bulundunuz deyu kendilerin esir ve esbabların girift eylemeyüb, mâdâm ki kendü hallerinde ticaret üzere olub korsan gemisinde fesâd üzere olmayalar, ol bahane ile esbabların girift eylemeyüb ve kendülerin esir eylemeyeler.

Madde 5: Derya el vermeyüb vilayetlerine varmağa ve bu canibe gelmeğe mecal olmadığı zamanda memalik-i mahrusemizden olan limanlarda ve iskelelerde yatub kendi hallerinde alışveriş edüb kimesne mani olmaya.

Madde 18: Nederlanda'ya tabi olan vilayetlerden esir alurlar ise ıtlak olunub malları bî-kusûr verile; eğer korsanlar tecâvüz etdikleri müşârünileyhim nâmeleri ile i'lâm eyleyeler. Her kangı beğlerbeği zamanında olursa ol beğlerbeği ma'zûl olub garet olunan emvâl ü esbâb anlara tazmîn etdirüle ve etdikleri esir ıtlâk oluna, eğer emr-i şerîfime imtisâl etmezler ise anlar dahî Nederlanda vilayetlerine vardıklarında kal'alarına ve limanlarına kabûl etmeyüb ta'addî etdiklerinde akd olunan ahde halel gelmeye ve bu bâbda müşârünileyhimin şikâyeti makbul-i hümâyunum ola.

Madde 19: Memalik-i mahrusemizde vaki olan beğlerbeğilere ve beğlere ve kadılara ve iskele eminlerine ahkâm-ı şerîfe irsâl olu-

nub fermân-ı kazâ-cereyanımız bu vechile sadır oldu ki mâdâm ki müşârünileyhim taraflarından şerâyit ü ahd ü peymân ve âdet-i ihlâs ü meveddet kemâ yenbağî sıyânet oluna, bu taraf dan dahî kendü malları vesâir esbâb ü meta'larıyla eğer deryâdan gelen kalyonları vesâir gemileri ve içlerinde olan âdemleri ve esbâb ü meta'larıdır, ve eğer karadan gelen âdemleri ve davarları ve meta'larıdır, aslâ bir ferd dahl ü taarruz eylemeyüb kendü hallerinde ve kâr ü kisblerinde olalar.

Madde 21: Nederlandaludan olanlar kendü ihtiyarları ile zahire satın alub kendi vilayetlerine gider iken harbi vilayetine alub gitmeyüb ehl-i İslam gemileri rast geldiklerinde, ahzdan sonra gemi girift ve içinde olanları esîr eylemeyeler, anun gibi Nederlandalu'dan esîr bulunur ise ıtlâk olunub esbâbı dahî verile.

Madde 22: Harbi tüccar tâyifesi Nederlanda gemilerine meta' yüklediklerinde meta'ı harbinindir deyu bir ferd rencîde eylemeye ve memalik-i mahrusemize ve eğer âhar vilayetlere gider iken ve gelür iken, rencberliklerinde iken bir tarîkle esîr olurlar ise ol asıllar gerü halâs olalar.

Madde 23: Memalik-i mahrusemize emn ü emân üzere gelüb giderek anun gibi deryâda furtına ve muzâyaka verdükde, lâzım olanlara eğer hassa gemiler halkıdır ve gayrıdır, mu'avenet edeler.

Madde 25: Nederlanda vilâyetleri tacirleri ve tercümanları ve sâir âdemleri deryâdan ve karadan memalik-i mahrusemize gelüb bey' ü şirâ eyleyüb âdet-i kânun üzere rusûm-i âdiyeleri verdikden sonra, gelişde ve gidişde, kapudanlardan ve deryâda bulunan reislerden ve gayrıdan ve asker halkından kimesne mani olmaya ve kadılar dahl ü taarruz kılmayalar, kendülerin ve âdemlerin ve esbâbların ve davarların kimesne rencide etmeye.

Madde 26: Eğer şiddet-i rüzgâr olub gemilerini derya karaya atar ise beğler ve kadılar ve gayrılar muavenet eyleyüb kurtulan emvâl ü esbâb kendülere verilüb beytülmâlcılar dahl ü taarruz eylemeyeler.

Madde 38: Memalik-i mahrusemizde derya yüzüne çıkan gemiler ve kadırgalar ve donanmalar, deryada Nederlanda gemilerine bu-

luşduklarında birbiri ile dostluk edüb zarar ve ziyan eylemeyeler, eğer deryada ve limanlarda mâdâm ki kendi rızâlarıyla hediye vermeyeler, cebren âlât ü esbâblarun ve emrâd oğlanların ve gayrı nesnelerin alub taaddî ve tecâvüz eylemeyeler.

Madde 41: Memâlik-i Mahrûsemizde olan iskelelerde kalyonları ve gemileri metâ' yükledüb, gümrüklerini bi't-temâm verdiklerinden soñra, mücerred celb ü ahz içün gemilerin aramayalar ve ol vechile rencide ve remîde eylemeyeler.

Madde 52: Kalyonları ve gemileri Memâlik-i Mahrûsemize geldiklerinde hıfz ü sıyânet olunub emîn ve sâlim gerü gideler, eğer emvâl ü esbâb yağma olunmuş bulunur ise ğâret olunan emvâl ü esbâb ve âdemlerinin zuhûra gelmesi bâbında sa'y ü ikdâm olunub ehl-i fesâd her kim olur ise olsun gereği gibi haklarından geline.

Madde 56: Rüzgâr muhâlif olmağla, İstanbul'a gelecek gemileri Kefe'ye veyâhud ol câniblerde bir mahalle düşdükde veyâ ihtiyârlarıyla varduklarunda, rızâlarıyla bey' etmeden cebren metâ'ı çıkarub almayalar ve ol câniblere varan kalyon ve gemilerine kimesne mâni' olmayub ve mahûf ve muhâtara olan yerlerde, hükkâm gemilerin ve içinde olan âdemlerin ve metâ'ların korudub sıyânet eyleyeler ki zarar ve ziyân olmaya ve lâzım olan zâd ü zevâdelerin bulunan yerlerde akçalarıyla almakda mu'âvenet eyleyeler ve esbâbların tahmîl içün gemi ve araba tutmak istediklerinde şöyle ki âhardan tutulmuş olmaya, kimesne mâni' olmaya.

Babıâli'den ayrı olarak, Garb Ocakları'ndan biri olan Tunus ve Hollanda arasında imzalanan 18. yüzyıla ait bir anlaşma metninde yer alan deniz hukukuna ilişkin maddeleri de burada ele almak gerekiyor. Daha önce yapılan bütün anlaşma ve karşılıklı sözlere rağmen, Akdeniz'de korsanlık faaliyetleri ve çatışmalar eksik olmamıştır. Bu çatışmaları önlemek ve Akdeniz'de güvenli seyrüseferi sağlamak üzere Tunus'daki mahalli idarecilerle Hollandalı yetkililer arasında böyle bir anlaşma metni imzalanmıştır. *Staten Generaal* tarafından evvelce gönderilip, Tunus ve Hollanda arasında imzalanan sulh ü salâhın tamamlanması ve bazı şartların eklenmesi için

tekrar gelen Yahoda Kohin'in, bu defa refakatinde Jan van Birle olduğu halde yapılan müzakerelerden sonra *ahd ü eman* mutabakatı sonucu yazılan ahitnamenin ilgili maddeleri aşağıda verilecektir. Hollanda tarafından da mühürlü ve imzalı kâğıtlar verilerek karşılıklı sulh sağlanmıştır. Tunus tarafından beylerbeyi Ali Paşa, Mirliva Hüseyin Bey, ocak dayısı Mustafa Dayı ve yeniçeri ağası Ali Ağa tarafından 14 Receb 1124/17 Ağustos 1712 tarihinde imzalanmıştır. Bu dönemde, Garb Ocakları'nın Osmanlı merkezi idaresinden çıkıp bir nevi muhtar bir yönetim kurdukları hatırlanmalıdır. Babıâli tarafından bir beylerbeyi tayin edilmekle beraber, artık idare oradaki ocak ağaları ve *dayı*'ların elindedir.[145] Bu nedenle Babıâli yerine Tunus beylerbeyi tarafından uluslararası antlaşma mahiyetinde Hollanda'ya böyle bir ahitname verilmesi anlaşılabilir.

Ahitname maddeleri arasında, Tunus ve Hollanda gemileri açık denizde karşılaştıklarında takip edilecek yol dikkat çekicidir. Gemilere karşılıklı olarak filikalar yanaşacak ve pasaportlar kontrol edilecektir. Bu sırada pasaport kontrolü için gemilere iki kişiden fazlası çıkmayacaktır. Kontrolden sonra da başka sebep yoksa gemiler yolundan alıkonmayacaktır. Felemenk (Hollanda) ve Tunuslu tüccar harbi gemilerden birinde bulunduğu sırada gemi ele geçer ise gemi navlun defterine bakılıp malları kendilerine iade edilecek ve kendilerine zarar verilmeyecektir:

Tunus Beylerbeyi Ahitnamesi[146]

Madde 1: Ba'de'l-yevm cemîan Felemenk gemileri, gerek ceng gemisi ve gerek bâzirgan gemisi, Tunus ocağının her kangı limanına vusûl ve duhûl ederler ise emn ü emân üzere olub gerek zikr olunan sefîne ve içlerinde tahmîl olunan erzak ve emti'âlarına ve tüccarlarına bir vechile zarar ve ziyân olmamak üzere şart olunmuşdur.

Madde 6: Eğer Felemenk sefîneleri adüvvlerinden bazı sefine ahz edüb ve içinde Tunus ocağı tüccarlarından bulundukda, eşyâsına ve kendüsüne zarar gelmeyüb mukaddemâ söyleşdüğü navlununu verüb ve bir kimesne ta'arruzât eylemeye deyu şart olunmuşdur.

Madde 7: Eğer Tunus ocağı sefîneleri rûy-i deryâda Felemenk sefînelerine rast gele, filukaları birbirlerine varub pasaportaların bak-

mak içün iki âdemden ziyâde sefîneye girmemek içün kavl-i karâr olunub ve pasaportaları yoklandıkdan sonra yoluna tahliye ve seferinden ta'vîk eylemeyeler deyu şart olunmuşdur.

Madde 8: Eğer Felemenk sefnelerinden birisi Tunus limanlarının birinde başdan kara olsa içinde olan eşya ve emti'a sahiblerine redd olunub ve gayran billâhi te'âlâ Tunus ocağı sefînelerinden birisi Felemenk kıyısında başdan kara olsa kezâlik erzak ve emti'alarına kimesne mâni' ve ta'arruzât eylemeye deyu şart olunmuşdur.

Madde 9: Eğer Felemenk sefînesi Tunus sefînesine rûy-i deryâda rast geldikde gayr-i habs sancak diküb anın ile ceng ü cidâl edüb ve ahız olunursa ol sefîne ve içinde olan rızk Tunus ocak ganîmesidir; ve eğer ocak sefînesinin biri dahî böyle edüb ve ahz olunsa kezâlik zikr-i meşrûh üzere amel oluna deyu şart olunmuşdur.

Madde 10: Eğer Tunus ocağı bir düşman sefînesini alsalar ve içinde bazı Felemenk bâzirgânı ve gerek yolcu Felemenk tâyifesinden bulunursa, yedlerinde olan pasaportalarına nazar olunub eğer sahîh ise rızk ü emti'alarını redd eyleyeler ve eğer Felemenk sefîneleri kendü düşmanlarından bir sefîne ahz eyleyüb ve içinde Tunus ocağı bâzirgan ve yolcu yoldaşlarından içinde bulunur ise ellerinde olan pasaportalarına nazar olunub eğer sahîh ise kezâlik rızkları ve eşyâları redd oluna deyu.

Madde: 6 ve 10. maddelerden çıkarılıp kat'-ı niza' ve def'-i hizâm içindir: Eğer Tunus ocağı sefîneleri bir düşman sefînesini alsalar ve içinde bir Felemenk bâzirgânı veya yolcusu bulunsa yedinde olan pasaportaya bakılub zikr-i sâbık üzere rızkı redd olunur ve zikr-i meşrûh üzere Tunus ocağı bâzirgânı ve yolcusuna böyle amel oluna; lâkin şol şartla ki sefîne yolcusunun defterinde veyâhud şahâdeti ile rızkı isbât eder ise gerek Tunus ocağı yoldaşı olsun ve gerek Felemenk tâyifesinden olsun, gerek kendü hâzır olsun ve gerek gâyib olsun, isbât olundukdan sonra rızkı gerüye redd oluna deyu.

Cezayir'de ise Cezayir beylerbeyi başta olmak üzere yeniçeri ağaları, bölükbaşılar, odabaşılar ve yayabaşıların imza ve mühürleriyle kararlaş-

tırılan bir başka belgede de açık denizde Hollanda gemilerine yapılacak muamele tespit edilmektedir. Aşağıda tam transkripsiyonu verilen 1026/1617 tarihli bu belgede Hollanda'ya Osmanlı padişahı tarafından verilen ahitnameye atıfta bulunularak bundan sonra Cezayir ve Hollanda gemilerinin birbirlerine zarar vermemeleri istenmektedir. Dostluğun ve iyi ilişkilerin devamına, İstanbul'da sadrazam Halil Paşa huzurunda Hollanda elçisi Cornelis Haga ve Cezayir beylerbeyi Süleyman Paşa ve diğer askeri otoritelerin katılımıyla zaten söz verilmiş olduğu hatırlatılmaktadır. Bu belgede Osmanlı ve Hollanda gemilerinin açık denizdeki dostluk belirtisi olan işaretleşmeleri son derece ilginçtir. Cezayir gemileri Hollanda gemilerine rastladıklarında önce kuru sıkı top atarak haber vereceklerdir. Bunu duyan Hollanda gemisi selam topuyla dost olduğunu bildirecek ve yelkenlerini indirecektir. Böylece savaş durumunda olmadığı anlaşılacaktır. Ardından Cezayir gemileri sandal ile birkaç güvenilir adam gönderip Hollanda Prensi Kont Maurice'in[147] mühürlü izin belgelerini gördükten sonra onları daha fazla rahatsız etmeyecekler, geminin içinde harbi devletin tüccarını aramayacak ve onların malları yüklenmiş mi diye ambarları yoklamayacak ve bu yüzden kendilerinden herhangi bir hediye almayacaklardır.

Sûret-i Telhîs[148]

Bâis-i tahrîr-i hurûf oldur ki

Nederlanda Üstâdı Ceneralleri sa'âdetlü ve şevketlü 'azametlü pâdişâhımız hazretlerinin atabe-i ulyâlarına kıdvet-i a'yâni'l-milleti'l-Mesihiyye Kornelyo Haga nâm muteber elçilerin gönderüb dostluk eylemek murâd eyleyüb gemileriyle bazirgânları emn ü selâmet üzere varub gelüb ticâret etmeleri bâbında istid'â inâyet eyledikleri ecilden dostlukları huzûr-i hümâyun sa'âdet-makrûnlarında husûle karîn olub Cezâyir'in deryâda gezen gemileri ve ğayrılar, min ba'd ta'addî ve tecâvüz eylemeyüb Cezâyirlüler dahî muhabbet ve dostluk üzere olalar deyu mufassal ve meşrûh ahdnâme-i hümâyun ve müekked ve müşedded evâmir-i 'aliyye mutâba'at verilmiş imiş. İnâyet olan nâme-i hümâyun evâmir-i 'aliyye mûcebince min ba'd Memâlik-i Mahrûse'ye gelüb giden ve sâir deryâda gezen tüccar ve

gayrı gemilerine Cezâyir gemileriyle gezen asker-i İslam tarafından bu âna gelince vâki' olan bazı nizâ'ları içün etdükleri üzere dahl ü ta'arruz olunmamaları içün bi'l-fi'il serdarlık ile sadâret-i uzmâ ve hıdmetinde olan vezîr-i âsaf-nazîr Halil Paşa hazretlerinün huzûr-i 'izzetlerinde Üstâdı Ceneralleri cânibleriden olan elçi-i mezbûr Kornelyo Haga muvâcehesinde bi'l-fi'il Cezâyir beğlerbeğisi olan Süleyman Paşa ile Cezâyir cânibinden gelen Ocak ihtiyarları ve yayabaşıları ve kul ağaları ile mâ'an gelüb şöyle takrîr eylediler ki, eyâlet-i mezbûrede olan eğer kul ağalarıdır ve yayabaşılar ve odabaşılar ve sâir neferât ve derya yüzünde gezen Cezâyirlü tarafından ahd ü şart ederüz ki mümâileyhim Üstâdı Cenerallerinün deryâda gezen gemilerine ve içinde olan bâzirganlarına ve re'âyâlarına ve emti'â ve esbâblarına min ba'd Cezâyir'e beğlerbeği olanlardan ve deryâda gezen Cezâyirlü tarafından bir vechile ta'addî ve tecâvüz ve zarar ve gezend erişdirilmeye. Deryâda gezen gemilerinüz, anlarun gemilerine rast geldiklerinde, Nederlanda bayrağın gördüklerinde beru tarafdan boş topun atub, anlar ile işâretleşüb, ba'dehû anlar dahî selam topun atub ve ri'âyeten telenketelerün indürüb selamlaşdukdan sonra kendü cânibimizden sandal ile birkaç mu'temed âdem gönderüb mûmâileyhim Üstâdı Cenerallerinin berr ü bahrda hâkimleri olan Konte Maverisyu'nun mühürlü mektubun, gemi reisleri ve zâbitleri gösterdikden sonra, geminizde harbi kefere âdemleri ve metâ'ları vardur deyu min ba'd yoklanmayub ve gemilerinden ol bahâne ile esbâb ve akçadan bir nesne alınmayub bir vechile dahl ü tecâvüz olunmaya ve min ba'd eyâlet-i Cezâyir'de Nederlandalu'nun âdemlerin ve esbâblarun ve gemilerin satdurmayub hiçbir vechile kimesneye rencîde ve remîde etdirilmeye ve inşallâhu te'âlâ mahmiyye-i Cezâyir'e varduğunuzda anda olan kul ağaları ve yayabaşıları ve odabaşıları ve sâir neferât ve askeri cânibinden dahî bu minvâl üzere ahd ü emân mektubu yazılub, anda olan Nederlanda konsolosuna teslîm olunur ve bi'l-cümle sa'âdetlü pâdişahımız hazretlerinün taraf-i şerîflerinden verilen ahdnâme-i hümâyun ve mukaddemâ ve hâlâ verilen evâmir-i 'aliyye mucebi ile dâyimâ 'amel

olunub bu sahîfede ketb olunan şürût ve kuyûda muhâlif va'z sudûrundan her vechile ihtirâz ve ictinâb olunur.
Evâsıt-i Cemaziyelevvel 1026 / 17-26 May 1617

Muslu/*Ser-bölük*	Ahmed/ *Ser-bölük*	Memi/*Yaya-başı*
Memi/ *Ağa*	Ali/*Ağa*	Ali/*Ağa*
İbrâhim/*Ser-oda*	Hasan/*Ser-oda*	Süleyman
Mîr-i mirân-i Cezâyir		

Osmanlı denizcilerinin sefere gittiklerinde esir olma tehlikesi her zaman vardır. Esirlerin çoğu zaman fidye karşılığı kurtarılma ümidi de mevcuttur. Esir olan Müslümanların zor şartlarda yabancı bir ülkede kalmasına müsaade edilemez. Bilhassa denizci esirler forsa olarak Osmanlılara karşı düzenlenecek seferlerde kürek çekmeye mecbur bırakılırlar. Bu tabii daha vahim bir durumdur. Esir olan Müslümanların kurtarılmasına verilen önem, Ebussuud Efendi'nin bir fetvasına da konu olmuştur:

> Mesele: Zeyd Amr'a bin akça koyub, derya seferine gitdikde kâfire esîr olsa, babası "gâyet fakîr oldum" deyu mezbûr akçayı alıp harcanmağa kâdir olur mu?
> El-cevâb: Esirlikden çıkarmağa sarf olunmak lâzımdır.[149]

Buraya kadar bazı örneklerle aydınlatmaya çalıştığımız Osmanlı deniz hukukuna ilişkin uygulamalar 18. yüzyıla kadar devam etmiştir. Bundan sonra kapitülasyonlar tek taraflı olma ve her padişah tarafından yenilenme hüviyetlerini kaybetmişlerdir. Kapitülasyonlar sürekli hale gelmiş ve hatta 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'nda olduğu gibi Ruslar tarafından Osmanlı murahhaslarına adeta dikte ettirilerek antlaşma şartları arasına konmuştur. Bu süreç, 1856 yılında Paris Antlaşması'nda Avrupa devletlerinin Osmanlı toprak bütünlüğünün muhafazasına kefil olmalarıyla yeni safhaya geçer. Artık Osmanlı Devleti kendi kurallarını uygulamak bir yana, toprak bütünlüğüne bile başkaları tarafından kefil olunur ve Avrupa hukukundan faydalanmasına izin verilir:

1856 Paris Antlaşması[150]

Madde 7: Haşmetlü Fransa İmparatoru ve Haşmetlü Avusturya İmparatoru ve Haşmetlü Gran Britanya ve İrlanda Kraliçesi ve Padişahı ve Haşmetlü Prusya kralı ve padişahı ve Haşmetlü Bütün Rusyalar İmparatoru ve Haşmetlü Sardenya kralı ve padişahı hazarât-ı Saltanat-ı Seniyye'nin Avrupa hukûk-i umûmiyyesi ve cemiyeti menâfinden hissedâr olmağa dâhil olduğunu ilan ederler ve hükümdârân-ı müşârünileyhimin her birisi ayrı ayrı memâlik-i Saltanat-ı Seniyye'nin tamâmiyetiyle istiklâl-i âlîsine ri'âyet etmeği ta'ahhüd eder ve işbu ta'ahhüdlerinin tamâmî-i icrâsına müştereken mütekeffil olurlar. Binâ-ber-in bunu ihlâli mûcib olacak her bir harekete menfaat-i umûmiyyeye dokunur bir mesele nazarıyla bakacaklardır.

Notlar

1 Çaka Bey'in hayatı ve faaliyetleri için bkz. Akdes Nimet Kurat, "Çaka Bey: İzmir ve Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi (1081-1096)," *Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Bülent Arı, (Ankara: Denizcilik Müsteşarlığı, 2002) 17-46.

2 Halil İnalcık, "Osmanlı Deniz Egemenliği," *Türk Denizcilik Tarihi*, s. 49 ve 52. Masraflarının fazla gelmesi yüzünden, 1284'te Bizans'ın donanmasını kaldırmasını ve işsiz kalan Rum gemicilerin gemi yapımında ve denizcilikte bu süreçte Türklere yardım ettiklerini de dikkate almanız gerekiyor.

3 Halil İnalcık, "Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar," *Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Bülent Arı, (Ankara: Denizcilik Müsteşarlığı, 2002), 73-90.

4 Halil İnalcık, "Fatih ve Ege Denizi," *Türk Denizcilik Tarihi*, 91-98.

5 Selahattin Tansel, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed'in Siyâsî ve askeri Faaliyeti*, (Ankara: TTK, 1999) 232.

6 *Age.* , 231.

7 Halil İnalcık, "Fatih ve Ege Denizi," 92.

8 Frederic C. Lane, *Venice A Maritime Republic*, (Baltimore: The John's Hopkins University Press, 1973), 245.

9 H. J. Kissling, "Sultan II. Bayezid'in Deniz Politikası Üzerine Düşünceler (1481-1512)," *Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Bülent Arı, (Ankara: Denizcilik Müsteşarlığı, 2002), 109-116.

10 Halil İnalcık, "Haçlılar ve Osmanlılar: Barbaros Hayreddin Paşa Fransa'da," *Türk Denizcilik Tarihi*, 127-140.

11 Piri Reis tarafından hazırlanan *Kitab-ı Bahriye* üç defa basılmıştır.

12 Piri Muhyiddin Reis bu eserini ilk olarak 1521'de hazırlamış, 1524-1525 Mısır seferinde yanında bulunduğu Sadrazam Damat İbrahim Paşa'nın beğenip padişaha sunulması teklifi üzerine geniş-

leterek ikinci telifini kaleme almıştır. Fikret Sarıcaoğlu, "Osmanlı Deniz Harita ve Coğrafyacılığı," *Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Bülent Arı, Ankara: Denizcilik Müsteşarlığı, 2002, 164; aynı müellif, "Piri Reis'in *Kitâb-ı Bahriye*'sinin İzinde Kâtib Çelebi'nin Yeni Bulunan Eseri: *Kitâb-ı Müntehâb-ı Bahriyye*," *Türklük Araştırmaları Dergisi*, sayı 15 (İstanbul: 2004) 7-57, 11.

13 Halil İnalcık, "Osmanlı Deniz Egemenliği," 59.

14 İnebahtı felaketi daha önceki başarısızlıkların hiçbirine benzemiyordu. Osmanlı kuvvetlerinin kayıpları inanılmazdı. 100 kadırga müttefikler eline geçmiş, 60 kadırga da batmıştı. Muharebede Osmanlılardan 18. 000 mürettebat ve asker kaybının yanı sıra 10.000'i de esir düşmüştü. Buna ilaveten Osmanlı gemilerindeki 15. 000 forsa müttefiklerce serbest bırakılmıştı. Yağmalanan eşya ve para muazzam miktarlarda idi. Don Juan 274 küçük top ele geçirmişti. Ali Paşa'nın baştardasından 150.000, bir başka gemiden de 40.000 sekuin ele geçti. Muharebeden Cezayir Beylerbeyi Uluç Ali Paşa'nın kumandasındaki Kuzey Afrika filosu kurtuldu. Müttefiklerin kayıpları ise yaralı, öldürülen ve boğulan olmak üzere 15. 000 kadardı. 8 Ekim 1571 tarihinde Müttefik donanmadan gönderilen mektuptan. *The Fugger Newsletters*, Victor von Klarwill, ed. , Londra, 1925, 16-17; J. F. C. Fuller, *Military History of the Western World*, cilt I, NY: De Capo Press, 1987, 576; R. C. Anderson, *Naval Wars in the Levant*, Liverpool, Liverpool Univ. Press, 1952, 34-54.

15 Devlet izni ile ve hükümdarın bilgisi dahilinde düşman gemilerine karşı yürütülen faaliyete "privateering" karşılığı korsanlık adı verilir.

16 Devletten habersiz olarak dost ve düşman ayırt etmeden, kendi hesabına açık denizde ve sahillerdeki yağma faaliyetine "piracy" karşılığı deniz haydutluğu adı verilir. Osmanlı belgelerinde bunlar "hayduk" ve "harami," harbi memleketlerin korsanları ise daha çok "izbandut" adıyla zikredilmektedir.

17 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le Méditerranéen a L'époque de Philippe II*, cilt 2, (Paris: Librairie Armand Colin, 1966), 450; korsanlığın etimolojisi ile Akdeniz ve okyanusta korsanlık için bkz. Nebi Bozkurt, "Korsan," *TDV İslam Ansiklopedisi*, cilt 26, 210-212.

18 Walter Simons, *The Evolution of International Public Law in Europe Since Grotius* (New Haven: Yale University Press, 1931), 33-34.

19 Sir Francis Drake (1540-1596), Kent, Chatham'da doğan Drake, ilk gemi kaptanlığını yaptığı 25 yaşından itibaren kendisini İspanya ile denizlerde mücadeleye adadı. 1577 yılında Plymouth'dan hareket eden Drake dünyayı dolaşan ilk İngiliz kaptan oldu. Amerika'dan altın ve gümüş taşıyan İspanyol gemilerini ele geçirerek İngiltere'de efsane haline geldi. Armada'nın hareketinden önce Cadiz'e yaptığı taarruz İspanyol donanmasına büyük zarar verdi. Ertesi yıl İngiliz donanmasıyla birleşerek Armada'ya karşı gerilla taktikleri uyguladı ve Armada'nın fırtınada batmasına zemin hazırladı. 1595'de Amerika'ya son seferinde öldü ve Panama'da gömüldü. İspanya'da "el Draco" (the Dragon/Ejder) lakabıyla anılır. Dönemin bir başka İngiliz korsanı hakkındaki monografik araştırma için bkz. James McDermott, *Martin Frobisher, Elizabethan Privateer*, New Haven: Yale University Press, 2001.

20 *CSP, Venice*, VIII, 173.

21 Jasper Ridley, *Elizabeth I*, NY: Fromm, 1988, 270.

22 Sir Francis Walsingham (1530-1590), İngiliz devlet bakanı. 1563'te Parlamento'ya girdi. 1570-73 arasında Paris büyükelçiliği yaptı. St Bartholomew katliamında (1572) oradaydı. 1573'te danışma

meclisine girerek dışişleri bakanı oldu ve ölümüne kadar o makamda kaldı. 1577'de asalet unvanı verildi. Aktif bir Protestan olarak Papa ve İspanya'ya karşıtı bir siyaset izledi.

23 Jasper Ridley, *Elizabeth I*, 272.

24 *The Fugger Newsletters*, ed. , Victor von Klarwill, Londra, 1925, 30 Nisan Sevile ve 5 Mayıs Madrid raporlarına istinaden Venedik'ten 22 Mayıs 1587 tarihli bülten, 105-106. Saldırının verdiği zararın büyüklüğünden, Venedik'te artık Armada'nın bir daha sefere çıkamayacağı düşünülüyordu.

25 Julian Corbett, Ed. , *Papers Relating to the Navy During the Spanish War 1585-1587*, Aldershot: Temple Smith, 1987, s xliii.

26 David Howarth, *The Sovereign of the Seas*, Londra: Collins, 1974, 144-145.

27 Osmanlı-İngiliz diplomatik ve ticari ilişkileri için bkz. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "On Dokuzuncu Asır Başlarına Kadar Türk-İngiliz Münasebâtına Dair Vesikalar," *Belleten*, XIII, (1950), 573-648; Akdes Nimet Kurat, Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610), Ankara: A. Ü. DTCF Yay. , 1953; Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münasebetleri 1580-1838*, Ankara: TKAE, 1974; Susan A. Skilliter, *William Harborne and the Trade With Turkey 1578-1582, A Documentary Study of the First Anglo-Ottoman Relations*, Londra: The British Academy, 1977.

28 İngiliz kraliçesi I. Elizabeth.

29 *Calendar of State Papers, Venice*, IX, Londra, 1897, 433.

30 "Yenilmez Armada" olarak tarihe geçen İspanyol donanmasının 1588'deki İngiltere seferi hakkında sayısız yayın bulunmakla beraber önemli bazıları şunlardır: I. A. A. Thompson, "The Armada and Administrative Reform: The Spanish Council of War in the Reign of Philip II," *The English Historical Review*, cilt 82, No. 325 (Ekim 1967), 698-725; I. A. A. Thompson, "The Appointment of the Duke of Medina Sidonia to the Command of the Spanish Armada," *The Historical Journal*, cilt 12, No. 2, (1969), 197-216; Garrett Mattingly, *The Defeat of the Spanish Armada*, Boston: Houghton Mifflin Co. , 1984; De Lamar Jensen, "The Spanish Armada: The Worst Kept Secret in Europe," *Sixteenth Century Journal*, XIX, No. 4 (Kış 1988), 621-641; Colin Martin ve Geoffrey Parker, *The Spanish Armada*, Londra: Hamish Hamilton, 1988, s 62-65; Alexander McKee, *De Spaanse Armada*, Baarn: Uitgeverij Hollandia BV, 1989.

31 *CSP, Venice*, VIII, s LX.

32 *CSP, Venice*, VIII, 84.

33 İran cephesindeki savaşlar 1578'de başlayıp 1590'da imzalanan barış antlaşmasına kadar 12 yıl sürdü. Avusturya cephesi ise 1593'te açılmıştı.

34 *CSP, Venice*, IX, 436.

35 Venedik balyosu Girolamo Capello'nun 17 Haziran 1600 tarihli raporu, *CSP, Venice*, IX, 414.

36 *CSP, Venice*, X, 311, 318.

37 Roger Lockyer, *Habsburg and Bourbon Europe 1470-1720*, Essex: Longman, 1988, 243.

38 Herbert Rowen, *The Princes of Orange*, Cambridge: CUP, 1988, 13-14.

39 *Papa'nın dinine (Katolikliğe) geçmektense Türk (Müslüman) olmayı tercih ederim.* Hollanda'daki isyan, 1567'de İspanyol baskıcı idaresine ve Engizisyonlara karşı çıkmakla başladığı için, Calvinistler Katoliklikle özdeşleşen İspanya kralı II. Philip'in dinî baskılarına şiddetle direniyor ve sürekli bu sloganı kullanıyorlardı.

40 Ronald Prud'homme van Reine, *Kappers en Piraten*, Hilversum: HD Uitgevers, 1996, 73.

41 1568'den beri süregelen isyan sonunda 1609 yılında Hollanda ile İspanya arasında 12 yıl süreyle geçerli olmak üzere imzalanan sulh mütarekesi.

42 Letter of commission.

43 Flamanca aslı *vrijbuiter* olan bu kelime, ganimet peşinde koşan yağmacılar anlamındadır.

44 Paul Zumthor, *Daily Life in Rembrandt's Holland*, Stanford: Stanford University Pres, 1994, 289-290.

45 Ronald Prud'homme van Reine, *Kappers en Piraten*, Hilversum: HD Uitgevers, 1996, 73.

46 Paul Zumther, *age.*, 290-291.

47 Belgede, o zamanki kullanımıyla Müslüman olmak anlamında "Türk olan" şeklinde kayıtlıdır.

48 *Bretoni* adlı yüksen bordalı İngiliz kalyonlarının Osmanlı kaynaklarındaki telaffuzu.

49 Malta Şövalyelerinin liderine verilen ad (Grand Master).

50 İstanbul'daki Venedik balyosu Simon Contarini'nin 8 Ocak 1611 tarihli raporu, *Calendar of State Papers, Venice*, XII, Londra, 1905, 105.

51 Yavuz Sultan Selim'in Deniz siyaseti için bkz. Michel M. Mazzaoui, "Global Policies of Sultan Selim (1512-1520)," *Essays on Islamic Civilization, Presented to Niyazi Berkes*, Ed. Donald Little, Leiden: Brill, 1976, 224-243.

52 Osman Turan, *Türk Cihan Hakimiyeti Mefkûresi Tarihi*, cilt II, İstanbul: Turan Neşriyat Yurdu, 1969, 108.

53 Halil İnalcık, "Haçlılar ve Osmanlılar: Barbaros Hayreddin Paşa Fransa'da," *Türk Denizcilik Tarihi*, 127-140.

54 Cezayir Beylerbeyi Uluç Ali Paşa, Uluç Hasan Paşa, Kılıç Ali Paşa kullarından Cafer Paşa, Tunus Beylerbeyi İstanköylü Ahmed Paşa'nın oğlu ve kendisi de Tunus Beylerbeyliği yapan Ali Paşa bunlar arasındadır.

55 (Uluç/Kılıç) Ali Paşa (1500?-21 Haziran 1587) Calabria'nın Licastelli köyünde doğmuştur. Bir rivayete göre papaz olmak için Napoli'ye giderken esir edilmiştir. Gemilerde kürek çektikten sonra korsanlık yapmış ve Müslüman olmuştur. Batı kaynaklarında Uchaly, Ochiali, Lochially, Uluchally gibi isimlerle tanınır. 1548'de hizmetine girdiği Turgut (Dragot) Reisle birlikte İstanbul'a gelip Osmanlı hizmetine girdi. Turgut Reisin yanında Tablusgarb'ın fethine, Napoli ve Sicilya harekatlarına, Piyale Paşa'nın yanında Cerbe (1560) ve Malta (1565) seferlerine katıldı. Malta kuşatmasında şehit olan Turgut Reis'in yerine Cezayir Beylerbeyliğine tayin edildi. İnebahtı (Lepanto) muharebesinde donanmanın kalan gemilerini kurtarıp İstanbul'a getirdikten sonra Kaptan-ı Deryalığa tayin edildi ve ölünceye kadar bu makamda kaldı. Bkz. Haluk Şehsüvaroğlu, "Kılıç Ali Paşa," *İslam Ansiklopedisi*, cilt 6, İstanbul: MEB, 679-681.

56 Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar*.

57 İspanya ile Osmanlı devleti arasında 1578 yılında sulh mütarekesi imzalandı. Mütareke imzalanır imzalanmaz İspanya kendini Hollanda'da, Osmanlı Devleti ise İran'da sonu gelmeyen savaşlar içinde bulur. Her iki devletin de sınırlarındaki problemleri kısa sürede halledip Akdeniz'deki üstünlük mücadelesine geri dönmeyi planladıkları kuşkusuzdur. Bu yüzden uzun ve kalıcı bir barış yerine, mütarekeler birer yıllık sürelerle uzatılır. Fakat işler Babıâli ve İspanya'nın umduğu gibi gitmeyecektir. 1 yıllık 1578 mütarekesi 1579 yılında da geçerli olacak, 1580'de bir yıl daha uzatılacaktır. 1581'de ise üç yıllığına yenilenen barış, 1584'te son defa olmak üzere bir yıllığına imzalan-

mıştır. Mamafih mütareke süresinin dolmasına rağmen fiili olarak barış durumu devam etmiş ve iki devlet arasında bir muharebe gerçekleşmemiştir. Fernand Braudel, *La Méditerraneé et le Méditerranéen a L'époque de Philippe II*, cilt 2, Paris: Librairie Armand Colin, 1966, 438-444.

58 "Sultan I. Ahmed'in Fransa Kralına verdüğü ahdnâmenün sûretidür," *Leiden Üniversitesi, Legatum Varnerianum, OR 1137*, f 3b.

59 10 Safer 1084/ tarihli Fransız ahitnamesi, *BOA, Ecnebî Defterleri, Fransalü Defteri*, 2.

60 Evâil-i C. evvel 1021/ 30 Haziran-9 Temmuz 1612 tarihli ilk Hollanda ahitnamesi, *Paris, Bibliothèque Nationale, Supplement Turc 118*,

61 Osmanlı padişahı tarafından tek taraflı (*unilateral*) bir belge olarak berat şeklinde verildiği için ihsan tabiri kullanılmıştır. Bkz. Halil İnalcık, "İmtiyâzat," s 1179; Osmanlı diplomasisinin bu tek taraflı şeklinden mütekabiliyete dayalı uygulamasına geçiş için bkz. J. C. Hurewitz, "The Europeanization of Ottoman Diplomacy: The Conversion From Unilateralism to Reciprocity in the Nineteenth Century," *Belleten*, XXV, (Ankara: 1961), 455-466.

62 Gelibolulu Mustafa Âli, *Mevâidü'n-Nefâis Fî Kavâidi'l-Mecâlis*, Haz. Mehmet Şeker, Ankara: TTK, 1997, 288.

63 İslam hukukuna göre harbîlerden muharebe esnasında gaziler tarafından kahren alınan mallara ganimet adı verilir ve bu malların beşte biri fakirlere, yoksul yetimlere, parasız kalmış yolculara sarf edilmek üzere beytülmâle ayrılır. Kalan beşte dördü ise gaziler arasında pay edilir. Ömer Nasuhi Bilmen, *Hukûk-i İslâmiyye ve Istılahat-ı Fıkhiyye Kamusu*, cilt 3, İstanbul: İ. Ü. Hukuk Fak. Yay. , 1950, 424; İbrahim Halebî, *İzahlı Mültekâ El Ebhur Tercümesi*, cilt 2, Mütercim, Mustafa Uysal, Konya, 1989, 310-314; İslam fıkıhçılarının çoğu deniz hukuku hakkında fikir beyan etmez ve bu konuda çok az malzeme sağlarlar. Bununla birlikte, fıkıhçılar deniz muharebesinden sonra ganimet paylaşımında tatbik edilecek esasların kara savaşındakilerle aynı olacağı hususunda hemfikirdirler. Majid Khadduri, *War and Peace in the Law of Islam*, Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1955, 115.

64 Fevzi Kurtoğlu, *Barbaros Hayrettin Paşa*, İstanbul: Sebat Matbaası, 1935, 203.

65 *Age*, 223-224.

66 "Bu ölüdür, ölünün cesedinin satışı Şeriat'a göre haramdır. "

67 Fevzi Kurtoğlu, *Barbaros Hayrettin Paşa*, İstanbul: Sebat Matbaası, 1935, 226. İsmail Hâmi Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, cilt 2, İstanbul: Türkiye Yay. , 1948, 51-52; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, II, s 368; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, II, 368.

68 İ. H. Danişmend, *age.* , 160; İ. H. Uzunçarşılı, *age.* , II, 371.

69 İnebahtı zaferi bütün Hıristiyan dünyasında coşkuyla kutlandı. Roma ve Venedik'te kutlamalar haftalarca sürdü. Katolikler muharebeyi Hıristiyanların kafirlere karşı bir Haçlı zaferi olarak ilan ettiler. Cervantes daha sonra bunu *Don Quixote*'de tarihte o güne kadar karşılaşılan ve gelecekte de karşılaşılacak olan en asil olay olarak nitelendirecektir. Sürekli hale gelen Türk zaferlerine bir set çekmesi bakımından İnebahtı'nın, Hıristiyan dünyada psikolojik etkisi büyük olmuştur. Artık bütün Avrupa'da efsane haline gelen Türklerin yenilmezliği inancı büyük ölçüde yıkılmış oluyordu. Osmanlı başkentinde de İnebahtı'nın olumsuz etkisi büyüktür. O kadar ki, bu olay daha sonra tarih kitaplarında "Sınğın Donanma" (Mağlup Donanma) adıyla anılacaktır. Bu şartlar altında Osmanlı devlet adamları bundan sonra denizaşırı harekat düzenleme projelerini askıya alacak ve herhangi bir haçlı ittifakı ihtimaline karşı son derece dikkatli olacaklardır.

70 Michel Mollat du Jourdin, *Avrupa ve Deniz*, İstanbul: AFA, 1993, 123-124.

71 E. D. Brown, *The International Law of the Sea*, cilt 1, Aldershot: Dartmouth, 1994, 7.

72 W. E. Butler, "Grotius and the Law of the Sea," *Hugo Grotius and International Relations*, ed. Hedley Bull, Benedict Kingsbury, Adam Roberts, Oxford: Clarendon Pres, 1990, 211.

73 1 fersah, 3 mildir.

74 H. A. Smith, *The Law of the Custom of the Sea*, Londra: Stevens and Sons Ltd. , 1959, 46-48.

75 W. E. Butler, "Grotius and the Law of the Sea," 211.

76 *Fluit/fly boat* adı verilen ve 1594'den itibaren tasarlanıp imal edilen dar ve uzun gemi çeşidi. Eskiye göre daha basit olarak, belli bir standarda göre inşa edilen ve oldukça ucuza malolan bu gemiler daha az mürettebatla idare edildiğinden Hollanda'ya büyük navlun rekabeti de sağlıyordu. Bernard Vlekke, *Evolution of the Dutch Nation*, NY: Roy Publishers, 1945, 170; Ralph Davis, *The Rise of the Atlantic Economies*, Ithaca: Cornell University Press, 1984, 181. Hollanda'nın bu dönemdeki gemi çeşitleri için bkz. Hans Haalmeier ve Dik Vuik, *Fluiten, Katten en Fregatten*, Haarlem: De Boer Maritiem, 2002.

77 Kristof Kolomb Hindistan'a ulaşmak üzere batıya yelken açtığından Karayibler'e ilk ulaştığında burayı Hindistan zannettiğinden o şekilde ad kondu. Daha sonra yanıldığı anlaşılmasına rağmen bu ismin kullanılmaya devam edildiğini görüyoruz. Böylece, uzun süre Amerika Batı Hindistan, asıl Hindistan ise Doğu Hindistan olarak adlandırılmıştır.

78 İngiliz Levant Kumpanyası ile Doğu Hindistan Kumpanyası'nın ve 1625'te kurulacak olan Hollanda Levant Ticareti Müdürlüğünün (Directeuren van den Levantschen Handel ende de Navigatie op de Middelandsche Zee) aksine, Hollanda Doğu Hindistan Kumpanyası (*Verenigde Oostindische Compagnie* - VOC) ve Hollanda Batı Hindistan Kumpanyası (*Westindische Compagnie* - WIC)'nin tekel imtiyazı vardı. Hollanda'nın Hind ticaretini sadece bu şirket yapabiliyordu. Marjolein 't Hart, *The Making of A Bourgeois State*, Manchaster: MUP, 1993, s 23; C. R. Boxer, *Dutch Merchants and Mariners in Asia 1602-1795*, Londra: Variorum, 1988, vii.

79 Hugo Grotius, Hollanda'nın Delft şehrinde 10 Nisan 1583'te doğup 28 Ağustos 1645'te öldü. Filozof, Hristiyan ilahiyatçı, oyun yazarı ve şairdir.

80 *De Jure Praedae* müsveddeleri 1864'te bulundu ve 1868'de Den Haag'da basıldı.

81 H. A. Smith, *age.* , s 48.

82 James B. Morell, *The Law of the Sea*, Londra: McFarland & Company, 1992, 2.

83 W. E. Butler, "Grotius and the Law of the Sea," 210-211.

84 E. D. Brown, *age.* , 7.

85 Act of Navigation.

86 http: //en. wikipedia. org/wiki/Hugo_Grotius

87 Walter Simons, *The Evolution of International Public Law in Europe Since Grotius*, New Haven: Yale University Press, 1931, 5.

88 Kutsal Roma Cermen İmparatoru.

89 Walter Simons, *age.* , 10-11.

90 Savaş ve Barış Hukuku.

91 Bu sırada tüm Avrupa'yı saran 30 Yıl Savaşları (1618-1648) bütün şiddetiyle devam etmektedir.

92 Th. D. Woolsey, *International Law*, NY, 1889.

93 Muhammed Hamidullah, *Muslim Conduct of State*, 4. baskı, Lahore, 1961, 65.

94 Ebû Abdullah Muhammed bin Hasan bin Ferkad Eş-Şeybânî (132/749 - 189/804), Ebû Yusuf'la birlikte Hanefî mezhebinin iki büyük imamı olup *imameyn* (iki imam) adıyla tanınırlar.

95 Gayrimüslimlerle yapılan muamelelerle alakalı çeşitli hükümler için kullanılan *siyer* kelimesi, müstakbel hal, muamele ve tavr u hareket bakımından kaide seviyesine çıkarılmış daha önceki tatbikatın ve örfün parçaları anlamına gelir.

96 Joseph Hammer von Purgstall, *Jahrbücher der Literatur*, 40 (Viyana: 1827), 48.

97 Hans Kruse, "İslam Devletler Hukuku'nun Ortaya Çıkışı (Müslümanların Hugo Grotius'u Muhammed Eş-Şeybani)." Tercüme Yusuf Ziya Kavakçı, *İslam Tedkikleri Dergisi*, IV, sayı 3-4 (1971), 54-82, 59.

98 Hans Kruse, "İslam Devletler Hukuku'nun Ortaya Çıkışı," 66.

99 *Age.*, 78.

100 İslam devletler hukuku ile ilgili olarak yapılan kapsamlı bir araştırma için bkz. Ahmet Yaman, *İslam Hukukunda Uluslararası İlişkiler*, Ankara: Fecr Yayınevi, 1998.

101 İslam devletinin ilk yıllarına kara savaşları damgasını vurur. Müslümanların deniz gücü olarak ortaya çıkışı Halife Muaviye'nin 648 yılında Kıbrıs fethiyle başlar. Bu dönemde Bizans deniz gücü kudretinden bir şey kaybetmemiştir, fakat Akdeniz artık sadece Hıristiyanlara ait değildir. 10. asra gelindiğinde ise Müslümanlar tüm Kuzey Afrika'daki ve İspanya'daki askeri güçlerine dayanarak Sardunya ve Sicilya'ya kadar uzandılar. İslam'da deniz hukukuna ait bahisleri ararken, bu tarihi sürecin dikkate alınması gerekir.

102 Majid Khadduri, *War and Peace in the Law of Islam*, 111-115.

103 Viorel Panaite, *The Ottoman Law of War and Peace*, Boulder: NY, 2000, 127. Panaite'nin bu eseri, Osmanlı savaş ve barış hukuku ile Osmanlı devletine tabi *haracgüzar* devletlerin statüsü hakkında son araştırmalardan birisidir.

104 Halil İnalcık, "İmtiyazat," *EI 2*, 1182.

105 Frederic Lane, *Venice A Maritime Republic*, Baltimore: The John's Hopkins University Press, 1973, 178.

106 Enfal Suresi, 61.

107 988/1580 tarihli İngiliz Ahdnamesi: Akdes Nimet Kurat, *Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610)*, Ankara: A. Ü. DTCF Yay., 1953, 182.

108 Hollanda Cumhuriyeti'ndeki eyalet temsilcilerinden oluşan meclisin adı olan *Staten Generaal*, Osmanlı belgelerinde Üstadı Ceneralleri olarak zikredilmektedir.

109 1021/1612 tarihli Hollanda Ahdnamesi: *Yazma*, Paris Bibliothéque Nationale, Supplement Turc, No: 118, 63.

110 "*...ben dahî dostluğu kabul edüb ahd u yemin ederim ki yerleri ve gökleri halk eden hüdâ-yı müîn celle celâlehû ve 'âmme nevâlehû ve lâ ilâhe ğayruhû hakkıçün ve ecdâd-ı izâmım enârahû teâlâ berâhinihimin ervâh-ı şerîfeleriçün bu tarafdan dahî hilâf-ı ahd u mîsak ve muğayır-ı ahd u ittifak eylemiş olmayub işbu ahdnâme-i hümâyun saâdet-makrûnumun mazmûn-ı şerifi ile amel oluna...*"

111 Tevbe Suresi 12: "*Eğer andlaşmalarından sonra yeminlerini bozarlar ve dininize saldırırlarsa, küfrün önderlerine karşı savaşın. Çünkü onların yemin diye bir şeyleri yoktur.*"

112 Gümrük bölgelerindeki vergi oranları için bakınız: Halil İnalcık, *Sources and Studies on the Ottoman*

Black Sea, the Customs Register of Caffa 1487-1490, Harvard University Press, 1995, 95-96.

113 Halil İnalcık, "Imtiyazat," 1180.

114 Extraterritoriality.

115 Mahalli otoriteler de tüccardan hediye kabilinden şeyler istemek itiyadındaydı. Zamanla bu keyfi ödemeler tüccara ağır gelmeye başlayınca konsoloslar *cottimo* adıyla belli bir pay toplamaya başladılar. Her ülke elçisi değişik oranlar tespit etmişti. Bkz. Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, İstanbul: Eren, 2000, 240. Başlangıçta bu oran %1 idi. Fakat 1586'da Halep'teki Venedik konsolosu yükselen masrafları gerekçe göstererek konsolosluk hakkını %1,5'a çıkardı. 16. asrın sonunda bu rakamın %2'ye yükseltildiğini görüyoruz. Bkz. K. Heeringa, ed. , *Bronnen Tot De Geschidenis Van Den Levantschen Handel*, cilt I, 's-Gravenhage: Martinus Nijhof, 1910, 168.

116 *"... tüccar tayifesi ... getürdükleri ve alub gitdikleri gümrük alınagelen meta'dan elçilik ve konsolosluk hakkın Nederlanda Üstadı Ceneralleri vaz' etdikleri adet üzere elçiye ve konsoloslarına vereler" Felemenk Defteri*, madde 13.

117 Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, Ankara: 1990, 153-154.

118 R. Mantran, *age*, 133-134.

119 *Most favored nation clause.*

120 Babıâli nezdinde Fransa ile İngiltere arasındaki Bayrak ihtilafı hakkında bkz. Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı- İngiliz İktisâdî Münasebetleri 1580-1838*, Ankara: TKAE, 1974; *Calendar of State Papers, Venice*, IX, 411-413. Son olarak Zilhicce 1015/Nisan 1606'da harbi tayifenin eskiden olduğu gibi Fransa bayrağı altında gelmesi kabul edilmişti. Fransa'ya müceddeden verilen ahitname, *Yazma*, Paris Bibliotheque Nationale, Supplement Turc 118, 49-56.

121 Venedik balyosu Giralamo Capello'nun 7 Şubat 1600 tarihli raporu, *CSP, Venice*, IX, 395. İngiltere Hollanda, Zelanda ve Groningen tüccarının Levant'a kendi bayrağı altında gelmesini isterken bunların İngiliz himayesinde olduğunu iddia ediyordu. Venedik balyosu Agostino Nani'nin 3 Aralık 1600 tarihli raporu, *CSP, Venice*, IX, 436. Gerçekten, o sırada Hollanda'da isyancılar İspanya'ya karşı mücadelelerini sürdürüyorlardı ve henüz bağımsızlıkları tanınmamıştı. İlk defa bir Hollanda elçisi 1612 yılından itibaren mukim elçi sıfatıyla İstanbul'a gelecek ve Sultan I. Ahmed'den ticaret imtiyazları almaya muvaffak olacaktır. Avrupa'da Hollanda'nın bağımsızlığı, Osmanlılardan çok sonra, ancak 1648 Westphalia Antlaşmasıyla tanınacaktır. Hollanda kapitülasyonlarının diplomatik süreci için bkz. Bülent Arı, *The First Dutch Ambassador in İstanbul: Cornelis Haga and the Dutch Capitulations of 1612*, Ankara: Bilkent Üniversitesi, yayınlanmamış doktora tezi, 2003.

122 Venetian balyosu Nicolo Molin'in 4 May 1605 tarihli raporu, *CSP, Venice*, X, 237. XVII. yüzyılın ortalarına kadar Osmanlı limanlarında görevlendirilen çeşitli ülkelerin konsoloslarının tabi oldukları kurallar hakkında bkz. Niels Steensgaard, "Consuls ans Nations in the Levant," *Scandinavian Economic History Review*, XV/1-2 (1967), 13-55.

123 İstanbul'daki Venedik balyosu Simon Contarini'nin 17 Ekim 1609 tarihli raporu. *CSP, Venice*, XI, 370.

124 Bu şekilde bayrak değiştiren gemilere iki örnek için bkz. Yazma, Paris *Bibliotheque Nationale, Supplement Turc* 118, belge 163, 152 ve belge 86, 84-84r.

125 Ahmed Refik, *12. Asr-ı Hicrîde İstanbul Hayatı*, İstanbul, 1930, 74-76.

126 *CSP, Venice*, VIII, 50.

127 Bir örnek olarak, 1021/1612 tarihli ilk Hollanda ahitnamesinin sonundaki yemin metni: *"... ben dahî dostluğu kabûl edüb 'ahd ü yemîn ederim ki, yerleri ve gökleri halk eden hüdâ-yı mu'în celle iclâlehû ve 'âmme nevâlehû ve lâ ilâhe gayruhû hakkiçün ve ecdâd-ı 'izâmım ve babam –enârallâhu te'âlâ- berâhinihimin ervâh-ı şerîfleri içün bu tarafdan dahî hilâf-ı ahd ü mîsak ve mugayır-ı 'ahd ü ittifak iş olunmayub işbu 'ahdnâme-i hümâyun sa'âdet-makrûnumun mazmûn-i şerîfleri ile 'amel olunur."* Yazma, Paris *Bibliotheque Nationale, Supplement Turc* 118, 69.

128 Halil İnalcık, "İmtiyazat," 1179.

129 *"... Muteber elçileri olan Kornilyo Haga –zîdet itaatühû- vusûl bulub irsâ olunan nâmeleri mütâlaa kılınub mefhûmunda arz-i ihlas ve ihtisâs eylemek kusvâ-yı âmâlleri ve aksâ-yı mâ'fi'l-bâlleri olub hâlâ atabe-i aliyyemiz ile France ve İngiltere ile olduğu üzere dostluk muktezâsınca verilen ahdnâme-i hümayun-i izzet-makrûn ve ahkâm-i şerîfe-i ita'at-nümûn müşârünileyhim câniblerine dahî verilmek bâbında istid'â-yı atîfet etmeğin istid'âları hayr-i kabûl vâki' olub ve elçileri rikâb-ı hümayunumuza yüz sürüb sâir elçiler olduğu üzere mümâileyh Kornilyo Haga südde-i sa'adetimizde elçilik hıdmetine tayin olunub işbu ahdnâme-i adâlet-unvânı 'inâyet ve erzânî kılub fermân-ı kazâ-cereyânımız bu vechile sâdır oldu,"* *Supplement Turc* 118, 63.

130 Halil İnalcık, "İmtiyazat," 1181. Buna mukabil İslam hukukuna göre boğazlar haricinde olan denizler, yani açık denizler, ne Darü'l-İslam, ne de Darü'l-harb statüsündedir. Ömer Nasuhi Bilmen, *Hukûk-i İslâmiyye ve Istılahat-ı Fıkhiyye Kamusu*, cilt 3, İstanbul: İ. Ü. Hukuk Fak. Yay. , 1950, 435.

131 *"... Nederlanda'ya tabi olan vilayetlerden esir alurlar ise ıtlak olunub malları dahi verile... . ve memâlik-i mahrûsemizde şimdiye değin olan esirleri ıtlak oluna. "* BOA, *Felemenk Defteri*, 22/1, madde 17 ve 19.

132 *"... memâlik-i mahrûsemize emn ü eman üzere gelüb gidüb deryada fırtına ve müzayaka verdikde lazım olanlara eğer hassa gemiler halkıdır ve gayrıdır muavenet eyleyeler," "... eğer şiddet-i rüzgar olub gemilerini derya karaya atar ise beğler ve kadılar ve gayrılar muavenet edeler ve kurtulan emval ü esbab gerü kendülere verülüb... "* *Felemenk Defteri*, madde 22 ve 25.

133 *Supplement Turc*, 64.

134 Halil İnalcık, "Imtiyazat," 1181.

135 Bosscha Erdbrink, *Ottoman-Dutch Relations*, Ankara: 1975, 29; Alexander De Groot, *Ottoman Empire and Dutch Republic*, Leiden: 1978, 221.

136 Bu konuyla ilgili olarak verilen örneklerin, Hollanda ağırlıklı olması, ilk Hollanda elçisi Cornelis Haga'nın ilk yıllarına ait elçilik kayıt defterinin elimizde bulunmasındandır. Bu suretle Osmanlı ve Batı arşivlerinde olmayan ve özel yazışmalardan oluşan pek çoktarihi belgeden faydalanma imkânına sahibiz. Defterin aslı Paris, Bibliothéque Nationale yazmaları arasında muhafaza edilmekte olup, Supplement Turc, No: 118'de kayıtlıdır. Defterin tam bir nüshası, İngilizce özetleriyle ve bazı önemli olanları transkripsiyonlarıyla birlikte henüz yayınlanmamış doktora tezinin ekleri arasında verilmiştir. Bkz. Bülent Arı, *The First Dutch Ambassador in İstanbul: Cornelis Haga and the Dutch Capitulations of 1612*, Ankara: Bilkent Üniversitesi, 2003.

137 *BOA, 3 No'lu Mühimme Defteri*, Hüküm No: 516, Ankara, 1993, 231.

138 *BOA, Mühimme Defteri 7*, Hüküm 1431, 6 Zilhicce 975 tarihli ferman.

139 *BOA, Mühimme 61*, Hüküm No: 85, 30.

140 Vezir Halil Paşa'nın Tunus Beylerbeyi Süleyman Paşa'ya mektubu, *Supplement Turc 118*, belge 159, 144-145.

141 Cezayir Beylerbeyi'nin Hollanda'da *Staten Generaal*'e (Hollanda Cumhuriyeti'ndeki eyalet temsilcilerinden oluşan meclis) 1 Zilhicce 1031/ 7 Ekim 1622 tarihli mektubu, *A. R. A.* (Hollanda Devlet Arşivi, Lahey), *Staten Generaal*, 1. 01. 08/12578. 16, No: 6.

142 Mahmut Şakiroğlu, "1521 Tarihli Osmanlı-Venedik Andlaşmasının Aslî Metni," İ. Ü. Ed. Fak., *Tarih Enstitüsü Dergisi*, sayı 12, (1981-82), 387-403.

143 *Darü'l-harb*, yani kendilerine ahitname ile aman verilmemiş ülke.

144 1021 (1612) ahitnamesi, *Yazma*, Paris Bibliothéque Nationale, *Supplement Turc*, No: 118, 62-69; yenilenen 1091 (1680) ahitnamesi, Başbakanlık Osmanlı Arşivi, *Düvel-i Ecnebiye Defterleri (Felemenk Defteri)* 22/1, 2-6; *Mu'ahedat Mecmuası*, cilt 2, İstanbul: Hakikat Matbaası, 1294/1878, 95-129.

145 Tunus'daki idare için bkz. Mehmet Maksudoğlu, "Tunus'ta Dayıların Ortaya Çıkışı," *A. Ü. İlahiyat Fakültesi Dergisi*, cilt XIV, (1966), 189-202.

146 Leiden Üniversitesi Kütüphanesi, Oriental Manuscripts, code 1589, 132-133.

147 Hollanda Cumhuriyeti'nin kurucusu Prens Willem'in oğlu. 1584'te Oranje Prensi Willem'in Delft'de suikast sonucu öldürülmesinin ardından Hollanda'ya *stadhouder* olarak seçilmiştir. Bu yüzden Hollanda gemilerinde onun mührü aranmaktadır.

148 Leiden Universitesi, Legatum Warnerianum, OR 1228.

149 Ertuğrul Düzdağ, *Şeyhülislam Ebussuud Efendi'nin Fetvâları*, İstanbul: Enderun, 1972, 108.

150 *Mecmua-i Muahedât*, cilt 4, s 242; Latin harfli transkripsiyonu için bkz. Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, cilt 1, Ankara, 1953, 345.

Burcu Alarslan Uludaş*

OSMANLI'DA SAHİLSARAY KULLANIMINDA TERSANE (AYNALIKAVAK) SARAYI ÖRNEKLEMESİ

Türk saray mimarisi bulunduğu coğrafyadan, konumdan, siyasal ilişkilerden ve buna bağlı olarak değişen yaşam tarzından kaynaklanan etkilerle gelişmiş; ortaya konan eserler, bulundukları kültür ve siyasi ortamın yarattığı sanat anlayışının ve atmosferinin bir sonucu olarak doğmuştur. Çağlara, ortamlara, ilişkilere ve buna bağlı olarak değişen zevk, ihtiyaç ve bakış açısının getirdiği faklılıklarla zenginleşen Türk saray mimarisini izlerken, Türk kültürünün değişen ve gelişen yapısı da gözlemlenebilir. Bu gelişim seyri izlenirken özellikle su olgusunun, Türklerin yaşantısında önemli bir yer tuttuğu dikkat çekmektedir.

İslam öncesi dönemde "ordu" adı verilen saray iç içe surlu bölümlerden oluşur, en içte hükümdar veya ordu-başının meskeni bulunur, dışta ise maiyet, asker ve halk yerleştirilirdi. Bu dönemde yazlık olarak düşünülen *ordu*'larda su önemli bir unsurdur. Yazlık ordular, bin pınarın aktığı, ehli geyiklerin, güvercinlerin yaşadığı, ormanlı dağlarda kurulurdu. *Ordu* göl kenarında ise musiki heyeti ile birlikte, kayıkla seyrederdi. Sulak olmayan yerlerde, mesela Buhara'da, arıklar ile su getirilerek, içinde nilüfer çiçekleri açan havuzlar, şelaleler yaptırılıyordu.[1]

Gazneliler'in yaptırdığı, yönetim amaçlı pek çok bölümü olduğu anlaşılan, Leşker-i Bazar Sarayı'nın temel özelliklerinden biri, duvarlar üzerine yerleştirilen yarım daire şeklindeki kulelerdir. Bu kulelerle yapılar topluluğunun bir sur içine alınmış olduğu görülmektedir. Hilmend Nehri kıyısında yamaca yerleştirilmiş, geniş bir alana yayılmış çok mekânlı yapılar topluluğunun, çeşitli noktalardan nehri gören bir saray olduğu anlaşılmıştır[2] ki, Tersane Sarayı'na kadar ulaşan bu yapılanma ka-

* Doktorant, Bahçeşehir Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Genel Eğitim Birimi Öğretim Görevlisi (Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Türk-İslam Sanatları Programı).

rakteri uzun bir zaman dilimi içinde ve coğrafyalarda pek çok uygulama alanı bulmuştur.

Anadolu Selçukluları döneminde ise, Alâeddin Keykûbad, Kubad-Abad Sarayı'nı, Beyşehir Gölü kıyısında "cennetten güzel" bir yerde yaptırmıştı. Sur duvarları, firdevs adı verilen çitlerle çevrili av hayvanları parkı, Büyük Saray'ın altında göl kıyısında, Anadolu Selçuklu tersanesinin küçük bir benzeri olan iki gözlü tersane ile on altı kadar yapıdan oluşan saray kompleksi önemli özelliklere sahiptir.[3] Tersane Sarayı'nın tersane yanında inşa edilmesi, tersane-saray bağlantısı açısından dikkat çekicidir. Gelişmeyi su kültüründe arayan devletler için bu sonucun doğal olduğu görülmektedir. Kayseri yakınında Alâeddin Keykûbad'ın yazlık sarayı olarak bilinen Keykûbadiye de bir kaynaktan çıkan suların meydana getirdiği küçük bir gölün kuzey kıyısında sıralanmış üç köşkten oluşmuştur. Alanya-Antalya arasındaki Alara kalesinin tepesinde, Alara Çayı'nın denize döküldüğü eşsiz bir manzaraya bakan[4] hamamlı kasır 1224-1225 yıllarında Alâeddin Keykûbad tarafından yaptırılmıştır. Kesme taştan yaptırılan kasır, tonoz örtülü yan yana iki uzun mekândan oluşmaktadır.

Su kültürüne önem verilmesine ve buna bağlı olarak gelişen mimari öğelerin, yapıların iç ve dış mekânlarında sık sık kullanılmalarına, Orta Asya'dan Osmanlı'ya kadar uzanan süreç içinde sık sık karşılaşmaktayız. Havuz ve selsebiller, suyu mekânın içine kadar taşıyan, ferah ortamlar yaratan önemli detaylardır. Diyarbakır Artuklu Sarayı, divanhanesinde havuz ve selsebili, eyvanlarla çevrili fıskiyeli havuzu, güney eyvanında bir selsebilli ve bunu havuza bağlayan kanallarıyla,[5] suyu yaşanan mekânlara da bağlayan önemli bir örnektir.

Türk sivil mimarisi içerisinde, devletin gücü ve niteliğini taşıyan, aynı zamanda hükümdarın özel yaşam alanları olan; kültür değişimlerinin, somut bir şekilde gözlemlenebildiği saray, köşk ve kasırlar hakkında düşünce üretmeye fırsat veren verilerin izlenebilmesi Fatih dönemine rastlar. Fatih, İstanbul'un fethinden sonra, şimdi İstanbul Üniversitesi'nin merkez binasının bulunduğu yerde inşa edilen Saray-ı Atik'in (Eski Saray) ardından Zeytinlik denilen tepede (bugünkü Sarayburnu'nda) Marmara, Haliç ve Boğaz'a hakim bir yerde birkaç köşk yaptırmış, zaman içinde bunlar mimari

bir kompozisyon içerisinde toplanarak Edirne Yeni Sarayı şemasında, 1474-1479 arasında ana hatlarıyla bugünkü Topkapı Sarayı'nın, yani Saray-ı Cedid'in (Yeni Saray) çekirdeğini oluşturmuştur. Saray-ı Atik ve Saray-ı Cedid'den sonra doğrudan padişahlar tarafından kendi kullanımları için yaptırılan dört Saray-ı Hümayun vardır: Üsküdar Kavak Sarayı, Beşiktaş Sarayı, Karaağaç ve Tersane Sarayı. Denizden ulaşım ile en fazla bir saatte varılan kıyılarda yapılan bu saraylar, Topkapı Sarayı'na bu denli yakın olmaları sebebiyle vakit geçirmek ya da dinlenmek için sıkça tercih edilmişlerdir.

Topkapı Sarayı'nın hasbahçesinde de denize nazır köşkler ve saraylar inşa edilmiş, dinlenmek, duraklamak ya da başka amaçlar dahilinde kullanılmışlardır. 1592'de yapılan ve limana en yakın saray yapısı olan Yalı Köşkü ya da Yalı Kasr-ı Hümayun'u kuzeye, Boğaziçi'ne yönlenmiş yapısıyla imparatorluğun deniz tarihinde ve tören yaşamında önemli bir yer tutmaktadır. Donanma sefere çıkarken padişah kaptanıderyaları ve donanma serdarlarını bu köşkten uğurlardı. Tersaneden hareket eden donanma önce Beşiktaş'a demirler, burada bir müddet bekledikten sonra müneccimbaşının uygun gördüğü günde Yalı Köşkü'nün önüne gelir, top atışlarıyla padişahı selamlardı. Kayıkla köşke gelen kaptan paşaya padişah kürk giydirip bir hançer hediye eder, paşa gemiye döner, top atışları devam ederdi.[6] Surların önünde yapılan bir diğer kıyı köşkü 1643 tarihli Sepetçiler Kasrıdır. Bu kasrın İstanbul yaşamına ilişkin önemi saraya ait kayıkların bulunduğu yerde olmasıdır. Demiryolu geçmeden önce saray kayıkları burada korunmaktaydı. Sarayburnu akıntısının dışında kalan ve limana doğru lodosa karşı korunmuş olan bu kıyıdan padişahlar denize açılırlardı. Yalı Köşkü'nde olduğu gibi sefere çıkan donanmaların gidişi ya da dönüşleri bu kasırdan da izlenirdi.[7] III. Murad döneminde Sadrazam Koca Sinan Paşa tarafından surların üzerine yaptırılan, İncili Köşk olarak da bilinen Sinan Paşa Köşkü, Topkapı Sarayı'nın en dış sınırında Marmara Denizi'ne engin manzarası olan 18. yüzyıla kadar ihtişamı korumuş sahil yapıları arasındadır.[8] Topkapı Sahilsarayı ise I. Mahmud döneminde Sarayburnu'ndaki surları arkasına Top Kapısı denilen yere yazlık bir saray olarak yapılmıştı. Bu ahşap saray 1862'de yanınca ismi de Saray-ı Cedid'e verilmiştir.[9]

Padişahların, Fatih döneminden beri ikamet ettikleri Topkapı Sarayı'nın dışında bir sarayda, geçici sürelerle dinlenmek ya da vakit geçirmek amacıyla kalmaları III. Ahmed döneminden itibaren yaygınlaşır. Osmanlı padişahlarının devamlı oturdukları Topkapı Sarayı'ndan Haliç ve Boğaziçi'ndeki saray ve köşklere gitmelerine, orada kalmalarına "göç-ü hümayun" denmektedir. 18. yüzyıl başlarında göç-ü hümayun'ların sıklaştığını arşiv belgelerinden öğrenebiliyoruz. Yine bu belgelerden, göç için yapılan hazırlıklar, çalışanlar ve bu geliş-gidişlerine ilişkin teşrifat hakkında fikir edinebiliyoruz. Öğrenebildiğimiz diğer bir şey ise bu ziyaretlerin sadece mevsimlik ya da günlük olmadıklarıdır. Bunu arşivlerde kayıtlı olan erzak ve yakıt masrafları ile ilgili belgelerden anlıyoruz.[10]

Topkapı Sarayı dışında ikamet etme gittikçe artarken, oturulacak yeni binaların inşasında hareketlilik gözlenir. Bundan önce Haliç'te ve Boğaz'daki imar etkinlikleri I. Ahmed dönemine kadar uzandığından bu dönemi başlangıç olarak ele alabiliriz. Tersane Sarayı, Beşiktaş Sarayı gibi yapıların inşaası artmış, dışa açılım, sivil mimarinin dini mimarinin önüne geçmesine sebep olmuştur. Lale Devri olarak adlandırılan bu dönemde Kağıthane yöresi ve Boğaziçi önem taşımaktadır. Buralarda yeni saray ve köşkler inşa edilirken, kullanılmakta olanlar da bu dönemin özelliklerini yansıtan esaslı tamirler görmüş ve ilavelerle genişletilmişlerdir (Davut Paşa ve Tersane Sarayları gibi). Haliç ve Boğaziçi kıyılarında esas cepheleriyle denize açılan sahilsarayların inşası bu dönemde hız kazanmış ve bu geleneği zengin tüccarlar ile devletin ileri gelenlerinin yaptırdıkları sahilhaneler izlemiştir. III. Ahmed ile sadrazam Damat İbrahim Paşa'nın teşvikiyle, Sadabad'tan başlayarak Kağıthane'de, Boğaziçi kıyılarında Emnabad, Ferahabad, Neşatabad, Hümayunabad gibi, şiirlere, şarkılara ilham verecek isimlerde, sahil köşkler ya da sahilhaneler inşa edilmiştir.[11]

Fatih döneminden itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun 500 yıl boyunca merkezi olan İstanbul'u süsleyen, yapılaşmasında etkin rol oynayan hasbahçeler, manzaraya, tercihen Boğaziçi'ne ve Haliç'e açılan vadilere yerleşmişlerdir. Doğayı denetim altına alarak bahçeler kuran Osmanlı'da 18. yüzyıldan itibaren Batılılaşma etkileriyle gelişen formel bahçecilik anlayışı, suyla ilgili mimari detaylarla zenginleştirilmiştir (köprüler,

havuzlar, çağlayanlar, fıskiyeler gibi).[12] 18. yüzyıldan itibaren Haliç ve Sarayburnu'ndan Boğaziçi'ne doğru kayan yapılaşma buradaki hasbahçelerin çevresinde gelişmiştir

18. ve 19. yüzyıl belgelerinde sık sık adı geçen, bugün bazıları ayakta kalan saraylar şunlardır:

Boğaz'ın Anadolu yakasında Fener Bahçesi, Üsküdar (Kavak) Sarayı, Ayazma Bahçesi, Şerefabad Sahilsarayı, İstavroz Bahçesi, Kuleli Bahçesi, Kandilli Bahçesi, Göksu Kasrı, Beykoz Kasrı. İstavroz Bahçesi'nde daha sonra Beylerbeyi Sarayı inşa edilmiştir. Kuleli Bahçesi'nde ise önce küçük bir köşk ve bir kayıkhane yapılmış, daha sonra bugün Askeri Okul'un bulunduğu yerde bir süvari kışlası kurulmuştur.

Boğaz'ın Rumeli yakasında Beşiktaş Sarayı (Dolmabahçe Köşkleri), Ortaköy'de Neşatabad Sarayı, Çırağan Sarayı, Bebek Bahçesi. Beşiktaş Sarayı yerine 19. yüzyılda Dolmabahçe Sarayı, Ortaköy'de yeni Çırağan Sarayı, Ihlamur Deresi'nde Ihlamur Kasrı ve Yıldız Sarayı ve çevrelerindeki köşkler inşa edilmiştir.

Bu padişah saray ve kasırlarının yanında, Boğaz'ın her iki yakası da sultanların yaptırdıkları saraylar ile donanmıştır. 18. yüzyılın ilk yarıları, çocuk yaşta evlendirilen sultanların toplu düğünlerine tanıklık etmektedir. Fakat yüzyıl ortalarında bu gelenek değişmiş, geç denebilecek yaşta evlendirilen sultanlar kocalarının saraylarına değil, doğumlarında veya düğün öncesinde kendilerine tahsis edilmiş, kendi adlarıyla anılan saraylarına gelin gelmişler ve hemen ardından kendileri de saray inşa ettirmeye başlamışlardır. Padişahların ve yakınlarının bu bölgelere ilgi göstermeleri saray ileri gelenlerini ve varlıklı aileleri de buraya çekmiş ve Boğaz'da sarayların yapılmasına neden olmuştur. Hatice Sultan, Beyhan Sultan, Adile Sultan, Münire ve Cemile Sultan, Esma Sultan kendi adlarına sarayları olan sultanlardır.[13]

Haliç'te Karaağaç, Bahariye, Tersane (Aynalıkavak) sarayları yapılmıştır.

III. Selim ve II. Mahmud döneminde, padişahların saltanat kayıklarıyla Haliç ve Boğaziçi kıyılarında yaptıkları gezintilerde sahilleri süsleyen sahilsaraylar ve sahilhaneler hakkında bilgi almalarını sağlamak amacıyla "Bostancıbaşı Sicilleri" hazırlanmıştı. Bu belgeler sayesinde 19. yüz-

yılda İstanbul kıyılarında hangi yapıların bulunduğu ve bunların kimlere ait olduklarını öğrenebiliyoruz.

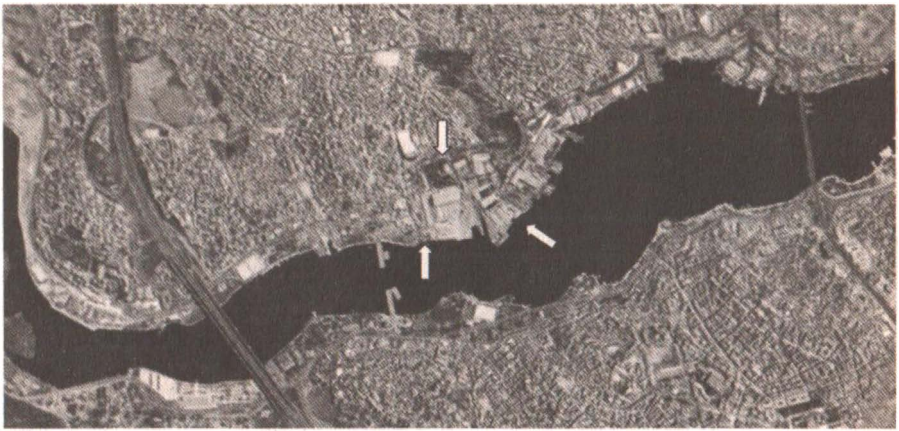
III. Selim'in sır katibi Ahmet Efendi'nin Ruznamesi'nde, padişahın birkaç günlük programı anlatılırken Haliç ve Boğaziçi'ndeki saraylar arasında mekik dokunduğu izlenir. At binişleri, ok talimleri, cirit, tomak ve güreş müsabakaları, yemekler, cami ziyaretleri ve gezintiler için tercih edilen farklı mekânlara temel ulaşımın hava elverdiği takdirde sürekli olarak denizden yapıldığı göze çarpmaktadır.[14]

İstanbul'un dört büyük sarayı arasında bulunan, Haliç'in ise en büyük sarayı olan Tersane Sarayı, Haliç'in en korunaklı ve en güzel yerlerinden birinde inşa edilmişti. Hasköy'de[15] Kasımpaşa-Sütlüce yolu üzerinde bulunduğu, tarihi belgelere ve eserlere göre tespit edilen, sarayın adını almasına sebep olan "Tersane Bahçesi"nin bulunduğu alan ilk olarak Fatih Sultan Mehmed tarafından imar ve iskân edilmiştir. (Resim1-2-3)

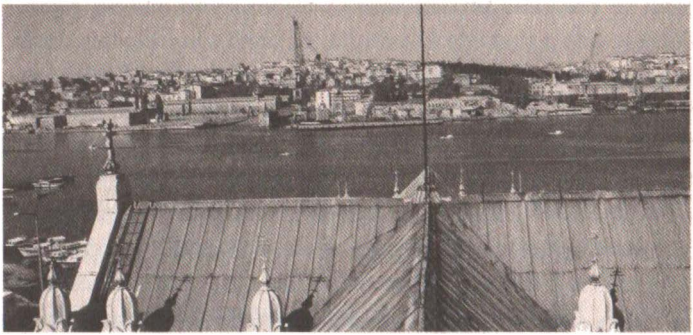
Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Fatih'in yaptığı imar ve iskân hareketlerinden şöyle söz ediliyor:

> Bu Hasköy yakınında deniz kenarında padişahlara mahsus Tersane Bahçesi vardı. Bizans devrinde de burası krallara ait imiş. Fatih fetihten sonra evvela çadırını buraya kurup gaza malını Müslüman gazilerine burada taksim ettiğinden fermanıyla mamur hale getirilmiş ve çeşitli avlular, hamam, köşkler, birçok odalar, sofalar ile havuz ve şadırvanlar yapılmıştır. Santrançvari 12000 servi ağacı dikilmiştir ki, kokusu dimağı sarhoş eder. Ağaçların birbirine girmesinden dolayı bu bağa güneş tesir etmez. Hele güzel sesli kuşları insanın canına can katar. Bu bağın sulu şeftalisi ve kayısısı pek sevilir.[16]

Osmanlı "hadâik-ı hassa"larının (hasbahçelerinin) başında yer alan, Haliç kıyılarından Okmeydanı ve Kasımpaşa sırtlarına doğru gelişen bu büyük bağ ve koru, adını Kasımpaşa'daki tersaneden alır. İstanbul'un fethinden sonra tarihi yarımadanın güneyinde, Bizans devrinde de tersane olarak kullanılmış olan Kadırga limanı bir süre için kullanılmaya devam edilmiş, daha sonra Fatih birkaç gözden meydana gelen yeni bir tersane in-

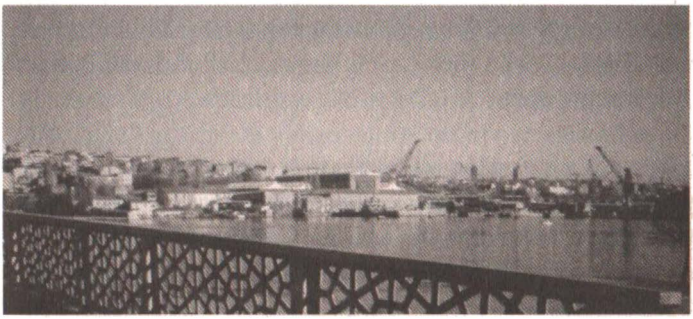


1.



2.

Resim 1. Haliç'te Tersane Sarayı'nın konumlandığı kıyı şeridini ve bugünkü Aynalıkavak Kasrı'nın konumu gösteren hava fotoğrafi (GoogleEarth'den)



3.

Resim 2. Bulgar Kilisesi'nin çan kulesinden Saray alanını gösteren fotoğraf (Taşkızak Tersanesi) (B. Alarslan arşivi 1999)

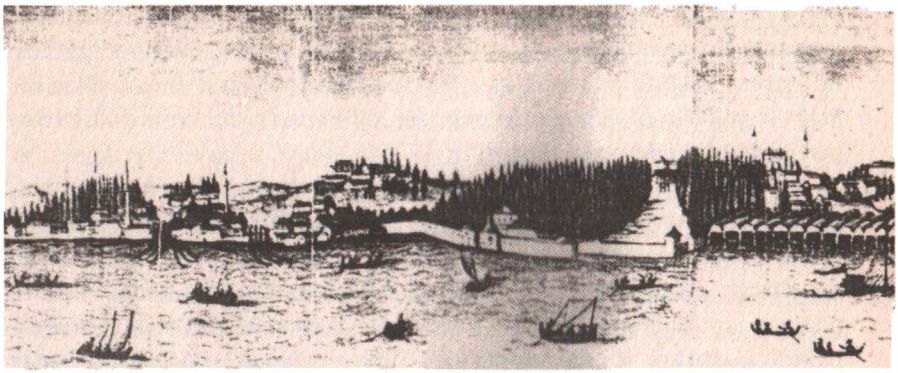
Resim 3. Eski Galata Köprüsü'nden saray alanına bakış (B. Alarslan arşivi 1999)

şa ettirmiştir. Bu tersanenin yeri olarak İ. H. Uzunçarşılı Haliç'in Aynalıkavak bölgesini göstermektedir.[17] Bazı araştırmacılar ise Kasımpaşa Deresi'nin ağzını işaret ederler.[18] Çelebi, Fatih'in yaptırdığı tersane müştemilatı içinde "birkaç göz tersane, bir cami-i şerif ve kaptan paşalar için bir divanhane" olduğunu yazmaktadır.[19] (Resim 4) I. Selim (Yavuz) döneminde Akdeniz'e doğru başlayan yayılma hareketlerinin neticesinde Fatih'in yaptırdığı tersaneye ilaveler yapılarak genişletilmesi kararı alınmış, I. Süleyman (Kanuni) döneminde tersane ve müştemilatı bir hayli genişletilmişti. 1571' den sonra daha fazla gemi yapılabilmesi amacıyla Tersane Bahçesi'nden yer ayrılıp sekiz gemi inşasına uygun sekiz kemerli bir tersane yapıldı.[20] Mantran, 17. yüzyılın ikinci yarısında tersanenin surlarla ayrılan küçük bir kent olduğunu yazar.[21]

Tersanenin bu gelişimi ve diğer dönemlerdeki konumu, 20. yüzyıla kadar çevresini ve buradaki yapılaşmanın yönlenmesini önemli ölçüde etkilemiştir. Tersane Bahçesi içinde konumlanan, daha sonraki yüzyıllarda bu değişim ve gelişimden nasibini alan Tersane Sarayı'nın yapımı için neden bu bölgenin seçilmiş olduğunu tahmin etmek zor değildir.[22] Yükselme ve gücün hüküm sürdüğü bu yüzyıllar içinde değişimler gözlendiğinde, tersane ve saray yapılaşmasının paralel bir şekilde geliştiği görülür. Fatih döneminde tersanenin kurulmasında ilk adımların atılması ile burada bir hasbahçenin ve buna bağlı yapılaşmanın belirmesi, bu etkileşimin çekirdeğini oluşturur.

Fatih'in hocası Akşemseddin'in ilk zafer hutbesini burada vermesi ve burayı kendine sürekli oturma mekânı seçmesi bölgenin önemini artırmıştır. Ayvansarayî'den öğrendiğimize göre Okmeydanı'nda biniş kasırları bulunuyordu.[23] Evliya Çelebi bu bahçede has ahırlar[24] bulunduğundan bahseder ve şöyle devam eder:

> .... Orada saf kan küheylân atlara binerek, bağın kuzeyindeki Okmeydanı'na çıkıp o ferah yerde cirit oynatırlar. Hâsılı dört etrafı mesire olan bir bağdır. Hakir orada fakirâne birçok ibadet ettim. Burada hizmet gören bostancıların hepsi tarikat erbabı iyi kimselerdir. Elbette bu hizmetlerinin karşılığını görürler. Çünkü İstanbul fethe-



Resim 4. Polonyalı Heinrich Hendiofski'nin yaptığı sanılan 1580/1590 tarihli Galatayı gösteren gravürden detay. Osterreichische Nationalbibliothek, Cod. 8626 (Babinger'den)

dildiğinde, Akşemseddin Hazretleri bu gönül açıcı yerde oturup erbain çıkarırlar ve hizmet edenlere hayır dualar ederlerdi. Onun için burada hizmet görenler mes'ud bir hayat sürerler.[25]

Bu gibi verilerden burada yapılaşmanın başlamasının tek nedenin tersane olmadığını görüyoruz. Tersane ile birlikte gelişmeyi artıran bir başka faktörün Kasımpaşa'nın yukarısında kalan atış ve biniş talimlerinin yapıldığı Okmeydanı olduğu görülür.

Tersaneye ve saraya yakın olan bu mevki, zamanının halka açık bir spor ve bir anlamda rekreasyon alanıdır. Adını, yüzyıllardır burada yapılan ok atış talimlerinden almıştır. Okçuluğun dışında güreş, avcılık gibi spor dallarında da çalışmaların yapıldığı bu alan, padişahların ilgisini çekmiş, bu mevkide ve hasbahçede yapılaşmanın hızlanmasına neden olmuştur. Yine, seferler sırasında önemli bir işlev kazanan Dua Meydanı'yla vakıf olarak yapılmış sofa ve mimber buraya dinsel bir kimlik de kazandırmaktaydı.

Fetih sırasında Okmeydanı'ndan Tersane Bahçesi yakınındaki Şahkulu İskelesi'ne yağlı kızaklarla indirilen kadırgalar da sarayın yakın çevresini anılarıyla değerlendiren tarihi simgelerdendir. Tersane Hasbahçesi ve

yakın çevresinin sahip olduğu bu çok yönlü özellikler, Tersane Sarayı'nın burada gelişmesini hazırlayan nedenlerdir. Deniz yoluyla kolay ve güvenilir ulaşımın sağladığı imkânlar sayesinde Topkapı Sarayı ile kolaylıkla iletişim kurulabilmiş ve böyle nedenlerden ötürü saray, dönemin padişahları için iyi bir dinlenme yeri olmuştur.

Turfanda sebzelerle iyi cinsten limon, turunç, ağaç kavunu, nar, üzüm, şeftali ve kayısı gibi meyvelerin yetiştirildiği, Çelebi'yi çok etkileyen Tersane Bahçesi'ndeki yerleşimin Fatih dönemiyle ilgili bölümü karanlıktır. Ancak Tersane Sarayı bitişiğinde, Fatih'in adamlarından Handan Ağa'nın yaptırdığı mescit, III. Ahmed ve III. Selim onarımlarıyla hâlâ ayaktadır.[26] Hasbahçe içindeki yapılaşma, Tersane Sarayı'nın inşasına kadar pek çok kez yer değiştirmiş, I. Selim döneminde tersanenin genişletilmesiyle burada da yenilikler yapılmış, I. Süleyman (Kanuni) döneminde yeniden düzenlenmiştir. *Hadika*'da Kanuni zamanında, Fatih'in yaptırdığı mescidin üç tarafının "ihata edilerek" burada bir "saray-ı âli" ve tersanede bir divanhane kurulduğu yazılıdır.[27] Burada bir Cirit Kasrı ve havuzların yanında ise bir başka kasır vardı. III. Mehmed döneminde hasbahçe basit bir onarım geçirmiştir.[28]

Tersane Hasbahçesi'nde yapımı belgenebilen ilk kasır, I. Ahmed dönemine (1603-1617) aittir. Kasrın yapımından önce, 1611-1612'de I. Ahmed, Hasbahçe'de bulunan bazı yapıları tamir ettirmiştir.[29]

Hasbahçe'nin tarihsel süreci içinde oluşan yapılaşma, I. Ahmed döneminde hız kazanmış, eklentilerle genişleyerek Tersane Sarayı'nın oluşumunu hazırlamıştır. *Naimâ Tarihi*'nde kasrın yapımıyla ilgili bir kayda rastlanmaktadır.[30] Bu kayda göre, I. Ahmed 1613 yılı sonlarında Edirne'den gönderdiği bir hatt-ı hümayun ile İstanbul'a döneceği bir yıl içerisinde, çok sevdiği Tersane Bahçesi'nde ilaveleriyle birlikte büyük bir köşk yapılmasını emretmiştir.[31] Çünkü padişah buraya sıkça gelerek gizlice Eyüp Sultan Türbesi'ni ziyarete gitmektedir. Yine Naimâ'dan öğrendiğimize göre, 1614 Şubat ayı başlarında İstanbul'a dönen I. Ahmed, yağmurlu ve karlı bir günde, çok zahmetli bir yolculuk sonrasında yazdan önce inşaatı tamamlanmış olan kasra gelmiş, burada bir süre dinlenmiştir. Bu süre içinde, Tersane Kasrı yanındaki harem bahçesinde bir çiçek bahçesi düzenlenmesini em-

retmiştir. Başta şeyhülislam olmak üzere devrin vüzerası, uleması buraya nadide çiçek soğanları ve fideleri hediye etmişlerdir.[32] Bahçe düzenlemelerinin çok moda olduğu Lale Devri'nden önce, I. Ahmed'in bu hususlara çok önem vermesi, çok yoğun olmasa da başlattığı dışa açılan yaşam tarzının ipuçlarıdır. Aynı padişahın, bir başka hasbahçeye, gelecek yüzyılda Boğaz'da gelişecek Beşiktaş Sarayı'nın bilinen ilk yapısını yaptırması, onun su kıyısındaki yaşam biçimine ne denli duyarlı olduğunu bize göstermekte ve bu konudaki öncü davranışını sergilemektedir.

Tersane Sarayı, harem ve enderun takımından ancak bir kısmını barındıracak büyüklükteydi. Padişahın beraberindekilerden bir kısım, Haliç'in daha yukarısındaki Karaağaç Sarayı'na ve bitişiğindeki Yusuf Efendi Bahçesi'ne yerleşmişlerdi. Saray, hasbahçe ile birlikte Mayıs 1618'de bir tamirat geçirmiş,[33] kasr-ı hümayun ile enderun odaları, enderun ağaları odası, hassa hamam, dârüssade odası, bazı duvarlar, mutfak, ahır, su yolu, talimhane ve buzlukların tamiri için kullanılan malzemeler ile çalışan neccar, meşşak, nakkaş, benna gibi sanatkârlara 186.107 akçe ödenmiştir. 1622'de bir tamirat daha yapılmış ve 26.488 akçe harcanmıştır.[34]

Geleneksel harem ve selamlık bölümlerinden oluşan, pek büyük olmadığı anlaşılan yeni kasrın yapımından iki yıl sonra burada doğan Sultan İbrahim kısa süren saltanatı (1640-1648) boyunca buraya ve hasbahçeye büyük ilgi göstermiştir.

Padişah saray sınırları içinde Haliç kıyısında bir kasır daha yaptırmıştır.[35] Çelebi seyahatnamesinde bu dönemi şu şekilde anlatır:

> ... İbrahim Han deniz kenarında bir köşk yaptırmıştır ki Havarnâk Köşkü'ne benzer. Bahçe önünde denizden bir çeşit deniz hayvanı çıkar ki ayrı avcıları vardır. Adına istiridye derler... Bahçe üstadına avcıları senelik on bin akçe verirler. Bu bağın bir baş bakıcısı, 300 kadar da yardımcısı vardır. Ne vakit padişah yeni saraya veya başka bir yere gitmek isterse kayığının kıçında cevahir kubbe altında mücevher taht üzerinde sade cura, zurna ve çifte nara faslı geçerek Haliç'in iki tarafındaki kat kat yalıları, bağ, bahçe ve tersaneleri izleyerek istedikleri yerlere giderler...[36]

Naimâ Tarihi'nden öğrendiğimize göre, sarayın haremi yüksek duvarlarla Haliç'e kapatılmıştı. Bu duvarlar Sultan İbrahim tarafından 1647'de yıktırılmış ve harem denize açılarak daha geniş bir panorama elde edilmiş, bir sahilsarayı yapılar topluluğunun ilk adımları hızla atılmıştır. Fakat bu sefer de, kayık ve peremelerin o yönden geçmeleri yasaklanmış, bunun halka sıkıntı verdiği anlaşılarak bir hafta sonra bu karardan vazgeçilmiştir.

I. Ahmed'in emriyle yapımını Kaptanıderya Halil Paşa'nın üstlendiği saray, Sultan İbrahim'den sonra bakımsız kalmış, ondan sonra tahta çıkan IV. Mehmed döneminde (1648-1687) tekrar gündeme gelmiştir. 1668 tarihli bir belgede içlerinde hamam, kiler gibi eklentilerin bulunduğu bazı mekânların onarıldığı öğrenilmektedir.[37]

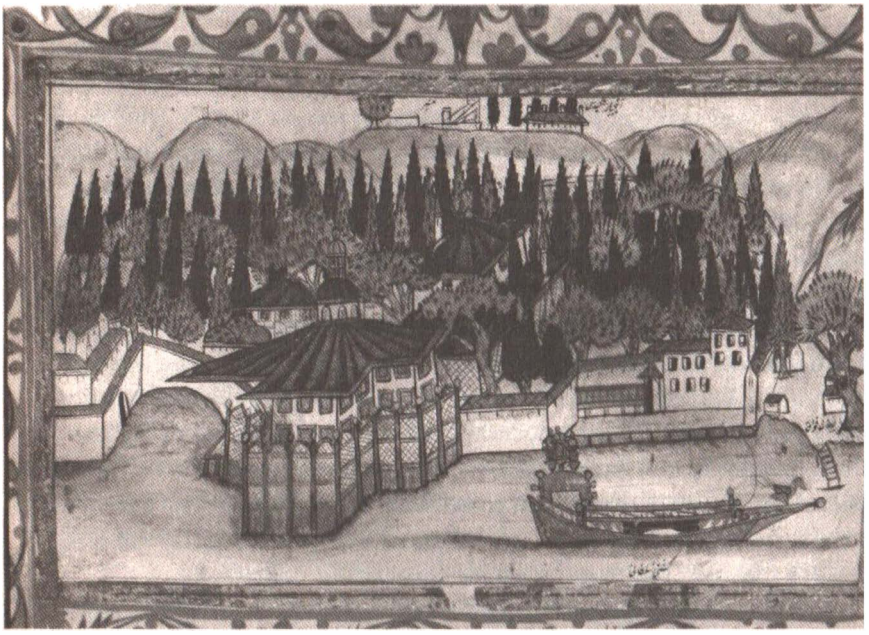
1677 Mart ayında haremden başlayan ve yayılan yangın kasrın kullanımına bir süre ara verilmesine neden olmuştur. Silahtar Fındıklılı Mehmed Ağa yangını söndürmek için bostancılar zümresinin hazır bulunduğunu belirtir [38] ve olayı şöyle aktarır:

> İhrak şüden Harem-i Hassa-ı Bağçe-i Tersane: Evâsıt-ı Muharrem 1088'de sabaha karşı Tersane Bağçesi hareminde horanda odalarının birinin ocağından ateş isabet idüp içinde olan kirişe ve badehu tavanına yapışup karaağalar su göndermekle âni vahitte bütün odayı ihata ve etrafında olanlara dahi sirayet idecek içindeki cariyeler ancak birer başlarıyla padişahın olduğu camlı büyük köşke firar anda dahi karar idemeyüp âkibet deryaya nâzır kafesli köşke kaçtılar. Ol gece bir azim tufan olmakla şûle-i ateş bir yerden müşahade olunmayup ancak anda hazır bulunan ikiyüz miktar halvetçi bostancılar ile bostancıbaşı Rum Salih Ağa ve ocaklarının baş çavuşu Uzun Ali yetişüp ve zülüflü baltacılar, kedeller ve ahçılar iri kazanlar ile deryadan su taşıyup dört taraftan kuşatup balta uşurdular. Eski bina olmakla iade itmeyüp gittikçe ateş iştial bulup camlı büyük köşke yapışmağa on zira miktarı kaldığı mahalden başçavuş kestirüp altı kalın duvar çıkmakla ateş yeşkin oldu. Ve illâ müşkül olurdu. Müellif-i hakir zümre-i bostaniyândan olduğumuz hasebiyle hizmette hazır ve ol virate-i he-

velnak-i ibretnümaya nâzır idim. Taraf-ı padişahîden azîm lûfta mazhar olduk. Ve müceddeden tamirine ferman sâdır olup Karaağaç Bahçesi'ne bir aydan sonra Üsküdar Sarayı'na naklû teşrif buyurdular.[39]

IV. Mehmed bu çok sevdiği sarayı iki sene içinde onartmış ve tekrar kullanıma açmayı başarmıştır.[40] Yine Silahtar'dan öğrendiğimize göre, 1679 Şubat'ında Polonya seferinden dönen IV. Mehmed, payitahtta üç gün üç gece süren bir şenlik ile karşılanmıştır. İstanbul esnafı kiraladıkları at kayıklarını ve mavnaları birbirine çattırıp üstüne köşkler yaptırıp Galata önünde toplanmış, çeşitli oyunlar oynayarak bu kayık ve mavnalarla Tersane Sarayı önünden geçerek alay göstermişlerdir. Padişah bu alayı Kafesli Köşk'ten izlemiştir.[41] Şahin adlı bir canbazın 1680 Şubat ayı başlarında Tersane Bahçesi yakınında bulunan Şahkulu İskelesi ile Fenerkapısı Kulesi arasına kurduğu ipler üzerinde yaptığı hünerler yine bu köşkten izlenmiştir.[42] 1681 ve 1682'de sarayda yeni eklemelerin ve onarımların yapıldığı görülür.[43] Bu dönemin yapılaşmasını gösteren tek belge, 1685'te IV. Mehmed'e sunulan Gazneli Mahmud Mecmuası'ndaki bir minyatürdür.[44] (Resim-5)

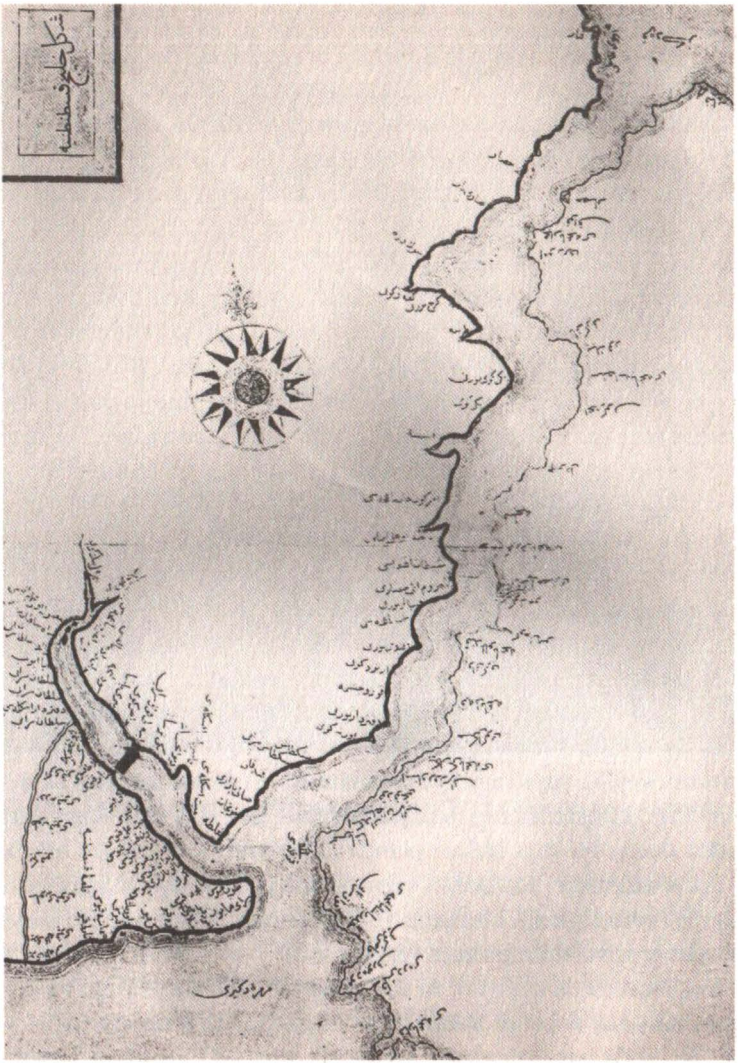
18. yüzyıl başlangıcında Osmanlı İmparatorluğu, özellikle saray çevresinde belirginleşen bir yaşam biçimiyle, kültür ve sanat alanlarında yeni uyanışlara hazırlanmaktadır. 18. yüzyılın adından en çok söz ettiren padişahı olan III. Ahmed (1703-1730) ile başlayarak Batı'ya açılan Osmanlı sarayı, Fransa'yı örnek alarak çeşitli bayındırlık hareketlerine girişmiştir. Bu girişimlerin somut örneği olarak Kağıthane'yi ve burada gelişen saray, köşk ve kasırları gösterebiliriz. Zamanla Haliç'in farklı bölgelerine kayan ilgi Kağıthane'de odaklaşırken, Tersane Sarayı veya bir diğer adıyla Aynalıkavak Sarayı (Harita1-1a) o güne kadar kazandığı itibarı da korumaya devam etmiştir. Saray var olan yapılarını koruduğu gibi, en hareketli dönemini de bu zamanda yaşamıştır. 1726'da saraya yapılan eklerle hasbahçenin diğerleri arasında farklı bir yer kazandığını söyleyebiliriz. *Çelebizâde Asım Tarihi*'nden öğrendiğimize göre, III. Ahmed, Hasköy tarafında bir köşk ile enderun ağaları için ayrı binalar yapılmasını emretmiştir. Asım Efendi olayı naklederken, hasbahçenin havasının çok güzel olduğunu ve diğer hasbahçeler arasında yüzük taşı gibi kıymetli olduğunu haber verir.[45]



Resim 5. Tersane Sarayı, Has Oda Kasrı'nı gösteren 1685 tarihli Gazneli Mahmud Mecmuası'ndaki minyatür (İÜK. T.5461/25b)

1696'da çıktığı Doğu gezisinde, III. Ahmed döneminde, Lale Devri'nde İstanbul'a gelen Batılı gezgin Aubry de la Motraye Aynalıkavak Sarayı'na girmeyi başarabilmişti.[46] Seyahatnamesinden, sarayı oluşturan yapıların, İstanbul'a ilgiyle yaklaşan bir Batılıyı etkileyebilecek nitelikte olduğunu anlıyoruz. Bu ilgi çekici mekânlar, İstanbul'a gelmiş İsveçli bir mühendis olan Cornelius Loos tarafından 1710 yılında çizilerek belgelenmiştir.

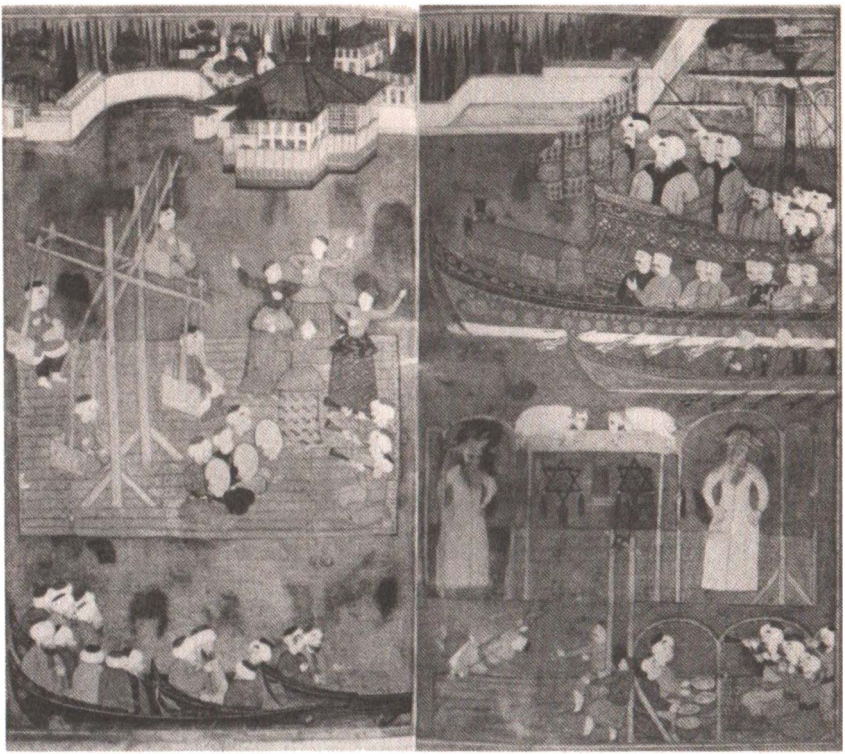
Saray, III. Ahmed döneminde ilginç kutlamalara da ev sahipliği yapmıştır. 1719'da III. Ahmed'in dört oğlu ile Sadrazam Nevşehirli Damat İbrahim Paşa'nın oğlu ve yüzlerce yoksul çocuk Okmeydanı'nda sünnet edilmiş ve düğün için düzenlenen şenlikler saraydan, deniz kenarındaki divanhaneli daire-i hümayun'dan izlenmiştir. Bu döneme ışık tutan Seyyid Veh-



Harita1-1a. Katip Çelebi'nin 1648 tarihli İstanbul, Haliç ve Boğaziçi Haritası. (Kayra'dan) "Aynalıkavak Sarayı" ibaresinin bu tarihte kullanılması açısından bu belge ilgi çekicidir

bi'nin Surnâmesi'nde bu düğün töreni ve şenlikler en ince ayrıntılarıyla betimlenmiştir. (Resim-6-7-8) Minyatürler sarayın, özellikle Haliç'teki gösterilerin izlendiği, "Kafesli Köşk" olarak adlandırılan Has Oda Kasrı'nın, düğünün yapıldığı 1719 senesindeki halini gösterirler. Bazılarında köşk yakından ve kısmi, bazılarında uzaktan ve bütün olarak, bazılarındaysa etrafındaki saray duvarları ve arkadaki dairelerle birlikte görülür. 1805 tarihli bir arşiv belgesinde,[47] Has Oda Kasrı'nın gerisinde bulunan yapıların Enderun Ağalarının Odaları, Silahdar Ağa, Has Oda, Hazine, Seferli ve Kiler Daireleri oldukları yazılıdır. Bu daireler köşkün arkasında, koy ve tersane istikametinde sıralanmışlardır. En arkada yine bu arşiv belgesinde adı geçen "Has Oda Meydanı'nda kiremit puşideli fevkânî" bir köşk binası vardır. Bazı minyatürlerde (Resim-6-7) Has Oda Kasrı'nın solunda, deniz üzerine kazıklarla oturtulmuş küçük bir yapı görülür. 1767 tarihli arşiv belgesinde "Taht-ı Hümayun" olarak adlandırılan odalar ile birlikte toplam 95 zirâ yer kapladıkları söylenen "Balıkhane Kasrı"nın alanı, Safvet Bey'in yayınladığı arşiv belgesinde 30 zirâ olarak verilmiştir ki, bu 23 m²'lik bir alan demektir. 1805 tarihli bu arşiv belgesinde "daire-i hümâyun etrafında açıklık yerde, mermer döşemeli, demir kapak ve parmaklıklı balıkhane" olarak geçmektedir. Padişahın, döşemenin üzerinden denize açılan kapaktan balık tutarak, çevreyi izleyerek boş zamanlarını geçirdiği bu mekân, sadece padişaha özeldir. 1767 tarihli belgede, "işleme pervazlı mükemmel tavanı" olduğu yazılıdır. Birer pencere dizisi ile aydınlatılmaktadır ve kurşun kaplı düz bir çatıyla örtülüdür. Manzaranın keyfini yaşatmak için tasarlanmış bu detayı Beşiktaş Sarayı'nda görebiliyoruz. Minyatürlerde, padişahın gösterileri Has Oda Kasrı'nda izlemesinden dolayı bu yapı birinci planda değerlendirilmiş, diğer binalar ise ikinci plana atılmıştır. Padişahın saltanat kayığıyla saraya gelişini gösteren sahnelerde, tersaneye ait, kimisinde beşik tonozla, kimisinde ise çatıyla örtülü gözler de görülebilmektedir. (Resim-6-8)

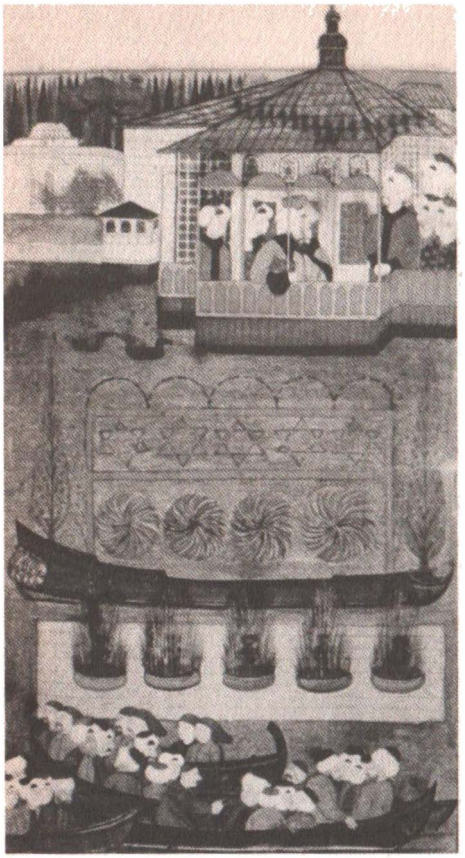
III. Ahmed ile başlayan ve Lale Devri olarak adlandırılan bu dönemde yaşam tarzının Topkapı Sarayı'ndan başka alanlara kaymasından Aynalıkavak Sarayı da nasibini almış, ancak III. Ahmed'den sonra, saray padişahların ilgisinden elli yıl kadar uzak kalmıştır. Eskiye göre belirgin bir ilgisizliğin görülmesine karşılık saray, III. Osman (1754- 1757) ve III. Musta-



Resim 6. Vehbî Surnâmesi, Levnî'ye atfedilen minyatürlerde Tersane Sarayı ve tersane gözleri
TSMK- A 3594, 76B-77A

fa (1757-1774) dönemlerinde ara ara kullanılmıştır.[48] 1735/36 tarihli bir arşiv belgesinde[49] I. Mahmud dönemindeki (1730-1754) onarımlardan bahsedilmektedir. 1758'de III. Mustafa döneminde, sarayın bekçilere emanet edildiği anlaşılıyor.[50] 1767'de ise sarayda bulunan Bahariye Kasrı, çamaşırhane, ahşap ve çok katlı mutfak ve kiler Mimar Yusuf Efendi tarafından tamir edilmiştir.[51]

1766 senesinde Haliç kıyısında ateş alan bir gemi Cibali'de Yahudi mahallesinin yanmasına sebep olmuş, Aynalıkavak Köşkü de zarar gör-

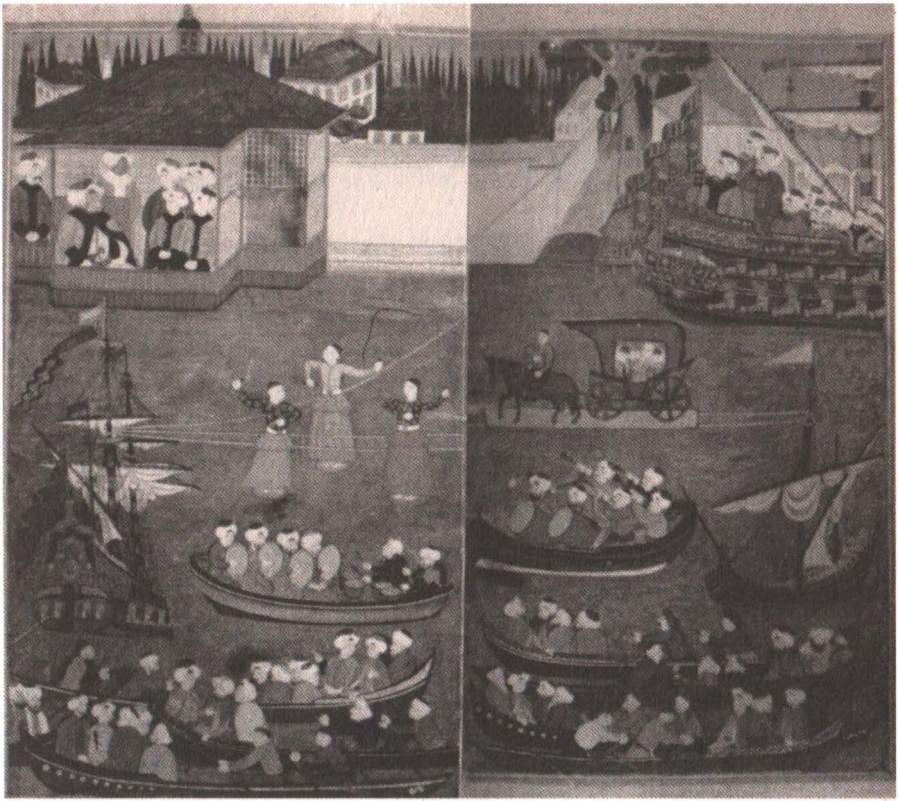


Resim 7. Has Oda Kasrı ve Balıkhane Köşkü. Vehbî Surnâmesi, TSMK 3594- 117A

müştür.[52] 1767 tarihli bir belgede kasr-ı hümayun'un tamiri hakkında bilgi verilmiştir.[53]

I. Abdülhamid döneminde (1774-1789) saray, dönemin sadrazamı Koca Yusuf Paşa tarafından esaslı bir onarımdan geçirilmiştir. 22 Şevval 1201-9 Haziran 1787 tarihinde çalışmalara başlanmıştır. Elimizde bulunan 1787-1789 tarihli arşiv belgelerinden, onarımın bu tarihlerde sürdüğünü ve muhtemelen bu yıllarda bitirildiğini anlıyoruz.[54] Ayrıca bu dönemde saray bahçesinden bir bölüm ayrılarak tersanenin ihtiyaçları için Tersane'ye devredilmiştir.[55] Sarayın onarımı dönemin edebiyatına da yansımıştır. *Surûri Divanı*'nda onarımla ilgili övgüler ve tarihler yer almaktadır.

Nüzhet sarây-i devletine virdi hüsn-i ta'm / Yusuf-lika'â vezir-i pesendîde hasleti / El hak sarây-i dehre serâser virüb nizâm / Tekmil-i hizmet eyledi mimâr-ı himmeti / Ez cümle fülk-i Nuh gibi yapdı pek metin / Tersane sahilinde sarây-i meserreti /...Hakka ki buldu sây-i cemîlinle âsafâ / Sahil sarây-i saha-i tersane safveti / Tevcihi rûy-i pâk ile tarihe kıl nazar/ Âyînelikavak ne güzel buldu sûreti." (Sene 1199-1785) Bir başka tarihin sonunda da şöyle denmektedir: "Sarây-i dilkeş-i Tersane buldu zib-i itmâmı / Zehî matbû eser kim tarihi Han Abdülhâmid oldu.[56]



Resim 8. Has Oda Kasrı ve arkasındaki daireler. Vehbî Surnâmesi, TSMK A 3594 141B-142A

18. yüzyılın ikinci yarısında artık sarayın sadece yazlık olarak kullanılmadığını, diplomatik görüşmelerin burada yapıldığını, ara ara konaklandığını görüyoruz.[57] Yusuf Paşa'nın sarayda bu yüzden onarım yaptırdığı düşünülebilir. 1765 yılının değişik aylarında, burada önce İstanbul kadısı ve reis-ül küttap, ardından sadrazam ve kaptan paşa, Rus elçisiyle Osmanlı-Rus ilişkileri üstüne görüşmeler yapmıştır. Bir başka önemli toplantı, sadrazam huzurunda İngiliz elçisiyle yapılmıştı.[58] 1774 yılında Osmanlı

Devleti ile Ruslar arasında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması'nın maddelerini açıklığa kavuşturmak için yapılan görüşmeler 1779 yılında burada gerçekleştirilmiştir. Bu olay tarihe Aynalıkavak Tenkihnamesi olarak geçmiştir. Saray bu dönemden sonra yine kaderine terk edilmiş, yapıların gözetimi bekçilere bırakılmış, III. Selim dönemine kadar bir süre miri ambar olarak kullanılmıştır.

III. Selim dönemi (1789-1808) Osmanlı İmparatorluğu'nda diplomasi, kültür ve sanat alanlarında yeni bir dönemin başlangıcıdır. Özellikle Fransa ile diplomatik ilişkilerin yoğunluğu Fransız İhtilali'nin III. Selim'in ilk saltanat yıllarına rastlaması, Osmanlı'nın, Batı teknolojiisini bilimsel açıdan daha yakından tanıma fırsatını doğurmuş, düşünsel anlamda da etkili bir ortamın oluşmasına sebep olmuştur. III. Selim'in saltanat yılları Aynalıkavak Sarayı içinde yeni ve farklı anlamlar taşımaktadır. Bu, bir yandan saray için yeni bir uyanış, diğer yandan ise bir parçalanışın başlangıcıdır. Padişah, Batılı süsleme öğelerinin Osmanlı mimari ve bezeme anlayışı içinde artmaya başladığı bu süreç içinde, kendine yönetim merkezi olan Topkapı Sarayı'nı anımsatan, geleneksel değerlerin ağır bastığı Aynalıkavak Sarayı'nı yazlık olarak seçti. Bu sahilsarayın seçilmesinde doğal çevrenin etkisi olduğu gibi, tersanede başlayan ıslahat hareketlerinin etkileri de yadsınamaz. III. Selim'in yalnızca bir ilkbahar bu sarayda kaldığı söylenmektedir. Fakat III. Selim'in sır kâtibi Ahmed Efendi tarafından tutulan ve padişahın 1791-1802 tarihleri arasındaki gündelik faaliyetlerinin kaydedildiği ruznâmede III. Selim'in buraya sıkça geldiği ve yeniden Tersane Sarayı diye adlandırıldığı yazılıdır.[59]

1798'de Napoléon Mısır'ı işgal etmiş, bir süre sonra III. Selim kendisine savaş ilan etmiştir. Fakat bu olay olumsuz sonuçlanınca III. Selim çok üzülerek Aynalıkavak Kasrı'na çekilmiş, müzik çalışmalarıyla kendini avutmuş, bir yandan da tersanedeki çalışmaları izlemiştir.[60] Saltanatının ilk yıllarında sarayda Kaptanıderya Küçük Hüseyin Paşa tarafından bir onarım başlatıldığı bilinmektedir.[61] Belgelerin tarihlerinden anlaşıldığı üzere ve Aynalıkavak Kasrı'ndaki 1791-1792 tarihlendirmeye göre III. Selim dönemindeki bu onarımlar günümüze ulaşmış kasır için bir ipucu oluşturmaktadır. Bu onarımların, sadece Hasbahçe Köşkü ile sınırlı olup olmadı-

ğı ile ilgili farklı düşünceler olsa da, var olan arşiv belgeleri sarayın bütününü kapsayan bir onarımı bize yansıtmaktadır.[62] Bu dönemde arşiv belgelerinden hasahırın miri ambar olarak kullanıldığını öğreniyoruz.

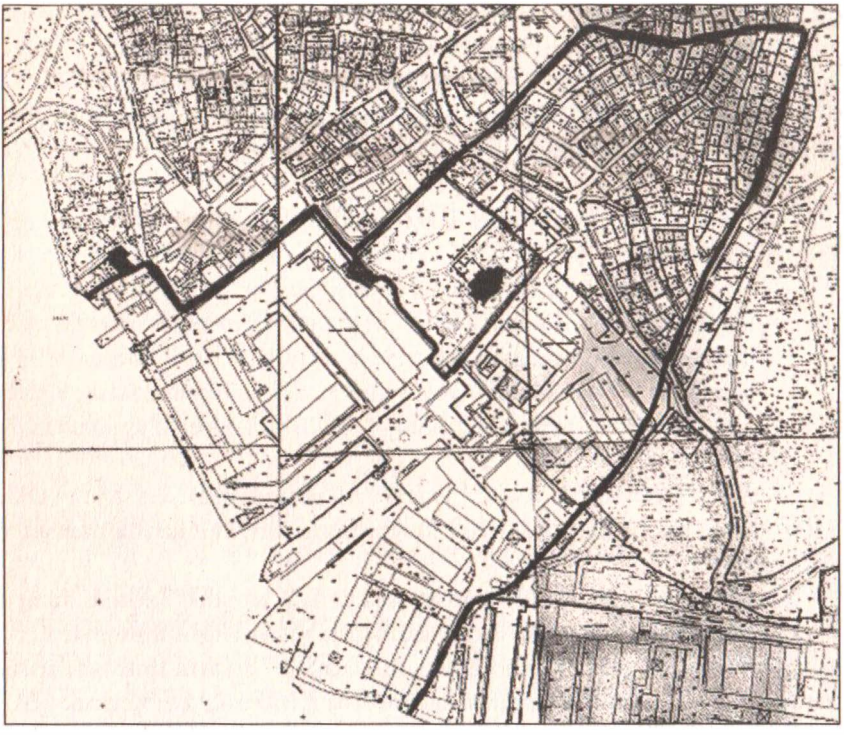
1794 senesinde İstanbul'da bulunan Carbognano, saray ve çevresinden şöyle bahsetmektedir:

> *Deniz kenarında, kurucusu II. Mehmed olan imparatorluk tersanesi görülür. Tersane, 'Aynalıkavak' adlı saraydan Galata yakınlarına kadar olan yaklaşık 2 mil uzunluğunda bir alanı kaplar. Sözünü ettiğimiz tersaneden sonra Müslümanların ok fırlattıkları Okmeydanı adını taşıyan tepenin eteğinde, büyük hükümdarların duvarlarla çevrili bahçesiyle birlikte daha önce adı verilen Aynalıkavak Sarayı'na ulaşılır. Saray, birçok oda ve denizden görülebilen kubbeyle örtülü bir köşkten oluşmaktadır.*[63]

Sarayın adı burada Aynalıkavak olarak geçmektedir. Tersane ve Okmeydanı'nın yakınında bulunması, konumunun önemini hatırlatmaktadır (Harita 2).[64]

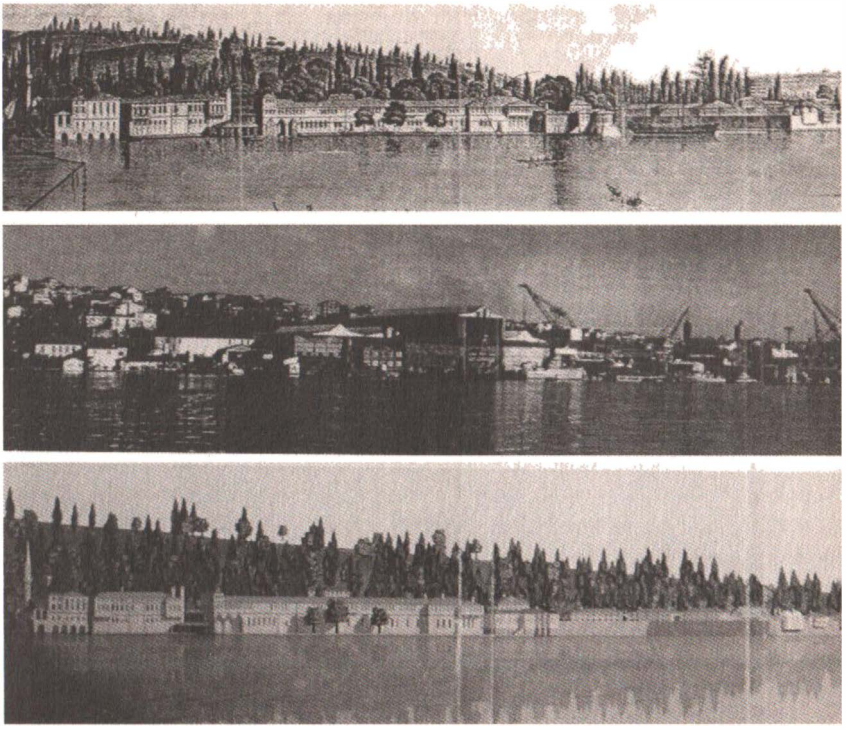
III. Selim döneminde yapılan onarımlara karşılık Tersane Sarayı veya Aynalıkavak Sarayı'nın belirli aralıklarla yıktırıldığı bilinmektedir.[65] Melling[66] albümündeki gravürde (Resim-9-10-11),[67] sarayın tüm yapılarını bir arada görebiliyoruz. Bu gravür sarayın tüm müştemilatını bir arada gösteren ve son halini bize yansıtan tek görsel malzemedir. Oldukça geniş bir açıdan bakarak sarayın tüm birimlerini betimleyen Melling, sarayın son aldığı şekli ile, ne denli kompleks bir yapı olduğunu bize göstermektedir. Gravürlerde veya minyatürlerde sıkça görmeye alıştımız Has Oda Kasrı ise resmin odak noktasında değil, sağ ucunda görülebilmektedir.

1802-03 tarihlerinde ortadan kalktığı söylenen sarayın son halini anlatan, 1911'de Safvet Bey tarafından yayınlanmış arşiv belgesi ise 1805-06 tarihlerini gösterdiğinden sarayın bu tarihlerde yıktırıldığı kesinlik kazanmaktadır. Padişahın isteğiyle inşa edilen tersane içindeki binalar ve havuzlarla, yer ve bina enkazlarından çıkacak malzemenin tespiti için bir ferman çıkartılmış; Umur-ı Bahriye Nazırı Ali Efendi nezaretinde sarayın enkazının keşif ve ölçümlerinin yapılması ve yıkım ücretinden düşüldük-



Harita 2. Sarayın kuvvetle muhtemel sınırları (Burcu Alarslan, "Tersane Sarayı Yerleşim Planı ve Mimari Özellikleri" başlıklı yüksek lisans tezinden)

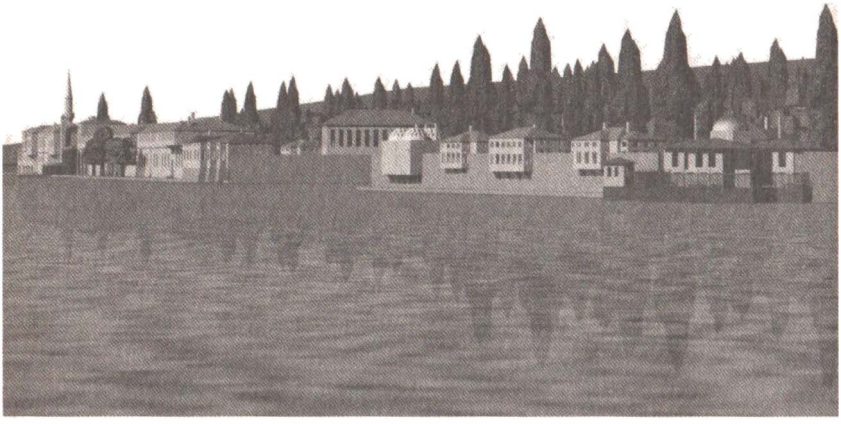
ten sonra mevcut binalara bakılarak fiyatlandırılması istenmiştir. Fiyatlandırma 205.333 kuruşa ulaşmış ve dökümlerin yazıldığı defter, hazine eski defterdarı İbrahim Reşid Efendi'ye sunulmuştur. Onun zamanında enkazın tümü yıkılmayarak harcamaya dahil edilmemiş ve mevcut binaların yeniden keşif ve ölçümleri yapılarak fiyatları çıkarılmıştır. Bu enkazın kalan kısmının bedelinin 103.590,5 kuruşa ulaştığı mimar İbrahim Kami tarafından tespit edilmiş kayıtlı defter sadrazama sunulmuştur.[68] Yıkılan binaların taşları da karşı kıyıda, Eyüp'te, Mihrişah Valide Sultan İmaret[69]



Resim 9. Tersane Sarayı'nın yıkılmadan önceki durumunu gösteren Antoine Ignace Melling'in 1819'da yayınlanmış albümünde yer alan gravür. (Voyage Pittoresque de Constantinople et de Rives do Bosphore, Paris 1819, L17) ve Melling gravürünün çizildiği açıdan çekilen fotoğraf ve yapılan modelleme, Başak Atalay-Burcu Alarslan

ve Türbesi'nin yapımında kullanılmıştır.[70] 1807 tarihli bir arşiv belgesinde sarayın enkazından çıkarılan kurşunların tersane mahzenine teslim edilmesi istenmiştir.[71]

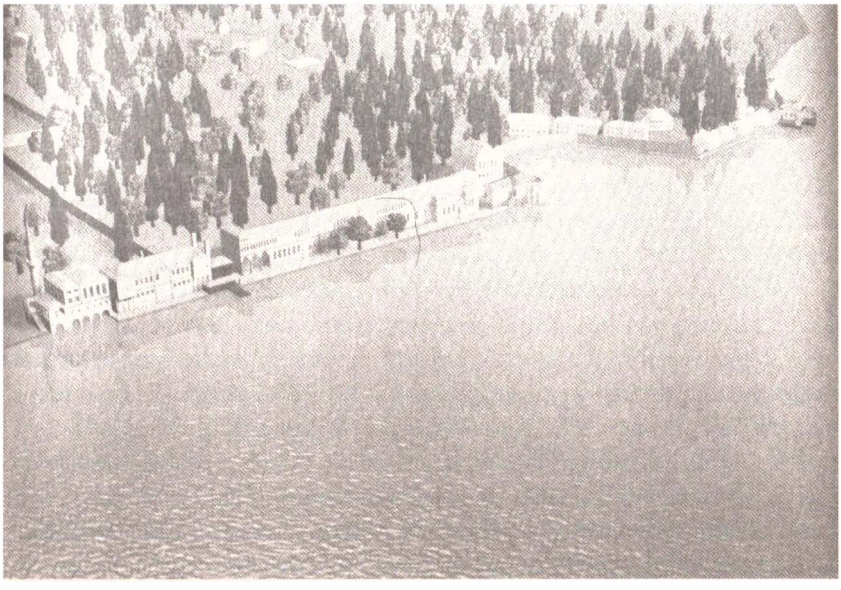
Melling'in belirttiğine göre, 1806'da Fransız elçisi General H. Sebastiani (1775-1851), Osmanlı adabına, saray teşrifat kurallarına ve geleneklerine aykırı olarak, kılıcını kuşanmış bir halde Tersane Köşkü'nde padişa-



Resim 10. Başak Atalay tarafından yapılan modellemede, Has Oda Kasrı'ndan Handan Ağa Camii istikametinden sarayın görünümü.

hın huzuruna çıkmıştır. Bu köşk, günümüze kadar gelebilen Aynalıkavak Kasrı olmalıdır.[72]

Bugünkü Aynalıkavak Kasrı, başlangıcı I. Ahmed'e kadar inen ve bir zamanlar çok geniş bir alana yayılmış birçok binadan oluşmuşken, III. Selim'in ilk yıllarında, yalnızca bir yapısının, muhtemelen Hasbahçe Köşkü'nün[73] iç mimari yönünden düzenlenmesi ile ortaya çıkmıştır. İç kapıları üzerinde yer alan kasidelerde III. Selim anılmakta ve 1791/92 tarihi verilmektedir. Bugünkü Aynalıkavak Kasrı'nın artık kıyı ile bağlantısı kalmamış, Haliç yönüne bir duvar çekilerek, duvarla kıyı arasında tersaneler kurulmuştur. 1805 yılında, saray yıkıldıktan hemen sonra Has Oda Köşkü'nün ve Namazgâh Köşkü'nün arasında kalan, Evliya Çelebi'nin istirid-



Resim 11. Başak Atalay tarafından yapılan modellemede, sarayın yukarıdan görünümü.

ye çıkarıldığını söylediği koya "Valide Kızağı", "Taşkızak" ve "Ağaçkızak" adlarında kızaklar kurulmuştur. Taşkızak yakınında 1805/6 yıllarında ilk Bahriye Nazırı Paris sefiri Moralı Seyyid Ali Efendi tarafından bir tıp okulu yaptırmış, 1807'de ise yeni bir hastane inşa edilmeye başlanmış, fakat tamamlanamamıştır. 1820/21'de Bahriye için, sekiz değirmen taşı bulunan bir değirmen ile fırın ve ambarın yapımına başlanmış, 1831/32'de bitirilmiştir.[74] 1834'te saray alanından kazanılan bölgeye ilk buharlı makineden yaralanan haddehane, 1835'te demirhane, dökümhane ve buharla işleyen bir bıçkıhane kurulmuştur.[75] 1887'de ise çelik fırını ve modelhane inşa edilmiş ve hasbahçe ile saray, teknolojiye yenik düşmüştür.

III. Selim'den sonra II. Mahmud (1808-1839) ve Abdülmecid (1839-1861) Tersane-i Amire'ye, Aynalıkavak Sarayı'na ve Okmeydanı'na

oldukça sık gitmişlerdir. Yıkımlar ve yeni düzenlemelerle yerleşim alanı oldukça daralan Tersane Sarayı'nın ayakta kalan tek yapısı, dönemin padişahlarının çevreye olan ilgisi ile bağlantılı olarak çeşitli onarım ve bakımlarla günümüze ulaşabilmiştir.

Sarayın yıkılmasından sonra, burada çalışan bostancılar, köşk bekçisi ve ustalar maaşlarını tersane hazinesinden almaya başlamışlardır.[76] II. Mahmud dönemine ait iki arşiv belgesinde, kasrın onarımında yapılan masraflarla ilgili bilgi verilmiştir.[77] 1850'de Abdülmecid döneminde Garabet Balyan tarafından harap olan kasır yeniden elden geçirilmiştir.[78]

1876 yılı sonlarında, bir ay sürmüş olan ve "Meclis-i Mükâleme" olarak bilinen "Tersane Konferansı"'nın Aynalıkavak Kasrı'nda toplanmış olduğu söylenirse de, bu önemli toplantının Kasımpaşa'da, bahriye nezaretinde yapılmış olması gerçeğe daha uygundur.[79] II. Abdülhamid döneminde (1876-1909) belirli aralıklarla buradaki kasır tamir ettirilmiştir.[80]

I. Dünya Savaşı yıllarında, Cemal Paşa, bahriye nazırlığı sırasında, kasrın bahçesinden bir bölümü daha tersaneye vermiş, binayı onartırken kasrın Hasköy yönündeki duvarına bitişik bulunan ve 1805 tarihli belgedede adı geçen 99 zira-75 m²'lik harap hamamı[81] ortadan kaldırmıştır (Resim 13).

Cumhuriyet döneminde 1924 yılında Türk-İngiliz Musul Meselesi Konferansı'nın yapıldığı Aynalıkavak Kasrı uzun bir süre Deniz Kuvvetleri'nin denetimi altında kalmıştır. 3 Mart 1924'ten itibaren, diğer saray ve köşkler gibi Aynalıkavak Kasrı da ulusun malı sayılmıştır. İlk yıllarda kongreler için kullanıma ayrılan kasır, daha sonra bir süre Tersane Komutanlığı'na verilmiş, 1974-1975 yıllarında yeniden TBMM Milli Saraylar yapıları arasına katılmış, düzenlemeler sonucunda müze-saray kimliği kazanarak 1985'te ziyarete açılmıştır.[82]

Tersane (Aynalıkavak) Sarayı, yer seçimi, konumu, yerleşim planı ve bazı süsleme detaylarıyla, uzun bir gelişim ve değişim çizgisi izleyen Türk saraylarında görülen geleneksel özellikleri bünyesinde barındıran ve sonraki yüzyıllarda gerçekleşecek yenilikler için öncü nitelikler taşıyan bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sahil boyunca su çizgisini takip eden sınırlı yerleşme, su kenarında kullanılması amacıyla birbirini bir zincirin halkaları gibi izleyerek şe-

hirden uzaklaşan, büyük devlet erkânına ve saray mensuplarına ait yalılar, sahilsaraylar dizisi Boğaziçi'nde aristokratik bir karakter yaratmıştır. Tek ulaşım yolu deniz olan bu yapılar, denizle, arkada kendine ait olan bahçe ve orman arasına yerleşirlerdi. Su ile yeşil arasında kurulan konutlar doğal çevreyle ilişkisi açısından çok değerlidirler. Dünyanın her yerinde, her çağında suyu, deniz manzarasını görmek aranılan bir özellik olmuştur. Hem denizle, hem de arkasındaki bahçe ile yaşayan, Boğaz'da gelişen bu yapılaşmalar sonucu, III. Selim döneminde önemini kaybeden, sürekli onarıma muhtaç, büyük sahilsaray kompleksi gözden çıkarılmış, arazisi teknolojik gelişmeler için genişleyen tersaneye bırakılmış, onun yerine aynı dönemlerde yapılan Boğaz'ın girişinde bulunan Beşiktaş Sarayı ön plana geçmiştir. Beşiktaş Sarayı, Boğaz'a ve Marmara'ya hâkim bir konumda bulunması nedeniyle daha da genişletilmiş, Topkapı Sarayı'nın terk edilmesinde alternatif bir saray olarak düşünülecek kadar önem kazanmıştı. Yıkılmasından sonra yerine inşa edilen Dolmabahçe Sarayı'nın devletin yönetildiği bir saray olarak kullanılması, Beşiktaş Sarayı'nın konumunun ne denli değerli olduğunu göstermektedir.

17. yüzyıl başlarında yazlık olarak yapılan Tersane Sarayı'nın doğa ile kurduğu entegrasyon, Boğaz'da gelişen ve günümüze ulaşan aristokratik bir yaşam biçiminin ve yapılaşmasının öncüsü olarak kabul edilebilir. Deniz ve arkasında hasbahçe arasında yoğunlaşan yapılaşma ve her iki yöne doğru açılan yapı kurgularıyla, Boğaz'daki yapılaşmanın hazırlayıcısı olduğu düşünülebilir.

19. yüzyılda, Boğaz'da yoğun olarak yapılan saraylarda ise yalılarda ve Tersane Sarayı'nda gördüğümüz bağ yoktur. Kara ile su arasında doğal bir bağ kuran konut, yerini, Batı ekletiksizminin yansıtıldığı, görkemli, iddialı yapılara bırakır. Günümüze ulaşan Aynalıkavak Kasrı, sade ve geleneksel yapısının yanında, öncü değerler taşımasıyla Türk sarayları arasında kaybolan önemli bir değer olarak yerini alan Tersane (Aynalıkavak) Sarayı'nı, bir zamanlar kendi gibi görkemli olan Haliç'i ve yaşantısını hatırlatan bir unsur olarak yaşamaktadır.

Notlar

1 Emel Esin, "'Ordu' Türk Saray Mimarisinin Onbeşinci Asırdan Önceki Tarihçesi," *Milli Saraylar Sempozyumu /Bildiriler*, İstanbul 1985, 22-26.
2 Oktay Aslanapa, *Türk Sanatı*, İstanbul 1993, 47.
3 Metin Sözen, *Devletin Evi Saray*, İstanbul 1990, 13.
4 Aslanapa, *age.*, 188-189.
5 *Age.*, s. 192.
6 Doğan Kuban, "Yalı Köşkü," *Dünden Bugüne İstanbul Ans.*, VII (1994), 416.
7 Kuban, "Sepetçiler Kasrı," *Dünden Bugüne İstanbul Ans.*, VI (1994), 527.
8 Semavi Eyice, "Sinan Paşa Köşkü," *Dünden Bugüne İstanbul Ans.*, VII (1994), 1.
9 Kuban, "Topkapı Sarayı," *Dünden Bugüne İstanbul Ans.*, VII (1994), 280/289.
10 Mustafa Cezar, "Sanatta Batı'ya Açılışta Saray Yapıları ve Kültürünün Yeri," *Milli Saraylar Sempozyumu/ Bildiriler*, İstanbul 1985, 53. Bu tebliğinde Cezar, konuyla ilgili Başbakanlık arşivinde bulduğu belgeleri ayrıntılı olarak değerlendirmiştir.
11 Doğan Kuban, *Kaybolan Kent Hayalleri: Ahşap Saraylar*, İstanbul 2001, 25.
12 Faik Yaltırık, "Bahçeler ," *TV-İSTA*, I (1994), 544-545.
13 Tülay Artan, " Boğaz'ın Çehresini Değiştiren Soylu Kadınlar ve Sultanefendi Sarayları," *İstanbul*, III (1992), 110-117.
14 Kuban, *age.*, 70.
15 Anonim, "Hasköy," *TV -İSTA*, IV (1994), 10. Hasköy İstanbul'daki en eski Yahudi yerleşim bölgesi olarak Bizans döneminde Karayim (Karay, Karayit) Yahudilerin çoğunluğu ile dikkat çeker. Türkler döneminde bölgenin Hasköy adını alması, Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'un fethinten sonra otağını buraya kurmuş olmasına ya da burada bulunan hasbahçelerin varlığına bağlanır. Kimileri ise Bizans döneminde ismi "Paraskevi" olan bölgeye Türkler döneminde "Parasköy" dendiğini, bunun zamanla "Hasköy"e dönüştüğünü ileri sürer.
16 Evliya Çelebi (Mehmed Zıllioğlu) *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1993, 288.
17 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1948, 396.
18 Gül Köksal, *Haliç Tersanelerinin Tarihsel-Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri*, İTÜ Mimarlık Fak.,yayınlanmamış yüksek lisans tezi,1996, 12.
19 Evliya, 289.
20 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII.Yüzyılda Tersane-i Âmire*, Ankara 1992, 7.
21 Robert Mantran, *XVII. yy. İkinci Yarısında İstanbul*, İstanbul 1990, 69.
22 Anadolu Selçuklu döneminde Kubad-Abad Sarayı'nın yanında iki gözlü, Alanya'dakine benzer bir tersane kurulmuş olması saray-tersane bağlantısı açısından dikkat çekicidir.
23 Hafiz Hüseyin Ayvansarayi, *Hadikatü'l Cevami*, I, İstanbul 1281, 30.
24 BOA, C.Bhr.I, No:465. N 1212 / Şubat 1798 tarihli belgede hasahırın ve civarındaki odaların tamiratı ile ilgili masraflardan bahsedilirken, hasahırın tersane yakınında olduğu belirtiliyor.
25 Evliya, 288.
26 Ayvansarayi, II, 144.
27 Ayvansarayi, II, 13.

28 BOA, MAD No:5530 s.102-103'te, 1010/1601 tarihinde yapılan tamiratta kullanılan çubuk, tuğla, çivi gibi malzemeden neccar ve amele ücretlerinden bahsedilerek 6521 akçe ödendiği yazılıyor.

29 BOA, MAD No:3780 s. 75'te asma çardağın ve eski kasrın onarıldığı ve 1950 akçe harcandığı yazmakta, fakat onarılan kasrın adı veya ne olduğu hakkında bilgi verilmemektedir.

30 Naimâ Mustafa Efendi, *Naimâ Tarihi*, çev.Zuhuri Danışman, İstanbul 1968, 651.

31 BOA, MAD, No:3780, 169. 1022-1613 harc-ı hassa defterlerinde kasr-ı hümâyunun inşasında kullanılan birkaç malzeme belirtilmiştir..

32 Haluk Şehsuvaroğlu, "Aynalıkavak yahud Tersane Sarayı ," *İSTA*, II (1960), 1611.

33 BOA, MAD, No:861, 139-141.

34 BOA, MAD, No:672, 83. Tamiratta kullanılan malzemelerin ve harcanan paranın dökümünü içerir.

35 Sarayda Has Oda Kasrı'ndan başka deniz kıyısında yapılmış ikinci bir köşk vardır. Namazgâh Köşkü olarak adlandırılan ve bugünkü Taşkızak Tersanesi'nin Hasköy yönünde bulunan köşkün yapım tarihi veya yaptıranı hakkında bilgiye sahip değiliz. Fakat deniz kıyısında Sultan İbrahim'in yaptırdığı bir başka köşk, akla bu yapıyı getiriyor.

36 Evliya, 288.

37 Sema Öner, *Aynalıkavak Kasrı*, İstanbul 1994, 13.

38 Muzaffer Erdoğan, "Osmanlı Devrinde İstanbul Bahçeleri," *Vakıflar Dergisi*, IV(1958), 162.

39 Silahtar Fındıklılı Mehmet Ağa, *Silahtar Tarihi*, İstanbul 1928, 660-661.

40 Şule Yum, "Aynalıkavak Kasrı," *XVIII. yy.'da Kültür Ortamı/ Sempozyum Bildirileri*, İstanbul 1998, 210.

41 Silahtar, 660.

42 Silahtar, 728.

43 BOA, C.Sry, No:3898. 1681'de Hünkâr Bahçesi'ne yeniden yapılan odaların döşenmesi ile ilgili olarak Darüssade Ağası'nın görevlendirildiği ve yastık, minder gibi eşyalara yapılan masraflar yazılıdır. Banu Bilgicioğlu, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde Bulunan Belgelerin Sanat Tarihi Yönüyle İncelenmesi*, İ.Ü. yayınlanmamış yüksek lisans tezi, 1998, 336. 1681 tarihli belgede Tersane Bahçesi içinde "Bülbül Köşkü" adında bir yapının olduğu ve bunun önünde parmaklıkla çevrili bir çiçekliğin bulunduğu yazılıdır. Belge burada yapılacak tamiratla ilgilidir. BOA, D.BŞM.-BNE, No:15867. 1682'de Yusuf Efendi Bahçesi ile birlikte yapılan tamir için keşif ve tahmini masrafları içerir.

44 Gazneli Mahmud, *Mecmua-i Es'ar ve Resimler*, İÜK, T. 5461 /25 b.

45 Çelebizade Asım, *Tarihi İsmail Asım Efendi eş-Şebir bi-Küçük Çelebizâde*, İstanbul 1281, 427-428.

46 Eremya Çelebi Kömürciyan, *XVII. Yüzyılda İstanbul*, İstanbul 1988, 204'te; de la Motraye'nin saraya, Topkapı Sarayı'nın harem dairesinde yaptığı gibi, saatleri tamir eden Avrupalı saatçi ustasının çırağı olarak girebildiğini yazar.

47 Safvet Bey, 39.

48 Anonim, "Aynalıkavak Kasrı," *İKSA.*, II (1982), s. 911'de Tarihçi Vasıf'ın kayıtlarına göre 1755 senesinde III.Osman'ın tersane bahçesine yarım göç ile nakil edildiği yazılıdır.

49 BOA, C.Sry, No: 8069. Harem ile Ağalar Dairesi arasındaki duvarın, Kasr-ı Hümâyun'un Hassa Sermimarı Mehmed imzası ile tamirine ilişkin masraflardan bahsediliyor.

50 BOA, C.Sry, No:3006. Saray bekçisinin maaşının ödenmesi hakkında.

51 BOA,C.Sry, No: 4241.

52 Mustafa Cezar, "Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabii Afetler," *Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri*, I (1963), 342. Burada Cezar'ın "Aynalıkavak Köşkü"olarak bahsettiği yapı Has Oda Köşkü olmalıdır. Bu tarihten bir yıl sonra 1767'de bu köşk büyük bir onarım görmüştür.

53 Eldem, 268-273'te III. Mustafa dönemine, 1767'ye tarihlenen, "tersane bahçesinde Aynalıkavak Saray-ı Hümâyûn'da vaki Balıkhane Kasrı tabir olunan Kasr-ı Hümâyûn'un tamiri" hakkında bir arşiv belgesinden bahsetmektedir. BOA'nde ve diğer arşivlerde yaptığım çalışmalarda belgenin ne aslına, ne de bir kaydına rastlayamadım. Bu, belgenin araştırılmak üzere arşivden alındıktan sonra farklı bir yere konulduğunu ya da depolarda kaybolduğunu düşündürtüyor.

54 BOA,C.Sry, No:3224. 1202-1787. Yapılan toprak tesviyesi.
BOA, C.Sry, No: 1952.1202-1788. Yapılan perde masrafları.
BOA, C.Sry, No: 1953.1202-1788. Saraya Taksim'den getirilen suyun yolculuğuna yapılan tayin.
BOA, C.Sry, No: 5627. 1202-1788. Mutfak, Haseki Ağa Dairesi inşaatı için 3500 kuruşun ödenmesi.
TSMA, No: 4829.Ramazan 1203-Haziran 1789, Balıkhane Köşkü, Enderun Ağaları Dairesi,Kethüda Kadın Dairesi, harem-i hümâyûn, havuzu, Mabeyn selsebili, Kasr-ı Hümâyûn'un tamiri ve 692.171 yekûn 6428 kuruşun ödenmesi.

55 Tülay Artan, "Aynalıkavak Kasrı," *TV-İSTA*, I (1993), 486.

56 Öner, *age*, 25-26.

57 Semavi Eyice, "III. Selim'in Tekniğe Feda Ettiği Eser Aynalıkavak Sarayı," *Sanat Dünyamız*, 1988, 28. Eyice sarayın yabancı elçi ve temsilcilerle görüşmek amacıyla kullanılmasından dolayı, bir tür "Hariciye Köşkü" konumuna geldiğini belirtir.

58 Ahmed Vasıf Efendi, *Mehâsinü'l Âsâr ve Hakâikül-Ahbar*, İstanbul 1978, 31, 58, 79.

59 Artan, *agm*, 486.

60 Necdet Sakaoğlu, "III.Selim," *TV-İSTA*, VI (1994), 507.

61 BOA, C.Sry, No: 1020. 1203-1789.Taksim'den getirilen suyun yollarının değiştirilmesi hakkında.
TSMA No: 809. 1206-1791/92 Aynalıkavak Sarayı'nın tamirine dair.

62 Eyice, 28'de, yapılan bu onarımın sarayın bütününe mi, yoksa sadece bugün görülen Hasbahçe Köşkü'ne mi uygulandığı konusunda belirsizliğin olduğunu ve sonra da büyük ihtimalle şimdiki kasrın inşasına ait olabileceğini söylüyor. TSMA 809 No'lu 1791/92 tarihli arşiv belgesinde onarımı yapılan yerlerin listesi, harcanan para ve kullanılan malzemeler sıralanmıştır. Bostancılar kışlası, harem-i hümâyûn, sarayda bulunan su yolları ve bacaları, hekim odaları, sofalılar ocağı, uncular cami-i şerifi, harem-i hümâyûn ağaları ve enderun ağaları ve uncular daireleri, işçiler cami-i şerifi,kebir kapısı, kasr-ı hümâyun tarafındaki duvarın onarımı yapılmış ve saray içinden geçen dere doldurulmuştur. Bu belge çok kapsamlı onarımın tüm saraya uygulandığını gösteriyor.

63 C. C. Carbognano, *XVIII. Yüzyıl Sonunda İstanbul*, çev. Erendiz Özbayoğlu, İstanbul 1993, 87-88.

64 Sarayın kuvvetle muhtemel sınırları. Burcu Alarslan, *Tersane Sarayı Yerleşim Planı ve Mimari Özellikleri*, İ.Ü. Sanat Tarihi Bölümü yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul 1999.

65 Safvet Bey, *Bahriyemizden Filasalar*, İstanbul 1912, 40.

66 Antoine Ignace Melling, *Voyage Pittoresque dua Constantinople et de Rives du Bosphore*, Paris 1819, Lev.17.

67 Resim 11-12 "Tersane Sarayı Yerleşim Planı ve Mimari Özellikleri" başlıklı yüksek lisans tezinde, Melling gravüründen yola çıkılarak Başak Atalay ile yapılmış olan üç boyutlu maket tekniğindeki restitüsyon çalışmalarıdır.

68 Safvet Bey'in yayınladığı 1805 tarihli keşif belgesi bu mevcut binaların İbrahim Kami tarafından yapılan dökümünü veriyor.

69 Eyice ve Eldem'de "Mihrişah Valide Sultan'nın Medrese ve Türbesi" olarak geçmektedir. Eyüp'te Valide Sultan adına yaptırılmış bir medrese bulunmamaktadır.

70 Eyice, 28 ve Sedad Hakkı Eldem, *Köşkler ve Kasırlar*, I-II, İstanbul 1974., 252. Cabi Said el yazması vakayinamesinden Reşad Ekrem Koçu'nun çıkarttığı notlardan bu bilgileri alıyoruz.

71 BOA, C.Bhr.I., No: 4952.

72 Eyice, 28.

73 Safvet Bey'in yayınladığı 1805 tarihli keşif defterinde *"8 per 1162 zira üzeri kiremit örtülü iki katlı Daire-i Hümâyun binası"* olarak geçiyor.

74 Eyice, 29.

75 Köksal, *agt*, 25-26.

76 BOA, C Bhr.II, No: 8792.,BOA, CBhr.I, No: 521., BOA, CBhr.I, No: 7091., BOA, CBhr.I, No: 2146., BOA, CBhr.I, No: 8478., BOA, C.Sry, No: 6806., BOA, C.Sry, No: 310., BOA, C.Sry, No: 1972., BOA, CBhr.I, No: 3819. BOA, CBhr. I, No: 3154., BOA, C.Sry, No: 2243., BOA, C.Sry, No: 4309.

77 BOA, CBhr.II, No: 8684. 1231- 1816 tarihli belge harap kasr-ı hümâyûnun tamiri ve neccar kalfalarından Kanbanos'a 1000 kuruş masrafın ödenmesi ile ilgilidir.

78 BOA, C.Sry, No: 4025. 1266-1850 Aynalıkavak Hasbahçe Köşkü'nün tamiri hakkında.

79 Eyice, s. 28.

80 TDA, ŞUB. No:223 (sayfa 61A). 1302-1884, Aynalıkavak, İzmit, ve Heybeliada kasırlarının tamiri hakkında.
TDA, ŞUB. No: 656 (sayfa 143 A) 1320- 1902, Aynalıkavak Kasrı'nın tamiri.

81 Alman Arkeoloji Enstitüsü Fotoğraf Arşivi'nde, hamamın, kasrın Hasköy yönündeki duvarına bitişik olduğunu gösteren eski bir fotoğraf yer almaktadır (Ins.Negative Nr.-KB23. 454 Repro).
Safvet Bey'in yayınladığı 1805 tarihli belgede "Daire bitişiğinde yarısından fazlası hasarlı, üstü kurşun kaplı, fevkânihamam dairesi 9 per, 99 zira" olarak geçmektedir.

82 Öner, *age*, 71-72.

Kaynakça

Ahmed Vasıf Efendi, *Mehâsinül Âsâr ve Hakaikü'l Ehbâr*, yay. Mücteba İlgürel, İstanbul 1978.

ALARSLAN-Burcu, *Tersane Sarayı Yerleşim Planı ve Mimari Özellikleri*, İ.Ü. Sanat Tarihi Bölümü yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul 1999.

Anonim, "Aynalıkavak Kasrı," *İstanbul Kültür ve Sanat Ansiklopedisi*, II (1982), 908-912.

Anonim,"Hasköy," *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, IV (1994), 10-11.

ARSLAN, Necla, *Gravür ve Seyahatnamelerde İstanbul*, İstanbul 1992.

ARTAN, Tülay, "Aynalıkavak Kasrı," *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, IV (1993), 485-486.
ARTAN Tülay, "Boğaz'ın Çehresini Değiştiren Soylu Kadınlar ve Sultanefendi Sarayları," *İstanbul*, III (1992), 109-117.
ASLANAPA, Oktay, *Türk Sanatı*, İstanbul 1993.
ASLANAPA, Oktay, "Yeni Araştırmalarda Türk Saray ve Köşklerinin Yeri," *Türk Kültürü*, III, (1963), 23-28.
AYDIN, Rana Fatma, *Tarihi Türk Bahçeleri İstanbul Örneği*, İ.T.Ü. yayınlanmamış yüksek lisans tezi, 1993.
BABİNGER, Franz; *Drei Stadtansichten von Konstantinopel, Galata und Skutari aus dem Ende des XVI. Jahrhunderts*, Viyana 1959.
BİLGİCİOĞLU, Banu, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde Bulunan Belgelerin Sanat Tarihi Yönüyle İncelenmesi (XVI. yüzyıl sonları ile XX. yüzyıl ilk çeyreği)*, İ.Ü. Sanat Tarihi Bölümü, yayınlanmamış yüksek lisans tezi.
BİLGİN, Bülent, *İstanbul'da Tersane Sarayı'nda Hasoda, Beykoz ve Ayazağa Kasırları*, İ.Ü. Sanat Tarihi Bölümü, yayınlanmamış bitirme tezi, 1974.;
BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara, 1992.
CARBOGNANO, C.C. *XVIII.Yüzyılda İstanbul*, çev. Erendiz Özbayoğlu, İstanbul 1993.
CEZAR, Mustafa, "Sanatta Batıya Açılışta Saray Yapıları ve Kültürünün Yeri," *Milli Saraylar Sempozyumu/ Bildiriler*, İstanbul 1985, s. 46-68.
ææ "Osmanlı Devrinde İstanbul Yapılarında Tahribat Yapan Yangınlar ve Tabii Afetler," *Türk Sanatı Tarihi Araştırma ve İncelemeleri*, I (1963), s. 327-414.
Çelebizade Asım, *Tarih-i İsmail Asım Efendi eş-şehîr bi-Küçük Çelebizade*, İstanbul 1281.
DELEON, Jak, *Balat ve Çevresi*, İstanbul 1991,
DERMAN, M. Uğur, "Benzeri Olmayan Bir Sanat Albümü, Gazneli Mahmut Mecmuası," *Türkiyemiz*, 14 (1974), 17-21.
ELDEM, Sedad Hakkı, *Köşkler ve Kasırlar*, I-II, İstanbul 1969-1974.
ERDOĞAN, Muzaffer, "Osmanlı Devrinde İstanbul Bahçeleri," *Vakıflar Dergisi*, IV(1958), 149-182.
Evliya Çelebi (Mehmed Zıllîoğlu), *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1993.
ESİN, Emel, "'Ordu' Türk Saray Mimarisinin Onbeşinci Asırdan Önceki Tarihçesi," *Milli Saraylar Sempozyumu/ Bildiriler*, İstanbul 1985, s.22-26.
EYİCE, Semavi, "Aynalıkavak Sarayı," *TDV. İslâm Ansiklopedisi*, IV (1993), 264-266.
ææ "İstanbul-Tarihi Eserleri," *İslâm Ansiklopedisi*, V/II (1977),1214-144.
ææ "III. Selim'in Tekniğe Feda Ettiği Eser Aynalıkavak Sarayı," *Sanat Dünyamız*, 37 (1988), 24-31.
ææ "Yok Olan İstanbul Sarayları ve Sarayların Yaşatılmaları İçin Bazı Düşünceler," *Milli Saraylar Sempozyumu /Bildiriler*, İstanbul 1985, 70-78.
ææ "XVIII. Yüzyılda İstanbul'da İsveçli Cornelius Loos ve İstanbul Resimleri (1710'da İstanbul)," *XVII.yüzyılda Osmanlı Kültür Ortamı (20-21 Mart 1997) Sempozyum Bildirileri*, İstanbul 1998, 91-130.
ææ "Sinan Paşa Köşkü," *Dünden Bugüne İstanbul Ans.*, VII (1994),s.1-2
Gazneli Mahmud, *Mecmua-i Es'ar ve Resimler*, İ.Ü.K., T.5461.
GOUFFİER, Choiseul, *Voyage Pittoresque de la Grèce*, Paris 1822.
GÖKYAY, Orhan Şaik, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi Topkapı Sarayı Bağdat Yazmasının Transkripsiyonu-Dizini*, I, İstanbul 1991.

GÖNCÜOĞLU, S. Faruk, *Aynalıkavak Sarayı ile Kağıthane Arasındaki Haliç Kıyı Şeridinin Tarihi Gelişimi,İskân Özellikleri ve Mimari Eserleri*, İ.Ü. Sanat Tarihi Bölümü, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, 1998.

Hafız Hüseyin Ayvansarayî, *Hadikatü'l Cevâmi*, I-II, İstanbul 1281.

KAYRA, C.-ÜYEPAZARI, E., *II.Mahmud'un İstanbul'u Bostancıbaşı Sicilleri*, İstanbul 1992.

KAYRA, Cahit, *İstanbul Haritaları-Ortaçağdan Günümüze Haritalarda İstanbul*, İstanbul, 1990.

KOÇU, Reşad Ekrem, "Aynalıkavak Sarayı," *Türkiyemiz*, V (1971), 20-26.

KOÇU, Reşad Ekrem, "Bostancıbaşı Sicilleri," *İstanbul Enstitüsü Mecmuası*, IV (1958), 39-90.

KONYALI, İbrahim Hakkı, "Aynalıkavak Kasrı," *Tarih Hazinesi*, XIII (1951), 661-672.

KÖKSAL, Gül, *Haliç Tersaneleri'nin Tarihsel-Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri*, İ.T.Ü. yayınlanmamış yüksek lisans tezi, 1996.

KUBAN, Doğan, "Yalı Köşkü," *Dünden Bugüne İstanbul Ans.*, VII (1994), s. 416-417

—, "Sepetçiler Kasrı," *Dünden Bugüne İstanbul Ans.*, VI (1994), s.527-528

—, "Topkapı Sarayı," *Dünden Bugüne İstanbul Ans.*, VII (1994), s.280/291

—, *Kaybolan Kent Hayalleri: Ahşap Saraylar*, İstanbul 2001

MELLİNG, Antoine Ignace, *Voyage Pittoresque de Constantinople et de Rives du Bosphore*, Paris 1819.

Na'imâ Mustafa Efendi, *Na'imâ Tarihi*, çev. Zuhuri Danışman, İstanbul 1968.

OGAN, Aziz, "Eski Türk Mimarisinden Haliç'te 'Aynalıkavak Kasrı'," *T.T.O.K. Belleteni* 37 (1944), 32-34.

ÖNER, Sema, *Aynalıkavak Kasrı*, İstanbul 1994.

RADO, Şevket, "Bostancıbaşı Defterleri-1802'de Boğaziçi ve Haliç'te Kimler Oturuyordu?," *Hayat Tarih Mecmuası*, VI(1972), 3-32.

Safvet Bey, *Bahriye Tarihimizden Filasalar*, İstanbul 1912.

SAKAOĞLU, Necdet, "III. Selim," *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, VI (1994), 505-511.

Seyyid Vehbî, *Surnâme*, T.S.M.K., A 3593, A 3594.

Silâhtar Fındıklılı Mehmet Ağa, *Silahtar Tarihi*, İstanbul 1928.

SÖZEN, Metin, *Devletin Evi Saray*, İstanbul 1990.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk, "Aynalıkavak Sarayı," *İstanbul Ansiklopedisi*, II (1960), 1611-1615.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1948.

YALTIRIK, Faik, "Bahçeler," *TV-İSTA*, I (1994), 544-545.

YOLDAŞ, Yüksel, *İstanbul Mimarisi İçin Kaynak Olarak Evliya Çelebi Seyatnamesi*, İstanbul 1977.

YUM, Şule, "Aynalıkavak Kasrı," *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kültür* Ortamı (20-21 Mart1997 *Sempozyum Bildirileri)*, İstanbul 1998, 207-217.

Dr. Rasim Ünlü*

BAHRİYE DİVANHANESİ VE TERSANE'NİN KURULUŞ YERİ HUSUSUNDA YENİ BULGULAR

Bildirimin konusuna, Bahriye'nin Haliç Serüveni; "İstanbul'un Fethinden Son Divanhaneye" adlı kitabım temel oluşturmaktadır. Bu kitabımı hazırlarken Tersane ve Divanhanesi ile ilgili bazı temel düşüncelerin doğru olmadığını, bazı bilgilerin de yetersiz olduğunu tespit ettim. Bu bağlamda, konuya yönelik yanlış bilgiler, pek çok çalışmada tekrarlanıyordu.

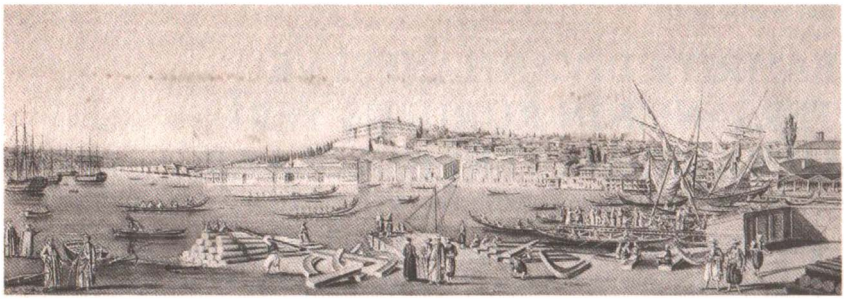
Bahriye Divanhanesi ve Tersanesi ile ilgili yanlış tespit neydi? Bu tespit, gerek Bahriye Divanhanesinin ve ondan daha vahimi, İstanbul'daki Tersanenin kuruluş yerinin yanlış olarak değerlendirilmesinden kaynaklanıyordu. *Bahriyenin Haliç Serüveni- İstanbul'un Fethinden Son Divanhaneye*'yi hazırlama sürecinde; Bahriye Divanhanesinin Kasımpaşa bölgesinde yaklaşık beş yüz elli yıllık süreçte beş kez kurulduğunu, ikinci, üçüncü, dördüncü ve beşinci divanhanelerin aşağı yukarı aynı zemin üzerinde olduğunu tespit ettim.[1]

Ayrı ayrı zaman dilimlerinde inşa edilmiş olan beş divanhanenin de üslup ve yapılanma özelliklerinin değişik olduğu konusu da, ilk kez bu çalışmayla ortaya çıkarılmıştır. Bunlardan Birinci ve İkinci divanhane, Piri Reis'in Kitabı Bahriye'sinin bazı nüshalarında *"Divanhane ve Eski Divanhane"* olarak gösterilmiş ve bunlar da harita üzerinde değerlendirilmiş; aynı şekilde, Hünername ile Viyana'da bulunan bir gravürdeki Birinci ve İkinci Divanhane'nin yerinin belirlenmesi hususu da, tarafımdan büyüteçlerle incelenerek tespit olunmuştur.

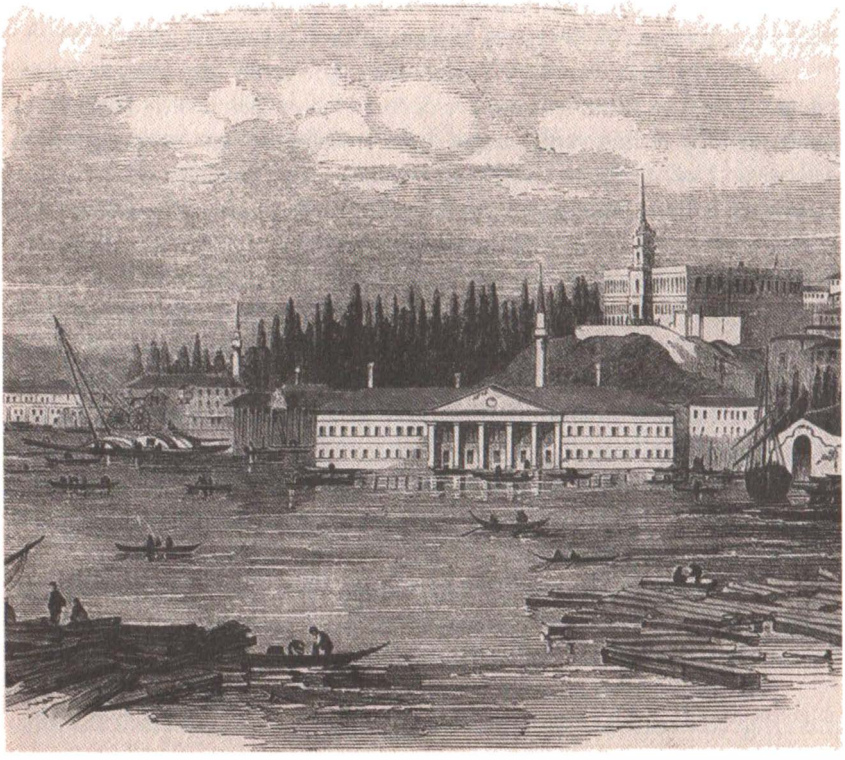
Üzerinde düşünceler ürettiğimiz beş Divanhane binası da, tarihleri boyunca Haliç kıyılarının en canlı ve en önemli binaları olmuştur. Bu binalar o dönemlerde, deniz kuvvetlerinin merkezi olarak da kullanılmıştır.

Bahriye Divanhanesi kavramının içersinde, bilhassa *"Divan"* kelimesi, ilgi çekmektedir.[5] Bu kelimeyle ilgili olarak, Osmanlı Tarih Deyimle-

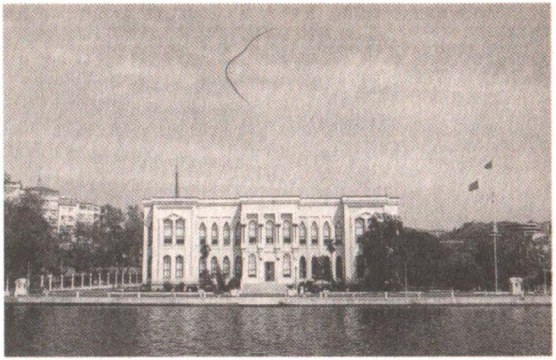
* Dr., Deniz Müzesi Komutanlığı, Deniz Tarihi Arşivi Müdürü..



1.



2.



Resim 1. Üçüncü Divanhane[2]
Resim 2. Dördüncü Divanhane[3]
Resim 3. Beşinci Divanhane[4]

3.

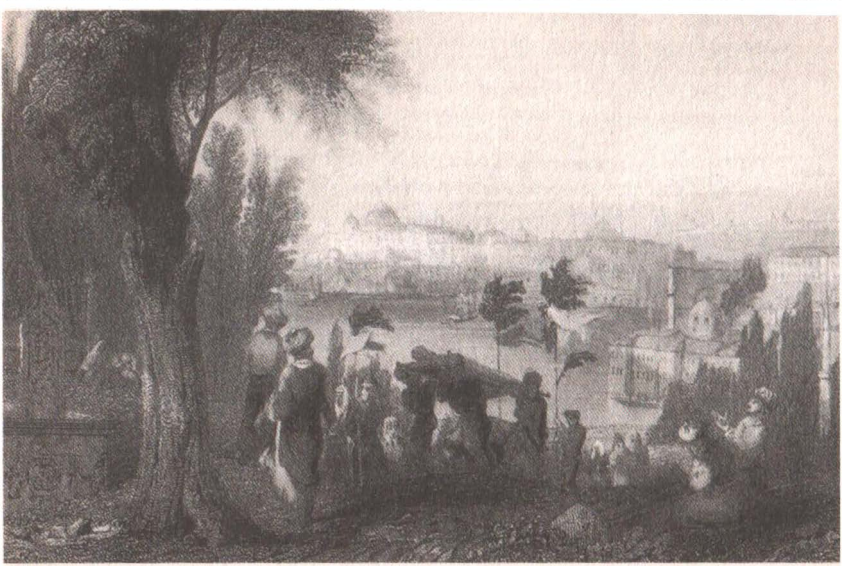
ri ve Terimleri Sözlüğünün yazarı Mehmed Zeki Pakalın *"Divanhane"* konusunda şu bilgileri vermektedir: [6]

> "Eskiden divan kurulan dairelere verilen addır. Odalar arasındaki geniş ve büyük sofalara da Divanhane denilirdi. Eski Türk evlerinde yazın oturmak ve yatmak için yapılan ve sergah dahi denilen bir tarafı açık ve bahçeye bakan sofalara da bu ad verilirdi. Eskiden Bahriye Nezareti Dairesine de Divanhane denilirdi."

Kasımpaşa'daki bahriyeye ait bu binaların ismi de buradan gelmektedir. Divanhane adı verilen bina ya da binalar topluluğu, genelde Kaptan Paşaların ya da Bahriye Nazırlarının görevlerini İstanbul'da sürdürdükleri sırada bulundukları, icra ve karar yeriydi. Bahriyeye yönelik faaliyetlerin merkez olarak kullanıldığı bu yer, Osmanlı denizciliğinin beyin merkezi olarak da kabul edilebilir.

Bugün o binaların sonuncusu olan ve şu anda Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Karargah binası olarak kullanılan yapı, maddi varlığı ile aktif bir şekilde ayakta durmakta ve işlevini sürdürmeye devam etmektedir. Kasımpaşa bölgesinde daha önce konuşlu bulunan diğer dört Divanhane binası hakkında tespit ettiğim bilgi ve görsel malzemelere de dayanarak bu çalışmada konuya yönelik bazı örnekler de verilmiştir. Elde edilen bil-

4.



5.

Resim 4. Tepebaşı-Şişhane bölgesinde bulunan mezarlığı resmeden bir gravür görüntüsü.

Resim 5. Dördüncü Divanhane döneminde Şişhane'deki mezarlığa cenaze getirilişini resmeden bir gravür.

6.

7.

Resim 6. Dördüncü Divanhane döneminde Şişhane'deki mezarlık.

Resim 7. 19. yüzyıl ikinci yarısında, mezarlığın Galata Kulesinden çekilmiş bir fotoğrafı.

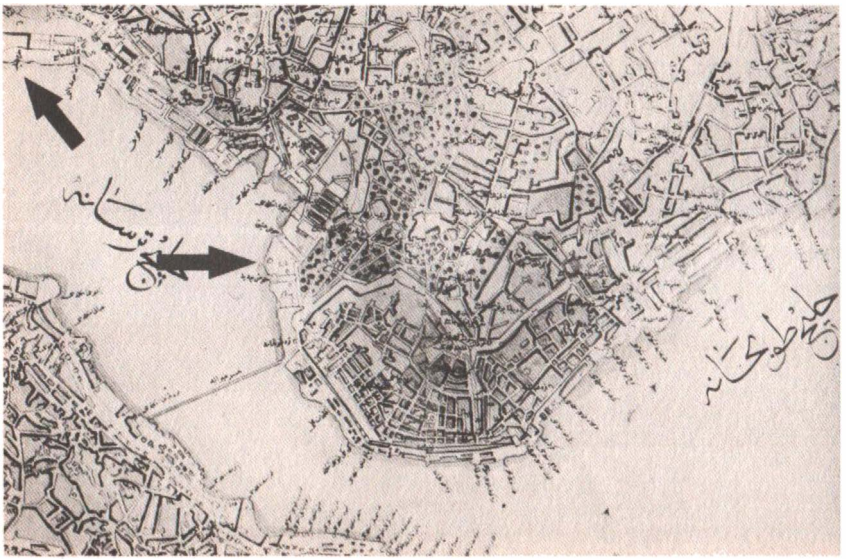
gi ve belgelerin ışığında, Divanhane binaları ile ilgili bazı yorumlara da gidilmiştir.

Kasımpaşa'da Birinci Divanhane ve Tersane'nin Oluşturulması

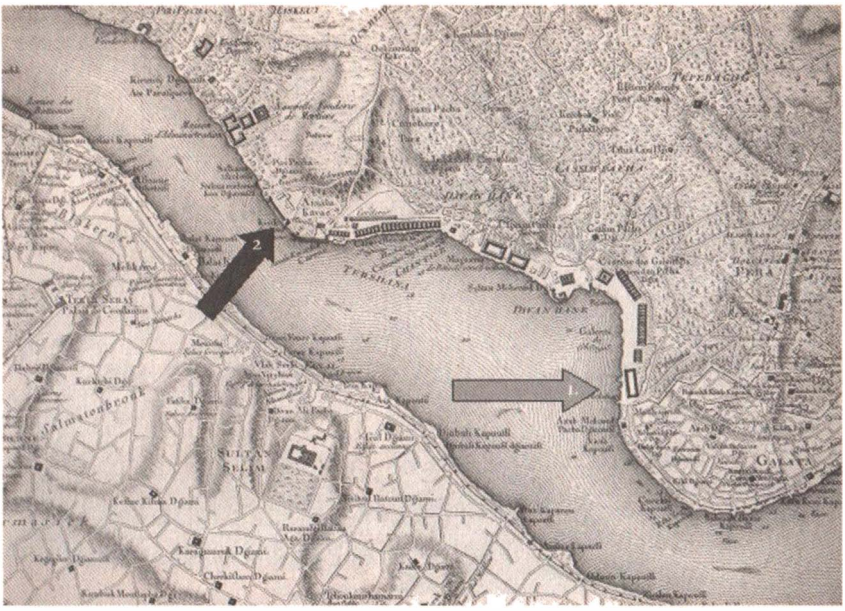
Fatih Sultan Mehmed, Türk Donanmasının İstanbul'daki ilk temelini, Kasımpaşa'daki Dereağzı[7] ile Azapkapı[8] arasındaki arazide attırmıştı. Bu konuya yönelik olarak derli toplu ve önemli bilgiyi Evliya Çelebi vermiştir:[9]

Evvela bu Kasımpaşa ta zamanı kadimde ma'mur manastırlık olup kefere mabeyninde şehri Ayalonka namıyla meşhur imiş. Amma ba'de'l Feth Mezaristanı Ümmet-i Muhammed olması ferman olunur. Zira Abdülmü'min Melik hılafetinde Müslime ve Eyyub Ensari ve Harun-ür Reşit, Yıldırım Bayazıt Han'da dahi İslambol'un nısfı ve Galata'nın nısfı feth olduk da yine Kasımpaşa'da tersane ardı cümle mezaristan olup sahabe-i kiram evladı evladı zevil ihtiramlar medfun olduğu müsbettir. Kim hâlâ mezaristanlarında kufi hattıyla tahrir olunmuş

Evliya Çelebi tarafından verilmiş olan bu bilgi, Tersane'nin kuruluş yeri açısından, pek çok akademisyen ve de araştırmacının başta: Camialtı,[10] Aynalıkavak,[11] Hasköy yönü,[12] ve Zindanönü[13] gibi bölgelere yönelik olarak, düşünce üretmelerine yol açmıştır Bu durum, yirminci yüzyıl başlarındaki



Resim 8. Pervitich'te Tersane ve divanhane



Resim 9. Oklar Tersane ve Divanhane'nin kuruluş yerini gösteriyor: 1 numaralı ok tespit ettiğim bölgeyi, 2 numaralı ok yanlış olarak beyan edilen bölgeyi gösteriyor.

bölgenin, sadece konumu değerlendirilerek ya da araştırmacıların birbirlerini tekrar etmelerinin sonucu olarak yapılmıştır.

Tersane ve Divanhane'nin kuruluş yerlerinin yanlış değerlendirilmesine sebep olan faktörlerden biri, Evliya Çelebi'nin verdiği bilgilerin yanlış yorumlanmasıdır. Günümüzde artık yok olmuş bir mezarlık ile halen mevcut bir mezarlık yeri karıştırılmıştır. Ne yazık ki, dikkatli bir araştırma yapılmadan bu yanılgıyı temel alan düşünceler üretilmiştir.

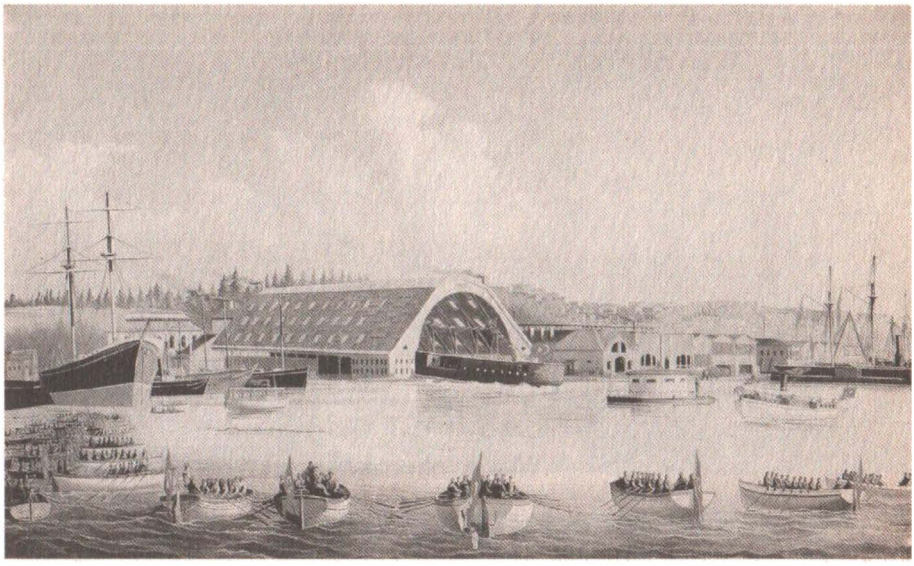
Yirminci yüzyılın başında, gemilerin inşası ve onarımı çoğunlukla Taşkızak ve civarında yapılıyordu. Bu yüzden, Azapkapı bölgesinin tersanenin kuruluşunda öncü yer olarak değerlendirilmemesi de Tarihçilerin bu konuda yanlış düşünce üretmelerine neden olan bir diğer faktördür.

Resim 10. Tersane ve Divanhane'nin yerinin yanlış anlaşılmasına sebep olan Kulaksız Mezarlığı günümüzde de mevcuttur.

Aslında ünlü gezgin Evliya Çelebi'nin dediklerinde doğruluk payı vardır. Bilindiği üzere İstanbul'u kuşatmak için Emeviler döneminden itibaren gelen Arap askerlerinin, bu şehirde başta savaş olmak üzere, hastalık ve diğer nedenlerden öldükleri bilinmektedir. Elbette bu Arap savaşçılarının mezarlarının, İstanbul ve Galata surlarına yakın ve o zamanlar varoş sayılabilecek yerlerde olması çok normaldir.[14]

Bu konuda Evliya Çelebi'nin verdiği bilgiyi, ünlü bahriye ressamı Hüsnü Tengüz Bey, 19. yüzyıl sonu itibarıyla şöyle tamamlar:[15]

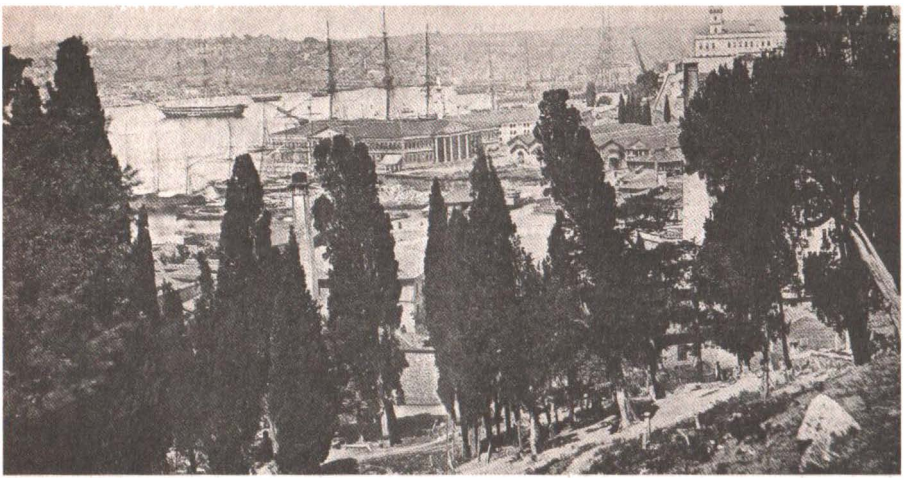
> Kasımpaşa'nın Havuz Fabrikaları duvarı içinde olduğu için tahribden masun kalan mezar taşlarından bir taş vardır ki kimse bilmez, İşte bu taş Kasımpaşa Gureba mezarlığının sebebi tesisini bize pek güzel anlatır. İki metre irtifaındaki bu cesim taşta şu yazılar okunur: 'Müslime Hazretlerinin refakatıyla İstanbul fethine gelen eshabı ki-



11.

12.

Resim 11. 19. yüzyıl ikinci yarısından bir gravür. Arka planda Kulaksız Mezarlığı servileri görünüyor.
Resim 12. Bir kartpostalda, 20. yüzyıl başlarına doğru, Şişhane'de mezarlık kalıntıları.



Resim 13. Dördüncü Divanhane döneminde Şişhane'deki mezarlık.

ram ve tabiin ve eshabı suffe merkadi şerifdir. Bu taş Kapudan-ı Derya Abdurrahman Paşa tarafından tecdiden rekz olunmuştur."

Nitekim, bugün Eyüpsultan adı ile anılan semt ve meşhur cami ile külliyesi de Medineli bir Müslümanın mezarının bulunduğu yer olarak önem kazanmamış mıdır? İstanbul'un Eyüp bölgesi, Ayvansaray surlarının yani Suriçi İstanbul'unun dışındadır. Aynı şekilde, Galata Surları dışındaki Kasımpaşa bölgesi de, Arap askerlerinin gömülmesi için uygun alanlara sahipti.[16] Bu konuda, Hüsnü Tengüz şu yorumu da yapmıştır:[17]

Eyüp Sultan Hazretlerinin etrafına toplandıkları gibi Kasımpaşa mezarlığında bu merkad-i mübarekin etrafına toplanmak suretiyle tevessü etmiş olduğu şüphesizdir. Azim-i rical tarihiyyemizden pek çoğunun bu kabristanda medfun olduğu tarihlerimizin şehadetiyle müsbettir.

Kaldı ki Bizans döneminde pek iskan edilmemiş olan Kasımpaşa bölgesinde sadece değirmenlerin olduğu eski haritalarda görülmektedir.

Örneğin, 1422 yılında İtalyan rahip Cristoforo Budelmonte tarafından yapılmış olan bir haritada, bu durum net olarak görülmektedir.[18]

Bizim buradaki ana düşüncemiz; Evliya Çelebi'nin bizlere bilgi vererek işaret ettiği mezarlığın yerinin yanlış algılanmış olduğudur. Bildiri konumuzda da Evliya Çelebi'nin değerlendirmesine esas olan mezarlık, Kasımpaşa'nın bugünkü iskele yakınlarından Şişhane yokuşu ve Tepebaşı bölgesiyle Galata Kulesinin yakınlarına kadar uzanmaktaydı. Bu mezarlık, on dokuzuncu yüzyıla kadar belirtilen arazide, servi ağaçlarıyla çevrili olarak, gravürlerde yer alıyordu. Hatta, ünlü Evliya Çelebi'nin ailesinin mezarı da buradaydı.

Ne yazık ki, bugünkü İngiliz Konsolosluğunun bulunduğu yerden itibaren Tünel civarındaki yapılaşma ve Bankalar Caddesinin oluşmaya başlamasıyla, bu tarihi mezarlık, yavaş yavaş ortadan kalkmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'ne o mezarlıktan, Şişhane yokuşunda bulunan "Loğusa Hatun Türbesi" intikal edebilmiştir.

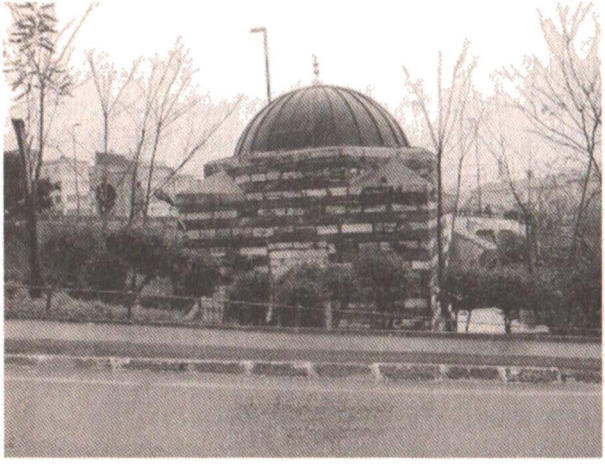
Evliya Çelebi, Loğusa Hatun Türbesinin hikayesini biraz abartılı biçimde de olsa anlatır:[19] Evliya Çelebi ayrıca, bu mezarlığın civarını esas alarak şu önemli tespiti yapar:[20]

> "Bunun için Fatih tamirine himmet sarf edip birkaç göz tersane ve Kaptan Paşa divanhanesi ve bir cami inşa etmiştir."

Evliya Çelebi, bu türbenin yanında bulunan akrabalarına ait mezarlarla ilgili olarak, şu bilgileri verir:[21]

> Bu sultanın (Loğusa Hatunun Türbesinin) kurbında bir şuffayı kargir üzere pederimiz Derviş Muhammed Zilli ve validesi ve dedemiz Demirci Kara Ahmed ve dedemiz Yavuz Er Beğ ve validemiz ve'l hasıl bi hisab cümle akraba ve ta'llukat birader ve hemşerilerimiz anda medfunlardır. Ruhları için El Fatiha.

Kasımpaşa bölgesiyle ilgili çok önemli bilgiler veren Evliya Çelebi'nin yakınlarının mezarlarından bugüne hiçbir iz kalmamıştır. Bu



Resim 14. Günümüzde Loğusa Hatun Türbesi'nden iki görünüm.

mezarlık, günümüzden yüz elli sene öncesinden itibaren yok olmaya başlamıştı.

Evliya Çelebi'nin anlattığı, ailesinin ve çok sayıda akrabasının gömülü olduğu bu mezarlık Kasımpaşa'nın Azapkapı'dan Şişhane yokuşuna, Tepebaşı sırtlarından Galata Kulesi yakınlarına kadar yayılan, Kasımpaşa, Tozkoparan, Beyoğlu, Pera gibi isimler verebileceğimiz mezarlıktır.[22]

Evliya Çelebi'nin, bu mezarlığın civarı ile ilgili son derece doğru olan tespitini, ne yazık ki bazı tarihçiler, yanlış algılamışlar, tersanenin ve bu bağlamda Birinci Divanhane'nin kuruluş yeri için yanlış görüşlerin ve tespitlerin oluşmasına sebep olmuşlardır.

Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesinde Tersaneyle ilgili bölümde bahsedilen mezarlık, ne yazık ki günümüzde mevcut olan başka bir mezarlıkla karıştırılmıştır. Bu yanılgı sonucu İstanbul'daki Tersanenin hemen o mezarlığın, yani Kulaksız mezarlığının yanında olduğu varsayılmıştır.

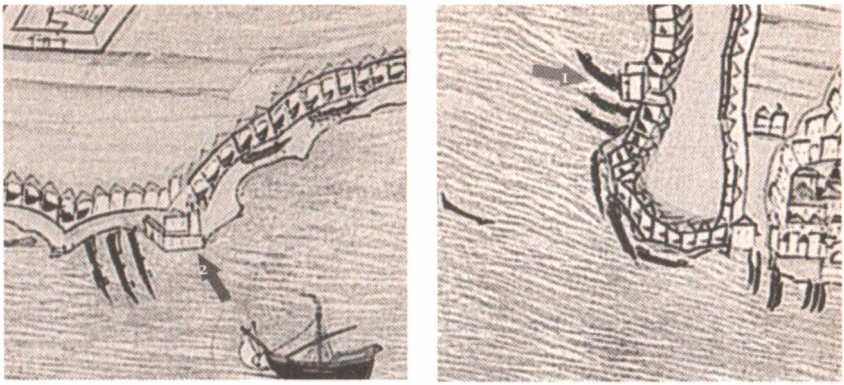
Aslında Tersane, bilhassa Taşkızak bölgesi ve özellikle de Aynalıkavak Sarayının arazisi tarafına doğru, yüzyıllar içersinde genişleme göstermiştir. Hatta, Aynalıkavak (Tersane) Sarayı arazisi küçülmek zorunda kalmıştır.

Günümüzde faal biçimde olmasa da, Kulaksız mezarlığının arka tarafında tersanenin bilhassa Taşkızak kısmına ait binalar ve boş tesisler durmaktadır. Dolayısıyla Kulaksız Mezarlığı, Evliya Çelebi'nin kastettiği mezarlık değildir.

Sonuçta: "Kasımpaşa'da Tersane arkası tamamen mezarlık olup sahabe-i kiram mezar taşlarında kufi hat ile yazılmış alametler vardır," demiş olan Evliya Çelebi, Kasımpaşa ile ilgili bilgilerini sadece kendi gözlemlerine dayanarak da yapmamıştır. Evliya Çelebi aynı zamanda bu bölge hakkında büyüklerinden de bilgiler temin etmiştir.[23]

> Piyale Paşa'nın vefatından sonra Haliç tathir olmayarak baranı rahmet selinin haru haşakından Haliç türab ile pür olup pereme ve kayıklar girüp çıkması mu'attal oldukda herkes hanesin ilerü bina iderek hâlâ Haliç mu'attal kalmıştır. Amma pederimiz hikayet eder, Kasımpaşa esvakı içre dörd ağızlı nam çahı malara gelin-

15.



Resim 15. Hünername'deki İstanbul haritası incelenirse; Birinci Divanhane'nin yeri, "Eski Divanhane" ile İkinci Divanhane/Yeni Divanhane gösterilmiştir (sol sayfada). Bu haritada, 1 numaralı okla gösterilenler, Birinci/Eski Divanhane, 2 numaralı okla gösterilenler İkinci/Yeni Divanhane olarak tespit olunmuştur. Bu sayfada ise haritadan ayrıntı alınmıştır. Solda okla gösterilen İkinci/Yeni Divanhane; sağda okla gösterilen ise Birinci/Eski Divanhane binasıdır.

> ce derya geldüğün bilürüm diyu buyururlardı. Hala müluk murad idinse yine derya cereyan itmesi emri sahildir.

Kasımpaşa bölgesini çok iyi bildiği anlaşılan Evliya Çelebi'nin, bölge hakkında verdiği bilgiler doğru olarak kabul edilmelidir.

Ayrıca, Evliya Çelebi, yaşadığı dönemde (17. yy.) Eski ve Yeni Divanhane Camilerinin aktif olduğunu ve bunların Sultan Camileri arasında bulunduğunu söylemektedir:[24]

Divanhane ve Tersane'nin yeri konusunda, Ermeni yazar Eremya Çelebi Kömürcüyan ise, Tersanenin Divanhanesiyle ilgili olarak şunları belirtmektedir:[25]

> Kaptan Paşa'nın oturduğu divanhane de üç kubbelidir. Kasımpaşa semtindeki ambardan Eski Divanhane'nin bulunduğu Meyit İskelesine kadar sekiz kubbe göze çarpmaktadır.

Eremya Çelebi'nin bu görüşüne, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yayınlanan *Geçmişten Günümüze Beyoğlu-I* isimli kitapta, şu saptama yapılmıştır:[26]

> Eremya Çelebi'nin 'Eski Divanhane, Meyit Kapısındaydı' şeklindeki açıklaması yanıltıcı olmaktadır. Eremya Çelebi, ya Eski Divanhane'nin yerini karıştırmakta ya da buradaki bir başka yapının bir süre için divanhane olarak kullanıldığını söylemek istemektedir.

Eremya Çelebi'nin tespitinin doğru olduğu çok açıktır. Bu konuda, başka bir Ermeni yazar, Serkis Sarraf Hovennesyan şöyle demektedir:[27]

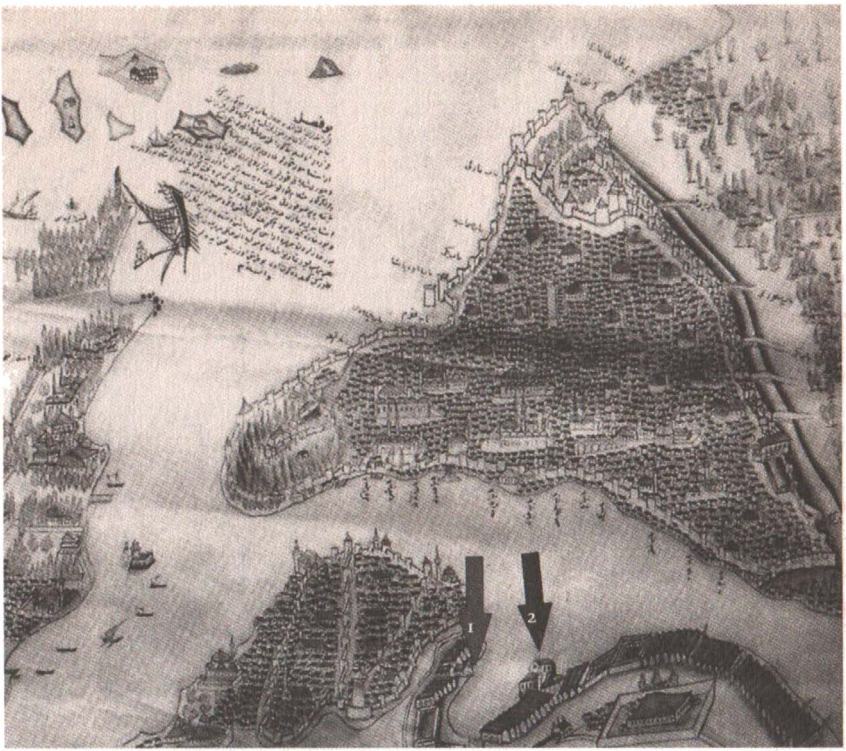
> Kışlanın ötesinde, (18. yy sonları) Meyit İskelesine kadar uzanan buğday ambarları vardır. (...) Vaktiyle çekdirilerin ve kadırgaların yapıldığı Eski Divanhane de buradadır.

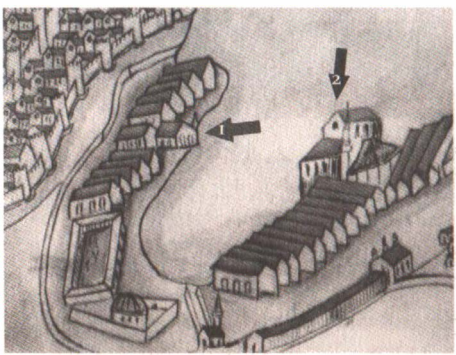
Araştırmacılar, bilhassa Birinci (Eski) Divanhane için Meyit iskelesi ifadesini dikkate alır ve o dönemde yapılan bazı haritaları incelerlerse, somut olarak Birinci Divanhane'nin yerini bulabilirler.

16. yüzyılın son çeyreğinde hazırlanmış olan *Hünername*[28] tarihsel anlamda incelendiğinde, günümüzdeki Kuzey Deniz Saha Komutanlığı binasının yerinde gerçekten mescidi ve minaresiyle Divanhane binası görünmektedir. Fakat dikkat edilmesi gereken bir nokta daha vardır. Bu bina, Fatih'in Divanhanesi midir? Ya da başka bir Divanhane midir? Gerçekte o bina, İkinci Divanhane binasıdır.

Bu kanıya da şu nedenle varmaktayım; Birinci/Eski Divanhane binası, harita iyi incelenirse, Kasımpaşa koyunun karşısında ve Galata yönünde bulunan ve önünde de bir kayığın bağlı olduğu, gemi gözlerinin arasındaki küçük bir minaresi olan binadır. Oradaki kayığın yanında da, iki kayık daha vardır.

Bu bilgileri görsel manada teyit eden, Piri Reis'in *Kitabı Bahriye* nüshalarında da, Birinci Divanhane'yi gösteren haritalar vardır. Bunlardan yurt dışındaki bir nüshada, bu durum açık olarak görülmektedir. Piri Re-

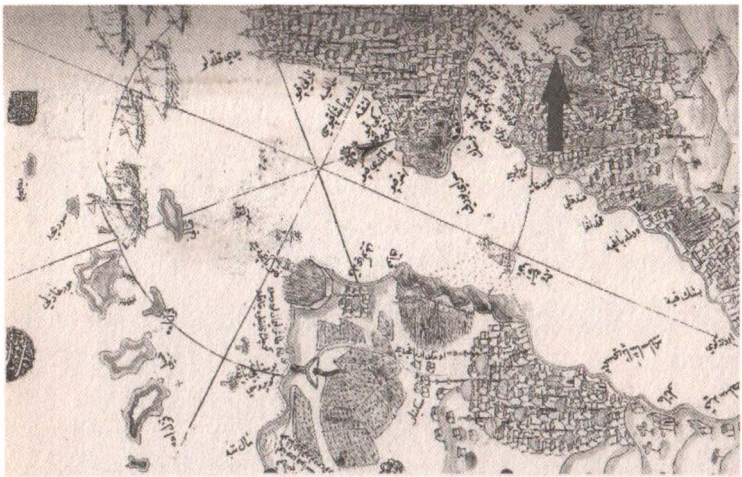




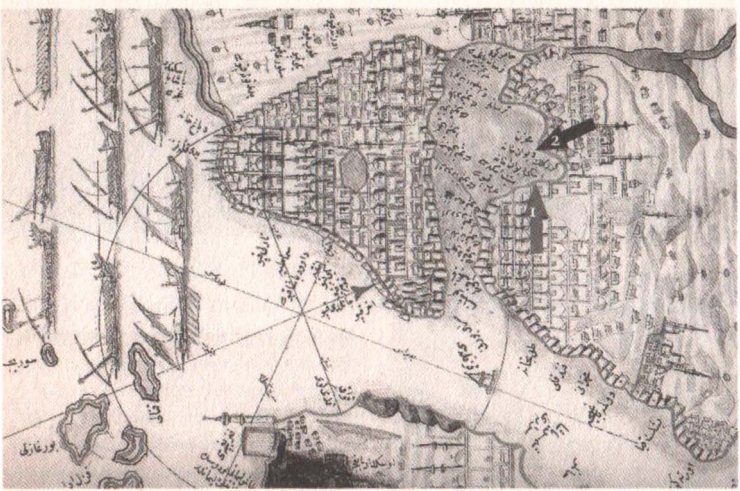
16.

Resim 16. Piri Reis'in Almanya'daki yazma nüshasında bulunan İstanbul haritasının İstanbul Deniz Müzesinde bulunan sayfasında Birinci ve İkinci Divanhane'nin yerleri, oklarla işaretlenerek gösterilmiştir. (Üstte) Bu haritada, Kasımpaşa koyunun konumu (yanda) daha ayrıntılı bir biçimde gösterilmiştir. Buna göre burada da; Birinci/Eski Divanhane, 1 numaralı okla; İkinci/Yeni Divanhane 2 numaralı okla tespit olunmuştur.

17.

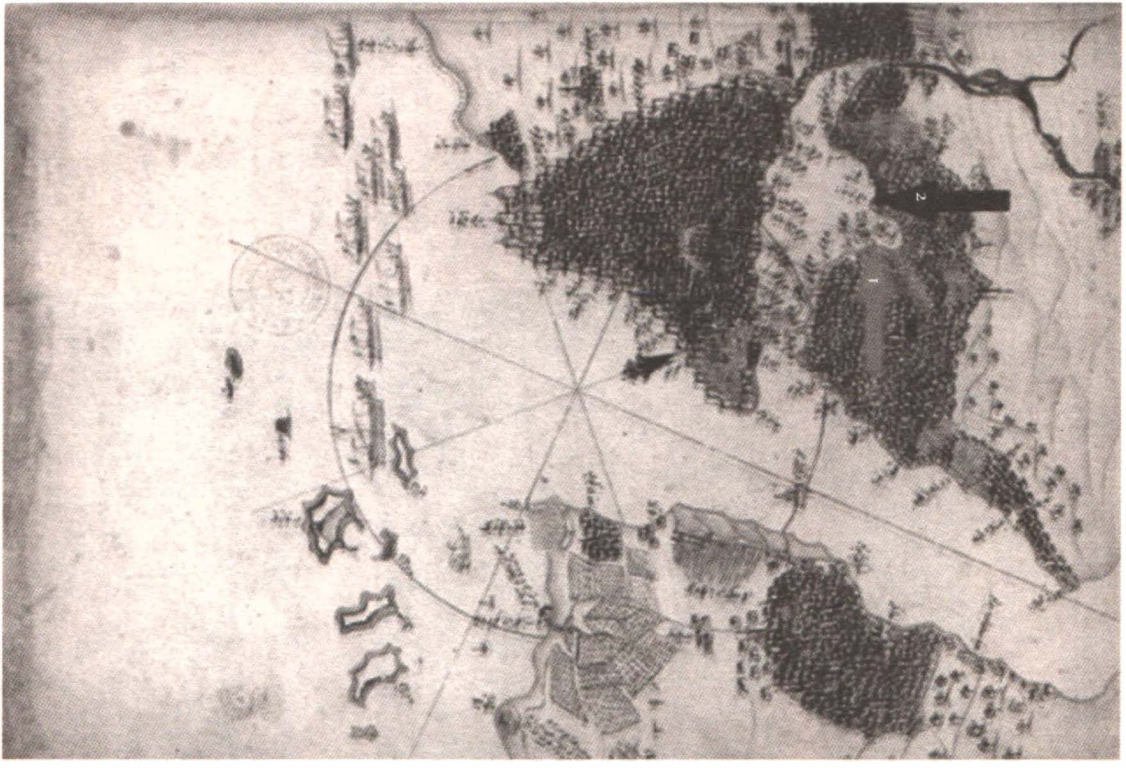


18.

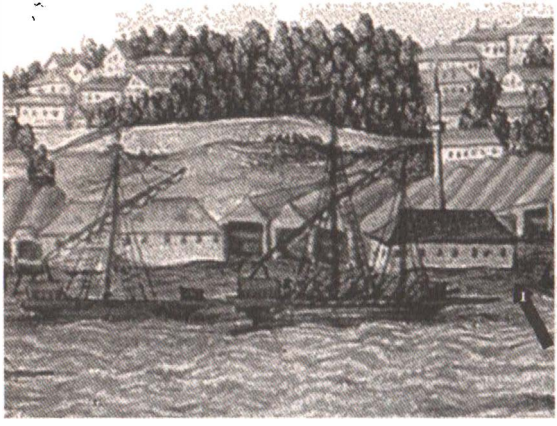


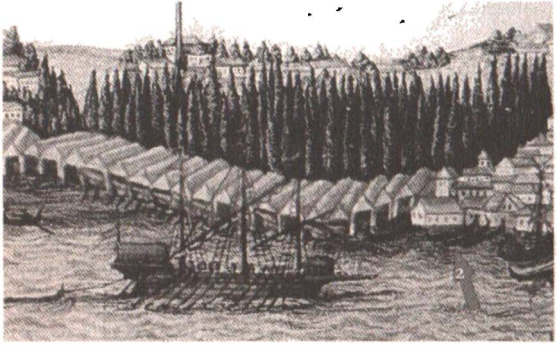
Resim 17. Piri Reis'in Köprülü Kütüphanesindeki yazma nüshasında bulunan İstanbul haritasında da Birinci Divanhane'nin yeri, "Eski Divanhane" ismi ile yazılarak gösterilmiştir.

Resim 18. Aynı haritada Birinci Divanhane'nin yeri, "Eski Divanhane" 1 numaralı okun; İkinci Divanhane ise "Divanhane " olarak 2 numaralı okun gösterdiği yerdir.



Resim 19 Piri Reis'in Paris'te bulunan nüshasındaki[31] İstanbul haritasında Birinci Divanhane'nin yeri, "Eski Divanhane" 1 numaralı okun; İkinci Divanhane ise "Divanhane" olarak 2 numaralı okun gösterdiği yerdir.





Resim 20. Avrupa'da bulunan ve 16. yüzyılın son çeyreğinde yapılmış olan bir resim; 1 numaralı ok Birinci/Eski Divanhane'yi, 2 numaralı ok İkinci/Yeni Divanhane'yi gösteriyor.

is'in kopya edilmiş olan bu haritasında, Birinci Divanhane ile İkinci Divanhane karşılıklı olarak görülmekte ve Birinci Divanhane açık olarak ismiyle yazılmış durumda bulunmaktadır.

Aynı şekilde, Piri Reis'in Köprülü Kütüphanesindeki yazma nüshasında[29] bulunan İstanbul haritasında da Birinci Divanhane'nin yeri, "Eski Divanhane" ismi ile yazılarak gösterilmiştir.

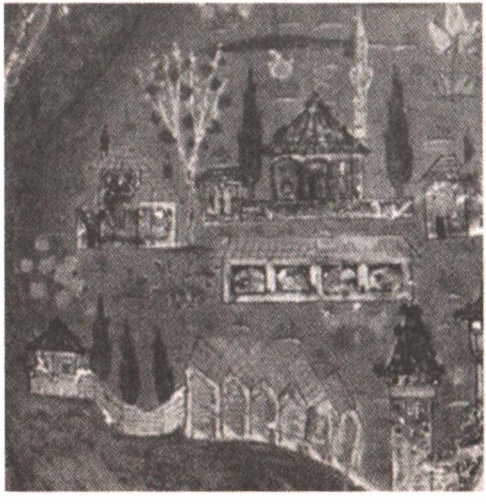
Ayrıca, Piri Reis'in Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesindeki yazma nüshasındaki[30] İstanbul haritasında Birinci Divanhane'nin yeri, "Eski Divanhane" (1 numaralı okun gösterdiği yer); İkinci Divanhane ise "Divanhane " olarak (2 numaralı okun gösterdiği yer) gösterilmiştir.

Piri Reis'in Paris'te bulunan nüshasındaki[31] İstanbul haritasında Birinci Divanhane'nin yeri, "Eski Divanhane" (1 numaralı okun gösterdiği yer); İkinci Divanhane ise "Divanhane" olarak (2 numaralı okun gösterdiği yer) gösterilmiştir.

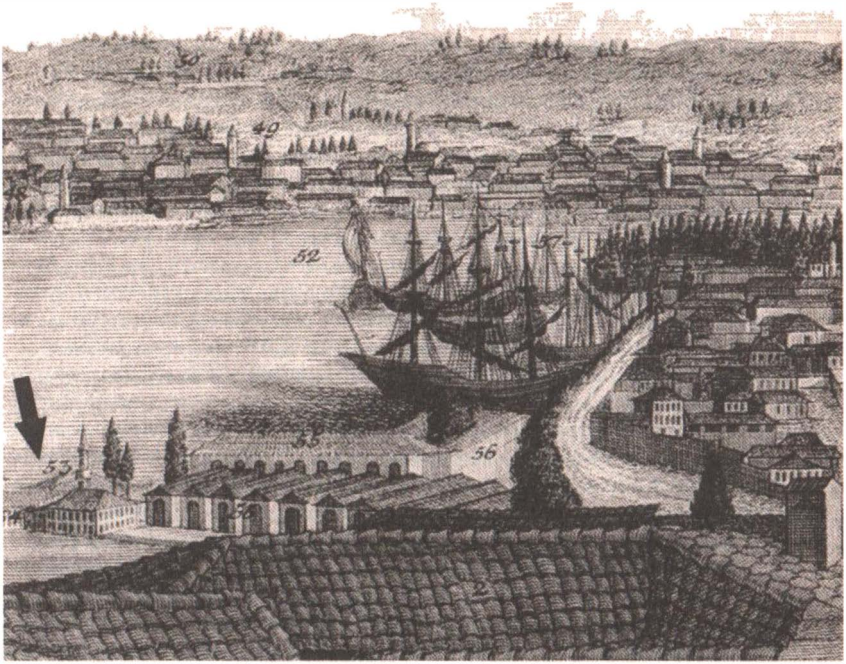
Evliya Çelebi, Eremya Çelebi ve Sarraf Hovennesyan'ın görüşleri ile *Hünername*, Piri Reis'in *Kitabı Bahriye*'si ve Batılıların bu konudaki harita ve gravür çalışmalarına[32] göre, Birinci Divanhane'nin Kasımpaşa koyunun Galata tarafında şu anki Haliç Tersanesi sınırları içerisinde kalan bir binada bulunduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz.

Aslında Birinci Divanhane bölgesini, 1535'lerde yapılmış olan Matrakçı Nasuh'un Galata semtini gösteren haritasında da görebiliriz. Buna göre, Birinci Divanhane ve mescidi, hemen hemen Azapkapısı'ndaki surların bitimine müteakip, altı adet kadırga gözünden sonra karşımıza çıkmaktadır.

Matrakçı Nasuh'un Galata'nın planındaki yapılar gerçekten de Birinci Divanhane ve tesisleridir. O tarihte henüz inşa edilmemiş olan İkinci Divanhane ise, bu planda yoktur. Bilindiği üzere bu yıllarda tersanenin tekrar genişletilmesi Sokullu Mehmed Paşa'nın Kaptan Paşalığına rastladığından,[33] İkinci Divanhane ve beraberindeki yapı toplulukları henüz ortalarda yoktur. Sokullu Mehmed Paşa, Barbaros Hayreddin Paşa'nın ölümünden sonra bu göreve getirilmiş (1546-1550) ve de Matrakçı Nasuh'un haritası, Sokullu'nun bu göreve gelmesinden önce çizilmiştir.



Resim 21. Matrakçı Nasuh'un Galata haritası (üstte), Galata haritasındaki Divanhane ve Tersane ayrıntısı yanda)



Resim 22. Kanuni Sultan Süleyman'ın padişahlığı döneminde, Hızır Hayreddin Paşa'dan sonra yaptırılmış olan İkinci/Yeni Divanhane.

Notlar

1 Bakınız, Hazırlayan Rasim Ünlü, *Bahriye'nin Haliç Serüveni- İstanbul'un Fethinden Son Divanhaneye*, İstanbul, 2005.

2 Lale Devrinde eğlenceye önem veren Sultan III. Ahmet, sürekli olarak Topkapı Sarayı bahçesi yoluyla Sirkeci bölgesinden kayıklara binerek Kağıthane ve civarlarına geçerken, Kasımpaşa'daki Dere-ağzı bölgesinde yıpranmış Eski Divanhane kaçınılmaz olarak gözüne çarpardı. Bu durum Üçüncü Divanhane Binasının yapılmasına yol açtı. Padişahın emri üzerine, İkinci Divanhane derhal yıktırıldı, yeni binaların temeli atıldı ve bir sene sonra da törenle Üçüncü Divanhane açıldı. Yeni Divanhane, öncekilerden daha geniş ve daha kullanışlıydı; ancak sağlam olmasına o kadar önem verilmemiş; özellikle bina edildiği sahil, usulü dairesinde sağlamlaştırılmamıştı. Kazıklar zamanla yavaş yavaş batmış ve üzerindeki binalar yavaş yavaş eğrilmişti. Bir asır geçmeden, içeri-

sinde ikamet tehlikeye düşmüştü. Nihayet İkinci Mahmut devrinde boşaltılması zaruri oldu. Gayrı Mamul Ambarı (Hammadde Ambarı) geçici olarak Bahriye Dairesi olarak kullanıldı. Halbuki bu daire Kaptan-Paşaların şeref ve şanlarına uygun değildi. Eski ve terk edilmiş dairenin yıkılmasıyla yeni ve sağlam bir Divanhane inşası lüzumu hükümdara sürekli olarak rapor edilmişti.

Üçüncü Divanhanedeki Kaptan Paşa Dairesi, bir ve iki katlı çeşitli ve bağımsız binalardan ibaretti. En önemli kısmı, önünde ahşap iskelesi ile kazıklar üzerine kurulmuş olan deniz cephesiydi. Bu cephenin bir ucunda Kaptan Paşalara ait bir köşk, diğer ucunda da Padişahlar için yapılmış bir kasır bulunuyordu. İki binayı birbirine bir camekânla harem binası bağlamaktaydı. Büyük köşkün sağ tarafında Kahya Bey Dairesi, Tercüman Dairesi, Kalem ve Başçavuş Odaları bulunuyordu. Sonraları bu binanın nihayetinde hademelere ait bir hamam da yapılmıştı. Sol tarafta ise Sergi Odası, Divan Yeri, Cami, Hazine Dairesi ve Hademe Odaları vardı. Kaptan Paşanın Dairesinin arkasında ve ayrı binalar dahilinde Sofracıbaşı, Baş Çuhadar, Kahve Odaları, Divân Efendisi Dairesi ve hepsinin üstünde de Gedikli Ağalar Bölüğü mevcuttu. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bakınız, Ünlü, *Bahriye'nin Haliç Serüveni, İstanbul'un Fethinden Son Divanhane'ye*, s. 121-128.

3 Zaman zaman yapılan tamirlere rağmen Üçüncü Divanhane binası ancak bir asır kadar dayanmıştı. 1819 yılında metruk hale gelmiş olan Üçüncü Divanhane yıkılarak yerine ön cephesi tekrar kazıklar üzerine oturtulan yeni bir Divanhane'nin inşaatı başlatıldı. II. Mahmut devrinin son Divanhanesinin inşaatı, 1834 yılında tamamlanmıştı. Ampir üslubun bütün hususiyetlerini taşıyan bu binada bahriyenin daireleri bir araya toplanmış bulunuyordu. Bu bina da aynı kısımları kapsıyordu. Padişaha mahsus kasrın etrafı selimî kabartmalarla süslenmiş, tavanlara muşamba kaplanarak üzerleri gösterişli nakışlarla işlenmişti. Tavan göbekleri ve oyma mahalleri son derece süslü ve bir sanat eseri olarak yapılmıştı. Yeni bina deniz kıyısında iki kat olmak üzere yapılmıştı. Cephelerin orta kısımları çatılı birer çıkıntı teşkil ediyordu ve çatı kısımları oyma şekillerle süslüydü. Binanın her cephesinde yirmi, ayrıca giriş sahanlıklarına da açılan olmak üzere on dört kadar pencere mevcuttu. Daha sağlam ve derli toplu bir Kaptan Paşa kapısı da inşa edilmişti. Yeni divanhane, Kasrı Kebir, Kahya Bey Dairesi, Divan Yeri, Sergi Dairesi Hazine Dairesiyle bir cami ve bir hamamdan kuruluydu. Kasrı Kebir ve Divan yeri eskilerine nispetle pek süslü ve modern yapılardı.

Bu son binanın inşasında Kaptan-ı Derya Çengeloğlu Tahir Paşa'nın büyük hizmetleri görülmüştü. 1250 yılı zilkadesinin üçüncü cuma günü 20 Zilkade 1250 (20 Mart 1835) İkinci Mahmud Selamlık Törenini Divanhane Cami'nde yapmış, sonra yeni binayı gezmiş ve şerefine tertip edilen ziyafette bulunmuştu.

Bu Divanhane'nin açılışı münasebetiyle Pertev Paşa, şu tarihi düşürmüştü:

Pertev hitamın güzeldi –Tarih-i tamın söyledi

Sultan-ı Bahreyn eyledi –İhya bu Divanhaneyi

Dördüncü Divanhanenin deniz tarafında, İznik'ten getirtilen demir külahlı, katranlı ve meşe bozmasından kaplamalı 98'i on üç, 52'si on altı, 20'si on sekiz ve 30'u yirmi arşın uzunluğunda 200 adet kazık çakılmış, Kasr-ı Kebir ile Kethüda Bey ve Sergi Daireleri bunlar üzerine kurulmuştu. Kasr-ı Kebir'in altı beden biçmesinden kirişli ve Bartın koğuşu kaplı, etrafı Selimî kabartmalı, üç tarafı dahilinde yirmi beşlik ayna camlar bulunan sürme çerçeveli büyük pencerelerle aydınlanıp tavanları muşamba kaplı ve mücessem nakış işlemeli, oymacıkârî göbekli ve oyma mahalleri som tezhipli son derece süslü ve bir sanat eseri olarak meydana getirilmişti.

Kethüda Bey Dairesi yine eski yerine yapılmıştı; Divanhane bunun bitişiğinde bulunuyordu. Etrafında odalar bulunan bir altıgeni muntazam şeklinde ve üst katta idi. Çatısının etrafındaki odaların tavanları yüksek ve burada çepeçevre kırklık ayna camlı pencerelerle süslüydü. İçinde gösterişli başlıklı çeşitli sütunlar, tüccar işi koltuklar, minderler ve kerevetler vardı.

Binanın iki katlı kısmı 3148 ve bir katlı tarafı 2207 murabba arşın arazi kaplıyordu. Yine bu daire bitişiğinde bina edilen Cami-i Şerif, son cemaat yeri ile beraber 42 arşın genişliğindeydi; kâgir olarak yapılmış çatısına kiremit örtülmüş ve çatının ortası tezhip edilerek buraya gayet güzel bir alem yerleştirilmişti. Mihrabın iki tarafında şamdanlık bölmeleri, üstte olan müezzin mahfeli ve altında bir maksuresi, Selimî ve oymacıkârî mermer taklidi bir minberi, müzehhep kafesli bir Mahfel-i Hümayunu vardı. Cami-i Şerifin içi mermer sıvanmış ve çepeçevre ayetler ve Esma-yi Şerife yazılmıştı. Asıl cami 22x21 zirâ ve son cemaat yeri 20x14 zirâ ebadında idi. Etrafına 92 zirâ uzunluğunda ve 1 zirâ genişliğinde kiremit örtülü sade bir saçak çevrilmişti.

Bitişiğinde 5 zirâ genişliğinde ve 25 zirâ yüksekliğinde bir rıhtım yapılmıştı. Divan yeri buna hemen bitişik gibiydi. Bu mahal 26x29 zirâ ebadında gösterişli bir salondu. Tavanı tamamen eğricik kanatlığı ile kaplanmış ve bunun ortasına oymacıkârî yaldızlı bir göbek yapılmıştı. Etrafı kitabeliydi. Üç tarafa açılır üç kapısı vardı.

Hazine Dairesi yanında 14x11 zirâ ebadında kâgir bir hamam inşa edilmişti. Nihayet binaların önünde 10x5 zirâ ebadında boyalı, güzel bir iskele denize doğru uzanıyordu. İlk keşfinde bütün masrafları 644, 715 kuruşa ulaşmış ve feshedilen binanın enkazı bedeli de ayrıca 45, 879 kuruş tutmuştu. O halde toplam masrafları 598,836 kuruş yani 1197 kese-i rûmîden 336 kuruş fazla olacaktı. Sonradan yapılan bazı tadilat ve düzenlemeler hesaplanarak inşaatın sonunda yapılan hesapların kapatılmasında bu miktardan biraz daha inmiştir.

Yeni Divanhanede daireler de yeni baştan döşenmişti. Kaptan Paşaya mahsus üst kattaki köşke zemini Mertebanî. Üsküdar Çatması yastıklar, ibrişim saçaklı çuha maketler, çuha kapı perdeleri konulmuştu. Bkz. Ünlü, s. 175-180.

4 Ünlü, s. 223: Günümüzde Kuzey Deniz Saha Komutanlığı karargahı olarak kullanılan binanın temeli 10 Temmuz 1864 tarihinde atıldı. Bina çağdaşı olduğu oryantalist akımın öğelerini taşımakta olup eklektik üslup; yani karma bir üsluba sahiptir. Binanın en dikkat çeken mimari unsurları sütun gruplamalarıdır. Birinci kattaki tek sütunlar aynı mekan içinde bir üst seviyedeki dörtlü sütun gruplarını taşımaktadır. Bina iki katlı olup, uzun kenarı Haliç kıyısına paralel yerleştirilmiş, dikdörtgen bir kütleye sahiptir. Ortasında uzun ekseni ana kütlenin uzun eksenini dik kesen, camla örtülü dikdörtgen bir iç avlu yer alır. Binanın yapımı 1868 yılında tamamlanmıştır.

Haluk Y. Şehsuvaroğlu, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul, 1965, s. 287-288'de bu konuyla ilgili olarak şu bilgileri verir:

"Bu Divanhane binasında dört cephenin mermer sütunlu giriş kısımları değiştirilerek yerinde bırakılıyor, ortaya üstü camlı alt ve üst tarafları büyük mermer sütunlarla süslü bir taşlık, bir şadırvan konuluyordu. Eski Divanhane Mescidi de, yeni bina içinde ve sokağa bakan cephenin ikinci katında tesis ediliyordu. Ayrıca yeni bina, deniz kıyısından çekilmiş ve dört tarafından da, toprak üstünde temellere dayandırılmıştı. Yeni Divanhane'nin üst katı deniz cephesi baştanbaşa Hünkâr Dairesi olarak ayrılmış, burası hamamı ve geniş salonları ile ayrıca süslü bir şekilde bezenmişti. Duvarlar, tavanlar kalemkâr Saksonya gibi yıldız telli ve Arabî yollu ve pasoları som yaldız olarak

işlenmişti. Salonların bir tezyinatı da, mermerden yapılmış şömineler, kırmızı bohem avizeler ve zevkle seçilmiş möbleler teşkil ediyordu.

Hünkar merdiveni de deniz cephesinde bulunuyor ve genellikle Sultan Aziz, filika ile yahut saltanat kayığı ile rıhtıma yanaşıp buradan kendisine mahsus kapıdan girerek dairesine çıkıyordu.

(...)Binanın diğer odaları da harem işiyle süslenmiş ve iyi eşya ile döşenmişti. Alt katta deniz üstünde Kasımpaşa köşesindeki odada bahriye nazırları otururdu. Diğer odalar Bahriye Daire Reisleri ve alakadar memurlar tarafından işgal edilmişti.

Divanhane binasının inşaatını üzerine alan Anastas Kalfa, taahhütlerini tamamen yerine getirememiş ve bu yüzden mahkemeye verilmiş ve evi de rehin edilmişti. Bu binanın inşası ile beraber eski meydanın düzenlenmesine de teşebbüs olunmuş, bina civarında bulunan dükkanların ve diğer yapıların Şehremaneti marifetiyle gösterilecek yerlere kaldırılması teşebbüsüne geçilmişti. 1869 yılında iskele meydanında, birçok dükkândan başka bir han ve değirmen de bulunuyordu." Ayrıca bkz. Ünlü, s. 223-224.

51655 ve 1656 yılları arasında Türkiye'de bulunmuş olan Fransız seyyah Jean Thévenot'un Türkçesi, *1655-1656 Türkiye* adıyla basılmış olan *Voyages de M. de Thévenot en Europe, Asie et Afrique* adlı eserinin *Voyage du Levant* adlı birinci kısmında, s. 158-159, "Divan nedir?" bölümünde şu ifadeler bulunmaktadır.

"Divan kelimesi sadece, daha önce bahsettiğim gibi salonların bir ucunda yer alan yarım ayak ya da bir ayak yüksekliğinde, bir halı ile örtülmüş seki değil, aynı zamanda bazı günler vezirlerin veya diğer memurların önemli işleri görüşmek için yaptıkları toplantı anlamına gelmektedir. Bu divan düzenli olarak haftanın dört günü toplanır. Sarayın ikinci avlusunda bu iş için ayrılmış bir salonda cumartesi, pazar, pazartesi ve salı günleri toplanan vezirler ve divanın diğer üyeleri sabahtan itibaren oradan ayrılmazlardı. Divan toplantısına katılanlar: vezirler, Kadıleşkerler (Kadıaskerler), Beylerbeyleri, Hükümdarın mührünü taşıyan ve resmi yazıları mühürleyen Nişancı, Defterdarlar burada görüşülenleri zapta geçiren Katipler, Kapıcıbaşı ve Çavuşbaşı, Divanhanenin girişini emniyet altına alırlardı. Burada devlet işleri görüşülür ve bütün davalar son olarak görüşülüp hükme bağlanırdı. Çünkü hangi millet ve dinden olursa olsun herkes orada dinlenirdi. En fakir olanı bizzat vezire şikayetini bildirmek ve ona dilekçesini vermek hakkına sahiptir. Vezir şikâyeti dinler ve adalete uygun kararını verir. Eğer dava borç ile ilgili ise vezir bir çavuş göndererek borçluyu buraya getirtirdi. Borç verenin en az iki şahidi olması gerekirdi. Borçlu orada borcunu ödemek zorundadır, aksi halde hapse atılır ve ödeyinceye kadar hapiste kalır. Eğer bu dava cinayet ile ilgili ise, itham edenlerin sağlam delil ve şahitleri varsa, suçlu ölüme mahkum edilirdi."

6 Mehmed Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü-I*, İstanbul, 1993, s. 456-457.

7 Bkz. Ünlü, *Bahriye'nin Haliç Serüveni, İstanbul'un Fethinden Son Divanhaneye*, İstanbul, Mart 2005, s. 226: Kuzey Deniz Saha Komutanlığı binası yanında denize kavuşan asıl ismi Kozluca ya da Kasımpaşa tarafındaki Deresi olan su yolu geldiği bölge ve kollara istinaden de Büyükpiyale, Baruthane-İplikçi-Dolapdere adlarını da almıştır.

8 Günümüzde Haliç'in iki numaralı köprüsü olarak niteleyebileceğimiz Atatürk Köprüsü'nün Beyoğlu ilçesinin ayağının bulunduğu bölge.

9 Orhan Şaik Gökyay, *Derviş Muhammed Zilli Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, 1995, İstanbul, s. 177.

10 Ali Haydar Alpagut, *Marmara'da Türkler*, İstanbul, 1941, s. 197: "Camialtı meydanı denilen saha

belki bu ilk Haliç tersanesinin kızaklarına tahsis edilmişti. (...) Hülasa I. (II. olmalı) Mehmed devrinde Haliç tersanesi Kasımpaşa deresi münsabından bugünkü Camialtı meydanına kadar geniş bir arazi işgal etmekte idi."

11 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, İstanbul, 1988, s. 396 "Yavuz Sultan Selim, Mısır seferinden avdetten sonra faaliyete geçmişti. İstanbul fethedileli yarım asrı geçtiği halde tersane namına Fatih Sultan Mehmed'in Haliç'te Aynalı kavak semtinde yaptırmış olduğu birkaç gözden başka bir şey yoktu. "; Prof. Dr. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara, 1992, s. 7'de: "Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethinden sonra, bir müddet Kadırga limanı tersane olarak kullanılmış, daha sonraları Haliç'in Aynalıkavak semtinde birkaç gözden ibaret olan Galata Tersanesi inşa edilmiştir" diyerek, İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın görüşünü zikretmektedir. Tersane'nin kuruluş yeri olarak Aynalıkavak diyen başka çalışmalar da vardır. Ör. Şakir Batmaz *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, (basılmamış doktora tezi) Kayseri, 2002, s. 123'de bu görüşe katılmaktadır. Aynalıkavak bölgesiyle ilgili olarak, *Katip Çelebi'nin Tuhfetül Kibar Fi Esfaril Bihar* (Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan) adlı çalışmasını günümüz yazı diline uyarlayan Orhan Şaik Gökyay çalışmanın II. cildinin 263. sayfasındaki 84 numaralı dipnotunda bu bağlamda şu tespiti yapmaktadır: "İlk tersaneyi Fatih Sultan Mehmed Haliç'te Aynalı-Kavak semtinde yaptırdı," der.

12 İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul, 2005, s. 49: "İstanbul'un fethi, Osmanlı Devleti'ni bir cihan devleti olma yoluna götürürken, Osmanlı denizciliğini de yeni bir merkeze kavuşturmuş oldu. Devletin yeni merkezi olan İstanbul, aynı zamanda Osmanlı denizciliğinin de üssü ve merkezi olarak gelişmeye başladı. Haliç'in durgun ve derin sularının son derece uygun olduğunu gören Fatih Sultan Mehmed, Kasımpaşa deresinin Hasköy tarafında bir tersane inşası için Kaptanıderyası Hamza Paşa'yı görevlendirdi. Böylece gemi inşa edebilmek üzere birkaç göz, cami ve Divanhaneden ibaret olan ilk tersane kurulmuş oldu."

13 Şehsüvaroğlu, s. 142: "İlk gemi Yalı Köşkü sahilinde yapılmış fakat denize indirilirken batmıştır. Bundan sonraki gemiler için inşa sahası olarak Kasımpaşa'da Zindanönü dediğimiz yer seçilmiştir."

14 Ünlü, s. 39.

15 Hüsnü Tengüz, *Kasımpaşa Tarihi*, s. 13.

16 Ünlü, s. 39.

17 Tengüz, s. 13.

18 Bkz. Ünlü, s. 39.

19 Gökyay, 180: "Kabri Meyyitzade, pederleri Eğri Gazasına müteveccih olduklarında valideleri hamileymiş pederleri eydür. 'İlahi gazaya' azimet itdim bu ehlim batnındakin sana emanet eyledim' diyüp sefere revane olunca bi emri'llah gürda vazı haml idüp ma'sum valdeyi merhumesinin memesine yetişüp emer. Pederi seferden selametle gelip ehlin su'al eder, 'Merhume oldı' dirler heman mutekid gazi eydür: 'ben anın karnındakin karhane sahibine emanet verdim, tiz ehlimin kabrini bana gösterin' diyüp derhal kabrine varup kulak tutar görse bir masum sedası istima olunup derhal gurun kapağın açıp görse bir can paresi valdesinin sağ memesin emer, asla çürümemiş. Pederi Hamdü sena edüp ciğer guşesin bağrına basıp hanesinde terbiye ider. Ulemayı fazilinden bir kimesne olup devleti Ahmed Han'da merhum olup yine valdesi canibinde defn edip üzerinde bir kubbeyi alisi vardır. Meyyitzade diyu ziyaretgahı has'uamdır."

20 Evliya Çelebi Seyahatnamesi, c. I, s. 416.
21 Gökyay, s. 180-181.
22 Ünlü, s. 40.
23 Gökyay, s. 177.
24 Gökyay, s. 178: "Eski Divanhane'de ibtida binası Ebul Feth Muhammet Han Cami ve ma'bedi muhtasar bir küçük camidir. Ve Yeni Divanhanede Süleyman Han Camii'i hâlâ bu iki cami huddamlarının vazifei mu'ayyeneleri tarafı padişahiden verilir selatin camileridir."
25 Eremya Çelebi Kömürciyan, *İstanbul Tarihi - VII. Asırda İstanbul*, Hazırlayan: Kevork Pamukciyan, İstanbul, 1988, s. 34.
26 *Geçmişten Günümüze Beyoğlu I*, İstanbul, 2004, s. 135.
27 Serkis Sarraf Hovannesyan, *Payitaht İstanbul'un Tarihçesi*, Çev. Elmon Hançer, 1997, İstanbul, s. 36-38
28 Şehnameci Seyyid Lokman, *Hünername*, 1584, Topkapı Sarayı Müzesi Kitaplığı, H. 1523
29 Piri Reis'in, *Kitabı Bahriye*'sinin, Köprülü Kütüphanesindeki nüshasından, II/171 428a.
30 Piri Reis'in, *Kitabı Bahriye*'sinin Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesindeki nüshasından, II/171 428a.
31 *Kitabı Bahriye*'nin Paris'teki National Library'de bulunan bir nüshasından alınmıştır.
32 Codex Vindobonensis 8626 National Bibliothek Viyana.
33 Ünlü, s. 91.

Nurcan Yazıcı*

OSMANLI DEVLETİ'NDE TERSANE-İ AMİRE MİMARLIĞI VE MİMARLARI

Türk denizcilik tarihi ile ilgili çalışmalar, dipnotlarda ve kaynakçada ancak bir kısmı zikredilebilen çok değerli araştırmacılar tarafından sürdürülmektedir. Konuyu görsel ve yazılı belgeler (Tersane-i Amire konusunda, siyakat yazısı ile yazılan Tersane-i Amire Muhasebe Defterleri, Yoklama ve Mevacib Defterleri ile diğer belli başlı arşiv kayıtlarının deşifre edilmesi ve değerlendirilmesiyle) ışığında aydınlatan çalışmalar, araştırmalar devam etmektedir. Konuyla ilgili kesin yargılara varmak, daha arşivlerde gün ışığına çıkmayı bekleyen birçok belgenin deşifresiyle mümkün olacaktır. Bu makalede, Tersane-i Amire mimarlığı kavramı ile Tersane-i Amire mimarları-mühendisleri hakkında, yayınlanmış bilgi ve belgelerle, ulaşılabilen bazı kaynaklar ışığında bir değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır. Yeni bilgi ve belgelerle konunun çok daha geniş bir şekilde ele alınabileceği kanısındayım.

Osmanlı Devleti'nin kuruluş ve gelişmesine paralel olarak denizcilik de gelişme göstermiştir. Kuruluş döneminde bir kara devleti görünümünde olan Osmanlı Devleti 16. ve 17. yüzyıllarda tam bir deniz imparatorluğu haline gelmiştir. II. Bayezid, Yavuz Sultan Selim, Kanuni Sultan Süleyman devirlerinde ve takip eden dönemlerde ciddi boyutlarda bir deniz donanması oluşturulmuştur. Donanmada 17. yüzyıl başlarında bir gerileme belirtisi görülmüşse de 1770 yılındaki Çeşme yenilgisine kadar, Osmanlı donanması Akdeniz'deki hâkimiyetini sürdürmeye çalışmıştır.

Denizcilik ve donanmaya dair her türlü faaliyetin sürdürüldüğü yer tersanedir. Ancak Osmanlı kaynaklarında 16. yüzyıla kadar tersane terimine rastlamıyoruz.[1] Düzenli ve büyük ilk Osmanlı tersanesi, Yıldırım Bayezid devrinde, 1390 yılında inşasına başlanan Gelibolu Tersanesi'dir.[2] Önce-

* Doktorant, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi araştırma görevlisi.

sinde de küçük ölçekli tersanelerin var olduğu bilinmekle birlikte bu tersane 16. yüzyılın başında, Tersane-i Amire'nin kurulmasına kadar Osmanlı'nın en önemli deniz üssü olmuştur. Tersane-i Amire kurulduktan sonra, ihtiyaç üzerine bazı dönemlerde burada gemi inşa edilmiş, tersane zaman zaman tamir görmüş, ancak 18. yüzyıl sonunda tamamen atıl kalmıştır. Osmanlı'nın diğer önemli tersaneleri İstanbul ve Gelibolu tersanesinden sonra üçüncü büyük tersane olan Sinop tersanesi ve İznikmid (İzmit), Samsun, Süveyş, Basra ile Rusçuk, Birecik tersaneleri gibi nehir tersaneleridir. Ayrıca birçok gemi inşa tezgâhı da mevcuttu ve bütün bu tersanelerle gemi inşa tezgâhları Tersane-i Amire kurulduktan sonra buraya bağlı olarak çalışmışlardır.

İstanbul'un fethinden sonra bir süre Kadırga Limanı tersane olarak kullanılmış, daha sonra da Haliç'te birkaç gözden ibaret olan ilk Galata Tersanesi inşa edilmiştir.[3] Bu tersanenin faaliyetini sürdürmesi için imparatorluğun kıyı bölgelerinden marangoz, gemici ve bu işle ilgili sanatkârlar/zanaatkârlar getirilmiştir. 15. yüzyıl sonlarında Galata tersanesinin bir merkez olarak gelişmeye başladığı, II. Bayezid devrinde de birkaç ilave yapıldığı bilinmektedir. Ancak bu küçük ölçekli tersane asıl gelişimini Yavuz Sultan Selim devrinde göstermiştir. Bu dönemde, Galata'dan Kağıthane deresine kadar olan bölgedeki tersane inşası 1515'te tamamlanmıştır. Galata-Haliç-İstanbul Tersanesi olarak da geçen Tersane-i Amire, devletin yıkılışına kadar bahriyenin merkezi, Osmanlı donanmasının merkez üssü olma özelliğini korumuştur. Osmanlı'nın ilk tersanesi olan Gelibolu'daki etkinlikler İstanbul tersanesine aktarılmış ve Yavuz Sultan Selim devrinde başlayan Tersane-i Amire'nin gelişimi, Kanuni döneminde ve sonrasında da 16. yüzyıl boyunca sürdürülmüştür. Tersane-i Amire'de, sayıları yıllara göre değişmekle birlikte tersane gözleri,[4] gemi ve tersane levazımatı, gemi inşa malzemelerinin muhafaza edildiği mahzenler, kalafatçılar, haddadlar gibi çeşitli sanat/zanaat kollarına ait kârhaneler (iş atölyeleri), kaptan paşa ve diğer yönetimle ilgili kişilerin odaları, idari hizmetlerin yürütüldüğü Divanhane, zindan ve buraya ait hamam, mutfak, çeşme, fırın, mescit gibi yapılarla Hasbahçe ve Kasr-ı Hümayun müştemilat içinde yer almış, buralara dönem dönem ilaveler yapılmıştır.[5]

16. yüzyılda İstanbul Tersanesi dünyanın en önde gelen tersanesi olmuştur. Osmanlı Devleti'nin baş tersanesi olan Tersane-i Amire'deki inşa faaliyetlerinin büyüklüğü 16.-17. yüzyılların büyük tersanesi olan Venedik Tersanesi ile kıyaslandığında anlaşılmaktadır. Örneğin 1583'te Venedik Tersanesi 11 büyük, 7 küçük kadırga yapımını tamamladığı halde Tersane-i Amire'de 12 baştarda, 1 kadırga yeniden inşa edilmiş, 11 baştarda ve 36 kadırga tamir edilmiştir.[6]

Tersane-i Amire'de donanmanın sefer hazırlığı içinde bulunduğu dönemlerde yoğun bir inşa faaliyetinin olduğu, diğer zamanlarda ise 17. yüzyılın ortalarına kadar her yıl 40 kadırganın inşasının kanun gereği olduğu bilinmektedir.[7] Başta Gelibolu ve İstanbul tersaneleri olmak üzere Karadeniz, Akdeniz ve Marmara sahillerindeki diğer küçük ölçekli tersanelerde de gemi yapılırdı. İhtiyaca binaen ana tersane dışında yapılacak gemilerin sayısı, çeşidi o bölgenin kadısına bildirilir ve bitirileceği süre de söylenirdi. İnşaat için gerekli malzeme, mimar ve ustalar ya oradan temin edilir, ya da İstanbul'dan gönderilirdi.[8]

Tersane-i Amire'nin ihtiyacı olan malzeme Osmanlı topraklarından karşılanıyordu. Özellikle kereste, tersanenin bulunduğu bölgeden temin ediliyordu. Tersane-i Amire'nin kerestesinin büyük çoğunluğu ise Kocaeli bölgesinden karşılanıyordu. Ayrıca Osmanlı topraklarında uygun bulunan kereste de tersane için bekletiliyordu.[9]

Osmanlı donanmasında kürekli ve yelkenli olmak üzere iki grup gemi kullanılmıştır. 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kürekle işleyen çekdirme tipi gemiler ikinci plana düşmüş, yerine ilk defa 1644'te yapılan yelkenli gemiler, yani kalyonlar inşa edilmeye başlanmıştır. Osmanlı gemileri harp ve nakliyede kullanılmalarına göre de ayrılmıştır. 19. yüzyılda buharlı gemiler çağı başlamış, 1827'de getirilen ilk buharlı gemi ile 1829'dan itibaren Osmanlı Bahriyesi'nde de buharlı gemiler yapılmaya ve kullanılmaya başlanmıştır.

Osmanlı Devleti'nde bahriye hizmetlerinde bulunanlar donanma ricali, Tersane-i Amire ricali ve Tersane-i Amire halkı olarak gruplanabilir. Bütün bunların idari ve askeri sorumluluğu, Osmanlı bahriyesinin de en üst yöneticisi olup idari ve askeri işlerle ilgili sadece sadrazam ve padişaha

karşı sorumlu olan kaptan paşaya aitti. Donanma ve Tersane-i Amire ricali idari hizmetlerden sorumluydu. Tersane-i Amire ricali, Tersane-i Amire emini ile maiyetindekiler, Tersane-i Amire kethüdası, Tersane-i Amire ağası, gemilerle ilgili diğer görevliler ile Tersane-i Amire'deki din görevlileri ve diğer personeldir. Harc-ı hassa reisleri (gemi kaptanları), azablar, neccar (marangoz), kalafatçı gibi muhtelif mesleklere mensup sanatkârlar ve burada görevli diğer bütün çalışanlara Tersane-i Amire halkı denir. Tersane-i Amire halkının mevcudu senelere göre değişiklik göstermekle birlikte, 16. yüzyıl ortalarında 1800, ikinci yarısında 2652, sonunda da 2364'tür;[10] 17. yüzyılın başında 1003 olan rakam aynı yüzyıl sonunda ve 18. yüzyıl başında 726'ya kadar düşmüştür.[11]

Tersane-i Amire halkı arasında geçen sanatkârlar[12] gemi inşa ve tamiri ile buradaki alanlarıyla ilgili işlerde çalışan grubu oluşturmaktaydı. Bunlar neccar (marangoz), kalafatçı (gemilerin kalafat işlerine bakan ve ziftlemeden sorumlu kişi), paru-traş (kürek yontan), haddad (demirci), meremmetçi (gemi, mahzen ve müştemilatın tamirinde çalışanlar), tuc-ger (makara tucu dökmek ve tucdan makara yapmakla görevli kişi), makaracı, üstüpücü (gemi tahtalarının aralıklarını üstüpü ile dolduranlar), kumbaracı (bir mermi olan kumbarayı havan topu veya elle atanlar) gibi meslek gruplarından oluşuyordu.[13] Bunların Tersane-i Amire'de kârhanelerinin olduğu, buraların tamir ve inşa kayıtlarından anlaşılmaktadır. Ayrıca Tersane-i Amire'de, muhtemelen gemi nakışlarından sorumlu, kayıklarla kalyonların boya ve nakışlarını yapan nakkaşlar için ayrı bir nakkaşhane olduğu da bilinmektedir.[14] Tersane-i Amire halkı içinde en fazla sayıyı oluşturan bu grupta 16. yüzyılın ilk yarısında tersane halkı içinde mevacib alanların sayısı 84-89 arasında değişirken, 17. yüzyıl başında 1003 olan toplam mevcudun 838'ini oluşturmaktadır.[15] Bu sayı aynı yüzyılın sonunda 118'e kadar inmiş, bunda daimi kadro yerine dışarıdan ücretli eleman alınması etkin olmuştur.[16] Nitekim bunlar 19. yüzyılda Tersane-i Amire halkı arasında sayılmayıp maaşlı personel yanında, ücretli olan amele sınıfına dahil edilmişlerdir. Bu yüzyılda iş yoğunluğuna göre ücretli çalıştırılan ve sayıları değişen sanatkârların sayısı 1844'te 135, 1850'de ise 392'dir.[17] Tersane-i Amire'de çalışan sanatkârların büyük çoğunluğunu 16. yüzyılda kalafatçılar oluştururken, sonra-

sında çoğunluğu oluşturan neccarlar (marangoz), acemioğlanları arasından seçilip ulufeli olarak çalıştırılmışlardır. Acemioğlanlarının çeşitli sanatları öğrendiği, Mimar Sinan'ın da acemioğlanlığı döneminde neccarlık öğrendiği ve yeniçeriliği sırasında da Van Gölü üzerinde üç kadırga inşa ettiği, hatta kaptanlığını da kendisinin yaptığı bilinmektedir.[18]

Tersane-i Amire halkı içindeki sanatkârlar yeterli gelmediği dönemlerde, çeşitli bölgelere çavuşlar gönderilerek bunlar toplatılıp, ücretli olarak da çalıştırılıyordu.[19] Tersane-i Amire için Gelibolu'dan marangoz celbi,[20] yeniden inşası kararlaştırılan gemiler için gerekli marangozların celbi ile Tersane-i Amire'ye gönderilmeleri[21] son dönemde de bunun devam ettiğini göstermektedir. Aynı yöntem imar işlerinde de geçerliydi. Özellikle büyük inşaatlarda dışarıdan birçok usta ve sanatkâr çalıştırılmıştır. Ayrıca hassa başmimarının elinde birtakım isim listelerinin bulunduğu, ihtiyaç olduğunda bunların ilgili yerlerin kadısından isimle istendiği de bilinmektedir. Tersane-i Amire halkı haricinde temin edilen sanatkârların büyük çoğunluğunun gayrimüslim olduğu da bilinmektedir.[22]

Osmanlı Devleti'nde İstanbul'daki Tersane-i Amire dışındaki tersanelerde inşa edilen gemilerin mimar, neccar vb ihtiyaç duyulan elemanları genelde merkezden gönderilirdi.[23] Örneğin 1571-72'de Birecik'teki tersanede yapılan 250 asker gemisi ile 150 zahire gemisinin yapımı için 1 mimar, 4 neccar, 3 kürek yontucu, 2 kalafatçı ve 1 demirci, maaşları Galata emini tarafından ödenmek koşuluyla İstanbul'dan Birecik'e gönderilmiştir.[24] Gemi yapımında her gemi yapılan yerin ormanlarından ve gemi inşa eden ustalarından da yararlanılmıştır.[25]

Gemi yapımıyla uğraşan, tersane ve donanmanın mimarlık ihtiyacını karşılayan mimarlar "Tersane mimarları" olarak bilinmektedir. Tersane mimarlığı kavramı, Tersane-i Amire'nin kuruluş ve gelişmesiyle paralel gibi görünmez. Tersane ile ilgili yayınlanan verilerde, Tersane-i Amire ricali, Tersane-i Amire halkı, Tersane-i Amire sanatkârları arasında tersane mimarları yer almaz. Yayınlar ve belgeler, Tersane-i Amire'de çalışan mimarların başlangıçta ayrı bir teşkilat içinde olmayıp, Osmanlı Devleti'nin mimarlık teşkilatı olan, İstanbul'un fethinden hemen sonra kurulup II. Bayezid döneminde sistemli bir hale getirilen ve çok genel tanımlamayla im-

paratorluğun her türlü yapım-onarım işlerini üstlenmiş olan Hassa Mimarlar Ocağı'na bağlı olduklarını gösterir. Dolayısıyla Tersane-i Amire'de çalışan mimar-mühendisler, doğrudan Hassa Mimarlar Ocağı'nın başındaki kişi olan ser-mimaran-ı hassa/ hassa başmimarına bağlı olarak, onun yönetimi ve denetimi altında çalışmışlardır. 1533-34 tarihli Cemaat-ı Mimaran listesinde 12. sırada 50 yevmi ile maaş alan Portekizli Kaptan Françesko'nun[26] gemi inşasıyla ilgili işlere bakmakla yükümlü kişi olması muhtemeldir. Aynı isim 1537 tarihli listede 6. sırada 60 yevmi maaş almaktadır.[27] 1. sırada yer alan mimarın 23 akçe aldığı listelerde Portekizli Kaptan Françesko'nun 50-60 akçe yevmiye alması dikkat çekicidir. 1534 tarihli Venedik Balyosu D. Ludovisi ile 1553 tarihli B. Navagero'nun raporları da bu dönem Osmanlı Devleti'nin deniz gücü ve gemi inşasında çalışanlar hakkında verdikleri bilgilerle dikkati çekmektedirler.[28] Ludovisi, Osmanlı donanmasında özel gemi yapımcılarının olmamasını eksiklik olarak nitelendirmekte, bu dönemde 24 kadar marangozun limanda çalıştığını belirtmekte ve burada çalışan bazı İtalyan gemi ustalarından, isimlerini vererek bahsetmektedir. Navagero ise gemi imalatçıları diye adlandırdığı gemi ustalarıyla ilgili verdiği bilgide, bunların Mikele Beneko isimli bir liderlerinin olduğunu söylemekte, başka üç ya da dört tane daha ustaların olduğunu eklemektedir.[29] Bu bilgiler, en azından 16. yüzyılda İstanbul'da gemi inşa işinde gayrimüslimlerin istihdamının daha yaygın olduğunu göstermektedir ki gemi inşasıyla ilgili usta ve marangoz sağlanmasında da bunların ağırlıkta olduğu bilinmektedir. 17. yüzyıl ortalarına ait bir belgede,[30] Girit Seferi'nin başladığı 1645 yılında Tersane ve Kasr-ı Hümayun'da 30 günde inşa edilen 10 kadırganın, mimar Abdullah Kaptan nezaretinde 20 neccar, 13 benna, 8 burgucu tarafından yapıldığı belirtilmiştir. Burada bennaların da gemi yapımında çalışması dikkat çekicidir. Adı geçen mimar Abdullah'ın ise Hassa Mimarlar Ocağı'na dahil olup olmadığını tespit etmek zordur. 17. yüzyıla ait Hassa Mimarlar Ocağı listelerinde[31] aynı tarihlere tekabül eden birçok Abdullah isimli mimar vardır.

Tersane-i Amire Mimarları adı altında ayrı bir yapılanma muhtemelen 18. yüzyılda gerçekleşmiştir. 18. yüzyılın başında, Tersane-i Amire teşkilatının genişletilmesine paralel olarak Tersane-i Amire başmimarlığı da

oluşturulmuş olmalıdır. Ancak bunların Tersane-i Amire ile ilgili yapılanma içinde geçmemesi en azından maaşlarını buradan almadıklarını göstermektedir. 1728 (H.1141) tarihli, Dimitri'nin cizyeden affına dair bir belgede, Dimitri isimli gayrimüslim tersane-donanma başmimarı olarak geçmektedir.[32] Hassa Başmimarı Mehmed Emin'in 1761 tarihli arzı ile Tersane-i Amire başmimarı Salih Kalfanın ölümü üzerine, yerine ikinci mimar Ömer Kalfa'nın getirilmesi,[33] sistemin Hassa Mimarlar Ocağı dahilinde, hassa başmimarının kontrolünde ve aynı şekilde işlediğini gösterir. Nitekim hassa başmimarının yerine, bazı istisnalar dışında mimar-ı sani'nin getirildiği bilinmektedir. Tersane halkı ve ricali sayıldıktan sonra tersane başmimarlığından bahseden Uzunçarşılı, gümüş asalı olan Tersane-i Amire başmimarının maiyetinde mimarlar ve marangozlar olduğunu belirtir. 18. yüzyılın ikinci yarısında tersane başmimarının maiyetinde 10 mimar ve 4 marangoz vardır.[34] Bütün bunların yanında, buradaki sanatkârlar dışında Tersane-i Amire'de yeni gemi inşası veya tamiri gerektiğinde İstanbul, Galata ve civar adalardan amele ve usta toplatılarak çalıştırıldığı da bilinmektedir.[35]

Başlangıçta donanma inşası için lüzumlu olan kerestenin temini de Hassa Mimarlar Ocağı'nın görevi iken bu görev tersane teşkilatı genişletilince tersane mimarlığına verilmiştir.[36] Örneğin 1566'da inşa edilecek 4 mavna gemisinin ağaçlarının Varna'dan kesilip Tersane-i Amire'ye gönderilmesi başmimar Sinan'ın emriyle hassa mimarlarından Mustafa'ya verilmiştir.[37] Gemi inşa malzemesinin temininden de hassa başmimarının sorumlu olduğu; 1603'te yabancı ülkelere yapılan kereste sevkıyatını haber alan başmimarın meseleyi tetkiki, Tersane-i Amire'ye gerekli olan malzemeye el konması mimarbaşına emrolunmasından anlaşılmaktadır.[38]

Hassa başmimarının Tersane-i Amire'deki mimari işlerden de sorumlu olduğu, 1651 tarihli mimarbaşına yazılan hükümden anlaşılmaktadır. Batan bir kalyonun suyunun boşaltılması için tulumbacı, kalyonun üst kısmını bozmaları için neccar göndermesi hassa başmimarından istenmiştir.[39]

Tersane-i Amire'deki binaların inşaat ve tamirat işlerinin, en azından 1831'de Hassa Mimarlar Ocağı kaldırılıncaya kadar bu ocak tarafından sürdürüldüğü, konuyla ilgili belgelerden anlaşılmaktadır. 1664'te eski tersane zindanının yerine yapılacak olan yeni zindan için başmimarın keşfi;

1675'te hassa başmimarı Ahmed Ağa'nın kereste mahzeninin keşif ve tamirini yapması; 1681'de başmimar İsmail Ağa tarafından kalafatçı kârhanelerinin keşfi ve tamiri gibi örneklere başka örnekler de eklenebilir.[40] 1779'da Tersane-i Amire'deki bazı ambarların ve humbara mahzeninin tamiriyle ilgili keşif raporu, dönemin başmimarı Mehmed Tahir Ağa tarafından hazırlanmıştır.[41] 18. yüzyıl sonunda iki dönem başmimarlık yapmış olan Mehmed Arif Ağa (1791-1793, 1796-1800) 1792'de, Tersane-i Amire'deki Emin Köşkü ve Esir Zindanı'nın tamiratını yapan kişidir. Aynı başmimar döneminde Tersane-i Amire'de inşa edilmiş olan büyük havuzun yapımına başlanmadan önce, yapım aşamasında Mimar Ağa incelemeler yapmış ve görüş beyan etmiştir.[42] 1815-1820 arası hassa başmimarı olan Ali Rıza Bey, 1815'te Tersane'deki hapishane ve tersane kethüdası dairelerinin tamirini yapmıştır. 1820-1824 arası başmimarlık yapmış olan Mehmed Rasim Ağa, Tersane-i Amire'de 1821 yılında bir değirmen ve bir zahire ambarı inşa etmiştir. 1822'de yapımına başlanan tersanedeki havuz da 1825 yılında başmimarlığa getirilecek olan Seyyid Abdülhalim Efendi'nin katkılarıyla yapılmıştır. Bütün bu örnekler Tersane-i Amire'deki binalarla ilgili inşaat ve tamiratların, devletin resmi mimarlık kurumu olan Hassa Mimarlar Ocağı tarafından sürdürüldüğünü göstermektedir.

18. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı donanması kötü durumdadır. 7 Temmuz 1770 tarihinde Çeşme'de Osmanlı donanmasının, Cebelitarık'tan geçip Akdeniz'e inmiş olan Rus filosu tarafından yakılması, 1571 İnebahtı yenilgisinden sonra Osmanlı donanması için ikinci bir yıkım olmuştur.[43] Bonneval adlı Fransız kaptanın bu dönem Osmanlı donanması hakkında hükümetine yolladığı raporda tersane ve donanmanın vehameti açıkça ortaya konmaktadır.[44] Bu tarihten sonra donanmadaki açık, yabancılar, özellikle Fransızlar yardımıyla giderilmeye çalışılmışsa da 1768-74 Osmanlı-Rus savaşının devam ediyor olması bu girişimleri başarısız kılmıştır. Osmanlı bahriyesiyle ilgili ilk ciddi girişim 1775'te olmuştur. Bunlardan önce, 17. yüzyıl sonunda bütün devlet kurumlarında zorunlu ıslahat girişimlerinin gündeme gelmesiyle Osmanlı bahriyesinde de Kaptanıderya Mezamorta Hüseyin Paşa'nın hazırladığı, fakat 1701'de ölümünden sonra ilan edilen kanunname ile birtakım düzenlemelere gidilmiştir. 1701 Kanunnamesiyle

kaptanpaşalık ve diğer deniz işlerinin denizcilikten yetişenlere verilmesi esas alınmış, Avrupa'da savaş gemiciliğiyle ilgili gelişmeler takip edilerek yelkenli gemi, yani kalyondan oluşan donanma devri başlatılmıştır.[45]

18. yüzyıl sonunda, Osmanlı'nın bütün kurumlarında değişimin kaçınılmazlığı, ilk olarak askeri ve teknik alanda görülecektir. Yeni askeri teknik eğitim kurumlarının kuruluşunda, Avrupa'dan, özellikle Fransa'dan gelen kişilerin istihdam edilmesi, bu kurumların oluşmasında doğal olarak Avrupa ve özellikle Fransa'nın etkili olduğunu gösterir. İlk olarak mühendishanelerin çekirdeğini oluşturacak olan Hendese Odası/Hendesehane, Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa'nın isteğiyle 29 Nisan 1775 yılında açılarak eğitime başlar ve Küçük Hüseyin Paşa'nın layihasında da belirttiği gibi 1776 yılında bir müessese halini alır.[46] Avrupa kaynaklarından yararlanılarak eğitim yapılan ilk Osmanlı müessesesi olan hendesehane Osmanlı'da denizcilik ve donanmayla ilgili ilk eğitim kurumudur. Tersane'nin Darağacı mahallinde, eski kadırgaların çekildiği gözlerden birinde açılmış olan Hendesehane'nin ilk hocası Cezayirli Seyyid Hasan'dır.[47] Baron de Tott'un nezaretinde ve Kermovan'ın idaresinde açılan hendesehanenin eğitim kadrosunda Campbell Mustafa Ağa da vardır. Eğitim için tedarik edilen kitap listesinde denizcilik, gemi inşası ve matematik konularında kitapların bulunduğu bilinmektedir.[48] Hendesehane, 1781'den itibaren mühendishane olarak da geçmeye başlar ve bu dönemde donanmaya ikinci kaptan olarak tayin edilen Seyyid Hasan Hoca'nın yerine Seyyid Osman Efendi getirilir. Tek odalı ve yetersiz bu mekân, 1784'te sadrazam Halil Hamid Paşa'nın girişimleriyle tekrar ele alınmış, Tersane Emini Ataullah Efendi tarafından tersane zindanı yanında yeni bir bina inşa edilerek okul buraya nakledilmiştir. Bu dönemde okulun eğitim programı da gözden geçirilmiş, yabancı eğitmenler getirilmesine rağmen okulda sistemli bir eğitim verilememiştir. 1788'de Fransız eğitimciler memleketlerine dönmek zorunda kalmışlardır.[49]

1792'de Küçük Hüseyin Paşa kaptanıderyalığa getirildiği zaman ilk olarak Tersane Mühendishanesi'ni ele almıştır. 1792'de Tersane Mühendishanesi'ne yeni bir nizam verilmiş ve tersane liman reisliğine bağlanmıştır.[50] Burası gemi inşa, haritacılık ve coğrafya eğitiminin verildiği bir bahriye mü-

hendishanesi haline getirilmek istenmiş, Fransa'dan çağrılmış olan gemi inşa mühendisi Jacques Balthasard le Brun 1793'te mühendishanenin başına getirilmiş ve gemi inşa dersleri verilmeye başlanmıştır. Brun, Kaptanıderya Gazi Hasan Paşa'nın isteğiyle gemi inşa işinde çalışmak üzere Fransa'dan gönderilmiş, beraberinde gemi inşa ustası Jean Baptiste Benoit, kalafatçı Alexis Guez, burgucu M. Desulier ve Benoit'in marangoz oğlundan oluşan bir ekiple İstanbul'a gelmiş ve Eylül 1793'te göreve başlamışlardır.[51] Kaptanıderya Küçük Hüseyin Paşa'nın 26 Ocak 1797 (H. 27 Recep 1211) tarihli layihasında tersane mühendishanesinin gemi inşaiye ve seyr-i sefain sınıflarına ayrıldığı belirtilmektedir. Açılan gemi inşaiye sınıfının hocalığını Brun üstlenmiş, Ahmed Hoca, Brun'un 1. halifesi, Seyyid Mustafa da 2. halifesi olmuştur. Buraya 10 kadar da talebe alınmıştır.[52] Bu layihada, gemi yapımına vakıf kimseler yetiştirmek amacıyla hendesehanede yetişmiş olan Molla Mustafa Hoca'nın teşvik edilmesi istenmiştir. Burada gemi yapımıyla ilgili uygulamalı dersler de verilmiştir. Gemi inşaiye sınıfının yanında açılmış olan seyr-i sefain sınıfının hocalığına da Hasköy Mühendishanesi'nden Seyyid Osman Efendi getirilmiş, yardımcısı da Fransız mühendis Parale olmuştur. Parale ülkesine dönünce Osman Hoca'nın yardımcılığına 1804'te öğrencilerinden Ahmed Kaptan getirilmiş, 1805'te de Gelenbevizade Mehmed Emin Efendi eğitim kadrosuna alınmıştır. 1799'da Brun görevinden ayrılınca tersane mimarlığı görevi, mühendishanedeki gemi inşa derslerini yürüten gemi inşa ustası/mühendis Benoit'ya verilmiştir.[53] 1805'te gemi inşaiye sınıfının eğitim kadrosunda, Brun'un yanında yetişmiş olan Ahmed Kaptan, Mustafa Hoca (Büyük Seyyid Mustafa) ve Ali Hoca vardır. Mustafa ve Ahmed hocalar İstanbul dışındaki tersanelerde de gemi inşasıyla meşgul olmuşlardır. 1805'te Tersane Mühendishanesi'nde seyr-i sefain talebesi mühendis ünvanlı 30, gemi inşaiye talebesi ise 10 iken sonra 20'ye, seyr-i sefain talebesi de 35'e çıkarılır. Seyr-i sefain talebeleri harp gemilerinde çalışıp sınavla kaptanlığa kadar yükselirken gemi inşaiyeden mezun olanlar gemi mimarlığı yapacaklardı.[54] Gemi inşaiye ve seyr-i sefain sınıflarından oluşan Bahriye Mühendishanesi 1821 Kasımpaşa yangınında yanar ve öğrenciler Tersane'nin Parmakkapı'daki errehane (bıçkı) binasına nakledilir. İhtiyacı karşılamayan binadan 1834'te Heybeliada'daki bahriye

kışlasına geçilir. Fakat başarısız olunur. Sonunda tersanenin arkasındaki tepe üzerinde bulunan Kaptan Paşa konağı yıkılıp yerine, dönemin Ebniye-i Hassa Müdürü Abdülhalim Efendi tarafından 1838'de tamamlanan Deniz Mühendishanesi (bugünkü Deniz Hastanesi) yapılır ve 1851 yılına kadar burada eğitim devam eder. 1851'de Heybeliada Bahriye Kışlası okul haline getirilerek tekrardan buraya nakledilir.[55]

III. Selim (1789-1807) döneminde bahriyede eğitim ve öğretime dair yapılan bütün bu yeniliklerin yanında, tersane ve donanmada da birçok idari düzenleme yapılmış, bunlar sonrasında da devam ettirilmeye çalışılmıştır. 1804'te Osmanlı Bahriyesi'ne birçok düzenleme getiren kanunname çıkarılmış, bu kanunnameyle Tersane Eminliği kaldırılarak Umur-ı Bahriye Nezareti kurulmuş ve masrafları Hazine-i Amire'den karşılanan Tersane-i Amire'nin hazinesi müstakil hale getirilmiştir. 1805 ve 1806'da bu kanunnameye ekler yapılmıştır.[56]

1808'de II. Mahmud tahta çıktığında Umur-ı Bahriye Nezareti kaldırılıp Tersane Eminliği tekrar kurulmuş, ancak bir süre sonra Tersane Eminliği de kaldırılarak yerine, aslında isim değişikliğinden ibaret olan Tersane veya Bahriye Müsteşarlığı kurulmuştur.[57] 1827'deki Navarin yenilgisi bahriyede yapılan çalışmaları sekteye uğratmıştır. II. Mahmud döneminde tersanedeki büyük havuz tamir edilmiş, 1822'de yapımına başlanan kâgir havuz da bu dönemde tamamlanmıştır.

Türk denizcilik tarihi açısından önemli bir olay da 1830 yılında Amerika ile yapılan Türk-Amerikan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Sefain Antlaşması'dır. Tersane-i Amire'de Amerikan harp gemileri modelinde gemiler yapılmasını sağlayacak teknik yardımlarda bulunma taahhütünü de içeren bu antlaşmayla Amerikalı gemi inşa mühendisi Henry Eckworth İstanbul'a gelerek Tersane-i Amire'de çalışmaya başlamıştır. Bir süre sonra ülkesine dönünce yerine mühendis Forster Rhodes gönderilmiştir. Bu dönemde Amerikalı mühendislerle Tersane-i Amire'de birçok harp gemisi inşa edilmiş ve 1830-39 arası Türk-Amerikan ilişkileri neticesinde Türk denizciliğinde önemli aşama kaydedilmiştir. Ancak II. Mahmud'un ölümüyle bu faaliyetler durmuş; Amerikalı mimar/mühendis ve ustalar ülkelerine dönmek zorunda kalmıştır.[58]

Tanzimat'ın ilanıyla birlikte, 1841'de kaldırılacak ve 1845'te tekrar kurulacak olan ilk Bahriye Meclisi/Tersane-i Amire Meclisi 25 Ocak 1840'ta kurulmuştur.[59] Böylece tersane ve donanma işlerinde daha sistemli hareket edilmiştir. Bu meclisin kurulmasıyla bahriyede yapılacak ve yapılması düşünülen bütün konular meclis kararından sonra Kaptan Paşa'ya sunulurdu. Tersane-i Amire'de ve donanmada tamire muhtaç gemilerin tespitini tamirat başmimarı ile emrindeki diğer mimarlar yapar ve Bahriye Meclisi'ne bildirirdi. Meclis, başmimarın verdiği bilgileri inceleyerek uygun görürse kaptan paşaya havale ederdi. Gemi inşası için ihtiyaç duyulan kerestenin sağlanması da Bahriye Meclisi'nin görevlerindendi.[60]

1845'te Tersane-i Amire Nezareti'nin kurulmasıyla Tersane-i Amire nazırı ücret ayarlama, memur tayini konusunda yetkili olmuş, bir nevi tersane emininin yaptığı işleri yapmıştır. Ancak kararlar kaptan paşanın onayıyla olurdu. Tanzimat döneminde Tersane-i Amire'de çalışanlar arasında Fenn-i İnşaiye Mühendishane hocaları ile Tersane-i Amire havuz mimarları da sayılmıştır; bunlar maaşlarını Tersane-i Amire hazinesinden alırlardı. Tersane-i Amire'de maaşlı personel yanında, sanatkârların da dahil olduğu, ücretli olan amele sınıfı da vardı.[61]

1858'e kadar liman işlerini liman reisi, gemi yapım işlerini de tersane başmimarı vasıtasıyla yürüten Bahriye Meclisi, inşaiye ve liman meclisleri kurulmasıyla meclisin bünyesinden ayrılmıştır.[62] Tersane başmimarı ve tamirat başmimarı tarafından yürütülen gemi inşa işleri aynı yıl (1858) kurulan İnşaiye Meclisi'ne bırakılmıştır. 1864'te Meclis-i İmalat-ı Bahriye olan bu mecliste tersane başmimarı da yer almıştır. Bu meclis, kadrolarındaki bazı değişikliklerle devletin sonuna kadar varlığını sürdürmüştür.[63]

1849'da tersane ve donanmayla ilgili meseleleri içeren yeni bir Bahriye Nizamnamesi oluşturulmuş, zaman zaman bu nizamnameyi tamamlayıcı mahiyette talimatname ve nizamnameler çıkarılmış, 1879-80'de de bu nizamname yerini Bahriye Kanunnamesi'ne bırakmıştır. Bahriye nizamnamesiyle birçok görev ve sorumluluk arasında Tersane-i Amire'de tamirat başmimarının görevleri de belirtilmiş, havuzlardaki gemilerin tamirinde kullanılacak kereste ve diğer malzeme hususu ile amelelerin çalışmaları konuları tamirat başmimarına verilmiştir.[64]

1867'de kaptanpaşalık müessesesi kaldırılıp yerine Bahriye Nezareti kurulmuştur. Bu nezaret 1804'te Tersane Eminliği yerine kurulandan farklıdır. Bu nezaret bünyesinde oluşturulan meclislerle idari ve askeri işler ayrılmıştır.[65]

Tersane ve donanmadaki bu değişim ve yeni yapılanma süreci, devletin diğer kurumlarında da mevcuttur. 18. yüzyıl sonu, 19. yüzyıl başında, çok genel anlamıyla devletin bütün imar ve inşa faaliyetlerinden sorumlu kurum olan Hassa Mimarlar Ocağı da kötü durumdadır. Hassa Mimarlar Ocağı'nın düzeninin bozulması 17. yüzyıl ortalarına kadar gitmektedir. 18. yüzyıl boyunca da ocağın düzenindeki bozulma artmıştır. III. Selim döneminde teşkilattaki bütün mimar halifelerinin Hasköy Mühendishanesi'ne devamları istenmiş, ancak bu girişimler de başarısız olmuştur. Hassa Mimarlar Ocağı 1831'de kaldırılarak yerine Ebniye-i Hassa Müdürlüğü kurulmuştur.

Tersane-i Amire mimarlığıyla ilgili, Cemaat-ı Mimaran listeleri ve 17. yüzyıl ortalarında geçen mimar Abdullah Kaptan ismi dışında "Tersane-i Amire Başmimarı" ibaresiyle ulaşılabilen isim 1728 tarihli, Tersane-i Amire başmimarı Dimitri'dir. 1748'de tersanede padişahın hilat vermesiyle ilgili isim listesinde başmimar ve mimar Mehmed Kalfa adı geçmektedir.[66] 1761'den önce Tersane-i Amire başmimarı Salih Kalfa'dır. Bu tarihte ölen Salih Kalfa'nın yerine ikinci mimar Ömer Kalfa, Tersane-i Amire başmimarı olmuştur. 1791, 1793 ve 1795[67] yıllarında Tersane-i Amire başmimarı olarak İsmail Kalfa'nın adı geçmektedir.[68] 1826 (H.1242) tarihli, tersane hazinesinden maaş verilmesiyle ilgili belgede Tersane-i Amire sabık başmimarı olarak Mustafa Ağa'nın adı verilmektedir.[69] 1832'de Bendereğli'de yapımına başlanan, 1836'da tamamlanıp İstanbul'a getirilen 3 ambarlı kalyonun başmimar Mehmed Efendi'nin ölçüsüne göre kurulduğu, ölümü üzerine mimar Mehmed Halife ile mühendis Ali Efendi tarafından tamamlandığı bilgisi[70] bu tarihlerde Tersane-i Amire başmimarının Mehmed Efendi olduğunu gösterir. 1838 (H.1254) tarihli bir belgede sabık başmimar Ali Efendi'nin ve 19. yüzyıl başında mühendishanede gemi inşaiye kısmında mühendis olarak geçen Manol'un[71] bu tarihte inşaat başmimarlığından tamirat başmimarlığına tayin olunmasıyla ilgili bilgi verilmektedir.[72] 1855 (H. 1272) tarihli belgede, Tersane-i Amire başmimarı olarak vefat etmiş olan Mehmed Bey'in adı verilmek-

tedir.[73] Aynı yıl Bahriye Meclisi azasından Miralay Süleyman Bey'in Tersane-i Amire başmimarlığına tayini yapılmıştır.[74] 1866'da (H.1283) Tersane-i Amire başmimarı Süleyman Bey'in vefatı üzerine inşaiye zabitanından Ahmed ve Hasan Beylerden hangisinin layık olduğunun anlaşılmasından sonra başmimarlığa tayinin yapılmasına dair düşüncelerin ifade edildiği belge,[75] aynı zamanda bu dönemde tersane başmimarlığına tayinlerin nasıl yapıldığı hakkında da fikir vermektedir. 1906'da (H.1324) Tersane-i Amire başmimarı Yanko Bey'dir[76] ve 1907'de Tersane-i Amire başmimarlığı ve müfettişlik görevlerinden affi istenmiştir.[77]

Osmanlıda Tersane-i Amire mimarlığında, özellikle son dönemde yabancıların başı çektiği, 18. yüzyıl sonlarından itibaren Fransız, İsveç, İngiliz mimar ve mühendislerin Osmanlı bahriyesi hizmetinde bulundukları, özellikle gemi inşasında önemli rol oynadıkları bilinmektedir. Tersane-i Amire'de istihdam edilen Fransız başmühendis Brun ve mimarı Benoit,[78] İngiliz mimarı Sportunf,[79] Amerikalı gemi inşaiye mimarı Roz,[80] İsveçli mühendis Klenberg ve Lokrinini,[81] havuz mühendisi İsveçli Rhode,[82] Fransız Yakom, Venedikli Yuzüp, İsveçli mimar Kalgran, Velson[83] bunlardan bazılarıdır. Bunlara 1830-1839 arasında Tersane-i Amire'de çalışan Amerikalı gemi inşa mühendisi Henry Eckworth ile mühendis Forster Rhodes'i de eklemek gerekir. Bunların yanında, mimar Karayorgi, mimar Anton, mimar Dimitri, mimar Papaço, Venedikli Jozef, Nevsim Kalfa ve Nikoli Kalfa[84] 1789-1796 arasında Tersane-i Amire'de faaliyet göstermişlerdir.[85] Fevziye kalyonunu yapan mimar Ali Efendi,[86] Tersane-i Amire mimarlığından emekli Uzun Mehmed,[87] Mimar Ali Kalfa,[88] Tersane-i Amire mimarlarından Genç Ali Kalfa[89] ile Tersane-i Amire mühendisi Rıza Efendi,[90] Hammad, Hasan Siran ve Hasan isimli mühendislerin Tersane-i Amire'de istihdam edilmeleri[91] gibi örneklerle sayı çoğaltılabilir. Ayrıca yabancı uzmanların yanında yetişen Türk mimarları da Tersane-i Amire'de istihdam edilmiştir. Bunlar arasında mimar Çakır Ali, Molla Mustafa, mimar Fidanoğlu Mehmet, Kalaslı Ali sayılabilir.[92] Bütün bu sayılan isimlerin birçoğunun, özellikle yerli mimarların, usta-çırak ilişkisi içinde yetiştiği bilinmektedir.

Sonuç olarak, Osmanlı devletinde 18. yüzyıla kadar tersane ve donanmayla ilgili mimarlık hizmetlerinin Hassa Mimarlar Ocağı tarafından

yürütüldüğü anlaşılmaktadır. 18. yüzyıldan itibaren, yine Hassa Mimarlar Ocağı'nın kontrolünde, Tersane-i Amire Mimarlığı oluşturulmuş olmalıdır. Ancak Tersane-i Amire halkı ve ricaliyle ilgili kayıtlarda, çalışanlar arasında Tersane-i Amire başmimarı ve mimarları sayılmaz. Tanzimat döneminde sadece tersane personeli arasında "havuz mimarları" sayılmıştır. Ancak 1858'de kurulan İnşaiye Meclisi'nde tersane başmimarı da görevlidir.

18. yüzyıl sonundan itibaren, Osmanlı Devleti'nin yetişmiş eleman ihtiyacının Avrupa'dan karşılanmasıyla bağlantılı olarak Osmanlı bahriyesinde de birçok yabancı mimar-mühendis istihdam edilmiştir. Yabancıların yanı sıra Osmanlı mimar-mühendisleri de Tersane-i Amire'de hizmet vermiştir.

Tersane-i Amire için oluşturulan başmimarlık müessesesindeki atamaların hassa başmimarının kontrolünde olduğu anlaşılmaktadır. Tersane-i Amire başmimarının asıl görevinin gemi inşa işleri olduğu; buradaki binaların inşaat ve tamirat işlerinin hassa başmimarı tarafından sürdürüldüğü görülmektedir. Gayrimüslimlerin hassa başmimarlığına getirilmedikleri bilinmekle birlikte Tersane-i Amire başmimarlığına getirilebilmiştir. Bu arada altı çizilmesi gereken bir nokta da Osmanlı'da mimar-mühendis arasında net bir ayrımın olmadığı, her iki mesleğin de aynı kişide toplanabildiğidir. Nitekim gemi inşa mühendisi ya da kalfa olarak geçen isimlerin mimar olarak da geçtiği dikkati çekmektedir. Usta-çırak ilişkisi içinde, özellikle son dönemde teorik ve uygulamalı bir eğitimden geçtiği görülen kalfaların ya da ustaların gemi inşa kalfası, ustası olarak geçmelerinin yanı sıra mimar-mühendis olarak da geçmeleri Osmanlı mimarlarına uygun bir tanımlamadır.

Notlar

1 Bu döneme kadar Gelibolu ve Galata için tersane yerine liman tanımının kullanıldığı bilinmektedir. Kelimenin aslı olan Arapça "darü's-sınaa"nın değiştirilerek tersane olduğu, kelimenin aslının ise 17. yüzyıl başında da Osmanlı kaynaklarında kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca kelime, müessese için kullanıldığı gibi, gemi inşa edilen gözler için de kullanılmıştır. Bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara 1992, 1-2.

2 İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1988, 394.

3 *Age.*, 396.

4 Tersane-i Amire'de 1522'de 114, 1534'te 92, 1537'de 123, 1655'te 120, 1668'de 137, 1684'te 110 tersane gözü bulunmaktadır. Bkz. İ. Bostan, *age.*, 8.

5 16. yüzyıl başında Azab Kapısı'ndan Hasköy'e kadar uzanan Tersane-i Amire'de 160 parça bina ile büyük divanhanenin var olduğu belirtilir. Bkz. Mehmed Şükri, *Bahriyemizin Tarihçesi*, İstanbul 1328, s. 8. Evliya Çelebi, Kanuni döneminde Tersane-i Amire yapıları hakkında detaylı bilgiler verir. Bkz. Evliya Çelebi, *Seyahatname 1*, İstanbul 1969, 417. 17. yüzyıldaki Tersane-i Amire yapıları için bkz. İ. Bostan, *age.*, 7-14; 18. yüzyıl İstanbulu'nu anlatan İncicyan tersane yapıları hakkında da bilgi vermektedir. Bkz. P. G. İncicyan, *18. Asırda İstanbul*, İstanbul 1976, 98-99. Bunların dışında birçok tarihçi, Avrupalı ve gezgin Tersane-i Amire ve yapılarına anlatımlarında yer vermektedir. Yabancıların Tersane-i Amire hakkındaki bilgilerinin bir kısmı için bkz. E. Ç. Kömürciyan, *İstanbul Tarihi- XVII. Asırda İstanbul*, İstanbul 1988, 212-216.

6 İ. Bostan, *age.*, 101.

7 *Age.*,. 97.

8 İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, 445.

9 Sinop ve havalisi dağlarından kesilen karaağaç kerestelerinin Tophane ve Tersane için gerekli olduğundan başka kimseye satılmamasına dair belge için bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR. MKT. 33/12, 15 C 1266. Ayrıca Tersane-i Amire'nin ihtiyacı olan kerestenin ne şekilde kesileceğine dair ilgili yerlere tahrirat gönderildiği de anlaşılmaktadır. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A. MKT. MHM. 402/53,24 Za 1284.

10 İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, 425.

11 İ. Bostan, *age.*,49-50.

12 Bu dönemde aslında zanaatkâr olarak bilinen bir çok meslek grubunun sanatkârlar içinde gruplandığı ve sanatkâr olarak nitelendirildiği unutulmamalıdır.

13 Hassa Mimarlar Ocağı'nda da taşçı, sıvacı, nakkaş, minareci gibi sanatkâr gruplarının olduğu bilinmektedir. Bkz. Ş. Turan, "Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, c.1, S. 1, Ankara 1963, 159.

14 Mehmed Efendi'nin Tersane-i Amire Nakkaşhanesi'nde istihdamı ile ilgili belge burada ayrı bir nakkaşhanenin olduğunu göstermektedir. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, MKT.NZD. 26/95, 15 R 1267.

15 İ. Bostan, *age.*, s. 5.

16 *Age.* , 66.

17 A. İ. Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara 2001, 299.

18 Sai Mustafa Çelebi, *Yapılar Kitabı-Tezkiretü'l Bünyan ve Tezkiretü'l Ebniye (Mimar Sinan'ın Anıları)*, haz: D. Kuban, İstanbul 2003, 42-42, 123-124.

19 İ. Bostan, *age.*, s. 71.

20 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A. MKT. MHM. 14/2, 14 B 1265.

21 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A. MKT. UM. 547/10, 9 N 1278.

22 Buna bir örnek, Nemçe tebaasından olup Müslüman olan ve marangozlukta marifeti bulunan Abdullah'ın Tersane-i Amire'de istihdam edilmesi isteğiyle ilgili belgedir. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR.MKT. 30/79 15 R 1266.

23 C. Orhonlu, *Osmanlı Türklerinde Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, İzmir 1984, 121.
24 C. Orhonlu, *age.*, 121; BOA, MAD, no: 2775, 179.
25 A. İ. Gencer, *age.*, 22.
26 E. Afyoncu, "XVI. Yüzyılda Hassa Mimarları", *Prof. Dr. İsmail Aka Armağanı*, İzmir 1999, s. 211; Belge 1, BOA, D. KRZ, no: 33118, 15.
27 E. Afyoncu, *agm.*, 212; Belge 2, BOA, MAD, no: 559, 12.
28 E. Ozansoy, "16. Yüzyılda Ludovisi ve Navagero Adlı Bailosların Osmanlı İmparatorluğu'nun Deniz Gücü Üzerine Verdiği Bilgiler", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri*, İstanbul 2005, 71-84.
29 E. Ozansoy, *agm.*, 77, 79-80.
30 İ. Bostan, *Yelkenli ve Kürekli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005, 192; BOA, MAD. 15432.
31 Bu tarihlerde, ikinci ismi Abdullah olarak geçen 15 mimar Hassa Mimarlar Ocağı listelerinde görülmektedir. Bkz. F. Afyoncu, *XVII. Yüzyılda Hassa Mimarlar Ocağı*, Ankara 2001, 40-49, tablo III. Ayrıca özellikle daha yaygın olarak muhtedilerin Abdullah adını kullandıkları da bilinmektedir. Bütün bunların yanında mimar Abdullah Kaptan'ın ocağa dahil olmayıp dışarıdan, tersane çalışanları arasından görevlendirilmiş olması da çok muhtemeldir.
32 Ahmet Refik, *Hicri On İkinci Asırda İstanbul Hayatı (1100-1200)*, İstanbul 1930, 101-102, Belge:131.
33 A. Dündar, *age.*, s. 49; BOA, CBH, no: 4309.
34 İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, s. 431.
35 *Age.*, 398.
36 Ş. Turan, *agm.*, 173.
37 A. Dündar, *age.*, 49; Başbakanlık Osmanlı Arşivi, MAD, no: 2775, 1298.
38 İ. Bostan, *age.*, 111.
39 *Age.*, 99.
40 *Age*, 9-10, 12.
41 Ser Mimaran-ı Hassa Mehmet Tahir'in keşif raporu için bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT, 19/867, 17 R 1193.
42 1796-1800 tarihleri arasında İsveçli mühendis Rhode ve yardımcıları tarafından inşa edilen büyük havuz için bkz. İ. Bostan, "Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I, Tersane'de Büyük Havuz İnşası (1794-1800)", *150. Yılında Tanzimat*, Ankara 1992, 73-74.
43 M. Nuri Paşa, *Netayic ül Vukuat*, Ankara 1992, 62-63.
44 E. Z. Karal, *Selim III'ün Hat-tı Hümayunları-Nizam-ı Cedit-1789-1807*, Ankara 1988, 63-66.
45 İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, 523-527.
46 Araştırmacılar Hendesehane'nin açılış tarihiyle ilgili 1773 veya 1776 tarihini vermiş ve bu bilgi kaynak aktarımıyla devam etmiştir. Ancak Fransız elçilik raporlarında Hendesehane'nin açılış tarihi 1775 olarak verilmektedir. Bkz. M. Kaçar, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Askeri Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmaları ve Mühendishanelerin Kuruluşu (1808'e Kadar)", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları II/Studies in Otoman Science II*, İstanbul 1998, 83-84.
47 Küçük Hüseyin Paşa layihasında bu bilgiler verilmektedir. Layihanın tam metni için bkz. M. Kaçar, *agm.*, ek: 2, 131-137; BOA, Md. Nr. 8882, 120-122.
48 M. Kaçar, *agm.*, 84.

49 Bilinen isimlerin yanı sıra, 1790'da İngiltere elçisinden tersaneye mühendis talebi, 1796'da Fransa'da Toulon Tersanesi havuzunu yapan mimarlardan birinin kaptan paşanın emriyle celb olunduğu, Tersane'de yabancı mimar-mühendis istihdamının 1788'den sonra da devam ettiğini gösteren örneklerdendir. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT 204/10594, 29 Z 1205-1790; Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT 200/10258, 29 Z 1211. Toulon Tersanesi'nde havuz inşa eden Grognard'ın yerine başkası gönderilmiştir. Bkz. İ. Bostan, *agm.*, 72.

50 A. İ. Gencer, *age.*, 32.

51 İ. Bostan, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)", *Tarih Dergisi, İ.Ü. Edebiyet Fakültesi, İstanbul* 1994, S. 35, 179-180.

52 1803'te Küçük Hüseyin Paşa ölünce kaptanıderyalık makamına geçen Abdülkadir Paşa padişahın isteğiyle Mühendishane'de eğitimi teftiş ederek padişaha rapor sunmuş, derslerde bozulma, gemi inşasında aksama olduğu ve diğer derslerin de iyi durumda olmadığını belirterek burada ders verecek yabancı hocaların olması gerektiğini belirtmiştir. Abdülkadir Paşa gemi inşaiye bölümünün listesini de vermiş, birinci halife Ahmed Hoca, ikinci halife Mustafa Hoca olarak sunulan listedeki 10 kişi, Hafız Hoca, Ali Hoca, Manol, Kosti, Küçük Mustafa Hoca, Giridi Ahmed Hoca, Tahir Hoca, İstanbullu Abdullah Hoca ve Tanaş isimleri mühendis olarak verilmiştir. Bkz. İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, 539-541.

53 İ. Bostan, *agm.*, 180-181. 1799 tarihli bir belgede Mimar Brun Beyzade'nin Rusya'ya gittiğinden, aylığının gemi resimlerini yapacak olan Benoit'a tahsis edildiği bilgisi verilmektedir. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT 113/4503, 16 Ca 1214.

54 19. yüzyıl başında gemi inşaiyyede eğitim gören ve mühendis diye nitelendirilen 10 ismin çoğu daha sonra Tersane-i Amire'de istihdam edilmiştir. Tersane-i Amire inşaat ve tamirat başmimarı olan Manol ve yerine geçen sabık başmimar Ali Efendi bu isimler arasındadır. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT 577/28237, 1254. Bu belgede mimar olarak geçen isimler, verilen listede mühendis olarak geçmektedir. Bkz. İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, 540-541.

55 İ. H. Uzunçarşılı, *age.*, 510-511.

56 Tersane-i Amire'nin masrafları 1793 yılına kadar Hazine-i Amire'den karşılanmış, İrad-ı Cedid Hazinesi'nin kurulmasından sonra buradan ödenmeye başlanmış, Tersane-i Amire Hazinesi'nin resmen kurulması 6 Şubat 1805'te çıkarılan özel bir yasayla olmuştur, ancak resmen kurulmadan, 1804'te bazı gelirler Tersane-i Amire Hazinesi'ne devredilmiştir. Bkz. Y. Cezar, "Osmanlı Devleti'nin Mali Kurumlarından Tersane-i Amire Hazinesi ve Defterdarlığının 1805 Tarihli Kuruluş Yasası ve Eki", *Ord. Prof. Ö. Lütfi Barkan'a Armağan, İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası, XCLI/1-4*, İstanbul 1985, 363-378.

57 A. İ. Gencer, *age.*, 96, 121.

58 *Age.*, 125, 128-131.

59 Bu meclis 1845'te kurulan daimi Bahriye Meclisi'ne öncülük etmiştir. Bkz. A. İ. Gencer, *age.*, 136, 142.

60 Hassa Mimarlar Ocağı'nın kaldırılıp yeni bir teşkilatlanmaya gidildiği süreçte Tersane-i Amire'de de yeni bir teşkilatlanma olduğu anlaşılmakta ve 19. yüzyıl ortalarında, Tersane başmimarlığı yeni yapılanmanın içinde görülmektedir. Bu süreçte tamirat başmimarlığından da söz edilmekte, bunların görevleri belirtilmektedir. Bkz. A. İ. Gencer, *age.*, 157-158, 167-169. Tanzimatla birlikte

girilen bu yeni yapılanma sürecinde, Tersane-i Amire inşaat ve tamirat başmimarı olan Manol bütün umur tesviyeye muktedir olmadığından sabık başmimar olan Ali Efendi'nin inşaat başmimarlığına ve Manol'un tamirat başmimarlığına tayin olunmaları hakkındaki belge de bu dönemde inşaat ve tamirat başmimarlıklarının ayrı olarak ele alındığını göstermektedir. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT 577/28237, 1254.

61 A. İ. Gencer, *age.*, 290, 294-295, 299.

62 Bu meclis de 1864'te kaldırılıp yerine Ticaret-i Bahriye Meclisi kurulmuştur. Ancak 1865'te Liman Meclisi tekrar kurulur. 1868'de ise Liman İdaresi ile Ticaret-i Bahriye birleştirilmiştir. A. İ. Gencer, *age*, 203-204.

63 A. İ. Gencer, *age.*, 205-208.

64 *Age.*, 237, 241, 246.

65 *Age.*, 316-341.

66 İ. Bostan, *age.* (2005), 434-436, Belge 15; BOA, Cevdet Bh. 8450, ek 1.

67 1795'te başmimar İsmail Kalfa olarak geçer. Bkz. İ. Bostan, *age.* (2005), 431, Belge 12; BOA, HH. 15986.

68 E. Z. Karal, "Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar", *Tarih Vesikaları*, S. 2, C. 1, Ağustos, İstanbul 1941, 207.

69 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT 571/ 27956, 1242.

70 İ. Bostan, *age* (2005), 334; TSMA, D. 10143.

71 Mayıs 1800'de tamamlanan Tersane-i Amire'deki büyük havuzun inşasında çalışanlar arasında ismi geçen Manol Kalfa ve marangoz Petro Kalfa'ya mühendis Rhode'un tavsiyesiyle mimarlık taltif edilmiştir. Bkz. İ. Bostan, *agm.* (1992), 79.

72 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT 577/28237, 1254.

73 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A. DVN 109/78, 25 Ra 1272.

74 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A. MKT. NZD 166/69, 29 M 1272. Bahriye Meclisi 1840'ta kurulur. Bkz. A. İ. Gencer, *age.*, 136.

75 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A. MKT.MHM 370/99, 16 Ş 1283.

76 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, ZB. 31/77, 4 My 1324.

77 Başbakanlık Osmanlı Arşivi,Y. MTV. 299/122, 16 Ca 1325. Yanko Bey Tersane-i Amire'de inşa edilen büyük havuzun mimarlığında çalışmış Vasilaki Kalfa'nın oğludur. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A. MKT. MHM. 376/97, 12 Za 1283; Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Y.EE. 94/91 9 Ra 1326.

78 Tersane-i Amire'de istihdam edilen Fransız başmühendis Brun ve mimarı Benoit'nın ve tercümanlarına yapılacak ödemelere dair belge için bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT 155/6512.B, 1214.

79 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT 114/4548.C, 1215.

80 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT 577/28255, 1248.

81 E. Z. Karal, *agm.*, 204.

82 Tersane-i Amire'de zahire ambarları bitişiğinde yapılan ve inşasına Şubat 1797'de başlanan büyük havuz Rhode tarafından yapılmıştır. Rhode 1806 yılına kadar Osmanlı hizmetinde kalmış, ona yardımcı olmak için gelen İsveçli mühendis Lakos ise 1797-1803 yılları arasında Osmanlı hizmetinde çalışmıştır. Bkz. İ. Bostan, *agm.* (1992), 76.

83 A. İ. Gencer, *age.*, 52; BOA, C.BAH. no:1408 ve 906

84 1797'de Tersane'de inşasına başlanan kalyonun başmimar vekili Nikoli Kalfa tarafından başlandığı belirtilir. Bkz. İ. Bostan, *age.* (2005), 369; BOA, Cevdet Bh. No: 10986.
85 E. Z. Karal, *agm.*, s. 204.
86 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HAT 577/ 28278, 1253.
87 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A. MKT. DV. 92/28, 17 Ş 1272.
88 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A. MKT.NZD. 222/50, 8 N 1273.
89 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A. MKT. DV. 199/83, 17 S 1278.
90 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, A. MKT. UM. 393/69, 8 B 1276.
91 Başbakanlık Osmanlı Arşivi, HR. MKT. 94/49, 16 Ra 1271.
92 A. İ. Gencer, *age.*, 53.

Kaynakça

Afyoncu, Erhan, "XVI. Yüzyılda Hassa Mimarları", *Prof. Dr. İsmail Aka Armağanı*, İzmir 1999, s. 207-215.

Afyoncu, Fatma, *XVII. Yüzyılda Hassa Mimarlar Ocağı*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2001.

Ahmet Refik, *Hicri On İkinci Asırda İstanbul Hayatı (1100-1200)*, Devlet Matbaası, İstanbul 1930.

Beydilli, Kemal, *Türk Bilim ve Matbaacılık Tarihinde Mühendishane, Mühendishane Matbaası ve Kütüphanesi (1776-1826)*, Eren Yay., İstanbul 1995.

Bostan, İdris, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları", *Mimarbaşı Koca Sinan Yaşadığı Çağ ve Eserleri*, İstanbul 1988, s. 125-129.

—, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, TTK, Ankara 1992.

—, "Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I, Tersane'de Büyük Havuz İnşası (1794-1800)", *150. Yılında Tanzimat*, TTK, Ankara 1992.

—, "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)", *Tarih Dergisi*, (İ.Ü. Edebiyet Fakültesi), Sayı: 35, İstanbul 1994, s. 177-192.

—, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler*, Cilt: X, Ankara 2002, s. 122-128.

—, "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği'nde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi*, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s. 187-220.

—, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yay., İstanbul 2005.

Cezar, Yavuz, "Osmanlı Devleti'nin Mali Kurumlarından Tersane-i Amire Hazinesi ve Defterdarlığının 1805 Tarihli Kuruluş Yasası ve Eki", *Ord. Prof. Ö. Lütfi Barkan'a Armağan, İ.Ü. İktisat Fakültesi Mecmuası*, XCLI/1-4, İstanbul 1985, s. 361-388.

Dündar, Abdülkadir, *Arşivlerdeki Plan ve Çizimlerin Işığı Altında Osmanlı İmar Sistemi (XVIII. Ve XIX. Yüzyıl)*, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 2000.

Evliya Çelebi, *Seyahatname I*, (sad. Z. Danışman), İstanbul 1969.

Gencer, Ali İhsan, *Türk Denizcilik Tarihi araştırmaları*, İstanbul 1986.

—, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, TTK, Ankara 2001.

—, "Osmanlı Bahriyesinde Islahat ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu", *Türk Denizcilik Tarihi*, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002, s. 224-236.

İncicyan, P. G., *18. Asırda İstanbul*, (ter. H. D. Andreasyan), İstanbul Fetih Cemiyeti Yay., İstanbul 1976.

Kaçar, Mustafa, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Askeri Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmaları ve Mühendishanelerin Kuruluşu (1808'e Kadar)", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları II/Studies in Otoman Science II*, İstanbul 1998, s. 69-137.

Karal, Enver Ziya, "Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar", *Tarih Vesikaları*, S. 2, C. 1, Ağustos, İstanbul 1941, s. 203-211.

—, *Selim III'ün Hat-tı Hümayunları-Nizam-ı Cedit-1789-1807*, TTK, Ankara 1988.

Kömürciyan, Eremya Çelebi, *İstanbul Tarihi, XVII. Asırda İstanbul*, (ter. H. D. Andreasyan), Eren Yay., İstanbul 1988.

Mehmed Şükri, *Bahriyemizin Tarihçesi*, İstanbul 1328.

Mustafa Nuri Paşa, *Netayic ül-Vukuat, Kurumları ve Örgütleriyle Osmanlı Tarihi*, C. III-IV, (sad. N. Çağatay), TTK, Ankara 1992,

Orhonlu, Cengiz, *Osmanlı Türklerinde Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, (derl. S. Özbaran), Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir 1984.

Ozansoy, Esin, "16. Yüzyılda Ludovisi ve Navagero Adlı Bailosların Osmanlı İmparatorluğu'nun Deniz Gücü Üzerine Verdiği Bilgiler", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, İstanbul 2005, s. 71-84.

Shaw, J. Stanford, *Between Old and New: the Ottoman Empire under Sultan Selim III 1789-1807*, Cambridge 1971.

Turan, Şerafettin, "Osmanlı Teşkilatında Hassa Mimarları", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, c.1, S. 1, Ankara 1963, s. 157-200.

Sai Mustafa Çelebi, *Yapılar Kitabı-Tezkiretü'l Bünyan ve Tezkiretü'l Ebniye (Mimar Sinan'ın Anıları)*, (yay. haz. D. Kuban), K Kitaplığı, İstanbul 2003.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK, Ankara 1988.

Belgeler

BOA., HAT 19/867, 17 R 1193
BOA., HAT 204/10594, 29 Z 1205
BOA., HAT 200/10258, 29 Z 1211
BOA., HAT 113/4503, 16 Ca 1214
BOA., HAT 155/6512.B, 1214
BOA., HAT 114/4548.C, 1215
BOA., HAT 571/ 27956, 1242
BOA., HAT 577/28255, 1248
BOA., HAT 577/ 28278, 1253
BOA., HAT 577/28237, 1254
BOA., A .MKT. MHM. 14/2, 14 B 1265
BOA., HR.MKT. 30/79 15 R 1266
BOA., HR. MKT. 33/12, 15 C 1266
BOA., MKT.NZD. 26/95, 15 R 1267
BOA., HR. MKT. 94/49, 16 Ra 1271
BOA., A. MKT. DV. 92/28, 17 Ş 1272

BOA., A.DVN. 109/78, 25 Ra 1272
BOA., A. MKT. NZD. 166/69, 29 M 1272
BOA., A. MKT. UM. 393/69, 8 B 1276
BOA., A. MKT.NZD. 222/50, 8 N 1273
BOA., A. MKT. DV. 199/83, 17 S 1278
BOA., A. MKT. UM. 547/10, 9 N 1278
BOA., A. MKT.NZD. 365/54, 28 S 1278
BOA., A. MKT.MHM. 370/99, 16 Ş 1283
BOA., A. MKT. MHM. 376/97, 12 Za 1283
BOA., A. MKT.MHM. 402/53, 24 Za 1284
BOA., ZB. 31/77, 4 My 1324
BOA., Y. MTV. 299/122, 16 Ca 1325
BOA., Y.EE. 94/91 9 Ra 1326

Kısaltmalar

A.MKT.MHM: Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı
A.DVN: Babıâli Evrak Odası Sadaret Evrakı Divanı Hümayun Kalemi
A.MKT.DV: Babıâli Evrak Odası Sadaret Evrakı Mektubi Mühimme Devai
A.MKT.NZD: Babıâli Evrak Odası Sadaret Evrakı Mektubi Kalemi Nezaret ve Devair
BOA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
HAT: Hatt-ı Hümayun
HR.MKT: Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi
YEE: Yıldız Esas Evrakı

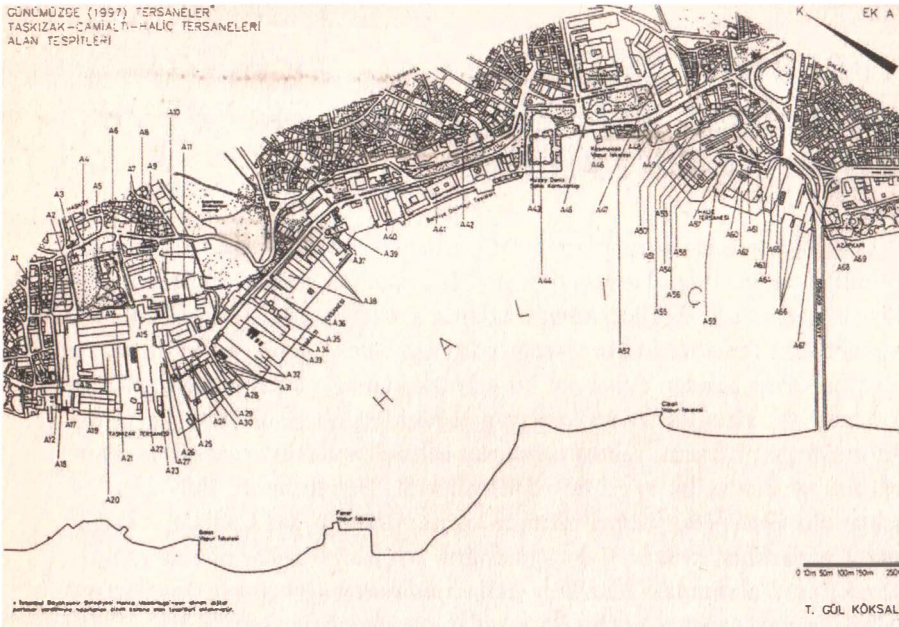
Gül Köksal*

TERSANE-İ AMİRE'DE ÇAĞLAR BOYU GEMİ İNŞA YERLERİ, DÜZENEKLERİ VE KORUMA ÖNERİLERİ

1453 yılında İstanbul'un fethi sonrasında Fatih Sultan Mehmed tarafından temeli atılan Tersane-i Amire (İstanbul Tersanesi), Haliç'in kuzey kıyısında Atatürk Köprüsü'nden Hasköy'e kadar uzanan kıyı şeridinde yer almaktadır. Tersanenin kurulacağı bölgenin sakin, geniş ve derin bir su alanına sahip olması, ayrıca iyi bir sığınak olanağı sağlaması aranmıştır. Tersane 16. yüzyılda kıyıyı kaplayan gözlerden oluşmaktaydı. Tersane-i Amire'de gemi yapım, bakım ve onarım işleri dışında, bahriye askerlerinin eğitimi ve denizcilik işleri de yapılmaktaydı. Donanmanın ihtiyaçları ve teknolojik ilerlemeler doğrultusunda kuruhavuzlar ve taş kızaklar kullanılmaya başlanmış, tersane Galata'ya doğru, 19. yüzyıl başlarında da Aynalıkavak Sarayı alanındaki binaların yıkılmasıyla ortaya çıkan yere inşa edilen fabrika-sanayi yapılarıyla Hasköy'e kadar genişlemiştir (Şekil 1).

Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'i elde etme hedefine ulaşması, ancak kuvvetli bir donanmaya sahip olmasına bağlıydı. 15. yüzyıl başlarında ilk savaş gemileri yapılmaya başlandı. Ancak Venedikliler karşısındaki yenilgiler, gemilerin ve yeni savaş teknolojilerinin geliştirilmesine gerek duyulduğunu gösterdi. Böylece Osmanlı İmparatorluğu Venedik, Ceneviz, İspanya gibi, kendinden teknolojik olarak ileride olan denizcilerin gemi tipleri ve inşa yerlerini örnek alarak, 16. yüzyılda güçlü bir donanma oluşturdu. Söz konusu gelişim tarihsel süreç içinde doğrudan tersane ve tersane mimarisine yansıdı. Akdeniz'deki deniz savaşları, deniz ticareti, deniz yoluyla ulaşım, savaş tekniklerinin değişimi ve en son olarak buharın kul-

* Yard. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Restorasyon Anabilim Dalı. Bu makale, 1994-1996 yılları arasında Y. Doç. Dr. Gülsün Tanyeli danışmanlığında, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü'nde hazırlanan "Haliç Tersaneleri'nin Tarihsel Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri" isimli yüksek lisans tezi çalışmasının bir bölümünün güncellenmiş özetidir.



Şekil 1. Haliç Tersaneleri, 1997 (Köksal, T. G., Haliç Tersaneleri'nin Tarihsel Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul, 1996).

lanılmaya başlaması; gemi yapım yerlerinin amaca uygun olarak sürekli yenilenmesi ve değiştirilmesine neden oldu. Tersanede gemi inşası için önceleri sadece tersane gözleri varken, zamanla maçuna, kızaklar, kuruhavuzlar, fabrika-sanayi yapıları inşa edildi.

Tersanede Gemi İnşa Yerleri ve Düzenekleri

Tersane Gözleri

Tersanede 16. yüzyıl başında kış aylarında gemi yapmak ve seferden dönen gemilerin muhafazasını sağlamak amacıyla üstleri kapalı göz denilen kızaklar yapıldı. (Şekil 2). Tersane-i Amire'ye ait muhasebe ve mü-

Şekil 2. 1584-1585 tarihli Nakkaş Osman ve ekibi tarafından hazırlanmış İstanbul tasviri, Haliç'in kuzey kıyısında kıyıyı kaplayan tersane gözleri görülmektedir (Kayra, C., İstanbul Haritaları, Ortaçağdan günümüze haritalarda İstanbul, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası yayını, İstanbul, 1990).

himme defterlerinde bunların adı "tersane," "göz" veya "çeşm" olarak geçer.[1] Pera'da oturan Venedikliler mektuplarında tersane gözünden bahsederken "volti" kelimesini kullanmışlar,[2] Braudel[3] "kadırgaların tersanelerin voltalarında (çoğulu volte) korunduklarını" belirtmiştir. İstanbul Tersanesi hakkında bilgi veren seyyahlar da gözler yerine "kemer, gemi sığınağı, kemerli kayıkhane, kemer biçimli tezgâh, oda, volta, inşa kemeri, volti" kelimelerini kullanmışlardır.

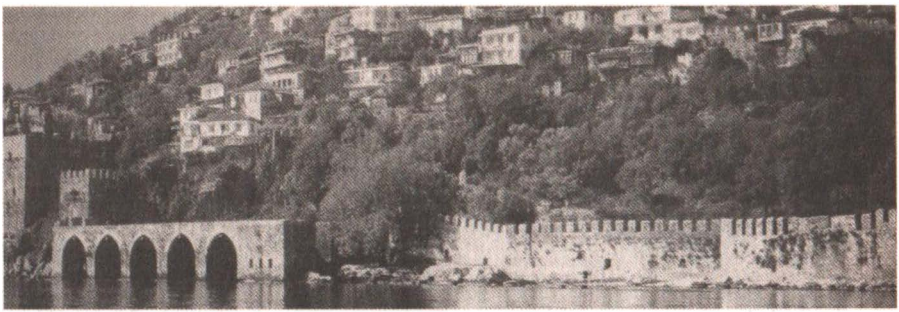
16. yüzyılda donanma gemileri, tersanede kış aylarında inşa edilir ve yaz aylarında sefere çıkarılırlardı. Tersane gözlerinin sayısının artması Osmanlı donanmasının sahip olduğu savaş gemilerinin sayısının da artması

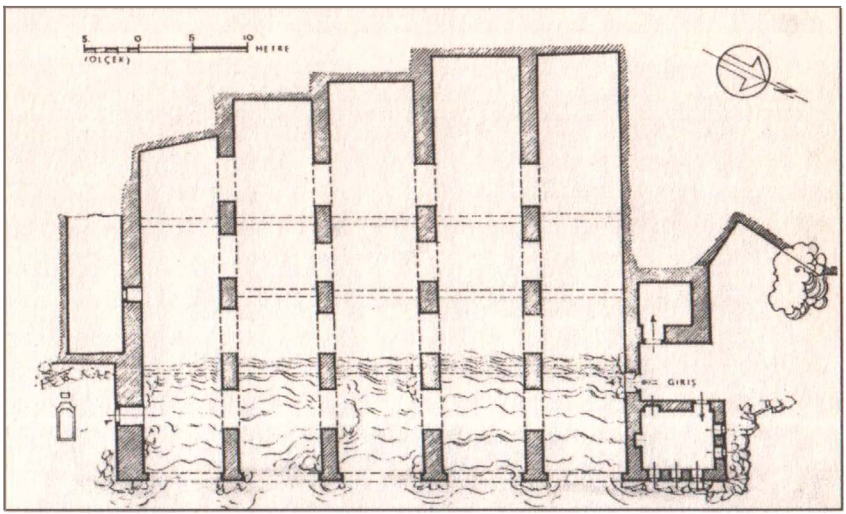
demekti. Özel savaş gemilerinin yapımı için tersaneye yeni gözler eklenirdi. Müller-Wiener[4] gözlerin antik devirdeki gibi yan yana dizili, kalın duvarlı yapılar olduğunu belirtiyor. Katip Çelebi, 1656'da yapıları tonozla örtülü, yüksek duvarlı olarak tanımlıyor. Mühimme defterlerinde ise her göz arasında üzerinde kurşundan yapılmış oluk bulunan bir duvar olduğu ve tersanenin 1653-1654 arası yapılan onarımında değiştirilerek yerine künk konulduğu, ancak olumsuz hava koşullarına dayanamayan ve su sızdıran künklerin yerine tekrar kurşun kaplatılması kararının alındığı geçmektedir.[5]

Tersane-i Amire muhasebe defterlerinden, tersane gözlerinin yapımında tuğla, kiremit ve çatılarını kaplamak için kurşun kullanıldığını öğreniyoruz. 1580-1590 tarihli bir gravürde gözler -*Surname-i Vehbi* gravüründe olduğu gibi- tonozla örtülü, cephelerinin üst bölümü kapalı ve pencereli, alt bölümü açıktır. Ancak 1584 yılına ait Lokman Çelebi gravüründe (16. yüzyıla tarihlenen *Kitab-ı Bahriye* planından çizilmiştir) ve 1584-1585 tarihli Nakkaş Osman minyatüründe gözlerin beşik çatı ile örtülü oldukları görülmektedir (Şekil 2). Gencer,[6] Cafer Kaptan döneminde gözlerin üstünün kurşun levhalarla örtülü olduğunu yazmaktadır. Gravürlerden anlaşıldığı üzere, gözleri birbirinden ayıran duvarlardaki kemerli açıklıklar sayesinde gözler arasında bağlantı kurulabilmektedir (Şekil 2).

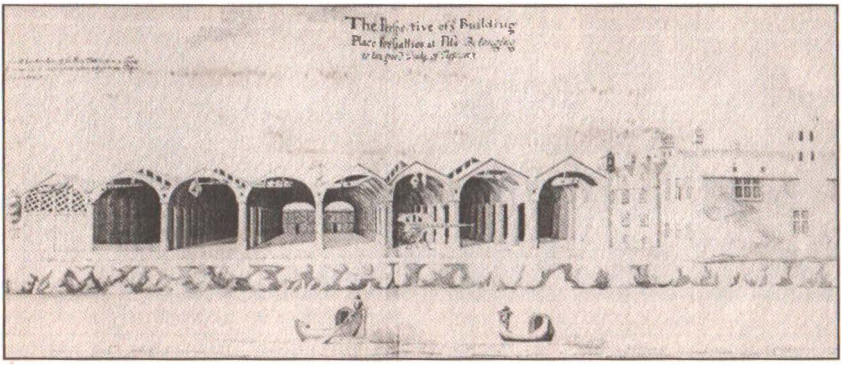
Tersane gözlerinin boyutlarının belirlenebilmesi için, kullanıldıkları dönemlere ait, gemi boyutları, geminin ne kadarının gözlerde yapıldığı, gerekli çalışma alanı gibi daha ayrıntılı bilgilere gerek vardır. Bu konuda Dağgülü'nün[7] gemi ölçülerine asgari çalışma alanını ekleyerek hazırladığı bir restitüsyon çizimi vardır, ancak bunun doğruluğu ve yeterliliği herhangi bir belgeye dayanmadığı için tartışmaya açıktır. Halen Alanya'da mevcut olan Selçuklu Dönemi tersane gözleri bir ön fikir verebilir (Şekil 3 ve 4). Ayrıca Haliç Tersanesi'ne bir örnek teşkil eden Venedik Tersanesi'yle de bir karşılaştırma yapılması konuya açıklık getirebilir (Şekil 5 ve 6).

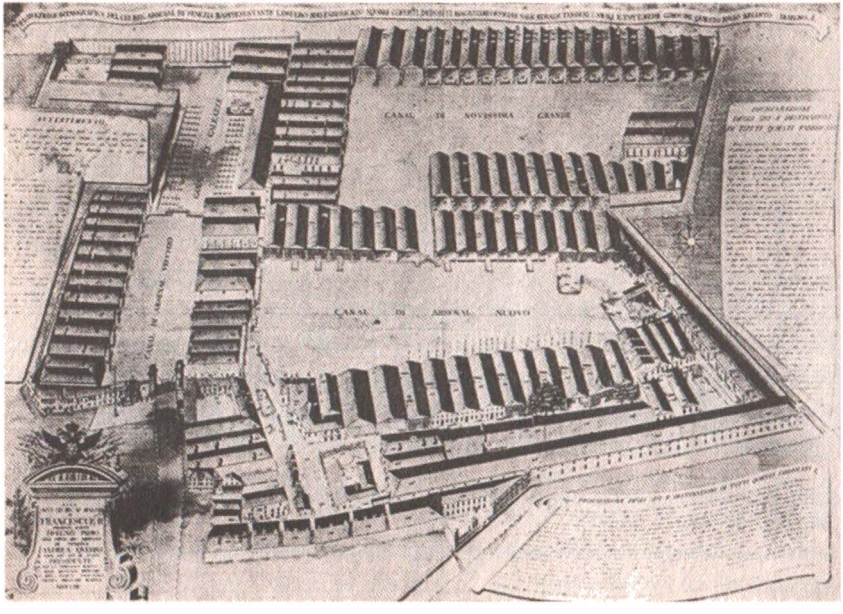
Müller-Wiener[8] tersane gözlerinin her birine bir ya da iki kadırga sığdığını, bazı gözlerin ahşap gibi yapı malzemeleri ile yelken, kürek vb gemi donanım malzemelerini depolamak için kullanıldığını, bazılarında ise mürettebatı savaşta başarı gösteren kadırgaların saklandığını belirtmektedir. Tersane gözleri denizin hemen kıyısında yer almaktadır. Gemilerin su-





Şekil 3. Alanya Tersanesi'nin görünüşü (Ögel, S., Anadolu'nun Selçuklu Çehresi, Akbank Kültür-Sanat Yayınları, no: 58, İstanbul, 1994).
Şekil 4. Alanya Tersanesi'nin planı (Lloyd S., D. S. Rice, Alanya, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1989).



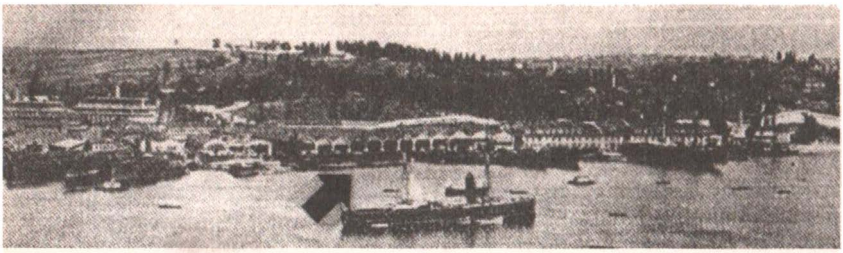


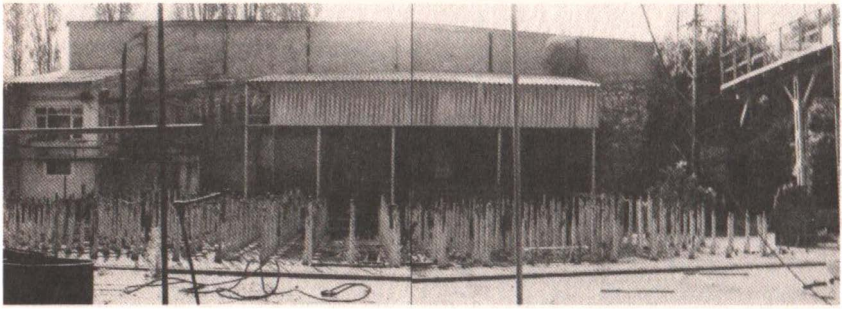
Şekil 5. Venedik Tersanesi görünüşü, 16. yüzyıl (Concina, E., Arsenali e Città Nell'Occidente Europeo, Roma, 1987).
Şekil 6. Venedik Tersanesi planı, 16. yüzyıl (Concina, E., Arsenali e Città Nell'Occidente Europeo, Roma, 1987).

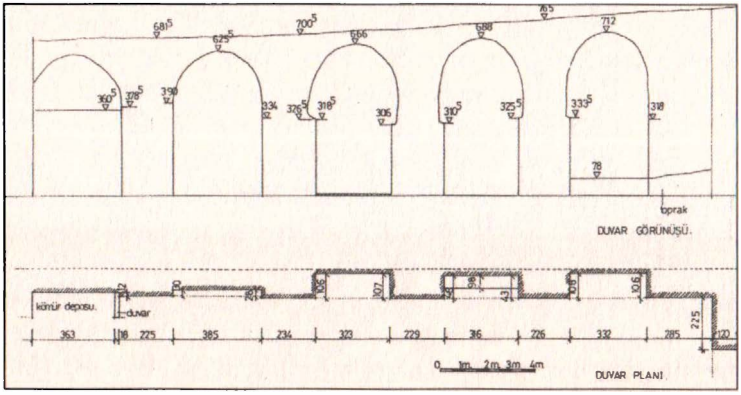
ya indirilebilmesi, ya da karaya çıkarılabilmesi için zemin eğimli olmalıdır. Gemilere bu hareketleri yaptırabilmek için felenk denilen yuvarlak ağaç kütükler kullanılıyordu.[9] Felenklerin ve gemilerin üzerine alındığı kızakların sık sık tamir edildiğini Tersane-i Amire maliye defterlerinden öğreniyoruz.[10]

Piri Reis'in *Kitab-ı Bahriye*'sindeki (1525) minyatürde, Seyyid Lokman minyatüründe (1581), 1580 tarihli bir gravürde, Lokman Çelebi minyatüründe (1584) ve 1584-1585 tarihli Nakkaş Osman minyatüründe görüldüğü üzere, 16. yüzyılda Haliç'in kuzey kıyısı tamamen gözlerle kaplanmıştır (Şekil 2). Çeşitli yazarlara göre tersanede 1522 yılında 114 göz, 1534 yılında 92 göz, 1557 yılında 123 göz, 1655 yılında 120 göz, 1668 yılında 137 göz, 1684 yılında 110 göz bulunmaktadır.[11] Uzunçarşılı, Kanuni Sultan Süleyman devrinde (1520-1566) İstanbul Tersanesi'ndeki gözlerin sayısını 200 olarak kaydeder.[12] Müller-Wiener[13] ise, 1550 sonrası Venedik asıllı kaynaklara göre, yüzyılın ikinci yarısında tersane gözlerinin 120-125 kadar olduğunu belirtirken, 1590 yılında Giovanni Moro'nun tersanede 136'dan fazla göz olduğu belirttiğini, ancak bunların sadece kadırgaların bir kısmını içlerine alabildiğini, diğerleri için Hasbahçe'nin sınır bölümünün kullanıldığının bildirildiğini eklemektedir.[14]

17. yüzyıl ortalarında gemilerin gelişmesi ve boyutlarının büyümesi ile tersanedeki gözlerin kullanılamaz hale geldiği ve yeni gemi inşa alanları kazanmak amacıyla gözlerin yıkılmaya başlandığı bilinmektedir. 19. yüzyılda fabrika ve sanayi yapılarında buhar gücü kullanımının ağırlık kazanması üzerine, tersanede yeni düzenlemelere gidilmiş ve gözler tamamen yıkılmıştır. Yalnız 1890-1900 tarihli tersaneye ait resimlerde görülebilen, bugünkü Camialtı-Taşkızak Tersaneleri arasında yer alan gözler 20. yüzyıl başlarına kadar kullanılmıştır (Şekil 7). Günümüzde Camialtı-Taşkızak Tersaneleri'ni ayıran beş kemerli, kıyıya dik ve 30,56 m uzunluğundaki duvarın (20. yüzyılın başında bir yapının duvarı olarak görülmektedir) tersane gözü duvarı parçası olma ihtimali vardır (Şekil 8-10). Fotoğraflarda görüldüğü üzere denizden karaya doğru ilk iki kemerin içi doldurulmuş ve duvarlar sıvanmıştır (Şekil 8). Duvarda taşlar düzenli yerleştirilmiş olup, kemerler bir tuğla dizisinden meydana gelmektedir. Duvar, Kasımpaşa yönünde devam eden ve bir kemer başlangıcıyla sonlanan diğer bir duvarla



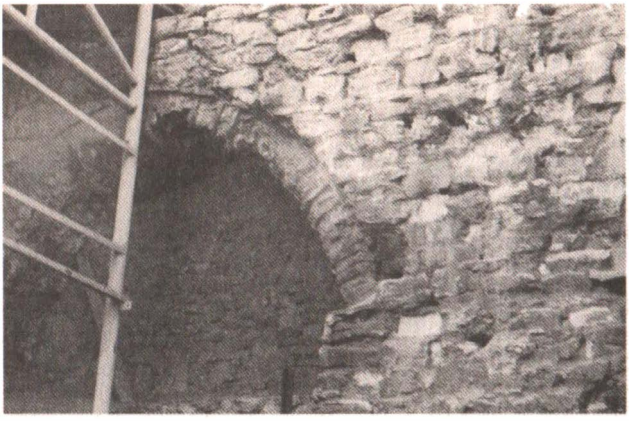




Şekil 7. 20. yüzyıl başlarında tersane (Alman Arkeoloji Fotoğraf Arşivi).

Şekil 8. Camialtı Tersanesi'nde tersane gözü duvarı olma ihtimali olan duvar parçası (Köksal Arşivi, 1996).

Şekil 9. Camialtı Tersanesi'nde tersane gözü duvarı olma ihtimali olan duvar parçasının rölövesi (çizen: Köksal, 1996).

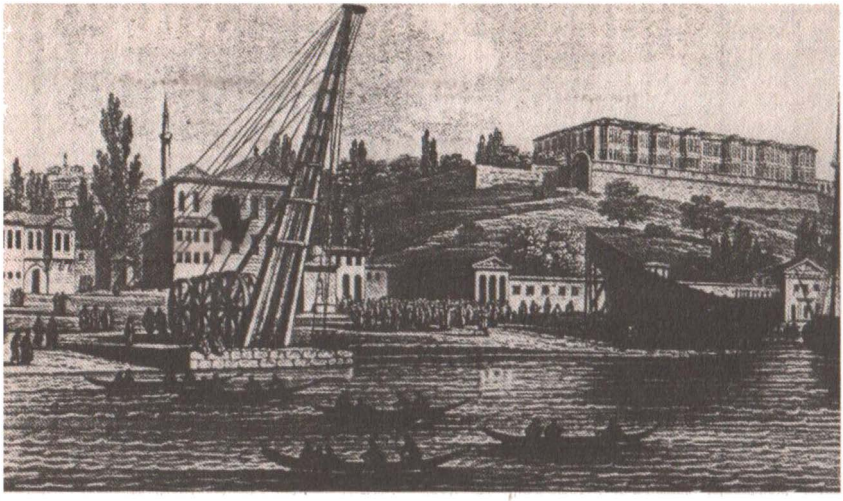


Şekil 10.
Camialtı Tersanesi'nde tersane gözü duvarı olma ihtimali olan duvar parçasından ayrıntı
(KöksalArşivi, 1996).

kesişmektedir. Bölgede uzmanlar denetiminde bir araştırma ve kazı yapılması yoluyla bu konuda daha ayrıntılı bilgi edinilebilir.

Maçuna ve Darağacı

Maçuna tersanede inşa edilen kalyonların direklerinin dikilmesinde kullanılan, çarklı ve birçok ipi olan bir düzenektir (Şekil 11). Darağacı ise, Terzioğlu'nun[15] tanımıyla gemilerin su geçirmelerini önlemek amacıyla kalafatlama işinin yapıldığı yerdir. Terzioğlu, önceleri ahşap olarak yapılan darağacının çabuk bozulması nedeniyle 8-10 yılda bir yenilenmesine gerek duyulduğunu belirtir. Bunun da önemli bir masrafa yol açması üzerine taştan kalafat yeri yapılması tercih edilmiştir. Pakalın[16] ise, darağacını "kazıkları çakmak için kullanılan ve şahmerdanı kaldırmak için üzerinde makara bulunan yüksek iskele" olarak tanımlar. Bu durum, maçuna ve darağacının aynı düzenek olduklarını ya da tersanede daha önceden kullanılan darağacının 18. yüzyıl ortalarında diğer ülkelerden öğrenilip tersanede kullanılmaya başlanan maçuna ile yer değiştirmiş olabileceğini akla getirmektedir. Tersanede maçunaya 18. yüzyıl ortalarına kadar ilgi duyulmamış, bu yüzden de kullanılmamıştı. Cezayirli Gazi Hasan Paşa Cezayir, Tunus ve diğer devletlerde kullanılan bu düzeneğin tersanede de kullanılması gerektiğini ve kalyon-



Şekil 11. Camilatı Tersanesi'nde maçuna (Müller-Wiener, W., "Zur Geschichte des Tersane-Âmire," Istanbul Türkische Miszellen, İstanbul, 1987, s. 252-73).

Şekil 12. Taşkızak Tersanesi'ndeki kızaklar (Köksal Arşivi, 2003).

ların donatımı sırasında ihtiyaç duyulduğunu padişaha aktarmıştı. Böylece tersanede ilk maçuna 1775 (H.1189) Gazi Hasan Paşa zamanında Frenk ustalar tarafından zindan yakınlarında yapıldı.[17] Çorlulu Ali Paşa Camii önünde, deniz kıyısında bulunan maçuna, ahşap ve ayaklarının su içinde olması nedeniyle çabuk çürüyerek kullanılamayacak hale geldi.[18]

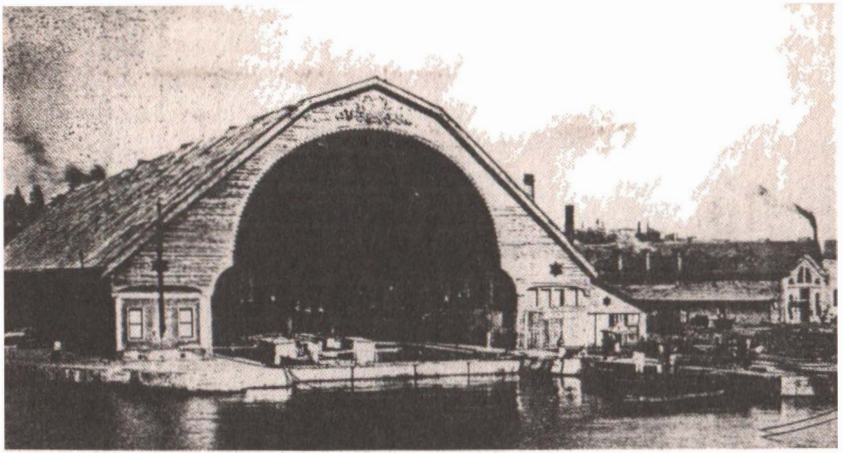
1794-1795 (H.1209) yıllarında Sultan III. Selim döneminde yine Frenk ustalar tarafından bu sefer kârgir olmak üzere bir maçuna daha yapıldı (Şekil 11). Maçunanın üstünde Yesarizade Mustafa İzzet Efendi tarafından yazılmış bir yazıt vardı. Alpagut,[19] 1941'de maçunası yok olmuş yazıtın Bahriye Müzesi önüne taşındığını, Bahriye Müzesi'nin taşınması durumunda yazıtın da beraber nakledilmesi gerektiğini yazmıştır. Bahriye Müzesi içindekilerle beraber bugünkü Deniz Müzesi'ne taşınmıştır, ancak yazıt müzede yer almamaktadır. Maçunanın tekrar yapıldığı yıllarda (1794-95) Mahmud Raif Efendi'den öğrenildiği üzere tersanede mevcut iki ahşap darağacı da çürüdükleri için yıkılmış ve taştan üç tane yenisi yapılmıştır.[20]

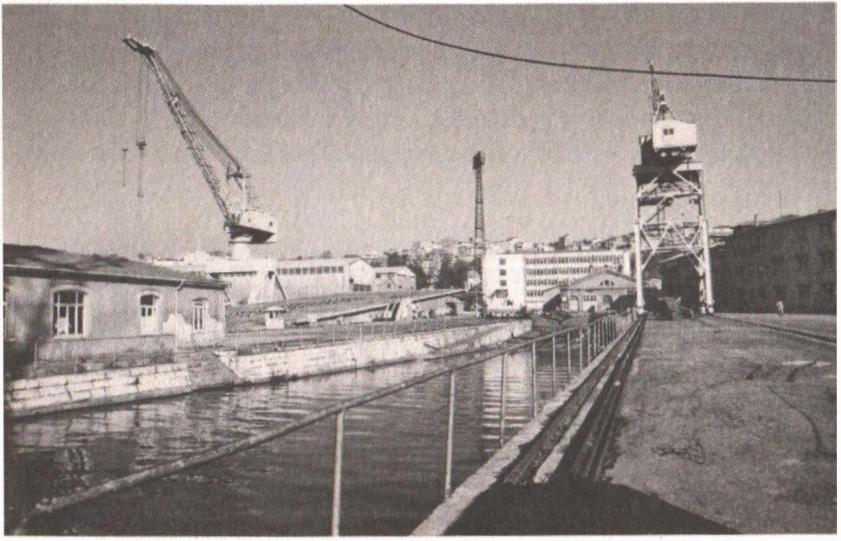
Çorlulu Ali Paşa Camii önündeki bölgeye, maçuna ve yakınında yer alan darağaçları yüzünden, Darağacı denilmekteydi. 20. yüzyıl başlarına kadar plan ve çizimlerde görülebilen maçuna, kuruhavuzlar ve buharla işleyen makinelerin yapımıyla 1900'den sonra kullanılmayarak yıkılmış olmalıdır.

Taşkızaklar

Tersanede 16. yüzyıldan beri gemi yapımı sırasında ya da onarımında kızaklar kullanılırdı. Ancak ilk büyük kızaklar, Aynalıkavak Sarayı'nın bazı yapılarının yıkılarak, alanlarının tersaneye devredilmesi sonrasında bugünkü Taşkızak Tersanesi'nde 1805 (H. 1220) yılında yapılmış olan kızaklardır. Söz konusu alana Valide Kızağı, Taşkızak ve Ağaçkızak olmak üzere üç kızak yapılmıştır (Şekil 12).

Kızaklar onarım ve yapım işlerinin görüldüğü sığ bir havuz bölümü ile geminin kızağa alınıp, kızaktan indirilmesine olanak sağlayan deniz içindeki bölümden meydana gelmekteydi. Kızağa alınma, geminin kızağın su içindeki bölümü üzerine çıkarılıp esirler tarafından çekilerek havuz bölümüne getirilmesi yoluyla oluyordu. Gemi yapımı açıkta olduğu için kul-





Şekil 13. Üstü örtülü Valide Kızağı (Müller-Wiener, W., "Zur Geschichte des Tersane-Âmire," Istanbul Türkische Miszellen, İstanbul, 1987, s. 252-73).

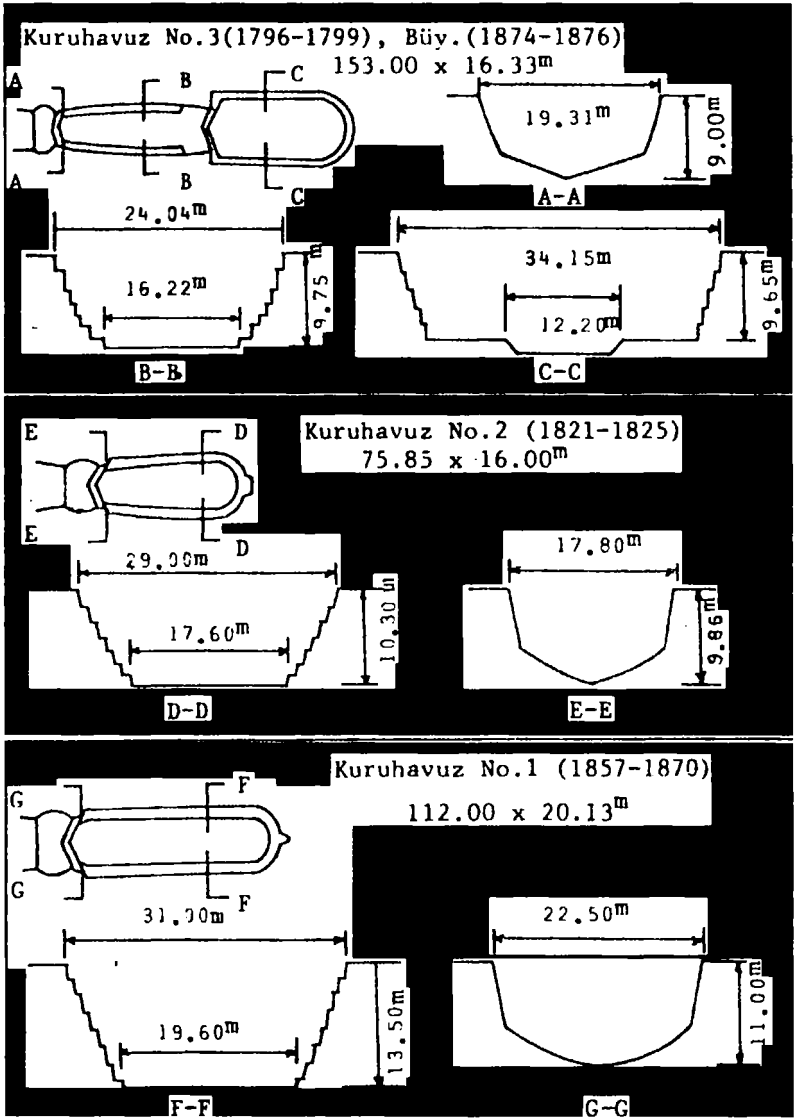
Şekil 14. Taşkızak Tersanesi'ndeki kızaklar (Köksal Arşivi, 2003).

lanılan ahşapların fazla çalışmaması ve olumsuz hava koşullarına karşı korunması amacıyla kızakların üstü örtülmüştür. Bu nedenle Valide Kızağı'nın üstüne ahşap, büyük bir sundurma yapılmıştır (Şekil 13). Ancak ahşap örtü zamanla çürüdüğü için, bir kazaya meydan vermemek için I. Dünya Savaşı (1914-18) sırasında yıktırılmıştır.[21]

Günümüzde (2005) Taşkızak Tersanesi'nde adı geçen kızaklardan Taşkızak ve Valide Kızağı mevcuttur. Haliç Tersanesi'nde I no'lu kuruhavuz ile Azapkapısı arasında 1937'den sonra inşa edilen iki kızak, Camialtı Tersanesi'ndeyse iki kızak vardır. Söz konusu kızaklarda inşa edilen geminin suya indirilmesi için özel bazı düzenekler hazırlanmıştır. Kızak ıskarası adı verilen iki sabit çam kalas arasında oynar takaryalardan meydana gelen kızak üzerinde gemi bloklar halinde birleştirilir ve yandan diklemesine dayaklanır. Gemi teknesinin omurgası tamamlanıp montaj işi bittikten sonra, gemi kayıcı kızaklar ve takaryalar üzerine yerleştirilir. Ayrıca iki baş taraftan sabit kızağa saclarla bağlanır. İndirmeye geçişte gemi altındaki takaryalar alınır, kum sandıkları boşaltılır ve sabit kızakla, kayıcı kızaklar arasına sürtünmeyi önlemek amacıyla don yağı sürülür. Kayıcı ve sabit kızakları birbirine bağlayan üç kademeli sac, bir gözetmen eşliğinde iki oksijenci tarafından kademe kademe kesilerek gemi inişe geçer (Şekil 14). Haliç Tersanesi'ndeki kızaklar bugün mevcutlarsa da uzun süredir kullanılmadığı için metal kısımları paslanmış, ahşapları çürümüştür. Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri'ndeki kızakların durumları daha iyidir, ancak kullanım dışıdır. Taşkızak Tersanesi'ndeki kızakların yazıtları tersane boşaltılırken Deniz Müzesi'ne taşınmıştır.

Kuruhavuzlar

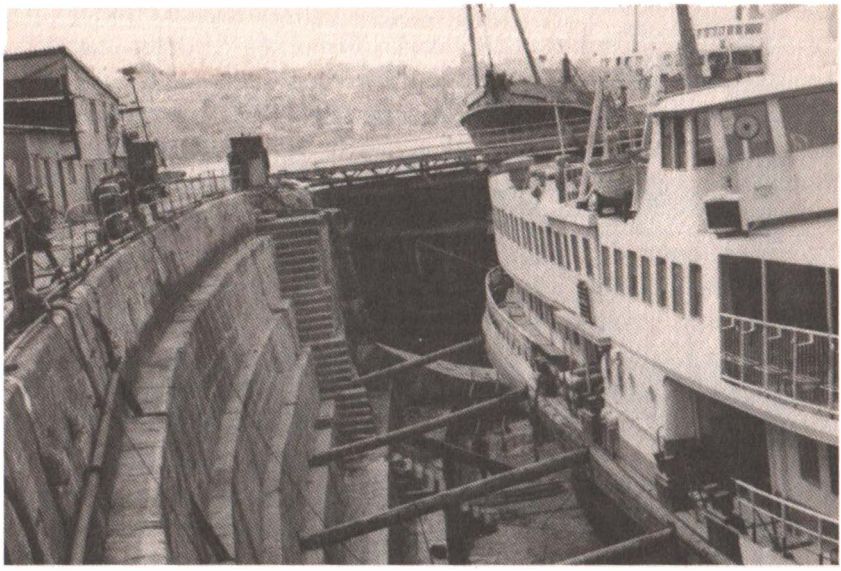
Haliç Tersanesi'nde 18. yüzyılın sonu ile 19. yüzyılın ikinci yarısı arasında yapılan ve halen mevcut olan üç kuruhavuz gemi yapımı, bakım ve onarımının kuruda yapılabilmesi amacına hizmet etmektedirler (Şekil 15). III. Selim (1789-1807) döneminde denizlerde kullanılan gemi tiplerinin değişmesi ve gelişmesiyle tersanede yeni ve daha büyük gemi yapım yerlerine gereksinim duyulmuştur. Böylece 18. yüzyıl sonlarında Haliç Tersanesi alanında bir kuruhavuz yapımı kararlaştırılmıştır. Havuzların ya-


Kuruhavuz No.3(1796-1799), Büy.(1874-1876)
153.00 x 16.33m
A
B
C
19.31m
9.00m
A-A
24.04m
16.22m
9.75m
B-B
34.15m
12.20m
9.65m
C-C
Kuruhavuz No.2 (1821-1825)
75.85 x 16.00m
E
D
29.00m
17.60m
10.30m
D-D
17.80m
9.86m
E-E
Kuruhavuz No.1 (1857-1870)
112.00 x 20.13m
G
F
31.00m
19.60m
13.50m
F-F
22.50m
11.00m
G-G

pım aşamaları ve inşaat işleri konularında bilgi veren Başbakanlık Arşivi Cevdet Bahriye Tasnifi, Hatt-ı Hümayun Tasnifi, Cevdet Nafia Tasnifi ile Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Genel Arşivi, Mektubi ve Şura-i Bahri bölümlerinde çeşitli belgeler bulunmaktadır. Adı geçen belgelerden aktaran Aksoy,[22] kuruhavuz yapımında tecrübeli Fransız ve İsveçli mühendislerin 1796'da yapım teknikleri ve gereken ücretlerle ilgili raporlar hazırladıklarını yazmaktadır. Fransız mühendisler 1774-77'de Toulon'da Groignard tarafından uygulanmış sistem olan kuruhavuz bölgesini tarakla kazıp, kayaya rastlandığında onu su altında parçaladıktan sonra, büyük bir keson içinde kuruhavuzu inşa etmeyi önermişlerdir. Buna karşılık İsveçli mühendisler, deniz tarafına palplanş perde çakarak, inşaatı kuruda yapmayı teklif etmişlerdir. Fransız projesinin uygulama maliyetinin fazla olması ve tekniğinin uygun bulunmaması üzerine uygulama İsveçli mühendislere verilmiştir. İsveçli mühendisler uygun yeri bulmak ve su boşaltma araçlarını test etmek amacıyla muayene kuyusu açarak işe başlamışlar, ayrıca havuzun bir maketini yapmışlardır.[23] Başbakanlık Arşivi Cevdet Bahriye belgelerine göre, havuz inşaatında İsveçli mühendisler Osmanlı teknik elemanlarıyla beraber çalışmıştır. Kuruhavuz yapım ekibi, tespit edilen kuruhavuz alanının önünü tarakla temizlemiş, kıyıya ahşap palplanş perde çakarak, deniz suyunun çukura dolmasını önlemişlerdir. Yan duvarları ahşap iksalarla tutulan 37,50 m x 75 m x 10,50 m boyutlarındaki havuzda su sürekli boşaltılarak kuruda çalışılmıştır.[24] Havuz yapılırken ortaya çıkan büyük su sızıntısının önce sadece denizden geldiği sanılmış, daha sonra yapılan incelemelerde suyun hem denizden, hem de ambar emininin oturduğu altı gevşek dolgu olan köşkle diğer yapılardan geldiği anlaşılmış ve bu binalar yıktırılarak kil dolgu kullanılmıştır.

Başbakanlık Arşivi Cevdet Bahriye belgelerinden öğrenildiği üzere havuzun yanı sıra bir de ahşap bir köşk yapılmıştır.[25] Zamanla eskiyen yapı 1893 (H.1311) yılında tamir edilmiş ve döşenmiştir. Ancak köşkün bulunduğu yer hakkında bir bilgi verilmemiştir. Köşk, 1874-1876 yılları arasında

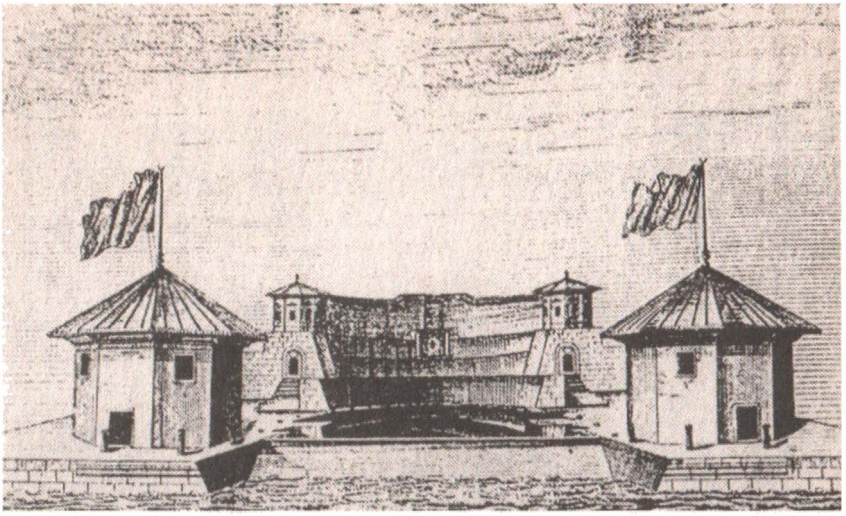
Şekil 15. Kuruhavuzların plan, kesit ve görünüşleri (yan sayfada) (Aksoy, İ. H., İstanbul'da Tarihi Yapılarda Uygulanan Temel Sistemleri, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 1982).



Şekil 16. Tersane'den havuz görünümü (Köksal Arşivi, 2003).

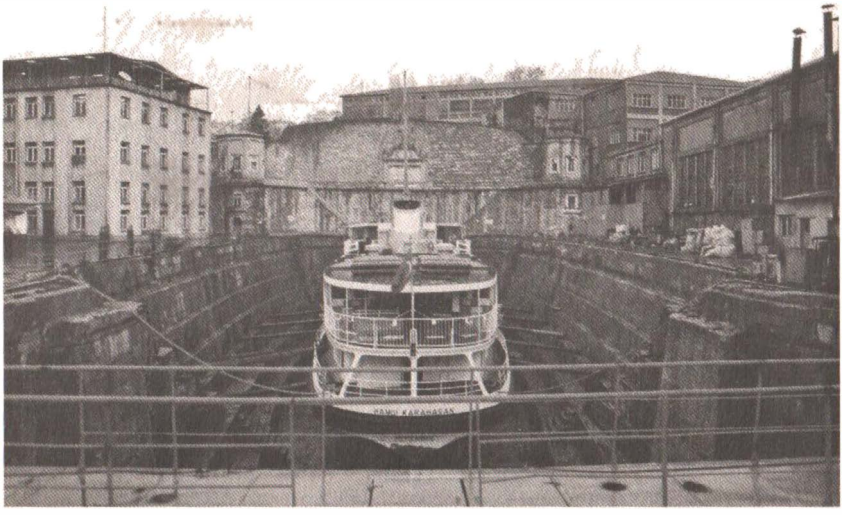
havuzun büyütülmesi sırasında yıkılmış olmalıdır. Köşkün havuzun Azapkapısı tarafındaki yapı olma olasılığı varsa da bu yapının ambar olma ihtimali daha yüksektir. Osmanlı arşiv belgeleri incelenerek bu konuya bir açıklık getirilebilir.

1796-1799 yılları arasında kâgir olarak inşa edilen havuzda taş olarak devoniyen mavi kalkerleri, harç olarak da su altında sertleşme özelliğine sahip puzolan ve kireç karışımından oluşan puzolan harcı kullanılmıştır. Kuruhavuzun tabanı 0,75 m kalınlıkta olup taşla kaplanmıştır. Yan duvarlarsa havuz içine doğru ulaşımı sağlamak amacıyla basamaklandırılmıştır (Şekil 16). Aksoy[26] havuz tabanı ve yan duvarların anakaya grovak ve killi şistlere oturduğunu belirtiyor. Ayrıca arşiv belgelerine göre, kuruhavuzda zaman zaman meydana gelen su kaçaklarının önlenmesi için, kaçağın olduğu yere puzolan harcı ve taş dolgu yapılarak tamir edilmiştir.[27] 1814'te yapıda duvar taşlarının içeriye doğru kayması ve su



Şekil 17. Mahmud Raif Efendi çizimiyle 1. kuruhavuzun kuleleri
(Müller-Wiener, W., "Zur Geschichte des Tersane-Âmire," Istanbul Türkische Miszellen, İstanbul, 1987, s. 252-73).

kaçağı karşısında yine aynı sistem uygulanmıştır. Hasar gören yerin yan tarafı kazılıp ahşap kazıklar çakılarak moloz taş ve puzolan harcı dökülmüş, üste de yassı taşlar koyularak onarım tamamlanmıştır. Mahmud Raif Efendi'nin kuruhavuz çiziminde yapının iki yanında birer kule ve ön tarafında yine iki yanında çokgen birer yapı yer almaktadır (Şekil 17). Kuleler havuzun genişletilmesi sırasında 1874-1876 yıllarında yıkılmış olmalıdır. Söz konusu kulelerin işlevi hakkında herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır, ancak kuleler havuzun kullanımı sırasında denetleme amacıyla yapılmış olabilir. Daha sonra yapılmış olan 2 No'lu havuzun bugün de mevcut iki kulesi, 1 No'lu havuzun da 1937'ye kadar ayakta olduğu bilinen bir kulesi vardı (Şekil 18). Çokgen yapılar ise ya yapım sırasında, ya da yapımdan sonra kullanılmış olup kısa bir süre sonra kaldırılmış olmalıdır. Bu yapılar havuzun yapımı sırasında çalışanlar tarafından geçici olarak kullanılan mekânlar olabilir.



Şekil 18. Tersane'den havuz görünümü (Köksal Arşivi, 2003).

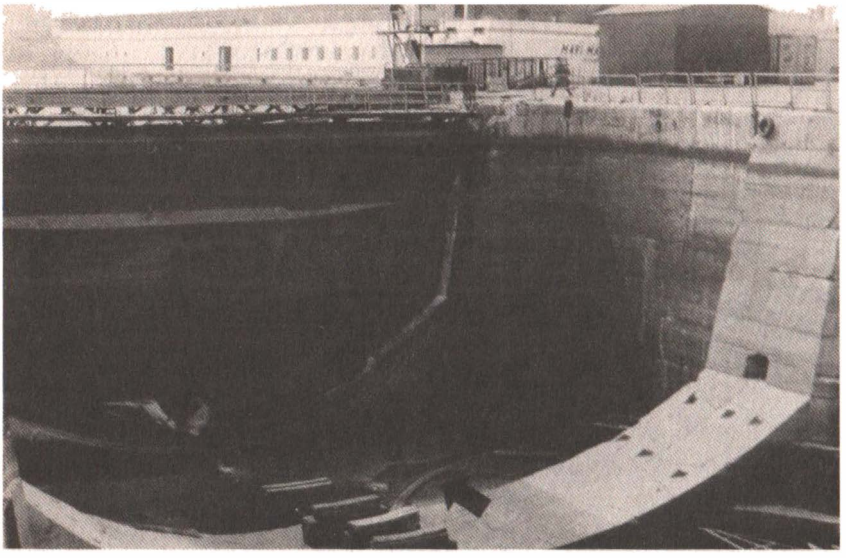
1821 yılında II. Mahmud döneminde tersaneye bir kuruhavuz daha yapılmasına karar verilmiş, ilk kuruhavuzu örnek alarak, Galata yönünde, başmühendis Ali Bey ve ilk kuruhavuz yapımında çalışmış olan Manol Kalfa denetiminde inşaata başlanmıştır. 1822'de Ali Bey görevden alınmış, yerine mühendishane 3. halifesi Abdülhalim Efendi başmühendis olarak atanmıştır. Havuz inşaatı sırasında başlangıçta deniz tarafında 3,75 m kalınlığında çift sıra ahşap palplanşlarla oluşturulacak batardo kullanımı kararlaştırılmıştır. Ancak pahalı olduğu için sadece tek palplanş perde çakılmıştır. Şiddetli yağmurlar karşısında suyun basıncına dayanamayan perde kırılmıştır. Başbakanlık Arşivi belgelerine dayanarak Aksoy[28] hasarın olduğu yerde su derinliğinin 11,25 m olduğu ve zaman yitirmemek için kırılan yerlerin onarımı yapılarak inşaata devam edildiği, 1825 yılında da tamamlandığını belirtmektedir. Bu kuruhavuzun da iki yanında iki kule bulunuyordu ve havuzu çevreleyen duvar üzerinde yapım ve yaptıran konusunda bilgi veren ve bu-

gün mevcut olmayan bir yazıt yer almaktaydı. Söz konusu kuleler bugün santral, pervane atölyesi gibi işlevlerle kullanılmaktadır (Şekil 18).

Tersanede 1825 yılında mevcut iki kuruhavuzdan sonra 1827'de Ahmed Paşa'nın oğlu Kaymakam Hüseyin Bey tarafından uzunluğu 280, genişliği 85, derinliği 35 kadem olan bir yüzer havuz yaptırılmıştır.[29] (Bir kadem yaklaşık 37,5 cm'ye karşılık gelmektedir.) 1849 yılında iki havuzun yetmemesi üzerine, daha büyük bir üçüncü havuzun yapılmasına karar verilmiş, ancak mali sebepler yüzünden inşaata 1857'de Abdülmecid döneminde başlanabilmiştir. Yapıma daha önceden kuruhavuz inşaatlarında çalışarak deneyim kazanan Vasil Kalfa (Vassil Janide) tarafından başlanmıştır. Maddi olanaksızlıklar yüzünden 1861-1869 yılları arasında yapımı durdurulan havuz 1870 yılında tamamlanabilmiştir. Yapım sırasında diğer havuzlarda çalışanlardan ve kuruhavuz inşaat defterlerinden faydalanılarak, diğer havuzlarda uygulanan sistem kullanılmıştır. 1874-1876 yıllarında da Abdülaziz döneminde ilk yapılan kuruhavuz karaya doğru Vasil Kalfa tarafından genişletilmiştir.[30]

II. ve III. kuruhavuzlar arasında, bağlantıyı sağlayan ve havuzlara su alıp vermeye yarayan pompaların bulunduğu yapı vardır. Havuz kapaklarının su doldurulup boşaltılarak hareket ettirilmesi, tersanede makinelerin kullanılmaya başlanmasından sonra uygulanmıştır. 19. yüzyıl ortalarında havuz kapakları, havuz tabanındaki yay şeklindeki düzenek üzerinde manda gücüyle çekilerek-itilerek hareket ettiriliyordu. Tersanede bu işi yürüten ve hayvanları denetleyen mandacılar sınıfı vardı. 1850'ler sonrasında ise bu sistem tamamen değiştirilmiştir. Bugün üç kuruhavuzu birbirine bağlayan su kanalları ile her havuzun kumandasını sağlayan pompalar ve havuz diplerinde yer alan boşaltma süzgeçleri vardır (Şekil 19).

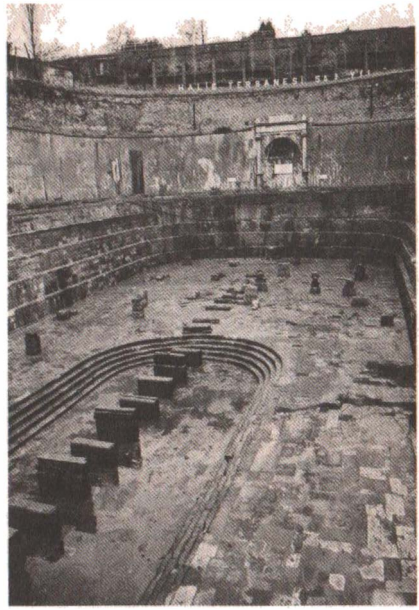
Havuza gemi almak istendiği zaman, havuz kapağı üzerindeki vanalar yardımıyla iki kapak açılarak içeriye su alınır. Havuz suyu yaklaşık 4 saatte deniz seviyesine gelir. Yaya ve araba geçişi için kullanılan köprü ve yaklaşık 1,5 m kalınlığındaki havuz kapağının suyu boşaltılıp yüzer hale getirilir. Zeminden 1,5 m yükseklikteki havuz iskemleleri havuz merkezleri doğrultusundadır. Havuz iskemlelerine takarya veya domuz sandalyesi de denilmektedir. Takaryalar beton üzerine 2-3 sıra meşe ağacı, onun üstüne de



Şekil 19. Tersane'den havuz görünümü (Köksal Arşivi, 2003).

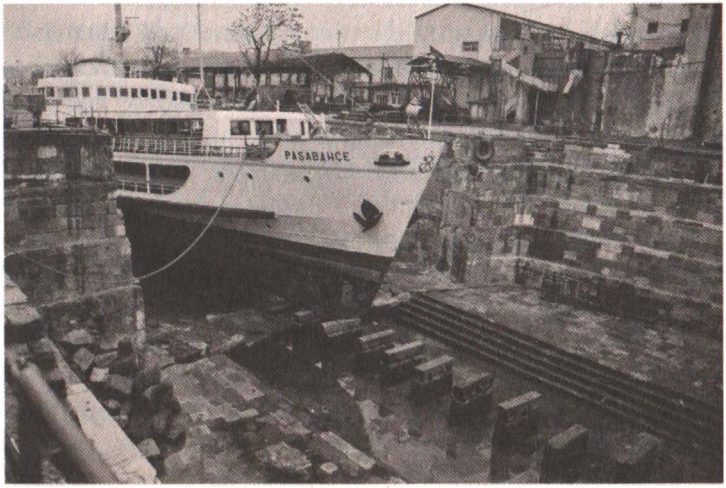
çam ağacı çakılarak oluşturulmaktadır (Şekil 20, 21). Gemi alınırken oynamaması için eğreti bağla iki baştan iki kıçtan olmak üzere, takaryalar üstüne gelecek şekilde bağlanır (Şekil 16, 22). Gemi havuza tamamen alındıktan sonra ana kapak suyla doldurulup yerine oturtulur. Havuz dibinde bulunan süzgeçler tahliye atölyesi tarafından çalışır hale getirilir ve suyun çekilerek denize boşaltılma işlemine geçilir. Havuzdaki su belirli bir seviyeye gelince (geminin takaryalara oturmasına yakın olduğu bir seviye) dayaklama ağaçları ile gemi seyrek olarak dayaklanmaya başlanır. Gemi oturduktan sonra tam dayaklanma yapılır. Gemiyi havuzdan çıkarmak istendiğinde, havuz kapağındaki iki tane gözün üstünde bulunan dişliler yardımıyla kapak açılarak havuza su dolmaya başlar. Su deniz seviyesine geldiğinde kapak içindeki su boşaltılıp, kapak yüzdürülerek yerinden ayrılır ve gemi çıkarılır.

Haliç Tersanesi'ndeki söz konusu kuruhavuzlar halen (2005) mevcuttur. Azapkapısı'nın kullanımı sırasında havuzlar Azapkapı'dan Kasım-



Şekil 20.
Tersane'den havuz görünümü
(Köksal Arşivi, 2003).

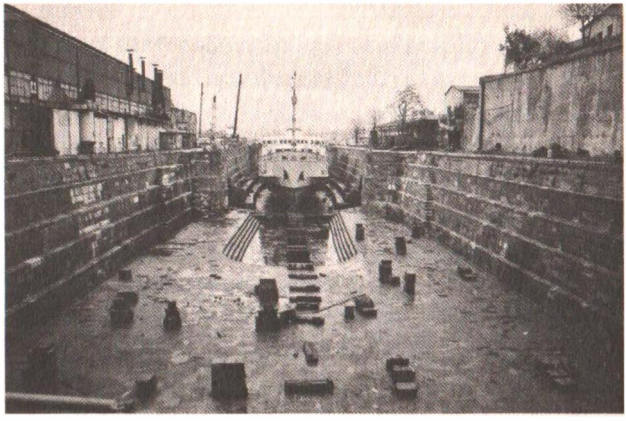
Şekil 21.
Tersane'den havuz görünümü
(Köksal Arşivi, 2003).



paşa'ya doğru, yapım tarihlerinin aksine ilk yapılan III no'lu, son yapılan ise I no'lu kuruhavuz olarak numaralandırılmıştır. Bu numaralara göre havuzların bugünkü durumlarıysa şöyledir: Haliç suyu, boya, gaz ve kimyasal maddeler her üç havuzun taşlarında olumsuz etki yapmaktadır (Şekil 18-22). I no'lu kuruhavuz duvarında çatlaklar ve kirlilik görülmektedir. Aynı havuzun bir onarım sırasında zemini değiştirilerek beton dökülmüştür. Havuz duvarında süsleme elemanlarında bozulma ve bitkileşme vardır. 1937 yılına ait Haliç Tersanesi fotoğrafında görülen ve planlarda da yer aldığı üzere havuzla beraber yapıldığı anlaşılan, havuzun Kasımpaşa yönünde duvarın bitiminde bulunan kule bugün yoktur. II no'lu kuruhavuzun duvarının iki yanında bulunan kuleler bugün de kullanılmaktadır. Söz konusu yapılar iki katlı olup, ikinci katta ahşap tavan göbeği ve süslemeler görülmektedir. 1937 Haliç Tersanesi fotoğrafında yapıların ikinci katına ulaşımı sağlayan merdivenler yoktur. Bu merdivenler ve korkuluk 1937 sonrasında yapılmış olmalıdır. II no'lu havuz duvarını bitkiler sarmış ve duvara aydınlatma elemanı, kanca gibi çeşitli ekler konmuştur. Havuz içi orijinaldir, ancak çok fazla kirlenmiş ve taşlarda yer yer aşınmalar oluşmuştur. Havuz etrafında yerdeki demir halkaların bir kısmı, sonradan dökülen beton altında kalmıştır. III no'lu kuruhavuzun ilk yapılan bölümünde, diğer havuzlardaki bozulmaların benzerleri görülmektedir. Sonradan yapılan bölüm ise diğerlerine oranla daha temiz kalmıştır. Her üç havuzun da duvarlarındaki süsleme elemanlarında bozulmalar vardır.

Tersanenin Gemi İnşa Yerleri ve Düzenekleri İçin Koruma Önerileri

Tersane bölgesi, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 22.03.1995 tarihinde yapılan 6482 sayılı ve 379 numaralı toplantısıyla sit alanı olarak tescil edilmiştir (Şekil 1). Haliç Tersanesi'nde halen basit gemi bakım ve onarımı yapılmaktadır, ancak tersanenin geleceği belli değildir. Camialtı Tersanesi kullanılmamaktadır. Taşkızak Tersanesi ise kısmen boşaltılmış ve işlevini yitirmiştir. Tersanelerin aynı işlevle kullanılması durumunda öncelikle gemi inşa yerlerinin rölöve ve envanter çalışmaları yapılarak, koruma altına alınmaları gerekmektedir. Tersaneler özelleştirilip işlev değiştirirse ya da bölgeden tamamen uzaklaş-



Şekil 22.
Tersane'den havuz görünümü
(Köksal Arşivi, 2003).

tırılıp başka bir yere nakledilirse kuruhavuzlar ve taşkızakların onarımları yapıldıktan sonra, çevrelerine gemilerin gelişimi, gemi yapım yerlerinin tarihsel süreç içinde değişimi, kızak ve havuzların kullanılışlarını gösteren çizimler yerleştirilebilir. Böylelikle izleyiciler bilgi edinebileceklerdir. Aynı şekilde havuzlardan biri gösteri amaçlı kullanılabilir. Dönem dönem havuza gemi alma, çıkarma yöntemi, gemi onarımı, onarım biçimleri, gemi inşa teknikleri aktarılabilir. Tersanede inşa edilen gemilerden gemi-müze; tekne, gemi, kran, kızak ve diğer teknik donanımın sergileneceği müze-liman da oluşturmak mümkündür.

Camialtı Tersanesi'nde Camialtı Camii'nin önünde maçuna düzeneği eski yerinde kurularak kullanım yöntemi, tarihçesi, işlevi tanıtılabilir (Şekil 11). 15.-17.yüzyıllarda tersanede ilk gemi yapım yeri olması nedeniyle önemli bir konumu olan Camialtı Tersanesi'ndeki tersane gözü kalıntısı açığa çıkarılabilir (Şekil 8-10). Bunun için, kemer içleri örülen ve bir kısım yüzeyi sıvanan duvar temizlenip, önünde ve yanındaki ekler kaldırılıp, duvarın daha rahat algılanır hale getirilmesi sağlanabilir. Ayrıca alanda yapılabilecek bir arkeolojik kazı çalışmasıyla tersane gözleri hakkında daha fazla bilgi edinilebilir. Bu nedenle söz konusu alanda uzmanlar tarafından denetimli bir çalışma yapılabilir. Gözlerin bir ya da iki tanesini farklı bir malzemeyle tamamlanıp, içlerinde gemi yapım düzeneğinin (tezgahlar, fe-

lenkler gibi) kurulmasıyla, gözler hakkında tanıtım yapılmış olur. Ancak sözü edilen çalışmaların yapılmasından önce konuyla ilgili plan, resim gibi malzemeler ve özgün Osmanlı arşiv belgelerinin ayrıntılı olarak incelenmesi gerekmektedir.

Burada önemli bir nokta, günümüzde farklı aidiyet durumları olsa da, tarihsel gelişim süreçlerinde oluğu gibi, tüm tersane alanının, yani üç tersanenin de birlikte ele alınması gerektiğidir. Bu sırada kontrolsüz kullanıcı müdahaleleri önlenmeli, Haliç'in kirlenmemesi için tersane bünyesindeki fabrika ve atölyelerin katı ve sıvı atıklarının, gemi yapım, bakım ve onarımında kullanılan kimyasal ve diğer maddelerin, cüruf, çöp ve sintinenin arıtılarak Haliç'e verilmesi konusunda ciddi yaptırımlar uygulanmalı ve sık sık kontrol edilerek Haliç'in temizliğine önem verilmelidir (Şekil 18-22). Böylece arıtılmayan atıklardan zarar gören kuruhavuzlar da korunmuş olacaktır.

Sonuç olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun 5,5 asırlık gemicilik teknolojisini barındıran ve tarihsel sürecin izlerini bugün de okuyabildiğimiz Haliç Tersaneleri sadece bizim için değil, dünya için de kayda değer bir kültürel-teknolojik-mimari mirastır. Bu mirası korumak ve gelecek kuşaklara aktarabilmek üzere doğru işlevlerle değerlendirebilmek yerinde bir davranış olacaktır. Bunun için elimizden geleni yapmak zorundayız. Çünkü rant değeri bu kadar yüksek olan tersanelerde, başka sözler ve niyetler çoktan çalışmaya başlamış durumda...

Notlar

1 Bostan, İ., *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1992, 8.

2 Müller-Wiener, W., "İstanbul'da Erken Dönem Endüstri Yapıları," *Arkitekt Dergisi*, İstanbul, 1991, 23.

3 Braudel, F., *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Ankara, 1993, cilt 1, 300.

4 Müller-Wiener, W., *agm.*, 23.

5 Bostan, İ., *age.*, 9.

6 Gencer, A. İ., *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, no: 3250, İstanbul, 1985, 18.

7 Dağgülü, İ.B., "XVI. Yüzyıl Askeri Mimarimizde Tersane Yapılar (Gözler)," TMMOB Mimarlar Odası, İstanbul Büyükkent Şubesi – *Galata Bülteni*, İstanbul, 1993, 35-37.

8 Müller-Wiener, W., *agm*, 23.

9 Bostan, İ., *age.*
10 *Age.*, 9.
11 Mantran, R., *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul - Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi*, TTK, Ankara 1990, cilt: I-II.
12 Uzunçarşılı, İ. H., *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1948.
13 Müller-Wiener, W., "Zur Geschichte des Tersane-Âmire," *Istanbul Türkische Miszellen*, İstanbul, 1987, 256.
14 *Age.*
15 Terzioğlu A. ve H. Hatemi, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yeni Nizamların Cedveli, İngiltere Krallığı Nezdindeki, Osmanlı İmparatorluğu Sefareti*, İstanbul, 1988, 29.
16 Pakalın, M. Z., *Osmanlı Tarih Deyim ve Terimleri Sözlüğü*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1946, 293.
17 Ayvansarayi, H. H., *Mecmuâ-i Tevarih*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, no: 3092, İstanbul (1985), 1179, 428.
18 Alpagut, A.H., *Marmara'da Türkler*, İstanbul, 1941, 138-9.
19 *Age.*, 141.
20 Terzioğlu A. ve H. Hatemi, *age.*, 29.
21 Alpagut, A.H., *Marmara'da Türkler*, İstanbul, 1941, 148-9.
22 Aksoy, İ. H., *İstanbul'da Tarihi Yapılarda Uygulanan Temel Sistemleri*, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 1982, 71.
23 *Age.*, 71-2.
24 *Age.*,72.
25 Şehsuvaroğlu, H. Y., *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, T.C. Gen. Kur. Bşk. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, Ankara, 1965, 193.
26 Aksoy, İ. H., *age.*, 73.
27 *Age.*
28 Aksoy, İ. H., *age.*, 77.
29 Şehsuvaroğlu, H. Y., *age.*, 194.
30 Aksoy, İ. H., *age.*,75.

Kaynakça

Aksoy, İ. H., 1982, *İstanbul'da Tarihi Yapılarda Uygulanan Temel Sistemleri*, İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, İstanbul.

Alpagut, A.H., 1941, *Marmara'da Türkler*, İstanbul.

Ayvansarayi, H. H., 1179, *Mecmuâ-i Tevarih*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, no: 3092, İstanbul (1985).

Bostan, İ., 1992, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Braudel, F., 1993, *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, cilt I-II, Ankara.

Concina, E., 1987, *Arsenali e Città Nell'Occidente Europeo*, Roma.

Dağgülü, İ.B., 1993, "XVI. Yüzyıl Askeri Mimarimizde Tersane Yapılar (Gözler)," TMMOB Mimarlar Odası, İstanbul Büyükkent Şubesi – *Galata Bülteni*, İstanbul.

Gencer, A. İ., 1985, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, no: 3250, İstanbul.

Kayra, C., 1990, *İstanbul Haritaları, Ortaçağdan günümüze haritalarda İstanbul*, Türkiye Sınai Kalkınma Bankası yayını, İstanbul.

Köksal, T. G., 1996, *Haliç Tersaneleri'nin Tarihsel Teknolojik Gelişim Süreci ve Koruma Önerileri*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, yayınlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul.

Lloyd S., D. S. Rice, 1989, *Alanya*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Mantran, R., 1990, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul - Kurumsal, İktisadi, Toplumsal Tarih Denemesi*, cilt I-II, TTK, Ankara.

Müller-Wiener, W., 1987, "Zur Geschichte des Tersane-Âmire," *Istanbul Türkische Miszellen*, İstanbul, s. 252-73.

Müller-Wiener, W., 1991, "İstanbul'da Erken Dönem Endüstri Yapıları," *Arkitekt Dergisi*, İstanbul, s. 22-30.

Ögel, S., 1994, *Anadolu'nun Selçuklu Çehresi*, Akbank Kültür-Sanat Yayınları, no: 58, İstanbul.

Pakalın, M. Z., 1946, *Osmanlı Tarih Deyim ve Terimleri Sözlüğü*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.

Şehsuvaroğlu, H. Y., 1965, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, T.C. Gen. Kur. Bşk. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, Ankara.

Terzioğlu A. ve H. Hatemi, 1988, *Osmanlı imparatorluğu'nda Yeni Nizamların Cedveli, İngiltere Krallığı Nezdindeki, Osmanlı İmparatorluğu Sefareti*, İstanbul.

Uzunçarşılı, İ. H., 1948, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.

Ali Nihat Kundak*

OSMANLI MİNYATÜRLERİNDE LİMAN KENTLERİ

Dünya tarihinde önemli bir yere sahip olan Türklerin macerası doğudan batıya bir yol izlemiş, bozkırlardan enginlere doğru yol almıştır. Osmanlı'nın bir devlet olmasını sağlayan bu öncü insanlarla birlikte Türk sanat tarihini yakından ilgilendiren çok değerli eserler üretilmiştir. 16. yüzyılda Osmanlı minyatürüne yeni ve özgün bir konu olarak topografik kent tasvirleri girmiştir. Bunlar arasında liman kentleri dikkat çekicidir. Liman kent görünümleri denizcilik ve tarih yazımcılığıyla ilgili eserlerde karşımıza çıkmaktadır. Bu öncü insanlar arasında karşımıza çıkan çağını aşmış biri Piri Reis'dir. Piri Reis'in ünlü eseri *Kitab-ı Bahriye*, 16. yüzyıl Osmanlı haritacılığının ve görsel sanatlarının ulaştığı düzeyi göstermesi açısından büyük önem taşımaktadır. Bir diğer önemli kişilik ise çoğulcu bakış açısıyla resmettiği kent tasvirleriyle Osmanlı resim sanatında bir gelenek başlatan Matrakçı Nasuh'tur.[1]

16. yüzyıl Osmanlı deniz haritalarında görülen liman kent tasvirleri minyatür resim sanatıyla ilişkilidir. Osmanlıların 16. yüzyılda Akdeniz'e açılmaları kartografya bilgisini de beraberinde getirmiştir. Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na kadar giden Osmanlılar bazı önemli ticaret yollarını da kontrol altına almıştı. Şüphesiz, Osmanlı'nın bu genişleme politikasının beraberinde getirdiği siyasal ve ticari ilişkilerin sürdürülmesi için sağlam bir coğrafya bilgisine gerek vardı. Osmanlılar bu amaçla Avrupa ve İslam dünyasından sağladığı birçok coğrafya kitabı ve haritadan yararlanmıştır.[2] Osmanlı Devleti'nin başkentini 1453'te İstanbul'u alarak değiştiren ve yeni bir çığır açan Fatih Sultan Mehmed (1451-81) burasını bir kültür merkezi konumuna getirmek ister. Fatih'in bilim ve sanata duyduğu ilgi, batı ve doğu ülkelerinden birçok bilim adamının, sanatçı-

* Arş. Gör. Doktorant, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü.

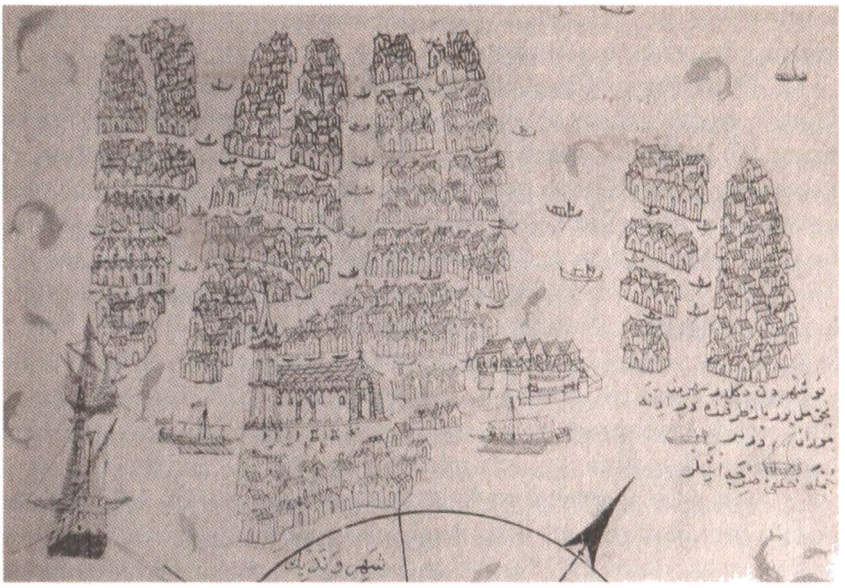
nın ve özellikle bilim kitaplarının bu kentte toplanmasını sağlamıştır. Fatih'in coğrafya bilimine ve Ptolemaios'un[3] (Batlamyus) eserlerine duyduğu ilgi Topkapı Sarayı Müzesi koleksiyonunda bulunan çeşitli Ptolemaios kopyalarından anlaşılmaktadır. Yavuz Sultan Selim'in (1512-20) Suriye ve Mısır seferlerinden sonra Kanuni Sultan Süleyman'ın (1520-66) Rodos'u kuşatması ve Kuzey Afrika korsanları işbirliğiyle 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 bilgisini de gerekli kılmaktaydı.[4]

Kitab-ı Bahriye, Türklerin kartografya alanında oluşturduğu eserlerin en mükemmeli ve döneminin Akdeniz'ini en ayrıntılı anlatan ve gösteren adalar kitabı (*isolario*) niteliğindeki bir eserdir. Amcası Kemal Reis'in ölümünden (1511) sonra Gelibolu'ya çekilen Piri Reis korsanlık yaptığı ve devlet hizmetinde çalıştığı uzun yıllar boyunca topladığı bilgi ve gözlemlerini bir araya getirme fırsatını elde etti. O yıllarda Türklerin Garp Ocaklarından (Cezayir, Tunus ve Bingazi üsler) sonra en önemli deniz üssü olan Gelibolu birçok denizcinin doğum yeri olduğu kadar donanmanın da eğitim, bakım ve konaklama yeri idi. *Kitab-ı Bahriye*'yi 1521'de tamamladığında elli yaşın üzerinde, otuz yılı aşkın deneyim ve bilgi birikimi sahibi idi. 1521 yılında hazırlanan nüsha, *Kitab-ı Bahriye*'nin birinci uyarlamasıdır ve denizcilerin kullanımı için yapılmıştır. Bu yüzden metin bölümü kısa tutulup haritalar da yalın biçimde hazırlanmıştır.[5] *Kitab-ı Bahriye*'nin Kanuni'ye sunulmasına, Sadrazam İbrahim Paşa'nın 1524 yılında Mısır'da çıkan kargaşayı bastırmaya gidişi sebep olmuştur. İbrahim Paşa, Piri Reis'i kılavuz olarak kendi gemisine almıştı. Sefer sırasında Piri Reis, hazırladığı kılavuzdan yararlanmış, bu durum İbrahim Paşa'nın dikkatini çekmişti. Sadrazam eserin temize çekilip Kanuni'ye sunulmasını istemiştir. Piri Reis Gelibolu'ya dönüşünde *Kitab-ı Bahriye*'yi tekrar gözden geçirmiş, daha çok dünya coğrafyası ve coğrafi terimlerin yer aldığı manzum bir bölüm eklemiş, haritalarını çoğaltmış, Muradi'nin vezni ile 1526 yılında İbrahim Paşa aracılığıyla padişaha sunmuştur.[6] 1526 yılında hazırlanan nüsha, *Kitab-ı Bahriye*'nin ikinci uyarlamasıdır.[7] 17. yüzyılda ve özellikle IV. Mehmed (1648-87) döneminde hazırlanan üçüncü uyarlama kop-

yalar, renk uyumu ve kent görünümleri yönünden daha önceki uyarlamalardan daha farklı ele alınmıştır.[8]

Denizcilerin elkitabı niteliğinde olan *Kitab-ı Bahriye*'nin metni bölümlere ayrılmış ve her bölümün sonuna anlatılan yörenin haritası yapılmıştır. Bu özelliğiyle portolanlardan (deniz haritaları)[9] daha ayrıntılı olan *isolario*'lara benzemektedir. 15. yüzyılın başlarından itibaren Batı dünyasında yapılan ve kullanılan bu kitapların içeriğinde adaların tarihi ve topografik özelliklerini anlatan metin kısmı ile bu yerlerin haritaları bulunurdu. *Kitab-ı Bahriye*'de ayrıntılarıyla tasvir edilmiş liman kentlerinin en önemlileri topografik görünümleriyle resmedilmiştir.[10] *Kitab-ı Bahriye*'nin itinayla yapılan nüshalarındaki kent tasvirleri, Osmanlı kartografyası kadar minyatür sanatı açısından da önem taşımaktadır. 1526 yılında Kanuni'ye sunulan eserdeki kent tasvirlerinin yorumlanış şekli, Osmanlı topografik kent tasvirciliği geleneğinin ilk adımı niteliğindedir.[11]

Piri Reis'in nüshalarında (TSMK, H.642, y.212b, SK, A.2612, y.214b) çift sayfada betimlenen ve liman kent tasvirlerinin en büyüğü Venedik'e ait olan tasvirdir. (Resim 1-2). Resimde ön planda San Marco'nun adına yapılmış kilise, 1500'lerin başında kesin görüntüsüne kavuşan çan kulesi, Venedik yaşamının dinsel ve siyasal merkezi olan meydan ile Venedik'in Akdeniz'deki ticaret gücünü simgeleyen tersane betimlenmiştir.[12] İki katlı, külahlı çan kulesi kilisenin yakınında gösterilmiştir. Surlu ve koruma kuleli tersanenin içinde kadırgalar seçilmektedir. Kanuni döneminde Kasımpaşa Tersanesi'ne en büyük rakip olan Venedik Tersanesi'nin özellikle betimlenmesi Piri Reis'in tersaneye verdiği önemi göstermektedir.[13] Venedik'in geri kalan bölümü gondollar, kanallarda yüzen farklı büyüklükteki balıklar ve dik çatılı yapı kümeleriyle resmedilmiştir. Topografyası verilen *Büyük Kanal*, iki büyük kolu ile kenti boydan boya kat eder ve iki yakayı birbirine bağlayan bir su yolu şeklinde gösterilmiştir. Yapılar kanallar tarafından bölünmüş olarak art arda sıralanmıştır. Kentin kanallar üzerindeki konumu yansıtılarak doğal genel topografyası kuş bakışı görünümle vurgulanmıştır. 17. yüzyılın ikinci yarısına tarihlendirilen İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'ndeki (T.6605) *Kitab-ı Bahriye* nüshasının Venedik tasvirinde görülen San Marco Meydanı, San Marco Kilisesi, çan kulesi



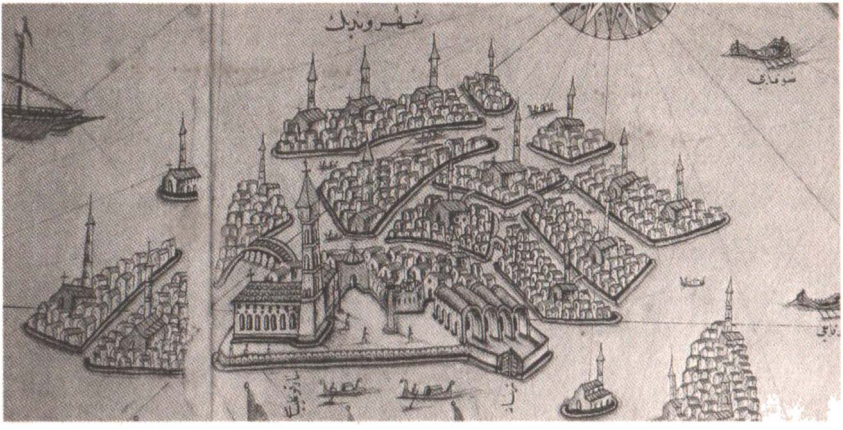
Resim 1. Venedik, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis, 1526 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.642, y.212b

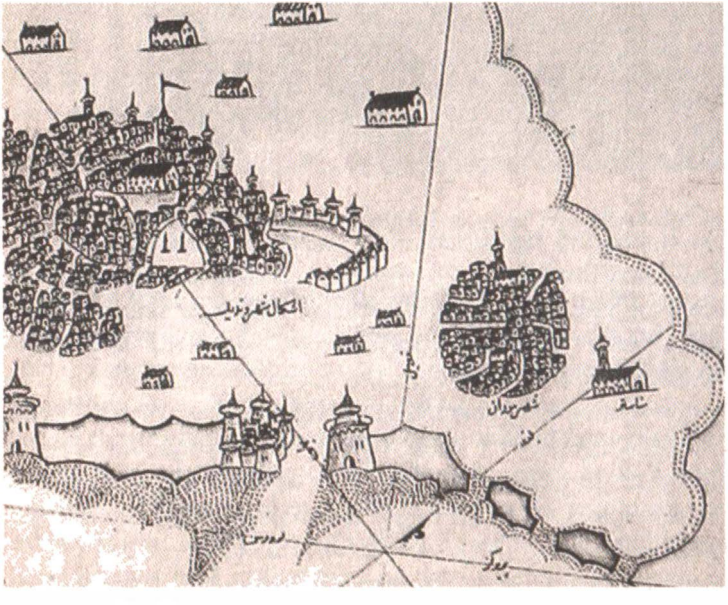
ve tersanesiyle kentin önemli bölümleri önceki nüshalarda olduğu gibi benzer şekilde yansıtılmıştır (Resim 3). Önceki tasvirlerden farklı olarak, burada Venedik lagününde kenti çevreleyen adalar birbirlerine köprülerle bağlıdır. Meydanın ortasında bir sütunun tepesinde San Marco'nun sembolü olan elinde kılıç tutan aslan yer alır. Tersane, diğerlerinden farklı olarak, dik çatı yerine beşik tonozla örtülüdür.[14] Muhtemelen *Kitab-ı Bahriye*'den kopya edilmiş olan Seyyid Nuh'un 17. yüzyıla ait *Deniz Kitabı*'nın 55b yaprağında da (Biblioteca Universitaria di Bologna, ms.3609) Venedik kenti benzer şekilde topografyaya uygun olarak betimlenmiştir (Resim 4).[15]

Piri Reis, Osmanlı denizcileri için önemli limanlara sahip olan Kuzey Afrika kıyılarında yer alan Tunus (Resim 5-6) ve İskenderiye (Resim 7-8) kentlerine büyük önem vermiştir.[16] Tunus kentinin tasvirinde (SK, A.2612, y.327b) ön plandaki koyda iki büyük kalyon demir atmıştır. Kalyon-

Resim 2. Venedik, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis, 1578, Süleymaniye Kütüphanesi, İstanbul, A.2612, y.214b

ların önündeki sandalın içinde denizciler görülür. Kıyılara yakın sularda ve içerideki koyda yer alan küçük, kırmızı noktalar sığlık alanlara işaret eder. Doğal liman niteliğindeki koyda sandallar seçilir. Yeşil ve turuncu renkle boyalı kent surlarının içinde tek kubbeli, minareli cami ve dik çatılı evler görülür. Şehir-kalenin sağında ve solunda bulunan evler sur dışında da ikamet edildiğini göstermektedir. Şematik olarak gösterilen bu evler gerçek hane sayısını göstermez. Her ev birçok haneyi temsil etmektedir. Kalenin yukarısında görülen stilize edilmiş basit ağaçlar, yeşil konturlarla birkaç fırça vuruş ile gerçekleştirilmiştir. İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'ndeki (T.6605) nüshada yer alan Tunus tasviri, diğerinden renk, bezeme ve ayrıntı yönünden farklıdır. Limana girmeden önce sağda, Osmanlı bayrağı-





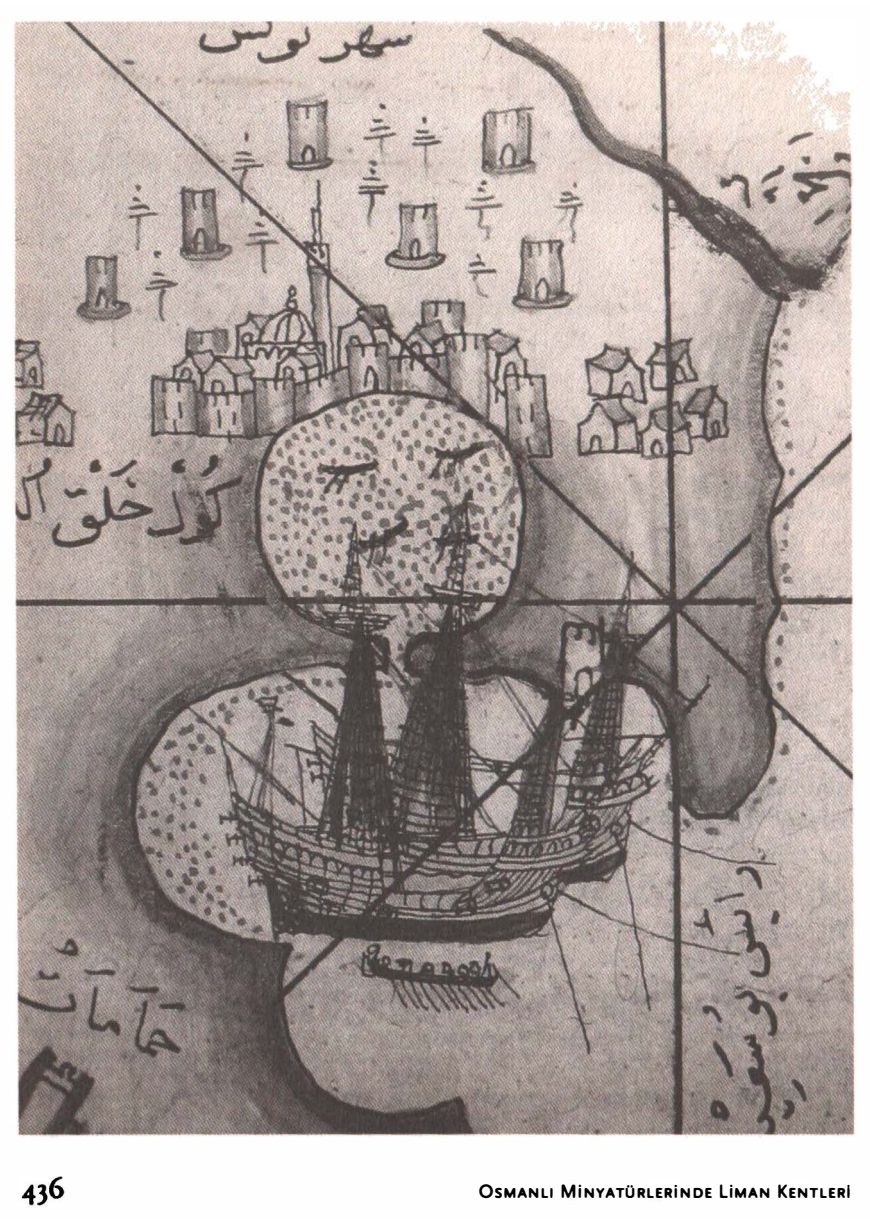
Resim 3. Venedik, Kitab-ı Bahriye, 17. yüzyılın ikinci yarısı, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, T.6605
Resim 4. Venedik, Deniz Kitabı, Seyyid Nuh, 17. yüzyıl, Biblioteca Universitaria di Bologna, ms.3609, y.55b

nın dalgalandığı koruma kulesi görülür. Limanda bir iskelesi olan kentin kuleleri konik çatıyla örtülüdür. Bu nüshadaki yeşil ağaçların altına düşen gölgeler ilginç bir ayrıntı olarak karşımıza çıkar. İskenderiye (SK, A.2612) kentinin içi, surları sağlam olmasına karşın rüzgâr değirmeni ile bir iki minareli yapı dışında harabe şeklinde betimlenmiştir.[17] Kalyon ve küçük yelkenlilerin sığındığı limanı, birisi üç katlı ve tepesi konik çatıyla örtülü iki kule korumaktadır. İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi'ndeki (T.6605) nüshada tasvir edilen İskenderiye görünümünün sağ yukarı kısmında bulunan kaideli Korint başlıklı sütun, kentin antik dönemde de yerleşim alanı olduğunu göstermektedir.

Alanya resmi (SK, A.2612, y.382a ve İÜK, T.6605), Matrakçı Nasuh'un topografik kent tasvirciliğini geliştirdiği 1537-38 yıllarından önce de bu resim türünün uygulandığını göstermektedir.[18] Surlarla çevrili Alanya kenti yukarı ve aşağı kale olmak üzere iki bölümdür. Aralarında yeşil, kahverengi, kırmızı tepeler yer alır. Yamaçlarda bulunan kale, kale içindeki cami, Selçuklu döneminden itibaren kullanılan beş bölümlü kâgir tersane, deniz kıyısında Selçuklu Sultanı Alaaddin Keykubat tarafından tuğladan yaptırılmış Kızıl Kule, kale dışında kalan ayazma, hamam ve kuyu topografyaya uygun olarak gösterilmiştir (Resim 9-10).[19]

Osmanlı kitap resminin ilk parlak dönemi Kanuni Sultan Süleyman'ın uzun süren saltanat yıllarına rastlar. Osmanlı tarihiyle ilgili eserlerdeki resim üslubunun en önemli temsilcisi tarih yazarı ve nakkaş olan Matrakçı Nasuh'tur. Sanatçının, Osmanlı ordusunun seferlerini konu alan eserlerindeki gözleme dayanan kale, liman, kent tasvirleri Türk minyatür sanatının belgeleyici özelliğinin gelişiminde önemli rol oynamıştır. Matrakçı Nasuh'un kendine göre yorumladığı topografik kent tasvir tarzı Osmanlı resminde yeni bir tür olarak etkisini uzun bir süre sürdürmüştür. Sanatçı 1537-45 yılları arasında yaptığı resimlerle topografik manzaralı kentlerin 16. yüzyıldaki durumlarını belgelemiştir.[20]

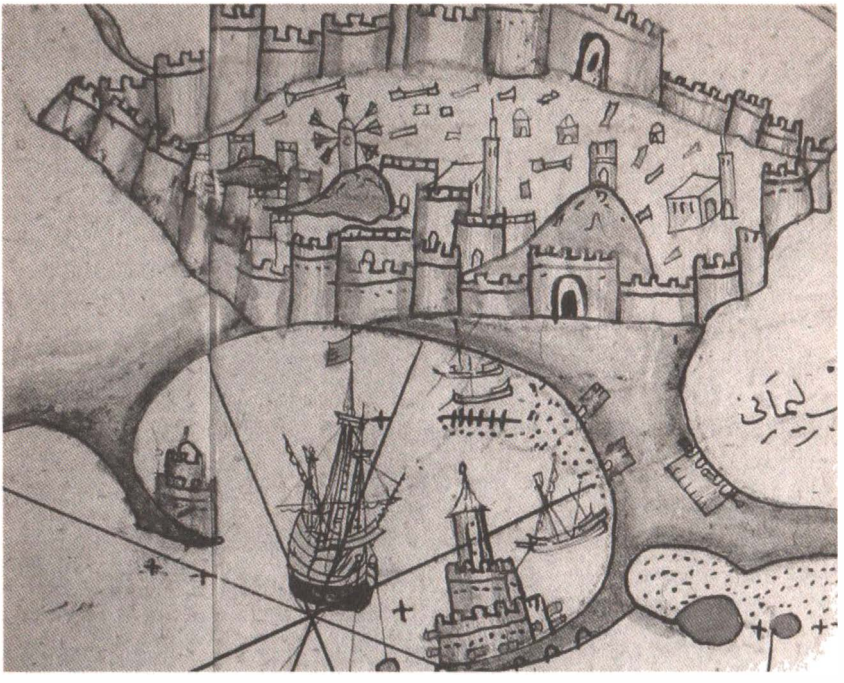
Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi'nde bulunan *Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstolni Belgrad* adlı yazmanın (TSMK, H.1608) Matrakçı Nasuh'un *Süleymânnâme* adlı eserinin 1542-43 yılları olaylarını ele alan bölümü olduğu ortaya konmuştur.[21] 1545 yılı civarında kaleme alınan yazmada



Resim 5.
Tunus, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis, 1578, (solda)
Süleymaniye Kütüphanesi, İstanbul, A.2612, y.327b

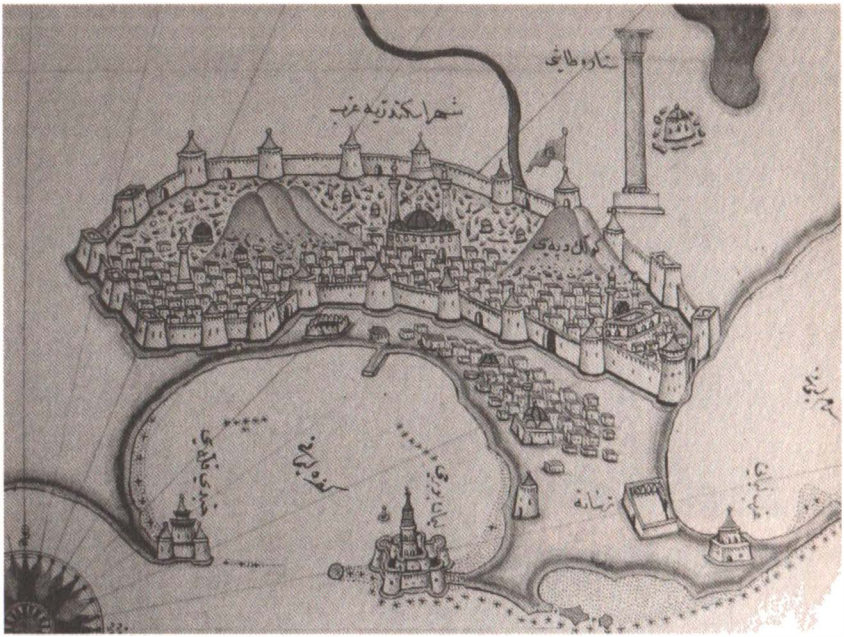
Resim 6.
Tunus, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis, 17. yüzyılın ikinci yarısı,
İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, T.6605

Kanuni'nin ikinci Macaristan seferi sırasında İstanbul-Budapeşte arasında uğranılmış olan konak ve menzillerin resimleri tasvir edilmiştir. Eserin birinci bölümünde ise bu tarihlerde Barbaros Hayreddin Paşa'nın Fransa'ya yardım etmek üzere gittiği Nis (Nice), Tulon (Tuolon) ve Marsilya ile yol güzergâhında uğranılan Reggio (Rice), Antip (İnteb) ve Cenova liman kentleri betimlenmiştir (H.1608, y.19a, 21a, 22b-23a, 24b-25a, 27b-28a, 32b-33a). Ayrıca bu minyatürlerin her birinde betimlenen Barbaros Hayreddin Paşa komutasındaki Osmanlı donanması da dikkat çekicidir (Resim 11-12-13-14-15).[22] Sanatçı, bu liman kentleri portolan tarzında kısmen kuş bakışı ve yarı topografik bir görünüm içinde, figürsüz olarak ele almıştır. Bu liman kentlerinden Cenova'nın tasvirinde, kıyı çizgileri dalgaların vurgulanması amacıyla koyu mavi renkte ele alınmıştır. Ön planda yelkenlerini rüzgârla doldurmuş Osmanlı donanması görülür. Limanın iki yakasında yer alan üç katlı koruma kuleleri dikkati çeker. İç limanda iki Cenova kalyonu ve dört iske-



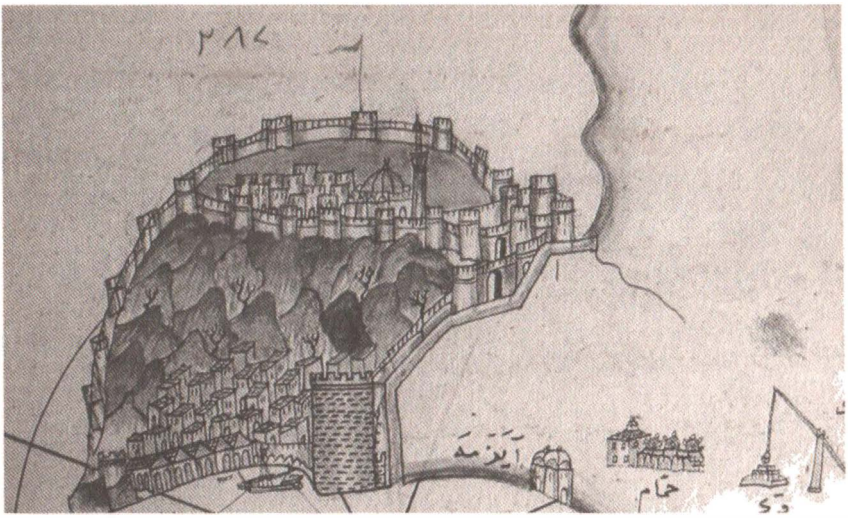
Resim 7. İskenderiye, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis, 1578, Süleymaniye Kütüphanesi, İstanbul, A.2612

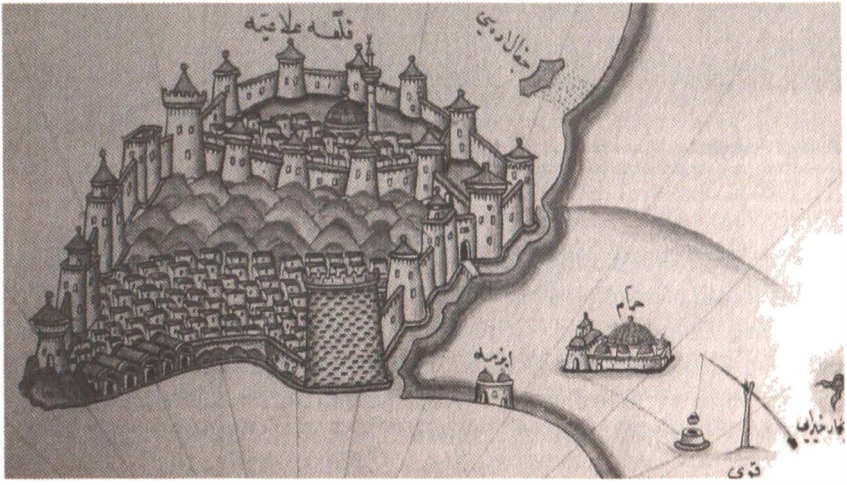
le vardır. Resmin sağında dalgalar şiddetle, çiçeklerle bezenmiş kıyıya vurmaktadır. Denize dökülen nehirler üzerinde köprüler yer alır. Yüksek kuleli saraylar ve dik çatılı evler kentin mimari dokusunu verir. Kentin yukarı kısmında mavi, yeşil, sarı tepeler üzerinde çiçekler resmedilmiştir. Doğa çeşitli renklerle boyanmasına karşılık kent renksizdir. Birkaç kırmızı çatılı evin dışında geri kalan yapılar renklendirilmemiştir (Resim 16). Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi'nde (H.642, y.284a) bulunan *Kitab-ı Bahriye* nüshasındaki Cenova tasviri diğerinden farklı yorumlanmıştır. Cenova liman kenti bu eserde taslak biçiminde gösterilmesine karşın hilal şeklindeki limanı ve kuleleriyle oldukça doğru çizilmiştir (Resim 17).[23]



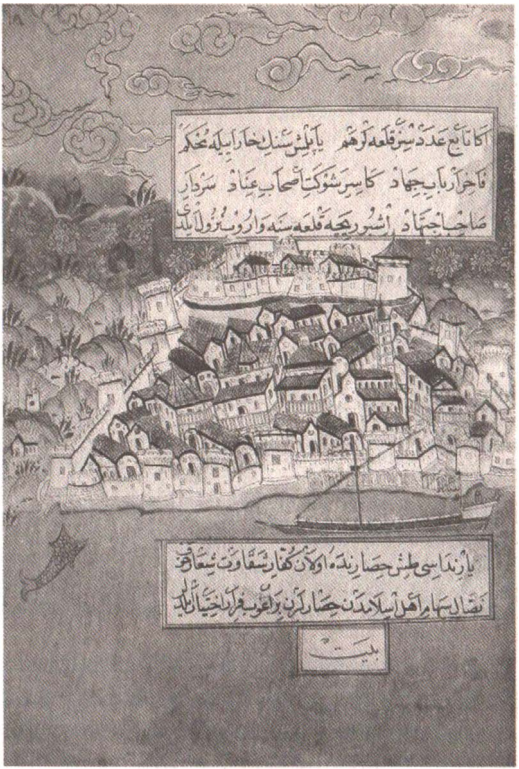
Resim 8. İskenderiye, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis, 17. yüzyılın ikinci yarısı, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, T.6605

İstanbul Arkeoloji Müzesi Kütüphanesi'nde 1621 envanter numarası ile kayıtlı olan ve 1570 yılı civarına tarihlendirilen *Atlas-ı Hümayun* adlı atlasın 4b yaprağında da Cenova ve Marsilya kentleri Güney Fransa, İspanya ve Kuzey Afrika'yı gösteren haritada betimlenmiştir. Haritanın sol üst köşesinde yer alan Cenova ve Marsilya kentlerinin harita üzerinde büyük ölçekte betimlendiği gibi, kentlerin topografik özelliklerinin net bir şekilde tasvir edilmesine engel olmamıştır (Resim 18).[24] 16. yüzyıl Osmanlı haritacılığı açısından önemli bir diğer atlas ise, 1580 yılı civarına tarihlendirilen Walters Deniz Atlası'dır (Walters Art Gallery, Baltimore, ABD, W.660). Atlasın 5b yaprağındaki haritada Cenova ve Cezayir liman kentle-





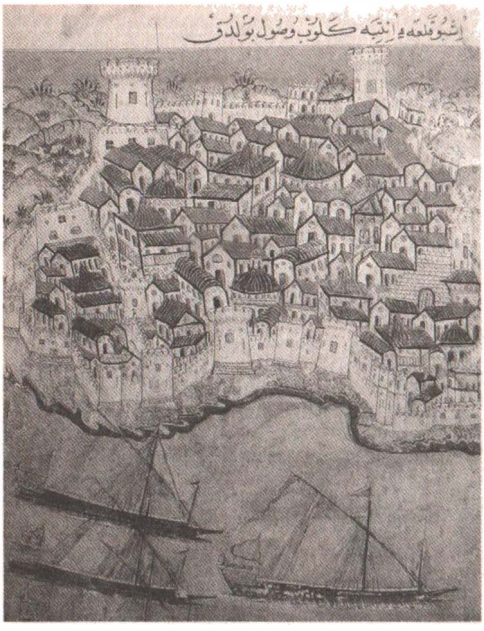
Resim 9. Alanya, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis, 1526 civarı, Süleymaniye Kütüphanesi, İstanbul, A.2612, y.382a
Resim 10. Alanya, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis, 17. yüzyılın ikinci yarısı, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, T.6605



Resim 11. Reggio (Rice), Süleymânnâme (Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad), Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.19a

ri deniz yönünden bakılarak tasvir edilmiştir (Resim 19). Yeşillikler içerisindeki kentler topografik gerçekliğe uygun biçimde betimlenmiştir. Limanda iskeleler görülür. Cezayir limanının hemen önünde üzerinde bir kale bulunan adacık ve karaya bağlantısı açıkça gösterilmiştir. Korsika'nın hemen kuzeyinde yer alan ve çevresi ağaçlıklı tepelerden oluşan Cenova limanı daha ayrıntılıdır. Limanın ağzındaki iki yüksek koruma kulesi kentin göz alıcı öğeleri olarak karşımıza çıkar. Akdeniz'in en geniş limanlarından olan Cenova'da ikinci bir ufak koy da topografik açıdan belirtilmiştir.[25]

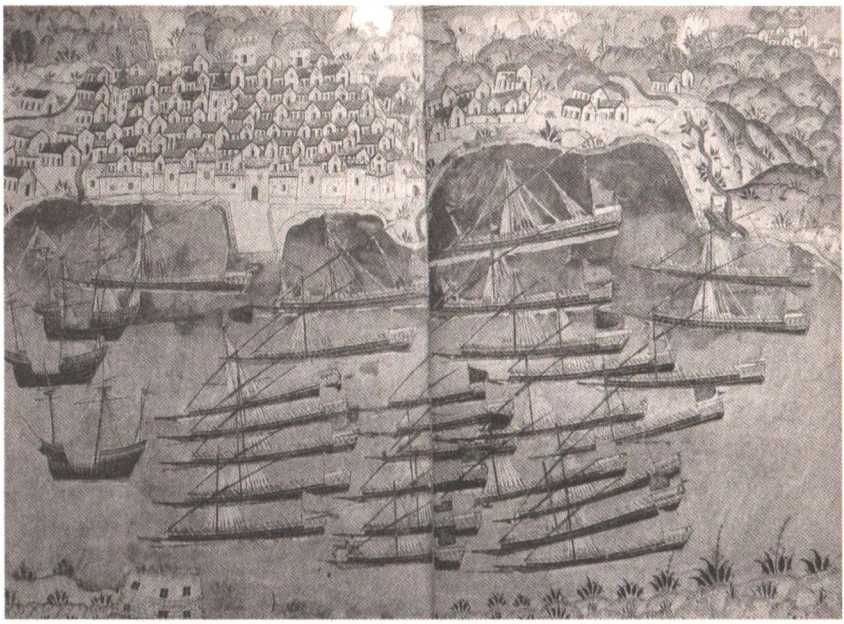
Matrakçı Nasuh'un minyatürlü bir diğer eseri ise *Tarih-i Sultan Bayezid* (TSMK, R.1272) adını taşır.[26] 1547 yılı civarında kaleme alınmış bu yaz-



Resim 12.
Antip (İnteb), Süleymânnâme (Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad),
Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.21a

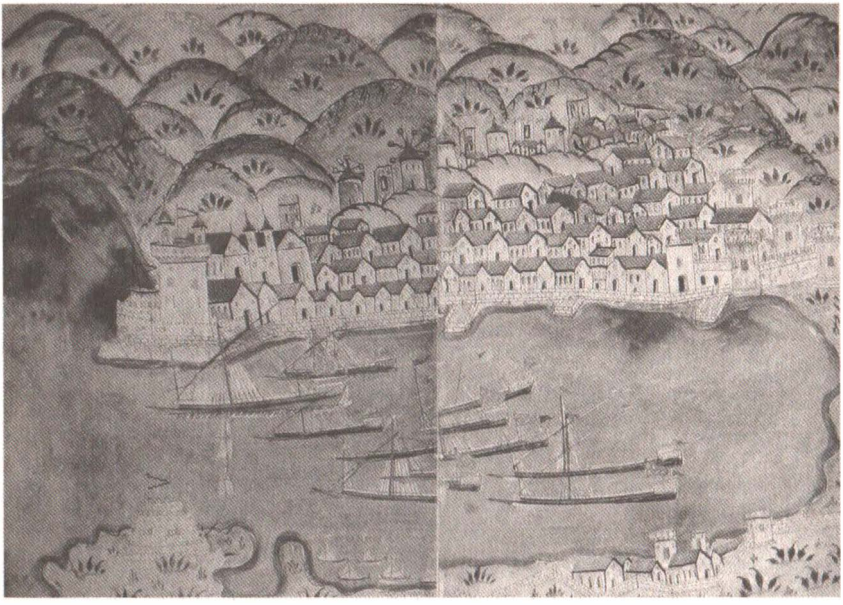
Resim 13.
Tulon (Toulon), Süleymânnâme (Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad), (sağda)
Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.22b-23a

manın içinde II. Bayezid (1481-1512) zamanında yapılmış olan seferlerle ilgili olarak Modon ve İnebahtı (Lepanto) liman kentleri, Osmanlı donanmasına ait gemilerle birlikte tasvir edilmiştir. Eserin 24b-25a yapraklarında betimlenen Modon limanının içinde üç kadırga yer alır. Denizde ise değişik açılardan kalyonlar tasvir edilmiştir. Resmin sağında kayalıklar vardır. Burçlar ve surlarla çevrili kentin içinde dik çatılı yapıların dışında, bazilikal planlı bir yapı görülür. Kent denizden bakılarak yükselen perspektifle sağlanmış bir kompozisyona sahiptir (Resim 20). Eserin 21b-22a yapraklarında ise Yunanistan'ın Korint körfezinde stratejik açıdan önemli bir liman kenti olan İnebahtı betimlenmiştir. Bu tasvirde yapılar surlar arasında üç kademeli olarak resmedilmiştir. Kentin sağında ve solunda bulunan surların önündeki su dolu hendeklerin üzerindeki köprüler, kente kara tarafından girişi sağlayan kapıları işaret ediyor olmalıdır. Arkada yüksek tepelerin kente sağladığı göreceli koruma nedeniyle surlar kentin arkasını da çevrelemektedir. Res-



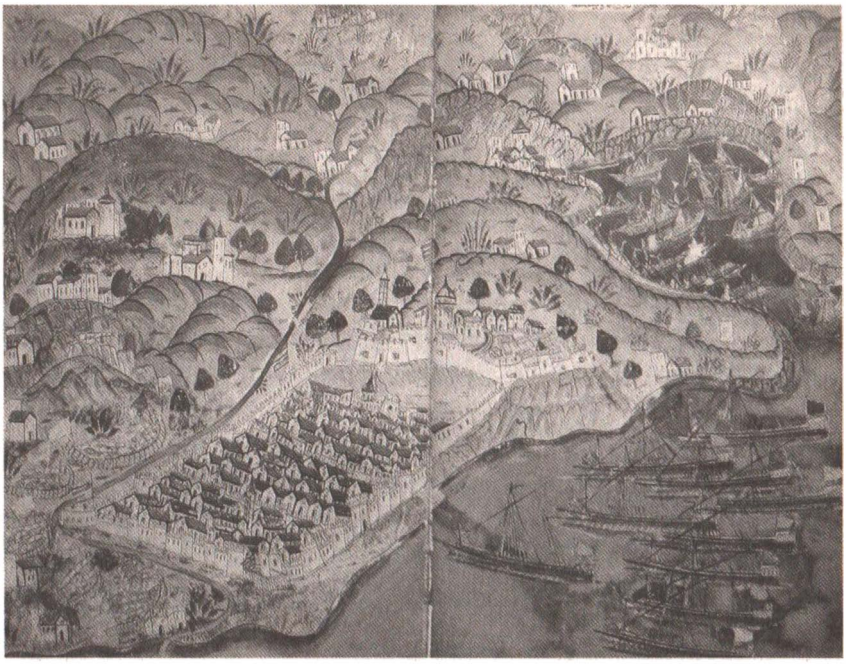
min ön planında limanın denizden gelebilecek bir saldırıya karşı savunma kuleleriyle korunduğu görülür. Kentin limanında iki kadırga küreklerini havaya kaldırmış şekilde durmaktadır. Surlarla çevrili kentin köşelerinde toplarla donatılmış burçlar yer alır. Dik çatılı yapılar surlar içinde yan yana sıralanarak kentin dokusunu oluşturmuştur. Arka planda yapılar arasındaki minare ile resmin sol köşesindeki kayalıkların üstündeki Osmanlı bayrağı ve toplar, kentin II. Bayezid döneminde, 1499 yılında Osmanlıların yönetimi altına geçmiş olduğunu belgelemektedir (Resim 21).

İnebahtı liman kentini topografik kent tasvirciliği tarzında betimleyen ve 1550 civarına tarihlendirilen bir diğer eser ise Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi'nde (17/348) bulunmaktadır. Resmin solunda, körfezin ağzında Kasım Bey'in[27] yaptırdığı hisarlar Osmanlı'nın elinde bulunan İnebahtı kentini deniz tarafından korumaktadır. Kale surları içerisinde nöbetçi barakaları görülür. Su dolu hendeğin çevrelediği kalenin dışında solda



Resim 14. Marsilya, Süleymânnâme (Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad), Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.24b-25a

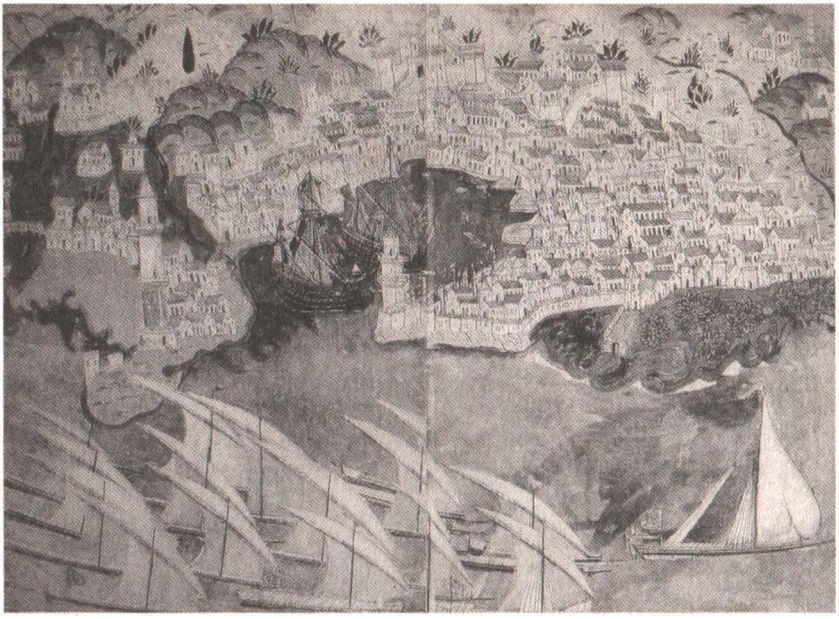
tek katlı, tuğla evlerin yer aldığı mahalleler vardır. Kale kendi içinde surlarla bölünerek beş kademeden oluşmuştur; ilk kademede kulelerin ve aralarında bulunan zincirin koruduğu donanma filosu yer alır. Limanın solunda Hassahane, sağında II. Bayezid tarafından yaptırılan Fethiye Camii seçilir. Hassahane'nin sağında Yeniburgaz Kapısı'nın önünde köprünün üzerinde doğan kuşu tutan bir figür vardır. Yukarısında ise mazgalların arasında görülen yeniçeri okunu hedefleyerek yayını germiştir. Sağ tarafta surlarda, kapının önünde başka bir yeniçeri tüfek tutmaktadır. Sağ üst köşede Mustafa Paşa tarafından yaptırılan sukemeri ve su değirmenleri görülür. Limanın yukarısında ise kanallar aracılığıyla surların dışından sağlanan su ile beslenen çifte hamam ve çeşmeler betimlenmiştir. Kalenin arkası uçurum olmasına karşın, beşinci kademe savunma surlarıyla kapatılmış-



Resim 15. Nis (Nice), Süleymânnâme (Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad), Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.27b-28a

tır. Kalyonlardan birinin içinde insan figürleri görülür.[28] Bu minyatürde arazinin yüksekliğini vermek için kullanılan renk seçimi, günümüz topografik haritalarda da uygulanmaktadır. Kentin deniz seviyesinden alçak yerleri olan arazilerin yeşil tonla renklendirilmesi ile kentin arkasında kalan yüksek tepelerin sarı ve kırmızının tonlarıyla renklendirimesi topografik tasvir tarzı açısından önemli bir unsur olarak dikkat çekicidir (Resim 22).

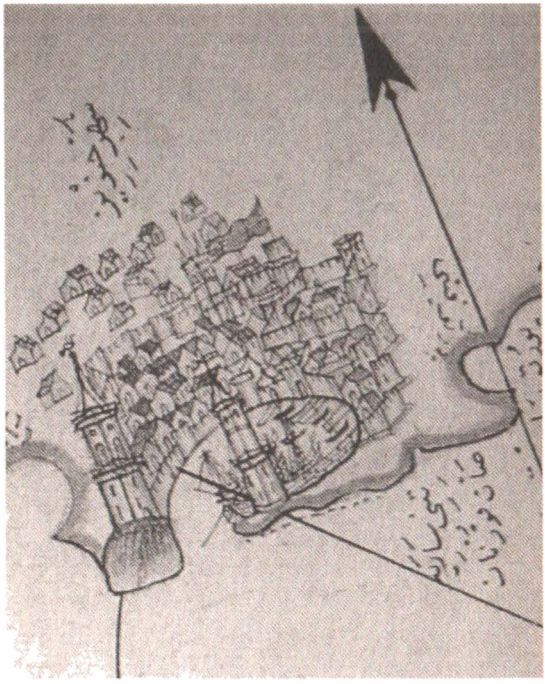
Kemal Paşazade'ye atfedilen ve Yavuz Sultan Selim'in tahta çıkışından ölümüne kadar olan olayları anlatan başka bir minyatürlü eser, *Tarih-i Sultan Bayezid ve Sultan Selim* (Dresden Sächsische Landesbibliothek, E.391) adlı el yazmadır. Eserde Yavuz Sultan Selim'in Tebriz seferinde ko-



Resim 16. Cenova, Süleymânnâme (Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad), Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.32b-33a

naklanan menzillerdeki kent tasvirleri bulunur.[29] Ayrıca yazmanın minyatürleri arasında Koron liman kentinin görünümü, Matrakçı Nasuh'un liman kent görünümleri gibi portolan tarzında tasvir edilmiştir (Resim 23).

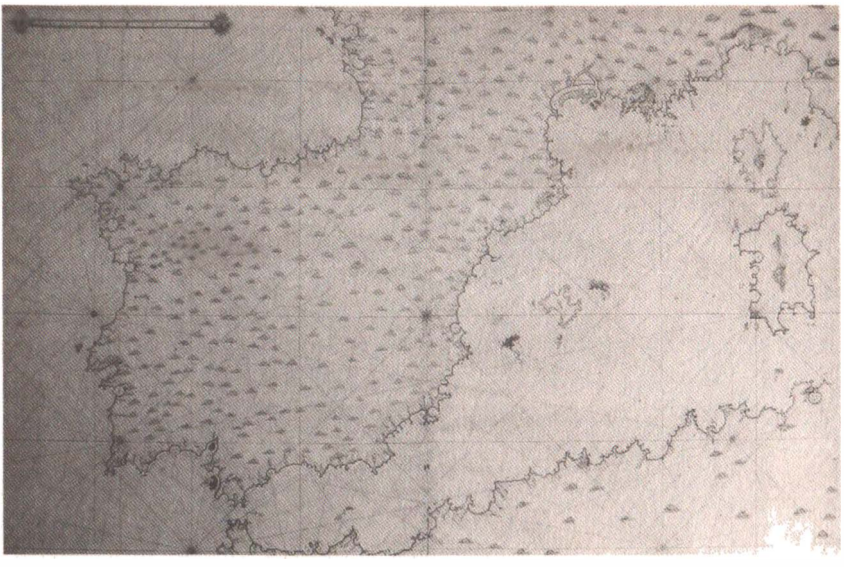
İstanbul tasvirinin görüldüğü en erken tarihli minyatür, Kanuni'nin seferlerine katılan Matrakçı Nasuh'un padişahın 1534-1535'te Irak'a yaptığı seferdeki uğrak yerlerini resmettiği *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i 'Irakeyn-i Sultân Süleymân Hân* veya *Mecmûa-ı Menâzil* adlı (İÜK, T.5964, y.8b-9a) ve 1537 civarına tarihlendirilen el yazmasında yer alır (Resim 24).[30] Kanuni'nin sefere çıkış noktası olan İstanbul kentinin bu kuş bakışı görünümünde İstanbul ve Galata yakası, Haliç, Kız Kulesi ve Üsküdar ile Boğaz'ın bir bölümü yer almıştır. Yedi kuleli iç suruyla Topkapı Sarayı, Ayasofya ve Aya İrini Kilise-



Resim 17.
Cenova, Kitab-ı Bahriye,
Piri Reis, 1526 civarı,
Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.642, y.284a

si, Hipodrom, İbrahim Paşa Sarayı, Kapalıçarşı, Eski Saray, Bozdoğan Kemeri, Fatih Cami ve Yedi Kule gibi, surlarla çevrili İstanbul yakasındaki en önemli yapılarının bulunduğu bu İstanbul tasviri, Osmanlı başkentinin 16. yüzyıl topografyasını ve mimarisini belgelemektedir.

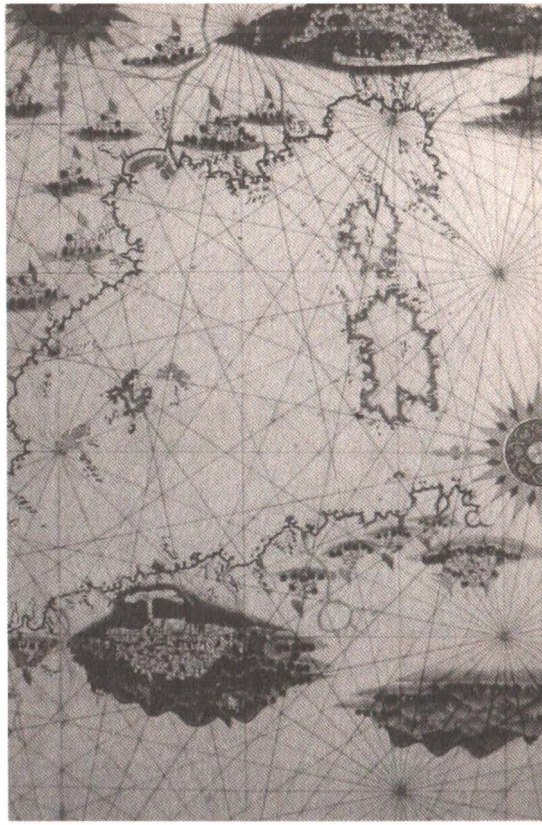
1580 civarında yapılmış bir Osmanlı deniz atlası olan Walters Deniz Atlası'nda bulunan (Walters Art Gallery, W.660, y.9a) portolan üslubundaki İstanbul görünümü yatay doğrultuda uzanan panoramik bir resimdir. Kanuni döneminde İstanbul'a gelen Danimarkalı Melchior Lorichs gibi Avrupalı ressamlar da İstanbul'a gelerek kentin panoramik resimlerini yapmışlardır.[31] Belki bu özgün İstanbul görünümünün yaratılmasında Avrupalı ressamların da dolaylı yönden etkisi olmuştur. Burada İstanbul



Resim 18. Cenova ve Marsilya, Atlas-ı Hümayun, 1570 civarı, İstanbul Arkeoloji Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, no.1621, y.4b-5a

kenti, portolan geleneğine uygun olarak denizden bakılarak ufka doğru yükselen bir perspektifle resimlenmiştir. İlk bakışta tek bir açıdan resmedilmiş gibi görünürse de İstanbul, Galata ve Üsküdar semtlerinin ayrı ayrı, karşıdan bakılarak resimlendiği dikkati çekmektedir. Topkapı Sarayı, Ayasofya, Bayezid, Süleymaniye, Fatih, Sultan Selim camileri karşıdan görünür. Galata bölümü Tophane'ye kadar uzanır, ancak en önemli yapı, büyük bir alanı kaplayan ve Osmanlı donanmasının kalbi niteliğindeki Kasımpaşa Tersanesi'dir (Resim 25).[32]

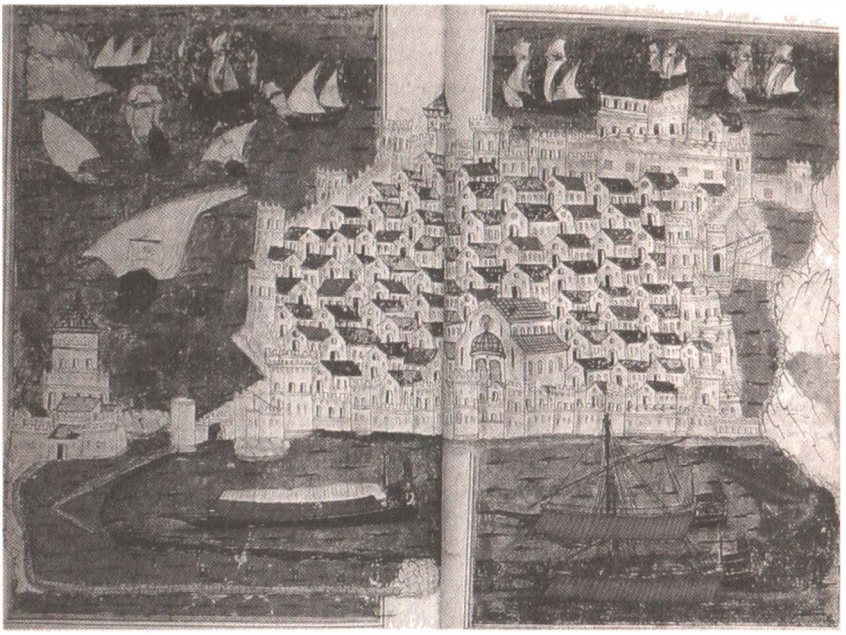
1581-1582'de hazırlanan *Şehinşahnâme*'nin birinci cildinde (İÜK, F.1404) İstanbul'un topografik plan tarzında bir görünümü yer alır. 1581'de İstanbul göklerinde görülen kuyruklu yıldızı anlatan bölüme yerleştirilmiş bu minyatür kentin topografik görüntüsünü verir.[33] Basit şematik bir tarzda tasvir edilmelerine karşın, Topkapı Sarayı, Hipodrom, Galata



Resim 19.
Cenova ve Cezayir,
Walters Deniz Atlası, 1580 civarı,
Walters Art Gallery, Baltimore, ABD,
W.660, y.5b

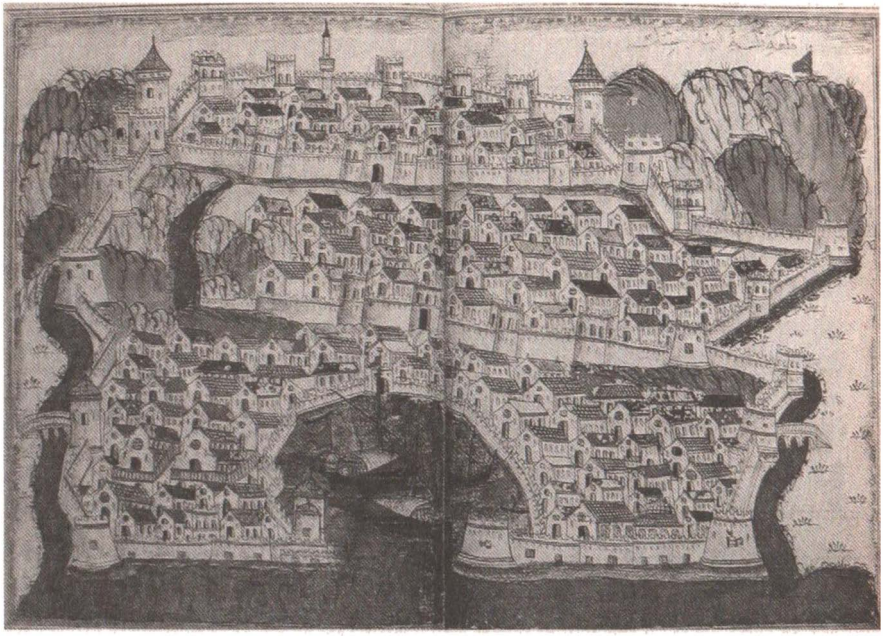
Kulesi, Kasımpaşa Tersanesi, Üsküdar Mihrimah Sultan Camii gibi yapılar açıkça seçilmektedir. Burada kent güneyden görünür, ancak üç ana semt İstanbul, Galata ve Üsküdar ayrı ayrı, karşıdan bakılarak tasvir edilmiştir. Resimde yapılar birbirleriyle sıkı sıkıya kenetlenmiş gibi gözükürler. Sanatçı kentin yoğun mimari dokusunu yansıtmak amacıyla bu anlatım dilini tercih etmiştir (Resim 26).

Şehinşahnâme'de yer alan minyatürle aynı üslupta bir plan-resim, 1584 tarihli *Hünernâme*'nin birinci cildinde (TSMK, H.1523, y.158b-159a)



Resim 20. Modon, Tarih-i Sultan Bayezid, Matrakçı Nasuh, 1547 civarı,
Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, R.1272, y.24b-25a

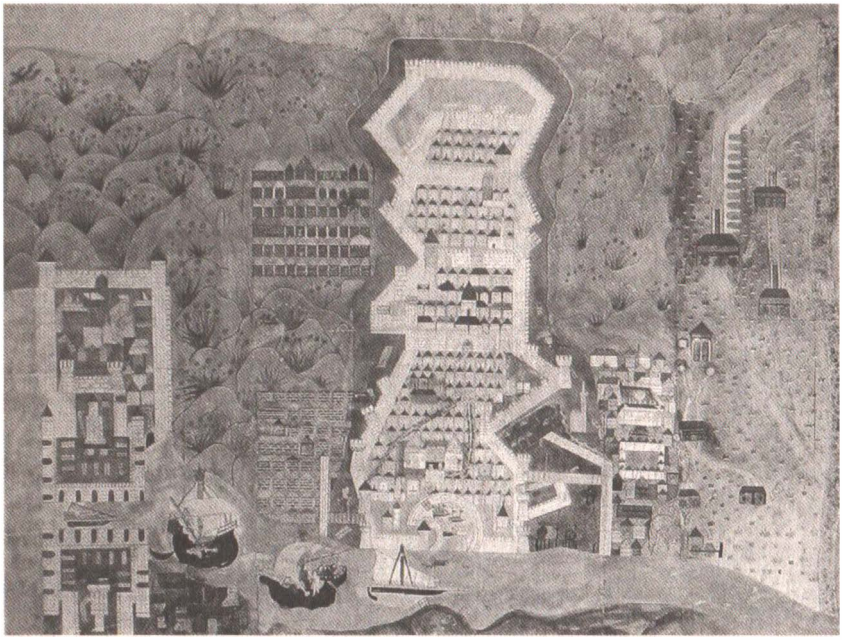
yer alır. Bu kuşbakışı topografik plan tarzındaki İstanbul tasviri, kentin güneyine bakılarak çizilmiş gibidir. Burada kent, güneyden görünür, ancak üç ana semt İstanbul, Galata ve Üsküdar ayrı ayrı karşıdan bakılarak çizilmişlerdir.[34] Kent planı niteliğindeki bu görüntüde, İstanbul yakası, Galata, Üsküdar ve Haliç'in önemli semtleri belirtilmiştir, ancak yapılar Matrakçı Nasuh'un İstanbul tasviri kadar ayrıntıyla çizilmemiştir. Ancak yarımada üçgen biçimiyle doğru bir şekilde verilmiştir. Bu durum Nakkaş Osman'ın, yarımadanın ucunda bulunan yapıları Matrakçı Nasuh'a oranla daha az ayrıntıyla göstermesinden kaynaklanmaktadır. Matrakçı Nasuh eserinde önem verdiği yapılara yer açmak amacıyla yarımada adeta dikdörtgen bir biçim almıştır. Nakkaş Osman çoğulcu bakış açısıyla yapıları deniz yönün-



Resim 21. İnebahtı (Lepanto), Tarih-i Sultan Bayezid,
Matrakçı Nasuh, 1547 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, R.1272, y.21b-22a

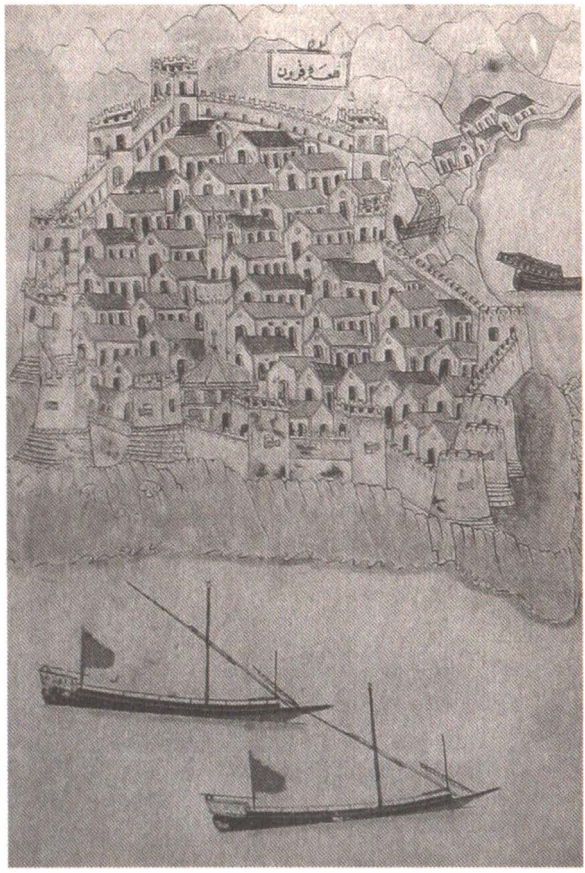
den bakarak resimlemiştir, bunun sonucunda da karşı kıyılarda yer alan evler baş aşağı gelmiş gibi gözükür. Topkapı Sarayı, Hipodrom, Ayasofya, Kasımpaşa Tersanesi ve diğer kentin önemli camileri ve anıtları topografyaya uygun olarak yerleştirilmiştir. Bununla birlikte kiremit çatılı evler şematik olarak art arda veya yan yana dizilmiştir (Resim 27).

17. yüzyılın ortalarında yapılmış *Kitab-ı Bahriye* kopyalarının çoğunda İstanbul kenti vardır. Bunlar daha çok plan-resim niteliğini taşıyan kuş bakışı tasvirlerdir, ancak çoğu Marmara Denizi'nin bir bölümünü ve Adalar'ı da içine alarak görüntüyü genişletmiştir. Nuruosmaniye Kütüphanesi'nde (No.2997) yer alan nüshada da İstanbul, Galata ve Üsküdar semtlerinin ayrı ayrı, karşıdan bakılarak resimlendiği dikkati çekmektedir. Yedi Ku-



Resim 22. İnebahtı (Lepanto), 1550 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, 17/348

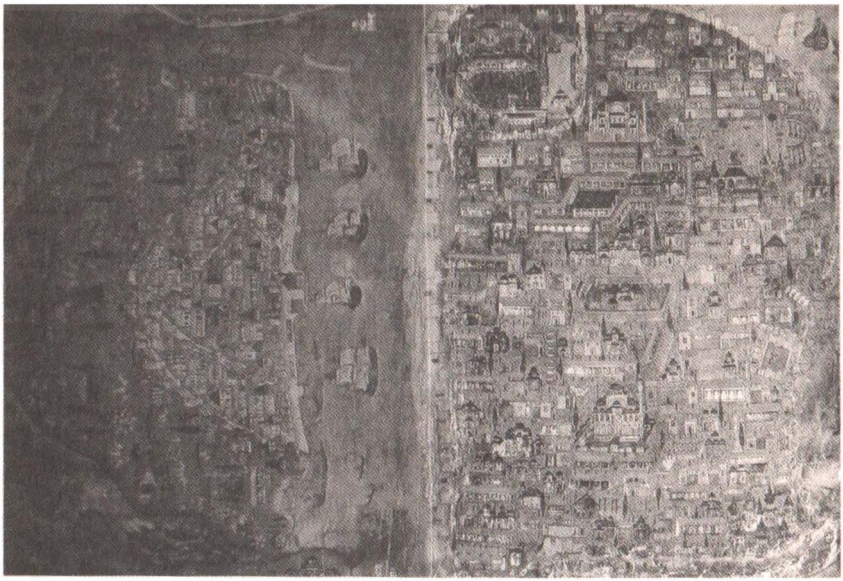
le, sayısal açıdan değerlendirilerek nakkaş tarafından yedi kuleli betimlenmiştir (Resim 28). Londra Khalili Koleksiyonu'nda bulunan (MSS718, y.3b-4a) *Kitab-ı Bahriye* nüshasındaki İstanbul tasviri de kuş bakışı, plan-resim üslubunda ele alınmıştır. Kentin önemli yapıları ve anıtları topografyaya uygun olarak tasvir edilmiştir. Topkapı Sarayı ve Yedi Kule Kalesi özellikle dikkat çekicidir. Matrakçı Nasuh'un İstanbul tasvirinde olduğu gibi yapılar bir yüzeyin sınırları içinde kurgulanmıştır. Genelde iki çeşit cami tasviri kentin dokusuna hâkimdir. Bunlar tek kubbeli, tek minareli cami ile tek kubbeli, iki minareli, revaklı avlulu camidir. Bunların dışında kalan yapılar farklı ele alınmıştır. Evler benzer şekilde tekrarlanarak kentin içine yerleştirilmiştir (Resim 29). Seyyid Nuh'un 17. yüzyıla ait *Deniz Kitabı*'nın 10b yaprağında-



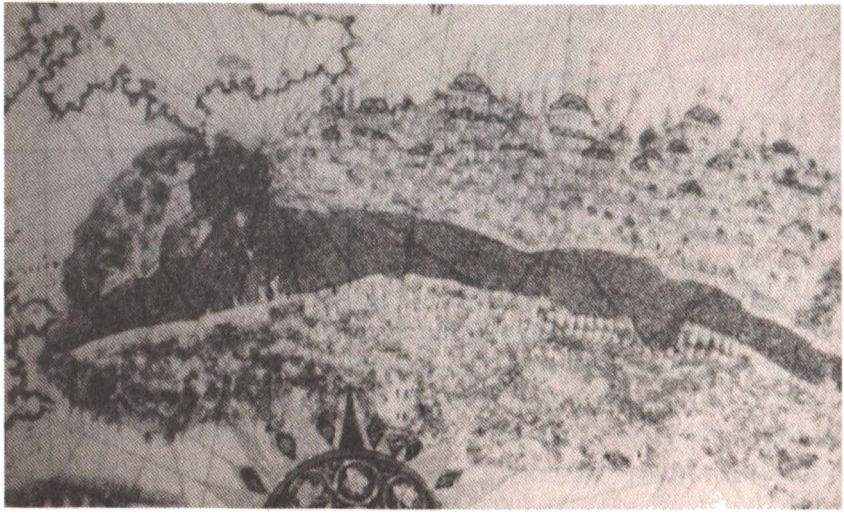
Resim 23.
Koron, Tarih-i Sultan Bayezid ve Sultan Selim, 16. yüzyılın ortaları, Dresden, SLB, E.391

ki (Biblioteca Universitaria di Bologna, ms.3609, y.10b) İstanbul kenti de kuşbakışı topografik plan tarzında betimlenmiştir (Resim 30).

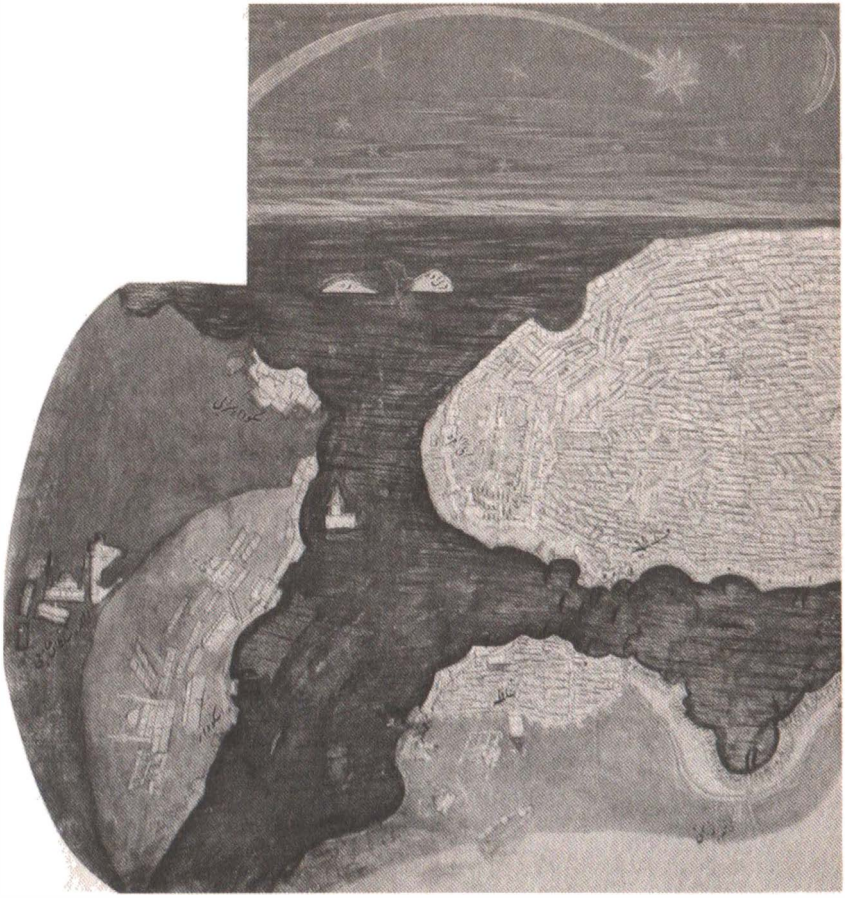
Sonuç olarak, Osmanlı minyatürlerinde liman kent tasvirleri denizcilik ve tarih yazıcılığıyla ilgili eserlerin kullanımına uygun olarak betimlenmiştir. Piri Reis'in *Kitab-ı Bahriye* adlı eserindeki liman kentleri *isolario* tarzında şematik ele alınsa da içlerinde Alanya, İskenderiye, Venedik gibi Osmanlı topografik kent tasvirciliği geleneğinin öncüleri sayılabilecek nite-



24.



25.

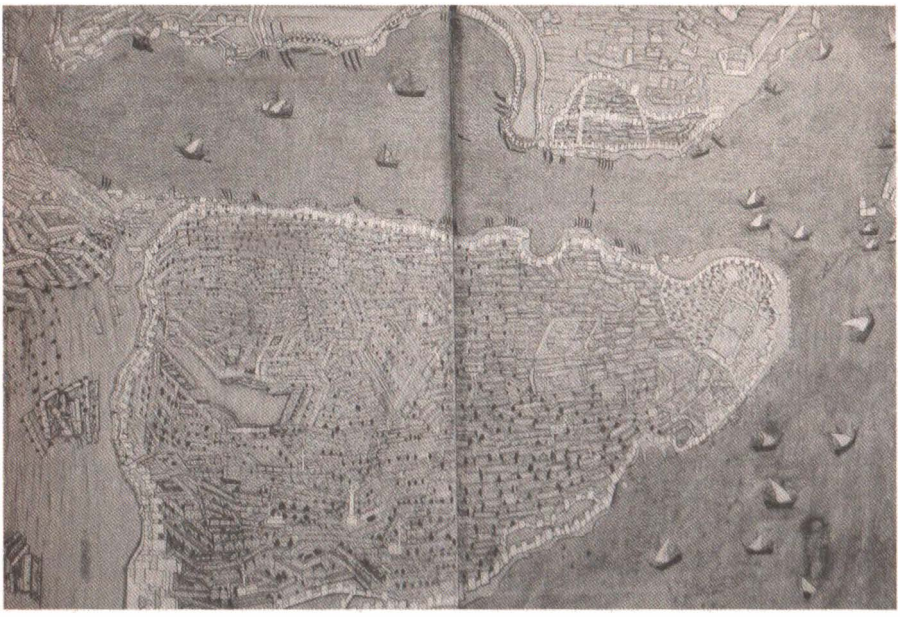


26.

Resim 24. İstanbul, Beyan-ı Menâzil-i Sefer-i Irakeyn-i Sultân Süleymân Hân, (sağda)
Matrakçı Nasuh, 1537 civarı, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, T.5964, y.8b-9a

Resim 25. İstanbul, Walters Deniz Atlası, 1580 civarı, (sağda)
Walters Art Gallery, Baltimore, ABD, W.660, y.9a

Resim 26. İstanbul, Şehinşahnâme, Nakkaş Osman ve ekibi, 1581, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, F.1404



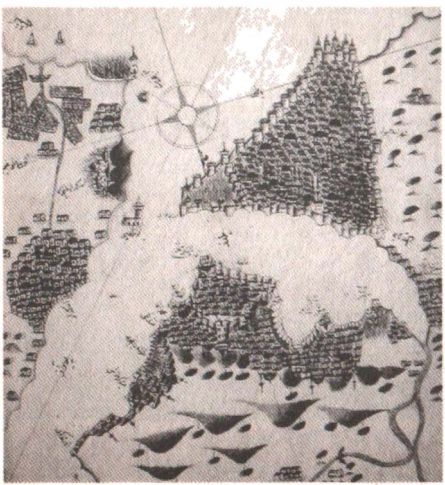
Resim 27. İstanbul, Hünernâme cilt I, Nakkaş Osman, 1584, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1523, y.158b-159a

likte tasvirler bulunur. *Atlas-ı Hümayun* ve Walters Deniz Atlası'ndaki liman kent tasvirleri portolan tarzında ele alınmıştır. Tarih yazıcılığıyla ilgili Matrakçı Nasuh'un *Süleymânnâme* (*Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstolni Belgrad*) ve *Tarih-i Sultan Bayezid* ile Kemal Paşazade'ye atfedilen *Tarih-i Sultan Bayezid ve Sultan Selim* adlı el yazmalarında görülen liman kentlerinin tasvirleri de benzer şekilde portolan üslubunda resimlenmiştir. Bunun nedeni, belki de bu tarz liman kentleri görünümlerini tarihi konulu kitapların sayfalarına tasvir etmeye alışkın olmayan nakkaşın portolanlardan esinlenmesiyle açıklanabilir. Ancak bu tasvirler her ne kadar portolan üslubunun özelliklerine sahipse de her biri kendine özgün eserler olarak karşımıza çıkmaktadır. Aynı şekilde Matrakçı Nasuh'un İstanbul tasvi-

Resim 28. İstanbul, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis, 1628-29, Nuruosmaniye Kütüphanesi, İstanbul, No.2997

29.

30.



Resim 29.
İstanbul, Kitab-ı Bahriye, Piri Reis,
1670 civarı,
Nasser D. Khalili Koleksiyonu, Londra, MSS718, y.3b-4a

Resim 30.
İstanbul, Deniz Kitabı, Seyyid Nuh,
17. yüzyıl,
Biblioteca Universitaria di Bologna, ms.3609, y.10b

ri ile 1550 civarına ait İnebahtı (TSMK, 17/348) liman kent tasvirinin görünümleri topografik kent tasvirlerinin bir alt türü olarak, 16. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı resim sanatına girdiğini gösterir. Çoğulcu bakış açısıyla yapılmış İstanbul tasvirleri *Şehinşahnâme*'de, *Hünernâme*'nin 1. cildinde, 17. yüzyıla ait *Kitab-ı Bahriye* nüshalarında ve Seyyid Nuh'un 17. yüzyıla ait *Deniz Kitabı*'nda karşımıza çıkar. Yüzyıllar boyunca Osmanlı nakkaşları liman kentleri görünümlerini yörenin topografyasını vererek belgelemişlerdir. Piri Reis'in ve Matrakçı Nasuh'un 16. yüzyılın ilk yarısından itibaren eserlerindeki minyatürlerde görselleşen topografik nitelikteki liman kentleri görünümleri 18. yüzyılın sonuna kadar devam etmiştir.

Notlar

1 Matrakçı Nasuh hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Banu Mahir, "Nasuh (Matrakçı)," *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, cilt 2, İstanbul, 1999, 350-351.

2 Topkapı Sarayı Müzesi'ndeki yabancı kökenli coğrafya kaynakları ve haritalar için bkz. D. A. Deissmann, *Forschungen und Funde im Serai, Mit einem Verzeichnis der nichtislamischen Handschriften im Topkapı Serai zu İstanbul*, Berlin-Leipzig, 1933; E. H. van de Wall, "Manuscript Maps in the Topkapı Saray Library, İstanbul," *Imago Mundi*, XXIII, 1969, s. 81-95; İ. H. Konyalı, *Topkapı Sarayında Deri Üzerine Yapılmış Eski Haritalar*, İstanbul, 1936, 250-257; A. Adıvar, *Osmanlı Türklerinde İlim*, İstanbul, 1982, 34-37.

3 Claudius Ptolemaios (M.S. 90-168) İskenderiyeli bir gökbilimci ve coğrafyacıdır. MS 150 yılında yazdığı ve coğrafya biliminin metodunu yaratan eseri, Hıristiyan ve Müslüman dünyasına 1500 yıl boyunca egemen olmuştur. Grekçe *Geographike Hyphegesis* adlı eseri, yaşadığı dönemde bilinen dünyanın tüm haritalarını içerir. Bkz. *XIV-XVIII Yüzyıl Portolan ve Deniz Haritaları, Portolani e Carte Nautiche XIV-XVIII*, İstanbul, 1997, 38.

4 Günsel Renda, "Representations of Towns in Ottoman Sea Charts of the Sixteenth Century and Their Relation to Mediterranean Cartography," *Recontres de L' École du Louvre Soliman Le Magnifique et son temps, Süleyman the Magnificent and his time*, Paris, 1992, 279-280; Günsel Renda, "Osmanlılar ve Deniz Haritacılığı," *XIV-XVIII Yüzyıl Portolan ve Deniz Haritaları, Portolani e Carte Nautiche XIV-XVIII*, İstanbul, 1997, 19-20.

5 Svat Soucek, "Islamic Charting in the Mediterranean," *The History of Cartography, Cartography in the Traditional Islamic and South Asian Societies*, ed. J. B. Harley and D. Woodward, cilt 2, kitap 1, Londra, 1992, 267-269.

6 *XIV-XVIII Yüzyıl Portolan ve Deniz Haritaları, Portolani e Carte Nautiche XIV-XVIII*, 64-65; Günsel Renda, "Sinan Döneminde Haritacılık: Ali Macar Reis Atlası ve Benzerleri," *Uluslararası Mimar Sinan Sempozyumu Bildirileri*, (Ankara, 24-27 Ekim 1988), Ankara, 1996, 361 ve dipnot 4. Kanuni'ye sunulmak üzere hazırlanan *Kitab-ı Bahriye*'nin Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, H.642 no. ile kayıtlı kopya olduğu sanılmaktadır. Buna çok benzeyen Süleymaniye Kitaplığı

(A.2612) kopyasının tıpkı basımı yapılmıştır: *Piri Reis Kitab-ı Bahriye*, Kültür Bakanlığı ve İstanbul Araştırma Merkezi, İstanbul, 1988. Ayrıca bkz. H. Alpagut-F. Kurtoğlu, *Piri Reis: Kitab-ı Bahriye*, İstanbul, 1936.

7 Soucek, *agm.*, 272; K. ÖZDEMİR, *Osmanlı Deniz Haritaları, Ali Macar Reis Atlası*, İstanbul, 1992, 67-70.

8 D. Loupis, "Ottoman Nautical Charting and Miniature Painting: Technology and Aesthetics," M. U. Derman, *65. Yaş Armağanı, 65 th Birthday Festschrift*, derleyen: Irvin Cemil Schick, İstanbul, 2000, 388.

9 Denizcilere rehberlik eden ve *portolan* (deniz atlası) adı verilen haritaların 13. yüzyıldan 17. yüzyıla kadar pek değişiklik göstermeyen ortak özellikleri vardır. Günümüz haritacılığının da temel ilkelerinden birisi olan kuzeye yönlendirilme portolanlar için de geçerlidir. Haritalar nem ve tuza karşı dayanıklı olması amacıyla genellikle ceylan veya koyun derisi üzerine yapılırdı ve boyutları kullanılan malzemeyi aşmazdı. Bazen iki, üç deri bir araya getirilerek haritanın boyutu gereksinime göre büyütülürdü. Bazen de ufak parçalara kesilerek atlas haline getirilip ciltlenirdi. Bu atlaslar on iki yaprağı geçmezdi. Haritalarda bir veya birkaç noktadan yayılan yön çizgilerinin birleşme noktasında rüzgârgülü veya pusula gülü denilen genellikle bezemeli bir motif yer alırdı. Rüzgârgülleri rüzgâr sayısına göre 8-32 yönden oluşurdu ve haritayı boydan boya kat ederdi. Birbirine geçmiş durumdaki yön çizgileri pusulanın 32 noktasını temsil eder; 8 ana yön, 8 orta yön ve kerte adı verilen 16 ara yön rüzgârgülünde birleşirdi. Bazılarında rüzgâr adlarının baş harfleri belirtilmiştir. Yön çizgilerinde ana yönler siyah ya da kahverengi, orta yönler yeşil ve kerteler kırmızı renkte verilirdi. Mutlaka bir ölçek göstergesi vardır, o da genellikle rüzgârgülleri gibi bezemelidir. Bu haritalarda bölge adları büyük harf, yer adları küçük harfle kıyı çizgisine dikey, ancak kara tarafında kalacak şekilde siyah veya kırmızı ile yazılırdı. Kıyılar yeşil veya mavi ile çizilirdi. Adalar çeşitli renklerle boyanırdı. Kayalıklar siyah, sığ yerler kırmızı noktalarla belirtilirdi. 15. yüzyıldan sonra yapılan bu tür haritalar arasında özenle bezenmiş olanları büyük sanat değeri taşır. Bunlar denizcilerin sefer sırasında kullanım ihtiyaçlarından çok, yöneticilere ve ileri gelenlere sunulmak üzere hazırlanmışlardır. Rengârenk boyanmış bu haritalarda çok süslü rüzgârgüllerine, armalara ve özenle çizilmiş türlü gemi resimlerine rastlanmaktadır. Deniz haritalarında iç bölgelere özen gösterilmemiştir. Önemli kara yerleşimleri nadiren belirtilir, çünkü deniz haritalarının başlıca amacı denizcilere sefer sırasında durak yerlerini, ikmal yapabilecekleri ve korsanlardan korunabilecekleri limanları göstermektir. Bazen o ülkelerin yöneticileri taht üzerinde oturan figürlerle simgelenmiş, değişik ülkelerdeki kimi hayvanlar ve bitkilere yer verilmiştir. Bkz. Renda (1992), *agm.*, 281; Renda (1996), *agm.*, s. 360-361; Renda (1997), *agm.*, s. 19.

10 Türkiye ve dünya koleksiyonlarında çeşitli tarihlerde kopya edilmiş 30'u aşkın *Kitab-ı Bahriye* vardır. Pek azı yayınlanmıştır. Bkz. P. KAHLE, *Piri Reis Bahrije. Das Türkische Segelhandbuch für das Mittellandische Meer vom Jahre 920*, Berlin-Leipzig, 1926; Svat Sousek, "A propos du livre d'instructions nautiques de Piri Reis," *Revue des Etudes Islamiques*, 41, 1973, 241-255; A. Afetinan, *Piri Reis'in Hayatı ve Eserleri*, Ankara, 1983; Mine Esiner Özen, *Piri Reis and His Charts*, İstanbul, 1998.

11 Renda (1996), *agm.*, 362.

12 Piri Reis, eserinde Aziz San Marco hakkında şu bilgileri aktarır: "... *San Marco'nun cesedini İskenderiye'den çalıp... Venedik'e getirirler. Buraya gömüp üzerine de bir kilise yapmışlar.*" Bkz. *Piri Reis: Ki-*

tab-ı Bahriye, haz. Y. Senemoğlu, Tercüman: 1001 Temel Eser, 19, cilt 1, İstanbul, 375.

13 Renda, *agm.*, s. 362 ve dipnot 8; Kanuni döneminde büyütülerek faaliyete geçen Kasımpaşa Tersanesi için bkz. C. H. Imber, "The Navy of Suleyman the Magnificient," *Archivum Ottomanicum*, VI, 1980, 236-239.

14 Baltimore, Walters Art Gallery'de (MS. W. 658, y.135b-136a) bulunan ve 17. yüzyılın ikinci yarısına tarihlendirilen bir başka *Kitab-ı Bahriye* nüshasında bulunan Venedik tasviri için bkz. Loupis, *agm.*, 386.

15 Seyyid Nuh'un deniz kitabı hakkında ayrıntılı bilgi edinmek için bkz. Aygül Ağır, "Seyyid Nuh'un Venedik Haritası," *Semra Ögel'e Armağan-Mimarlık ve Sanat Tarihi Yazıları*, Ege Yayınları, İstanbul, 2000, 9-20.

16 Renda (1996), *agm.*, 362.

17 Piri Reis, eserinde kenti şöyle betimler: "*... Eğer denizden İskenderiye'nin nişanı bilinmek istenirse kül tepesi denilen çadır şeklindeki tepeye yakın gelince bir tepe daha görünür. Çadır şeklinde olan tepenin üzerinde bir pirgos vardır... Gemiler limana girerken "Safa geldin" diye liman burcundan bir top atarlardı... Şimdi o tepe üzerindeki burç haraptır. Fakat gündoğusu üzerinde olan tepenin üstü düzdür. Bu düz tepenin üzerine bir yel değirmeni yapmışlar.*" Bkz. *Piri Reis: Kitab-ı Bahriye*, haz. Y. Senemoğlu, Tercüman: 1001 Temel Eser, 19, cilt 2, İstanbul, 220.

18 Renda (1992), *agm.*, 284.

19 Piri Reis, eserinde kenti şöyle betimler: "*Alanya'nın denizden nişanı üzerindeki yüksek dağlardaki üç kuledir. Ortadaki kulenin altında Alanya vardır. Buraya yaklaşınca dağ üzerindeki Alanya kalesi görünür. Alanya ada gibi bir burundur. Burun hep dağlıktır. Dağın üzeri de kaledir. Kalenin aşağı tarafı mamur, yukarı dağ kısmı ıssızdır. Bu ıssız olan yerden yukarda bir başka hisar vardır. İçinde hisar erenleri bulunur. Aşağıda, deniz kenarında tuğladan yapılmış büyük bir kule vardır. Kulenin dibinde, kıble tarafında baştan ve kıçtan palamar vererek yatılır... Gemilerin önünde kagir olarak yapılmış beş tersane vardır.*" Bkz. *Piri Reis: Kitab-ı Bahriye*, haz. Y. Senemoğlu, Tercüman:1001 Temel Eser, 19, cilt 2, İstanbul, 272.

20 Mahir, *agm.*, 350.

21 Hüseyin G. Yurdaydın, "Matrakçı Nasuh'un Süleyman-nâmesi," *V. Türk Tarih Kongresi Tebliğleri*, 12-17 Haziran 1956, Ankara, 1960, 374-388; Ayrıca Matrakçı Nasuh'un *Süleymânnâme (Tarih-i Feth-i Sikloş Estergon ve İstunibelgrad)* adlı eserinin (TSMK, H.1608) 143b-144a ve 144b-145a yapraklarına yapıştırılmış *isolario* parçaları Osmanlıların bu tür haritaları kullandıklarını göstermektedir. Bu *isolario* parçaları hakkında bilgi için bkz., V. H. Reindil, "Zu Einigen Miniatures und Karten aus Handschriften Matraqçı Nasuh's," *Islam-kundliche Abhandlungen, Beitrage zur Kenntnis Südosteuropas und des Nahen Orients*, XVII, München, 1974, 146-171.

22 H. G. Yurdaydın, *Nasuhü's Silâhı (Matrâkçı): Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i 'Irakeyn-i Sultân Süleymân Hân*, Ankara, 1976 (tıpkı basım), s. 14; Mahir, *agm.*, 350.

23 Piri Reis, eserinde kenti şöyle betimler: "*... Deniz kenarında, kıbleye karşı, bayırda kurulmuş bir şehirdir. Şehrin arkası da dağdır. Şehrin önünde liman ve mendirek yapılmıştır... liman ağzının iki kenarında iki büyük kule vardır. O kulelerde her gece fener yakarlar. Gece seyreden tüccar gemilerinin kolaylıkla limana girmesi içindir bunlar.*" Bkz. *Piri Reis: Kitab-ı Bahriye*, haz. Y. Senemoğlu, Tercüman:1001 Temel Eser, 19, cilt 2, İstanbul, 108.

24 Renda (1996), *agm.*, 366.
25 Renda (1996), *agm.*, 367-368.
26 Matrakçı Nasuh'un *Mecmûa-ı Menâzil* adlı eserinin Osmanlı tarihine ait son bölümünden sadece II. Bayezid ve Yavuz Sultan Selim dönemleri üzerinde duran anonim bir yazma (Londra British Museum Add. no.23586) tespit edilmiştir. Bu yazmanın yardımıyla *Tarih-i Sultan Bayezid* (TSMK, R.1272) adlı yazmanın ona ait olduğu belirlenmiştir. Bkz. Mahir, *agm.*, 350.
27 Kanuni Sultan Süleyman dönemi vezirlerinden olan Kasım Bey, Mora Sancak Beyliği'ne tayin edilmiş ve 1541 yılına kadar bu görevini sürdürmüştür.
28 Esin Atıl, *The Age of Sultan Süleyman the Magnificient*, Washington, D.C., 1987, 70-71; .J. M. Rogers - R. M. Ward, *Süleyman the Magnificent*, Londra, 1988, 113; *Nagy Szulejmán Szultán És Kora/Kanuni Sultan Süleyman ve Çağı*, Budapeşte, 1994, 222, no. 33.
29 A. Uğur, "Dresden'de Kemal Paşazade'ye Atfedilen Eser," *İslam İlimleri Enstitüsü Dergisi*, S.3, Ankara, 1977, 315-321; Filiz Çağman, "Anadolu Türk Minyatürü," *Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi*, 5, İstanbul, 1982, 935.
30 Günsel Renda, "Resimlerde İstanbul," *Yüzyıllar Boyunca Venedik ve İstanbul Görünümler-Vedute di Venezia ed İstanbul Attraverso i Secoli*, İtalyan Kültür Merkezi, İstanbul, 1995, 13-14.
31 Renda (1995), *agm.*, 13.
32 Renda (1996), *agm.*, 365.
33 Renda (1995), *agm.*, 13.
34 Renda (1995), *agm.*, 13.

Kaynaklar

Adıvar, A., *Osmanlı Türklerinde İlim*, İstanbul, 1982.
Afetinan, F., *Piri Reis'in Hayatı ve Eserleri*, Ankara, 1983.
Alpagut, H. - Kurtoğlu, F., *Piri Reis: Kitab-ı Bahriye*, İstanbul, 1936.
Atıl, Esin, *The Age of Sultan Süleyman the Magnificient*, Washington, D.C., 1987.
Çağman, Filiz–Tanrıdır, Zeren, *Topkapı Sarayı Müzesi İslam Minyatürleri*, İstanbul, 1979.
Çağman, Filiz, "Anadolu Türk Minyatürü," *Anadolu Uygarlıkları Ansiklopedisi*, 5, İstanbul, 1982.
Deissmann, D. A., *Forschungen und Funde im Serai, Mit einem Verzeichnis der nichtislamischen Handschriften im Topkapı Serai zu İstanbul*, Berlin-Leipzig, 1933.
Empire of the Sultans, Ottoman art from the collection of Nasser D. Khalili, Musée Rath, Cenevre, 7 Temmuz-24 Eylül 1995.
Goodrich, T.D., "Atlas-ı Hümayun: A Sixteenth Century Ottoman Maritime Atlas Discovered in 1984," *Archivum Ottomanicum*, X, 1985/1987, s. 83-101.
Hickmann, R, *Schätze Islamischer Buchkunst*, Berlin, 1989.
Imber, C.H., "The Navy of Suleyman the Magnificient," *Archivum Ottomanicum*, VI, 1980, s. 236-239.
Kahle, P., *Piri Reis Bahrije. Das Türkische Segelhandbuch für das Mittellandische Meer vom Jahre 920*, Berlin-Leipzig, 1926.
Konyalı, İbrahim Hakkı, *Topkapı Sarayında Deri Üzerine Yapılmış Eski Haritalar*, İstanbul, 1936.
Kundak, Ali Nihat, *Osmanlı Minyatüründe Topografik Ressamlık ve Kent Tasvirleri*, MSGSÜ, Fen Edebi-

yat Fakültesi, Sanat Tarihi Bölümü, İstanbul, 2001. (yayımlanmamış lisans tezi)
Loupis, Dimitris, "Ottoman Nautical Charting and Miniature Painting: Technology and Aesthetics," *M.U.Derman, 65. Yaş Armağanı, 65th Birthday Festschrift*, derleyen: Irvin Cemil Schick, İstanbul, 2000, s. 369-398.
Mahir, Banu, "Nasuh (Matrakçı)," *Yaşamları ve Yapıtlarıyla Osmanlılar Ansiklopedisi*, cilt 2, İstanbul, 1999, s.350.
Mahir, Banu, *Osmanlı Minyatür Sanatı*, İstanbul, 2005.
Nagy Szulejmán Szultán És Kora/Kanuni Sultan Süleyman ve Çağı, Budapeşte, 1994.
Özdemir, Kemal, *Osmanlı Deniz Haritaları, Ali Macar Reis Atlası*, İstanbul, 1992.
Özdemir, Kemal, *Piri Reis*, İstanbul, Temmuz 1994.
Özen, Mine Esiner, *Piri Reis and His Charts*, İstanbul, 1998.
Piri Reis: Kitab-ı Bahriye, haz. Y. Senemoğlu, Tercüman: 1001 Temel Eser, 19, İstanbul, cilt 1-2.
Piri Reis Kitab-ı Bahriye, Kültür Bakanlığı ve İstanbul Araştırma Merkezi, İstanbul, 1988.
Reindl, V. H., "Zu Einigen Miniatures und Karten aus Handschriften Matraqçı Nasuh's," *Islam-kundliche Abhandlungen, Beitrage zur Kenntnis Südosteuropas und des Nahen Orients*, XVII, Münih, 1974, s. 146-171.
Renda, Günsel, "Representations of Towns in Ottoman Sea Charts of the Sixteenth Century and Their Relation to Mediterranean Cartography," *Recontres de L' École du Louvre Soliman Le Magnifique et son temps, Süleyman the Magnificent and his time*, Paris, 1992, s. 279-297.
Renda, Günsel, "Resimlerde İstanbul," *Yüzyıllar Boyunca Venedik ve İstanbul Görünümleri - Vedute di Venezia ed İstanbul Attraverso i Secoli*, İtalyan Kültür Merkezi, İstanbul, 1995, s. 13-14.
Renda, Günsel, "Sinan Döneminde Haritacılık: Ali Macar Reis Atlası ve Benzerleri," *Uluslararası Mimar Sinan Sempozyumu Bildirileri, (Ankara, 24-27 Ekim 1988)*, Ankara, 1996, s. 359-370.
Renda, Günsel, "Osmanlılar ve Deniz Haritacılığı," *XIV-XVIII Yüzyıl Portolan ve Deniz Haritaları, Portolani e Carte Nautiche XIV-XVIII*, İstanbul, 1997, s. 19-22.
Rogers, J.M.- Ward, R.M., *Süleyman the Magnificent*, Londra, 1988.
Rogers, J.M., "Itineraries and Town Views in Ottoman Histories," *The History of Cartography, Cartography in the Traditional Islamic and South Asian Societies*, ed. J.B.Harley ve D.Woodward, cilt 2, kitap 1, Londra, 1992, s. 228-253.
Soucek, Svat, "A propos du livre d'instructions nautiques de Piri Reis," *Revue des Etudes Islamiques*, 41, 1973, s. 241-255.
Soucek, Svat, "Islamic Charting in the Mediterranean," *The History of Cartography, Cartography in the Traditional Islamic and South Asian Societies*, ed. J.B.Harley ve D.Woodward, cilt 2, kitap 1, Londra, 1992, s. 263-292.
Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad, TC Kültür Bakanlığı, İstanbul, 1987.
Uğur, A., "Dresden'de Kemal Paşa-zade'ye Atfedilen Eser," *İslam İlimleri Enstitüsü Dergisi*, S.3, Ankara, 1977, s. 315-321.
Van De Waal, E.H., "Manuscript Maps in the Topkapı Saray Library, İstanbul," *Imago Mundi*, XXIII, 1969, s. 81-95.
Yurdaydın, Hüseyin G., "Matrakçı Nasuh'un Süleyman-nâmesi," *V. Türk Tarih Kongresi Tebliğleri*, 12-17 Haziran 1956, Ankara, 1960, s. 374-388.

Yurdaydın, Hüseyin G., *Matrakçı Nasuh*, Ankara, 1963.
Yurdaydın, Hüseyin G., "Matrakçı Nasuh'un Minyatürlü İki Yeni Eseri," *Belleten*, C.XXVIII, S.110, Nisan 1964, s. 229-233.
Yurdaydın, Hüseyin G., *Nasuhü's Silâhı (Matrâkçı): Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i 'Irakeyn-i Sultân Süleymân Hân*, Ankara, 1976 (tıpkı basım).
Yüzyıllar Boyunca Venedik ve İstanbul Görünümleri - Vedute di Venezia ed İstanbul Attraverso i Secoli, İtalyan Kültür Merkezi, İstanbul, 1995.
XIV-XVIII Yüzyıl Portolan ve Deniz Haritaları, Portolani e Carte Nautiche XIV-XVIII, İtalyan Kültür Merkezi, İstanbul, 1997.

RESİM LİSTESİ

1. Venedik, *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis, 1526 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.642, y.212b
2. Venedik, *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis, 1578, Süleymaniye Kütüphanesi, İstanbul, A.2612, y.214b
3. Venedik, *Kitab-ı Bahriye*, 17. yüzyılın ikinci yarısı, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, T.6605
4. Venedik, *Deniz Kitabı*, Seyyid Nuh, 17. yüzyıl, Biblioteca Universitaria di Bologna, ms.3609, y.55b
5. Tunus, *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis, 1578, Süleymaniye Kütüphanesi, İstanbul, A.2612, y.327b
6. Tunus, *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis, 17. yüzyılın ikinci yarısı, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, T.6605
7. İskenderiye, *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis, 1578, Süleymaniye Kütüphanesi, İstanbul, A.2612
8. İskenderiye, *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis, 17. yüzyılın ikinci yarısı, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, T.6605
9. Alanya, *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis, 1526 civarı, Süleymaniye Kütüphanesi, İstanbul, A.2612, y.382a
10. Alanya, *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis, 17. yüzyılın ikinci yarısı, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, T.6605
11. Reggio (Rice), *Süleymânnâme* (*Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad*), Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.19a
12. Antip (İnteb), *Süleymânnâme* (*Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad*), Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.21a
13. Tulon (Toulon), *Süleymânnâme* (*Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad*), Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.22b-23a
14. Marsilya, *Süleymânnâme* (*Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad*), Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.24b-25a
15. Nis (Nice), *Süleymânnâme* (*Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad*), Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.27b-28a
16. Cenova, *Süleymânnâme* (*Tarih-i Feth-i Şikloş ve Estergon ve İstunibelgrad*), Matrakçı Nasuh, 1545 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1608, y.32b-33a
17. Cenova, *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis, 1526 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul,

H.642, y.284a

18. Cenova ve Marsilya, *Atlas-ı Hümayun*, 1570 civarı, İstanbul Arkeoloji Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, no.1621, y.4b-5a
19. Cenova ve Cezayir, Walters Deniz Atlası, 1580 civarı, Walters Art Gallery, Baltimore, ABD, W.660, y.5b
20. Modon, *Tarih-i Sultan Bayezid*, Matrakçı Nasuh, 1547 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, R.1272, y.24b-25a
21. İnebahtı (Lepanto), *Tarih-i Sultan Bayezid*, Matrakçı Nasuh, 1547 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, R.1272, y.21b-22a
22. İnebahtı (Lepanto), 1550 civarı, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, 17/348
23. Koron, *Tarih-i Sultan Bayezid ve Sultan Selim*, 16. yüzyılın ortaları, Dresden, SLB, E.391
24. İstanbul, *Beyan-ı Menâzil-i Sefer-i Irakeyn-i Sultân Süleymân Hân*, Matrakçı Nasuh, 1537 civarı, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, T.5964, y.8b-9a
25. İstanbul, Walters Deniz Atlası, 1580 civarı, Walters Art Gallery, Baltimore, ABD, W.660, y.9a
26. İstanbul, *Şehinşahnâme*, Nakkaş Osman ve ekibi, 1581, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, İstanbul, F.1404
27. İstanbul, *Hünernâme* cilt I, Nakkaş Osman, 1584, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, İstanbul, H.1523, y.158b-159a
28. İstanbul, *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis, 1628-29, Nuruosmaniye Kütüphanesi, İstanbul, No.2997
29. İstanbul, *Kitab-ı Bahriye*, Piri Reis, 1670 civarı, Nasser D. Khalili Koleksiyonu, Londra, MSS718, y.3b-4a
30. İstanbul, *Deniz Kitabı*, Seyyid Nuh, 17. yüzyıl, Biblioteca Universitaria di Bologna, ms.3609, y.10b

Pablo Martín Asuero*

İSPANYOL SEYYAHLARIN GÖZÜYLE İMPARATORLUĞUN DENİZ KIYISINDAKİ BAŞKENTİ İSTANBUL, 1784-1916

İspanya İmparatorluğu'nun 16. ve 17. yüzyıllarda hasmı olan ve en geniş sınırlarına ulaşan Osmanlı İmparatorluğu her alanda öndeydi. Çok sayıda anlatı, bu büyük Akdeniz imparatorluğuyla ilgili pek çok bilgi vererek Akdeniz'in diğer yakasındaki Türk'ü tanıtıyordu.[1] Bu konuda çok sayıda matbu eser ve el yazması bulunmasına rağmen, bunların büyük bir kısmını İtalyan ve Fransız yazarlarından yapılan özetler ve alıntılar teşkil etmektedir. 18. yüzyıla kadar süregelen imgelerden biri de şehrin denizle çevrili üçgen şeklidir. José Solano bunu 1793'te yeniden dile getiriyordu: "Yedi tepe üzerine kurulmuştur ve konumlandığı alan çevresi farklı kenarlardan ibaret üçgen biçimindedir. Bu kenarlardan biri Marmara Denizi, yani eski Propóndite üzerine uzanır; doğu yönüne bakan diğer kenarı liman üzerinde, üçüncü ve en büyük kenar da kara tarafında bulunur."[2]

Bununla birlikte 18. yüzyılın sonundan itibaren İstanbul imgesi sanat hareketleri ve gelişen teknolojiler çerçevesinde değişmeye başlamıştır. Sözgelimi, Mouradgea d'Ohsson'un *Tableau General de l'Empire Ottoman* adlı eserinin ikinci cildinin çıktığı 1790'da anlatılan İstanbul ile II. Abdülhamid'in İngiliz ve Amerikan yetkililerine bir dizi fotoğraf albümü hediye ettiği 1893 yılındaki İstanbul arasında bir uçurum söz konusudur. Her iki belge de Osmanlı İmparatorluğu'nun başkentinin yabancılara tanıtılmasını hedef alır, lakin bu ilk belgedeki 233 gravür ikonografik bir yaklaşım getirirken, ikinci belgedeki 1800 fotoğraf şehri resmetmeye yeter. Bu iki eser arasındaki en büyük fark metnin olmamasıdır. Ohsson'un eserindeki ilüstrasyonlar metni resimlemek için kullanılmamıştır, esere temel sağlarlar. Abdülhamid'in albümleri ise imparatorluğun gerçek yüzünü ve şehrin her

* Dr., İstanbul Cervantes Enstitüsü Genel Müdürü.

zaman sunduğu büyüyü yansıtır. Metinleri ve gravürleri aşarak ve modernliğin getirdiği gelişmelere ayak uydurarak gerçeği en sadık şekilde temsil eder.[3] İstanbul, benzer pitoresk konular ve kişiler içerseler de romantik seyahatlerden daha gerçekçi manzaralar sunan fotoğraf koleksiyonları ve kartpostallar sayesinde tanınmaya başlar.

İspanyol metinlerinin imgelemi, Solano'nun klasik imgeleminden 19. yüzyılın ikinci yarısında Rada ya da 20. yüzyılın başında Blasco Ibáñez'in gerçekçi tasvirlerine kadar bir evrim geçirmiştir. İspanyol askeri hatıraları da tasvirlere destek olan ikonografik bir açılım getirir. José Moreno'nun *Viaje o Constantinopla en el año 1874* (1784 İstanbul Seyahati) adlı eseri Vázquez, Velázquez ya da Aguado gibi bazı sanatçıları da içeriyordu. Seyahatin resimleri Barcelona'da yapıldı ve ilüstrasyonları iki hatıratta kullanıldı. Planlar, haritalar ve bina resimleri manzaraların tasvirlerini gereksiz hale getirdi. 230. sayfada bu teoriyi doğrulayan ve şehrin konumunda denizin önemini gösteren bir İstanbul Sarayburnu manzarası mevcuttur.

José Moreno'nun hatıratı daha şahsi bir eser olduğundan *Viaje o Constantinopla en el año 1874* (1784 İstanbul Seyahati) adlı eserdeki daha önce bahsi geçen gravürü aynı yerin bir tasviriyle birleştirir:

> II. Mehmed tarafından İstanbul'un doğusunda kalan bir burun üzerine inşa edilen Serrallo ya da sultan sarayının çevresi üç mildir ve sarayın kapladığı alan hemen hemen üçgen şeklindedir. Hayli yüksek duvarlarla ve neredeyse manzarasını kapatan geniş ve yüksek ağaçlarla çevrilidir. Binanın büyük bir kısmı taştan yapılmıştır. Kubbeli çatısı kurşun kaplıdır ve saray bir tepe üzerine konuşlandırılmıştır: Marmara Denizi'ne bakan tarafından kıyıya kadar uzanmasa da limanın diğer tarafından uzanır. Bu tarafta saraya ait piramit görünümlü arduvaz çatıları enfes bir manzara oluşturan Çin üslubunda yapılmış birkaç köşk vardır.[4]

Gravürün iki boyutlu tasviri, yerini tamamen belirlemesini mümkün kılan bir kuşbakışı manzarayla genişler. Bu perspektif askeri sebeplerle geniş bir kullanım alanı olan eski şehir planlarından miras kalmıştır.[5]

Şehrin ilk panoramik görüntüleri 30'lu yılların başında ortaya çıkmaya başlar. Michaud, *Correspondance d'Orient* adlı eserinde Serasker kulesinden görünen manzarayı tasvir eder. İstanbul'un tepelerinden birinin zirvesinden elde edilen bu bakış şehrin panoramasını gözler önüne serer: Kuzeyde Haliç ve Frenk semtleri, güneyde Marmara ve Prens adaları, doğuda Boğaziçi ve Asya sahili; batıda surlar ve Rumeli. Bu yerle ilgili sorun kafayı çevirmeden manzaranın tümüne hâkim olunmasına imkân vermemesidir. Haliç'in diğer yakasındaki Galata Kulesi bu çeşit tasvirler için ideal bir yere dönüşür.

Böylece 19. yüzyılda İspanyolca'ya pek çok çevirisi yapılan *Viaje a Oriente*'nin (Doğu Seyahati) yazarı Lamartine, Galata semtinde bir terasta insanı hayrete düşüren ve hayran bırakan bir bakış açısı keşfeder: "Buradan bakıldığında Avrupa, Asya ve Boğaz'ın giriş kısmı görülüyordu. Şehir ayaklarımın altındaydı (...) Saatler geçiriyordum ve nasıl olup da İstanbul'a gelen onca seyyahtan hiçbirinin bu manzara karşısında gözlerinin kamaşmadığına ve bunu kaleme almadığına hayret ediyordum."[6] Ayrıca, Lamartine daha önceki tasvirlerin Potocki, Chateaubriand ya da kendisi gibi yeni seyyahlarınkiyle örtüşmediğini fark etmiştir. İstanbul'un şehirlerin en güzeli olduğu fikri yüzyıllar boyunca dile getirildiği halde bu tasvirlerin zenginleşmesi için romantik seyyahların gelmesi gerekmiştir:

> Buraya gelince Marmara'yı, Asya sahilini ve Boğaziçi'ni unuturuz ve gözlerimizin önünde tamamen Haliç, İstanbul'un yedi tepesi üzerine konuşlandırılmış yedi yerleşim bölgesi beliriverir. Bütün bunlar denizle kucaklaşıp hiçbir fırçanın tek bir tuvalde yansıtamayacağı, aynı zamanda hem şehir, hem köy, deniz, liman, nehir kıyısı, bağ bahçe, yeşilliklerle kaplı bir tepe, derin bir vadi, evlerden ibaret bir okyanus olan gemilerden, caddelerden, durgun lagünler ve büyüleyici yalnızlıklardan ibaret bir karınca yuvasına benzeyen, eşsiz benzersiz, yegâne bir şehirdir. Küreğin her suya dalışı insan ruhunda başka bir iz bırakır.[7]

Lamartine, Haliç'i ruhunun vecde ulaştığı şehrin merkezi olarak resmeder. Romantik temalar İstanbul gecelerinde kendilerine uygun sah-

ne bulurlar: "Bu gece tek başıma Marmara Denizi'ne yansıyan parıltılı bir ay ışığında, Olimpos dağının o uzanıp giden karlarının mor çizgileri üzerinde, ölülere ait merdivenlerin servileri altında oturdum. Bu serviler sayısız Müslüman mezarına gölge verir."[8] Bu satırlar, ilk gece manzarası tasvirlerinin birinde neredeyse romantizmin tüm öğelerini içermektedir: güzelliği seyre dalan "ben"in kendinden geçmesi, Müslüman mezarlığının egzotizminde kendini gösteren ölüm ve beraberinde getirdiği tüm çağrışımlarla Olimpos dağı.

Perulu seyyah Pedro Paz Soldán y Unanue 1862'de, henüz Galata Kulesi turizm için uygun koşullara sahip değilken, buradaki manzaranın Napoli'den bile muhteşem olduğunu söyler. "Tepesine çıkıldığında beklediğim gibi şehrin perspektifini tümüyle kucaklayan bir teras ya da platformun olmadığı Galata Kulesi'ne de çıktım, insan yukarı çıkarken küçük pencerelerden gördükleri yüzünden ister istemez ona hayran kalıyor."[9]

1868 yılında Babıâli'ye görevle gönderilen İspanyol diplomat Adolfo de Mentaberry üzerinden bakarak camileri ve sarayları tasvir ettiği Galata Köprüsü'nün bir panoramasını sunar. Diplomatın imgelemi bir seyahat rehberini anımsatır: "Uzaklarda büyük bir tarihçi tarafından tasvir edilmeye layık, muhteşem ve ilginç bir anıt olan Aya Sofya'nın görkemli kuleleri seçilir. Daha ötesinde altı zarif minaresiyle Sultanahmet Camii, onun ardında da bütün camilerden daha büyük bir zevk eseri olan Beyazıt Camii görülür."[10]

Bu tasvir, sıralama ve derin bilgi arasında sürer gider. Gautier bu manzaradan vazgeçer: "*nous ne pousserons pas plus loin cette revue de mosquées à des légères différences*" (Birbirinden cok az farkli bu cami gözlemlerini fazla sürdürmeyecegiz.) Bu farklılıkları yakalamak için fotoğrafik bir bakış gerekecektir.[11] Birkaç satır sonra o zamana kadar hiç görülmeyen bir bilgiye rastlanır: "Hepsinin etrafı (mezarlar) gölgeleriyle bu dini mekânları koruyan, yapraklarının yeşilliğiyle, sivri kulelerinin beyazlığı ve loş evlerinin koyu renklerini ortaya çıkaran kasvetli servilerle ve narin çınarlarla sarılmış."[12] Mentaberry, şehri yaz aylarında tasvir eder: çınarların gölgesi ve yaprakları şehrin o en güzel olduğu mevsimde yapılan tasvirlerinden ayrılır. Güzelliğini en iyi yansıtan, bitmek bilmeyen bir baharda öylece baki kalmıştır.

Diplomatın şehirde uzun süre kalması bu çeşit imgelemleri mümkün kılar. Seyyahlar anlatılarında hiç değişmeyen bir estetik bütünlük içinde şehri tasvir ederler.

De la Rada'nın, -gümrükte bürokratik formalitelerle uğraşırken- denizden gördükleri Mentaberry'nin kitabından alınmadır. Bazı bölümler kelimesi kelimesine aynıdır: "(...) Manzara şaşkın gözlerimin önünde uzayıp gidiyordu (...) Aya Sofya, tarihinin anlatılması ve eleştirel bir tasvirinin yapılması için başlı başına bir kitap gereken anıt; altı minaresiyle, Sultanahmet; ve hepsinden en büyük zevk eseri olan Sultan Bayezid'in camisi."[13] Diğerleri ise 30 Haziran 1871'e ait, aynı yaz manzarasının başka bir versiyonudur. "Uzun serviler ruhun iç çekişleri gibi karanlık ve sivri kollarıyla ruhlarını göklere uzatıyorlar, çınarlar parlak yeşil yapraklarıyla o saygın mabetlere gölgelerini sunuyorlar. Yeşillikleri tasvir edilmesi imkânsız bir şekilde minarelerin beyazlığını ve onları çevreleyen evlerin koyu tonlarıyla bir taraftan tezat oluştururken bir taraftan da uyum sağlıyor."[14]

Bilinen bir şey varsa o da *De Madrid a Constantinopla* (Madrid'ten İstanbul'a) kitabının 1873'te, yani hatıratı 1882 yılına kadar gün ışığına çıkmayan *Arapiles* firkateyninin seyahatinden iki yıl sonra basılmış olmasıdır. Şehrin Juan de Dios de la Rada tarafından yapılan bu ikinci tasviri İstanbul'a ayrılan bölümün girizgâhı olarak kullanılmıştır, yapısal olarak eser için pek bir önem arz etmez, sokak ve evlerin ayrıntılı tasvirleriyle bir tezat oluşturur. Bu hatırat diğerlerinden çok farklı değildir, bir İspanyol yazar tarafından şehrin yazın tasvir edilmesi bu bölümün seçilmesi ve uyarlanmasında etkili olmuştur.

Metin, seyahatnamelerin hazırlanmasını örneklendirir: Başlangıç olarak çıkış noktasında konuyla ilgili belgeler bir araya getirilir. İlk anda Batı bandıralı bir gemiden şehri izlerler ve yaklaşık bir-bir buçuk ay geçirecekleri şehre ulaşırlar. Burada kalınan süre boyunca alınan notlar eserin ilk halini oluşturur. Metin düzeltilir, genişletilir, son olayların da eklenmesiyle tamamlanır ve seyahatin çıkış noktası temel alınarak basılır. İspanyol metinlerinin Blasco İbáñez'in *Oriente*'sinde (Doğu) olduğu gibi bir yıldan, Zayas'ın *A Orillas del Bósforo*'sundaki (Boğaz Sahillerinde) gibi on beş yıla kadar uzanan bir hazırlama süreci vardır. Lamartine'in 1833 seyahatname-

si 1835 yılında Paris'te basılmıştır. İspanya'da ise çeşitli tercümeleri yayınlanmıştır. Valencia'da basılan 1844, Madrid'teki ise 1846 tarihlerini taşır.

Galata Kulesi'nden görünen manzara şahsi bir algılamanın ürünü gibidir. Neredeyse fotoğrafik olan panoramik bir görüntünün ayrıntıları bu manzarayı Lamartine'in imgeleminden ayırır. Bu suyla çevrili, evler ve bahçeler arasına saklanmış olağanüstü dünya *Viaje a Oriente de la fragata de guerra Arapiles* (Arapiles Fırkateyninin Doğu Seyahati) adlı eserin yazarının romantik formasyonunu ortaya çıkarır.

> Öylesine yüksek bir gözlem yerinden, Saray, Yedikule, Ayasofya'nın kubbesi, Sultanahmet Camii'nin minareleri göze çarpıyor. Üsküdar'ın gölgesinde dinlenen doğaya yakarır gibi göklere yükselmiş yeşil servileri, uzak kırlar, çiçeklerle örülü ormanlar ve sebze bahçeleri arasında gizlenen eğlence evleri, haremler, sarmaşıklarının neredeyse kapattığı kemerlerin beyaz çizgileri, zıt akıntılarla çalkalanan Boğaz'ın dalgalı yüzeyi ve kımıltısız Haliç, Doğu'nun o eşsiz güneşiyle aydınlanan kocaman bir aynayla aydınlatılmışa benzeyen Marmara Denizi'nin enginine aksi düşen o güzel sema!

Engin Çizgen 19. yüzyıla ait bu çeşit görsel tasvirlere "gözlerin yolu"[15] adını verir. Seyredilen mekânın "*aklın güzergâh*"ındaki önemsiz bir suretten başka bir şey olmadığını düşünen Nerval gibi bazı yazarlar Lamartine'in romantik perspektifini izlerler. Gautier'in şehre girerken gördüğü manzarayı peri masalı operasından bir sahneye benzetmesi, İstanbul'un romantik/oryantal bir mekân olarak algılanmasının en güzel örneğidir.

İstanbul'un panoramik manzarası fotoğrafçılıkta ve realist edebiyatta ideal bir çerçeve bulur. Bu yeni imgeler şehirciliğin ve daha öncekilerin coğrafyasının çok daha eksiksiz bir imgelemini oluştururlar. İstanbul'un fotoğraf karesine sıkıştırılan ilk panoraması 1860 yılında Robertson y Beato'ya aittir. Seçilen yer Galata kulesinin, şehre hükmeden diğer bir kule olan Serasker kulesine baktığı yerdir.

Panorama, Melling'in[16] *Voyage Pittoresque de Constantinople et des rives du Bosphore* (İstanbul ve Boğaz Kıyılarına Resimsel Yolculuk) ya da

Perthusier'in 1815'te yayınlanan *Promenades Pittoresques dans Constantinople et sur le Bosphore* (İstanbul'da ve Boğaziçi'nde Gezinti) adlı çalışmalarında olduğu gibi gravür ve edebi eserlerin de bir bölümünü oluşturmaktaydı. Thomas Allom'un gravür albümlerinde görüldüğü üzere İstanbul'a deniz tarafından girilince farklı bir manzara görülür ve bu da şehri ziyaret eden romantiklerle birlikte yeni imgelerin doğuşunun habercisi olacaktır.

Yüzyılın ilk yarısı "Panoramik manzara kendini kabul ettirir. Ressamlara olduğu gibi yazarlara da kabul ettirir kendini. Onları ressam olmaya zorlar."[17] Fotoğraf sanatının gelişmesi 1850'li yıllarda bu sanatın yeşermeye başlamasıyla duyulan heyecanla yayılıp II. Abdülhamid'in (1876-1908) saltanatı boyunca imparatorluk imgelerinin resmi formu haline gelerek kalıplaşacaktır.

İspanyol seyyahlar tarafından en çok tanınan yabancı yazarlardan biri olan Edmundo de Amicis bu gösteriye Michaud'la aynı noktadan katılır: "Yıldızlara çıkmayı arzulayan ve buna hazır olan biri için Serasker Kulesi olarak bilenen bu devasa taşın tepesine çıkmaktan daha uygun bir şey yoktur."[18] Birkaç yıl sonra, 1870'te *Panorama du Bosphore* (Boğaziçi'nin Panoraması) ve 1873'te Sebah Pascal'ın *Panorama de Constantinople pris la tour de Galata* (Galata Kulesi'nden İstanbul Panaroması) gibi albümlerin ortaya çıkışıyla, Babıâli Avrupa'da yeni bir imgeye sahip oldu. Edebi "göz yollarının" kendi sınırları dahilinde uyarlanması ve okurun ilgisini çekecek yeni öğeler bulunması gerekiyordu. Karanlık bir döner merdivenden kuleye çıkış, rasgele açılmış pencerelerden görülecek manzarayla birlikte çok uygun bir atmosfer yaratıyordu.

Panoramik görüntülerin fotoğrafları görsel olanın alanıyla sınırlıysa edebiyat da işitme duyusu ve şaşkınlık gibi beynin duyum merkeziyle ilgili algıları kucaklayabilir: "Şaşkınlık en derinde o uçsuz bucaksız mavi kubbeyi görerek; camları çıtırdatan ve her şeyi çalkalayarak haşin haşin uğuldayan rüzgârı duyarak izleyiciyi ele geçiriverir."[19] Koku ya da tat alma duyuları da mevcuttur: "Tepesi ve yanları vitraylarla kaplı, her daim misafirlere kahve ikram eden bir görevlinin halihazırda bulunduğu daire şeklinde manzara terasına benzer bir yer."[20]

Manzaranın edebi imgelemi, sadece panoramik bir görüntüden değil, aynı zamanda Paris, Madrid ve Sevilla gibi başka şehirleri de gezip tasvir eden bir seyyahın düşüncelerinden de oluşur. "O yaptığım beceriksizce tasvirler aklıma geldikçe kendi kendime buruk buruk şöyle derdim: Seni bahtsız! Kaç defa kaleminden güzel, harika ve muhteşem kelimeler filiz verdi? Şimdi bu manzarayı anlatmak için sana kala kala ne kaldı?"[21] Panoramik manzara gözlerin fotoğraf makinesi, düşüncelerin de anlatıcı olduğu bir belgesele dönüşür. Sonraki dönemde ilgisi vapurların ya da güvercinlerin süzülmesi veya müezzinlerin okuduğu ezan gibi başka noktalara kayar.

1907'de İstanbul'a gelen Blasco Ibáñez, şehrin görünüşü konusunda hayli sivri dillidir: "O eski İstanbul'dan eser kalmamış; ama yine de bu Müslüman görünümüyle ne kadar da güzel!"[22] Valencialı romancı *Oriente* adlı eserinde şehri anlatan bir girizgâhtan sonra kentin görsel tasvirini yapar. Bir gövde, iki koldan ibaret olan bu harfin tasviri şehrin tanımlanmasına yardımcı olur. Geleneksel üçgen şeklindeki tasvir yerini Y şekline bırakır.

1908'deki Jön Türk hareketi, Türk tarihinde İkinci Meşrutiyet Dönemi olarak bilinen ve 1909'da II. Abdülhamid'in tahtan indirilmesiyle son bulacak yeni bir sayfa açar. Gómez Carrillo Meşrutiyet şehrine hayran olur. Bu tarihi olay, *Ciudades de Ensueño* (Rüya Şehirleri) adlı eserde İstanbul'un tasvirinde baştan sona hâkimdir. Meşrutiyet'in Sultan'ın kudretine son verdiği bir şehirle karşılaşan modernist seyyahın hayal kırıklığı ve "(şehrin) Müslüman dönemin artık can çekiştiği" düşüncesi ön plandadır.[23] Blasco Ibáñez'in ve Gómez Carillo'nun seyahati arasında geçen bir yıl, Valencialı romancının imgeleminin aşınmasına sebep olmuştur.

Şehrin artık egzotik olmaktan çıkmasının suçlusu Avrupa etkisidir. "Avrupa'nın son elli yılda İstanbul'a ettiği hakaretlerinden hiçbiri Türklerin kalbini bu nefret edilesi Batıcılık istilası kadar sızlatmasa gerek. (...) 'Parislilik' bütün eski egzotizmini öldürmüş ve sanki Doğu'nun ışığı bile onu görünce kaçmış..."[24]

Bir asır sonra, artık Türkler klasik şehri mahvetmekle suçlanmaz, Avrupa saldırganlığı karşısında onlara merhamet edilmeye başlanır. Romantik seyyahların dünyanın en güzel şehri mitini yeniden canlandırmayı

görev bilen tasvirleri Batı'nın ilgisiyle önem kazanan İstanbul'un imgesine egzotizm getirir. Avrupa kültürünün nüfuz etmesi ve Tanzimat reformları Osmanlı İstanbul'unu bitirmektedir.

Şehrin semtlerinde gördüklerine kızan Guatemalalı yazar Galata Kulesi'ne bakarak "Neden çıkmayayım?... İstiklal Caddesi'nin bayağılığını unutmak için sessiz bir seyirden daha iyi ne olabilir ki?"[25] der.

Görüntünün tasvirine yeni bir öğe katılmıştır: Seyyah artık bunun bir devrin sonu olduğunun farkındadır. Manzara, yeniden geçmişte kalan o debdebenin dilsiz şahidi oluverir, panoramik görüntüye bakış bunları yeniden canlandırmaya yeter. "Gaddarca ve banal imgelemlerimi silmek için, karşıma apansızın çıkıveren, işte İstanbul'a hükmeden teras. (...) Akşamın o mor ışıklarıyla yıkanan eski kent, Haliç ve Boğaziçi'nin pembe suları arasında bin yıllık güzelliğinin debdebesiyle uzanır gider."[26] Gómez Carrillo, "Pera'daki Avrupai meskenlerin çok hijyenik, ama pek az pitoresk olan örneklerini hakir görererek" halkın yaşam kalitesindeki iyileşmeleri küçümser.[27]

I. Dünya Savaşı sırasında Yunanistan'da ve Türkiye'de bulunan İspanyol gözlemci Carlos Ibáñez de Ibero da tarihi bir olaya odaklanır. Doğu'daki siyasi durumu gözlemlemek için yaptığı bu seyahat sırasında savaşı da yakından takip eder. Otele varmadan önce Galata kulesinde bir kontrole maruz kalmıştır, çünkü "Bir İngiliz denizaltısı İstanbul limanının göbeğinde bir Osmanlı yük gemisini torpillemiştir."[28] Onca panoramanın çıkış noktası artık sevgi dolu bir yer olmaktan çıkmıştır: "Savaşın ilk aylarından itibaren, Türk ticaret filosunun önemli bölümü Müttefikler tarafından imha edildi; ticaret trafiğinin felce uğradığını anlamak için İstanbul limanında şöyle bir dolaşmak yeterlidir."[29] Artık liman o eski liman değildir, bütün şehir değişmiştir. "İstanbul siyasal odakları kadar sıradan insanlarıyla da terörün pençesinde. Herkes en önemsiz bir sözün, en küçük tedbirsiz bir hareketin sürgüne gönderilmeye, hatta hayata mal olabileceğini biliyor."[30] Şehir yeniden romantiklerin ve modernistlerin fantezilerinin sahnesi haline getirdikleri Osmanlı başkenti olmuştur. Savaşa ve açılan ateşe rağmen kent güzelliğinden bir şey kaybetmemiştir. Ibáñez de Ibero'nun seyahat amacı manzaraya hayran kalması için bir engel teşkil etmez:

Oturumun yapıldığı salon hızla boşalıyor. Karanlık yavaş yavaş odaya dolarken başkanın kürsüsünün arkasındaki Asya kıyılarına bakan kocaman camlı bölme pırıl pırıl apaydınlık. Oturduğum yerden yelkenleri güneşin son ışıklarıyla yıkanan muhteşem teknelerin geçişini büyülenmiş gibi seyrediyorum. Müminleri namaza çağıran müezzinin uzaklardan gelen sesinin güzelliğini daha da artıran bir rüya görüntüsü bu. Heyhat! Mebuslar gürültücü bir şekilde içeri giriyorlar ve serap yok oluyor.[31]

İspanyolcadan çeviren: Özlem Kumrular

Notlar

1 Albert Masbu konuyu *Les Turcs dans la littérature espagnole du Siècle d'Or* adlı eserinde incelemektedir: Paris, NRS, 1067

2 Josef Solano Ortiz de Rozas, *Idea del Imperio Otomano* (Osmanlı İmparatorluğu İdeası), Madrid, Imprenta de Sacha, 1973, 12

3 Bkz. *Images d'Empire, aux origines de la photographie en Turquie* sergisinin kataloğu. Gilbert Beaugé, İstanbul, Osmanlı Bankası, 1993.

4 Josef Solano Ortiz de Rozas, *age.*, 20-21.

5 Jean Ebersolt, kuş bakışı manzaraların XV yüzyılın başında Buondelmonti'nin planının meşhur olmasıyla beraber yayılmaya başladığını söyler. Bu belgeler anıtların yerlerini takriben gösterirler. Bunlar hayal ve gerçeğin bir karışımıdır ve neyin kişisel gözlemlerden, neyin kitaplardan edinilen derin bilgiden, neyin de hayal gücünden kaynaklandığı anlaşılamaz. Bkz. Jean Ebersolt, *Constantinople Byzantine et les Voyageurs du Levant*. Paris, Ernest Leroux, 1918, 53.

6 Lamartine, *Viaje a Oriente*, Madrid, Landóz y Sagsti, 1848, 222-223.

7 *Age.*, 194-195.

8 *Age.*, 208. Gece tasvirleri Nerval kontuyla zirveye ulaşır. Kuran-ı Kerim öğretileriyle daha uyumlu olan bir hayata doğru yaşanan değişiklik bu seyyahı hayran bırakır.(Bkz. *Les Nuits du Ramazan.*)

9 Pedro Paz Soldán y Unanue, *Memorias de un viajero peruano* (Perulu bir seyyahın anıları). Lima, Peru Milli Kütüphanesi, 1971, 333.

10 Adolfo de Mentaberry, *Viaje a Oriente, de Madrid a Constantinopla.* (Doğu Seyahati, Madrid'den İstanbul'a). Madrid, Berenguillo, 1873, 442.

11 Engin Çizgen, T. Gautier'den alıntı yapar. *Images d'Empire, aux origines de la photographie en Turquie*, 82.

12 *Age.*

13 Juan de Dios de la Rada y Delgado, *Viaje a Oriente de la fragata Arapiles* (Arapiles fırkateyninin doğu seyahati), Madrid, 1882, 64.

14 *Age.*

15 Bkz. *Le parcour des yeux: du panorama général aux détails de la mosaïque. (1855-1870)*, 81-94 , *Images d'Empire*, İstanbul, Osmanlı Bankası, 1993 (Engin Çizgen)
16 Bkz. *Les peintres du Bosphore au XIXe siècle*, París, Treuttel y Würtz, 1911, 166-221.
17 Engin Çizgen, *age.*, 85.
18 Edmundo Amicis, "Constantinopla" (İstanbul), *El Mundo Ilustrado* (Resimli Dünya), Barcelona, Espasa, 1881, cilt I, 522.
19 *Age.*, cilt I, s. 522.
20 *Age.*
21 *Age.*, cilt I. 524.
22 Vicente Blaco Ibáñez, Oriente, Madrid, Aguilar obras completas, cilt II. S.49.
23 Gómez Carrillo, *La Vida errante: Oriente* (Gezgin Hayat: Doğu), Madrid, Mundo Latino, 1919, 15.
24 *Age.*, 22-23.
25 *Age.*, 26
26 *Age.*
27 *Age.*
28 Carlos Ibáñez de Ibero, *D'Athenes à Constantinople* (Atina'dan İstanbul'a), Paris, Asttinger, 115.
29 *Age.*, 238.
30 *Age.*,146.
31 Carlos Ibañez de Ibero *op. cit.* P. 151

Murat Koraltürk*

İSTANBUL'DA DENİZ ULAŞIMI: İŞLETMELER, GEMİLER-GEMİCİLER, YOLLAR-YOLCULAR

İşletmeler

Coğrafi konumu itibarıyla İstanbul bir deniz kentidir ve önemli bir limana sahiptir. Kent kültürü içinde deniz ve denizin getirdikleri önemli yer tutar. İstanbul'a dair minyatür, gravür ve fotoğraf gibi görsel kaynaklarda deniz daha çok yoğun trafiği ile öne çıkar. Liman, hareket halinde veya demir atmış gemilerle doludur. Boğaz'a ait pek çok görsel kaynakta transit geçen gemiler göze çarpar. Hatta Şirket-i Hayriye vapurunu görürüz. Üsküdar, Kadıköy, Adalar, hatta Yeşilköy'e dair görsel kaynaklarda da ille de bir iskeleye yanaşan veya yanaşmış olan bir şehir hattı vapuru vardır. Kentin yaklaşık son yüz elli yıldır siluetinin ayrılmaz parçası olan bu gemiler İstanbul'un iktisadi ve sosyal tarihinin önemli konularından olan çeşitli kurumlar tarafından işletildiler. İşte araştırmada bu kurumları, kurumların işlettikleri gemileri, gemilerin güzergâhlarını, gemilere hayat veren yolcular ve mürettebatı konu edeceğiz.

Kayıklar ve Kayıkçılık

İstanbul'da 19. yüzyıl ortalarına kadar kayıklar başlıca taşıma araçlarından sayılırdı. Kayıkçılık yasal düzenlemelerle belirli ilkeler çerçevesinde gerçekleştirilen örgütlü bir iş koluydu.[1] İstanbul-Mudanya, İstanbul-Üsküdar, Eminönü-Karaköy arasında, Haliç ve Boğaziçi'nde kayık, pereme ve mavnalar ile yolcu ve yük taşımacılığı yapılırdı. İstanbul ile yakın çevresi arasında denizyolu ulaşımı 16. yüzyıldan itibaren gelişmeye başlamıştı. 17. ve 18. yüzyıllardaki mekânsal değişim sürecinde artan kent içi ulaşım talebine bağlı

* Yard. Doç Dr., Marmara Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümü Öğretim Üyesi.

olarak kayıkçılık, 19. yüzyılda buharlı gemi taşımacılığının gelişimine ve yaygınlaşmasına kadar kent içi ulaşımındaki önemini ve rolünü artırarak sürdürdü. 1680 yılında 1400 kayık, 1295 kayıkçı; 1802 yılında 3996 kayık, 6572 kayıkçı ve 1844'te 16000 kayık ile 19000 kayıkçı faaliyet gösteriyordu.[2]

Modernite ve Kent İçi Ulaşım

Karada buhar gücünün kullanımıyla demiryolları yaygınlık kazanırken, aynı enerji türü denizyolu ulaşımında da kullanılmaya başlandı. 19. yüzyılda yelkenli gemi taşımacılığı yanında hız ve taşıma kapasitesindeki artış gibi ekonomik üstünlüklere sahip olan buharlı gemicilik gelişti. Osmanlı denizciliğini güçlendirmek için hukuksal ve kurumsal düzenlemeler yapılırken teknik olanakları geliştirmek için de girişimlerde bulunuldu.[3] 1804'te ticaret filosunun oluşturulmasına ilişkin hükümler içeren kanunname çıkarıldı. 1823'te çıkarılan bu nizamnamede ise bu hükümler genişletildi.[4] Bahriye'nin ıslahını sağlamak ve teknik yetersizliğini gidermek için yabancı danışman ve teknik adamlar görevlendirildi.[5] Avrupa tüccarına gemi edinme hakkı tanınmazken, Hayriye tüccarının gemi edinmesine ve inşasına kolaylıklar getirildi.[6]

Osmanlı Devleti'nde ilk buharlı gemi 1827'de II. Mahmud döneminde Tersane tarafından satın alındı. İngiliz Kaptan Kelly'nin yönetiminde Swift adlı bu gemi, vapur sözcüğünün karşılığı olarak halk arasında Buğ Gemisi adı ile anıldı. Eğitim gemisi olarak kullanılması düşünülen gemi ile II. Mahmud Marmara Denizi'nde gezintiler yaptı, hatta Tekirdağ'a kadar gidildi.[7] Osmanlı gemi tezgâhlarında inşa edilen ilk buharlı gemiler 1830'dan sonra Osmanlı Devleti ile Amerika Birleşik Devletleri ilişkilerinin gelişmeye başladığı dönemde 1837 yılında denize indirildi.[8] Bu arada 19. yüzyıl boyunca gösterilen çabalara karşın denizcilik yeterli gelişmeyi gösteremedi.[9]

19. yüzyılda başlayan Osmanlı modernleşmesi ile İstanbul'da kent içi ulaşım talebinin artışı arasında bir ilişki vardır. Kentin büyümesi, yaşam biçimindeki değişim, ulaşımdaki talebini değiştirdi. Ulaşım talebi artarken buharlı gemiciliğin gelişimi 19. yüzyılın ortalarından itibaren kent içi ulaşımında vapurların kullanımını gündeme getirdi.

19. yüzyılda Osmanlı toplumsal ve ekonomik yapısında, tüketim toplumuna doğru yönelişin bir belirtisi olarak sayfiye alışkanlığının yaygınlaş-

ması, özellikle İstanbul ile hemen yanı başındaki Boğaziçi arasında ulaşım gereksiniminin artışına neden oldu. Geleneksel ulaştırma araçları olan kayıklar sert hava koşullarına uygun değildi, seyir güvenlikleri yoktu, toplu taşımaya yaramıyorlardı ve dolayısıyla artan kent içi ulaşım talebini karşılayamaz hale geldiler. Bu süreçte Boğaziçi'nde önce yabancılar buharlı gemi işletmeye başladılar. 1837'de biri İngiliz, diğeri Rus bandıralı gemilerle yapılan taşımacılık kısa bir süre sonra devlet tarafından yasaklandı; ancak artan gereksinimi gidermek üzere bu kez devlet harekete geçti. 1838'de Osmanlı sularında yolcu ve yük taşımak üzere işletilen ilk Osmanlı bandıralı buharlı gemiler olan, Tersane-i Âmire'ye ait Mesir-i Bahri ve Eser-i Hayır adlı vapurlardan biri İstanbul'da, bir diğeri Marmara Denizi'nde İstanbul ile Bandırma, İzmit ve Tekirdağ arasında işlemeye başladı.[10]

Buharlı gemi işletmeciliğinin başlangıcı ile modernite arasındaki yegâne bağ artan ulaşım talebi değildi. Değişen yaşam biçimi zamanı daha rasyonel kullanma ihtiyacını da doğurmuştu. Bunun somut yansıması olarak vapur işletmeleri hareket sefer tarifeleri yayınlamaya başladılar.

Marmara Hattı ve Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi

1844'te bir devlet işletmesi olarak Bahriye Nezareti'ne bağlı Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi kuruldu.[11] Başlangıçta iki vapur ile faaliyete geçen işletme beş yıl içinde filosundaki vapur sayısını on beşe çıkardı. Osmanlı liman ve iskeleleri arasında yolcu ve yük taşımacılığı yapan idarenin ilk açılan hatları İstanbul ile İzmit, Gemlik ve Tekirdağ iskeleleri arasındaydı. İstanbul'da ise Sirkeci-Adalar, Sirkeci-Pendik ve Sirkeci-Yeşilköy arasında vapur işlemeye başladı.

1862 yılında Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, Fevaid-i Osmaniye İdaresi adıyla ve nazır unvanını taşıyan bir müdür idaresinde Bahriye Nezareti'nden bağımsız bir işletme haline geldi. İlk nazır İlhami Paşa idi. İşletme *Eser-i Cedid, Eser-i Hayır, İzzeddin, Malakof, Nümayiş-i Ticaret, Ömer Paşa, Peyk-i Şeref, Pürsûd, Saik-i Şadi, Seyr-i Bahri, Şehber, Taif ve Vasıta-i Ticaret*'in de bulunduğu 20 gemiyi bünyesine alarak ticari ve yolcu seferlerine başladı. Fevaid-i Osmaniye İdaresi Akdeniz, Karadeniz ve Marmara Denizi'nde seferlerde bulundu. Marmara Denizi'nde İzmit, Gemlik ve Tekir-

dağ'a vapurlar gönderirken, İstanbul halkı Fevaid-i Osmaniye İdaresi ile daha ucuz seyahat imkânına sahip olabildi. İdare, Kadıköy ve Adalar'a seferler düzenleyerek, yabancı işletmelerin şehir içi ulaşımındaki tekelini kırdı.

İdare-i Aziziye

1861–1876 yılları arasında Osmanlı tahtında oturan Sultan Abdülaziz'in deniz ulaşımına verdiği önem sonucunda Fevaid-i Osmaniye İdaresi'nin adı Haziran 1871'de İdare-i Aziziye'ye dönüştürüldü.[12]

Sultan Abdülaziz, İdare-i Aziziye sermayesini artırarak büyük bir şirket haline getirmeyi düşünmüştü, ancak böyle bir şirket bir türlü kurulamadı. İdare-i Aziziye, Bahriye Nezareti'ne bağlanarak başına Şûra-yı Devlet azası ve Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'nde de çalışmış olan Bogos Efendi getirildi.

Bogos Efendi İngiltere'ye iki yeni vapur sipariş etmişti, ancak vapurların satın alınması 1872'deki ölümünden sonraya, Yuvan Avramidis'in (Con Paşa) yöneticiliği zamanına kaldı. Yeni vapurlar gelince 1872'deki ölümünden sonraya vapur seferlerinin sayıları artırıldı. Haydarpaşa, Kadıköy ve Adalar'a daha fazla vapur seferi kondu. Ayrıca İdare-i Aziziye vapurları Trabzon, Girit ve Trablusgarp'a kadar uzanan bir alan içinde sefer yaptılar.

İdare-i Mahsusa

II. Abdülhamid'in tahta çıkmasından kısa bir süre sonra 1878'de İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa adını aldı.[13] Yeni idareyle birlikte yönetim biçimi de değişti ve İdare-i Mahsusa genel müdürlükle yönetildi. İlk genel müdür Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa olurken, Con Paşa müdür yardımcılığı görevini yürüttü. İdare-i Mahsusa, II. Abdülhamid döneminde olumlu bir şekilde işletilemedi, birçok vapur tamir edilmedi ve çürümeye terk edildi. Bu durum özellikle İstanbul'da deniz ulaşımını sekteye uğrattı. 1878'de İdare-i Mahsusa'nın elinde 79 vapur varken, 1908'de, II. Meşrutiyet ilan edildiğinde sadece 16 vapur kalmıştı.

Osmanlı/Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi

1909'da İdare-i Mahsusa bir İngiliz şirketine satıldı, ancak kısa bir süre sonra, İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin ülke yönetimini ele almasıyla iş-

letmenin satış mukavelesi iptal edildi. İdare, 9 Eylül 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adını alarak yeni bir döneme girdi.[14]

Seyr-i Sefain İdaresi'nin ilk müdürü Deniz Albayı Aziz Bey zamanında birçok yeni yolcu vapuru ve uzun yol gemisi satın alındı, bazıları ise yurtdışında yaptırıldı. Aziz Bey'in on aylık görev süresinde *Akdeniz*, *Karadeniz*, *Gülcemal*, *Bahr-i Ahmer*, Nilüfer, *Plevne*, *Defne*, *Kızılırmak* gibi uzun yol gemileri satın alındı. Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'nden Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi dönemine kadar Marmara sahillerinde işletilen vapurlar yandan çarklı idi. 1912'de Fransa'ya sipariş edilen *Moda*, *Kadıköy*, *Burgaz* adlı vapurlar ise İstanbul'un Marmara sahillerinde çalışan ilk pervaneli vapurlar oldu.

Aziz Bey'den sonra Karl Leke döneminde kurumsal gelişim açısından önemli faaliyetler gerçekleştirilemedi, ancak günümüzde de hâlâ kullanılan çift çapa ve ay-yıldızdan oluşan baca forsu yaptırıldı.

I. Dünya Savaşı, idarenin sivil faaliyetlerini büyük ölçüde askıya almasına yol açtı, birçok gemi asker ve askeri malzeme sevkıyatına tahsis edildi. Gemilerin birçoğu kullanılamaz hale geldi. 1914'te Almanya'ya sipariş edilen *Kınalıada*, *Maltepe* ve *Pendik* adlı gemiler ise savaş dolayısıyla on yıl gecikmeden sonra teslim alınabildi (bkz. Tablo 1).

Seyr-i Sefain İdaresi'nin kurumsal olarak tekrar düzgün bir şekilde işler hale gelmesi emekli Kurmay Binbaşı Sadullah [Güney] Bey zamanında gerçekleşti. Önce genel müdür yardımcılığı yapan Sadullah Bey genel müdürlük döneminde seferlerin düzene sokulması ve yolculara daha iyi hizmet verilmesi açısından önemli işlere imza attı. İdarenin adı Cumhuriyet'in ilanından sonra 597 sayılı kanunla Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi olarak değiştirildi.

Tablo 1. Seyr-i Sefain İdaresi'nin İstanbul ve yakın çevresinde işlettiği vapurlar (1929)

Adı	Bağdat	Basra	Burgaz	Büyükada	Fenerbahçe	Halep	Haydarpaşa	Heybeliada	İhsan Tonajı
437	437	697	556	286	437	286	699	375	
Adı	Kadıköy	Kalamış	Kınalıada	Maltepe	Moda	Neveser	Pendik	Yakacık	Tonajı
	697	699	504	504	697	375	504	146	

Kaynak: *Türk Ticaret Gemileri*, İstanbul 1929, s. 44-45.

AKAY İşletmesi

Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, 1 Temmuz 1933'te, 2248 sayılı kanunla lağvedildi. Yerine iç ve dış hatlarda yolcu taşıyan Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, Havuz ve Fabrikalar Müdürlüğü ve Marmara ve İstanbul içinde yolcu taşıyan AKAY İşletmesi kuruldu.[15]

AKAY, kelime olarak işletmenin sefer yaptığı iskelelerin baş harflerinin birleşiminden oluşuyordu: Adalar, Kadıköy, Anadolu yakası ve Yalova iskeleleri. AKAY döneminde Burgazadası'ndaki ve Galata Köprüsü'ndeki iskeleler yenilendi. Bu dönemde inşa edilen Termal Otel, Yalova seferlerini kazançlı bir hale getirdi.

1937 yılında Denizbank'ın kurulmasının ardından AKAY İşletmesi, Devlet Denizyolları İşletme Umum Müdürlüğü Şehir Hatları'na devredildi. 14 vapura sahip ve yılda 11.500.000 yolcu taşıyan AKAY Şehir Hatları İşletmesi'ne dönüştürüldü.

Boğaz Hattı ve Şirket-i Hayriye

1851'de Cevdet ve Fuat Paşaların girişimleriyle kurulan Şirket-i Hayriye, 1945'te hükümet tarafından satın alınıncaya kadar İstanbul ve Boğaziçi arasında vapurlarla yolcu taşımacılığı yaptı.[16] Şirket-i Hayriye Osmanlı Devleti'nde kurulmuş ilk anonim şirketti. Kuruluşunda iki temel amaç güdüldü. Biri İstanbul ile Boğaziçi iskeleleri arasında daha önce kayıklarla gerçekleştirilen ulaşımı kayıklara göre daha konforlu ve güvenli olan buharlı gemilerle sağlamaktı. Diğeri ise bunun için kurulacak anonim şirketin Osmanlı ekonomisinde şirketleşme sürecini başlatacak bir örnek oluşturmasıydı.

Şirket-i Hayriye yaklaşık bir asır Boğaziçi ile İstanbul arasında düzenli ulaşım imkânı sağladı. Bu imkân, daha ziyade sayfiye olarak nitelendirilen Boğaziçi'nde daimi ikametin ve imarın gelişmesine neden oldu. Boğaziçi'nin İstanbul ile bütünleşme sürecini hızlandırarak yeni bir boyut kazandırdı.

I. Dünya Savaşı sırasında filosundaki birçok gemiyi asker ve mühimmat taşınması amacıyla ordunun hizmetine veren Şirket-i Hayriye savaşta bu gemilerin yitirilmesi nedeniyle önemli zararlar gördü. Mütareke dönemi

ve ardından cumhuriyetin ilanını izleyen yıllarda başta İstanbul'un nüfusunda yaşanan azalmaya bağlı olarak şirketin gemileriyle taşıdığı yolcu sayısında gerileme kaydedildi. Böylece başlayan sıkıntılı bir dönem, şirketin 1944'te hükümetçe satın alınmasına kadar sürdü. 20 Ekim 1944'te Şirket-i Hayriye'nin bütün mal, hak ve imtiyazlarının 2.550.000 TL'ye hükümetçe satın alınmasına dair mukavelename imzalandı. Mukavelenamenin TBMM'de onanmasının ardından 24 Ocak 1945 tarih ve 4697 sayılı yasa, 5913 sayılı *Resmi Gazete*'de yayınlanarak yürürlüğe girdi. Şirket-i Hayriye'nin bütün mal, hak ve imtiyazları T.C. Münakalat Vekaleti (Ulaştırma) Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne geçti.

Haliç Hattı ve Haliç Vapurları Şirketi

Haliç'te de 19. yüzyıl ortalarına kadar ulaşım kayıklarla sağlanırdı. 1850'nin ortalarında buharlı vapurlarla yolcu taşımacılığı yapılması için ilk girişimler gündeme geldi.[17] 5 Eylül 1856 tarihli padişah iradesiyle Tophane Müşiri Rodoslu Ahmet Fethi Paşa'ya Haliç'te yolcu taşımak üzere yirmi sene müddetle imtiyaz verildi. Böylece Haliç'teki ulaşım problemini çözümleyebilecekti. Hasköy iskelesi ilk olacaktı. 10 Eylül 1856 tarihli emr-i âli ile imtiyazın faaliyet sahasının Haliç'in iç tarafıyla yani köprü içi ile sınırlı olduğu ve Şirket-i Hayriye'nin etkinlik gösterdiği alana, yani Boğaziçi'ne girmesi halinde bundan men edileceği belirtilerek, yeni işletmeninin faaliyetlerine izin verildiği bildirildi. 1858'de işletmeye ait üç vapur Haliç sularında işlemeye başladı.

Ahmed Fethi Paşa'nın 1857'de ölümü ile oğlu Mahmud Celaleddin Paşa'ya intikal etmiş olan yirmi sene müddetli işletme imtiyazı, 31 Aralık 1872'de bitim tarihinden geçerli olmak üzere hükümet tarafından on sene uzatıldı. Ancak Sultan Abdülmecid'in kızlarından Cemile Sultan'la evli olan Mahmud Celaleddin Paşa'nın işletmeyi düzenli bir şekilde çalıştıramaması, işletmenin Tersane-i Amire'de demirci Artin Usta'ya iltizama verilmesine neden oldu. Artin Usta da işletmecilikte başarılı olamadı ve imtiyazı Mahmut Celalettin Paşa'ya iade etti. Mahmut Celalettin Paşa işletmeyi yine mültezimlere bıraktı. Bu dönemde işletme asıl sahibi olan Cemile Sultan'a yılda altı yüz lira gelir getirmekteydi.

İşletme, 1879-1880 yıllarında P. M. Courdji & Co. Şirketine ve daha sonra banker G. Zarifi'nin şirketine devredildi. 1880 ve 1881'de İngiltere'ye dört yeni gemi sipariş edildi. Bu gemilerden ilk teslim edileni dümencisinin tecrübesizliği nedeniyle işlemeye başlamasından birkaç hafta sonra ağır bir kaza geçirdi. Bu iltizam dönemi içinde işletme 1885-1908 arasında John Paşa tarafından idare edildi. 1908'den sonra işletmenin bir anonim şirkete dönüşmesi gündeme geldi ve 1909'da Haliç Vapurları Şirketi kuruldu.

Osmanlı Devleti, I. Dünya Savaşı'na girdiği sırada Haliç Vapurları Şirketi'nin filosunda en eskisi 3 yaşında olan 14 adet vapur vardı. Seyr-i Sefain İdaresi ve Şirket-i Hayriye gibi Haliç Vapurları Şirketi de gemilerinin önemli bir bölümünü asker ve mühimmat sevkıyatında kullanılmaları için orduya tahsis etti. Ordu emrine verdiği 7 adet vapurdan 4'ü savaşta yitirildi. Hollanda'da yapılan savaş nedeniyle İstanbul'a getirilemeyen 16 ve 17 numaralı vapurlar 1920'de şirketin filosuna katıldılar. 12 vapurla faaliyeti devam eden şirketin 2 adet de motoru vardı.

1920, 1930'lar Haliç Vapurları Şirketi için zor bir dönemdi. Şirketin, taşıdığı yolcu sayısındaki azalmaya bağlı olarak azalan geliri, giderlerini karşılayamadı. Vapurların onarımları olumsuz etkilendi. Gemi ve iskelelerin onarımı kısmen ambarlarda bulunan levazım malzemesiyle giderilmeye çalışıldı. Ancak gelir yetersizliği 3 ve 4 numaralı vapurların satılmasına neden oldu. 1932 yılına gelindiğinde şirket, faaliyetlerinin devamı için giderlerini asgariye indirmek dışında bir çare bulamaz duruma geldi. Bununla birlikte 1932'de 8, 9 ve 11 numaralı vapurlar onarıldı. 4 numaralı vapur için yeni bir kazan sipariş edildi.

İktisadi sorun nedeniyle faaliyetlerini durdurma noktasına gelen Haliç Vapurları Şirketi'nin yönetimini, 1935'te kamu hizmetinin aksamaması amacıyla İstanbul Belediyesi üstlendi. 1941 yılında ise şirketin hukuki varlığına son verilirken, Haliç Vapurları Şirketi'nden Devlet Denizyolları İşletmesine 11 vapur ve 13 iskele intikal etti.

İşletmelerin Tek Çatı Altında Toplanması

20. yüzyılın ilk çeyreği, Türkiye'nin sıcak savaşlar ile siyasal, toplumsal ve ekonomik sorunlar içinde bulunduğu, sancılı bir dönemdir.

Bu dönemde İstanbul önemli değişikliklere uğradı. Osmanlı Devleti'nin başkenti iktisadi açıdan gerileme sürecine girdi. I. Dünya Savaşı ve Mütareke döneminin ardından saltanatın kaldırılması, cumhuriyetin ilanı, hilafet kurumuna son verilmesi ve devlet merkezinin Ankara olarak belirlenmesi, böylece İstanbul'un yönetim işlevini yitirmesi kent ekonomisindeki gerilemenin nedenlerinin başında gelir. Kentin yönetim işlevini yitirmesi, yalnızca yoğunlaşan memur nüfusunun azalmasına değil, başkent olmaktan dolayı kazanılan bazı ayrıcalıkların da yitirilmesine neden oldu.[18] Kentte ticaretin gerilemesi, hinterlanttaki küçülmeler, hinterlantta üretim ve tüketimin azalması ve uluslararası ilişkilere sahip olan yabancı ve gayrimüslim nüfusun bir bölümünün İstanbul'u terk etmesine bağlıydı.[19] I. Dünya Savaşı ve Mütareke dönemini izleyen günlerde, sadece kente hizmet veren sektörlerdeki gerilemenin nedeni, azalan kent nüfusunun alım gücünün de düşmesiydi.[20] İstanbul'da bu dönemde iktisadi etkinliklerin gerilemesine neden olan koşullar kent içi ulaştırma işletmeciliğini de olumsuz yönde etkiledi.[21] Ulaştırma maliyetlerindeki artışlar ve yetersiz talep yüzünden ulaştırma işletmeleri bunalımlı bir döneme girdi.[22]

İstanbul'da faaliyette bulunan kent içi ulaştırma işletmelerinin 1920'ler ve 1930'lar boyunca yaşadıkları sorunların diğer sebepleri, sözü edilen vapur işletmelerinin filolarında I. Dünya Savaşı sırasında yaşanan kayıpların izleyen dönemde telafi edilememesi ve taşıma ücretlerinin işletmelerin istediği doğrultusunda ve oranda artırılamamasıdır. Örneğin Şirket-i Hayriye vapurlarının aleyhine bir gelişme olarak Bebek'e kadar tramvay işlemesi, Haliç vapurlarının aleyhine bir gelişme olarak da otobüs seferlerinin başlaması gibi alternatif ulaştırma olanaklarının doğuşu ve Haliç iskelelerinin yolun gerisinde kalması da bu işletmelerin sorunlarının artmasında etkili oldu.

AKAY İdaresi 1938'de Denizbank'a bağlandı. 1939'da kurulan Devlet Denizyolları İşletmesi Umum Müdürlüğü çatısı altında Şehir Hatları İşletmesi adıyla faaliyetini sürdürdü. Bu arada 1941'de Haliç Vapurları, 1945'te ise Şirket-i Hayriye bu işletmenin çatısı altında birleştirildiler. Şehir Hatları İşletmesi 1952'de Denizcilik Bankası, 1983'te Türkiye De-

nizcilik Kurumu, 1984'te Türkiye Denizcilik İşletmesi Genel Müdürlüğü bünyesinde yer aldı.[23] 2005'te ise İDO'ya (İstanbul Deniz Otobüsleri) devredildi. (bkz. Ek Tablo 1)

Gemiler-Gemiciler

Şirket-i Hayriye Vapurları

Şirket-i Hayriye, faaliyet süresi boyunca üç araba vapuru, 74 yolcu vapuru, üç kömür vapuru ve bir gezinti teknesi olmak üzere toplam 81 parçayı bulan bir vapur filosuna sahipti. Araba ve yolcu vapurlarının 66'sı İngiliz, 6'sı Fransız, ikisi Alman, biri Hollanda yapımıydı. İki vapur ise Hasköy Tersanesi'nde inşa edildi. (bkz. Ek Tablo 2).

Şirket-i Hayriye filosunun ilk gemileri 1853'te İngiltere'de East Cowes'ta John Robert White tezgâhlarında inşa edilen 1 numaralı *Rumeli*, 2 numaralı *Tarabya*, 3 numaralı *Göksu* ve 4 numaralı *Beylerbeyi* vapurlarıydı. Ertesi yıl 5 numaralı *Tophane* ve 6 numaralı *Beşiktaş* vapurları Boğaziçi'nde işlemeye başladı. Bu vapurlar 1864'te hizmet dışı kaldı. 1857'de John Robert White tezgâhlarında inşa edilen İngiliz yapımı beş vapur daha filoya katıldı. 8 numaralı *Bebek* vapuru bir yıl çalıştı. 7 numaralı *İstinye* ve 9 numaralı *Kandilli* 1864'e, 10 numaralı *Beykoz* 1867'ye, 11 numaralı *Anadolu* vapuru 1865'e kadar hizmet verdi. John Robert White tezgâhlarında inşa edilen ve 1860'ta filoya katılan 12 numaralı *Kabataş* 1875'e, 13 numaralı *Galata* 1902'ye ve 14 numaralı *Büyükdere* vapuru 1899'a kadar yolcu taşıdı. Her ikisi de Londra'da M. Wigram tezgâhlarında inşa edilen ve 1863'te işlemeye başlayan 15 numaralı *Beyazıt* ve 16 numaralı *Büyükada* vapurları 1898'de hizmet dışı kaldı. M. Wigram tezgâhlarında inşa edilen ve 1865'te hizmete giren 17 numaralı *Bahariye* vapuru 1905'e, 18 numaralı *Asayiş* vapuru 1914'e kadar yolcu taşıdı. 1869'da M. Wigram tezgâhlarında inşa eden 19 numaralı *Seyyar* 1913'e, 20 numaralı *Terakki* 1919'a, 21 numaralı *Sürat* 1902'ye ve 22 numaralı *Tayyar* vapuru 1903'e kadar Şirket-i Hayriye filosu içinde yer aldı. Londra'da Maudslay Sons & Field tezgâhlarında inşa edilen ve 1870'te hizmete giren 23 numaralı *Azimet* vapuru 1915'e, 24 numaralı *Rahat* vapuru 1911-1914'e, 25 numaralı *Selamet* vapuru 1915'e kadar hizmet verdi.

Şirket-i Hayriye'nin üç araba vapurundan ilk ikisinin tasarımları Hasköy Tersanesi mühendislerine aitti. Maudslay Sons & Field tezgâhlarında inşa edilen ve 1872'de hizmete giren 26 numaralı *Suhulet* araba vapuru 1958'e, 27 numaralı *Sahilbent* araba vapuru ise 1959'a kadar hizmet verdi.

1872'de İngiltere'den parçalar halinde getirilerek Hasköy'de Şirket-i Hayriye'nin tezgâhlarında monte edilen 28 numaralı *Meymenet*, 29 numaralı *Nüzhet*, 30 numaralı *Refet*, 31 numaralı *Amed* ve Londra'da R. & H. Green tezgâhlarında 1872 yılında inşa edilen 32 numaralı *Meserret* vapuru 1905 yılına kadar hizmet verdi. R. & H. Green tezgâhlarında inşa edilen ve 1874'te hizmete giren 33 numaralı *Nusret* vapuru 1916'ya kadar, 34 numaralı *Gayret* vapuru 1915'e kadar yolcu taşıdı. 1881'de Hasköy'de monte edilen 35 numaralı *İşgüzâr* 1930'a, 36 numaralı *Mirgün* 1910'a kadar hizmet gördü. R. & H. Green tezgâhlarında inşa edilen ve 1890'da hizmete giren dört vapurdan 37 numaralı *İhsan* 1916'ya, 38 numaralı *Şükran* 1915'e kadar hizmette kaldı. Londra'da J. W. Thames tezgahlarında inşa edilen ve 1890'da hizmete giren 39 numaralı *Neveser* vapuru 1917 ve 40 numaralı *Rehber* vapuru 1915'e kadar hizmette kaldı. İskoçya-Glaskow'da Napier, Shanks & Bell tezgâhlarında inşa edilen ve 1892'de hizmete giren 41 numaralı *Metanet* ve 1893'te hizmete giren 42 numaralı *Resanet* vapurları 1916'ya kadar hizmet verdi. R. & H. Green tezgâhlarında inşa edilen 43 numaralı *İkdam* ve 44 numaralı *İntizam* vapurları 1916'da hizmet dışı kaldı. R. & H. Green tezgâhlarında inşa edilen ve 1895'te hizmete giren 45 numaralı *Resan* vapuru ile aynı tezgâhlarda inşa edilen ve 1896'da hizmete giren 46 numaralı *Rüçhan* vapuru da 1916'da hizmet dışı kaldı.

1903'te hizmete giren ve İskoçya-Glasgow'da Fairfield Shipb. Cop. tezgâhlarında inşa edilen 47 numaralı *Tarz-ı Nevin* ve 48 numaralı *Dilnişin* vapurları 1966'ya kadar hizmet verdiler. Fairfield Shipb. Cop. tezgâhlarında inşa edilen ve 1904'te hizmete giren 49 numaralı *Hale* vapuru 1916'ya, 1903'te hizmete giren 50 numaralı *Seyyale* vapuru 1919'a, 1905'te hizmete giren 51 numaralı *Süreyya* vapuru 1967'ye ve 52 numaralı *Şihap* vapuru 1965'e kadar hizmette kaldı. İngiltere-Newcastle'da Armstrong Shipb. tezgâhlarında inşa edilen ve 1905'te hizmete giren 53 numaralı *İnşirah* 1964'e, 54 numaralı *İnbisat* ve 55 numaralı *Bebek* vapurları 1963'e, 56 nu-

maralı *Göksu* vapuru ise 1967'ye kadar hizmette bulundu. Fairfield Shipb. Cop. tezgâhlarında inşa edilen ve 1906'da hizmete giren 57 numaralı *Tarabya* ve 58 numaralı *Nimet* vapurları 1964'e kadar hizmette kaldılar. Armstrong Shipb. Cop tezgâhlarında inşa edilen 59 numaralı *Kamer* vapuru 1906'da hizmete girmiş, 1964'te hizmet dışı kamıştır. Aynı tezgâhlarda inşa edilen ve 1907'de hizmete giren 60 numaralı *Rağbet* vapuru 1966'ya kadar hizmet verdi.

Fransa-Dunkerque, Atl. & Chantier tezgâhlarında inşa edilen ve 1910'da hizmete giren 61 numaralı *Sultaniye* vapuru 1916'ya, 1909'da hizmete giren 62 numaralı *Hünkâr İskelesi* vapuru 1915'e, yine 1909'da hizmete giren 63 numaralı *Sütlüce* vapuru 1974'e, 1910'da hizmete giren 64 numaralı *Küçüksu* vapuru 1975'e kadar hizmette bulundu. Fairfield Shipb. Cop. tezgâhlarında inşa edilen ve 1910'da hizmete giren iki vapurdan 65 numaralı *Sarayburnu* 1984'te, 66 numaralı *Boğaziçi* 1981'de hizmet dışı bırakıldı. İngiltere-Newcastle'da Howtorn, Leslie & Co. Ltd. tezgâhlarında inşa edilen ve 1911'de hizmete giren 67 numaralı *Kalender* ve 68 numaralı *Güzelhisar* vapurları 1984'te hizmet dışı bırakıldı. Atl. & Chantier tezgâhlarında inşa edilen ve 1911'de hizmete giren 69 numaralı *Hüseyin Haki* ve 70 numaralı *Ziya* vapurları 1983'te hizmet dışı kaldı. 1914'te Fairfield Shipb. Cop. tezgâhlarında inşa edilen, I. Dünya Savaşı nedeniyle Şirket-i Hayriye'ye teslim edilmeyen, ancak Mudanya Mütarekesi'nden sonra hizmete giren *Halas* vapuru 1983'e kadar hizmette kaldı. Almanya-Elbing'de F. Schichau GmbH. tezgâhlarında inşa edilen ve 1927'de hizmete giren 72 numaralı *Üsküdar* vapuru 1958'de, 73 numaralı *Rumelikavağı* vapuru ve Fairfield Shipb. Cop. tezgâhlarında inşa edilerek 1929'da hizmete giren 74 numaralı *Altınkum* vapuru 1984'te hizmet dışı kaldı.

Şirketin filosunda bulunan iki vapur Türkiye'de Cumhuriyet döneminde inşa edilen ilk yolcu gemileridir. Hasköy Tersanesi'nde inşa edilen ve 1939'da hizmete giren 75 numaralı *Kocataş* vapuru 1984'te, aynı tezgâhlarda inşa edilen ve 1938'de hizmete giren 76 numaralı *Sarıyer* vapuru 1983'te hizmet dışı kaldı. Hasköy tezgâhlarında Haliç vapurlarından yenilenerek inşa edilen ve 1938'de hizmete giren 77 numaralı *Kabataş* araba vapuru ise 1939'da hizmet dışı kaldı.

Şirket-i Hayriye'nin 1-6, 7-11, 12-14, 15-18, 19-22, 23-25, 28-31, 32-34, 35-36, 37-38, 39-40, 41-42, 43-44, 45-46, 47-48, 49-50, 51-52, 53-54, 55-56, 57-58, 59-60, 61-64, 65-66, 67-68, 69-70, 72-73 ve 75-76 numaralı vapurları birbirlerinin eşiydiler. Şirket vapurlarının 42'si yandan çarklı, geriye kalan 35 vapurun 21'i tek uskurlu, 14'ü çift uskurluydu. Şirket-i Hayriye filosunda yer alan vapurlar içinde en kısa süre hizmette kalan vapur, bir yıl süre ile çalışan 77 numaralı *Kabataş* araba vapuruydu. 1959 yılında hizmet dışı bırakıldıktan sonra başka amaçlar için kullanılmaya başlanan 27 numaralı *Sahilbent* araba vapuru ise 96 yıl faaliyette bulunarak şirketin en uzun süre çalışmış vapuru unvanını kazandı. Şirketin taşıma kapasitesi açısından en küçük vapurları tek uskurlu 30 grostonluk 1872 İngiliz yapımı 28 numaralı *Meymenet*, 29 numaralı *Nüzhet*, 30 numaralı *Refet* ve 31 numaralı *Amed* adlı vapurlarıydı. En büyüğü ise 1914'te İngiltere'de inşa edilen çift uskurlu 588 grostonluk 71 numaralı *Halas* vapuruydu. Boyut olarak en küçük Şirket-i Hayriye vapurları 21 metre boyunda, 4,8 metre eninde olan 55 numaralı *Bebek* ve 56 numaralı *Göksu*'ydu. En büyük vapurları ise 52,4 metre boyunda ve 6,8 metre eninde olan 39 numaralı *Neveser* ve 40 numaralı *Rehber* vapurlarıydı. Şirket-i Hayriye'nin motor gücü olarak en küçük vapuru 15 beygir gücünde olan 35 numaralı *Mirgün* vapuruydu. En büyüğü ise 645 beygir gücündeki 63 numaralı *Sütlüce* vapuruydu. Şirket-i Hayriye vapurlarının 1-25 numaralar arasında bulunanlarının tekneleri ahşap, diğerlerinin tekneleri ise sacdandı.

1945 yılında hükümetçe satın alınması sonucu şirkete ait 26 numaralı *Suhulet*, 27 numaralı *Sahilbent*, 47 numaralı *Tarz-ı Nevin*, 48 numaralı *Dilnişin*, 51 numaralı *Süreyya*, 52 numaralı *Şihap*, 53 numaralı *İnşirah*, 54 numaralı *İnbisat*, 55 numaralı *Bebek*, 56 numaralı *Göksu*, 57 numaralı *Tarabya*, 58 numaralı *Nimet*, 59 numaralı *Kamer*, 60 numaralı *Bağdat*, 63 numaralı *Sütlüce*, 64 numaralı *Küçüksu*, 65 numaralı *Sarayburnu*, 66 numaralı *Boğaziçi*, 67 numaralı *Kalender*, 68 numaralı *Güzelhisar*, 71 numaralı *Halas*, 72 numaralı *Üsküdar*, 73 numaralı *Rumeli Kavağı*, 74 numaralı *Altınkum*, 75 numaralı *Kocataş* ve 76 numaralı *Sarıyer* vapurları ile *İşgüzar* ve *Numune* istimbotları Şehir Hatları İşletmesi'ne devredildi.

Haliç Vapurları

Haliç Vapur İşletmesinin bir anonim şirkete dönüşmesinden önce sahip olduğu gemiler hakkında elde yeterince bilgi yoktur. İngiltere'de inşa edildiği bilinen yandan çarklı bu ilk gemilerin yerine 1909'da Haliç Vapurları Şirketi'nin kurulmasından sonra Hollanda'ya yeni gemiler sipariş edildi (bkz. Ek Tablo 3).

1909 tarihli şartnamede gemilerin belirli teknik ve fiziksel özelliklere sahip olması gerektiği belirtildi. Buna göre su kesimlerinin her iskeleye yanaşabilecek ölçüde olması gereken ve hızı 8 milden aşağı olmayacak gemilerin kadınlar ve erkekler için 1. ve 2. Mevki kamaraları ve helaları olacaktı. Bu helalara sürekli su akan musluklar döşenecekti. Kamaralar kışın buharla ısıtılacak, karanlıkta ise aydınlatılacaktı. Kaptan mevkii, yolcularla görüşülemeyecek bir yerde bulunacak, dümen dolabı da kaptan mevkiinde olacaktı. Kaptan makineye gerekli işaret ve talimatları çıngırakla verecek, yedek olarak bir de kumanda borusu bulunacaktı. Her vapurun halat, zincir, çıma, lenger ve cankurtaran gibi denizcilik araçları ve bir de projektör bulundurması gerekmekteydi.

Gündelik Yaşamda Vapurlar

İstanbul sularında işleyen vapurlar, kentin gündelik yaşamının önemli nesneleri idi. Kaptanların yanı sıra vapurlar da halkın yakın ilgisine konu oldu. Edebiyatçıların yapıtlarında da bu ilgiyi görmek mümkündür. Örneğin Ziya Osman Saba, Şirket-i Hayriye vapurlarına ilişkin duygu ve düşüncelerini ince üslubu ile şöyle dile getirir:

> *"Boğazın, Bebek'ten ötesi için artık doğrudan doğruya vapura, Köprü'den kalktığından beri yolda sanki kızmış, kızışmış; uğradığı, daha doğrusu, zorla uğratıldığı, işte, kaçmaması için de halatlarla sımsıkı bağlı tutulduğu şu Beşiktaş iskelesinden bizi bir an evvel alıp tekrar yoluna, koşusuna devam etmek isteyen bir şirket vapuruna binerdik. Bacasındaki numarayı, dönüşte, evdekilere -onlar bu numaranın şu veya bu olmasına pek önem vermez, sözüme pek kulak asmaz görünseler de ısrarla söylemek, sonra da artık o vapurun yalımızın önünden her geçişinde "İşte, bindiğim vapur" diye kendi kendime övünmek üzere, aklım-*

da tutardım. "Bindiğim vapur"!... Boğazın ta sonuna kadar gideceği için muhakkak en büyüklerinden, en yollularından biri olan o vapura adeta bir çeşit saygı ve korkuyla girerdim. Daha ilk adımımı atar atmaz, kazan, makine dairelerinden gelen kızgın hava, yüzüme çarpar, koca vapur, gene mi hiddetinden, durduğu yerde bile zangır zangır titrer, merdivenleri çıkıp hemen oracıkta, baca yakınlarında boş bulduğumuz sıraya tam oturmuşken beni yerimden sıçratarak, birden, o sert, azarlayıcı sesiyle ötüverir, bütün korktuğum başıma gelirdi." [24]

Şirket-i Hayriye vapurlarının üzerlerine yazı yazılacak düzeyde ilgiye konu olmalarında, kuşkusuz bakımlı ve temiz olmalarının büyük rolü vardı. Bu günleri yaşayanlar, Şirket-i Hayriye vapurlarının bu özelliklerini *"Şirket-i Hayriye gemileri tertemiz, pırıl pırıl boyandıkları, son derece de temiz tutuldukları halde İdare vapurları katranla şöyle üstünkörü bir boyanır, işin içinden çıkılırdı,"* diye ifade ederlerdi. [25]

Şirket-i Hayriye vapurlarının bakımlı ve temiz haline tanıklık etmiş bir İstanbullu olan İffet Evin şöyle anlatıyor:

"Vapurlar son derece temiz ve bakımlı idiler. Camlar her zaman silinir, madeni kısımlar parlatılırdı. Birinci mevki kanepeleri at kılından dokunmuş özel bir döşemelikle kaplı idi. Yazın bunların üstüne halis ketenden krem rengi kılıflar geçirilirdi. Kış gelince yukarı salonun her tarafı pencereli kaplama ile kapanır, yaz gelince bunlar sökülür, açık güverte haline sokulurdu. İyi cins ağaçtan yapılmış güzel oymalı tahta kısımların pırıl pırıl cilalı olmasına özen gösterilirdi. Vapurlarda çay, kahve içilmezdi. Zaten gemi personelinden kimse ortalarda görünmezdi. Vapur iskeleye gelirken çıpacılar iş başına gelirler, işleri bitince yine mevkilerine çekilirlerdi. Mürettebattan temiz keten ceketli, kravatlı biri boynuna astığı ufak tahta kutu içinde nane, limon şekeri ve çikolata satardı. Yavaş sesi ile "nane, limon" der veya ilgi çekmek için madeni para ile hafifçe kutusuna vururdu. Köprüye yaklaşınca biletçi elinde küçük zımba ile gelir, yolcuların biletlerini zımbalayarak kontrol ederdi. Yolcular, gürültüsüz bir hareket, bir düzen içinde rahat yolculuk yaparlardı." [26]

Şirket-i Hayriye vapurlarını edebi bir konu gibi yazılarında işlemiş bir diğer yazar ise denizciliğe olan tutkusu ve bilgisi nedeniyle "sivil amiral" olarak anılan gazeteci-yazar Abidin Daver idi. Şirket-i Hayriye vapurlarına ilişkin beslediği duyguları, *"Yandan çarklı Şirketihayriye vapurları beyaz köpükler içinde gelip geçtikçe çocuk ruhumda tılsımlı bir sevgi uyanırdı"* diye ifade eden yazar bu vapurları düdük seslerinden tanıdığını söyler.[27]

Adalar'a ve başta Kadıköy olmak üzere İstanbul'un Anadolu yakasına yolcu vapuru işleten İdare-i Mahsusa yolcuları ile Şirket-i Hayriye'nin yolcuları arasında, futbol takımı taraftarlarının hoş rekabetini andırır bir çekişme yaşanırdı. Akşamları mahalle kahvehanelerinde bu işletmeleri öven veya yeren methiye, hicviye ve destanlar söylenirdi. Ahmet Rasim, İdare-i Mahsusa taraftarlarına ait şu destanı nakleder:[28]

Halep düdüğünü üç defa çekince,
Eser-i Şevket de ona yol verince,
Kalamış da tam istim üzere gelince,
Şirket de işi anladı sonra,
19 ile 20 hem Aydın,
Bağdat, Basra, Halep ve Bartın,
Yarış yerine kalınca pek yakın,
Şirket de işi anladı sonra,
47 ile 48 bir yana yatıyor,
19, 50'yi peşine takıyor,
49, Moda'dan kömür alıyor,
Şirket de işi anladı sonra

Şirket-i Hayriye taraftarlarına ait bir destan ise şöyleydi:[29]

O vapurlar ki, derya üzeredir, tamir görmezler,
O vapurlar ki, derya üzeredir, deryada yüzmezler,
Yüzerler belki deryada, fakat tamir görmezler,
Hava sert olunca ukdei zinciri çözmezler"

Şirket-i Hayriye Mürettebatı

Şirket-i Hayriye'nin idare merkezi bünyesindeki bürolarında, vapur, iskele ve tamir atölyesinde çeşitli işlev ve nitelikte personel istihdam edilmekteydi. İdari hiyerarşide kâtip, memur, sermemur ve kalem müdürü sıralaması vardı. 1914 yılı itibariyle idare merkezi bünyesinde bulunan seyrüsefer kalemi ve heyet-i teftişiyede dokuz, inspektörlükte iki, muhasebe kaleminde on bir, veznede dört, hukuk müşavirliğinde üç, istatistik kaleminde altı, evrak kaleminde iki, sicil kaleminde iki, kontrol kaleminde dört, ta'dad odasında on iki, bilet matbaasında dört, bilet ambarında dört, Hasköy Fabrikası'nda on üç memur, sekiz idarehane hademesi ve bir kapıcı çalışmaktaydı. Yedi kişiden oluşun meclis-i idare heyeti ve altı kişiden oluşan müdüriyet-i umumiye çalışanları da ilave edildiği zaman, Şirket-i Hayriye'nin idare merkezinde doksan sekiz kişi bulunuyordu.[30]

Yolcu trafiğinin yoğun olduğu Şirket-i Hayriye iskelelerinde çalışanlar başmemur, memur, biletçi, serçımacı ve çımacılardan oluşurken, trafiğin yoğun olmadığı iskelelerde ise çalışan yalnızca başmemur, biletçi ve çımacıdan ibaretti. En çok çalışanın bulunduğu Köprü Birinci İskele'de bir başmemur, beş memur, dört biletçi bir serçımacı ve bir çımacı olmak üzere on iki kişi görev yapıyordu. Yolcu trafiğinin yoğun olduğu diğer iskelelerden Köprü Üsküdar İskelesi'nde, Beşiktaş ve Üsküdar İskelelerinde de on birer kişi çalışırdı. Köprü Üçüncü İskele'de dokuz, İkinci İskele'de ise sekiz kişi görevliydi. Büyükdere ve Kuzguncuk İskelelerinde altışar; Arnavutköy ve Kanlıca İskelelerinde beşer; Kabataş, Ortaköy, Kuruçeşme, Rumelihisarı, Boyacıköy, Emirgân, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Mesarburnu, Yenimahalle, Beykoz, Paşabahçe, Çubuklu, Anadoluhisarı, Kandilli, Vaniköy, Çengelköy ve Beylerbeyi İskelelerinde dörder; Bebek, Kireçburnu, Rumelikavağı, Anadolukavağı, Harem ve Salacak İskelelerinde üçer ve Haydarpaşa İskelesi'nde iki kişi olmak üzere 1914 yılı itibariyle Şirket-i Hayriye'ye ait iskelelerde toplam yüz seksen bir kişi çalışmaktaydı.[31]

Şirket-i Hayriye'nin tonajı büyük vapurlarında mürettebat sayısı, kaptan, vapur memuru, başmakinist, lostramo, kamarot, ikinci makinist, beş adet güverte ve dört adet makine tayfası olmak üzere on beşi buluyordu. Örneğin, Şirket-i Hayriye'nin çalıştırdığı gemilerin en büyüklerinden

olan 64 numaralı *Küçüksu* vapurunun mürettebatı on beş kişiden oluşurdu. Küçük tonajlı gemilerinden 56 numaralı *Göksu* vapuru mürettebatı ise kaptan, vapur memuru, başmakinist, sertayfa, iki güverte ve bir makine mürettebatı olmak üzere yedi kişiydi. Şirket-i Hayriye'nin 1914 yılı itibariyle 36 numaralı *Mirgün* vapurunda yedi; 55 numaralı *Bebek* ve 56 numaralı *Göksu* vapurlarında yedişer; 51 numaralı *Süreyya* vapurunda dokuz; 47 numaralı *Tarz-ı Nevin*, 48 numaralı *Dilnişin* ve 52 numaralı *Şihap* vapurlarında onar; 57 numaralı *Tarabya*, 58 numaralı *Nimet* vapurlarında on birer; 40 numaralı *Rehber* vapurunda 13; 26 numaralı *Suhulet*, 27 numaralı *Sahilbent*, 33 numaralı *Nusret*, 37 numaralı *İhsan*, 38 numaralı *Şükran*, 39 numaralı *Neveser*, 43 numaralı *İkdam*, 44 numaralı *İntizam*, 45 numaralı *Resan* ve 46 numaralı *Rüçhan* vapurlarında on dörder; 50 numaralı *Seyyale*, 59 numaralı *Kamer*, 60 numaralı *Rağbet*, 61 numaralı *Sultaniye*, 62 numaralı Hünkâr *İskelesi*, 63 numaralı *Sütlüce*, 64 numaralı *Küçüksu*, 65 numaralı *Sarayburnu*, 66 numaralı *Boğaziçi*, 67 numaralı *Kalender*, 68 numaralı *Güzelhisar*, 69 numaralı *Hüseyin Haki* ve 70 numaralı *Ziya* vapurlarında on beşer ve 49 numaralı *Hale* vapurunda on altı mürettebat bulunurdu. Şirket-i Hayriye'nin vapur mürettebatı toplamı dört yüz altmış dokuz kişiydi.[32] Hasköy ve Galata'daki tamir ve bakım atölyelerinde ise yüz on kişi kadar çalışan bulunurdu.[33]

Şirket-i Hayriye'nin ilk zamanlarda bütün kaptanları ve çarkçıları gayrimüslimdi. Bunların çoğu Rum'du. İlk kaptan Louis Goujan bir Fransız'dı. Zaharaki, Nikolaki, Dimitri, Marko ve Yorgaki kaptanlar yelkenli gemi kaptanlığından yetişmişlerdi. Şirket-i Hayriye'nin gayrimüslim kaptanları arasında Palas, İstefanoviç, Karava, Franoviç, Petriçeviç, Kozma, Engli, Konstantinidi, Petri, Sinudi, Niko ve Aleko kaptanlar sayılır. Vapurlarında kaptanlık yapan baba-oğullar da vardı. Otuz dokuz yıl şirket vapurları ile Boğaziçi'nde seferler yapan Palas Kaptan ile Yorgaki Kaptan baba-oğul idiler. İstefanoviç ile Aleko kaptanlar da böyleydi. Şirketin ilk Müslüman kaptanı, lostromoluktan işe başlayan Beykozlu Rıza Ömer kaptandı.

Şirket-i Hayriye vapurlarında Müslümanların kaptanlık yapmaları tartışma konusu olmuştu. Şirketin gelişmesine tanık olan Karadenizli kaptanlar, şirket vapurlarında kaptan olarak istihdam edilmeyi talep ettiler.

Ancak, geleneksel yöntemlerle gemicilik yapan bu kaptanların şirket vapurlarını yönetemeyeceklerini düşünen, devrin genel müdürü Hüseyin Haki Efendi *"Ben can taşıyorum. Emniyet ve itimadımı haiz olmayanı istihdam edemem"* diyerek başvurularını geri çevirdi.[34] Zaman içinde Şirket-i Hayriye kaptanları arasında Müslüman olanların sayısı arttı. Bunlar arasında Salih, Kıbrıslı Mehmet, Eyüp, İshak, Hacı Mehmet, araba vapuru kaptanı Hasan, Osman, Seyfettin, Hacı Hasan, Mustafa Hacı Esat, Ziya, Sezai, Şeref, Fehmi, Tahsin, Hayri kaptanlar anılabilir.

Halk Şirket-i Hayriye çalışanlarından en çok kaptanları tanırdı. Bu kaptanların bazıları abartılı hoş öykülerin kahramanlarıydı.[35] Uzun favorileri ve sakalıyla tanınan Macaroviç Kaptan'ın yanından hiç ayırmadığı seter cinsi köpeğinin neden olduğu olay, uzun süre Boğaziçi halkının hafızasında yer işgal etti. Arnavutköy'de, Ortodoksların haçı denize atma töreni yaptıkları bir gün, iskelede bulunan Macaroviç Kaptan'ın köpeği, herkesten önce denize atlayarak suya atılmış olan haçı çıkartı ve arkasına kızgın bir kalabalığı taktığı halde Bebek yönünde kaçmaya başladı. Köpekten hıncını alamayan kızgın Ortodoksların hışmına uğramaktan korkan Macaroviç Kaptan ise geceleri vapurunu terk edip evine gitmekten korktuğundan, günlerce şamandıraya bağlı vapurunda kaldı.

Şirket vapurları Boğaziçi'nde bulunan sık iskelelere uğrayarak yolcu indirip bindirdikleri için, halk arasında bunlara *"dilenci vapuru"* adı takıldı. Bu indi bindilerin uzaması, seferlerin de uzamasına yol açtı. Tanınmış kaptanlardan Ömer Kaptan'ın seferlerinin uzaması, şirket yönetiminin dikkatini çekti ve kendisinin bilgisine başvuruldu. Ömer Kaptan, seferlerin uzamasına ve gecikmesine ilişkin olarak, mizahi bir üslupla *"Efendim, Çengelköy'ün sebzevatından, Beylerbeyi'nin teşrifatından, Kuzguncuk'un da haşaratından... Bunlar olmasa gecikmek ne demek, vaktinden önce bile Köprü'ye varırım!"* yanıtını verdi. Yanıtı daha da açıklaması istendiğinde ise *"Çengelköy, bilindiği gibi bağlık, bahçelik bir köy. Halk yetiştirdiği hıyarı, patlıcanı İstanbul'a hep vapurlarla indiriyor. Sepetlerin, küfelerin yüklenmesi epey vakit alıyor, böyle olunca da vapurun hareket saati gecikiyor. Beylerbeyi de bilindiği gibi teşrifat meraklısı yaşlı beylerin, beyzadelerin semti. İskele girişinde iki kişi karşılaşsa, 'Siz buyurun!', 'Rica ederim, önce siz buyurun!', 'İstirham*

ederim. Siz varken bize mi düşer! Siz buyurun' diye yol vermelerinden yolcuların vapura girmeleri hayli zaman alıyor! Efendim, malum üzere, Kuzguncuk kalabalık Musevi ailelerinin oturduğu bir köy. Anası, babası, kızı, oğlanı, konusu komşusu sürüsüne bereket. Öyle bir hücum ediyorlar ki vapura, bir türlü arkası gelmek bilmiyor. Şimdi anlatabildim mi sebzevattan, teşrifattan ve haşaratan niçin geciktiğimi?" dedi.

Şirket-i Hayriye kaptanları usta denizcilikleriyle ün salmışlardı. Bunlardan biri de aslen bir İngiliz olan George Kaptan'dı. Hiç kaza yapmadığı söylenen George Kaptan'ın, izlediği rota üzerinde suya konmuş bir martı görse yolunu değiştirdiği söylenirdi. Kadri ve Gürcü İbrahim kaptanların, denizde yalılara sürünürcesine seyrederken ikram edilen kahve fincanını veya tepsiyi aldığı anlatılırdı. Kadri Kaptan'ın yanında yetişmiş olan Sezai Kaptan'ın ise ipe bağladığı yumurtayı vapurdan denize sarkıttığı ve yumurtayı kırmadan iskeleye yanaştığı belirtilirdi. Gözleri iyi görmeyen yaşlı bir kaptanın, vapuru kimsenin yardımı olmaksızın Vaniköy iskelesinden hareket ettirerek Çengelköy iskelesine yanaştırdığı da rivayet olunurdu. Bütün bu anlatılanlarda, abartı payı çok olsa da, halkın gözünde Şirket-i Hayriye kaptanlarının yarattıkları güvene dair fikir vermeleri açısından değer taşır.

Şirket-i Hayriye kaptanlarından Eyüp Kaptan Boğaziçi'ni çok iyi bilmesiyle tanınmıştı. Boğazın akıntılarını, hangi iskeleye ne zaman yanaşılacağını ve nerede kıyıya yaklaşılabileceğini iyi bilen Eyüp Kaptan, 26 Ekim 1915'te bini aşan yolcusu ile 66 numaralı *Boğaziçi* vapuruyla Beykoz'dan yol alırken akıntının sürüklemiş olduğu bir Rus mayınına rastladı. Mayın vapurun çok yakınındayken fark edildiği için yolcular arasında panik yaşansa da, Eyüp Kaptan usta manevrasıyla vapuru ve yolcuları büyük bir faciadan kurtardı.

Bu olaydan sonra Eyüp Kaptan minnet duyguları ile anıldı. 6 Aralık 1918'de Köprü'den Boğaziçi yönüne yaptığı bir sefer sırasında yine bir mayına rastlayan Eyüp Kaptan, Vaniköy iskelesine uğramadan Kandilli iskelesine yanaşarak yolcularını indirdi. Vaniköy'e de mayın görüldüğüne ilişkin haber vermek üzere bir gemici gönderildi, ancak bu gemici Vaniköy'e varmadan mayın Vaniköy iskelesine çarptı ve patladı. İskele büyük

hasar gördü. Yolcularını Vaniköy yerine Kandilli'ye indiren Eyüp Kaptan ustalığını göstererek bir kez daha can kaybını önlemiş oldu.

Şirket-i Hayriye kaptanlarından usta denizciliğiyle tanınmış ve Boğaziçi halkının sevgisini kazanmış bir başkası Hayri Kaptan'dı. I. Dünya Savaşı başladığı sıralarda, Romanya'dan iaşe sevkıyatında bulunan Şirket-i Hayriye'nin 39 numaralı *Neveser* vapurunun kaptanıydı. Vapur Köstence Limanı'nda bağlıyken, bir Romen tüccar Romanya'nın Osmanlı Devleti'ne savaş ilan edeceğini ve bu nedenle 28 Ağustos 1916'dan önce Romanya'yı terk etmelerinin iyi olacağını söyledi. Gerçekten de Ağustos'un 28'inde Romanya Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti. Karadeniz'de düşman gemilerinin saldırısı sonucu batırılma tehlikesini göze alan Hayri Kaptan, beraberinde 63 numaralı *Sütlüce* vapuru olduğu halde gecenin karanlığından yararlanarak denize açıldı. Kömür yokluğundan dolayı vapurun bazı ahşap bölümlerini söküp yakarak yol aldı ve İstanbul'a ulaştı.

Hayri Kaptan, Çanakkale Savaşları sırasında da vapuruyla askeri sevkıyatta bulunmuştu. Kadıköy'den on vapurluk bir konvoyla hareket etmiş, Çanakkale'ye doğru yol alırken Gelibolu yakınlarında bir düşman denizaltısının torpil saldırısını, vapurunda taşıdığı altı yüz askeri geminin bir yanına yığarak su kesimini azaltma yoluyla yara almadan atlatmıştı. Haber Çanakkale'de görevli Mustafa Kemal Paşa'nın kulağına kadar ulaştı ve Mustafa Kemal, konyak ve şeker göndererek Hayri Kaptan'ı bu başarısından dolayı kutladı.

Hayri Kaptan'ın cesur kişiliği, otuz beş yıl boyunca kaptanlık yaptığı Boğaziçi sularında da kendini gösterdi. Kar, kış, sis, fırtına dinlemeyen Hayri Kaptan bütün engellere karşın seferlerini aksatmadı. Bu özelliğiyle de Boğaziçi halkının güven ve sevgisini kazandı. Hayri Kaptan'ın bir diğer özelliği ise Fenerbahçe futbol takımının taraftarı olmasıydı; bu tutkusu, idaresindeki vapurun kırmızı-beyaz boyalı can simitlerini sarı-lacivert renklere boyatmasına kadar vardı.

Boğaziçi halkı tarafından tanınan ve sevilen bir diğer Şirket-i Hayriye kaptanı, kıyıdaki halkı düdük çalarak selamlayan Şeref Kaptan'dı. Boğaziçi'ndeki bütün okulların öğrencilerinin, özellikle Ortaköy'deki Galata-

saray ve Kabataş Erkek Lisesi öğrencilerinin tezahüratı ve Şeref Kaptan'ın düdükle verdiği karşılıklar uzun zaman unutulmadı. Genç yaşta hastalandı, felç olunca görevinden ayrılmak zorunda kaldı. Öldüğünde Şeref Kaptan'ın naaşı çalıştığı son vapur olan 74 numaralı *Altınkum* ile Beykoz mezarlığına taşındı.

Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi halkının ilgi odağı olan kaptanlarından bir diğeri de Süreyya Kaptan'dı. 1930'larda şirketin düzenlediği mehtap âlemlerinden birinde yönetimindeki 71 numaralı *Halas* vapurunu önce Çengelköy iskelesi yerine kıyıdaki salaş gazinolara yanaştıran, ardından Beylerbeyi'nde kıyıdaki bir kahveye baştankara ederek yanaşan ve yaptığı manevralarla yolcuların hayranlığını kazanan Süreyya Kaptan, cambaz misali usta manevralarla vapurunu kullanmasına karşın tatsız olaylarla da karşılaştı. Bir keresinde Anadolu Kavağı iskelesine yanaşırken hava muhalefeti nedeniyle baş omuzlukla iskeleye hızlıca bindirdi ve iskele çöktü. Ancak kazada ne yaralanan, ne de canını kaybeden oldu. Kazadan dolaylı olarak zarar görenin Anadolu Kavağı sokaklarında başıboş gezen ve çarpışma sonucu çıkan gürültüden korkan merkeplerin hücumuna uğrayan bir bakkal dükkânı sahibi olduğu halk arasında bir süre anlatıldı.

"Beybaba" olarak anılan ve Boğaziçi halkının sevgisini kazanmış olan Tahsin Kaptan uzun yıllar 63 numaralı *Sütlüce* vapurunun süvariliğini yaptı. Vapurda yatıp kalkan Tahsin Kaptan'a dostları "63'ün nikâhlısı" ismini taktılar. Tahsin Kaptan da Şirket-i Hayriye'nin birçok kaptanı gibi I. Dünya Savaşı yıllarında askeri sevkıyat amaçlı seferlere katılmıştı. Bir keresinde 62 numaralı *Hünkâr İskelesi* vapuru ile Tekirdağ açıklarında seyrederken, yanıltmak için Osmanlı bayrağı çekmiş, ancak aslında İngiliz donanmasına ait bir denizaltının "Dur!" uyarısına uymadı. Tahsin Kaptan vapuru batırılmaktan kurtarmak için Tekirdağ iskelesi yakınında baştankara ederek karaya oturttu. Top mermisinden oluşan yük karaya çıkartıldı. Bu arada İngiliz denizaltısının torpil saldırısı sonucu *Hünkâr İskelesi* vapuru makine dairesinden aldığı isabetle büyük hasar gördü. Son dakikalara kadar vapurdan ayrılmayan Hayri Kaptan ise hem mürettebatını, hem de taşınan değerli yükü kurtararak büyük yararlılık gösterdi.

Haliç Vapurları Mürettebatı

Haliç Vapurları Şirketi'nin 1924-1942 yılları arasında çalışanlarının sayısı farklılıklar gösterdi. Kuşkusuz bu farklılıkların temel nedeni, şirketin uygulamaya koyduğu tasarruf önlemlerinden kaynaklanmaktaydı. Kimi zaman yolcu sayısındaki düşüş şirkette çalışan memur ve işçilerin sayılarını doğrudan etkiledi. Eldeki verilere göre özellikle 1930'larda, yani şirketin faaliyetlerinin iyice azaldığı dönemde istihdam ettiği kişi sayısı da azaldı.

Haliç Vapurları Şirketi Memurin ve Müstahdemin Nizamnamesi açık bir şekilde çalışanlar arasındaki idari hiyerarşiyi belirtmekteydi.[36] Buna göre, şirkette çalışanlar birinci ve ikinci derece memurlar olarak ayrılmakta, günlük ücretle çalışanlar da ayrı bir kategori oluşturmaktaydı. Çalışanlar işe başlamalarıyla birlikte şirketin tüzüğüne harfiyen uymakla yükümlüydüler. Birinci derecede memurların en üstünde müdür bulunmaktaydı. Daha sonra sırasıyla, fabrika başmühendisi (bunlar vapurlarda makinistlik etmiş uzman kişiler olmak zorundaydı), güverte enspektörü (gemilerde kaptanlık etmiş uzman kişiler olmak zorundaydı), işletme umuru müfettişi, veznedar ve baş muhasebeci, hasılat kontrol kalemi başmemuru, müdüriyet başkatibi ve diğer memurlar gelmekteydi.

İkinci derecede memurlardan muhasebeciler, kâtipler, bilet müfettişleri ve kâtip yardımcıları şirketin idari işleriyle ilgili bölümlerde çalışmaktaydılar. Kaptanlar, makinistler, ateşçiler, tayfalar, çımacılar ve kamarotlar ise vapur içinde görevliydiler. Haliç'in her iki kıyısındaki iskelelerde iskele başmemurları, biletçiler, iskelelerin giriş ve çıkış kapılarında bulunan kontrol memurları ve vapur memurları görev yapıyorlardı. Diğer yandan levazım ambarında ambar memurları, satın alma memuru, odacılar, hademeler ve kapıcılar bulunmaktaydı. Şirketin Ayvansaray'daki fabrikasında vapurların tamiri ve yenilenmesiyle ilgili çalışanları vardı. Bunlar ustabaşılar, tesviyeciler, kazgancılar, demirciler, marangozlar, işçi kâtipleri, doğramacılar, işçiler, hamallar ile diğer işler için gerekli görülen çalışanlardı. Şirket çalışanları içinde sayıca en büyük grubu idare merkezi memurları ve tayfalar oluşturmaktaydı.

Marmara Hattı

Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi'nden Şehir Hatları İşletmesine kadar geçen zaman içinde Marmara Hattında Kınalıada, Burgazada, Heybeliada ve Büyükada'ya; Avrupa kıyılarında Köprü'den Kumkapı, Yenikapı, Samatya, Bakırköy ve Yeşilköy istikametine; Asya kıyılarında Haydarpaşa, Kadıköy, Moda, Kalamış, Caddebostan, Bostancı, Maltepe, Kartal ve Pendik iskelelerine vapur işledi.[37]

Boğaz Hattı

Şirket-i Hayriye'nin faaliyet alanı Boğaziçi idi. Şirket-i Hayriye'nin belirlenebilen en eski tarihli tarifesi olan 1858 yılı yaz mevsimine ait tarifede şirket vapurlarının İstanbul ile Boğaziçi'nin Rumeli sahilinde Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Rumelihisarı, Bebek, Emirgân, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere ve Yenimahalle iskeleleri; Anadolu sahilinde Üsküdar, Kuzguncuk, Çengelköy, Beylerbeyi, Vaniköy, Anadoluhisarı, Kanlıca, Paşabahçe ve Beykoz iskeleleri arasında yolcu taşıdığı belirtilir.[38]

Şirket-i Hayriye'nin faaliyet alanında zaman zaman genişlemeler kaydedildi. Örneğin 1868-1869 yıllarında şirket vapurları Adalar'a da işledi.[39] 1902 yılı yaz mevsimine ait tarifede, Şirket-i Hayriye'nin vapur işlettiği iskeleler Boğaziçi'nin Rumeli yakasında Salıpazarı, Kabataş, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Boyacıköy, Emirgân, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Kireçburnu, Büyükdere, Mesarburnu, Yenimahalle ve Rumelikavağı; Anadolu yakasında Harem, Salacak, Üsküdar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Vaniköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Kanlıca, Çubuklu, Paşabahçe, Beykoz ve Anadolukavağı olarak belirtilir.[40] 1912 yılında Şirket-i Hayriye vapurları Ayastefanos'a da (Yeşilköy) sefer yaptı.[41]

Tarifelerden izlendiğinde, Şirket-i Hayriye'nin faaliyet alanı içinde, yani Boğaziçi mıntıkasında vapurların uğradığı iskelelerin artması ve seferlerin sıklaşması, bu bölgede kentleşme sürecinin 19. yüzyılın ortalarından 20. yüzyıla kadar uzanan dönemde hız kazandığı ve Boğaziçi'nin İstanbul ile bütünleşmesinde Şirket-i Hayriye'nin çok önemli bir rol oynadığı anlaşılmaktadır.

Boğaziçi'nde 19. yüzyıl ortalarına kadar, yani Şirket-i Hayriye'nin faaliyete geçmesine değin gemilerin yanaşmasına, yolcu ve yük indirip bindirmesine uygun iskeleler yoktu. Şirket-i Hayriye vapurlarının çalıştığı ilk zamanlarda gemiler kıyıya yanaşmazdı. Yolcular kayıklar aracılığıyla gemilerle kara arasında gidip gelirlerdi. Bu yorucu ve yer yer tehlikeli olan durum karşısında Şirket-i Hayriye, gemilerinin yanaşmasına uygun iskeleler ve bu iskeleler üzerinde yolcuların özellikle kötü havalarda beklemelerini kolaylaştıracak yapıların inşasına ilişkin bir proje hazırladı. Bu bağlamda, Boğaziçi'nin Rumeli kıyısında Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Baltalimanı, Emirgân, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere ve Sarıyer'de; Boğaziçi'nin Anadolu kıyısında Üsküdar, Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Kandilli, Anadoluhisarı, Kanlıca ve Beykoz'da iskele ve bekleme yerleri inşa etme kararı alındı. Başlangıçta iskelelerde yolculara ait kapalı bekleme alanı yoktu. 1914 yılına gelindiğinde ise hemen hemen her iskelede kapalı haremlik-selamlık bölümü olan bekleme salonu vardı.

Haliç Hattı

Haliç Vapurları Şirketi'nin faaliyet alanı önceleri Haliç'in Galata Köprüsü'nden Kağıthane'ye kadar olan kısımdı, iskeleler zaman içinde arttı. 1913 yılı itibariyle şirket vapurlarının uğradığı iskeleler Köprü, Balıkpazarı İskelesi, Yemiş İskelesi, Kasımpaşa İskelesi, Cibali İskelesi, Ayakapı İskelesi, Fener İskelesi, Balat İskelesi, Hasköy İskelesi, Ayvansaray İskelesi, Halıcıoğlu İskelesi, Defterdar İskelesi, Sütlüce İskelesi, Eyüp İskelesi ve Kağıthane İskelesiydi. Yolcu sayısı arttıkça yeni iskeleler açılırken yolcu sayısındaki azalmaya bağlı olarak bazı iskeleler ise kapandı. Örneğin 1923 yılında 1913 tarifesinde yer alan Balıkpazarı İskelesine artık şirket vapurları işlemiyor, 1913'te şirket vapurlarının uğramadığı Silahtarağa İskelesi'ne ise 1923 yılında şirket vapurları uğruyordu.[42] Bu türden değişimler özellikle 1920'li yıllar boyunca sürdü. 1928-1929 tarifesi 1913, hatta 1923 tarifesi ile karşılaştırılırsa iskelelere yenilerinin eklendiği ve bazı iskelelere ise vapurların uğramadığı görülür. Bu tarifeye göre şirket vapurları Köprü, Yemiş İskelesi, Cibali İskelesi, Kasımpaşa İskelesi, Ayakapı İskelesi, Fener İskelesi, Balat İskelesi, Hasköy İskelesi, Ayvansaray İskelesi, Halıcıoğlu İskelesi, Defterdar

İskelesi, Sütlüce İskelesi, Eyüp İskelesi, Karaağaç İskelesi ve Kağıthane İskelesine uğramaktaydı.[43] İskelelerin kapanmasında temel belirleyici olan etken, yolcu sayısındaki azalma olmakla birlikte 1931 yılında Yemiş İskelesi'nin kapanması örneğinde olduğu gibi şirketin iskelelerin bakım ve onarımlarını yapabilecek maddi imkândan mahrum olması da etkili oldu.[44]

Şirketin faaliyet sahasında yolcu indirip bindirdiği iskeleler belirli fiziksel özellikler taşımaktaydı. 1909 şartnamesine göre Şehremanetinin gözetiminde inşa edilecek iskelelerin ahşap veya demir kazıklar üzerine kurulması, 1913'te yenilenen şartnamede ise sabit dubalar üzerine inşası şartı getirildi. Yine 1909 tarihli şartnamede bekleme salonlarının kadın ve erkeklere mahsus ayrı bölümler halinde ve kadınlarla erkeklerin vapurlara giriş çıkışlarda birbirlerine karışmayacak biçimde iskele giriş ve çıkışlarının düzenlenmesi, bekleme salonlarına kanepeler konması, kış aylarında ısıtılması, geceleri ise aydınlatılması koşulu getirildi.

Şirket-i Hayriye Yolcusu

Şirket-i Hayriye gemilerinin taşıdığı yolcu sayısını yıllara göre inceleyelim:[45] (bkz. Tablo 2). 1880-1939 yılları arasında yılda ortalama 8.622.465 kişi Şirket-i Hayriye vapurlarıyla yolculuk etti. 1890-1900 yılları arasında taşınan yolcu sayısında önceki yıllara göre bir artış görüldü. Bu dönemde yılda ortalama 9.585.831 kişi taşındı. 1901-1914 yılları arasında yolcu sayısındaki artış hız kazandı. Bu dönemde yılda ortalama 12.679.138 kişi taşındı. 1908 yılından itibaren her yıl, bir önceki yıla göre taşınan yolcu sayısında birer milyon kişiyi bulan ve hatta aşan artış kaydedildi. Bu artışta, II. Meşrutiyet'in ilanıyla doğan özgürlük ortamının etkisi vardı.[46] 1913 yılında Şirket-i Hayriye vapurlarıyla taşınan 18.613.453 kişi, şirketin faaliyette bulunduğu yıllar içinde taşınan yolcu sayısı açısından ulaşılan en büyük rakamı oluşturdu.

I. Dünya Savaşı yıllarında taşınan yolcu sayısında önemli azalmalar oldu. 1915 yılında bu sayı 9.670.259'a kadar düştü. Yolcu sayısında, dolayısıyla gelirde ortaya çıkan düşüşün ve yaşanan bunalımın nedenleri şunlardı: İstanbul nüfusunun azalması, Boğaziçi'nde sık yaşanan yangın felaketleri, sefarethanelerin yazlık bölümlerinin ve büyük yalıların kapanması, genel yoksulluk, nüfus mübadelesi sonucu Boğaziçi'nde yaşayan gayrimüs-

limlerin ülkeyi terk etmesi, I. Dünya Savaşı sırasında Yeniköy'den yukarısının yasak bölge ilan edilerek buradaki yerleşime son verilmesi ve İstanbul'un hükümet merkezi olmaktan çıkması ile zevklerin ve eğlence alışkanlıklarının değişimi. Genel iktisadi durumun güçlüğü ve alım gücündeki azalma nedeniyle çok zorunlu durumlarda vapurlara binildiği, Şirket-i Hayriye'nin yolcu kaybının önemli bir seviyeye ulaştığı, Boğaziçi halkının ancak üçte birinin Şirket-i Hayriye yolcusu olduğu hesaplandı. Yolcuların taşıma ücretinin daha ucuz olduğu mevkilerde seyahat ettikleri ve savaş öncesinde yolcuların % 75'inin birinci mevkide, % 30'unun ikinci mevkide seyahat etmelerine karşın, iktisadi koşullardaki olumsuzluklara bağlı olarak bu oranın tersine döndüğü belirlendi.[47]

Tablo 2. Şirket-i Hayriye Vapurlarının 1880-1939 Yılları Arasında Taşıdığı Yolcu Sayısı

Yıl	Y. Sayısı	Index	Yıl	Y. Sayısı	Index	Yıl	Y. Sayısı	Index
1880	8.634.535	100	1900	9.746.257	113	1920	12.647.299	146
1881	8.797.410	102	1901	10.065.911	117	1921	12.297.119	142
1882	8.852.576	103	1902	10.345.583	120	1922	12.028.521	139
1883	8.610.120	100	1903	10.433.947	121	1923	10.742.052	124
1884	8.328.865	96	1904	10.381.041	120	1924	10.678.484	124
1885	8.393.649	97	1905	10.578.346	123	1925	10.135.646	117
1886	8.611.764	100	1906	10.999.628	127	1926	9.758.969	113
1887	8.804.672	102	1907	11.608.118	134	1927	10.921.003	126
1888	8.496.522	98	1908	12.028.305	139	1928	10.948.180	127
1889	8.694.545	101	1909	13.116.809	152	1929	10.835.887	125
1890	9.049.533	105	1910	14.135.968	164	1930	10.112.040	117
1891	9.499.174	110	1911	14.908.540	173	1931	10.072.051	116
1892	9.860.742	114	1912	14.395.566	167	1932	9.495.450	110
1893	9.542.916	111	1913	18.613.453	216	1933	8.987.799	104
1894	9.849.845	114	1914	15.896.730	184	1934	9.098.620	105
1895	9.872.177	114	1915	9.670.259	112	1935	9.026.263	105
1896	9.307.985	108	1916	10.457.935	121	1936	9.130.871	106
1897	8.989.044	104	1917	11.058.388	128	1937	9.591.332	111
1898	9.773.399	113	1918	13.212.042	153	1938	10.562.735	122
1899	9.953.074	115	1919	13.007.742	151	1939	11.032.266	128

Kaynak: Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye, s. 56. Şirket-i Hayriye'nin 1939 Yılı İstatistik Cetveli.

İstanbul'un nüfusunda 19. yüzyılın ortalarından I. Dünya Savaşı'na kadar geçen sürede meydana gelen artış, Cumhuriyet'in ilk yıllarından 1935'lere kadar yerini azalmaya bıraktı. Buna bağlı olarak Şirket-i Hayriye vapurlarının taşıdığı yolcu sayısında da gerileme kaydedildi. Sıcak olmayan yazlarda, yolcu sayısının azalması Boğaziçi'nde sürekli iskânın söz konusu olmadığını, bu bölgenin daha çok mevsimlik, sayfiye amaçlı ve günübirlik gidilen bir yer olduğunu gösterir. Otobüs seferlerinin yaygınlaşması Şirket-i Hayriye'nin taşıdığı yolcu sayısında azalmaya, otobüs hatlarının seyrekleşmesi ise bu sayının artmasına neden oldu. Ülkenin 1930'lar boyunca içinde bulunduğu genel ekonomik sorunlar da yolcu sayısının azalmasında etkili oldu.[48]

Şirket-i Hayriye vapurlarının bir yıl içinde taşıdığı yolcu sayısının aylara ve mevsimlere göre dağılımı, şirket vapurlarının taşıdığı yolcu sayısında bir yıl içinde, aylara göre olan dalgalanmalarda iklim koşullarının rolünü ortaya koyar. İstanbul'un iklim özellikleri göz önüne alındığı zaman, Şirket-i Hayriye'nin faaliyetlerinin kış mevsiminde ocak ve şubat aylarında en alt düzeyine indiği, mart ve nisan aylarında yaklaşık olarak bu düşük seviye yakınında seyrettiği, ancak mayıs ve ağustos ayları arasında taşınan yolcu sayısının hızla arttığı, eylül ayından itibaren ise bu sayının tekrar azalma eğilimi çizmeye başladığı görülür (bkz. Tablo 3).

Şirket-i Hayriye'nin kuruluşu aşamasında İstanbul ile Boğaziçi arasında yolcu taşımak üzere kurulacak bir vapur işletmesinin faaliyete geçmesi ile kayıkçıların işinin bundan olumsuz yönde etkileneceği, ancak Boğaziçi'nde nüfusun artmasına bağlı olarak iskeleler arasında gidip gelme talebinin yükseleceği ve kayıkçılara da iş düşeceği ileri sürüldü. Buna rağmen, kayıkçı esnafının bir bölümünün eskisi gibi iş bulamayacağı, kayıkçılara duyulan gereksinimin azalması karşısında kayıkçılık yapmak için taşradan İstanbul'a gelmek isteyen kişilerin başka işlerde istihdam edilmeleri gerektiği ileri sürüldü.[49]

Şirket-i Hayriye'ye ait vapurların taşıdıkları yolcu sayısındaki hızlı artış, Şirket-i Hayriye'nin faaliyete geçmesinden çok zaman önce, Boğaziçi'nde ulaşım işini üstlenen kayıkların ve önemli bir iş kolu olan kayıkçılığın 19. yüzyılın ortalarından sonlarına doğru hızla İstanbul'da kent içi ulaşımındaki etkin rolünü yitirdiğini ortaya koydu.

Tablo 3. Şirket-i Hayriye'nin 1857-1858 YILI Gelirinin Aylara Göre Dağılımı (Kuruş)

Ay	Gelir	Endeks
Ocak	448.806	100
Şubat	490.034	109
Mart	509.929	114
Nisan	515.368	115
Mayıs	731.290	163
Haziran	864.733	197
Temmuz	1.010.073	227
Ağustos	1.016.801	227
Eylül	923.792	206
Ekim	808.668	180
Kasım	665.496	148
Aralık	600.872	134

Kaynak: Şirket-i Hayriye'nin Mali 1273 Yılı Hesap Cedveli.

Kayıkçı esnafı bu değişim karşısında tepki gösterdi. Üsküdarlı kayıkçılar Şirket-i Hayriye'ye ait vapurların yolları üzerinde durarak seyirlerini ve iskeleye yanaşmalarını engellemeye çalıştılar. Hatta gemileri taşa tuttular. 1871 yılında Şirket-i Hayriye'nin Üsküdar ile Kabataş arasında ilk araba vapuru seferlerine başlaması da mavnacıların benzer tepkisine yol açtı.[50] Şirket-i Hayriye'nin faaliyete geçmesi, İstanbul ile Boğaziçi arasında gidip gelme olanağının gelişmesine neden oldu. Bu gelişme karşısında Boğaziçi daha çok rağbet görür hale geldi; emlak fiyatlarında dahi artışlar yaşandı.[51]

Şirket-i Hayriye, İstanbul'da kent içi ulaşımındaki işlevi açısından özellikle 1880'li yıllar ile I. Dünya Savaşı'na kadar geçen sürede önemli rol oynadı. 1897 yılında İstanbul'da demiryolu, tramvay, omnibüs ve otobüs, Tünel, Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları İdaresi gibi çeşitli kent içi ulaştırma işletmeleri ve araçları tarafından taşınan toplam 42 milyon yolcunun 9 milyonu, yani % 21,4'ü; 1912 yılında taşınan toplam 61,7 milyon yolcunun 14,39 milyonu, yani % 23,32'si; 1913 yılında taşınan toplam 78,25 milyon yolcunun 18,61 milyonu, yani % 23,7'si ve 1914 yılında taşınan toplam 86,03 milyon yolcunun 15,89 milyonu, yani % 18,4'ü Şirket-i Hayriye vapurları ile taşındı (bkz. Tablo 4).

Bu tablo İstanbul'da kent içi ulaşımında denizyolunun en büyük paya sahip olduğunu, denizyolu ulaştırma işletmeleri içinde de Şirket-i Hayriye'nin önemli bir yeri olduğunu ortaya koyar. Gerek İstanbul genelinde çeşitli kent içi ulaştırma işletmelerince taşınan yolcu sayısındaki, gerek Şirket-i Hayriye vapurlarıyla taşınan yolcu sayısındaki artışın, anılan dönemde İstanbul'un nüfusundaki artışın üstünde bir görünüme sahip olması, ulaştırma olanaklarının genişlemesi ve ulaştırma talebindeki artış biçiminde yorumlanabilir.

Tablo 4. İstanbul'da 1897, 1912, 1913 ve 1914 Yıllarında Çeşitli Kent İçi Ulaştırma İşletmelerince Taşınan Yolcu Sayısı (milyon kişi) ve Yüzdesi

İşletme Adı	1897	%	1912	%	1913	%	1914	%
Banliyö Trenleri	5,6	13,33	5,95	9,64	7,67	9,80	8,67	10,07
Tramvay	6,2	14,76	8,99	14,57	16,5	21,08	24,07	27,97
Omnibüs ve Otobüs	0,6	1,42	0,8	1,29	1,2	1,53	1,4	1,62
Tünel	2,8	6,66	7,53	12,20	8,85	11,30	9,0	10,46
Seyr-i Sefain	9,0	21,42	14,8	23,98	15,1	19,29	16,5	19,17
Şirket-i Hayriye	9,0	21,42	14,39	23,32	18,61	23,78	15,89	18,47
Haliç Vapurları	8,8	20,95	9,24	14,97	10,32	13,18	10,5	12,20
Toplam	42,0	100	61,7	100	78,25	100	86,03	100

Kaynak: Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, s. 171'den hesaplanarak hazırlanmıştır.

I. Dünya Savaşı'nı izleyen dönemde özellikle 1920'ler ve 1930'larda İstanbul'da kent içi ulaşımda denizyolu I. Dünya Savaşı öncesindeki etkinliğini yitirdi. Karayolu ve özellikle tramvay işletmeciliği ağırlık kazandı. 1935 yılı itibariyle kent içinde çeşitli ulaşım araçları ile seyahat eden 98,1 milyon yolcunun 65,3 milyonu, yani % 66,51'i tramvayla taşındı. 1912'de elektrikli tramvayın işletilmeye başlamasından sonra, 1914 yılında kentte çeşitli ulaştırma araçlarıyla taşınan 86,03 milyon yolcunun ancak 24,07 milyonunun, yani % 27,9'unun tramvayla taşınmış olması İstanbul'da tramvay işletmeciliğinin etkinliğini gösterir. Denizyolundan taşınan yolcu sayısının azalması veya taşınan toplam yolcu içindeki oranının düşmesi, yalnızca tramvay işletmeciliğinin yaygınlaşmasına değil, başta Boğaziçi ol-

mak üzere denizyoluyla ulaşılan yerlerin eskisi gibi rağbet görmemesine de bağlıydı (Bkz. Tablo 5).

Şirket-i Hayriye gemileriyle taşınan yolcu sayısının kent içinde taşınan toplam yolcu sayısı içinde önemli yer tutması, yani kent içi ulaşımın önemli bir bölümünün Boğaziçi yönünde olması, Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi'nde 19. yüzyılın ortalarından başlayarak bugüne kadar devam eden kentleşme sürecini hızlandıran, hatta başlatan bir rol oynadığını gösterir. Bunu 1930'larda görmek mümkündür. Şirket-i Hayriye'nin 1936'da yayınladığı Boğaziçi'nde kiraya verilecek ev, yalı ve köşkleri gösterir bir kitapçıkta görüldüğü üzere Ortaköy, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Emirgân, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Kireçburnu, Büyükdere, Sarıyer, Yenimahalle, Rumelikavağı, Beykoz, Paşabahçe, Çubuklu, Kanlıca, Kandilli, Vaniköy, Beylerbeyi ve Kuzguncuk'ta bulunan kiralık konutların varlığı, 19. yüzyılın ortasına kadar İstanbul ile hiçbir organik bağlantısı olmayan, bir sürgün yeri olarak nitelendirilen Boğaziçi'nde Şirket-i Hayriye'nin faaliyete geçmesinden, dolayısıyla ulaşım olanaklarının gelişmesinden sonra yerleşimin yaygınlaşmasını, kentleşmenin gelişimini gösterir.[52]

Tablo 5. İstanbul'da 1935 Yılında Çeşitli Kent İçi Ulaştırma İşletmelerince Taşınan Yolcu Sayısı (Milyon Kişi) ve Yüzdesi

İşletme Adı	Yolcu Sayısı	%
Tramvay	65,3	66,51
Akay	11	11,26
Şirket-i Hayriye	9	9,19
Tünel	6,1	6,25
Haliç Vapurları	3,6	3,66
Banliyö Trenleri	3	3,07
Toplam	98,1	100

Kaynak: *İstanbul Şehri Ekonomik İstatistikler Bülteni*, Yıl 3, Sayı 27, İstanbul 1937, s. 23-24; Sayı 28, s. 31-32'den hesaplanarak hazırlanmıştır.

Başta İstanbul'un nüfusunda meydana gelen azalma olmak üzere I. Dünya Savaşı ve ardından ortaya çıkan bir dizi olumsuz gelişme, Şirket-i Hayriye'nin taşıdığı yolcu sayısında da azalmaya neden oldu. Boğazi-

çi'nde karayolu ulaşımı olanaklarının da gelişimi, şirketin taşıdığı yolcu sayısındaki gerilemenin nedenlerinden biriydi. Boğaziçi hattında önce Bebek'e kadar tramvay işlemeye başladı. Şirket-i Hayriye'nin Kabataş, Beşiktaş ve Ortaköy yolcularını tramvaya kaptırması karşısında İngiltere'ye altı yeni gemi sipariş edildi.[53] 1926 yılında Şirket-i Hayriye vapurlarının yolcu taşıdığı hat üzerinde bulunan bazı semtlere tramvayın da işlemesi, bu semtlere Şirket-i Hayriye vapurlarıyla taşınan yolcu sayısında % 75 ile % 94 arasında değişen oranlarda azalma olarak yansıdı.[54]

İstanbul'da kent içi ulaşımında otobüslerle taşımacılık başlangıçta tramvay hattı dışında kalan yerlere ulaşmak veya tramvayın yükünü hafifletmek düşüncesiyle yapıldı. Boğaziçi yönünde otobüs seferlerinin başlaması daha sonraya rastladı. 1930'larda Boğaziçi yönünde Taksim-Yenimahalle, Eminönü-Emirgân hattı dışında otobüs seferleri yapılmadı. İşletilen otobüslerin taşıma kapasitesi ise oldukça düşüktü. Bu otobüsler en az 14, en çok 21 yolcuyla hareket ederlerdi[55] Kentin genelinde olduğu gibi Boğaziçi ulaşımında da 1930'larda tramvayın etkisi daha fazla hissedildi. Kabataş iskelesi işlemez hale geldi. Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy ve Bebek iskeleleri de önemli ölçüde yolcu kaybetti.[56]

Şirket-i Hayriye'nin I. Dünya Savaşı ve Mütareke yıllarını izleyen dönemde azalan yolcu talebini artırmak için bir dizi önlem ve öneri gündeme geldi. Taşıma ücretlerine yapılan zamların gelir artırmanın ötesinde yolcu talebini azaltması göz önüne alınarak taşıma ücretlerinin düşürülmesi; Bebek'e kadar işleyen tramvay ile rekabet edecek nitelikte süratli vapurların sefere konması; devlet ve belediye tarafından Boğaziçi'nde gidiş gelişi artıracak çeşitli yatırımlarda bulunulması; okullar, kurumlar, spor tesisleri, depolar, imalathaneler inşa edilmesi önerilerinde bulunuldu.[57]

Boğaziçi'nin I. Dünya Savaşı ve Mütareke dönemine değin olduğu gibi rağbet görmesi, böylece Şirket-i Hayriye'nin içine düştüğü bunalımı aşabilmesi için Boğaziçi'nde imar hareketlerini finanse edecek Boğaziçi İmar Bankası adı altında bir bankanın kurulması önerildi. Bu bankanın, Emlak ve Eytam Bankası, İstanbul Belediyesi, Şirket-i Hayriye, Evkaf İdaresi ve Boğaziçi'ndeki emlak, arazi ve dalyan sahiplerinin katılımıyla kuru-

labileceği belirtildi. Kurulacak bu bankanın maddi desteğiyle gerçekleştirilecek projeler sonucu Boğaziçi'nin Filistin, Irak, İran, Mısır ve Suriye, yani Ortadoğu'dan gelen turistlere yönelik bir merkez niteliği kazanacağı da ileri sürüldü.[58] Şirket-i Hayriye İdaresi, bunalım yıllarında yolcu talebini artırmak için çeşitli girişimlerde bulundu. Boğaziçi'nin turistik ve sayfiye yönü ön plana çıkarıldı. Bu yönde Boğaziçi'ndeki otel, lokanta gibi dinlenme ve eğlence yerlerini tanıtıcı yayınlar yapıldı.[59] 1936-1938 yılları arasında Şirket-i Hayriye İdaresi tarafından dönemin tanınmış yazar ve şairlerinin katkısıyla Boğaziçi dergisi yayınlandı.[60]

Şirket-i Hayriye İdaresi, Boğaziçi'nde yerleşimi yaygınlaştırmak, dolayısıyla gidiş gelişleri artırarak gelirini yükseltmek için Kandilli'de bir ilkokul binası inşa ettirdi. Yine Kandilli'de satın alınan arsalarda inşa edilecek sekiz adet binanın kâr amacı güdülmeksizin isteklilere satılması kararı alındı. Sarıyer'de bir balık lokantası ve Altınkum Plajı işletmeye açıldı.[61]

Şirket-i Hayriye İdaresi yönetim kurulu başkanı Necmeddin Kocataş'ın girişimi ile devletçe Boğaziçi'nde yeni inşaat yaptıracaklara tanınan üç yıllık vergi muafiyeti yanında, bu kişilere üç yıllık ücretsiz ulaşım kartı verildi. Şirketçe, inşaat malzemelerinin ve kışlık yakacak maddelerinin ücretsiz taşınması yanında, indirimli abonman kartı uygulaması ve bilet fiyatlarında indirim yapıldı.[62] Bütün bu girişimlere karşın Şirket-i Hayriye'nin içine düştüğü bunalımdan kurtulması mümkün olmadı. 1944 yılında şirketin devletleştirilmesi sürecine girildi.

Haliç Vapurları Yolcusu

Haliç Vapur işletmesinin bir anonim şirket haline gelinceye kadar taşımış olduğu yolcu sayısına ilişkin düzenli istatistiksel bir bilgi elde yoktur. İşletmenin bir anonim şirket haline gelmesiyle birlikte taşıdığı yolcu sayısına ilişkin daha düzenli rakamsal veriler elde edilebilmektedir. Bunda işletmenin bir anonim şirkete dönüşmesine bağlı olarak her yıl için faaliyet raporlarının yayınlanması şartı belirleyici oldu. Şirkete ait bütün faaliyet raporları elde olmamakla birlikte 1911-1942 yılları arasında şirket vapurlarıyla taşınan yolcu sayısı mevcuttur (bkz. Tablo 6).

Tablo 6. Haliç Vapurlarının Taşıdığı Yolcu Sayısı (1911-1942)

Yıllar	Yolcu Sayısı	Yıllar	Yolcu Sayısı	Yıllar	Yolcu Sayısı
1911	8,026,168	1922	7,473,553	1933	4,378,600
1912	9,241,735	1923	8,072,770	1934	4,066,449
1913	10,324,138	1924	7,516,573	1935	3,209,117
1914	9,422,464	1925	7,132,965	1936	3,604,055
1915	2,758,176	1926	6,643,557	1937	3,189,808
1916	3,891,541	1927	7,464,385	1938	3,276,783
1917	5,290,456	1928	7,549,483	1939	3,074,491
1918	5,494,773	1929	7,146,006	1940	2,639,190
1919	6,106885	1930	5,988,557	1941	2,084,118
1920	8,413,180	1931	4,944,101	1942	6,274,424
1921	7,004,374	1932	4,851,093	-	-

Kaynak: *1328 Senesi İstanbul Beldesi İhsaiyat Mecmuası*, Dersaadet 1329, s. 217. *1329 Senesi İstanbul Beldesi İhsaiyat Mecmuası*, Dersaadet 1330, s. 432. *1330 Senesi İstanbul Beldesi İhsaiyat Mecmuası*, Dersaadet 1331, s. 404. Hasan Tahsin-Remzi Saka, *Sermaye Hareketi*, Amedi Matbaası, İstanbul 1330. *İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı*, Cilt 4, s. 393; Cilt 12, s. 496; Cilt 14, s. 370.

Buna göre Şirket vapurlarıyla 1911-1942 yılları arasında en çok yolcunun taşındığı yıl 10.324.138 kişi ile 1913'tü. Taşınan yolcu sayısının önemli ölçüde düştüğü I. Dünya Savaşı sırasında 1915 yılında şirket vapurlarıyla taşınan yolcu sayısı 2.758.176 kişiye kadar geriledi. Bundan sonra taşınan yolcu sayısı artmakla birlikte 1942 yılına kadar olan dönem içinde hiçbir zaman I. Dünya Savaşı öncesindeki seviyesine ulaşamadı.

Haliç Vapurları Şirketi'ne ait gemilerle taşınan yolcu sayısının I. Dünya Savaşı sonrasında savaş öncesine göre gerilemesini iskele temelinde de izlemek mümkündür. Buna göre 1923 yılında 1913 yılına göre Fener dışındaki bütün iskelelerde taşınan yolcu sayısında bir gerileme söz konusuydu.

I. Dünya Savaşı, mütareke ve işgal yılları İstanbul'da ekonomik faaliyetler içerisinde özellikle ulaştırma hizmetleri üzerinde olumsuz sonuçlar yarattı. Kent nüfusundaki azalma ulaştırma işletmelerinin taşıdığı yolcu sayısında gerilemelere yol açtı. Taşınan yolcu sayısındaki azalmanın nedenleri işletmeden işletmeye bazı değişiklikler göstermekle birlikte temel neden kent nüfusundaki gerilemedir. Denizyolu ve demiryolu ulaştırma işletmele-

rinde taşınan yolcu sayısında azalma yaşanırken aynı dönemde tramvay ve tünelle taşınan yolcu sayısında artış kaydedildi. 1915'te tramvaylarla taşınan yolcu sayısı 30.805.523 iken 1924'te 58.665.024'tü. 1914'te Tünel'de taşınan yolcu sayısı 8.224.047 iken 1924'te 10.893.609'du.[63] Bu artışın nedeni konuyu araştıran Osman Nuri [Ergin]'e göre iktisaden fakir düşen İstanbul halkının bir kısmının sayfiyelerden kente dönmek zorunda kalması, dolayısıyla tünel ve tramvay yolcusunun artmasıydı.[64]

İstanbul'da kent içinde vapurlarla ulaşım, 19. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın ortalarına kadar –özellikle I. Dünya Savaşı'yla birlikte– getirilmiş olsa da önemini korumuştur. Örneğin 1897'de kent içi ulaşımın % 63,79'u vapurlarla sağlanırken bu oran 1935'te % 24,11'e kadar geriledi. Bu oran 2005'te ancak % 3'ü bulmaktadır. Bir zamanlar kent yaşamında büyük yeri olan deniz ulaşımının vapurlar, iskeleler ve kaptanlar gibi ayrıntıları da artık İstanbul kültürü içinden geçmişi temsil eden imgeler olarak yerini almışlardır.

Ek Tablo 1. Şehir Hatları İşletmesinin Yolcu Vapurları (1979, 1994 ve 2005 Yılları İtibariyle)

Adı	İnşa Yeri	İnşa Yılı	Groston	1979	1994	2005
65-Sarayburnu	İngiltere	1910	433	X		
66-Boğaziçi	İngiltere	1910	433	X		
Erenköy	Fransa	1911	567	X		
Göztepe	Fransa	1911	567	X		
67-Kalender	İngiltere	1911	553	X		
68-Güzelhisar	İngiltere	1911	453	X		
Burgaz	Fransa	1912	697	X		
71-Halas	İngiltere	1915	584	X		
73-Rumelikavağı	Almanya	1927	140	X		
Heybeliada	Fransa	1928	699	X		
74-Altınkum	İngiltere	1929	415	X		
75-Kocataş	Hasköy	1937	157	X		
76-Sarıyer	Hasköy	1938	157	X		
Suvat	Almanya	1938	637	X		
Ülev	Almanya	1938	637	X		
Yalova	Hollanda	1948	561	X		

Büyükdere	Hollanda	1948	561	X		
Büyükada	Hollanda	1949	561	X		
Haydarpaşa	Hollanda	1949	561	X		
Anadoluhisarı	Hollanda	1949	561	X		
Rumelihisarı	Hollanda	1949	561	X		
Beylerbeyi	Hollanda	1951	483	X	X	
İstinye	Hollanda	1951	483	X	X	
Emirgân	Hollanda	1951	283	X		
Yeniköy	Hollanda	1952	483	X	X	
Paşabahçe	İtalya	1952	1.052	X	X	X
Fenerbahçe	İngiltere	1952	994	X	X	X
Dolmabahçe	İngiltere	1952	994	X		
Çengelköy	İstinye	1956	515	X	X	
Ortaköy	İstinye	1958	515	X	X	
Vaniköy	Hasköy	1958	512	X		
Beykoz	Hasköy	1959	511	X	X	
Kanlıca	İngiltere	1960	781	X	X	
Kuzguncuk	İngiltere	1960	781	X	X	
Ataköy	İngiltere	1961	781	X	X	
İnkılap	İngiltere	1961	781	X	X	
Harbiye	İngiltere	1961	781	X	X	
Turan Emeksiz	İngiltere	1961	781	X	X	
Ali İhsan Kalmaz	İngiltere	1961	781	X	X	
Pendik	İngiltere	1961	781	X		
Anadolukavağı	İngiltere	1961	781	X		
Maltepe	İstinye	1962	589	X	X	X
Suadiye	İstinye	1964	588	X	X	
İnciburnu (şimdi Barış Manço)	Camialtı	1973	610	X	X	X
Sedefadası (şimdi Prof. Dr. Aykut Barka)	Camialtı	1973	610	X	X	X
Bostancı (şimdi Ahmet H. Yıldırım)	Camialtı	1974	610	X	X	X
Şehit Adem Yavuz	Haliç	1975	456	X	X	X
Şehit Karaoğlanoğlu	Haliç	1977	456	X	X	X
Şehit Sami Akbulut	Haliç	1977	456	X	X	X
Şehit Temel Şimşir	Haliç	1977	456	X	X	X
Şehit Caner Gönyeli	Haliç	1977	456	X	X	X
Şehit Necati Gürkaya	Haliç	1977	456	X	X	X
Şehit İlker Karter	Haliç	1980	456		X	X

Hamdi Karahasan	Haliç	1980	456	X	X
Aydın Güler	İstinye	1981	456	X	X
Şehit Mustafa Aydoğdu	Haliç	1981	456	X	X
Sarayburnu	Haliç	1985	456	X	X
Karşıyaka (şimdi İ. Hakkı Durusu)	Haliç	1985	490	X	X
Bayraklı (şimdi Nurettin Alptogan)	Haliç	1985	490	X	X
Moda	Haliç	1986	456	X	X
Şehit Metin Sülüş	Haliç	1986	456	X	X
Beşiktaş I	Haliç	1986	456	X	X
Caddebostan	Haliç	1987	456	X	X
Kalamış	Haliç	1987	456	X	X
Rumelikavağı	Haliç	1987	304	X	X
Mehmet Akif Ersoy	Haliç	1988	307	X	X
Büyükada	İstinye	1988	307	X	X
Rumelifeneri	İstinye	1988	307	X	
Anadolufeneri	Haliç	1988	304	X	X
Kilyos II (şimdi Kaptan Gündüz Aybay)	Haliç	1988	304	X	X
Kızıltoprak	İstinye	1988	307	X	X
Tuzla	Alaybey	1988	307	X	X
Bahçekapı (şimdi Emin Kul)	Haliç	1988	658	X	X
Fahri S. Korutürk	Haliç	1989	658	X	X

Kaynak: Eser Tutel, "Şehir Hatları İşletmesi," Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Cilt 7, s. 143. Şehir Hatları Tarihçesine Toplu Bakış, İstanbul 1979, s. 119-146.

Ek Tablo 2. Şirket-i Hayriye Vapurları

No	Adı	İnşa Yeri	İnşaYılı	Grt.	Hizmet Süresi (yıl) / Akıbeti
1	Rumeli	İngiltere	1853	188	10
2	Tarabya	İngiltere	1853	188	10
3	Göksu	İngiltere	1853	188	10
4	Beylerbeyi	İngiltere	1853	188	10
5	Tophane	İngiltere	1853	188	10
6	Beşiktaş	İngiltere	1853	188	10
7	İstinye	İngiltere	1857	288	7
8	Bebek	İngiltere	1857	288	1
9	Kandilli	İngiltere	1857	288	7
10	Beykoz	İngiltere	1857	288	10
11	Anadolu	İngiltere	1857	288	8
12	Kabataş	İngiltere	1860	255	15
13	Galata	İngiltere	1860	255	32
14	Büyükdere	İngiltere	1860	255	29
15	Bayezid	İngiltere	1863	255	35
16	Büyükada	İngiltere	1863	346	35
17	Bahariye	İngiltere	1865	346	40
18	Asayiş	İngiltere	1865	346	54
19	Seyyar	İngiltere	1869	266	44
20	Terakki	İngiltere	1869	266	40
21	Sürat	İngiltere	1869	266	40
22	Tayyar	İngiltere	1869	266	34
23	Azimet	İngiltere	1870	223	45
24	Rahat	İngiltere	1870	223	41
25	Selamet	İngiltere	1870	223	45
26	Suhulet	İngiltere	1871	337	89
27	Sahilbent	İngiltere	1871	341	96
28	Meymenet	İngiltere	1872	30	33
29	Nüshet	İngiltere	1872	30	33
30	Refet	İngiltere	1872	30	33
31	Amed	İngiltere	1872	30	33
32	Meserret	İngiltere	1872	230	1905'te yandı
33	Nusret	İngiltere	1874	230	Tahrip edildi
34	Gayret	İngiltere	1872	230	1915'te batırıldı
35	İşgüzar	İngiltere	1881	39	49
36	Mirgün	İngiltere	1881	39	29
37	İhsan	İngiltere	1890	244	Savaşta torpillendi
38	Şükran	İngiltere	1890	244	25

39	Neveser	İngiltere	1890	287	Mayına çarptı
40	Rehber	İngiltere	1890	287	1915'te batırıldı
41	Metanet	İngiltere	1893	230	1916'da batırıldı
42	Resanet	İngiltere	1892	230	Savaşta terk edildi
43	İkdam	İngiltere	1894	244	Tahrip edildi
44	İntizam	İngiltere	1894	244	Tahrip edildi
45	Resan	İngiltere	1895	240	1916'da batırıldı
46	Rüçhan	İngiltere	1895	240	1916'da batırıldı
47	Tarz-ı Nevin	İngiltere	1903	114	64
48	Dilnişin	İngiltere	1903	114	64
49	Hale	İngiltere	1904	298	Tahrip edildi
50	Seyyale	İngiltere	1903	298	21
51	Süreyya	İngiltere	1905	116	63
52	Şihap	İngiltere	1905	116	62
53	İnşirah	İngiltere	1905	255	62
54	İnbisat	İngiltere	1905	255	62
55	Bebek	İngiltere	1905	65	62
56	Göksu	İngiltere	1905	65	62
57	Tarabya	İngiltere	1906	150	61
58	Nimet	İngiltere	1906	150	61
59	Kamer	İngiltere	1906	327	61
60	Rabet	İngiltere	1907	327	60
61	Sultaniye	Fransa	1909	520	1916'da batırıldı
62	Hünkar İskelesi	Fransa	1909	520	Tahrip edildi
63	Sütlüce	Fransa	1909	520	68
64	Küçüksu	Fransa	1910	581	78
65	Sarayburnu	İngiltere	1910	433	83
66	Boğaziçi	İngiltere	1910	433	83
67	Kalender	İngiltere	1911	453	73
68	Güzelhisar	İngiltere	1911	453	82
69	Hüseyin Haki	Fransa	1911	556	72
70	Ziya	Fransa	1911	556	82
71	Halas	İngiltere	1914	584	Özel yat oldu
72	Üsküdar	Almanya	1927	140	1958'de battı
73	Rumelikavağı	Almanya	1927	140	Yüzer restoran oldu
74	Altınkum	İngiltere	1929	415	55
75	Kocataş	Hasköy	1937	157	47
76	Sarıyer	Hasköy	1938	157	Yüzer restoran oldu
77	Kabataş	Hollanda	1910	61	1

Kaynak: Eser Tutel, "Şirket-i Hayriye," Dünden Bugüne İstanbul Ansikopedisi, Cilt 7, s. 182-183. Eser Tutel, İstanbul'un Unutulmayan Gemileri, Kitabevi yay., İstanbul 2005, s. 202-206.

Ek Tablo 3. Haliç Vapurları Şirketi'nin Vapur Filosu

No.	İnşa	İnşa	Tekne Ölçüleri (m.) ve Hacim				Motor Gücü ve (mil)			Yolcu Kapasitesi	Notlar
			Boy	En	Su Kesimi	Grostonu	Beygir	Silindir	Hız		
1	1910	Hollanda	33,5	6	2,3	141	150	2	7	-	1915'te Mudanya önlerinde batırıldı.
2	1910	Hollanda	33,5	6	2,3	141	150	2	7		1917'de Karadeniz'de batırıldı.
3	1910	Hollanda	33,5	6	2,3	141	150	2	7	430	1915'te torpillendi. İstanbul'da onarıldı.
4	1910	Hollanda	30,2	5,6	2,3	141	150	2	7	430	1967'de hizmet dışı kaldı.
5	1910	Hollanda	29,6	5,6	2,3	141	150	2	7	-	1915'te Karadeniz'de kayboldu.
6	1910	Hollanda	29,1	5,6	2,3	138	150	2	7	430	1966'da hizmet dışı kaldı.
7	1910	Hollanda	30,2	5,6	2,3	138	150	2	7	430	1966'da kadro dışı bırakıldı.
8	1910	Hollanda	30,3	5,6	2,3	138	150	2	7	430	1966'da kadro dışı bırakıldı.
9	1910	Hollanda	30,3	5,6	2,3	138	150	2	7	430	1973'te kadro dışı bırakıldı.
10	1911	Hollanda	30,2	5,6	2,3	138	150	2	7	430	1967'de satıldı.
11	1911	Hollanda	23,6	4,5	2,3	82	61	2	5	150	1945'te satıldı.
12	1910	Hollanda	23,6	4,5	2,3	82	61	2	5	150	1917'de torpillendi. Sonra kurtarılarak işletildi.
13	1910	Hollanda	23,6	4,5	2,3	82	61	2	5	150	1915'te Marmara'da battı. Çıkarıldıktan sonra onarıldı ve Şirket-i Hayriye'ye satıldı.
14	1913	Hollanda	31,2	6	2,6	238	180	2	7		1915'te Marmara Ereğlisi önlerinde battı.
15	1912	Hollanda	31,2	6	2,6	238	180	2	7	450	1946'da tadil edildi.
16	1920	Hollanda	29,9	6,1	2,6	250	222	3	7	450	1960'lı yılların başında kadro dışı bırakıldı.
17	1920	Hollanda	29,9	6,1	2,4	260	222	3	7	450	1967'de kadro dışı bırakıldı.
İbiş	-	-									Yolcu taşımaya mahsus olmayan motor.
Haliç											Yolcu taşımaya mahsus olmayan motor.

Kaynaklar: "Şehirle Alakadar Anonim Şirketler," *İstanbul Şehremaneti Mecmuası*, Sayı 47, 1928, s. 652. Eser Tutel, *Gemiler... Süvariler... İskeleler...*, İletişim yay., İstanbul 1998, s. 181-186. Eser Tutel, "Haliç Sularında Yolcu Vapurları," *İstanbul*, Sayı 15, 1995, s. 39-45. Eser Tutel, "Halic-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi," *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 3, s. 500-501.

Notlar

1 Çelik Gülersoy, "Kayıklar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 4, 503-504. Uğur Göktaş, "Kayıkçılık", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 4, s. 501-502. Cengiz Orhonlu, "İstanbul'da Kayıkçılık ve Kayık İşletmeciliği", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Derleyen: Salih Özbaran, EÜEF Yayınları, İzmir 1984, 83-103.

2 Cengiz Orhonlu, 1984, 100, Tablo III.

3 Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yayına Hazırlayanlar: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA Yayını, İstanbul 1995, 143-158.

4 Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İÜEF Yayını, İstanbul 1985, 61 v.d.

5 Fahri Çoker, "Osmanlı Bahriyesi'nde İngiliz Islah Heyetleri", *Tarih ve Toplum*, Cilt 13, Sayı 47, 1987, 48-56. Kaori Komatsu, "1896'da Osmanlı Bahriyyesi'nde Yabancılar ve Gayri Müslimler", *Tarih ve Toplum*, Cilt 24, Sayı 139, 1995, 16-22.

6 Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler Kapitülasyonlar Beratlı Tüccarlar Avrupa ve Hayriye Tüccarları (1750-1839)*, Turhan Kitabevi, Ankara 1983, 97. Durali Yılmaz, "Osmanlı Devleti'nde Müslüman Tebeanın Ticari Hayatı", *İlim ve Sanat*, Sayı 4, 1985, 54.

7 M. Orhan Kızıldemir, *İlk Buharlı Geminin Türkiye'ye Gelişi ve Türk Deniz Ticareti Resmi ve Özel Kuruluşlar*, TDS Yayını, İstanbul (basım tarihi belirtilmemiş), 22. A. Süheyl Ünver, "Buğ Gemisi", *Hayat Tarih Mecmuası*, Yıl 4, Sayı 2, 1968, 3-4.

8 Ali İhsan Gencer, "XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciliği ve Amerika", *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, TDS* Yayını, İstanbul 1986. 33-47.

9 Cevdet Paşa bunun nedenini şöyle açıklar: *"... Güzel gemiler yapıldiyse de asâkir-i bahriyyenin fidanlığı ticâret-i bahriyye olduğu bilinmedi ve emr-i ticâretin tervicine hiç ikdâm olunmadı"*, Cevdet Paşa, *Tezâkir*, Tetimme 40, Yayınlayan: Cavid Baysun, 2. baskı, TTK Yayını, Ankara 1986, 221.

10 Ahmed Lütfi Efendi bu gelişmeyi *"O vakte kadar Dersaâdet Halicinde, Boğaziçi'nde, Gemlik ve İzmid Körfezi'yle, Bandırma, Tekfurdağı gibi Dersaâdet'in erzâk ve eşyaca kilerleri mesâbesinde olan sâhillerde yolcu ve eşyâ' nakline mahsûs ticâret vapurları henüz icad olunmamışidi. Mahâll-i mezkûreye vapurlar işledilmesinde olan menâfi-i umûmiyye istihsâl için Tersane-i Amire vapurlarından "Seyr-i Bahri" nâm vapur mahâll-i mezkûreye ve "Eser-i Hayr" nâm vapur beher gün ahşam üstü saat on buçuk sularında Bahçekapusu pişgâhından müşterilerini alub doğru Arnavudköyü'ne ve oradan Rumilihisarı, Yeniköy, Tarabya iskelelerine uğrayub Sarıyer'e kadar azîmet ve sabahları dâhî mezkûr iskelelere yanaşarak Bağçekapusu önüne gelüb gitmeğe başladı"*, Ahmed Lütfi, *Ez Târih-i Devlet-i Alî Osmaniyye*, Cilt 7, İstanbul 1306, 84.

11 Abdulahad Nuri, *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Tarihçesi*, İstanbul 1926. Zafer Toprak, "Fevaid-i Osmaniye İdaresi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 3, 307.

12 "İdare-i Aziziye", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 4, 136.

13 Kaori Komatsu, "The Idare-i Mahsusa: A Study of Modern Ottoman Maritime Transportation", *Annals of Japan Association for Middle East Studies*, No 10, 1995, 1-25. Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, 159-163.

14 Abdulahad Nuri, 1926. Eser Tutel, "Seyr-i Sefain İdaresi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 6, 541-542.

15 Zafer Toprak, "AKAY", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 1, 152.

16 Eser Tutel, "Şirket-i Hayriye", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 7, 181-184. Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye*, İletişim Yayınları, İstanbul 1994. A. Cabir Vada, *Boğaziçi Konuşuyor ve Kanlıca Tarihçesi*, Kitabevi Yayını, İstanbul 2004, 26-42.

17 Eser Tutel, "Halic-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 3, 500-501. Eser Tutel, "Haliç Sularında Yolcu Vapurları", İstanbul, Sayı 15, 1995, 39-45. Murat Koraltürk, *Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi (1909-1941)*, İstanbul 2005.

18 İlhan Tekeli-Selim İlkin, *"1913 Yılında İstanbul'un İktisadi Durumu ve İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası İktisat Komisyonu Raporu"*, *Tarih Boyunca İstanbul Semineri (29 Mayıs-1 Haziran 1988) Bildiriler*, İÜEF Yayını, İstanbul 1989, 271-272.

19 *Age*, 272-273.

20 *Age*, 288.

21 Zafer Toprak, "İstanbul'da Mekân ve Sayısal İlişkiler", *Aptullah Kuran İçin Yazılar*, Hazırlayanlar: Çiğdem Kafescioğlu-Lucienne Thys-Şenocak, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1999, 453-459. Murat Koraltürk, "Mütareke Sonrası Dönemde İstanbul'un Nüfusunun Azalmasının Nedenleri ve Bunun Kent Ekonomisine Yansımaları", *Toplumsal Tarih*, Cilt 10, Sayı 59, 1998, 38-42.

22 Osman Nuri [Ergin], "İstanbul'da Vesâit-i Nakliye Şirket ve İdâreleri, Tarifeleri ve Taşıdıkları Yolcu Adedi", *İstanbul Şehremaneti Mecmuası*, Sayı 10, 1341, 276.

23 Eser Tutel, "Şehir Hatları İşletmesi", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, Cilt 7, 142-143.

24 Ziya Osman Saba, *Değişen İstanbul*, Varlık Yayınları, İstanbul 1959, 29.

25 Cemaleddin Saraçoğlu, "50 Yıl Evvel İstanbul Sularında Çalışan Vapurlar", *Cumhuriyet*, 12 Haziran 1958, Sayı 12170, 4.

26 İffet Evin, Yaşadığım Boğaziçi, Turing Yayınları, İstanbul 1987, 89.

27 Abidin Daver, "Benim Sevgili 44'üm", Boğaziçi, Cilt 1, Sayı 5, 1937, 12-15.

28 Ahmed Rasim, *Muharrir Bu Ya*, Haz. Hikmet Dizdaroğlu, MEB Yayını, İstanbul 1989, 314-315.

29 Cemaleddin Saraçoğlu, "Şirket-i Hayriye İdare-i Mahsusa Rekabeti", *Cumhuriyet*, 30 Mayıs 1958, Sayı 12157, 2.

30 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye, Tarihçe, Salname*, İstanbul 1330, 220-222'den hesaplanmıştır.

31 Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye, 223-226'dan hesaplanmıştır.

32 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye*, 227-232'den hesaplanmıştır.

33 *Harb-i Umumi ve Şirket-i Hayriyye 1330-1334. Harb Esnasında Şirket-i Hayriyye'nin Muamelâtı Umûmiyyesini ve İfâ Eylediği Hidemât-ı Vatanperveraneyi Musavver ve Ba'zı Mülahazât-ı İktisadiyyeyi Havidir*, İstanbul 1921, 6.

34 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye*, 60-61.

35 Şirket-i Hayriye kaptanları için bkz. Hikmet Feridun Es, "Şirket-i Hayriye Tarihe Karışırken Hayri Kaptan", *Yedigün Mecmuası*, Sayı 611, 1944, 14-15. Emin Nedret İşli, "Şirket-i Hayriye ve Kaptanları", *Arkitekt*, Sayı 413, 1994, 88-93. Cemaleddin Saraçoğlu, "Eski Şirketi Hayriye Vapurları, Kaptanları, Bugünkü Durum", *Cumhuriyet*, 10 Haziran 1958, Sayı 12168, 4. Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye*, 95-123. A. Cabir Vada, 2004, 35-38.

36 Nizamnamenin transkripsiyonu için bkz. Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, Cilt 5, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı yay., İstanbul 1995. 2377-2384.

37 *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Rehberi, 1927*, İkinci Sene, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul 1927, 12.

38 *Salnâme-i Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye*, Sene 1275. 1888 yılında Hükümet ile Şirket-i Hayriye arasında yapılan mukavelede, Şirket-i Hayriye'nin faaliyet alanı "Hükümet-i Seniyye... Karaköy köprüsünden i'tibâren Boğaziçi sâhilinin her iki tarafında yani Anadolu ve Rumelikavakları aralarında vâki' iskeleler ve Sarayburnu ile Harem iskelesi beynindeki hatlara yolcu ve eşyâ nakl etmek üzere münhasıran muntazam vapurlar işletmek imtiyazını temdîden Şirket-i Hayriyye'ye i'tâ buyurmuşdur" biçiminde belirtilir.

39 Abdulahad Nuri, 1926, 19-20.

40 *Şirket-i Hayriyye Vapurlarının 1317 Senesi Haziranının İkinci Cumartesi Gününden İ'tibâren İlân-ı Ahire Yenicamii Ayarı Üzere Vâki' Hareketlerini Mübeyyin Cedvel.*

41 *Şirket-i Hayriyye'nin 1329 Senesi Vâridât ve Masârifât-ı Vâkıasıyla Muvâzene-i Umûmiyyesini Mübeyyin Cedvel.*

42 Osman Nuri [Ergin], 1341, cetvel 3.

43 *Haliç Vapurları Şirketi 1928-1929 Senesi Kış Mevsimine Mahsus Seyrüsefer Tarifesi.*

44 *Haliç Vapurları Türk Anonim Şirketi 23 üncü Defa Olarak 28 Mart 1932 Tarihinde Alelade Toplanan Hissedaran Heyeti Umumiyesi, Meclisi İdare Raporu, Murakıp Raporu, 1931 Senei Hesabiyesi Bilanço ve Kâr ve Zarar Hesabı*, İstanbul, 1932.

45 Şirket-i Hayriye'nin İstanbul ulaşımındaki rolüne ilişkin daha önce yayımlanmış bir çalışmamız için bkz. Murat Koraltürk "Şirket-i Hayriye'nin Kentiçi Ulaşımındaki Rolü" *İstanbul*, Sayı 19, (1996), 91-99.

46 *Şirket-i Hayriyye'nin 1322 ve 1323 ve 1324 Seneleri Varidat ve Masarifat-ı Vakıasıyla Muvazenesini Mübeyyen Cedveldir*, Agob Matusyan Matbaası İstanbul, 3-4.

47 Osman Nuri [Ergin], 1341, 284.

48 *Şirketi Hayriye'nin 1929 Senesi Kânunusanisi İptidasından Kânunuevveli Gayesine Kadar Cari Muamelâta Müteallik Meclisi İdare ve Mürakipler Raporu ile Varidat ve Masarifat, Muvazenei Umumiye ve İstatistik Cedvellerini Havidir*, Zelliç Biraderler Matbaası, İstanbul 1930. *Şirketi Hayriye'nin 1934 Senesi Kânunusanisi İptidasından Kânunuevveli Gayesine Kadar Cari Muamelâta Müteallik Meclisi İdare ve Mürakipler Raporu ile Varidat ve Masarifat, Muvazenei Umumiye ve İstatistik Cedvellerini Havidir*, Ekspres Matbaası, İstanbul 1935. *Şirketi Hayriye 4 Mart 1943 Tarihinde Toplanacak Hissedarlar Umumî Heyetine 1942 Hesap Yılı Hakkında İdare Meclisi Raporu Murakipler Raporu ve Kâr ve Zarar Hesabı*, Becid Basımevi, İstanbul 1943.

49 Buna ilişkin düşünceler Şirket-i Hayriye'nin kuruluşu hakkındaki Meclisi-i Mahsus-ı Vükela Mazbatasında şöyle dile getirilir: *"... Boğaziçi'ne vapur işletmek için dahî bir kumpanya yapılsa halkça pek ziyâde menfaât ve sühûleti mucib olacağından başka pek kârlı bir irâd dahi açılabileceğine ve ayrıca bu kaziyye bâd-i nazarda kayıkçı esnâfının kârına kesâd verir gibi görünür ise de onların dahi yine Boğaziçi'nin kâffe-i iskelelerinde yekdiğerine müşteri taşımakdan bi-t-tab hâlî olmayacakları ve Boğaziçi'nin cem'iyyetleri arttıkça onlardan dahi ziyâde müşteri bulacakları ve bil-farz bu esnâfdan bazıları evvelki kadar iş bulamayacak olduğu takdirde anlardan dahi başka kâra sülûk et-*

tirilerek açıkda kalmayacakları şübheden âzâde bulunduğuna ve asıl Boğaziçi'nde yerli kayıkçılar nasıl olsa iş bulup farazâ şimdiki gibi kayıtçı kesretine hâcet kalmayacak olsa kayıkçılık için fakat taşradan gelecek adamlar iş bulamayacaklarından onların gelmemeleri lâzım gelib bunun ise erbâb-ı zirâatden olmalarıyla kendilerine ve memlekete kârlı olan san'at-ı asliyyeler ile meşgül olarak yine geçinecekleri misullu buraya gelib kayıkçılık öğreninceye kadar sebeb oldukları tehlikelerden ve belki kazâlardan halkın kurtulacağı der-kâr olduğuna binâen..." Benzer gelişme Batı Anadolu'da yaşanır. Demiryolu'nun faaliyete geçmesi ile bölgede taşımacılık yapan deveciler güç durumda kalır. Bkz. Ali Akyıldız, "Osmanlı Anadolusu'nda İlk Demiryolu: İzmir-Aydın Hattı (1856-1866)", *Çağını Yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, 266-267.

50 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye*, 19.

51 Cevdet Paşa, Şirket-i Hayriye'nin faaliyete geçmesinden sonra Boğaziçi'nde emlak fiyatlarında ortaya çıkan artışı şöyle açıklar: *"Hele Şirket-i Hayriyye vapurları Boğaziçi'ne işlemeğe başladıkdan sonra Boğaziçi'nin şenliği ruz-efzun oldu ve sahil-hanelerin kıymeti fevkalâde terakki buldu..."*, Cevdet Paşa, *Tezâkir, Tetimme* 1-12, 20-21.

52 *Boğaziçi'nde 1936 Senesi Zarfında Kiraya Verilecek Ev, Yalı ve Köşkler Hakkında Bazı Malumatı Havi Risaledir*, Devlet Basımevi, İstanbul 1936. Boğaziçi'nde kiraya verilecek konutların, sahipleri, adresleri, oda sayıları ve kira bedellerini gösteren bu kitapçık çağdaş bostancıbaşı defteri olarak da nitelendirilir. Bkz. Emin Nedret İşli, "İlk Osmanlı Anonim Şirketi: Şirketi Hayriye ve İlginç Neşriyatı", *Arkitekt*, Sayı 411, 1994, 63.

53 Vahdettin Engin, "İstanbul Şehir İçi Ulaşımında Raylı Sisteme Geçiş: İlk Atlı Tramvay Hatlarının Yapılışı", *Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Armağanı*, MÜFEF Yayını, İstanbul 1995, 206.

54 Osman Nuri [Ergin], 1341, 284.

55 *İstanbul Şehri Ekonomik İstatistikler Bülteni*, Yıl 4, Sayı 38, 1937, 31-32.

56 *İstanbul Şehri Ekonomik İstatistikler Bülteni*, Yıl 3, Sayı 26, İstanbul 1936, 24

57 Bu önlem ve önerileri Osman Nuri Bey şu şekilde sıralar: *"Evvelâ: Hissedârlar on sene sonra sermayelerinin hepsini gaib edeceklerine göre şimdiden bunlara temettu, ihtiyât akçesini ve sâireyi karşılık tutarak her sene hiç olmazsa bir vapur mubayaa etmek ve bu suretle on sene sonrayı kurtarmak. Sânien: Buna muvafakat edilmediği takdirde 500-600 bin lira istikrâz yaparak şimdiden 3-4 ufak ve seriü's-seyr vapur getirtmek. Sâlisen: Şirketce Boğaz'ın imârına mütenezzihinin celb-i rağbetine yarayacak bazı tesisât yapmak. Ezcümle hattın müstehasında ve Yenimahalle'de Fırıldakbahçe civarında ve Kavak'da fesh olunan istihkâmın yerinde gazinolar ve bunun önündeki kumlukta banyolar vücude getirtmek. Rabien: Ücret-i nakliyeyi tenzil etmek bilhassa cuma günleri muayyen tenezzüh yerlerine tenzilatlı tarife tatbik eylemek. Hâmisen: Tramvay ile rekabet etmek için ufak seriü's-seyr vapurlarla Bebek'e kadar Rumeli iskeleleri nakliyatını Şirkete çekmek. Sâdisen: Hükümet ve Belediyece Boğaz'ın imârına ve fazla mikdârda yolcu gidib gelmesine yardım edecek mektebler, müesseseler, spor yerleri, her türlü ticari ve iktisâdi depolar ve imalâthâneler yapdırmak, daha doğrusu Boğaz'ın her köyünde bunlardan bir veya ikisinin be-heme-hal bulundurulmasına gayret edilmek vehleten akla gelen çarelerden olabilir,"* Osman Nuri [Ergin], 1341, 295-296.

58 Abidin Daver, "Boğazı İmar İçin", *Boğaziçi*, Cilt 3, Sayı 16, 1938, 5-6.

59 Bu türden yayınlara bir örnek olarak bkz. *Şirket-i Hayriyye Boğaziçi Tenezzüh Mahalleri*, Ahmed

İhsan Matbaası. Bu rehberin 1923-1927 tarihleri arasında yayınlandığı sanılmaktadır.

60 *Boğaziçi*, İlkteşrin 1936-Mart 1938 tarihleri arasında on sekiz sayı yayınlanmış aylık dergidir.

61 "Boğaziçi'nde Bayındırlık Hareketi", *Boğaziçi*, Cilt 1, Sayı 3, 1936, 4-5. "Boğaziçi Haberleri", *Boğaziçi*, Cilt 2, Sayı 8, 1937, 26-27.

62 Yusuf Mardin, *Kocataş Yalısı Anılarım*, İstanbul 1988, 102.

63 Osman Nuri [Ergin], 1341, 289.

64 *Age*, 290.

MEHMET ÇELİK*

TÜRK-İSLAM EDEBİYATINDA DENİZ İMGESİ

Denizin insan hayatı için önemi, gerekliliği; insan ve deniz ilişkisi üzerine çok şey söylenegelmiş ve yazılagelmiştir. Bunları genel bir başlık altında toplayan kitaplar, derlemeler yazılmıştır. Biz bu çalışmamızda denizin anlam zenginliği üzerinde duracağız.

Denizin insan hayatı için önemini ve ölümsüzlükle eş tutulduğunu gördüğümüz ilk metin Sümerler'in ünlü Gılgamış Destanı'dır. Gılgamış, büyük tufandan kurtulan Upanapiştim'e giderek bir insanın nasıl ölümsüz olabileceğini öğrenmek ister. Uzun karanlık bir tünelde seyahat eder. Upanapiştim, Gılgamış'tan bir hafta boyunca uyumamayı denemesini ister. Gılgamış bunu başaramaz. En sonunda, denizlerin altında ölümsüzlük otunu ya da ölmez otunu aramaya başlar. Yunan mitolojisinde de deniz dünyadan ayrı düşünülür ve su perisi Klymene'nin oğlu Atlas, Homeros'un yapıtlarında gök ile yeri birbirinden ayıran direkleri omzunda taşıyan bir deniz yaratığı olarak anlatılır. Atlas, sanat yapıtlarında gökküreyi omzunda taşır biçimde tasvir edilir.[1]

Türk mitolojisinde deniz, dünya hâkimiyeti ve ileri gitmek, dünyayı kaplamak gibi anlamları ilk defa Oğuz Kağan Destanı'nda bulur.

> Daha deniz, daha müren (nehir)
> Güneş bayrak, gök kurıkan (çadır)[2]

Arapların ilk İslamiyet devresinde deniz, varılması gereken son uç olarak ele alınır. Hz. Muhammed, Arapları, "Bana uyun, size atlarınızı denizlerde sulamayı va'd ediyorum" diyerek kendisine inanmaya çağırır.[3]

Birçok konu ve kavramı batını manası ile ele alan İslam Tasavvufu denizi de soyutlayarak ele alır, anlam derinliğine ulaştırır.

* Yard. Doç. Dr., Bahçeşehir Üniversitesi, Genel Eğitim Birimi.

Tasavvufta deniz genellikle şu anlamlarıyla ortaya çıkar: 1. Hakk'ın sonsuz olan sıfat ve zat makamı ki bütün eşya ve varlıklar bu sonsuz ummanın dalgalarıdır. 2. Külli varlık âlemi. Vahdet (birlik) umman, kesret (çokluk) bunun dalgalarıdır. Sufiler umumiyetle varlığın bir tek olduğunu, çokluğun görünürde kaldığını anlatmak için deniz misalini kullanırlar:

Zehi derya-yı vahdet kim kesilmez hergiz emvacı
Bu kesret âlemi andan doğup naşar olur peyda (Niyazi)

Sufiler ayrıca deniz ile ilgili şu tamlamaları kullanagelmişlerdir: *Bahr-ı bi-payan*: sahili olmayan deniz, *bahr-ı cud*: cömertlik denizi, *bahr-ı zuhur/bahr-ı butun*: Hakk'ın zatı ve mahzarları, *bahr-ı iyan*: açık deniz, *bahr-ı hesti*:varlık denizi, *bahr-ı meveddet*: dostluk denizi, *bahr-ı ateş*: ateş denizi, *bahr-ı ata*: lutuf denizi, *bahr-ı mukit*: okyanus, *bahr-ı bila-şati*: sahili olmayan deniz, sonsuz derya. Bir sufinin Allah ile arasındaki halinin kesintisiz ve sürekli olması hali: "*sizin haliniz kesintilidir, benim halim ise ucu bucağı bulunmayan bir okyanus*" (Şibli). Bayezid Bistami ise peygamberlerin sahilinde durdukları bir denize daldığından söz eder.[4]

Tasavvufta, denizle ilgili diğer ve önemli bir kavram da *mecma'ül-bahreyn*, yani iki denizin birleştiği yerdir. Hz. Musa ile ilgili olarak Kuran-ı Kerim'de anlatılan bir kıssadan alınan bu tamlama tasavvufta çok derin bir anlam genişlemesine uğramıştır.

Hz. Musa, yanındaki genç adamla birlikte Allah'ın kendisine bildirdiği bilge bir kişiyi (Hızır) aramaya çıkmıştır. Yanlarında bir de cansız balık vardır. Bu balık Allah'ın kudreti ile nerede canlanır, denize sıçrayıp giderse bu Hızır'ın orada olacağına işaret olacaktı. Kuran bu olayı şöyle anlatıyor:

> "Bir vakit Musa genç adamına demişti ki "durup dinlenmeyeceğim; ta iki denizin birleştiği yere kadar varacağım, yahut senelerce yürüyeceğim. Her ikisi, iki denizin birleştiği yere varınca balıklarını unuttular. Balık denizde bir yol tutup gitmişti." (Kehfi 60-61) [5]

Klasik tefsirlerde birleşen bu iki denizin neresi olduğuna dair çeşitli görüşler bulunmakla birlikte, tasavvuf düşüncesinde bu tamlama gerçek

manasının tamamen dışına çıkar. Allah'la Hz. Muhammed'in buluştuğuna inanılan Miraç gecesine, iki kaş arası görülecek kadar Hz. Muhammed'in Allah'a yakınlaşması manasına gelen Kabe Kavseyn anlamında kullanıldığı da görülür. Mesela:

Erdim kaşın mihrabına kim kabe kavseyn ol durur
Vuslat şebinde gör beni ser ta kadem nur olmuşum[6]

örneğinde olduğu gibi iki denizin birleşmesi sevgiliye iki kaşın arasını görecek kadar yaklaşmak manasına gelir.

Mevlana'da deniz mutlak hakikat, akıl ise ondan büyüklüğü oranında nasiplenen içini dolduran testidir. *"Bir denizin kıyısında isen o denizden ne kadar su alabilirsin? Elbet testin kadar... Denizi küçültemeyeceğine göre, testini büyütmeye bak!"*[7]

Yunus Emre'de de deniz hem hakikat, hem de aşk anlamında kullanılmıştır.

Bu aşk bir bahr-ı ummandır
Buna hadd ü kenar olmaz
keza
Benem ol aşk bahrisi denizler hayran bana
Derya benim katremdir zerreler umman bana.[8]

Divan edebiyatına gelindiğinde deniz birçok anlamlara girerek şiire dahil olur. "Kulzüm" adıyla anılan deniz, okyanus ya da umman manasında kullanılır.

Karamanlı Nizami ise günümüz Türkçesi ile *"Akıl dalgıcı onun sıfatına bir sınır buldu mu? Çünkü onun (Allah'ın) sıfatının ummanına sınır yoktur"* der.

En iyi inci Aden denizinden çıkar, diye inanılır. O yüzden sevgilinin ağzı Aden Denizi'ne benzetilirdi.

Dedim sedef midir şol ağız yahud dişlerin
Dürri midir dürr-i Aden dedi ikisi de" (Şeyhi)[9]

Şeyh Galip, aşkı gemi ve deniz allegorisi ile imgeleştirir.

Hüsn akdine çok baha gereçtir
Evvel sana kimya gereçtir
Durma sefer et diyar-ı kalbe
Can baş ko reh-güzer-i kalbe
Ol şehrde kimya olurmuş
Tolda beli çok bela olurmuş
Bin başlı bir ejder-i münnakkaş
Mumda gemi altı bahr-ı ateş[10]

Tanzimat şairi Abdülhak Hamid'in *Tarık* piyesinde deniz bir çaresizlik ve imkânsızlığa dönüşür. İspanya'yı fethetmeye giden Tarık Bin Ziyad, denizin kendisine yol vermeyen ve Tanrı'yı yüceltmesine engel olan bir sete dönüştüğünü düşünür.[11]

Servet-i Fünun şairi Tevfik Fikret'te deniz çeşitli yönleriyle şiirin içindedir. Gerek kendi psikolojik yapısından, gerekse devrinin gazel psikolojisinden dolayı karamsar bir ruh haline sahip olan Tevfik Fikret, İstanbul'u lanetlediği ünlü *Sis* şiirinde İstanbul'u mavi gözlü bir fahişeye benzetir:

Haricden, uzakdan açılan gözlere süzgün
Çeşman-ı kebudunla ne munis görünürsün

Munis, fakat en kirli kadınlar gibi munis
Üstünde coşan giryelerin hepsine bir his[12]

Tevfik Fikret'in *Balıkçılar* şiirinde de deniz kadın imajıyla birleştirilir. "Deniz kadına benzer, güvenmeye gelmez."

Yahya Kemal'de deniz sonsuzluğu çağrıştırır. Coğrafyası daralmış insanın denizle birlikte aşılma hissini *Açık Deniz* şiirinde görmek mümkündür. Prof. Mehmet Kaplan bu durumu şöyle açıklar: "...Yahya Kemal'de bu his çok farklı tezahür ediyor. O bütün insanlarda müşterek olan "hudutları aşma" temini, Türk tarihine ve kendi ferdi macerasına bağlıyor ve Açık

Deniz sembolü ile bu duyguya cihan şümul bir mahiyet veriyor. Umumi bir tema hususi şekilde tasarruf etmesi Yahya Kemal'in şiire orijinal bir karakter kazandırıyor." [13]

Meşhur *O Belde* şiirinde Ahmet Haşim denizi ütopyaya dönüştürür. Gerçekten, gerçek âlemden bir kaçış temi üzerine kurulu olan bu şiirinde Ahmet Haşim, bir ada hayali ile birleştirdiği mutluluk beldesini kurgular. Bir akşamüstü başlayan bir iç konuşma birdenbire geleceğe ve mutluluk hayaline dönüşür.

"Denizlerden esen bu ince hava saçlarınla eğlensin" mısrasıyla başlayan şiir gide gide büyük bir hayal koridoru aşılarak deniz hayaline ve belde kurgusuna dönüşür, yeniden uyanışa ve gerçeğe dönüşle son bulur.[14]

O belde durur menatık-ı duşize-i tahayyülde
... Bilmem... yalnız
Bildiğim sen ve ben ve mai deniz

Orhan Veli'de deniz sığınaktır. Başını alıp gideceği yerdir.

Gün olur başımı alıp giderim
Denizden yeni çıkmış ağların kokusunda
O ada senin o ada benim
Tel kovada kaşların peşi sıra

Nâzım Hikmet'te deniz birçok yönüyle ve anlamıyla şiire dahil olsa da bunun en çarpıcı halini *Bahr-i Hazar*'da buluruz. Burada dalgalar ve kayık ile hareketli bir şekilde gösterilen insan-deniz ilişkisi adeta, insanla denizin kavgasıdır.

Dalga bir dağdır
Kayık bir geyik
Dalga bir kuyu
Kayık bir kova
Çıkıyor kayık

İniyor kayık
Devrilen
Bir atın
Sırtından inip
Şahlanan bir ata
Biniyor kayık

Görüldüğü üzere Nâzım Hikmet kısa mısralarla adeta dalgalarla kayığın hareketlerini resmediyor.[15]

Denizi görmemek, Kemalettin Kamu'nun *Bingöl Çobanları* adlı şiirinde taşralılığın, çobanlığın adeta alamet-i farikasıdır.

Daha deniz görmemiş bir çoban çocuğuyum
Bu dağların eskiden aşinasıdır soyum
Bekçileri gibiyiz ebenced buraların
Bu tenha derelerin bu vahşi kayaların[16]

Necip Fazıl'da deniz bazen hakikat ve nizam, bazen de kaçıştır. Varlık, kader, Tanrı, yokluk, zaman ve mekân gibi kavramlar karşısında, bunalımlarını dile getirdiği ünlü şiirinde Necip Fazıl denizi hakikate açılan bir pencere, bir koridor olarak düşünür. Şiirin başında bütün evren ve eşya ile hesaplaşan şair, şiirin sonunda bir damla huzur ve sükûna kavuşur. Deniz adeta ona huzurlu ve düzenli bir âlemin kapısını açarak, hesaplaştığı metafizik kavramları özellikle zamanı anlamasını sağlar:

Nizam köpürüyor, med vakti deniz;
Nizam köpürüyor ta çenemde su
Suda gizli bir yol pırıltılı iz
Suda ezel fikri ebed duygusu[17]

Takvimdeki "*Deniz*" şiirinde ise deniz hasret ve buna karşı kaçış olarak belirir. Bu şiirinde şair bir takvimde gördüğü deniz resmine girerek, mutluluğu huzura ve dinginliğe erer.

Hasreti denizlerin
Denizler kadar derin
Ve o kadar bucaksız
...
Geçtim kendi kendimden
Yüzüme o resimden
Köpükler vurdu sandım
Duymuş gibi tıkandın
Ciğerimde bir yosun
Artık beni kim tutsun[18]

Turgut Uyar'ın birçok şiirinde deniz imajını görebilmek mümkündür. Fakat en çarpıcı örnek olması hasebiyle *Denize Önsöz* şiirinden söz edilebilir. Bu şiirde deniz öte duygusuyla birlikte çaresizliğe dönüşür.

Birden bileklerimde duydum
denizin engin kelepçesini
iki kıyı arasında bir yerde
asyayla amerika gibi iki kıyı

aradaki okyanus da olsa
zaten zamanım yoktu
bir türkü söylüyordum
eskiyen taşların üstüne[19]

Çeşitli dönem ve âlemlerden seçtiğimiz örneklerle denizin şiirde olmazsa olmaz bir tema olarak imge dünyası içerisindeki yerini göstermeye çalıştık. Tabiidir ki insan hayatının en önemli öğelerinden biri olan denizin şiirsel manası söylediklerimizle sınırlanamaz. Bu konuda yapılacak, edebi ve felsefi çalışmalarla konu daha da derinleştirilmelidir.

Notlar

1 Geniş bilgi için bkz. Dona Rosenberg, *Dünya Mitolojisi*, İstanbul, 2000.
2 Mehmet Kaplan, *Şiir Tahlilleri*, I , İstanbul, 1997, 221.
3 Ali Şeriati, *Rum Suresinden Dersler*, İstanbul, 1997.
4 Süleyman Uludağ, *Tasavvuf Terimleri Sözlüğü* , İstanbul, 1991, 82-83.
5 *Kur'an-ı Kerim ve Açıklamalı Meali* , T.D.V Yay. Ankara, 1993, 299.
6 Hüseyin Ayan , *Nesimi Divanı*, Ankara, 1990, 228.
7 Mevlana , *Fihi Mafi*, İstanbul, 1997, 76.
8 Mustafa Tatçı, *Yunus Emre Divanı*, Ankara, 1991 , 50.
9 Geniş bilgi için bkz. Ahmet T. Onay, *Eski Türk Edebiyatında Mazmunlar*, İstanbul, 2004.
10 Şeyh Galip Hüsn ü Aşk , O. Okay- H. Ayan, İstanbul, 1992, s. 220.
11 Bkz. İnci Enginün, *Tarık*, İstanbul, 1980.
12 Mehmet Kaplan, *Şiir Tahlilleri*, I , 107
13 *Age.*, 22
14 Mehmet Kaplan, Türk *Edebiyatı Üzerinde Araştırmalar* , İstanbul, 1976, 484
15 Ahmet Oktay , *Cumhuriyet Dönemi Türk Edebiyatı*, Ankara, 1993, 1084
16 Mehmet Kaplan, *Şiir Tahlilleri*, II , İstanbul, 1984 , 34
17 N. Fazıl , *Çile*, İstanbul, 1998 , 20.
18 *Age.*, 222.
19 Turgut Uyar , "Büyük Saat", *Toplu Şiirler* , İstanbul. 2002, 417.

Zeki Taştan*

HALİKARNAS BALIKÇISI'NIN ÖYKÜLERİNDE DENİZ

Halikarnas Balıkçısı (1886-1973) Türk edebiyatında roman, öykü, gezi yazısı, anı, şiir, deneme gibi birçok edebi türde eser kaleme almış yazarlardan biridir. Türk edebiyatında deniz kavramını ilk kez geniş bir perspektiften ele alan Halikarnas Balıkçısı, eserlerinde, etrafı denizlerle çevrili Türk insanına "göremediğimiz deniz"i bütün cephesiyle gösterir. Doğayla insanı bütünleştirmeye çalışan Halikarnas Balıkçısı'nın eserlerinde deniz, denizden geçimini sağlayan ya da yaşamlarının bir yönü denize dönük olan insanları, deniz canlıları, coğrafyası ve ekonomisi gibi çeşitli konular etrafında işlenir. Tanpınar'ın, "sanatının özünü daha ziyade deniz sevgisinde ve yaşanan şeylere bağlılığında"[1] aramalıdır dediği Halikarnas Balıkçısı'nın denize ilgisi, henüz küçük yaşlarda başlar. Bir adada doğan Cevat Şakir, babası Atina'da sefirken bir sayfiye yeri olan Fenelon'daki günlerini ve denizin üzerinde bıraktığı ilk etkileri çok iyi hatırladığını söyler:

> Oraya ilk evi pederim yaptırmıştı. Evimizin önünde bir kayığımız vardı. Onunla bizi gezdiriyordu. Sandalda bir 'deniz aynası' vardı. Bir gün kardeşim Hakiye ile sandalda dolaşırken, kayıkçı deniz aynasını koydu. O an denizin dip alemini gördüm. Onu görünce de sarsıldım. Üzerimde müthiş bir tesir yaptı. Bilahare bunu unuttum, unuttum amma, beni hayata sevk edecek kadar tahteşşuuruma yerleşti. Bilahare engin denizlerle karşılaşınca bu tesiri hissedecektim.[2]

Halikarnas Balıkçısı, kendisini yeni bir hayata sevk edecek kadar bilinçaltına yerleşen bu dünyayı, Bodrum'a kalebent olarak gönderildiği 1925 yılından sonra bütün canlılığıyla yaşar. Doğa ve deniz, artık onun ve eser-

* Yard. Doç Dr., Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi öğretim üyesi.

lerinin ayrılmaz bir parçası olur ve Türk okuru, denizi onun kaleminden "görmeye" başlar.

Deniz ve Coğrafya

Halikarnas Balıkçısı'nın öykülerinde salt bir mekân olmaktan öteye canlı bir varlık gibi algılanan deniz, insanla birlikte anlam ve ruh kazanır. Yazar, insan ve psikolojisiyle birlikte güzellik, sevgi, barış, özgürlük, sonsuzluk, dostluk gibi mesajlarla öyküleri bütünler. Onun öykülerinde deniz, insanıyla, doğasıyla, içindeki canlılarıyla anlam kazanır.

Halikarnas Balıkçısı'nın öykülerinde en önemli deniz Ege'dir. Ege, adeta canlı bir varlık gibi deniz öykülerinin ana çevresini oluşturur. Öykülerde Ege'den başka, Marmara, Akdeniz gibi Türkiye'yi çevreleyen denizler, denizlerin çevresi, adalar, boğazlar, kıyılar, limanlar, koylardan söz edilir.

Ege Denizi

Ege Denizi, Halikarnas Balıkçısı'nın öykü kitabına da ad olur: *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*. Bu kitaptaki öykülerde olaylar genellikle Ege ve çevresinde geçer. Kitabın ilk öyküsünde (Knidos Afroditi), Ege'nin uygarlığın beşiği olduğundan bahsedilir:

> Bu denize 'Ege' ya da 'Arşipel' denir. Çünkü altı yedi bin yıl önce kayığı ilk yüzdüren dalgalar ve dalgalara ilk binen kayıklar hep buradaydılar. Ege, olağan arzuları uyandıran bir deniz değildir. Neden Yedi Harika'nın dördü beşi hep Ege kıyılarında gün gördüler de, başka yerlerde yükselmediler? Kayığın sağından solundan binlerce uçuşan balık, exocet[3] denizden havaya fırlar. Kayık, deniz serpintisi ve binlerce balığın yeşil yeşil kanatlarının fışıltısı ile birlikte süzülüp açılır. Bu ekvator balıklarının burada bulunuşları, iklimin ne kadar tatlı olduğunu gösterir. İklim tam insan boyundadır. Sıcağı da, soğuğu da insan tahammülünü aşmaz. İklimi paltoyla, sobayla ya da yelpazeyle düzeltmeye gerek yoktur. İşte bundan dolayı buradaki şekillerin -gerek fikri, gerek mimari- niteliği doğruluktur; yalan, ikiyüzlülük cicibicileriyle örtünüp gizlenmeyi kabul etmezliktir.[4]

Ege, Halikarnas'ın denizle ilgili öykülerini çevreleyen bir mekân olmakla birlikte zaman zaman teşhis edilen bir varlık gibi hisleri, sevinçleri ile de betimlenir:

> Ege, bir devin göğsü gibi kabarıp inen soluğanları ile burada bütün hünerlerini gösterir. Şurada fısıldar, ötede gök gürültüsü gibi gürler, daha ötede top gibi patlar. Mırıldanır, söylenir, dert yanar, derin ahlar çeker, ağlar, inler, kızar, çılgın çılgın bağırır, tehdit savurur, uçuruma durmamacasına söyler, cevap alamaz. Öfkelenir, yırtar, parçalar, sürer, çeker, kaldırır, döndürür, yalvarır, okşar, öper, kumsalı bulunca titrer, bayılır, düşer. [5]

Deniz ve Bodrum

Halikarnas Balıkçısı'nın kalebent olarak sürgüne gönderildiği Bodrum, eserlerinde adı en çok geçen ilçedir. Bodrum'un tarihi ve kültürel özelliklerini anlattığı "Halikarnas" adlı öyküsünde, Bodrum'un doğal güzelliklerine de vurgu yapılır. Bodrum mavisi, yeşili, denizi ve çevresiyle insanları büyüler:

> Mavi ve yeşil öylesine derin ve tatlıdır ki; değil insanlar, taşları ve duvarları bile kendisine çeker. Dünyanın en güzel ve saf mavisi buradadır. Onun için eski Helenler bu Bodrum açıklarını Deniz tanrısı Poseydon'a taht seçmişler; Afrodit'in (Venüs'ün) apak bedenini ancak bu denizin köpüklerinin beyazından yaratabilmişlerdir... Kıyının yeşiline doyum olmuyor...[6]

Deniz ve Adalar

Edebiyatta birçok anlamla karşımıza çıkan ada kavramı öncelikle mutluluğu yakalamaya çalışan insanlar için bir sığınma ve kaçış mekânı, bazen "örnek bir toplumun toprağı; bazen tehlikelerle ve gizemlerle dolu tekinsiz yerler; bazen de büyük serüvenlerin, sıkıntıların, iç çatışmaların yaşandığı ıssız ve uzak diyarlar..."dır[7]. Halikarnas Balıkçısı'nın öykülerinin birçoğuna mekân olan adalar genellikle bir kaçış, sı-

ğınma yeri olarak karşımıza çıkar. Akdeniz, Marmara ve daha çok Ege denizine ait adalar, doğal güzellikleri, denizi ve çevresi ile betimlenir. Bazen öyküye konu olan kahramanla adalar arasında oldukça sıcak ilişkilerin kurgulandığını görürüz. "Gülen Ada"[8] öyküsüne konu olan 'Deli Davut' ise adalar kara sevdalısıdır. Denize deli divâne olan Davut'un gözünde hep adalar tütmekte, adalar titremektedir. Tanyeri ağarırken adalarla birlikte uyanacağım endişesiyle geceleri göz yummayan Deli Davut, Ege'nin sayısız adaları arasında yolu uğrağı olmayan, ıssız bir yerdeki Gülen Ada'nın âşığı olur. Ada da bir 'gelin' gibi ona kucağını açar. Anlatıcı-yazar, insan ve mekân arasındaki ilişkiyi vurgularken adayla birlikte denizi de teşhis eder:

> Deli Davut Gülen Ada'ya doğru fırlarken, ada sanki onu karşılamak için kalçalarına kadar denizden kalkardı. Deniz, adayı fırdolayı sarar, köpük ve çırpıntılarıyla onun belini, gerdanını ve koltuk altlarını gıdıklardı. Salınan ağaçları, savrulan dalları ve yaprakları ile şakrak ada, delişmen saçlarını çalkalayarak katıla katıla gülerdi. Ne var ki, kendi ışığı içinde gizlenen güneş gibi, ada kendi sevincinin parlayışı içinde kaybolur, koca enginde, ufuktan ufka çınlayan bir kahkaha kalırdı.[9]

"Deniz Oğlu" öyküsünde Ege Denizi'ndeki adalar şöyle betimlenir:

> Ege Denizi'nin üzerinde sıra sıra koyu yeşil, mor, leylak ve açık mavi adalar salınıyordu. Gönülden türkü, dudaktan gülüş, çiçekten renk doğduğu gibi, Ege sularından da bulutlar doğmuştu. Bunlar, sevinen denizin türküleri, gülüşleri ve çiçekleriydiler. Bu adalara gönül veren Anadolu, yeşil çimenlik kollarını açarak, onları bağrına basmıştı. Adalar Denizi de –adacıklar kendi güzelliklerine hayran kalsın diye– berrak gerdanını onlara ayna yapmıştı. Minimini adacıklar, anaların koynunda salına salına kendi düşlerine dalgın, kendilerinin denizdeki yansımalarıyla besleniyorlardı. Denizlerde adalar! Adalarda denizler!.. İşte Adalar Denizi buydu...[10]

Gökova Körfezi'nin içerisine doğru, güney kıyısında sıralanmış olan Yediadalar Marmaris'e bağlıdır. Anlatıcı-yazar, Yediadalar'ın ortaya çıkış öyküsünü şiirsel bir dille anlatır:

> Yediadalar deniyordu; fakat yetmişten fazlaydılar. Gökte Afrodit ak memesinden süt fışkırtarak Samanyolu'nu yaratmış. Galiba gök enginin-den deniz enginine düşen damlalardan da bu adacıklar meydana gelmiş; gökte yıldız, denizde de adalar Samanyolu oluşmuş. Adaların her biri müzik notası, hepsi adalar uyumu. Her ada denize atılmış bir çiçek demeti, adaların hepsi adalar demeti, bir dalın çiçekleri... Ege, güneşiyle, parıldayan sularıyla adaları ayırmış, her birini bir mısra, hepsini bir şiir yapmış. Denizlerden tüten bir ışık tabakası ardından, adalar bize bir düşler silsilesi gibi yaklaşıyorlar. Birbiri ardına, yan yana dizilen adalar, perde perde koyu leylak, hafif mor lacivert... 'Ne mutlu bir serap' diyorum. Ama serap değil, seraba taş çıkartan bir gerçek..."

Adalar içinde Kocakaya Adası ("Hoşbulduk Selim Dede" *Parmak Damgası*); Köçek Adası (*Parmak Damgası*); Denizkızı, Sporat adaları (*Denizkızı Adası*; *Çiçeklerin Düğünü*); ("Armudun Suyu", *Gençlik Denizlerinde*); (*Hayyam'ın Testileri-Çiçeklerin Düğünü*); Büyükada, Santorun Adası (*Deprem*; *Çiçeklerin Düğünü*), Kalimnos Adası (*Hayyam'ın Testileri-Çiçeklerin Düğünü*), Rodos, Sömbeki ("Karabulutoğulları", *Parmak Damgası*); Yediadalar ("Yedi Adalardaki Balık Bankası", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*); Büyük Sali Adası ("Yaşasın Deniz", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*); "Sanki gökten denize düşmüş bir cennet parçası"[12] olarak betimlenen Şehiroğlu (antik Cedrai) Adası ("Balıkla Kabak", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*); Rodos ("Yol Ver Deniz, Gemici Geliyor", *Gençlik Denizlerinde*); Şehir Adası ("Amfirit'i Nasıl Tuttum?", *Gençlik Denizlerinde*); Karaada ("Vay Gidi Edepsiz Herif!", *Gençlik Denizlerinde*) adları en çok geçen mekânlardır.

Halikarnas Balıkçısı'nın öykülerinde adalardan başka limanlar (Çatı Limanı; "Denizkızı Adası", *Çiçeklerin Düğünü*); boğazlar ("Çatık Boğazı", *Denizkızı Adası*; *Çiçeklerin Düğünü*); kıyılar (Gökova, "Geç Kalma", *Çiçeklerin Düğünü*), körfezler (İzmit Körfezi, "Ege'nin Dibi", *Parmak Damgası*; Gö-

kova Körfezi, "Altmış Altı Bükün Oynadığı Oyun", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*, "Adamotu", *Gençlik Denizlerinde*), burunlar (Karaburun, "Aygır Zehra'nın Kurabiyeleri", *Parmak Damgası*; Tekir Burnu, "Knidos Afroditi", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*); yarımadalar (Datça Yarımadası, "Knidos Afroditi", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*); koylar ("Knidos Afroditi", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*); bükler ("Altmış Altı Bükün Oynadığı Oyun", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*; "Unuttuğu Türkü", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*; "Son Fırtına", *Gençlik Denizlerinde*) öykülerin coğrafyasını oluşturan yer isimleridir. Bunlardan bazıları öykülerde şiirsel bir dille tasvir edilir. "Yaşasın Deniz" öyküsünde, Büyük Sali Adası'nın Bodrum kıyılarına bakan geniş bir koyu denizdeki güzellikler içinde betimlenir:

> Ay şeklindeki kıyısı kuşak kuşak beyaz, açık yeşil, koyu yeşil, mavi ve menekşe renkleriyle kıvrılıyordu. Hafif hafif üflemekte olan sağnaklar, bu maviler kuşağının üzerinden yol yol leylak renkli pırıltılar yürütüyordu. Arada sırada yelpazeleyen esintiler ise açıklarda koyu mavi ürpertiler gezdiriyordu. Deniz fısıldıyor, susuyor, mırıldanıyor, gargara ediyordu.[13]

Kriyo (Tekir) Burnu'nda olduğu gibi bazı mekânlarla deniz arasındaki ilişkiye değinilir:

Burun pek uzun ve yalnızdır. Elli altmış metre yükseklere kadar bir çalısı olmayan yalçın kayalara bakılırsa, kışın deniz ya da serpintilerin taa oralara yükseldiği anlaşılır. Burun, denizle baş başa kalmıştır. Esintisine göre Cebelitarık'tan, Trablusgarp'tan ve Mataban Burnu'ndan gelen dalgalar, gönüllerinin yettiğince kabarıp hızlanmak fırsatını bulduktan sonra, sonunda Anadolu'nun bu heybetli burnuna gelirler ve taşkın sevgilerden patlayan bir yürek gibi, Knidos'u yupyumuşak köpükleriyle sararlar. Böylelikle, Knidos Ege'ye Ege de Knikos'a kavuşur.[14]

Deniz ve İnsan

Halikarnas Balıkçısı'nın öykülerinde geçen gemici, kaptan, tayfa ve diğer kişilerin en önemli özelliği hepsinin mutlu, şen-şakrak, gülen insan-

lar oluşudur. Bu insanlar sadece denizden uzaklaştıklarında mutsuz olurlar. Deniz, onların yaşamlarının ve sevinçlerinin ayrılmaz bir parçasıdır. Aynı zamanda deniz, insanlığı ve sevgiyi çağrıştırır.

Deniz ve Denizci

Halikarnas Balıkçısı'nın öykülerinde denizciler önemli bir yer tutar. Kaptan, tayfa, ateşçi, güverte gemicisi gibi meslek grupları belli olanlar olduğu gibi sadece denizci oldukları belirtilenler de vardır. Öncelikle denizci olarak tanımlananları ele alarak bunların denizle ilişkilerini değerlendireceğiz.

Denizcilerin ortak özellikleri denizi bir yaşam biçimi olarak algılayıp onu vazgeçilmez bir mutluluk kaynağı olarak görmeleridir. Hatta deniz onları o kadar etkilemiştir ki bir kere denize açıldıktan sonra artık denizden kopamaz olmuşlardır. "Denizin Çağırışı" (*Çiçeklerin Düğünü*) öyküsüne konu olan Mehmet, yoksul ve kalabalık bir ailenin en büyük çocuğudur. On dokuz yaşına gelen Mehmet hem babasına yük olmamak için, hem de içindeki denizin çağrısına uyarak denizci olmaya karar verir. Denize açıldığı ilk günün acemiliğine yalnızlık ve Kara Emine'nin hasreti eklenince, yolculuk dayanılmaz bir hal alır. Para biriktirip Emine ile evlenme hayali kuran Mehmet altı ay sonra köyüne döndüğünde denizin hayatında büyük bir yer tuttuğunu anlar. Artık deniz onun hayatının vazgeçilmez bir parçası olmuştur. Asıl evinin deniz olduğunu kavrayan Mehmet büyük bir gemiye tayfa yazılarak enginlere açılır.

Bazen deniz, fırtınası, poyrazı ve lodosuyla insanları denize açılmaktan alıkoysa bile "Deprem" öyküsündeki Murat Kaptan gibi bütün tehlikelere rağmen denize açılmayı arzulayan denizcilerden de bahsedilebilir. Murat Kaptan'ı bütün tehlikesine rağmen enginlere çeken etken ondaki sonsuz deniz sevgisidir (*Çiçeklerin Düğünü*).

Denizci olmak arzusu en çarpıcı örneğini "Deniz Oğlu" (*Çiçeklerin Düğünü*) öyküsüyle verir. Bu öyküde yer alan çobanın denize açılma ve denizci olma isteği, zamanla onun Türk ve dünya tarihinde önemli bir isim olmasına vesile olacaktır. Bodrum'un Gümüşlük köyünde on üç yaşında bir çoban olan Turgut bir gün denizin koyu maviliklerine dalınca içindeki enginlere açılma isteğini bastıramaz. Denizde gördüğü kadırgalar on-

daki denize açılma arzusunu pekiştirir. Çok geçmeden çoban Turgut, Gümüşlük'e su almak için uğrayan bir kadırgaya tayfa yazılır. Anlatıcı-yazar, beş on yıl sonra çocuğun adını, bütün dünyanın Turgut Reis olarak öğrendiğini söyler.

"Dalga Geçiyor" (*Çiçeklerin Düğünü*) öyküsüne konu olan güverte gemicisi Murat ise denize duyduğu sevgi ve özlemi kara insanıyla yaptığı karşılaştırma ile verir. Ona göre kara insanı hissiz, yorgun ve soluk yüzlüdür; oysa vapurda insanları tanımak daha kolaydır. Deniz insanı daha sıcak, samimi ve güler yüzlüdür.

"Gökyüzlü" öyküsüne konu olan tayfa Etem "yakışıklı, güler yüzlü, şakacı bir genç"tir. Genç yaşından beri deniz deniz gezen "ve uğradığı her limanda kolay başarılar elde etmiş uçarı çapkınlardan"[15] olan Etem gökyüzlü güzel bir Türkmen kızına tutulur ve uzun uğraşlardan sonra onunla evlenmeyi başarır.

Etem, denize âşık olan, deniz sevdalısı bir gençtir. Denize olan aşkının ve sevgisinin bitmeyeceğine inanan delikanlı "Biz de denizin deli divanesiyiz. Deniz oğluyuz, akıllanmayız..." sözleriyle bunu açıklar. Onun da gözünde karada çalışma veya geçimini karadan temin etme isteği yoktur. O kendini kıyısıyla, fırtınasıyla denizle zengin hisseder.[16]

Genç bir denizci olan Aliş'in öyküsü ise denizcilerin toplum nazarındaki farklı bir yerine değinir. Tahsin Ağa'nın kızına âşık olan Aliş, kızı istetmesine rağmen bir türlü olumlu cevap alamaz. Tahsin Ağa, Aliş'i insan olarak sevmesine rağmen gerçekte kızını bir denizciye vermek istememektedir. Kızını istemeye gelen Muhsine Hanım'a "Derler a, denizde malın varsa yok bil; denizci kocan varsa kendini dul bil"[17] diyerek dünyadaki biricik kızını Aliş'e vermez. Ancak bir gün kızı Raziye'nin atlarla birlikte uçuruma sürüklendiğini görünce inadından vazgeçer.

Deniz-kara karşıtlığı, denize kendini adamış denizcilerin dilinde zaman zaman dile getirilir. Denizi ve deniz insanını, karadan ve kara insanından ayırt eden denizciler, iki kesim arasında önemli fark görürler. Bir güverte gemicisi olan Murat (*Dalga Geçiyor*) bir sıkıntılı yolculuk sonrasında vardığı İstanbul sokaklarında deniz-kara insanının ayrımına varır. İstanbul'un sokaklarında, parklarında uzun yürüyüşler yapan Murat tanımadığı

yüzlerce kara insanı arasında kendisini yalnız ve kimsesiz hisseder. Ona göre vapurdaki bütün yüzleri karadakine nazaran tanımak daha kolaydır. Kentteki insan yüzleri soluk ve yorgundur:

> Kentteki insanların yüzleri beni bitiriyordu. Gülümseyen sevinçli insanlara hiç rast gelmiyordum ki... Yorgun yüzlü, yorgun bakışlı insanlar.[18]

Güzellikleri yanında deniz zaman zaman ölümü de çağrıştırır. Özellikle geçimini denizden sağlayan insanlar için deniz, fırtınayla el ele vererek amansız bir ölüm yuvasına dönüşür. "Karabulutoğulları" öyküsündeki yetmişlik Selim Dede ve "Aygır Zehra'nın Kurabiyeleri" öykülerindeki Selim'in hikâyeleri bunun en çarpıcı örneğini verir. Bir zamanlar Güllük, Bodrum, Marmaris bölgelerinde oldukça kalabalık olan Karabulutoğulları'ndan kala kala sadece Selim Dede kalmıştır. Hepsi de çalışkan "denizoğulları" olan bu aile, fertlerini teker çifter denizde kaybeder. Yetmişlik Selim Dede de Fenike'den kömür taşırken iki torunuyla birlikte fırtınada boğulan bir denizcidir. Selim de ("Aygır Zehra'nın Kurabiyeleri") bütün erkek akrabalarını denizde kaybetmiş bir sülalenin son çocuğudur. Ailenin yaşlı ferdi olan Fatma Nine de bu acıları yakından görmüş, Marmaris'teki kıyı köylerindeki denizci dullarından sadece birisidir. "Denizci anası, denizci kızı, denizcinin dul karısı, denizcinin kız kardeşi"[19] olan Demir Fatma Nine son torununun denizci olmaması için çok uğraşmıştır. Zaman zaman torunu Selim'i elinden tutarak deniz kıyısına götüren Fatma Nine, denizin, erkekleri kendisine çeken cazibesi ve ölümcül tehlikesi hakkında onu uyarır. Günün birinde torununu elinden tutarak kıyıya götüren Fatma Nine denizi göstererek:

> İşte babaları, kocaları, kardeşleri alan budur! Benim babamı aldıktan sonra senin babanı da aldı. Bir gün kıyıdan sana da, gel bana arkadaşlık et! diyecek. Ona kulak asma; çünkü bütün erkekleri üstüne çeker. Sen ona hayır! diye bağır evladım, dedikçe ben ninemin sözlerine uymak için hoplaya zıplaya denize taş atar, ona bol bol tükürürdüm.[20]

Baba, kardeş, koca ve çocuklarını cenaze namazsız kaybeden Fatma Nine sekiz on yaşlarında olan Selim'e Kuran üzerine yemin dahi ettirir. Ancak deniz henüz çocuk yaşlardayken Selim'in kanına girer. Onu kendisine çağırır. Gece yatağında uzanırken, denizin ve onunla birlikte, babasının, dedelerinin seslerini duyar gibi olan Selim atalarının kendisine "Sen deniz oğlusun. Biz denizi seviyoruz. Senin damarlarında, bizim kanımızla birlikte denizin nabzı çarpıyor. Korkma evladım. Engin, özgürlüğün yurdudur!"[21] diyerek denizle birlikte atalarının düşlerine girdiklerini, kendisini denize çağırdıklarını söyler. Bu davete daha fazla kulak tıkayamayan Selim, on-on iki yaşlarına geldiğinde yeminini bozarak Şükrü Reis'in tirhandiline miço yazılır. Fatma Nine torununun denize yazıldığını duyduğu anda ruhunu teslim eder.

Deniz ve Balıkçı

Halikarnas Balıkçısı'nın öykülerinde balıkçı, geçim derdi veya denize tutkusu dolayısıyla bu işi meslek edinir. Bu insanlarda, bütün sıkıntılara rağmen mutluluk ve sevinç eksik olmaz. Balıkçı, geçim kaynağı olan denize büyük bir sevgi ve hayranlık besler. "Denizkızı Adası"nda (*Çiçeklerin Düğünü*) balıkçının denize olan sevgisi denizkızlarıyla ilgili bir efsane etrafında anlatılır.

"Ay Işığı" öyküsündeki otuz yaşlarında, çam yarması gibi bir delikanlı olan Balıkçı Sarı Ali'nin mesleğini belirleyen de denizdir. Ali "denizciliği çok sevdiği için, kendisini bildi bileli, balıkçılığı geçim yolu" edinmiştir.[22] Bu mesleği seçerken esasında hali vakti yerindedir. Geçimini temin edebileceği anasına ait incir bahçeleri vardır. Fakat Sarı Ali içindeki deniz sevgisini zapt edemez ve bütün zorluklara rağmen geçimini denizden temin etme yoluna gider.

Yazar birçok öyküsünde deniz ve denizci arasındaki sıcak yakınlaşmayı, denizcinin denize duyduğu özlemi, sevinci, güzellikleri dile getiren yazar barış mesajları vermekten de geri durmaz. Öykülerinin çoğunda mekân olarak Ege Denizi'ni seçen Halikarnas Balıkçısı bu denizde Türklerle Rumlar arasında zaman zaman meydana gelen olumsuzlukları "Barba Vangel" öyküsünde, farklı bir cepheden ele alır. Ege Denizi'ndeki birçok

denizcinin yakından tanıdığı Barba Vangel'i anlatan yazar, iki ülke arasındaki ihtilafların devletler arasında ve politik yönüyle ortaya çıktığını, ancak denizciler arasında gerçekte barışın geçerli olduğunu anlatmaya çalışır. Rum ve Türk denizcilerin Ege'de yaşadıkları düşmanlıkların ve korkunun gerçeği yansıtmadığını vurgular. Öyküde Barba Vangel yüreği sevgi dolu bir Rum denizcidir. Yetmiş yıldır balıkçılıkla uğraşan Vangel denize, insanlara, güzelliklere âşıktır. Denizde kayıklarıyla gezinen Türk ve Rum denizcilerin yüzlerindeki korku ve endişe, Barba Vangel'in sevgi dolu selamıyla sıcak bir diyaloğa dönüşür. Birbirlerinden korkmanın ve endişe duymanın yersizliğine inanan her iki grubun denizcileri, barış dolu kucaklaşmayla sıcak sohbete dalarlar. Böylece Vangel barışın sembolü olur. Anlatıcı-yazar bu yakınlaşmayı şu sözleriyle tamamlar:

> Kin denizinin üstüne yepyeni bir ay doğdu. İnsan yüzünü ikiye ayıran bir gülümsemeydi o. O gülümsemede, hiçbir kimseye ait olmayan, ama herkese ait olan öyle bir şey vardı ki; insanoğlu onu için için ve uzaktan uzağa bağrının içinde hıçkıran bir müzik gibi acı acı duyar, bir düş gibi görür ve ona can atardı...[23]

"Moruk" lakaplı Davut Çavuş da ("Geç Kalma", *Çiçeklerin Düğünü*) katıldığı bir savaştan sonra bacağını kaybedince köyüne dönüp evlenir ve çoluk çocuğa karışır. "Çocukluğundan beri en hoşlandığı şey balık avlamak"[24] olan Davut Çavuş geçimini balıkçılıktan temin etmeye başlar. Köyde otuz yıla yakın balıkçılıkla uğraşır. Ancak zamanla çocukları dört bir yana dağılıp karısını da kaybedince yalnızlaşan Davut Çavuş'u kendine getiren ve biraz da olsa canlandıran yine deniz olur. Darülaceze'ye giderken vapura bindirilen Davut Çavuş, vapurda "gençliğindeki kokuları kokla(r), dalgaların hışırtısını"[25] duyarak kendisine gelir. Denizin sesi ve kokusuyla kendisine gelen Davut Çavuş'un mutluluğu ebediyete dönüşür. Hiç uyanmamak üzere vapurda uykuya dalar.

"Öteleyen"deki Mehmet ise balıkçılıktan geçimini sağlayamayınca kaçakçılığa başlayan bir denizcidir. Süngercilik de yapan Mehmet bir deniz yolculuğu dönüşünde karısının kendisini aldattığını görür. Zamanla kız-

gınlığı merhamete dönüşen Mehmet, hiçbir şey olmamış gibi denize tayfa olarak geri döner. Artık onun yeri yurdu denizdir.

Lebip Bey çiftlik sahibi, hali vakti yerinde bir insandır. Bir gün balıkçılarla birlikte balık avına çıkar. Hayatında ilk kez kayık güvertesine basan Lebip Bey balıkçıların balık avlarkenki heyecanı, sevinçleri ve sevgilerini görüp çok etkilenir. Balık yakalarken duyulan hazza şahit olur. Bu muhteşem atmosferden oldukça etkilenen Lebip Bey günün sonunda "artık ben de bir balıkçı olacağım, vazgeçiyorum çiftlik sahipliğinden!"[26] diyerek yeni bir hayata başlar.

"Son Türkü"deki (*Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*) Kör Hüseyin de yaşı yüzü geçmiş olmasına rağmen denize olan sevgisinden ve canlılığından hiçbir şey kaybetmemiş diğer bir balıkçıdır. Kör Hüseyin'in üç oğlu da denize kavuşan insanlardır. İlki bahriye çavuşu olarak katıldığı bir savaşta şehit düşmüş, ikincisi "çalkantılı bir denizde büyük bir peramanın papafingosunu sararken direkten düşüp güvertede parçalanmış", üçüncüsü de "bir paraçera küpeştesinde iş görürken, ağır denizde iyi bağlanamayan randa maçosunun başına vurmasıyla beyni darmadağın" olmuştur.[27]

Altmış yaşlarında geçirdiği bir kaza sonucunda gözlerini kaybetmesine rağmen içindeki deniz sevgisi gittikçe artan, hatta denizi gönül gözüyle eskisinden daha güzel görmeye başlayan Kör Hüseyin etrafındaki insanları şaşırtmaktadır. Kör olduktan sonra da yine kayıklarda işler. İyi havalarda yelkende hizmet eder. Karadan ayrıldığında "elhamdülillah, karadan ayrıldık" dercesine denize sonsuz bir sevgiyle bağlı olan Kör Hüseyin açık denizlerde kendisini daha güvende ve daha az yalnız hisseder. Onun denize olan bu tutkusuna oldukça şaşıran insanları, "denizin neresini seviyorsun?" sorusuna verdiği cevapla kendisini denizden koparmanın imkânsız olduğuna ikna eder:

> Deniz kızarsa kızar, fakat kızdım der. Arı gibi ağzından ballar dökerek, gelip kuyruğu ile sokmaz. Yırtılan, paralanan Okyanus, seni 'hayır sana dokunmayacağım,' diye aldatmaz ki! Kıyameti önceden haber vermiyorsa, önceden kıyamet koparmaya niyeti yoktur da ondan. Onu da haber verir ya... Benim kör gözlerime bile ne yapacağını gösteriyor. Susan deniz, fırtına koparacağım, diye haber veriyor a...[28]

Yine bir sefer esnasında denize olan özlemini son bir türküyle dile getirip hayata veda eden Kör Hüseyin kucağına atıldığı denizi, özgürlük ve ölümsüzlük kaynağı olarak niteler. Bu aslında denize tutkun olan bir balıkçının denizde sonsuza dek var olacağına duyulan inancın dile getirilişidir.

Balıkçı kendini enginlere, ufuklara bırakır. Onun için belirlenmiş bir hedef veya ulaşılacak bir sonuç yoktur kimi zaman. "Knidos Afroditi" öyküsünde, bir balıkçının hedefsiz yaşantısı şöyle betimlenir:

> Kılavuzumuz hava ve hevesimizdir. Su, değirmeni döverken, suları köpürte köpürte arkaya savurduğu gibi, biz de denizleri, kıyıları, kentleri, her günkü usandırıcı yaşamayı, yolu yöntemi, kuralı hep fırlata fırlata; dümenimizi talihe, pruvamızı da açık ufuklara havale ederiz.[29]

Balıkçı ne kadar denize bağlıysa o kadar da karadan uzaktır. Kara yaşantısı balıkçıyı sıkar. O sürekli denizi özler. "Yedi Adalardaki Balık Bankası" öyküsündeki anlatıcı-yazar, balıkçıların kendisine "Bakkal ve çiftçi olabilecek kimse hiç gider de balıkçılığa mı katlanır? Allah iyiliğini versin şu balıkçılığın! Aç dükkânı, ısmarla kahveyi, tellendir cigarayı, tart fasulyeyi, al parayı... Sen sağ, ben selamet. Oh, gel keyfim gel! Ne ayazı, ne uykusuzluğu, ne fırtınası ne de boğulması var" diye şikâyet ettiklerini, fakat buna rağmen iki gün kentte kalınca ıssız kalabalıklar içinde kendilerini yalnız hissettiklerini söyler. Balıkçı için enginin çağrısına kulak tıkamanın imkânsız olduğunu söyleyen anlatıcı-yazar, balıkçıların hepsinin tehlikeli ve dar kayanın üzerine sürgün edilmiş gibi, boyunlarını büküp denizi sayıkladıklarını, dört güne varmadan fırlayıp kıyıyı boyladıklarını ekler. Balıkçı için deniz "uzaklara yetmek, yetişmek, açık ufka, özgürlüğe doğru; özgürlüğün yaşadığı yerde yaşamak"tır.[30]

"Yaşasın Deniz" öyküsünde de Büyük Sali Adası'nda geceleyen üç balıkçının arasında geçen konuşmada da bir balıkçının henüz çocuk yaşlarda denize kavuşma isteğini okuruz. Çocukluğunda köydeki evinin penceresinde saatlerce denizi seyreden balıkçı, babasının kaptan oluşunun da etkisiyle gemici olarak yazılır. Görmüş olduğu dümen suyunu, hayatının izi

olarak takip eden balıkçı, enginlerin ötesinden kendisini alamaz. Artık sürekli denizlerdedir:

> İşte ondan sonra suyuyla, dalgasıyla, ufkuyla, gökkuşağıyla hep denizde bulundum. Güneye, kuzeye gittim. Güneşi, ayı kovaladım. Bu denizden şu denize vardım. Bugün iliklerime dek dondum, ertesi gün gövdemin bütün suyunu terledim. Deniz beni bir yukarıya savurdu, bir aşağı çöktürdü. Bir gemiden başka birine geçtim. Limandan yolculuğa, yolculuktan başka bir limana girip çıktım. İki üç yılda bir, çocukluk düşlerimin yığıldığı pencereye gidip oturdum. Deniz orada bir başka türlü görünüyordu.[31]

Deniz ve Sünger Avcısı (Dalgıç)

Halikarnas Balıkçısı'nın öykülerinde denizden yaşamını temin edenler içinde ölüme en çok yakın olan kişiler sünger avcıları ve dalgıçlardır. "Dalgıcın Parçaları" (*Parmak Damgası*) öyküsündeki Ahmet hayatını tehlikeye atan süngercilerden birisidir. Sünger avlamak için Ege'nin diplerine dalan Ahmet yavaş yavaş ölüme yaklaşır. Denizin dibindeki ölüm onu başka bir âleme götürürcesine büyüleyici bir güzelliğe sahiptir:

> Duru koyu yeşilin ininden mini mini mavi fenerleri andıran balık yumurtaları, sessizlik içinde duyulan kulak çınlayışları gibi, dalgıcın gözleri önünden geçiyorlardı. Karanlık mağaralardan vlahoslar, orfoslar başlarını çıkarmış bakıyorlardı. (...) Sanki karanlık derinlerin gördüğü bir düştü. Uyuyan enginin gülümseyişiydi.
>
> Bu güzelliklerde başka bir dünyanın büyüsü vardı. Dalgıç şaşırıyordu: 'Acaba gördüm mü, yoksa bana mı öyle geldi?' diyordu. Enginde ona yalvaran, onu çağıran, şimdi koyu ve yemyeşil, şimdi moraran bir şey, öpmek isteyen bir güzellik vardı.[32]

Ahmet hayatını kazandığı denize kendini de verir. Ancak denizcinin çetin yaşamı, vakit kaybetmemek için Ahmet'in yerine kardeşi Mehmet'in dibe yollanmasıyla devam eder. Üstelik Mehmet, ağabeyinin kullan-

dığı kanlı miğferi başına geçirerek işini yapmak zorunda kalır. Bu amansız ve çetin mücadele sünger çıkarmak için diplere dalan denizcilerin başına gelenlerin sadece bir kısmıdır.

"Ege'nin Dibi" (*Parmak Damgası*) öyküsüne konu olan Dalgıç Aliş'in sonu oldukça dramatiktir. İzmit Körfezi'nde batan İnebolu Vapuru'nda kalan altınlarını çıkartmak isteyen Haşmet Bey bölgenin en iyi dalgıçlarından Aliş'i kiralar. Aliş, ölüm tehlikesi de olsa bu görevi üstlenir. Buradan aldığı parayla köyüne dönecek ve iki aydır göremediği Çakır Hatice'yi bulacaktır. Ancak Aliş'i kötü bir sürpriz bekler. Altınları çıkarmak için daldığı gemide Çakır Hatice'nin cesedini başka bir erkekle birlikte bulur. Yıllardır denizin diplerinde ustalıkla dalışlar yapan ve "işe alışkanlığı dolayısıyla, artık tehlikeyi alaya alan"[33] Aliş'in bedeni, bu tehlikeli dalışa dayansa da yüreği gördüğü ihaneti kaldıramaz ve ölür.

"Ateş Fatma" (*Ege'den Denize Bırakılmış Bir* Çiçek) öyküsüne konu olan Aliş, on yedisini henüz aşmış bir dalgıç ve süngercidir. Avladığı süngerleri satmak için Marmaris'ten İstanbul'a giden Aliş yaklaşık bir hafta kaldığı İstanbul'da kendine yabancı yaşam tarzıyla bunalıp dönüş yolunu özler. Kara hayatını sevmeyen Aliş mecburen denizden uzak kaldığı hafta bitiminde büyük bir özlemle denize açılır.

Süngerci Ahmet de karada yaşayamayan, kent havasında nefes alamayan bir denizcidir. "Durmayan bir geçit resmi, dinmeyen dinlenmeyen bir gürültü... Tramvay çanı, otomobil gürültüsü, benzin gürültüsü, benzin kokusu, dudak boyası..."[34] içinde kentin havasını altı ay solumaya çalışan Ahmet anlatıcı-yazarın deyişiyle "havaya çıkarılan balık, suya batırılan kuş gibi az kalsın boğulacaktı. Hava değişimi için mezara bile girmeye razı olacak duruma gelmiştir."[35]

Ahmet'i karada boğan sadece gürültü, kargaşa, kalabalıklar değil, insanların kendisini unutuşları, yalnızlaşmaları ve birbirlerini görmemelerinden de kaynaklanır. Bir sele kapılan kent insanı, konu komşuyu düşünecek, sevecek vakit bulamaz. Yaşamak, nefes almak, boğulmamak için başlarını suyun üstünde tutmaya çalışan kara insanları, bunu başarabilmek için sağdaki soldaki komşu başlarına elleriyle dayanıp onları boğarak, kendilerini boğulmaktan kurtarmaya çalışırlar. Böylece deniz insanının yardımlaşması,

insanlığı, sevgisi, birliktelikleri, yardımlaşmaları karşısında kara insanının bencillikleri, yalnızlıkları, sevgisizlikleri vurgulanmış olur.

Deniz, Kaptan ve Gemici

"Sigorta" (*Çiçeklerin Düğünü*) öyküsüne konu olan Davut Kaptan işverenin sigortadan para almak bahanesiyle gemisinin batırılması isteğine zoraki boyun eğer. Fakat yıllardır denizlerde Marmaris Nakliyat Ambarı'yla birlikte gezen Davut Kaptan canı gibi koruduğu gemisinin batmasından sonra bir türlü kendisine gelemez. Geminin dilinden çok iyi anlayan ve dümenini bir yabancıya kullandırmayı "avradının döşeğine, kendi eliyle bir zampara getirmek"le[36] eş tutan Davut Kaptan, artık denizcilik edemez. Marmaris'e döndüğünde birçok denizci gibi yeri yurdu ve karı kızanı olmayan Davut Kaptan cami avlusundaki kayık dambuçasına taşınır. Dambuçada ancak birkaç yıl yaşayan Davut Kaptan "iri kara gözleri denize" bakarak vefat eder.[37]

"Merhaba Kaptan Merhaba" (*Çiçeklerin Düğünü*) öyküsüne konu olan Merhaba Kaptan sevgisine ve sevincine sınır olmayan bir denizcidir. İnsanlara oldukça içten ve candan bir merhaba deyişiyle "Merhaba Kaptan" olarak çağrılan bu kişi de denize hayrandır. Öldükten sonra sevgisi ve neşesi onu sonsuza kadar gönüllerde yaşatır.

Seksenlik bir ihtiyar olan Barka Reis de denizden ayrılmak zorunda kalıp yaşamını karada noktalayan bir kaptandır. Yeryüzünde kimi kimsesi kalmayan Barka Mustafa Kaptan Çorum'a gitmek zorunda kalır. Ancak daha ilk günden gönlüne deniz özlemi düşer. Henüz dokuz yaşlarındayken uzakların, serüvenlerin özlemini duymuş, küçük yaşta deniz yolculuğuna çıkmıştır. Küçük yaşlarda aşina olduğu denizden kopmak kendisine oldukça zor gelen Barka Kaptan Çorum'daki odasının bütün duvarlarını deniz haritaları ve portolanlar ile kaplatır. Masasının üzerine de eski bir uzun deniz teleskopu, bir büyük pusula, koca bir bukina koyar. Resmi işlerden ve tarladan bir şey anlamayan Barka Kaptan köyde kaldığı beş yıl boyunca 'gençliğinin denizleri'nde yaşar. Denizin hayalleriyle, anılarıyla avunur. Deniz tutkusu denizci gönlünde oldukça fena kabaran Barka Kaptan "Ah! Kordon'da bacaklarımı sallandırsam denize. Bir mavi dalganın kö-

püklerinin 'fışlata fışlata' geçtiğini görsem. İmanına kadar bir deniz ufkuna göz yayılımı uzaklığınca salsam, oracıkta ölsem de gam yemem"[38] diyerek kendisini avutur. Zaman zaman denize ait anılarını anlatan Barka Kaptan denize duyduğu hayranlığı, çıktığı bir deniz yolculuğuyla alakalı olarak şu sözleriyle dile getirir:

> İşte o gün yelkenleri fora açtık. Deniz de, gök de masmavi firuzeydi. Dünya evrende uçan bir mücevherdi. Ne hoştur, denizin mavi mavi havasını solumak şu dünyada. Yakanın, gömleğinin düğmelerini iliklemeyi unutmuşsunuzdur, rüzgâr yakanızı açar, serin serin esintiyle gönlünüz gibi açık olan bağrınızı okşar. Bilemezsiniz ne büyük mutluluktur o. Uzaktan bakınca yelkenli miydik yoksa denizde uçan köpük müydük, belli olmazdı. Pruvamız dalgalara gerdan verdikçe, ta pruvayı saran ve iskele küpeştelerine kabaran geniş bir köpük alanı yayılıyordu önüne.[39]

Beş yılın sonunda deniz bronşitine yakalanan Barka Kaptan, yaşlılığın da verdiği zafiyetle hayata veda eder.

"Son Fırtına" öyküsüne konu olan Dede Kaptan da ömrünü denizlerde geçirmiş bir denizcidir. Öyküde, Palamut Bükü'ne giderken çıkan bir fırtına tasvir edilir. Yüz kulaç derinliğindeki suya, 'kıyı' ve 'kara' diyecek kadar enginlerin âşığı olan, "derin ve apaçık enginlerde yarım yüzyıl"[40] geçiren Dede Kaptan çıkan amansız fırtınadan insanları, üstün bilgisi ve engin tecrübesiyle kurtarır. Fakat kalp krizinden kurtulamayarak ölür.

Gemici Samut, "Unuttuğu Türkü" (*Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*) öyküsüne konu olur. Yazar, Samut'un başından geçen bir aşk öyküsü etrafında gemilerde söylediği yanık türkülerle gemicilerin farklı bir yönünü anlatır. Fakir bir gemici ve "kupkuru bir gemi parçası" olarak tanıtılan Samut zengin bir adam olan Ahmet'in nişanlısına âşıktır. Öyküde, Samut'un Palamut Bükü'nde demirli bir kayığın direğinde 'demir alma' ve 'ayrılış' türküsü betimlenir. Derekte, kayığın sahibi Ahmet ve nişanlısının vedalaşmalarını izleyen Samut, kıza olan aşkının da etkisiyle bu kez türküyü daha yanık ve içten söyler. Bu türkü kızı da o kadar etkiler ki, bir kaza

sonucunda nişanlısını kaybettiğini öğrenip aklını yitiren genç kız yıllar sonra bu türküyü Samut'tan tekrar dinleyerek bilincine kavuşacaktır.

"Açıklıklar Yolcusu" öyküsünde de küçük bir kentin lağım temizleyicisi olan Hasan Usta'nın denize olan sevgisi etrafında gemicilerle ilgili değerlendirmelere yer verilir. Hasan Usta, on sekiz yaşından beri yapmaya çalıştığı Tirandil'ini ancak yaşlılık dönemine doğru bitirir. Gemicilerin can ciğer dostu olan Hasan Usta bir gün orda, diğer gün başka yerde, durmadan başka yerlere koşan gemicilere rastlayınca onlarla hemen kaynaşır. Gemicilerin gittikleri bilinmezlikleri oldukça merak eden Hasan Usta da doğdu doğalı o bilinmeyen ülkenin özlemini duyar. Teknesinin yapımını bitirdiği gün denize açılan Hasan Usta deniz ve enginlerin güzelliğiyle mutlu olur. Yaşlı olmasına rağmen gözleri parıldayan Hasan Usta kendisiyle özdeşleşen kayığıyla denize oldukça yakınlaşır. Deniz, bütün içtenliğiyle Hasan Usta'nın kayığını davet eder:

> Deniz, o taze taze kokan ılık nefesiyle seven bir kadın gibi kayığa doğru soluyordu. 'Gel! Gel' diye türkü söylüyordu. 'Gel koynuma gir! Ben senin mavi saçlı, mavi bakışlı, mavi gülüşlü sevgilinim. Sana koynumda can vereceğim, sağnağımla ruh vereceğim, seni güçlü kanatlar üzerinde uçuracağım (...) Gel... Işığa, güneşe, rüzgâra, denize, açıklara, uzaklara çık. Dalgaların üzerine binip yaylan. Kabaran göğsünle fırtınaları paçavra gibi yırt, gerilere çarp, yunus balıklarının, uçar kefallerin, açık deniz kılıçlarının yoldaşı ol! Denizcinin uçan yanık türküsü ol!' diye çağırıyordu.[41]

Kalbi yaşadığı sevince katlanamayan Hasan Usta ilk yolculuğunda vefat eder. Hasan Usta kırk yıla yakın bir sürede tamamlamaya çalıştığı kayığıyla birlikte deniz kıyısına gömülür. Gömülme işini yazacak olan doktor, Hasan Usta'nın sevincinden, yürek durmasından öldüğünü kaydeder.

"Armudun Suyu" öyküsüne konu olan Davut ise gerçekte ormanlık bir köyün dağ yamacında yaşayan, daha sonra tekneciliğe başlayan bir köylüdür. Davut günün birinde denizi görünce bütün sevgisi ona kayar. Denizin güzelliklerini bir denizciden öğrenir. Denizci ona denizi şöyle anlatır:

> Bak evlat, o, doğanın dünyada yaptığı en büyük şeydir. Her yerde ne kadar su varsa, hepsi de denize akar. Suyu tuzludur, ne var ki onun tadına varan, ondan gayri bir şey istemez. Gün olur, nah! İşte şu açık avucumu görüyor musun, onun gibi yamyassıdır. Bakışı çocuk bakışı gibi masumdur. Ama, hele rüzgâr sert esmeye görsün, şu gördüğün dağlar vardır a, onlardan daha kocaman kabarır. Bu köy evlerini görüyorsun ya, onlardan daha büyük gemileri hap gibi yutar. Ne bileyim; derindir, açıktır, ama güzeldir.[42]

Davut, denizciden dinledikleriyle denize karşı daha büyük bir arzu duyar. Gönlü "derenin suyu gibi denize" akar.[43] Nihayet denize gider. Kıyıya varınca dizüstü çöker. Sevinçten ve heyecandan gözlerinden yaşlar akar. Denizi öpesi gelir. Yüreğindeki ses, bir alınyazısı gibi onu denize yakınlaştırır. Artık önünde duran sular onun yurdu olur. Elindeki parayla otuz tonluk bir tirhandil alan Davut tuttuğu tayfalarla taşımacılığa başlar. Enginlere açıldığı gün, deniz önüne masmavi yayılınca, sevincinden güvertede "zıp zıp hoplamaktan" kendisini güç tutar.[44]

Deniz ve Kıyı İnsanı

Halikarnas Balıkçısı'nın öykülerinde denizi meslek olarak seçen insanların yanı sıra denizle bağlantılı olarak çevrede yaşayan köylülere de rastlanır. Bunlar da denizciler gibi denize âşıktırlar. Öykülerin çoğu denizde, adalarda ve deniz kıyısındaki yerleşimlerde geçer, denizciler yanında kasabalı ve köylülere de yer verilir. Geçimlerini denizle temin etsin veya etmesinler, içlerinde mutlaka denize sevgi duyanlara rastlamak mümkündür. "Ay Işığı" (*Çiçeklerin Düğünü*) öyküsünde, yaşlı ninesiyle birlikte küçük bir köyle yaşayan Karakız da mutluluğu denizde bulan ve zamanının büyük bir kısmını deniz kıyısında geçiren, denize büyük bir sevgi besleyen, gönlü açık denizlere uyan birisidir. Bir gece yüzerken karşılaştığı Balıkçı Sarı Ali'yi gören Karakız ona âşık olur ve birlikte kaybolurlar.

Anlatıcı-yazar, Karakız'la denizi âdeta birleştirir. Deniz, Karakız'ın karşı konulmaz bir sevgilisi olur. "Köyünün kıyılarını döven açık deniz gönlüne" sinen ve "onun da gönlü açık denizlere" uyan Karakız geceleyin

ninesi uyuduktan sonra soluğu denizde alır. "Güney kıyılarının vahşi çocuğu" olarak nitelendirilen Karakız, anlatıcı-yazara göre "ay ışığıyla, yıldızlarıyla, denizi ve kıyılarıyla Güney Anadolu'nun insan kılığına girmiş duygusu ve güzelliği"dir.[45]

Balık Fatoş da Karakız gibi denize âşık bir köylü kızdır. Güzelliği, denize düşkünlüğü, şafakla denize girdikten sonra, ikindi, akşam, gece boyunca yeniden denize dalması, çok iyi bir yüzücü olması dolayısıyla köyde 'Balık Fatoş' olarak çağrılan bu genç kız, mutluluğu denizde ve enginlerde bulmaktadır. Öyküde Fatoş'un denizde fırtınaya yakalanmış insanları kurtarması anlatılır.

Bakkal Hasan da ("Boğulmuş Enginliler") denize karşı içinde büyük bir sevgi ve özlem duyan bir esnaftır. Bakkallığın kendisini tatmin etmediğini asıl sevginin enginlerde olduğunu anlatan Hasan, ailesinin engellemesiyle bu güzel hayata uzak kalır. O, konuşurken "göz uzaklığının ötesindeki enginlere atılmak" istediğini, fırtınayı ve güzelliği arzuladığını söyler.

> ...Göğün ve denizin özgür mavisi esince, gönlüm yay altındaki keman teli gibi öter. İçimdeki türkü yükseldikçe mutlu olurum. Cennetteki melekler bu kadar mutluysalar, ancak o zaman cennete gitmeye değer...[46]

Sonuç

Halikarnas Balıkçısı'nın öykülerinde deniz, enginlikleri, adaları, kıyısı, limanı, koyu, bükü, insanları, içinde ve etrafında yaşayan canlıları ile geniş bir çerçevede ele alınır. Genellikle Ege ve bölgesinin mekân seçildiği öykülerde, denize olumlu anlamlar yükleyen yazar onu kişileştirir. Denizle insan arasında sıcak bir diyalog kurar. Denizle birlikte özgürlük, sonsuzluk, barış, insanlık, sevgi, dostluk, kardeşlik, yardımlaşma mesajları verilir. Bu mesajlar deniz ve insan arasındaki ilişkilerde daha da belirginleşir.

Denizle denizci veya kıyı insanı arasındaki ilişkiler genellikle birbirine benzer. Denizci, balıkçı, gemici, ateşçi ve diğer denizle ilgili alanlarda çalışan kişiler veya kimi kıyı insanları deniz sevgisi, deniz tutkusu, deniz özlemi noktalarında birbirlerini andırırlar. Fakat denize olan ilgileri ve

duyguları dolayısıyla birbirlerine benzeyen insanların öyküleri genellikle farklıdır. Öykülerinde denizi güzellikleriyle betimleyen yazar, bunun yanında denizin fırtınalı, hırçın, kızgın, ölümcül yönlerini de göstererek realiteyi unutmaz. Zaman zaman tekrarlanan temalar yanında farklı konu ve öyküleriyle insana sevgiyi, şefkati, dayanışmayı, birlikteliği, güzelliği, aşkı, tutkuyu, yaşamı şiirsel üslubu ile etkileyici bir şekilde aktaran Halikarnas Balıkçısı, etrafı denizlerle çevrili ülkemiz insanlarına, "unuttuğumuz deniz"i yeniden hatırlatır.

Notlar

1 Ahmet Hamdi Tanpınar, *Edebiyat Üzerine Makaleler*, Dergâh Yayınları, İst. 1992, 123.
2 Halikarnas Balıkçısı, *Arşipel*, Bilgi Yayınevi, İst. 1995, 16.
3 Bir tür kırlangıç balığı.
4 Halikarnas Balıkçısı, "Knidos Afroditi", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*, Bilgi Yayınevi, İst. 1998, 15.
5 Halikarnas Balıkçısı, "Ege'nin Öfkesi", *age.*, 38.
6 Halikarnas Balıkçısı, "Halikarnas", *age.*, 45.
7 Bkz. Akşit Göktürk, *İngiliz Yazınında Ada Kavramı*, İstanbul 1997, 192.
8 Bkz. Mehmet Kaplan, *Hikâye Tahlilleri*, Dergâh Yayınları, İst. 1984, 166-173.
9 Halikarnas Balıkçısı, "Gülen Ada", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*, 80.
10 Halikarnas Balıkçısı, "Deniz Oğlu", *Çiçeklerin Düğünü*, Bilgi Yayınevi, İst. 1996, 68.
11 Halikarnas Balıkçısı, "Yedi Adalardaki Balık Bankası", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*, 28-29.
12 Halikarnas Balıkçısı, "Knidos Afroditi", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*, 156.
13 *Age.*, 149.
14 *Age.*, 16.
15 Halikarnas Balıkçısı, "Gökyüzlü", *Çiçeklerin Düğünü*, 96-97.
16 Halikarnas Balıkçısı, "Gökyüzlü", *age.*, 100-101.
17 Halikarnas Balıkçısı, "Yaşasın Atlar", *Parmak Damgası*, Bilgi Yayınevi, İst. 1998, 107.
18 Halikarnas Balıkçısı, *Çiçeklerin Düğünü*, Bilgi Yayınevi, İst. 1996, 82.
19 Halikarnas Balıkçısı, "Aygır Zehra'nın Kurabiyeleri", *Parmak Damgası*, 135.
20 *Age.*,136.
21 *Age.*,136.
22 Halikarnas Balıkçısı, "Ay Işığı", *Çiçeklerin Düğünü*, 76.
23 Halikarnas Balıkçısı, "Barba Vangel", *Gençlik Denizlerinde*, Bilgi Yayınevi, İst. 1995, 176.
24 Halikarnas Balıkçısı, "Geç Kalma", *Çiçeklerin Düğünü*, 117.
25 *Age.*, 119.
26 Halikarnas Balıkçısı, "Lebip Beyin Balıkçılığı", *Parmak Damgası*, 117.
27 Halikarnas Balıkçısı, "Son Türkü", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*, 131.

28 Halikarnas Balıkçısı, "Son Türkü", *age.*, 132.
29 Halikarnas Balıkçısı, "Knidos Afroditi", *age.*, 15.
30 Halikarnas Balıkçısı, "Yedi Adalardaki Balık Bankası", *age.*, 27-28.
31 Halikarnas Balıkçısı, "Knidos Afroditi", *age.*, 150.
32 Halikarnas Balıkçısı, "Dalgıcın Parçaları", *Parmak Damgası*, 15.
33 Halikarnas Balıkçısı, "Ege'nin Dibi", *age.*, 81.
34 Halikarnas Balıkçısı, "Tünek Ahmet", *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*, 141.
35 *Age.*, 141.
36 Halikarnas Balıkçısı, "Sigorta", *Çiçeklerin Düğünü*, 122.
37 *Age.*, 124.
38 Halikarnas Balıkçısı, "Gençlik Denizlerinde", *Gençlik Denizlerinde*, Bilgi Yayınevi, İst. 1995, 20.
39 *Age.*, 21.
40 Halikarnas Balıkçısı, "Son Fırtına", *age.*, 32.
41 Halikarnas Balıkçısı, "Açıklıklar Yolcusu", *age.*, 18.
42 Halikarnas Balıkçısı, "Armudun Suyu", *age.*, 235-236.
43 *Age.*, 236.
44 *Age.*,238.
45 Halikarnas Balıkçısı, "Ay Işığı", *Çiçeklerin Düğünü*, 76-77.
46 Halikarnas Balıkçısı, "Boğulmuş Enginlikler", *Gençlik Denizlerinde*, Bilgi Yayınevi, İst. 1995, 81.

Kaynakça

Ahmet Hamdi Tanpınar. *Edebiyat Üzerine Makaleler*, Dergah Yayınları, İst. 1992.
Akşit Göktürk. *İngiliz Yazınında Ada Kavramı*, İst. 1997.
Azra Erhat. *Mektuplarıyla Halikarnas Balıkçısı*, Adam, İst. 1979.
Erdoğan Coşkun. "Halikarnas Balıkçısı ve Deniz", *Hisar*, no. 136, Nisan 1975, s. 10-12
Halikarnas Balıkçısı. *Arşipel*, Bilgi Yayınevi, İst. 1995.
Halikarnas Balıkçısı. *Çiçeklerin Düğünü*, Bilgi Yayınevi, İst. 1996.
Halikarnas Balıkçısı. *Ege'den Denize Bırakılmış Bir Çiçek*, Bilgi Yayınevi, İst. 1998.
Halikarnas Balıkçısı. *Gençlik Denizlerinde*, Bilgi Yayınevi, İst. 1995.
Halikarnas Balıkçısı. *Parmak Damgası*, Bilgi Yayınevi, İst. 1998.
İlknur Hatice Önal. *Halikarnas Balıkçısı*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1997.
Konur Ertop. "Halikarnas Balıkçısı'nın Yarattığı Deniz", *Gösteri*, no. 16, Mart 1982, s. 34-36
Mehmet Kaplan. *Hikâye Tahlilleri*, Dergah Yayınları, İst. 1984
Mesut Günsev. "Denizi Yazan Adam", *Varlık*, no. 853, 1978, s. 10-11
Murat Belge. "Halikarnas Balıkçısı ve Mavi Anadolu", *Edebiyat Üstüne Yazılar*, İletişim Yayınları, İst. 1994, s. 274-279
Murat Belge. "Mavi Anadolu Hümanizmi", *Edebiyat Üstüne Yazılar*, İletişim Yayınları, İst. 1994, s. 280-287
Nermin Yazıcı. *Halikarnas Balıkçısı'nın Eserlerinde Tabiat*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2002.

Bu kitapta 6-7 Ekim 2005 tarihlerinde Bahçeşehir Üniversitesi Beşiktaş Kampüsü'nde gerçekleştirilen "Türkler ve Deniz" konulu sempozyuma sunulan şu tebliğler yer alıyor: Emilio Sola Castaño "İspanyol Edebiyatında Kanuni'nin Son Yılları," İdris Bostan "Osmanlılarda Deniz Sınırı ve Karasuları Meselesi," Salih Özbaran "Osmanlılar ve Deniz," Edhem Eldem "18. Yüzyılın İkinci Yarısında Doğu Akdeniz'de Osmanlı Varlığı," Zeki Arıkan "15. ve 16. Yüzyıllarda Seferihisar, Sığacık ve Korsanlık," Halil Berkray-Tosun Terzioğlu "Osmanlı Denizcilik Tarihinin Evrensel, Karşılaştırmalı ve Teorik Çerçeveleri," Alain Servantie-Giovan-Francesco Giustinian "Osmanlı Donanmasına Venedik Teknik Yardımı," Giovanni Ricci "Türkler ve Deniz," Giovanni Sereli "Terranova'nın Turgut Reis Tarafından Yağmalanması," Özlem Kumrular "Barbaros'un 1534 Seferi," Fernando Fernández Lanza "1500'de Türklerin Modon'u Kuşatması ve İşgali," Paulino Toledo "Oruç Reis'in Ölümü," Ana María Carabias Torres "İspanya'da Türklere Karşı Yapılan Deniz Savaşlarıyla İlgili Belgeler," Bülent Arı "Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku," Burcu Alarslan Uludaş "Osmanlı'da Sahilsaray Kullanımında Tersane Sarayı Örneklemesi," Nurcan Yazıcı "Osmanlı Devleti'nde Tersane-i Amire Mimarlığı ve Mimarları," Rasim Ünlü "Bahriye Divanhanesi ve Tersanenin Kuruluş Yeri Konusunda Yeni Bulgular," Gül Köksal "Tersane-i Amire'de Çağlar Boyu gemi İnşa Yerleri," Nihat Kundak "Osmanlı Minyatürlerinde Liman Kentleri," Pablo Martín Asuero "İspanyol Seyyahların Gözüyle İstanbul," Murat Koraltürk "İstanbul'da Deniz Ulaşımı," Mehmet Çelik "Türk-İslam Edebiyatında Deniz İmgesi," Zeki Taştan "Halikarnas Balıkçısının Öykülerinde Deniz."

TARİH VE COĞRAFYA DİZİSİ

Kitap YAYINEVİ

ISBN 978-975-6051-63-4

40,- YTL